

Modellbahn- *Streckenpläne*



Modellbahn-Streckenpläne

VON

Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

unter Mitarbeit von Heinz Bingel, Ing. Panzer, J. Kleinknecht u. K. Schreiner (als Zeichner)

Eine Miniatureisenbahn, wie wir sie als Märklin-, Trix-, Fleischmann- oder selbstgebaute Bahn kennen, stellt bekanntlich eine maßstäblich verkleinerte Nachbildung des großen Vorbildes Bundesbahn dar. Der Verkleinerungsmaßstab bestimmt auch die übrigen Zuhöhere wie Signale, Gebäude, Brücken usw. Wenn wir allerdings ganze Bahnhofsanlagen und zugehörige Strecken genau so verkleinern wollten, würde der betreffende Verkleinerungsmaßstab versagen: Wir kämen auf Anlagengrößen, die sich wohl niemand platzmäßig leisten könnte. Hier müssen wir also Verkürzungen und Vereinfachungen vornehmen. Das heißt nun nicht, mit ein paar Gleisen und willkürlichen Weichenverbindungen so etwas wie eine Station zu markieren, sondern mit Bedacht entweder solche Bahnhöfe des großen Vorbildes auszuwählen, die unserem Platzmangel entgegenkommen, oder bei unbedingt gewünschten größeren Bahnhöfen nur insoweit Abstreichungen vorzunehmen, daß die charakteristischen Merkmale und die unbedingt für einen richtigen Modellbetrieb erforderlichen Gleise erhalten bleiben.

Bevor wir auf die vorliegenden Pläne näher eingehen, müssen wir uns doch noch einmal folgendes vor Augen halten: Beim großen Vorbild richtet sich die Streckenverlegung nach den gegebenen Geländeverhältnissen, während Lage, Größe und Ausführung des Bahnhofs durch alle möglichen Faktoren bestimmt wird (Stadtgröße, Verkehrsdichte, Bestimmungszweck usw.). Wenn sich die Bahn also im großen und ganzen an die gegebenen Geländeverhältnisse halten muß, so hat man doch die kürzesten Verbindungen zwischen den Ortschaften im Auge, wobei oft Kunstbauten wie Brücken, Tunnel und Dämme erforderlich werden. Der Modellbahner tut sich hier scheinbar leichter (aber nur scheinbar!), weil er ja den umgekehrten Weg beschreiten und zu einer erdachten Strecke die passende Landschaft komponieren

kann. Das hört sich sehr nett an, ist aber garnicht so leicht, wie jeder erfahrene Anlagenbauer bestätigen wird. Es ist ja nicht damit getan, willkürlich und wahllos Dämme, Brücken und sinnlose Tunnelröhren in die Gegend zu setzen und damit eine Landschaft vortäuschen zu wollen. Auch wir möchten ja den Eindruck erhalten, daß sich die Miniaturbahn-Strecke dem Gelände anpaßt. Dämme sind also nur dort am Platze, wo sie auch beim großen Vorbild zu finden wären; zu Brücken oder Viadukten gehören Flüsse, Täler und notwendige Überführungen; ein Tunnel ist nur berechtigt, wenn kein anderer Weg zur Bewältigung oder Umgehung eines Bergmassivs vorhanden ist.

„Alles schön und gut,“ werden viele einwenden, „aber..!“ - Nun, wir wissen schon Bescheid, wo der „Hase im Pfeffer“ liegt: Der akute Platzmangel und der nun mal vorherrschende Wunsch, doch möglichst viele Gleise zu verlegen, führt in der Regel zu einer Häufung von Engpaßlösungen, die beim großen Vorbild höchst selten und dann nur vereinzelt auftreten.

Ob und inwieweit diese — bei fantasieloser Gestaltung — unschön wirken oder stören, hängt von dem persönlichen Geschmack und dem Können des jeweiligen Anlagenbesitzers ab. Man kann dieses Dilemma natürlich auch umgehen, indem man es so... oder so... oder anders macht.

