



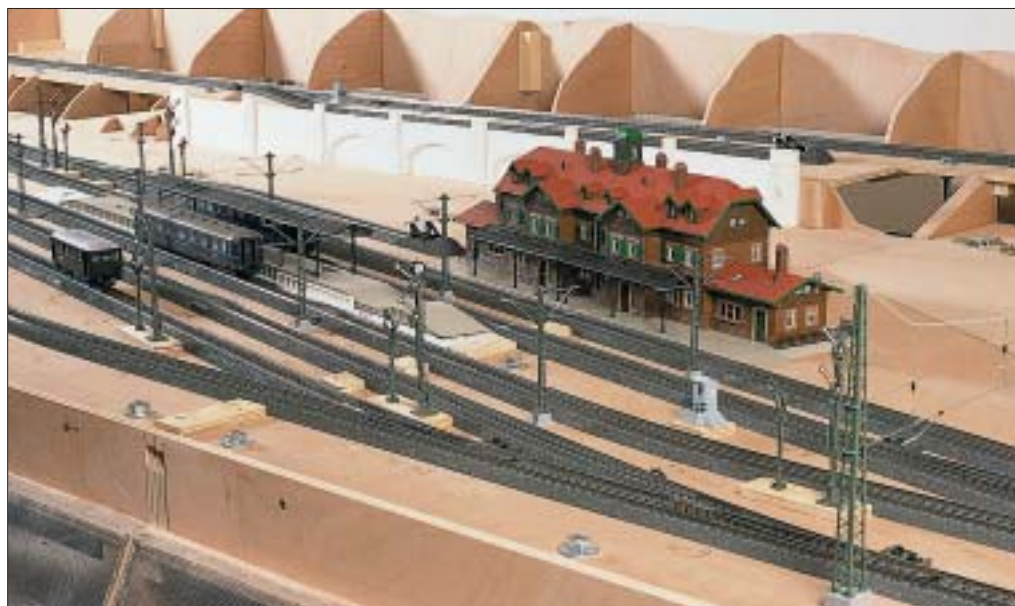
# Moritzburg und Waldbronn

Für die meisten Modellbahner ist der Anlagenbau ein wesentlicher Bestandteil des Hobbys. Manche können oder wollen sich ihre Anlage jedoch nicht selbst bauen. Wenn sie sich ihren Traum trotzdem erfüllen wollen, können sie sich an einen professionellen Anlagenbauer wenden. Einer von ihnen ist Hans Poscher aus Viersen-Dülken. Sein jüngstes Projekt durften wir begleiten, von der Idee bis zur Auslieferung an den Kunden.

Schon seit 15 Jahren beschäftigt sich Hans Poscher mit dem Modellbau. Zuerst waren es Dioramen, ein weiterer Schwerpunkt war und ist das Patinieren von Gebäuden und Fahrzeugen. Vor zehn Jahren hat sich Hans Poscher selbstständig gemacht und seitdem schon etliche Anlagen im Auftrag von Kunden errichtet. Außerdem gibt es bei ihm zahlreiche Materialien zur Landschaftsgestaltung, Alterungspuder und in Kleinserien hergestellte Baumstümpfe und Felsformen. Die eigene Anlage, der Nachbau der rumänischen Waldbahn von Covasna nach Comandau (siehe EK 9/2000), ist häufiger auf Ausstellungen zu sehen – natürlich dient sie auch dazu, für sein Angebot zu werben.

Oben: Das Stellwerk Moritzburg wurde kräftig patiniert, wie auch alle anderen Modelle auf der Anlage.

Rechts: Der Bahnhof Moritzburg befindet sich im Zentrum der Anlage. Gut ist der nach hinten hin ansteigende Unterbau für das Gelände zu erkennen.





Oben und rechts: Um die Anlage zum Kunden transportieren zu können, wurde sie in etliche Segmente aufgeteilt. Dank zahlreicher Gewindestangen kann sie an ihrem späteren Standort exakt justiert werden.



