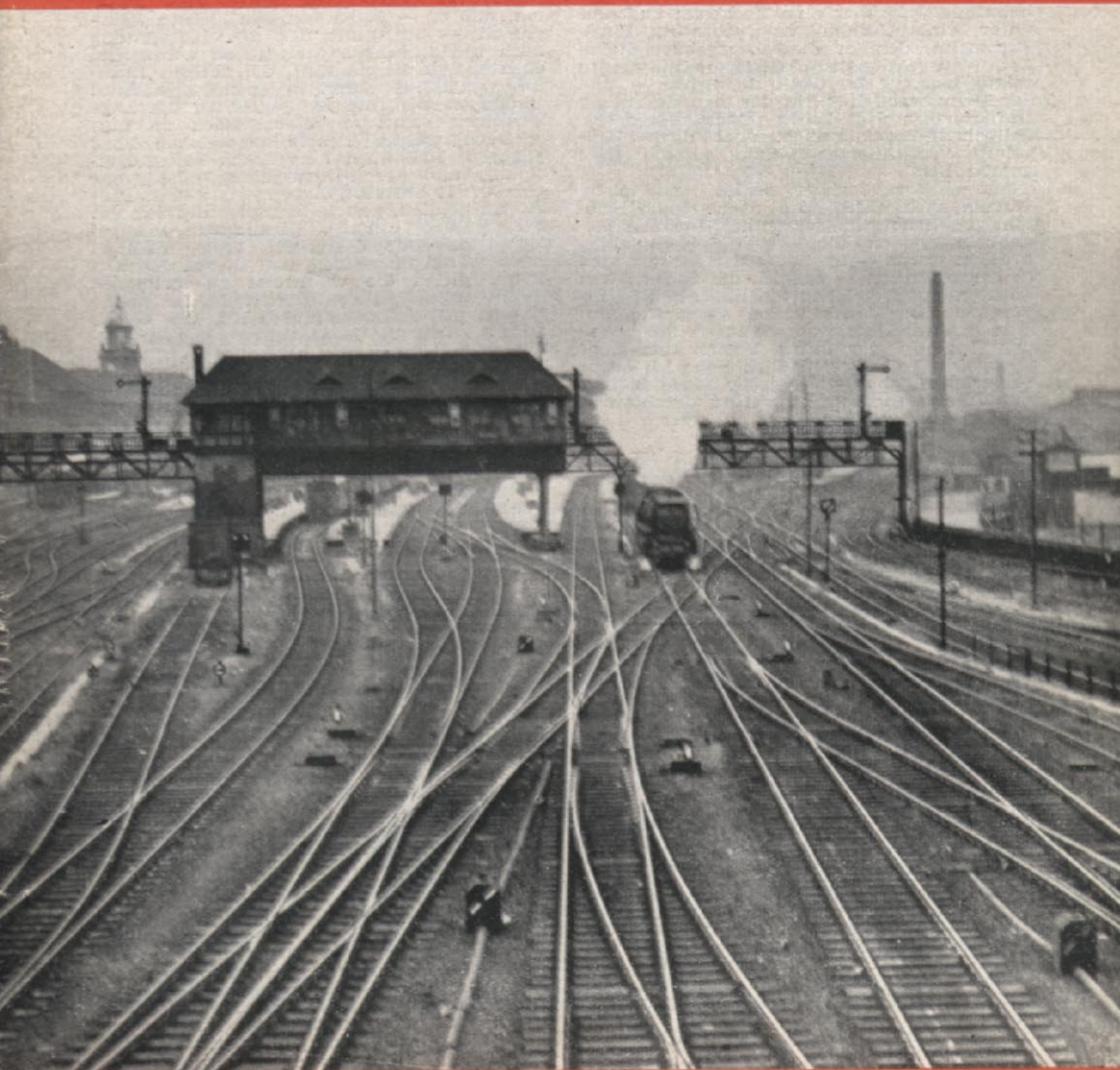


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 11 / BAND II 1950

NÜRNBERG

Es war einmal ein Mann...

