MIBA-Spezial 57 • August 2003
B 10525 • www.miba.de
Deutschland € 10,–
Österreich € 11,50 · Schweiz sFr 19,80
BeNeLux. € 11,60 · Portugal (cont) € 13,50
Italien € 12,40 · Luxemburg € 11,60

MIBA SPEZIAL 57

MIBA SPEZIAL 57

Vom Anlagentraum zur Traumanlage

Ideale im Wandel: Vom Hirngespinst zur Realität

Projekte auf Papier: Planung contra Platznot

Konsequenz ohne Ende: Modellbahn als Lebenswerk

4 194038 310005 57

Von Träumern und Tätern

Es war im Sommer 1985: Der Verfasser dieser Zeilen war dank seines Studentenausweises noch im Tramper-Ticketfähigen Alter und bereiste in den Semesterferien wochenlang deutsche Schienenstränge. Irgendwo in der Gegend bei Heidelberg (ET 56!) ergab das Gespräch mit einem zufällig Mitreisenden gleicher Gesinnung, dass just am nächsten Tag die Museumsschmalspurbahn von Warthausen nach Ochsenhausen unterwegs sei. Flugs wurde der Reiseplan geändert und nach leidlich bequem verbrachter Nacht in Zügen und Wartehallen zunächst Biberach und dank der Barmherzigkeit eines Autofahrers auch noch rechtzeitig Warthausen erreicht.

Was nun folgte, war – der Vorspann von Hagen von Ortloffs Sendung zeigt es jede Woche aufs Neue – Eisenbahn-Romantik pur: Die Tssd schlängelte sich mit ihrem Zug durch die liebliche oberschwäbische Landschaft, an den unbeschrankten Bahnübergängen machte die Fuhre ebenso häufig wie lautstark mit der Pfeife auf sich aufmerksam und in einen der württembergischen Bahnhöfe – in Äpfingen, Reinstetten und Ochsenhausen stehen wahre Kleinode! – wäre ich am liebsten sofort eingezogen.

Der Zielbahnhof bot als Betriebsmittelpunkt der Bahn alles, was das Herz eines Eisenbahnfans begehrt: Empfangsgebäude mit Güterschuppen, eine Bekohlungs-, nun ja, sagen wir: -„Anlage“ und einen Lokschuppen, der trotz überschaubarer Ausmaße mit seinen Anbauten für Werkstatt und Wasserbehälter alles andere als langweilig gestaltet war.

Von der Atmosphäre einer lebendigen Schmalspurbahn ließ ich mich nur zu gern begeistern: „Meine“ Tssd verbrachte die Zeit bis zur Rückfahrt rauchkräuselnd und vom rhythmischen Klacken der Speisepumpe leise untermalt vor dem Schuppen und sogar die Erinnerung an den Geruch, jene Komposition aus dem Rauch einer echten Kohlefeuerung vermischt mit dem speziellen Aroma des Heißdampföls, ist bis heute frisch geblieben. Sämtliche Sinne waren somit intensiv angesprochen und hinterließen einen unauslöschlichen Eindruck.

Vorbei die Zeiten, da von einer riesigen Anlage gesponnen wurde. F-Züge, Ganzzüge oder gar dahinrasende ICEs waren schlagartig out, Ochsenhausen sollte es sein! Von der Einfahrweiche bis zum buchstäblich im Sande verlaufenden Abstellgleis neben dem Lokschuppen ließe sich der Bahnhof auf einer Länge von 4 Meter 25 maßstäblich (!) realisieren. Ich begann einen Stellplatz in der Wohnung freizuräumen und schreinerte schon mal vier Modulkästen. Bei weiteren Besuchen vor Ort vermaß ich mit 30-m-Maßband, Zollstock und Notizblock bewaffnet die Gebäude, beschaffte mir Literatur und Karten und zeichnete auf Packpapier einen 1:1-Aufriss der Bahnhofsgleise.

