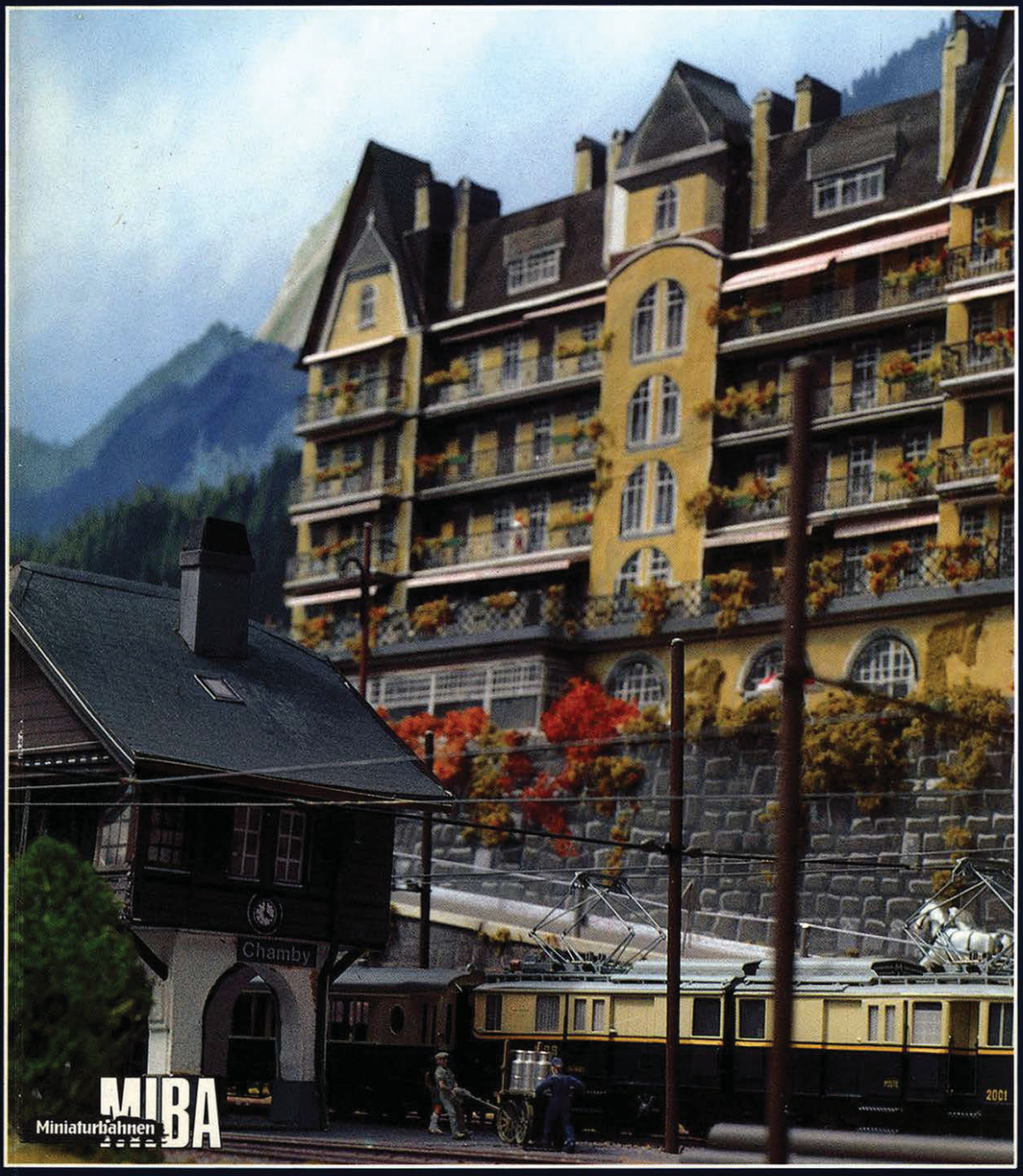
MIBA MODELLBAHN PRAXIS

Loisl's Anlagenvorschläge

von Spur „Z" bis „2"



MIBA Miniaturbahnen

Inhaltsverzeichnis

Bahnbetriebswerk als Anlagenthema	(Spuren H0/N/Z)	Seiten 18 – 25
Die doppelstöckige Partneranlage	(für alle Spuren)	Seiten 62 – 71
Ein Bahnhof für alle Fälle	(für alle Spuren)	Seiten 48 – 52
Eisenbahn und Wasserstraße	(für alle Spuren)	Seiten 42 – 47
Montreux - Chamby	(Spuren H0/H0m)	Seiten 74 – 91
Nostalgie...		
Vollbahn/Strab und Industrie	(Spuren H0/H0m)	Seiten 26 – 36
Nur keine Angst vor Spur 0		
UTZ-Bahn	(Spur 0m)	Seiten 53 – 57
Partneranlage		
Die Vater- und Sohn-Anlage	(für alle Spuren)	Seiten 58 – 61
Reichsbahn-Impressionen	(Spuren H0/N/Z)	Seiten 6 – 17
Rhätische Bahn	(Spuren 2 m oder H0m)	Seiten 37 – 41

