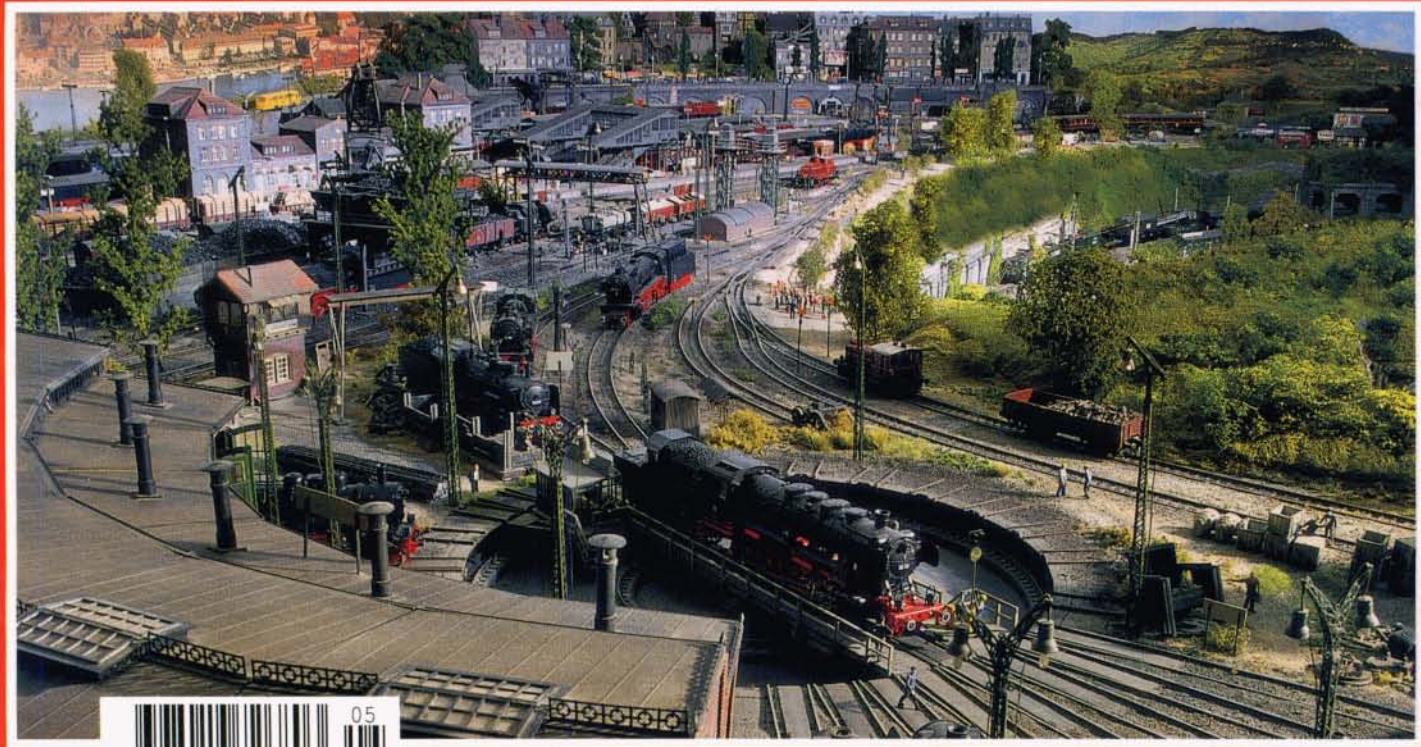


Super Modellbahnanlagen Teil 12 Zimmer-Anlagen

in Epoche II (DRG) und III (DB) in HO





Inhalt

Einleitung	6	Anlage Lehmann	
Anlage Gebele		Geburt eines Modellbahners	60
Meine Modellbahn-Laufbahn	8	Eine Rundfahrt auf der Anlage	64
Rundreise über die Gleise	12	Die Nebenbahn	65
Reiseverlauf mit Dampf oder Diesel	22	Die zweigleisige Hauptbahn	74
Rundreise über die Nebenbahn	22	Zum Schluß noch ein paar Tips	84
Einsatz von Zuggarnituren	38	Anlagenbau	85
Beschreibung und Aufbau	40	Impressum	104
Der Landschaftsbau	47		
Ausblick	56		

Bild 1 (Titel oben): Laut greifen die Bremsklötze, und die P 8 kommt mit ihrem Personenzug im Keilbahnhof Ulrichsburg zum Stehen. Die Station ist zentraler Betriebspunkt auf Karl Gebeles Zimmeranlage, die am Anfang dieser Veröffentlichung zweier Superanlagen steht.

