



# Perfekter Traum

Unser Anlagentraum in H0 steht – es kann geschaut und gespielt werden. Freudige Gelassenheit empfinden Besitzer und Erbauer.



**D**er Augenblick, in dem man erstmals seine fertige Anlage in Betrieb nimmt, ist sicher etwas ganz Besonderes. Und trotzdem gehören die nun folgenden Gedanken über meine Traumanlage nicht nur diesem Moment allein. Seit fast einem Jahr steht sie nun in meiner Wohnung – und es hat sich seitdem an meinen Gefühlen nichts geändert. Egal, wo ich hinschauen: Eine Vielzahl von Details, unzählige Mosaiksteine fügen sich zu einem Gesamtkunstwerk zusammen – und meine Freude darüber ist noch genauso groß und intensiv wie am allerersten Tag. Das Gefühl des „ersten Momentes“ ist noch ganz nah.

### Detlev Dinters Anlage: Stationen eines ganzen Lebens

Auf einigen Quadratmetern wird hier ein sehr schöner Teil meines Lebens komprimiert wiedergegeben. Diese Empfindungen kann man natürlich nur haben, wenn man sich eine Anlage maßschneidern lässt. Deswegen war es völlig richtig, damit quasi im Alter einen „interaktiven“ Lebensrückblick zu schaffen. Auf meiner Anlage kehren auch jahrzehntelange Urlaube in den Bergen zurück. Touren bis zum Gipfelkreuz über Almwiesen und an Seen und Stauseen vorbei, durch Kuhweiden, auch Almbetriebe: All das finde ich hier wieder. Gipfelglück vom Feinsten – damals ... Jeder Weg hat seinen Anfang und sein Ziel. Diese perfekt durchdachte Landschaftsgestaltung gilt auch Elementen wie Eisenbahnbrücken, denen schon leichter Rostbefall anzusehen ist, und

Detlev Dinter freut sich: „Die Anlage gibt einen sehr schönen Teil meines Lebens komprimiert wieder.“ Und genießt seine Modellbahn an jedem Tag so, als wäre es der erste.



Tunnelportalen, die nicht wie frisch lackiert aussehen, sondern wie solche, die schon viele Loks passieren ließen. Dazu die schönen Autos vergangener Jahrzehnte, in Sachen Luftwiderstand natürlich wahre Dinosaurier, aber von unnachahmlicher Eleganz und viel Charakter ausstrahlend. Oder die alten Postbusse, auf die man umsteigen musste, wenn die Alpenstraßen zu stark vom Individualverkehr belastet wurden und Straßen für den Privatverkehr gesperrt waren ... Das alles sehe ich auf meiner Anlage wieder. Der Bahnsteig durfte nur betreten werden, wenn der Beamte, eine Respektsperson, die Sperre geöffnet hat. Die Fahrkarten waren aus bräunlichem, dickem Kartonpapier



Ein Bahnhof mit ausladenden Bahnsteigen, eine Bahnhofsgaststätte mit angeschlossenen Biergarten, dahinter die am Hügel ansteigende Stadt samt Kloster und Klostergarten: Auch außerhalb des Bahnhofsbereichs regen unzählige, liebevoll gestaltete Details die Fantasie an.



Nebenbahnidyll: Eine kleine Pendelstrecke sorgt für zusätzlichen Fahrspaß auf der Anlage. Sie endet an der „Holzalm“. Das Sägewerk ist so authentisch inszeniert, dass man beinahe den Duft von frisch geschlagenem Holz in der Nase spüren kann.

und wurden richtig geknipst, also durchlöchert; Fahrkartenautomaten gab es nicht.

Überhaupt der Bahnhof mit den ausladenden Bahnsteigen, an denen auch mal längere Züge halten können: Klar strukturiert und übersichtlich ist dieser Bereich, trotz vieler Rangier- und Abstellmöglichkeiten. Bahntechnisch ist das vereinzelt vielleicht nicht vorbildgerecht, aber es macht unglaublich Spaß, sich selbst Rangieraufgaben zu stellen und die ganzen Möglichkeiten auszutesten. Hilfreich sind dabei die durchdachte Anordnung von Entkupplungsgleisen oder auch die Loks mit Telex-Kupplungen. All das ermöglicht Spielspaß ohne Grenzen. Die Nebenbahn mit ihrem tollen Pendelverkehr mit dem alten Schienenbus bekam einen eigenen Bahnsteig und auch die Verbindung zur Hauptstrecke wurde verwirklicht. Am Haltepunkt „Almkirch“ warten der Pfarrer und Touristen auf die Bahn. Die Nebenstrecke endet an einem Kopfbahnhof mit angeschlossenen Sägewerk.

