MIBA SPEZIAL 106

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

SPEZIAL 106

B 10525
Deutschland € 12,–
Österreich € 13,80
Schweiz sFr. 23,80
Italien, Frankreich, Spanien
Portugal (cont) € 14,50
Be/Lux € 13,90
Niederlande € 15,00

Knowhow für Anlagenentwürfe

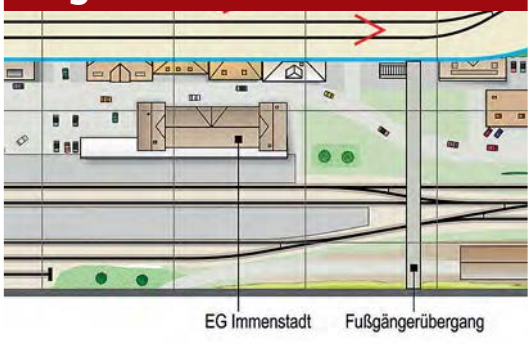
Planung mit Ahnung

Ivo Cordes: Spitzkehre in H0

Betrieb in Rauenstein

Immenstadt in zwei Varianten

Allgäuer Knoten



Ein Stammtischprojekt in H0

Plan + Bau: Kleinau West

Hiermit planen Sie richtig

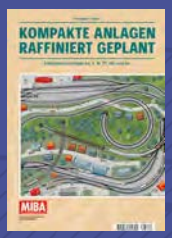
Rolf Knipper
Anlagen planen mit Rolf Knipper
Best-Nr. 15087601
84 Seiten · € 10,–

Michael Meinhold
Anlagen-Vorbilder
Best-Nr. 15087604
116 Seiten · € 15,–

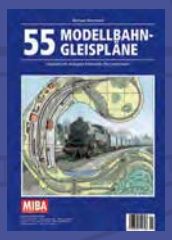
F. Rittig/G. Peter
Endbahnhöfe planen + bauen
Best-Nr. 15087607
116 Seiten € 15,–

Rüdiger Eschmann
Profi-Gleispläne für die Baupraxis
Best-Nr. 15087609
116 Seiten · € 15,–

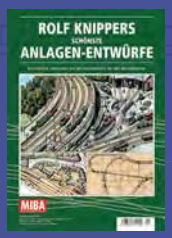
M. und I. Peter
Betriebsanlagen variabel geplant
Best-Nr. 15087610
116 Seiten · € 15,–



Hermann Peter
Kompakte Anlagen raffiniert geplant
Best-Nr. 15087602
100 Seiten · € 12,80

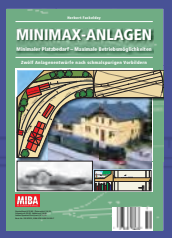


Michael Meinhold
55 Modellbahn-Gleispläne
Best-Nr. 15087606
100 Seiten · € 12,80

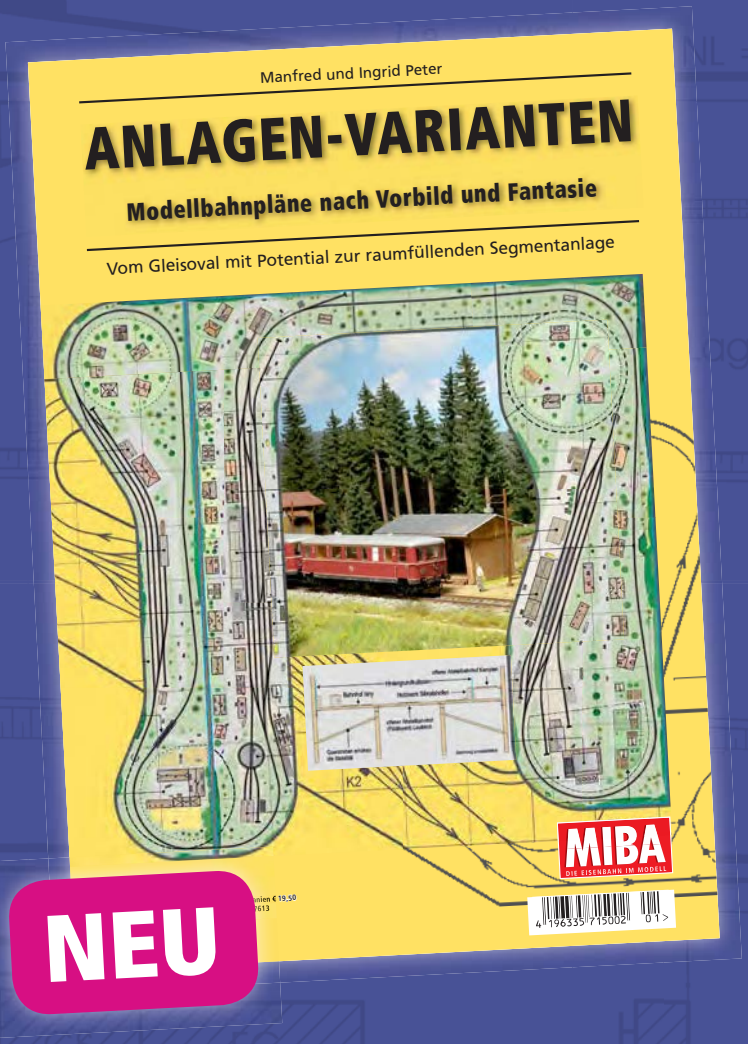


Rolf Knippers schönste Anlagen-Entwürfe
Best-Nr. 15087608
116 Seiten € 15,–

Otto O. Kurbjuweit
Anlagen-Planung
Best-Nr. 15087611
132 Seiten · € 15,–



Herbert Fackeldey
Minimax-Anlagen
Best-Nr. 15087612
100 Seiten · € 12,80



NEU

Vom Gleisoval mit Potential zur raumfüllenden Segmentanlage: Für die neue MIBA-Planungshilfe haben Ingrid und Manfred Peter zahlreiche modellbahntaugliche Anlagenpläne in jeweils zwei oder mehr Ausführungen erstellt, die sich zumeist an konkreten Vorbildern orientieren, gelegentlich aber auch der Fantasie der Autoren entstammen, auf jeden Fall aber vorbildgerecht sind.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, mit 36 Anlagenplänen, mehr als 80 Zeichnungen und Skizzen sowie über 85 Fotos

Best.-Nr. 15087613 | € 15,–

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 -0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
www.miba.de

Als Weyersbühl III plant HaJo Wolf seine dritte Anlage mit dem dominierenden Thema „Die feindlichen Schwestern" – bekannte Burgen aus dem Rheinland. Wie man sich die Anlage vorzustellen hat, zeigt uns Reinhold Barkhoff in seinem 3D-Schaubild.
Ivo Cordes hat sich einen Kopf gemacht ums Kopfmachen und präsentiert seinen großen Entwurf zur Spitzkehre Rauenstein. Ingrid und Manfred Peter präsentieren den Allgäuknoten Immenstadt – wie üblich in Varianten. Und dass auch ein kleiner Bahnhof wie Kleinau West sorgfältig geplant werden will, schildert uns Sebastian Koch.
Abbildungen: Reinhold Barkhoff, Ivo Cordes, Manfred Peter, Sebastian Koch

Haben Sie Ahnung? Oder vielleicht sogar Ahnungen? Während im ersten Fall eine gewisse Sachkenntnis gemeint ist, bedeutet der Plural desselben Wortes interessanterweise etwas völlig anderes: Fantasien – meist düsterer Art – über kommende Ereignisse. Hat man als Schüler oder Student zum Beispiel keinerlei Ahnung vom Klausurthema, so stellen sich zumindest anschließend gewisse Ahnungen ein, wie denn wohl die Benotung dieser Arbeit ausfallen könnte.