Bild 2 (Titel unten): Weit mehr los ist auf der H0-Anlage von Manfred Lehmann. Hier dreht sich im doppelten Sinne alles und zwar nicht nur um das Bw – nein, auch um lange Züge und Nebenstrecken bis hinauf zu verschneiten Höhen.

Bild 3: 4 m lange Züge verkehren auf der zweigleisigen Hauptstrecke auf der Zimmeranlage von Manfred Lehmann. Hier erleben Sie stilsicheren DB-Epoche-III-Betrieb.





Bild 4: Auf der Strombrücke begegnen sich zwei E-Lok-Legenden. Mit dem Karwendel-Express dröhnt eine E 17 heran, und unter den Achsen einer E 94 zittern die Schienen der anderen Strecke.

Einleitung

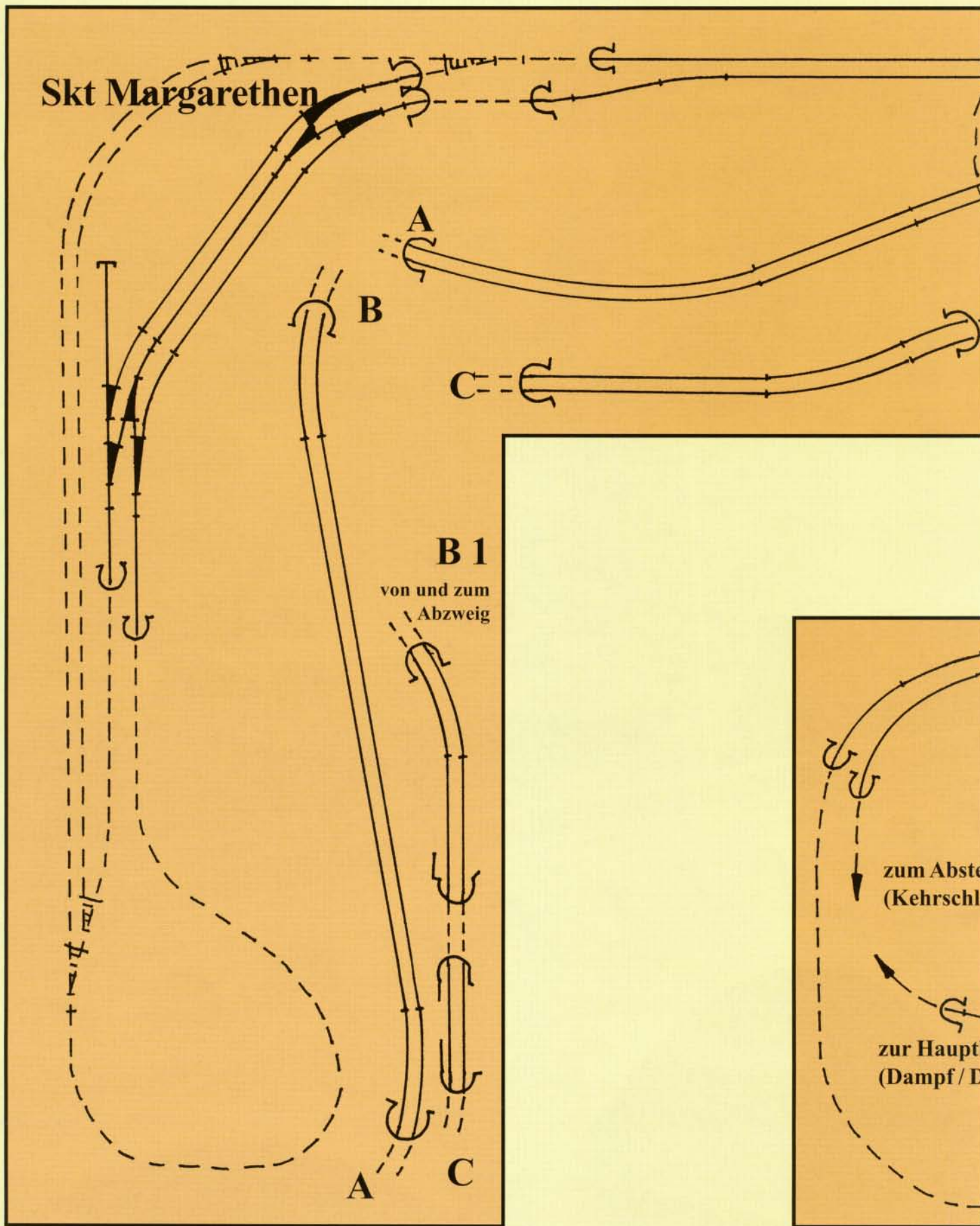
„Der Traum vom Raum“ ist für Karl Gebele und Manfred Lehmann Wirklichkeit geworden. Zwei H0-Modellbahnanlagen, die einen ganzen Hobbyraum ausfüllen, sind Thema dieser Ausgabe der Reihe Super Modellbahnanlagen. Nicht in Zentimeter drücken die beiden befreundeten Modellbahner die Fahrtstrecken ihrer Zugkompositionen aus, sondern in halben Stunden! Hier wird nicht etwa mit der kleinen Bahn gespielt, hier wird Fahrbetrieb in hoher Vorbildtreue praktiziert. Haben Sie schon einmal auf einer Heimanlage einen vier Meter langen DB-Ganzzug von der Vorspannlok bis zum letzten Wagen komplett

