

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

SPEZIAL 68

Mai 2006

B 8784, 57. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30

Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien

Portugal (cont) € 8,50

BeNeLux € 7,50

Schweden skr 90,-

Norwegen NOK 84,-

www.miba.de

Stadt-Bahn



Mit dem Zug auf der Straße
Bahnen in der Stadt

Anlagenplanung
Kleinbahn mit Kulisse

Straßenbahnen im Modell
Marktübersicht



Nicht erst seit der Einführung des Inter-City-Netzes im Jahr 1974 verkehren Züge – wörtlich genommen – zwischen den Städten. Schon die erste Bahnlinie wurde im Dezember 1835 von Nürnberg nach Fürth in Betrieb genommen. In den folgenden Gründerjahren kamen zunächst Verbindungen zwischen damals schon bedeutenden Großstädten – man denke beispielsweise an die Cöln-Mindener Eisenbahn, die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn oder die Magdeburg-Leipziger Bahn – zustande, bevor im Verlauf von Jahrzehnten mit immer feineren Verästelungen auch kleinere Ansiedlungen in der Fläche erschlossen wurden.

Nun gilt ja im Modellbahnwesen nicht von ungefähr die Regel, dass die Darstellung eines kleineren Themas einfacher ist als die Realisierung von monumentalen

Komplexen mit entsprechend ausladendem Bahnverkehr. Andererseits: In der Stadt ist einfach mehr los – ein unschlagbares und bislang unwidersprochenes Argument für eine Bahn in urbaner Umge-

bung! Eine ganz nach Belieben des Anlagenbesitzers dichte Zugfolge mit einer Fahrzeugvielfalt, die nicht selten weit über den tatsächlichen Bedarf hinausgeht, und ein Umfeld, das an allen Ecken und Enden Blickpunkte bietet – diese Überlegungen kommen nicht nur demjenigen entgegen, der auf die sprichwörtlich „gute Landluft“ aus dem sich olfaktorisch abmühenden Rauchgenerator gern und freiwillig verzichtet.

Bei solch großen Themen ist es aber umso schwieriger, eine überzeugend städtische Umgebung in modellbahnkompatible Größenordnungen zu setzen, denn wer hat schon den Platz für einen maßstäblichen Hauptbahnhof? Das Unterfangen beginnt also zunächst mit der Suche nach kleinen Vorbildern oder zumindest kleinen Ausschnitten großer Vorbilder.

Kleine Vorbilder finden wir vielerorts in Form von Schmalspur- oder Secundärbahnen. Man denke nicht nur an die berühmte Stadtdurchfahrt von „Molli“ in Bad Doberan, auch die Erlanger „Secu“ wäre

ein interessantes Anlagenthema. Erst recht die Zufahrt zum Bahnhof Hamburg-Klosterthor, bei der ein veritabler Schnellzug mit pr. S 10 wie eine Straßenbahn über kopfsteinpflaster-gebetete Gleise zuckelt – Franz Rittig widmet diesem Kuriosum gleich die ersten Zeilen seines Grundlagenbeitrags –, bietet Modellbahnflair vom Feinsten.

Bleiben wir bei den kleinen Ausschnitten: Wer bei begrenzten Raumverhältnissen möglichst lange Fahrstrecken erzielen will, wird der alten MIBA-Empfehlung folgen und das bewährte An-der-Wandlang-Konzept umsetzen. Dabei ergibt sich zwangsläufig eine sehr geringe Anlagentiefe, die es mit allen Mitteln der Kunst zu kaschieren gilt. Und nun raten Sie mal, bei welchem Thema dies besser gelingt!

Stadt statt Land

Falsch! Bei einer Bahnlinie auf dem flachen Land lässt sich die dazugehörige Weite der Landschaft nur schwer glaubwürdig darstellen, denn zwischen Anlagenrand und Hintergrundbild bleibt stets der Übergang mehr oder weniger gut erkennbar. Eine schnurgerade Linie von Büschen tarnt diesen unschönen Wechsel von der Dreidimensionalität in die Flachheit häufig recht unvollkommen.

