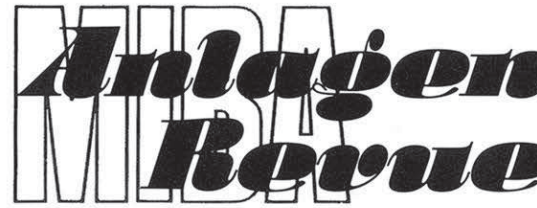
MIBA Anlagen Revue

Mit ausführlichen Texten

15

Miniaturbahnen



MIBA VERLAG NÜRNBERG

1987 · 1. Auflage · Copyright MIBA VERLAG
Druck: Hofmann, Nürnberg

Inhalt

Von Schumacher nach Pit-Peg
Die H0-Anlage von Friedrich Schumacher 5

Kopfbahnhof und Streckenfahrt
Die H0-Anlage von Jürgen Wulf 49

Vorbemerkungen

Mehr als 2 Jahre liegen zwischen dem Erscheinen der Anlagen-Revue 14 und der vorliegenden Broschüre. Viele Anfragen aus der Leserschaft haben uns in dieser Zeit erreicht: Wann kommt denn endlich die nächste Revue! Bitte sehr — auf den nächsten 74 Seiten entfalten sich vor Ihren Augen 2 Modellbahn-Anlagen, deren Erbauer aufmerksamen MIBA-Lesern bzw. Revue-Freunden längst keine Unbekannten mehr sein dürften.

Friedrich Schumacher zum Exempel veröffentlichte bereits 1977 in MIBA-Heften und in den Anlagen-Revuen Nr. 6 + 8 seine damaligen H0-Anlagen. Es ist interessant zu sehen, welche persönliche Entwicklung ein Modellbahner über lange Jahre hinweg nimmt. Als großer „Lehrmeister" gilt in diesem Falle Norbert Josef Pitrof, besser bekannt als Pit-Peg, dessen Vorschläge von Friedrich Schumacher auf vielen seiner mittlerweile gebauten Anlagen deutlich erkennbar sind.

Der Zweite im Bunde ist Jürgen Wulf, dessen H0-Anlage ebenfalls schon in der MIBA behandelt wurde. Auch hier hat sich in der Zwischenzeit einiges getan, auch hier läßt sich der Fortschritt gut verfolgen.

Daß dies die erste Anlagen-Revue mit über 80 Seiten Umfang ist, wird man nicht nur an der Dicke der Broschüre spüren: auch der Preis konnte naturgemäß nicht wie bei einer 64-seitigen Broschüre gestaltet werden. Wir rechnen mit Ihrem Verständnis! *Karlheinz Oechsler*