der setzte sich tage-, nein wochenlang hin und zeichnete einen Gleisplan-Entwurf nach dem anderen. Der neue Entwurf war immer um einen Grad phantastischer als der vorangegangene, und kurz bevor ihn die Kräfte verließen, hatte er auf einer Fläche von 2x3 Meter zwei mittlere Bahnhöfe, einen — nahezu Großstadt-Durchgangsbahnhof, 2 Straßenbahnlinien, darüber eine Hochbahn und darunter eine U-Bahn untergebracht. Einen Fachmann, dem er diese Ausgeburt diabolisch ausgeklügelter Gleisverschlingungen zeigte, traf auf der Stelle der Schlag — und der Mann war ich. Nicht der, den der Schlag traf, sondern der, der in seinem ersten Modellbahner-Begleisterungstaumel diese Mißgeburt von Anlagen-Planung in die Welt gesetzt hat.

Sie meinen, darüber spricht man nicht? Warum auch nicht? Als nach einem halbjährigen Sanatoriumsaufenthalt meinem Modellbahnerspleen die ersten Spitzen abgebrochen waren — im Laufe der Jahre waren es ganze Zacken — sah ich die Sache schon nüchterner an und heute schmunzle ich stillvergnügt über den selnerzeit verzapften Unsinn (während Sie wahrscheinlich über meinen heute verzapften Unsinn den Kopf schüttelein). Selbstverständlich habe ich etwas übertrieben, aber wohl jeder Modellbahner wird dieses Stadium einmal zu durchlaufen haben. Ist es nicht so, meine Herren? — Na also!

Es wird auch heute noch viele geben, die bezüglich einer vernünftigen Gleisplan-Entwicklung immer noch im Dunkeln tappen und ich weiß es selbst am besten, wie sehr man sich in dieses Sachgebiet vertiefen muß und welch lange Zeit es in Anspruch nimmt, um nur einigermaßen in diese Wissenschaft einzudringen, über die schon manches dicke Buch geschrieben wurde, nach deren Studium man als armer Tor genau so klug ist wie zuvor.

Wir haben uns also der Mühe unterzogen und mit Unterstützung des Herrn Oberinsp. Hoffmann der ED Nürnberg das Wesentlichste herauszukristallisieren versucht. Selbstverständlich müßte auf das und jenes noch näher eingegangen werden, doch hätten wir dann im Endeffekt wieder ein dickes Lehrbuch, das anstatt klärend, höchstens wieder verwirrend wirken würde. Es ist ja nun einmal so, daß bei einer Gleisplan-Entwicklung so viele Faktoren mitspielen, daß es für ein und denselben Fall x-Lösungen gibt. Da auf unserer Modellbahn-Anlage die Verhältnisse doch wesentlich einfacher liegen als beim großen Vorbild, können wir bei Beachtung der wichtigsten Grundsätze doch schon richtige und wirklichkeitstretreue Spur-Pläne (wie der Fachausdruck für unsere sogenannten Gleisplanentwicklungen richtig lautet) erstellen.

Wir haben Ihnen die Sache sogar noch dahingehend erleichtert, daß wir auch für die Betriebswerke einige Vorschläge unter-

breiten, und zwar gestuft von der einfachsten Lok-Anlage bis zur komplizierteren mit 14 bis 20 Lokständen, Bekohlungs Kran, Kohlen-Haupt- und Neben-Bansen, Besandung, Wasserkran, Werkstatt usw., was eben zu einem zünftigen Bw gehört.