Fraglich ist, ob man diese Wortklauberei auch mathematisch angehen kann. Wer nämlich von mehreren Sachgebieten jeweils eine Ahnung hat, hat der auch wirklich mehrere Ahnungen? Was uns einerseits rechnerisch zweifelhaft erscheint, wird andererseits durch die Praxis immer wieder bestätigt: Die geballte „Sachkenntnis" in etlichen Planungsstäben hat in den vergangenen Jahren nicht selten dazu geführt, dass der Steuerzahler düstere Vorahnungen bekam, wo das alles kostenmäßig noch enden soll. Der Volksmund bringt es knapper auf den Punkt: Viele Köche verderben den Brei resp. den Flughafen BER, die Elbphilharmonie oder den Tiefbahnhof im Schwabenländle …

Zum Glück redet uns Modellbahnern ja keiner rein. Es sei denn, wir reden uns gegenseitig rein – bei der Vereinsanlage zum Beispiel. Die Mehrzahl der Anlagenbesitzer plant jedoch allein. Das kann die Sache vereinfachen, muss aber nicht.

Denn wie immer steigt mit dem Umfang des Projekts auch die Komplexität der Planung. Wer wie ich nur einen kleinen Schmalspurbetrieb nachbildet, ist freilich schneller fertig mit Schönschreiben als der Fan von Hauptbahnhöfen und Paradestrecken.

Gerade dann sollte die Sache aber äußerst sorgfältig geplant werden, denn Planungsfehler sind mit dem Radiergummi sehr viel einfacher zu beseitigen als mit der Stichsäge. Propagierte die MIBA vor Jahrzehnten noch die KKA, die Kleinstkontrollanlage, so lassen sich heutzutage solche Sicherheitsmechanismen virtuell am PC erstellen. Doch unabhängig vom Hilfsmittel muss der Planer zunächst mal wissen, was er will.

Platte mit viel Platz

Und hier helfen unsere Grundlagenbeiträge weiter. Ist ein Schattenbahnhof mit Rampen günstiger oder vielleicht ein Fiddleyard in derselben Ebene? Wie lassen sich mithilfe von Google-Earth-Bildern Originalbahnhöfe ins Modell komprimieren? Welche Normen aus der NEM sind für die Gleislage zuständig?

Doch auch wer seine Anlagenplanung nicht eigenhändig mit akademischer Genauigkeit vornehmen will, findet in dieser Ausgabe genug konkrete Beispiele von Planungsprofis, die ihr Talent schon zur Genüge unter Beweis gestellt haben. Sicherlich ist unter den Plänen von Rauenstein, Immenstadt oder Kleinau West etc. ja gerade für Sie das Richtige dabei, um den Platz auf der „Platte" optimal zu nutzen – meint Ihr *Martin Knaden*

Bahn-Kiosk

Ihre neue mobile Bibliothek

MIBA-Klassiker und Raritäten in Ihrem digitalen Antiquariat

- Intuitiv und einfach zu bedienen
- Erst stöbern, dann lesen

MIBA Spezial 62
Viel Betrieb auf wenig Fläche
nur € 6,99

MIBA Spezial 67
Anlagen unter Dach und Fach
nur € 6,99

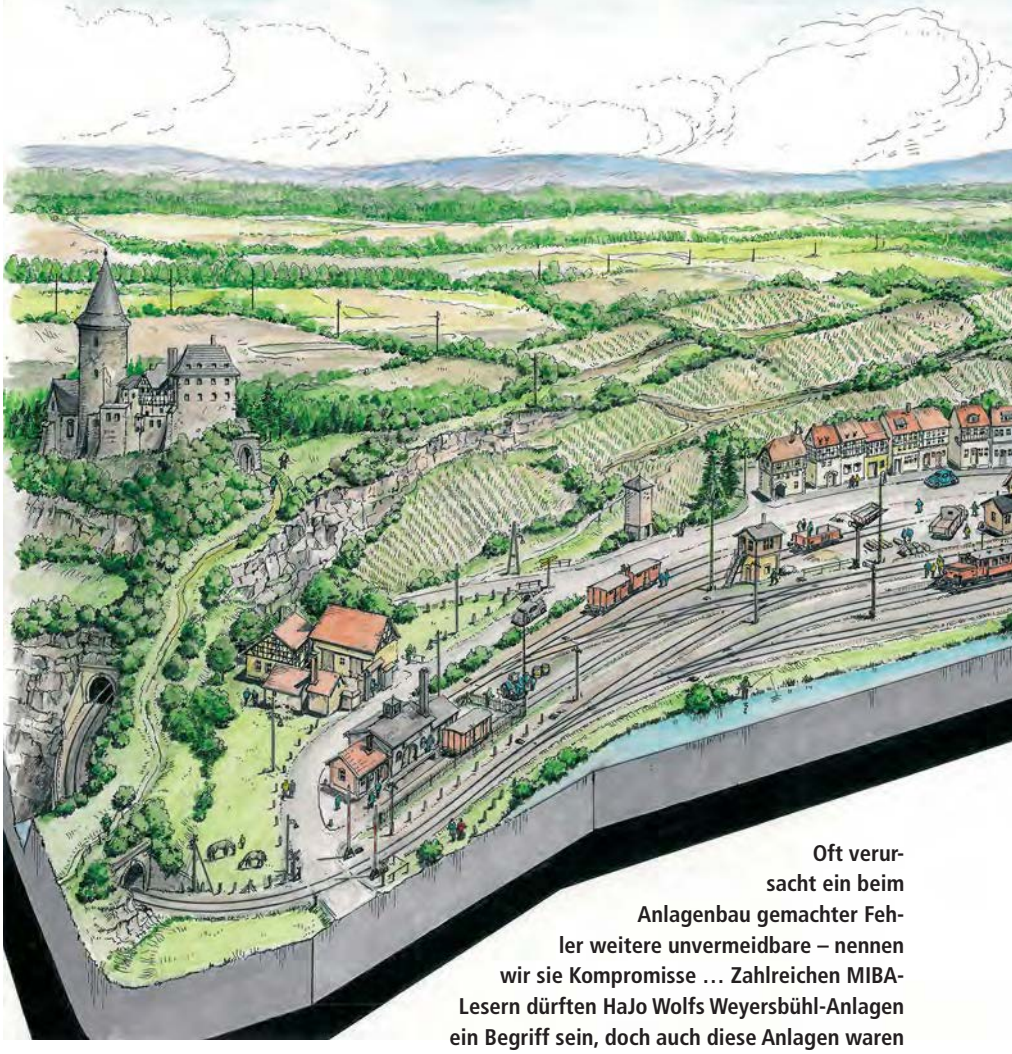
Rolf Knippers
schönste Anlagen-Entwürfe
nur € 13,99

Anlagen-Planung
für vorbildgerechten
Modellbahn-Betrieb
nur € 13,99

Genießen Sie jetzt grenzenloses Lesevergnügen.
Über 2.400 Monatsausgaben und Sonderhefte verfügbar!
*Gratis im AppStore für iPad und iPhone und im Google play-store für Tablets und Smartphones (Android).

