

12
19

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Dezember 2019 B 8784 71. Jahrgang

Deutschland € 7,40

Österreich € 8,15 Schweiz sFr. 14,80

Italien, Frankreich, Spanien € 9,60

Portugal (cont) € 9,65 Belgien € 8,65

Niederlande € 9,40 Luxemburg € 8,65

Schweden skr 105,- Dänemark DKK 83,-

www.miba.de

Detaillierter Entwurf von Ivo Cordes

Viel los auf kleiner Fläche!



S 3/6 – die Hochhaxige –
von Märklin im MIBA-Test



Neue Stadthäuser von
Müller Bruchbuden



Grenzgänger – die 181.2
von Piko im MIBA-Test



Viele Züge auf langer Strecke – im kleinen Zimmer ...

Rennbahn

Es versteht sich von selbst, dass es nicht ohne Kompromisse abgehen kann, wenn auf kompakter Fläche reger Hauptstreckenverkehr absolviert werden soll. Obwohl den Ansprüchen eines abwechslungsreichen Betriebs reichlich Widerstände seitens einer verträglichen Optik entgegenstehen, versucht Ivo Cordes dennoch, ein Konzept mit hinreichender Plausibilität und brauchbarer Entfaltung des Verkehrs zu finden.

In Gesprächen, Leserbriefen und mannigfaltigen Internet-Foren hört man immer wieder den von Modellbahnfreunden an erster Stelle vorgebrachten Wunsch: „Ich will Züge fahren sehen – möglichst viele – über lange Strecken – mit möglichst vielen Wagen.“ Oft wird noch hinzugefügt: „Aber die Züge sollen nicht ohne Abwechslung immer nur im Kreis fahren. Und ich will vorbildgerecht lange Wagen einsetzen; weite Radien sind ein Muss!“

Hehre Ziele und hochgesteckte Erwartungen dieser Art dürften die meisten Modellbahner schon einmal umgetrieben haben. Bei so manchem reifte allerdings alsbald die Einsicht, dass solches nur schwer unter einen Hut zu bringen ist, wenn zur Umsetzung nur bescheidene Raummaße zur Verfügung stehen.

Bislang habe ich bei der Mehrzahl meiner Anlagen-Entwürfe für beschränkte Raum-Vorgaben von vornherein eine verhaltene Thematik zugrunde gelegt: eingleisige Strecken mit reinem Nebenbahn-Charakter, überschaubare Landbahnhöfe mit nicht allzu langen Gleis-Nutzlängen und entsprechend kurze Zuggarnituren. Und solches würde sicherlich jeder halbwegs kompetente „Anlagen-Berater“ wohl auch weiterhin für jegliches, in eng umrissene Räumlichkeit zu passende H0-Projekt an erster Stelle empfehlen.

Selbst wenn jemandem in Diskussionsrunden und -foren Unvereinbarkeiten und Unmöglichkeiten entsprechender Absichten recht unverblümt vorgehalten werden, mag so mancher nur ungern von seinen hochgesteckten Ambitionen lassen. Insbesondere wenn bereits eine ansehnliche Fahrzeug-Sammlung zusammengetragen wurde, die deutlich auf das Verkehrsgeschehen

einer Hauptbahn mitsamt langen Zügen abzielt.

Was soll man also einem Fragesteller raten, dem – allen Warnungen zum Trotz – nun mal an einer Zugparaden-Hauptbahn in knappem Rahmen gelegen ist? Am besten ist es wohl, einmal handfest ein Konzept zu entwickeln, in dem so weit wie möglich die vorangestellten Erwartungen berücksichtigt wurden. Daran sollte sich unmittelbar ablesen lassen, welche Einschränkungen und Kompromisse damit einhergehen. Vielleicht aber zeigen sich aber auch Mittel und Wege, wie ein solches Projekt angegangen werden kann, von dem man bisher zwar geträumt, aber vorläufigen Vorbehalten folgend zunächst Abstand gehalten hat ...

Als Demonstrationsobjekt entschied ich mich hier für die kompakte, weitgehend rechteckige Anlagenform. Man mag gerne argumentieren, dass mit einer entlang den Wänden oder in Zungenform ausgeführten Anlage den genannten Planungszielen besser entsprochen werden könnte. Dazu bieten einschlägige Anlagenplaner mittlerweile genügend Vorschläge an. Allerdings beziehen sich diese in aller Regel auf recht individuelle Raumvorgaben. Der vorgestellte Entwurf möchte hingegen eine weitgehend universelle Nachvollziehbarkeit in beliebigem Umfeld offerieren.

Bei Baugröße H0 sollte er freistehend noch in dem schon mehrfach von mir bemühten „Musterzimmer“ mit 3,5 x 3,5 m Außenmaßen Aufstellung finden können. Auch ein Dachboden, eine Garage, ein Wintergarten oder eine Räumlichkeit, in der Wandflächen bereits anderweitig besetzt sind, kämen bevorzugt infrage. Eine Verschiebbarkeit auf Rollfüßen für Wartungs- und Bedienungszwecke wäre fallweise wünsch-



Szenischer Plan im Maßstab 1:10 für H0

Im sichtbaren Bereich Radien mindestens 85 cm. Weichen zumeist mit 12°-Abgang; teilweise wurden sie zu Bogenweichen verformt, was mit Tillig-Weichen realisierbar ist. Höhenangaben in cm über tiefsten Gleisen.