Da wir aus den unzähligen zugesandten Streckenplan-Entwürfen entnehmen konnten, daß es — außer mit den heiklen Spurplänen — auch mit der Signalausstattung noch immer sehr hapert, geben wir Ihnen, ebenfalls in diesem Heft, die nötigen Richtlinien, die Sie kaum in einem Signabuch finden werden, die Sie jedoch in die Lage versetzen, selbst mit einem Blick zu entscheiden, welche Signale an welchen Platz gehören. Daß auch hinsichtlich der Flügel-Signale und deren Anwendung eine große Unklarheit herrscht, haben wir x-fach feststellen können, gerade bezüglich der von der Firma Rüco, Coburg, herausgegebenen gekuppelten Doppel-Signale. Viele meinten, diese wären überflüssig und sie würden sich lieber gleich, die wahlweise zu stellenden Doppelflügel-Signale anschaffen. Irrtum, meine Herren (ich meine natürlich nur die, die es nicht wissen), die Mehrzahl der Ausfahr-Signale sind — wie Sie beim Studium dieses Heftes feststellen können — gekuppelte Doppelflügel-Signale. Ich möchte jedoch von vornherein betonen, daß unser diesbezügliches Signal-Artikel, nicht das Signabuch der DB ersetzt, sondern lediglich die Aufstellung und Anwendung der Signale und Kennzeichen behandelt. Lediglich bei letzteren erweiterten wir etwas den Rahmen der Themagestaltung. Den Sinn und Zweck der Signale jedoch, ihre Form, Ausführung, Beleuchtung usw. setzen wir als bekannt voraus.

Um das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden, habe ich das Heft mit einigen schönen Anlagen-Bildern aufgelockert. Sie brauchen also nicht zu befürchten, ein trockenes Thema vorgesetzt zu bekommen — dafür dürfte wohl mein Name garantieren.

Bevor wir nun beginnen, noch etwas Grundständliches:

Wie wir in diesem Heft unter Beweis stellen, wird zum größten Teil immer zu viel gewollt. Obwohl wir schon andauernd darauf hinarbeiten — und auch bereits in steigendem Maße erreicht haben —, daß sich der Modellbahner selbst in der Themagestaltung engere Grenzen setzt, weil es eben unmöglich ist, auf einer kleinen Fläche ein Groß-Projekt oder eine lange Strecke unterzubringen, so sollten wir in Anbetracht der nun einmal in Deutschland herrschenden Raumknappheit noch mehr die Konsequenzen ziehen und noch mehr erkennen, daß wir uns mit kleineren Ausschnitten aus dem großen Vorbild begnügen müssen. Wer alle Forderungen des echten Modellbahnwesens berücksichtigt, kommt von ganz alleine zu dieser Erkenntnis und es ist für uns hier im Verlag interessant festzustellen, welche

Wandlung seit Erscheinen der Miba tatsächlich bereits eingetreten ist. Solche Bilder, wie die heute gezeigten Ausschnitte aus Zwei- und Dreischienen-Anlagen waren noch vor zwei Jahren ein Wunschtraum und lediglich im Ausland zu finden. Sie werden selbst ehrlich zugeben müssen, daß solche Motive wohltuender wirken und eine bereits wesentlich höhere Wirklichkeits-Illusion erzeugen, als die bisher üblichen nackten Gleisanhäufungen. Es erfüllt mich mit hoher Genugtuung, daß unsere vor zwei Jahren noch so rückständigen Modellbahner in so kurzer Zeit den Anschluß an das nicht-gehandikapte Ausland erreicht haben. Wenn man darüber hinaus bedenkt, wie auch die Industrie-Firmen in derselben kurzen Zeit aufgeholt haben, viele neue Modellbau-Firmen heute bereits hundertprozentige Modellbahnartikel in so ausgezeichnete Qualität

schufen, daß sie sogar im Ausland Aufsehen erregen und in steigendem Maße gefragt werden, so können wir voll Zuversicht in die Zukunft blicken. Es lohnt sich also für Sie, mit noch mehr Sorgfalt sich Ihrem Steckenpferd zu widmen und hierzu soll das heutige Heft mit einem wichtigen Baustein bieten.

Nachdem nun die Schreibmaschine heißgelaufen ist, Frl. Nettebein einen Schreibkrampf hat, meine Kehle ausgetrocknet, die Redaktionsstube verqualmt wie ein 14ständiger Lokschuppen ist, 2 Angestellte bereits halb erstickt in Ohnmacht gefallen sind, der Feuerlöschzug bereits im Anrollen ist, ist es höchste Zeit, daß ich verdufte (obwohl bei diesem Mief von „Duft“ keine Rede mehr sein kann).

