Eisenbahn JOURNAL Modellbahn Bibliothek

ISBN 3-922404-09-X

DM 19,80 · sfr 19,80 · öS 150,–

Band II

Klaus Bochmann

Vorbildgerechte Anlagenplanung

(Füllseite)

Impressum

ISBN 3-922404-09-X

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 5048/5049
Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker
Verlagsleitung: Siegfried Säurle
Autor: Klaus Bochmann
Redaktion: Hermann Merker, Klaus Eckert
Lektorat: Christiane Bothner, Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht

Gestaltung und Layout: Gerhard Gerstberger, Jörg Mair, Claudia Schott
Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag GmbH
Produktion: Europlanning srl via Morgagni 24, I-37136 Verona
Printed in Italy
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlags.

Copyright 1989 by: Hermann Merker Verlag GmbH Fürstenfeldbruck

Inhalt

Vorwort 4

Görlitzer Bahnhof 6

Der Anlagenentwurf "Görlitzer Bahnhof" 10

Ein idealer Kopfbahnhof? 18

Ein "verkappter" Kopfbahnhof in zwei Varianten: "Athus" oder "Biederitz" 22

Ein Lagerhaus für Anlagen der Epochen 1, 2 und 3a 32

Ein österreichisch-deutscher Grenzbahnhof: "Bf Zirl" 34

Wo es auch beim Vorbild "drunter und drüber geht" 44

"Falkenburg" und "Bischofsgrün" 49

Ein Rangierbahnhof als Anlagenthema? 60

Anlagenentwurf für einen Rbf-Ausschnitt 72

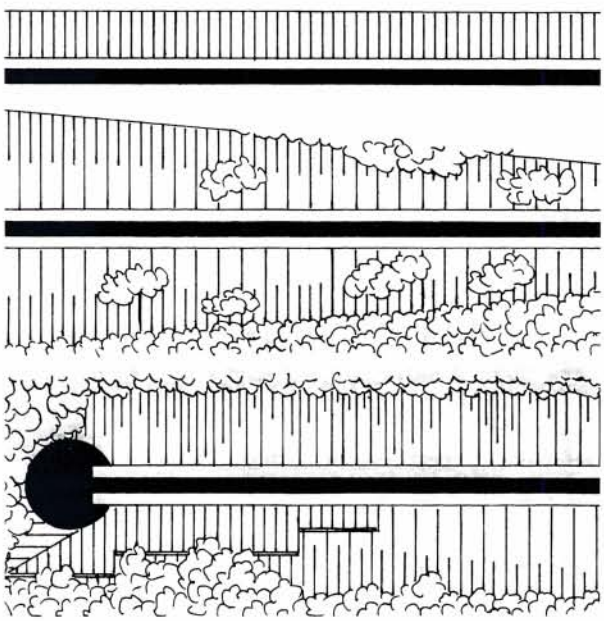
Wissenswertes über Dampflok-Bahnbetriebswerke 76

Außergewöhnliche Bahnbetriebswerke 86

(Titelbild): Von Bahnbetriebswerken geht immer wieder eine faszinierende Ausstrahlung aus. Absoluter Blickfang dieser Anlage ist die Doppeldrehscheibe. **Foto: Sauer/Diesler**

(Rücktitel): Großanlagen bieten dem Betrachter eine Fülle an Motiven und Anregungen. Wenn nur das leidige Platzproblem ... Die Aufnahme zeigt den Bahnhofsbereich der Anlage von Ralf Sauer. **Foto: Sauer/Diesler**

Für alle Zeichnungen gilt:



eingleisige Strecke mit einseitiger Stützmauer

eingleisige Strecke auf aufgeschütteter Rampe mit beidseitiger planierter Böschung (gleichmäßige Schraffur) mit Büschen und einseitigem Waldsaum (unten)

eingleisige Tunneleinfahrt, oben mit "natürlich gewachsener" Böschung (ungleichmäßige Schraffur), unten mit Stützmauern und planierter Böschung

Lieber Modelleisenbahnfreund,

nun liegt Ihnen wie angekündigt Band 2 unserer "Vorbildgerechten Anlagenplanung" vor. Mit der Schriftenreihe "Modellbahn-Bibliothek" wollen wir im Laufe der Jahre allen Modellbahnfreunden unentbehrliche Standard- und Nachschlagewerke für ihr Hobby an die Hand geben. In Vorbereitung sind der Band 3 sowie — für den Herbst 1990 — eine Broschüre, die speziell auf die Bedürfnisse der Modellbahn-Einsteiger abgestimmt ist. Darin wird sozusagen "das kleine Einmaleins" der Modellbahnerei leicht verständlich und reich illustriert dargestellt.

Auch dem Band 2 der "Vorbildgerechten Anlagenplanung" liegt (wie bereits dem Band 1) eine früher im Eigenverlag von Klaus Bochmann erschienene Broschüre zugrunde, die inzwischen längst vergriffen war. Sie halten heute eine überarbeitete und weitgehend neu bebilderte Auflage in Händen, die zudem mit farbigen Zeichnungen versehen wurde.

Sie bietet wiederum eine Vielzahl an Ideen für den Entwurf einer eigenen Anlage. Vorschläge für Modellbahner, die eher das Milieu einer Großstadt bevorzugen, finden sich darin genauso wie für die Liebhaber alpiner Regionen. An die Fans großzügiger Betriebssituationen wurde ebenfalls gedacht: Rangierbahnhöfe und Betriebswerke bieten viel Abwechslung. Besondere Sorgfalt waltete bei der Auswahl der entsprechenden Vorbild- und Modellfotos. Sie sollen zum einen zeigen, worauf es demjenigen ankommt, der am wirklich vorbildgerechten Betrieb interessiert ist. Zum anderen geben sie Beispiele für unserer Meinung nach bereits richtig ins Modell übertragene Situationen. Dabei haben wir auch auf bereits an anderer Stelle im Eisenbahn-Journal publizierte Motive zurückgegriffen, sofern sie besonders gut geeignet waren, das im Text Angesprochene optisch zu unterstützen.

Sehr gefreut haben wir uns über die überaus positive Resonanz auf den Band 1 der "Vorbildgerechten Anlagenplanung". Gerne werden wir uns auch mit den von seiten der Leser an uns herangetragenen Anregungen auseinandersetzen.

Freilich mag manches Projekt jegliche Dimensionen von Raum und Zeit — und Geldbeutelgröße — sprengen. Bedenken Sie aber, daß die Projekte von Klaus Bochmann weniger zum exakten Nachbau, sondern vielmehr als konkrete Anregung zu eigenen, vorbildgerechten Ausführungen gedacht sind.

