



Von Martin v. Meyenburg

Am Anfang stand der Traum, lange Modellbahnzüge über eine Anlage fahren zu lassen, so dass man sie aber auch sehen könnte. Nur sind Träume leichter zu träumen als dann in Realität auszuführen. Nebst viel Knochenarbeit sind in aller Regel noch andere Dinge zu regeln. Eine Modellbahn in Spur H0 mit den geträumten Vorgaben braucht einmal einen recht ordentlichen Raum, und auch der will beschafft, finanziert und auch tragbar sein.

Heinz Reinhart konnte schon vor vielen Jahren als engagiertes Mitglied des MBCD (Modellbahn-Club Dietikon), dem beneidenswerten Verein mit der von der Stadt Dietikon zur Verfügung gestellten Spanisch-Brötli-Bahnhof als Klublokal seine Modellbahnträume einigermaßen austräumen. In diesem Klub ist er auch heute noch sehr aktiv tätig, nicht nur im Anlagenbau, auch in der Administration, wo er derzeit noch als Aktuar tätig ist, demnächst aber das Vizepräsidium übernehmen soll.

Klubbesuch mit Folgen

Vor vielen Jahren tauchte rein besuchshalber Michael Figi in Dietikon im Klub auf, auch er ein Modellbahner, der sich irgendwie engagieren wollte. Da war es Heinz Reinharts Aufgabe, diesen neuen Besucher in die Geschehnisse des Klubs einzuweihen. Im gemeinsamen Gespräch erkannten die beiden ihre eigentlich sehr gemeinsamen Ideen einer Modellbahn, und man wurde rasch einmal «handelseinig», dass sich dieser gemeinsame Spass auch ausserhalb des Vereins durchführen liesse. Idee von Heinz Reinhart war es nämlich, auch schon vor geraumer Zeit, eine eigene Anlage in Spur H0 zu errichten, eben mit den gemeinsam erörterten Vorgaben von langen Zügen mit dazu passenden langen Strecken, wobei in aller Regel bekanntlich die langen Züge immer viel schneller beisammen sind als die langen Strecken! Weil sich aber da zwei gefunden hatten, bei denen Worten auch Taten folgen sollten, ging es zügig los. Aber eben, zuerst musste ein geeigneter Raum gefunden werden. Reinhart fragte einmal einfach so in seinem Dorf herum und wurde ohne Inserat vor 18 Jahren in einem Bauernhaus fündig. Im ehemaligen Ökonomietrakt war der Stall seit einiger Zeit an einen Gewerbetreibenden vermietet gewesen. Weil dieser aber weggezogen war, stand der Raum zur Verfügung für das Vorhaben der beiden Modellbahner mit geradezu idealen Massen von 12 m Länge und 4,80 m Breite. Auf diesen fast 58 Quadratmetern Grundfläche sollte etwas zu machen sein, ja sogar recht komfortabel mit den sich selbst gesetzten Vorgaben.

Nach Abklärung der Modalitäten mit dem Vermieter und auch untereinander, konnte es so richtig losgehen. Zuerst wurde der Raum hergerichtet. Dabei standen auch Reinharts Gattin und Tochter hilfreich zur Seite. Im Wesentlichen wurden Isolationsarbeiten vorgenommen, aber auch eine neue Holzdecke wurde eingezogen, insgesamt so, dass sich der Raum auch heute noch durchaus sehen lassen kann. Und weil die Modellbahnsaison bekanntlich eher im Winterhalbjahr abgehalten wird, wurde auch das Heizungsthema ordentlich gelöst.

Aufbau der Anlage

Nach dem Herrichten des Raumes, konnte zügig einmal mit dem Bahnbau begonnen werden. Ohne konkret niedergelegten Plan ging es los mit der Errichtung eines Schattenbahnhofes für immerhin 23 Züge. Es wurde aber von allem Anfang an alles so angelegt, dass es für Servicearbeiten zugänglich bleibt.

Idee war, eine doppelspurige lange Strecke zu bauen mit Kehrschlaufen an den Endpunkten. Weil man doch ordentlich Platz zur Verfügung hatte, ergab sich als Anlagenform ein ungleichschenkliges U den Wänden entlang. Zwar wurde wacker drauflos gebaut mit gutem Erfolg, nur gab es im Laufe der Zeit auch immer wieder neue Ideen, wie die Strecke interessanter und abwechslungsreicher gestaltet werden konnte, indem auch zusätzlich künstliche Streckenverlängerungen eingebaut wurden, so dass etwa nach Befahren eines Kehrtunnels der Zug nicht gleich wieder zum Vorschein kommt. Michael Figi und Heinz Reinhart ergänzten sich beim Aufbau in idealer Weise: Reinhart stellt eher die ideale Seite sicher, Figi die Gestalterische.

Etwas Technik

Klar war von allem Anfang an, dass es eine Dreileiteranlage werden sollte. Dann entschied man auch, ausschliesslich die schlanken Weichen des K-Gleis-Systems von Märklin zu verwenden, selbstredend auch die K-Gleise für die Strecke. Nur stellte man rasch einmal fest, dass nach dem Erwerben eines Paketes mit Flexgleisen zu einem das Hobbybudget arg strapazierenden Preis, dass diese auch unendlich rasch verbaut waren. Deshalb ging man dazu über, in den unsichtbaren Partien auch Zweileitersgleise einzubauen, die mit Mittelleitern aus Kupferdraht versehen wurden.

Eine weitere technische Vorgabe war der digitale Betrieb und eine Steuerung über PC mit Softlok. Zuerst liess diese Steuerung nur den Betrieb mit 25 Zügen zu, dann mit 50, heute so, dass die jetzt ein-