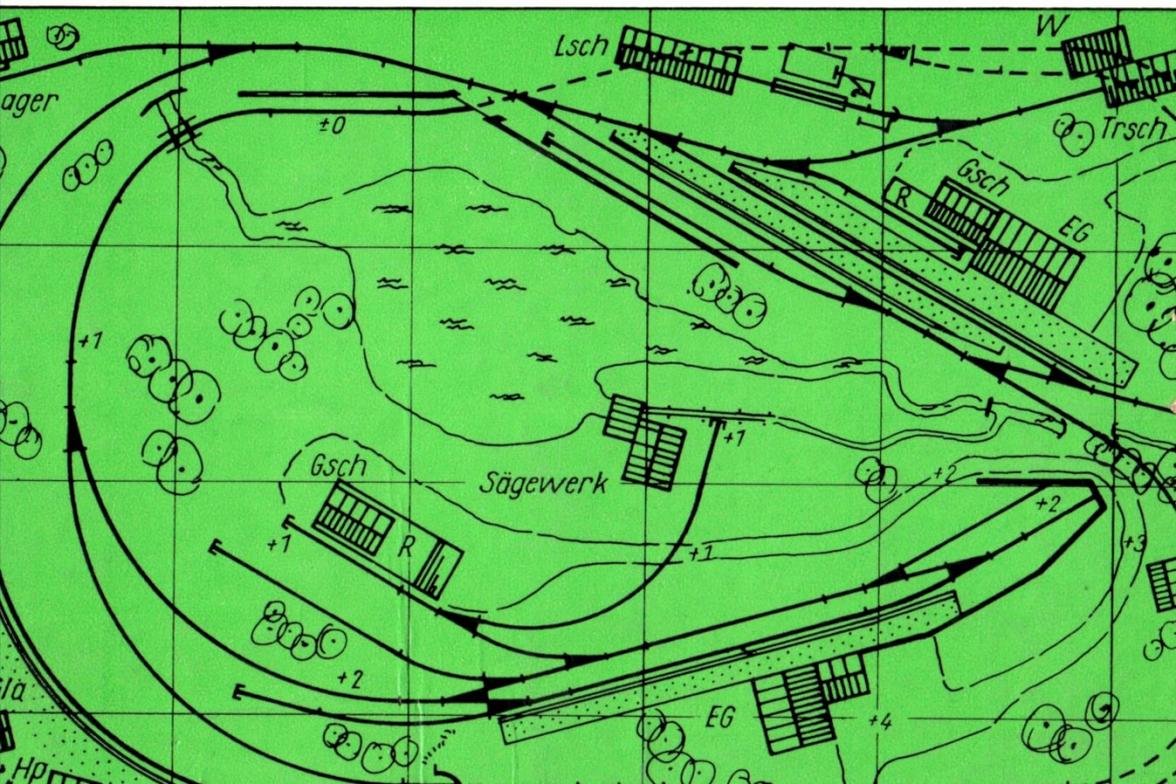




Günter Fromm

100 Gleispläne
HO/TT/N



Modellbahnbücherei Band 2

Günter Fromm

100 Gleispläne H0/TT/N

3., unveränderte Auflage



TRANSPRESS
VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Die Idee zu einer Reihe von Gleisplänen stammt von Herrn Michael Hill. Er hat ferner vorgeschlagen, den Gleisplänen ein Gitternetz unterzulegen, um das Übertragen in eine andere Nenngröße zu erleichtern.

Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen,
108 Berlin, Französische Straße 13/14
1973 veröffentlicht · Alle Rechte vorbehalten
VLN · 162.925/80/73
Einband: Günter Nitzsche
Gesamtherstellung: IV/10/5 Druckhaus Freiheit Halle
4,-

Der Kreis der Menschen, die sich in ihrer Freizeit mit dem schönen Hobby Modelleisenbahnbau beschäftigen, ist in den vergangenen Jahren beträchtlich gewachsen und wird ständig größer. Vor allem die „neuen“ Modelleisenbahner, ob jung oder alt, werden sich zuerst die Frage stellen: Wie baue ich meine künftige Modellbahnanlage auf? Eine Antwort darauf zu finden ist meistens gar nicht leicht, denn die Voraussetzungen und Vorstellungen sind doch recht unterschiedlich. Jedenfalls ist der Modelleisenbahner gut beraten, der am Anfang seines „Schaffens“ auf bewährte Vorbilder zurückgreift und sich die Erfahrungen anderer Modelleisenbahner zunutze macht.

In der einschlägigen Literatur, sei es zum Beispiel in der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ oder in den Bänden „Modellbahnanlagen“ von Klaus Gerlach, die im gleichen Verlag erschienen sind, wurden schon viele Gleispläne veröffentlicht. Trotzdem schreiben mir immer wieder Modelleisenbahner und äußern den Wunsch nach neuen Gleisplänen. Diesem Anliegen hat der TRANSPRESS-Verlag mit der Herausgabe des vorliegenden Bandes entsprochen. In ihm sind rund 100 Gleispläne dargestellt, denen die Erfahrungen und Gedanken vieler Modelleisenbahner zugrunde liegen und die nun einem breiten Kreis vermittelt werden sollen.

Die Gleispläne wurden in den Nenngrößen H0, TT und N entwickelt und einheitlich gestaltet. Gute Vergleichsmöglichkeiten der einzelnen Pläne untereinander sind somit gegeben. Jedem Gleisplan wurde ein Gitternetz untergelegt, bei dem die Seitenlänge der einzelnen Quadrate 30 cm in der Nenngröße N, 40 cm in der Nenngröße TT und

50 cm in der Nenngröße H0 entspricht. Damit soll die Übertragbarkeit der Pläne in eine andere Nenngröße als der gezeichneten erleichtert werden. Diese Vergleichsmöglichkeiten können jedoch nur als grobe Richtschnur für die Ermittlung des überschläglichen Platzbedarfs dienen. Nicht unerhebliche Abweichungen können vor allem infolge der unterschiedlichen Weichenwinkel der einzelnen Nenngrößen entstehen.

Den Gleisplänen liegen überwiegend industriell gefertigte Gleissysteme zugrunde. Für H0-Pläne sind dies Piko und Pilz mit Weichenwinkeln von 15°. Die TT-Pläne haben entsprechend dem Gleissystem Zeuke einen Weichenwinkel von 22,5°, während die N-Gleispläne auf Piko-System mit 15°-Weichenwinkeln aufbauen. Bei den Gleisplänen der jüngsten Nenngröße N (Maßstab 1:160) wurden zum Teil größere Bodenhalbmesser verwendet, als die Prospektmaterialien gegenwärtig ausweisen. Dies geschah, um die Möglichkeiten einer großzügigeren Gestaltung zu nutzen und die Anlagen nicht mit unzähligen Gleisen zu überladen. Aus Platzgründen ist dies vor allem bei der Nenngröße H0 meist unumgänglich, was einer vorbildgetreuen Wirkung allerdings erheblich Abbruch tut.

Am Schluß des Bandes wurde eine Reihe Gleispläne kleinerer Bahnhöfe des Vorbildes dargestellt, die Anregungen geben sollen, Grundideen einzelner Pläne mit Bahnhofsentwürfen des Vorbildes zu kombinieren.

In den kurzen Beschreibungen der einzelnen Gleispläne wurden Elemente, die für eine vorbildgetreue Gestaltung einer Modellbahnanlage wichtig sind, mehrfach erwähnt. Hierzu gehören unter anderem Ortsüteranlagen und Bahnbetriebswerke

unterschiedlicher Größe sowie Gleisanschlüsse zu Steinbrüchen, Schotterwerken, Sägemühlen und Fabrikanlagen. Verdeckt angeordnete Abstell- und Überholungsgleise wurden als Voraussetzung für einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb entsprechend den Möglichkeiten ebenfalls vorgesehen. Jede Anlage soll eine bestimmte Grundidee erkennen lassen, die sich aus zwei Hauptfaktoren zusammensetzt: dem Verhältnis der Bahn zur Landschaft und der Darstellung einer bestimmten Betriebssituation des Vorbildes. Die Beachtung dieser Prinzipien führte dazu, daß die meisten Gleispläne Mittelgebirgscharakter tragen. Fast nur hier sind Parallelen zum Vorbild hinsichtlich

einer bogenreichen Linienführung und kleiner Durchgangs- und Endbahnhöfe gegeben. Große Bahnhöfe mit ihren vielen Gleisen und ausgedehnten Rangieranlagen oder großzügige Streckenführungen im Flachland lassen sich auf Modellbahnanlagen ohne Kompromisse kaum nachbilden. Daher ist eine kleine Nebenbahn mit weitestgehend vorbildgetreuer Streckenführung einer zweigleisigen Magistrale, auf der lange Schnellzüge einen kleinen Bahnhof kaum verlassen haben, wenn sie den nächsten schon erreichen, stets vorzuziehen. Auch bei der Modelleisenbahn – oder gerade bei ihr – kann also etwas weniger durchaus mehr sein!

Erfurt, im Februar 1972

Günter Fromm

Gleispläne

der Nenngrößen

H0

finden sich auf den Seiten

7, 9, 11, 12, 13, 15, 16, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 33, 35, 36, 38, 39, 42, 45, 48, 52, 54, 55, 58, 62, 72, 75, 79, 82, 84.

TT

20, 30, 31, 51, 60, 66, 67, 68, 71, 76.

N

6, 8, 10, 14, 17, 18, 19, 32, 34, 37, 40, 41, 43, 44, 46 / 47, 49, 50, 53, 56, 57, 59, 61, 63, 64, 65, 69, 70, 73, 74, 77, 78, 80, 81, 83, 85.

Gleispläne

des Vorbildes

finden sich auf den Seiten

86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96.

Abzw = Abzweigstelle
 Auss.T. = Aussichtsturm
 Bes.A. = Besandungsanlage
 DKW = doppelte Kreuzungs-
 weiche
 EG = Empfangsgebäude
 EW = einfache Weiche
 Ga = Güterabfertigung
 Ghs = Gasthaus
 Gla = Gleisanschluß
 Gsch = Güterschuppen

Hp = Haltepunkt
 Kb = Kohlenbansen
 Lsch = Lokomotivschuppen
 Lstr = Ladestraße
 R = Rampe
 Schr.P. = Schrankenposten
 Stw = Stellwerk
 W = Werkstatt
 WB = Wärterbude
 WH = Warterhalle
 Whs = Wohnhaus

Abkürzungen und Zeichenerklärungen

Wk = Wagenkasten
 WR = Warteraum
 Wt = Wasserturm

 gerades Gleis mit Höhenan-
gaben in cm über bzw. unter ± 0

 gekrümmtes Gleis
mit Bogenanfang und
Bogenende, Zahl =
Radius in mm

 Mittelpunkt der
Krümmung

 verdecktes Gleis
bzw. Weiche im
Tunnel, unter
Brücke usw.

 einfache Weiche,
links

 einfache Kreuzungs-
weiche

 doppelte Kreuzungs-
weiche

 Kreuzung

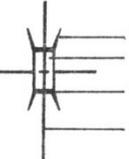
 Drehscheibe
Zahl = \varnothing in mm

 Bahnsteig

 Ladestraßenkante

 Überweg,
unbeschränkt

 Überweg,
beschränkt

 Flügelmauer
Überbau
Widerlager
Gleisachse

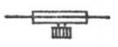
 Tunnelportal

 Tunnelportal mit
seitlichen Flügel-
mauern

 Überführungs-
bauwerk

 Zaun

 Stützmauer

 Gleiswaage

 Arbeits- oder
Ausschlackgrube

 Gebäude aller Art

 Kohlenkran

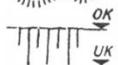
 Wasserkran

 Lademaß

 Bockkran

 Bäume, Gebüsch

 Felsabhang

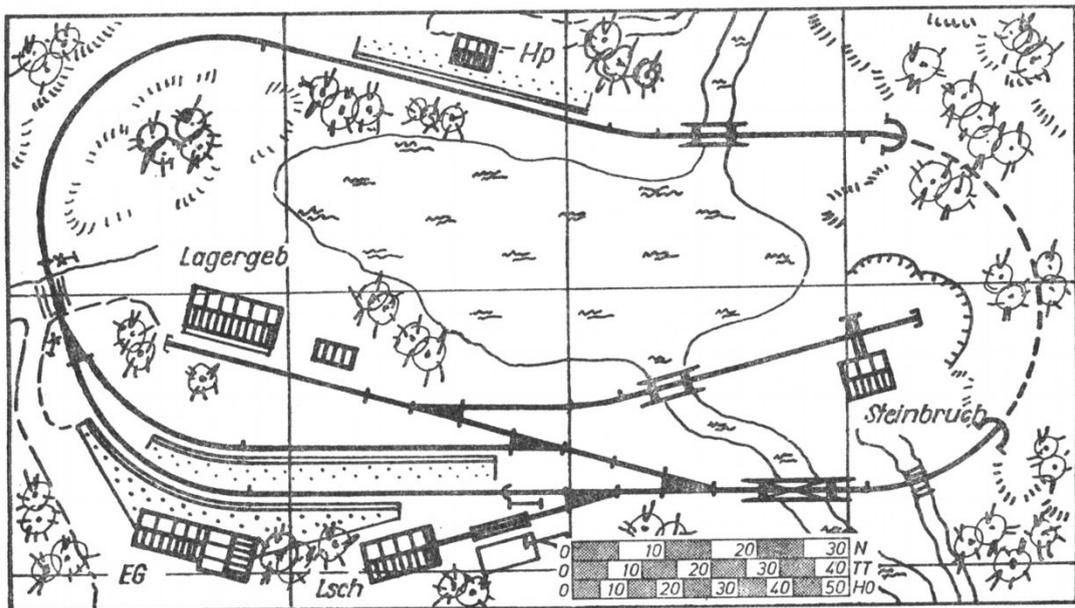
 Böschung

 See bzw. Teich mit
Fluß bzw. Bach

N

1,15 x 0,65 m

Auf dieser kleinen Tischanlage läßt sich schon ein interessanter Betrieb abwickeln. Der kleine Bahnhof Seebück ermöglicht über seine zwei Gleisanschlüsse abwechslungsreiche Rangierfahrten. Auch ein kleiner Lokschuppen mit Bekohlungsanlage wurde vorgesehen, die bei Diesellokbetrieb durch eine kleine Tankstelle ersetzt werden kann. Die im Gleisbogen beginnenden Bahnsteige wirken recht vorbildgetreu. Der kleine See mit seinem Zu- und Abfluß kann mit Hilfe einer Glasplatte nachgebildet werden. Bei der Gestaltung sollte man beachten, daß die „Wasseroberfläche“ unter dem umgebenden Gelände zu liegen kommt.