Vorwort

Der Titel dieser Broschüre sagt eigentlich das Wesentliche:
Vorschläge für Modellbahnanlagen als Konzepte für alle Spuren von Z bis 2. Aber – und dies ist das Besondere – mit der Loisl eigenen Fantasie. Eine Fantasie, die den Schaubildern Eisenbahnromantik, bisweilen auch Nostalgie mitgibt, die auf den Betrachter und Leser übergeht.

Dabei fällt immer wieder auf, wie „stimmig" seine Gestaltungsvorschläge sind. Sicher, geschickt führt Loisl den Leser in die Zeit, in welcher sein Anlagenvorschlag angesiedelt ist, so zum Beispiel bei „Reichsbahn-Impressionen" oder „Nostalgie, Vollbahn/Strab und Industrie". Da fehlt auch der geschichtliche Hintergrund nicht. Vor allem aber „paßt alles" – da stimmen nicht nur die Triebfahrzeuge und das Rollmaterial jener Zeit, da passen auch die Autos, die Straßenlampen, die Reklamen an den Häusern ... man könnte meinen, Loisl habe die damaligen Zeiten miterlebt.
So sind diese Anlagenvorschläge für Epochen-Freunde in allen Details einfach „richtig".

Wer diese Details entdecken will, kann sich lange in Loisl's Zeichnungen vertiefen und immer wieder etwas Neues finden. Da ist auch die Gemütlichkeit vergangener Zeiten, wie etwa bei der längst schon verschwundenen Schaffhauser Straßenbahn oder bei der Montreux-Oberlandbahn; Zeiten und Stimmungen, die nie mehr wiederkehren werden.

Keine der vorgestellten Anlagen müssen (oder können) exakt nachgebaut werden. Platz oder Geld oder beides stehen dem oft schon entgegen. Sie sind Vorschläge – wie gesagt. Von der Partner-Anlage in der einfachsten Form – nur durch eine Mittelkulisse getrennt – bis zur Traumanlage wie zum Beispiel „Montreux – Chamby".

Noch eine Besonderheit bietet Loisl:
Manche Anlagenvorschläge sind für eine bestimmte Spurweite, ja „maßgeschneidert", Hersteller bezogen. Und wer schon eine „fast fertige" Anlage sein eigen nennt oder gar gerade in der Planung ist, dem mag die eine oder andere Detaillösung hilfreich sein. Oder nur zum Träumen anregen – womit der Zweck dieser Broschüre ebenfalls erreicht wäre.

Ihr
MIBA VERLAG

Reichsbahn-Impressionen

Zu diesem folgenden Anlagenvorschlag, der wegen seines notwendigen Platzbedarfes sicher nur auf einen Dachboden oder in einer Garage verwirklicht werden kann, soll das Rad der Geschichte um etwa 55 Jahre zurückgedreht und das „Drumherum" dieses Zeitabschnittes etwas beleuchtet werden.

Die Atmosphäre

Reichsbahn in den 30er Jahren – nostalgische Erinnerungen an Zeiten, in denen man den öffentlichen Verkehr noch nicht fördern mußte, weil es kaum anderen gab! Und doch: Viele Bahnverwaltungen unternahmen gerade damals große Anstrengungen, weil sie sich vor der aufkommenden Konkurrenz des Kraftwagens und, wenn auch zu einem geringeren Teil, des Flugzeuges zu fürchten begannen. Das Auto war dazumal nämlich den Kinderschuhen entwachsen. Es war zuverlässig geworden, handlicher zu bedienen, man brauchte keinen ausgebildeten Chauffeur mehr und man mußte auch nicht mehr selbst Mechaniker sein, um es zu lenken und zu warten. Auch wenn es noch keine eigentliche Autobahnen gab, so waren doch die Landstraßen meistens geteert und in gutem Zustand, die ein relativ schnelles Vorwärtskommen ermöglichten.

Angesichts der Anziehungskraft des Autos mußten sich die Bahnen etwas einfallen lassen, denn die Zahl der Reisenden stagnierte. Sie stagnierte natürlich auch wegen der Weltwirtschaftskrise und der Arbeitslosigkeit. Das galt auch für Deutschland.

Allenthalben bemühten sich die Bahnen darum, ihr Image zu verbessern und Kunden anzuziehen, vor allem das zahlungskräftige 1. Klasse-Publikum.