### Die Szenen: Momentaufnahmen aus vergangenen Zeiten

Durch die gestalterischen Feinessen atmet das Sägewerk so viel Echtheit aus, dass man förmlich glaubt, den Geruch von frisch geschlagenem Holz in der Nase zu haben. Zurück zum Durchgangsbahnhof an der Hauptstrecke: Eine Bahnhofsgaststätte mit angeschlossenen Biergarten und entsprechendem Publikum, die Bahnsteige mit Zeitungskiosk und Anzeigetafeln ... nichts Digitales ist hier zu sehen – die Informationen werden noch mit Schiebetafeln weitergegeben. Herrlich nostalgisch sind auch die Gepäckkarren, die noch über die Gleise fahren durften. Dafür wurden extra Holzbohlen verlegt, die für Fahrgäste aber streng verboten waren! Dazu enge Fußgänger- auf- und -abgänge, Ruhebänke, Blumenschmuck – ja, so war es damals wirklich.

Auch außerhalb des Bahnhofsbereiches regen unzählige liebevolle Details die Fantasie an, man kann sich daran kaum →



Bergidyll: Wo sich Hirsch und Reh begegnen, da ist's gut sein – Jahrzehnte zurückliegende Urlaubseindrücke kehren dank der Anlage zurück.



Bahnsteigidyll: Zuginformationen erfolgten in vordigitalen Zeiten noch via Schiebetafeln – wir sind schließlich in den 1960er-Jahren.



Zeit zum Krafttanken:  
Im Kloster wird nicht nur  
gearbeitet und gebetet,  
sondern auch inne-  
gehalten – einfach mal die  
Seele baumeln lassen ...



Jetzt wird's eng: Ein Reisebus kämpft sich durch das schmale Stadttor. Autofreie Innenstädte waren in Epoche III noch kein Thema – der Verkehr war noch längst nicht so dicht wie heute.



Schwieriger Standort? Keine Spur: Auch wenn die Bahn hier durchrauscht – kleine Stichstraßen erschließen auch etwas abseits gelegene Gehöfte.



Früher intermodaler Güterverkehr: Schon in den 60er-Jahren arbeiteten Straße und Schiene Hand in Hand an einer Verzahnung der Lieferketten.

→ sattsehen: Da quält sich ein Touristenbus durch das enge Stadttor in die Altstadt – heute ist so etwas gar nicht mehr vorstellbar. Die Post wurde noch mit gelben Fahrrädern zugestellt, der Markt mit den bunten Ständen vermittelt eine lebhaftige Geschäftigkeit. Man möchte einfach dabei sein. Exemplarisch noch eine Szene: Eine defekte Straßenlaterne (sie brennt auch tatsächlich nicht), eine Leiter ist angelehnt und ein Arbeiter ist dabei, die Laterne zu reparieren – wie im damaligen wirklichen Leben. Über allem thront das Kloster mit dem filigran angelegten Klostergarten; Mönche gehen ihrer Arbeit nach und dennoch strahlt alles Ruhe aus – Zeit für die innere Einkehr, um Kraft zu tanken, die Seele baumeln zu lassen. Und dann die Beleuchtung der Anlage: Egal, ob Häuser in der Altstadt, das Kloster oder der Bahnhof – das ist Atmosphäre pur.

**Das „geheimnisvolle“ Zimmer – ein Modellbahnparadies**

Da wir privat Ferienwohnungen betreiben, kommen wir auch zum Thema Eisenbahnanlage mit den Gästen ins Gespräch; schließlich wurde ja ein Zimmer für meinen Kindheitstraum von der Wohnung abgeteilt und wir sagen den Gästen natürlich, welches „Geheimnis“ da hinter verschlossener Tür lockt. Staunen, Lob und Zuspruch, das sind die Reaktionen bei den Besichtigungen. Manchmal kommt ein leiser Hinweis, dass zum Beispiel ein Wagen nicht zu diesem Zug passen würde, weil nicht der Epoche entsprechend. Da stellt sich mir die grundsätzliche Frage: Wäre ich glücklicher, wenn ich „arten- und sortenrein“ agieren würde? Nein! In meinem Leben habe ich von den Dampfloks bis zum ICE alles miterlebt und in jeder Epoche hatte ich schöne Eisenbahnerlebnisse. Warum dies nicht miteinander verbinden? Wenn die Vergangenheit so toll und komprimiert zusammengefasst wird, ist es sekundär, ob alles puristisch ist. Natürlich fahre ich keine ICEs neben Dampfloks. Aber tendenziell mal eine ältere Bestückung, mal eine nicht ganz so alte Besetzung: Warum nicht? Alle Epochen haben ihre Reize, aber ich tendiere zu Epoche III bis IV – eine gewisse Flexibilität inklusive.