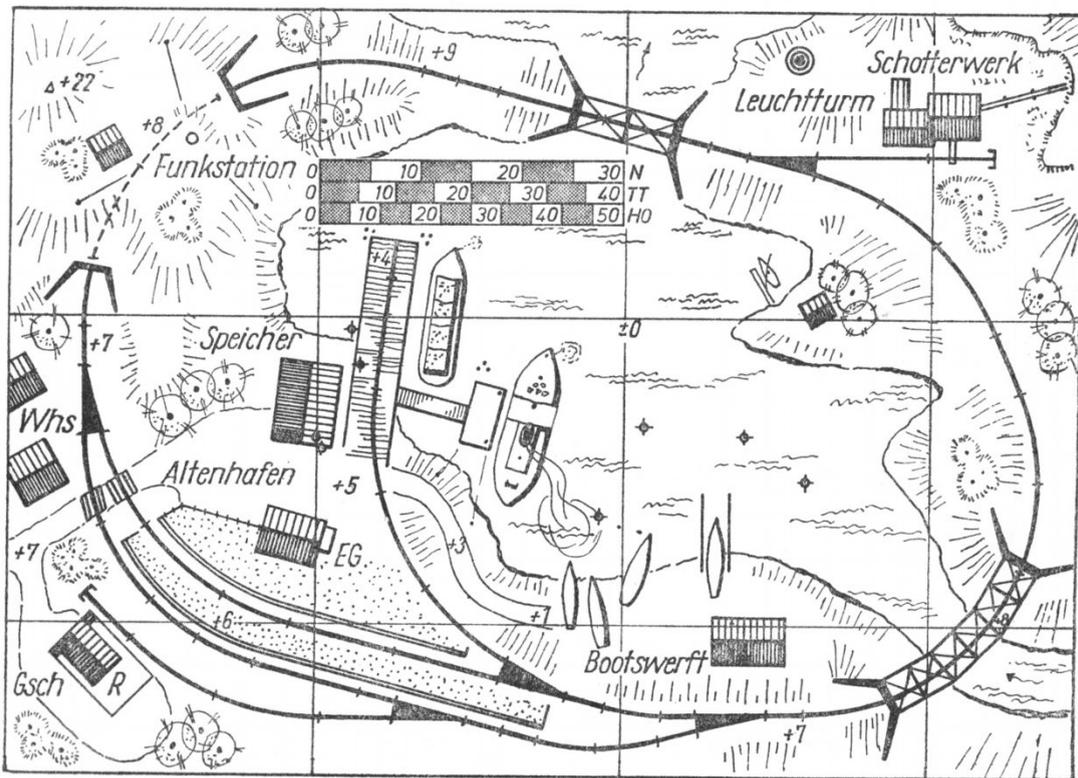
Von Berghagen nach Seebück

Dieser in H0 gezeichnete Gleisplan läßt sich auch in kleineren Nenngrößen gut nachbilden. Gleisanschlüsse gestatten einen lebhaften Rangierbetrieb. Im Bf Altenhafen wird auch der Umschlag von kleinen Küstenschiffen in Eisenbahnwagen und umgekehrt abgewickelt. Die obere Brücke als

H0

1,75x1,25 m

Clappbrücke oder Drehbrücke auszubilden ist recht interessant, erfordert aber einige Erfahrungen.

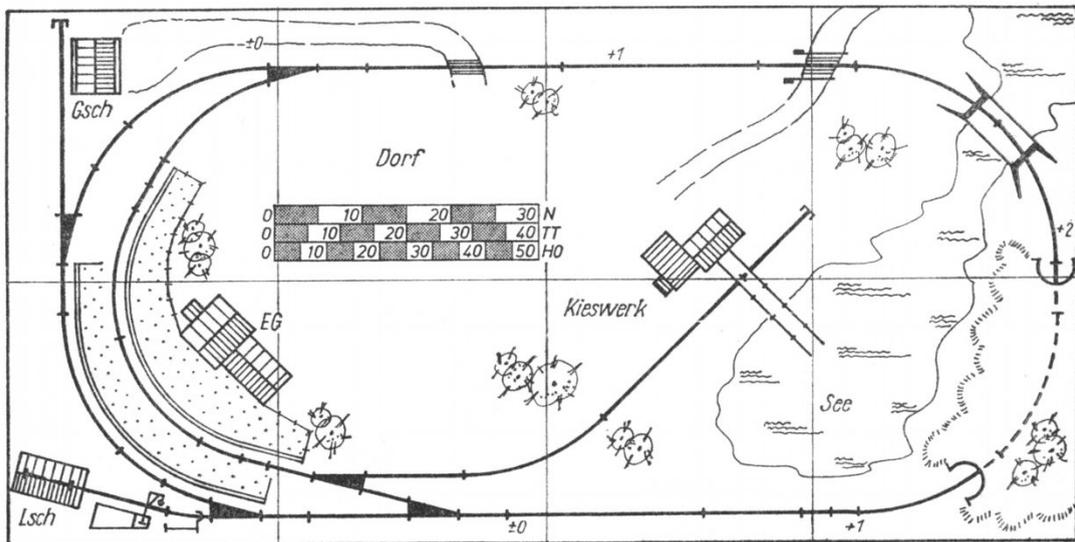


Bf Altenhafen der Dünenbahn

N

1,20x0,60 m

Bei dieser kleinen N-Anlage wurde versucht, durch Anordnung des Bahnhofs Klixberg in der linken Anlagenecke die freie Strecke optisch zu verlängern. Die Anlage der Bahnsteige in Gleiskrümungen wirkt sich, vor allem bei beschränktem Platz, immer günstig aus. Ein kleiner Lokschuppen und zwei Gleisanschlüsse gestatten vorbildgetreuen Betrieb. Wie bei den vorhergehenden Anlagen sollten auch hier nur kurze Züge mit einer kleinen Tenderlok verkehren. In der „Kiesgrube“ könnte z. B. auch ein kleiner Schwimmbagger arbeiten.



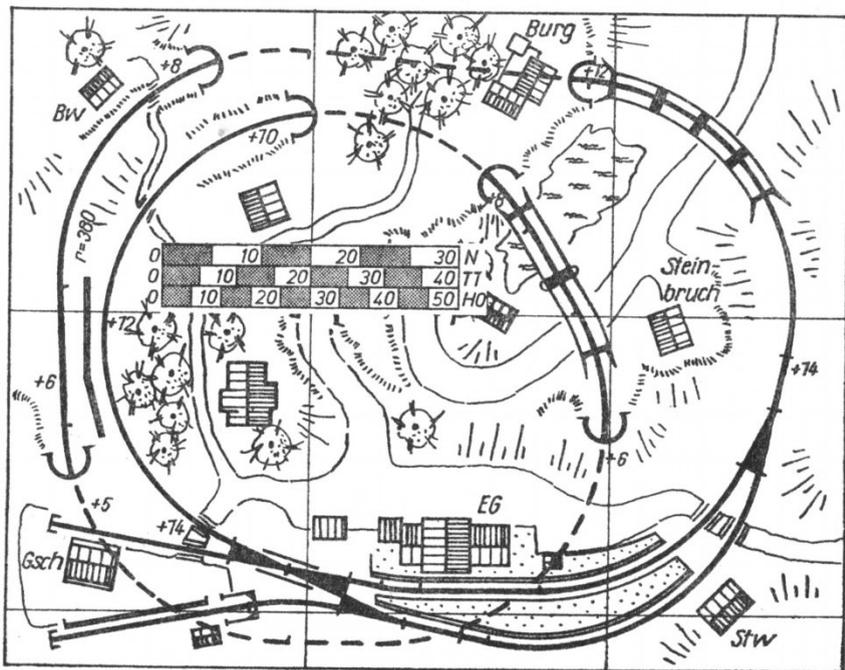
Von Klein-Mutz nach Klixberg

Auch auf dieser kleinen H0-Anlage sollten keine langen Schnellzüge verkehren. Das verschlungene Gleisoval in zwei Ebenen erlaubt allerdings längere Fahrstrecken, ohne die Anlagenfläche zu vergrößern. Der interessant gestaltete Bahnhof Steinbergen kann auch in ähnlicher Form auf anderen Anlagen Verwendung finden. Die beiden Brücken, die vielfältigen Gebäude und nicht zuletzt die Burg bieten Möglichkeiten zur allseitigen und

H0

1,40x1,10 m

schöpferischen Betätigung. Der Einbau eines zusätzlichen Überholungsgleises im unteren verdeckten Streckenabschnitt macht den Betrieb noch vielseitiger. Die kleinen Zahlen (+6) nennen die Höhenlage der Strecke über der Grundplatte der Anlage in Zentimetern.

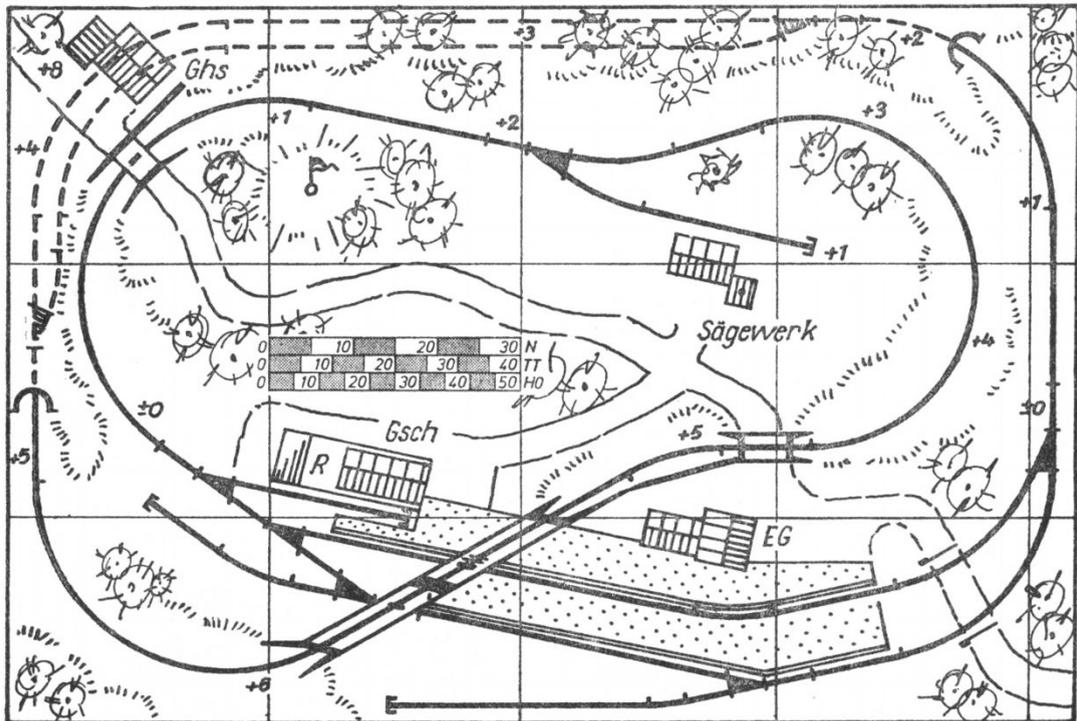


Von Steinbergen nach Stockhausen

N**1,25x0,85 m**

Das verschlungene, übereinanderliegende Gleisoval ist auch bei dieser Anlage kennzeichnend. Diese Grundidee kann man als eine der ältesten Modellbahnvorlagen ansprechen. Die lange Tunnelstrecke am oberen Anlagenrand ermöglicht den Einbau von nicht sichtbaren Abstellgleisen, wodurch ein interessanter Mehrzugbetrieb möglich ist. Für den Reiseverkehr kann ein Triebwagen eingesetzt werden, während die Güterzüge von Tenderloks oder kleinen Dieselloks befördert werden.

nelstrecke am oberen Anlagenrand ermöglicht den Einbau von nicht sichtbaren Abstellgleisen, wodurch ein interessanter Mehrzugbetrieb möglich ist. Für den Reiseverkehr kann ein Triebwagen eingesetzt werden, während die Güterzüge von Tenderloks oder kleinen Dieselloks befördert werden.



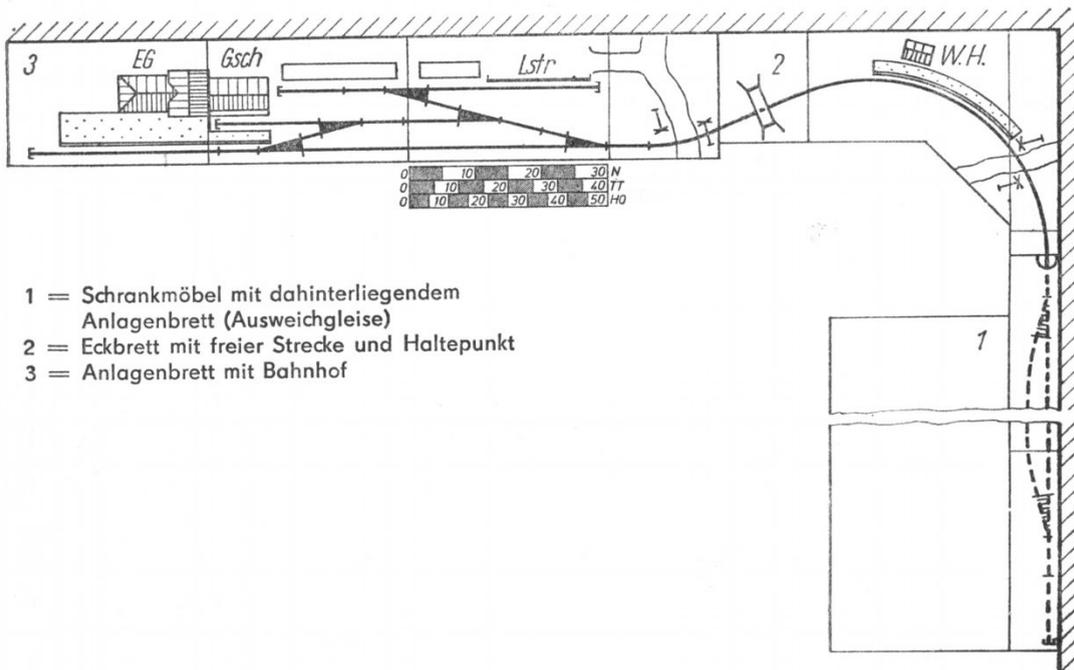
Von Meyersgrund nach Heinershagen

Die Anlage „Rennsteig“, deren Länge beliebig bemessen werden kann, sei als Beispiel dafür genannt, wie man auch bei sehr beschränktem Platz eine schöne Modellbahnanlage aufbauen kann. Hierbei sollte aber größter Wert auf eine gute landschaftliche Durchbildung des nur 30 cm breiten Bahnhofsbrettes gelegt werden. Ein weiteres, noch schmaleres Brett mit einigen Ausweichgleisen gestattet das Umsetzen der Lokomotive und kann bei Bedarf angefügt werden. Für die Gleisanlage

H0

Grundplatte
2,50 x 0,30 m

des kleinen Endbahnhofs kann auch ein anderer Entwurf aus dem Schlußabschnitt dieses Buches Verwendung finden.