Auch der Auftrag für diese Anlage ist auf einer Messe zustande gekommen. Der Kunde von Hans Poscher ist Sammler von Märklin-Modellen. Der Wunsch nach einer eigenen Anlage konnte jedoch aus verschiedenen Gründen bislang nicht erfüllt werden. Außerdem möchte dieser Modellbahner lieber fahren, als sich mit dem langwierigen Anlagenbau zu beschäftigen. Ein Bestand an M-Gleisen und etliche ältere Gebäudemodelle waren bereits vorhanden. Eigentlich sollten sie bei diesem Projekt verwendet werden. Doch hier beginnt die (Überzeugungs-)Arbeit des Profis: Gebaut wird nur mit neuen, und technisch aktuellen Materialien. Die Entscheidung zugunsten des C-Gleises hängt



Links: Um Beschädigungen zu vermeiden, wurden sämtliche Kanten mit Holzstreifen versehen.

Unten: Alle Signale, Leuchten etc. stehen stabil auf kleinen Sperrholz-Brettchen.



mit der Segmenbauweise zusammen. Sie ist erforderlich, um die Anlage nach Fertigstellung zum Kunden transportieren zu können. Allerdings wird das Bettungsgleis bei dieser Anlage vollständig neu eingeschottert.

Anhand der zahlreiche Wünsche des späteren Eigners wurde ein Konzept erstellt und ein Gleisplan entwickelt (folgt im nächsten Heft). Wie beim Anlagenbau üblich, waren

Links: Die Strecken verlaufen auf mehreren Ebenen, die Anlage hat eine beachtliche Tiefe.

Unten: Das unmittelbare Gleisumfeld wurde am Anlagenrand mit Holzstreifen aufgefüllt.



dabei einige Kompromisse erforderlich. Beispielsweise wurde statt des ursprünglich gewünschten Empfangsgebäudes von Baden-Baden der kleinere und ländlichere Bahnhof „Moritzburg“ verwendet. Der Umfang der Gleisanlagen wurde zugunsten eines stimmigeren Gesamtbilds reduziert, ohne nennenswerte Einschränkungen bei den betrieblichen Möglichkeiten. Die Detailgestaltung (Figuren, Tiere, Autos etc.) will der Kunde selbst übernehmen. Auf technische „Spieleisen“ wie z.B. Antriebsmodelle wurde verzichtet. Sie können aber zu einem späteren Zeitpunkt noch nachgerüstet werden. Nachdem man sich in allen Punkten geeinigt hatte und das Angebot angenommen war, konnte mit dem Bau begonnen werden.

Rechts: Die sechs Abstellgleise im verdeckten Bereich werden von der Schattenbahnhofs-Steuerung der Firma Lauer überwacht.

## Rahmen in Segmentbauweise

Die Anlage besteht aus neun gut zu transportierenden Segmenten. Der Außenrahmen wurde aus 19 mm starken Tischlerplatten errichtet. Die „Kassetten“ weisen ein Rastermaß von 50x50 cm auf. Für die Trassen wurde hochwertiges Gabun-Sperrholz mit einer Stärke von 8 mm verwendet, bei der oberen Ebene sind es 10 mm. Die Trassen wurden mit zusätzlichen Klötzen am Rahmen fixiert. Eine wesentliche Rolle beim Aufbau spielen die Gewindestangen. Sie dienen nicht nur der Stabilität, sondern helfen auch, die Anlage an ihrem späteren Standpunkt exakt auszurichten. Denn auch qualitativ hochwertiges Holz „arbeitet“. Während der rund achtmonatigen

Unten: Auf der fast fertigen Anlage finden Probefahrten statt. Dass Märklins C-Gleis verwendet wurde, ist kaum mehr zu erkennen.



Bauzeit ist die Anlage sogar schon etwas geschrumpft, wie Hans Poscher zu berichten weiß.