Indes, der berufliche Werdegang – das darf wohl branchenweit als bekannt vorausgesetzt werden – ging in eine etwas andere Richtung: Ich spezialisierte mich auf den Fahrzeugbau. Das Verfeinern von Großserienmodellen, die Montage von Bausätzen und neuerdings sogar die Entwicklung eigener Umbausätze ließen den Anlagenbau stets zweitrangig sein. Die Frotzeleien der Kollegen mit den weniger vollen Vitrinen, dafür aber ein paar eingeschotterten Gleisen – „Na, bauste immer noch an deinem Ochsen?“ – kamen zwar auf, verstummten aber mit der Zeit wieder.

Und trotzdem: Eines Tages, wenn das letzte Zurüstteil verklebt, der letzte Bausatz gebaut und der letzte Vitrinenplatz belegt ist, werdet Ihr schon sehen, dass auch ich meinen Anlagentraum in die Tat umsetzen werde! Den Pfleger vom Senioren-Stift muss ich notfalls bitten, die Lötarbeiten zu übernehmen …

Martin Knaden

PS: Kann mir schon mal einer sagen, wie man 5 cm breite Fassadenschindeln maßstäblich in H0 fummelt?

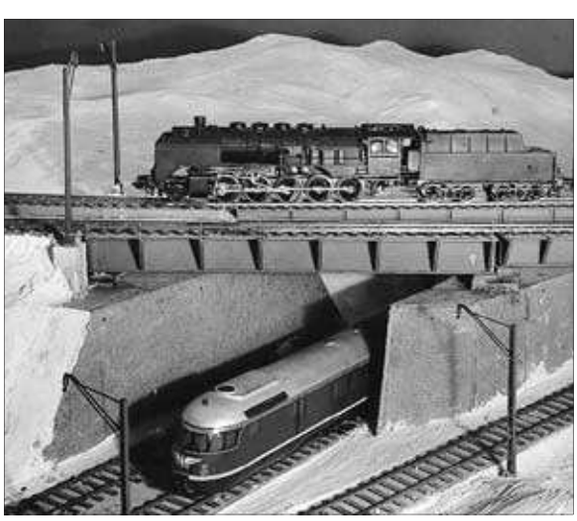
Unverkennbar Stuttgart Hauptbahnhof, weniger eindeutig jedoch ein Modell! Dennoch: Wolfgang Frey baute einen der größten deutschen Bahnhöfe samt der benachbarten Gebäude so akribisch nach, dass der Fotograf noch nach Tagen meinte, er habe dies alles nicht mit eigenen Augen gesehen, sondern nur geträumt. ***Foto: MK***

Seit 30 Jahren verfolgt Dr. Heinz Lingen nun schon seinen Traum von Alt-Köln. Das Gesamtkonzept der N-Anlage ist in diesem Fall ebenso sehenswert wie die Details. Seite 42
Foto: MK

Ein maßstäbliches N-Modell des Stuttgarter Hauptbahnhofs samt Umgebung und den in alle Himmelsrichtungen abgehenden Strecken erbaut zzt. Wolfgang Frey in einem 48 m langen Raum. Beachtlich, was davon schon fertig ist! Seite 50
Foto: MK

MIBA SPEZIAL

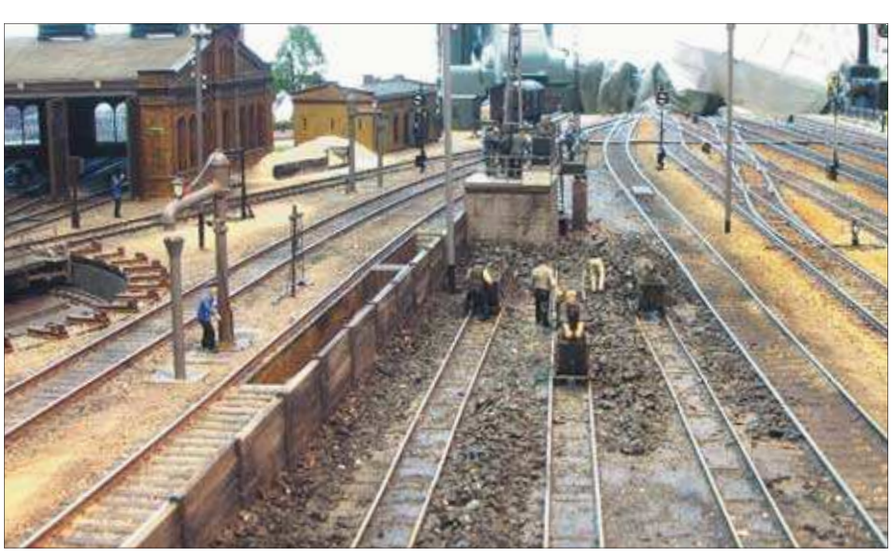
Der mexikanische Anlagen-Traum von MIBA-Redakteur Lutz Kuhl nimmt peu à peu Gestalt an. Die Gleise sind verlegt, die große Kirche hat eine Kuppel bekommen, was kommt als Nächstes? Seite 82
Foto: lk