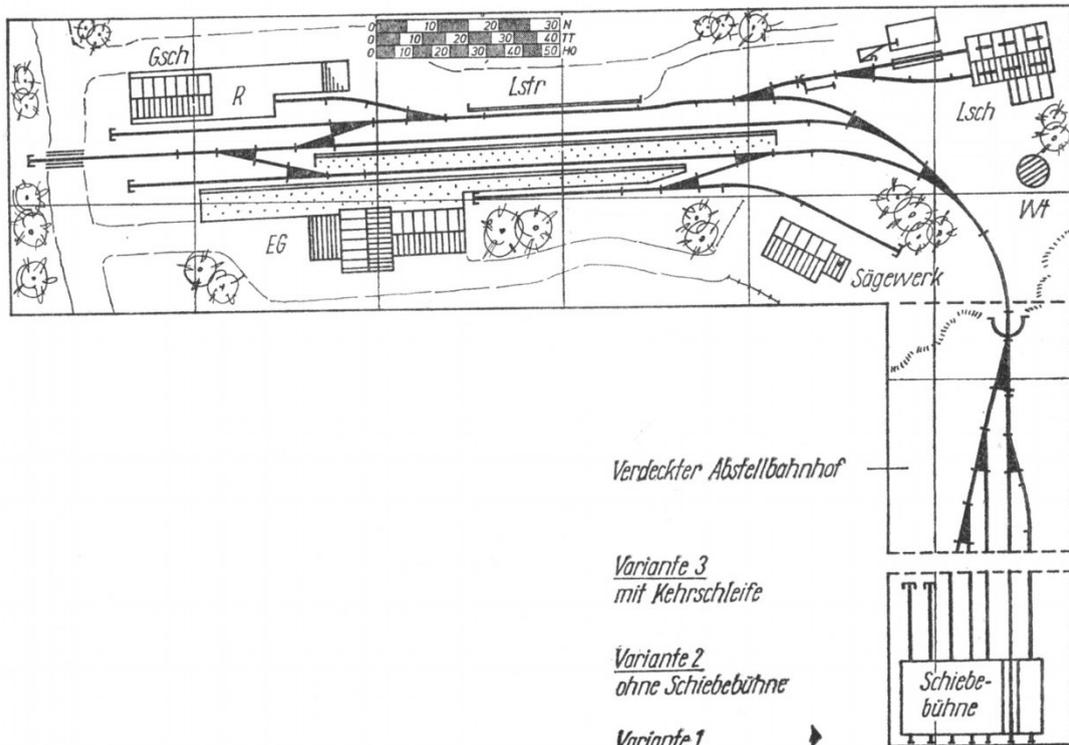
Von Frauenwald nach Rennsteig

H0

Grundplatte 2,90 x 0,80 m

Nach dem gleichen Prinzip wie vorher ist auch die Anlage „Simmerberg“ aufgebaut. Sie besitzt jedoch mehr Bahnhofsgleise, wodurch ein vielfältiger Fahrbetrieb abgewickelt werden kann. Auf

dem Zusatzstück wurde eine andere Variante der Gleisführung gewählt. Wenn es der Platz erlaubt, sollte auf dem Zusatzstück auch eine Kehrschleife mit Überholungsgleis vorgesehen werden. Der Fahrbetrieb läßt sich um so interessanter gestalten, je mehr Züge der verdeckte Abstellbahnhof aufnehmen kann. Die längeren Bahnhofsgleise erlauben den Einsatz größerer Zugeinheiten, beispielsweise von Eilzügen.



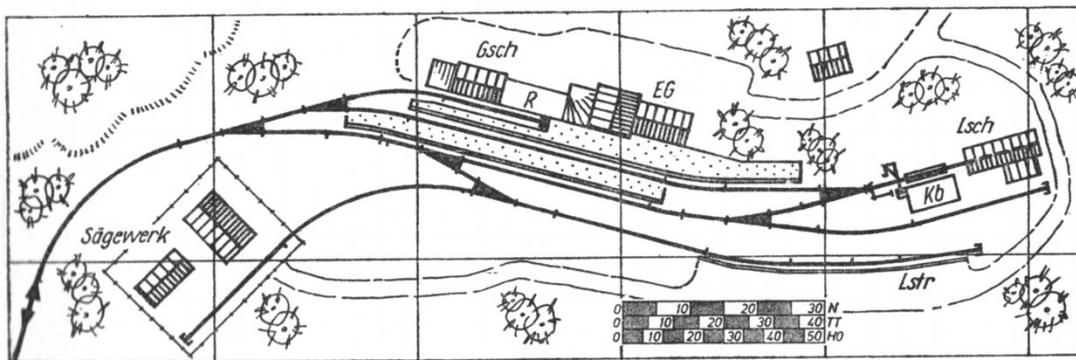
Von Wallendorf nach Simmerberg

Diesem Gleisplan wurde der Endbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn zugrunde gelegt. Derartige Bahnhofsgestaltungen finden sich beim Vorbild besonders im Süden der DDR. Auf die geschwungene Gleisführung sei besonders verwiesen. Sie läßt eine Modellbahnanlage sehr vorbildgetreu wirken und sollte bei gegebenen Voraussetzungen immer Anwendung finden; denn eine zur Anlagenkante parallele Gleisführung wirkt oft langweilig. Der Anschluß der freien

H0

Grundplatte
2,60 x 0,70 m

Strecke ist in beliebiger Länge und in den verschiedensten Varianten möglich. Bei der Konzipierung ist der verfügbare Raum selbstverständlich ausschlaggebend.

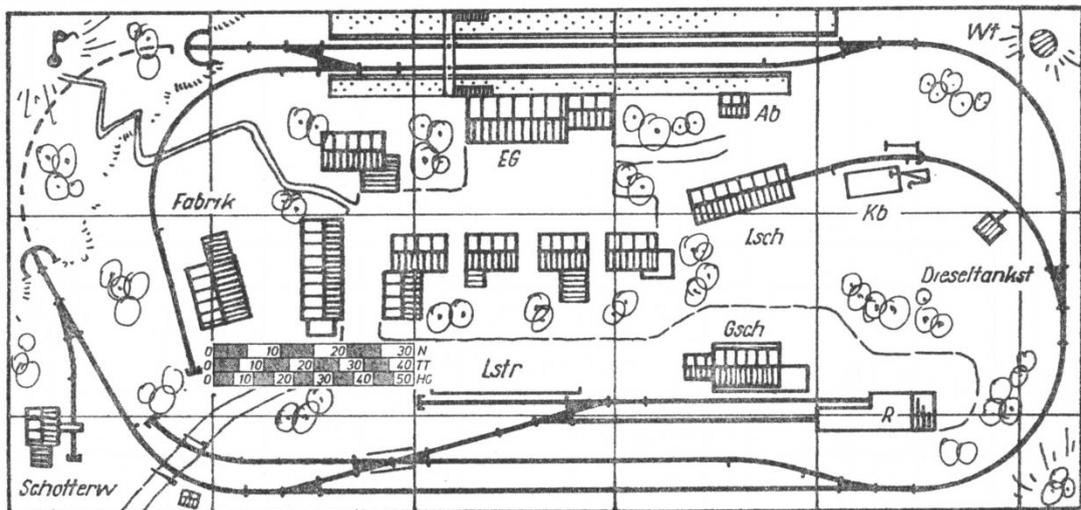


N

1,60x075 m

Dieser Gleisplan ist das ganze Gegenteil vom vorhergehenden und zeigt recht deutlich die Fehler, die besonders von Anfängern gemacht werden. Die ganze Anlage würde wesentlich gefälliger

wirken, wenn man das Grundoval etwas schräg zur Anlagenkante verlaufen läßt. Wir geben aber diesen Plan trotzdem wieder, weil die Auflockerung des vorderen Anlagenteils durch Güterschuppen, Ladestraße, Rampe und Anschlußgleis recht ansprechend ist. Damit sind viele Rangiermöglichkeiten gegeben. Es ist empfehlenswert, den vorderen Anlagenteil durch einen Höhenzug oder eine dichte Häuserzeile vom hinteren optisch zu trennen. Dann kann im vorderen Teil der Anlage auch noch ein kleiner Personenbahnhof angeordnet werden. Eine Auflösung der DKW in zwei EW ist ebenfalls möglich.



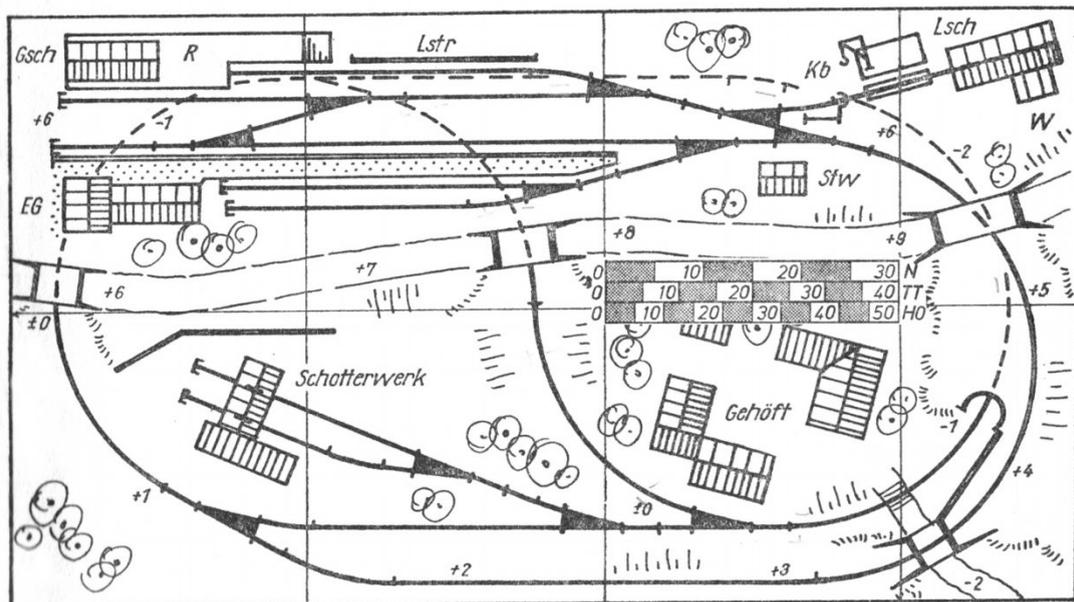
Von Bieldorf nach Zitzä

Wer in Nenngröße H0 nicht nur einen Bahnhof, sondern auch freie Strecke gestalten möchte, sollte sich diesen Gleisplan als Minimalplan recht gut ansehen. Beide Forderungen sind bei noch kleinerer Grundplatte kaum erfüllbar. Die Grundidee ist seit jeher beliebt: Endbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn, in eine Kehrschleife auslaufend, wobei ein Verbindungsgleis am vorderen Anlagenteil aus der Kehrschleife ein Gleisoval macht. Hierdurch sind Fahrzeitverlängerungen möglich. Der Gleisanschluß des Schotterwerkes ist vorbildgetreu.

H0

1,80x1,00m

Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang zu sagen, daß Anschlußgleise an den abzweigenden Strang einer Weiche anbinden sollten.

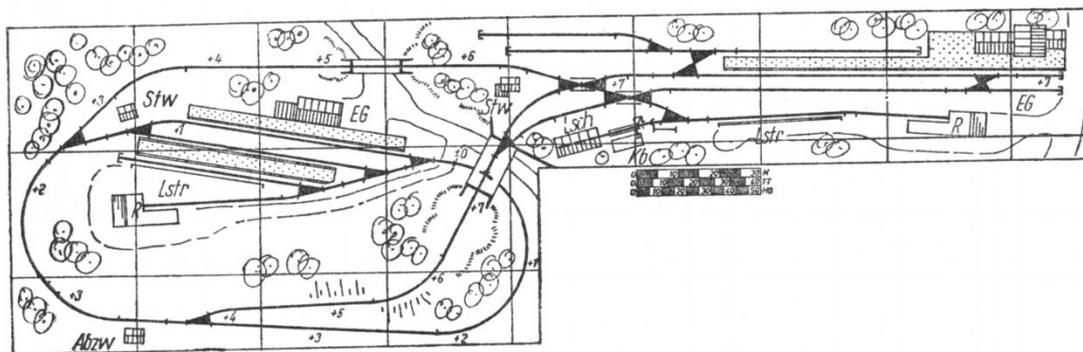


Von Hinterwangen nach Oberdorla

H0

4,30x1,30 m

Eine nicht alltägliche, aber sehr interessante Grundidee liegt diesem Anlagenentwurf zugrunde. Auf dem linken Anlagenteil wurde ein kleiner Bahnhof mit Überholungsgleis und Ortsgüteranlage vorgesehen. Der rechte Anlagenteil stellt den Endbahnhof von zwei zusammentreffenden Nebenbahnen dar, die aus dem linken Gleisoval herausführen. Er kann aber auch als Kopfbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn betrachtet werden. Solche Lösungen finden wir beim Vorbild, wenn das Gelände die Anlage eines Durchgangsbahnhofs nicht gestattet. Beispielsweise sind auf den Bahnhöfen Lauscha/Thür. und Rauenstein solche Lösungen anzutreffen. Auch in kleineren Nenngrößen läßt sich dieser Plan gut nachbilden. Bei dieser Gleisführung sind ein vielfältiger Betriebsablauf und auch ein Fahren nach Fahrplan gut möglich.