Wie viel leichter hat es da der urban ambitionierte Modellist! Seine Kulissen sind buchstäblich nur Fassade. Das optische Problem mit der Horizontlinie stellt sich gar nicht erst, denn auch in einer echten Straße sieht der Betrachter oberhalb der Dächer nur Himmel. Aus einem entlang der Firstlinie geteilten Bausatz lässt sich zudem die doppelte Fassadenlänge gewinnen. Vergleicht man noch die Kosten guter Modellgebäude mit den Preisen guter Bäume, sprechen auch finanzielle Gründe für das Motto „Wand statt Wald“. Letzterer lässt sich schließlich nicht mit halben Bäumen darstellen – meint Ihr

Martin Knaden

Eine typisch städtische Komposition von aufgeständerter Eisenbahn mit einer auf Ebene „Null“ verkehrenden Straßenbahn bietet Bruno Kaiser mit seinem Titelbild.

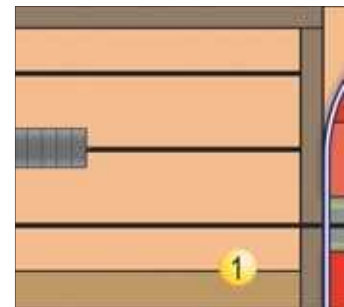
Zur Bildleiste unten: 99 322 durchfährt die Goethestraße in Bad Doberan (MIBA-Archiv), Hermann Peter gestaltete einen Anlagenentwurf nach Motiven der Hohenlimburger bzw. Plettenberger Kleinbahn und im zweiten Bild von Bruno Kaiser blicken wir auf die moderne S-Bahn-Station von Maxheim.





Großstadt-Melodie
Aus den Elementen
Bahnhofshalle,
Hafenbahn und
Straßenbahn schafft
Loisl ein harmoni-
sches Ganzes. Seite
14 *Zeichnung: Loisl*

Moderne Bahnhofs-
bauten stellt Micha-
el Meinhold unter
dem Titel Glas,
Beton und klare Lini-
en vor. Rechts der
damals neue Hbf
Kassel. Seite 16
Foto: E. Dittmann



**Mit der Kleinbahn
durch die Stadt –**
Hermann Peter ent-
warf einen Anlagen-
plan (oben) in städti-
scher Umgebung.
Seite 38 *Zeichnung:*
Hermann Peter



Vor großer Kulisse
entsteht eine US-
Anlage mit städti-
schem Ambiente. Die
Wolkenkratzer ste-
hen z.T. halbplastisch
vor der Hintergrund-
kulisse (rechts).
Seite 44 *Foto: gp*

**Gleise im Straßen-
bild: Stadt-Bahnen**
ist das Thema von
Franz Rittigs Grund-
lagenartikel. Links
fährt „Molli“ durch
die Fußgängerzone
von Bad Doberan.
Seite 6 *Foto: ur*

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL



Modelle – ganz im Stil der Zeit – Lutz Kuhl hat sich in der Modellbahngeschichte umgesehen. Er präsentiert Modelle von typischen Nachkriegs-EGs.
Seite 34 Foto: lk

INHALT

ZUR SACHE

Stadt statt Land 3

GRUNDLAGEN

Gleise im Straßenbild: Stadt-Bahnen 6
Schleifen für die Tram 68

ANLAGEN-PLANUNG

Großstadt-Melodie 14
Mit der Kleinbahn durch die Stadt 38
Auf schmalen Modulen durch die Stadt 64