Auch dieser Traum ging in Erfüllung: Eine Kelleranlage im Maßstab 1:22,5. Seite 62
Foto: MK

Unser Rückblick befasst sich mit der riesigen Spur-0-Anlage auf der Verkehrsausstellung 1953 in München. Seite 6
Foto: Archiv MEC München

Der „Anhalter" entsteht bei Gebhard Reitz – bis jetzt hat der Güterbahnhof Gestalt angenommen. Seite 34
Foto: Gebhard Reitz



INHALT

ZUR SACHE
Von Träumern und Tätern 3

RÜCKBLICK
Traumanlage anno 1953 6

GRUNDLAGEN
Ideale im Wandel 14

ANLAGEN-TRAUM
Jossa! Jossa! Jossa! 22
El sueño mexicano 82
Viel Betrieb rings um das Schloss am Meer 86

TRAUM-ANLAGE
Mythos „Anhalter" in H0 34
30 Jahre und kein Ende … 42
Über den Wolken … 50
Jugendtraum im Kellerraum 62
Von Bahnhof zu Bahnhof 70
Thomasmühle 78
Kleiner Traum 96

ZUM SCHLUSS
Vorschau/Impressum 108

Beeindruckende Ausmaße – immerhin 60 mal 10 m! – hatte die Spur-0-Anlage, mit der die noch junge Deutsche Bundesbahn auf der Verkehrsausstellung 1953 in München ihren modernen Betrieb und die Möglichkeiten, die der Eisenbahnverkehr bietet, dem staunenden Publikum vor Augen führen wollte. Für die Unterbringung dieser gewaltigen Anlage und deren Vorführung war eigens eine Halle errichtet worden. Die Zuschauer konnten das Geschehen auf der Anlage zu ebener Erde oder von Tribünen aus verfolgen. Wie groß das Interesse damals war, zeigen die historischen Aufnahmen oben und links.
Fotos: Archiv MEC München

Die Modellbahnanlage auf der Deutschen Verkehrs Ausstellung (DVA)

Traumanlage anno 1953

Vor 50 Jahren, im Sommer 1953, präsentierte die DB auf der Verkehrsausstellung in München ihre Fahrzeug-Neuentwicklungen auf dem Freigelände. Und eine riesige Modellbahnanlage in der Baugröße 0 sollte die Möglichkeiten der modernen, aufstrebenden Bahn demonstrieren.

Acht Jahre nach Ende des Krieges und vier Jahre nach ihrer Gründung wollte die Deutsche Bundesbahn auf der Deutschen Verkehrs-Ausstellung (DVA) in München ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Alles, was die DB bis dahin an Fahrzeugen neu beschafft hatte und neu beschaffen wollte, aber auch erhaltenes, rekonstruiertes oder verbessertes Vorkriegsmaterial durften und sollten die Besucher von Juni bis September 1953 hautnah in Augenschein nehmen.

