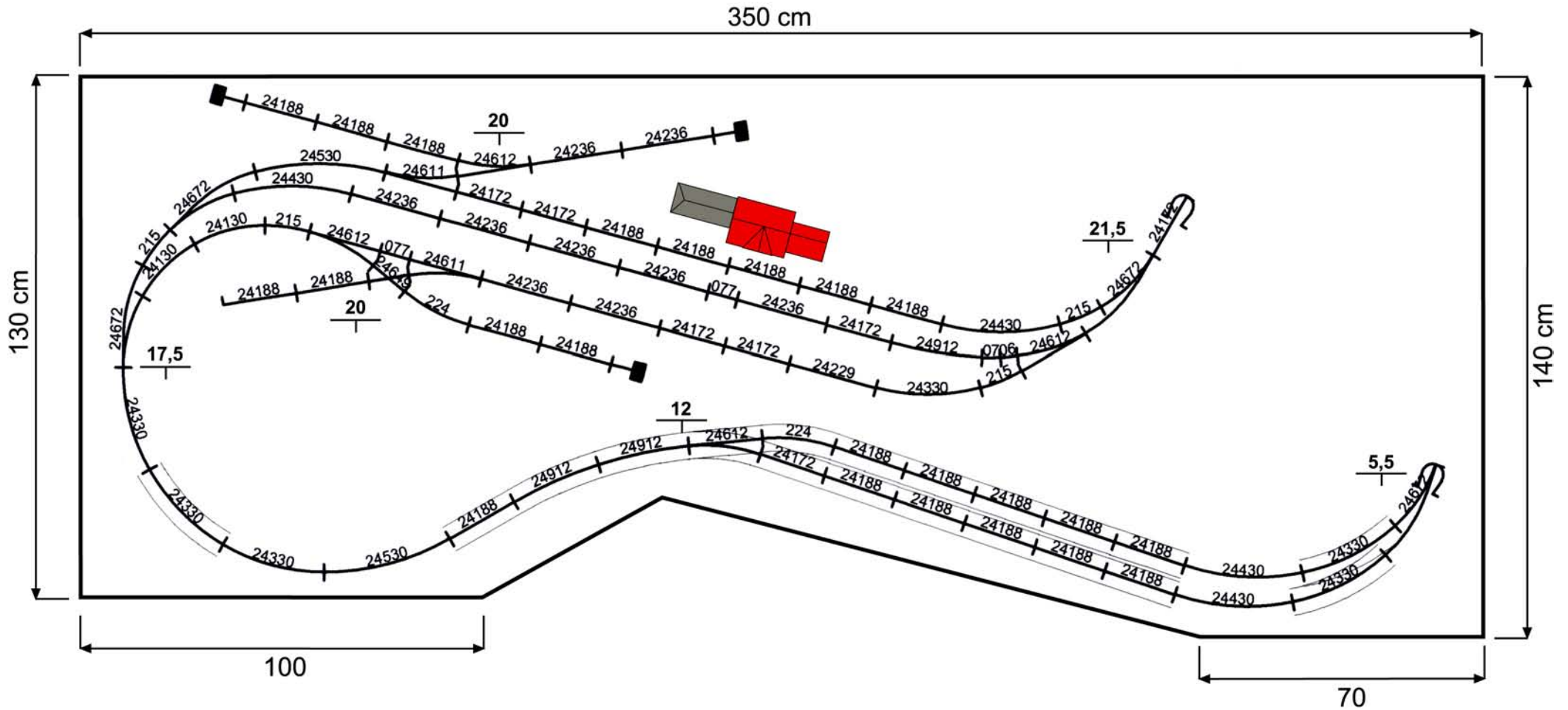
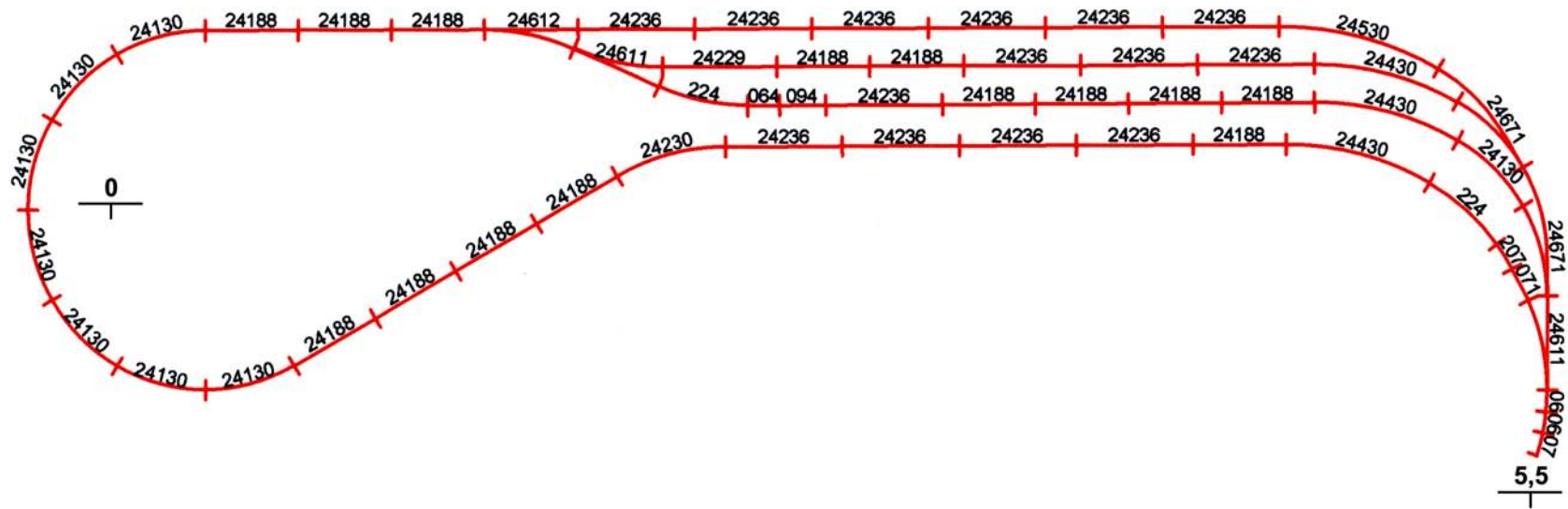


Die Gleispläne für das C-Gleis der H0-Anlage für die verschiedenen Ebenen. Der Durchgangsbahnhof beinhaltet drei Gleise, die jeweils in beiden Richtungen befahren werden können. Jeweils nach der Tunnelfahrt gliedert sich ein Schattenbahnhof einmal mit zwei und einmal mit drei Speichergleisen an.



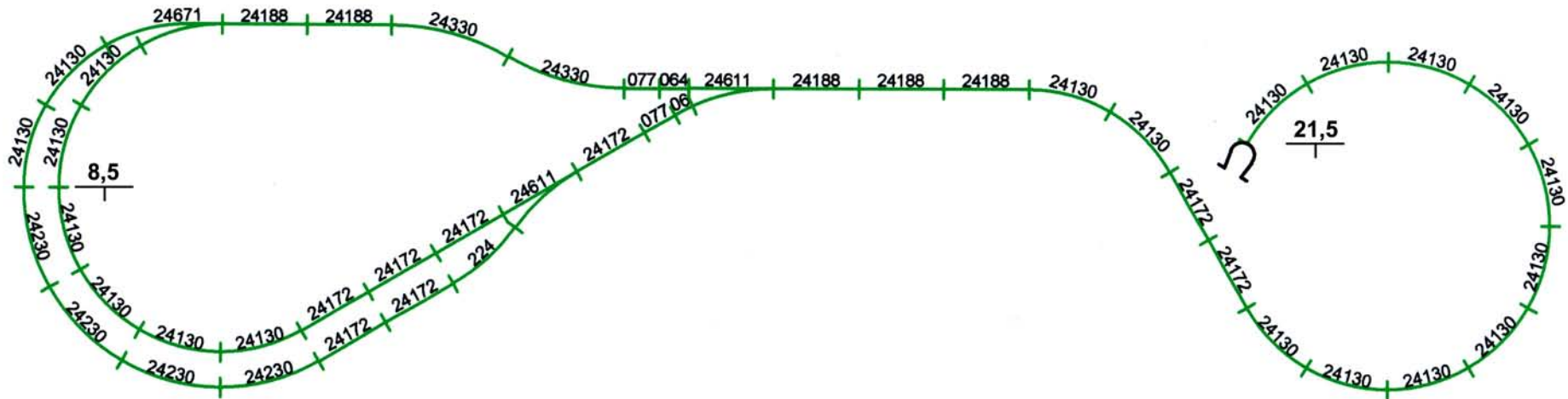
Grafik aus MÄRKLIN MAGAZIN 1/05. "H0 über Berg und Tal"

Die Gleispläne für das C-Gleis der H0-Anlage für die verschiedenen Ebenen. Der Durchgangsbahnhof beinhaltet drei Gleise, die jeweils in beiden Richtungen befahren werden können. Jeweils nach der Tunnelfahrt gliedert sich ein Schattenbahnhof einmal mit zwei und einmal mit drei Speichergleisen an.

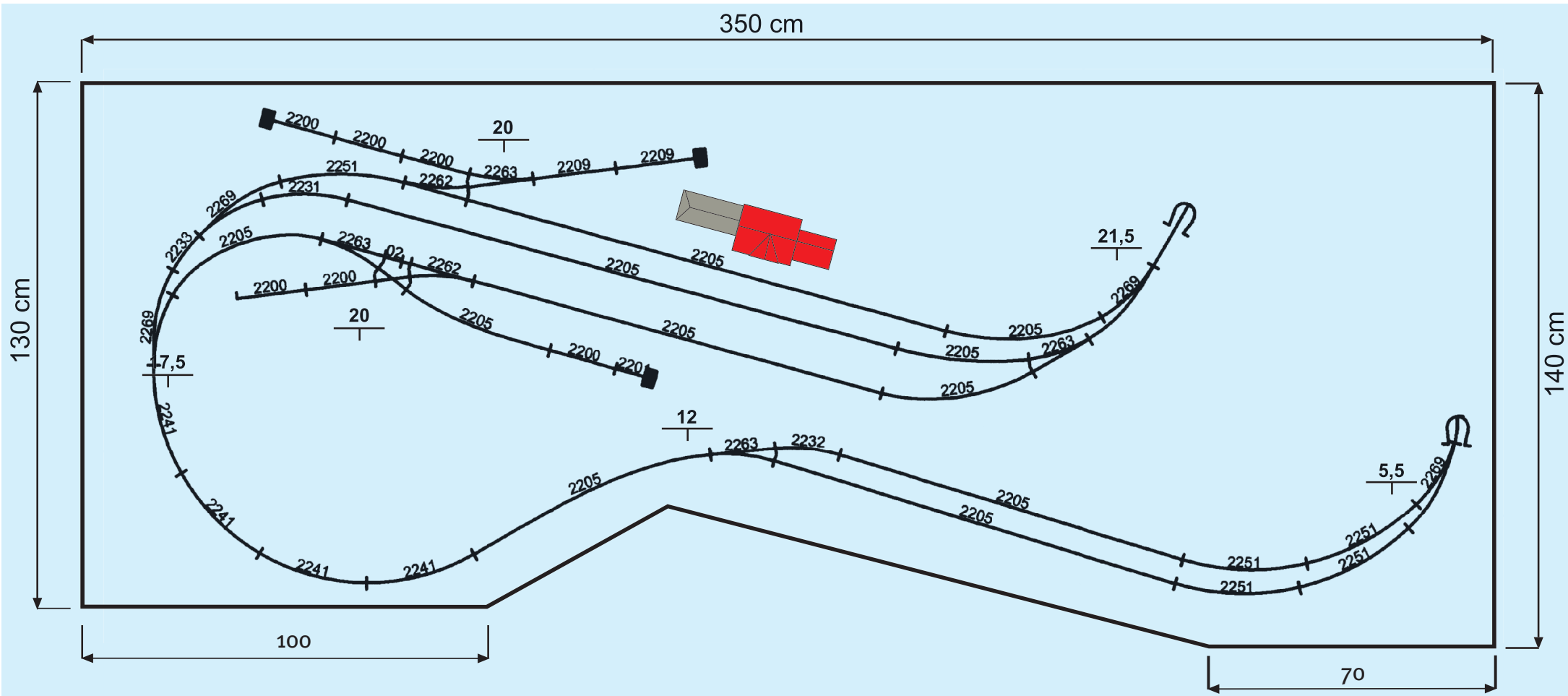


Grafik aus MÄRKLIN MAGAZIN 1/05. "H0 über Berg und Tal"

Die Gleispläne für das C-Gleis der H0-Anlage für die verschiedenen Ebenen. Der Durchgangsbahnhof beinhaltet drei Gleise, die jeweils in beiden Richtungen befahren werden können. Jeweils nach der Tunnelfahrt gliedert sich ein Schattenbahnhof einmal mit zwei und einmal mit drei Speichergleisen an.

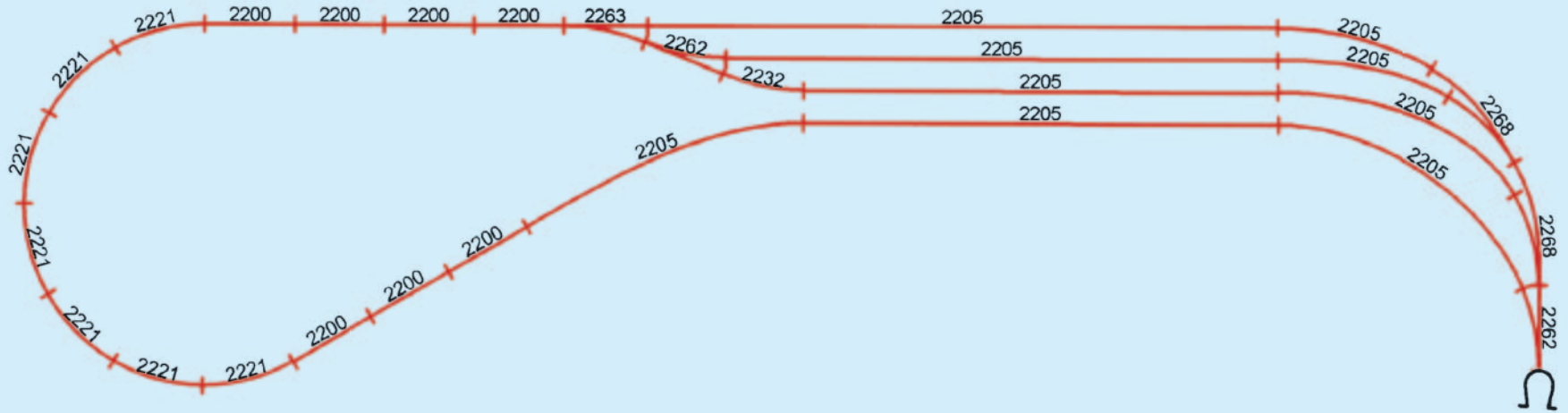


Die Gleispläne für das K-Gleis der H0-Anlage für die verschiedenen Ebenen. Der Durchgangsbahnhof beinhaltet drei Gleise, die jeweils in beiden Richtungen befahren werden können. Jeweils nach der Tunnelfahrt gliedert sich ein Schattenbahnhof einmal mit zwei und einmal mit drei Speichergleisen an.



Grafik aus MÄRKLIN MAGAZIN 1/05. "H0 über Berg und Tal"

Die Gleispläne für das K-Gleis der H0-Anlage für die verschiedenen Ebenen. Der Durchgangsbahnhof beinhaltet drei Gleise, die jeweils in beiden Richtungen befahren werden können. Jeweils nach der Tunnelfahrt gliedert sich ein Schattenbahnhof einmal mit zwei und einmal mit drei Speichergleisen an.

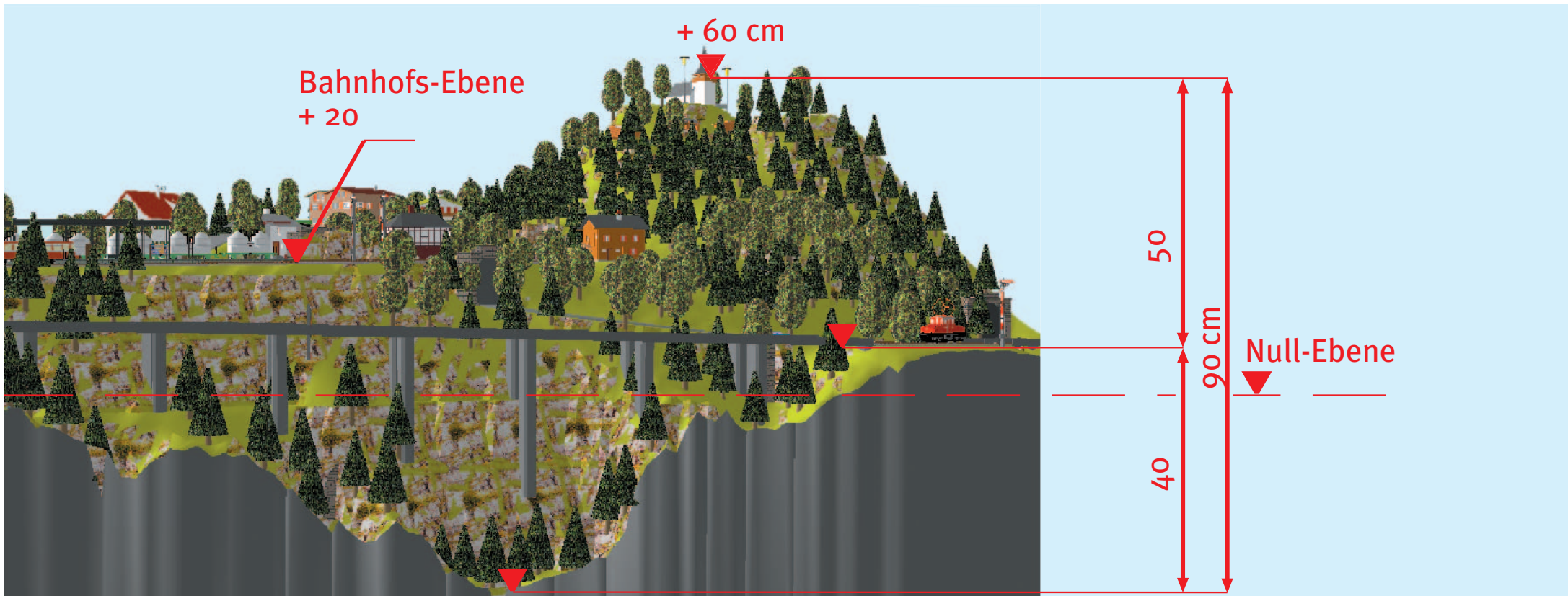


Grafik aus MÄRKLIN MAGAZIN 1/05. "H0 über Berg und Tal"

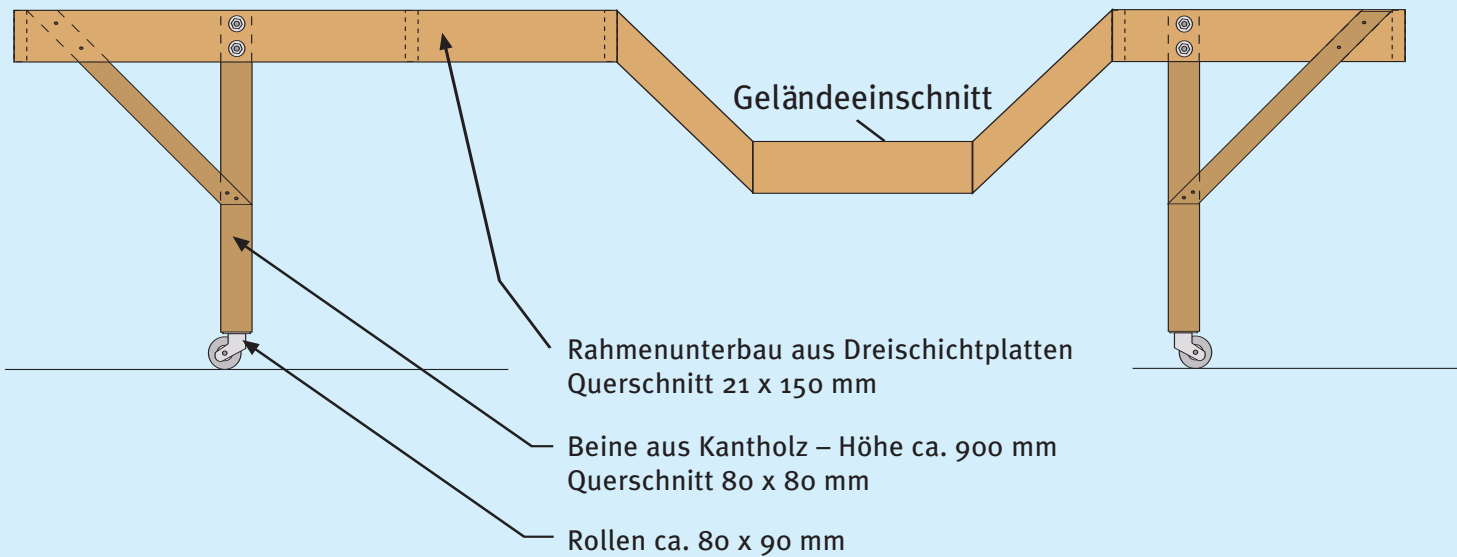
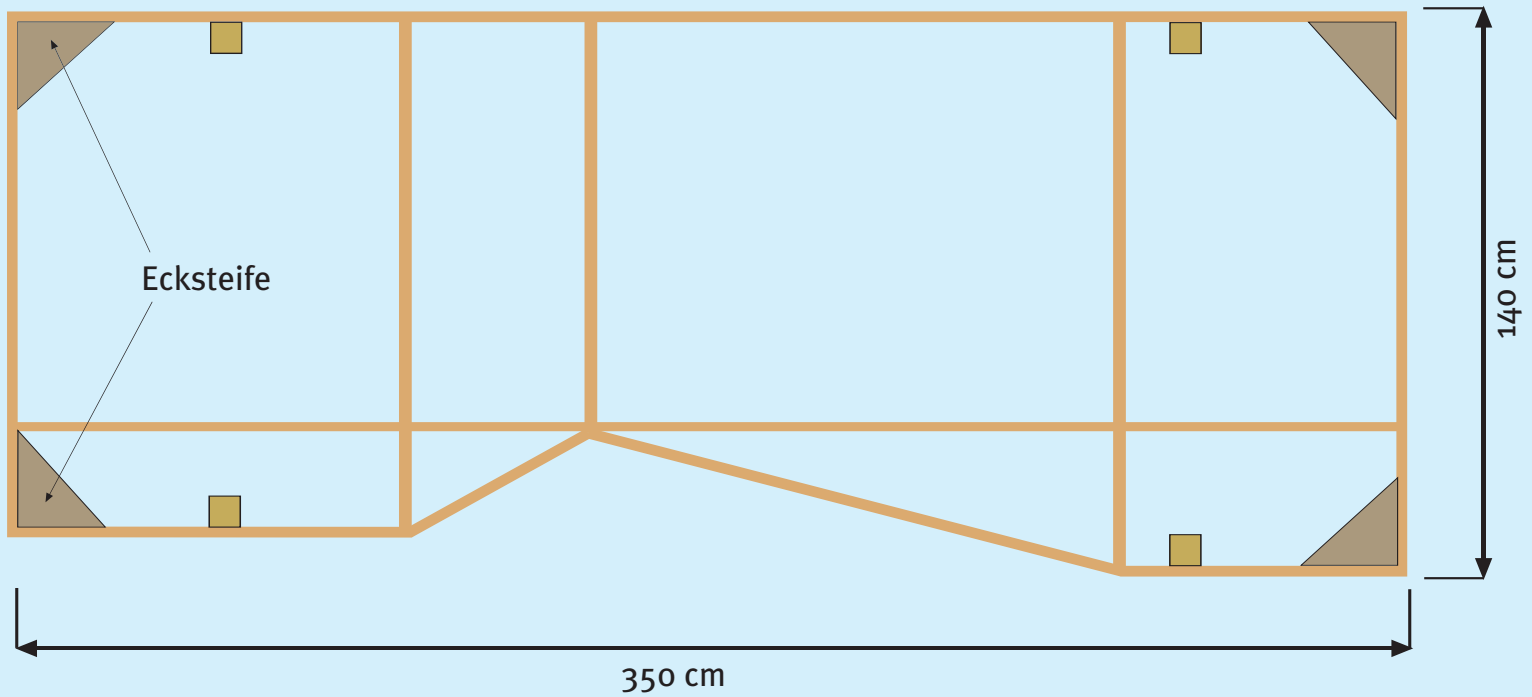
Die Gleispläne für das K-Gleis der H0-Anlage für die verschiedenen Ebenen. Der Durchgangsbahnhof beinhaltet drei Gleise, die jeweils in beiden Richtungen befahren werden können. Jeweils nach der Tunnelfahrt gliedert sich ein Schattenbahnhof einmal mit zwei und einmal mit drei Speichergleisen an.