VORBILD

Glas, Beton und klare Linien 26

MODELLBAHN-HISTORIE

Modelle – ganz im Stil der Zeit 34

ANLAGENBAU

Vor großer Kulisse 44
Motiv am Rande 96

BILDERBOGEN

Stadt-Landschaft mit Eisenbahn 52

VORBILD + MODELL

Die Zacke und der Erbschleicherexpress 58

MODELLBAHN-PRAxis

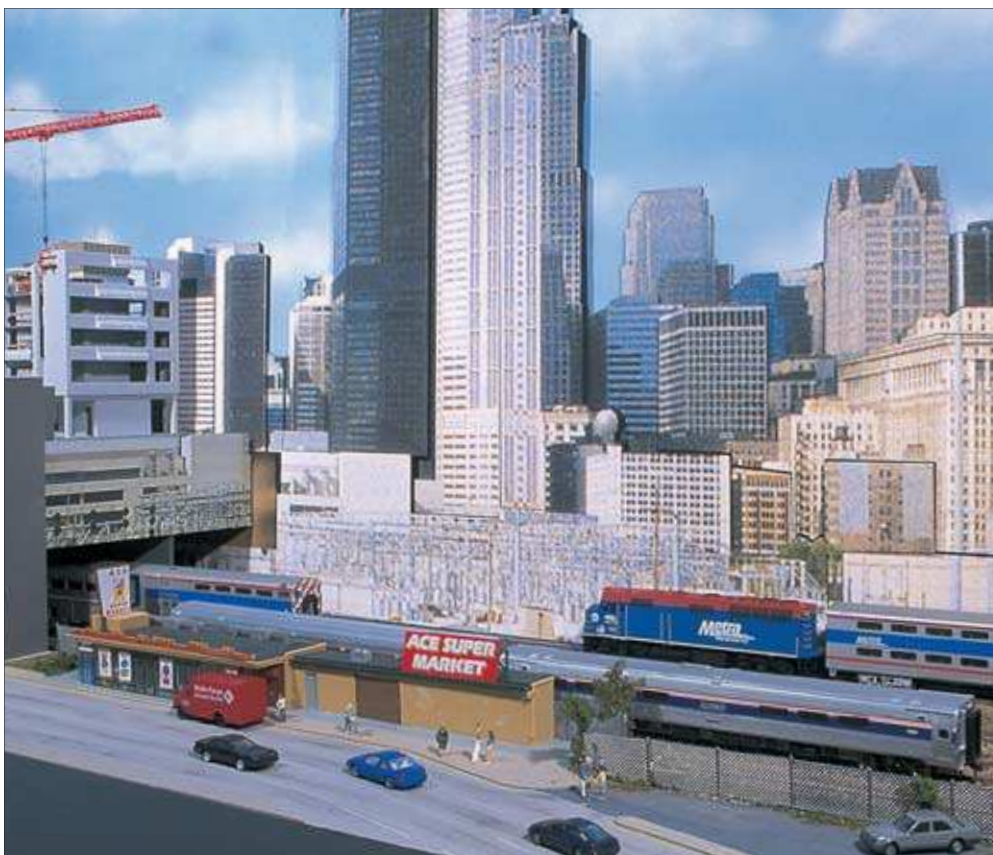
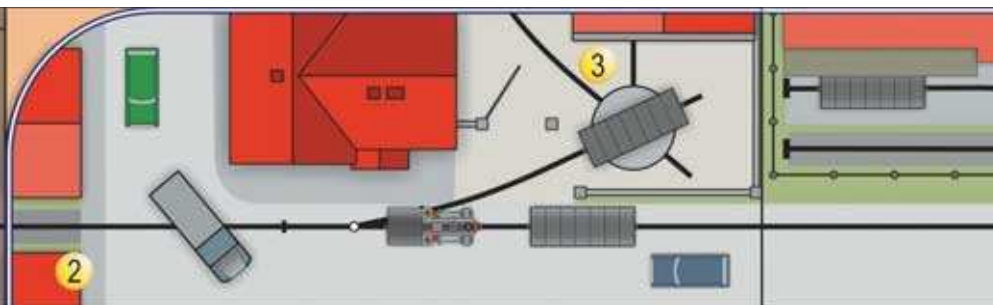
Tamtam für die Tram 72
Bauten an der Bahn 78
Völlig losgelöst durch Wuppertal 88