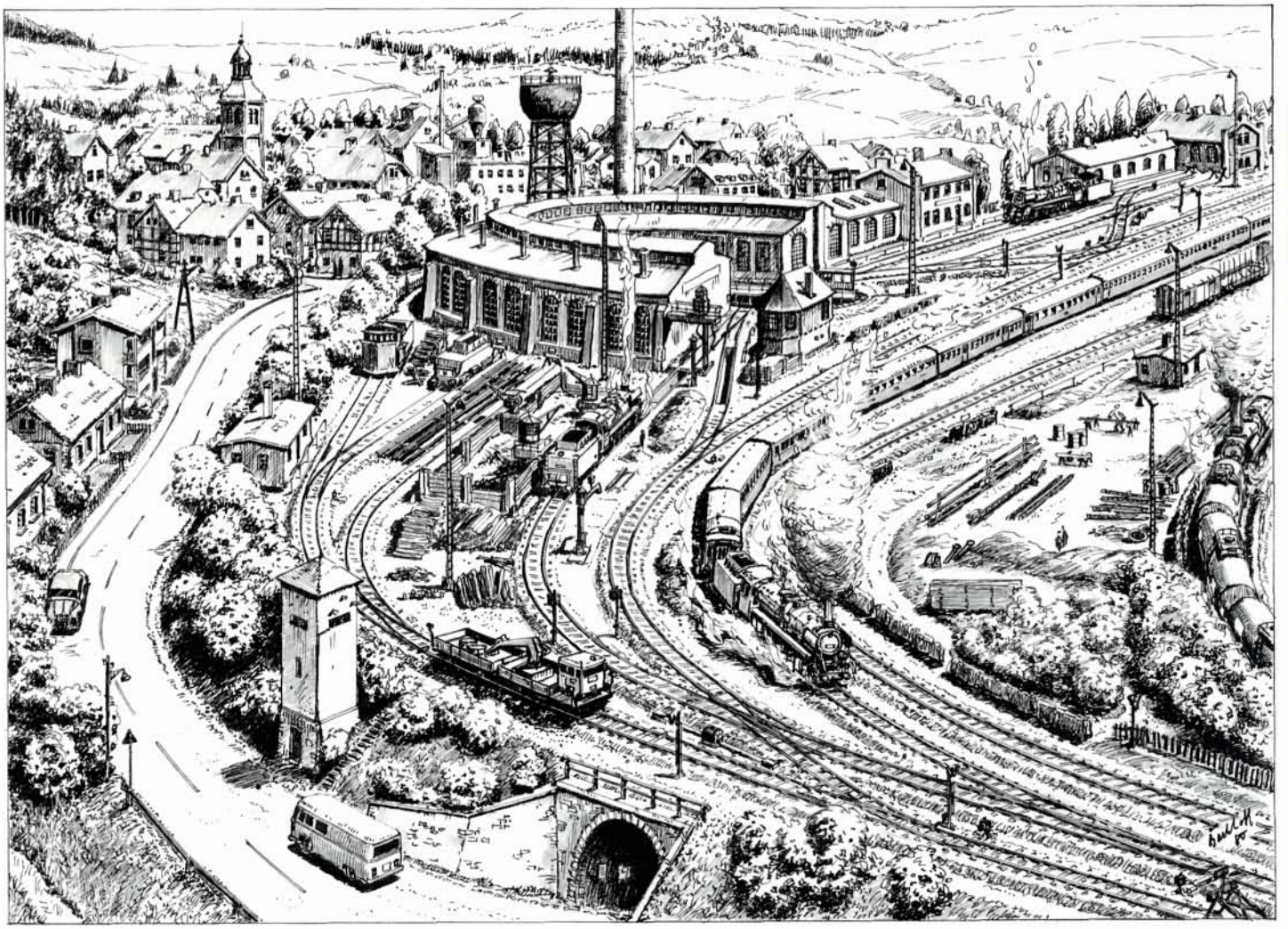
Ein Wort an die N-Bahn-Freunde

Wir möchten an dieser Stelle noch einmal besonders darauf hinweisen, daß alle vorgestellten Anlagen natürlich für die Spur N (und auch Z) ebenso gedacht sind wie für den in den Zeichnungen verwendeten H0-Maßstab. Diesbezügliche Beschwerden sind uns unverständlich, dürfte doch die Umrechnung eine leichte Aufgabe sein. Da wir uns absichtlich nicht auf bestimmte Gleissysteme festlegen, können unsere Vorschläge ohne weiteres in andere Nenngrößen transferiert werden. Wichtig ist nur, die Vorbildorientierung beizubehalten!

Nun bleibt noch, Ihnen, lieber Modellbauer, viel Spaß beim Blättern und Studieren zu wünschen. Und allen, die dabei das Baufieber packt, vergnügliche Stunden beim Gestalten und beim anschließenden Fahrbetrieb!

Ihr Hermann Merker Verlag

Zeichnung: R. Barkhoff



(Füllseite)

Kopfbahnhöfe beim Vorbild und im Modell

Görlitzer Bahnhof

Ein Anlagenentwurf für einen kleinen Großstadt-Kopfbahnhof

Kopfbahnhöfe beim Vorbild

Den nachfolgenden Ausführungen ist ein Zugbetrieb mit "normalen" Lokomotiven zugrunde gelegt, da beim Einsatz von Wendezügen und Triebwagen die Gleispläne wesentlich einfacher gestaltet werden können – entfällt doch hier das Umsetzen der Lokomotive. Auch sollen im folgenden solche Besonderheiten wie der in VA 1 anhand des Beispiels "Eibenstock unterer und oberer Bahnhof" beschriebene Teilstreckenbetrieb unberücksichtigt bleiben. Ferner wurden nur die für die Abwicklung des Personenverkehrs notwendigen Gleisanlagen dargestellt. Auf die Wiedergabe der in der Regel in Kopfbahnhöfen ebenfalls vorhandenen Güterverkehrs- und Lokomotivbehandlungsanlagen wurde der Übersichtlichkeit halber verzichtet.

Einfache Kopfbahnhöfe für untergeordnete Hauptstrecken und Nebenbahnen

Da in einem Kopfbahnhof die Lokomotive an das andere Zugende umgesetzt werden muß, sind mindestens zwei Gleise, ein Bahnsteiggleis (H) und ein Lokomotivumfahrgleis (U), sowie zwei Weichen erforderlich. Gleis H muß in seiner Länge (G) so bemessen sein, daß es zumindest die längste planmäßig eingesetzte Zuggarnitur (ohne Lokomotive) aufnehmen kann. Die Länge des Stumpfgleises (L) beträgt mindestens eine Lokomotivlänge.

Soll der Kopfbahnhof *zwei* Bahnsteiggleise erhalten, dann sind *zwei* grundsätzliche Ausführungen möglich:

Variante 1 zeigt einen solchen Kopfbahnhof mit einem mittig angelegten Lokomotivumfahrgleis; sie stellt quasi eine einfache Erweiterung des eben beschriebenen Kopfbahnhofs dar.