Und damit sind wir am springenden Punkt angelangt, wo sich die Geister eben scheiden: So viele Möglichkeiten der Bahnhofs- und Streckengestaltung es gibt, so viele Ansichten hierüber bestehen in den Kreisen der Modellbahner. Das Sprichwort „Was dem einen sin Uhl, ist dem andern sin Nachtigall“ hat wohl nirgends mehr Berechtigung als in diesem Zusammenhang. Nun, es ist das gute Recht eines jeden Modellbauers, seine Anlage so aufzubauen — seinem Platz und seinem Geldbeutel entsprechend — wie er es für gut hält. (Daß er dabei be-

strebt ist, sein fachliches Wissen nutzbringend anzuwenden, versteht sich von selbst.) Der eine liebt eben nun mal den D-Zug-Betrieb — auch auf noch so kleiner Fläche —, der andere nur eine nette Nebenbahn. Der dritte hat Platz und Geld für eine pompöse, großflächige Anlage, während sich der vierte mit einer schmalen Strecke an der Wand entlang zufrieden gibt. Der eingefleischte Bastler baut sich alles selbst und kann die verzwicktesten Weichenstraßen und unterschiedliche Kurvenradien verlegen, während der Besitzer von Industriefabriken sich bemüht, irgendwie starr anmutende Gleisfiguren zu vermeiden. Beim „Old-Timer“-Anhänger sind wieder andere Verhältnisse — rein themenmäßig — gegeben als beim Liebhaber von langen, modernen Zügen. Einem bestimmten Kreis kommt es in erster Linie auf einen bewegten Betrieb an — unter Vernachlässigung der Landschaft — während ein anderer Teil wiederum Strecke und Landschaft in harmonische Beziehung zueinander bringen möchte und lieber auf eine „verschlungene“ Gleisanlage verzichtet. Wie dem auch sei — wir haben allen diesen verschiedenen Ansichten Rechnung getragen und auch alle möglichen Anlagenformen berücksichtigt.

Die Gleispläne, auf HO-Verhältnisse zugeschnitten, enthalten eine solche Menge von Anregungen und Vorschlägen, daß Ihnen zweckdienliche Abwandlungen (auch für größere Spurweiten) sicherlich keine Schwierigkeiten bereiten. Sie werden bestimmt viele interessante Lösungen entdecken, die Ihnen zusagen und die Sie in eigene Entwürfe einfügen können.

Sie brauchen die einzelnen Gleispläne keineswegs sklavisch nachzubauen, sondern können die Strecken, deren Radien, die Bahnhofsgleislängen usw. nach Ihrem eigenen Geschmack (und dem Raum entsprechend) variieren.

Zahlen im Kreis oder neben der Streckenbedeutung die jeweilige Gleishöhe (in cm) über der Anlagengrundfläche. Eine Erklärung für die in den Streckenplänen benutzten Sinnbilder finden Sie auf Seite 44.

Wer sich zuerst einmal mit der Wesensart der verschiedenen Bahnhofformen vertraut machen will, führe sich den Abschnitt „Bahnhofs-Gleispläne“ (S. 51) zu Gemüte. Sein Verständnis für die verschiedenen Streckenpläne dürfte damit erweitert werden.