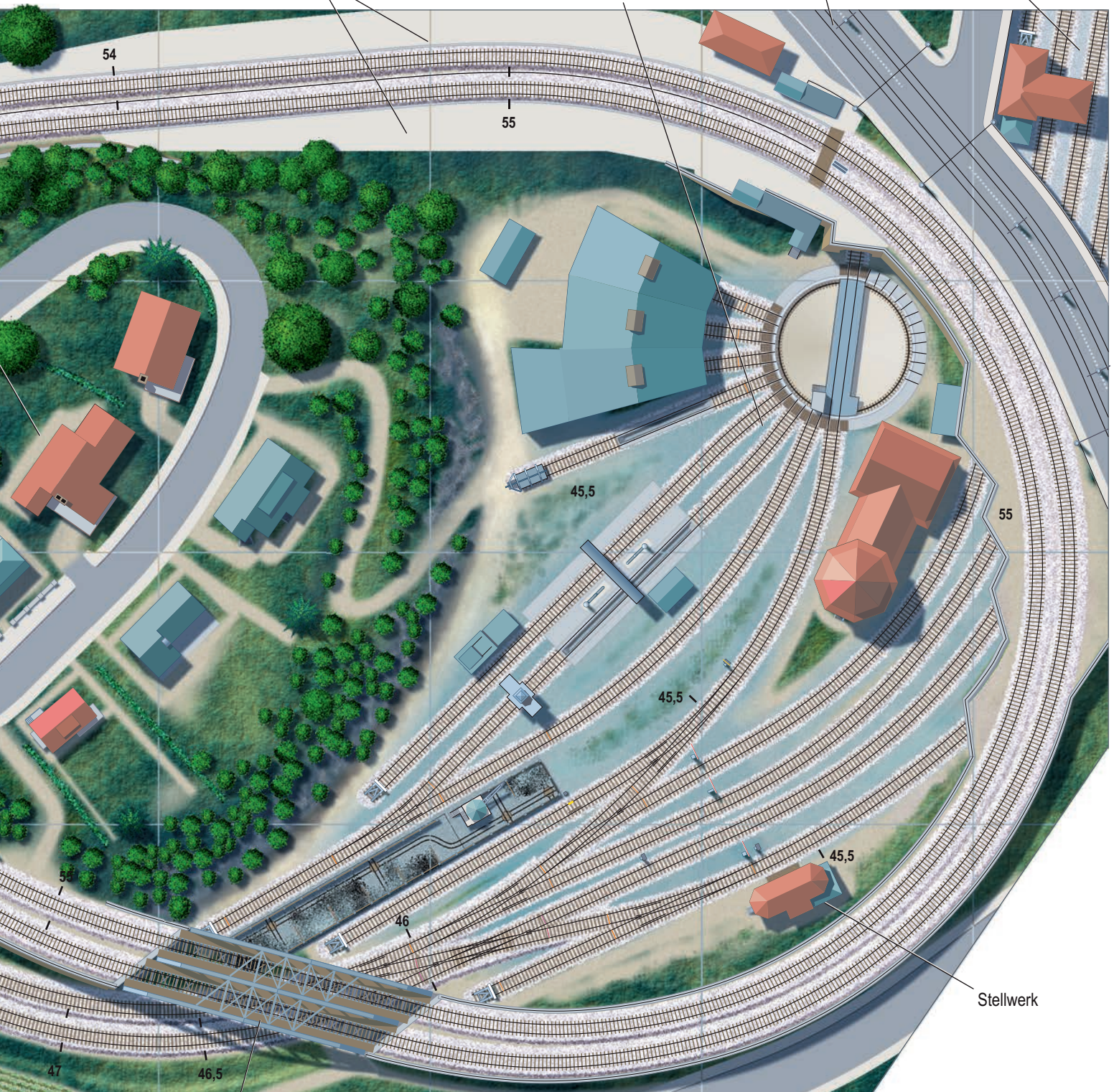
unten angeordnete Gleisebenen entlang dieser Anlagenkante von der Seite her zugänglich belassen

Haltepunkt mit seitlichen Bahnsteigen u. Fußgänger-Unterführung

Dampflokomotiv-BW mit diversen Einrichtungen wie: Lokschuppen, Drehscheibe, Bekohlung, Sand Entschlackung, Wasserturm, Übernachtung etc.

