

# Miniaturwelt mit Maxi-Spaß



Hartwig Pape organisiert clever einen epochenübergreifenden Fahrbetrieb. Im zweiten Teil seines Anlagenporträts geht es um Technik, Fahrbetrieb und die patente modulare Bauweise seiner Modellbahn.



Herr der Module: Hartwig Pape zeigt exemplarisch eines von über einem Dutzend herausnehmbarer Anlagenelemente.



**Frecher Drahtesel:** Die forsche Radlerin umfährt freihändig den Stau, der sich hinter einer Rollstuhlfahrerin (verdeckt) gebildet hat.



**Publikumsmagnet:** Das Museumsbahnwochenende zieht zig Eisenbahnfreunde an, die viele historische Züge bewundern können.

**K**inder, wie die Zeit vergeht: Wohl viele Märklinisten blicken auf zahlreiche Jahre oder gar Dekaden intensiven Anlagenbaus zurück. Jahre voller kreativer Energie und Spielfreude als Belohnung. Auch der 61-jährige Hartwig Pape versammelt viel „Material von damals“ auf seiner gut 13 Quadratmeter dimensionierten Anlage, beginnend mit einer Lok der BR 50 mit Kabinentender aus den 1970er-Jahren. Sein persönliches Startsignal als Modellbahner sprang allerdings bereits im Alter von sieben Jahren in den Sechzigerjahren auf Grün.

Im Laufe der Jahre kamen verschiedene Modelle hinzu, die in späteren Dekaden ihren Gleisdienst taten. Dass all diese rollenden Perlen gemeinsam ihre Runden drehen können, ohne sich den Vorwurf von Epochen-Untreue gefallen zu lassen, haben wir im vorigen Heft im ersten Teil des Anlagenporträts ausführlich beschrieben: „Die Szenerie spielt im Sommer an einem

Museumsbahnwochenende im Alpenvorland“, erklärt Hartwig Pape. „Der örtliche Museumseisenbahnverein hat sich über die Jahre ein eigenes kleines Streckennetz aus zwischenzeitlich stillgelegten Gleisanlagen der DB AG zusammengekauft und so hergerichtet, dass viele andere Museumseisenbahnvereine mit ihren Lokomotiven zu Besuch gekommen sind.“ Eine clevere Maßnahme, die Modellbauern viel Freiheiten bescheren kann.

Auch die Landschaftsgestaltung ist klug durchdacht: Dank modularer Bauweise schuf Hartwig Pape ein vielfältiges Miniaturreich, durch das sich 117 Meter Gleise auf fünf Ebenen mit einer Höhendifferenz von 45 Zentimetern schmiegen und schlängeln, rund 57 Meter davon sind sichtbar. Gibt es Lieblingsgebiete? Klar – da wäre das originalgetreu nachempfundene gelbe Einfamilienhaus des Bahnchefs samt Carport, das er en détail im linken Anlagenbereich platziert hat.



**Kahlschlag:** Bäume entlang der Bahntrasse müssen schon mal gefällt werden, damit sie bei Sturm nicht auf die Oberleitung fallen.



**Warteschlange an der Telefonzelle: Offenbar ist der Mobilempfang nicht der beste. Der Letzte in der Reihe telefoniert dennoch mobil.**



**Verkehr trifft ländliche Idylle: Der kleine Bauernhof ist umrahmt von Bundesstraße, Kreisverkehr und Schienentrassen.**

Und der schwere Bergkoloss im hinteren Teil der Anlage, der sich dank Modulbauweise herausheben lässt. Dazu mehr im Kastenelement „Fahrvergnügen mit Modulen“ auf Seite 64.

Mangelprodukte waren. Der Szenenregisseur fügt hinzu: „Die 16 Personen gehören zwei Haushalten (!) an und verstoßen somit nicht gegen die allgemeinen Corona-Regeln!“

Und vergessen wir nicht die vielen liebevoll und gewitzt inszenierten Szenen, von denen bereits im ersten Teil des Anlagenporträts mit Beispielen die Rede war. Eine haben wir noch: Auf der Dachterrasse eines Hochhauses feiert eine Handvoll Anwohner in Pandemiezeiten ausgiebig: „Auf die allgemein schwierige Zeit, in der sich die Preiser-Figuren in diesem Sommer nach der ersten Corona-Welle befinden, weist das Werbebanner auf der Wand des Hauses hin: ‚Klorona Klopapier nur noch bei uns, Kack & Weg, Ihr Sanitätshaus seit 1000 Jahren, GRATIS, dazu: eine Mundschutzmaske und eine Packung Nudeln.‘“ Inspiration für die Szene war freilich die Situation während der ersten Welle, als Klopapier, Mundschutzmasken und Nudeln

