Eisenbahn JOURNAL

B 30872 F • ISBN 3-89610-099-8

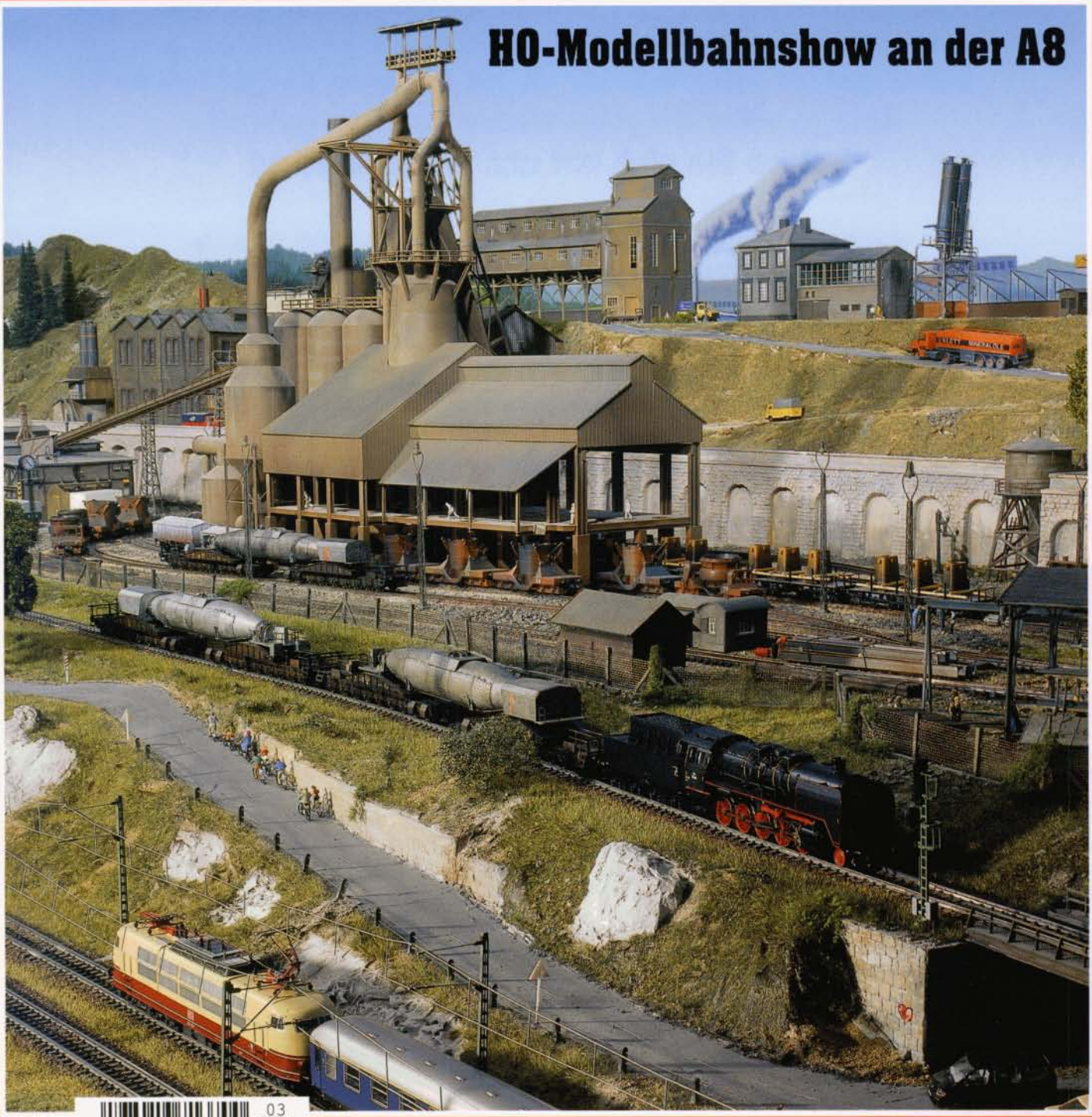
Deutschland € 13,70
Österreich € 15,50 Portugal € 17,00
BeNeLux € 16,20 Schweiz sfr 26,80
Italien € 18,00

