

Anregende Betriebsspiele mit Laufzielkarten

# Rangierwinkel

*Anhand einer schmalen winkelförmigen An-der-Wand-entlang-Anlage sollen die Möglichkeiten einer interessant gestalteten Betriebsabwicklung aufgezeigt werden, auch wenn – oder gerade weil? – diesmal nicht endlos im Kreis, auf Oval oder „Hundeknochen“ herumgefahren werden kann.*

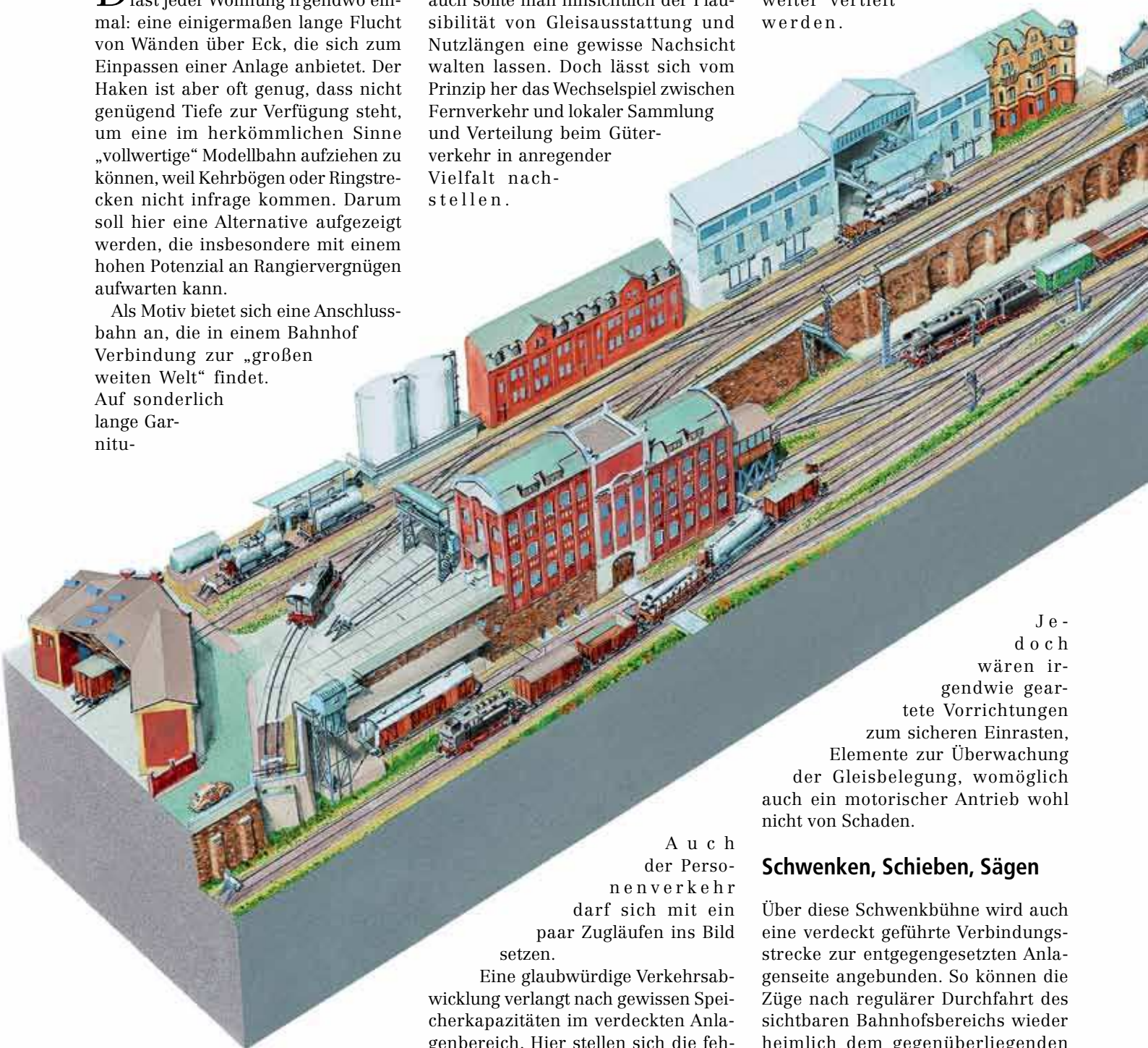
Diese Situation findet sich wohl in fast jeder Wohnung irgendwo einmal: eine einigermaßen lange Flucht von Wänden über Eck, die sich zum Einpassen einer Anlage anbietet. Der Haken ist aber oft genug, dass nicht genügend Tiefe zur Verfügung steht, um eine im herkömmlichen Sinne „vollwertige“ Modellbahn aufziehen zu können, weil Kehrbögen oder Ringstrecken nicht infrage kommen. Darum soll hier eine Alternative aufgezeigt werden, die insbesondere mit einem hohen Potenzial an Rangiervergnügen aufwarten kann.