### **Vielfältiger Fahrbetrieb mit der Central Station 3**

Der Lohn für die vieljährigen Arbeiten und den jahrelangen Energieeinsatz ist nun ausgiebiges Fahrvergnügen auf der zweigleisigen Haupt- und der eingleisigen Nebenstrecke mit Bahnhof. Während das Motto „Digital first“ – in Politikerkreisen immer wieder mal gerne in den Mund genommen – eher etwas verschlafen wirkt, hat es Märklinist Pape schon lange umgesetzt. Nach den guten Erfahrungen mit der Central Station 2 (CS2) als Steuerzentrale hielt vor nicht allzu langer Zeit die Nachfolgerin CS3 Einzug und erweiterte die Spiel- und Spaßmöglichkeiten. „Ich habe nun noch mehr Möglichkeiten, das Potenzial der CS3 habe ich aber noch gar nicht ausgeschöpft.“ →



**Pkw-Parade: Auf dem Bahnhofsparkplatz tummeln sich epochenübergreifend seltene Schätze sowie neue Gefährte wie ein Audi-SUV.**



**Schöner wohnen: Im Schlafwagen des historischen Schnellzugs lässt es sich komfortabel und fürstlich nächtigen.**

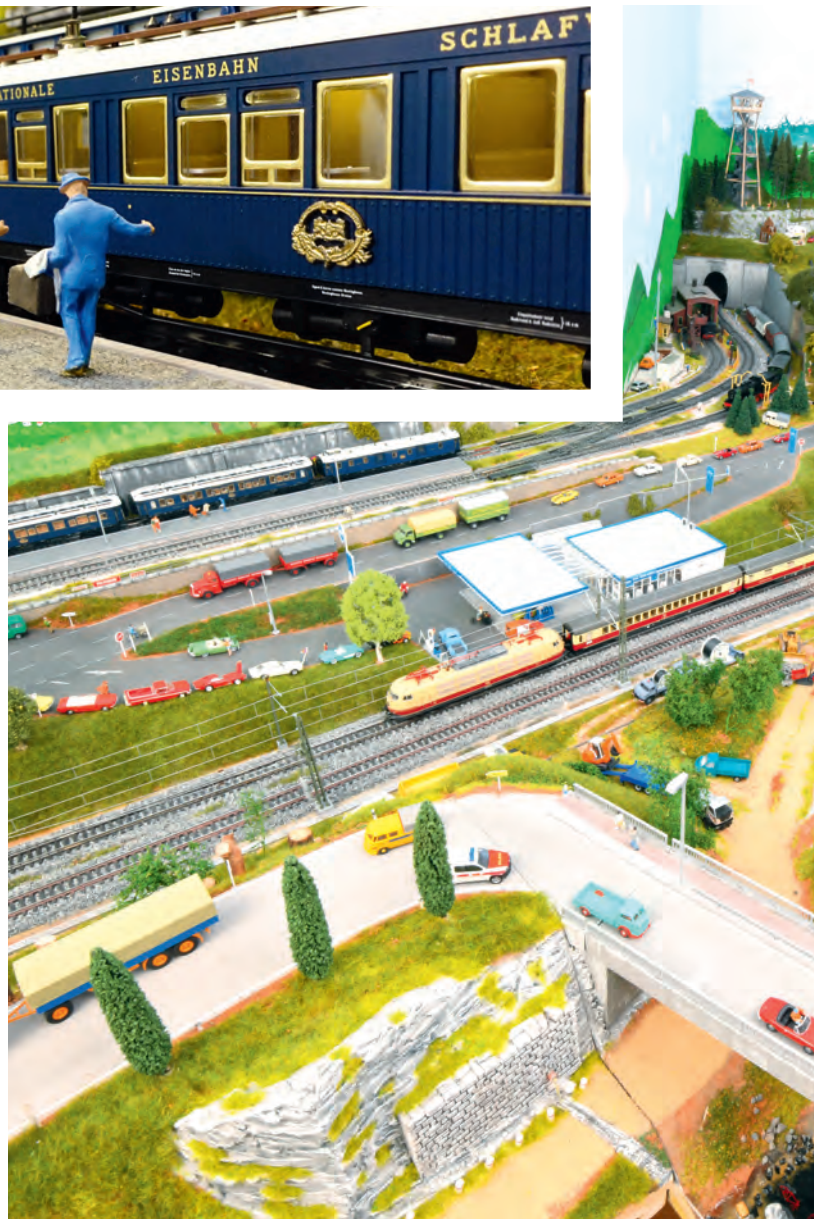
→ Die Digitalisierung gilt auch für die Umrüstung älterer Schätze. Seine bereits oben erwähnte älteste Lok, die über 40 Jahre alte BR 50 zum Beispiel. Zusätzlich bekam sie auch noch einen neuen Motor. So ausgerüstet, dreht sie nach all der Zeit immer noch zuverlässig ihre Runden. „Ich will etwas Handfestes haben, das man anfassen kann! Grundsätzlich konstruiert und fertigt Märklin seine Modelle aus Materialien, die das gut erlauben und dabei gleichzeitig filigran wirken. Die Materialwahl ist ein überzeugendes Argument für Märklin – und zuverlässig sind die Loks sowieso.“