In **Variante 2** sind dagegen der Bahnsteig- und der Rangierbereich hintereinander angeordnet. Der Betriebsablauf ist dabei folgender: Nach der Ankunft drückt die Lokomotive den Zug rückwärts in Gleis V (siehe Skizze). Hier wird sie abgekuppelt und setzt über Gleis H an das andere Zugende um. Jetzt drückt sie den Zug in eines der beiden Bahnsteiggleise zurück.

Zu den Mindestlängen der einzelnen Gleise ist in diesem Fall zu sagen, daß Gleis V die Länge Z = G+2L, also die Länge der längsten planmäßig eingesetzten Garnitur plus zwei Lokomotivlängen, besitzt. Die Bahnsteiggleise weisen die Länge Z entsprechend der Länge des längsten planmäßig eingesetzten Zuges (also Garnitur plus eine Lokomotivlänge) auf.

Da bei zwei Bahnsteiggleisen auch der Einsatz zweier Züge möglich ist, kann es vorkommen, daß gleichzeitig Zug- und Rangierfahrten durchgeführt werden müssen. Für diesen Fall empfiehlt sich die Aufstellung von Gleissperrsignalen zur Sicherung der Zugfahrten.

Wo liegen nun die Vor- und Nachteile der beiden Varianten?

Variante 2 hat gegenüber Variante 1 den großen Nachteil, daß hier, um die Lokomotive an das andere Zugende bringen zu können, die Zuggarnitur zunächst in Gleis V gedrückt werden muß. Bei Variante 1 verbleibt die Garnitur in Gleis H, und nur die Lokomotive setzt über Gleis U um. Einfacher gesagt: Zum Umsetzen der Lokomotive ist bei Variante 1 nur eine Rangierfahrt notwendig; bei Variante 2 dagegen sind es drei.

In Kopfbahnhöfen an Strecken mit hohem Zugaufkommen, z. B. des Vorort- und/oder des S-Bahn-Verkehrs, wird man folglich der Variante 1 den Vorzug geben.

Der Nachteil der Variante 1 besteht in einer relativ großen Breite, bedingt nicht nur durch die drei parallelen Gleise im Bahnsteigbereich, sondern auch durch die beiden Außenbahnsteige. Ferner ist es bei der Variante 1 nicht ganz einfach, zusätzliche Gleisanlagen für den Güterverkehr anzuschließen. Dies wiederum ist nun bei Variante 2 ohne weiteres möglich, wenn Gleis V als Rangiergleis für die Ortsgüteranlage mitverwendet wird.

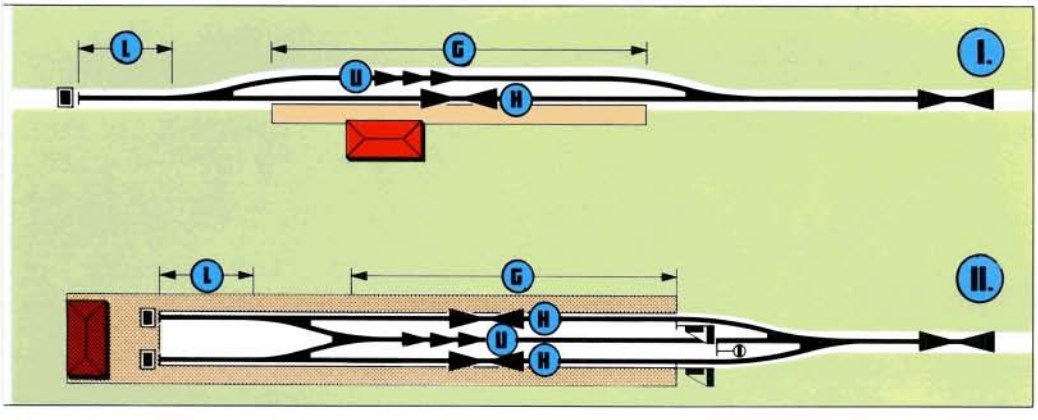
Aus diesen Gründen wird man bei Endbahnhöfen an Neben- und untergeordneten Hauptstrecken, die nicht selten in engen Gebirgstälern liegen, die längere, dafür aber wesentlich schmälere Ausführung nach dem Muster der Variante 2 bevorzugen.

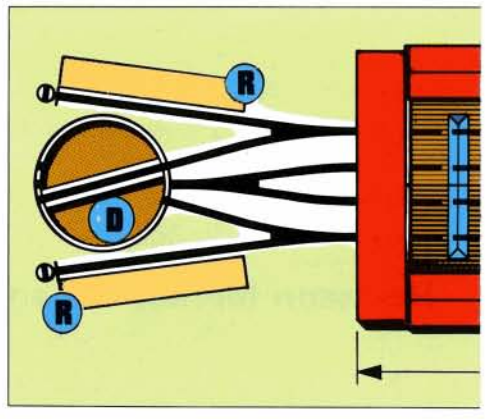
Wie man den Kopfbahnhof "Variante 2" um ein weiteres Bahnsteiggleis H erweitern kann, zeigt eine weitere Skizze. Dabei ist der Einbau einer doppelten Gleisverbindung unumgänglich, wenn man die Längenausdehnung des Bahnhofs in Grenzen halten will.