Straßenbahngleise (funktionslos) H0m

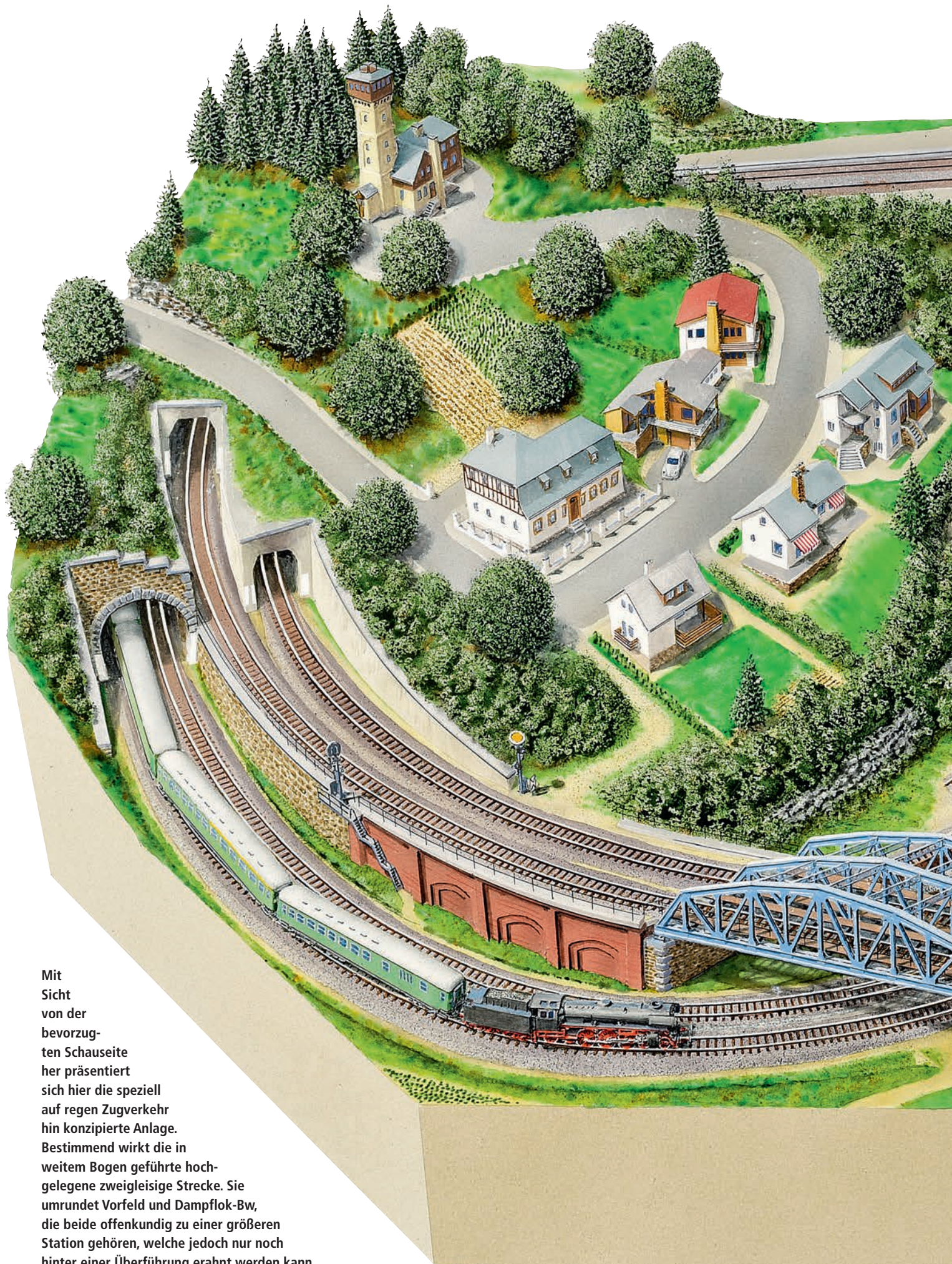
„Fake Tracks“ als scheinbare Fortsetzung der aus Unterführung kommenden Gleise



Brücke mit schräg versetzten Längsträgern

Stellwerk

Die kompakt umrissene Anlage will in erster Linie über lange Strecken hin zu verfolgenden Hauptstrecken-Verkehr ermöglichen. Außer einem Haltepunkt ließ sich glaubhaft keine größere Bahnstation mehr vollständig in den gegebenen Rahmen passen. Darum muss hier die Andeutung eines Bahnhofskopfs genügen, an den sich verdeckt fortgeführte Gleise eines imaginären „Hauptbahnhofs“ anschließen. Als Ausgleich bietet sich dem Betrachter ein mittelgroßes Dampflokomotiv-BW zur Bereicherung des betrieblichen Geschehens dar.



Mit
Sicht
von der
bevorzug-
ten Schauseite
her präsentiert
sich hier die speziell
auf regen Zugverkehr
hin konzipierte Anlage.
Bestimmend wirkt die in
weitem Bogen geführte hoch-
gelegene zweigleisige Strecke. Sie
umrundet Vorfeld und Dampflokb-W,
die beide offenkundig zu einer größeren
Station gehören, welche jedoch nur noch
hinter einer Überführung erahnt werden kann.



Gleisentwicklung im Untergrund

Die Anlagenansicht als „Röntgenbild“. Die Darstellung ist in der Höhe vierfach auseinandergezogen!

