



Regional ist Trumpf: Im Bahnhof hält regelmäßig der Zug aus Augsburg, gestaltet mit Figuren aus der Augsburger Puppenkiste.

## Alte Liebe unter Volldampf

Märklin Freund Wolfgang Drexl blickt auf viele Jahre Modellbau-erfahrung zurück. Seine aktuelle Anlage zeigt, wie groß die Liebe zu seinem Lieblingshobby war und ist.

Aus dem blau-gelb umrahmten Fenster guckt ein Wesen der Eiszeit äußerst keck nach außen auf den Bahnsteig, wo sich eine Handvoll Pfadfinder freudig begrüßt. Neben dem Urmel posieren in den Nebenfenstern noch weitere Marionetten-Stars der Augsburger Puppenkiste wie der Ziegenbock Bobesch, Prinzessin Lilalu und Jim Knopf im Schatten des Regionalzuges „BRB“, dessen Werbeslogan einlädt „Mit uns nach Augsburg!“ zu fahren.

Wir befinden uns mitten in der Modellbahn-Wunderwelt von Wolfgang Drexl. Der gebürtige Allgäuer und Wahl-Augsburger kreierte seine Anlage hier und da mit einem Augenzwinkern nebst liebevoll inszeniertem Lokalkolorit (siehe auch Kasten zum Landschaftsbau auf Seite 60). Bereits seit rund 40 Jahren frönt er seiner alten Liebe im Maßstab H0: Sein erstes „kleines Werk“ entstand Anfang der 1980er-Jahre als „Bücherregalanlage“ quasi als „Übungsstück“. Ihr folgten das „große“ raumfüllende „U“

Hat gut Lachen: Wolfgang Drexl mit seiner großen Modell-Liebe, die vor mehreren Jahrzehnten entfacht wurde.



sowie ein Ausflug in Maßstab-Z-Gefilde mit dem Hofzug von König Ludwig.

### Neuaufbau nach Überflutung – mit klaren Vorgaben

Die Freude wurde 1999 allerdings jäh unterbrochen: Das damalige Pfingsthochwasser setzte einen ganzen Stadtteil unter Wasser – inklusive Drexls Modellbahnkeller. Doch heute ist das Schnee von gestern, der ehemalige Lehrer machte sich zügig

und beherzt an den Wiederaufbau. Schauen wir mal von der Vogelperspektive aus auf die Miniaturwelt: Da formen sich wieder zwei Flügel eines mächtigen „U“ in den Raum, bestückt und geformt mit allerlei feinsinnreichen und spannenden Ideen. Denn Wolfgang Drexl wusste genau, was er wollte. Zum einen sollten Teile der „Bücherregalanlage“ mit der kleinen Stadt wieder Einzug halten. Zum anderen gab es ein umfangreiches neues Pflichtenheft. Unter anderem sollte der Unterbau in offener →



Herrliche Kulisse: Das mittelalterliche Stadtbild strahlt als imposanter Hintergrund für die stattliche Erscheinung der 38 2581.



Großes Glück im Kleinen: Ein Schrebergarten bereitet Freude – vor allem wenn er so liebevoll gestaltet ist.



Schäfchen im Trocken: Direkt daneben rollt eine Lok der BR 211 vorbei – Wolfgang Drexl schätzt das Landleben.



Kräftig und mächtig zieht die 044 534-6 mit Güterfracht ihre Bahn. Das ehemalige sechsachsige Flaggschiff E 103 ist als linkes Intercity-Zugferd unterwegs.



„Drunter“ und „drüber“: Die Trassenführung erlaubt vielschichtigen Fahrspaß mit schönen Paradenstrecken. Beeindruckend: der harmonische Übergang von der „echten“ dreidimensionalen Landschaft zum 2D-Hintergrund.

→ Rahmenbauweise entstehen, ein Gang hinter der Kulisse die Zugänglichkeit gewähren. Da aus Platzmangel auf Ebene 0 keine Umkehrschleifen mit größeren Schattenbahnhöfen möglich waren, entstand auf beiden Anlagenflügeln jeweils ein Schattenbahnhof hinter der Kulisse – einmal zweigleisig und einmal

viergleisig (C und D). Zudem fungieren Abstellgleise unter der Stadt (rechte U-Seite) und unter dem Berg (linke U-Seite) als „Mini-Schattenbahnhöfe“ (E und F) für den Triebwagen-Pendelbetrieb in Richtung Bahnhof. Auf der Ebene 0 fahren nur Diesel- und Dampfloks. Die untere, davon unabhängige und sehr großzügig wirkende Trasse auf Ebene -1 ist elektrifiziert.