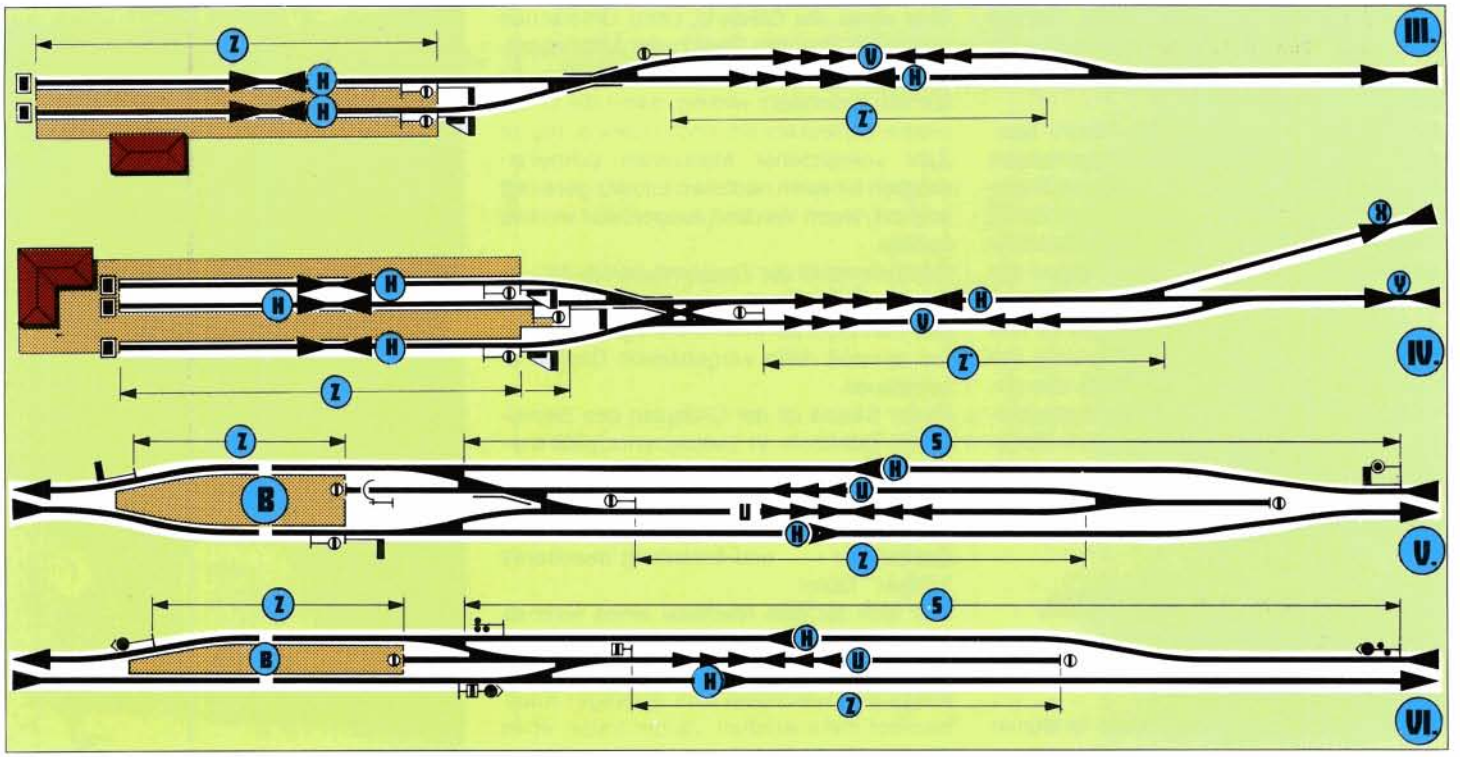
Ferner ist der hier abgebildete Kopfbahnhof Endbahnhof zweier Strecken. Unter der Voraussetzung, daß es nicht nur Züge gibt, die hier beginnen oder enden, sondern auch Züge, die durchgehend zwischen X und Y verkehren und hier kopfmachen müssen, handelt es sich bei dem Bahnhof der nächsten Variante um einen Durchgangs-Kopfbahnhof – allerdings mit einer Besonderheit: Dieses Kopfmachen ist hier "regelwidrig" möglich. Im Normalfall wird dabei so verfahren, daß die Lokomotive nach der Ankunft nicht umsetzt, sondern daß man ganz einfach eine andere Lokomotive an die "neue" Zugspitze, also an den Zugschluß des eingelaufenen Zuges, ankuppelt. Es wird beim Kopfmachen also gleichzeitig ein Lokomotivwechsel vorgenommen. Aus diesem Grund sollte der Kopfbahnhof auch ein kleines Bahnbetriebswerk, eine Bw-Außenstelle, zumindest aber ein zusätzliches Lokomotiv-Wartegleis besitzen.

Wird der Gleisplan des Durchgangs-Kopfbahnhofs gemäß der Skizze ausgeführt, dann ist ein Kopfmachen der Züge aber auch durch Zurückdrücken der mit Reisenden besetzten (!) Garnitur in Gleis V und Umsetzen der Lokomotive über Gleis H sowie Zurückdrücken des Zuges in eines der Bahnsteiggleise H möglich.

Zugegeben eine etwas ungewöhnliche Art des Kopfmachens, dafür aber auch eine sehr interessante und – für Modelleisenbahner sicherlich nicht unwichtig – auch billigere, da man mit nur einer Lokomotive pro Zug auskommt. Beim Vorbild findet man diese doch sehr seltene Betriebsvariante beispielsweise beim Bf Lauscha/Thüringen.







"Pseudo-Kopfbahnhöfe" – Wendegleise für den Vorort- und S-Bahn-Verkehr

Der aufmerksame Leser wird sicherlich einwenden, daß es sich bei den zuletzt beschriebenen Bahnhöfen nicht um Kopfbahnhöfe handelt. Dies ist jedoch nur zum Teil richtig. In beiden Fällen wurde ein Bahnhof dargestellt, der sowohl Durchgangs- als auch Endbahnhof ist, nämlich:

- Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr (Schnell-, Eil-, Personen- und Güterzüge)
- Endbahnhof für den Vorort- und/oder S-Bahn-Verkehr.

Das Wesentliche beider Bahnhöfe sind die zwischen den beiden durchgehenden Gleisen angelegten Wendegleise für die Vorort- bzw. die S-Bahn-Züge, die diesen ein Kopfmachen, aber auch einen Aufenthalt ohne Beeinträchtigung des durchgehenden Verkehrs ermöglichen.

Die zuletzt dargestellte Ausführung der Wendegleise wurde bzw. wird angewendet, wenn der Vorortverkehr mit normalen Lokomotiven, die in den Endpunkten umsetzen müssen, abgewickelt wird. Der Betriebsablauf ist dabei folgender: Der Vorortzug fährt zunächst in das in Fahrtrichtung rechte Gleis U ein. Die Lokomotive wird abgekuppelt und setzt sodann über das zweite Gleis U, das Stumpfgleis vor dem Bahnsteig und über die EKW an das andere Zugende um.