Insgesamt wurden bei dieser Anlage 180 laufende Meter Gewindestangen verarbeitet! Hier noch ein paar weitere, eindrucksvolle Zahlen von dieser Bauprojekt:

- 1.400 Muttern und Unterlegscheiben,
- 150 Distanzhülsen,
- 1.800 m Kabel,
- 2.000 Kabelbinder.

Die Gleise wurden direkt auf den Trassen verlegt. Auf eine isolierende Schicht wurde in Abstimmung mit dem Kunden verzichtet.





Links: Der Bahnhof „Moritzburg“ aus dem Vollmer-Sortiment passt gut zu Größe und Thema dieser Mittelgebirgs-Anlage.

## Tunnelportale und Mauern

Nach dem Verlegen der Gleise und deren Verkabelung wurden die Tunnelportale und die zahlreichen Stützmauern angefertigt und auf der Anlage angebracht. Es handelt sich um Abgüsse von den bekannten Silikonformen aus der Werkstatt Spörle. Sie wurden mit einer Keramik-Gießmasse angefertigt (z.B. Stewalin, Porcellin). Wie auf den Fotos gut zu erkennen ist, haben alle Bauteile auf der Anlage einen stabilen Unterbau aus Holz erhalten. Anschließend wurde mit dem „klassischen“ Drahtgewebe der Unterbau für die weitere Landschaftsgestaltung geschaffen, mit der wir uns im zweiten Teil des Bauberichts im nächsten EK ausführlich beschäftigen werden.

**TEXT: RALPH ZINNGREBE**  
**AUFNAHMEN: FRANK ZARGES**  
**ANLAGENBAU: HANS POSCHER**

## Betriebskonzept und Steuerung

Die Anlage wird mit Märklins Digitalsystem gesteuert. Dies gilt für die Fahrzeuge wie auch für die Weichen, Entkupppler und die Signale. Diese sind jeweils mit Stoppstellen versehen worden. Der sechsgleisige, etwa vier Meter lange Schattenbahnhof wird von

der Lauer-Schattenbahnhofs-Steuerung überwacht. Sie bietet drei verschiedene Programme. Zwei Züge können auf der Hauptstrecke automatisch fahren. Mit dem zweiten Fahrregler kann manuell auf der zum Bergbahnhof führenden Strecke, dem Gleisanschluss des Sägewerks und im Bahnbetriebswerk gefahren bzw. rangiert werden. Es können also maximal drei Garnituren gleichzeitig im Einsatz sein. Außerdem gibt es noch einen Ablaufberg mit zwei Gleisen. Der Spielbetrieb und das Rangieren standen bei der Entwicklung des Betriebskonzepts im Vordergrund.

Eine Aufteilung in Stromkreise im herkömmlichen Sinne wurde bei dieser Anlage nicht vorgenommen. Vielmehr ergibt sich die Aufteilung in diesem Falle durch die neun Segmente. Zur Stromversorgung werden zwei „Power2“ der Firma Schapals eingesetzt. Die Decoder für die Signale und Weichen stammen ebenso von Viessmann, wie die Signale und die Oberleitung, mit der die zweigleisige Hauptstrecke ausgestattet wurde. Die Nebenstrecke ist nicht elektrifiziert.

Links: Hier verläuft die Teilung zwischen zwei Segmenten direkt hinter einem Tunnelportal.

Rechts: Alle Mauern und Portale haben einen stabilen Unterbau aus Holz erhalten.



Unten: Die vom Bahnhof kommenden Gleise verlassen das sichtbare Geschehen durch zwei versetzt angeordnete Tunnelportale. Die Burg im Hintergrund stammt aus der Werkstatt von Manfred Luft.



Unten: Nachdem alle Mauern und Portale aufgestellt sind, wird der Unterbau für die Landschaftsgestaltung in klassischer Bauweise mit Drahtgewebe erstellt. Dahinter sind die Gewindestangen gut zu erkennen.