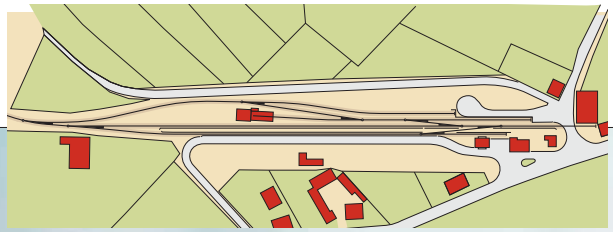
Erhältlich im App Store
Google play

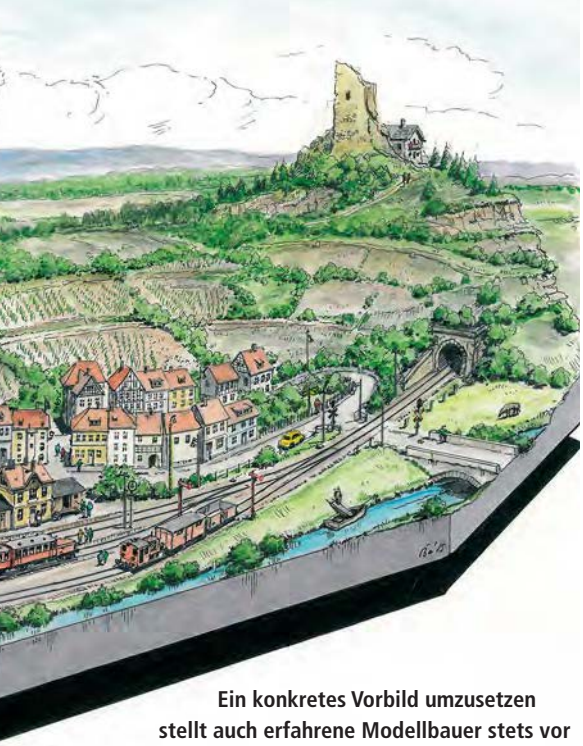
VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
Kompetenz aus Leidenschaft.
Magazine, Bücher, DVDs, Kalender



Oft verursacht ein beim Anlagenbau gemachter Fehler weitere unvermeidbare – nennen wir sie Kompromisse … Zahlreichen MIBA-Lesern dürften HaJo Wolfs Weyersbühl-Anlagen ein Begriff sein, doch auch diese Anlagen waren aus Sicht des Erbauers noch verbesserungswürdig. Ausgerüstet mit den Erfahrungen aus dem Bau der ersten beiden Anlagen wagt sich HaJo Wolf nun an den Bau eines dritten Weyersbühl und versucht, einmal begangene Sünden nicht zu wiederholen – natürlich nicht ohne sie auch zu benennen. *Zeichnung: Reinhold Barkhoff*

Bis Anfang der 1970er-Jahre erreichten Lokomotiven der BR 86 von Nürnberg aus das beschauliche Örtchen Markt Erlbach, das zugleich Endpunkt der Zenngrundbahn ist. Auch Lutz Kuhl fand Gefallen am Endbahnhof der ersten Vizinalbahn Bayerns und stellt neben der Genesis des Vorbildgleisplans auch die zugehörigen Gebäude vor. *Zeichnung: Lutz Kuhl*
Foto: Ulrich Montfort



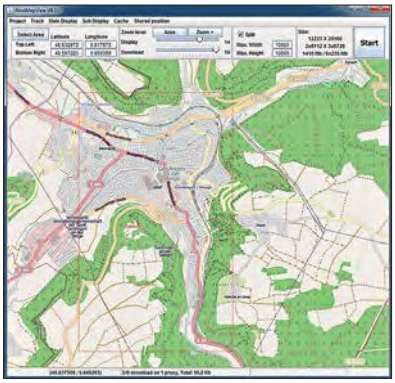


MIBA SPEZIAL 106

DIE EISENBAHN IM MODELL

Ein konkretes Vorbild umzusetzen stellt auch erfahrene Modellbauer stets vor Herausforderungen – selbst dann, wenn es sich „nur" um eine unscheinbare Landstation handelt. Am Fremo-Stammtisch Berlin-Brandenburg entstand die Idee zur Umsetzung einer solchen Landstation, explizit Kleinau West. Sebastian Koch begleitet den Bau der Station und weiß auch vom Vorbild zu berichten. *Foto: Sebastian Koch*

Das Angebot der großen Internet-Suchmaschinen umfasst z.T. recht hochauflösendes Kartenmaterial. Mit diesem lassen sich auch die Maße von Eisenbahnanlagen ermitteln. Dr. Bernd Schneider stellt in Gestalt des Programms „NoniMapView" ein Hilfsmittel vor, um die Kartendaten einfach nutzen zu können. *Screenshot: Dr. Bernd Schneider*



Nachbildungen von Spitzkehren finden sich eher selten – dabei bedingen gerade sie umfangreichen Betrieb. Franz Rittig erinnert an eine verschwundene Spitzkehre im Sauerland und stellt drei immer noch betriebsfähige Spitzkehrenbahnhöfe im Thüringer Wald vor. *Foto: Udo Kandler*

INHALT

ZUR SACHE

Platte mit viel Platz 3

GRUNDLAGEN

Ein Speicher für Züge 6
Von oben herab 24
NEM fürs Planen und Bauen 52
Fiddlen, Fahren, Fähren 82

ANLAGENPLANUNG

Lokalbahnidyll mit Industrieanschluss 18
Kopfmachen als Betriebskonzept 34
Bahnhof Immenstadt 44
Die „Feindlichen Brüder" 56
Die Vinschgaubahn 74
Vorwiegend elektrisch und richtig lokal 88

VORBILD + MODELL

Ein Stammtischprojekt 66

VORBILD

Spitzkehren im Gebirge 28

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 102

Schattenbahnhöfe, Fiddleyards und Co.