Ich wollte auf meiner Traumanlage sowohl moderne Lichtsignale auf der Hauptstrecke als auch schöne Klappsignale auf der Nebenstrecke – einfach toll, alles zu haben und sich an allem zu freuen. Eine bewusste Entscheidung war auch der Verzicht auf eine Oberleitung: Mit nachlassender Mobilität und Feinmotorik erschwert sie bei Unfällen den Eingriff von oben und beeinträchtigt überdies die freie Sicht auf die Anlage. Und dennoch erfreue ich mich an den E-Loks in vollem Umfang.

### Das Motto: Spielfreude plus Funktionalität

Überhaupt ist eine sichere Funktionalität von großer Bedeutung. Ich möchte uneingeschränkte Spielfreude haben und nicht mit Werkzeug bewaffnet auf die nächste Störung warten, soweit ich dazu überhaupt in der Lage wäre. Da hat mein „Architekt“ Andreas Meyer Tolles geleistet. Architekt ist untertrieben; ich würde eher sagen, er hat meine Anlage ideal komponiert: Absolut durchdachte Planung, ganz nach meinen Wünschen, eine technisch perfekte Umsetzung und eine künstlerische Gestaltung der Anlage – hier bleiben keine Wünsche offen bis hin zu einer vorbildlichen Bedienungsanleitung.

Eine Besonderheit möchte ich noch hervorheben: Die Anlage kann in verschiedenen Betriebsmodi gefahren werden: vollautomatisch, wenn ich nur dasitzen und genießen will, wie viele Züge über die Anlage fahren – und mit

Zugwechsel in den Schattenbahnhöfen. Der Blockbetrieb sichert alles ab. Die zweite Möglichkeit wäre der teilautomatische Betrieb. Entweder fährt die Hauptstrecke automatisch und ich kümmere mich manuell um die Nebenbahn – oder umgekehrt: Ich kümmere mich um die Hauptstrecke und die Nebenstrecke „pendelt“ automatisch. Die Krönung wäre natürlich der manuelle Betrieb auf der ganzen Anlage – auch das ist möglich.

Aber als Fahrdienstleiter bin ich noch ein Novize auf meiner Traumanlage. Doch wer weiß, was noch kommt ... ich möchte jedenfalls jeden ermutigen, wenn möglich, seine Kindheitsträume nicht aufzugeben – es lohnt sich!



Mehr als nur Architekt: Andreas Meyer, der Baumeister von Detlev Dinters Anlage, hat ein liebevoll komponiertes Kunstwerk in H0 geschaffen.

### Anlagen-Erbauer Andreas Meyer: Abschluss und Rückblick

Die Anlage war als Modulanlage angelegt und wurde in meiner Hobbywerkstatt gebaut. Nun musste die Bahn an ihren Bestimmungsort im Haus von Detlev Dinter verfrachtet werden. Nach dem Transport per Miet-Lkw wurden die fünf Module und diverse Aufsatzstücke der Landschaft am Zielort wieder zusammengefügt (Maschinenschrauben mit Flügelmuttern) und über die Steckverbinder elektrisch verbunden. Da jeder Boden seine eigenen Unebenheiten hat, waren die höhenjustierbaren Stützbeine sehr nützlich – die genaue Ausrichtung gelang schnell. Nach einer letzten Politur der Schienenoberflächen lief der erste Probetrieb schon erstaunlich reibungslos. →

tierbaren Stützbeine sehr nützlich – die genaue Ausrichtung gelang schnell. Nach einer letzten Politur der Schienenoberflächen lief der erste Probetrieb schon erstaunlich reibungslos. →



Fahrtintensive U-Anlage mit höchstem Genussfaktor: Die beiden Anlagen-schenkel bieten viel Platz für lange Paradenstrecken, eine kleine Nebenbahn und ordentlich Rangierbetrieb. Imposante Verbindungselemente: ein prachtvoller Viadukt und eine effektiv ausgeleuchtete Hochbogenbrücke.



Modellbahnerherz, was willst du mehr: Egal ob Bahnhof, Altstadt oder Kloster – durch eine sorgsame Lichtchoreografie lassen sich ganz intensive Abend- und Nachteffekte erzielen. Atmosphäre pur.



Behelfsübergang Typ Epoche III: Mit beweglichen Holzbohlen bahnte man früher Gepäckkarren den Weg über die Gleise – für Fußgänger waren solche Bereiche streng verboten!