Und das, was den Bahnen damals einfiel, macht die Zeit der 30er Jahre für den Modellbahner so interessant! Nicht umsonst bieten so viele Hersteller Modelle aus gerade dieser Zeit an: Stromlinien-Dampfloks der Reihen 01.10 und 03.10, Verbrennungstriebwagen für Kurz- und Langstrecken, Schnellzugwagen aller Art, vorab die bis heute unübertroffenen eleganten Schürzenwagen sowie Sonderbaureihen, wie etwa den „Henschel-Wegmann-Zug", den „Rheingold" oder die ersten wirklich leistungsfähigen Elloks. Es gibt sie fast alle nicht mehr, diese Zeugen einer längst abgeschlossenen Epoche, in der sich die Bahnen dieser Welt aufmachten, um noch einmal zu zeigen, was sie leisten konnten, um noch einmal zu beweisen, daß sie das einzig richtige und bei weitem beste Verkehrsmittel waren. Um zu zeigen, daß Bahnreisen schön und einzigartig ist!

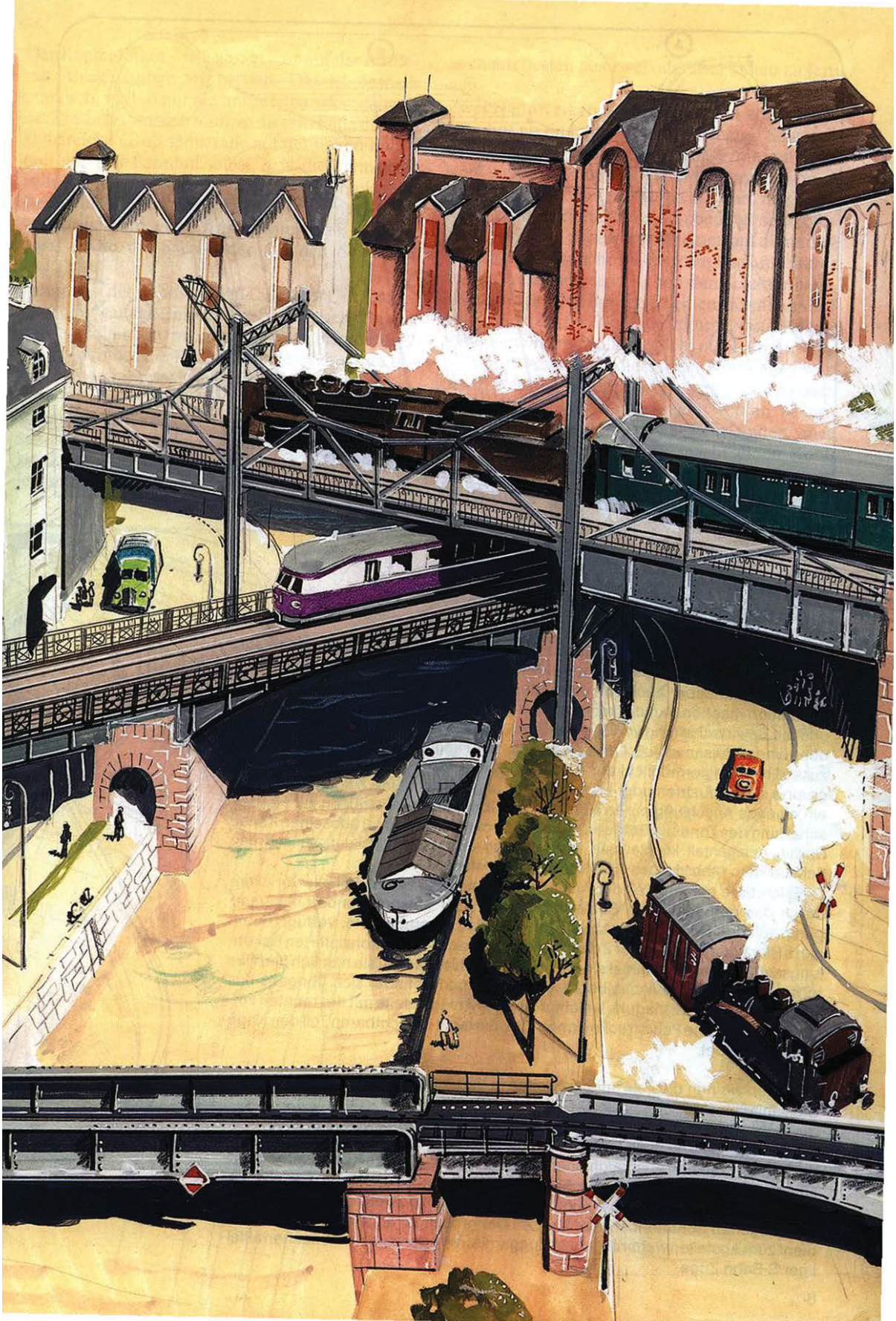
Nur noch ältere Leser werden sich dieser Zeiten erinnern können. Für die meisten von uns bleibt diese Zeit ein nostalgischer Traum, der darum nie in Erfüllung gehen kann, weil er in der Vergangenheit liegt. Nur als Modellbahner können wir diese Zeit wieder zurückholen – und dies versucht Loisl mit seinen Reichsbahn-Impressionen.