Variante 1

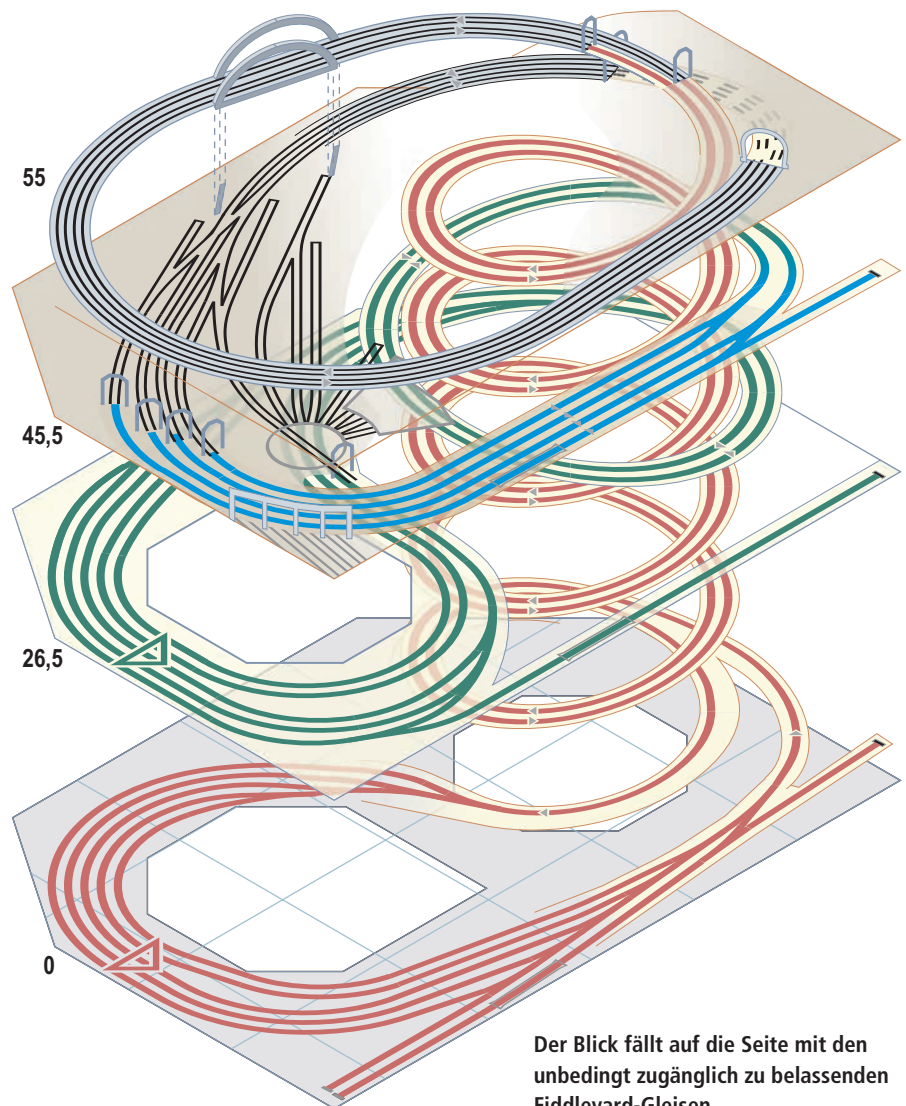
Zur Durchbildung der Schattenanlagen werden zwei unterschiedliche Versionen vorgeschlagen. Die auf diesen beiden Seiten gezeigte Variante 1 fordert einen höheren konstruktiven Aufwand. Damit geht aber auch ein flexiblerer Zugsinsatz und eine etwas größere Speicherkapazität einher.

Die Gleislinien in zusammengehörigen Schattenbezirken und die dorthin führenden Verbindungsstrecken sind mit unterschiedlichen Farben gekennzeichnet, was die Orientierung erleichtern sollte.

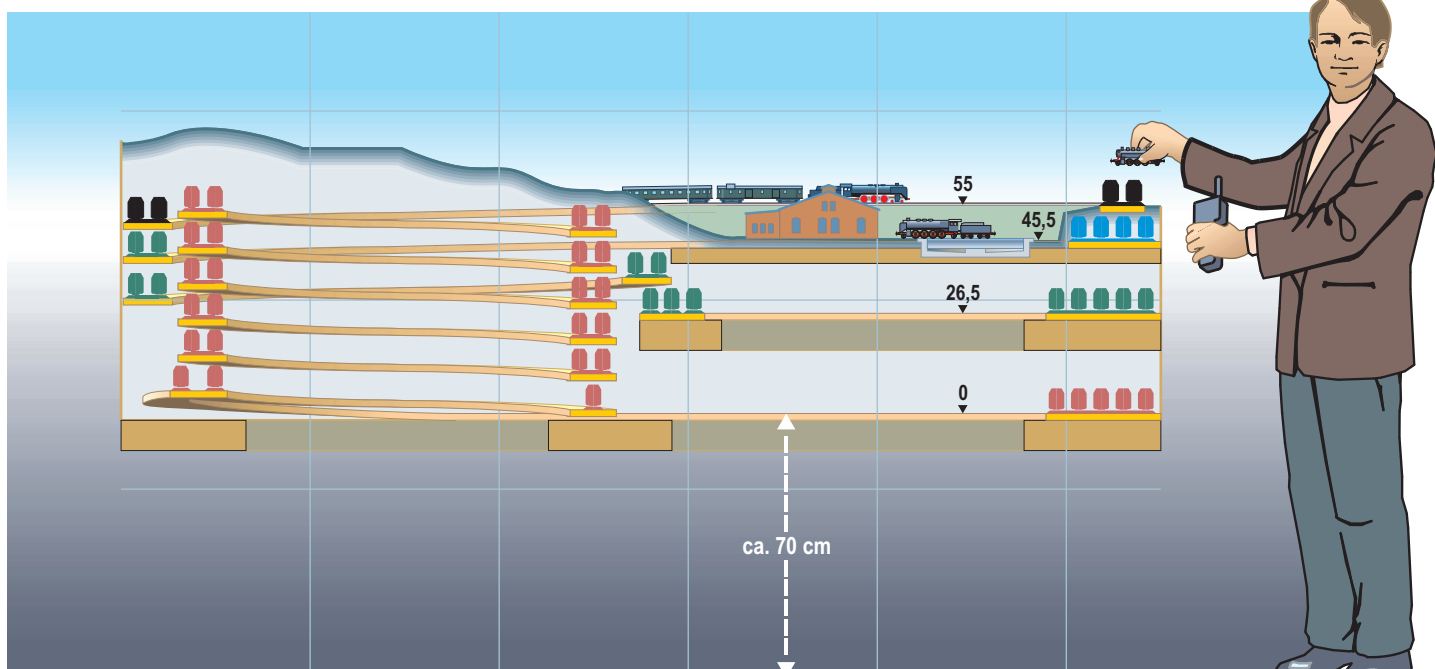
Unten: Die Querschnitt-Darstellung zeigt die Höhenentwicklung der Anlage aus Sicht von der vorderen Schauseite her. Die Schnittebene läuft durch das Zentrum des Wendelturms.

