

Anlagenpläne für RocoLine

Das Gleissystem im Einsatz

1x1 DES ANLAGENBAUS 3 | 2018



FÜR PERFEKTIONISTEN

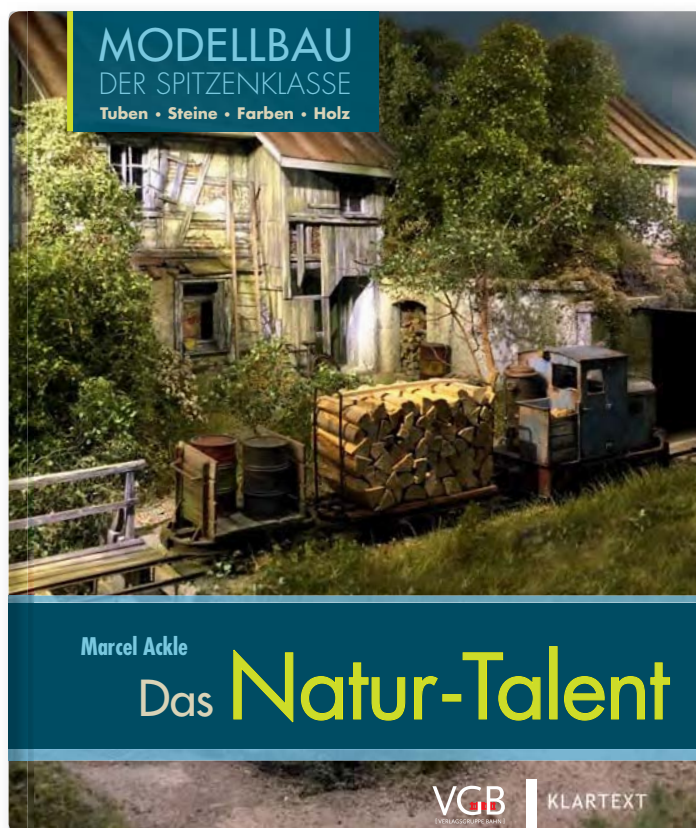
Modellbau als Kunst

– Marcel Ackle –

Marcel Ackle betreibt Modellbau von einem anderen Stern. In diesem Buch zeigt er, wie seine einzigartigen Dioramen, seine Gebäudemodelle und Landschaftsmi-
niaturen entstehen. Am Anfang steht die ausgetüftelte Planung. Bei Wanderungen in der Natur entdeckt er sei-
ne Anregungen für die Nachbildung der Vegetation und lässt sich für den Nachbau seiner Gebäude inspirieren. Dort sammelt er auch einen bedeutenden Teil seines
Baumaterials. Die Eisenbahn, die stets in Form einer
lautstarken Feldbahn durch die Schaustücke tuckert,
steht zwar nicht im Mittelpunkt seines Schaffens, aber
sie darf als belebendes Element nicht fehlen. Geduld,
ein sagenhaftes Gespür für Farben und ganz viel Talent
machen aus dem sympathischen Schweizer einen
Modellbauer der Extraklasse. Bis zu 1000 Arbeitsstun-
den stecken in jedem seiner kleinen Meisterwerke –
wer genau hinsieht, glaubt dies sofort.

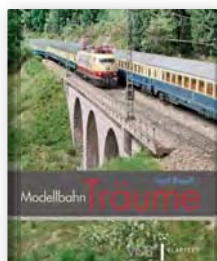
192 Seiten, 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit
Schutzumschlag, über 550 Abbildungen

Best.-Nr. 581801 | € 39,95

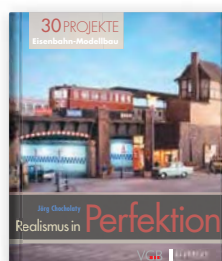


Erscheint im September 2018

Jeder Band im Format 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 350 Abbildungen, je € 39,95



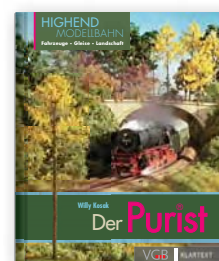
Modellbahn-Träume
18 Anlagenporträts mit
Planzeichnungen von Josef Brandl
192 Seiten
Best.-Nr. 581306



