

Planungsbüro in einen Neubau im Industriegebiet um. Der frei werdende Raum wurde umgehend für die Erweiterung des Modellbahnhobbys genutzt. Weiter ging es mit einer kleinen 1:87-Welt, im schweizerisch-deutschen Grenzgebiet angesiedelt. Die Jahre vergingen, das Büro lief sehr gut, und Franz Riede fand nun auch die Zeit für andere Aktivitäten. Er entdeckte das Rennrad für sich und auch die Leidenschaft fürs Musikmachen. Franz Riede spielte Klarinette und Saxofon solo und mit seiner Band «Toni Waldner», das nach seiner Art wieder sehr erfolgreich mit öffentlichen Auftritten auch in Funk und Fernsehen, so auch im Schweizer Fernsehen. Nach dem Auszug der Kinder lebten Franz Riede und seine Frau immer noch im alten Schulhaus. Es wurde den beiden bewusst: Die Räumlichkeiten waren viel zu gross. So reifte die Idee, hauptsächlich bei Riedes Frau, im Neubaugebiet ein passenderes, neues Eigenheim zu errichten. 2005 wurde mit dem Bau begonnen, Franz Riede plante natürlich einen Modellbahnraum nach seinen Bedürfnissen im Keller ein. Nach Fertigstellung des Hauses erfolgte der Umzug. Ein besonderes Kapitel dabei war die Umsiedlung der mittlerweile respektablen Eisenbahnanlage.

Die aktuelle Anlage

Wie so oft stand beim Bau der H0-Anlage ein Umzug nicht unbedingt im Fokus. Sie war viel zu gross, um in einem Stück trans-

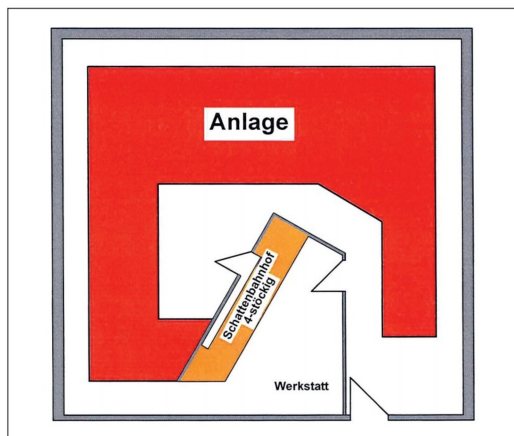
portiert werden zu können. Zudem war die Anlagenunterkonstruktion teilweise mit dem Modellbahnraum verschraubt. So blieb Franz Riede nichts anderes übrig, als zur Kettensäge zu greifen und mit beherzten Schnitten, unter nicht unerheblichen Schmerzen, für transportable Segmente zu sorgen. Mit angemietetem Lastwagen erfolgte der Transport in den Keller des neu entstandenen Eigenheims. Dort stand ein beheizter Raum von 8,2 × 8,5 m zur Verfügung. Unter Einbezug der mit den alten Anlagenteilen gemachten Erfahrungen erfolgte die Planung des Neubeginns.

So erstellte Franz Riede zunächst ein Lastenheft für die Neuplanung der Anlage:

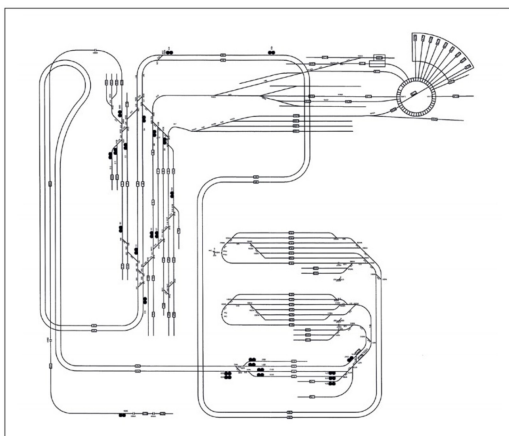
- Anlage in U-Form
- Anlage rundherum begehrbar
- Anlagentiefe so gewählt, dass alles gut zu erreichen ist
- Schattenbahnhöfe nicht unter der Anlage und ohne Verrenkungen zu erreichen
- Schattenbahnhöfe staubfrei, weg von den staubintensiven Bautätigkeiten an der Anlage
- Keine klassischen Stellpulte mit Tastern, Knöpfen und Schaltern
- Anlagenabschluss mit an die Anlagen-gestaltung angepassten Modellhintergründen
- Anlagenplanung mittels Profi-Software
- Gleismaterial mit Schotterbett von Fleischmann im sichtbaren Bereich

- Gleismaterial von Roco wegen passender Gleisgeometrie in den Schattenbahnhöfen
- Gleismaterial von BEMO für den Schmalspurteil
- Übersichtliche Verdrahtung

Zunächst pflegte er das gesamte Fleischmann-Gleissystem Punkt für Punkt in das ihm von seinem Beruf bestens bekannte Planungsprogramm AutoCAD ein. Eine Heidenarbeit, die Franz Riede aber gerne auf sich nahm, da sie ihm das weitere Vorgehen erheblich erleichterte. Mit dieser Profi-Software wurde der gesamte Gleisplan entwickelt. Der Grundrahmen der Anlage entstand aus Holz in der sogenannten offenen Rahmenbauweise. Holzlatten wurden so verleimt und verschraubt, dass eine begehrbare Unterkonstruktion entstand. Der Gleisplan wurde danach im Massstab 1:1 ausgedruckt, die entsprechenden Plotter standen Franz Riede in seinem Ingenieurbüro ja zur Verfügung. Auch Strassen, Plätze und der Raum für Dörfer, Industrieanlagen und Städte wurden zeitgleich so geplant. Diesem Plan entsprechend wurden die Trassenbretter aus 8 mm starkem Sperrholz ausgesägt und dem Geländeverlauf entsprechend auf Stützen und Spanten befestigt. So entstand ein stabiler, verwindungssteifer Unterbau. Für die Platzierung und die Anordnung der Schattenbahnhöfe hat sich der Bauingenieur etwas Besonderes einfallen lassen: Dafür wurde eine Art



Schema des Anlagenraums, das Haus wurde drum herum geplant.



Gleisplan schematisch dargestellt, er bietet viele Fahrmöglichkeiten.