

13 Anlagen Review



MIBA *Anlagen Revue*

Echter Kopfbahnhofsbetrieb in 1:220

Z-Anlage G. Sembritzki, Berlin

Eisenbahn-Dreieck Distelrasen

H0-Anlage im Bergwinkel-Heimatismuseum Schlüchtern
(Erbauer: Rolf Jirowetz)

Motive von einer 0-Anlage

0-Anlage des MEC Wil (Schweiz)

„Flexible Dioramen“ (H0)

Zusammengestellt und fotografiert von
W. Volmerhaus

MIBA VERLAG NÜRNBERG

1983 · 1. Auflage · Copyright MIBA VERLAG
Druck: Tümmel, Nürnberg

Echter Kopfbahnhofsbetrieb in 1:220

Z-Anlage G. Sembritzki, Berlin

Meine Entscheidung für Z war bedingt durch räumliche Veränderungen, die den Weiterbau einer bestehenden H0-Anlage unmöglich machten. Die Frage nach einer Alternative „N oder Z“ beantworteten mir die Gestaltungsmöglichkeiten von Bahn und Umgebung; sie erschienen mir so sagenhaft, daß auch das immense Angebot an rollendem Material, welches nun mal in N auf dem Markt ist, meine Entscheidung zugunsten von Z nicht mehr umwerfen konnte!

Anlagenthema ist ein großstädtischer Kopfbahnhof mit zehn Bahnsteiggleisen, sechs Aufstellgleisen, einem Lokgleis sowie einem im Anlagen-eck angeordneten Betriebswerk mit sechs Gleisen für Diesellok, vier Gleisen für Ellok und einem vierständigen S-Bw.

Der Anlagengrundriß ist L-förmig, die Außenmaße der Schenkel betragen $1,70 \times 2,80$ m. Die Tiefe des langen Schenkels beträgt 80 cm, die des kurzen 100 cm. Vom Bahnhof führt im End-Ausbau stadium eine viergleisige S- und Fernbahnstrecke über eine auf dem kurzen Anlagenschenkel befindliche Rampe zur unteren Ebene, um nach mehreren Verschlingungen wieder über die Rampe den Bahnhof zu erreichen. D. h. es findet echter Kopfbetrieb statt, Kreisverkehr ist nicht möglich. Gegenwärtig ist nur die zweigleisige S-Bahn/Vorortstrecke mit insgesamt sechs Kopfbahnhofsgleisen in Betrieb. Dabei dienen die Bahnsteige A und B mit den Gleisen 1–4 ausschließlich dem Vorortverkehr, der Bahnsteig C mit den Gleisen 5 und 6 hingegen dient in verkehrsschwächeren Zeiten dem Einsatz von außerfahrplanmäßigen Fernzügen. Die zweigleisige Rampenstrecke ist mit Selbstblock ausgerüstet, die sechs Bahnhofsgleise hingegen mit Handblock. Weichen und sonstige Artikel werden durch die gängigen Märklin-Stell- und -Schalt-pulte gesteuert. Allerdings ist der Aufbau eines handelsüblichen Gleisbildstellwerks beabsichtigt, dann werden auch die heute leider unumgänglichen Kennzeichnungen der Weichen überflüssig werden.

Insgesamt hätten auf dem sichtbaren Teil der Anlage erheblich mehr Signale zum Einbau kommen müssen, so sind z. B. sämtliche Keh- und Abstellgleise nur über Stellpulte gesteuert. Dies bleibt

ein noch ausbaufähiger Bereich, zumal z. B. Gleissperrsignale für Z ohnehin nicht angeboten werden.

Die Oberleitung ist elektrisch funktionslos und nur auf dem sichtbaren Teil der Anlage verlegt; eine Lösung, die sich für größere Z-Anlagen unbedingt empfiehlt, denn man spart zusätzliche Kosten und Aufwand.