Realismus in Perfektion
30 Modellbau-Projekte
von Jörg Chocholaty
192 Seiten
Best.-Nr. 581529



Perfekt bis ins Detail
25 Modellbau-Juwelen
von Emmanuel Nouaillier
160 Seiten
Best.-Nr. 581408



Der Purist
Highend Modellbahn
von Willy Kosak
192 Seiten
Best.-Nr. 581637



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Für jeden das Richtige

Es gibt für die Modellbahn verschiedene Gleissysteme, die jeweils ihre eigenen Stärken und Schwächen haben. Eines haben sie jedoch gemeinsam: Man kann kleine Züge auf ihnen rollen lassen und viel Spaß dabei haben. Genau darum geht es bei der Modellbahn, und ob man nun Gleistyp A oder B oder C verwendet, spielt dabei erstmal keine Rolle. Hier gibt es kein „besser“ oder „schlechter“, sondern nur ein „passt gut zu meinen Vorstellungen und Notwendigkeiten“ oder „passt weniger gut“.

Der klassische Modellbahneinstieg mit einer Startpackung sorgt für erste Erfahrungen mit den Gleisen. Vielfach prägt dieser Erstkontakt auch die spätere Ausrichtung, nicht nur, was das Stromübertragungssystem mit oder ohne Mittelleiter angeht. Auch das Gleissystem selbst wird zur vertrauten Grundlage, mit der man jedes „Anlagenproblem“ mehr oder weniger gut lösen kann. Allerdings unterwirft man sich beim verständlichen Wunsch, vorhandenes Material weiterzunutzen, schnell unnötigen Zwängen.

Hier sollte man sich selbst hinterfragen, was einem aktuell wichtig ist. Geht es um ein kompaktes Gleisbild, das mit wenig Platz auskommt? Geht es um einfaches und flexibles Auf- und Abbauen? Geht es um „so nah wie möglich am Vorbild“? Geht es um schnellen Baufortschritt oder möchte man jede Schwelle persönlich kennenlernen? Wie wichtig ist der Preis? etc. Die Chance, dass es ein Gleissystem auf dem Markt gibt, das die jeweiligen Aufgaben besser lösen kann als die anderen, ist groß. Für die selbstgestellte Aufgabe wäre genau dieses dann das richtige Gleissystem – egal, was schon im Schrank liegt!

Blättert man durch die hier vorgestellten Gleispläne, stellt man schnell fest, dass man jeden einzelnen auch mit einem (oder mehreren) anderen Gleissystem gut hätte realisieren können. (Bei der Anlage „Hohlenfels“ von Josef Brandl ist dies tatsächlich auch so erfolgt.) Man kommt jedoch schnell zu der Erkenntnis, dass dies keineswegs immer die gleichen Systeme wären. Das in diesem Heft zugrundegelegte RocoLine definiert tatsächlich in mehrfacher Hinsicht eine Mitte, eine Art Durchschnitts- oder Standardwert. Es gibt kompaktere Systeme, auch vorbildähnlichere oder flexiblere oder kostengünstigere. Aber spätestens seit die Bettungsvariante des Gleises wieder erhältlich ist, kann man sagen, dass kein anderes System solch große Brücken zwischen den verschiedensten Anforderungen schlagen kann wie RocoLine.

Zu dieser breiten Aufstellung passt auch die Auswahl der Gleispläne in diesem Heft. Das Spektrum reicht vom Bahnhof, der eigentlich nur ein besserer Haltepunkt ist, bis hin zur großen Vorführanlage, vom spielintensiven Oval über mittelgroße Lösungen, die ein Modellbahner selbst gut realisieren kann, bis hin zu räumefüllenden Gestaltungen, an denen ein Profi ein bis zwei Jahre arbeitet. Manche Pläne können direkt 1:1 nachgebaut werden, andere sind bestens als Diskussionsgrundlage für eigene Entwicklungen geeignet. Hinter jedem einzelnen stecken aber eine Menge Überlegungen von Gleisplanprofis, die zu erkunden sich in jedem Fall lohnt.