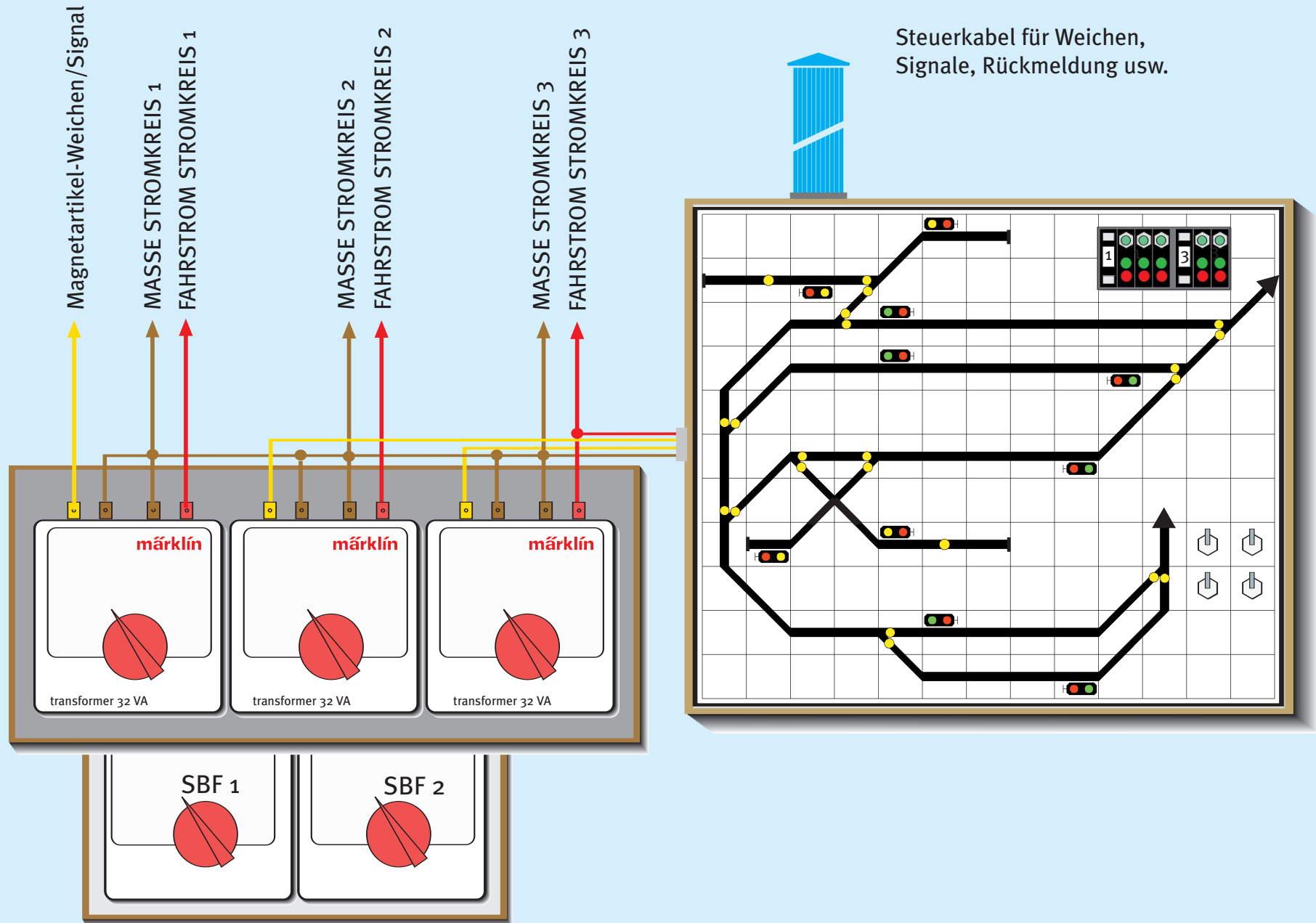
Gewaltige Höhenunterschiede: Zwischen der Hangbrücke und der Bergkapelle liegen 90 cm Höhendifferenz. Der Trick: Die landschaftliche Gestaltung beginnt 30 cm unter der Null-Ebene.



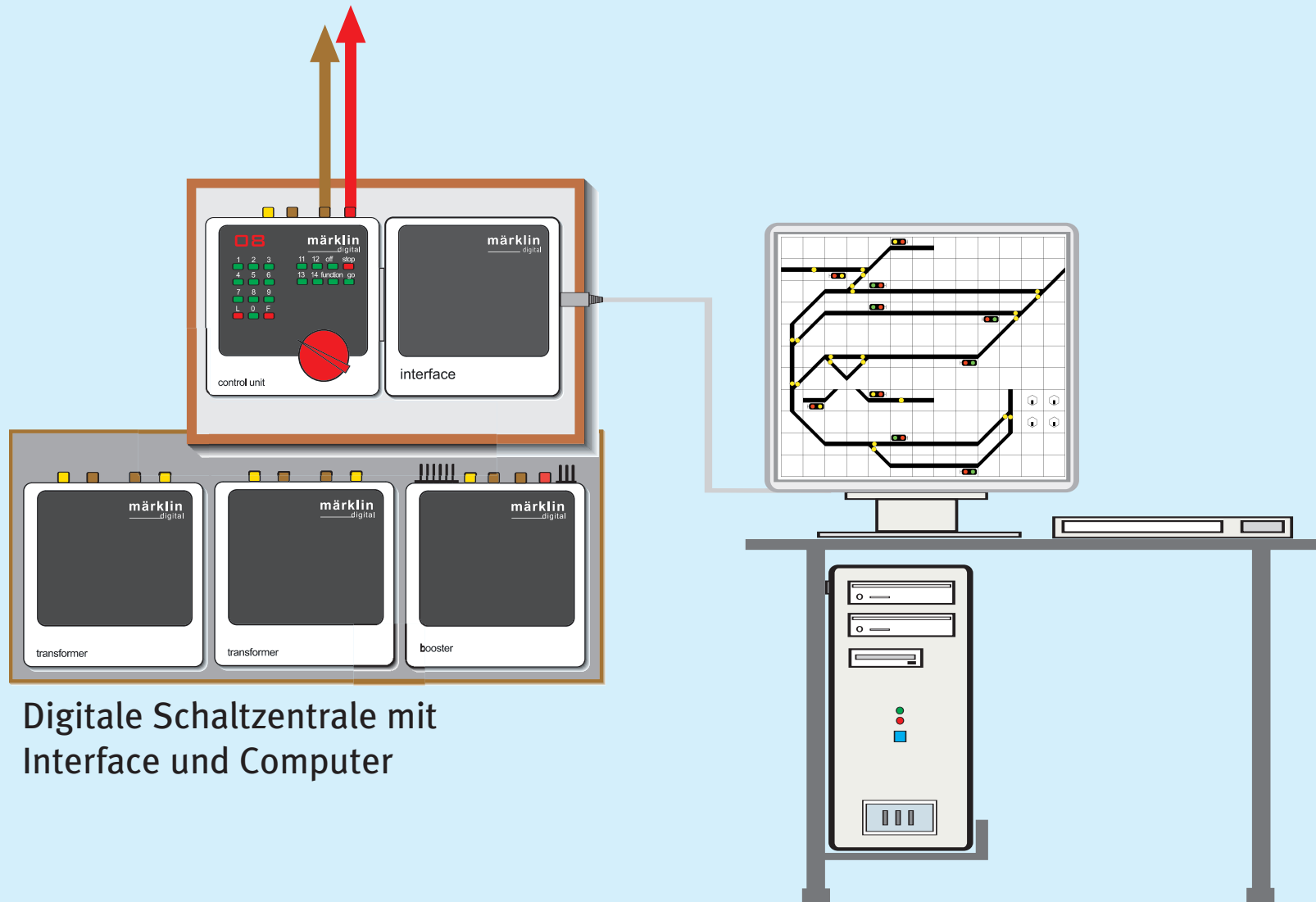
Der Unterbau (Fläche: 140 x 350 Zentimeter) im Überblick: Für die Anlage sollte man einen soliden Unterbau auf Holzrahmenbasis vorsehen. Aufstellbeine mit Umlenkrollen und Feststellbremsen erleichtern später die Wartung und bieten beim Aufbau entscheidende Vorteile.



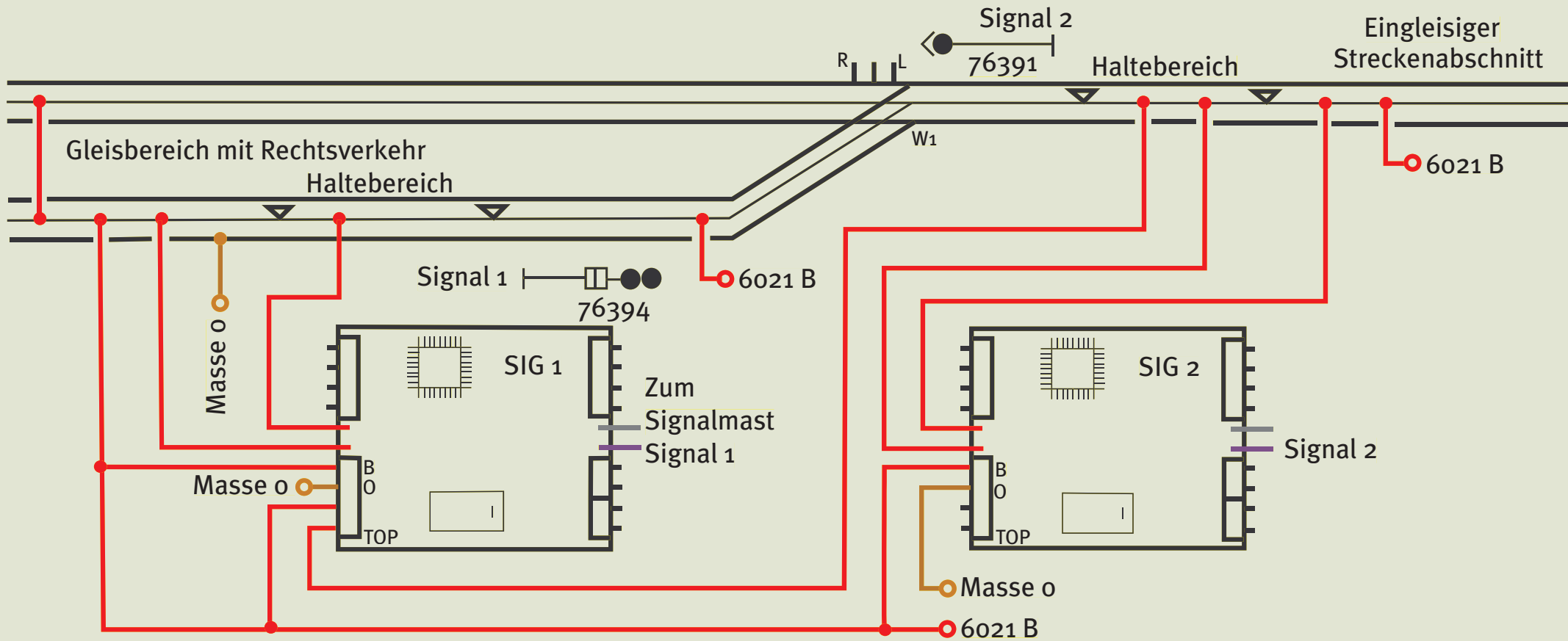
Aufgrund der einfachen Gleisführung wäre eine herkömmliche Steuerung mit Märklin-Fahrtrafos und Stell-/Schaltpulten realisierbar – moderner ist jedoch sicherlich eine Digital-Steuerung.



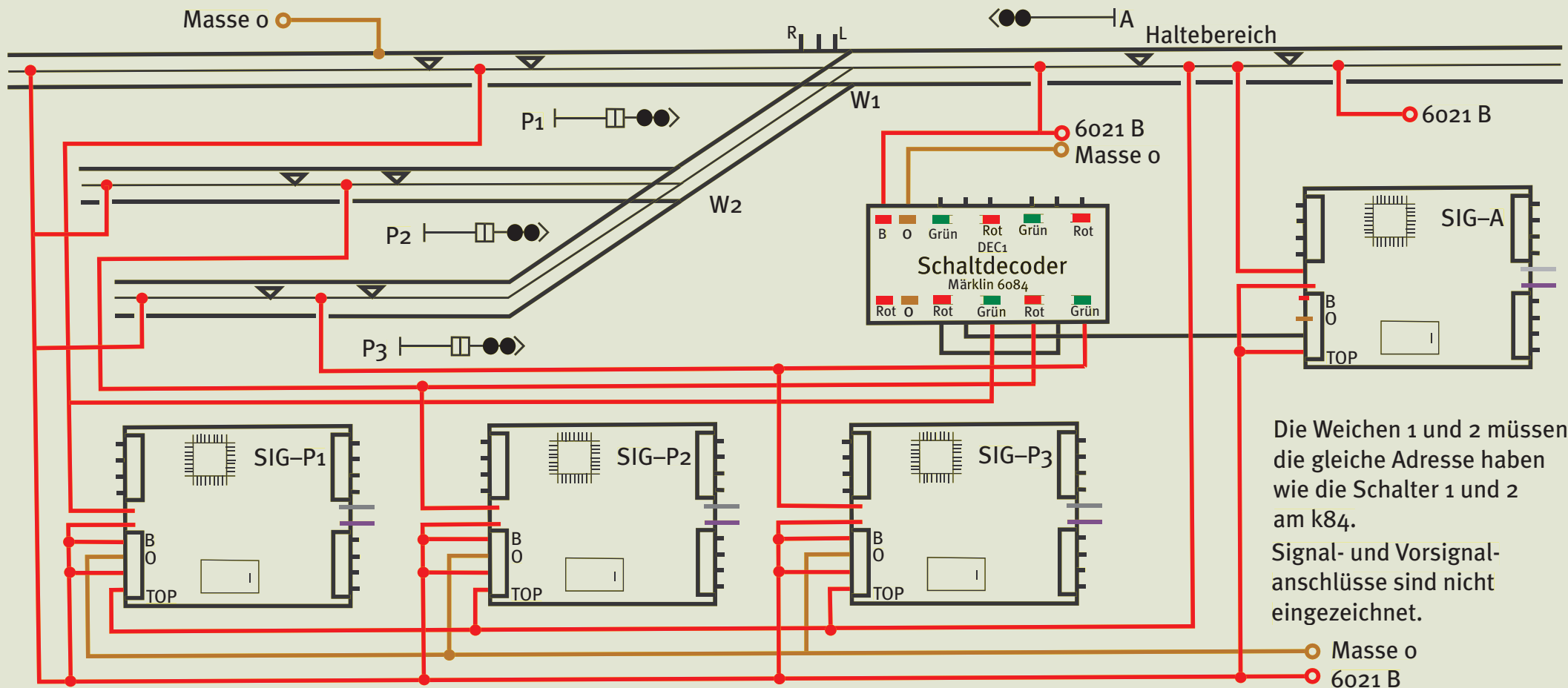
Ringleitung für digitalen Fahr- und Schaltstrom



Digitale Schaltzentrale mit Interface und Computer



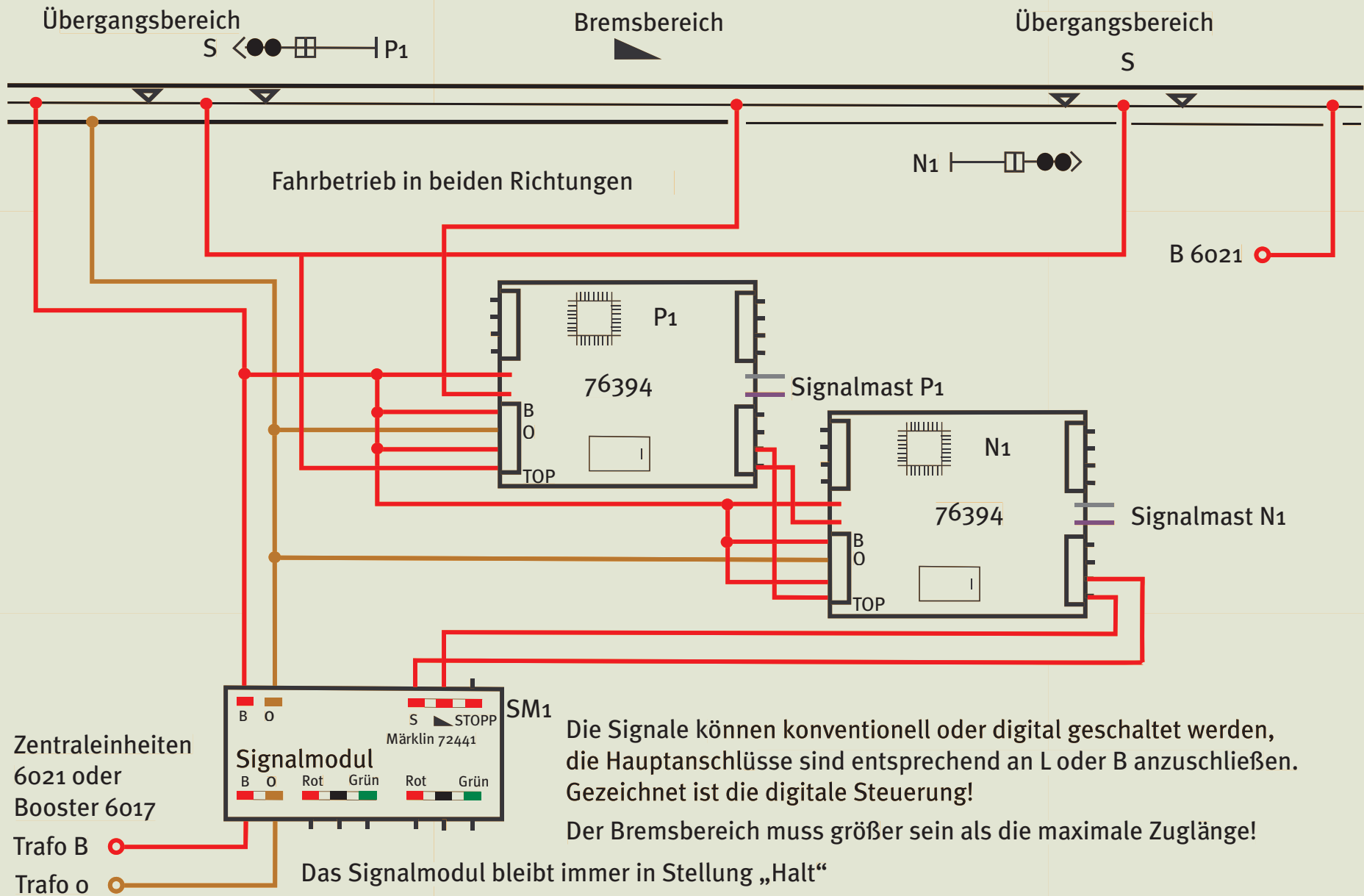
Steuerung des Fahrstroms in Abhängigkeit von der Weichenstellung: In diesem Fall ist es sinnvoll, die Ausfahrtsignale mit dem Einfahrtsignal des gleichen Bahnhofs zu verbinden.



Die Weichen 1 und 2 müssen die gleiche Adresse haben wie die Schalter 1 und 2 am k84.

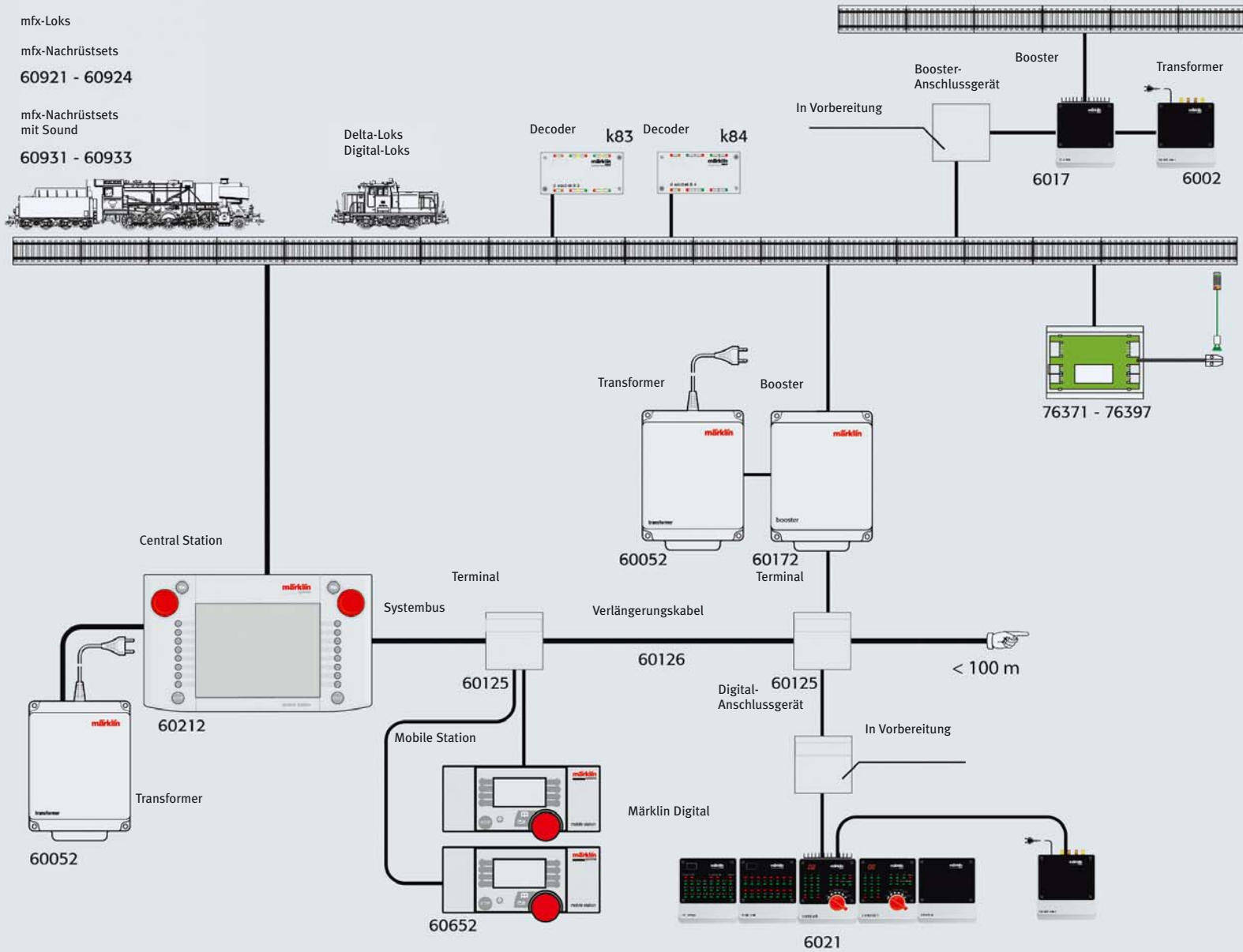
Signal- und Vorsignalanschlüsse sind nicht eingezeichnet.

Masse 0
6021 B

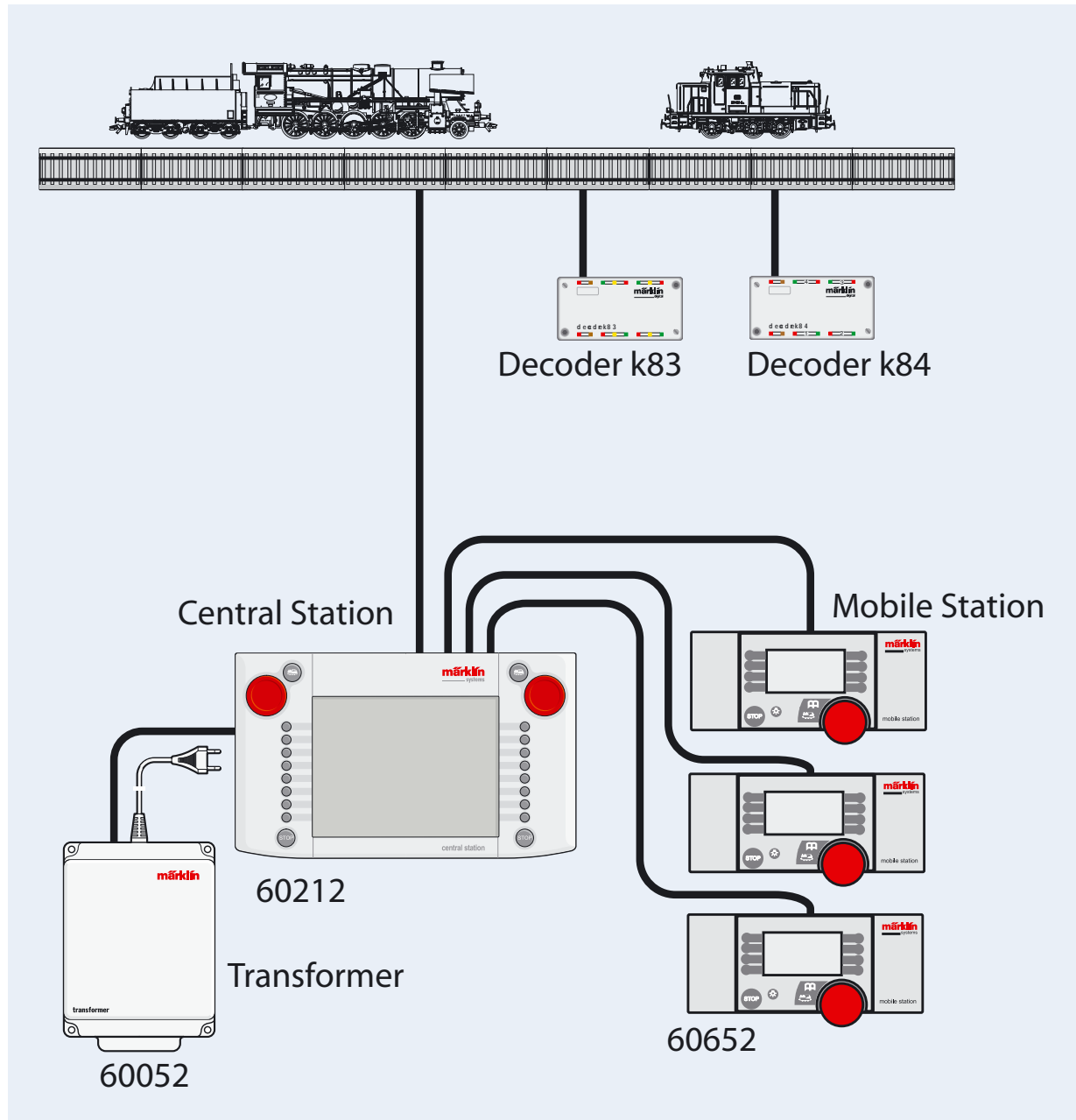


Grafik aus MÄRKLIN MAGAZIN 02/05. „Optimal eingebunden“

An die Central Station lassen sich sowohl Mobile Stations als auch die bisherigen Märklin-Digital-Steuereinheiten anschließen. Durch das neue Bussystem sind Großanlagen bis 100 Meter steuerbar.