Der Anlagenentwurf

Mit etwa 6,80 x 4,50 m ist das keine bescheidene Sache, es sei denn, man entscheidet sich für N oder gar Z. In diesen Fällen müßte man allerdings daran denken, daß die Innenräume zwischen den Anlagenzungen in etwa trotzdem die Ausmaße des Anlagenentwurfes für H0 aufweisen müssen, schon um beim Bau der Anlage entsprechende Ellenbogenfreiheit zu haben. Eine typische Zungenanlage, wie sie gerade in den USA – neben der „An-der-Wand-entlang Anlage", sehr beliebt ist. Schon wegen der unterirdischen Fahrstrecken und der ausgedehnten Schattenbahnhöfe empfiehlt sich hier auf jeden Fall die offene Rahmenbauweise anzuwenden.

Kernstück der Anlage ist der Kopfbahnhof auf der mittleren Anlagenzunge, ein Kopfbahnhof à la Anhalter oder Lehrter Fernbahnhof in Berlin. Berliner Atmosphäre könnte – aber müßte diese Anlage nicht unbedingt ausstrahlen, denn ähnliche Vorbilder gab's ja auch in anderen Großstädten. Aber in Loisl's Zeichnungen kommt das Berlinerische in Form der S-Bahn-Züge zum Durchbruch, auch z. B. bei den Straßenbahnen. Die Bahnsteiglänge hängt von den Zuglängen ab; in unserem Falle können D-Züge mit bis zu fünf Wagen kopf machen. 5 Vierachser, das ergibt schon einen recht beachtlichen Schnellzug. Andererseits zeigt dies auch gleichzeitig die Grenzen, die selbst bei großzügigem Raumangebot beachtet werden müssen.

Abb. 1
So könnte der Verkehrsknotenpunkt Schiene, Straße und Wasserweg der linken Anlagenzunge gelöst werden. Sofern die Brückenkonstruktionen verschieden ausgeführt werden, wirkt auch diese Massierung nicht langweilig. Die Lagergebäude sind gegebenenfalls als Halbreliefs zu erstellen.



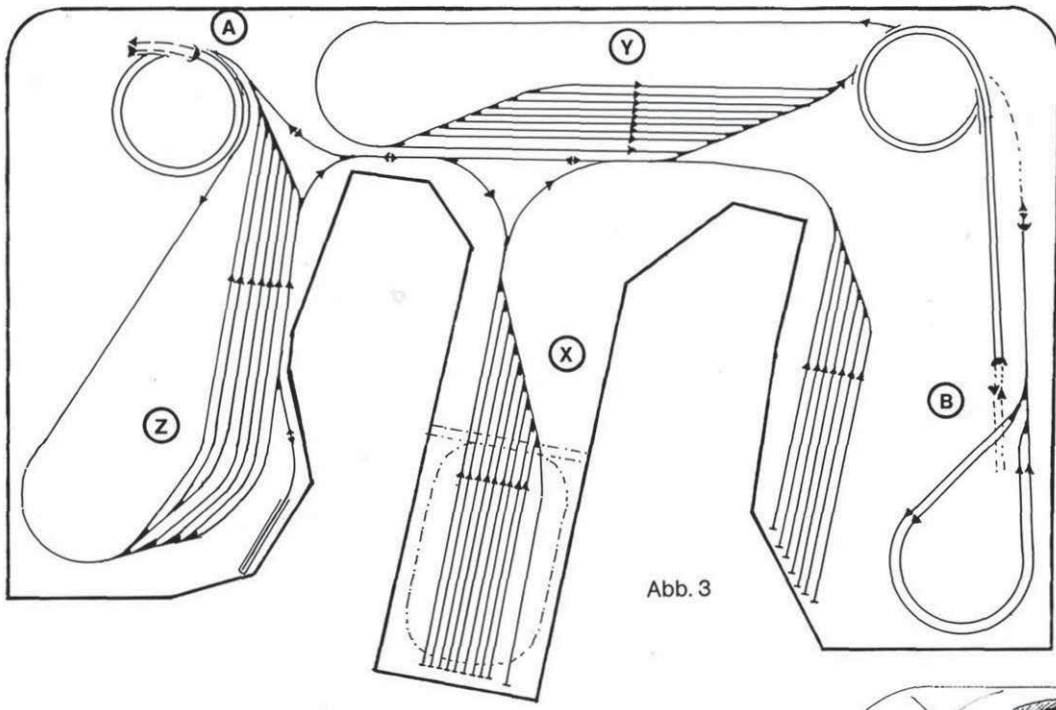
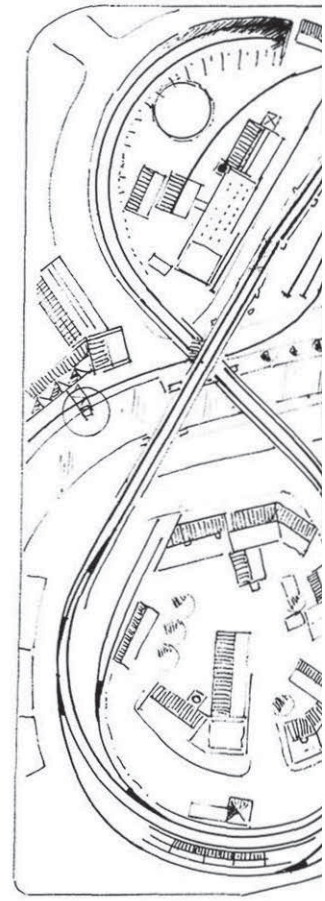