Als Motiv bietet sich eine Anschlussbahn an, die in einem Bahnhof Verbindung zur „großen weiten Welt“ findet. Auf sonderlich lange Garnitu-

ren muss zwar verzichtet werden; auch sollte man hinsichtlich der Plausibilität von Gleisausstattung und Nutzlängen eine gewisse Nachsicht walten lassen. Doch lässt sich vom Prinzip her das Wechselspiel zwischen Fernverkehr und lokaler Sammlung und Verteilung beim Güterverkehr in anregender Vielfalt nachstellen.

lenden Entwicklungsmöglichkeiten mangels Kehrbögen als besonderes Hemmnis dar. Schon die Weichenstraße zu einer Abstellgleisharfe hätte zuviel von den Nutzgleislängen in eben jener Harfe aufgefressen. So verfiel ich auf den Vorschlag einer mehrgleisigen Schwenkbühne als maßgeblichen Zug-speicher im Untergrund.

Ein solches Bauteil – es darf auch eine Schiebebühne sein – verlangt natürlich nach sorgfältiger Durchbildung und Justierung. Die konkrete Art und Weise der Anfertigung soll hier aber nicht weiter vertieft werden.



Je-  
doch  
wären ir-  
gendwie gear-  
tete Vorrichtungen  
zum sicheren Einrasten,  
Elemente zur Überwachung  
der Gleisbelegung, womöglich  
auch ein motorischer Antrieb wohl  
nicht von Schaden.

Auch  
der Perso-  
nenverkehr  
darf sich mit ein  
paar Zugläufen ins Bild  
setzen.

Eine glaubwürdige Verkehrsabwicklung verlangt nach gewissen Speicherkapazitäten im verdeckten Anlagenbereich. Hier stellen sich die feh-