Eine Attraktion der besonderen Art war die große Modellbahnanlage in Nenngröße 0 (Maßstab 1:45), die alle bis dahin bekannten Anlagendimensionen sprengte. Initiator und Auftraggeber war die Deutsche Bundesbahn, die auf dieser Anlage ihre neuesten Fahrzeuge im Modell zeigen und vor allem den modernen Eisenbahnbetrieb, gesteuert mit dem damals neuesten Drucktastenstellpult für Signal- und Weichensteuerung, demonstrieren wollte. Bereits die Ausmaße der Anlage

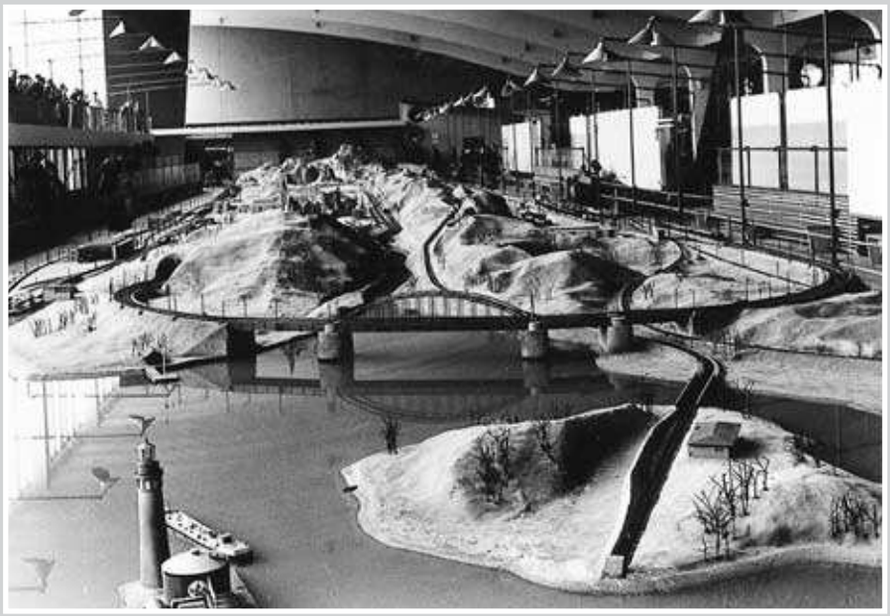
stellten alles bis dahin Gezeigte in den Schatten: Sie war 60 m lang und 10 m breit, nahm also eine Fläche von 600 m^2 ein – vergleichbar mit einer Reihenhauszeile von sechs Häusern.

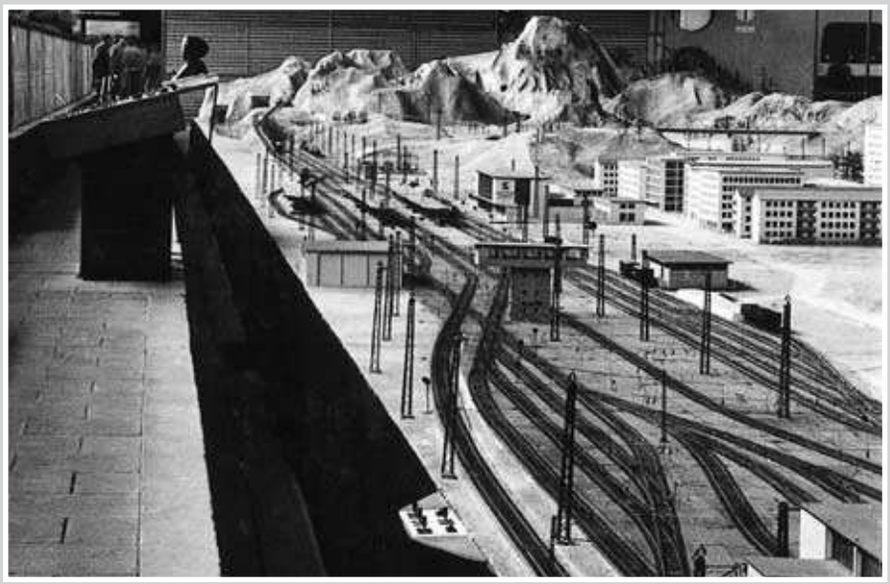
Für die Unterbringung der Anlage wurde eigens eine separate Halle errichtet. Die Anlage wurde in eine 1,7 m tiefe Grube (Betonwanne) eingebettet, sodass die Grundplatte (Ebene 0) auf Fußbodenniveau lag. Hauptgrund dieser etwas ungewöhnlichen Bauweise war das echte Wasser in einer Seebucht mit Zuführungsflüssen, auf der vorbildgemäßer Trajektverkehr – Fähre beladen mit Güterwagen – abgewickelt wurde. Außerdem konnte der Betontrog für die „unterirdische“ Verlegung der Kabelstränge genutzt werden.