Von Schumacher nach Pit-Peg

Die H0-Anlage von Friedrich Schumacher, Bad Dürrheim

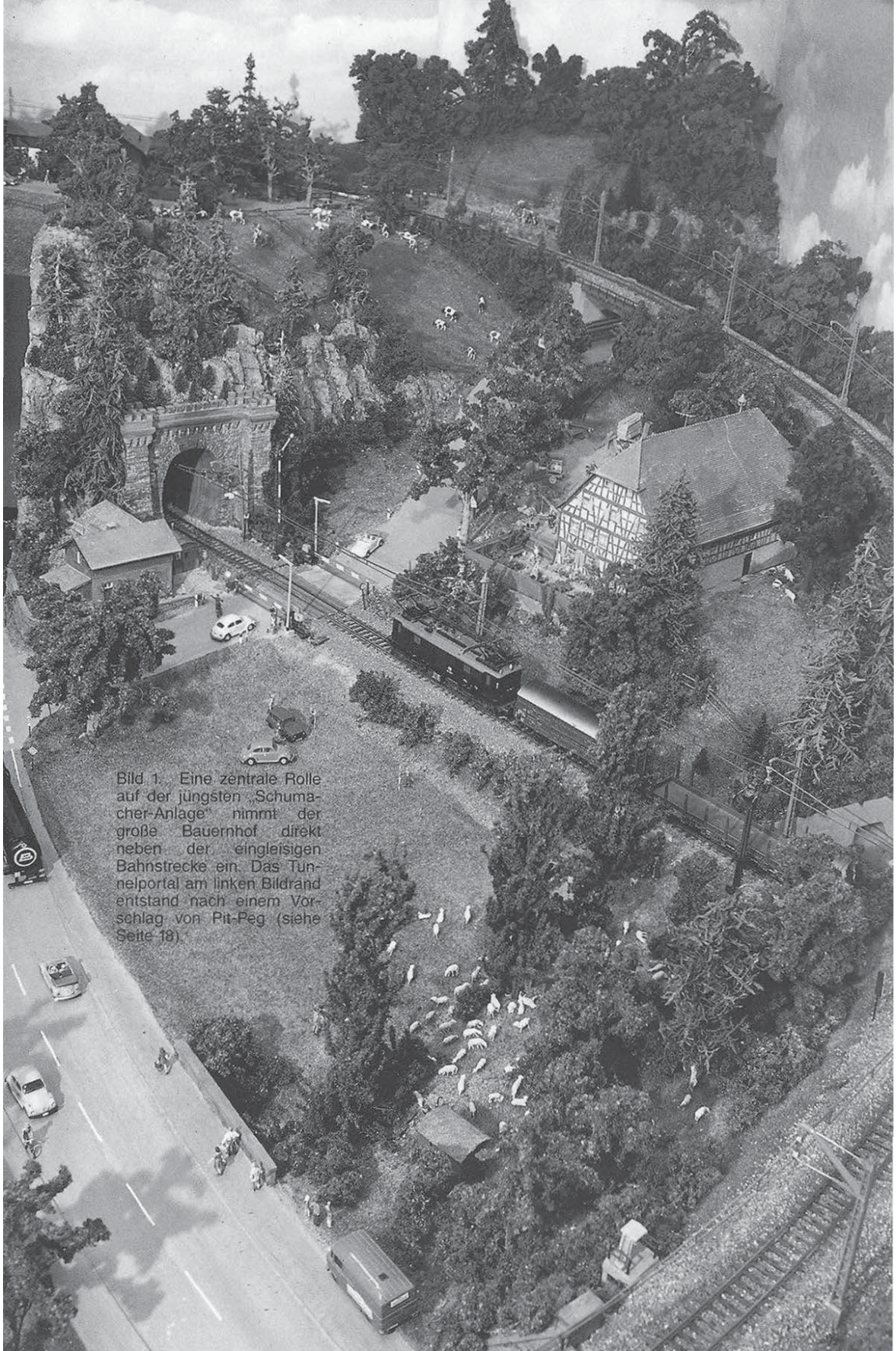


Bild 1. Eine zentrale Rolle auf der jüngsten „Schumacher-Anlage" nimmt der große Bauernhof direkt neben der eingleisigen Bahnstrecke ein. Das Tunnelportal am linken Bildrand entstand nach einem Vorschlag von Pit-Peg (siehe Seite 18).

Vorgeschichte

Noch während meiner Schulzeit durfte ich mit meinem Freund (er hatte betuchte Eltern) am Bau einer Märklinanlage mitwirken. In den Wintermonaten haben wir das Bahnzimmer beinahe nicht mehr verlassen! Damit hatte sich der „Bahnbazillus" eingenistet.

Nach meiner Ausbildung zum Landschaftsgärtner, Heirat und Geburt der Kinder ist er dann wieder aufgebrochen.

Etwa 1967, als die Tochter gerade sechs und der Junge vier Jahre alt waren, mußte eine HO-Bahn her. Es fing auch bei mir ganz harmlos an! Bald schon wurde jede freie Mark in Gleisen und Wagen angelegt. Sogar die Kinder haben von ihrem Ersparten (damals für 30,— DM) eine V 200 angeschafft.