in rasanter Fahrt bewundern können? Wohl selten. Diese Güterzüge sind der ganze Stolz von Manfred Lehmann. Während auf der Hauptstrecke diese Giganten unterwegs sind, brummt auf der Nebenstrecke der einzeln fahrende Triebwagen mit Wintersportlern ins Hochgebirge hinauf. Auch auf Karl Gebeles Epoche-II-Anlage befindet sich der höchste Anlagenpunkt kurz unter der Zimmerdecke. Die Beschreibung der beiden Großanlagen soll Sie in zwei unterschiedliche Eisenbahnepochen entführen und gleichzeitig demonstrieren,

w i e man mit Liebe zum Detail und Sachverstand eine solch große Modellbahnanlage ansprechend gestalten und fahrtechnisch beherrschen kann – „Quadratmeterweise“ Tips und Anregungen von zwei Könnern ihres Fachs.

Ihr EJ-Team





Meine Modellbahn-Laufbahn

Infiziert mit dem Modellbahnfieber bin ich schon seit meiner Kindheit. Vermutlich wurde mir bereits in den Kinderwagen ein Märklin-Katalog hineingelegt, denn es ist für

mich immer noch faszinierend, Modellbahn-Kataloge und Zeitschriften zu wälzen. Immer wieder haben mich Anlagenberichte und Fotos von tollen Modellbahnanlagen

gefesselt. Besonders gerne bin ich Gleispläne mit dem Finger solange nachgefahren, bis ich den genauen Gleisverlauf verinnerlicht hatte.