Das Hauptziel der Anlage war die Darstellung des damaligen Eisenbahnbetriebs mit all seinen Möglichkeiten. Die Ausgestaltung der hügeligen Landschaft und einiger Berge mit Tunnel, welche manche engen Kurven diskret versteckten, war dagegen ebenso sekundär wie die Ausführung von Gebäuden oder die Detailausstattung. Der für die topografische Gestaltung verwendete Gips wurde braun eingefärbt, was der „Landschaft“ ein eigenartiges pastellfarbenes Aussehen verlieh.

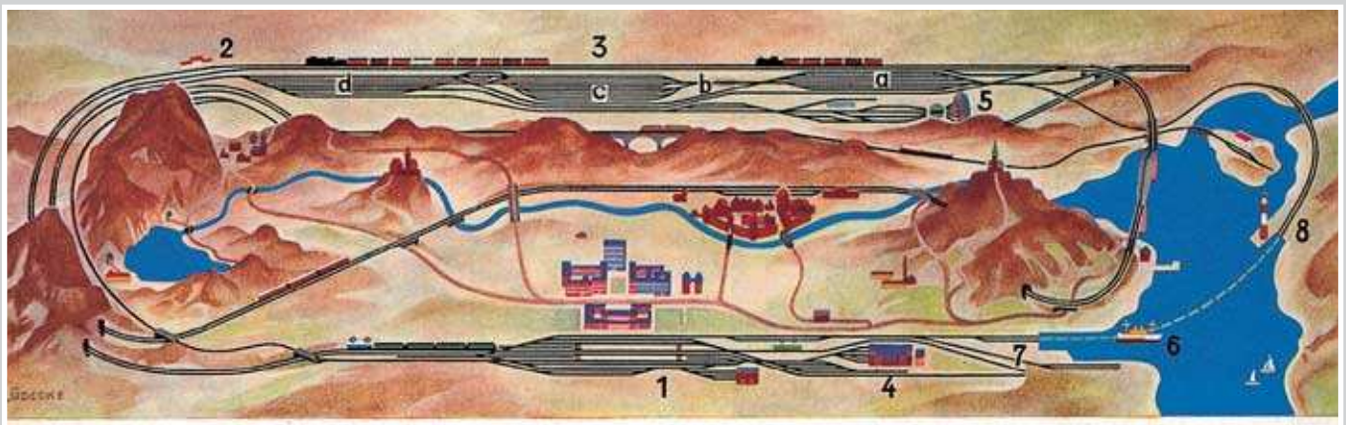
Betrachtet werden konnte die Anlage zu ebener Erde oder von Tribünen, welche die Anlage von drei Seiten umschlossen. Die Steuerung der Signale und Weichen und damit letztlich des Zugbetriebs erfolgte durch drei an den Außenseiten angeordnete Gleisbildstellpulte. Dafür mussten in einem an die Halle angrenzenden Raum 2500 hochempfindliche elektromechanische

(weiter auf S. 10)





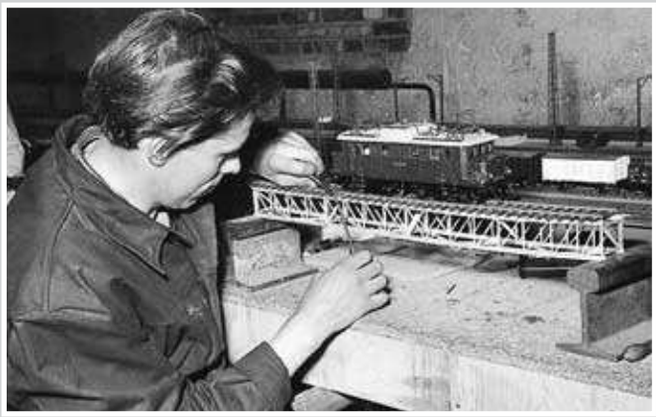
Oben die „Wasserseite“ der Großanlage, im Vordergrund der Leuchtturm, neben dem die Fähre ablegte. Unten ein Blick über den Hauptbahnhof „Warnfeld“ mit Ellokhalle.