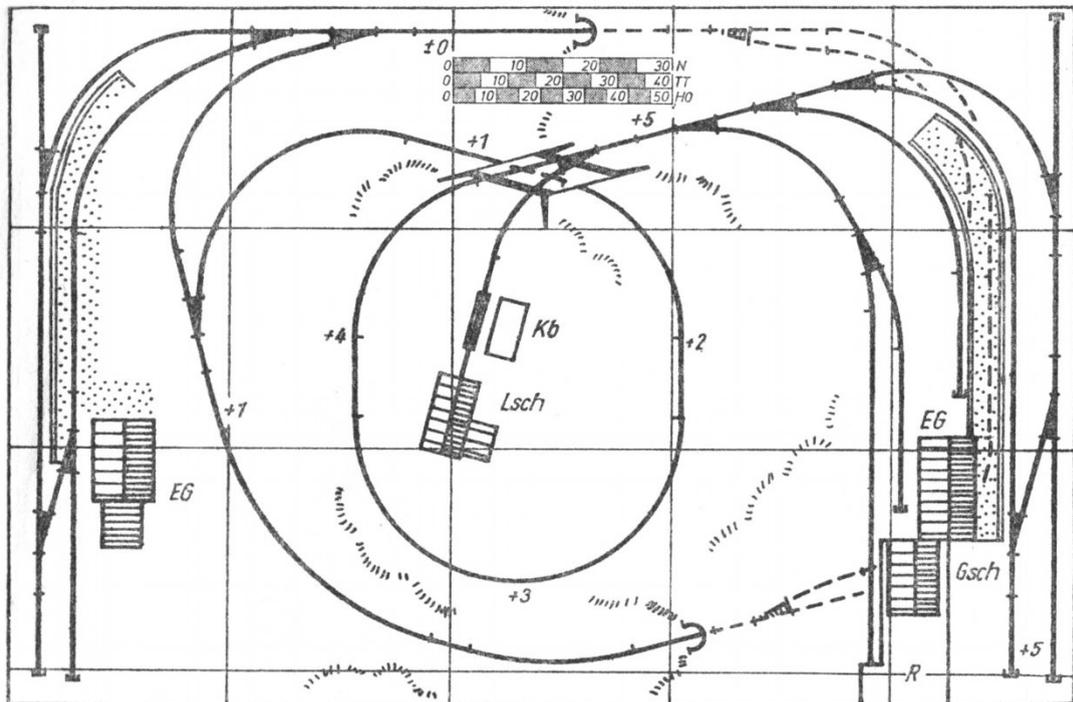
Von Mittenwald nach Bischofsgrün

Das Besondere an diesem Gleisplan ist die lange Fahrstrecke zwischen beiden Endbahnhöfen, die durch das innere Gleisoval mit den verdeckt angeordneten Abstellgleisen noch beträchtlich verlängert werden kann. Die Gleisführung im rechten Bahnhof ist beachtenswert, weil nicht alltäglich. Auf eine gute optische Trennung beider

N

1,45 x 0,95 m

Bahnhöfe durch eine überlegte Geländegestaltung, vorwiegend im mittleren Anlagenteil, sollte allerdings gachtet werden.



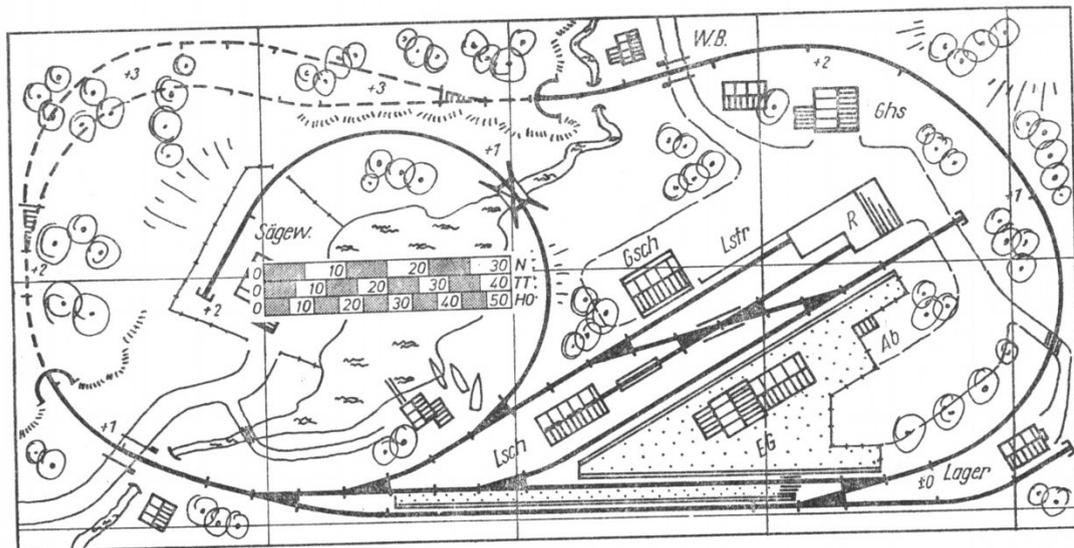
Von Moosbach nach Runding

N

1,30x0,65 m

Wie vielfältig sich ein einfaches Gleisoval auch in einer Ebene variieren läßt, soll an diesem Plan dargestellt werden. Der Bahnhof Wettelsheim ist besonders interessant, weil er in Keilform als End- und Durchgangsbahnhof ausgebildet wurde. In

dem verdeckten Abstellgleis können Züge warten, und so ist ein recht abwechslungsreicher Zugbetrieb möglich. Die Gleisführung der freien Strecke wurde durch große Gleisradien vordringend und elegant gestaltet. Das Sägewerk ist über ein Anschlußgleis mit „Mindesthalbmesser“ zu erreichen, das nur den Verkehr mit Wagen kurzen Achsstands und kleiner Lokomotiven gestattet. Die DKW im Bf Wettelsheim kann durch eine EW ersetzt werden, wobei aber entweder der Loksuppen oder das zweite Rampengleis entfallen müßten.

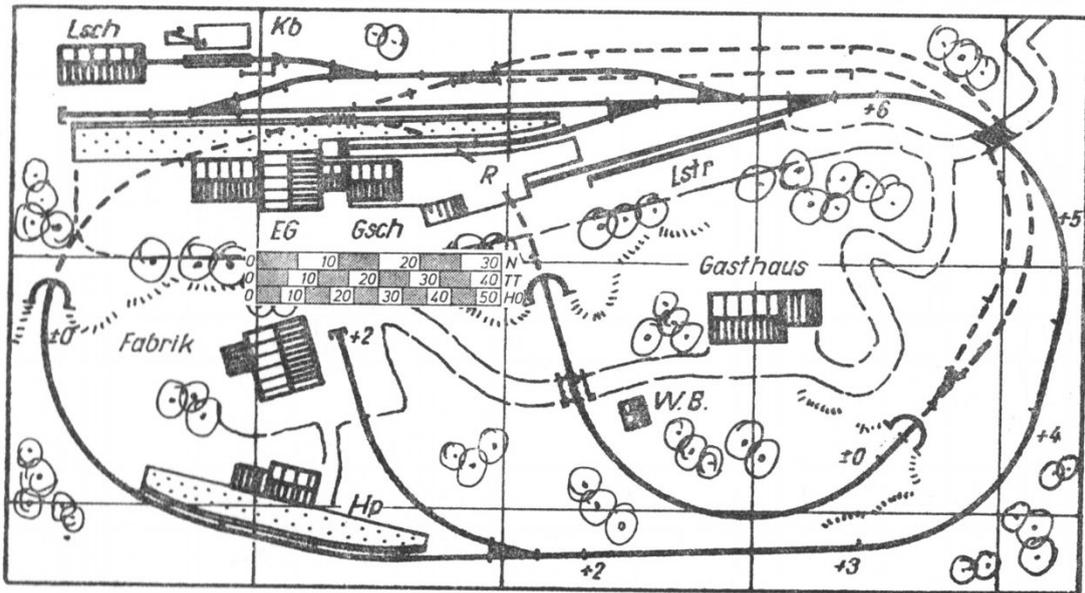


Von Dudeldorf nach Wettelsheim

Diese hübsche Kleinanlage in der Nenngröße N hat reinen Nebenbahncharakter mit immer wiederkehrender Grundidee: Endbahnhof mit Kehrschleife. Auf die Ausbildung eines fahrzeitverlängernden Ovals wurde verzichtet, obwohl dies unter Wegfall des vorderen Gleisanschlusses durchaus möglich wäre. Ein vorbildgetreuer Betrieb – auch mit Fahrplan – ist bei dieser kleinen Anlage unter Einbeziehung des verdeckten Abstellgleises in der Kehrschleife ohne Schwierigkeiten möglich. Dabei ist die verdeckte Kehrschleife als imaginärer Bahnhof an einer Hauptstrecke anzusehen.

N

1,20x0,70 m

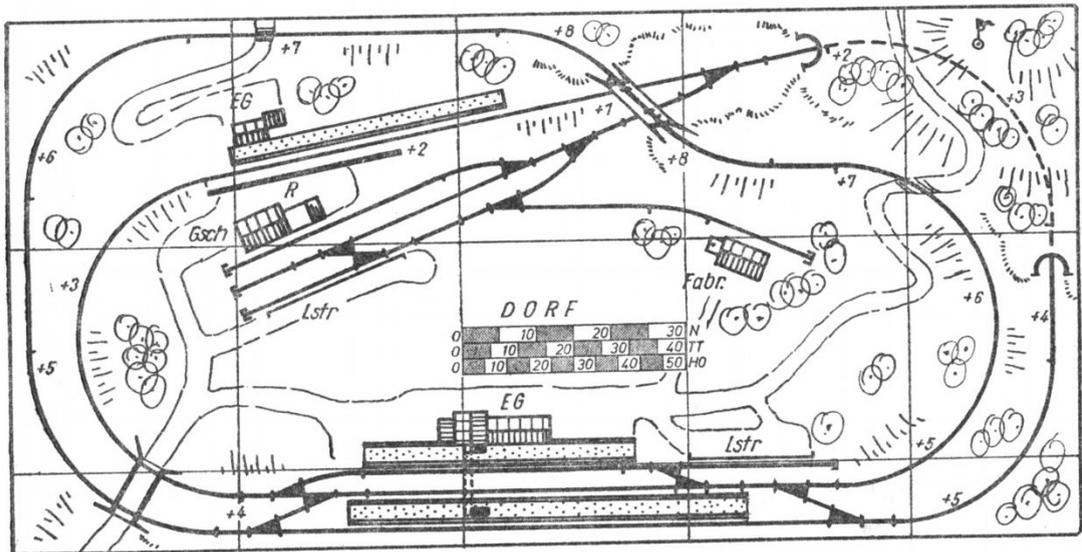


Von Papendorf nach Hohenlinden

TT

1,90x0,95 m

Mit diesem Anlagenvorschlag kehren wir zu der mit Recht so beliebten Grundform des doppelten Ovals zurück. Abweichend von verschiedenen, am Anfang des Buches beschriebenen Entwürfen führen hier jedoch beide Kreise durch den gleichen Bahnhof. Dieser erhält damit die Funktion eines doppelten Abzweig- oder Kreuzungsbahnhofs. Güteranlage und Gleisanschluß bieten trotz der einfachen Gleisführung vielfältige Rangiermöglichkeiten.

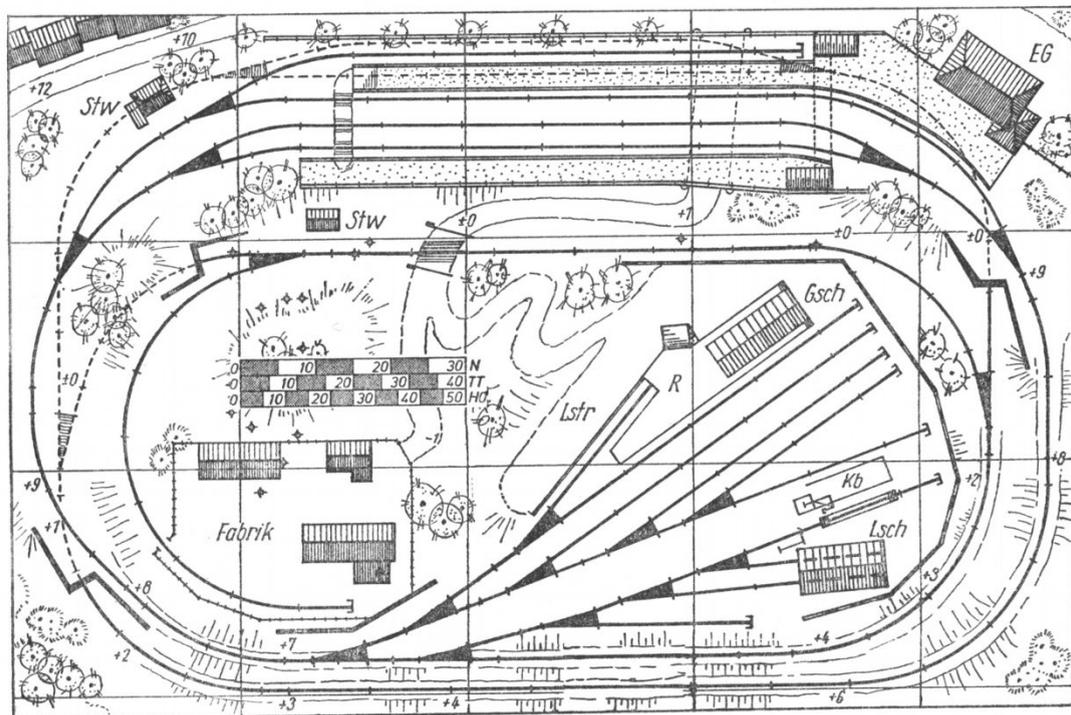


Von Rastenbergr nach Liebenau

H0 2,35x1,55 m

Der Hauptvorteil dieser Modellbahnanlage liegt in langen Fahrstrecken und vielseitigen Rangiermöglichkeiten. Ein kleiner Lokschuppen mit Lok-

behandlung und eine umfangreiche Ortsgüteranlage fehlen ebenso wenig wie verdeckte Abstellgleise. Der etwas strenge Eindruck der nahezu ausschließlich parallelen Gleisführung kann durch eine geschickte Geländegestaltung gemildert werden.