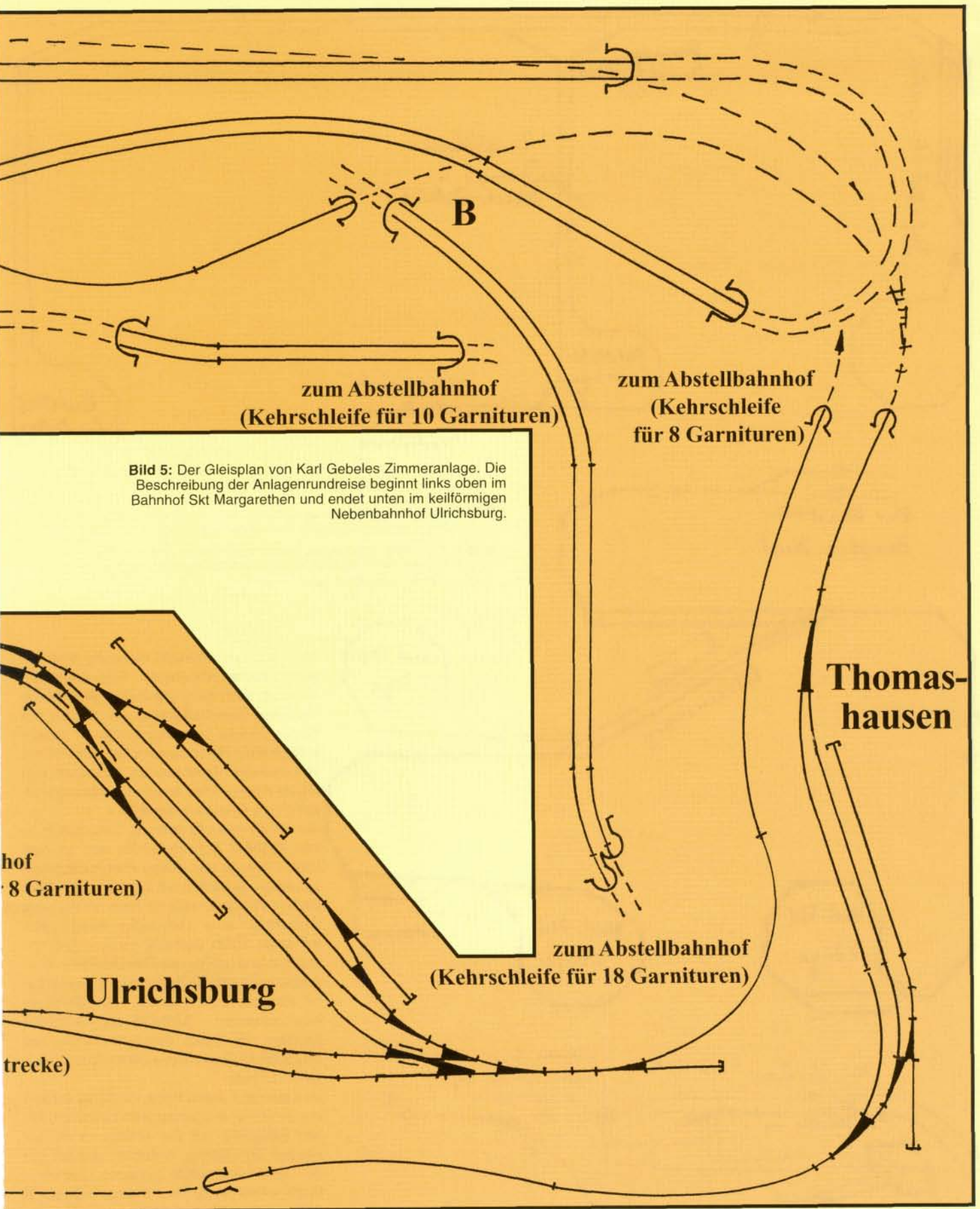


Bild 5: Der Gleisplan von Karl Gebeles Zimmeranlage. Die Beschreibung der Anlagenrundreise beginnt links oben im Bahnhof Skt Margarethen und endet unten im keilförmigen Nebenbahnhof Ulrichsburg.

Angefangen hat es bei mir also mit einer Märklin-Anfangspackung, die ich irgendwann zu Weihnachten bekam. Allerdings wurde mir das ständige Herumfahren im

Kreis sehr schnell langweilig. Angeregt durch Anlagenberichte und die dazugehörigen Gleispläne in der MIBA wollte ich möglichst schnell den Kreis vergrößern und

gleichzeitig auch mit einem weiteren Zug Abwechslung in den Spielbetrieb bekommen. Alles Taschengeld wurde für den Kauf von Gleisen und ein paar Weichen verwen-