Abb. 3



Zu den Gleisplänen (Abb. 2 und 3)

Der überdachte Hauptbahnhof auf der Mittelzunge weist 6 Bahnsteiggleise auf. In jeder der beiden Hauptrichtungen können Züge gleichzeitig ein- und ausfahren. Sie können aber auch von einer Strecke zur anderen übergehen und hier Endstation machen. Auf der rechten Bahnhofseite sind Gleise für den Unterhalt und die Bewirtschaftung von Speisewagen, und die Hauptpost verfügt ebenfalls über einen Gleisanschluß. Links an der Ausfahrt liegt eine Kohlenhandlung, die zusätzlich Rangiermöglichkeiten schafft. Hinter der Personenwagen-Abstellgruppe sind Industrien oder Lagerbetriebe angesiedelt. Eine Ziegelei wird über ein eigenes Anschlußgleis erreicht; sie hat übrigens eine Feldbahn zur Herbeischaffung des Tones im Betrieb. Die linke Strecke führt zweimal über einen Kanal. Diesen Anlagenteil könnte man in Anlehnung an die Vorbildsituation nach den Schaubildern (Abbildungen 2 Seite 7 und 11) gestalten.
Der sichtbare mittlere Teil der Anlage wird neben der Bahnhofshalle vor allem durch das großstädtische Betriebswerk, das über entsprechende Lokversorgungsanlagen, wie Kohlebanzen, Krane, Schlackengruben etc. verfügt, dominiert. Hier finden die von der Zubehörindustrie so großzügig konzipierten Bekohlungsanlagen endlich einmal sinnvollen Einsatz, hier passen sie nämlich hin! Das trifft auch für die Drehscheibe zu. Im Hintergrund befindet sich übrigens das schon besprochene Viadukt, welches die linke Anlagenseite mit der rechten verbindet und so eine Fahrstrecke ermöglicht, die auch im sichtbaren Teil den Kopfbahnhof meidet.

Verfolgen wir nun die Fahrtmöglichkeiten in Verbindung mit den unterirdischen Gleisanlagen (Abb. 3).
Die rechte Strecke führt vom Kopfbahnhof an dem Bw vorbei bei „B" in die „Unterwelt". Der Zug kann dann im Schattenbahnhof „Y" kehrt machen oder er bleibt dort stehen. Er kann aber auch über das Verbindungsgleis auf die andere Hauptstrecke übergehen, bei „A" wieder ans Tageslicht kommen und über die Hochbahnstrecke in den Hauptbahnhof einlaufen. Die linke zweigleisige Strecke hat ihren eigenen Schattenbahnhof bei „Z". Der großzügig angelegte Bahnhof „X" dient zum Abstellen weiterer ganzer Zuggarnituren oder zum Kehrtmachen allfälliger S-Bahn Züge.

Der Kopfbahnhof – wie gesagt – ist auf der mittleren Anlagenzunge angesiedelt. Das ist deshalb praktisch, weil so nur die unmittelbare Umgebung nachgestaltet werden muß, in diesem Falle die verkehrsreiche Großstadtstraße auf der linken Bahnhofseite. Der Bahnhof selbst, bzw. die Bahnsteighalle ist höher gelegen. Der daruntergelegene Raum enthält den unsichtbaren Teil eines Gleisovals, auf dem eine Straßenbahn ihre Runden dreht (siehe die Schaubilder auf den Seiten 12 und 13).