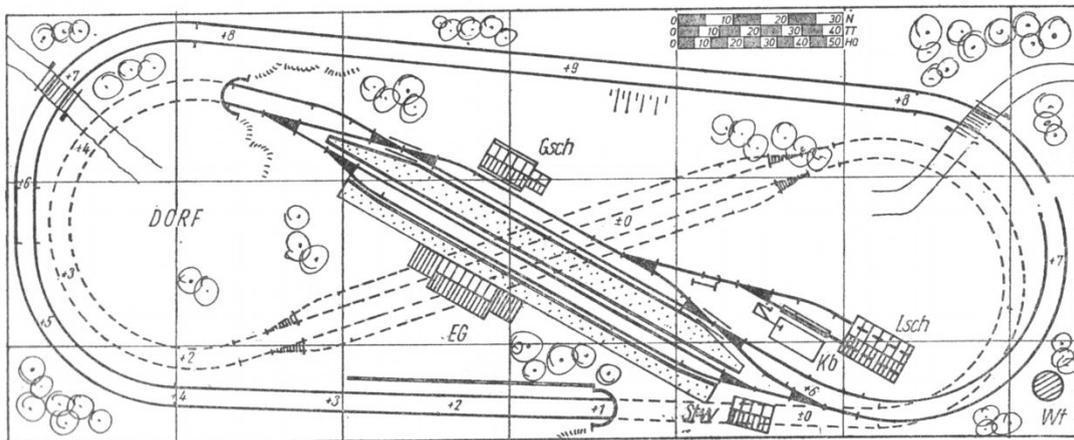


Von Altenbergen nach Mellenbach

Modelleisenbahnern, die gern lange Züge verkehren lassen wollen, wird gewiß dieser Gleisplan zusagen. Der Platzbedarf ist zwar recht groß, aber Grundvoraussetzung für lange Streckengleise. Der Bahnhof ist bewußt einfach gehalten, und er bietet daher Erweiterungsmöglichkeiten. Verwendet man Bogenweichen, lassen sich die Bahnsteige verlängern, so daß auch längere Schnellzüge verkehren können. Vorteilhaft sind die langen Abstellgleise im verdeckten Streckenteil. Durch Hinzufügen weiterer Abstellgleise kann der Fahrbetrieb noch abwechslungsreicher gestaltet werden.

HO

3,20x1,30 m

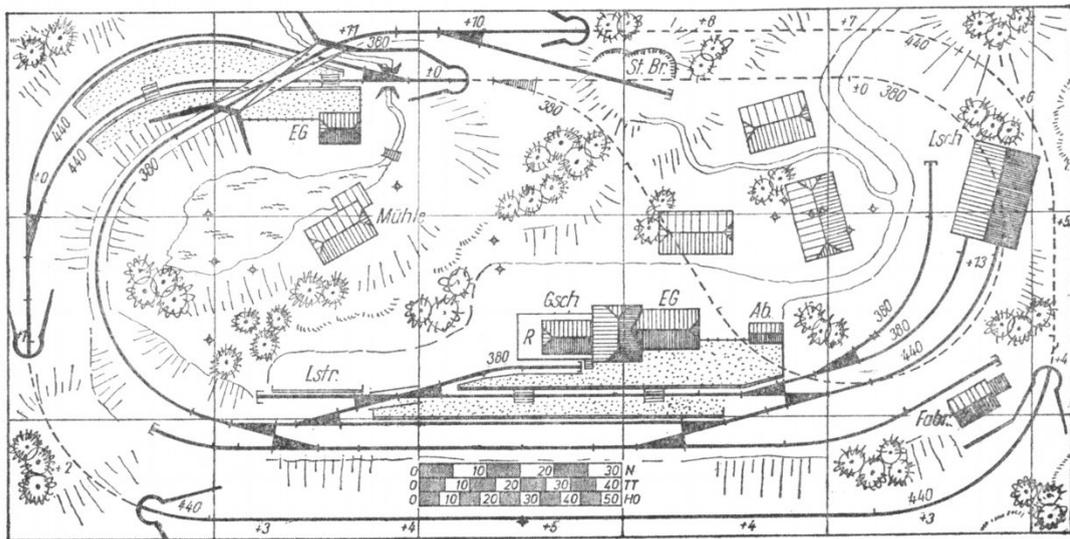


Von Röbershagen nach Rudolfing

H0 2,60x1,30 m

Eine kleine Nebenbahn mit ländlichem Charakter ist auch bei dieser Anlage das Grundmotiv. Die relativ großen Abmessungen der Grundplatte erlauben lange Fahrstrecken. In Abwandlung frühe-

rer Entwürfe endet hier die Nebenbahn in einer verdeckten Kehrschleife, der man noch ein Abstellgleis zuordnen kann. Die Kehrschleife dieser Anlage bietet den Vorteil, daß man den Zugbetrieb von einem Endbahnhof zu einem gedachten größeren Bahnhof an der Hauptstrecke nachbilden kann. Damit wird ein recht vorbildgetreuer Fahrbetrieb ermöglicht. Gleisanschlüsse zu einem Steinbruch und einer Fabrik bieten zusätzliche Rangiermöglichkeiten.



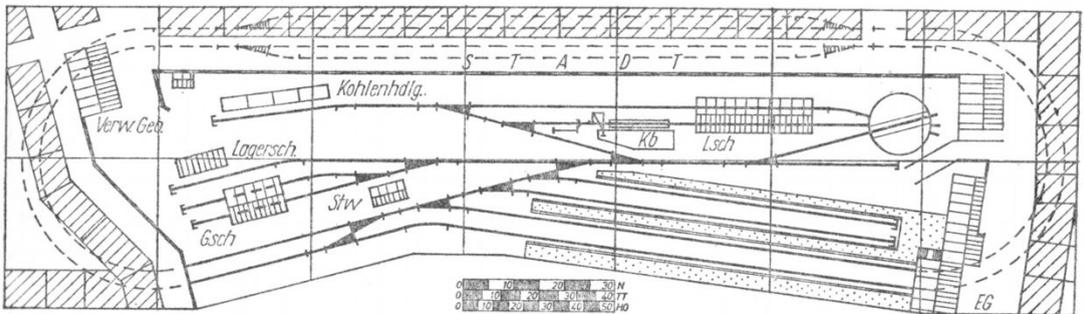
Von Langenberggrün nach Kleinheubach

Großstadtmilieu strahlt diese Modellbahnanlage aus. Die Gleise und Bahnsteige des Bahnhofs Hesselberg liegen unter Straßenniveau; das Empfangsgebäude wurde hochliegend in Querlage zu den Gleisen angeordnet. Eine solche Lösung ist beim Vorbild gar nicht so selten. Die beachtliche Längenausdehnung erlaubt auch das Verkehren langer Schnellzüge. Lokschuppen, Güterschuppen und Gleisanschluß ergeben vielfache Rangiermöglichkeiten. Auch bei beschränktem Raum kann die Grundidee der Anlage verwirklicht werden. Die

H0

3,50x1,00 m

beiden verdeckten Abstellgleise am hinteren Anlagenrand sollten aber als Voraussetzung eines abwechslungsreichen Fahrbetriebes unbedingt beibehalten werden.

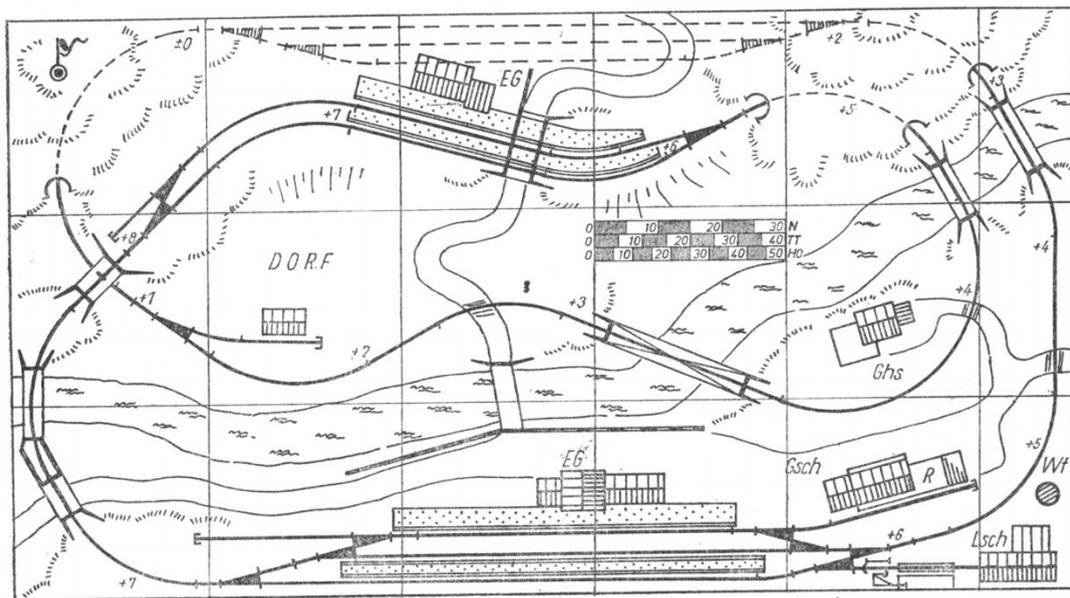


Von Hesselberg nach Nordenham

H0

2,75x1,50 m

Dieser Anlagenentwurf läßt sich auf das gern verwendete Grundprinzip – verschlungenes doppeltes Gleisoval – zurückführen. Die größeren Abmessungen der Grundplatte gestatten aber die Anordnung eines weiteren Bahnhofes und einer verdeckten Abstellgruppe. Beachtenswert ist die Trennung des vorderen und hinteren Anlagenteils durch einen Fluß. Dieser „Kunstgriff“ kann immer dort vorteilhaft angewendet werden, wenn nahe beieinanderliegende Gleise optisch getrennt werden sollen.



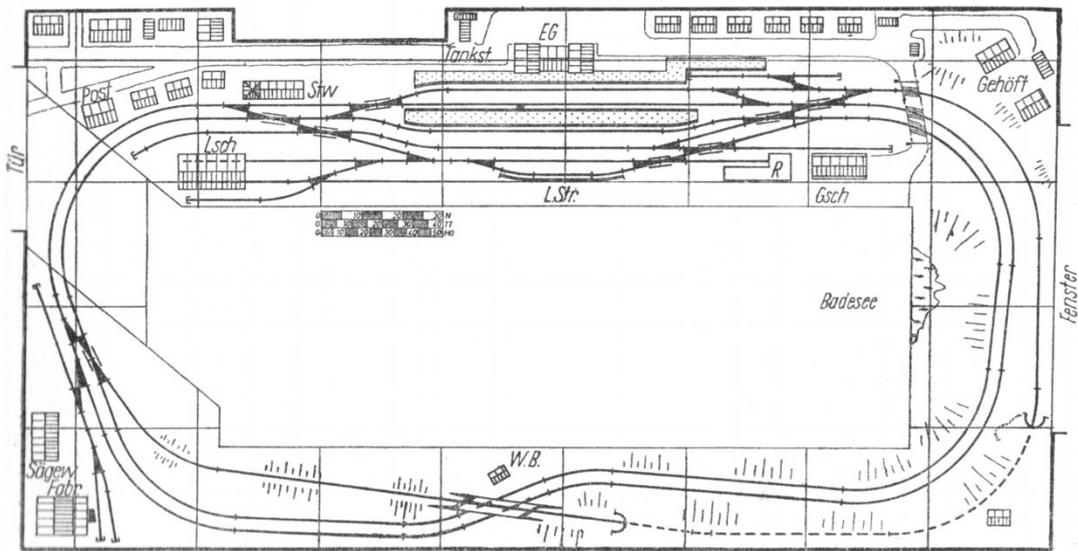
Von Oberlüsewitz nach Hinterhesselbach

Vorbildgetreue Modellbahnanlagen, auf denen auch Schnellzüge verkehren sollen, stellen ziemlich große Raumsprüche. Das Prinzip „Immer an der Wand lang“ ist oft der einzige Ausweg und wurde auch bei dieser Anlage verwirklicht. Derartige Anlagen lassen sich gut an jede Raumgröße anpassen, da selbst das Bahnhofsbrett kaum breiter als 0,80 m sein muß. Die Grundplatten sollten aber so hoch (ca. 1,20 m) angebracht werden, daß darunter noch Möbelstücke aufgestellt werden können. An der Tür wird ein herausnehmbarer Einsatz vorgesehen. Der vorgeschlagene Bahnhofsentwurf ist zwar sehr interessant, wegen der vielen Weichen aber sehr teuer. Auf den schmalen Anlagen-

H0

Zimmeranlage ca. 4,20 x 2,20 m

breitern lassen sich zusätzlich Gleisanschlüsse anordnen. Auch bei Nachbildung des Entwurfs in kleineren Nenngrößen sollte der Raum in der Mitte frei gehalten werden. Die Fahrzeiten der Züge werden dadurch noch länger und damit vorbildgetreuer.

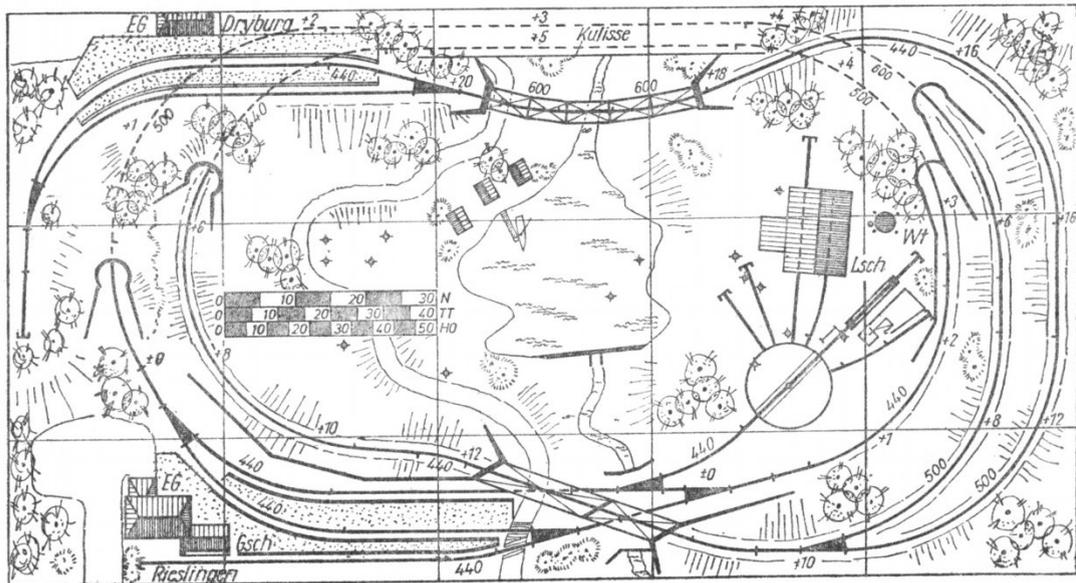


Von Bernsdorf nach Goldbach

H0

2,50x1,35 m

Dieser Anlagenentwurf wurde in Anlehnung an den in aller Welt bekannten Gleisplan von John Allen aus Kalifornien entwickelt, der damit den Grundstock für eine einzigartige Landschaftsanlage legte. Auch hier liegt das doppelte, verschlungene Oval zugrunde, durch eine zusätzliche Nebenstrecke, die über einen hohen Viadukt führt, ergänzt. Eine Kulisse verbirgt die beiden Gleise am hinteren Anlagenrand. Ein zusätzliches Abstellgleis an dieser Stelle wäre vorteilhaft für einen interessanten Betriebsablauf.