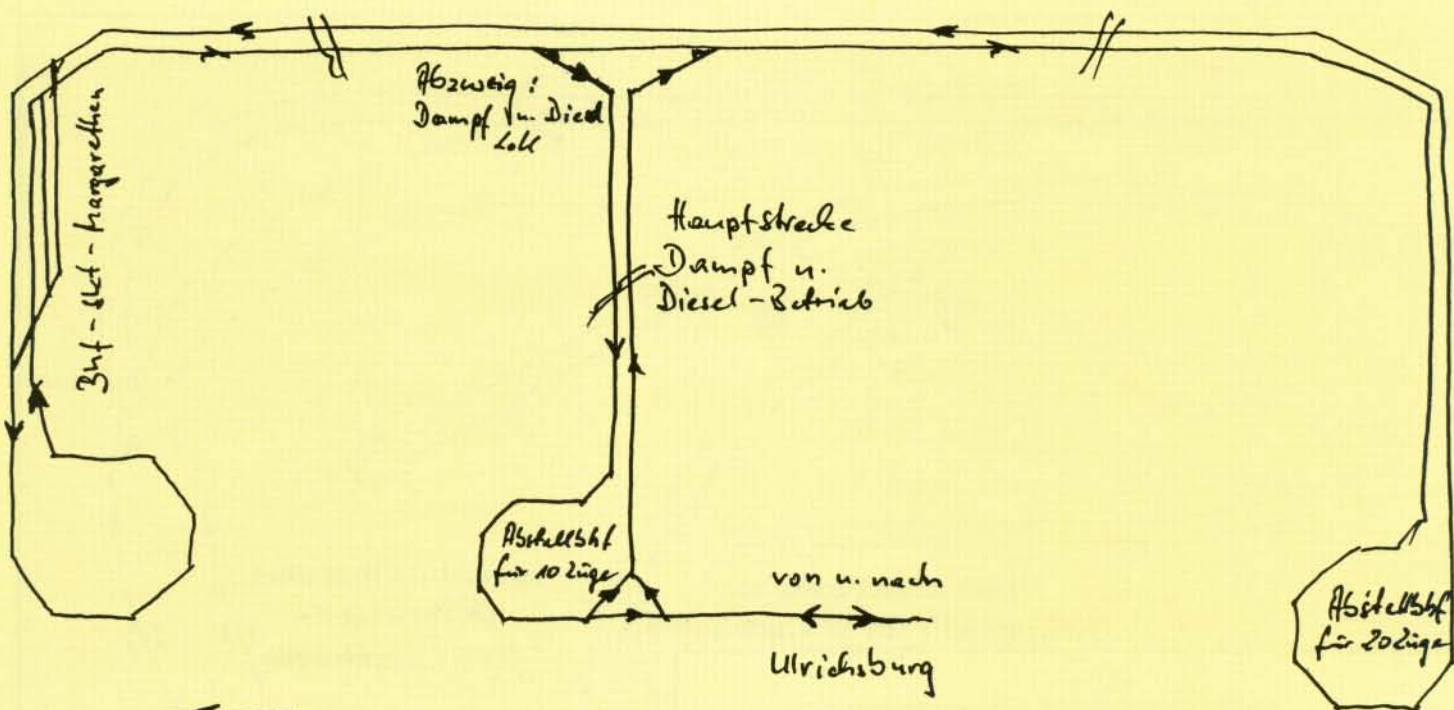
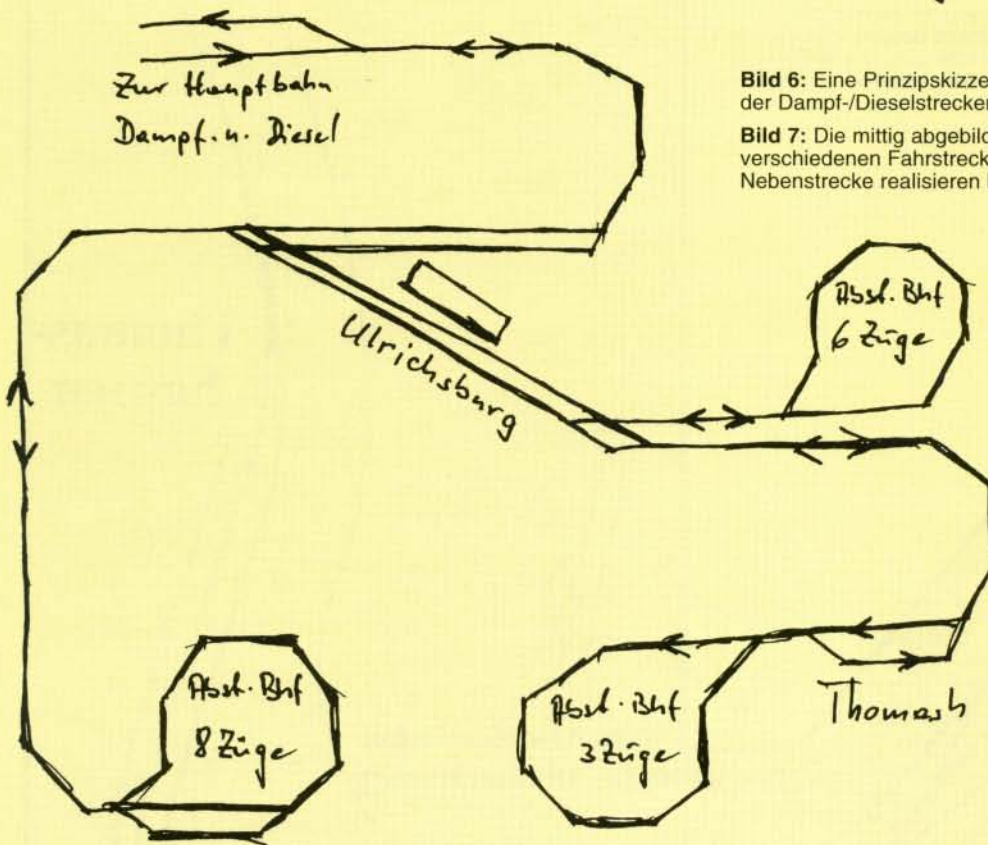


Bild 6: Eine Prinzipskizze der Fahrstrecken mit Oberleitungsbetrieb und der Dampf-/Dieselstrecken incl. Nebenbahnabzweig.

Bild 7: Die mittig abgebildete Skizze verdeutlicht, wie man mit drei verschiedenen Fahrstrecken einen abwechslungsreichen Betrieb auf der Nebenstrecke realisieren kann.



det. Langsam entstand so meine erste eigene Modellbahnanlage. Den Gleisplan habe ich noch ganz genau im Gedächtnis. Mit etwas Geschick war es mir möglich, auf dieser Anlage vier Zuggarnituren gleichzeitig auf die Reise zu schicken. Ein Freund von meinem Vater war so begeistert von dieser Anlage, daß er mir die Hintergrundkulisse in Ölfarbe anfertigte.