➔ Dank der im Rohbau schon angelegten Ausschnitte kam man auch nach dem Aufstellen der Anlage noch sehr gut an verbaute Teile wie zum Beispiel Weichen heran.

Als alles lief, konnte ich im letzten Schritt die vorbereiteten Hintergründe montieren. Diese bestehen aus dünnen Pressspanplatten, auf die über einem dezent hellblauen Himmel einige Wolken mit Acrylspray aufgetragen und die zur besseren Stabilität auf der Rückseite mit Leisten verschraubt wurden. Für mich war das der Abschluss eines Projektes, in das ich viel Zeit und Energie gesteckt habe. Jede Projektphase hat ihre eigenen Reize und Herausforderungen. Im Rückblick hat sich die klare Abklärung der Anforderungen und die detaillierte Planung im Vorfeld ausgezahlt – die aus technischen oder optischen Gründen notwendigen nachträglichen Änderungen hielten sich sehr in Grenzen. Für die Unterstützung beim Rohbau und in der Umzugsphase möchte ich mich herzlich bei meinem Freund Markus Dieckmann bedanken. Zu zweit geht vieles so viel einfacher.

Mit der Elektronik und der Programmierung war ich zugegebenermaßen länger beschäftigt als geplant. Der Grund: Zum einen ist die Verkabelung einer derart umfänglichen Anlage durchaus komplex. Zum anderen bietet die Funktionskette aus Mechanik, Elektrik, Elektronik und Programmierung natürlich die eine oder andere Stolperfalle. Hier hilft größte Sorgfalt in allen Bauphasen und eine penible Dokumentation von Verkabelung und Logik. Tipp: Immer auf die Produktverbesserungen achten und vor allem auch die Software auf dem neuesten Stand halten.



Treffpunkt „Klosterberg“: Im Bahnhof tummelt sich Rollmaterial verschiedener Traktionen und Epochen – Detlev Dinter mag gemischten Fahrbetrieb.

Der Landschaftsbau war für mich dann ein finales Highlight, denn diese gestalterischen Arbeiten bereiteten mir große Freude. Um den Abgabetermin nicht übermäßig zu verzögern, musste ich mich immer wieder damit abfinden, mit einem Abschnitt zufrieden zu sein, auch wenn man mit noch mehr Detailbesessenheit (aber auch mehr finanziellem Aufwand) vielleicht noch ein kleines Stückchen weitergekommen wäre. Doch auch in der Beschränkung zeigt sich der Meister. All die herrlichen Zugarnituren, die Detlev sich über die Zeit angeschafft hatte, nun in Bewegung auf der fertigen Anlage zu sehen, war für uns beide der Abschluss und Höhepunkt dieses Projektes. //

Text: Detlev Dinter, Andreas Meyer; Fotos: Kötzle



Einzelne Pläne zur Anlage finden Sie im Download unter [www.maerklin-magazin.de](http://www.maerklin-magazin.de) im Bereich „Gleispläne und Märklin Freunde“ der Ausgabe 04/2018.

# Mit Tempo 300 über die Gleise



**Erhältlich nur bei Ihrem MHI-Fachhändler.  
MHI - Wir leben Märklin!**

**Perfektion im Maßstab** von 1:220 ist auch dieses Modell-Set eines ICE Baureihe 406 der Deutschen Bahn AG. Ausgestattet mit einem **Endwagen 406.0, 1. Klasse** - einem **Speisewagen 406.3** - einem **Mittelwagen 406.8, 2. Klasse** - und einem **Endwagen 406.5, 2. Klasse** ist dies ein liebevoll umgesetztes Modell des über die Landesgrenzen hinaus beliebten Mehrsystem-ICE's. Als vorbildgetreue, kurzgekuppelte Zugeinheit und mit einer Zuglänge von 465 mm weckt diese **Spur Z** die wahre Reiselust.

**Auf einen Blick:**

- **Glockenanker-Motor**
- **Nachbildung der Klimakästen**
- **Neue Kurzkupplungen**
- **Neue Wagenübergänge**



**88715 | Z** Hochgeschwindigkeits-Triebzug ICE 3 406 MF

**€ 449,99\***



**87715 | Z** Ergänzungswagen-Set 1 ICE 3 406 MF

**€ 139,99\***



**87716 | Z** Ergänzungswagen-Set 2 ICE 3 406 MF

**€ 139,99\***



**Einmalige Serie für die Märklin-Händler-Initiative.**

\* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr. 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel ab 2012. Nur solange der Vorrat reicht.

[www.mhi.de](http://www.mhi.de)