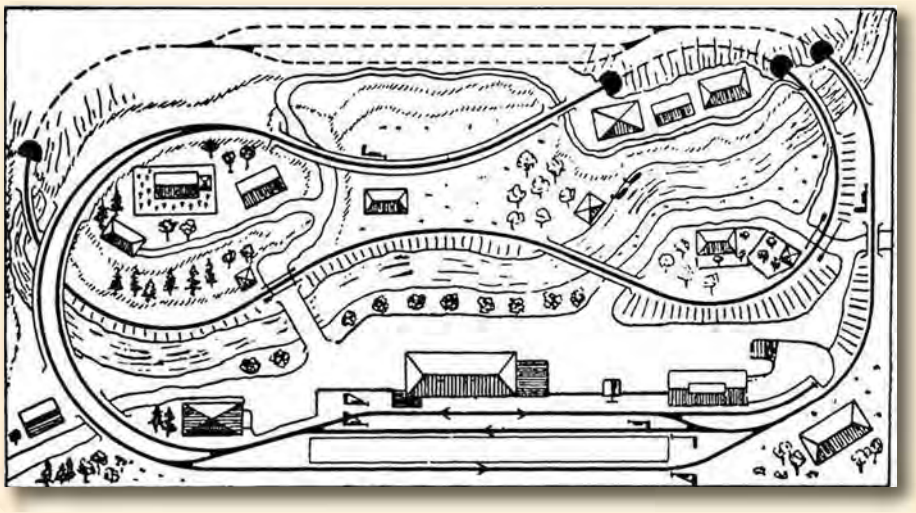
Ein Speicher für Züge

Schattenbahnhöfe kennt jeder. Schon bei der Planung einer Anlage kommt ihnen eine wichtige Bedeutung zu, denn sie entscheiden mit über die späteren betrieblichen Möglichkeiten. Aber Schattenbahnhöfe sind nur eine Art von Zugspeicher, und vielleicht nicht einmal die beste. Otto O. Kurbjuweit untersucht systematisch alle bekannten Varianten und benennt ihre Vor- und Nachteile und speziellen Eigenschaften – wie gewohnt kompetent und kompromisslos!

Mal vorweg gefragt: Wozu baut man eigentlich Schattenbahnhöfe? Na, wo sollten denn sonst die vielen Züge hin, die man sich in jahrelanger Aufopferung vom Munde abgespart hat, die aber nie und nimmer auf die Anlage passen? Und selbst wenn es nicht gar so viele sind, irgendwie muss doch Abwechslung auf die Anlage, es sollen doch nicht immer die gleichen Züge kreisen!

So gesehen sind Schattenbahnhöfe ein Zeichen von Wohlstand. Sie kamen auf, als das deutsche Wirtschaftswunder zwar zu immer mehr Modellbahnfahrzeugen führte, nicht jedoch im geichen Maße zu mehr Quadratmetern für eine Anlage. Schon in der ersten Gleisplanbroschüre des MIBA-Verlages von 1952 finden wir Schattenbahnhöfe – sie wurden schlicht „verdeckter Abstellbahnhof“ genannt.

In der erstmals 1981 erschienenen Broschüre des Alba-Verlages mit Gleisplänen von Ivo Cordes spricht der von Joachim Hill verfasste Text mal von einem „verdeckten Einsatzbahnhof“ oder von einer „verdeckten Abstellanlage“, einmal auch von einem „Schattenbahnhof“. Aber so richtig geläufig scheint ihm das Wort noch nicht zu sein. Dabei tauchte es schon 1963 in einem Büchlein mit dem Titel „Große Welt auf kleinen Schienen“ von einem Österreicher namens Herbert Eisenreich auf.



Plan 38 in der MIBA-Broschüre von 1952 stellte eine 1,30 x 2,40 m große Anlage dar. „Verdeckter Abstellbahnhof“ nannte der Text die dreigleisige gestrichelte Gleisanlage im Hintergrund, die in die ringförmige Strecke eingefügt war.

British austerity: Fiddleyard statt Schattenbahnhof

Wenn es so stimmt, dass ein Schattenbahnhof auch ein Produkt des Raummangels ist, dann wundert es allerdings, dass die Briten, die schon immer wesentlich weniger Wohnraum zur Verfügung hatten als die Mitteleuropäer, den Schattenbahnhof nicht nur nicht wesentlich früher erfanden, sondern bis heute so gut wie nie unter ihre Anlagen bauen. Stattdessen erfanden sie – wie bekannt – den (offenen) Fiddleyard.

Was auf den ersten Blick ein Produkt insulaner *austerity* zu sein scheint, zeigt sich dem Schattenbahnhof bei genauerer Betrachtung in manchem überlegen. Diese genauere Betrachtung wird auf den folgenden Seiten noch ausgiebig stattfinden.

Dann sollten wir aber auch einmal über den Teich schauen, denn viele technische Errungenschaften haben wir ja von drüben übernommen. Den Schattenbahnhof freilich nicht, auch in den USA ist er fast so unbekannt wie auf den Britischen Inseln, wenn auch aus ganz anderen Gründen. Es gibt dort nicht einmal einen richtigen Namen dafür.

So wie wir die Amis einschätzen, haben die doch wohl noch wesentlich mehr Züge als wir, oder? Wie halten sie es denn dann mit den Zügen, die nicht auf die Anlage passen?

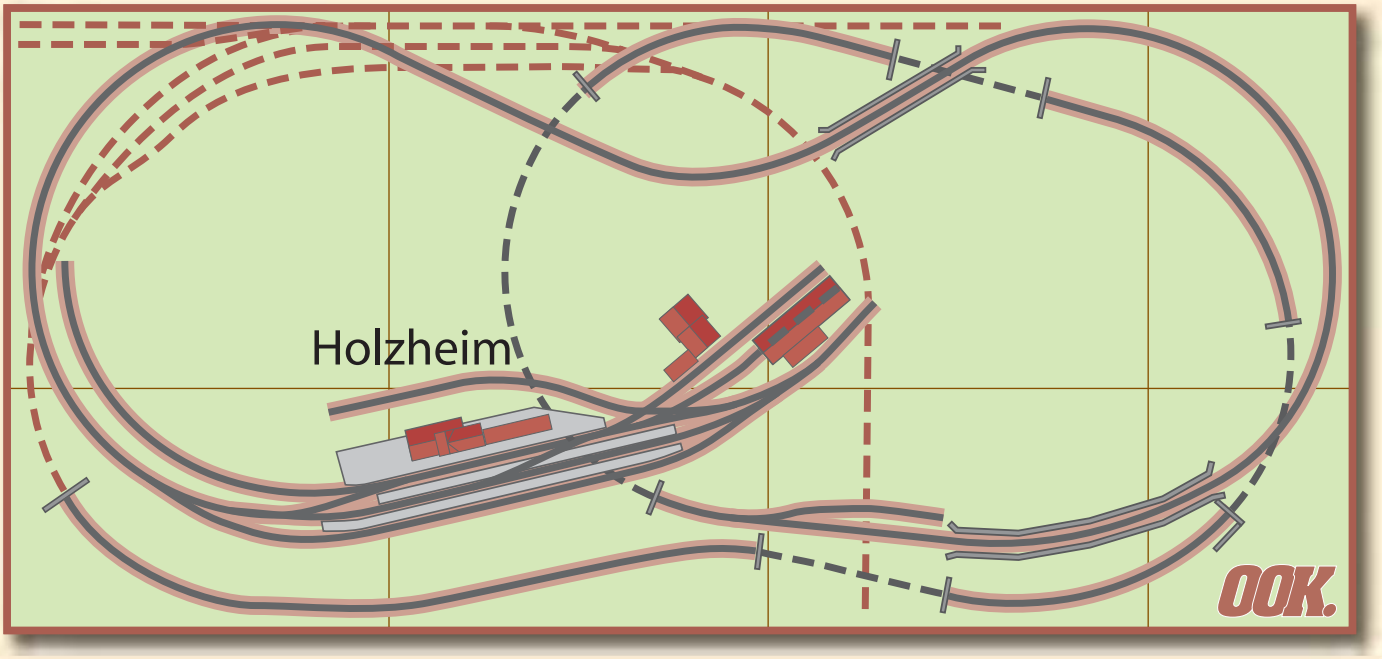
„*Excellent question*“, würde ein Amerikaner jetzt sagen, eine sehr gute Frage also. Als „sehr gute Frage“ bezeichnet man zumeist eine, die dem Befragten Gelegenheit gibt, das zu sagen, was er sowieso von sich aus sagen wollte.