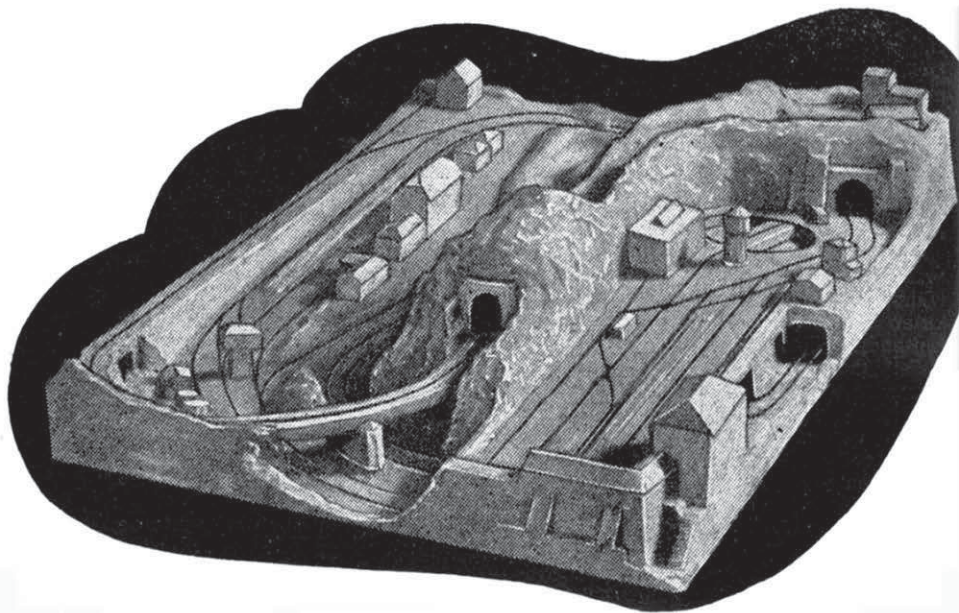
Die Besitzer von zusammensteckbaren Industriegleisen werden manche Gleisentwicklungen im Bereich der jeweiligen Möglichkeit abändern müssen. Einige Streckenpläne sind dagegen als maßstäbliche Verkleinerung von Original-Märklin-Anlagen dargestellt, und werden durch ihre „unstarre“ Gleisführung manchen überraschen.

Dem Neuling, dem die nüchternen und vielleicht ungewohnten Streckenplanschemen nicht viel sagen und der sich von dem Endeffekt der verschlungenen Linien noch kein rechtes Bild machen kann, wird mit perspektivischen Darstellungen vor Augen geführt, was sich aus solchen Anlagen herausholen läßt.

Noch eine wichtige Grundregel für sämtliche Anlagen: Tarnen bzw. trennen Sie nahe bei einander liegende Bahnlinien durch Baumgruppen, Häuser, kleine Erhebungen, Hügel oder Einschnitte (wodurch übrigens auch manche Tunnels überflüssig werden)! Der optische Eindruck von getrennten Strecken wird dadurch erhöht und das allgemeine Bild aufgelockert!

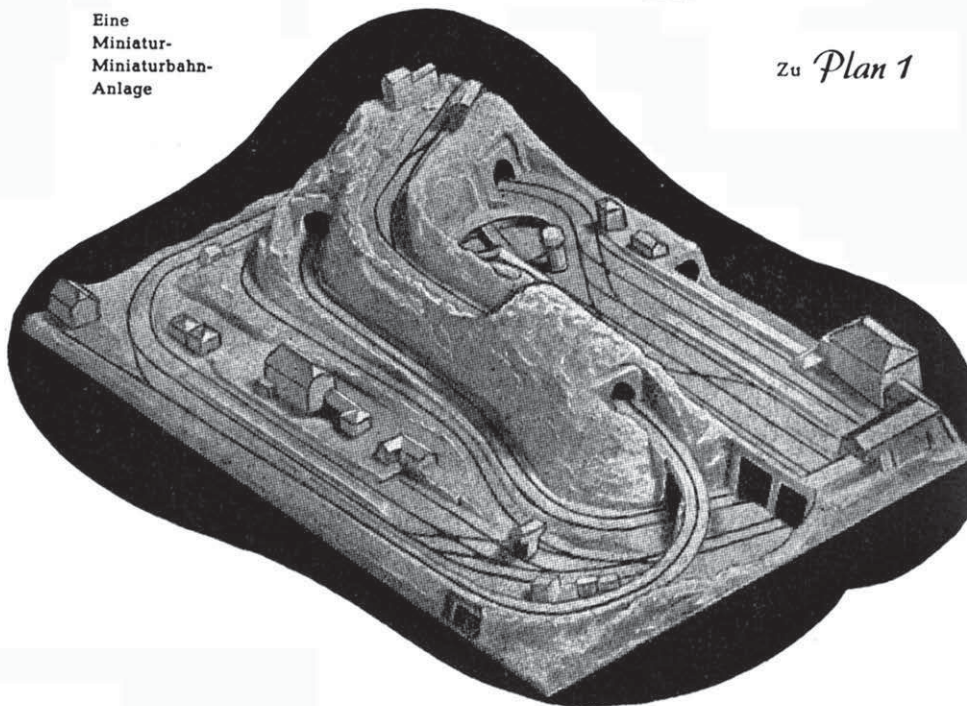
Und nun studieren Sie mit Ruhe und Bedacht die vielen Gleispläne, damit Sie auch wirklich einen Nutzen daraus ziehen können. Wenn Sie sich richtig hinein vertiefen, dürften Sie **wochenlang** damit zu tun haben! WeWaW

