

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

Januar

1/1998

DM	12,90
sfr	12,90
S	97,-
hfl	16,-
lfr	277,-
Lit	16500,-





Eine Märklin-M-Gleis-Bahn und ihre Wurzeln:

Mein Kindheitstraum in der 3. Generation



Manfred Federle, 45 Jahre, verheiratet, zwei Kinder, von Beruf Programmierer, Vorstand und Gründungsmitglied des **Holzwickler Modell-Bahn-Club e.V.** (siehe Eisenbahn-Journal 2/1997), stellt sich mit den folgenden Zeilen vor.

Der erste Kontakt zu meinem heutigen Hobby entstand im zarten Alter von vier Jahren: Meine **TRIX-EXPRESS** lag 1956 unterm Weihnachtsbaum. Die eingeschränkten Wohnverhältnisse der Nachkriegsjahre ließen aber leider keinen Platz zur Entfaltung dieses Steckpferds. Grund genug, die Schätze schließlich zu verkaufen.

1978: Die wilden Jahre sind vorbei! Nach der Heirat folgt der „Nestbau“ – glücklicherweise so groß, daß heute sogar vier Personen, ein Kater und die 10 m²-H0-Märklin-Anlage bequem Platz finden.

Im Keller des Hauses Federle entstand in sechsjähriger Bauzeit die zweite Generation meiner Modelleisenbahn. Unglaublich,



118 024 erreicht Karlsdorf. Der Durchgangsbahnhof liegt an einer elektrifizierten Hauptstrecke. Neben den Elloks befinden sich auch noch einige Dampfzöcher im täglichen Betriebseinsatz. Im westlichen Bahnhofsvorfeld zweigen ein Verbindungsgleis zu den tieferliegenden Gütergleisen und eine Nebenstrecke ab. Viele Zugfahrten sind durch diese Gleislage garantiert. Oben rauschen die Schnellzüge vorbei; unten wird rangiert.





Links: Ein Blick auf den Bahnhof Karlsdorf. Rechts führt die Nebenstrecke nach Ettenheim aus dem Bahnhof hinaus. Im Hintergrund erhebt sich die historische Altstadt, eingefaßt von einer gut erhaltenen Stadtmauer.

wieviel „Herzblut“ in dieser Lehrzeit auf 4 m x 1,50 m versickert ist!

1986: Pause – so hart das klingen mag. Aber der Keller wurde zu klein. Böse Zungen behaupten, ich hätte deshalb mein Haus umgebaut – alles nur Gerede. Zugeben muß ich allerdings, daß der Umbau den Vorteil mit sich brachte, meinen Hobbyraum unters Dach verlagern zu können; dadurch stand mehr Platz zur Verfügung. Die Geburtsstunde der dritten Generation Modellbahn war eingeläutet. Seit über zehn Jahren wissen Eingeweihte, wo ich zu finden bin. Manchmal gelte ich für mehrere Stunden als verschollen. Was in diesen Zeiten entstand, möchte ich Ihnen, liebe Modellbahnfreunde, nun kurz beschreiben.

Links unten: Im Bw Karlsdorf werden auch Diesellokomotiven restauriert. Hier bekommt die V 200 035 ihren Dieselvorrat.

Unten: Auf den unteren Abstellgleisen werden verschiedene Wagen für die Überstellung zum Güterbahnhof gesammelt. Dabei macht sich 81 010 nützlich. Wie zu sehen ist, wurden die Strecken mit dem M-Gleis gebaut und durch seitliche Anschotterung verfeinert.