Tobias Pütz

Scheibe oder Download?

Wir haben uns für den Download entschieden. Denn jede einzelne der vielen Tausend CDs, die wir als Heftbeilage produzieren müssten, würde unsere Umwelt und Ressourcen unnötig belasten. Sie finden sämtliche Gleispläne dieser Ausgabe hier zum Download: www.vgbahn.de/downloads/anlagenplaene_fuer_rocoline.zip

Die Pläne wurden mit dem Programm XTrkCAD gezeichnet. In diesem Format sind sie auch in der Downloaddatei hinterlegt. XTrkCAD ist eine freie Software, die unter der „GNU General Public License v2“ für Windows, Mac und Linux verfügbar ist: www.xtrkcad.org



Schiefe Ebene

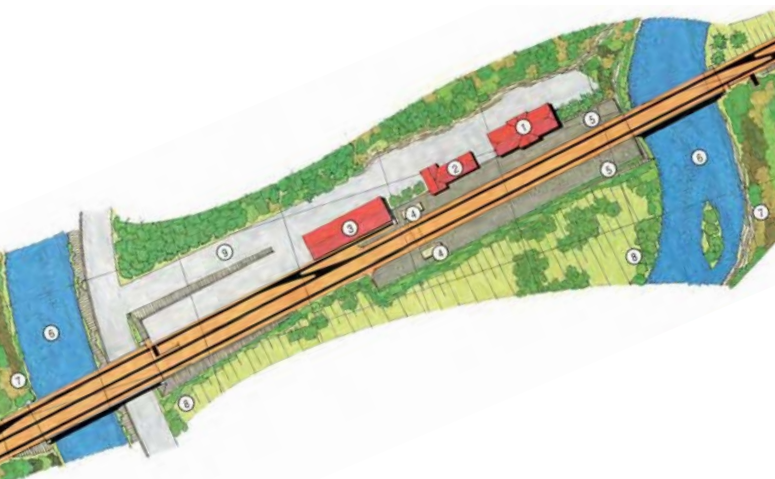
Mit der Konzeption und seiner Gestaltung der Anlage „Schiefe Ebene“ setzten Josef Brandl und das DDM-Museumsteam Maßstäbe. Als Gleismaterial verwendete man RocoLine, in den Bahnhöfen ohne, auf der Strecke und in verdeckten Bereichen mit Bettung.

Seite 6

Vom Vorbild zum Modell

Orientiert man sich bei der Weichenkonzeption am Vorbild, kann man entweder eine sinnvolle Staffe- lung in die eigenen Weichentypen einplanen, so, wie es beim Vorbild mit EW 190, EW 300, EW 500 etc. der Fall ist. Oder man versucht, eine der (klei- neren) Vorbildweichen möglichst gut im Modell wiederzugeben.

Seite 24



Von der Pegnitz umrundet: Velden

An der landschaftlich sehr schön gelegenen Kursbuchstrecke 860 in der Fränkischen Alp gibt es in Velden einen wie für die Modell- nachbildung gemachten kleinen Bahnhof: Die zweigleisige Strecke kommt aus einem Tunnel, überquert die Pegnitz, führt durch den Bahnhof, überquert erneut die Pegnitz um letztendlich wieder im Tunnel zu verschwinden..

