

# Zwei Freunde Zwei Anlagen



Zwei Anlagen mit Märklin-Gleis, eine Epoche II, die andere Epoche IV. Ähnlich, aber grundverschieden – und beide erstklassig gebaut.

Markus Müller  
Christoph Kutter



# PIKO



Bei den AC-Triebfahrzeugen von PIKO sind die spezifische Elektrik und Stromabnahme für den Wechselstrombetrieb bereits berücksichtigt und innovative mfx-fähige Digitaldecoder sowie die passenden Radsätze ab Werk eingebaut. Bei den Wagenmodellen tauschen wir die Gleichstrom-Radsätze gerne kostenlos gegen die entsprechenden Wechselstrom-Radsätze aus.



- 51401  Elektrotriebzug ICE 4 DB AG Ep. VI, 4tlg. 489,99 €\*
- 51403  Elektrotriebzug / Sound ICE 4 DB AG Ep. VI, 4tlg. 599,99 €\*



- 52827  Diesellok BR V60 DB Ep. III 209,99 €\*
- 52829  Diesellok / Sound BR V60 DB Ep. III 269,99 €\*



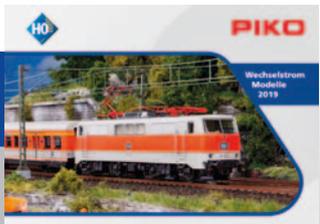
- 52861  Diesellok BR SU46 PKP Ep. IV 204,99 €\*
- 52863  Diesellok / Sound BR SU46 PKP Ep. IV 264,99 €\*



- 51321  E-Lok 120 005-4 DB Vorserie Ep. IV 219,99 €\*
- 51323  E-Lok / Sound 120 005-4 DB Vorserie Ep. IV 279,99 €\*



- 58503  Personenwagen x-Steuerwagen 2. Klasse DB Ep. IV 109,99 €\*



Diese und weitere Produkte aus unserem umfangreichen Sortiment an Wechselstrommodellen finden Sie im aktuellen Katalog, im Fachhandel oder direkt bei PIKO.

\* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis



Markus Müller (links) und Christoph Kutter mit ihrer für die Kaltenberger Modellbahntage in Eresing erbauten H0e-Anlage.

FOTO: MAGDALENA DANZIGER

# VORWORT

**D**ieses Heft der Reihe „1x1 des Anlagenbaus“ ist nicht nur das Porträt zweier H0-Anlagen. Es ist der vorläufige Höhepunkt einer Freundschaft, die weit über das Hobby hinausgeht und mittlerweile über 25 Jahre Bestand hat.

Meine erste Begegnung mit Markus liegt sogar gute 40 Jahre zurück: Es klingelte an unserer Wohnungstüre, draußen stand ein kleiner Kerl, der zu meinem Bruder wollte: Lederweste, Jeans, Cowboystiefel – unverkennbar ein Hardrocker. Die Liebe zu Kiss, AC/DC & Co. ist ihm geblieben, ebenso die zur E-Gitarre.

Richtig kennengelernt haben wir uns erst Jahre später, während des Studiums. Meine jetzige Frau studierte Jura wie er und brachte uns mit dem Hinweis zusammen, dass Markus auch Eisenbahnfan sei und wir alle (inklusive seiner Frau) aus dem gleichen Ort stammten. Seitdem haben wir uns nicht mehr aus den Augen verloren.

Notgedrungen waren unsere modellbahnerischen Aktivitäten während der Studentenzeit beschränkt. Mehr als eine Lok pro Jahr ließ das Budget beim besten Willen nicht zu und an eine Anlage war platzmäßig nicht zu denken.

Mit dem Berufseinstieg änderte sich das. Beide bauten wir kleine Anlagen und fingen an, uns mit Kritik und Ratschlägen zu in-

spirieren. Als Redakteur beim Eisenbahn-Journal lernte ich renommierte Anlagenbauer wie Rolf Knipper und Bruno Kaiser kennen und profitierte von deren Erfahrungen. Markus – beruflich mit der Gründung seiner Patent- und Rechtsanwaltskanzlei stark beansprucht – verschaffte sich unter anderem mit der Lektüre von „Super-Anlagen“-Heften Josef Brandls Ablenkung.