Hartwig Pape transferiert als Angestellter der Deutschen Bahn AG das professionelle Know-how in seine Miniaturwelt, vor allem in puncto Organisation. Ein Auszug aus dem Abschnitt „Leistungsphase 1 – Grundlagenermittlung“ seines minutiös geführten Planungsbuchs aus den Anfängen der Bauzeit: „Unter Berücksichtigung der weiteren Grundlagen: Spurweite H0, Wechselstrom (System Märklin), einige Loks waren schon im Fundus (die BR 012, BR 23, BR 050 Kab., BR 78, BR 80, BR 81, BR 85, BR 86, BR 96, der ‚Glaskasten‘, der ‚Adler‘, die Klasse III der ‚K.W.St.E.‘, der ‚Kittel‘, die BR 221, ‚Köf‘, der ‚Fliegende Hamburger‘ und allen voran die württembergische ‚Klasse C‘ mit Faulhaber-Motor. Alle Lokomotiven hatten Digital-Decoder (entweder ab Kauf oder selbst nachgerüstet). Also: Die Anlage sollte digital betrieben werden.“

### Fahrleitung mit Videoüberwachung

Denn die digitale Steuerung eröffnet ein riesiges Potenzial: „So kann ich unendlich viele Loks in einem Stromkreis fahren lassen!“ Im Analogzeitalter musste er sich mit zwei Loks innerhalb eines Stromkreises begnügen. „Nun muss ich mir keine Gedanken mehr machen, sämtliche meiner 60 Loks sind einzeln anwählbar – und keine hat jemals gemuckt.“ Für den nötigen Über- und Durchblick im Schattenbahnhofs-bereich sorgen zwei Kameras, die ihre Bilder in Echtzeit an den Monitor neben der CS3 senden. Mit der komfortablen Digital-Zentrale lenkt Hartwig Pape diverse Zugzusammenstellungen aus seiner Sammlung von rund 60 Loks und 200 Waggons durch elf Tunnels, über drei Eisenbahn- und vier Straßenüberführungen, vorbei an zwei Durchgangsbahnhöfen und inmitten von 350 Figuren und Hunderten von Wiking-Automodellen.

Wir erinnern uns an die Bauweise über fünf Ebenen: Auf der in doppelter Bauhöhe realisierten Grundebene warten drei



**Weites Land im Überblick: Lang gestreckte Gleisverläufe, der Fluss ...**

Schattenbahnhöfe mit zahlreichen Speichergleisen. Ebene 2 steht für die zweigleisige Hauptstrecke, Ebene 3 für die eingleisige Nebenstrecke. Ebene 4 vereint die Stichstrecke mit dem Kopfbahnhof und den Abstellgleisen, Ebene 5 steht für die „Dampflokbehandlung“. In den verdeckten Streckenabschnitten sowie auf den Ebenen 4 und 5 hat Hartwig Pape übrigens das Märklin C-Gleis verlegt. Auf der zweigleisigen Hauptstrecke und der Nebenstrecke wählte er das Kunststoffgleis mit schlanken Weichen und dem Flexgleis.