Super-Anlagen 3/2002

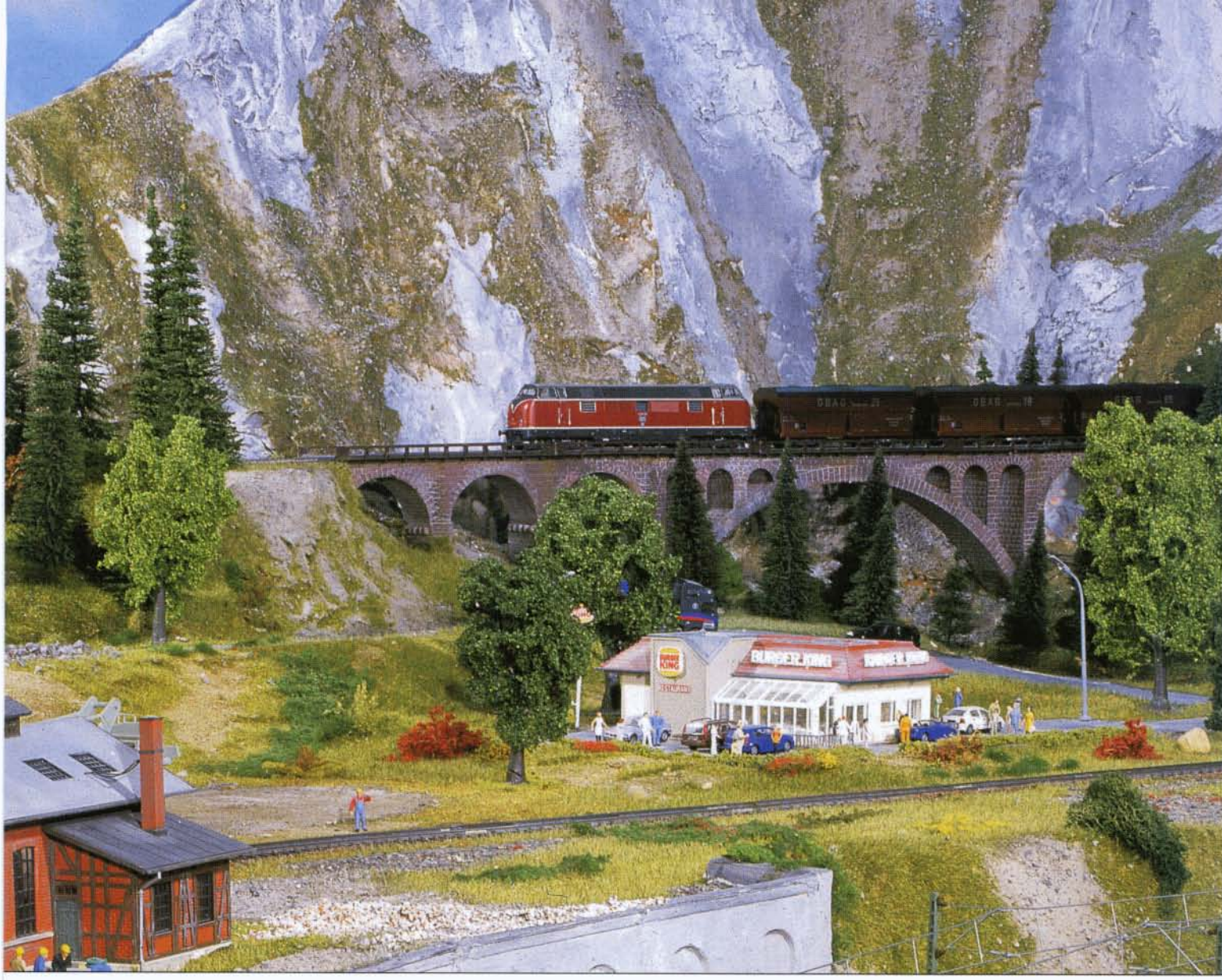
Super-Anlagen

Gernot Tratnik

Märklin in Merklingen



4 198019 713700 03



Vorwort

Der Schneider Schorsch, uns allen bekannt als ein, wie man in Bayern sagt, „gestandenes Mannsbild" und nicht auf den Mund gefallen, war schon einige Tage recht ruhig gewesen und wollte nicht so recht mit der Sprache raus, was ihn denn in letzter Zeit so beschäftigte. Dass er in seinem Beruf nicht mehr sonderlich Erfüllung fand, war allen, die ihn kannten, hinreichend bekannt. In Altendorfen gab es keine Dampflok mehr, nicht einmal eine „Fuchz'ger" gab sich mehr die Ehre. Dampflokomotiven gäbe es, wie er oft zum besten gab, „nur no a Hand foi, und de bei de Preiß'n. In Rheine, wo a immer des sei' mog, soll's no' a paar geb'n." Dies hatte man ihm oft erzählt.

Er selbst war mittlerweile auf Diesel geschult worden und hatte seine liebe Not mit den Loks der Baureihe 218. Am meisten störte ihn wohl, dass er auf der Dampflok immer jemanden zum „Ratschen" hatte und jetzt ganz alleine auf dem Führerstand war. „A oida Gaul wia i braucht a Ansprach", hatte er immer wieder geäußert und da war eben nur dieses Brummen und der durch Mark und Bein gehende Ton, wenn er vergaß, die SIFA zu drücken. Also schlicht gesagt: er war unzufrieden und sehnte sich nach der Zeit zurück, als er noch Dampfrösser bändigen durfte. Schließlich hatte er sich ja aus diesem Grund für den Beruf Lokführer entschieden und nicht wegen des Dienstes auf der Baureihe 218. So richtig das „Kraut ausg'schütt" hatte ihm dann der Leichts Gustl, als er ihm erzählte, dass es gar nicht allzu weit weg 50er und 86er im Planeinsatz gäbe.

Seiner Frau brauchte er mit der Idee, dort hin zu fahren, gar nicht kommen, denn sie hatte diesbezüglich immer nur die negativen Seiten zu sehen und riechen bekommen: Ein Mann, der nach jedem Dienst schwarz wie ein Kaminkehrer nach Hause kam und dessen Arbeitskleidung immer „vor Dreck stand". Fast täglich lief die Waschmaschine ... Ein Ausflug zu den Dampfloks? Undenkbar!

Er musste sich schon etwas einfallen lassen, um seine Frau zu überzeugen, dass man unbedingt dorthin fahren müsse. Dort hin? Ja, wohin eigentlich? Gemeinsam mit dem Gustl forschte er nach: In der Nähe von Merklingen sollte der Ort der Begierde sein. Merklingen? Ja, den Namen hatte er schon mehrfach gehört – wenn er sein Transistorradio an hatte und Verkehrsfunk hörte.