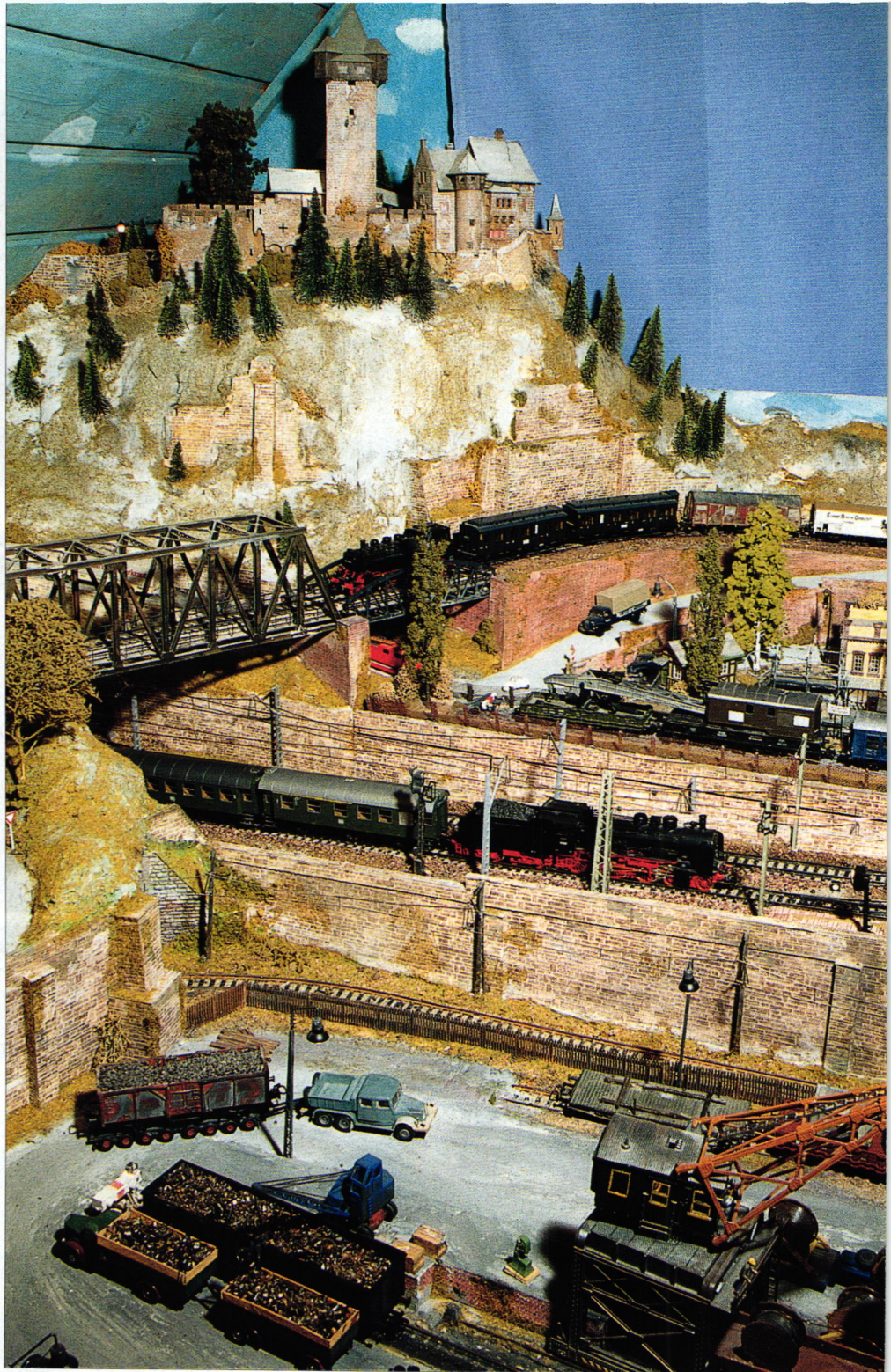


Oben: Nur noch wenige Wasserkräne sind im Personenbahnhof Karlsdorf in Betrieb. 81 010 nutzt die Gelegenheit, hier ihre Wasserkästen zu füllen. Auf dem äußeren Gleis wird sie den anderen Schienenverkehr kaum blockieren.

Meine Anlage, die in offener Rahmenbauweise erstellt wurde, präsentiert sich dem Betrachter in U-Form. Die Häuser, die Landschaft und die Fahrzeuge spiegeln die Epoche III wider. Der siebengleisige Durchgangsbahnhof, ein Güterbereich und das mittelgroße Bw stellen das Herzstück der Einrichtungen dar. 16 Züge paradieren im Wechsel über die zweigleisige Hauptstrecke, bevor sie wieder in einem zwölfständigen Schattenbahnhof auf ihren nächsten „Auftritt“ warten. Selbstverständlich ist die gesamte Hauptstrecke mit einer Oberleitung (von Sommerfeldt) versehen. Den reibungslosen Betriebsablauf sichern u.a. die über jeden Zweifel erhabenen Faulhaber-motoren. Die Steuerung erfolgt über drei

Rechts: Gegenüber von Karlsdorf erhebt sich ein Burgberg. Dazwischen liegt ein weites Tal, in dem sich die Bundesbahn „recht breit gemacht hat“. Stützmauern, Rampen und Brücken waren zur Trassierung von Haupt- und Nebenstrecken notwendig.

Rechts unten: Abendstimmung im Bahnbetriebswerk Karlsdorf. Auch 311 263 hat ihr Tagwerk geschafft.





Stellpulte, ausgestattet mit traditionellen Momentastern und Kippschaltern. High-tech, wo es nötig ist – Ursprünglichkeit, solange es Spaß macht. Es ist Hand- wie auch Automatikbetrieb möglich.

Der linke Flügel der Anlage wird von meinem Sohn bearbeitet und findet durch eine Nebenstrecke Anschluß zur „großen Welt“. Das schmucke Dorf, ebenfalls mit Bahnhof, ist Grundlage lebendigen Modellbahnbaus. Kontraste zwischen technischen Raffinessen und liebevoller Detailarbeit zeugen von guter Zusammenarbeit zwischen Vater und Sohn. Toleranz, Interesse und zeitweise tatkräftige Unterstützung durch meine Tochter und meine Frau beweisen, daß unser Hobby trotz hohem Einsatz die Familie nicht in zwei Lager gespalten hat.

Manfred Federle



Oben: Der zweite Anlagenschenkel wird von einer romantischen Landschaft geprägt. Die zweigleisige Hauptstrecke kommt aus einem Tunnel heraus und überwindet mit einer kleineren Kastenbrücke einen Flußlauf. Eine „Lollo“ befährt hier diesen mit viel Liebe gestalteten Streckenabschnitt.

Mitte: Prämiensprint bei Ettenheim! Hoffentlich ist der Akkutriebwagen bald im Tunnel verschwunden, so daß der Spitzenreiter des Radrennens hier nicht seinen Vorsprung einbüßt!

Links: Wie beim Vorbild öfters zu beobachten zweigt auf freier Strecke ein Anschlußgleis zu einem Sägewerk ab. Junior Karl Federle hat dies auch auf der Modellbahnanlage nachgestellt. Stammholz wird gerade angeliefert und Schnittholz via Ettenheim nach Karlsdorf verfrachtet. Ein Formsignal sichert die Ausfahrt auf die doch recht stark befahrene Nebenstrecke.