## Die Anlage in Zahlen

- Fläche: ca. 7 m<sup>2</sup>.
- Gleislänge: ca. 77 m.
- 3 Fahrebenen.
- 31 Weichen insgesamt.
- 2 Dreiwegweichen.
- 6 Bogenweichen.
- 1 Doppelkreuzungsweiche.
- 9 Signale.
- 13 Universalfernswitcher.
- 27 Schaltgleise.

### Schattenbahnhöfe mit Vollautomatik

Der praktische Betriebsablauf funktioniert dank des ausgeklügelten Konzeptes prächtig. Ein Beispiel: Ein Zug auf der Oberleitungsstrecke fährt aus dem Schattenbahnhof B (Ebene -1) hinaus in den sichtbaren Bereich und schlängelt sich schließlich über zweieinhalb Wendeln hinunter in den Schattenbahnhof A (Ebene -2). Dort kommt er nach der Einfahrt in ein freies Gleis über ein Schaltgleis zum Stehen. Dadurch gibt er einem Zug auf dem Nachbargleis freie Fahrt zurück in den Schattenbahnhof B, auf das zuvor frei gewordene Gleis. Der dortige Halt löst wiederum

den nebenstehenden Zug aus. Pro Gleis gibt es also zwei Schaltgleise und einen Universalfernswitcher (Art. 7245). „So funktioniert der vollautomatische Betrieb von sechs Zügen.“

Ein paar Dinge würde er heute dennoch etwas anders angehen: „Die Gleiswendeln, die hinunter in den Schattenbahnhof A führen, haben nur zweieinhalb Kreise. Heute würde ich einen oder zwei weitere einplanen, um leichter in den Schattenbahnhof greifen zu können“, erklärt er selbstkritisch. Zudem würde er auch hinter dem zweiten Anlagenschlenkel einen schmalen Gang vorsehen.

Den Fahrbetrieb auf Ebene 0 steuert Wolfgang Drexl im sichtbaren Bereich von Hand und in den Schattenbahnhöfen C und D über Schaltgleise und Universalfernswitcher wiederum vollautomatisch. Kommt ein Personenzug aus einem der beiden Schattenbahnhöfe im Bahnhof Moosbach an, besteht dort die Möglichkeit zum Umstieg in die und aus den beiden Triebwagen mit Fahrtziel

Mini-Schattenbahnhöfe E und F. Beim Halt eines Güterzugs in Moosbach lassen sich einzelne Wagen abkoppeln und per V 60 oder Köf den Gütergleisen 4 (Güterhalle) oder 6 (Schotterverladung) zuführen – und umgekehrt dort abholen und an den Güterzug anhängen. Auch ein Lokwechsel zum oder vom kleinen Bw ist jederzeit eine Option. Der Fahrdirigensleiter am Stellpult hat also einiges zu tun – Langeweile kommt da so schnell nicht auf.

### Großzügige Korkbettung hält Geräusche im Zaum

Gefahren wird auf dem K-Gleis. „Aufgrund meiner Erfahrungen mit früheren Anlagen kam nur das infrage, mit den schlanken Weichen und dem Flexgleis. Auf Korkbettung geräuschdämmend verlegt, selbst eingeschottert und farblich gealtert, ergibt sich ein relativ realistisches Bild.“ Auch auf eine Überhöhung der Gleise in den Kurven hat der Bahn-Chef Wert gelegt. Nicht ohne Finesse: „Mittig als ‚Wurst‘ habe ich transparentes Silikon aufgetragen, das nach der Schotterung mit Asoa-Steinschotter unsichtbar →



Auch Pfadfinder suchen ihre Abenteuer schon mal mithilfe eines Bahnausflugs.



Hoch hinauf führt die sicher mit Leitplanken bewehrte Straße, auf der sich unterschiedlich mobiles Volk tummelt.



Wichtiges Element des Landschaftsbaus waren Styrodurplatten – damit lassen sich tolle Formationen kreieren. Der Bauernhof liegt übrigens schräg über der Wendel, die in den Schattenbahnhof A hinunterführt.

→ bleibt.“ In den Schattenbahnhöfen würde er heute jedoch für eine noch smartere Akustik „eine dickere Ein-Zentimeter-Korkunterlage verwenden und die Gleise nicht mehr nageln, sondern ebenfalls mit dem elastischen Silikon „aufkleben“.