Nachdem er sich beim dortigen Verkehrsamt erkundigt hatte, ob von den Dampflokomotiven irgendetwas in Erfahrung zu bringen war, ließ er sich etliche Unterlagen über Unterkünfte und Veranstaltungen schicken. Besser gesagt, der Gustl ließ sie sich schicken, damit bei ihm zu Hause kein Verdacht aufkam ... Als sie in reiner Männerrunde die Prospekte studierten, bemerkten sie folgenden Hinweis: 5. bis 12. August, 900-Jahr-Feier des Marktes Burgingen mit großem Veranstaltungsprogramm: Trachtenumzug, Radrennen, Volksfest usw. Das war es!

Es wäre nicht der Schorsch gewesen, wenn er es nicht mit einigen Tricks geschafft hätte, seine Frau zu einem Kurzurlaub in Merklingen zu überreden. Er wusste ja aufgrund der vielen Ehejahre genau, wo er ansetzen musste, um Erfolg zu haben: Kultur und Wandern, das waren Begriffe, denen seine Frau nicht widerstehen konnte. Der Leichts Gustl hatte da mit seiner Gemahlin auch wenig Probleme – wie er immer wieder gerne zum besten gab: „Reine Erziehungssache".

An einem schönen Sonntagnachmittag trafen sich die beiden Familien beim Schorsch im Garten und wie durch Zufall war man sich einig, wieder einmal etwas gemein-

Inhalt

Vorwort	4	Besuch der Eisenhütte	40
Impressum	5	Ausflug zum Fluss	59
Einleitung	6	„Tour de Merklingen"	68
Planung und Bau der Anlage	8	Besichtigung der Gletscherregion	71
Die Anreise	18	Der Festzug	86
Am Bahnhof und im Betriebswerk	22	Ende gut – alles gut ...	92
Wandertag	34	Fachhändlerverzeichnis	96

sam zu unternehmen. Ein weiterer „Zufall" wollte es, dass bei der Leerung des Briefkastens ein Informationsblatt über die Feierlichkeiten rund um Burgingen gesichtet wurde. Nun zog der Schorsch alle Register seiner Überzeugungskunst. In der Folge prostete man sich zu, plante und freute sich über die bevorstehende Unternehmung.
Als Unterkunft wählte man das Gasthaus zur „Goldenen Gans" im Nachbarort Merklingen aus. Dies hatte, davon war der Schorsch überzeugt, den Vorteil, dass, „wann ma amoi b'suff'n is, ma bloß umfoin braucht und scho liegt ma in sei'm Bett ..." Da dieser Zustand offenbar jeden der vier ereilen konnte, gab es zu dieser Aussage keinen Widerspruch, was im genannten Kreise eigentlich selten war. Zudem sollten sich die Kosten in Grenzen halten, denn für Hin- und Rückfahrt würden sie den Eisenbahner-Freifahrschein in Anspruch nehmen.

Bild 1 (Titel): Die Werkbahn der Eisenhütte ist noch eine Domäne schwer arbeitender Schlepptenderlokomotiven.

Bild 2: Schon die Fahrt nach Merklingen führt durch atemberaubende Landschaft.

Bild 3: Eine der letzten einsatzfähigen 86er, ein Ziel dieser Reise!

Impressum

ISBN 3-89610-099-8

Verlag und Redaktion:
Eisenbahn-Journal in der **VerlagsGruppe Bahn GmbH**
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon: 0 81 41 / 5 34 81-0 • Telefax: 0 81 41 / 5 34 81-33
Internet: http://www.vgbahn.de

Geschäftsführung:	Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger	Satz:	Regina Doll
		Anzeigenleitung:	Elke Albrecht
Verlagsleitung und		Anzeigenlayout:	Evelyn Freimann
Chefredakteur:	Ingo Neidhardt	Litho:	WASO PPS, Düsseldorf
Anlagenbau:	Gernot Tratnik	Druck:	WAZ-Druck, Duisburg-Neumühl
Textgestaltung:	Hans Kirchner	Vertrieb:	VerlagsGruppe Bahn GmbH
Fotografie:	Christoph Kirchner, EJ-Helge Scholz	Vertrieb Einzelverkauf:	MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG, Eching
Redaktion, Layout:	Helge Scholz		

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. 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. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Z.Zt. gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2001. Abonnement-Kündigung ist drei Monate zum Kalenderjahresende möglich. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegen dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

© September 2002 • VerlagsGruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck

Einleitung

Seit dem 30. Juni 2001 gibt es in Deutschland eine weitere, dem öffentlichen Publikum zugängliche, gigantische Modelleisenbahnanlage – in Merklingen in Baden-Württemberg, nahe der Autobahn A 8, die Stuttgart mit München verbindet.

Der Unternehmer Achim Falch hat ein Faible für die Modelleisenbahn. Mit dem Umzug in das neue Firmengebäude konnte er sich einen Traum erfüllen. Was schließlich sprach dagegen, in einem Raum des Werks eine Modellbahnanlage auszustellen? Eigentlich nur noch die Schwierigkeit, einen geeigneten Modellbauer zu finden, der in der Lage war, die Ideen und Vorgaben in die Tat umzusetzen.

Er wurde im österreichischen Kärnten ausfindig gemacht: Gernot Tratnik. Seine gestalterische Hand prägt die Anlage in Merklingen. Der Blick für das Wesentliche, verbunden mit einer gehörigen Portion technischen Verständnisses zeichnen ihn aus. All das hat er in der Anlage perfekt umgesetzt. Aufgrund der großzügigen Ausmaße der Anlage konnten viele Ideen umgesetzt werden – und, was besonders wichtig für den Bezug zur Realität ist: Die dargestellte Landschaft wirkt glaubhaft. Dort, wo das Leben stattfindet, ist richtig was los. Doch auch die Natur hat eine Chance. Beruhigend wirken die Abschnitte, wo auf den ersten Blick nichts passiert.