Fußbodenbahnen haben wir damals gemeinsam gebaut, bis zur letzten Schiene, selbst wenn die Abstellgleise Schlangenlinien gebildet haben.

Dann kam die erste kleine Bahn auf einer Platte, die nur 1,80 m lang war. Auch hier wurden alle Gleise verbaut. Tunnels und Häuser haben wir damals aus Papier und Holz gebaut.

So um 1968-69 habe ich das erste Mal eine Bahn nach einem vorher entworfenen Plan gebaut. Für mich ist klar, daß dies nur eine Plattenbahn sein konnte, ich wußte es nicht besser. Wenn Sie die Bilder betrachten, können Sie sich vielleicht vorstellen, wie stolz ich damals war. Erst habe ich alles geplant, dann habe ich den Plan 1:1 auf die Platte übertragen, die Segmente aufgezeichnet und montiert.

Die Platte war 165 × 300 cm groß und in zwei Teile zerlegbar. Die groben Arbeiten habe ich in einer Halle ausgeführt, den Rahmen dann in zwei Teilen ins Schlafzimmer transportiert und dort über den Ehebetten montiert.

Dazu habe ich einen festen Unterbau aus einer 3 m langen Diele, 30cm breit, an der hinteren Wand befestigt. Daran habe ich die Platten mit Scharnieren, klappbar nach vorne und oben, montiert.

Die Wohnung wurde erweitert und die Bahn in ein neues Eßzimmer transportiert. Der Transport ging gut, da die Bahn ja teilbar war. Nach dem oben beschriebenen Prinzip wurde die Bahn dort wieder an der Wand befestigt. Da hier keine Betten im Wege standen, haben wir eine Liege untergeschoben. Die Unterseite der Platte, wo alle Kabel verlegt waren, haben wir mit sauberen Sperrholzplatten verkleidet und Bilder daran geklebt.

Alles, was ich hier gebaut habe, mußte ich befestigen oder wieder herunternehmen. Die Bahn wurde ja immer wieder hochgeklappt. Die Stelltaster für die Weichen und Signale waren damals noch auf der Platte befestigt. Das war es dann auch schon.

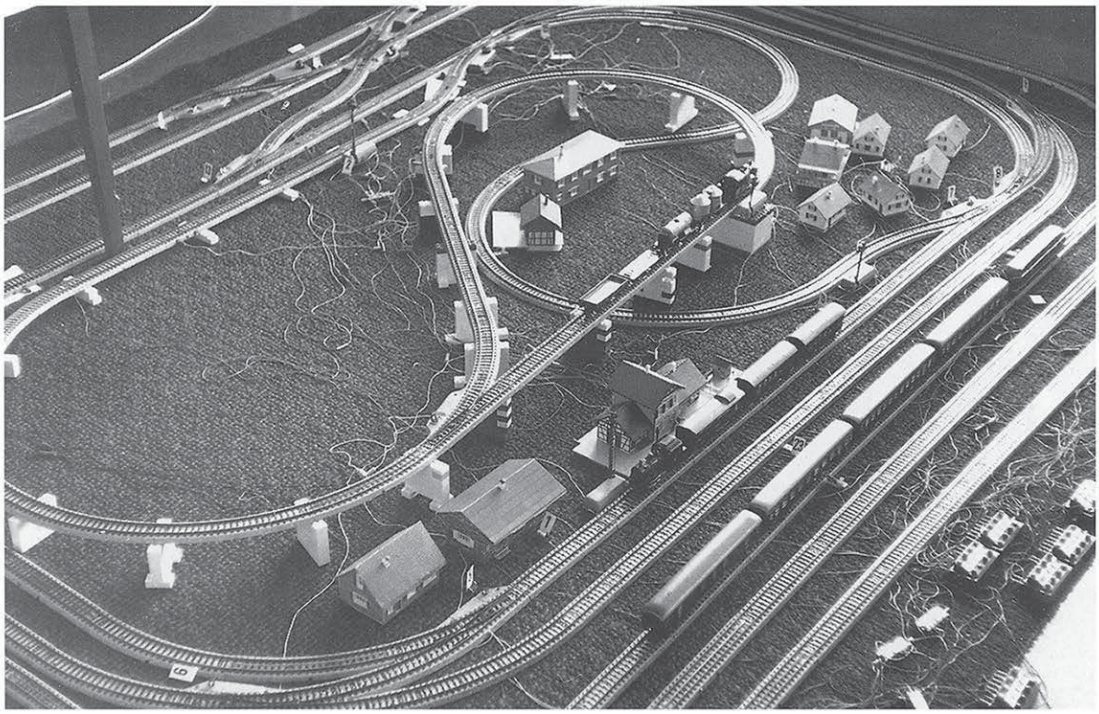
Die Wagen und Lokomotiven vermehrten sich stetig. Es mußte etwas geschehen, wenn ich nicht immer alles wieder ins Regal oder in Kisten aufräumen wollte.

