

Beschreibung einer Großanlage in drei Varianten, geplant mit Märklin* Compactgleisen

Einführung

Die hier dargestellte Anlage in allen drei Varianten zeichnet sich durch lange Fahrwege, einem aufwendigem Betrieb und vielen Abstellmöglichkeiten für Güter- und Personenwagons sowie Triebfahrzeugen aus.

Das Konzept geht von einer zweigleisigen und elektrifizierten Hauptstrecke aus, die in einem großen Kreuzungsbahnhof (graue Gleisanlage, Plattenebene) entsteht. Rechts des großen Kreuzungsbahnhofes verläuft die zweigleisige Strecke (grau) auf die untere und zweite Plattenhälfte und verschwindet unter dem Kopfbahnhof, der zudem auch den 5-gleisigen Schattenbahnhof überdeckt. Charakteristisch für diesen wie auch für die weiteren Schattenbahnhöfe ist die weitestgehend gleichlange Gleislänge aller Schattenbahnhofsgleise.

Nach rechts des großen Kreuzungsbahnhofes gehen zwei eingleisige Strecken ab. Die nach oben verlaufende, ebenfalls elektrifizierte, Strecke (grau und grün) steigt auf die Ebene 1 an. Auf der zweiten Platte wurde ein kleiner Kreuzungsbahnhof dargestellt, der die Streckenkapazität erhöhen soll. Dann mündet die eingleisige Strecke in einen zweigleisigen Schattenbahnhof unter dem Kopfbahnhof, der ebenfalls die Streckenführung der Züge verschleiern soll. Die Strecke steigt weiter auf die Ebene 2 an (blau), kreuzt die eingleisige elektrifizierte Strecke im Bereich des kleinen Kreuzungsbahnhofes, fällt wieder auf die Ebene 1 ab und wendet sich herunter auf die Ebene -1 (rot), wo sie in einen großen, 5-gleisigen Schattenbahnhof mündet, in dem die Züge auch gewendet werden, um den ganzen Weg wieder zurückfahren zu können.

Die zweite eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke fällt in einen Schattenbahnhof auf der Ebene -1 (rot) ab, der aus 5 Speichergleisen und einem Gegenfahr Gleis besteht. Dann wendet sich die Strecke auf der oben bereits beschriebenen Wendel auf die Ebene 3 hoch, um in den Kopfbahnhof zu münden. Bezeichnend für diesen Bahnhof ist das separate Dampf- und Diesellokbetriebswerk in der Ebene 2, das nur über den Einfahrkopf des Kopfbahnhofes erreicht werden kann. Eine Ausfahrt aus dem BW auf die „freie“ Strecke wurde bewusst unterbunden.

Betriebliche Besonderheiten

Großer Kreuzungsbahnhof

- Von links her sind alle Hauptgleise des Bahnhofes (1 – 4) erreichbar
- Von rechts her sind alle Hauptgleise des Bahnhofes (1-5) von der eingleisigen, elektrifizierten Strecke erreichbar
- Parallelausfahrten am linken Bahnhofskopf möglich
- Von rechts her sind bis auf das obere Gleis alle Hauptgleise des Bahnhofes (2-5) von der nicht elektrifizierten Strecke erreichbar
- Von links her kann ein Kopfgleis für Wendezüge genutzt werden (Gleis 5)
- Abfahrtsgleise für Güterzüge: Gleise 2, 4 und 5, ggf. aufgrund Ausziehgleislänge sind längere Güterzüge mit zwei separaten Fahrten zusammenzustellen

* Märklin ist ein eingetragenes Warenzeichen der Gebr. Märklin & Cie GmbH, Göppingen

- Abstellmöglichkeiten von Lokomotiven am rechten wie am linken Bahnhofskopf über die Gleise 1, 3, 4 und 5 möglich
- Abstellmöglichkeiten für Personenwagen (A-E) am linken Bahnhofskopf mit Anschluss an die Gleise 2,4 und 5 möglich, wenn gleiche Gleise nicht für Lok- bzw. Triebwagen genutzt werden
- Gleis F als Ausziehgleis für Güterzüge denkbar
- Abstellmöglichkeiten für Güterwagen im linken Bahnhofsbereich möglich (Gleise a-d) oder als Ausziehgleise für Güterbereich
- Güterbereich mit Freiladezone, Kranbereich, Abstellmöglichkeiten und Vorbeifahrtgleisen ausgerüstet
- Abstellgleis für Rangierlok vorhanden
- Keine Weichenkreuzung in durchgehenden Hauptgleisen