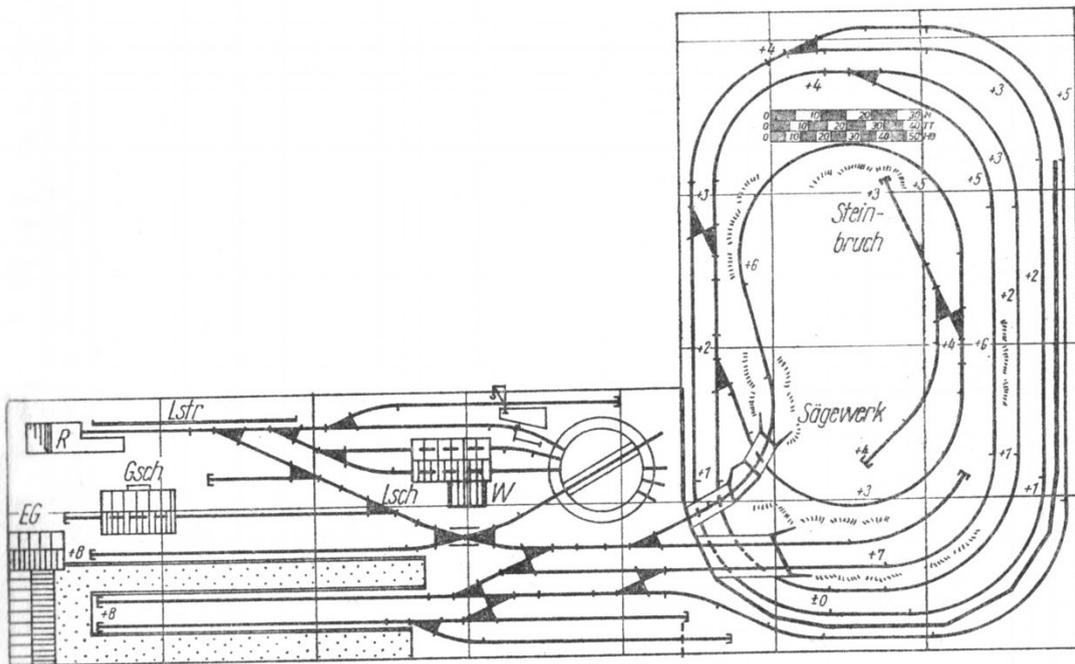


Von Rieslingen nach Dryburg

Diese Anlage besteht praktisch aus zwei Teilanlagen: der Bahnhofplatte und der anschließenden Platte mit der freien Strecke, die durch ein doppeltes Oval dargestellt wird. Die Grundidee ist recht interessant, weniger gut ist die nicht ganz befriedigende Ausführung. Der Bahnhof hat zu geringe Bahnsteiglängen. Auch wird die Vielzahl der parallelen Gleise auf der zweiten Anlagenplatte wenig zuzagen. Da man aber bekanntlich aus Fehlern lernen kann, sollte auf diesen Plan nicht verzichtet werden.

HO

2,20x0,90 m
1,30x2,10 m



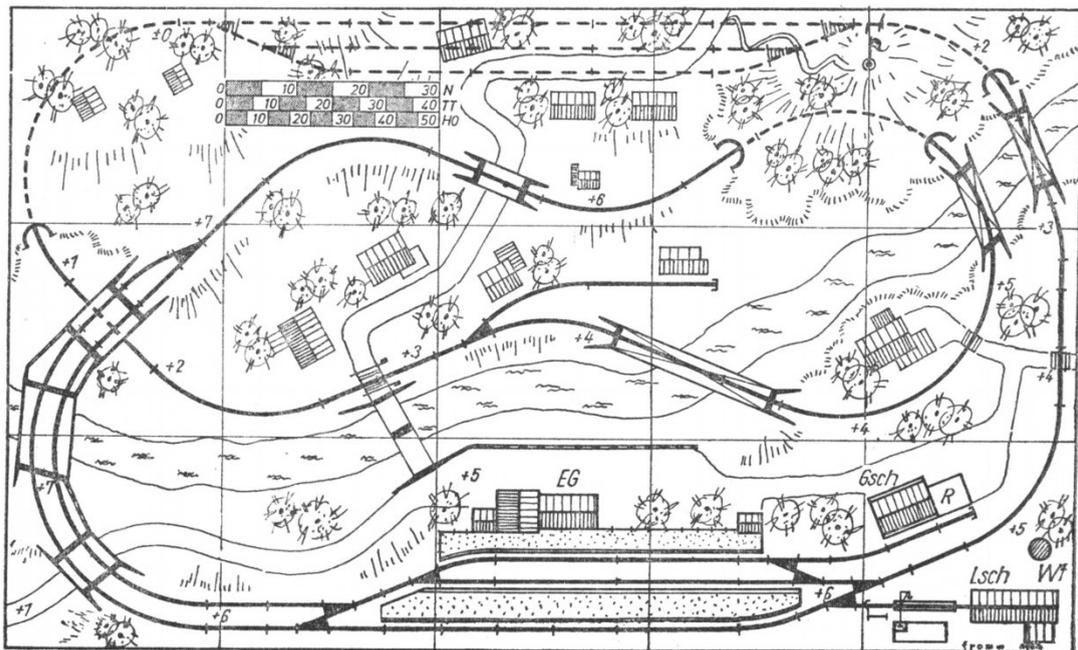
Von Wandersleben nach Freudenthal

TT

2,00x1,20 m

Eine weitere Variation des verschlungenen Gleisovals, hier in der Nenngröße TT, mit nur einem Bahnhof und zusätzlichen verdeckten Abstellgleisen, zeigt dieser Gleisplan. Er ist besonders solchen Modelleisenbahnern zu empfehlen, die viel

Fahrbetrieb anstreben. Der lange zweigleisige Viadukt am linken Anlagenrand kann entweder nur eingleisig ausgebildet oder aber zweigleisig bis zum nächsten Tunnel fortgeführt werden. Die im letzten Fall eintretende Verlängerung des zweigleisigen Streckenabschnitts ermöglicht eine dichtere Zugfolge. (Vergleiche auch den Gleisplan auf Seite 26.)



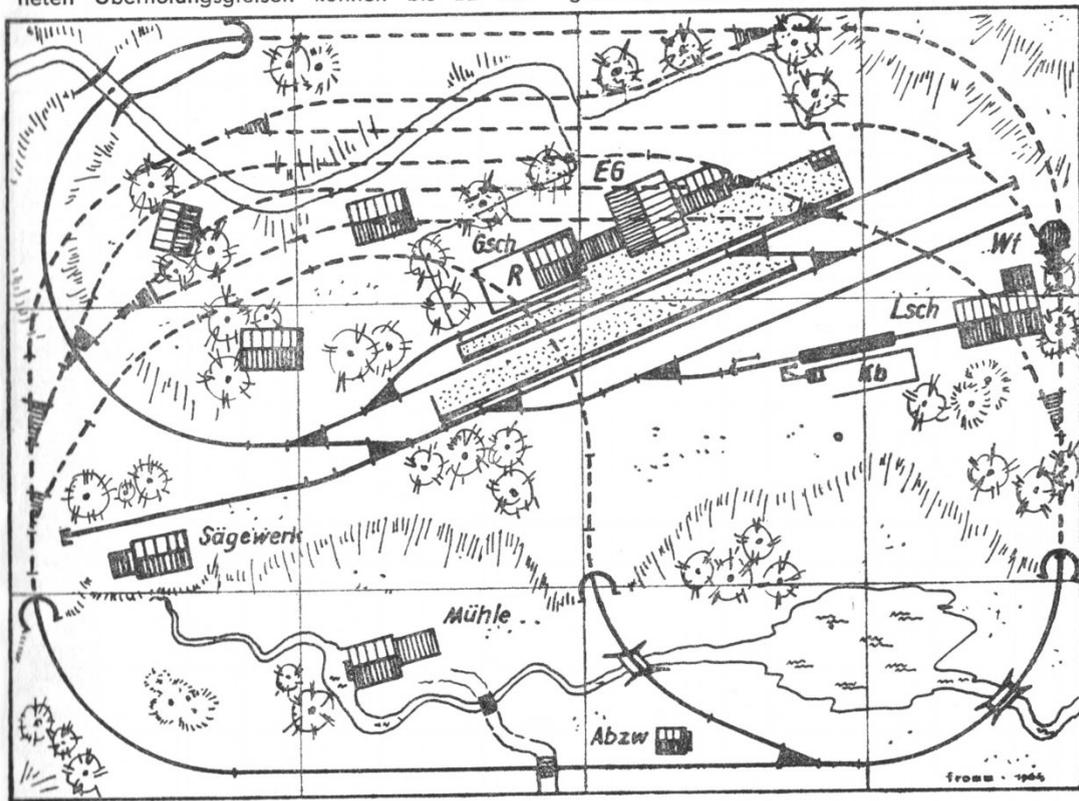
Von Hinterhesselbach nach Oberlüsewitz

Diese relativ große Anlage hat nur einen Kopfbahnhof und eine Abzweigstelle. Trotzdem bietet die interessante Gleisführung, die sich auf ein Gleisoval mit einer eingefügten Endschleife zurückführen läßt, viele Möglichkeiten eines durchgehenden Verkehrs. Auf den verdeckt angeordneten Überholungsgleisen können bis zu vier

TT

1,50x1,10 m

Züge abgestellt werden, mit denen sich ein automatischer Fahrbetrieb abwickeln läßt. Währenddessen können auf dem Bahnhof vielfältige Rangierfahrten stattfinden.



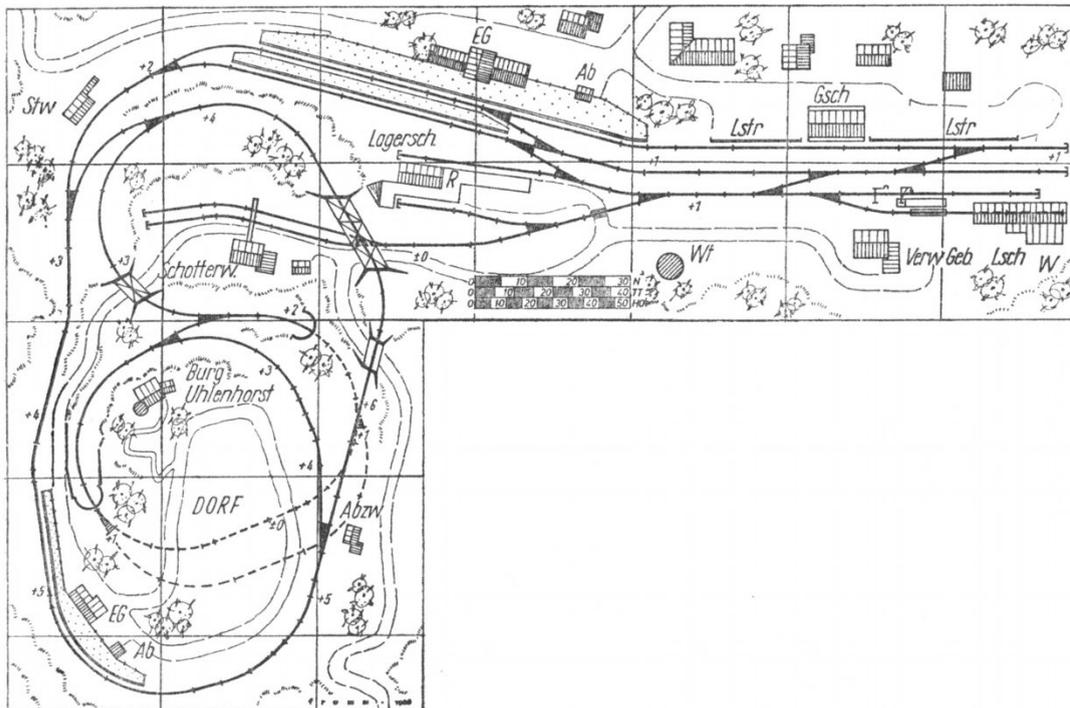
Von Oberwendelstein nach Hinterwaldau

N

2,05x1,35/0,60m

Auch bei diesem Anlagenentwurf kann man feststellen, daß die Grundformen für Modellbahnanlagen kleiner und mittlerer Flächenausdehnung eigentlich recht begrenzt sind. Dominierend ist auch hier der Endbahnhof einer eingleisigen

Nebenbahn, die aus einem großen Gleisoval abzweigt. Innerhalb dieses Ovals sind Kehrmöglichkeiten gegeben. Das verdeckte Streckenstück wurde mit einem zusätzlichen Überholungs-gleis ausgestattet, wodurch die Fahrmöglichkeiten noch vielseitiger werden. Die Gleisanlagen des Bahnhofs sind vorbildgetreu und erlauben viele Rangierbewegungen.