Als ich zu meinem zehnten Geburtstag einen Wunsch äußern durfte, war es der, meine Anlage von einem Profi fotografiert zu haben. Natürlich erfüllte mir mein Vater diesen Wunsch, und so kam an meinem Geburtstag eine Fotografin. Ausgerüstet mit einer tollen Kamera, einigen Scheinwerfern und großen weißen Schirmen fotografierte sie mit mir zusammen meine Anlage. Einige Wochen später – ich konnte es kaum erwarten – durfte ich die Farbbilder abholen. Es waren drei tolle Bilder, das Stück für 10 Mark. Diese Bilder hüte ich wie einen Schatz.

Im Laufe der Jahre habe ich diese Anlage immer weiter ausgebaut und verfeinert. Ich war jedenfalls mit der Anlage in meiner Freizeit beschäftigt. Natürlich war ich mit dem Erreichen selten zufrieden, also plante ich schon die nächste Anlage – sie sollte dann noch größer und besser werden.

Mit 15 Jahren trat ich dem Modellbahnclub Nördlingen bei. Dort befaßte man sich gerade mit dem Aufbau einer neuen großen Ausstellungsanlage in einem D-Zug-

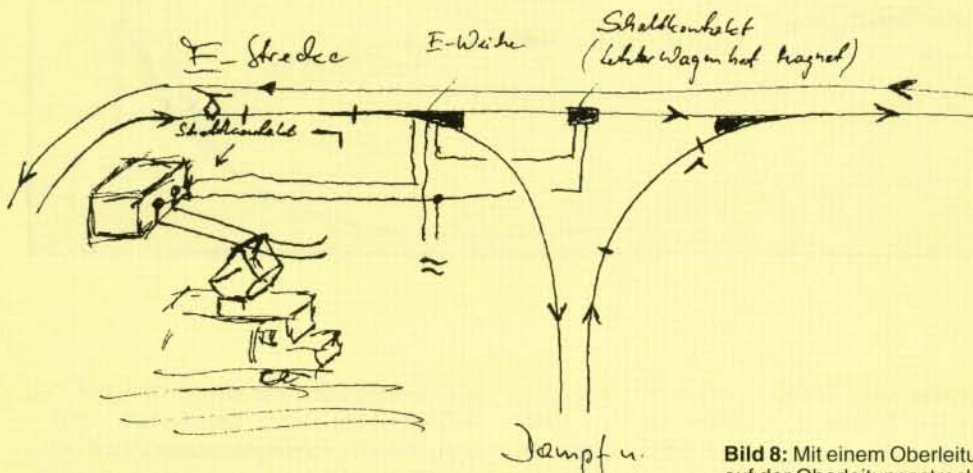


Bild 8: Mit einem Oberleitungsschalter werden die „elektrisch“ geführten Züge auf der Oberleitungsstrecke gehalten. Dampf- und Dieselmzüge zweigen dagegen selbständig ab.

wagen. Von jetzt an steckte ich jede freie Minute in den Verein. Ich durfte die komplette Landschaftsgestaltung übernehmen. Das war für mich eine tolle Herausforderung!

Für meine eigene Anlage bzw. meine Pläne für eine neue Anlage war keine Zeit mehr. Selten habe ich danach meine Märklin-Anlage noch in Betrieb genommen. Da die Clubanlage im Zweileiter-Gleichstromsystem betrieben und aufgebaut war, habe ich langsam das Interesse an meiner Märklin-Anlage verloren und das Märklin-Material verkauft. Der Erlös war gleichzeitig der Grundstock für eine neue Anlage.

Wie ich bereits im EJ 10/98 berichtet habe, sind lange Fahrstrecken auf meinen Modellbahnanlagen eine Leidenschaft von mir. Bei allen Planungen waren lange Fahrstrecken Ausgangspunkt und hatten Priorität. Für großflächige Bahnhöfe hatte ich nie genügend Platz, wichtiger waren mir mehrgleisige Abstellbahnhöfe, die für Abwechslung im Fahrbetrieb sorgen. Im sichtbaren Bereich durften nur große Gleisradien eingebaut werden.

Auf einen naturgetreuen Landschaftsbau habe ich schon immer sehr viel Wert gelegt. All diese Überlegungen habe ich stets in den Bau meiner Anlagen eingebracht. Im Laufe der Jahre habe ich mehrere Anlagen im Zweileiter-Gleichstromsystem aufgebaut und so meine Erfahrungen beim Bau und Betrieb gesammelt.