Waren einst die legendären blauen Stellpulte mit acht Tasten im Einsatz, „ist das Gleisbildstellpult nun schön abgebildet, so lassen sich die Weichen wunderbar stellen – eine tolle Sache.“ Hartwig Pape hat ausgiebig Fahrstraßen eingerichtet, aber „völlig ausgereizt habe ich die Technik bei Weitem noch nicht“.

Da bleibt also noch viel Raum und Zeit für Neues und Spannendes. Von seiner Lok-Wunschliste konnte er jüngst die neue 78er streichen, die inzwischen auf seiner Anlage vergnügt



... und die Straßen durchziehen harmonisch die Landschaft.

ihre Runden dreht. „In den letzten Jahren habe ich drei- bis viermal pro Jahr Neuheiten gekauft. Aber nur für die Vitrine kaufe ich gar nichts – sämtliche Loks müssen im Betrieb ihren Mann stehen.“ Zu seinen aktuellen Lieblingen zählt beispielsweise „die hochhaxige S 3/6, weil sie gut aussieht, vor allem wegen der riesigen Treibräder“. Aber auch „die 42er-Kriegslok finde ich sehr gelungen, die 95er lasse ich auch sehr gerne fahren. Und natürlich die BR 03 mit ihrem fünfteiligen Wagenset.“

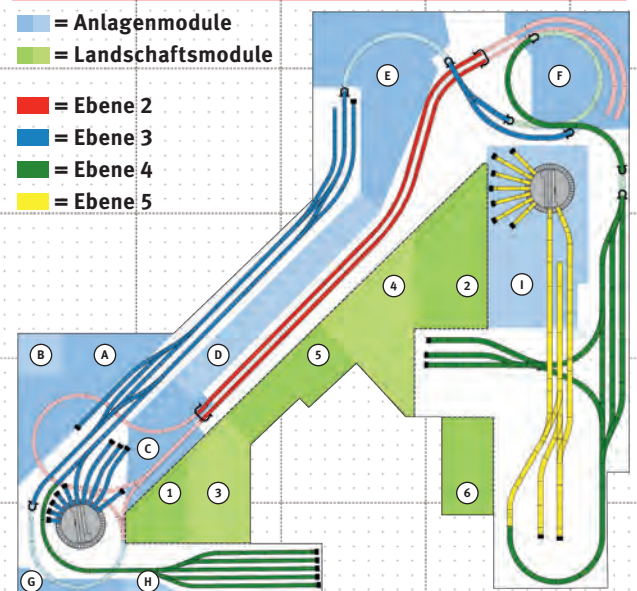
In puncto Vorbilder erinnert sich Hartwig Pape gern an das Jahr 1974. Damals „habe ich eine der letzten Dampfloks im Plandienst, ich meine, das war eine 38er, fahren sehen. Doch ich war noch zu jung, um sie spontan mit meinem Fotoapparat auf Agfa-Diafilm zu bannen“, schildert er das nostalgische Erlebnis etwas melancholisch.

Was wird die Zukunft bringen in diesem klug und modular angelegten Modellbahnreich? „Die Beleuchtung steht noch an!“ Immerhin finden sich an den Bahnsteigen und im →



Auto-Kino: Manche Eisenbahnfreunde fahren mit ihrem Auto direkt zu den Schauplätzen des Museumsbahn-Wochenendes.

## Gleisplan – sichtbare Ebenen



Modularer Aufbau: Dank der neun Anlagen- und sechs Landschaftsmodule sind auch die hinteren Abschnitte erreichbar.

## Gleisplan – Grundebene 1

Auf der untersten Anlagen-ebene in doppelter Bauhöhe hat Hartwig Pape gleich drei Schattenbahnhöfe realisiert.





**Flexibel:** 15 Einzelmodule hat Hartwig Pape verbaut. Eine Arbeitsbühne macht hintere Abschnitte zugänglich, ein Flaschenzug hievt das schwere Eckmodul heraus (Foto links).