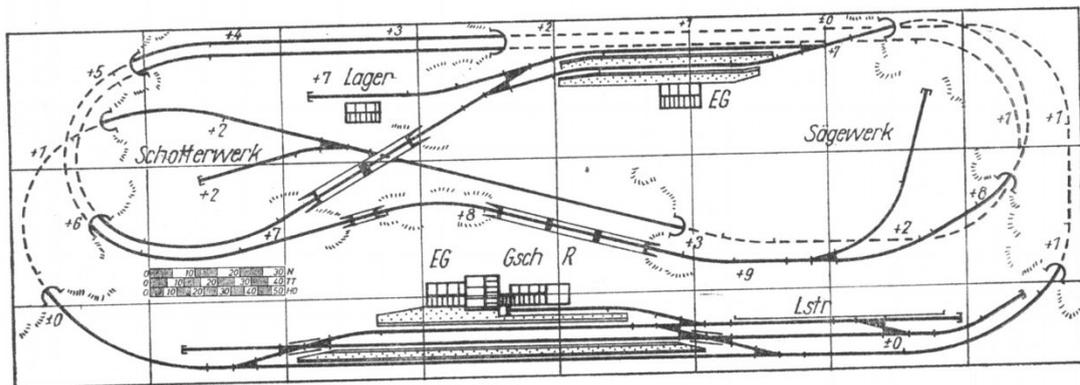
Von Gillersdorf nach Sindelfingen

N

2,35 x 0,80 m

Die Längsausdehnung dieser N-Anlage ist zwar nicht viel geringer als die üblicher H0-Anlagen, zeigt aber sehr augenfällig die Möglichkeiten einer großräumigen Landschaftsgestaltung in dieser Nenngröße. Modelleisenbahner, die genügend Platz haben, sollten derartige Möglichkeiten in der

genannten Weise nutzen. Obwohl es sich im Prinzip um eine eingleisige Strecke handelt, trägt die teilweise Zusammenführung von zwei – in jeder Richtung befahrbaren – Gleisen zur Auflockerung bei. Voraussetzung für eine großzügige Wirkung der Anlage ist aber die Verwendung großer Gleisradien. Eine Auflösung der DKW in EW ist zwar möglich, wirkt sich aber nachteilig auf die Länge der Bahnsteiggleise aus. Das Verkehren von Schnellzügen auf dieser Anlage ist recht gut möglich und vorbildgetreu.

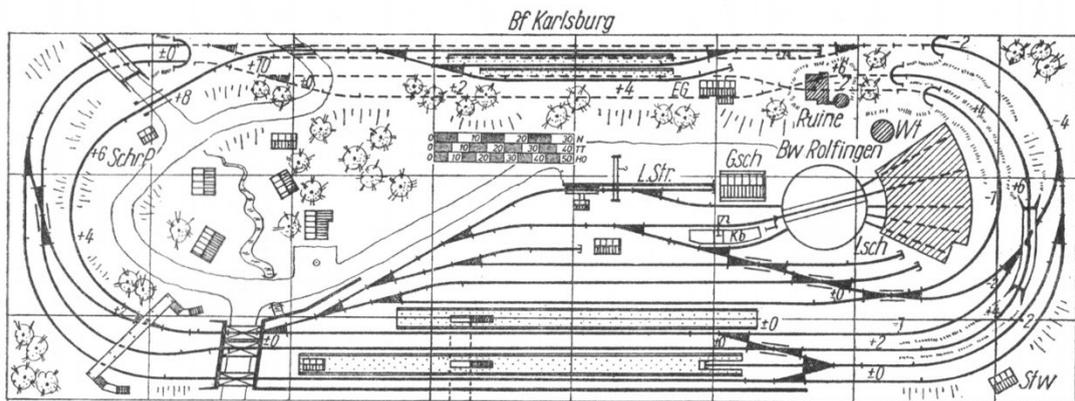


Von Frankenheim nach Löwenstein

Ein Liebhaber langer Züge entwickelte diesen Gleisplan in H0. Das größere Bw bietet Platz für zahlreiche Lokomotiven. Somit sind auch gute Voraussetzungen für Lokwechsel auf dem Bahnhof gegeben. Die geschickte Gleisführung erlaubt eine kreuzungsfreie Einfahrt in die Abstellgruppe, das Bw und das Nebenbahngleis. Der Endbahnhof Karlsburg der Nebenbahn könnte noch besser gestaltet werden, was allerdings eine Verbreiterung der Anlagengrundplatte erfordert. Eine solche Verbreiterung wäre auch notwendig, wenn das Empfangsgebäude des Bahnhofs Rolfingen mit dargestellt werden soll. Auf die Bahnhofsentwürfe am Ende dieses Buches sei in diesem Zusammenhang ebenfalls verwiesen.

H0

3,80x1,30 m



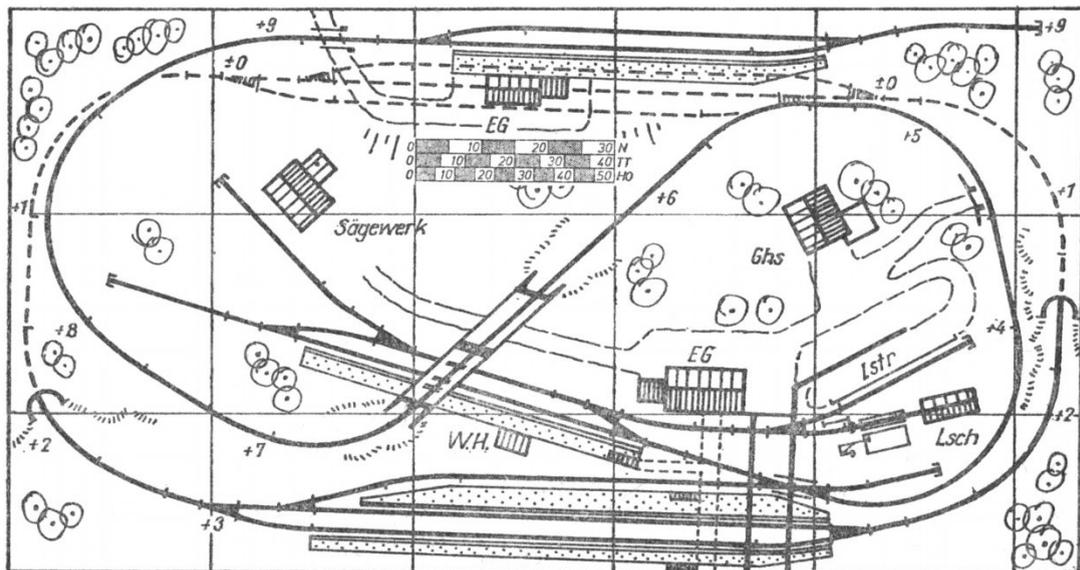
Von Karlsburg nach Rolfingen

Die Kombination „Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn“ ist ein häufig gewähltes Motiv, und es wurde auch auf dieser Anlage verwirklicht. Die eingleisige Hauptstrecke – ein einfaches Oval – hat im verdeckten Teil mehrere Abstellgleise. Sie sollten als Grundvoraussetzung für einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb eigentlich auf keiner Anlage fehlen. Abweichend von vielen ähnlichen Plänen hat hier die Nebenbahn einen eigenen Bahnhof. Eine solche Lösung war früher beim Vor-

N

1,60 x 0,85 m

bild dort zu finden, wo eine Privatbahn die Staatsbahn berührte oder an sie anschloß. Der Zugübergang von der Hauptstrecke auf die Nebenbahn oder umgekehrt ist aber trotzdem möglich.

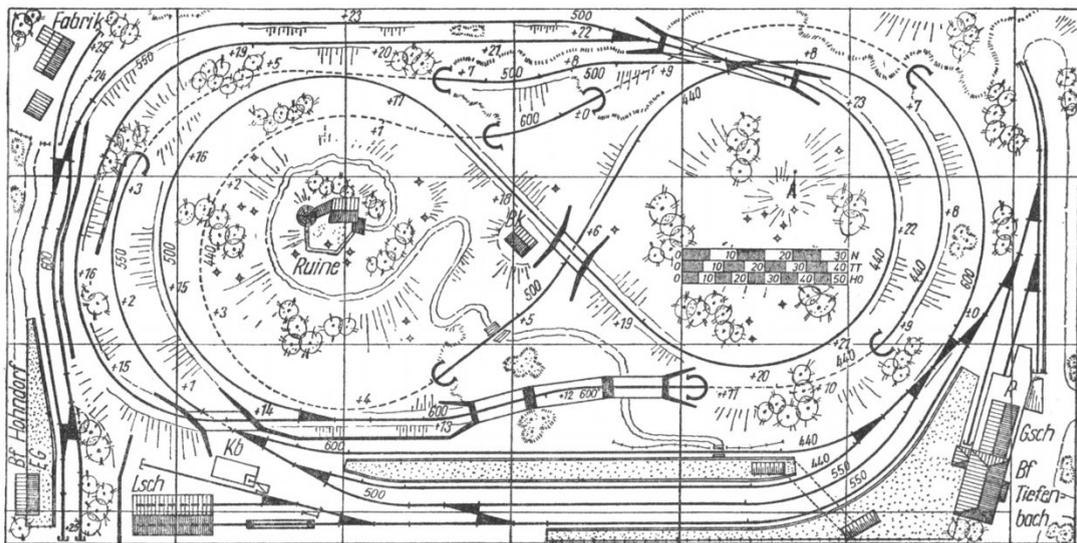


Von Birkenthal nach Falkenhöhe

H0**3,20x1,60 m**

Die Betriebsmöglichkeiten auf der Hauptstrecke dieser Anlage sind sehr vielseitig. Verschiedene Verbindungsgleise zwischen den doppelten und

zusätzlich verschlungenen Ovalen erlauben lange Fahrstrecken und ermöglichen auch das Wenden der Züge. Der Anschluß der Ortsgüteranlage im Bahnhof Tiefenbach ist recht interessant. Das hintere Ausziehgleis des Bahnhofs könnte aber noch etwas verlängert werden, damit hinter der Weiche wenigstens eine kleine Tenderlokomotive und zwei Wagen Platz finden. Wer die Anlagenplatte etwas länger bauen kann, sollte dies unbedingt tun, damit der kleine Endbahnhof Hohndorf etwas aufgelockert und großzügiger gestaltet werden kann.



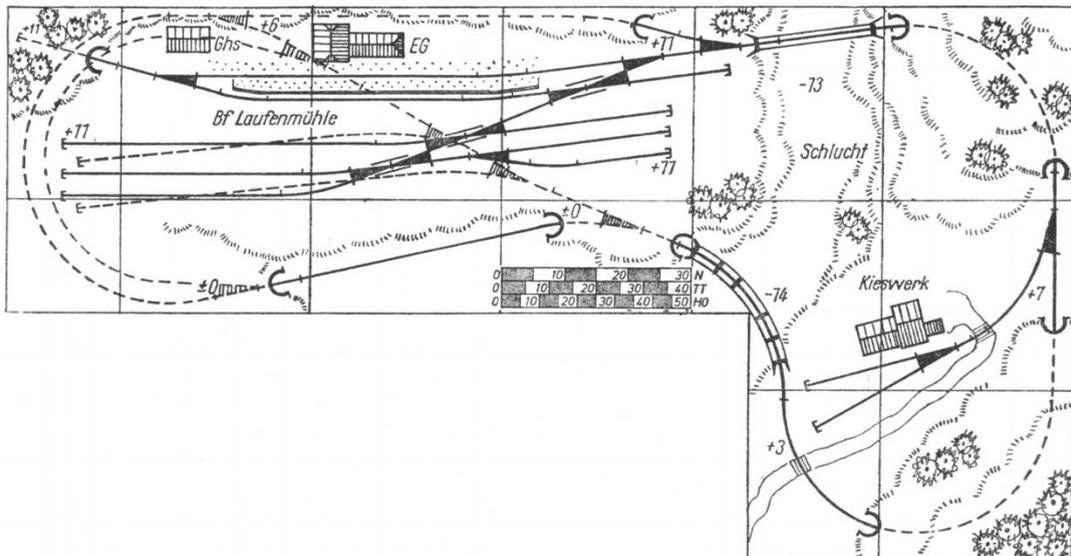
Von Tiefenbach nach Hohndorf

„Über-Eck“-Anordnungen von Modellbahnanlagen sind in den meisten Fällen raumsparend und dort zu empfehlen, wo trotz beschränkter Anlagentiefe längere Fahrzeiten erwünscht sind. Dieser Entwurf beinhaltet ein schon mehrfach dargestelltes Grundprinzip: Endbahnhof einer Nebenbahn mit Kehrschleife. Da das linke Ausziehgleis des Bahnhofs Laufmühle in einen Tunnel führt, entsteht beim Betrachter der Eindruck eines Durchgangsbahnhofs. Die Anordnung einer zusätzlichen Gleisverbindung von der hinteren Brücke zur verdeckten Kehrschleife ergibt ein größeres Gleisoval. Damit kann die Fahrstrecke beträchtlich verlängert werden. Verdeckt angeordnete Abstellgleise inner-

HO

2,80x0,85/1,45 m

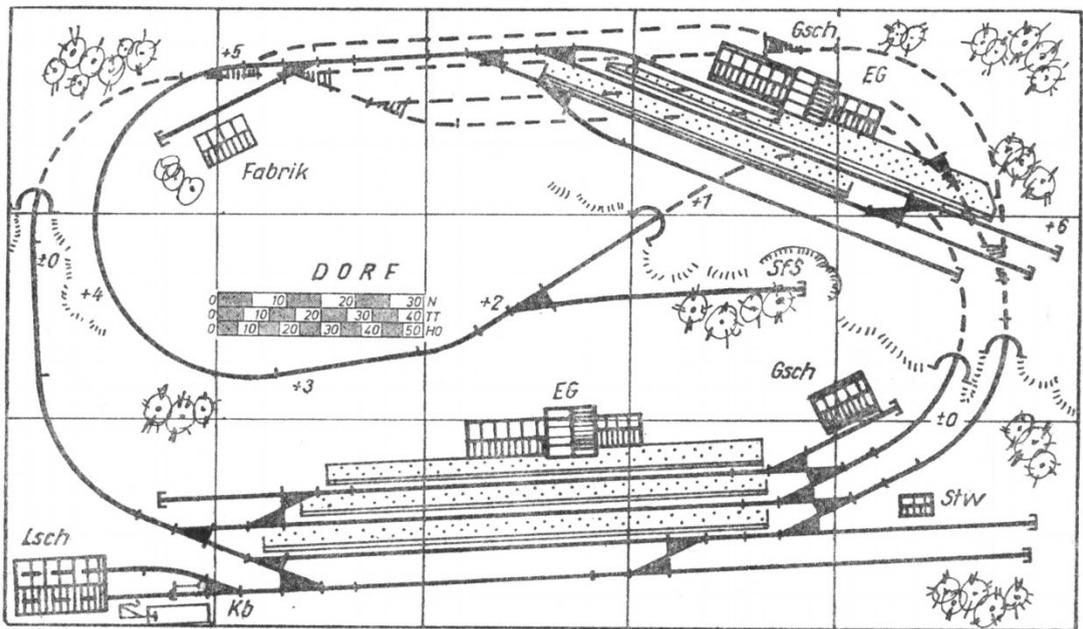
halb der Kehrschleife erlauben abwechslungsreichen Fahrbetrieb. Neben der umfangreichen Güteranlage des Bahnhofs verdient die tiefe Schlucht besondere Beachtung, die von zwei kühnen Brücken überspannt wird. Die hintere ist als weitgespannte Stahlkonstruktion, die vordere als gemauerter Viadukt denkbar. Wem der Plan des Bahnhofs nicht ganz zusagt, kann auch einen der Vorschläge aus dem Schlußteil des Buches verwenden.