Eine neue Qualität bekam unsere modellbahnerische Beziehung, als wir ungefähr zur gleichen Zeit begannen, größere Anlagen zu bauen. Gegenseitige Kellerbesuche, um beim Wein die „wirklich wichtigen Dinge des Lebens“ zu besprechen, wurden zur Regel. Trassenführungen wurden geplant, geprüft, verworfen und wieder neu geplant. Gebäudearrangements aufgestellt, aus mehreren Blickwinkeln betrachtet, mehrfach umsortiert und schließlich für gut befunden, nur um beim nächsten Treffen als untauglich verworfen zu werden. Dazwischen fanden Loktests statt und wurden Fotos von Originalsituationen auf ihre Tauglichkeit als Vorbilder begutachtet.

Als meine auf den folgenden Seiten zu sehenden Anlage mit all ihren Kompromisslösungen am Wachsen war, wurden unsere „philosophischen Abende“ immer angeregter. Nicht allein der sehr unterschiedliche Aufbau unserer Anlagen wollte disku-

tiert sein, auch Motive, Themen und nicht zuletzt Bastel- und Gestaltungstechniken.

Dafür boten die jeweils neuesten Anlagenbauhefte von Josef Brandl und Wolfgang Langmesser viel Stoff – im Positiven wie im Negativen. So beeindruckend die Leistungen solcher Meistergestalter sind, daheim im Keller hat oft anderes Priorität. Beispielsweise mag ein Getreidefeld aus Brandls Hand einfach nur große Klasse sein. Doch kann ein Profi-Anlagenbauer eben auf ganz anderen Flächen seine Kunst wirksam werden lassen, als es dem normalen Modellbahner möglich ist. Markus hatte es da einfacher als ich, auch wenn er selbst immer wieder Neuland beschreiten musste, vor allem bei der Gestaltung seines großflächigen Weinbergs.

Da der Bau meiner Anlage einen ständigen Ausgleich zwischen Wunsch und Platz erforderte, waren für mich weniger die großflächigen Arbeiten der genannten Autoren wichtig. Wie man auf beschränktem Raum viele Szenen gestalten kann, ohne dass eine Anlage überladen wirkt, ist die Spezialität Karl Gebeles. Seine Meisterschaft im Komprimieren von Motiven und Szenen ist unerreicht und seine praktische Erfahrung im Anlagenbau immens. Wenn es ein Problem gab: Karl Gebele hat geholfen. Dank für viele Ideen und Tipps gebühren ferner Manfred Grünig und dem verstorbenen Albert Rademacher, die uns die Augen öffneten für die Wichtigkeit einer qualitativvollen Begrünung.

Wir hoffen, mit diesem Heft etwas von dem weitergeben zu können, das wir im Laufe der Jahre von den genannten Personen und vielen anderen nicht genannten empfangen haben. **CHRISTOPH KUTTER**