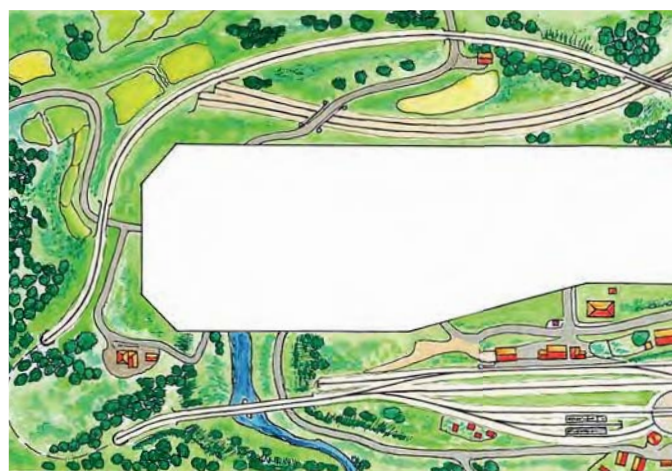
Seite 32



Mit 80% die Steigung hinauf

Dank verschiedener H0-Nachbildungen von Zahnradlokomoti- ven von Fleischmann, Micro-Metakit und Westmodell ist es mög- lich, Steilrampenbetrieb, ja sogar echten Zahnstangenbetrieb, auf der H0-Modellbahn nachzuempfinden. Viel Platz braucht man nicht, auf 3,0 x 2,5 m geht es mit Volldampf oder auch elektrisch zur Bergstation!

Seite 40



Wurzbach ...

... ist eine der wenigen Brandl-Anlagen, die öffentlich zugänglich sind. Sie steht in Südhessen bei der Modellbahnwelt Odenwald. Josef Brandl baute sie für einen privaten Auftraggeber mit Roco-Line-Gleis. Die Anlage weist einige Besonderheiten auf, so z.B., dass sich die Schattenbahnhöfe nicht unter, sondern neben der Anlage befinden.

Seite 64

Editorial 3

Die „Schiefe Ebene“ in Neuenmarkt-Wirsberg. . . . 6

Gleisgeometrie 16

Vom Vorbild zum Modell 24

Von der Pegnitz umrundet: Velden. 32

Rundherum mit der Überlandtram. 36

Mit 80‰ die Steigung hinauf 40

Hohlenfels 48

Spitzkehre im Mittelgebirge. 56

Lokalbahn in Oberbayern 60

Wurzbach 64

Durchgangsverkehr im Uhrzeigersinn. 74

Eine klassische Spiel- und Fahranlage 78

Reger Betrieb mit wechselnden Lokomotiven. . . 82

Von der Altmühl in die Oberpfalz. 86

Fachhändler-Verzeichnis 94

Spezialisten-Verzeichnis 96

Vorschau, Impressum 98

In einer langgezogenen S-Kurve müht sich 01 173 mit ihrem aus sieben Wagen gebildeten Zug die „Schiefe Ebene“ hinauf, unterstützt von der nachschiebenden V 60 423 am Ende des Zuges. Ein Blick auf die Gleise zeigt: RocoLine mit Bettung!

Schauanlage mit RocoLine-Gleis

Die „Schiefe Ebene“ in Neuenmarkt-Wirsberg

Vor 20 Jahren, 1998, erbaute Josef Brandl im Auftrag des DDM in Neuenmarkt eine Modellbahnanlage nach Vorbild, die auch heute noch täglich in Betrieb bestaunt werden kann. Mit der Konzeption und seiner Gestaltung der Anlage „Schiefe Ebene“ setzten er und das Museumsteam Maßstäbe. Als Gleismaterial verwendete man RocoLine, in den Bahnhöfen ohne, auf der Strecke und in verdeckten Bereichen mit Bettung.

Natürlich ist eine Anlage dieser Dimension in einem normalen Hobbyraum mit 16, vielleicht 20 m² nicht zu realisieren. Aber es lassen sich doch einige Anregungen aus dem Vorbild in Neuenmarkt ableiten, die in einem Anlagen- und Betriebsvorschlag für den privaten Gebrauch münden. Doch dazu später mehr, zuerst einmal zur Anlage „Schiefe Ebene“:

Diese speziell für Ausstellungszwecke gebaute H0-Großanlage hat ihren Standort im Deutschen Dampflokomotiv-Museum (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg. Der kleine Ort liegt in Oberfranken am Fuße des Fichtelgebirges unweit der BAB 9. Verläßt man diese über die Abfahrt Bad Berneck, ist über die Bundesstraße 303 in Richtung Himmelkron nach wenigen Kilometern Neuenmarkt-Wirsberg erreicht. Hier hat das Museum seit 1978 eine standesgemäße Heimstatt in den alten Baulichkeiten des Bahnbetriebswerks gefunden. Im original erhaltenen Ringlokschuppen sowie auf dem unmittelbar daneben gelegenen Freigelände kann der Besucher viele Lokomotiven und andere Exponate bestaunen. Neben den Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn – darunter die bekannten Baureihen 01 und 03 – wurden auch zahl-

reiche ehemalige Länderbahnmaschinen vor dem Schneidbrenner bewahrt. Auch die Segmentdrehzscheibe ist noch voll funktionsfähig und bildet für nachbauwillige Eisenbahnfreunde ein willkommenes Studienobjekt. Das Deutsche Dampflokomotiv-Museum Neuenmarkt-Wirsberg ist auch bequem (und standesgemäß) mit der DB AG von Hof bzw. Lichtenfels zu erreichen.