Das unterlegte Raster folgt dem auch in den anderen Plänen verwendeten üblichen Linienabstand von 50 cm für H0.

Die Farbgebung der „Lichttraumprofile“ weist auf die Zugehörigkeit zu den Gleisentwicklungen hin, wie sie auch in nebenstehendem Röntgenbild, Gleisplänen und -schema verwendet wird.



Der Blick fällt auf die Seite mit den unbedingt zugänglich zu belassenden Fiddleyard-Gleisen.



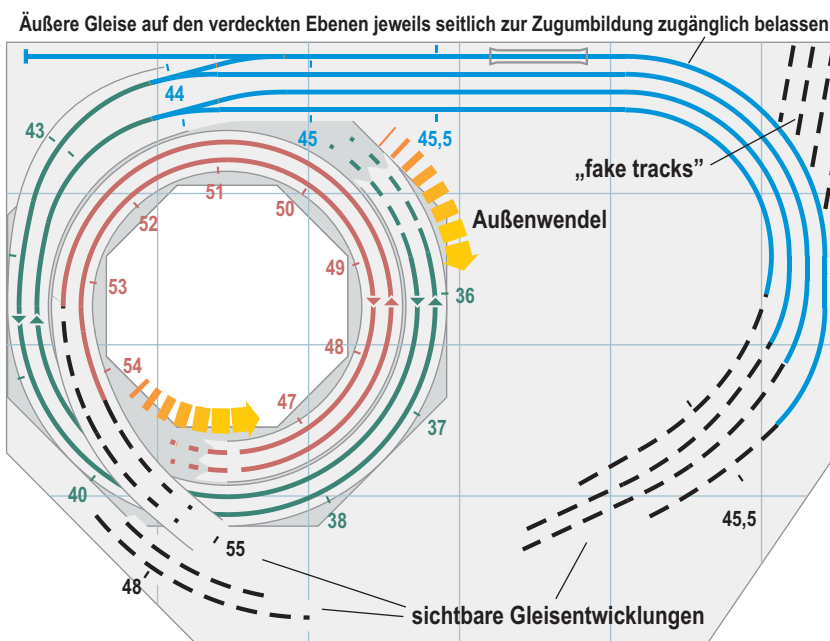
Die Gleisentwicklung im verdeckten Bereich wird hier in der Abfolge der maßgebenden Ebenen von oben nach unten dargestellt.

Höhenwerte in Zentimetern; die sich in der Wendel auf verschiedenen Höhenstufen ergebenden Werte werden zum Teil mit grauen Ziffern vermerkt.

Der minimale Radius im Schattenbereich wird bestimmt von hier verwendeten Standard-Gleisstücken aus dem Tillig-Elite-Sortiment.