Mit besten Grüßen

Ihr

WeWaW

Wissen Sie schon

was Sie sich zu Weihnachten

unbedingt wünschen müssen ?



Zwar teilweise schon bekannt, aber doch immer wieder interessant: Die (inzwischen bereits abgebaute und neu geplante) H0-Anlage der Amberger Kaolin-Werke, Hirschau

Einer von vielen - unter die Lupe genommen!

Ähnliche Gleisplanentwürfe, wie der auf Seite 366 abgebildete des Herrn L., erreichen uns zu Hunderten. Alle kranken an dem einen Problem: Der Planer will auf einem zu kleinen Platz zu viel erreichen. Die reine Streckenführung wollen wir einmal außer acht lassen, denn diese ist immer eine rein subjektive Angelegenheit. Unter die Lupe nehmen wollen wir jedoch die einzelnen Bahnhofs-Gleispläne (beim großen Vorbild „Spurpläne“ genannt).

Nachdem der Planentwerfer — wie leider fast alle — keine näheren Angaben über Sinn und Zweck seiner Anlage gemacht hat, können wir nur Vermutungen anstellen und legen daher einmal folgende Annahme zu Grunde:

Es dürfte sich wohl um eine als Hauptbahn betriebene eingleisige Nebenbahn handeln, wobei der **Bahnhof A**, seiner Lage im Bahnnetz nach einen Anschlußbahnhof darstellt, und zwar einmal einen Durchgangs-Bahnhof, in welchem Züge beginnen und enden können, und zum anderen einen Kopfbahnhof einer eingleisigen Schmalspurbahn (ohne Übergang von einem Bahnhof zum anderen).

Bahnhof B ist ein Trennungs-Bahnhof, in welchem eine eingleisige Strecke von einer anderen eingleisigen Strecke abzweigt.

Dasselbe dürfte für **Bahnhof C** zutreffen, lediglich in kleinerem Ausmaß.

Betrachten wir zunächst einmal die einzelnen Bahnhofs-Gleispläne auf ihre spurplanmäßige Richtigkeit. Der Fachmann würde sie so gestalten wie auf Seite 367 gezeigt. Für

Bahnhof A

sind folgende Gleise vorgesehen:

1. Für den Personenverkehr 3 Gleise mit einem Hausbahnsteig (beim großen Vorbild so genannt, weil er direkt vom Empfangsgebäude aus zu erreichen ist) und einem Zwischenbahnsteig, die durch Bahnsteigunterführungen verbunden sind.

2. Für den Güterverkehr ein Güterzugüberholungsgleis (4), 1 Lokverkehrs-gleis (5), 1 Abstellgleis für Ortsgüter-wagen (6), 1 Güterhallen- (7) und 1 Rampengleis (8).

3. Eine Abstell-Anlage für beginnende und endigende Zug-Garnituren mit drei Gleisen, die von allen Bahnsteiggleisen erreicht werden kann. (Im Bild A links unten.) Diese ist unbedingt notwendig, wenn ein störungsfreier Betrieb im Bahnhof erreicht werden soll, d. h. wenn durch Abstellen von Personenzugs-Garnituren die Bahnsteiggleise frei gemacht (geräumt) werden können.

4. Die Lokomotiv-Anlage, die so angelegt ist, daß die Loks von allen Gleisen zu den Lok-Behandlungsanlagen und zum Schuppen gelangen können.

5. Ein Ausziehgleis (Bild A, rechts oben), das ebenfalls von allen Gleisen erreichbar ist. Dieses muß mindestens so lang sein wie das Abstellgleis für Ortsgüterwagen, damit die Güterwagen in einer Rangierbewegung auf ihren vorgesehenen Platz gebracht werden können. Beim