Neuenmarkt-Wirsberg ist aber nicht nur die Heimat des Deutschen Dampflokomotiv-Museums, sondern auch der Ausgangspunkt eines der spektakulärsten Streckenabschnitte des Eisenbahnbaus im vorigen Jahrhundert. 1844 hatte die Trassierung der sogenannten Ludwigs-Süd-Nordbahn von Lindau über Augsburg, Nürnberg und Bamberg nach Hof das Fichtelgebirge und damit die Ortschaft Neuenmarkt (die Bezeichnung Neuenmarkt-Wirsberg entstand erst 1892) erreicht. Hier beginnt der Anstieg zur Überquerung des Fichtelgebirgskammes, der mittels einer Steilrampe bezwungen werden sollte.

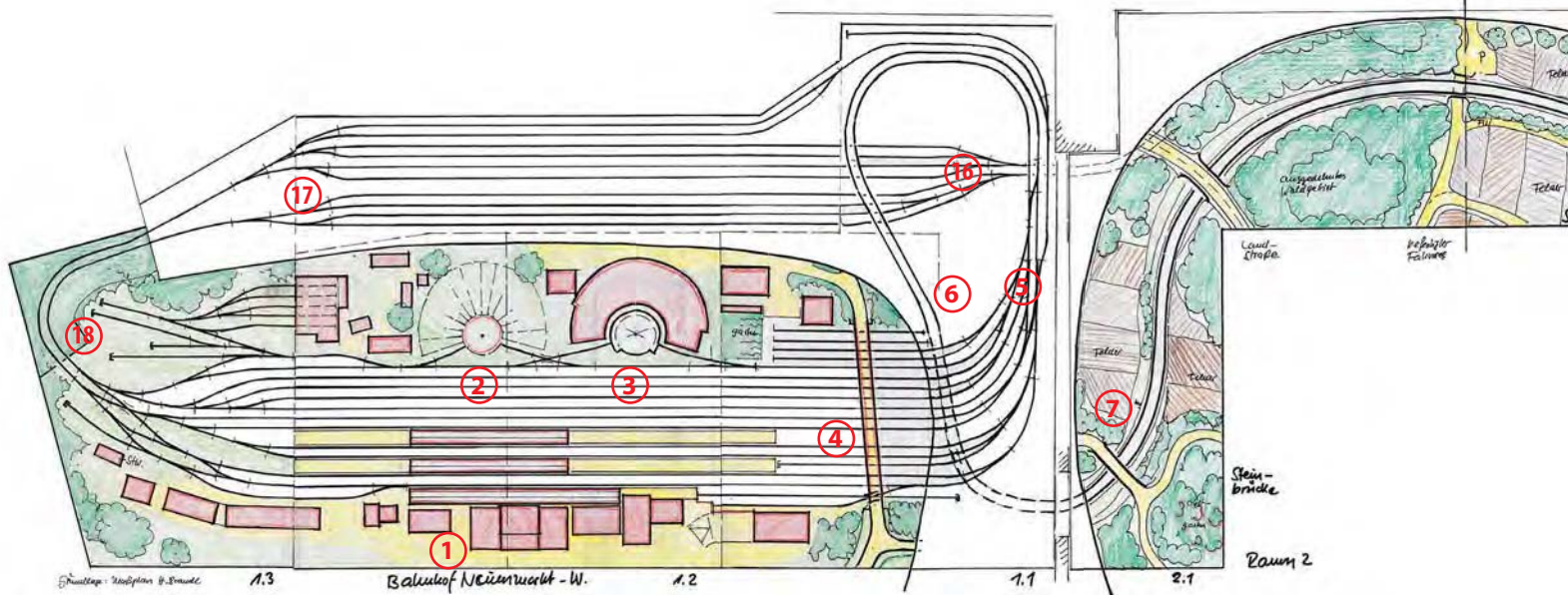
Dieser Streckenabschnitt, als „Schiefe Ebene“ bezeichnet, führte unter weitgehender Ausnutzung der natürlichen Geländegegebenheiten hinauf zum Bahnhof Marktschorgast. Dieser Abschnitt be-