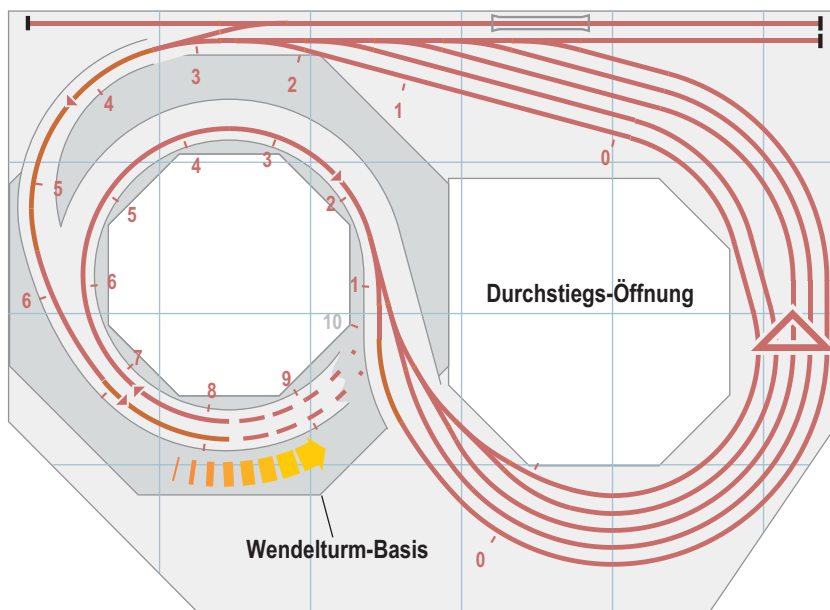
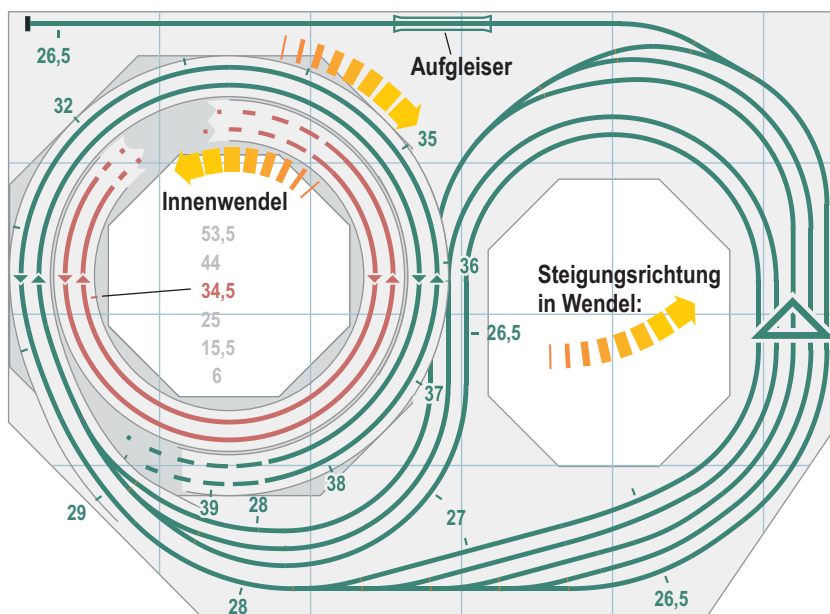
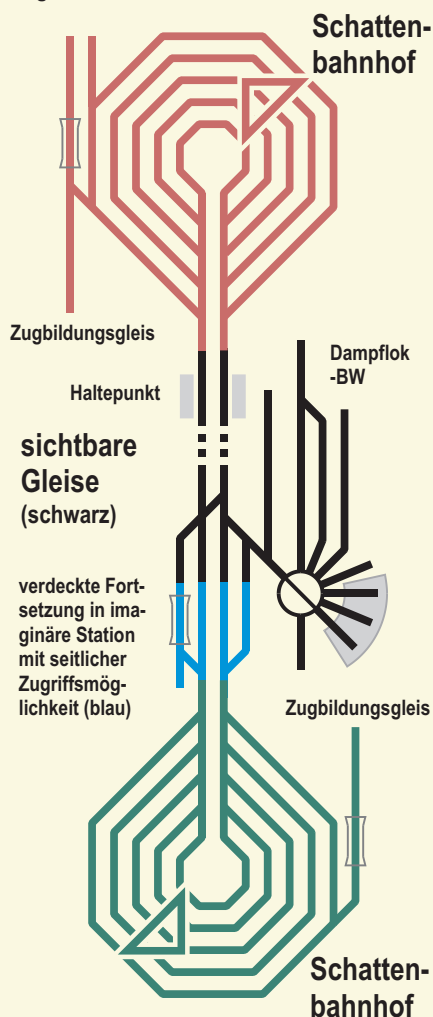
Bei der Bergauffahrt stellt sich dabei ein Steigungswert von 1:35 bzw. 2,9 % ein.

Die Fahrt über die Zungen einiger hier ebenfalls verwendeter Innenbogenweichen erfolgt nur aus Richtung Herzstück. Das sonst mit dieser Bauform einhergehende Entgleisungsrisiko bei spitzer Durchfahrt stellt sich also nicht.



Gleisentwicklung von Variante 1 in schematischer Darstellung

Funktional zusammenhängende Abschnitte sind mit unterschiedlichen Kennfarben ausgewiesen.



Beispiel für eine Fahrtenfolge auf der Anlage

ein Güterzug kommt vor geschlossenem Signal zum Halt

eine Dampflokomotive fährt ins Bw zur Behandlung ein

Eilzug und Personenzug sind in entgegengesetzter Richtung auf den sichtbaren Streckenabschnitt gelangt

Eilzug hatte vor Signal auf Einfahrt zu warten

Dampflokomotive wird im Bw behandelt und bevorratet

nach Stop im Haltepunkt Weiterfahrt des Personenzugs

Dampflokomotive wird im Bw gedreht und abgestellt

ein Schienenbus trifft neu auf der Strecke ein

Auf der doppelgleisigen Strecke lässt sich eine abwechslungsreiche Reihe von Zugläufen verfolgen. Die Behandlung von Dampflokomotiven im Bw sorgt für weiteres lebendiges Betriebsgeschehen.

Güterzug setzt seine Fahrt fort

Eilzug entschwindet in den nicht mehr sichtbaren Bereich des Hauptbahnhofs

bar, wenngleich die zu bewegendenden Massen schon mechanisierte Antriebs-hilfen nahe legen.

„Weite Radien sind ein Muss“, hieß es gleich zu Anfang. Hinsichtlich akzeptabler Mindestradien bei Hauptbahnen im Modell besteht zwar keine allgemeine Übereinkunft. Soweit ich es beurteilen kann, ist der Einsatz maßstäblich langer 26,4-m-Wagen auf Radien ab 80 cm aber halbwegs tolerabel. Dementsprechend wurde er hier für die sichtbaren Abschnitte in Ansatz gebracht.

Der vollzogene Bogenschlag einer doppelgleisigen Strecke lässt allerdings die Anlagenbreite auf rund zwei Meter anwachsen. Das stellt für die Reichtiefe eines normallangen Armes vom Rand her einen bereits recht kritischen Wert dar. Deshalb wurden Gleise zur Anlagenmitte hin nur noch für untergeordnete Zwecke entwickelt. Für die Erreichbarkeit der Gleise im Untergrund sollen einerseits Durchstiegsöffnungen sorgen, andererseits sollte eine Reihe von Gleisen von der „backstage“-Seite her erreichbar bleiben – nicht zuletzt, um Zuggarnituren von Zeit zu Zeit hier per Hand austauschen zu können.