Doch die Ruhe findet ein Ende, folgt man den auf der Anlage verkehrenden Zügen. Vom beherrschenden Hauptbahnhof im Zentrum aus ziehen sie ihre Kreise. Jeder mit einem bestimmten Auftrag und Ziel. Während auf dem linken Schenkel der Anlage Industrie und Bergbau angesiedelt sind, herrscht im rechten Teil ländlicher Charakter vor.

Bild 4: Unmittelbar an der A 8 Stuttgart–München, Ausfahrt Merklingen, steht das neue Falch-Firmengebäude. Im Basement, genau unter dem Glasrondell, befindet sich die Modellshow.

Bild 5: Im Eingangsbereich können Souvenirs rund um die Eisenbahn erworben und eine umfangreiche Ausstellung exklusiver Spur-1-Modelle bewundert werden.

Eine Spezialität des Erbauers tritt dabei immer wieder deutlich in den Vordergrund: Zahlreiche Gebäude wurden nicht nur gemäß der Anleitung zusammengebaut, sondern in vielen Teilen verändert. So zum Beispiel entstand das zentrale Krankenhaus aus ungezählten Teilen verschiedener Hersteller. Wenn man den Blick auf die Altstadt mit der sie umgebenden Stadtmauer richtet, wird dies besonders deutlich. So findet man die einzelnen Komponenten bei keinem Zubehörhersteller im Programm!

Nach so viel Staunen eine kleine Pause? Kein Problem! Ein paar Schritte weiter befindet sich an einem kleinen See ein Erholungspark. Die Fahrt mit dem Ruderboot mag dem einen mehr zusagen, der andere wird gerne das Museumsdorf besichtigen. Wieder andere nutzen die Gelegenheit zum Spiel auf dem Minigolfplatz.

Nach dieser Erholungsphase steht die Besichtigung der Industrieanlagen an. Im einsehbaren Stollen wird unermüdlich Rohstoff gefördert. An anderer Stelle kann man Höhlenforschern bei der Arbeit über die Schulter schauen. Die Züge rund um das Stahlwerk verkehren ständig.

Viele der Szenen können punktuell mit Strahlern ausgeleuchtet werden. Auch der Nachtbereich ist sehenswert. Jetzt kommen die vielen kleinen Glühlämpchen in den Gebäuden zum Einsatz. Der Himmel ist mit Sternen (ca. 2000 Glasfaserkabel) übersät. Wer selber in den Fahrbetrieb eingreifen will, dem steht eine Gästestrecke zur Verfügung. Kinder können sich mit einer Spielbahn beschäftigen. Für Gaumenfreuden zwischendurch empfiehlt sich der Besuch des hauseigenen Restaurants.

Die Modellbahn in Merklingen ist schon was Besonderes. Ein Ausflug dorthin lohnt für die ganze Familie, denn auch das Ambiente ist wirklich sehens- und erlebenswert.

Bild 6: Besonderer Blickfang ist die als Wechselausstellung vorgesehene Präsentation von Lokomotivmodellen der Firma Zimmermann.