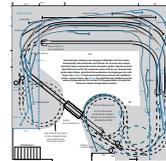
# INHALT

## ANLAGE 1 „GUDING“

IDEE – PLANUNG – KONZEPT 8



GLEISPLAN 9



BAHNHOF 12



HAUPTSTRECKE 22



UNTERE NEBENSTRECKE 34



OBERE NEBENSTRECKE 40



ALTSTADT 46

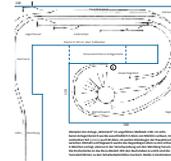


## ANLAGE 2 „WEINLAND“

IDEE – PLANUNG – KONZEPT 54



GLEISPLAN 57



BAHNHOF 58



STADT 64



BETRIEBSWERK – GEWERBEGEBIET 70



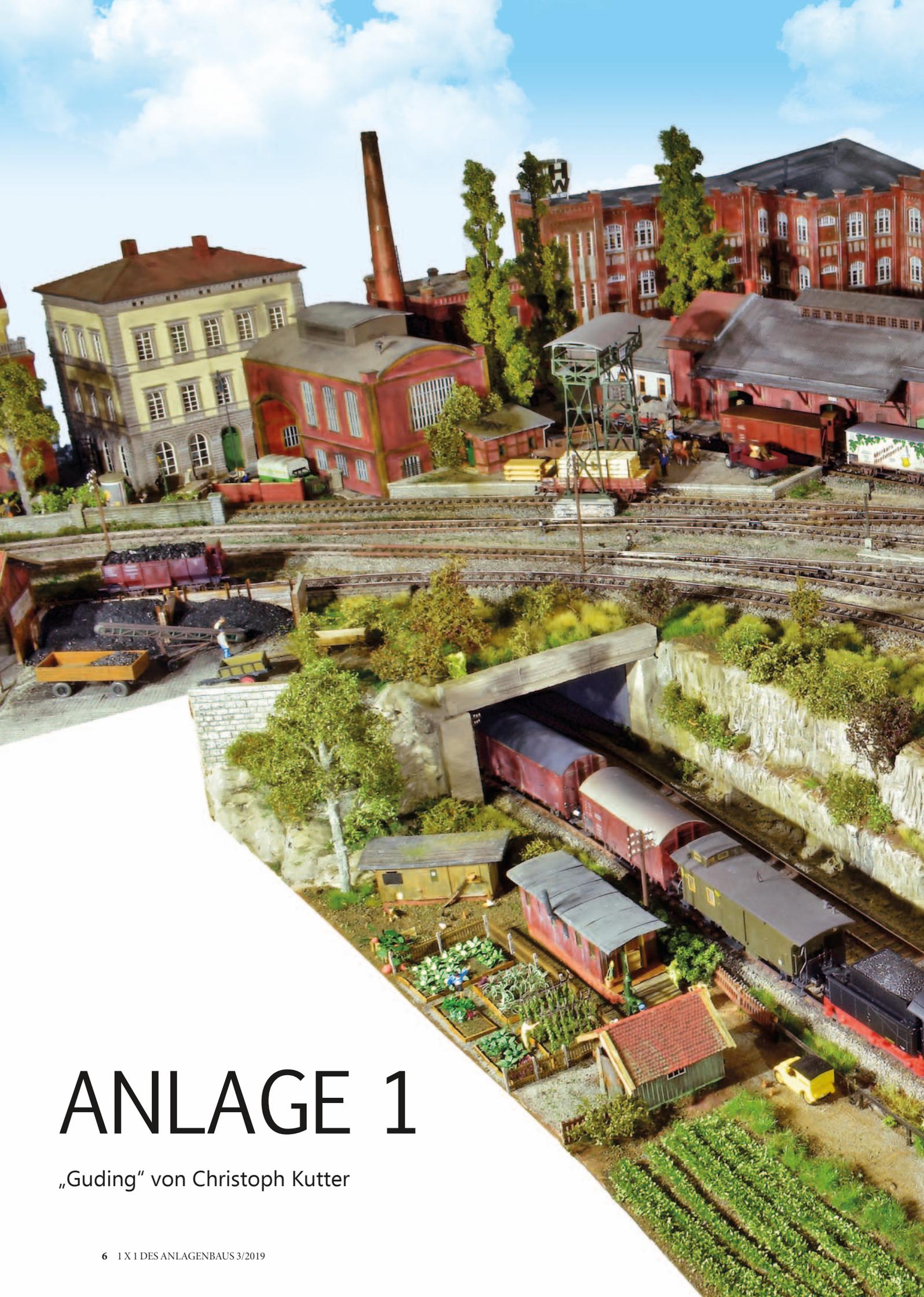
WEINBERG – WEINGUT 80



DORF 88



VORSCHAU – IMPRESSUM 98



# ANLAGE 1

„Guding“ von Christoph Kutter



# KOMPROMISS IST ALLES

**A**m Anfang stand der Frust: der Frust über das winzige, niedrige und dazu noch mit einem Einbauschrank gefüllte Kellerräumchen, das in unserem demnächst zu beziehenden Haus meine Eisenbahn beherbergen sollte. Das Haus, in dem wir damals noch wohnten, war zwar insgesamt kleiner, doch bot es einen eisenbahntauglichen Keller mit 20 Quadratmetern Nutzfläche. Der zukünftige Eisenbahnkeller hatte insgesamt nur 13 Quadratmeter – minus Türe, minus Heizkörper, minus Kaminschacht. Doch eine Alternative gab es nicht: Wir mussten raus. Ade achtgleisiger Kopfbahnhof, ade Drehscheibe und Rundschuppen, ade Nebenstrecke.