Als größtes Manko fällt sofort das Fehlen einer halbwegs kompletten Sta-

Weitere Anlagen können wir Ihnen präsentieren im kürzlich erschienenen MIBA-Spezial 122 „Projekte mit Pfiff“. Neben zahlreichen Anlagenentwürfen namhafter Autoren sei hier insbesondere das Projekt „Minibahn“ von Ivo Cordes empfohlen, welches in Ausarbeitung und Darstellung wie immer unvergleichlich ist.

Best.-Nr. 12012219 • € 12,-

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



tion ins Auge, wie man sie als Grundbestandteil jeglicher „ordentlichen“ Modellbahnanlage erwarten würde. Hier wurde aber nun mal der Entwicklung einer einigermaßen weiträumig geführten Strecke der Vorrang eingeräumt. Ich meine, dass das – bei allen Vorbehalten – akzeptabel geglückt ist: In anregender Abwechslung ist das Verfolgen ordentlich langer Zuggarnituren über weite Abschnitte hin möglich.

Aber welche zusätzlichen Entwicklungsmöglichkeiten hätten sich für eine Bahnstation im H0-Maßstab ergeben? Nicht nur, dass dafür etliches an Strecke hätte geopfert werden müssen und

dass enge Radien, krumme Weichen und karge Nutzlängen ins Bild getreten wären. Es dürfte beim vorhandenen Raum auch kaum noch eine Bahnhofsfigur herauskommen, die den Erfordernissen gerecht wird, wie sie sich vom Verkehr auf der Hauptstrecke her stellen.

Im Gegenteil: Mögen sich vielleicht ein paar zusätzliche Rangieranlässe ergeben, eine flüssige Fahrtenfolge würde so deutlich behindert. Auch wäre eine generelle Beschränkung auf Zuglängen gefordert, die sich noch auf den Stationsgleisen begegnen können. Die primären Ziele – viele Züge, lange

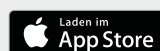
catawiki

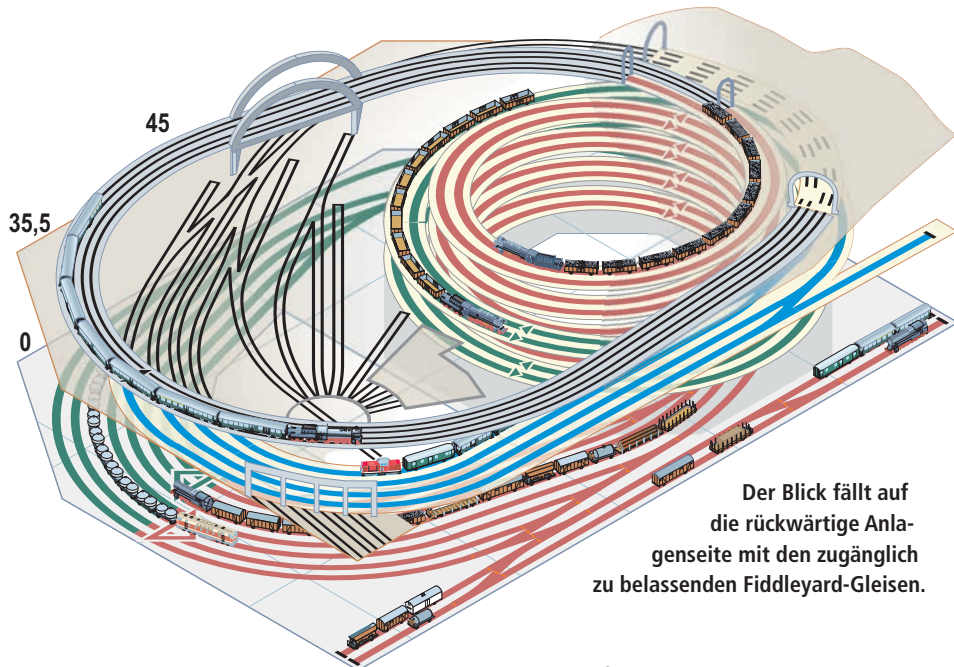
Einzigartige Modelleisenbahnen

Sorgfältig ausgewählt von unseren Experten

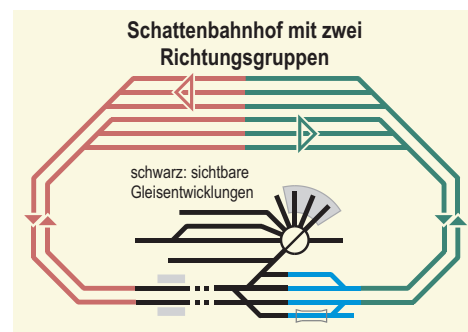


catawiki.de





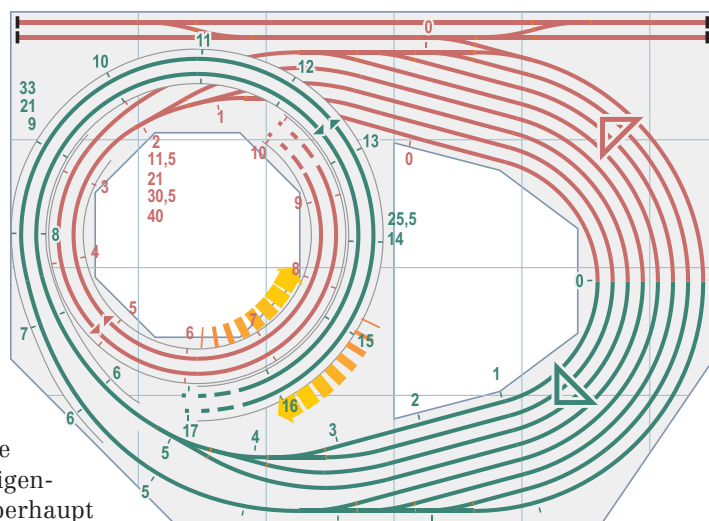
Der Blick fällt auf die rückwärtige Anlagenseite mit den zugänglich zu belassenden Fiddleyard-Gleisen.