DIE MODELLEISENBAHNANLAGE DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN

(32 mm Spurweite, 1300 m Gleislänge, 170 Weichen und ebensoviel Lichtsignale, 30 Lokomotiven und Triebfahrzeuge, 60 Reisezug- und 170 Güterwagen) ferngesteuert von 3 Original-Gleisbildtischen (2500 Relais, 1500 Sperrzellen)

1 Warnfeld Hbf · 2 Bahnhof Moosburg · 3 Rangierbahnhof Rollhagen, a) Einfahrgruppe, b) Ablaufberg mit Speicherung, c) Richtungsgruppe, d) Ausfuhrgruppe · 4 Ellokhalle · 5 Dampflokhalle · 6 Trajektverkehr · 7 Merkurhafen · 8 Nordhafen

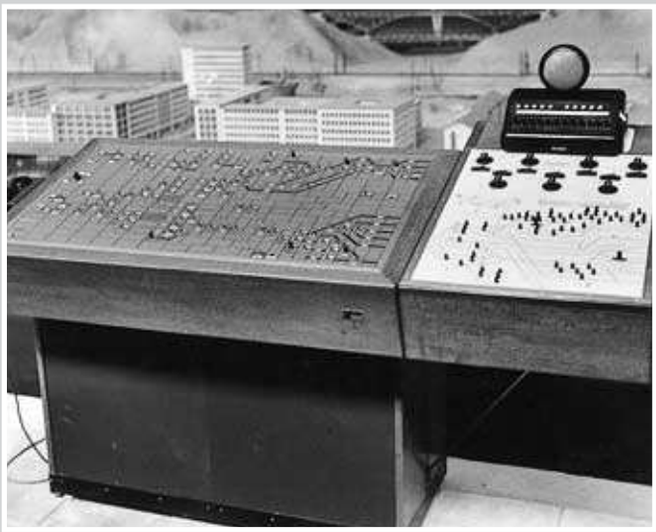


Die Empfangsgebäude und Fahrzeughallen wirkten eher stilisiert, was ja auch dem Architekturstil der Fünfzigerjahre nahe kam. Übrigens wurden nicht alle Gebäudemodelle von Mitgliedern des MEC München selbst erstellt, zum Teil wurden sie lediglich an den beabsichtigten Standort angepasst.
Eine große Rolle spielten verständlicherweise die Fahrzeugmodelle. Die Bundesbahn wollte ihr modernes Image herausstreichen und so waren allenthalben elektrische und Dieseltriebfahrzeuge wie V 80, V 200 oder E 10 Vorserie auf der Anlage anzutreffen, die im Großbetrieb noch eher selten zu „erspähen“ waren.