Die nach achtjähriger Bauzeit gerade fertiggestellte alte Anlage wurde ausgiebig fotografiert und danach abgebrochen. Roll- und Schienenmaterial, Häuser, Bäume und Kleinzeug jeder Art wanderte in Schachteln und Umzugskartons, die leerräumte Landschaft auf den Sperrmüll. Die für den Unterbau verwendeten wertvollen stählerne Regalbau-Lochprofile wurden eingelagert. Eine Unmenge an Material, von dem ich in Zukunft voraussichtlich nur noch einen Bruchteil benötigen würde.

Von jeher habe ich gerne im Kopf Räume mit imaginären Anlagen gefüllt und mir vorgestellt, was für fantastische Fahrtstrecken, großzügige Kurven und wohlbestückte Betriebswerke darin möglich wären. Die Perspektive für meinen eigenen Keller sah zunächst ganz anders aus: Ein U- oder G-förmiger Grundriss der Wand entlang schien zwingend, Verkehr zwischen zwei Endbahnhöfen mit einer Handvoll Wagen und zwei oder drei kleinen Loks. War's das?

Sicher: Für viele Modellbahner ist eine solche Anlage mit möglichst vorbildorientierten Betriebsabläufen, viel Rangierbetrieb und hohem Landschaftsanteil das Ideal. Sehr viele würden sich ohnehin glücklich schätzen, 13 Quadratmeter allein fürs Hobby abzweigen zu können.

Meine Frustphase fand also auf einem gewissen Niveau statt und war vor allem davon geprägt, dass geschätzte 80 Prozent meines über Jahre angesammelten Lok- und Wagenparks überflüssig sein würden. Ich begann, Rollmaterial zu verkaufen – vor allem Schlepptenderloks und Wagen. Sogar der Gedanke, das Hobby ganz aufzugeben, huschte an besonders trübsinnigen Tagen durchs Hirn.

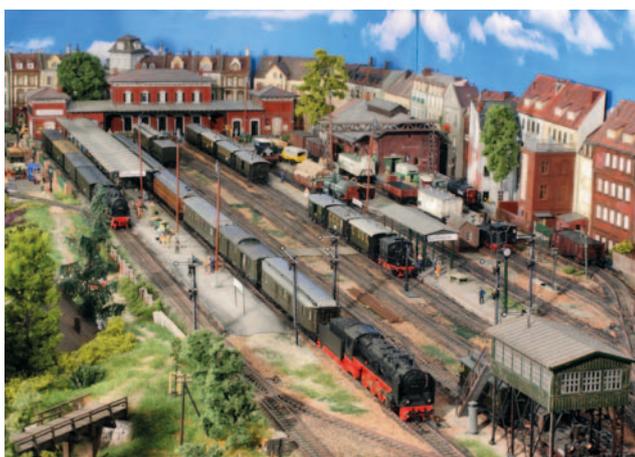
Jede Modellbahnanlage hat ihre eigene Geschichte.

Keine ist wie die andere und jede ein Unikat. Fast immer spielt „Platz“ die entscheidende Rolle bei Planung und Bau