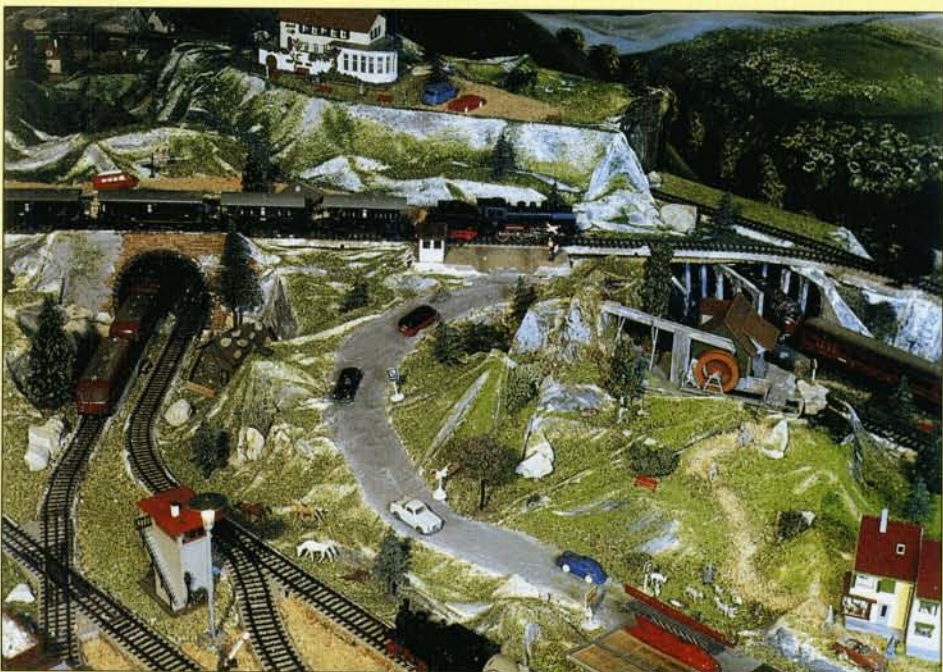


Bild 9: Erinnerungen an die erste Märklin-Anlage. Für damalige Verhältnisse war sie sicher gigantisch und die Hintergrundkulisse wohl ohne Konkurrenz!

Bild 10: Der linke Teil der Anlage. Hier wurde Landschaftsgestaltung noch mit Leimlappen und Streumehl praktiziert.

Bild 11: Aus dem Gleisplan der oben abgebildeten Anlage ist schon viel Modellbahntalent zu erkennen. Die Fläche ist gut ausgefüllt und wirkt keineswegs überladen. Der Fahrbetrieb steht eindeutig im Vordergrund.