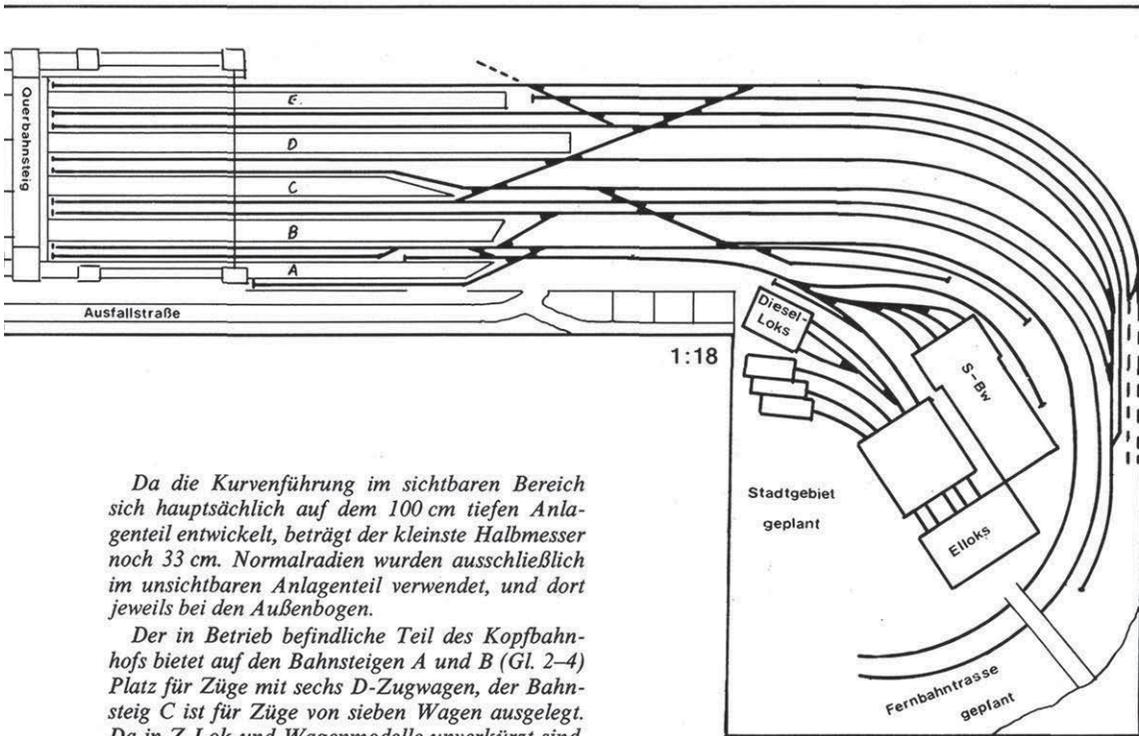
Als Grundplatte habe ich die noch aus den Tagen der H0-Anlage stammenden, auf Leisten geleimten 10 mm-Spanplatten verwendet und auf vier vom Fachhandel bezogenen Rollböcken festgeschraubt, so daß die Anlage in den Grenzen des zur Verfügung stehenden Raumes für Arbeits- und Photozwecke frei beweglich ist. Die Grundplatte selbst besteht aus zwei trennbaren Teilen, die miteinander verschraubt sind.

Auf dem nur 80 cm tiefen, langen Schenkel der Grundplatte ist in einem Abstand von 7,5 cm die 54 cm breite Bahnhofsplatte montiert; sie erreicht bis zur Trennstelle beider Teile der Grundplatte eine Länge von 180 cm, so daß sich die meisten Weichen der Bahnsteige A bis C noch auf ihr anordnen ließen.

Wegen der geringen Breite der Bahnhofsplatte war es möglich, die Gleise der Grundplattenebene frei zugänglich beidseitig der Bahnhofsplatte zu verlegen. Diese Streckenteile wurden dann durch leicht abhebbare Straßen- oder Stadtmodule überbaut. Lediglich auf der Höhe des Kopfgebäudes wird die Bahnhofsplatte unterfahren, aber hier ist der Zugriff von außen problemlos möglich.