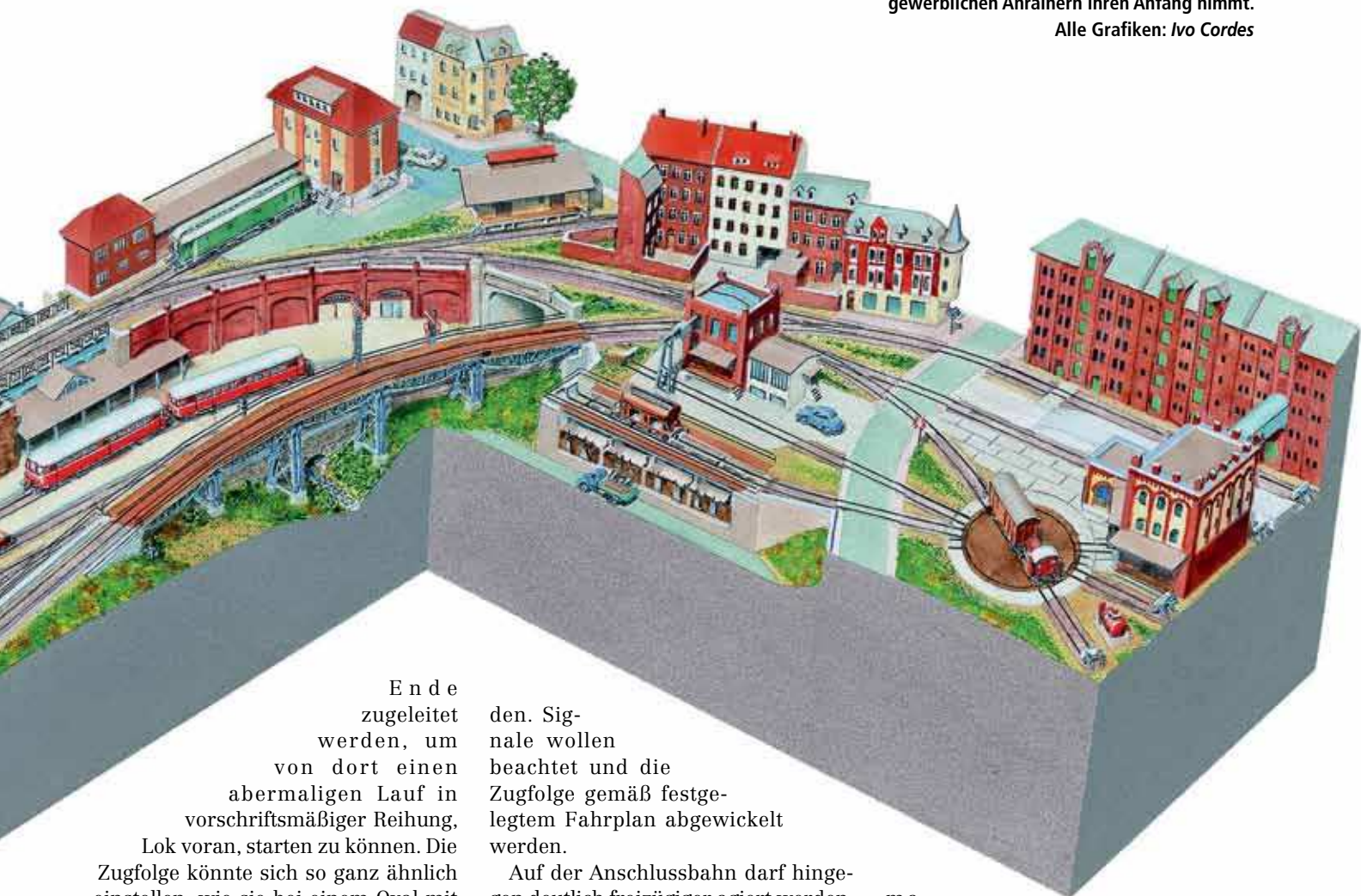
## Schwenken, Schieben, Sägen

Über diese Schwenkbühne wird auch eine verdeckt geführte Verbindungsstrecke zur entgegengesetzten Anlage-seite angebunden. So können die Züge nach regulärer Durchfahrt des sichtbaren Bahnhofsbereichs wieder heimlich dem gegenüberliegenden



Als szenisches Umfeld der schmalen Anlage bietet sich ein mittel- bis großstädtischer Vorortbezirk an, der mit vielfältigen Betrieben und Wohnbebauung durchmisch ist. Eine beidseitig durch Tunnel herangeführte Strecke verläuft durch eine recht beengt angelegte Station, wo eine über mehrere Spitzkehren geführte Anschlussbahn zu den gewerblichen Anrainern ihren Anfang nimmt.

Alle Grafiken: Ivo Cordes



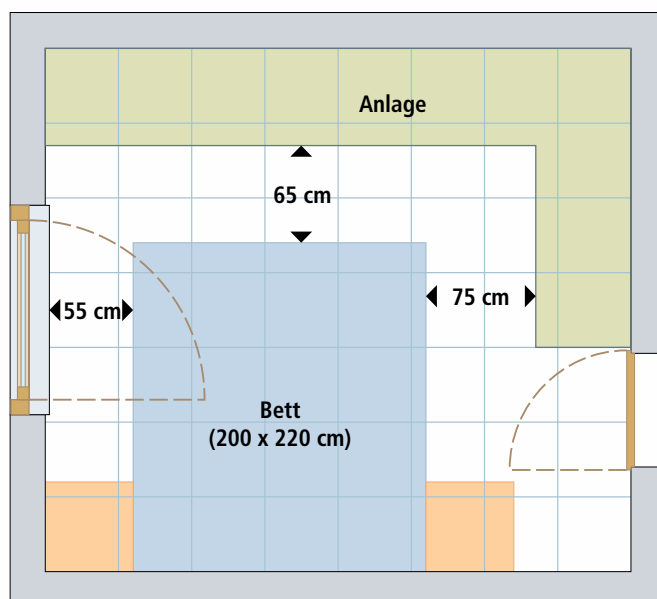
Ende zugeleitet werden, um von dort einen abermaligen Lauf in vorschriftsmäßiger Reihung, Lok voran, starten zu können. Die Zugfolge könnte sich so ganz ähnlich einstellen, wie sie bei einem Oval mit zwischengeschaltetem Schattenbahnhof ebenfalls gegeben wäre. Nur wird die dort erforderliche flächige Tiefe der Anlage hier von einem gewissen Bedarf nach Erstreckung zu den Seiten abgelöst. Die verdeckte Begegnungsstelle bietet einen hinreichenden Puffer für gegenläufige Zugbewegungen.