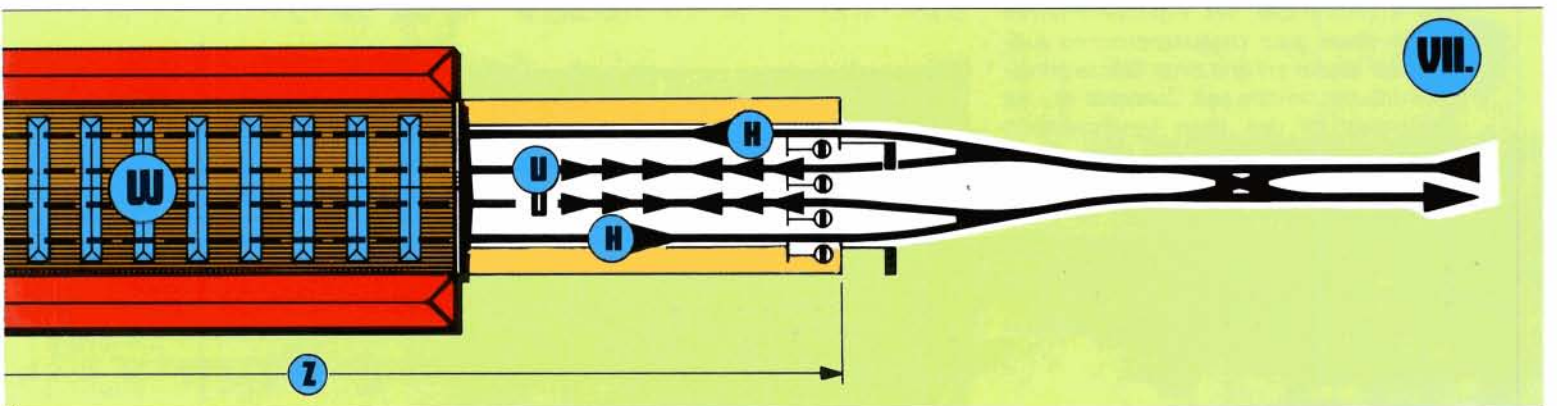
Interessant ist auch die Sicherung des Zugverkehrs der Gegenrichtung, denn diesem Zweck dient nicht nur das Gleissperrsignal, sondern auch die EKW, die in der Grundstellung in das Stumpfgleis gelegt ist. Das Gleissperrsignal signalisiert hierbei selbstverständlich "Halt, Fahrverbot". Erst wenn die EKW in das Bahnsteiggleis gelegt ist, kann das Fahrverbot des Gleissperrsignals aufgehoben werden. Selbstverständlich ist das Umlegen der EKW schaltungstechnisch nur dann möglich, wenn das Einfahrsignal und das Ausfahrsignal Hp 0 zeigen und wenn das Bahnsteiggleis unbesetzt ist.

Zu Zeiten des Dampfbetriebs lag es nahe, neben dem Stumpfgleis einen Wasserkran zur Versorgung der hier eingesetzten Tenderlokomotiven aufzustellen.

Die davor angesprochene Wendegleisvariante (siehe Skizze) wird angewendet, wenn der Vorort- bzw. der S-Bahn-Verkehr ausschließlich mit Triebwagen und/oder Wendezügen abgewickelt wird. Da das Umsetzen der Lokomotive in diesem Fall entfällt, kann man hier auf das zweite Gleis U verzichten. Nicht verzichtet werden kann aber auf das Stumpfgleis vor dem Bahnsteig, da zwischen dem Gleis U und dem Gleis H der Gegenrichtung eine Weichen-

Die Buchstaben in den Skizzen I bis VIII bedeuten:

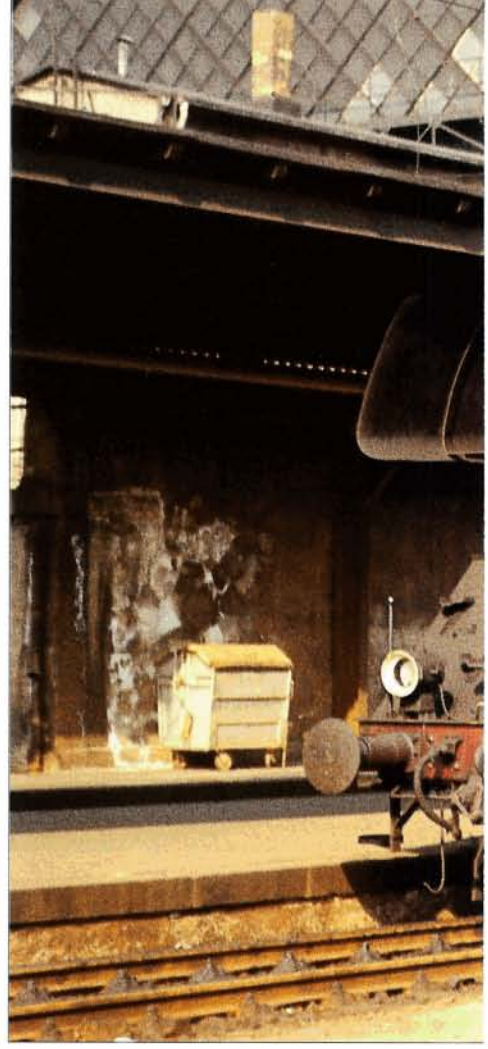
A: Abstellgleise
B: Bahnsteige
D: Drehscheibe
G: Länge der Zuggarnitur ohne Lokomotive
H: Hauptgleise (Bahnsteig- und Streckengleise)
L: Länge einer Lokomotive (beim Vorbild ca. 30 m)
R: Rampe
S: Sicherheitsabstand (Durchrutschweg) des Einfahrsignals
U: Lokomotivumfahrgleis
V: Rangiergleis (Verkehrsgleis)
Z: Länge des Zuges (Garnitur plus Lokomotive)
Z': Länge, die sich zusammensetzt aus: Z + 2L



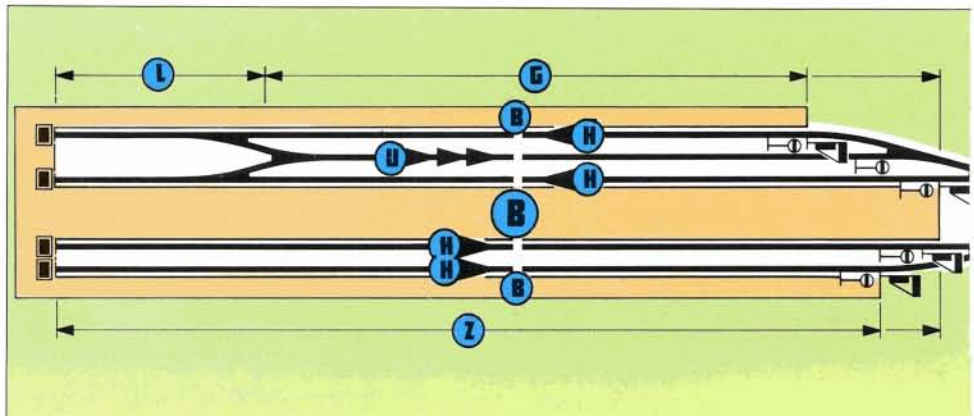
verbindung nötig ist, die dazu dient, den zur Sicherung des durchgehenden Zugverkehrs notwendigen Flankenschutz herzustellen.
Geht man davon aus, daß der Vorort- bzw. der S-Bahn-Verkehr in Ballungsräumen heutzutage nahezu ausschließlich mit Triebwagen und/oder Wendezügen abgewickelt wird, dann sollte man die Wendegleisvariante der Skizze V im Modell auf Anlagen der Epochen 1, 2 und 3a beschränken, während man sich auf Anlagen der Epochen 3b und vor allem 4 wohl eher für die Variante der Skizze VI entscheiden wird. Durch die unterschiedliche Signalausstattung in den beiden Skizzen wurde versucht, dem Rechnung zu tragen. (In der älteren Variante, der Skizze V, sind Formsignale eingezeichnet, in der Skizze VI moderne Lichtsignale.)