So ist es auch hier. Jetzt kann ich endlich loslegen und darstellen, wie die Amerikaner es mit den überzähligen Zügen regeln. (Dass OOK es immer mit den Amerikanern hat, hat sich ja schon herumgesprochen.)

Überzählige Züge?

Aaaaalso: Auf einer betriebsorientierten Modellbahn befinden sich überhaupt keine überzähligen Züge. Auf der Anlage befinden sich auch nicht die Züge, die drauf passen, sondern die, die für den vorgesehenen und zur Konzeption passenden Betrieb sinnvoll und notwendig sind. Für den Rest gibt es ja Vitrinen.

Nach diesem Überblick über britische, amerikanische und hiesige Ver-



Ein europäischer Pionier des Schattenbahnhofsgedankens war der Schweizer Hugo Schwilch, der schon um 1950 diese kleine H0-Anlage mit einem Schattenbahnhof mit Fiddlemöglichkeit entwarf und realisierte.

hältnisse will ich zum Punkt kommen. Viele Leser werden wissen, dass vor drei Jahren im MIBA-Verlag meine Broschüre erschienen ist mit dem Titel *„Anlagenplanung für vorbildgerechten Modellbahnbetrieb“*, das so genannte „Blaue Buch“.

Im Titel drückt sich schon aus, dass unter all den vielen Weisen, das Modellbahnhobby zu betreiben, und den zahlreichen Intentionen, Anlagen zu bauen, es für mich jeweils nur eine gibt: die Absicht, den Betrieb der realen Eisenbahn im Modell nachzubilden. Damit stehe ich zwar nicht allein auf weiter Flur, aber so ganz großes Gedränge herrscht in diesem Sektor des Hobbys nicht.

Nun dürfte es klar sein, dass ich das Thema Zugspeicher – also Schattenbahnhöfe, Fiddleyards und andere – ausschließlich unter dem Blickwinkel des Betriebs, des vorbildorientierten Betriebs wohlgemerkt, betrachten und diskutieren werde. Wer nur überzählige Züge verstecken will, braucht meine Beratung ohnehin nicht.

Frank Ellison und das Off

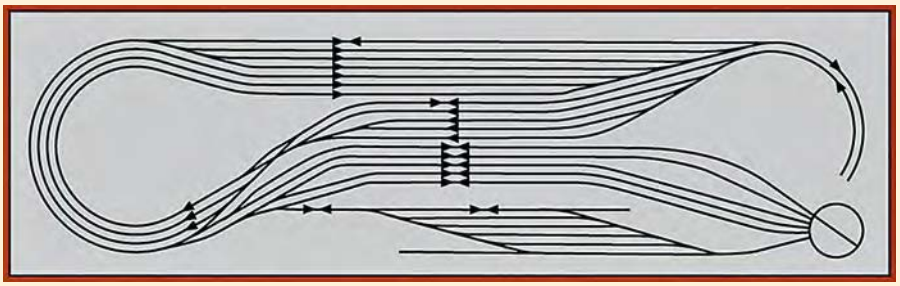
Immer, wenn ich Grundsätzliches über Modellbahnbetrieb sagen will, zitiere ich anfangs Frank Ellison, einen amerikanischen Modellbahner, der schon im Jahre meiner Geburt epochale Äußerungen zu diesem Thema gemacht hat. Was genau er gesagt hat, haben auch andere schon wiederholt zitiert, ohne jedoch – zumindest für meinen Geschmack – die Essenz dessen, was Ellison meinte, zu treffen. Hier also aus gegebenem Anlass noch einmal (mit meinen Worten) Ellisons grundlegende Metapher:

- Eine Modellbahnanlage ist eine Bühne, auf der ein Stück mit dem Namen Eisenbahnbetrieb (beziehungsweise ein bestimmter Ausschnitt daraus) aufgeführt wird. Die Züge sind die Schauspieler, der Fahrplan ist das Skript.
- Eine Theaterbühne hat Kulissen, die die Szene begrenzen und hinter denen es ein Off gibt, also Bereiche, die mit der sichtbaren Bühne funktional (meist durch Türen) verbunden sind, die der Zuschauer jedoch nicht einsehen kann.
- In diesem Off können die Schauspieler so lange verweilen, wie ihre Abwesenheit von der Bühne für das Stück Sinn ergibt und zu einem festgelegten Zeitpunkt von dort gleich oder anders bekleidet wieder erscheinen. Es gibt nur ganz wenige Stücke, die ohne ein solches Off auskommen.

Frank Ellison hat vielleicht nicht als Erster erkannt, aber als Erster formuliert, dass auch eine Modellbahnanlage, auf der ein Stück mit Namen Betrieb aufgeführt werden soll, ein solches Off braucht. Der Grund ist einfach. Die Anlage ist endlich, die Eisenbahn nicht. Anfang und Ende einer Zugfahrt lassen sich auf einer normalen Anlage nicht darstellen, zumindest nicht beide zugleich. Ausgenommen sind hiervon lediglich gewisse Klein- und Schmalspurbahnen, Bergbahnen und betriebsinterne Bahnen – alles Motive, die wir bei unseren Betrachtungen getrost als Sonderfälle außen vor lassen können.

Bei der Planung seiner V & O-Anlage (1960) war sich der bekannte Allen McClelland bald darüber im Klaren, dass selbst sein 30 x 30 Fuß (ca. 9 x 9 m)

Immerhin 37 Weichen sah dieser in den 80er-Jahren von Klaus Bochmann entworfene Plan eines Kehrschleifen-Schattenbahnhofes vor. Eine Etage tiefer war ein spiegelbildlicher Bahnhof für das andere Ende der Strecke vorgesehen. Das Vertrauen in das ewige klaglose Funktionieren von Weichen und deren Antriebe schien damals grenzenlos zu sein. ***Abb.: Archiv EJ***



großer Modellbahnkeller nicht ausreichen würde, die Läufe der geplanten Kohlenzüge von den Bergwerken in den Appalachen bis zu den Seehäfen am Atlantik darzustellen. Zumindest letztere würden außerhalb seines Kellers liegen müssen. Also im Off oder, wie er es nannte „beyond the basement“, jenseits der Kellermauern.