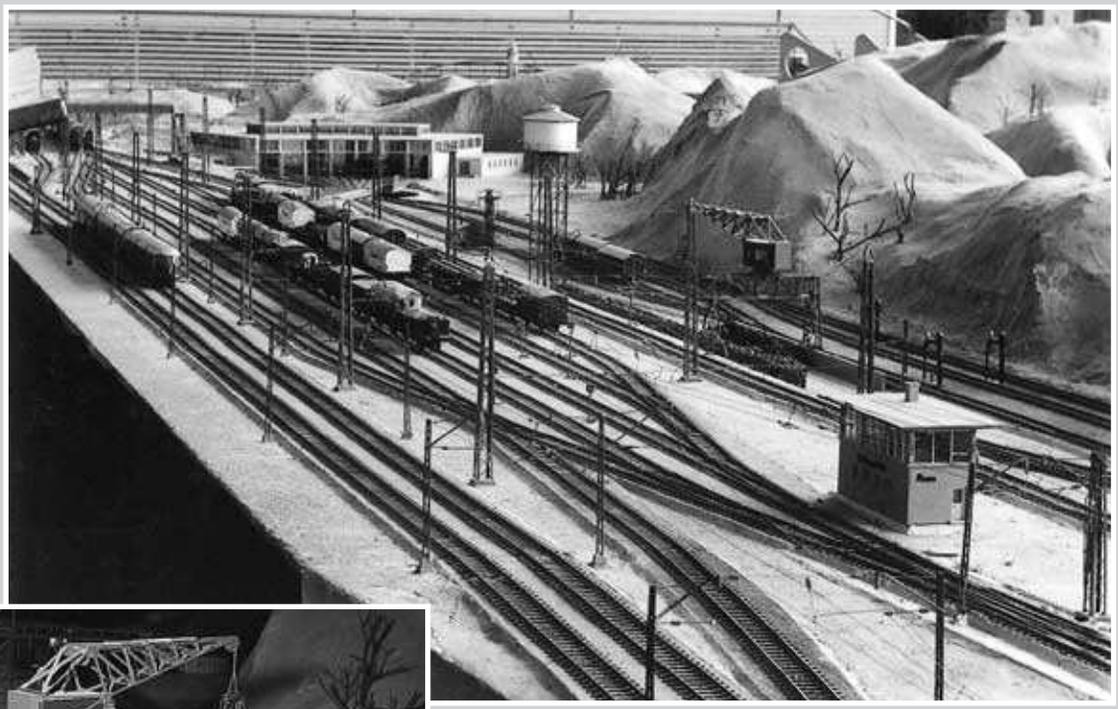
Eine weitere wichtige Aufgabe des MEC München war die gewissenhafte Wartung der zahlreichen Fahrzeugmodelle.

Rund 30 Lokmodelle, 60 Schnellzugwagen und 170 Güterwagen waren für den Betrieb auf der Ausstellungsanlage nötig. Deren Anfertigung war im Großen und Ganzen Aufgabe des MEC München. In den Bildern oben und rechts ist die Serienfertigung ganzer Triebwagenzüge (ET 56, VT 08) dargestellt, deren Vorbilder auf der Verkehrsausstellung selbst der Öffentlichkeit präsentiert werden sollten. Einige der auf der Anlage eingesetzten Fahrzeugmodelle wurden übrigens auch von den renommierten Modellbahnfirmen Schnabel und Sommerfeldt hergestellt. Vorn (im Bild oben) eine Auswahl der ca. 170 Signale.

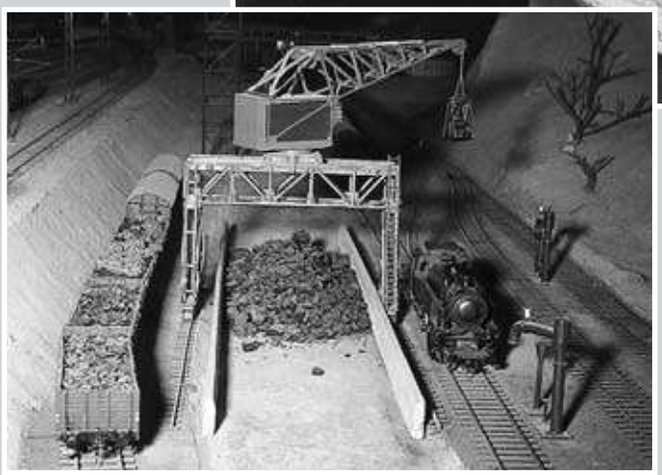
Im Gegensatz zu Gleisverlegung und Landschaftsgestaltung war die Elektrik auf der Ausstellungsanlage nicht Sache des MEC München, sondern der DB. Schließlich wollte die Bundesbahn ihre modernste Stellwerkstechnik einem breiten Publikum bekannt machen. „Letzter Schrei" in Sachen Zugsteuerung war damals die Dr-Technik. Drei Gleisbildstellpulte übernahmen diese Aufgabe auf der 0-Anlage. Vermutlich hat diese Demonstration der Dr-Technik ihre Wirkung auf Modellbahner nicht verfehlt, wenn man sich einmal die (zeitweise fast ausschließliche) Beliebtheit des zentralen Gleisbildstellpults auf Heimanlagen vor Augen führt. Selbstverständlich war die Anwendung der originalen Dr-Technik mit einem immensen Aufwand verbunden: In einem Nebenraum mussten 2500 Relais untergebracht werden!