Großstadt-Kopfbahnhöfe, Endbahnhöfe wichtiger Hauptstrecken

Da die ersten Eisenbahnstrecken im letzten Jahrhundert bekanntlich von privaten Eisenbahngesellschaften erbaut wurden, kam es in größeren Städten, die meist Ausgangspunkt verschiedener Eisenbahnstrecken waren, zu der kuriosen Situation, daß es oft mehrere, nicht selten sogar dicht nebeneinander angelegte Kopfbahnhöfe gab. Jede Eisenbahngesellschaft wollte eben für ihre Strecke auch einen eigenen Bahnhof haben!
Besonders ausgeprägt war dies in Leipzig, wo auf engstem Raum nebeneinander gleich drei Kopfbahnhöfe und ein Durchgangsbahnhof sowie in relativ geringer Entfernung zwei weitere Kopfbahnhöfe existierten. Ähnliche Verhältnisse sind heute noch zum Beispiel aus Wien und Paris bekannt.
Nach der Verstaatlichung der Privatbahngesellschaften in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stellte dieses Nebeneinander mehrerer kleiner Endbahnhöfe die neuentstandenen Staatsbahnverwaltungen vor erhebliche betriebliche Schwierigkeiten. Deshalb blieb in Städten, die unter dem Bahnhofsproblem besonders zu leiden hatten (als Beispiel seien hier Leipzig und Frankfurt/Main genannt), gar nichts anderes übrig, als die gesamten Bahnanlagen von Grund auf umzugestalten. Die einzelnen Endbahnhöfe wurden zu einem einzigen großen Zentralbahnhof zusammengefaßt.
Die Kopfbahnhöfe der Eisenbahnfrühzeit hatten einen ganz charakteristischen Aufbau, der wieder anhand einer Skizze prinzipiell erläutert werden soll: Zunächst ist – im Gegensatz zu den oben beschriebenen kleinen Kopfbahnhöfen – eine strikte Trennung des Bahnhofs in einen Ankunfts- und in einen Abfahrtsteil festzustellen. Ein zweites wichtiges Merkmal war die Bahnhofshalle, vor der sich eine Drehscheibe befand. Über diese Drehscheibe konnte die Lokomotive eines angekommenen Zuges sofort über eines der Gleise U, unter Umständen aber auch über das Gleis H der Abfahrtsseite in das Bahnbetriebswerk fahren. Dies war damals besonders wichtig, damit die Lokomotive angesichts der noch relativ geringen Zahl vorhandener Maschinen schnellstmöglich für ihren nächsten Einsatz gereinigt und mit neuen Vorräten ausgerüstet werden konnte.
Das Umsetzen der Zuggarnituren und Kurswagen vom Ankunfts- bzw. vom Abstellteil des Bahnhofs auf das Abfahrtsgleis besorgten speziell dafür vorgehaltene Rangierlokomotiven.
In der Skizze ist der Gleisplan des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig prinzipiell wiedergegeben. Es fallen hier noch besonders die beiden Rampen vor dem Bahnhofsportal neben der Drehscheibe auf. Diese Rampen dienten zur Be- und Entladung besonders "eiliger" Güter.
Wer sich für den Nachbau eines solchen "Ur-Kopfbahnhofs" interessiert, sollte beachten, daß seit Ende des Zweiten Weltkriegs in Deutschland kein derartiger Kopfbahnhof mehr existiert, da der letzte, eben der Bayerische Bahnhof in Leipzig, während des Kriegs erheblich zerstört und nur unvollständig wieder aufgebaut wurde. Ein Nachbau ist also lediglich für die Epochen 1 und 2 möglich, wobei man ihn hinsichtlich der Fahrzeugauswahl als mitteldeutschen Bahnhof mit überwiegend preußischem und sächsischem Rollmaterial ausführen sollte.
Bei den ab der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts erbauten Kopfbahnhöfen kam die hier prinzipiell dargestellte Ausführung zur Anwendung.
Die Trennung in einen reinen Ankunfts- und in einen reinen Abfahrtsteil wurde beibehalten; die Abstellgleise legte man jedoch gesondert, außerhalb des eigentlichen Bahnsteigbereichs an.
Im Idealfall wurde der Ankunftsteil – wie in der Skizze dargestellt – mit einem mittig angeordneten Lokomotivverkehrsgleis U dreigleisig angelegt, damit der sofortige Lokomotivrücklauf ins Bahnbetriebswerk auch weiterhin gewährleistet war.
Wie das Beispiel des Görlitzer Bahnhofs in Berlin zeigt, kam man hier unter Umständen auch mit den beiden Bahnsteiggleisen aus, die über eine einfache Weichenverbindung (eventuell aber auch über eine Doppelte Gleisverbindung) miteinander verbunden waren. Der sofortige Lokomotivrücklauf war hier natürlich nur dann gewährleistet, wenn nur ein Bahnsteiggleis besetzt war.
Schon bei den um die Jahrhundertwende



erbauten Kopfbahnhöfen wurde dann auf die Gleisverbindung am Ende der Einfahrgleise ganz verzichtet.
Auch der Abfahrtsteil verdient Beachtung, denn neben der in der Skizze dargestellten Ausführung mit zwei Gleisen ohne Gleisverbindung am Gleisende gab es auch die Ausführung mit einer zusätzlichen Gleisverbindung, wie es die Skizze des Görlitzer Bahnhofs zeigt. Der Grund hierfür ist ganz einfach der, daß die Reisezuggarnituren in der Regel von Rangierlokmotiven in die Abfahrtsgleise gebracht wurden bzw. auch heute noch werden. Geschieht dies dadurch, daß die Rangierlokomotive die Garnitur aus einem der Abstellgleise A in eines der Abfahrtsgleise H drückt, dann ist ein Rücklauf der Rangierlokomotive sowieso ohne weiteres möglich (die erwähnte Gleisverbindung also überflüssig). Wird die Zuggarnitur jedoch in eines der Abfahrtsgleise gezogen, dann ist ein sofortiger Rücklauf nur über eine zusätzliche Gleisverbindung



Eine Dampflokomotive der Baureihe 03 der Deutschen Reichsbahn, aufgenommen im Berliner Ostbahnhof, dessen Erscheinungsbild durch die gigantischen Bahnsteigüberdachungen geprägt ist. **Foto: Sammlung -nn**

und das zweite Gleis H möglich: Dieser Lokomotivrücklauf ist also dem der Zuglokomotiven im Ankunftsteil vergleichbar.

Leider existieren in Deutschland heutzutage kaum noch kleinere, für Modellbahnzwecke als Vorbild geeignete Großstadt-Kopfbahnhöfe. Dies soll den Modelleisenbahner aber nicht hindern, "seinen" kleinen Großstadt-Kopfbahnhof zu bauen.