Zwischenstadium

1970-71 schuf ich Abhilfe mit dem Bau einer Abstellgruppe in Form einer Fensterbank.

Wie schmal darf ein Abstellbahnhof sein, daß es nicht nur eine Fensterbank ist? Daß sich der Aufwand des doppelten Bodens überhaupt lohnt? Aber auch, welches Maß darf er in der Breite nicht überschreiten, damit man noch an die hinteren Gleise gelangt?

Bild 2. Mit diversen Fußboden-Anlagen fing alles an: Auf dem Wohnzimmer-Teppich mußten Lego-Steine als Auffahrrampen herhalten, ansonsten ist beim Zubehör schon ein Hang zur Professionalität festzustellen!



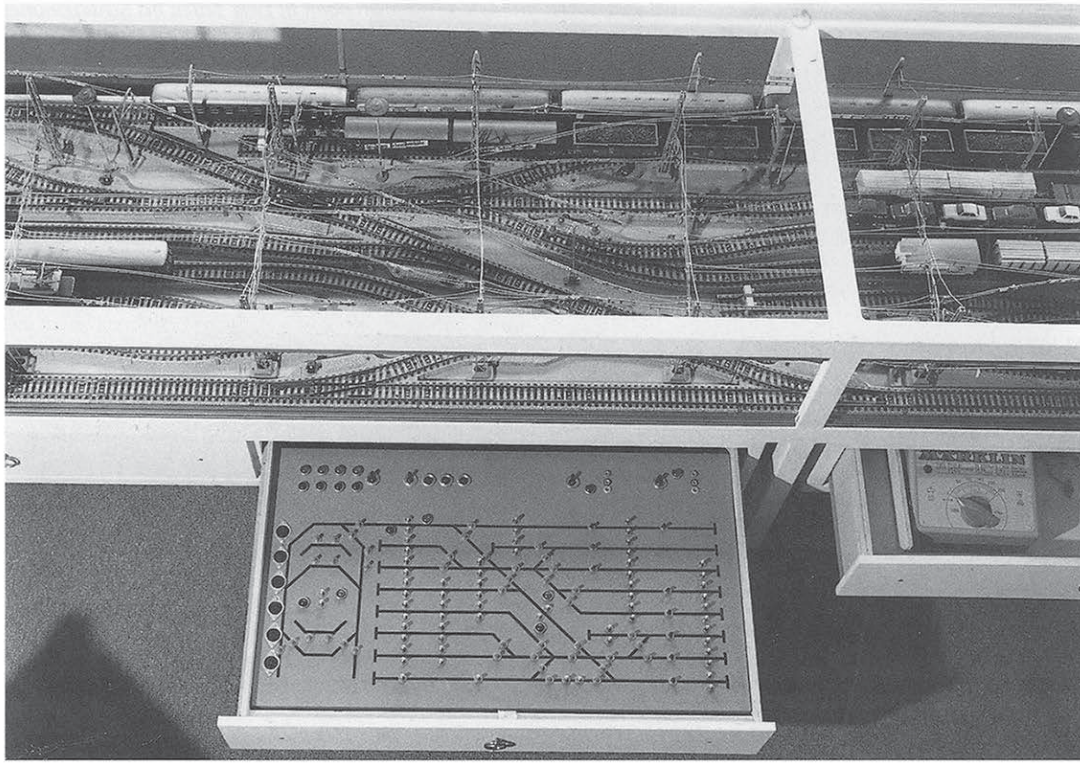
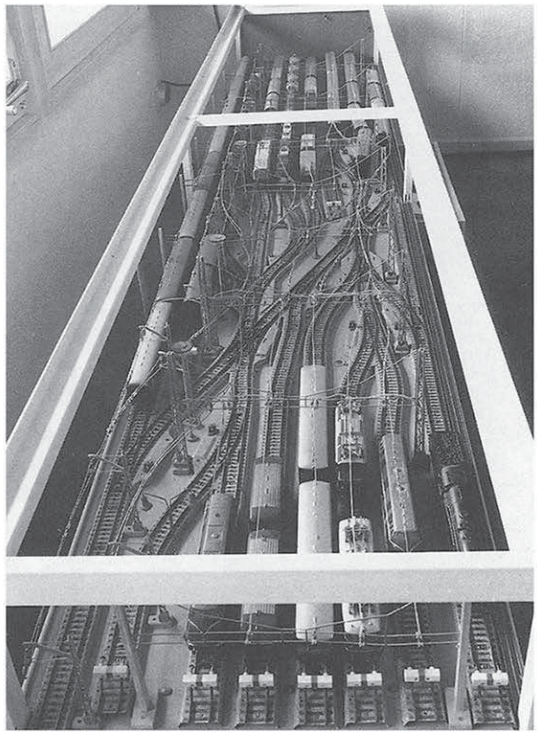