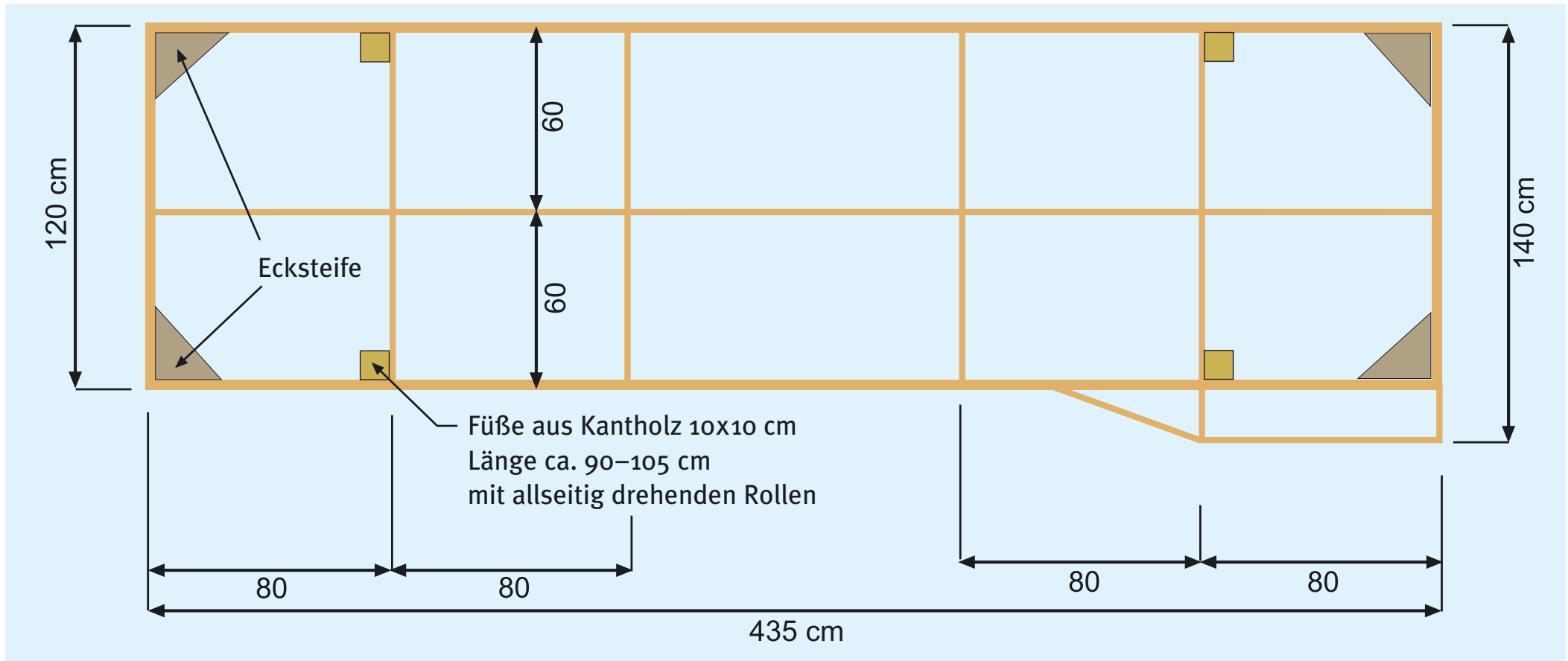


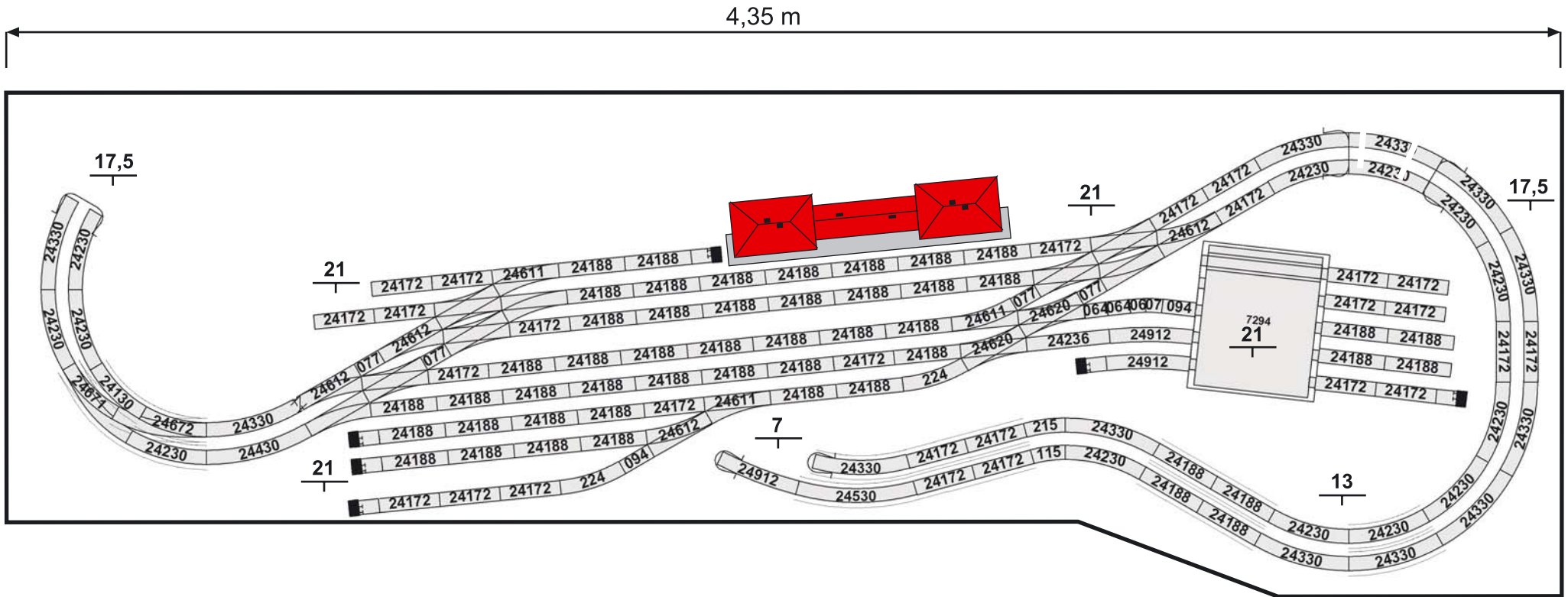
Grafik aus MÄRKLIN MAGAZIN 02/05. „Optimal eingebunden“
Sie möchten über die Central Station hinaus weitere Fahrpulte anschließen?
Bis zu drei Mobile Stations lassen sich direkt an jede Central Station anknüpfen.

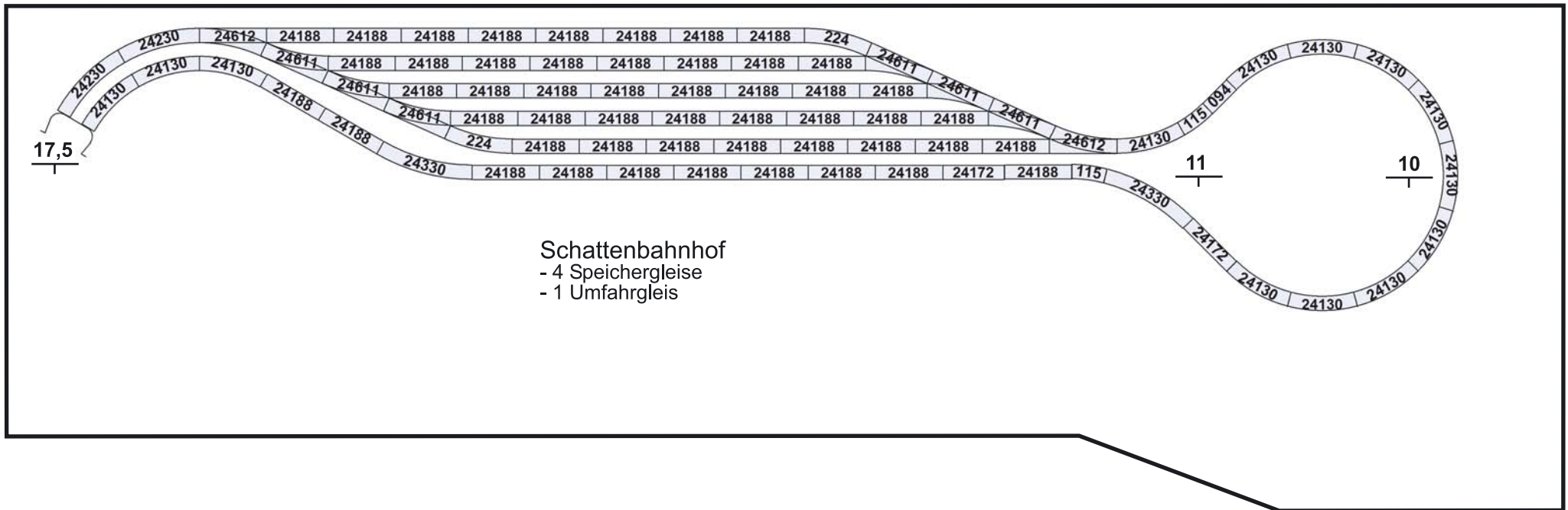


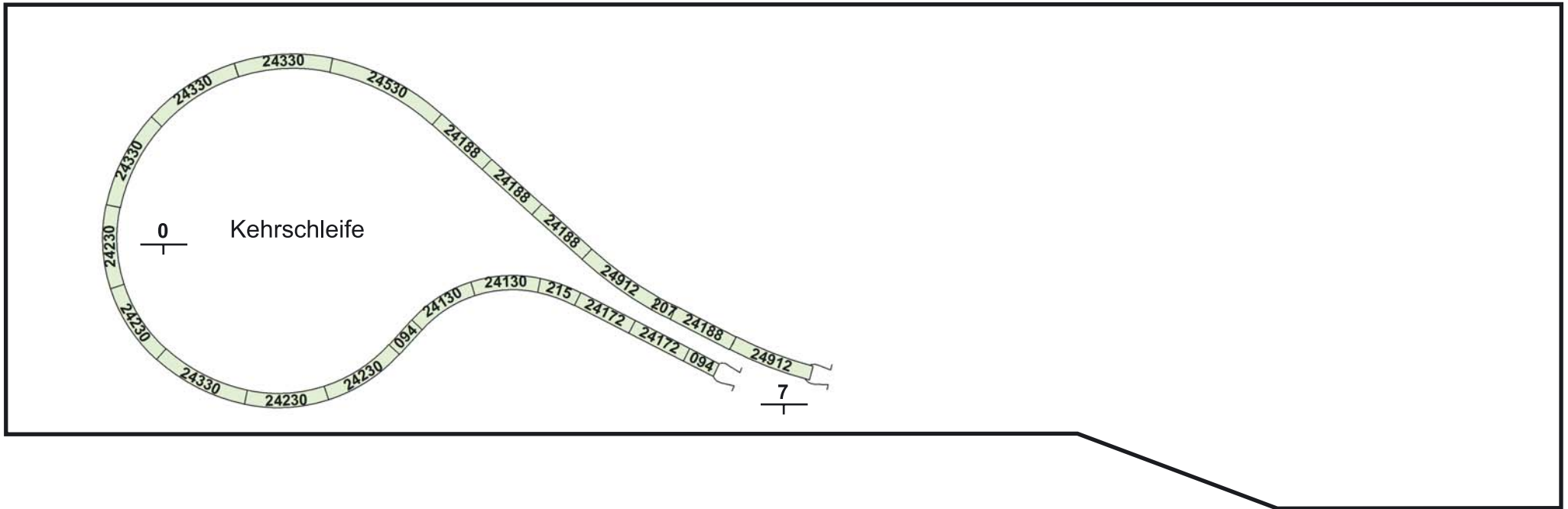
Grafik aus MÄRKLIN MAGAZIN 02/05. „Rechteck mit Bauch“

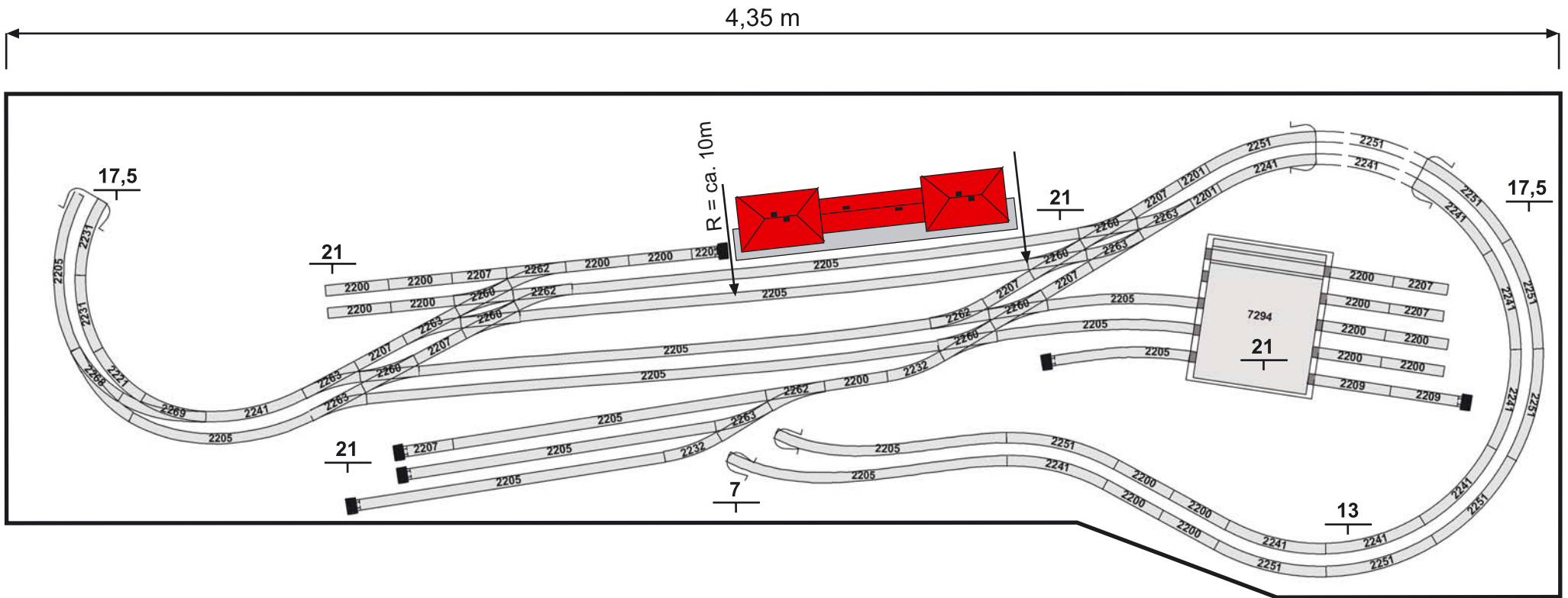
Der Unterbau ist eine stabile Lattenkonstruktion. Der Querschnitt der Latten beträgt 20x2 Zentimeter. Die Füße bestehen aus einem Kantholz von 10x10 Zentimeter. Rollen sorgen für Beweglichkeit.