Endbahnhof der Schmalspurbahn

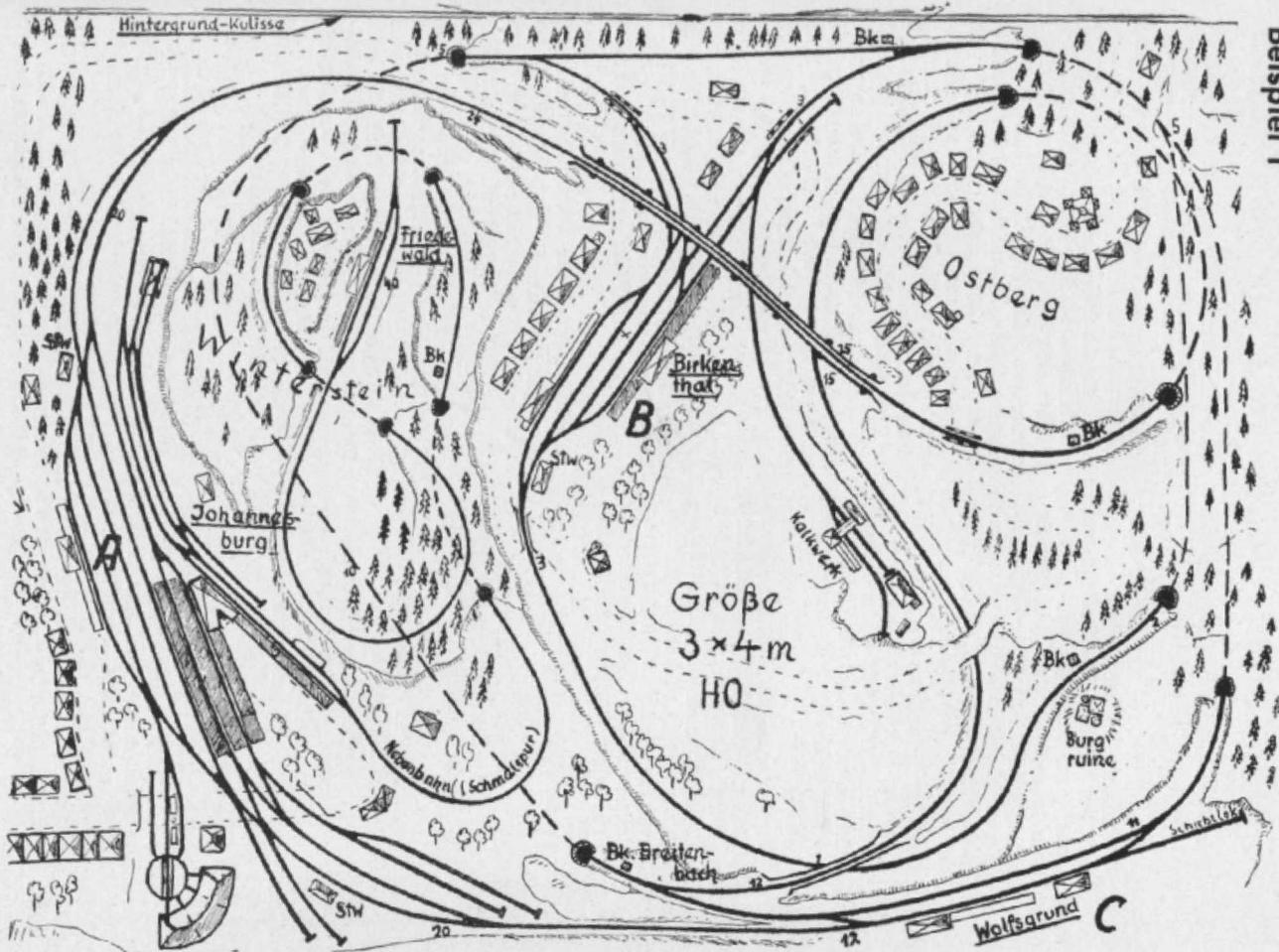
wird angenommen, daß die Strecke von **einer** Zugs-Garnitur befahren wird und im Bahnhof Johannisburg eine Ersatz-Garnitur bereitsteht. Er besteht also aus zwei Personenzuggleisen mit einem Haus- und einem Zwischenbahnsteig. Im Anschluß daran befindet sich eine Abstellgruppe mit drei Gleisen, und zwar zwei für Abstellzugsgarnituren und eines als Lok-Umfahrgleis und daran anschließend eine kleine Lokomotiv-Anlage mit zwei Lokständen für Tenderloks. Auch der