## Fahrvergnügen mit Modulen

**Hartwig Pape hat auf seiner Anlage zahlreiche herausnehmbare Module verbaut. Der kluge Schachzug half bereits beim Bau und garantiert Zugang zu allen Stellen der Anlage.**

Dank der Modulbauweise kann der 61-Jährige zeitnah beherzt eingreifen. Zu den in Teil 1 bereits erwähnten zwölf Modulen kommen die drei kleineren, ebenfalls abnehmbaren Anlagen- teile B, G und H (vgl. Plan auf Seite 63). „Insgesamt gibt es 15 Anlagenmodule plus fünf abnehmbare Brückenüberbauten.“ Da wäre zum Beispiel der opulente hintere Berg (Foto oben links). „In ihn habe ich viel Arbeit gesteckt. Der ist recht schwer und die Frage stellte sich, wie sich so ein Teil herausnehmen lässt.“ Antwort: „Er lässt sich mithilfe eines Flaschenzuges und einer Kranbahn unter der Decke herausheben, mitsamt der dann schwebenden Almhütte und der angedeuteten Pass- straße“, erklärt der Angestellte der Deutschen Bahn AG.

Doch wie schaffte er es, die Übergänge akribisch zu planen und letztendlich passgenau umzusetzen – und zwar genau dort, wo es sinnvoll war? „Ich habe jedes Modul einzeln geplant und habe mir dabei kaum Kopfzerbrechen bei einer Erweiterung gemacht“, erinnert er sich. Das Ergebnis zeigt: In der Tat stimmt die Integration. Mit dem üblichen Abstand kann der Betrachter keine auffälligen Kanten oder Übergänge erkennen. Kompliment.

Hier ein paar Modulbeispiele auf der Grundfläche der offenen Rahmenbauweise – die „eigentliche“ Eisenbahnfläche von Hartwig Pape im Kurzüberblick:

- **A) Eckmodul.**
- **B) Grundstück/Haus Pape (aus A herausnehmbar).**
- **C) versetzte Tunnelportale (2-gleisige Hauptstrecke) mit Straße und Kreisel.**
- **D) Straße, Bahnhofsgebäude mit Vorplatz, Tankstelle.**
- **E) 2 Tunnelportale (Nebenstrecke), Straße, Aussichtsturm.**
- **F) Berg mit Serpentinstraße (herausnehmbar mithilfe eines einfachen Flaschenzugs an einer Kranbahn unter der Decke). Abgestellt wird dieses Modul auf der Fläche I, nachdem dieses Modul ausgebaut worden ist.**
- **I) Drehscheibe mit Abstellgleisen, Fluss mit Felsentor (an der Wand ist eine Vorrichtung zur Aufhängung des Moduls).**

Zur Bearbeitung des festen Landschaftsteils zwischen den Modulen E und F gibt es eine Arbeitsbühne, die an der Rückwand eingehängt werden kann. Voraussetzung: vorheriger Ausbau der Module 2, 4, 5.



**Eigenheim-Zulage:** Modul B beherbergt die fast fertiggestellte Pape-Haus.



**Erst mal den Nippel durch die Lasche ziehen:** Hier kaschiert ein kleiner Turm die Schlaufe, mit der das Anlagenmodul herausgehoben wird.





**Party mit Aussicht:** Die Bewohner haben bei Fußball, Gegrilltem und Bier obendrein einen freien Blick auf das Bahngelände im Hintergrund.



**Steuer-Oase:** Der Schattenbahnhof lässt sich via Kameras und Monitor überblicken, Regie führt die „Lokleitung“ mit der Central Station 3.

→ Bahnhofsbereich bereits Straßenlaternen, die nur noch verdrahtet und angeschlossen werden müssen. Doch Hartwig Pape will seine Anlage insgesamt noch großzügiger erleuchten.

Ein weiterer Punkt sind die Signale. „Mindestens im Bahnhof möchte ich die nachrüsten.“ Das war während der Hauptbauzeit ein finanzielles Thema, räumt er ein.

Und so wird Hartwig Pape auch weiterhin meist von Oktober bis in den April hinein seine Runden auf der Modellbahnanlage – „zu 99 Prozent mein Reich“ – drehen und in den Sommermonaten anderen mobilen Hobbys wie dem Motorradfahren frönen.

*Text und Fotos: Claus Dick*



Die abgebildeten Gleispläne der Anlage können unter [www.maerklin-magazin.de](http://www.maerklin-magazin.de) im Bereich „Downloads“ auch heruntergeladen werden.

# 75 JAHRE IM KLEINEN GROSS



[instagram.com/gebrfaller](https://www.instagram.com/gebrfaller)

[youtube.com/user/GebrFaller](https://www.youtube.com/user/GebrFaller)

[facebook.com/faller.de](https://www.facebook.com/faller.de)