Bild 3. Der im Haupttext erwähnte Abstellbahnhof verfügt über ein eigenes Gleisbild-Stellwerk, das in einer einschiebbaren Schublade untergebracht ist.



45 cm ist der Abstellbahnhof breit und bis unter die Abdeckglasplatte, für die Pflanzen, sind 20 cm Zwischenraum vorhanden. Das geht gerade so, ohne daß es zu eng wird. Die eingebaute Oberleitung begrenzt ohnedies den Zugang erheblich.

Hier habe ich die ersten Versuche unternommen, ein Gleisbild-Stellpult zu bauen. Der Abstellbahnhof hatte damals noch sieben Gleise. Bei einer Erweiterung der Abstellgruppe, rechts und links je ein Geis zusätzlich, habe ich auch das Stellwerk neu gebaut. So ist es heute noch funktionsfähig vorhanden.

Etwa 1971/72

Vermutlich noch vor dem Umbau des „Blumenregal-Bahnhofes" habe ich nach einer Lösung gesucht, die Bahn mit dem Abstelllbahnhof zu verbinden. Gab es da nicht ein Vorbild? Gab es nicht ein Ablaufkarussell von Rolf Ertmer? Wo habe ich das schon gesehen? Was war da zu tun?

Ich habe immer und immer wieder versucht, mir diese Technik vorzustellen. Aber ich brachte es nicht zusammen.

Daraufhin habe ich alle bis dahin verfügbaren MIBA-Hefte durchgesucht. Es waren damals vielleicht 10-15 Hefte.

Bild 4. Im Vordergrund befinden sich die Gleisstutzen für Lokomotiven bzw. Triebwagen-Einheiten. Im Hintergrund (am oberen Bildrand) werden ganze Zuggarnituren abgestellt. Das Gleis am linken Bildrand führt zur Gleiswendel, die die Verbindung zur Anlage darstellt.