Bahnhof B

muß wesentlich geändert werden, und zwar sind unbedingt erforderlich:

1. Für den Personenverkehr 3 Gleise (1, 2, 3), die von beiden Strecken erreichbar sind.

2. Für den Güterzugsverkehr ein Güterzugs-Überholungsgleis (4), ein Güterhallengleis (5) und ein Rampengleis (6)



Hintergrund-Kulisse

Bk

Friede wald

Erstein

Johannesburg

Birken thal

B

Größe 3x4m HO

Ostberg

Kaltwerk

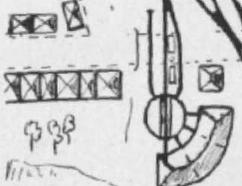
Bk

Burg ruine

Schmalgraben

Bk: Bräuten-bach

Wolfsgrund C



mit Kopf- und Seitenrampe. Das an der oberen Strecke liegende Ausziehgleis wird für das Ausrangieren der Güterwagen aus allen Gleisen benötigt. Von diesem Gleis können die Wagen ebenso wieder in alle Gleise zurückgestoßen werden.

Das an der unteren Strecke liegende Ausziehgleis ist für die Bedienung des Gleisanschlusses des Kalkwerkes erforderlich. Der Anschluß des Kalkwerkes direkt an das Hauptgleis, wie im Entwurf des Herrn L. vorgesehen, ist betrieblich nicht zulässig, da die Kalkwagen in jedem Falle erst in den Bahnhof zurückgebracht, dort in einen Zug eingereiht und abgefertigt werden müssen. Der

Bahnhof C

wäre nach unserem Vorschlag zu ergänzen: Es muß möglich sein, einen Zug aus der Überholung in Richtung Johannesburg mit der Schiebelok ausfahren zu lassen, ohne daß diese zeitraubende Sägebewegungen ausführen muß (wie dies in unserem Beispiel der Fall ist). Für die Güterhalle ist ein besonderes Gleis vorgesehen, da am Hauptgleis unmöglich die Ladegeschäfte durchgeführt werden können.

So müßten also ...

die einzelnen Bahnhofs-Spurpläne richtig aussehen, wobei sogar nur ein mittelmäßiger Nebenbahnbetrieb zu Grunde gelegt wurde. Der Gesamtanlage nach wäre es sogar ratsamer, eine zweigleisige Hauptbahn vorzusehen, wodurch sich die einzelnen Bahnhofsspurpläne noch erweitern würden. Daß diese Bahnhofsprojekte kaum mehr auf einer 3×4-m-Fläche unterzubringen sind, dürfte klar sein. Eine maßstäbliche Anlagen-Skizze unter Zu-

grundelegung unserer Bahnhofs-Spurpläne und unter Berücksichtigung der Steigungs- und Richtungsverhältnisse würde Ihnen die Unmöglichkeit des Gesamtprojektes noch deutlicher vor Augen führen, dürfte sich jedoch erübrigen.

Was lehrt uns also dieses Schulbeispiel?

Bei der Planung eines Anlagen-Streckenplanes ist folgendes zu berücksichtigen:

1. Der zur Verfügung stehende Platz.
2. Landschafts-Charakter und Thema der Anlage, das sich meist aus dem vorhandenen Zugmaterial mit ergeben wird.
3. Die vorgesehene Verkehrsdichte, insbesondere der einzelnen Bahnhöfe, und Art der zu befördernden Güter. An Hand eines graphischen Fahrplanes kann dann untersucht werden, inwieweit die Gleisanzahl der geplanten Stationen dem vorgesehenen Verkehr genügt und entspricht. (Als warnendes Beispiel siehe Bahnhof B.)

Die Signalausstattung unserer Vorschläge erfolgte ebenfalls unter der Annahme, daß die eingleisige Strecke hauptbahnmäßig betrieben wird. Würde nur ein reiner Nebenbahn-Charakter vorausgesetzt, würden sämtliche Signale wegfallen und lediglich einige Kennzeichen gesetzt werden. (Näh. hierüber auf den Seiten 394/95.)