#### Freude am Fahren

Die Anlagenelektrik legte der Pensionist konsequent analog aus. „Rund 80 Prozent meiner Loks haben den konventionellen Antrieb. Vor 20 Jahren gab es die Digitalisierung in der heutigen Form mit moderner Central Station und Gleisbildstellpult noch gar nicht.“ Aber: Durch die relativ einfache Streckenführung

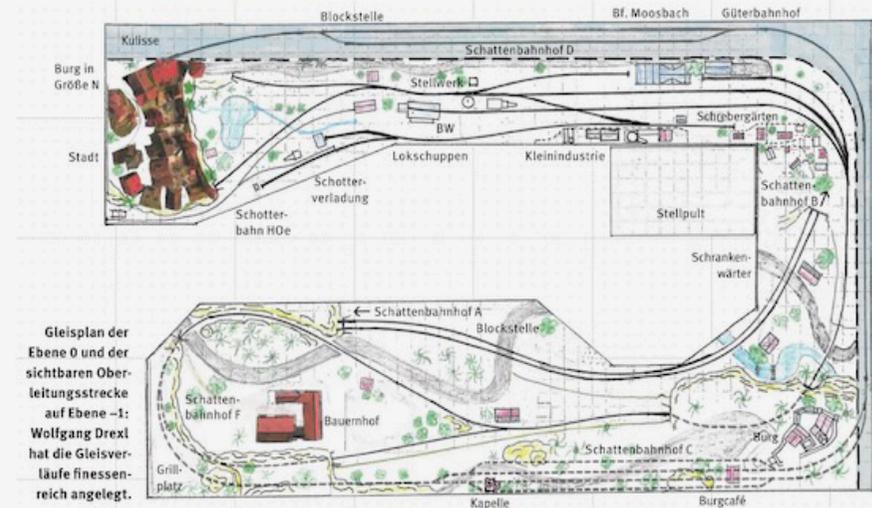
und dank der Schaltgleise in den Schattenbahnhöfen und abschaltbarer Gleisabschnitte sei das kein Problem. „Und die Arbeit mit Rangieren und Lokwechsel lastet mich voll aus“, freut er sich. Dennoch fiebert er einer „digitalen Zukunft“ entgegen – „vielleicht rüstet ja mal mein Enkelkind auf Digital-Betrieb mit der CS3 um und digitalisiert so manches alte Schätzchen.“ Die Digitalisierung sieht er für die junge „Generation Alpha“, also die Altersgruppe der zwischen 2010 und 2025 Geborenen, sogar als „unbedingt nötig“ an. „Damit hat man alle digitalen Pluspunkte wie Sound, Controlling oder Verwaltung automatisch mit dabei.“



Blaues Wunder: Die schöne E10 231 wirkt in der Perspektive der lang gestreckten Kurve vor dem Bergmassiv besonders elegant.



Grüne Bewegung: Die 191 099-1 wurde 1975 nach 46 Jahren Dienst als letzte ihrer Art ausgemustert.



Gleisplan der Ebene 0 und der sichtbaren Oberleitungsstrecke auf Ebene -1: Wolfgang Drexel hat die Gleisverläufe fitnessreich angelegt.

#### Ein Herz für die Nebenbahnen

Zu seinen „Schätzchen“ zählt der Pädagoge „weniger die großen Renner wie die BR 01 sondern eher die Nebenbahnlöcher der BR 64, der BR 86 und natürlich den Schienenbus sowie die roten Triebwagen. Bei den Loks bevorzuge ich die S 3/6 und die BR 23, da ich die in der Kindheit in den 1960er-Jahren hautnah erlebt habe“. Damit nicht genug: „Bei den E-Loks sind meine Favoriten die E 03 und die E 94. Bei den Dieselloks die 221 und die sehr vertraute Nebenbahnlok 212 oder der fleißige Rangierhobel V 60 sowie das liebenswerte „Schweineschnüdzchen.“ An Märklin schätzt Wolfgang Drexel das „äußerst betriebssichere System“.

Kommen wir zu Epochalem: „Aufgrund der großen Palette an vorhandenen Modellfahrzeugen ließen sich vielerlei Züge einsetzen, aus der Länder- über die Reichs- bis zur Bundesbahnzeit, ebenso wie solche der heutigen DBAG oder aus Nachbarländern. Die Züge müssen aber zu den Häusern, den Autos und der Mode der Figuren passen!“ Deshalb hat sich Wolfgang Drexel für die Epochen IIIb und IVa entschieden. „Die modernsten Züge sind die 103 mit rot-beigen TEE-Wagen und der VT 601. Das spiegelt auch die Zeit, die mich als kleiner Pimpf so sehr geprägt hatte: Durch die Allgäuer Heimat führen jeden Tag die S 3/6, später dann die wichtige V 200 von Lindau →

## Stadt – Land – Fluss

Beim Landschaftsbau bevorzugt Wolfgang Drexl Styrodurplatten unterschiedlicher Stärke, „da das Material sowohl leicht als auch sehr stabil ist und sich mit Messern gut bearbeiten lässt“. Wichtig war, dass sich Landschaftsteile über den Schattenbahnhöfen abnehmen lassen, „da immer mal ein Betriebsproblem darunter vorliegen könnte“. Vier Teile kann er daher ohne großen Aufwand entfernen.