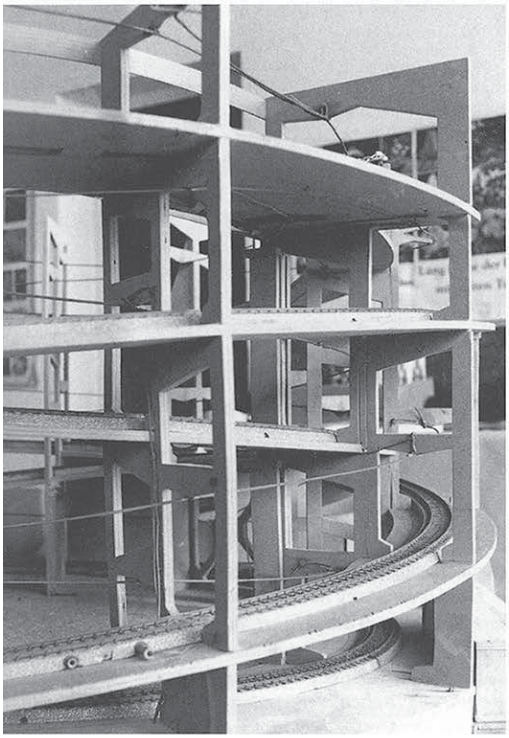


Bild 5. Eine schwierige Angelegenheit war die Erstellung der gegenläufigen Gleiswendel, die es in dieser Art und Weise damals noch nicht gab.

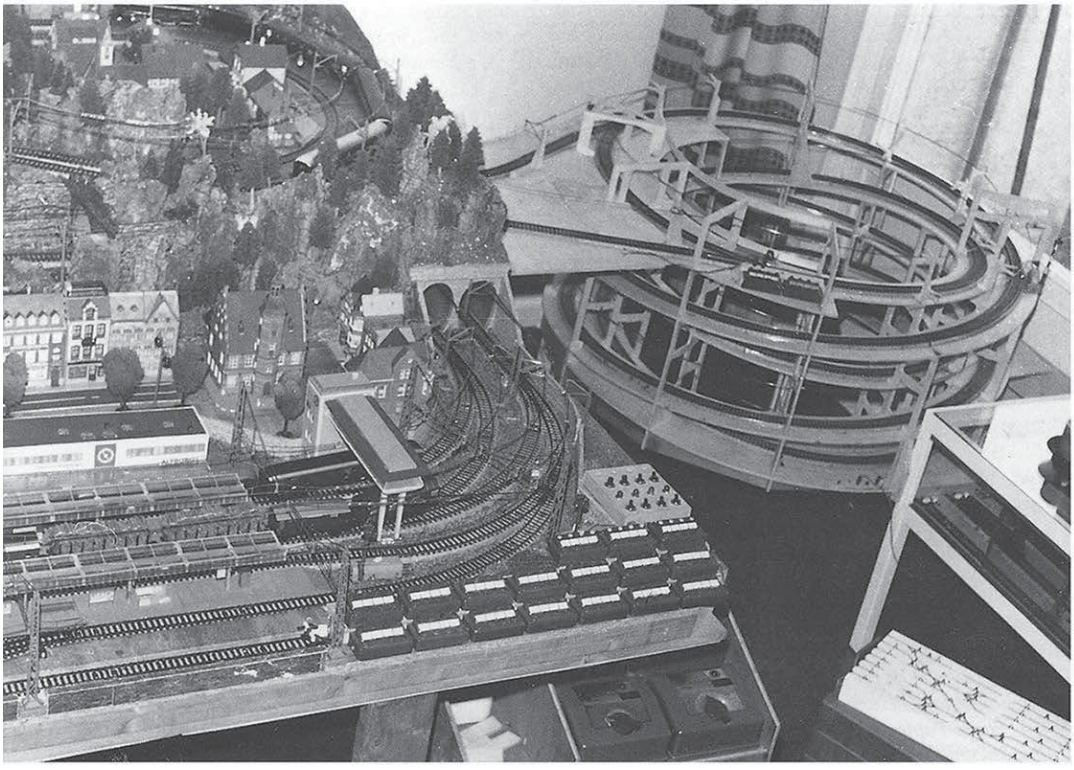
Ich habe aber das was ich suchte nicht gefunden. Als eingefleischter Märklin-Bahner hatte ich damals schon das Märklin-Magazin. Mehr durch Zufall fand ich dort das entsprechende Bild. Meine Enttäuschung war sehr groß, als ich erkannte, daß es nur eine Reklame war. Das war aber noch nicht alles. Da ging es nur parallel, zweigleisig rauf und runter.