zwingt eine Höhendifferenz von 158 m und hat eine Gesamtlänge von genau 7,6 km. Die größte Steigung mit 25,3% und einem Bogenhalbmesser von nur 450 m befindet sich zwischen km 78,190 und km 78,640; die durchschnittliche Steigung wird mit 25‰ (1:40) angegeben.

Die markantesten Bauwerke der Steilrampe sind drei Stützmauern, die eine Länge von insgesamt 1700 m bei einer maximalen Höhe von 32 m über der Talsohle aufweisen. Sie wurden verdientermaßen als technisches Denkmal eingestuft und stehen, wie auch der gesamte übrige Streckenabschnitt der Schiefen Ebene, unter Denkmalschutz.

Der 1848 aufgenommene durchgehende Zugbetrieb erforderte in Richtung Hof immer Zusatzleistungen in Form von Vorspann- und bald darauf Schublokomotiven. Grundsätzlich erhielten alle Züge über die Steilrampe Schubhilfe bis zum Bahnhof Marktschorgast. Heimat-Bw dieser Vorspann- bzw. Schublokomotiven war seit 1848 Neuenmarkt (später Neuenmarkt-Wirsberg). Insgesamt 127 Jahre wurde dieser Schubdienst auf der „Schiefen Ebene“ durchgeführt, bis zum Jahre 1964 ausschließlich durch Dampflokomotiven. Nun zählt dieser Schubdienst längst, wie so vieles andere, zur Vergan-





genheit. Nur bei den Sonderfahrten auf diesem Streckenabschnitt hat der Eisenbahnfreund noch einmal Gelegenheit, schwer arbeitende Dampflokomotiven live auf der Steilrampe erleben zu können. Hier empfiehlt sich ein Besuch der Internetseite des Museums, um aktuelle Veranstaltungstermine zu erfahren: www.dampflokmuseum.de

Vom Vorbild zum Modell

Die Lage des DDM am Fuße der Steilrampe über das Fichtelgebirge legte den Nachbau der legendären Schiefen Ebene in Form einer großen H0-Modelleisenbahnanlage nahe. Die Museumsleitung kann damit den Besuchern als besondere Attraktion eine sehr informative Darstellung des Fahrbetriebs einschließlich des Schubdienstes bieten.

Die Nachbildung der „Schiefen Ebene“ gehört zu den ersten der thematisch streng ans Vorbild gebundenen Modellbahnanlagen, die als Schauanlage konzipiert wurden. Neben der Konzentration auf eine räumliche Gegebenheit und typische, meist zeitlich begrenzte Situationen spielen bei einer solchen Anlage auch historische Kriterien eine Rolle. Es lassen sich Dinge und Geschehnisse kon-

servieren, die bereits Geschichte und teilweise unwiederbringlich vergangen sind.

Selbstredend sind für eine derart groß dimensionierte Darstellung einer Vorbildstrecke im Gegensatz zur Planung einer Heimanlage ganz spezielle Voraussetzungen zu erfüllen. Die zur Verfügung stehende Gesamtfläche von 20 x 3,5 m in vier miteinander verbundenen Räumen entspricht der Fläche so mancher Wohnung und ist in der Regel für private Anlagen ein unerfüllbarer Traum.