MARKTÜBERSICHT

Vorsicht, Tram! 84

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 106





Gleise im Straßenbild

Stadt- Bahnen

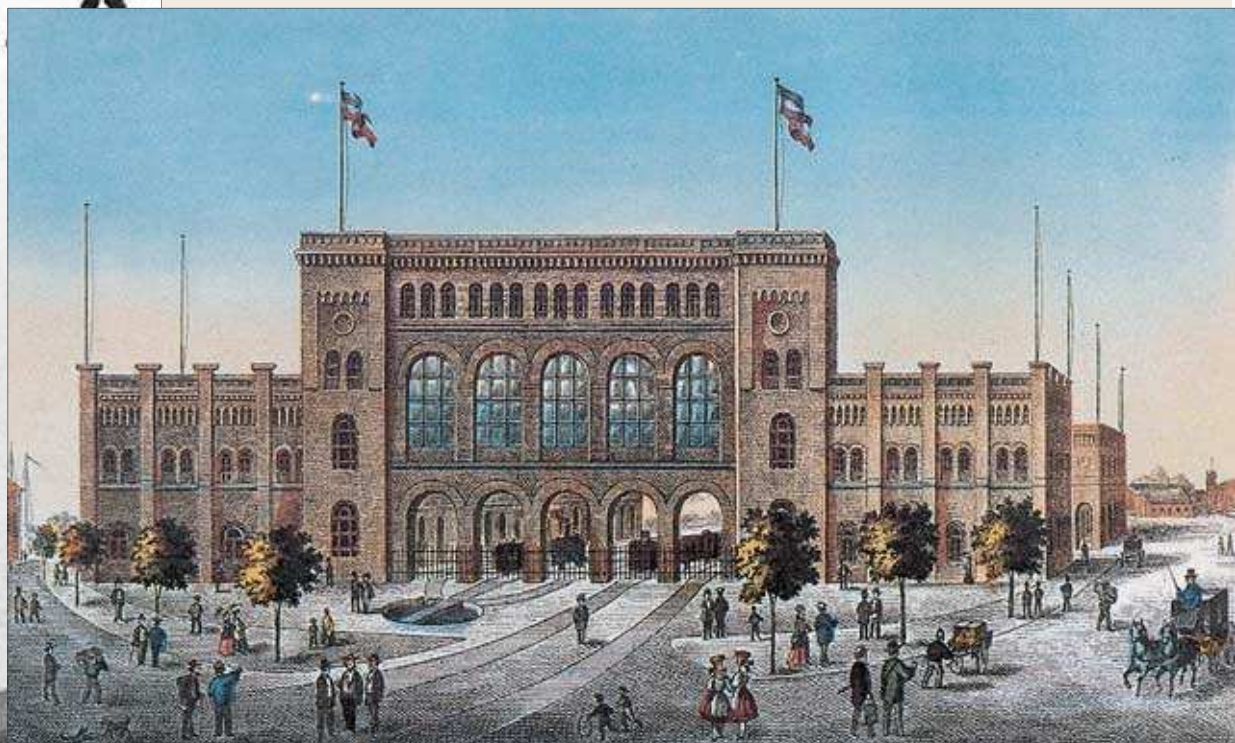
Wer das Thema „Eisenbahn in der Stadt“ im Modell gestaltet, muss nicht riesige Bahnhofshallen und ausgedehnte Gleisfelder auf seine Anlagenplatte zwingen. Es gab Zeiten, da Anschluss- und Kleinbahnen, bisweilen auch Neben- und sogar Hauptstrecken ihr Ziel nur durch enge Straßen mit dichter Bebauung erreichen konnten. Folgen Sie Franz Rittig zu „Stadt-Bahnen“, die mit Originalität und geringem Platzbedarf zum Nachbau anregen.

Nicht immer stand beim Bau neuer Eisenbahnstrecken der für möglichst uneingeschränkten Betrieb notwendige bzw. wünschenswerte Platz zur Verfügung. Schwierigkeiten traten vor allem dort auf, wo der geplanten Trassenführung dicht besiedeltes Gebiet mit Wohnhäusern und Fabriken im Wege lag. Zumeist blieb in solchen Fällen nur die Mitbenutzung vorhandener Wege, Straßen und Plätze übrig. Das Problem beschränkte sich keineswegs auf Hafen- und Industriebahnen – es konnte auch Hauptstrecken treffen!