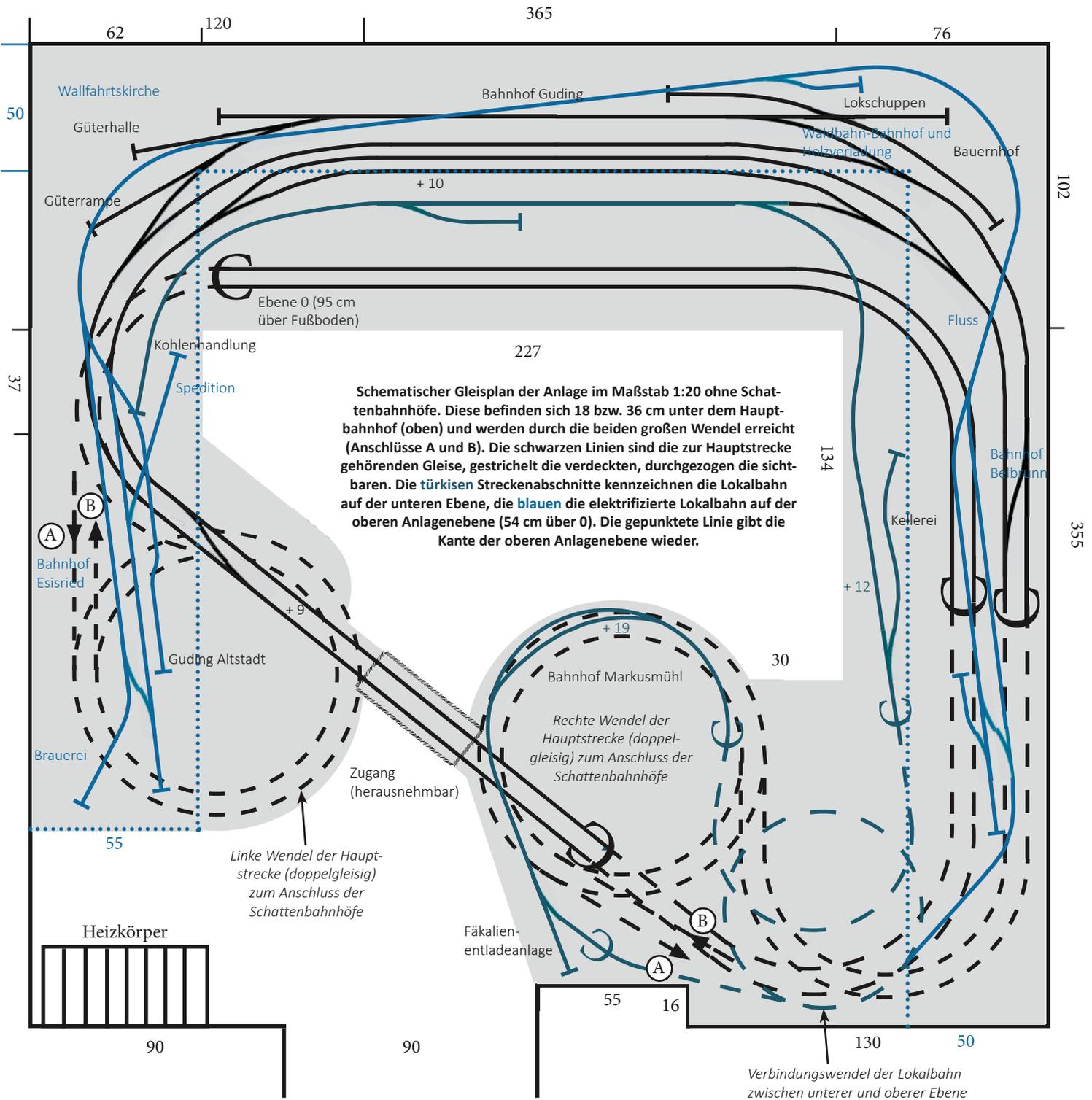
Doch dann regte sich Widerstand, begann die Fantasie zu arbeiten. Viele der Anlagen, die ich als Redakteur des Eisenbahn-Journals zu sehen bekam, waren auf nicht wesentlich mehr Fläche gebaut, als mir zur Verfügung stand. Und was für Anlagen das teilweise waren! Natürlich war oft die „Platte“ mit Gleisen zugepflastert, erschlugen riesige Viadukte im Hintergrund oder diagonal die Fläche querend den Rest optisch durch ihre Wuchtigkeit. Mitunter waren auch die Bahnhöfe so geschrumpft, dass schon ein Zug mit drei Silberlingen nicht mehr an den Bahnsteig passte. Oft aber war den Erbauern auch ein schöner Kompromiss zwischen Wunsch und Möglichkeiten gelungen, zu dem man ihnen nur gratulieren konnte. Warum sollte ich nicht Ähnliches zustande bringen?