Beyond the basement

Mit diesem „Über-den-Modellbahnkeller-hinaus“-Konzept hat McClelland der Ellisonschen Idee die definitive Ausformung gegeben, die dann in den Sechziger- und Siebzigerjahren in den USA Furore machte. Sein bekanntester Nacheiferer war der damalige *Railroad Model Craftsman*-Redakteur Tony Koester, der McClelland entdeckt und ihm mit einer Artikelserie im RMC zu großer Bekanntheit verholfen hatte.

Koester verhalf auch dem Begriff *staging* zu landesweiter Verbreitung. Im Englischen bedeutet *staging* unter anderem Inszenierung, Aufführung, Materialbereitstellung – alles Begriffe aus dem Theaterwesen, wie man sieht und was jetzt sicher niemanden mehr wundert.

Die einfachste Form eines Zugspeichers besteht in der Gabelform.

Züge speichern ohne Schatten

Im *staging*-Bereich werden die Züge bereitgestellt, die dann zu gegebener Zeit – wenn ihr Auftritt dran ist – auf die Bühne, sprich: den sichtbaren Teil der Anlage rollen. Also genau wie ein Schattenbahnhof, höre ich jemanden einwenden. Klar, genau wie ein Schattenbahnhof. Nur nicht notwendigerweise im Schatten!

Von Schatten hielt Tony Koester nämlich gar nicht viel, denn er wollte an seine bereitgestellten Züge herankommen, wollte sie auch in ihrer Zusammensetzung ändern können. Also genau wie ein Fiddleyard, höre ich jemanden dazwischen rufen. Klar, wie ein Fiddleyard, aber kein reinrassiger. Warum nicht, werden wir noch sehen.

Allerlei Zugspeicher

Wie wir gesehen haben, ist ein Schattenbahnhof deutscher Tradition nicht die einzige Möglichkeit, Züge im Off bereitzuhalten. Daher verwende ich gerne den Oberbegriff Zugspeicher, der wiederum einige Varianten mehr als die schon genannten umfasst.

Besuch macht klug

Gar nicht lange her, da bekam meine Frau Besuch von einer Freundin, die, wie das so üblich ist, auch ihren Mann mitbrachte. Als meine Frau mir das ankündigte, fügte sie werbend hinzu: Der hat auch eine Eisenbahn im Keller.

Die Besichtigung meiner Anlage durch dieses Ehepaar überspringe ich, das wäre hier off topic. Interessant zu erzählen ist hauptsächlich das Ende dieser Veranstaltung. Die Frau des Modellbahners, die sich die Visite im Keller nicht hatte entgehen lassen, fragte mich, als wir die Kellertreppe wieder hochgingen: „Sag mal, wieviele Züge hast du eigentlich?“

Diesmal unterdrückte ich den Impuls, „*excellent question*“ zu sagen, denn ich hatte überhaupt keine Lust, jetzt den Vortrag darüber abzuspulen, wie auf meiner Anlage das Bilden der Züge vor sich geht und wie sie verkehren. Stattdessen sagte ich: „Sechs. Und dein Mann?“

Sie wusste es nicht aus dem Kopf und bat daher ihn, mir selber zu antworten. „Zwölf!“, sagte er nicht ohne Stolz. „Fünf sind immer irgendwo auf der Anlage und sieben im Schattenbahnhof. Mehr Gleise hat der leider nicht.“

Aha! Interessant. So interessant, dass ich ein paar Zusatzfragen wie diese stellte: „Nach welchem System rufst du denn die Züge aus dem Schattenbahnhof ab?“ Nach gar keinem, erhielt ich zur Antwort, das macht die Automatik mit einem Zufallsgenerator. Na gut, da brauchte ich nicht weiter zu fragen. Es war klar, dass es auf seiner Anlage keinen vorbildorientierten Betrieb gab, denn bei keiner Eisenbahn verkehr(t)en Züge in zufälliger Reihenfolge.

Werden wir systematisch

So, nach all dem Herumgebeispiele will ich jetzt einmal versuchen, die diversen Spielarten von Zugspeichern ein wenig zu ordnen. Das erste und vielleicht wichtigste Unterscheidungsmerkmal ist die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit im Betrieb.

Verdeckt, unsichtbar und meist auch unzügänglich – das sind die Merkmale eines klassischen Schattenbahnhofes. Hier werden Züge mit oder ohne System geparkt und mit oder ohne System wieder abgerufen. Ein Eingriff zur Veränderung der Zugzusammenstellung ist in der Regel weder möglich noch erwünscht. Erwünscht sein könnte jedoch ein Lokwechsel. Der lässt sich auch mit einigen Tricks und entsprechender Gleiskonfiguration automatisiert durchführen.

Automatisiert werden muss aber zumindest weitgehend die Ein- und Ausfahrt der zu speichernden Züge, denn normalerweise will man, sobald ein Zug den gestalteten Teil der Anlage verlassen hat, sich nicht mehr um ihn kümmern müssen. Er muss seinen Weg allein finden und auch allein anhalten. Welche Gleiskonfigurationen dies ermöglichen, werden wir in Kürze sehen.

Am helllichten Tage

Ganz anders stellt sich die Sache dar, wenn die Zugspeicher nicht im Schatten liegen, wenn die Züge also sichtbar sind und man die Fahrzeuge herausnehmen und durch andere ersetzen kann. Manche nennen sie dann immer noch Schattenbahnhöfe. Das wollen wir hier der Klarheit halber jedoch nicht tun. Das sind Zugspeicher, genauer gesagt offene Zugspeicher, in der Regel Fiddleyards.

Hier sind die Anforderungen an den Gleisplan geringer, denn ein Zug muss nur einfahren und zum Halten gebracht werden, da reicht ein kurzes stromloses Stück Gleis am Ende. Die Gleise dürfen wie die Zinken einer Gabel angeordnet sein und wie diese stumpf enden.

Züge aufgabeln

Eine klare und einfache Sache. Im Gegensatz zu richtigen Gabeln haben solche Zugspeicher jedoch einen Haken: Die Züge können nicht einfach wieder heraus. Sie sind gefangen, zumindest das am Kopf laufende Triebfahrzeug. Machen solche Zugspeicher dann Sinn? Müssen sie wohl, denn sonst hätte sie

Zwei Gabel-Zugspeicher als Endpunkte einer Anlage sind gut, wenn jeder Zug pro Session nur einmal über die Anlage fährt.

der erwähnte Tony Koester nicht bei seiner großen Alleghany Midland-Anlage jahrzehntelang in Betrieb gehabt. Tony hatte, wie die meisten Hanuller, reichlich Fahrzeugmaterial zur Verfügung und konnte seine Züge so einsetzen, dass sie pro Betriebssession nur einmal über die Anlage fuhren. Der entsprechende Gegenzug wurde durch eine andere Garnitur dargestellt. Das hat bei Güterzügen seine besondere Logik, denn die sind, von Ganzzügen einmal abgesehen, niemals in beiden Richtungen gleich zusammengesetzt.