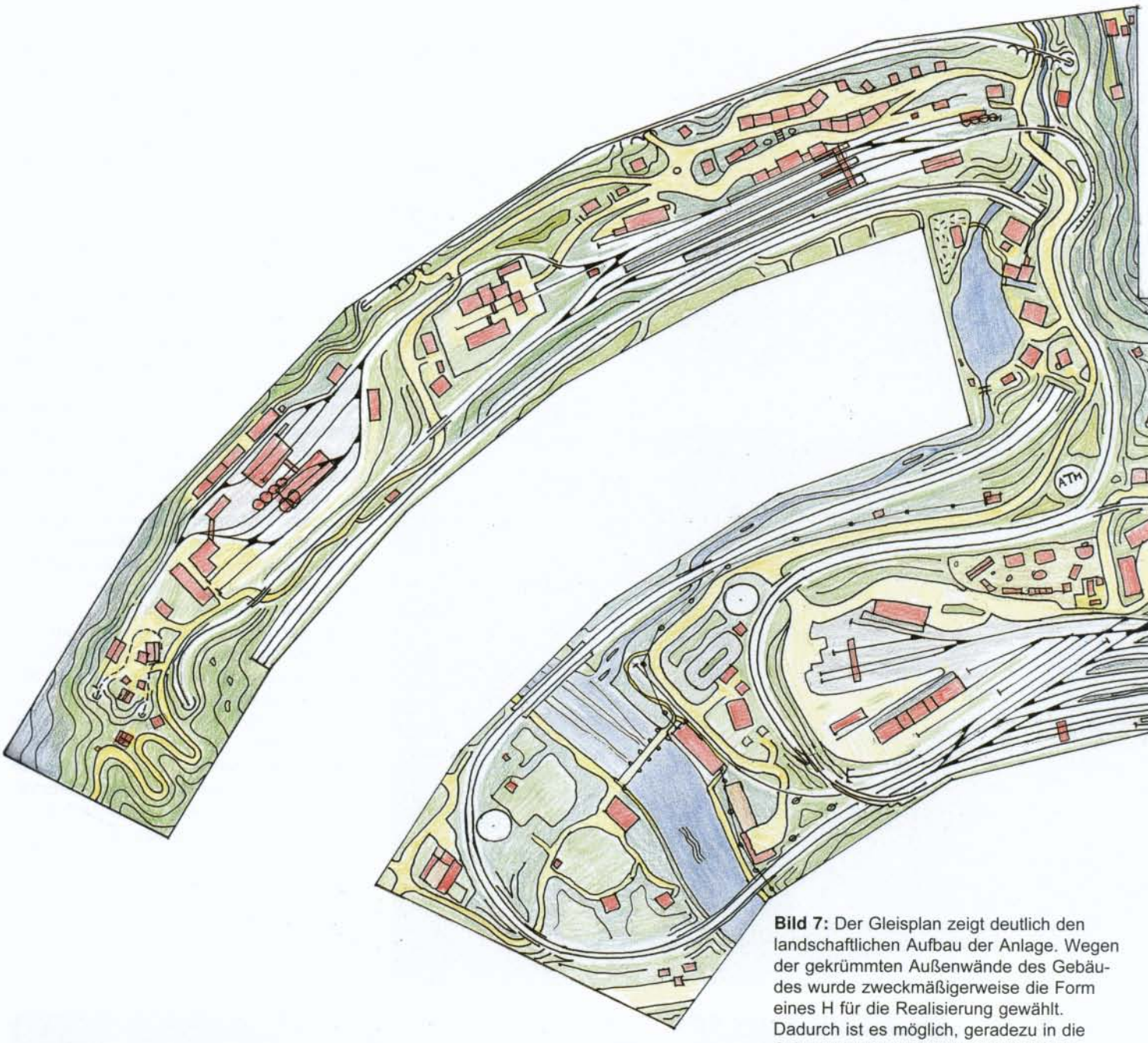


Bild 7: Der Gleisplan zeigt deutlich den landschaftlichen Aufbau der Anlage. Wegen der gekrümmten Außenwände des Gebäudes wurde zweckmäßigerweise die Form eines H für die Realisierung gewählt. Dadurch ist es möglich, geradezu in die Anlage hinein zu gehen und die vielen Details aus nächster Nähe betrachten zu