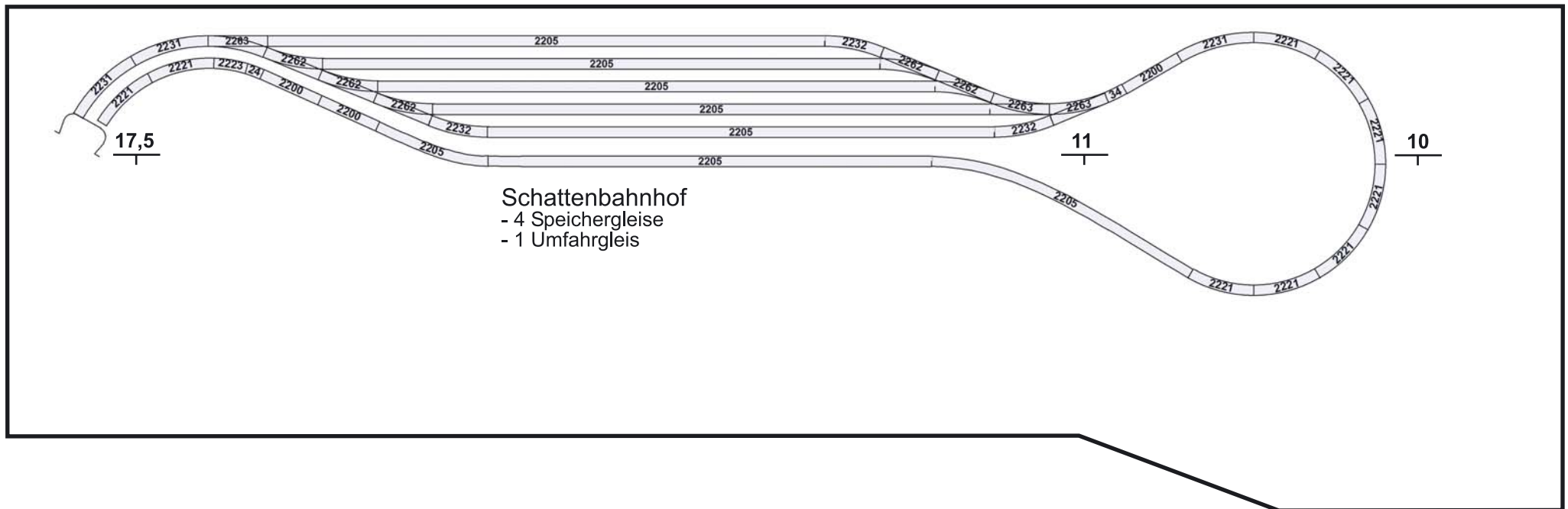


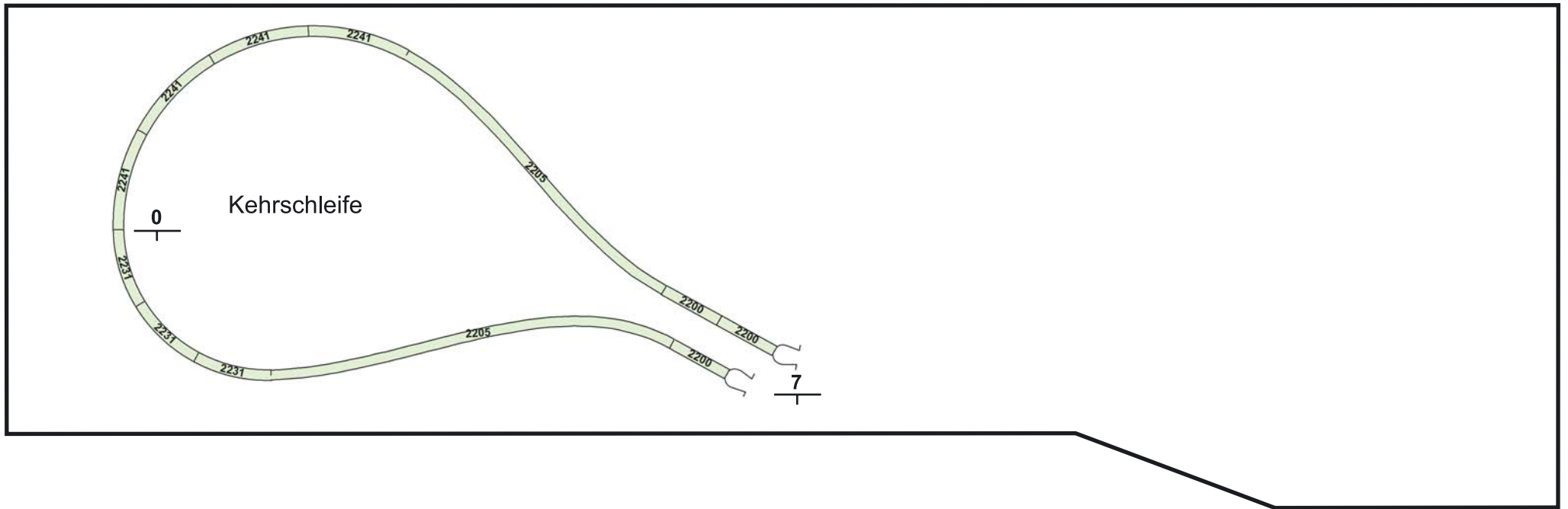






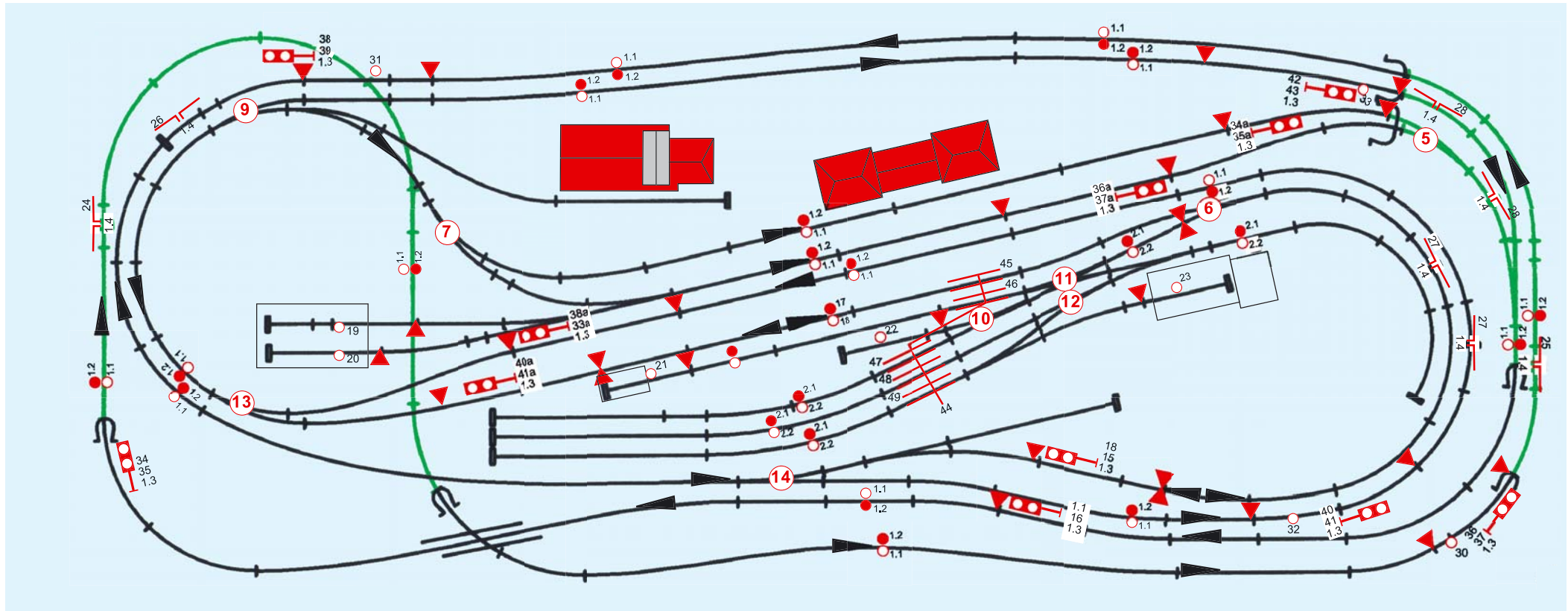


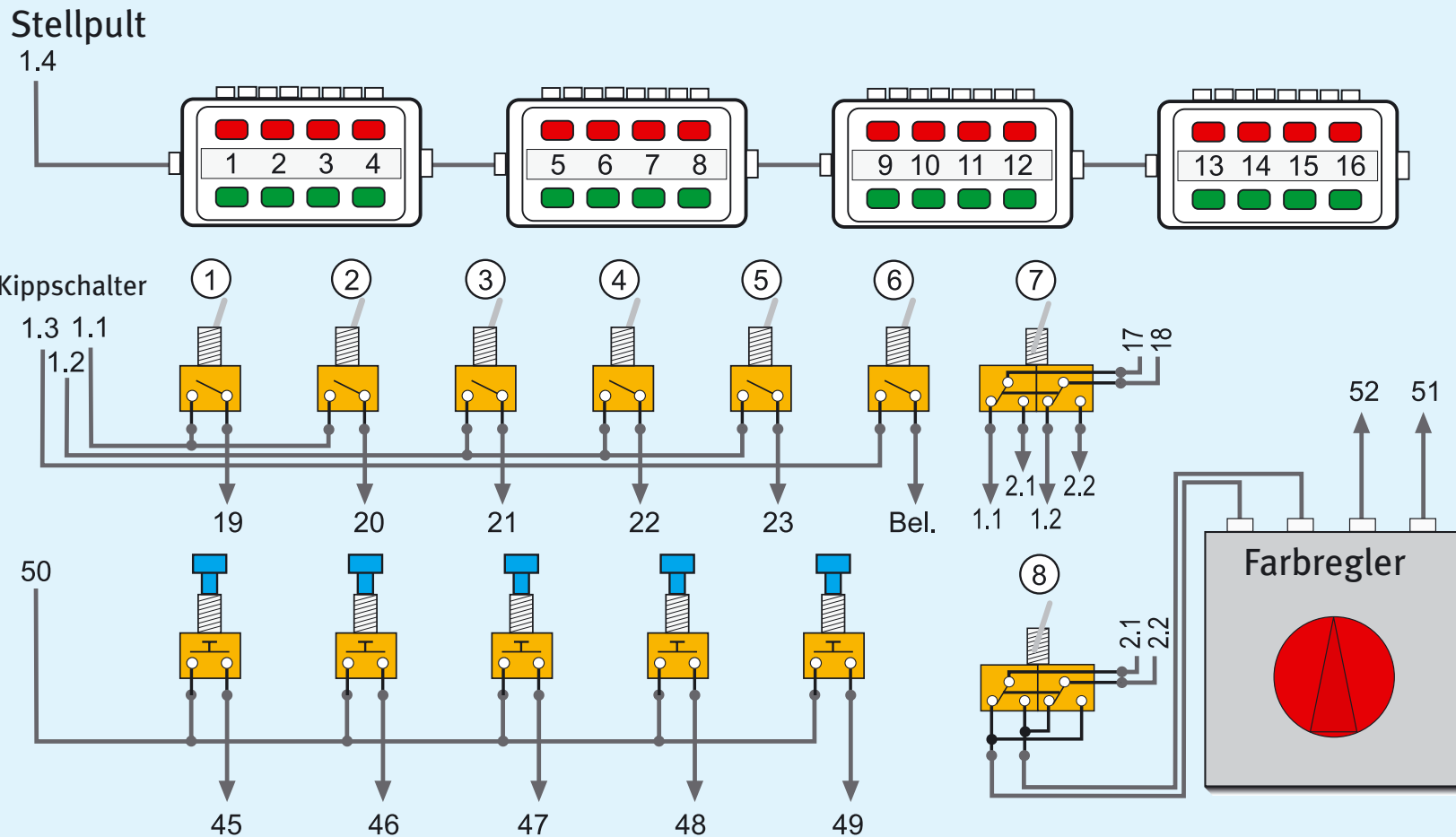




Grafik aus MÄRKLIN MAGAZIN 02/05. „Steuerzentrale und Vorverkabelung“

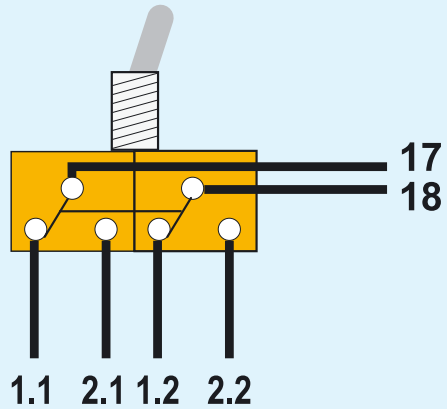
Der entscheidende Plan für die Verkabelung: Der Elektroanschlussplan (oben) zeigt auf einen Blick, wie die Anschlüsse und Verkabelungen für einen einwandfreien Fahrbetrieb aussehen müssen, damit spätere Störungen im realen Fahrbetrieb auf Ihrer Modellbahn ausgeschlossen sind.





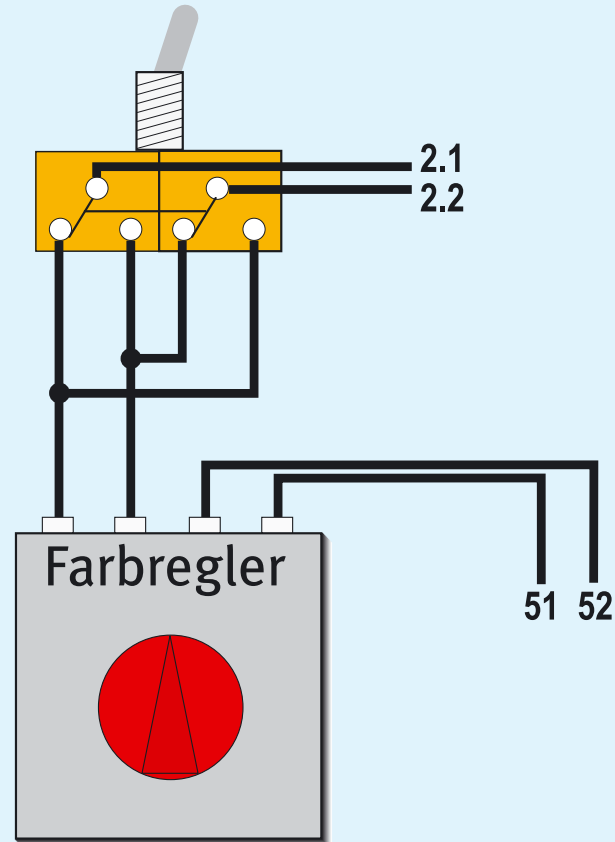
Kontaktbelegung Kippschalter Nr.7

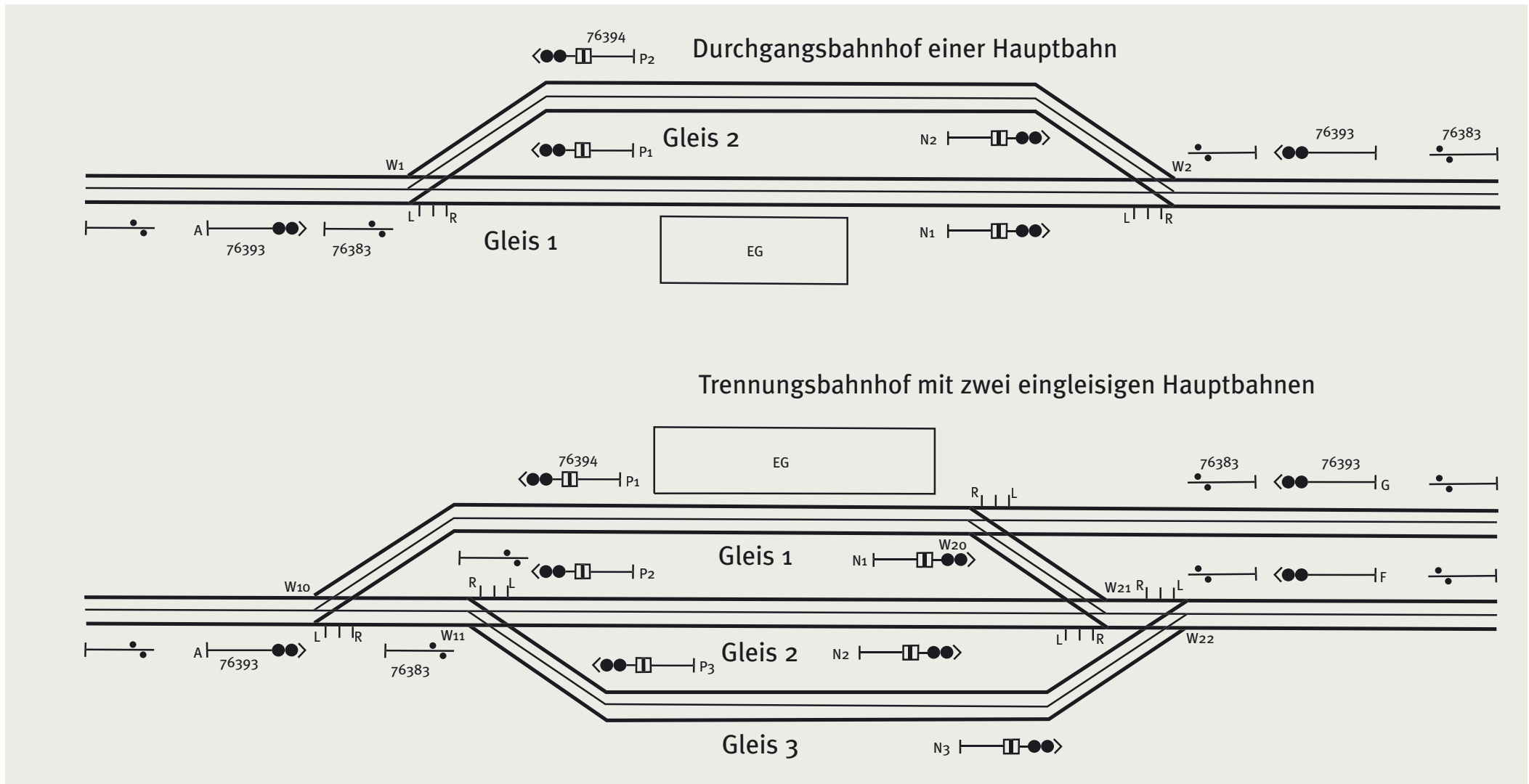
Stromeinspeisung für
Gleis 4-Bahnhof

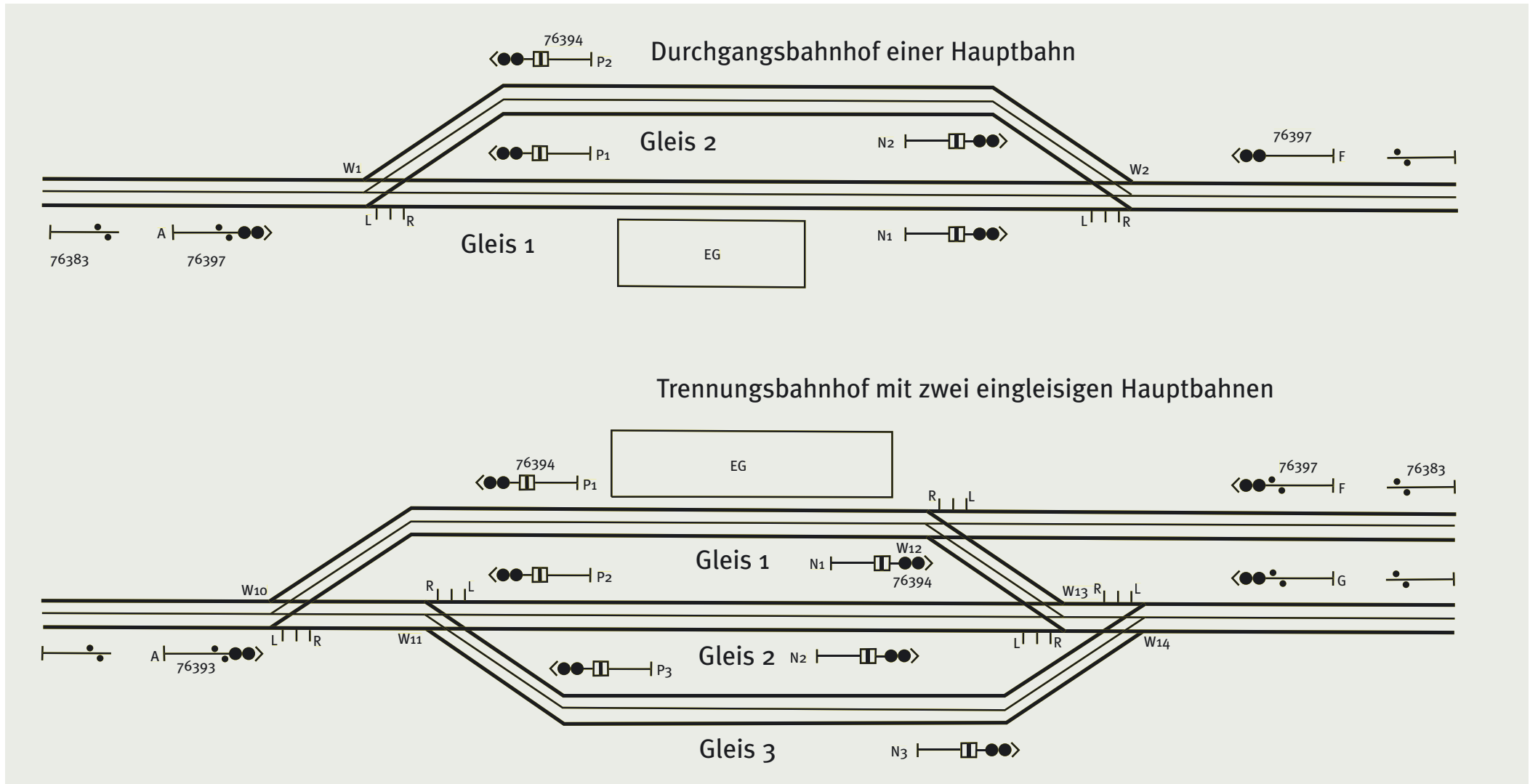


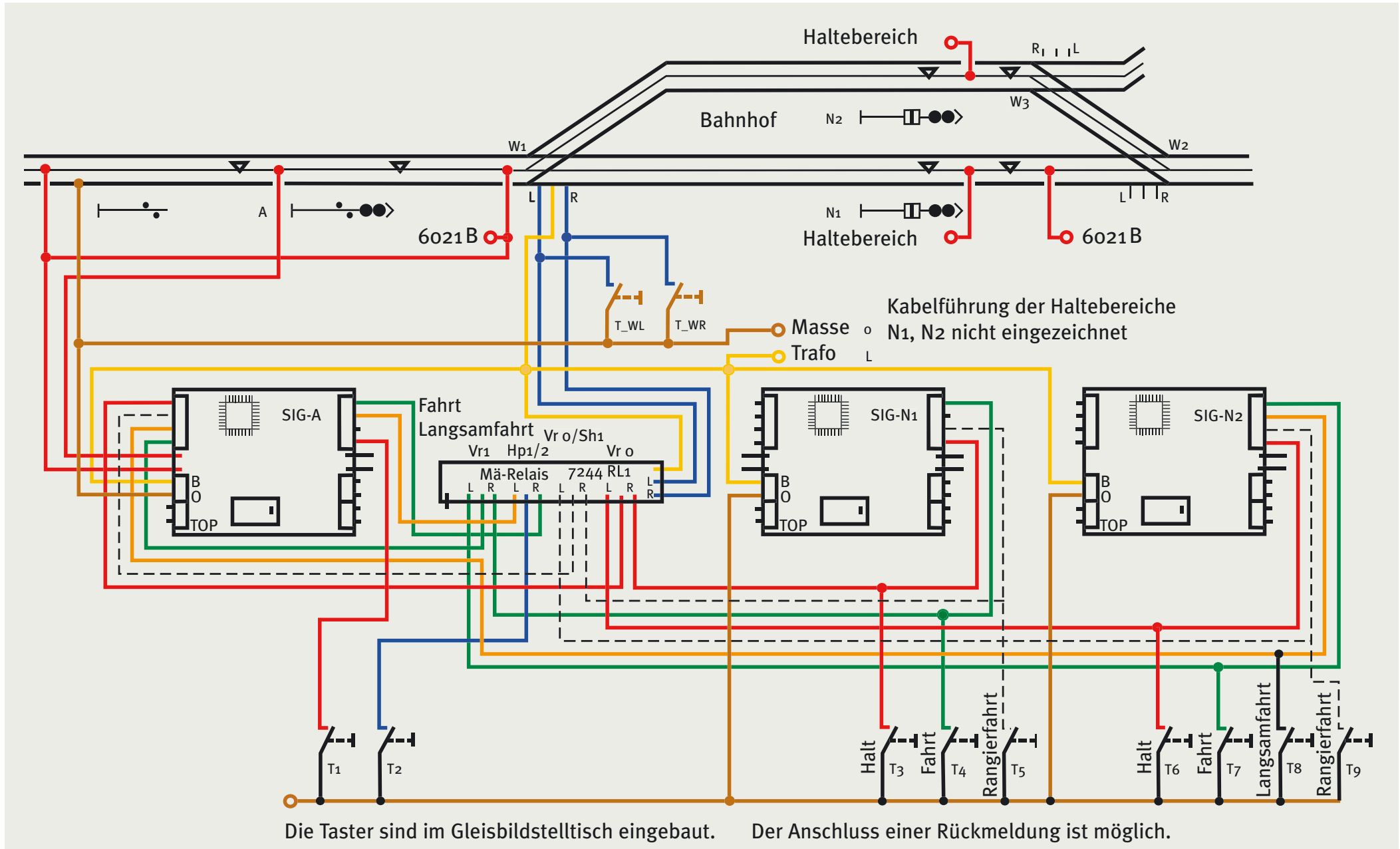
Anschluss des Fahrreglers Kippschalter Nr.8