Tony fuhr pro „Betriebstag“ mehrere Kohle-Ganzzüge über die Anlage, leere in der einen und beladene in der anderen Richtung. Kein Problem, wenn bei Betriebsbeginn entsprechende Züge in den Zugspeichern bereitstehen.

Bei Personenzügen – die hatte Tony nicht – sieht die Sache natürlich anders aus. Die muss man, sofern es sich nicht um Wendezüge handelt, in der Tat doppelt haben, pro Richtung ein Exemplar. Für Wendezüge ist andererseits alles Aufwendigere als ein Gabel-Zugspeicher rausgeschmissenes Geld.

Gerade fällt mir siedendheiß ein, dass ich noch jemanden kenne, der solche offenen Zugspeicher in Gabelform hat: ich. Die Endstationen Sieber Reichsbahn und Braunlage meiner Anlage sind Gabeln, wobei allerdings der Zugspeicher von Braunlage eine Umfahrmöglichkeit für Triebfahrzeuge besitzt. Über diese nächsthöhere Stufe von Zugspeichern werden wir gleich noch reden, zunächst muss aber noch etwas zum Thema Schattenbahnhof gesagt werden. Der ist, wie schon erwähnt, zumindest in Mitteleuropa die Urgroßmutter der Zugspeicher.

Wer hat angefangen?

Keine Sorge, hier geht es nicht um irgendeinen Streit, sondern um die Frage, wer wann wo als Erster den Ausdruck *Schattenbahnhof* benutzt hat.

Die früheste Verwendung, die ich finden konnte, war – wie eingangs schon erwähnt – in einem Auszug aus dem Buch „Große Welt auf kleinen Schienen“, 1963 verfasst von einem Herbert Eisenreich. Da war Ivo Cordes doch schon recht spät dran, als er das Wort in der zweiten Folge seiner Serie „Spielen mit Sinn“ im eisenbahn-magazin 3/83 benutzte:

„Für sich genommen ist der Schattenbahnhof nur ein Speicher für die Zuggarnituren.“ Soweit IC. Ganz nebenbei und ungewollt schuf er da auch die Buchstabenknete, aus der ich dann vor einigen Jahren das Wort *Zugspeicher* als Oberbegriff prägte.

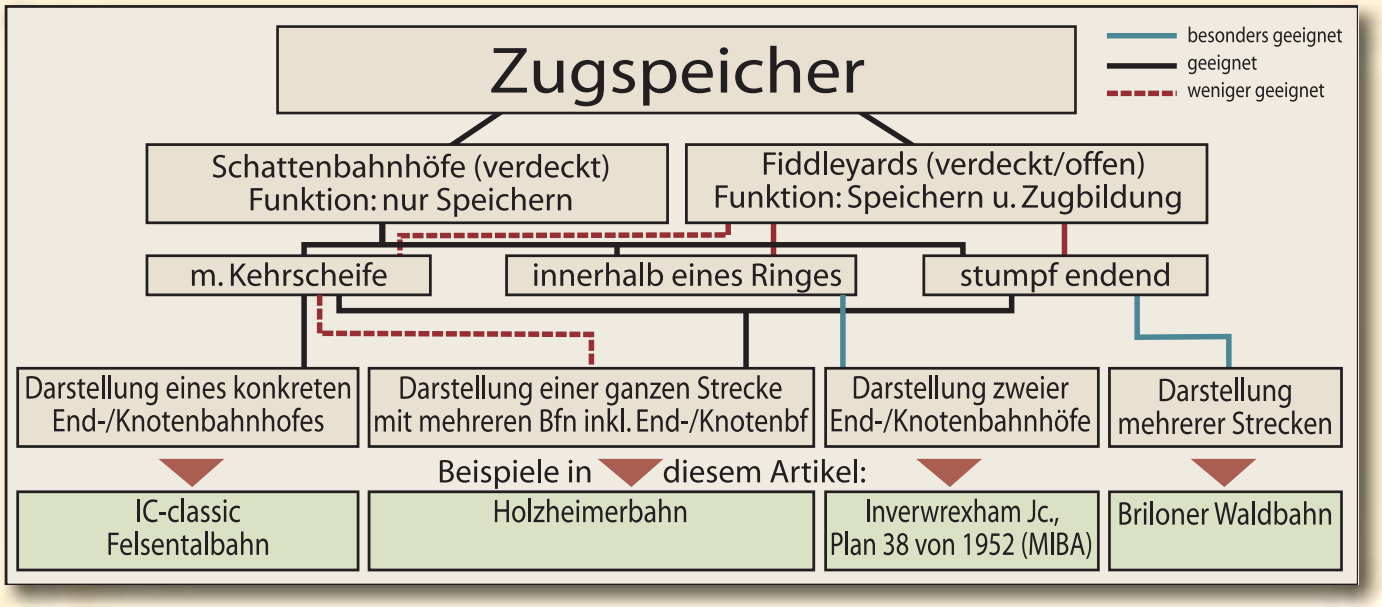
In einem Brief an mich bemängelte Ivo Cordes einmal, die Amerikaner täten sich auch heute immer noch schwer mit *„concealed staging“*, also mit Schattenbahnhöfen. Ich kann das zwar faktisch bestätigen, bemängele es aber nicht, sondern bedaure eher umgekehrt, dass das amerikanische *open staging* den Weg nach Europa noch nicht geschafft hat.

Die britischen Fiddleyards schon eher, aber allenfalls zu den Messe- und Ausstellungsanlagen. Pläne für stationäre heimische Anlagen mit Fiddleyards als Zugspeicher muss man immer noch mit der Lupe suchen.

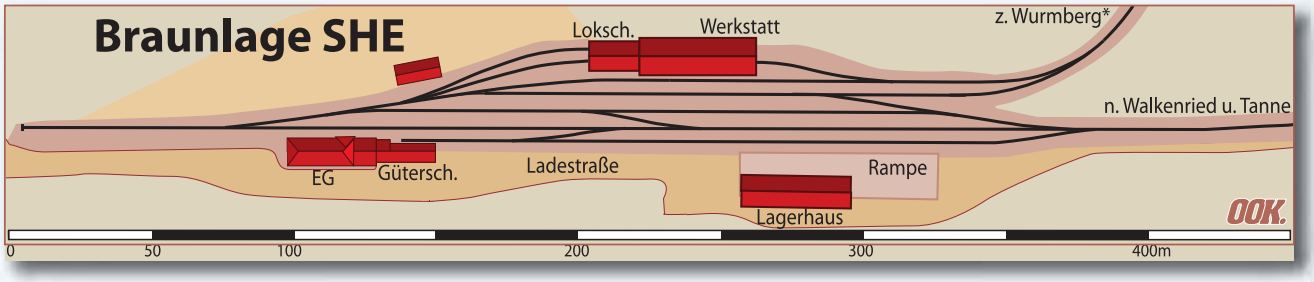
Woran das liegt? Da komme ich praktisch zum Anfang meiner Ausführungen zurück: Schattenbahnhöfe sind geeignet, Züge unterzubringen, die nicht auf den sichtbaren Teil der Anlage passen, aber ab und zu über dieselbe fahren beziehungsweise paradieren sollen. Daher bekanntlich der Name Paradestrecke. Offene Zugspeicher inklusive Fiddleyards sind gut für betriebsorientierte Anlagen, die eine Verbindung zur „großen weiten Schienenwelt“ brauchen.