Schattenbahnhöfe

- Alle Überholgleise haben weitestgehend die gleiche Länge
- Gegenfahrtgleise wurden in Ebene -1 berücksichtigt

Kleiner Kreuzungsbahnhof

- Kreuzung langer Züge möglich
- Von links her kann ein Kopfgleis für Wendezüge genutzt werden
- Abstellmöglichkeiten für Lokomotiven, Personenzüge oder Triebwagen möglich, wenn nicht allzu lange Garnituren abzustellen sind
- Güterverkehrsgleise wurden berücksichtigt

Kopfbahnhof

- Drei lange Personenzuggleise bzw. Aufstellgleise für Güterzüge
- Langes Ausziehgleis
- Umfangreiche Abstellmöglichkeiten für Güterwagen mit Freiladegleise
- Abstellmöglichkeiten für Rangierloks, Lokomotiven und Personenwagen

Bahnbetriebswerk

- 6 ständiger Lokschruppen zuzüglich Freiluftgleis
- Anfahr- und Abfahrtsgleis im BW für Dampflokotiven getrennt
- 3 Gleise für Diesellokomotiven
- Ausreichende Behandlungsgleislängen für alle Loks
- Versorgungsgleis für Bekohlungsanlage
- Weiteres Abstellmöglichkeit für BW-Rangierlok nutzbar

Streckenführung

- Lange Zugeinheiten möglich
- Umfangreicher und abwechslungsreicher Betrieb gegeben
- Für Epoche 3 und 4 geeignet
- Großzüge Abstellmöglichkeiten

* Märklin ist ein eingetragenes Warenzeichen der Gebr. Märklin & Cie GmbH, Göppingen

- Betrieblich realistische Gleisanlagen und Streckenführung

Landschaftsgestaltung

- Abtrennung der Streckenführungen oder Kopfbahnhof / BW mit Stützmauern und landschaftlichen Gestaltungsmöglichkeiten gegeben.
- Gleiswendel unter einem Berg
- Platz für Laderampen, Brücken, Wald und Siedlungen gegeben
- Sinnvolle Signalisierung wurde berücksichtigt, auch Ausrüstung mit Lichtsignalen denkbar

Schlußbetrachtung

Diese Anlage ist sicher nur bei ausreichenden Platzverhältnissen realisierbar. Sie beinhaltet allerdings ausreichende Möglichkeiten für einen aufwendigen Betrieb mit abwechslungsreichen Zuggarnituren, die in den mehrgleisigen Schattenbahnhöfen gespeichert werden.

Nachteilig für lange Zuggarnituren kann sich die relativ enge Gleiswendel auswirken (Variante 0). Bei entsprechenden Platzverhältnissen kann diese aber ggf. mit größeren Radien realisiert werden (Varianten 1 und 2). Ein weiterer Nachteil ergibt sich durch die Streckenführung der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke, die als sichtbare Strecke kaum zu sehen ist (Variante 0). Hier wurden aber weitere Optimierungen in den Varianten 1 und 2 durchgeführt.

Wenn man die soeben aufgeführten betrieblichen Nachteile vernachlässigt bzw. optimiert, bietet diese Anlage einen dauerhaft interessanten, kurzweiligen Betrieb.

Sie soll unter anderem die einzelnen Möglichkeiten von Trassierungselementen verdeutlichen und dem geneigten Modellbahnfreund zu Anregungen verhelfen.

Sollte eine Realisierung der Anlage in Teilen oder als Ganzes angestrebt werden, kann der Verfasser weitere Hinweise zu Schaltungen der Signalanlagen etc. geben. Ein analoger Betrieb sollte aufgrund der Größe nicht angestrebt werden.