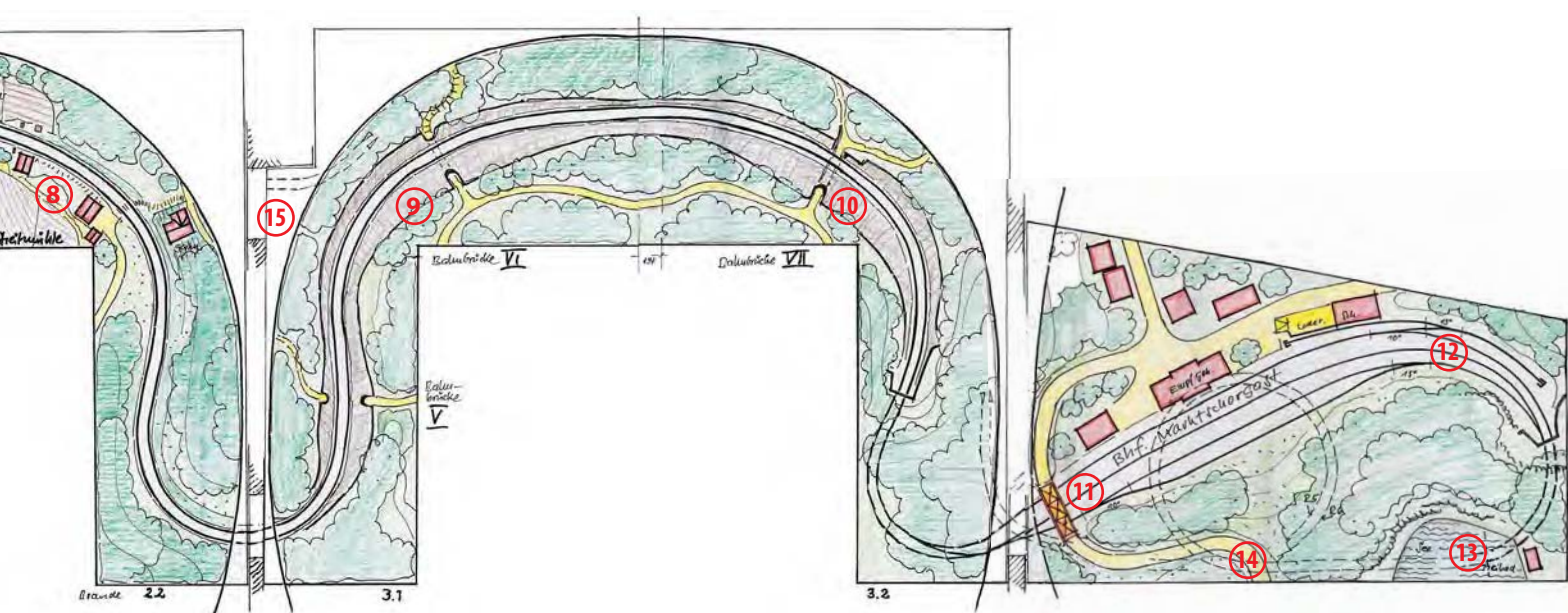
Ein exakter Gleisplan konnte nur nach gründlichem Studium der entsprechenden Vorbildgegebenheiten erstellt werden. Anhand von Originalunterlagen der Bahnhofs- und Streckenpläne aus verschiedenen Zeiten, von unzähligen Bildern, Tabellen und Diagrammen entstand eine erste grobe Vorstellung vom späteren Gleisverlauf. Es war klar, dass sich die insgesamt 7,6 km lange Vorbildstrecke der „Schiefen Ebene“ nicht ohne Abstriche im Maßstab 1:87 darstellen ließen. Schließlich ergibt eine Umrechnung der 7,6 Vorbild-km in den Baumaßstab 1:87 eine Anlagenlänge von fast 88 m!

Es galt also, die Gleisführung so geschickt und vor allem überzeugend den vorhandenen Räumlichkeiten anzupassen, dass trotz der unumgänglichen Län-

genreduzierung die optische Wirkung der wichtigsten Streckenabschnitte erhalten blieb. Entsprechend den Prämissen entstand ein Konzept, bei dem sich vier Hauptbereiche der Anlage ergaben: der Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg als Ausgangspunkt, die bei Eisenbahnfreunden bekannte Blockstelle Streitmühle, die imposanten Stützmauern und schließlich der Bahnhof Marktschorgast als Abschluss des sichtbaren Anlagenbereichs.