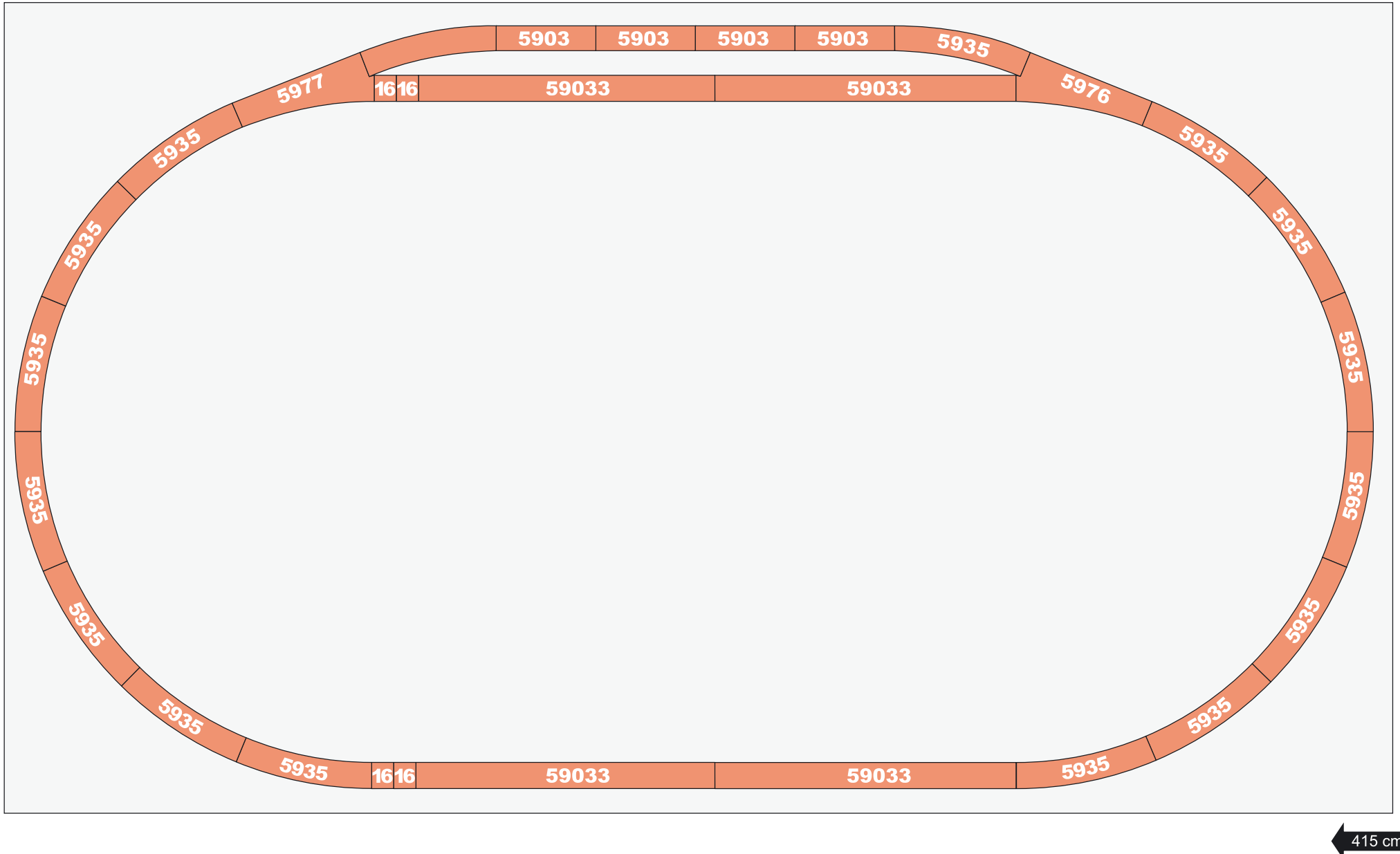
Fahrtrichtungswechsel

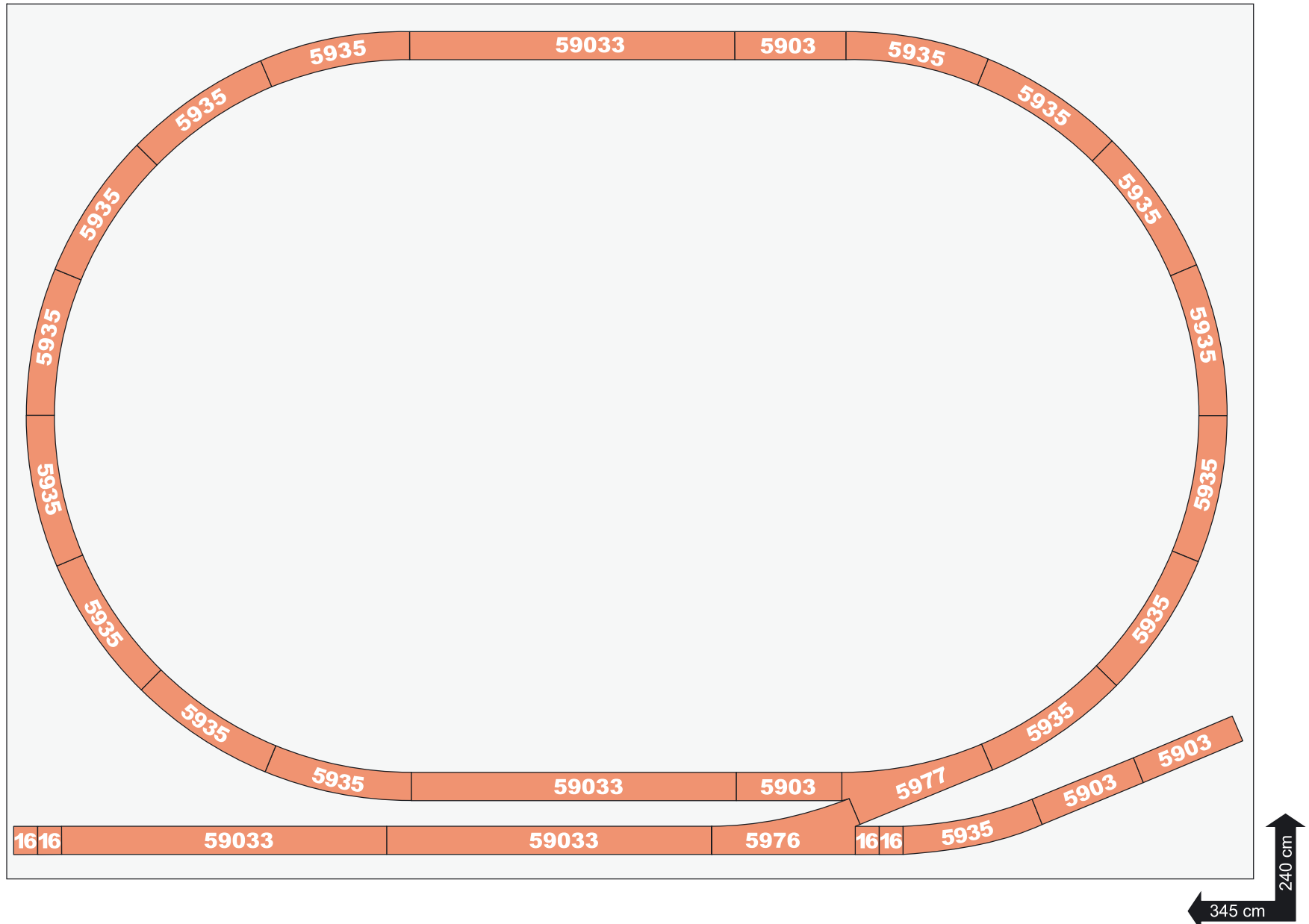


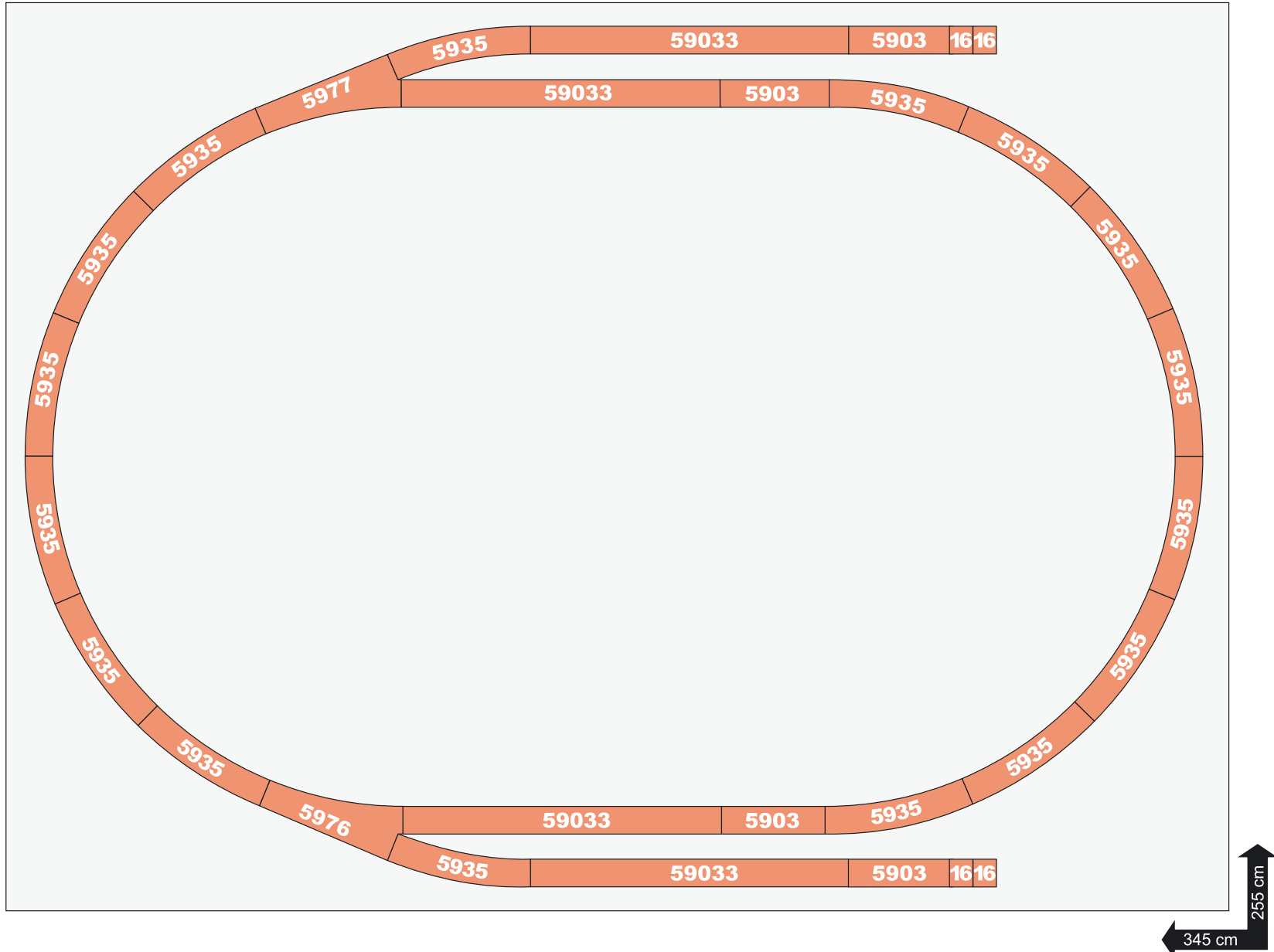


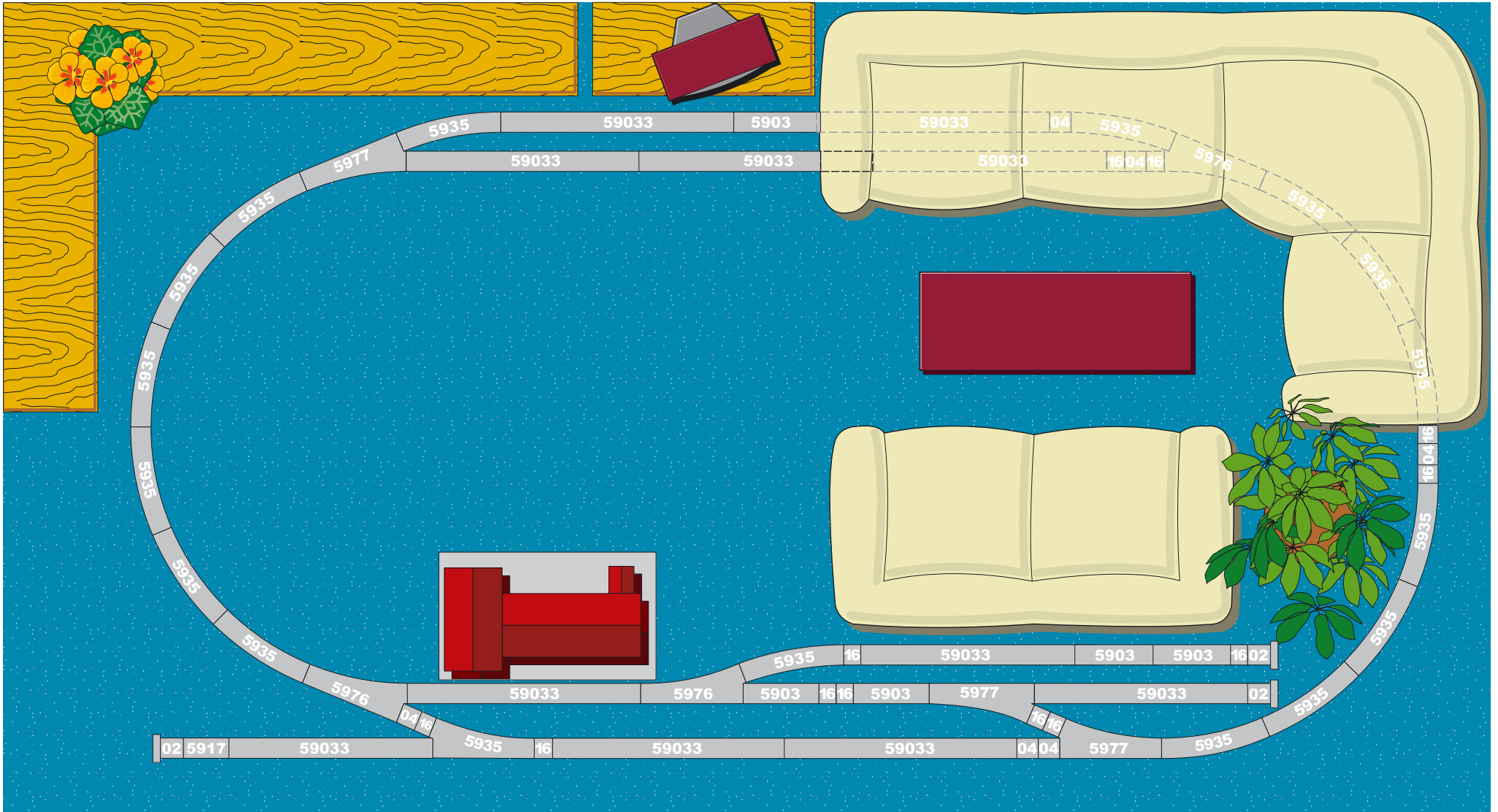






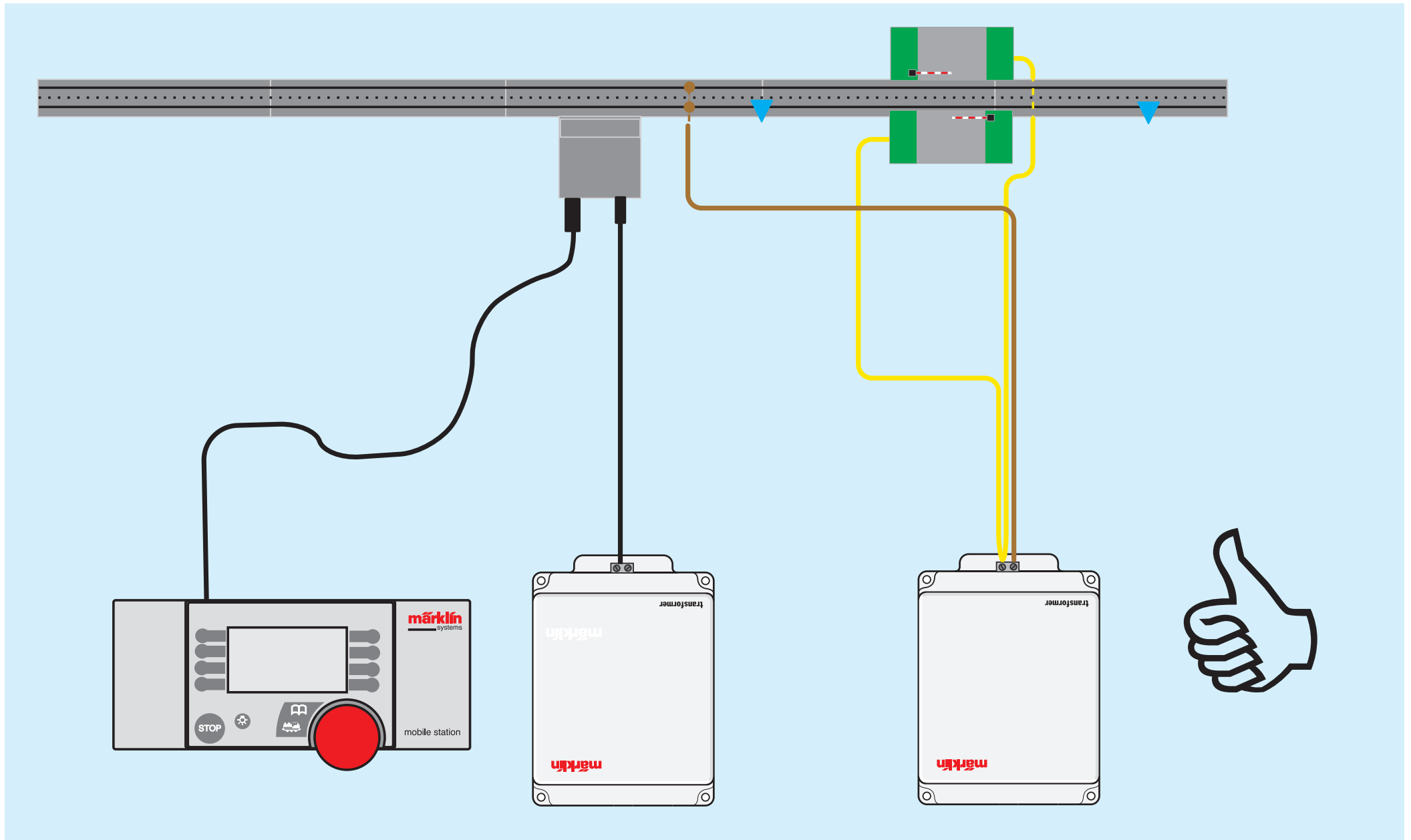


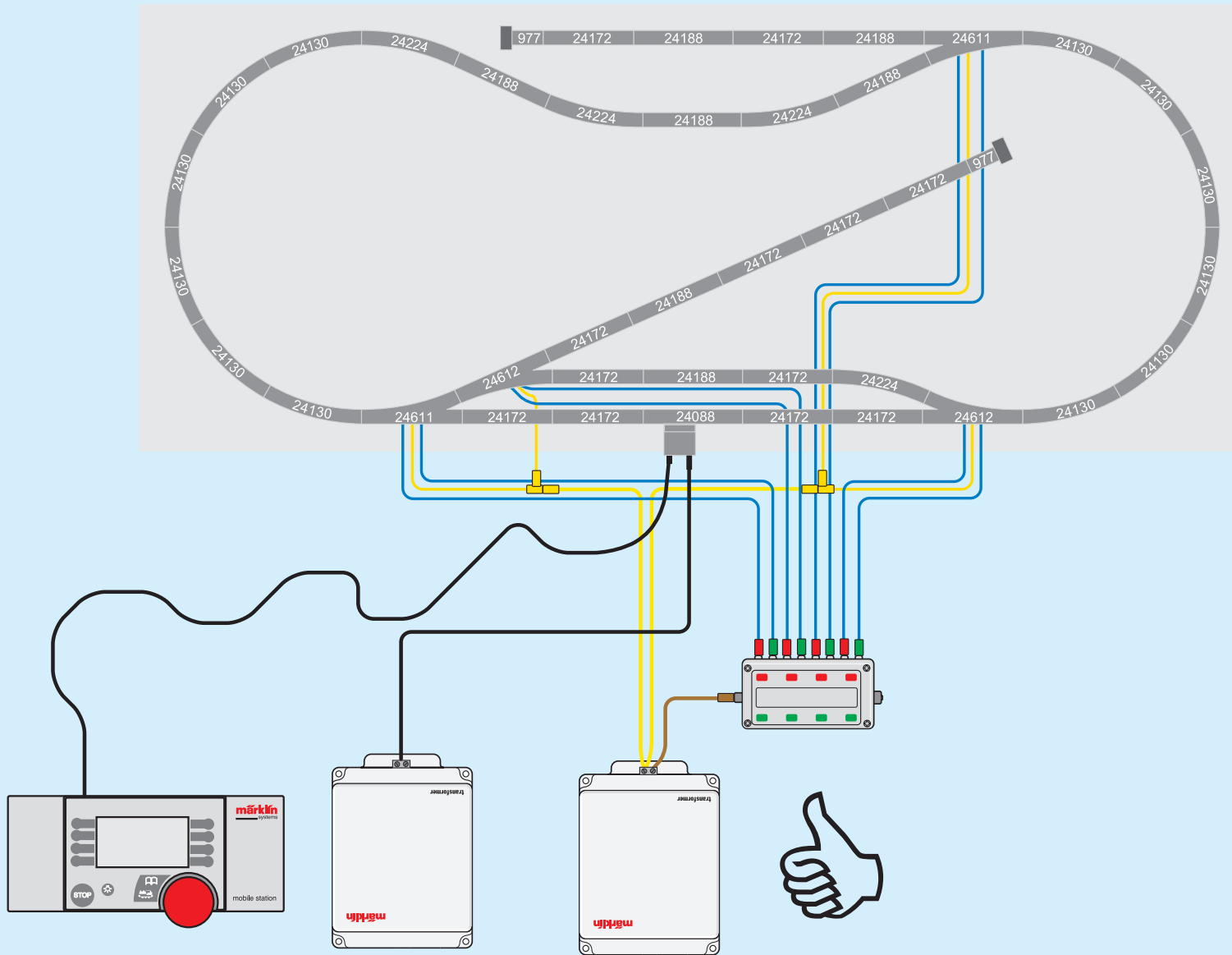




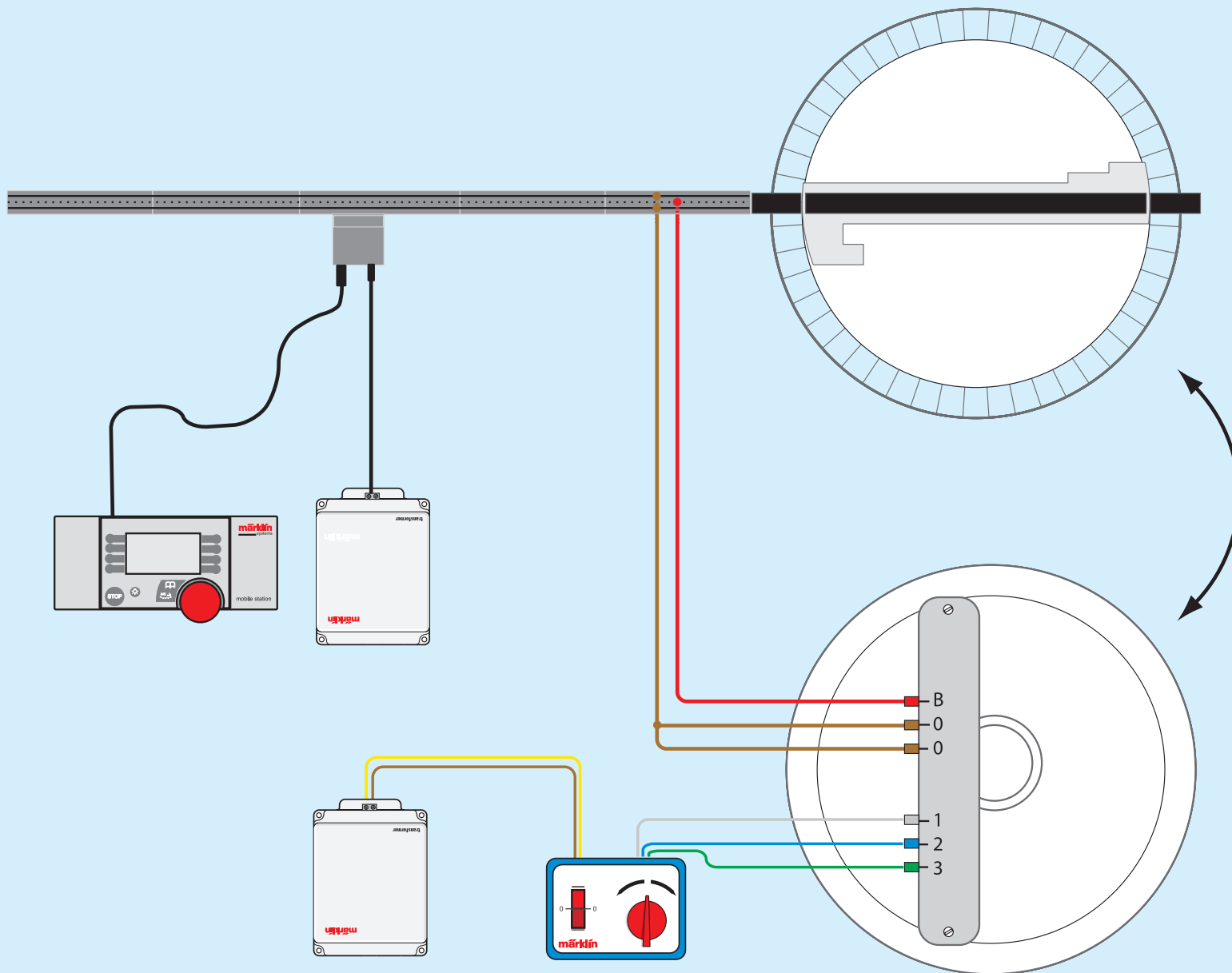


So sind der Fahr- und Schaltbetrieb korrekt geschaltet: ein eigener Trafo für die Steuerung des Fahrbetriebs und ein zweiter für den Schaltbetrieb wie in diesem Fall für den Bahnübergang.

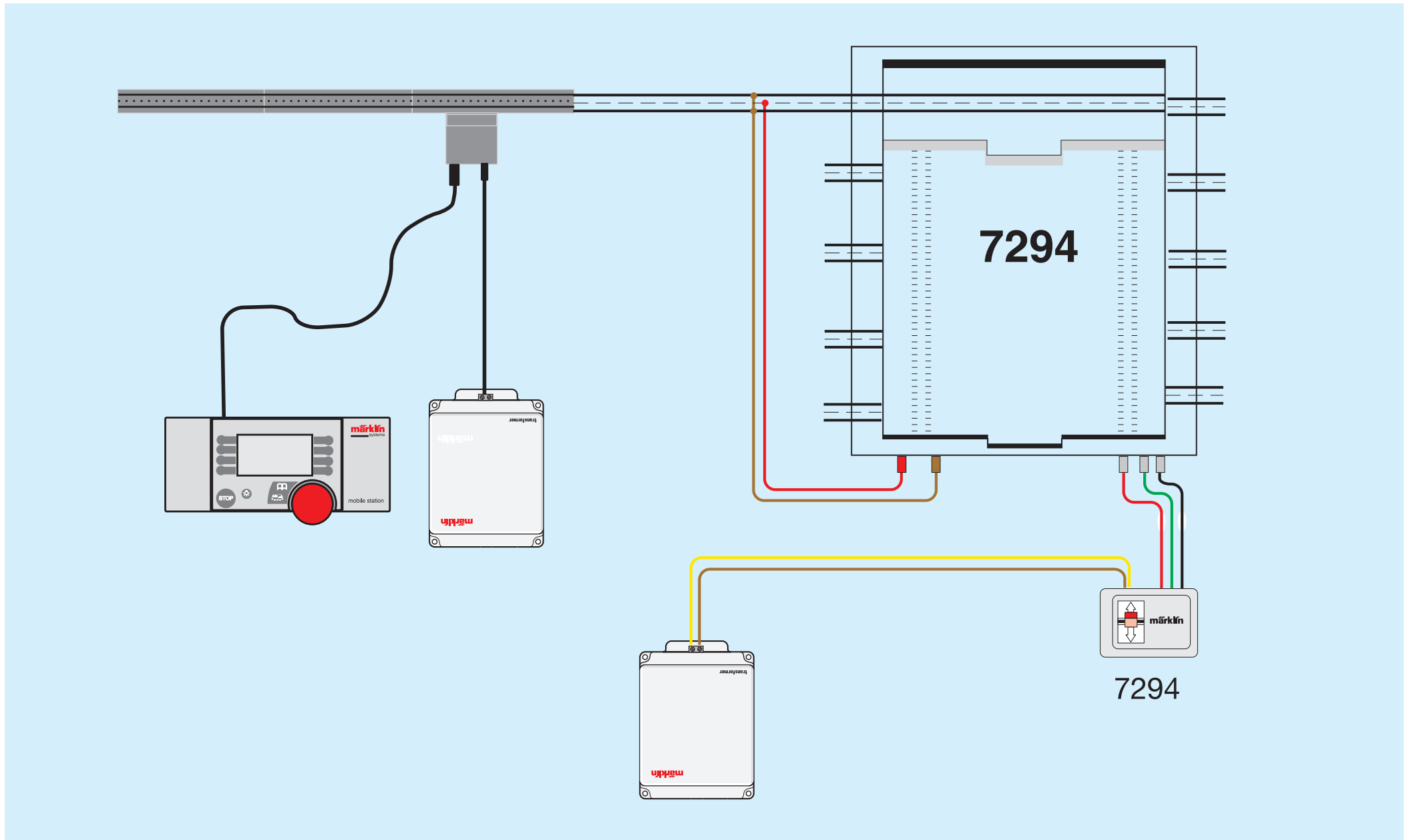




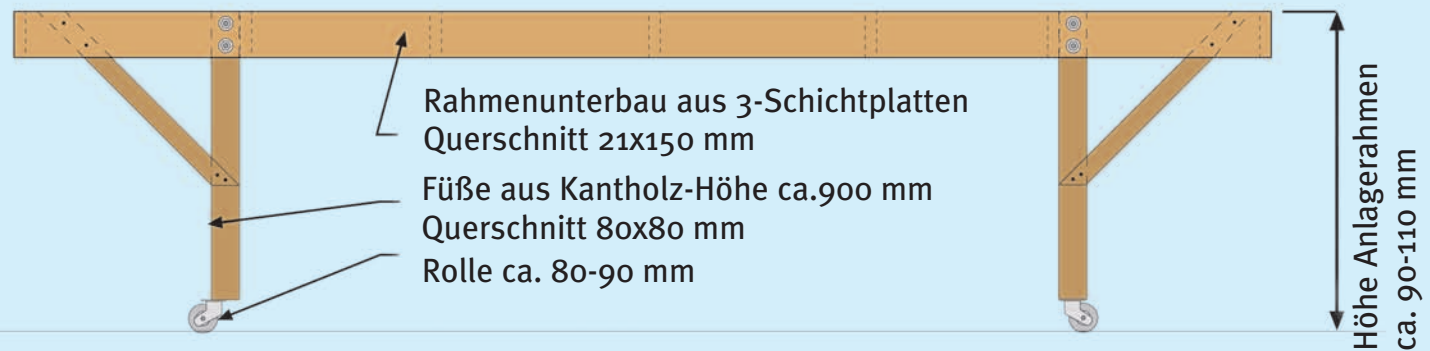
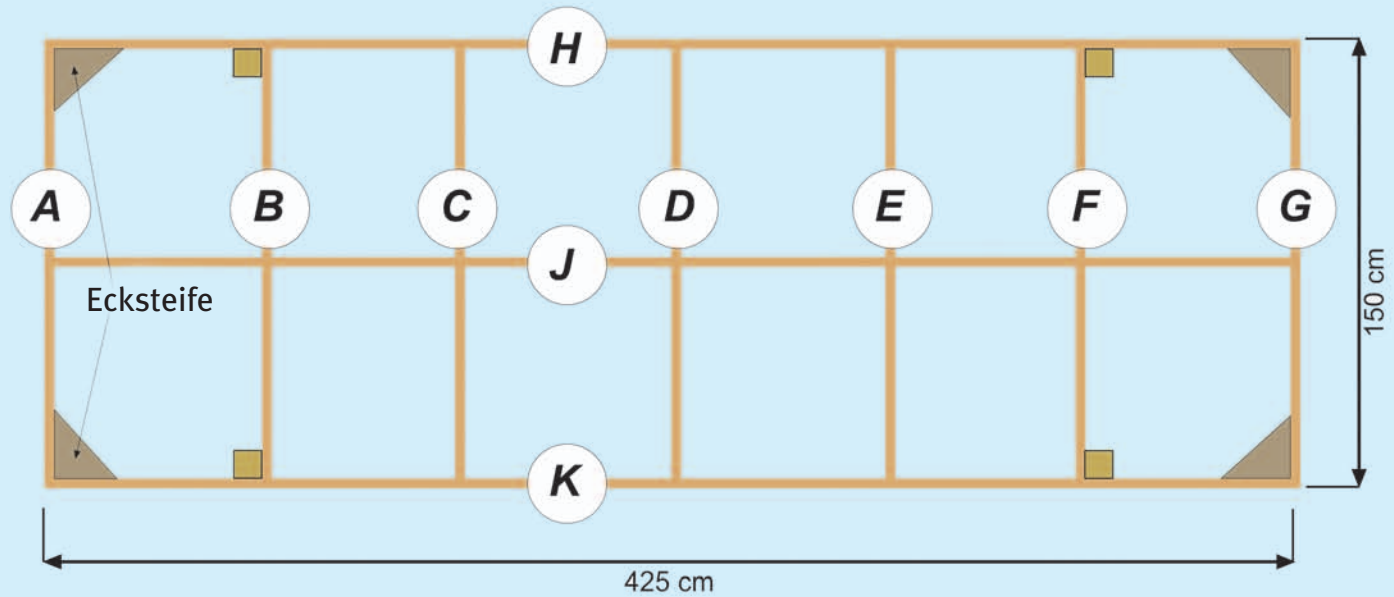
Eigenständige Anschlussbuchsen für den Fahrbetrieb und den Drehscheibenmotor gewährleisten eine einwandfreie Leistungsversorgung. Fahr- und Schaltbetrieb werden auch hier konsequent getrennt. Auf gar keinen Fall dürfen Magnetartikel an den Transformator der Mobile Station angeschlossen werden.