Ich aber wollte etwas anderes! Ich wollte die 41 cm Höhe überwinden, indem ich vorwärts nach unten — etwas vorbei an der Einfahrt zum Abstellbahnhof fahrend und dann rückwärts stoßend in die einzelnen Abstellgruppen fuhr. Über Entkuppler wollte ich die Züge abhängen und die Lokomotiven nach vorne in die getrennt abschaltbaren Abstellgleise stellen.

Das war aber auch nicht alles. Ich wollte vorwärts wieder rauf in die Bahn einfahren. Die Züge wollte ich frei in den Zugablauf der oberen Bahn übernehmen und genauso unabhängig einen anderen Zug von der Bahn auswechseln — also nach unten bringen.

Die Transformatoren waren ab Karussell in einer der drei Schubladen unter dem Blumen-Abstellbahnhof untergebracht. Eines war mir sehr bald klar — ich mußte eine

d 6. Hier ist die Verbindungs-Funktion der Gleiswendel zwischen Abstellbahnhof und Anlage gut erkennbar.



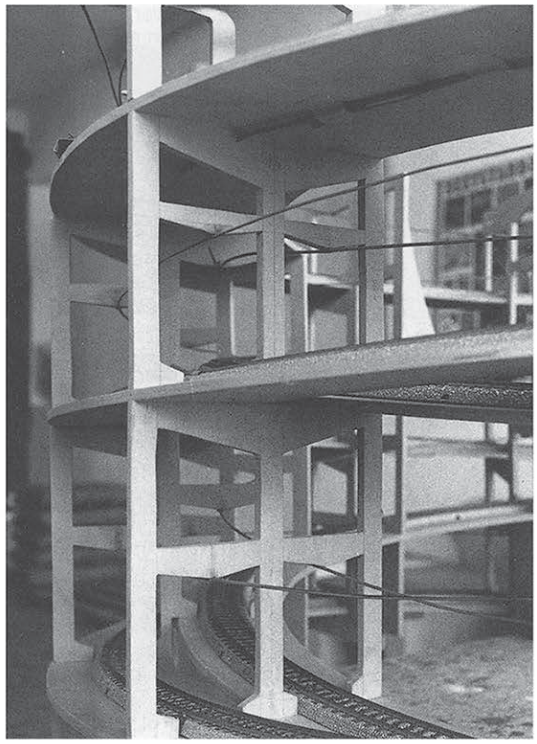


Bild 7. Relativ einfach wurde die Oberleitung ausgeführt: Ein Kupferdraht wird an in die Holzstützen eingeschraubte Schrauben gelötet.

holz in Frage — mit dem konnte ich umgehen. Ich habe also Trassen ausgesägt und diese wie Herr Ertmer mit seitlichen Stützen auf Maß gehalten. Ein Versuch mißlang kläglich schon an der untersten Schleife. Es wollte sich nicht meiner geplanten Höhe anpassen. Unten mußte das doch durchhängen, ohne daß ich die Konstruktion fest an Boden oder Wand stabilisierte. Das Ding mußte transportabel sein! Der Übergang von der Bahn zum Abstellbahnhof war genau vor der Balkontür.