Wird für diesen Kopfbahnhof nun aber die Epoche 3b oder gar 4 zum Vorbild genommen, ist unbedingt folgendes zu beachten:

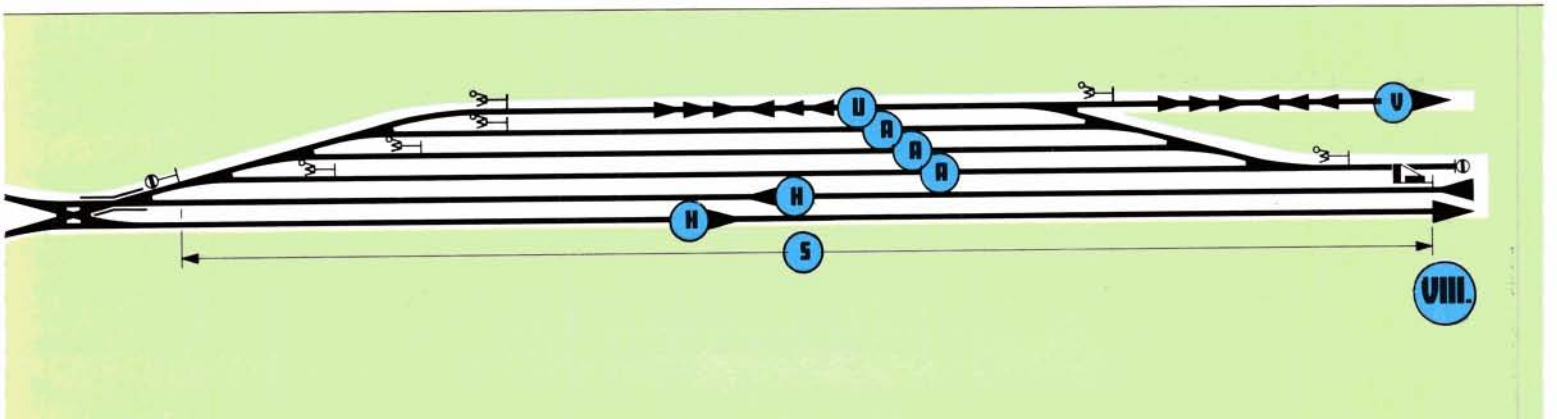
Prinzipiell muß dem Kopfbahnhof die Ausführung der Skizze VIII zugrunde gelegt werden. Zu beachten ist dabei allerdings, daß die Trennung in einen reinen Ankunfts- und in einen reinen Abfahrtsteil aufgehoben ist. Diese Trennung ist freilich auch bei Kopfbahnhöfen der Epoche 2 schon nicht mehr so strikt gewesen, da man die Kopfbahnhöfe bereits vor dem Zweiten Weltkrieg gleisplanmäßig und signaltechnisch so umgestaltet hatte, daß grundsätzlich jedes Gleis als Ein- und Ausfahrgleis benutzt werden konnte.

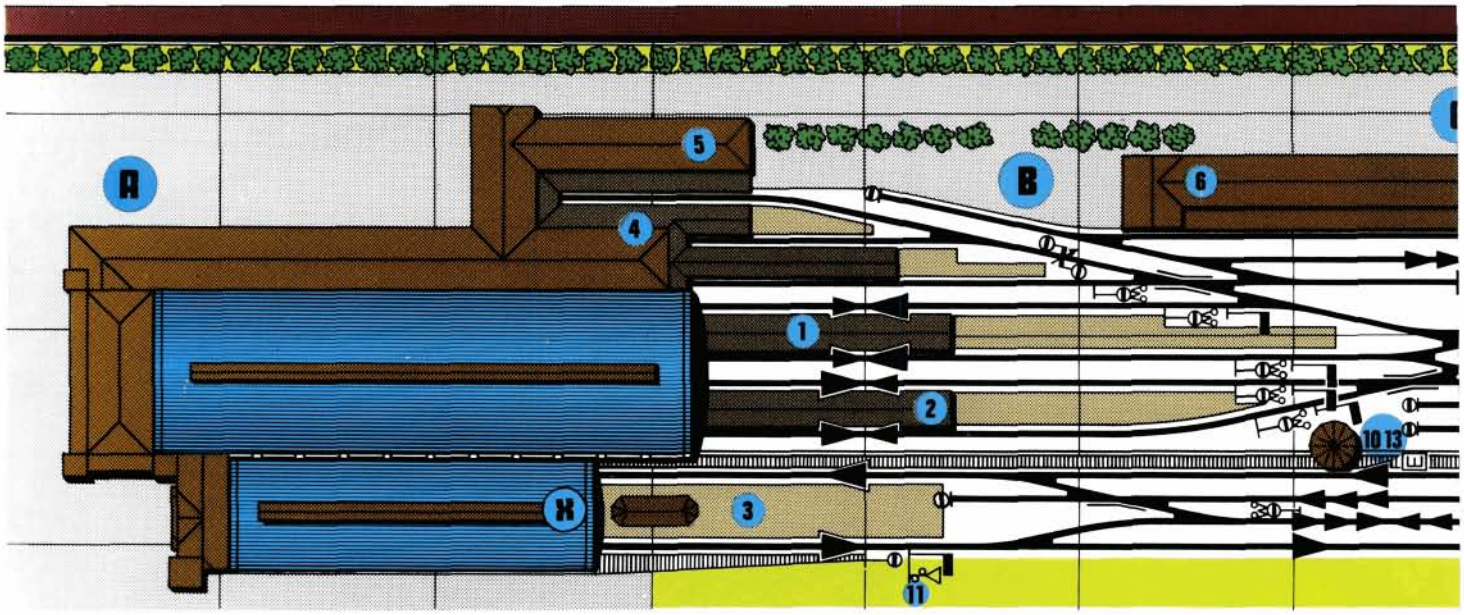
Ferner ist zu beachten, daß es keine speziellen Lokomotiv-Rücklaufgleise mehr gibt, genauso wie die Gleisverbindungen für den Lokomotivrücklauf am Ende der Bahnsteiggleise heutzutage in der Regel nicht mehr vorhanden sind. (Jedoch keine Regel ohne Ausnahme, denn im Pariser Nordbahnhof sind auch heute noch sogar Doppelte Gleisverbindungen für diesen Zweck eingebaut.)

Auf die Möglichkeit des sofortigen Lokomotivrücklaufs wurde in Deutschland, soweit sich dies anhand von Original-Bahnhofsgleisplänen und -beschreibungen rekonstruieren läßt, bereits bei den Kopfbahnhofsneubauten aus der Zeit um die Jahrhundertwende weitestgehend verzichtet. Der Grund dafür dürfte darin zu sehen sein, daß es für die Bahnverwaltungen auf lange Sicht wirtschaftlicher war, eine angekommene Lokomotive kurze Zeit auf dem Einfahrgleis warten zu lassen, bis die Zuggarnitur von einer Rangierlokomotive abgeholt worden war, als den in Großstadtmitte sehr teuren Baugrund für ein zusätzliches Gleis zu verschwenden. Dabei ist ja auch zu berücksichtigen, daß ein solches zusätzliches Gleis mit den dazugehörigen Weichen zusätzliche Unterhaltungskosten verursacht. Hierin dürfte auch der Grund für den Verzicht auf die einfache Gleisverbindung am Bahnsteiggleisende zu sehen sein.