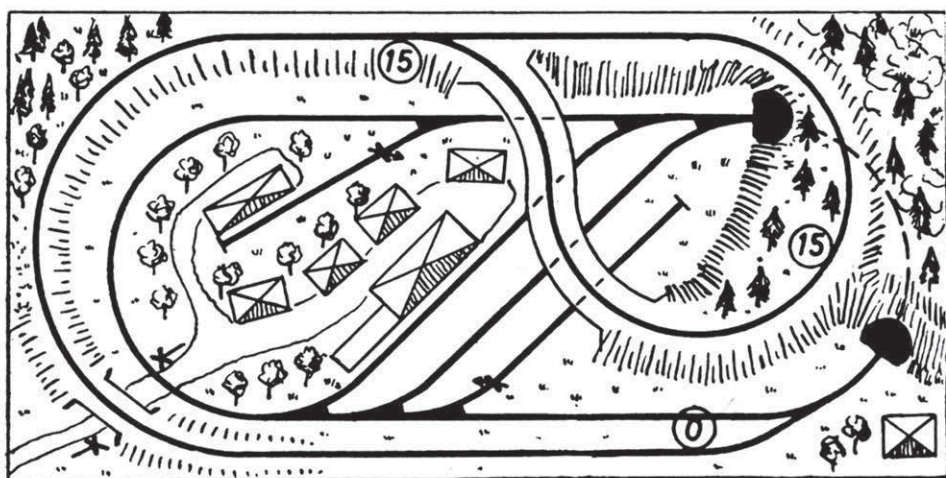




Eine
Miniatur-
Miniaturbahn-
Anlage

zu *Plan 1*





Plan 2

M = 1:20

Größe 2,50 m x 1,25 m

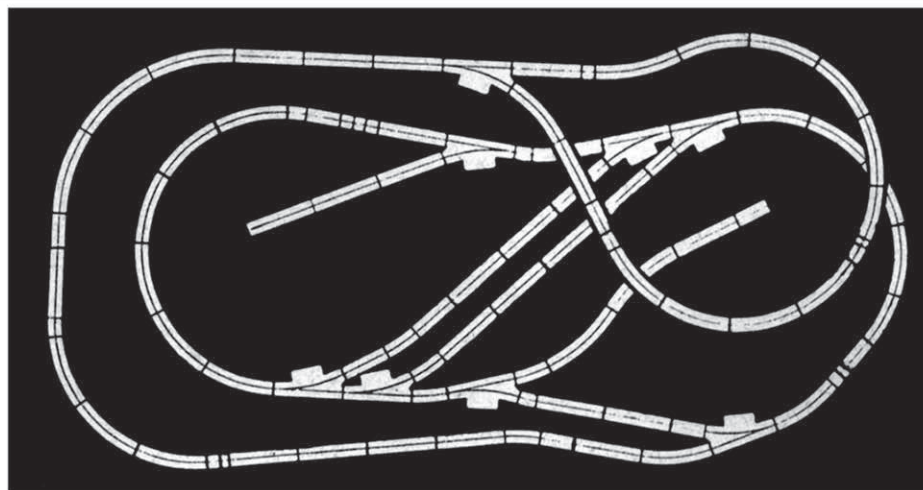
Eine bescheidene Anlage auf kleiner Fläche bietet nun mal bescheidene Betriebsverhältnisse. Man sollte dann aber versuchen, wenigstens landschaftlich mehr herauszuholen und aus diesem Grund die Strecke weniger schematisch zu verlegen. Daß dies sogar mit Industriegleisen möglich ist, beweist Plan 3; dieser Märkingleis-Strecke ist jegliche Starre genommen. Des Rätsels Lösung: Zweckvolle Anwendung der verschiedenen Gleisteilstücke! Es sind noch weitere Streckenpläne dieser Art im vorliegenden Heft enthalten und dürften manchem Märklinisten wie eine „Offenbarung“ vorkommen!

Zwecks „Erschwerung“ des Fahrbetriebes — und nach Lage der Dinge sogar erforderlich! — sind die beiden Anschlußgleise mit Gleissperren (s. Heft 10/IV der „Miniaturbahnen“) versehen.