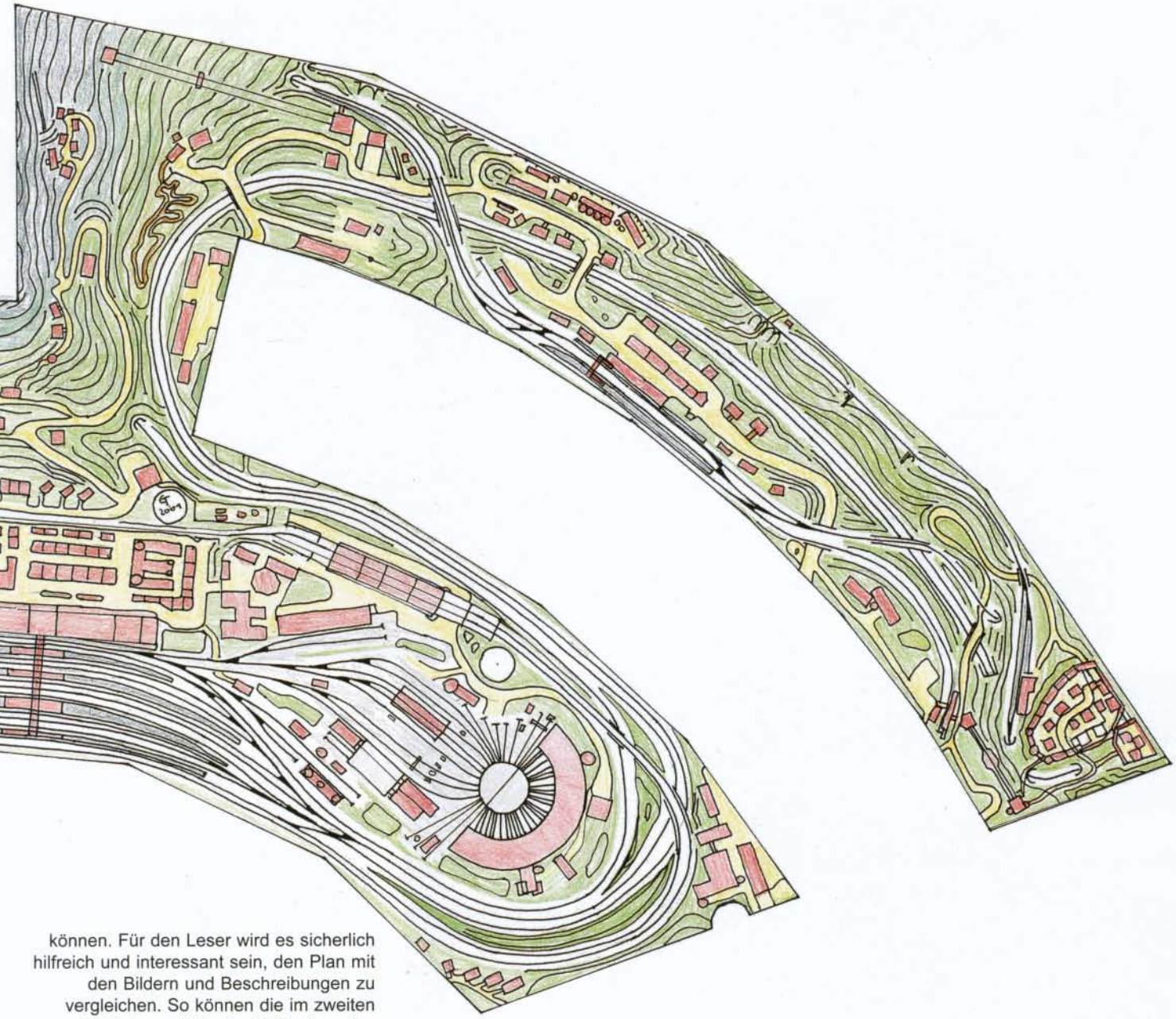
Planung und Bau der Anlage

Nachdem Auftraggeber Falch den Modellbauer Gernot Tratnik als den für den Bau der Anlage prädestinierten Mann ausfindig gemacht hatte, wurden Ideen geboren und Eckpunkte für die genaue Planung festgelegt. Eine große Rolle spielten bei allen Überlegungen die Vorgaben durch die Räumlichkeit mit der Säulenreihe in der Mitte. Man legte sich schließlich fest auf das Märklin-H0-Gleissystem, lange Fahrstrecken, einen abwechslungsreichen Zugbetrieb sowie einen hohen Anspruch an den Grad der Detaillierung.

Nach diesen Vorgaben konnte an die Planung gegangen werden. Als beste Lösung gerade für eine Besucheranlage bot sich die Form eines gekrümmten „H" an. Man könnte diese Anlagenform auch als in sich geschlossene Zungenanlage bezeichnen. Diese Form hat für den Besucher den Vorteil, dass alle Anlagenteile gut zugänglich und einsehbar sind. Für den Planer bietet sie den Vorzug, dass unterschiedliche Themenbereiche auf jedem der Schenkel realisiert werden können, ohne dass der Eindruck einer Überladung entsteht.

Auf den insgesamt 120 m² sollten eine zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn, fünf Pendelzugstrecken sowie eine eingleisige Nebenbahn, auf der die Züge vom Besucher gesteuert werden können, umgesetzt werden.

Als die Vorgaben vereinbart waren, wurde der Raum im Falch-Gebäude exakt vermessen, wobei besonders die Standpunkte der Säulen aus allen Richtungen vermessen und die Ergebnisse immer wieder kontrolliert wurden. Da die Anlage ja in Villach gebaut wurde und nicht in Merklin-



können. Für den Leser wird es sicherlich hilfreich und interessant sein, den Plan mit den Bildern und Beschreibungen zu vergleichen. So können die im zweiten Textteil geschilderten Erlebnisse des „Schneider Schorsch" thematisch genau zugeordnet werden und seine Wanderungen nachvollzogen werden.

gen, konnte der Erbauer nicht den geringsten Fehler beim Vermessen in Kauf nehmen. Schon ein Grad Abweichung im Winkel zwischen den Anlagensegmenten hätte beim Aufbau wohl erhebliche Probleme verursacht.

Anschließend wurden die Größe der einzelnen Module und der Verlauf ihrer Kanten zu den Anschlussmodulen festgelegt. Ebenso sorgfältig, wie die Planung ablief, sollte auch die Vorbereitung des Unterbaumaterials verlaufen: Der exakte Zuschnitt der Paneelplatten konnte also nur im CAD-Verfahren am Computer erfolgen. Insgesamt wurde die Anlage in 28 Module mit durchschnittlich 4,5 m² Fläche unterteilt.

Allerdings war Gernot Tratniks Atelier in Villach für dieses umfangreiche Projekt einfach zu klein. Kurzerhand wurde das Atelier um eine Etage aufgestockt und so die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Arbeit geschaffen. Nun war es groß genug, um ganze Anlagenschenkel bauen zu können. Im August 2000 hatte die Planung begonnen, Baubeginn war im Oktober desselben Jahres. Am 28. Juni 2001 fand die Vorstellung der Anlage für Presse, Sponsoren und geladene Gäste statt. Zwei Tage später war die offizielle Eröffnung für das Publikum. Also standen Tratnik insgesamt nur neun Monate Zeit für Bau und Inbetriebnahme zur Verfügung.

Begonnen wurde mit dem linken hinteren Anlagenteil und dem Themenschwerpunkt Industrie. Der Unterbau entstand – wie bei allen anderen Segmenten – aus gitterförmig miteinander verschraubten und verleimten Paneelplatten, die eine Höhe von 10 cm aufweisen. Der Rasterabstand der

Gitter beträgt 50 cm zueinander. Als Basisebene für Trassen und Gelände montierte Tratnik Sperrholzplatten, da sie als verzugsfrei gelten. Auf dieser Basis entstand auf dem Schenkel der Hochofen (Trix 66101) mit seinen umfangreichen Gleisanlagen, der allein schon eine Bauzeit von vier Wochen in Anspruch nahm.

Daneben steht die nach eigenen Vorstellungen geplante und zusammengesetzte Werkhalle, für deren Realisierung ausschließlich Teile aus der „Bastelkiste" Verwendung fanden. Die weiteren Nebengebäude des Werks haben abgeänderte handelsübliche Bausätze der Firmen Faller, Kibri, Vollmer und Piko zur Basis. Imposant wirkt die Vielzahl der eingebauten Mauerstücke. Hunderte von ihnen wurden in allen denkbaren Varianten mit Hilfe von Spörle-Formen aus Gips angefertigt.