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts gab es in Hamburg und im benachbarten Altona Bestrebungen, den Kopfbahnhof der Christiansbahn von Altona nach Kiel mit dem Kopfbahnhof der Hamburg-Berliner Bahn zu verbinden. Neben weiteren Schwierigkeiten war es

wegen der dichten städtischen Bebauung nicht möglich, die Gleise nach Altona direkt aus der Halle des Berliner Bahnhofs herauszuführen. Man sah sich gezwungen, die Strecke bereits vor der Halle aus der Berliner Trasse abzuzweigen, in einem Rechtsbogen am Kopfbahnhof vorbeizuführen um über Dammtor, Sternschanze und Schulterblatt nach Altona zu gelangen. Damit die Reisenden Zugang zu den Zügen bekamen, entstand der Bahnhof Kloostertor. Dabei war es unumgänglich, die Gleise der neuen Verbindungsbahn in das Straßenpflaster des Platzes zwischen dem Berliner Bahnhof und der Station Kloostertor zu verlegen.

Noch spannender wurde es, als man den „Venloer Bahnhof“ südlich vom Berliner Bahnhof mit der Verbindungsbahn nach Altona verknüpfte: Die neue



Im Jahre 1872 wurde der Venloer Bahnhof in Hamburg erbaut. Die Gleise rechts vor dem Portal gehören zu jener Strecke, die über den Oberhafen und (im Straßenpflaster) am Portal des Berliner Bahnhofs vorbei zum Bahnhof Hamburg-Klostertor führte, wo sie in die Verbindungsbahn nach Altona einmündete. Foto: Sammlung Hermann Hoyer



Links: So sah es aus, wenn Schnellzüge aus Altona über Klostertor am Portal des Berliner Bahnhofs (Standpunkt des Fotografen) vorbei im Schrittempo über Hamburgs Straßen zum Venloer Bahnhof (später Hannoverscher Bahnhof) gelotst wurden. Foto: Sammlung Wolfgang Klee

Ansicht des Venloer Bahnhofs (zeitweilig auch „Bahnhof der Rheinisch-Belgisch-Französischen Eisenbahn“) mit ausfahrendem Schnellzug über Hamburg-Klostertor nach Altona. Vorn links und unmittelbar neben der Lok je ein Sicherungsposten. Foto: Sammlung Hermann Hoyer

Bahn verlief fast rechtwinklig zur Lage des Berliner Kopfbahnhofs; man musste sie direkt vor dem Portal des Empfangsgebäudes ins Straßenpflaster einbetten. Nur so war es möglich, dass diese Strecke am Bahnhof Klostertor in die Verbindungsbahn nach Altona einmünden konnte. Sämtliche Schnellzüge der Relation Köln–Altona mussten im Schrittempo mit vornweg laufendem Sicherungsposten durch die Straßen geführt werden – zum Ärgernis der Anwohner und zunehmend auch aller übrigen Verkehrsteilnehmer.

Der „Venloer Bahnhof“ stellte seit 1872 den Ausgangspunkt der heutigen „Rollbahn“ Hamburg–Bremen–Osnabrück–Ruhrgebiet dar. Der Name rührte daher, dass ein Abzweig dieser Bahn über Venlo den kürzesten Weg nach Paris darstellte. Da später auch die Fern-