Alle Abb.: K. Gebele

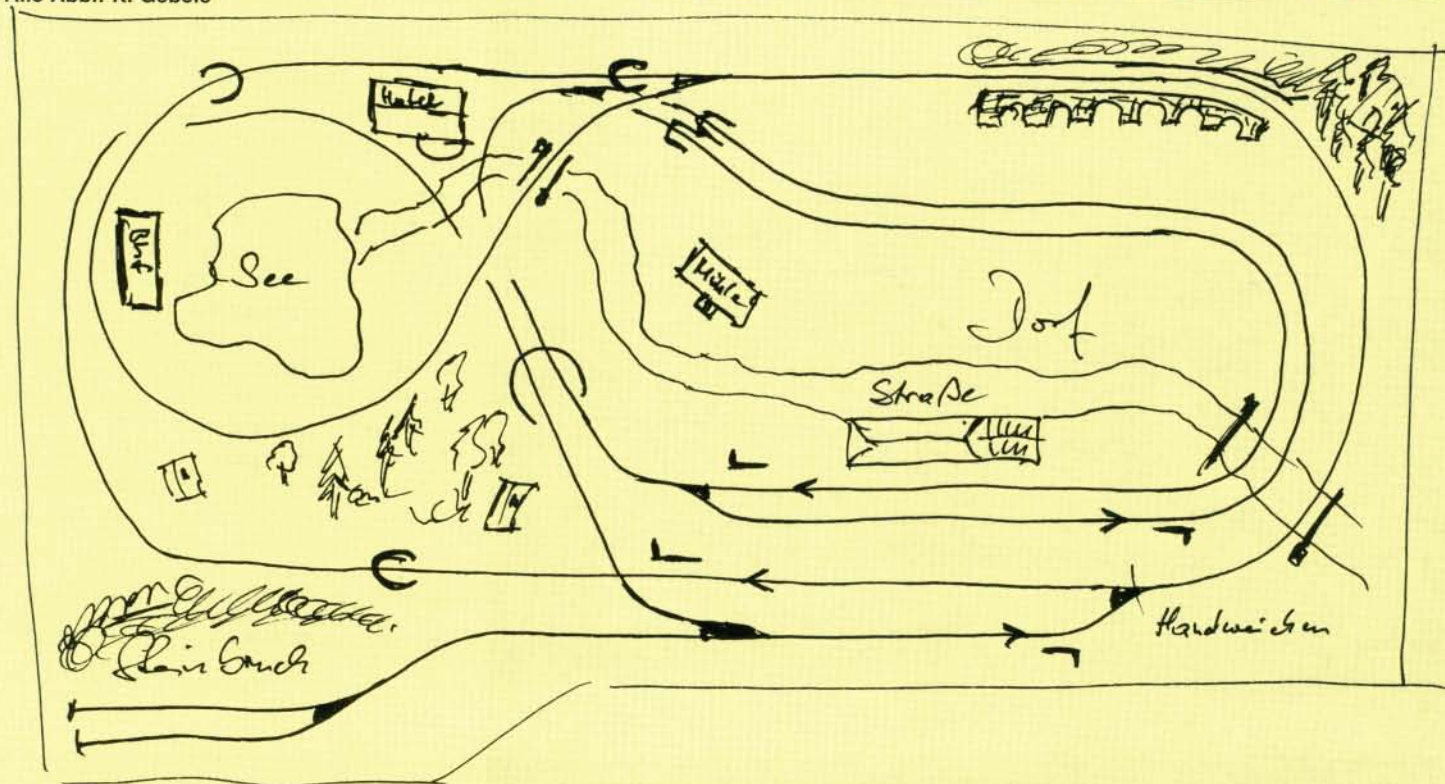




Bild 12: Mit eidgenössischer Sorgfalt kontrolliert das Militär am Grenzpunkt die ausreisenden Fahrzeuge. Die junge Dame im Cabrio wird natürlich bevorzugt behandelt.



Bild 13: Grüezi und gute Fahrt! Die Formalitäten sind erledigt, der Baum öffnet sich. Gleichzeitig tuckert ein anderer Lkw auf Schweizer Hoheitsgebiet herüber.

Rundreise über die Gleise der Modellbahnanlage



Damit Sie, liebe Leser, meine Modellbahnanlage etwas näher und den Gleisplan besser kennenlernen können, möchte ich Sie zu einer kleinen Rundfahrt über die Gleisanlage einladen.

Unser Ausgangspunkt ist der Bahnhof Skt Margarethen. Er ist gleichzeitig der höchste Bahnhof auf der Anlage, ca. 1,6 m über Fußbodenhöhe sozusagen. Die Bergspitze ist am Gipfelkreuz 2,15 m hoch. Eingebettet zwischen zwei dieser hohen Berge liegt die Ortschaft Skt Margarethen. Beim Gasthaus des Ortes steht noch der Maibaum, und es findet gerade eine Feier dort statt. Deshalb habe ich versucht, in diesem Anlagenbereich die Jahreszeit auf Mai festzulegen.

Am Ortsende, am linken Anlagenrand, ist an einer Bergstraße eine Zollstation eingerichtet. Hier soll die Schweiz beginnen. Zollbeamte fertigen gerade einige Autos ab. Da ich von Zeit zu Zeit auf meiner Anlage Züge mit Schweizer E-Loks fahre, hat dieses Motiv seine Berechtigung.

Wir müssen jetzt aber ganz schnell zum Bahnhof, denn dort wird in Kürze unser Zug erwartet. Am Gleis 3 ist soeben der Karwendel-Express mit der E 17 als Zuglok eingefahren. Schnell besteigen wir den Zug und sichern uns einen schönen Fensterplatz. Nach kurzem Aufenthalt setzt sich der Zug auch schon wieder in Bewegung. Kurz nachdem wir den Bahnhof verlassen haben, durchfahren wir eine Lawingalerie, und schon öffnet sich ein weiter Blick über die Berglandschaft.

Auf der rechten Zugseite sehen wir die Kirche von Skt Margarethen. Diese Kirche ist das Wahrzeichen des Ortes, und sie

Bild 14: Langsam poltert ein Lieferwagen über die Paßstraße. Weiter oben an der Steilwand erklimmt eine Seilschaft den höchsten Punkt der Anlage, 5 cm unter der Zimmerdecke.