Das Bergwerk mit Förderanlage im äußersten linken Teil der Anlage ist ein Holzbausatz aus dem Hause Tratnik. Er alleine weist einschließlich Untertage-Abbau 1750 Teile auf. Hinzu kommt hier noch eine Grubenbahn mit Loren (Roco).

Der Unterbau für die Gleistrassen besteht aus Holz. Die grobe Struktur der Erhebungen und Berge entstand in Spantenbauweise, die Feinstruktur erstellte der Künstler aus Gips. Vor dem Aufbringen des Bewuchses wurde der Gips in Braun- und Grüntönen eingefärbt. Neben Grasfasern, die mit dem Elektrostat gesetzt wurden, fanden in erster Linie Naturmaterialien wie Walderde und gesiebter Sand Verwendung. Auf diese Weise konnte ein verblüffend realistischer Eindruck erzielt werden, der im Übrigen die gesamte Anlage prägt.

Der davor liegende Schenkel des H, also dessen rechter Fuß, wird von der Kraftwerksanlage geprägt. Die Staumauer im Fluss ist freilich nicht einfach erfunden. Für sie stand das etwa 10 km von Villach entfernt im Fluss Gail stehende Bauwerk Pate. Das Modell entstand nach den Original-Bauplänen aus dem Jahr 1912. (Dieses Modell ist ebenfalls als Bausatz beim Atelier Tratnik erhältlich.)

Neben dieser imposanten Anlage verdient die Gestaltung des Flusses besondere Beachtung. Das Wasser besteht nicht aus Gießharz, wie bei den meisten anderen Modellen von Gewässern, sondern aus Gips. Der macht die Gestaltung der Wellen – ruhige kleine oder eher mächtig-bedrohliche – besonders einfach, denn er behält seine Form und verläuft nicht, wie das Gießharz, immer wieder zu einer glatten Oberfläche.

Diese Wasseroberfläche hat Gernot Tratnik zunächst mit Abtönfarbe eingefärbt und dann durch das Aufbringen von drei Schichten Latexbinder eine glänzende Oberfläche geschaffen. Übrigens empfiehlt sich diese Methode des „Wasserbaus" auch deshalb zur Nachahmung, weil keinerlei Geruchsbelästigung entsteht. Gegen das Licht betrachtet, glaubt man geradezu direkt am Fluss zu stehen. Wo höhere Wellen nachgebildet werden mussten, also unterhalb der Staumauer, wo einzelne Felsen den Lauf des Wassers beeinträchtigen, wurde die Gischt mit weißer Farbe nachgebildet. Während rechts vom Fluss ein Umspannwerk und eine 100-Meter-Leichtathletik-Bahn dominieren, herrscht auf der linken Seite Idylle vor – mittendrin eine Schafherde, die diese Bezeichnung auch verdient, und ein verfallenes Gebäude. Faszinierend und erstaunlich, wie viel Interessantes man gerade in diesem Bereich der Anlage entdecken kann, wo doch auf den ersten Blick eigentlich nichts los ist!

Weiter hinten, an der Anlagenkante, ist das Gasthaus von Faller mit Innenhof bestens platziert. Es findet gerade ein Oldtimertreffen statt. Für die Teilnahme an der Rallye hat jedes der Autos eine geätzte Startnummerntafel erhalten. Weit über 200 Figuren von Preiser sorgen indes im Biergarten für Leben. Liegt der Grund für diesen regen Besuch vielleicht gerade darin, dass man hier „Villacher Bier" ausschenkt?

Der mittlere Anlagenteil, der den großen Bahnhof zum Thema hat, verkörpert auch den Übergang vom Mittel- zum Hochgebirge. Das hinter der Stadt ansteigende Gelände entwickelt sich hier zum die gesamte Anlage dominierenden Gebirgsstock. Im oberen Teil ist er sogar von Schnee bedeckt. Skifahrer erreichen diese Region bequem mit der Brawa-Seilbahn.

Konstruktionstechnisch ist der Berg wieder aus Holzspanten entstanden. In seinem Inneren befindet sich das Herz der Anlage. Neben großzügigen Gleisanlagen zum Abstellen der Züge können hier, ohne dass der Besucher es merkt, Garnituren aus