Gleisentwicklung im Untergrund Variante 2

Als Alternative zu der anspruchsvollen Ausführung mit zwei getrennten Schattenebenen hier noch ein Vorschlag mit nur einem Schattendeck. Die Variante 2 belohnt mit deutlich geringerem Schaltungsaufwand, weil keine Kehrschleifen vorhanden sind. Allerdings können einzelne Zugarnituren das als Ring geführte Streckengefüge nunmehr nur noch in einer Richtung durchheilen. Dafür lässt sich gut der gegensinnige Lauf einer beladenen zu einer leeren Ganzzugarnitur inszenieren.

Im Gegensatz zu der „auseinandergezogenen“ Darstellung von Variante 1 wird hier im Röntgenbild (oben) die Höhenentwicklung im tatsächlichen Verhältnis wiedergegeben.



Garnituren, weiter Auslauf – geraten somit zunehmend außer Sichtweite. Man sollte dann lieber überlegen, ob man sich nicht doch besser auf die erwähnte „zurückgenommene“ Anlagen-Thematik einlässt!

Im vorliegenden Entwurf wird ein „Bahnhofs-kopf“ mit ein paar aus einer Unterführung reichenden Gleisen und einigen Weichen lediglich angedeutet. Die funktionslosen Gleisstutzen hinten sollen die Illusion einer sich weiter in die Tiefe erstreckenden größeren Station vermitteln. Brücke und Reiterstellwerk vermeiden absichtsvoll die Erkenntnis, dass sich auf jenen „fake tracks“ nichts Wirkliches abspielt. Die wahren Fortsetzungen führen stattdessen ein Stück weiter in den Untergrund.

Indem Züge noch mit ihrer Spitze oder dem Ende aus der Unterführung hervorlugen, lässt sich ein Geschehen andeuten, ohne dass dazu reguläre Einrichtungen wie Bahnsteige, Empfangsgebäude usw. nötig sind. In jene verdeckten Abschnitte sollte allerdings noch zugegriffen werden können, um hier einen Lok- oder Wagentausch kontrolliert durchzuführen.

Mit dem Anblick von Schaubild und Plan wird vermutlich zunächst der Eindruck einer üblichen Oval-Anlage vermittelt, wie man sie schon dutzendfach

zu Gesicht bekommen hat. Die wesentlichen Eigenschaften, die überhaupt erst zu dem beabsichtigten abwechslungsreichen Fahrgeschehen beitragen, finden sich denn auch unter Tage.

Es werden hier gleich zwei verschiedene Versionen zur Durchbildung der Schattenbereiche vorgeschlagen. Der von der Variante 1 geforderte höhere konstruktive Aufwand geht letztlich mit flexiblerem Zugsinsatz und größerer Speicherkapazität einher. Die Variante 2 belohnt hingegen mit weitaus geringerem Schaltungsaufwand, weil keine Kehrschleifen vorhanden sind. Dort lässt sich auch gut der gegensinnige Lauf einer beladenen zu einer leeren Ganzzugarnitur inszenieren, was in Variante 1 ziemliche Umstände erfordern würde.

Im Planungsprozess ergab sich schließlich eine weitgehend entlang der Ränder geführte Konfiguration der Zug-Rennstrecken. Da galt es zu überlegen, wie die weiter zur Anlagenmitte gelegenen Bereiche aufgefüllt werden könnten. Bei solchem im Mainstream angesiedelten Thema liegt man sicherlich mit der Empfehlung eines (Dampf-) Lok-Bws nicht gänzlich neben gängi-

gen Erwartungen. Hier fügt es sich auch durchaus organisch ins betriebliche Spektrum des ansonsten nur mehr angedeuteten Stationsbereichs. Den mit noch sichtbarem Ende zum Halt gekommenen Garnituren könnte hin und wieder ein Loktausch verordnet werden. Schließlich tragen noch der oben in den Streckenkurs einbezogene Haltepunkt und die durch Signale vermittelte Fahrwegsicherung zur Bereicherung des Verkehrsgeschehens bei.

Dass angesichts weitgehend rechteckigem Umriss mit einer Hauptstrecken-Thematik sich nicht auch noch ein Wunder szenischer Überzeugungskraft einstellen würde, war von Anfang an klar. Jedenfalls wurde für Gelände und Gebäude eine zurückhaltende Gestaltung getroffen. Das heikelste Element dürfte der die Wendel überdeckende Hügel darstellen. Leicht über Augenhöhe aufragend sollte er optisch die Streckenführung hinreichend unterbrechen, sodass sich nicht gleich beim ersten Anblick der Eindruck eines unbedarften Spielbahn-Rundkurses einstellt.

Ivo Cordes