Wenn Sie das Vorwort nicht gelesen hätten, würden Sie jetzt wahrscheinlich resigniert den Kopf sinken lassen. Wir haben uns jedoch vorgenommen, Sie in die „Geheimnisse“ der Spurplan-, Wissen-schaft“ einzuweißen. Wenn Sie die nachfolgenden Seiten genau studiert haben, wird es Ihnen ein leichtes sein, Ihre Gleispläne in Zukunft richtig zu entwerfen. Auch die richtige Signalausstattung wird dann auch für Sie kein „Buch mit sieben Siegeln“ mehr darstellen.

Wir wissen es! -

Sie möchten es auch gerne wissen ?

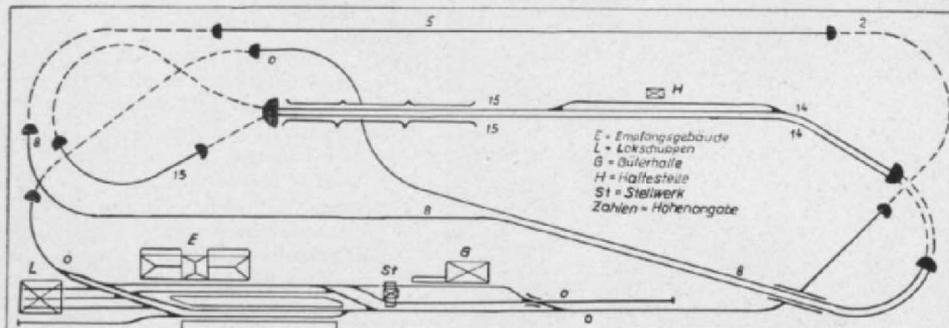


Ein Ausschnitt aus der wohlbekanntesten und vielgerühmten H0-Anlage des Amerikaners John Allen. (Wolken sind diesmal echt, da im Freien aufgenommen)

Realistische Illusion

in Thema und Landschaftsgestaltung

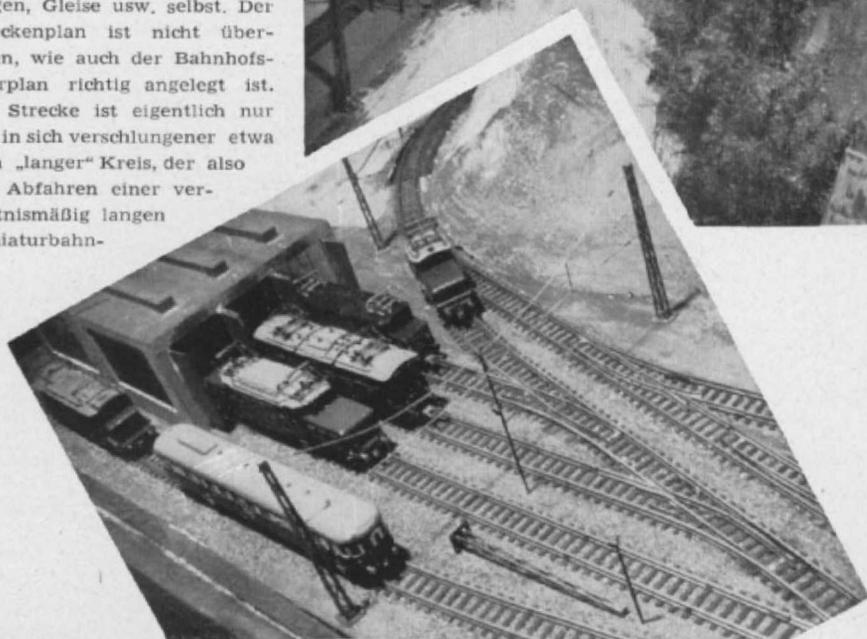
ist die heutige Forderung des Modellbahnwesens. Auch die Herren Hornbogen und Brust, Leipzig, haben dies erkannt, wie die Fotos auf Seite 370 beweisen. Die übrigen Bilder in diesem Heft haben ebenfalls den Zweck, den Fortschritt auf dem Gebiet der Anlagengestaltung aufzuzeigen. Einem späteren Heft (ähnlich Heft 16/I) soll es vorbehalten bleiben, ein Durchschnittsbild auf breiterer Basis vom heute in Deutschland erzielten Modellbahn-Niveau zu vermitteln. Die Streckenpläne der heutigen Anlagen werden im Laufe der Zeit ebenfalls noch gezeigt. Heute war mit dem besten Willen kein Platz dafür — im Interesse einer umfassenden Behandlung des gestellten Themas.