Falls nebst der Bahnsteighalle auch der Querbahnsteig oder gar das Empfangsgebäude nachgebildet werden sollen, ist noch mehr Platz erforderlich. Loisl läßt indes die Bahnsteighalle nach vorne offen, um den immer wieder reizvollen Einblick in die imposante Halle zu bieten. Das wäre unter Umständen auch für das Entkuppeln der Zugloks günstig, wenn der automatische Entkuppler einmal streiken sollte. Das Bahnsteighallendach müßte in jedem Falle abnehmbar sein und wäre daher wohl auch am besten aus zwei oder drei Teilen zu fertigen.

Zwei Hauptverkehrsstränge zweigen vom Hauptbahnhof ab und enden in unsichtbaren Schattenbahnhöfen, wo auch weitere Zuggarnituren abgestellt werden können. Sogar ein Übergang von einem zum anderen Endpunkt ist dort möglich – wenn auch betrieblich nicht unbedingt sinnvoll.

Nicht alle Züge gehen von der einen auf die andere Strecke über. Manche machen nur kopf und fahren an den Ausgangspunkt – eben den Schattenbahnhof – zurück. Der Betrieb in einem Kopfbahnhof, besonders dieser Größenordnung, ist äußerst spannend und reizvoll. Da gilt es nicht nur, Loks zu wechseln. Auch Postwagen oder Kurswagen werden eingereiht, Wagen bleiben zurück und müssen abgestellt werden. Speisewagen werden bewirtschaftet und beigestellt; vielleicht enden auch Schlafwagenkurse hier. Das macht einen Kopfbahnhof eben weit interessanter als etwa einen Durchgangsbahnhof. Dazu kommt der Vorteil,