Die Biegung der Übergänge haben die beiden Kreuzverstrebungen ganz unten übernommen und zusätzlich die Auffüllungen unter den untersten tragenden Segmenten. Wenn ich dies nach der Verleimung mit Holzleim lange genug auf ebener Fläche aufgespannt ließ, hatte ich ab da keine Probleme mehr mit der Maßhaltigkeit.

Die zwölf senkrechten Segmente mit den integrierten Tragwerken für die Oberleitung habe ich nur immer bis zur nächst höheren Trasse ausgesägt. Also nicht, wie man annehmen könnte, gleich im ganzen Stück. Außerdem habe ich anfangs nicht bedacht, daß durch die Schräglage der Trassen der Platzbedarf, bezogen auf die Grundfläche, geringer wurde. Daher die Ungenauigkeit im Aufbau.

Die Oberleitung habe ich, wie in den Bildern ersichtlich, mit Kupferdraht ausgeführt, den ich zwischen kleine Stifte und Schrauben gelötet habe. Trennungen sind einfach dadurch herzustellen, daß man einen zweiten Draht ohne Berührung neben den ersten montiert. Anschlüsse mit Kabeln werden verlötet und zum Verteiler an die Buchsen mit den Mehrfachsteckern geführt. Auf dem Stellwerk noch ersichtlich, habe ich im Karussell zeitweise drei vollautomatische Blockstrecken betrieben.

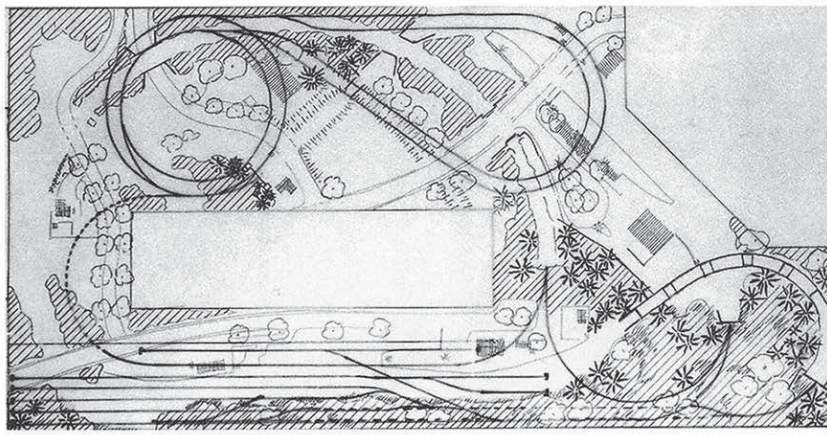
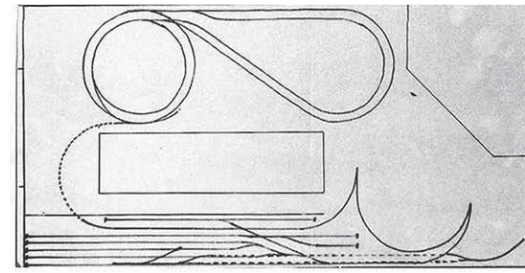


Bild 8. Noch recht einfach und symmetrisch zeigen sich die ersten Anlagenentwürfe von Friedrich Schumacher.

Bild 9. Am Anfang wird nur der reine Gleisplan gezeichnet, erst wenn alle Gleise richtig plaziert scheinen, werden die Landschaft, die Bebauung und der Bewuchs eingezeichnet.

gegenläufige Spirale bauen! So etwas gab es damals bei der MIBA noch nicht.

1,5 cm Steigung pro Schiene war das Maximum, was ich versuchsweise mit ganzen Zügen erprobt hatte. Daraus ergab sich, daß ich innen herunter fahren mußte und außen rauf. Übergänge für die Höhenwechsel waren weich auszuführen. Die Weichen mußten waagerecht und auch noch an der richtigen Stelle eingeplant werden.

Ein Stück Papier mußte her, Innen- und Außenkreise und Höhen darauf. Als Material kam für mich nur Sperr-