## VON DER NEBEN- ZUR HAUPTBAHN

Der erste geistige Schritt war, das Point-to-Point-Prinzip (zwei Endbahnhöfe) zu erweitern: Warum nicht von einem (oder beiden) aus in den Untergrund gehen und einen Schattenbahnhof einplanen? Von da aus war es nicht weit zum Ringschluss – dann könnte man auch eine kleinere Schlepptenderlok auf die Stecke schicken, wenn keiner schaut sogar meinen geliebten Schienenzeppelin.



**Der Kopfbahnhof der Vorgängeranlage: Fast alle auf dem Foto zu sehenden Gebäude konnten wiederverwendet werden.**



Der einfache Gleisring verdoppelte sich rasch zu einer zusammengeklappten Acht, also einer in sich verschlungenen Rundstrecke auf zwei Ebenen. Das sah schon deutlich attraktiver aus und kam meinem Faible für längere Zuggarnituren entgegen. Nur fehlte ein Schattenbahnhof, um einen einigermaßen abwechslungsreichen Zugverkehr durchführen zu können. Zunächst eine Wendel wuchs vor dem geistigen Auge in die Tiefe, dann eine zweite auf der anderen Seite des Schattenbahnhofs, um den Durchgang zur Türe freizuhalten. Damit war der Gleisverlauf der späteren Anlage bereits gefunden: ein in sich verschlungener

ner Rundkurs mit Durchgangs- und darunter liegendem Schattenbahnhof, verbunden durch zwei Wendel.

Noch nie ein Freund des Miba-Mantras vom „Weniger ist mehr“, begann ich, das Ganze zweigleisig zu planen. Und siehe da, es klappte. Auch eine zweite Schattenbahnhofs ebene ließ sich einziehen, für jede Fahrtrichtung eine. Die Fahrzeugverkäufe waren in dieser Planungsphase längst gestoppt, der Frust verflogen. Es ging ja doch was in dem Kellerchen!

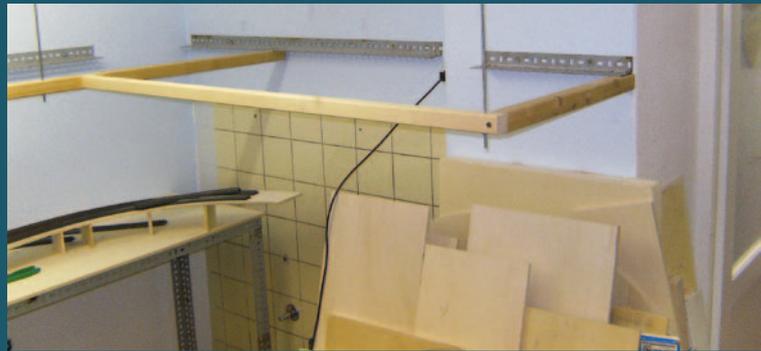
Allerdings entwickelte sich die bisherige Anlagenplanung stetig hin zur Hauptstrecke. Hier würden Schleptendermaschinen

dominieren, unterstützt von größeren Tenderloks und gelegentlich einem Triebwagen. Alle kleineren Lokomotiven würden (buchstäblich) kaum zum Zuge kommen. Außerdem ist ständiges Herumgekreisel von Zügen irgendwann doch langweilig, dann und wann sollte rangiert werden können. Für eine zusätzlich Nebenstrecke fehlte im geplanten Anlagenrund jedoch weitgehend der Platz und vor allem die Motivation: Wo sollten die Züglein denn hinfahren, wenn im ganzen Raum schon rundherum Gleise lagen?