Die Bahnhofsplatte selbst liegt auf wenigen auf die Grundplatte geleimten Holzböcken und ist nur an zwei Stellen verschraubt. Sie kann also für den Fall auftretender Störungen abgenommen werden. Die Kabelverbindungen zwischen Grundplatte und Bahnhofsplatte sind so lang bemessen, daß die letztere auf ihrer Längsseite hochgeklappt werden kann, ohne daß es notwendig ist, die Kabelverbindung zu lösen.

Gleiche Konstruktionsprinzipien gelten für die an die Bahnhofsplatte anschließende Aufstellgleis- und Betriebswerksplatte. Insgesamt besteht die Anlage somit aus fünf mechanisch und elektrisch voneinander trennbaren Teilen.



Da die Kurvenführung im sichtbaren Bereich sich hauptsächlich auf dem 100 cm tiefen Anlagenteil entwickelt, beträgt der kleinste Halbmesser noch 33 cm. Normalradien wurden ausschließlich im unsichtbaren Anlagenteil verwendet, und dort jeweils bei den Außenbogen.

Der in Betrieb befindliche Teil des Kopfbahnhofs bietet auf den Bahnsteigen A und B (Gl. 2-4) Platz für Züge mit sechs D-Zugwagen, der Bahnsteig C ist für Züge von sieben Wagen ausgelegt. Da in Z Lok und Wagenmodelle unverkürzt sind, sieht eine 111 mit vier Silberlingen immer noch stattlicher aus als entsprechende, aber längenmäßig verkürzte H0 oder N-Modelle, will sagen: die absolute Länge macht es weniger als die Proportionen zwischen Lok und Wagen.

Insgesamt ist also mein Kopfbahnhof zwar nicht in der Breite, wohl aber in der Länge gestauch, ohne daß sich dies m. E. für das Auge negativ bemerkbar macht.

Noch ein paar Worte zum Gebäudebau: Da der Handel – noch – keine „großstadtverwendungsfähigen“ Gebäude liefert, war ich auf meine Phantasie angewiesen. So haben die etwas hochbeinig wirkenden Bahnsteighallen von Pola durch die Reduzierung ihrer Scheitelhöhe auf Z-Maße durchaus an Wucht zugenommen; leider sind allerdings Hallenbinder und Stützen keineswegs filigran genug, so daß ich schon erwogen habe, die Hallenstützen durch Z-Oberleitungsturmaste zu ersetzen. Besondere Probleme hatte ich mit der Bestimmung des Bauvolumens des Kopfgebäudes, denn ich hatte zwar die Maße von diversen Bahnsteighallen, nicht aber von den dazugehörigen Gebäudeteilen. Was die Grobabbildung von Hallenmasse zu Gebäudemasse betrifft, waren mir Luftaufnahmen u. a. des Leipziger und Nürnberger Hauptbahnhofs von Nutzen. Insgesamt habe ich einen Kopfbahnhof konstruiert, in dem die

Züge wirklich „verschwinden“, was durch realistisch breite Bahnsteige noch unterstrichen wird.

Die geschlossenen Hallen warfen allerdings betrieblich insofern Probleme auf, als ich alle innerhalb der Hallen liegenden Entkupppler wieder ausgebaut habe, da man nach meinen Erfahrungen nur sicher entkuppeln kann, wenn man den Entkuppplungsvorgang im Auge hat. Betrieblich bedeutete dies, daß die Zuglok nicht im Hallenbereich vom Zug getrennt werden kann, sondern ihn rückwärts aus dem Bahnsteigbereich in den Bereich der Aufstellgleise schieben muß. Dort erfolgt dann der Entkuppplungsvorgang. Da an den Bahnsteigenden außerhalb der Hallen Entkupppler eingebaut sind, kann theoretisch die Bereitstellung der Züge durch schiebende Rangierloks erfolgen. Praktisch bevorzuge ich jedoch eine Betriebsweise, bei der die Zuglok den Zug rückwärts in die Hallen drückt. Selbstredend spielt diese Problematik beim Wendezugverkehr keine Rolle. Im S-Bahn-Bw sind ebenfalls Entkupppler eingebaut, um die Wendezugloks vom Zug trennen zu können. (Allerdings bevorzuge ich die Abstellung der kompletten Züge, sofern Elloks vorgespannt sind).