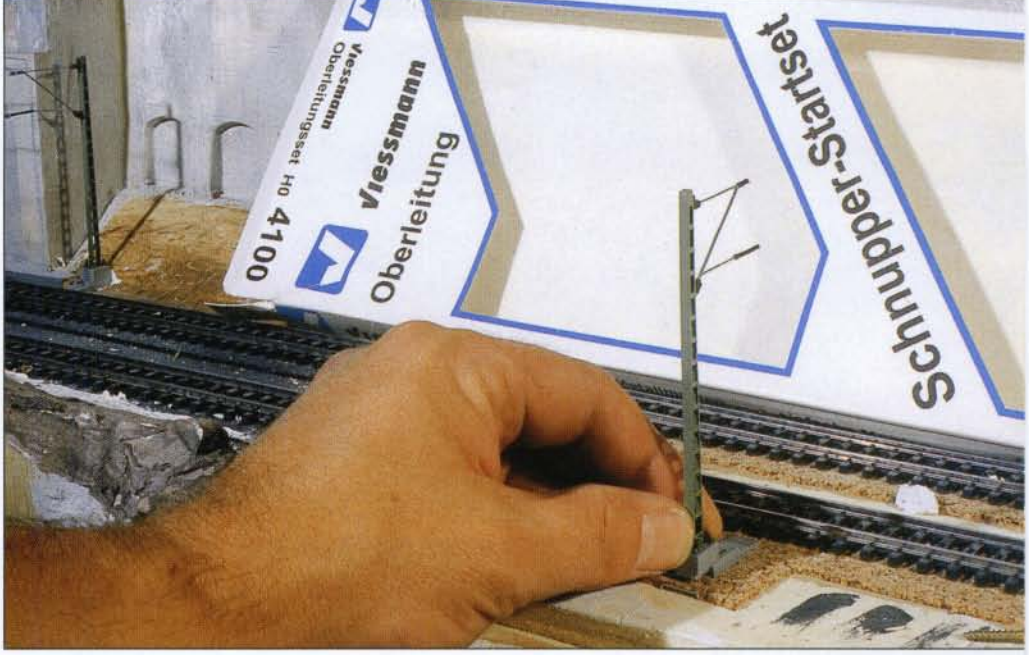


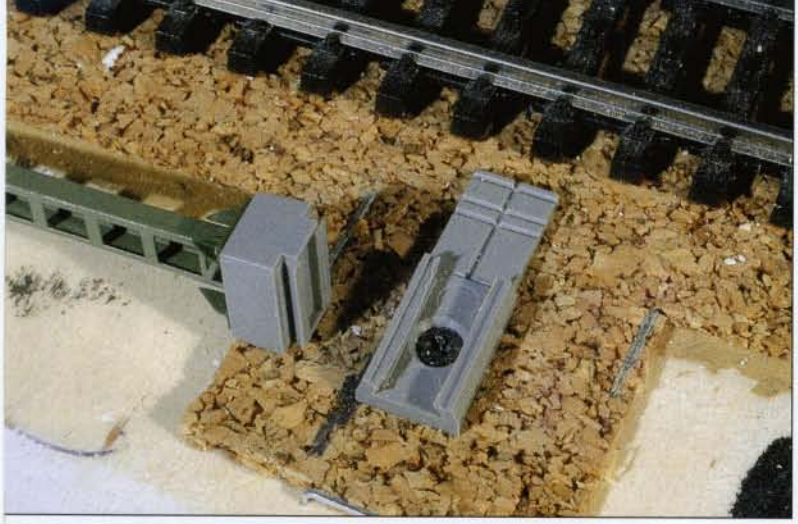
Bild 10: Bewährt in zweigleisigen Streckenabschnitten: Viessmann-Masten und -Oberleitungen.

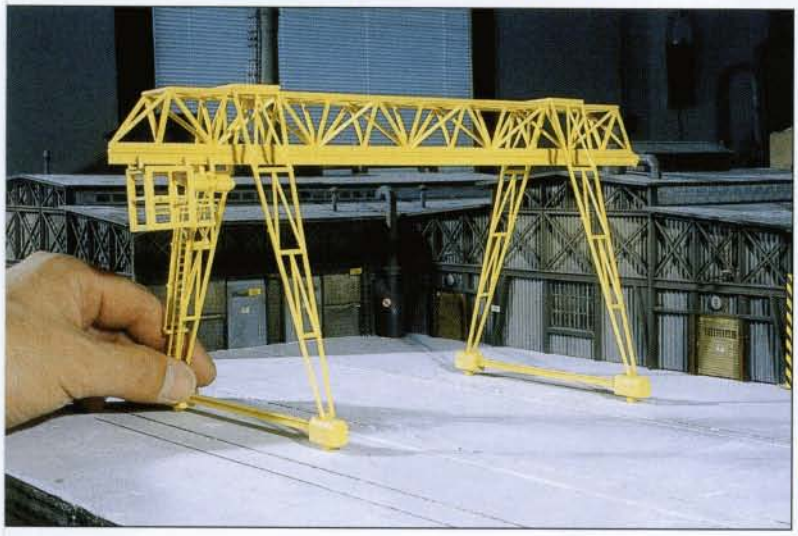
Bild 11: Spörle-Formen: in Massen gegossen.

Bild 12: Probefahren im nicht einsehbaren Bereich, darüber entsteht die Landschaft.

Bild 8 (o.l.): Sorgfältig wurde auf Strom- und Spannungsabfall kontrolliert.

Bild 9: Märklin-K-Flexgleise: auch in den Bahnhöfen.





dem Verkehr gezogen, gewartet oder getauscht werden. Außerdem ist hier die Steuerung der Anlage untergebracht. 26 Trafos sorgen für die Stromversorgung. Obwohl der Betrieb mit dem Märklin-Digitalsystem abgewickelt wird, sind von dort aus etwa 1000 m Kabel verlegt. Außerdem werden die Fahrten von bis zu 37 Zügen gesteuert. Doch nach diesem Ausflug wieder zurück zur Stadt! Imposant und der Bedeutung des Bahnhofs durchaus angemessen sind die Dimensionen des Empfangsgebäudes. Tratnik hat es unter Verwendung von fünf Bausätzen zu einem überragenden Gebäude ausgestaltet.

Bilder 13–17: Nach Einpassen des Sockels lässt sich der Oberleitungsmast komfortabel in die passgenaue Aufnahme schieben. Erst nach farblicher Behandlung ist der Kibri-Umschlagkran für die erste Stellprobe bereit. Auch der Video-Übertragungswagen, der die Bilder vom fahrenden Zug auf den Bildschirm überträgt, wurde im Vorhinein getestet. Das Bahnhofsmodul ist schon weit fortgeschritten.

Bilder 18–20: Kitbashing-Leckerbissen: Maschinenfabrik, die so kein Hersteller anbietet. Straßen und feine Geländestruktur sind aus Gips.