In puncto Gestaltung „gibt es heute eine Vielzahl von Hilfen aus vorgefertigten Plastikfelsen und Silikonformen zum Selbstausgipsen“. Seine Methode basiert auf zwei Überlegungen: „Leichtigkeit bei gleichzeitiger Stabilität sowie gut bearbeitbares Material.“ Aber: „Erst die Begrünung gibt dem Ganzen den nötigen Realismus.“ Hier trägt er nach dem Grundieren mittels Erdtönen mit einem Elektrostat eine bräunlich-grüne Grasfaser auf, die er danach noch mal mit stärker ins Grüne gehenden Fasern bearbeitet. „An Trockenrasen arbeite ich mit strohfarbener Grasfaser. Noch vielseitiger wirken als Ergänzung Grasmatten von Heki oder Mininatur.“ Dann fehlt nur

noch das Buschwerk und das Pflanzen des Baumbewehses. Eine Investition in „gutes, aber auch teureres Material ist ein Gewinn. Im Selbstbau habe ich aus Baumwurzeln Bäume mit sehr unterschiedlichem und individuellem Aussehen angefertigt“. Schließlich sind diverse Gewässer nach sorgfältiger Abdichtung des Untergrundes mit Gips aus Gießharz entstanden. „Die von Strömung oder Wind gekräuselte Oberfläche entstand dabei mithilfe der ‚Wassereffekte‘ von Faller.“

### Mit der Fototape in die Weite

Und damit die fitnessreiche Landschaft optisch noch mal gewinnt, setzt Wolfgang Drexl auf „Hintergründiges“. „Wie man bei vielen Profianlagen von Bernd Schmid oder Josef Brandl sieht, ist ein Hintergrund aus Fototape für die Tiefenwirkung unverzichtbar.“ Er griff dabei auf die „Löwensteiner Berge“ zurück. Die drei aneinandergeliebten Tapetensätze modifizierte er durch Übermalen von Häusern oder durch „Hinzukleben von Vegetationsausschnitten oder Straßen“ so, dass „die Wiederholungen kaum auffallen“. Die Hintergründtapete zog er auf Hartfaserplatten auf und rundete sie in den Ecken teils ab.



Wenn sich die Nacht auf das mittelalterliche Städtchen senkt, strahlen die vielen Stuben in den Häusern.



Vieles, was auf der Anlage blüht, hat Wolfgang Drexl selbst gestaltet, zum Beispiel Baumstämme aus gesammelten Wurzeln.



Bahn-Chef Drexl legte von Beginn an Wert auf einen guten Zugriff – einige Elemente der Anlage lassen sich herausnehmen.



Rangierbetrieb bei Dunkelheit: Selbst nachts wirkt der kleine Bahnhof alles andere als verschlafen.



Dampf auf ganzer Strecke: An einer Baustelle muss die 044 534-6 schon mal auf Schrittempo herabbremsen.

→ und die BR 39 von Oberstdorf mit ihren Garnituren an unserem Garten am Bahndamm vorbei.“ Ein weiteres Schlüsselerlebnis war für ihn die erste Zugfahrt mit 200 Stundenkilometern zwischen München und Augsburg „bei der Internationalen Verkehrsausstellung 1965 mit der eleganten, gerade fertiggestellten rot-beigen E03.“

Es ist viel geschafft, ein paar Dinge hat Wolfgang Drexl aber noch vor. „Das Modellbahn hobby ist für den Erbauer eine nie endende Leidenschaft.“ Zum Beispiel wäre da noch das „Altern“ von Fahrzeugen, das er bereits betreibt und auch weiterhin auf der Basis von Vorbildfotos mit „Rostspuren, Bremsstaub, Kalkspuren oder Ölglanz“ zur realistischen Reife entwickeln will. „Des Weiteren werde ich sicher die fantastischen neuen filigranen Flügelsignale von Märklin einbauen.“ Wolfgang Drexl wird es anpacken. Denn „auch nach 60 Jahren kann das Modellbahn hobby eines der spannendsten und zugleich auch entspannendsten Hobbys sein. Nur ein spielender Mensch ist ein friedlich ausgeglichener Mensch!“

Text und Fotos: Claus Dick



Unter [www.maerklin-magazin.de](http://www.maerklin-magazin.de) im Bereich „Downloads“ können die Wintrack-Gleispläne aller drei Ebenen heruntergeladen werden.

**FALLER**

IM KLEINEN GROSS

SHOP  
ONLINE

## NEUHEITEN 2020



Jetzt erhältlich bei Ihrem FALLER-Fachhändler und im FALLER Onlineshop

[www.faller.de](http://www.faller.de)

Facebook: [www.facebook.com/faller.de](https://www.facebook.com/faller.de)  
Instagram: [www.instagram.com/abrfaller](https://www.instagram.com/abrfaller)  
YouTube: [www.youtube.com/user/abrfaller](https://www.youtube.com/user/abrfaller)