Streckenplan der H0-Anlage Hornbogen-Brust. Größe der Anlage 6,5 x 2 m, Maßstab ca. 1:50

Mit viel Fleiß ...

bauten Herr Hornbogen und Herr Brust, Leipzig, ihre H0-Anlage, sogar alle Loks, Wagen, Gleise usw. selbst. Der Streckenplan ist nicht überladen, wie auch der Bahnhofspurplan richtig angelegt ist. Die Strecke ist eigentlich nur ein in sich verschlungener etwa 40 m „langer“ Kreis, der also das Abfahren einer verhältnismäßig langen Miniaturbahn-



Strecke ermöglicht, die in 3 Blockabschnitte unterteilt ist. Die Wälder der Gesamtanlage setzen sich aus 3000 Einzelbäumen zusammen (Nadelwald aus Wacholder-
spitzen, Obstbäume aus Lebensbaum).

Der Lokpark besteht aus: E 05, E 91, E 44, E 94 u. einem VT.

Spurplan-ABC

Nun geht's also los! Lesen Sie alles aufmerksam durch! Manches ist Ihnen vielleicht bekannt, doch gibt es viele, denen das gesamte Gebiet Neuland ist. Im Interesse der Übersichtlichkeit haben wir uns kurz gefaßt. Hoffen wir, daß Sie viel profitieren! Um vornherein Klarheit zu schaffen, beginnen wir mit

A. Zweck der Bahnhöfe

Vorweg die Definition: „Die Bahnhofs-Anlagen vermitteln die Aufnahme und Abgabe des den Eisenbahnen zugeführten und von diesen angebrachten Verkehrs.“ Sie ermöglichen also die Abwicklung des Betriebes, die Aufstellung und Bereitstellung der Züge, Wagen und Lokomotiven und die sichere Durchleitung der Züge durch die Bahnhöfe.

Die Bahnhöfe dienen also einem doppelten Zweck:

1. Als Verkehrsanlagen vermitteln sie den Verkehr zwischen der Bevölkerung und der Eisenbahn. Unter diesem Gesichtspunkt unterteilen sie sich wieder in:

- a. Personenbahnhöfe für den Verkehr von Reisenden, Gepäck, Post und Exprefgut:
- b. Güterbahnhöfe für den Ver-

kehr von Gütern. Bei großem Verkehr unterscheidet man wieder in Stückgut-, Freilade-, Vieh-, Hafen- und Industrie-Bahnhöfe.

2. Als Betriebsanlagen dienen sie dem inneren Betrieb der Eisenbahn und werden je nach dem Zweck unterteilt in:

- a. Abstellbahnhöfe. In ihnen werden Personenzüge abgestellt und für die Wiederabfahrt vorbereitet, ggf. mit Anschluß an Post- und Eilzugbahnhöfe.
- b. Verschiebebahnhöfe. Diese dienen zum Zerlegen und Neubilden der Güterzüge.
- c. Lokomotivbahnhöfe. Sie nehmen die Lokomotiven auf, um sie für die Wiederabfahrt vorzubereiten (BW's).

B. Einteilung der Bahnhöfe

Nach der Lage im
Bahnnetz:

Nach der Grund-
rißform:

Endstationen



Kopfbahnhöfe

Zwischenstationen



Durchgangsbahnhöfe

Trennungsstationen



Knotenpunkte

Kreuzungsstationen