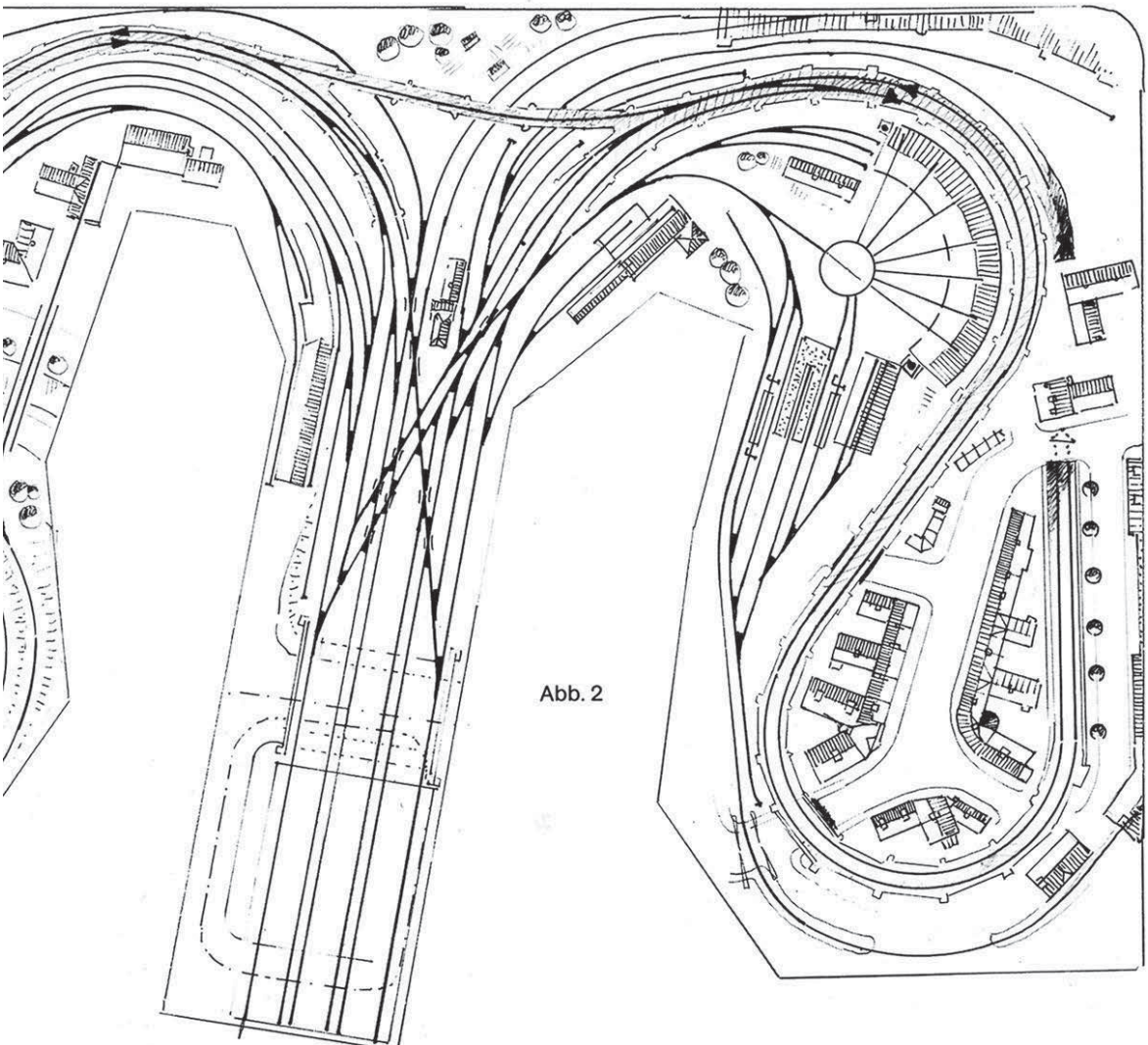


Abb. 2

Abb. 4
Im rechten Anlagenteil ist das umfangreiche Bw angesiedelt, von dem aus in jedes Bahnhofsgleis direkt eingefahren werden kann. Hier finden Großbekohlungsanlagen auch einen sinngemäßen Auftrag. Im Hintergrund fährt ein FD-Zug in sanfter Steigung aus dem Bahnhof aus in Richtung Schattenbahnhof „Z".

daß man bei einem Kopfbahnhof nur ein Bahnhofsvorfeld gestalten muß, das übrigens nicht stur dem Gleisplan nachgebildet werden braucht. Vielleicht ließe sich für die eine oder andere Gleisverbindung eine einfachere oder elegantere Variante entwerfen. Immerhin sollte mit handelsüblichem Gleismaterial auszukommen sein, wenngleich der knappe Raum zur Verwendung zahlreicher Doppelkreuzungsweichen zwingt.

Der abgeänderte linke Anlagenteil ist im Gegensatz zu dem im MIBA-Heft 7/85 veröffentlichten Vorschlag nun nicht mehr ländlich gemütlich, sondern ist in die Großstadt mit einbezogen worden und wirkt so noch realistischer. Lange Auszugsgleise ermöglichen ein besseres Rangieren, auch lange Züge können dazwischen einmal abgestellt werden. Jetzt führt auch links eine zweigleisige Strecke zum unterirdischen Abstellbahnhof, der ein sehr umfangreiches „Innenleben" hat. Neu in diesem Entwurf ist auch die zusätzliche, nach unten zum Abstellbahnhof führende, eingleisige Strecke rechts am Bw vorbei. So können noch weitere Zuggarnituren abgestellt werden, bis sie wieder benötigt werden. Über den Verbindungsviadukt im sichtbaren Teil kann wiederum von einer Strecke zur anderen übergegangen werden, so daß Züge auch durchgehend verkehren können, ohne den Bahnhof zu berühren, z. B. Güterzüge.

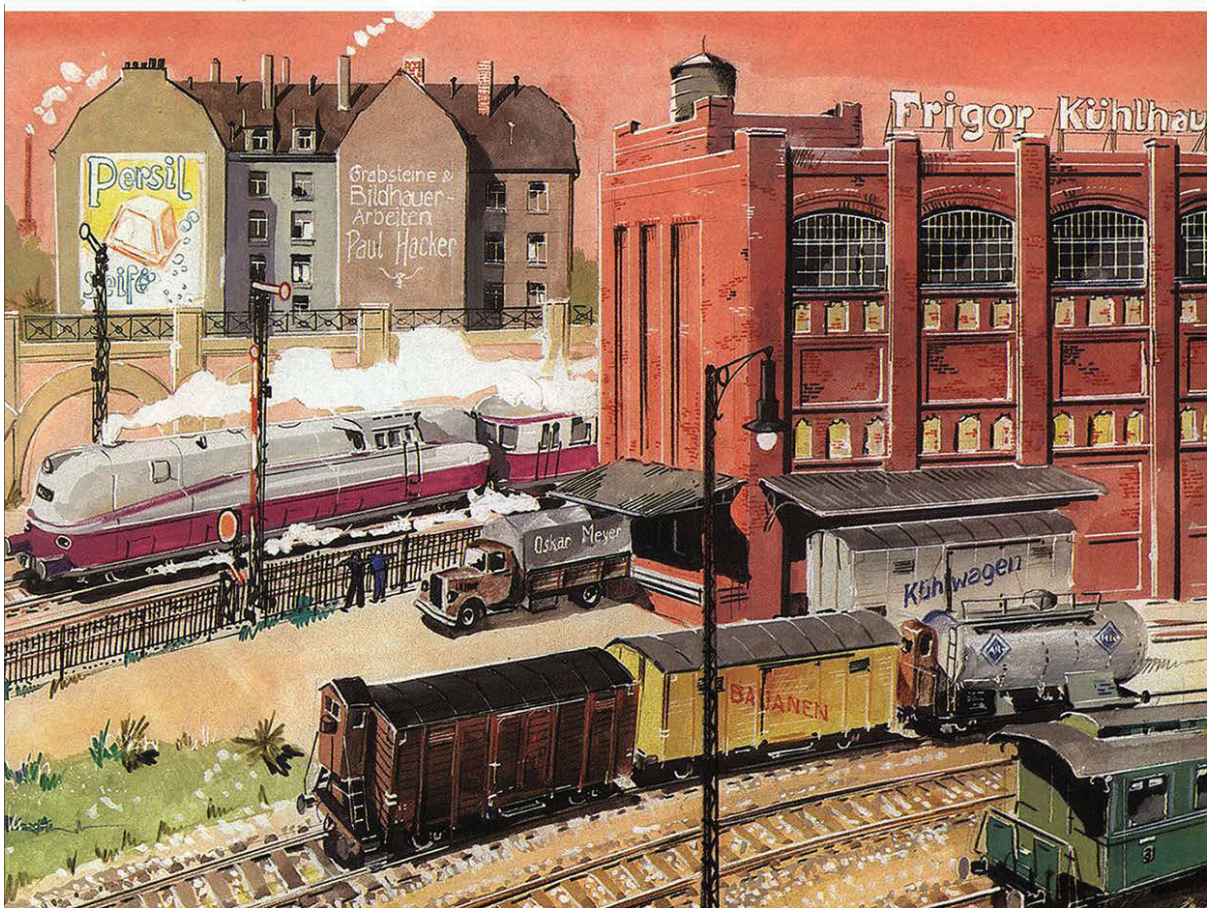
Die Einteilung in die vielen Blockabschnitte erfordert genaue Planung und Weitsicht. Sicher wären die Enden der Bahnsteiggleise elektrisch zu trennen, damit die Lok des eingefahrenen Zuges nach dem Abkuppeln etwas vorziehen kann. Sorgfältig zu planen wären auch die Signale, insbesondere in Verbindung mit der (elektronischen) Steuerung der Schattenbahnhöfe.