Die Leistungsversorgung der Schiebebühne erfolgt über einen eigenen Transformator. Die Fahrversorgung kann vom Gleis abgenommen werden. An den Versorgungstrafo der Schiebebühne können auch weitere Magnetartikel angeschlossen werden.

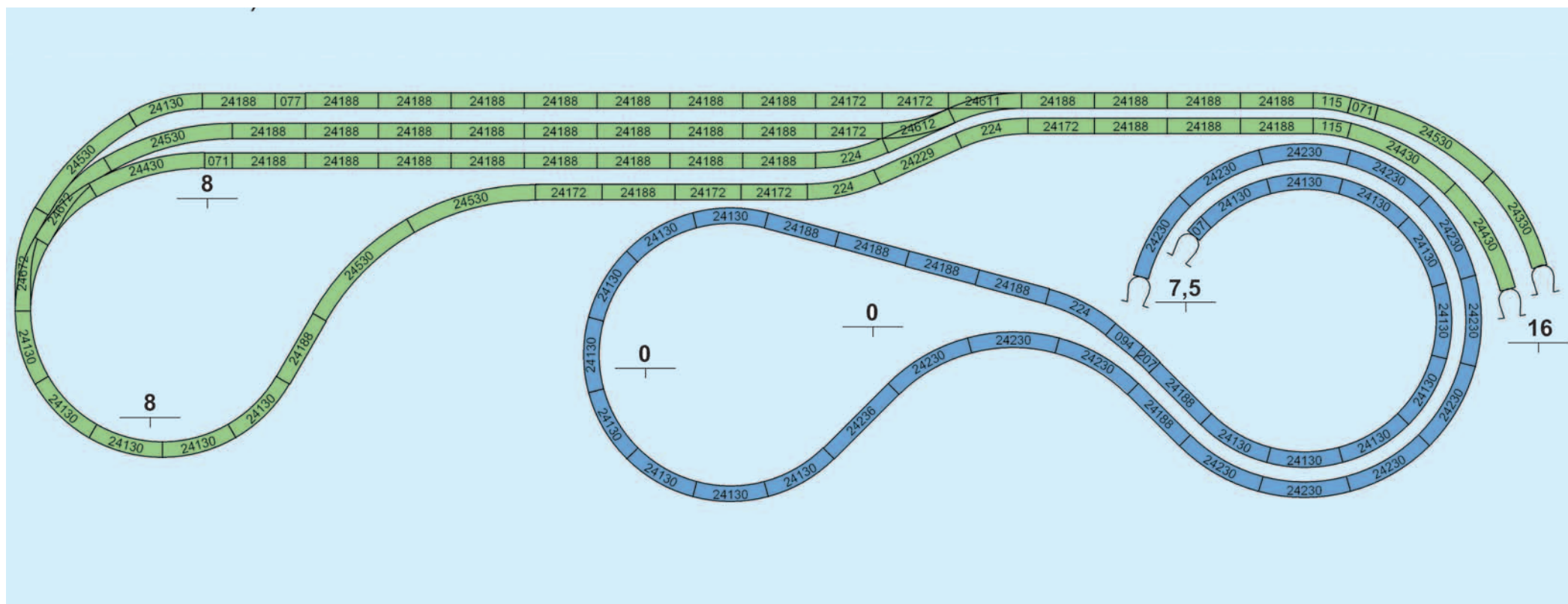


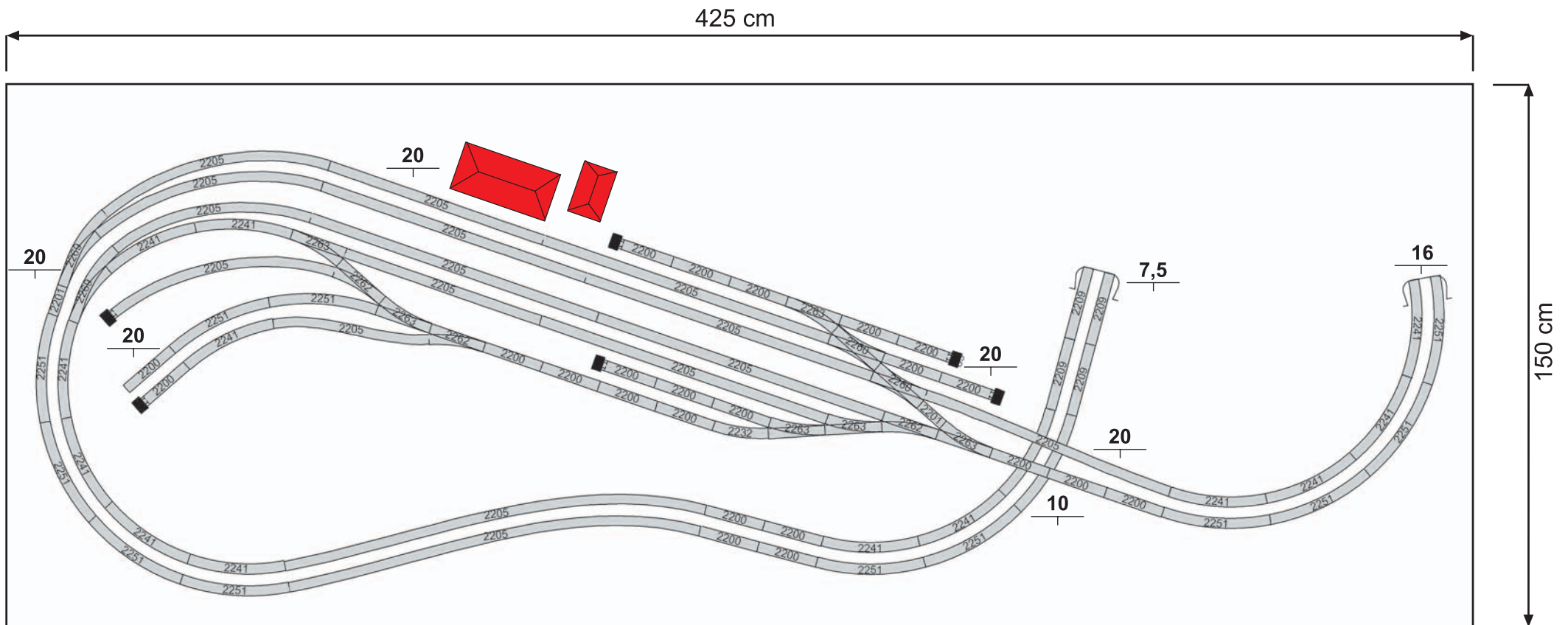
Spanten



Grafik aus MÄRKLIN MAGAZIN 03/05. „Großzügige Acht“

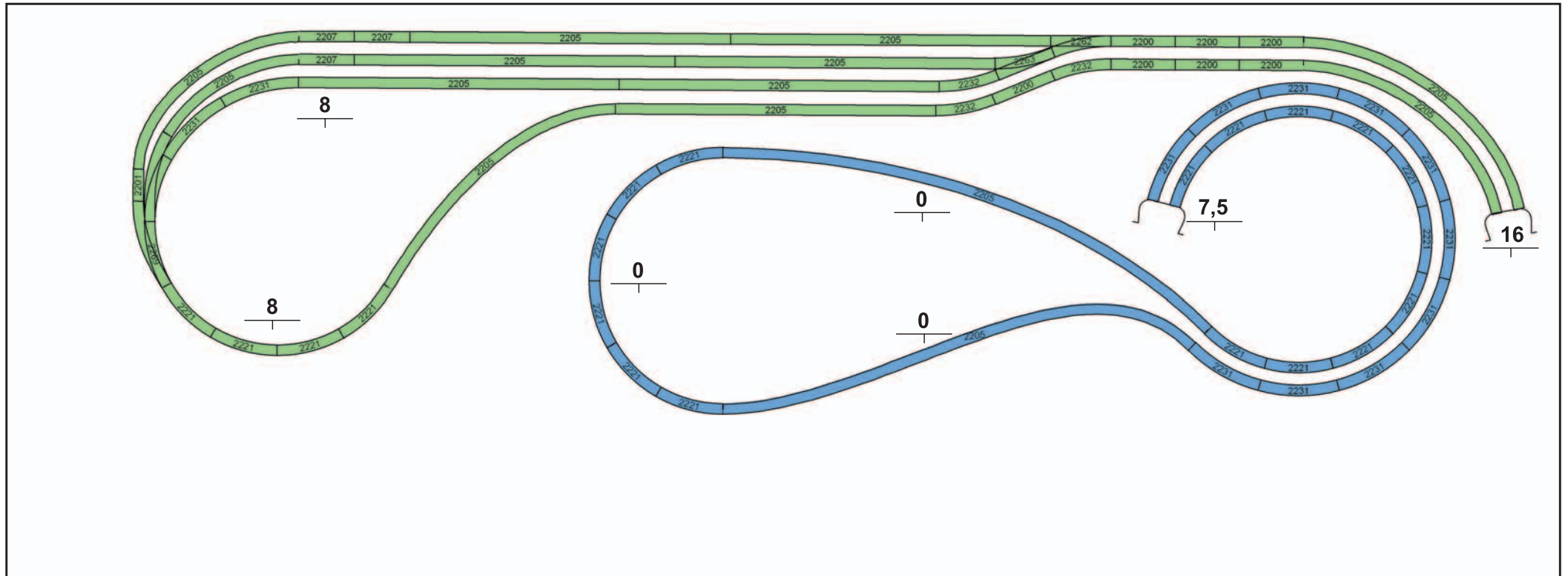
Die Gleispläne für das C-Gleis der H0-Anlage für die verschiedenen Ebenen. Der Durchgangsbahnhof beinhaltet drei Gleise, die jeweils in beiden Richtungen befahren werden können. Jeweils nach der Tunnelfahrt gliedert sich ein Schattenbahnhof einmal mit zwei und einmal mit drei Speichergleisen an.



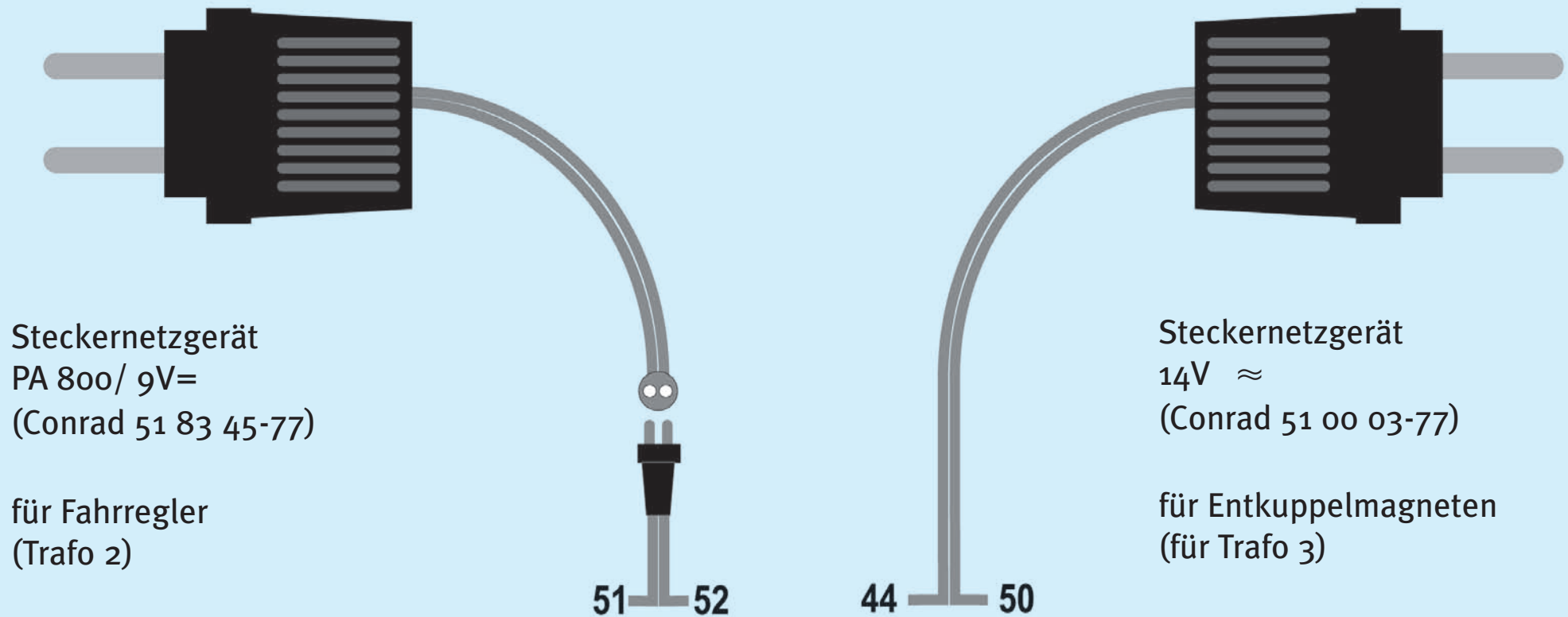


K - Gleissystem

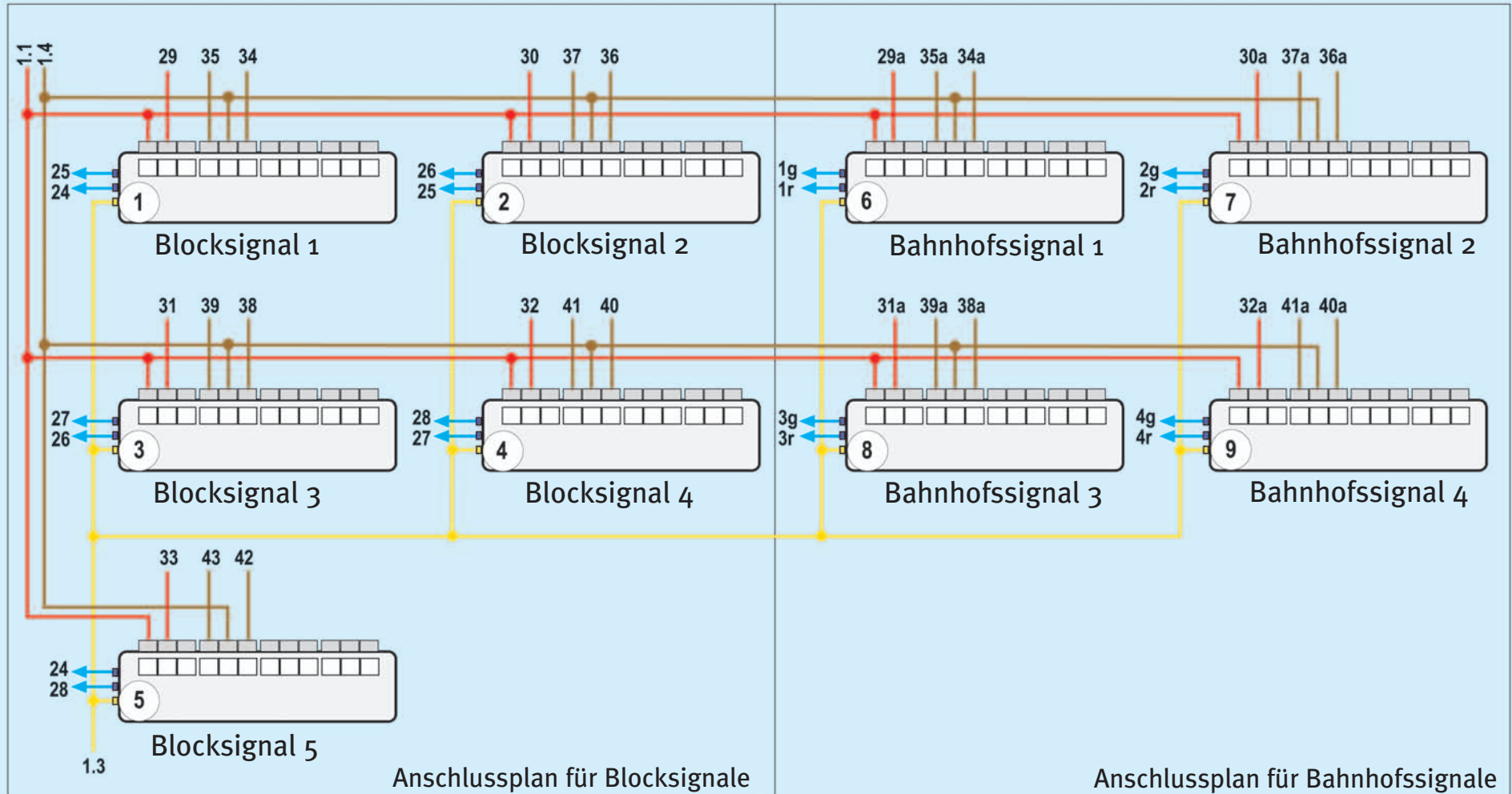
(verdeckte Gleistrassen)



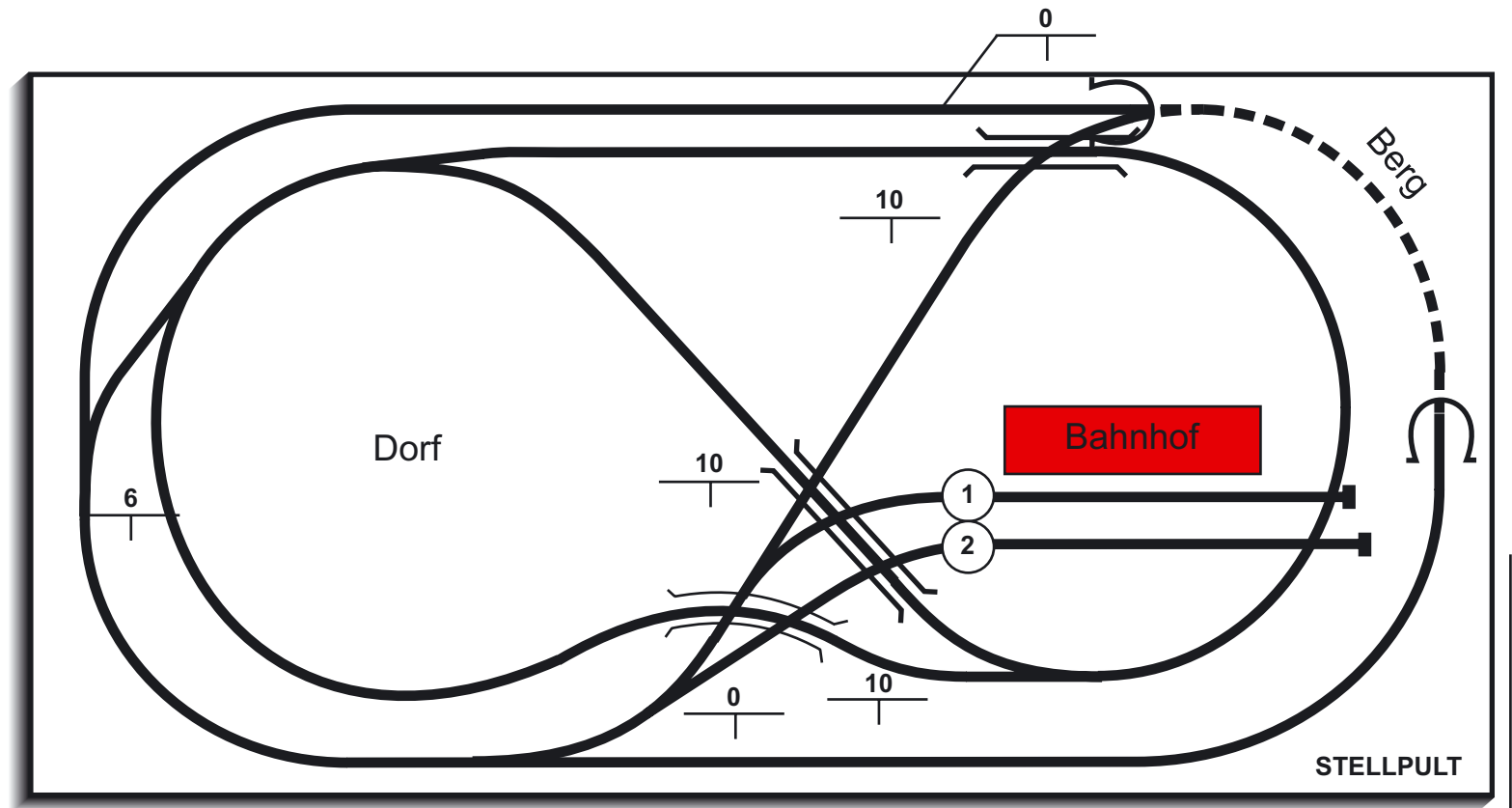
Anschlussplan für die Zusatz-Stromversorgung 2 und 3 (Entkuppler und Regler)



Signalplatte

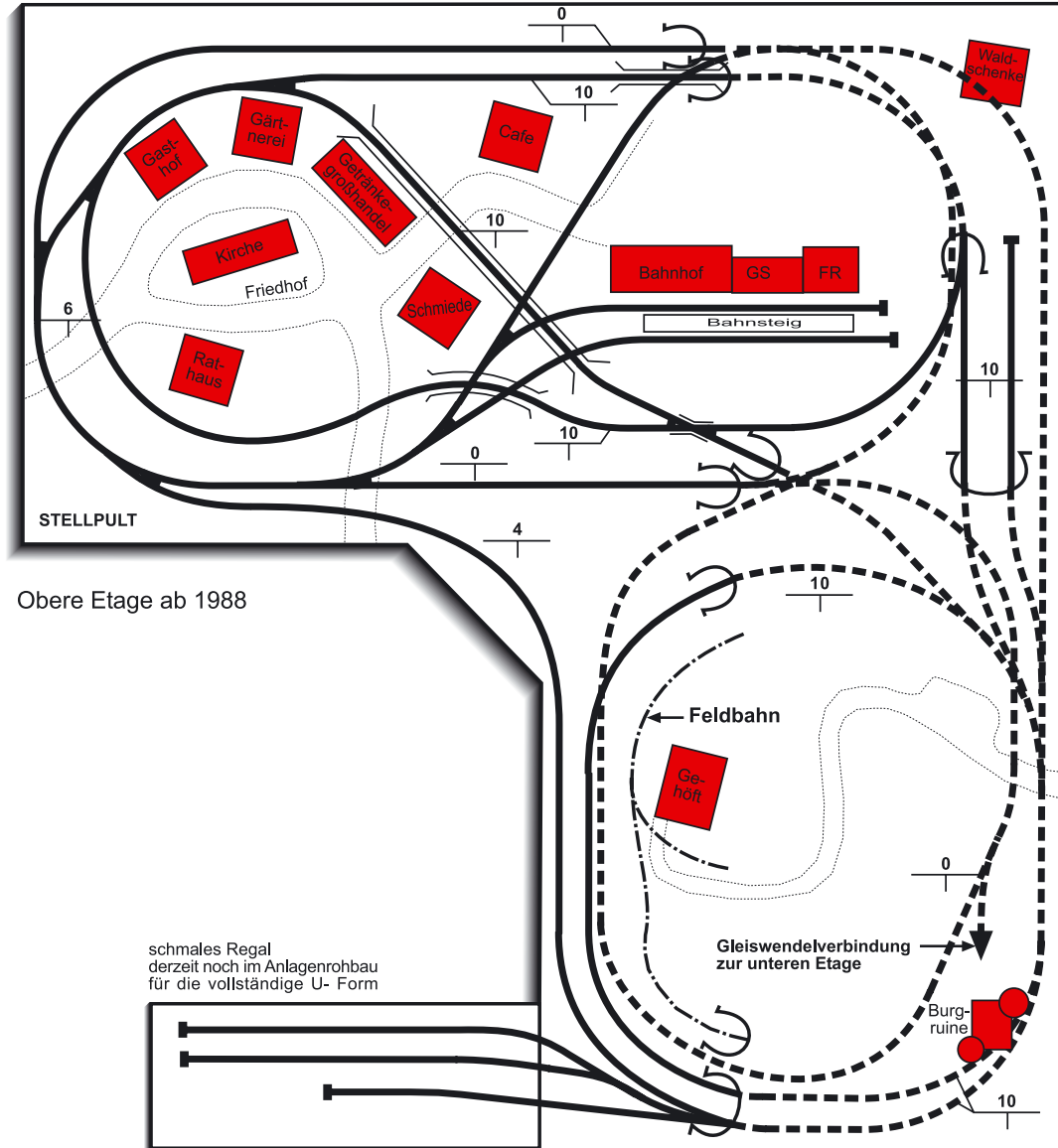


Grafik aus Märklin Magazin 04/05. „Märklin-Freunde berichten“
Die Ursprungsanlage mit ihrer Grundfläche von 2 x 1 Meter. Das Gleis 1 wurde erst später verlegt.