Plan 3

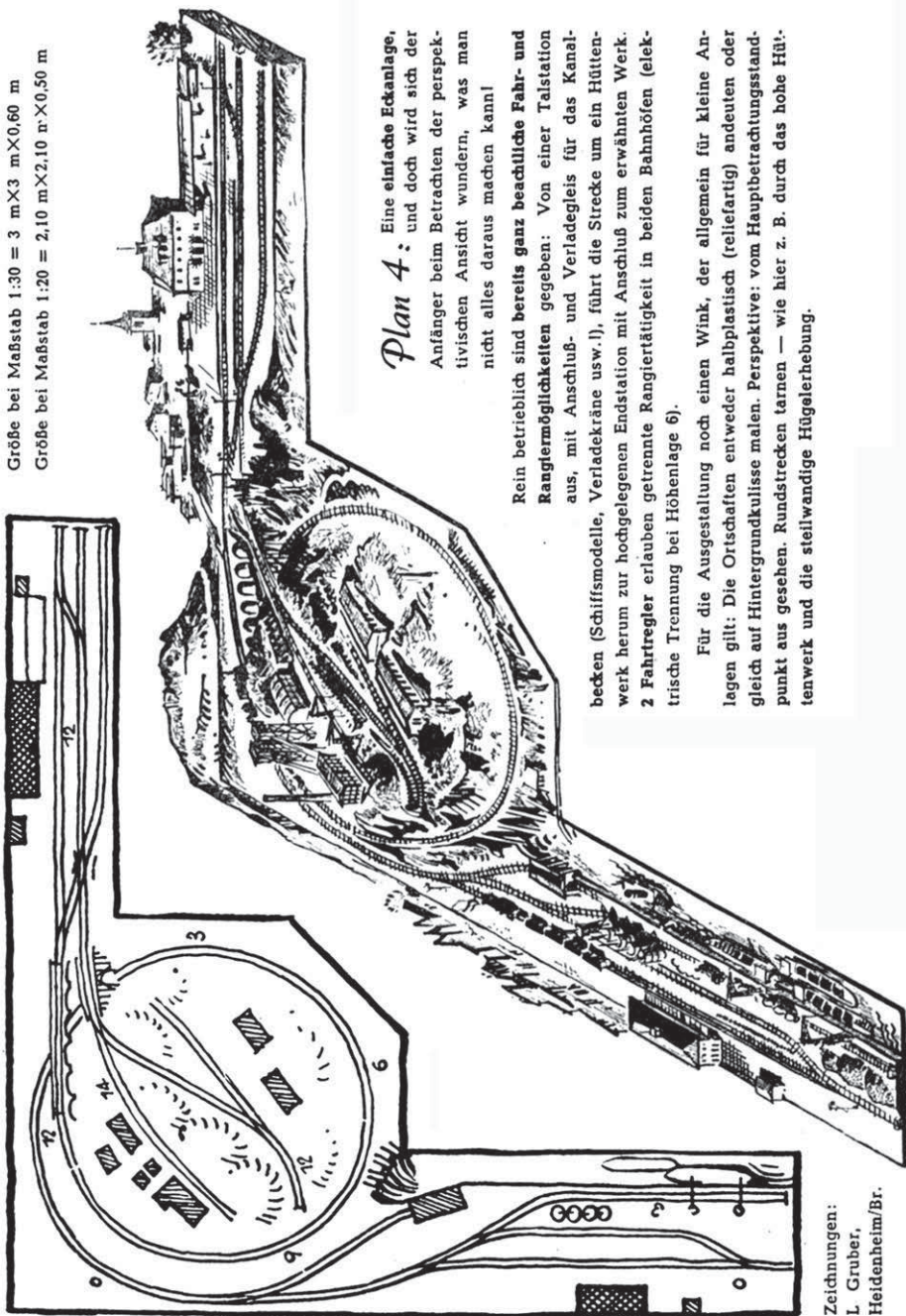
M = 1:20

Größe 2,45 m x 1,30 m



Größe bei Maßstab 1:30 = 3 m x 3 m x 0,60 m

Größe bei Maßstab 1:20 = 2,10 m x 2,10 m x 0,50 m

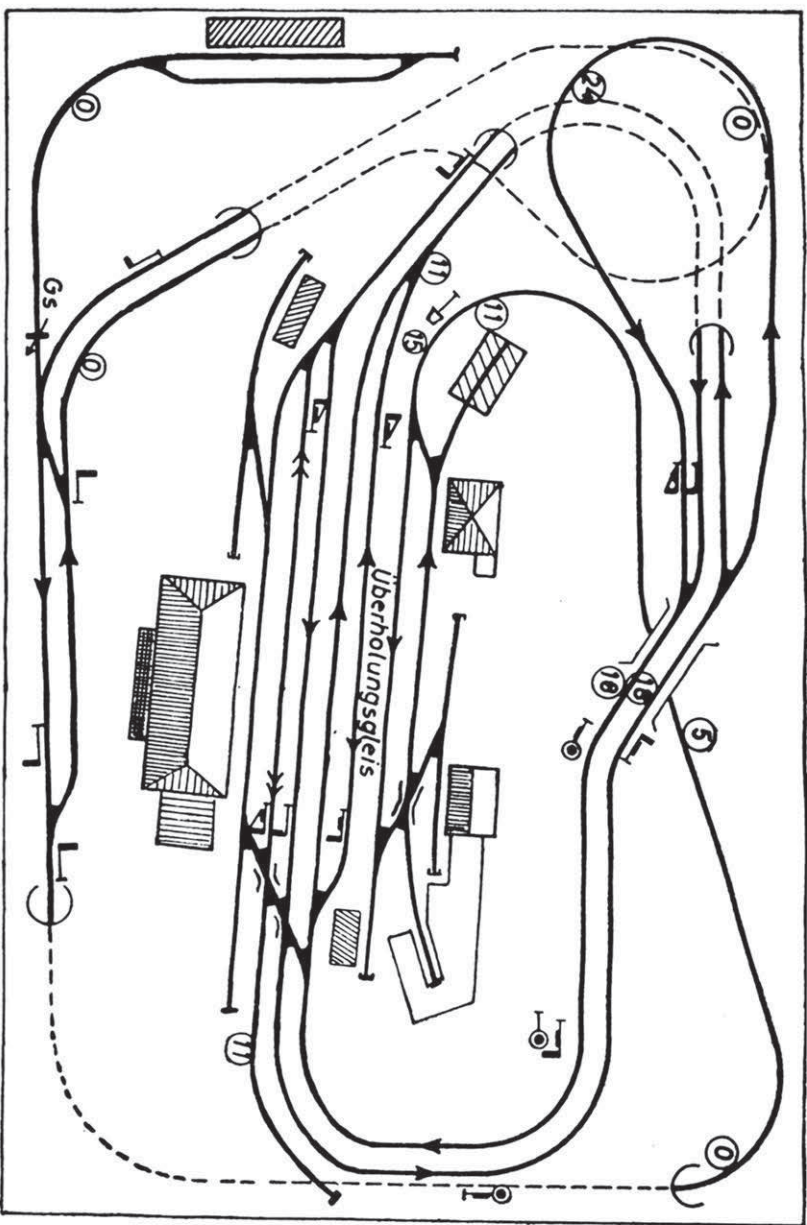


Plan 4: Eine einfache Eckanlage, und doch wird sich der Anfänger beim Betrachten der perspektivischen Ansicht wundern, was man nicht alles daraus machen kann!

Rein betrieblich sind bereits ganz beachtliche Fahr- und Rangiermöglichkeiten gegeben: Von einer Talstation aus, mit Anschluß- und Verladegleis für das Kanalbecken (Schiffsmodelle, Verladekräne usw.), führt die Strecke um ein Hüftenwerk herum zur hochgelegenen Endstation mit Anschluß zum erwähnten Werk. 2 Fahrtregler erlauben getrennte Rangiertätigkeit in beiden Bahnhöfen (elektrische Trennung bei Höhenlage 6).

Für die Ausgestaltung noch einen Wink, der allgemein für kleine Anlagen gilt: Die Ortschaften entweder halbplastisch (relieffartig) andeuten oder gleich auf Hintergrundkulisse malen. Perspektive: vom Hauptbetrachtungsstandpunkt aus gesehen. Rundstrecken tarnen — wie hier z. B. durch das hohe Hüftenwerk und die steilwandige Hügelanhebung.