Wo geht's hier raus?

Die Frage, die sich gerade gestellt hatte, war doch, wie zumindest die gefangenen Triebfahrzeuge eines normalen lokbespannten Zuges wieder aus der Gabel herauskommen. Die einfachste Lösung ist die Schwenkscheibe, wie



Exkurs: Endbahnhof gestalten oder Sperrholzwüste?



Originalgleisplan des Bahnhofes Braunlage der Südharzbahn (SHE). Ohne die Ausziehlängen wäre das Gleisfeld immer noch 350 m lang, das wären in 1:45 ca. 7,80 m, zu viel, um auf der Anlage des Verfassers selbst stark gekürzt dargestellt zu werden.
***) An die Strecke zum Wurmberg würde virtuell die Anlage des Verfassers (Braunlage-Andreasberger Eisenbahn) anschließen.**

Schattenbahnhöfe bleiben stets ungestaltet. Logisch, man sieht sie ja eh nicht. Anders sieht die Sache mit offenen und damit einsehbaren Zugspeichern aus. Soll man sie gestalten?

Ein Freund von mir ist absoluter Gegner von „Sperrholzwüsten“, wie er sie nennt. Er möchte in einem Fiddleyard auch nicht mit dem Fünffingerkran rangieren, sondern richtig. Es sei ihm gegönnt. Ich halte es damit anders.

Meine Anlage hat drei Endbahnhöfe: Braunlage, Sieber und St. Andreasberg, von denen nur der letztgenannte gestaltet ist (beziehungsweise werden soll). Welche Bahnhöfe ich gestalte und welche nicht, ist aber keine Willkür, sondern gehorcht bestimmten Gesetzen.

Meine Bahn hat zwar ein fiktives Vorbild, hat aber in Braunlage Verbindung mit der realen Südharzbahn. Würde ich Braunlage also gestaltet bauen, müsste ich versuchen, den Gleisplan und die Hochbauten des Bahnhofes Braunlage der ehemaligen Südharzbahn nachzugestalten. Das wäre eine spannende Aufgabe, aber ein Viertel meines wahrlich nicht kleinen Anlagenkellers würde dabei draufgehen. Also ist Braunlage ein ungestalteter Zugspeicher, ein Fiddleyard mit Schwenkscheibe am Ende und Lokumlaufgleis.

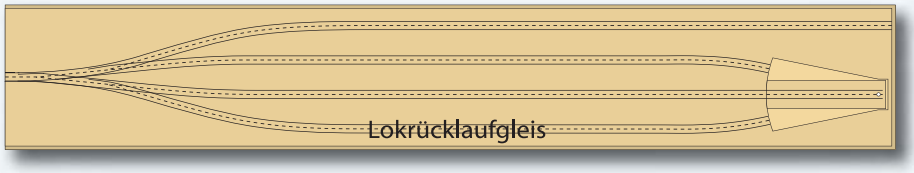
In St. Andreasberg liegen die Dinge anders. Das reale St. Andreasberg hatte mal einen Bahnhof, den einer regelspurigen Zahnradbahn. Meine Meterspurbahn endet angenommenermaßen einen Kilometer von diesem entfernt. Mein Endbahnhof St. Andreasberg ist also genau so erfunden wie die ganze Bahn und hat daher kein Vorbild, das nachgestaltet werden müsste. Und genau deshalb kann er gestaltet werden – und zwar so, wie es mir in den Kram passt.

Das Gleiche müsste eigentlich für Sieber gelten. Der Ort Sieber hatte nie eine Eisenbahn, mein Endbahnhof Sieber kann also ebenso wie St. Andreasberg frei erfunden werden. Aber! Ja, es gibt ein Aber. In Sieber braucht meine Bahn eine Verbindung zur Reichsbahn, ohne die ihr ein Großteil ihrer Daseinsberechtigung fehlen würde. Die Verbindung wird mit einer von Herzberg her kommenden Zweigstrecke hergestellt, welche ebenfalls in Sieber endet.

Jetzt hätte ich also Gelegenheit, einen üppigen Spurwechselbahnhof zu bauen mit Umladeanlagen und eventuell auch Rollbockgruben. Passende Vorbilder hätte ich in Walkenried und Tanne finden können. Aber ich mache es nicht.

Viele Modellbahner, die mich kennen, verstehen überhaupt nicht, warum ich das nicht mache. Tja, warum nicht? Weil so ein komplizierter Bahnhof, wenn man ihn realistisch betreibt, sehr personal- und zeitintensiv wäre. Da würden dann kaum noch Züge auf die Strecke kommen. Ich habe es anders gelöst. Sieber hat zwei Bahnhöfe bekommen, einen reinen Schmalspurbahnhof (Sieber Nord) und den Spurwechselbahnhof Sieber Reichsbahn, der erste richtig gestaltet, der andere ein ungestalteter Fiddleyard.

Was ist damit gewonnen? Nun, die ganze Regelspurgeschichte inklusive Umladeanlagen ist nur virtuell vorhanden, verbraucht weder Platz noch Zeit. Die von der Umladung kommenden Güterzüge sind (manuell) fertig gereiht, die dorthin gehenden Züge werden händisch aufgelöst.



Ganze 2,50 m lang ist der „Sperrholzwüste“- Fiddleyard am Ostende meiner 0m-Anlage. Er stellt aber nicht nur den Bahnhof Braunlage der Südharzbahn dar, sondern die gesamte SHE und sogar das gesamte Harzer Meterspurnetz.

Besagter Freund würde vermutlich genau das alles mit Verve „richtig“ zelebrieren, aber vermutlich käme er in einer Session nicht bis auf die Strecke.

Fazit: Endbahnhöfe kann man voll ausgestalten, entweder wenn sie erfunden sind und man jede dichterische Freiheit hat oder aber wenn ihr reales Vorbild so beschaffen ist, dass man Gleisplan, Hochbauten und – nicht zu vergessen – den Betrieb einigermaßen realistisch nachstellen kann.

Endbahnhöfe legt man zweckmäßigerweise dann als Fiddleyard an, wenn sie eine wegen ihrer Größe und Komplexität nicht nachbildbare Betriebsstelle darstellen oder die dort vorgesehenen Rangiervorgänge zu banal sind oder zu umfangreich, um sie in einem realistischen Zeitfenster abwickeln zu können.