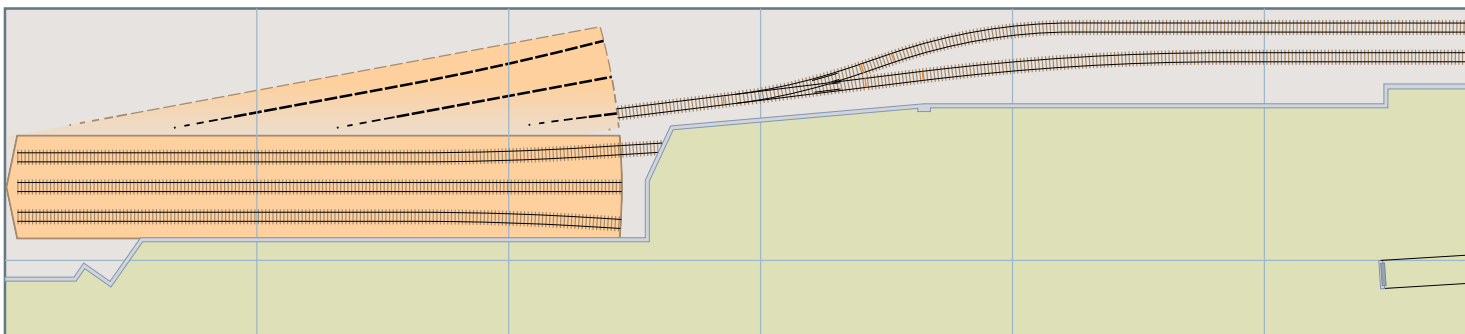
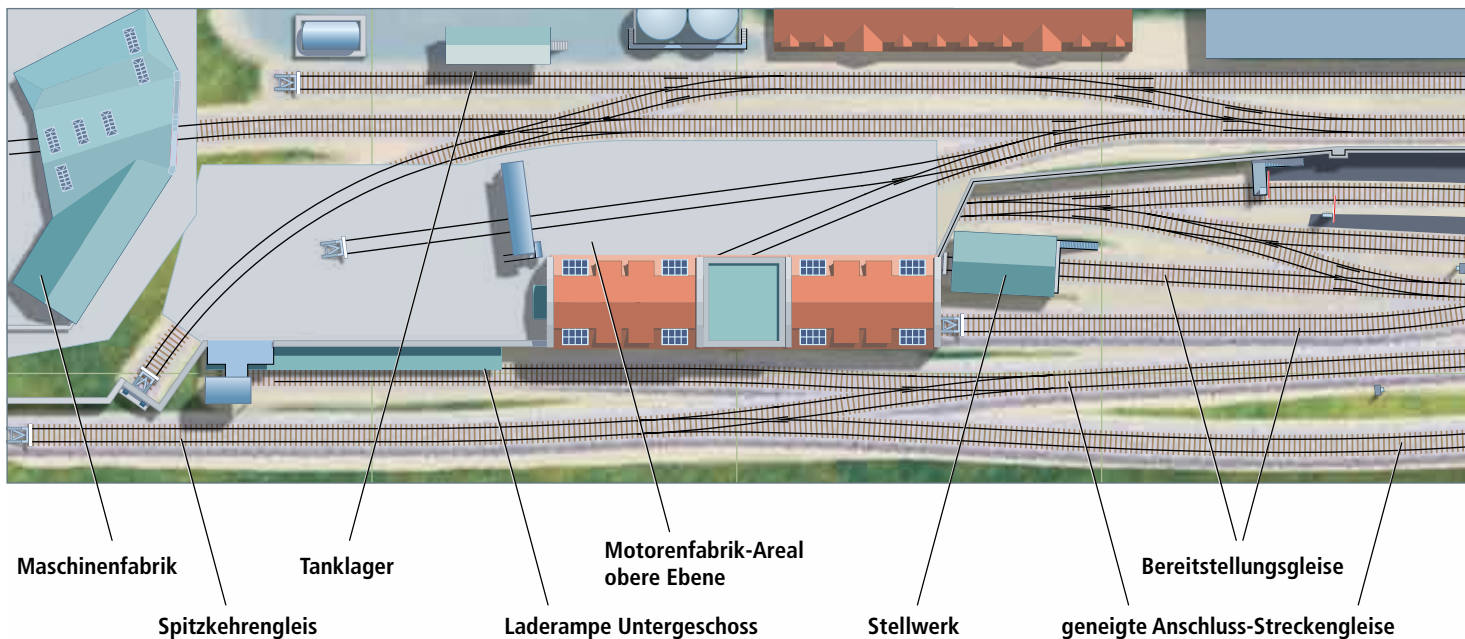
In jenem als Bahnhof deklarierten Bereich sollte nach den strengen Regularien des üblichen Bahnverkehrs verfahren werden. Signalen wollen beachtet und die Zugfolge gemäß festgelegtem Fahrplan abgewickelt werden.