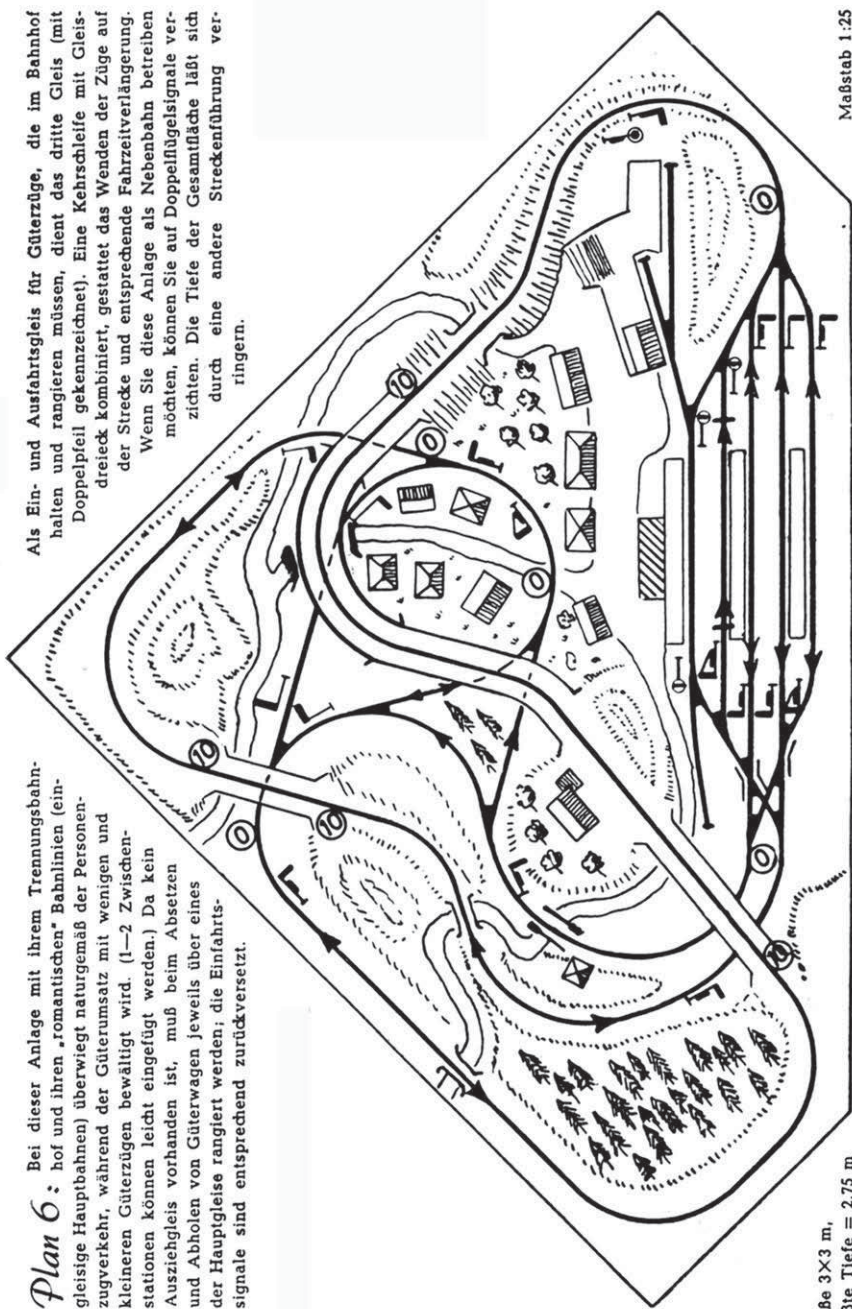
Zeichnungen:
L. Gruber,
Heidenheim/Br.



Plan 5: Wenn jemand genügend Platz zur Verfügung steht, läßt sich hinsichtlich Bahnhof und Strecke schon allerlei erreichen! Hier vornehmlich einmal talwärts geführt — keine direkte Verbindung mit der Hauptstation (Durchgangsbahnhof), aber ein eigenes Empfangsgebäude hat.

Plan 6: Bei dieser Anlage mit ihrem Trennungsbahn-
gleisige Hauptbahnen) überwiegt naturgemäß der Personen-
zugverkehr, während der Güterumsatz mit wenigen und
kleineren Güterzügen bewältigt wird. (1—2 Zwischen-
stationen können leicht eingefügt werden.) Da kein
Ausziehgleis vorhanden ist, muß beim Absetzen
und Abholen von Güterwagen jeweils über eines
der Hauptgleise rangiert werden; die Einfahrts-
signale sind entsprechend zurückversetzt.

Als Ein- und Ausfahrtsgleis für Güterzüge, die im Bahnhof
halten und rangieren müssen, dient das dritte Gleis (mit
Doppelfebl gekennzeichnet). Eine Kehrschiefe mit Gleis-
dreieck kombiniert, gestattet das Wenden der Züge auf
der Strecke und entsprechende Fahrzeiterlängerung.
Wenn Sie diese Anlage als Nebenbahn betreiben
möchten, können Sie auf Doppelfeblsignale ver-
zichten. Die Tiefe der Gesamtfläche läßt sich
durch eine andere Streckenführung ver-
ringern.



Größe 3x3 m,
größte Tiefe = 2,75 m

Maßstab 1:25

zu Plan 7:

So großräumig, wie Herr Wehnert, Göppingen den Streckenplan 7 sieht, ist die Kleinanlage natürlich nicht, doch läßt sich eine solche Wirkung durchaus erreichen.

wenn man genügend Platz hat! Vielleicht vermittelt Ihnen das Schaubild aber doch einige Anregungen, die Sie bei der Ausgestaltung verwerten können.