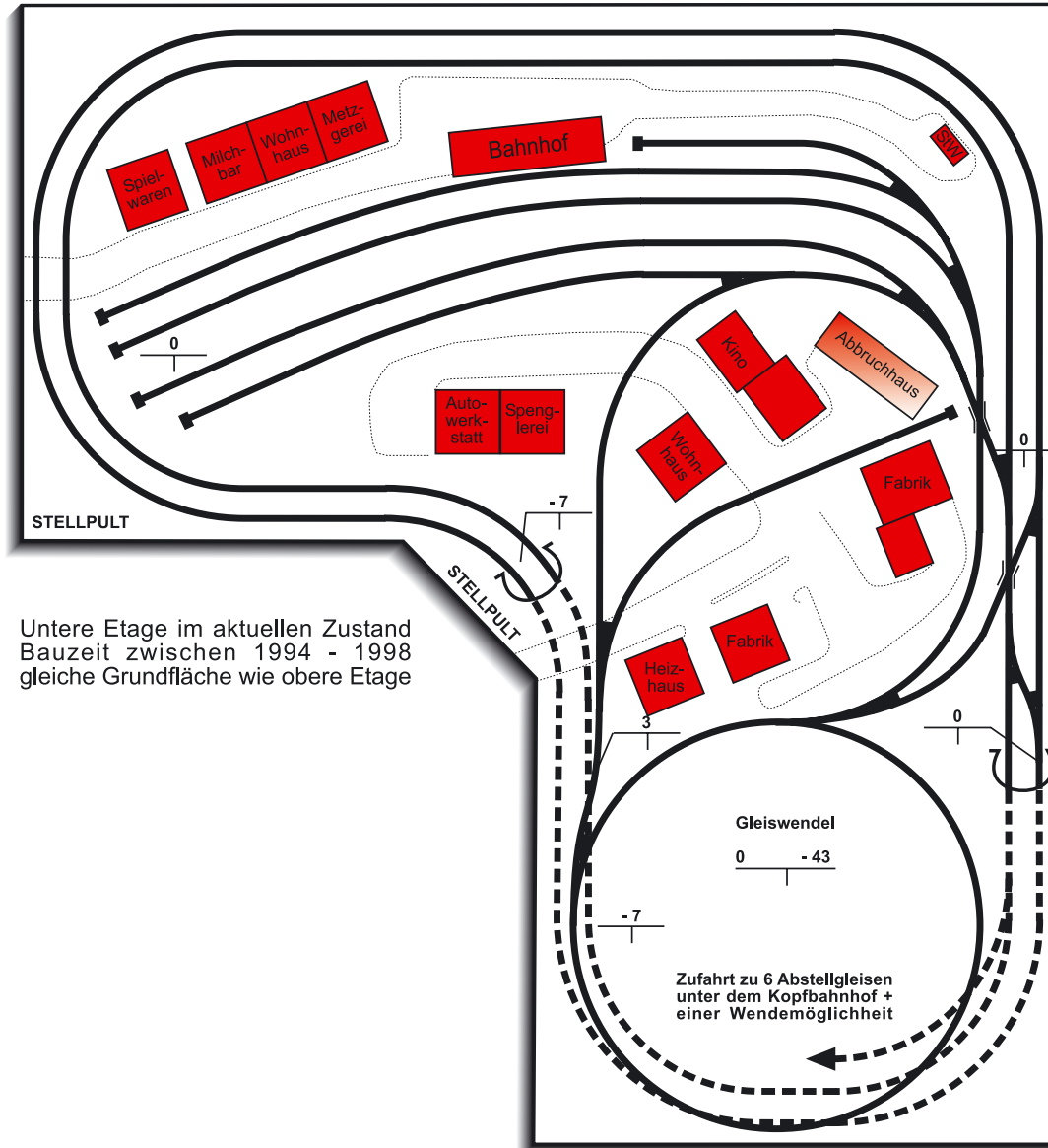
Grafik aus Märklin Magazin 04/05. „Märklin-Freunde berichten“

Die obere Ebene im heutigen Zustand. An die Ursprungsanlage wurde ein Anbau von 1,25 x 1,10 Meter angesetzt und so die Grundfläche vergrößert. Eine Gleiswendel führt zur unteren Etage.

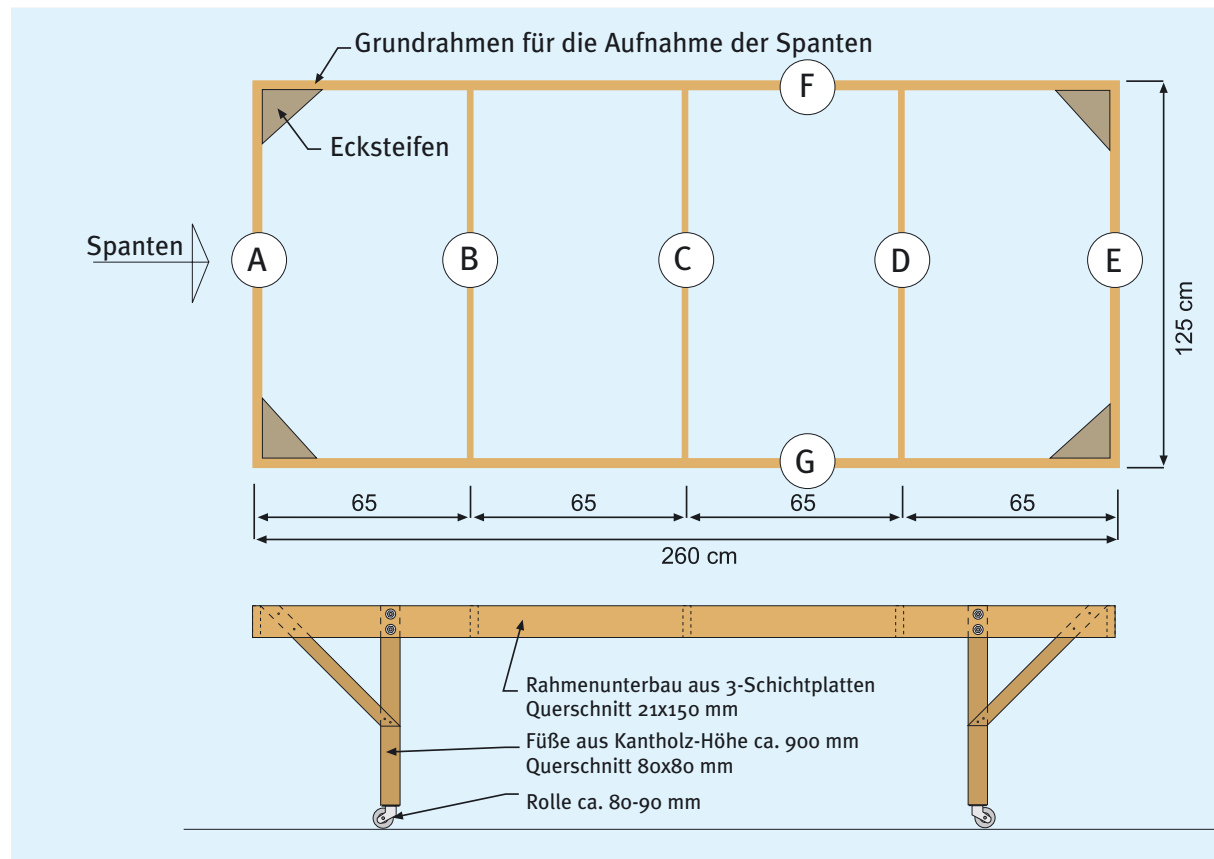


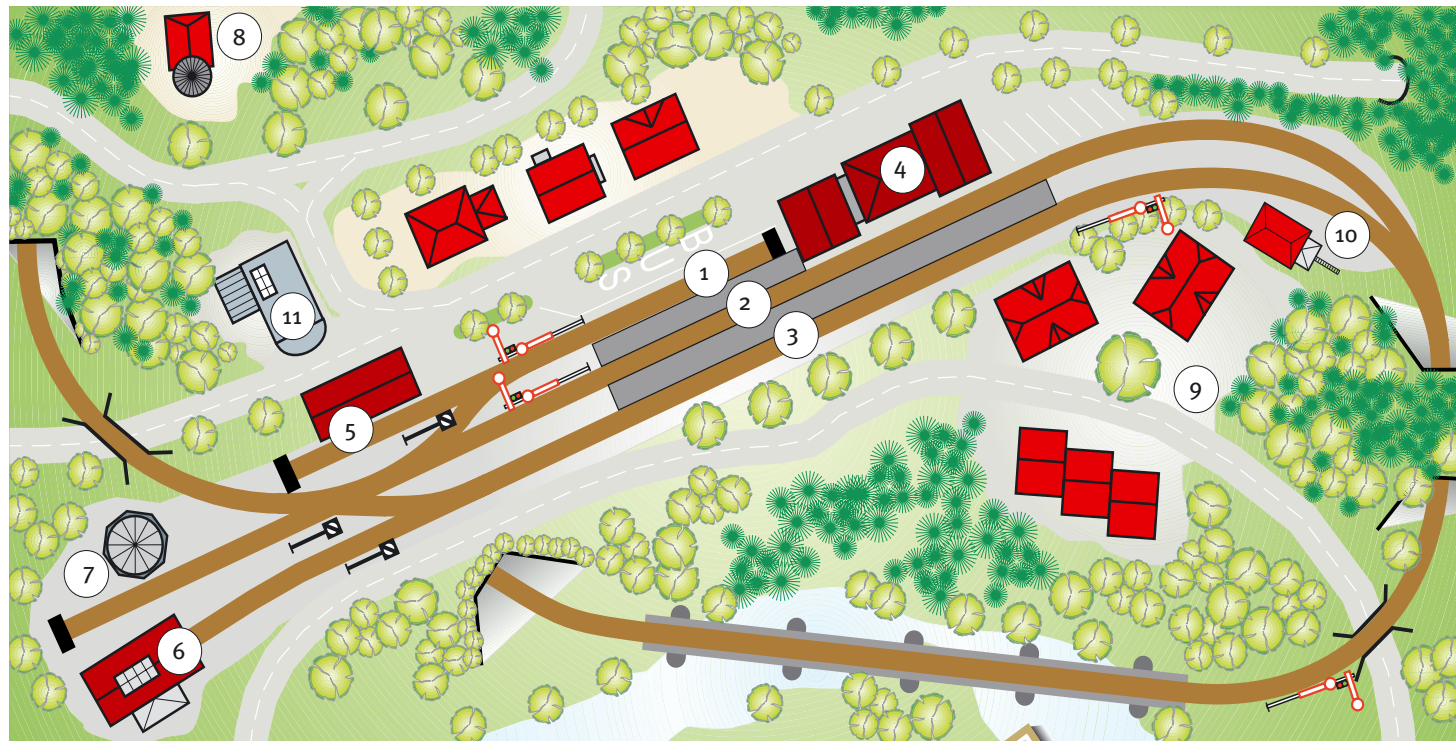
Grafik aus Märklin Magazin 04/05. „Märklin-Freunde berichten“

Die 1998 fertig gestellte untere Etage besitzt die gleichen Abmessungen wie die obere Ebene und bietet Platz für den großen Kopfbahnhof. Darunter befinden sich weitere sechs Abstellgleise und eine Wendemöglichkeit.



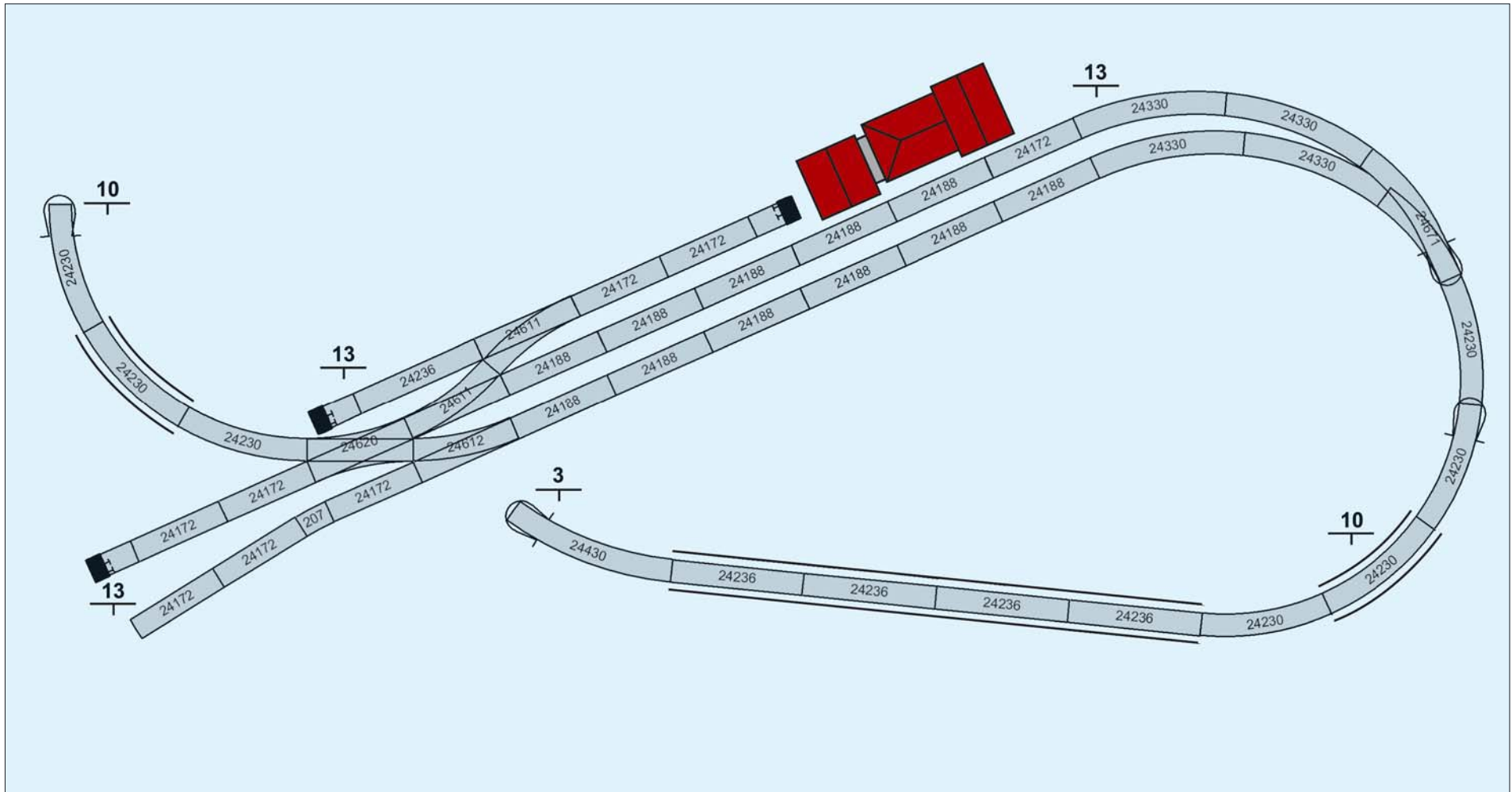
Untere Etage im aktuellen Zustand
Bauzeit zwischen 1994 - 1998
gleiche Grundfläche wie obere Etage





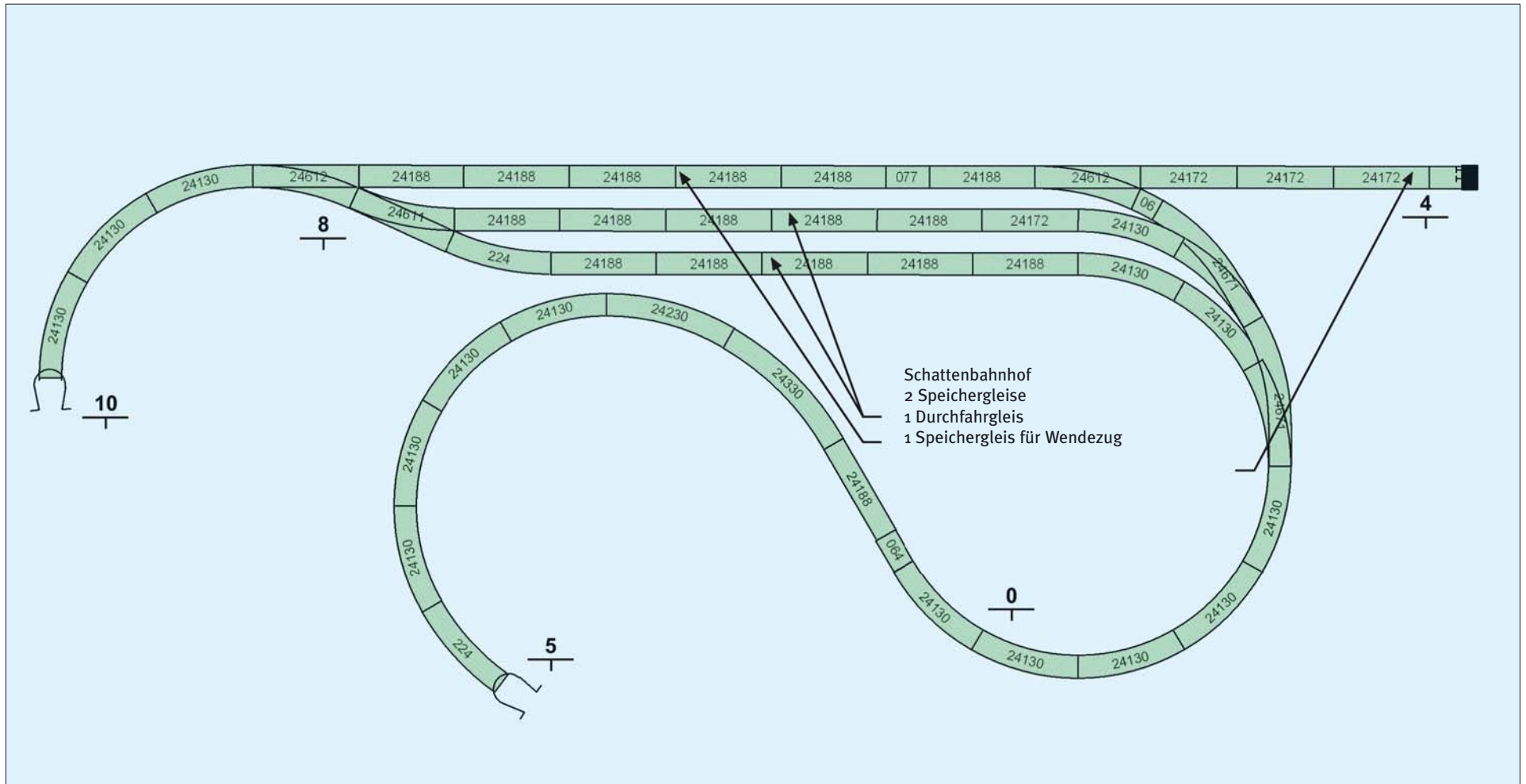
Grafik aus Märklin Magazin 04/05. „Klein, aber fein“

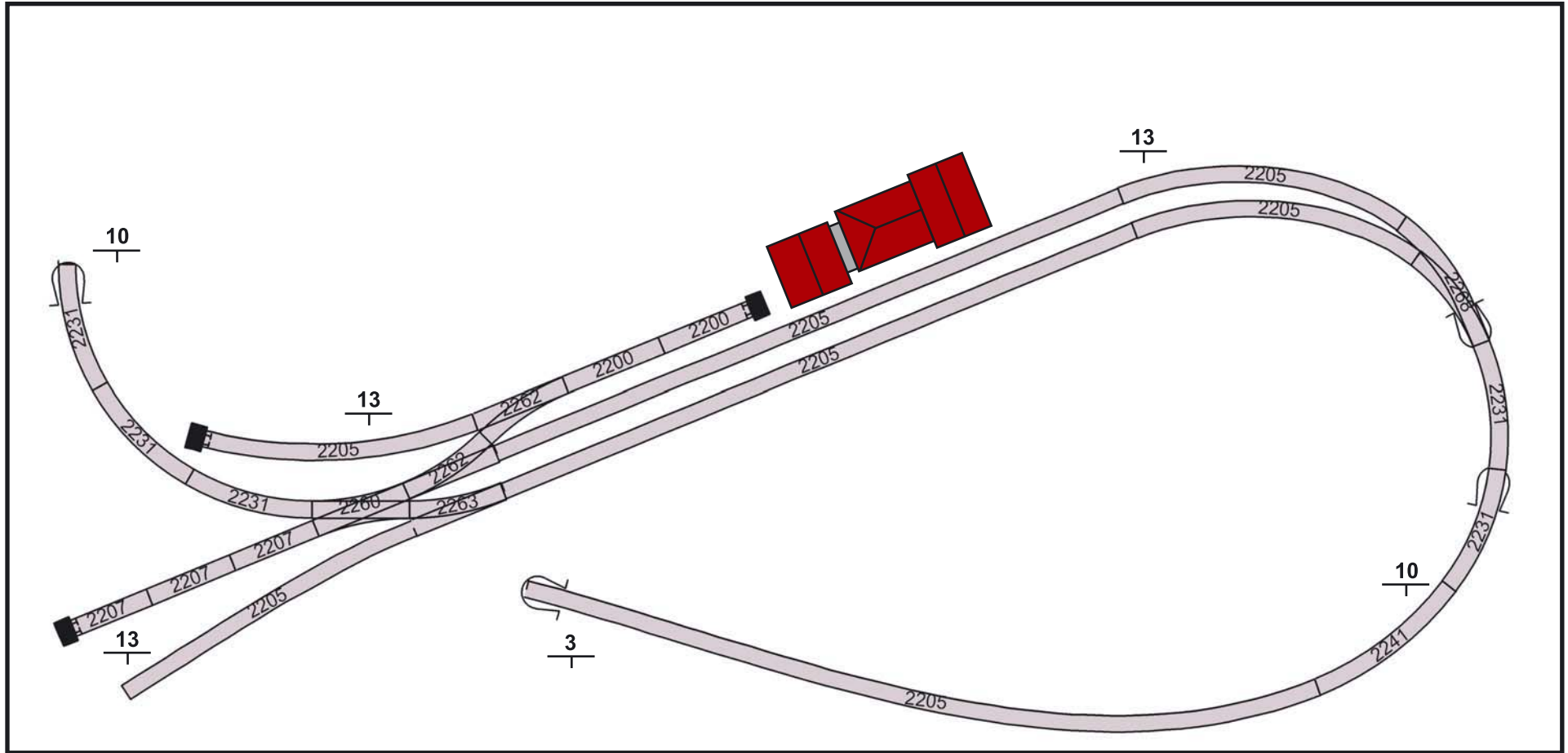
Die Gleispläne für das C-Gleis der H0-Anlage für die verschiedenen Ebenen. Der Schattenbahnhof besitzt zwei Speichergleise, ein Durchfahr Gleis und ein Speichergleis für einen Wendezug.