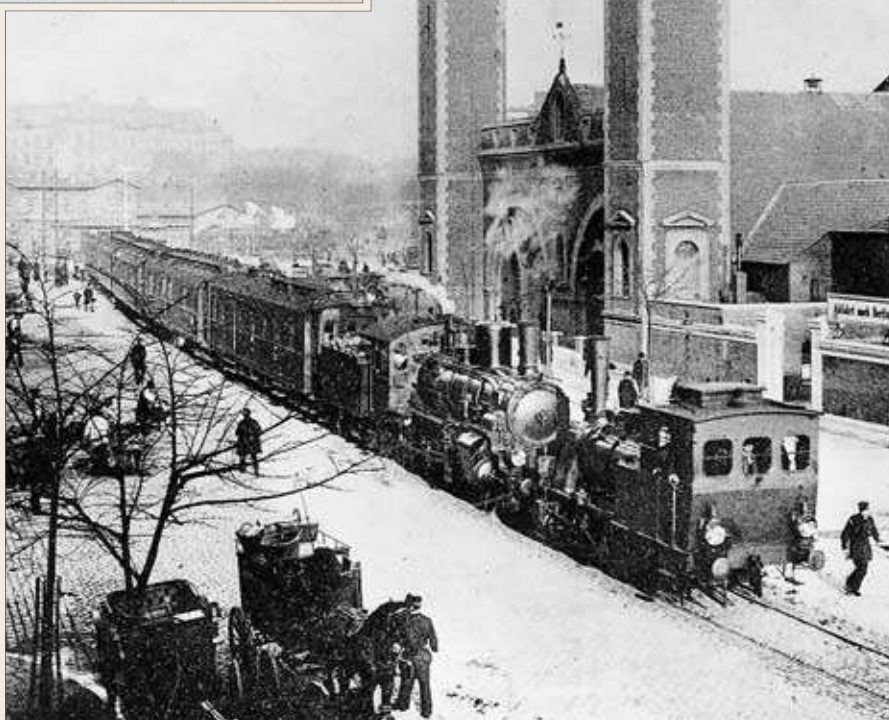


Links: Blick über die Verbindungsbahn auf den Berliner Bahnhof. Im Hintergrund ein Zug vom Venloer Bahnhof nach Altona. Foto: Sammlung Hermann Hoyer

Unten: Ein D-Zug von Altona nach Köln rollt am Portal des Berliner Bahnhofs vorbei in Richtung Venloer Bahnhof. Foto: Sammlung Wolfgang Klee

züge nach Hannover im Venloer Bahnhof begannen, bezeichnete man ihn ab 1892 als „Hannoverschen Bahnhof“. Auch beim Bau dieses Bahnhofs kalkulierte man eine Gleislage im Straßenpflaster ein. Wolfgang Klee, exzellenter Kenner der nicht unkomplizierten Eisenbahngeschichte Hamburgs, berichtet: „Durch das große stadtseitige Portal des Stationsgebäudes führten fünf Gleise auf den Bahnhofsvorplatz. Drei davon mündeten, wie bei vielen Kopfbahnhöfen üblich, gleich anschließend in eine Drehscheibe. Zwei Gleise aber führten über den Oberhafen und dann am Berliner Bahnhof vorbei zum Klostertor-Bahnhof an der Verbindungsbahn.“

Auch in anderen Städten Deutschlands erforderten die örtlichen Verhältnisse erhebliche Kompromisse. Im städtischen Straßenbild von Troisdorf wurden die Gleisanlagen einiger An-



Mitten auf einer belebten Straße rollte 01 150 samt Schnellzugwagen anlässlich einer Sonderfahrt im September 1986 durch Troisdorf.



Besondere Strecken verlangen besondere Maßnahmen: So regelte man in Troisdorf-Spich den Verkehr zwischen Eisenbahn und Auto.



Oben und rechts: Vorsichtig tastete sich die V 100 im Juli 1980 durch Olef.

schlussbahnen immerhin mit derart großzügig gewählten Radien angelegt, dass sogar lange, schwere Schleppenderloks verkehren konnten.

Als einmalig galt die Ortsdurchfahrt von Olef an der Strecke Kall–Hellenthal: Auch hier sicherte der vorauslaufende Zugführer einen etwa 150 m langen Streckenabschnitt mit unübersichtlichen Bahnübergängen und einer Gleislage direkt im Straßenpflaster.

Im Erzgebirge gab es eine ähnliche Situation: Die sächsische Nebenbahn Schlettau–Crottendorf sollte dereinst zwar um die beiden Industriegemeinden Walthersdorf und Crottendorf herumgeführt werden, doch einige Grundstückseigner vereitelten diesen



Von Mai 1982 bis Mai 1988 zogen die allerletzten im Plandienst eingesetzten Loks der Baureihe 86 gemischte Züge nach Crottendorf.



Auch die Ortsdurchfahrten in Walthersdorf und Crottendorf im Erzgebirge sind Geschichte. 86 1501 am 21. April 1984. Fotos: Udo Kandler