Die ersten Planungsprobleme ergaben sich bereits bei der Darstellung des Bahnhofs Neuenmarkt-Wirsberg. Da ein möglichst vorbildnaher Fahrbetrieb angestrebt war, mussten die Gleisanlagen dem Original-Bahnhofsplan so weit wie nur irgend möglich entsprechen. Aber selbst, wenn man an die Grenzen der tolerierbaren Längenverkürzung ging, zeigte sich bald, dass nicht genügend Platz für einen Bahnhof wie in Neuenmarkt-Wirsberg in „klassischer Bauweise“ zur Verfügung stand. Josef Brandl löste das Problem elegant, indem er die Anlagentiefe von bis zu 3,5 m in seine Überlegungen einbezog und die Fläche geschickt für die erforderliche Verlängerung der Gleisführung nutzte.

Der nördliche Bahnhofskopf von Neuenmarkt-Wirsberg, also die auf der Anlage rechts gelegene Weichenstraße, beginnt



Ganz links: Arbeit macht durstig – das trifft auch auf die mit Kabinentender ausgestattete Lok der Baureihe 50 zu, die hier nach dem Schubdienst auf der „Schiefen Ebene“ von ihrem Heizer mit neuem Kesselspeisewasser versorgt wird.

Links: Dort, wo sich einst die Umfassungsmauer des Ringlokschuppens 1 erhob, stehen nun die abgestellten Lokomotiven im Freien. 50 Jahre später wird hier das Freigelände eines Dampflok-Museums sein.

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1 EG Neuenmarkt-Wirsberg 2 Alte 16-m-Drehscheibe, Schuppen abgetragen 3 20-m-Segmentdrehscheibe 4 Straßenbrücke (tarnt das Bahnhofsende) 5 ungestaltete Bahnhofsausfahrt Richtung „Schiefe Ebene“ 6 Erste Schleife zum Höhengewinn 7 Steinbrücke und Einfahrsignal Neuenmarkt-Wirsberg 8 Blockstelle Streitmühle 9 „Schiefe Ebene“: Bahnbrücke VI und Stützmauer | <ol style="list-style-type: none"> 10 „Schiefe Ebene“: Bahnbrücke VII und Stützmauer 11 Einfahrt in Marktschorgast 12 Ausfahrt aus Marktschorgast (Vorbild: Richtung Hof) 13 Goldbergsee 14 Verdeckte Wendel 15 Verdeckte Rückführung Richtung Neuenmarkt-Wirsberg 16 Einfahrt in den Schattenbahnhof 17 Schattenbahnhofsausfahrt Richtung Neuenmarkt-Wirsberg 18 Einfahrt in Neuenmarkt-Wirsberg (Vorbild: aus Richtung Bamberg) |
|--|--|

Die Frage: Vorbild oder Modell? stellt sich bei der Betrachtung dieses Bahnhofschnitts, der von Josef Brandl meisterhaft gestaltet und von Markus Tiedtke ebenso gekonnt in Szene gesetzt wurde.





Links: Hinter den Kulissen – man erkennt die ungefähre Position des Ringlokschuppens – findet sich der große Schattenbahnhof, der für die Anlage Bamberg und Hof zugleich ist. Verbaut wurde hier RocoLine-Gleis mit Bettung, dessen dämmender Effekt hier für ruhige Zugfahrten sorgt.



Rechts: Eine Ansicht des Bahnhofs Neuenmarkt-Wirsberg von der Straßenbrücke über die Gleisanlagen hinweg. Alle Zuggarnituren einschließlich der jeweiligen Triebfahrzeuge wurden in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre verkehrenden Vorbildzügen exakt nachgestellt.



Links: Die andere Einfahrt des Schattenbahnhofs wird von der Ausfahrtschleife Neuenmarkt-Wirsberg-Schiefer Ebene überquert.

Unten rechts: Die Ausfahrtschleife Richtung Schiefer Ebene sorgt schon für einen ersten Höhengewinn.



Der Gleisplan von Neuenmarkt-Wirsberg (unterer ...) und Schattenbahnhof (oberer Teil); rechts die Ausfahrtschleife Richtung „Schiefer Ebene“