Auf der Anschlussbahn darf hingegen deutlich freizügiger agiert werden. Gefahren wird weitgehend „auf Sicht“ im verhaltenen Rangiertempo von

maximal 25 km/h. Die Fahrzeugbewegungen folgen in erster Linie dem unmittelbaren Bedarf. Verschiedene Abteilungen verkehren in einem lediglich grob festgelegten Zeitrahmen. Wichtig ist nur, dass ein binnen gewisser Frist versandfertig aufgestellter Wagen auch seinen Anschluss an den in die „weite Welt“ hinausfahrenden Nahgüterzug nicht verpasst. Andersherum will ein Kunde natürlich seinen angeforderten Wagen spätestens zum zugesagten Zeitpunkt an der Laderampe stehen sehen und mit dem Laden beginnen.

Anhand eines 4,00 x 3,50 m großen (Schlaf-) Zimmers wird hier die Einpassung unseres Winkelanlagen-Vorschlags demonstriert. Die verbleibenden Gangbreiten sind mit ca. Werten angegeben.





Mit Schwellen dargestellt die verdeckte Gleisentwicklung. Sichtbare Gleise gestrichelt dargestellt. Rot: Bahnhofs-gleise; blau: Anschluss-Strecke und zugehörige Ladegleise. Höhenangaben in cm. Maximale Steigung 3,0 %. Minimalradius 72 cm.

Für eine Anschlussbahn ist es durchaus nicht ungewöhnlich, dass die Fahrt im Zick-Zack-Kurs, also als Sägefahrt über zwischengeschaltete Spitzkehren-Halte verläuft. Nebenbei kann so auch die erforderliche Höhe gewonnen werden, um das knappe Flächenangebot der Anlage oberhalb der verdeckten Gleise für Ladestellen allerlei unterschiedlicher Bahnkunden zu erschließen.

Da die Strecke zwischen der tiefgelegenen Übergabestation und den meisten Ladestellen der Anschlussbahn schon einigermaßen lang ausfällt, empfiehlt es sich bereits die darauf übergehenden Waggons in einem Verband gesammelt auf die Spitzkehrenfahrt zu

schicken. Nur im Ausnahmefall kommt auch einmal die Solo-Überstellung eines einzelnen Waggons in Betracht. Im gezeigten Fall betrifft das den Postwagen, der pünktlich einen Eilzug erreichen muss.

Von einer sich bergauf bewegendem Rangierabteilung können die am Wege liegenden Ladestellen dann direkt bedient werden, wenn ein Wagen in einen Gleisstumpf geschoben werden kann, ohne dass dabei die Lok gefangen würde. Oft aber wird ein gewisses Kontingent an Wagen zunächst bis zur „Umfahrstelle“ transportiert werden müssen, damit sich dort die Zuglok oder ein weiteres Triebfahrzeug für die anderen Zustellungen in eine geeignete Position bringen kann. Danach kann es durchaus wieder ein ganzes Stück der vorher bewältigten Tour zur späteren Zustellung zurück gehen. Etwa bis zur Verteiler-Drehscheibe, von wo aus dann eine hier eigens beschäftigte Kleinlok den weiteren Verschub übernimmt.

Ange-sichts wechselnder Zusammen-setzungen des Fahrzeugbestands wird sich der Rangierleiter von Tag zu Tag neue Strategien zurechtlegen müssen, um möglichst zügig und ohne unnötiges Hin und Her bei den Kunden Waggons zuzuführen oder abzuholen. Bevor eine Zustellfahrt erfolgt, muss auch ein eventuell versandfertig in der Ladestelle stehender Wagen abgezogen worden sein.

Wagen, die zur Abfahrt bereit stehen, wollen wiederum zunächst in einer Übergabeabteilung zusammengefasst werden, die diesmal zum Anschluss-bahnhof hinabläuft. Dabei sollte von vornherein darauf geachtet werden, dass die Waggons bereits in Gruppen für eine der beiden Ausgangsrichtungen zum Schattenbereich zusammen-gestellt werden, damit das Einstellen in den betreffenden Nahgüterzug später möglichst rasch vonstatten gehen kann. Langweilig wird dem Betriebsleiter so auf keinen Fall.