Fortsetzung zu den Schaubildern

Abb. 6 und 7 (Seite 12/13)
So ein Ausblick müßte sich dem Betrachter bieten, der durch die Bahnhofshalle hineinguckt. Auf der Straßenebene warten Taxis, eine Straßenbahn dreht ihre Runden, und gleich strömen Leute vom angekommenen Zug her auf die Straße. Die Imitation von Treppenniedergängen, Wartehäuschen und Schrifttafeln geben einem Bahnhof erst das großstädtische Gepräge. Hier dient ein Bahnsteig ausschließlich dem S-Bahn-Verkehr. Die Treppen führen zum Straßen-Durchgang, unten sind Geschäfte oder Imbiß-Stuben angesiedelt. Die Konstruktion der Bahnsteighalle geht in etwa aus der Schauskizze hervor; auch hier kommt dem richtigen Hintergrund große Bedeutung zu, denn die eigentliche Stadt wird ja nur angedeutet.

Abb. 8 und 9 (Seite 14)
Auf dem Bild oben links geht es zur „Unterwelt der Schattenbahnhöfe". Nach rechts führt die Bahnstrecke über den gemauerten Bahndamm hin zum Hauptbahnhof. Die Straße auf dem linken Bildteil ist nur schmal angedeutet, das mächtige Fabrikgebäude ist nur auf dem Hintergrund angebracht. Auch in der Großstadt grünt und blüht es, wie dieses Schaubild zeigt. Es läßt sich übrigens an Hand des Gleisplans leicht ausmachen, wie die Straße vorne nach links weiterführt und dann beim Bahnübergang (Bild oben rechts) endet. Das, was von der Großstadt dreidimensional ausgeführt wird, ist nicht der Stadtkern mit seinen repräsentativen Großbauten, sondern die bescheidenere und vielleicht auch typischere Vorstadt mit den Wohnbauten und Handwerksbetrieben aus der Gründerzeit. Hier strebt eine 03 eilig dem Bahnhof zu. Zwei Konkurrenten aus der Speditionsbranche begegnen sich zufälligerweise beim Bahnübergang, der zum Ausziehgleis des Bw gehört.

Abb. 5
Wie wichtig bei so einer Anlage die passende Hintergrundkulisse ist, geht z. B. aus dieser Ansicht hervor. Dieser Anlagenteil (Einfahrt von der linken Anlagenseite her, vgl. Gleisplan) ist nur schmal, er erhält die erforderliche Tiefenwirkung durch den passenden Hintergrund, die großstädtisch wirkende Häuserzeile, die die charakteristische Kehrseite eben der Bahn zuwendet. Wichtig, weil typisch, auch die Reklameaufschriften, die den Zugreisenden ansprechen wollen. Zur Gestaltung des Kühlhauses – oder eines Fabrikationsbetriebes – könnte die neue Kibri-Fabrikanlage dienen.



Kohlen-Max Huber
Sirius
Stadtmitte
Bismarckplatz
Autobahn