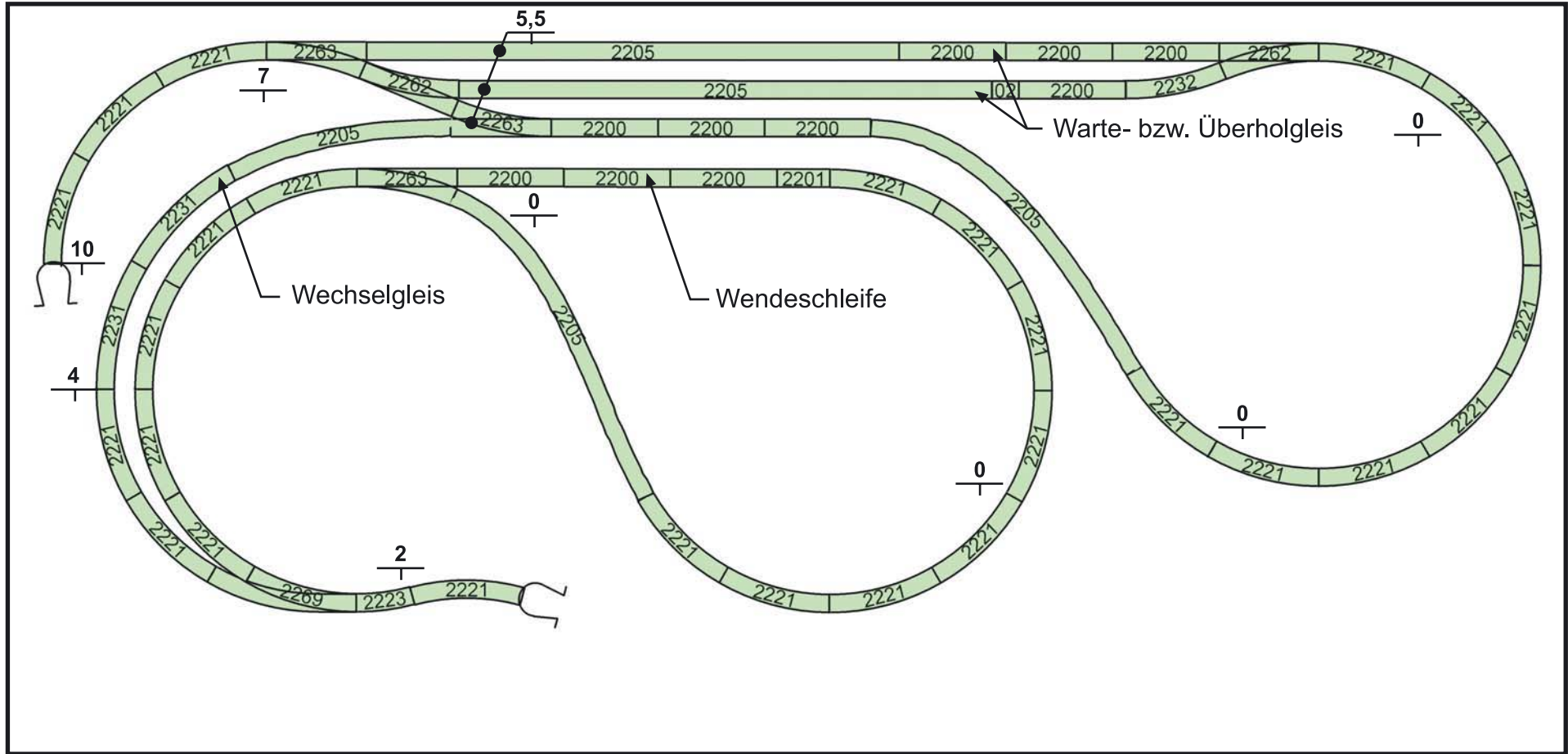


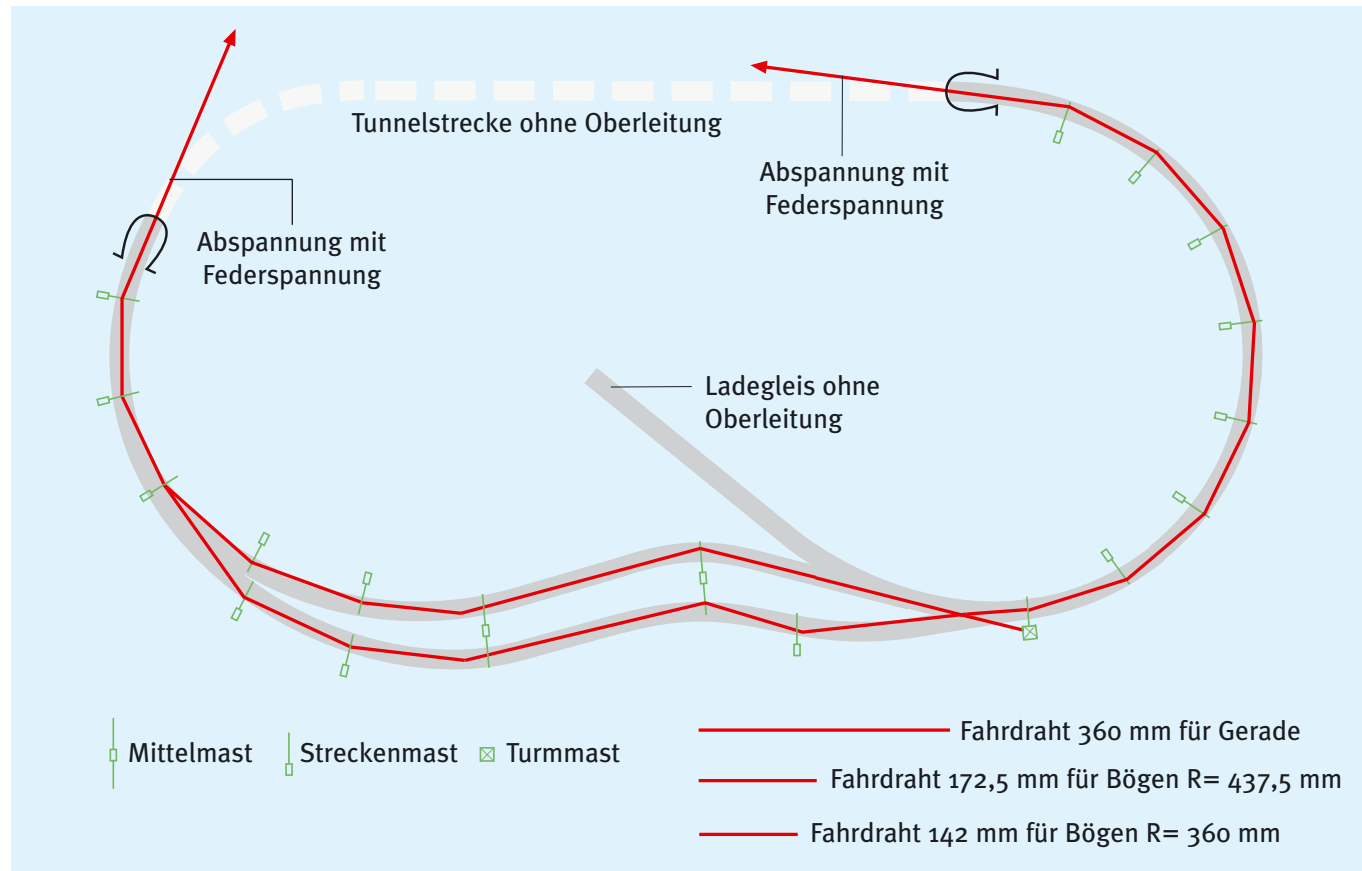
Grafik aus Märklin Magazin 04/05. „Klein, aber fein“

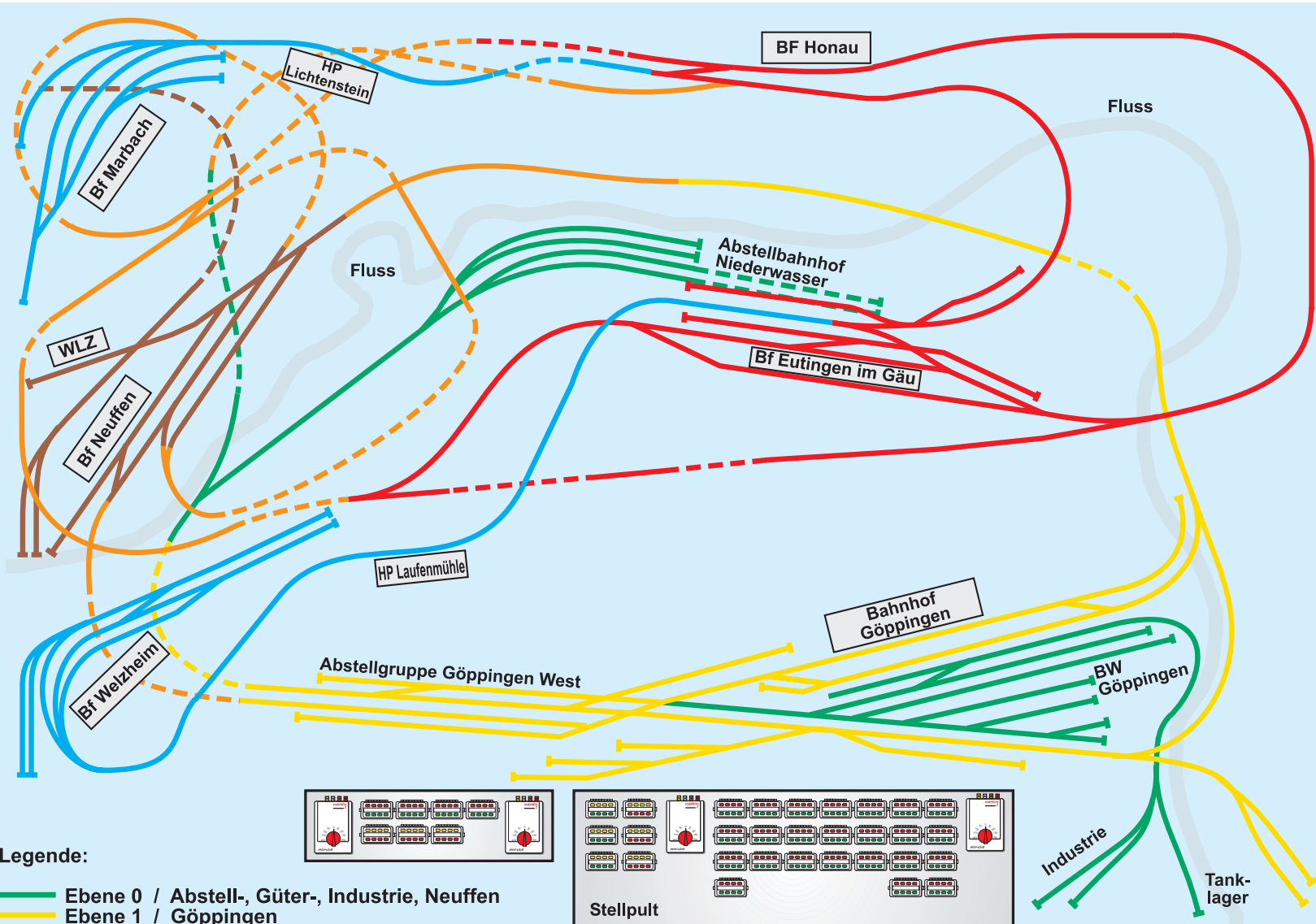
Die Gleispläne für das C-Gleis der H0-Anlage für die verschiedenen Ebenen. Der Schattenbahnhof besitzt zwei Speichergleise, ein Durchfahrgleis und ein Speichergleis für einen Wendezug.





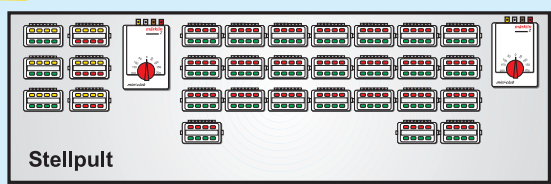
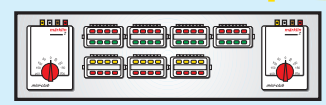


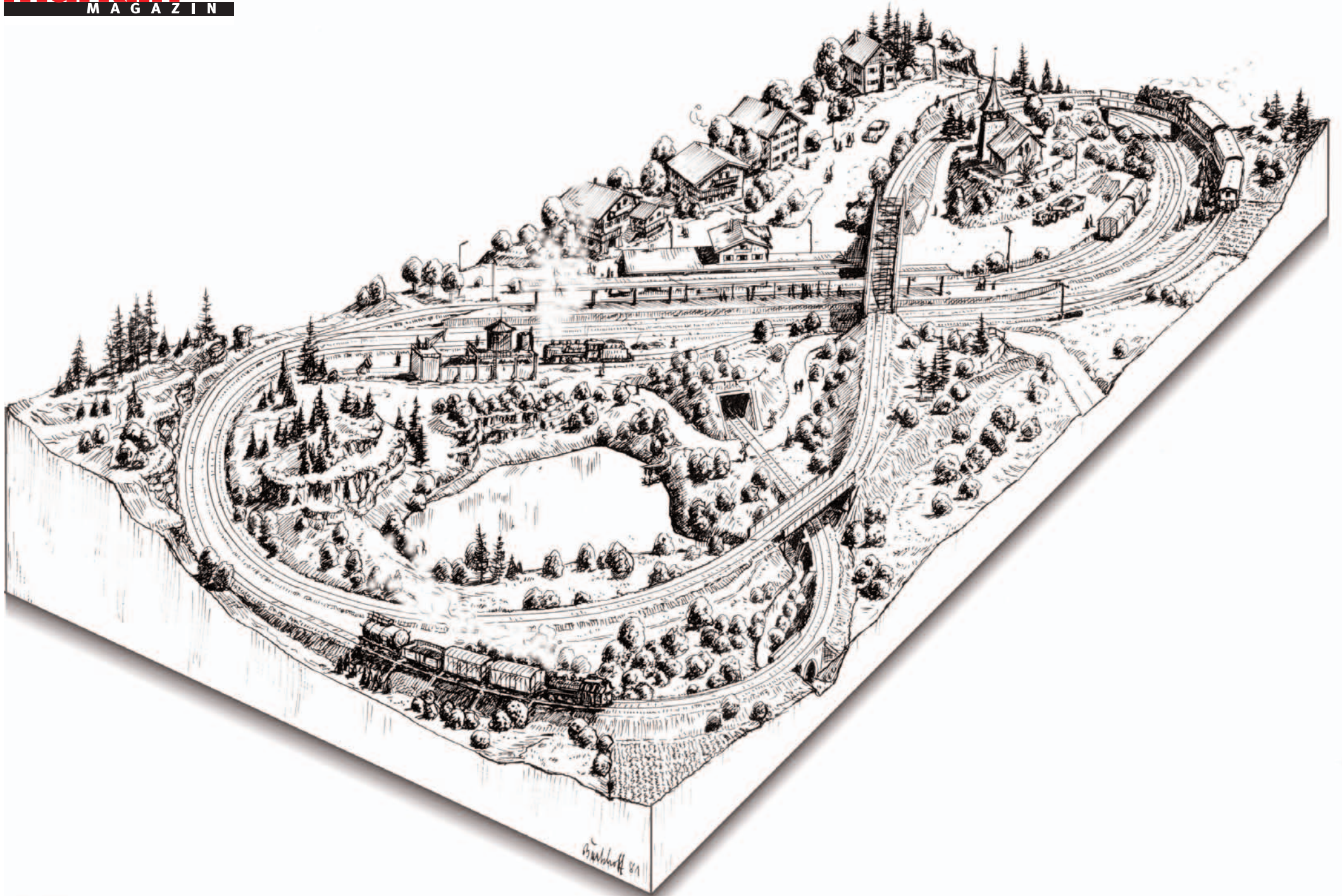


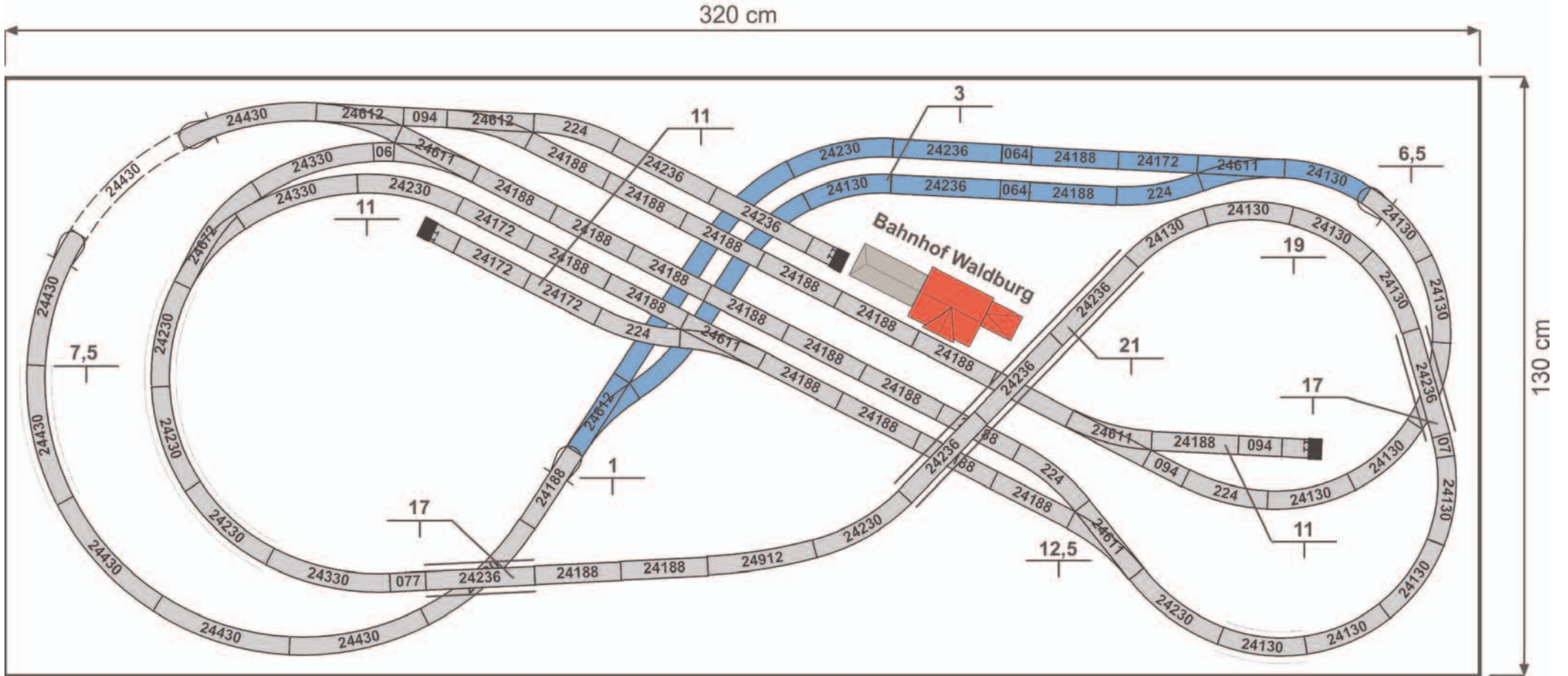


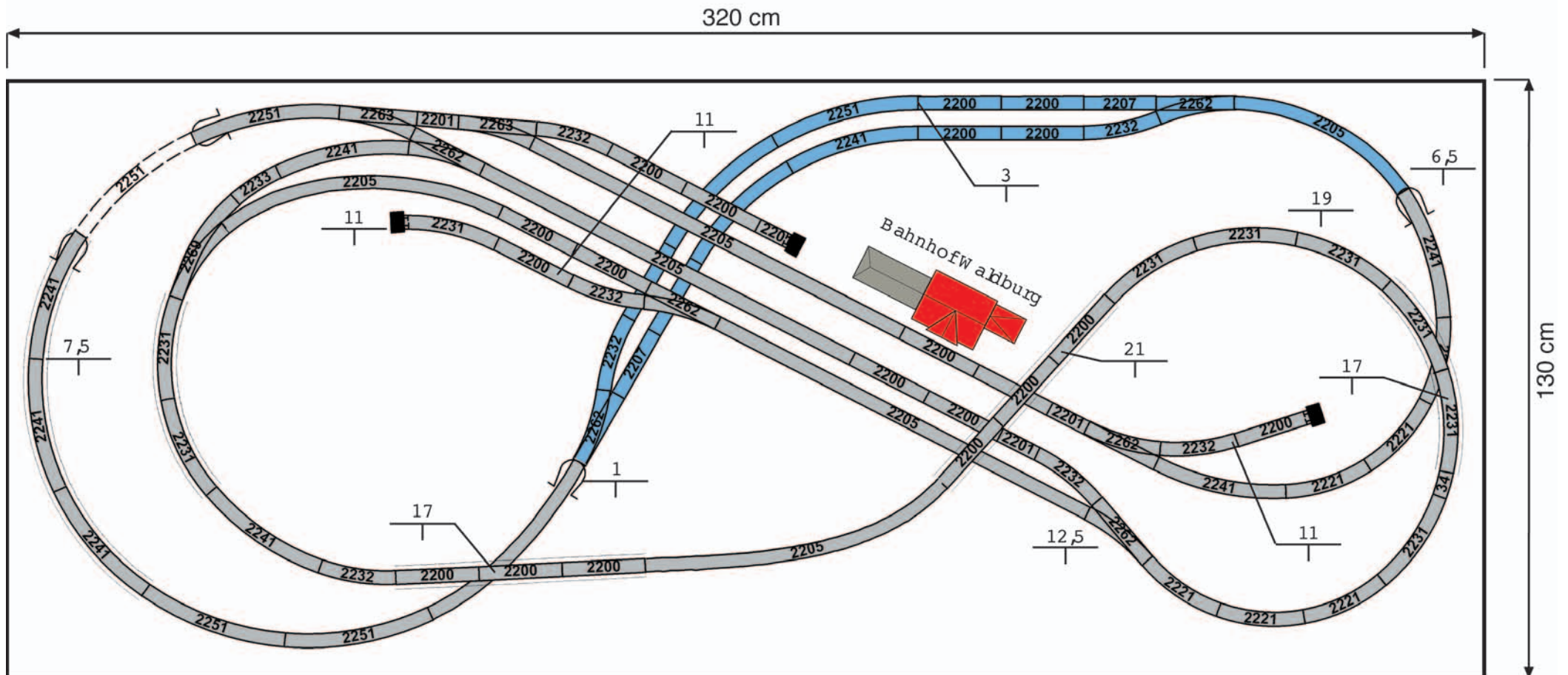
Legende:

- Ebene 0 / Abstell-, Güter-, Industrie, Neuffen
- Ebene 1 / Göppingen
- Ebene 2 / Neuffen
- Ebene 3 / Honau, Eutingen im Gäu
- Ebene 4 / Welzheim, Laufmühle, Marbach, Lichtenstein
- Rampe - Ebene 2 und 3

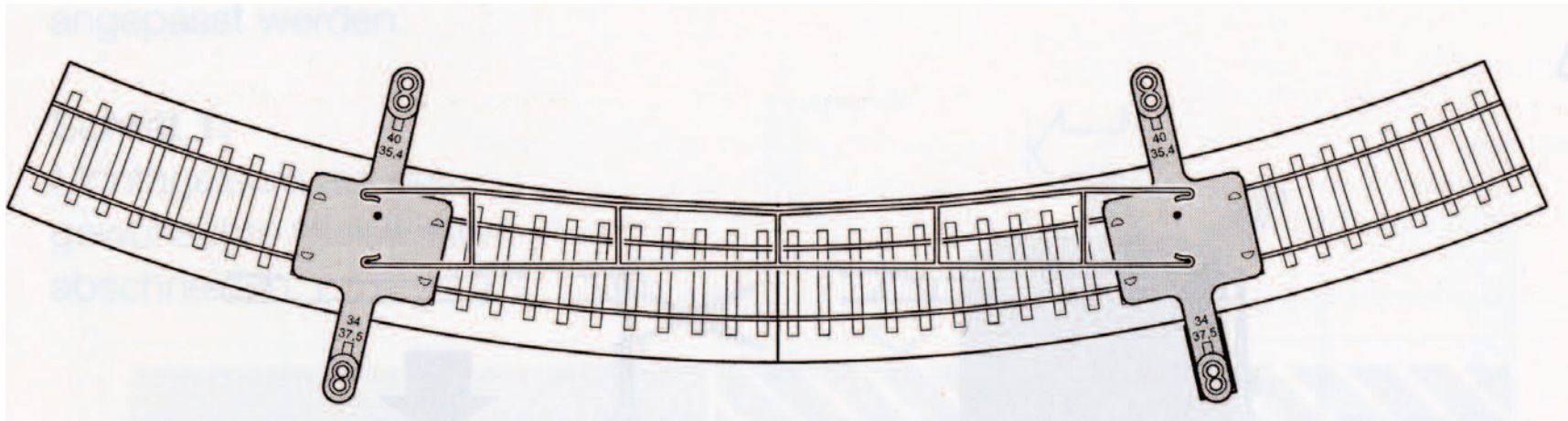








Hinweis: Verwenden Sie immer die Befestigungsösen auf der Seite vom Fahrdraht, die sich an der nachher unten gerade durchgehende Seite befinden. Den Fahrdraht immer an den Stiften einhängen, die zum Mast zeigen.



Position des neuen Mastfußes markieren und an dieser Stelle den Mastfuß festschrauben.