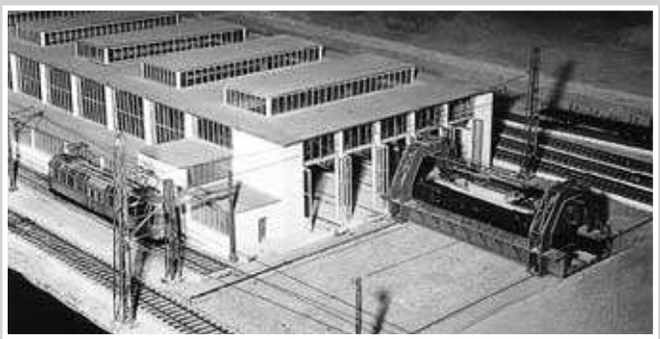


Die Größenverhältnisse zeigt eindrucksvoll die nebenstehende Aufnahme, die während der Aufbauphase entstanden ist. Die Verlegung der Gleisanlage übernahm der MEC München, Anfertigung und Einbau der 170 Weichen ließ sich dessen damaliger 2. Vorsitzender Werner Sawallisch angelegen sein. Die Bauzeit für die Anlage betrug weit über ein Jahr. Leider erwiesen sich die Eisenschienen als sehr rostanfällig.



Viel Aufsehen erregte die Nachbildung eines kompletten Rangierbahnhofs mit Einfahr-, Richtungs- und Ausfahrgruppe, Ablaufberg und großem Dampflok-Bw. Um einen richtigen Ablaufbetrieb demonstrieren zu können, rüstete man zwar die Wagen mit entsprechenden Kupplungen aus, doch wurde der Ablaufberg im Vorführbetrieb nicht befahren.





An zwei verschiedenen Stellen wurde die Versorgung von Dampfloks und Elloks gezeigt. Das Dampflok-Bw war im Verschiebebahnhof, das Ellok-Bw im Bahnhof „Warnfeld" angeschlossen. Fahrzeughallen, Drehscheibe, Schiebebühne wurden ebenso präsentiert wie die diversen Behandlungsanlagen. Den ET 91 und die Schiebebühne baute Werner Sawallisch.

Dampflokomotiven spielten 1953 noch eine viel zu große Rolle, als dass die Bundesbahn – bei allem Bemühen um Modernität – auf ihre Darstellung hätte verzichten können! Außerdem war das Dampf-Neubauprogramm ja erst angelaufen, sodass die eine oder andere Type durchaus als „Neuheit" gelten konnte. Die Einheitslok auf der Eingelenkdrehscheibe mit tiefer Grube symbolisiert das Arbeitspferd im Zugförderungsdienst der DB.

Relais installiert werden. Der Vorsitzende des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF) und MIBA-Mitarbeiter Gerhard Bayer, seinerzeit jugendlicher „Dauergast", erinnert sich noch heute an das typische krachende Geräusch der Steuerrelais.

Die Anlage bildete einen großen Personenbahnhof mit Güterbahnhof einschließlich Behälterverladung („Von Haus zu Haus") und Ellok-Bw (Rechteckhalle mit Schiebebühne) nach. Ein Rangierbahnhof mit Einfahrgruppe, Ablaufberg, Richtungs- und Ausfahrgruppe fehlte ebenso wenig wie ein Dampflok-Bw samt Drehscheibe und Rundschuppen sowie Bekohlungsanlage. Ein Kreuzungsbahnhof ermöglichte den Wechsel zwischen den beiden zweigleisigen Hauptstrecken. Hinzu kamen drei weitere Haltebahnhöfe und ein Nebenbahn-Endbahnhof. Der Trajektverkehr erfolgte von einer Anlegestelle im Bereich des Güterbahnhofs zum Anleger eines kleinen Ölhafens.

Den Bau der Anlage mit insgesamt 1,3 km Gleislänge hatte der Modelleisenbahn-Club München e.V. über-