Die vorstehenden Ausführungen sind als prinzipielle Darlegungen zu betrachten, denn um den Rahmen dieser Abhandlung nicht zu sprengen, ist es hier leider nicht möglich, Kopfbahnhof-Sonderformen bzw. Besonderheiten einzelner Kopfbahnhöfe detailliert darzustellen.

Im nächsten Kapitel soll nun anhand des Anlagenentwurfs "Görlitzer Bahnhof" gezeigt werden, wie die dargelegte Theorie in die Modellbahnpraxis umgesetzt werden kann (nicht muß!).





Der Anlagenentwurf "Görlitzer Bahnhof"

Planungsvorgaben

Die Planungsvorgaben für den Anlagenentwurf "Görlitzer Bahnhof" (Stadt- und Fernbahnhof) seien im einzelnen:

- Mit möglichst wenigen Gleisen und Weichen möglichst viele, abwechslungsreiche Betriebsmöglichkeiten zu erzielen.
- Aus diesem Grund mehrere, betrieblich voneinander möglichst unabhängige Einzelthemen zu einem harmonischen Ganzen zu verbinden.
- Auf "tote" Gleisanlagen soweit wie möglich zu verzichten.
- Die gesamten Gleisanlagen so einfach wie nur irgend möglich zu gestalten (wobei allerdings auf die Nachbildung eines Bahnhofsvorfelds mit auf den ersten Blick verworren wirkenden Weichenstraßen, wie sie für einen größeren Bahnhof typisch sind, nach Möglichkeit nicht verzichtet werden sollte).
- Für die Gestaltung eines möglichst einfachen, übersichtlichen Schattenbahnhofs ausschließlich einfache Weichen, auf keinen Fall Kreuzungen oder gar Kreuzungsweichen zu verwenden.
- Der Weichenwinkel im sichtbaren Bereich betrage 12°, im Schattenbahnhof dagegen 15°.
- Ein Teil des Zugverkehrs auf der Anlage muß automatisch abgewickelt werden können.
- Bei der Signalaufstellung, der Gebäudeauswahl und der landschaftlichen Ausgestaltung ist besonderes Augenmerk auf die Epochenrichtigkeit zu legen.

Nachfolgend sollen die genannten Planungsvorgaben im einzelnen ausführlich erläutert werden. Zuvor ist allerdings noch auf folgenden grundlegenden Punkt einzugehen:

Orts- und Epochenvarianten für den Anlagenentwurf "Görlitzer Bahnhof"

Obwohl für diesen Anlagenentwurf die im Zusammenhang mit dem Anlagenvorschlag "Dresdner Bahnhof" in VA 1 gemachten Ausführungen über die möglichen Orts- und Epochenvarianten grundsätzlich ebenfalls zutreffen, muß doch einschränkend gesagt werden, daß der "Görlitzer Bahnhof" in erster Linie als *Bahnhof der Epoche 2* entworfen wurde – nicht nur, um einen möglichst abwechslungsreichen Triebfahrzeugpark einsetzen zu können, sondern auch, weil gerade der elektrische Betrieb der Vorkriegszeit mit seinen charakteristischen Elloks nicht oft genug als Vorbild empfohlen werden kann. Der Bahnhof ist deshalb so geplant, daß sowohl Kopf- als auch Stadtbahnhof elektrifiziert sind.

Als süddeutscher Bahnhof scheidet der "Görlitzer Bahnhof" vor allem aus zwei Gründen aus:

1. In Süddeutschland war der Staatsbahngedanke schon wesentlich früher zum Tragen gekommen als in Preußen. Aus diesem Grund wäre ein kleiner Großstadt-Kopfbahnhof in der oben beschriebenen Form als ehemaliger Endbahnhof einer bedeutenden Privatbahngesellschaft für eine in Süddeutschland ausgesiedelte Anlage untypisch.

2. Obwohl in letzter Zeit vor allem auch die Bayern stärker im Kommen sind, umfaßt das Modellbahnangebot auch heute noch in erster Linie Fahrzeuge nach Einheits- und nach preußischem Vorbild.

Bekanntlich war der Eisenbahnbrennpunkt Berlin nicht elektrifiziert. Es gab aber im Bereich der ehemaligen K. P. E. V. zwei elektrifizierte Streckennetze – eines in Schlesien und eines in Mitteldeutschland.

Hier wurde als Vorbild für den Anlagenentwurf das mitteldeutsche Netz gewählt, so daß dieser "Görlitzer Bahnhof" irgendwo zwischen Leipzig, Halle/Saale und Magdeburg liegt.

Doch nun zur eigentlichen Anlagenplanung:

Das Hauptthema

Hauptthema des Anlagenentwurfs ist also ein kleiner Großstadt-Kopfbahnhof für den Fernreiseverkehr, der in seinem Ankunfts- und in seinem Abfahrtsteil jeweils nur zwei Bahnsteiggleise besitzt.

Natürlich galt der erste Blick der Gleisplansammlung, um festzustellen, ob es so etwas beim Vorbild überhaupt gab. Ergebnis: Ja, es gab mindestens zwei derartige kleine Großstadt-Kopfbahnhöfe! Und wo? – Natürlich im einstigen Eisenbahnbrennpunkt Berlin. Es sind die beiden oben schon erwähnten und in Skizzen vorgestellten Kopfbahnhöfe "Görlitzer Bahnhof" und "Stettiner Bahnhof".

Leider war es nicht möglich, einen der beiden Vorbildgleispläne ohne tiefgreifende Änderungen für den Modellgleisplan zu übernehmen. So wurden denn der Modellgleisplan von Grund auf neu entworfen und die entsprechenden Entwurfsrichtlinien des Vorbilds selbstverständlich peinlich genau beachtet.

Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang vor allem die Möglichkeit der direkten Ein- bzw. Ausfahrt in bzw. aus den Gleisen 2 bzw. 3, die man als Haupt-ein- und Hauptausfahrgleise bezeichnen kann. Um in das Nebeneinfahrgleis 1 und aus dem Nebenausfahrgleis 4 ein- bzw. ausfahren zu können, muß jeweils nur eine DKW auf der Abzweigung befahren werden.

Da angenommenermaßen auch durchgehende Züge verkehren, die hier kopfmachen müssen, mußten alle vier Bahnsteiggleise gleisplan- und signaltechnisch so angelegt und ausgerüstet werden, daß auch aus den Einfahrgleisen aus- und in die Ausfahrgleise eingefahren werden kann. Auf die