Die Lösung brachten Anlagenentwürfe des Miba-Kollegen Gerhard Peter sowie



Fotos des leeren Raums oder vom Anfang des Anlagenbaus gibt es leider nicht. Diese Aufnahmen sind etwa ein Jahr nach Baubeginn entstanden. Planung, Konstruktion und Bau der Trassen liefen damals teilweise parallel. Als Erstes entstand der Mittelteil der Anlage mit dem unteren Schattenbahnhof, der oben im Hintergrund zu sehen ist. Davor das Gestell für die linke Gleiswendel mit dem ersten ausgesägten und probeweise aufgelegten Trassenring. Rechts oben der Bereich der rechten Ecke, die später von einem Berg verdeckt wurde. Mit den ausgelegten Gleisen wurde der Verlauf der Hauptstrecke bestimmt. Das etwas später aufgenommene Foto rechts zeigt unten die schon aufgeständerte Rampe, auf der die Hauptstrecke den Höhenunterschied zwischen Bahnhof- und Paradestreckenniveau überwindet. Darüber hängt der Rahmen für die obere Anlagenebene. Das gezeigte Stück sollte ursprünglich einen der beiden Endbahnhöfe tragen. Es wurde jedoch im Verlauf des Baus wieder entfernt und durch eine im Berg versteckte Wendel ersetzt, die beide Anlagenebenen verbindet.



amerikanische Anlagen: zweistöckig bauen! Warum nicht in Augenhöhe oder etwas darunter eine zweite Anlagenebene einziehen? Die Strecke darauf ließe sich sogar mit nicht allzu viel Aufwand elektrifizieren, was einen Inselbetrieb mit kleinen Elloks im Stil von Murnau-Oberammergau ermöglichte.

Damit war das ursprüngliche Konzept der Zwei-Bahnhofs-Anlage wieder auf dem Tisch, nun jedoch elektrifiziert und als betriebliche Alternative zur dampfdominierten Hauptstreckenanlage unten. Eine Verbindung zwischen beiden war zunächst nicht vorgesehen. Sie entstand im Zuge des Anlagenbaus und erwies sich als gewaltiger Zugewinn. Mehr ist halt oft doch mehr.

All diese Überlegungen und Planungen fanden nur im Kopf statt. Gezeichnete oder am Computer geklickte Gleisplanentwürfe sind nicht meins. Wenn man seine Gleisdien im Kopf hat, weiß, wie Steigungen zu berechnen sind, und dann und wann ein paar Zentimeter „Luft“ dazugibt, kommt man zumindest bei Anlagenrößen wie dieser gut zurecht. Tauchen Zweifel an der

Machbarkeit beispielsweise einer Gleisführung auf, schafft Nachmessen oder gleich das provisorische Auslegen von Gleisen schnell Klarheit.

### DIE FRAGE DER MACHBARKEIT

Einen Gedanken verschwenden sollte man während einer solchen Planungsphase auch dem „Wie bau' ich es?“. So war in meinem Fall die Tragfähigkeit von Wänden und Decken entscheidend für die Machbarkeit meiner Pläne, schließlich hatte ich vor, die obere Anlagenebene vorne an der Decke aufzuhängen, um auf Stützen verzichten zu können. Auf der Rückseite sollten an die Wand gedübelte Leisten das Gewicht tragen. Probebohrungen zeigten, dass Wände und Decken meines Kellerraums aus 60 Jahre altem beinharten Beton bestanden, dem mit einer normalen Schlagbohrmaschine kaum beizukommen war. Eine vom Baumarkt geliehene Hilti löste das Problem.

Gar kein Problem bildete dagegen der Unterbau der Anlage. Er bestand wie der

seiner Vorgängerin im Wesentlichen aus Metallprofilen für den Bau von Messeregalen. Ihre Tragfähigkeit machte es möglich, auf der Längsseite mit einer Stütze auszukommen. Wo die Regalprofile hinderlich gewesen wären – beispielweise an der Vorderkante der Schattenbahnhofsflächen –, wurden schmalere Metallprofile vom Baumarkt verwendet. Alle Trassen und die Grundbretter für das Gelände bestehen aus 13-Millimeter-Sperrholz.

Wie zu erwarten war, erforderten die Raumverhältnisse beim Bau einigen Tribut. So blieben zwischen den beiden Gleiswendeln nur 60 Zentimeter für den Durchgang (oder besser -schlupf) ins Innere der Anlage. Auch sind manche Streckenabschnitte nur unter Verrenkungen zugänglich. Sollte ich die aus irgendwelchen Gründen einmal nicht mehr schaffen, wird dies zwangsläufig das Ende der Anlage bedeuten. Bis dahin freilich hat die enge Bauweise einen psychologisch positiven Nebeneffekt: „Schwimmreifen“ anzusetzen kann ich mir nicht leisten. □