Von Hinterwaldau nach Laufmühle

N**1,55x0,95 m**

Diese N-Anlage kann man schon zu den mittleren Anlagen zählen. Die Hauptstrecke ist als großes Gleisoval mit vielen verdeckten Abstellgleisen ausgeführt. Im Bahnhof Unterrodebach zweigt eine Nebenbahn ab, deren Endbahnhof Obersteinbach ebenfalls viele Rangiermöglichkeiten zuläßt. Lange Bahnsteiggleise bieten Voraussetzungen für das Verkehren von Eil- und kürzeren Schnellzügen. Die Nebenbahn sollte aber von kürzeren Zuggarnituren bedient werden. Auch der Einsatz eines Triebwagens wäre vorteilhaft und vorbildgetreu.

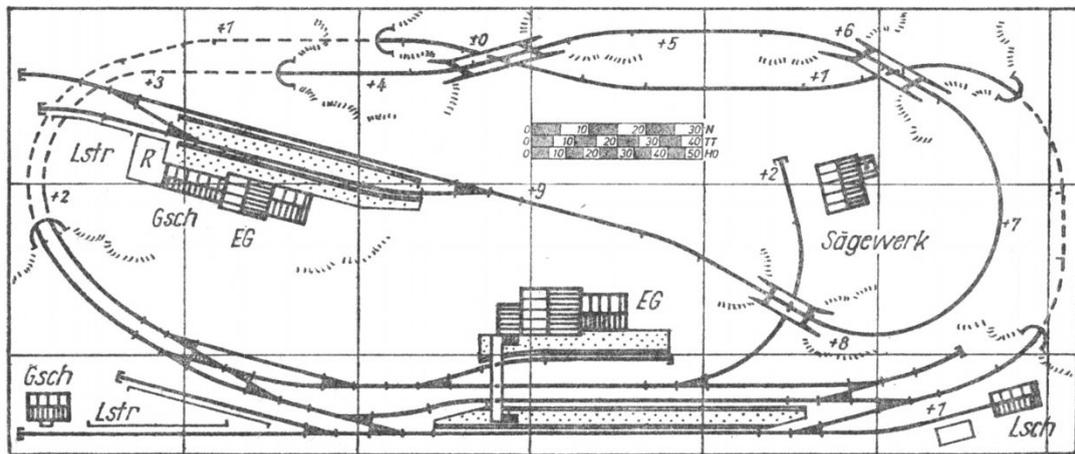


Von Unterrodebach nach Obersteinbach

Bei diesem Gleisplan fand wiederum das Grundprinzip – Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn – Verwendung. Besonders interessant ist hier die Lösung des linken Bahnhofskopfes des Bahnhofs Gammelsdorf. Der Hausbahnsteig ist nur kurzen Wendezügen oder Triebwagen der Nebenbahn vorbehalten. Der Übergang anderer Züge auf die Hauptbahn und umgekehrt ist jedoch möglich. Beispielsweise können Ausflugs-Sonderzüge von der imaginären Kreisstadt zum Kurort Kipfenberg verkehren. Der Lokschuppen kann auch im Bahnhof Kipfenberg aufgestellt werden. Dieser Entwurf zeigt erneut die vorteilhafte Wirkung der Bahn in der Landschaft bei Verwendung größerer Gleisradien.

N

1,85 x 0,80 m

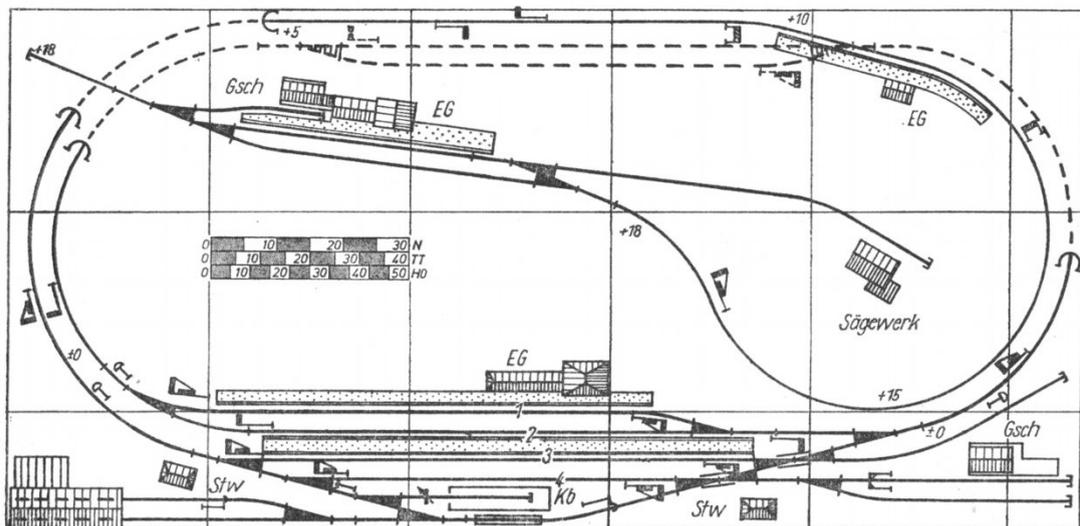


Von Gammelsdorf nach Kipfenberg

H0

2,70x1,30 m

Eine weitere Variation des Grundthemas „Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn“ ist in diesem Gleisplan verarbeitet worden. Beachtenswert ist hier die Einführung der Nebenbahn am linken Bahnhofskopf des Bahnhofs Kaunitz. Bei Rangierfahrten zur Ortsgüteranlage oder Lokwechsel der Nebenbahn braucht die Hauptbahn nicht gekreuzt zu werden. Das ist für einen vielseitigen und reibungslosen Betriebsablauf wichtig. Während die Nebenbahnlok rangiert, kann beispielsweise ein Schnellzug ohne Halt durch den Bahnhof Kaunitz „brausen“. Auch die Anbindung der Lokbehandlungsanlage mit Lokschuppen ist gut gelöst und wirkt recht vorbildgetreu.

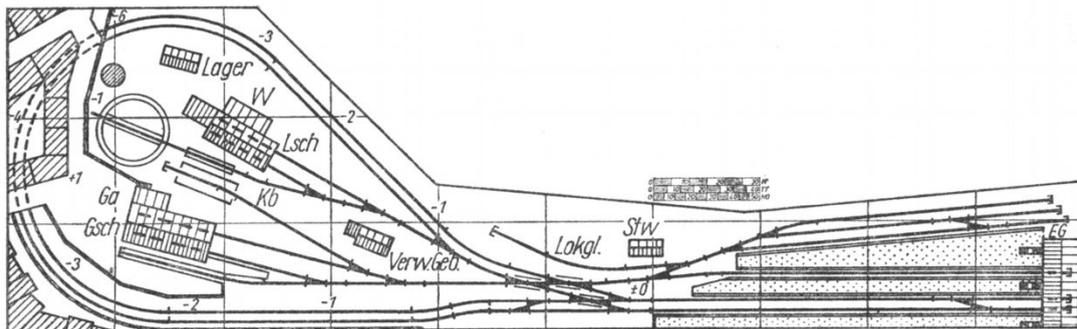


Von Kaunitz nach Hainspitz

Welche großen Möglichkeiten eines vorbildgetreuen Betriebes auch auf relativ kleiner Fläche bestehen, versucht dieser Gleisplan deutlich zu machen. Grundidee ist lediglich der Betrieb auf einem größeren Bahnhof Ilsenburg. Er besitzt den Charakter eines Durchgangsbahnhofs mit zwei einmündenden zweigleisigen Strecken, ist im Modell jedoch betrieblich als Kopfbahnhof gestaltet. Die unter dem hochliegenden Empfangsgebäude endenden drei Gleise könnten auf einem weiteren Anlagenstück zusammengeführt werden und in einer Kehrschleife auslaufen. Dadurch würden sich noch vielfältigere Fahrmöglichkeiten ergeben. Diesem Entwurf lag die Idee eines englischen Modelleisenbahners zugrunde, woraus auch die etwas eigenwillige, für englische Verhältnisse aber typische Gleisführung resultiert.

N

3,00 x 0,45/0,90 m



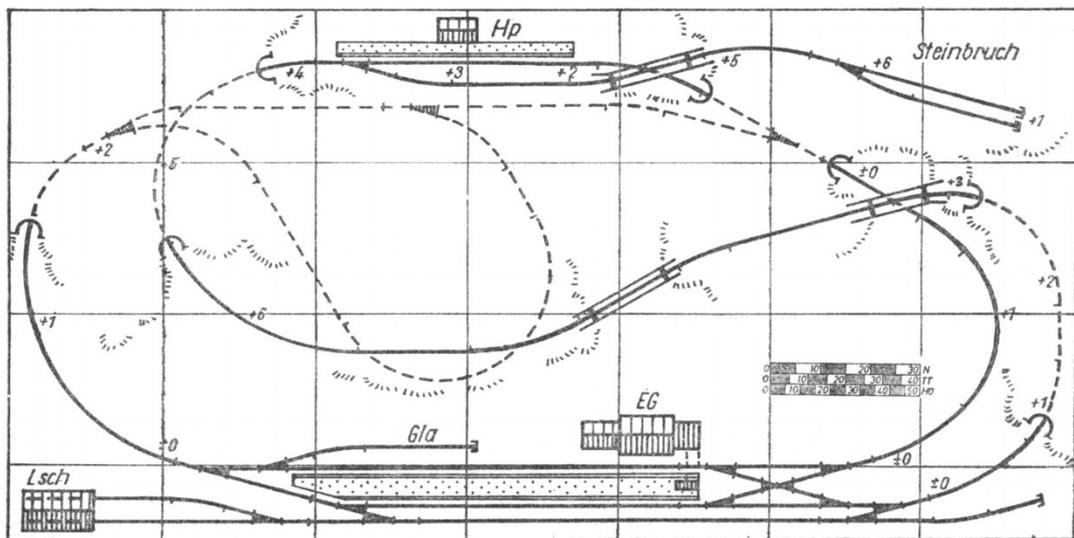
Von Ingolstadt nach Ilsenburg

N

2,10x1,05 m

Für diese N-Anlage stand eine größere Fläche zur Verfügung, woraus sich eine recht interessante Lösung der Gleisführung ergab. Das Grunddoval der Strecke hat links eine verdeckt angeordnete Kehrschleife, die zusammen mit der rechts als „Neben-

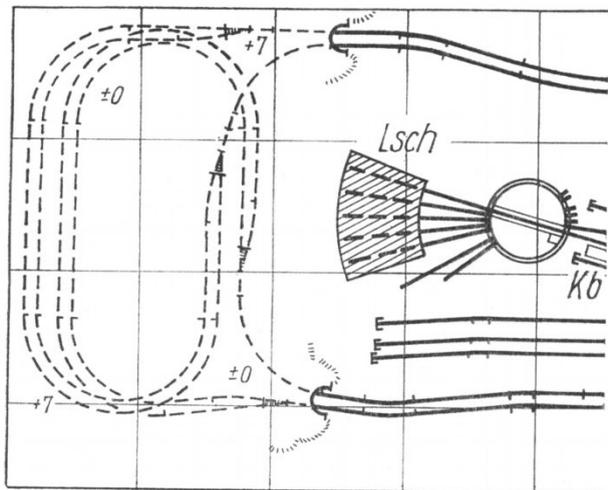
bahn ins Gebirge“, tatsächlich aber wieder ins Grunddoval zurückführenden Strecke eine doppelte Wendemöglichkeit der Züge aufweist. Hierdurch wird die Betriebsabwicklung vielseitiger. Kennzeichnend für diese Anlage ist außerdem die weiträumige Gestaltung, wobei aber auf einen zweiten Endbahnhof verzichtet wurde. Der Bahnhof Hambach kann ohne Schwierigkeiten durch zusätzliche Gleise erweitert werden. Vorteilhaft wäre ein verdecktes Abstellgleis, das am besten in der linken Kehrschleife angeordnet wird.



Von Hambach nach Kleinow

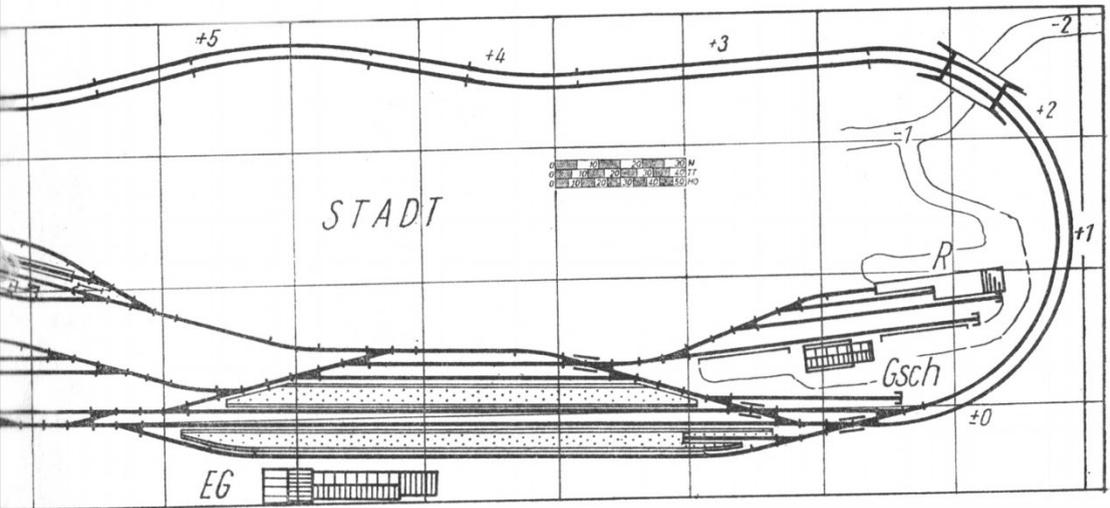
N**3,90x1,10 m**

In manchen älteren Wohnungen findet man noch den langen und vielfach ungenutzten Korridor. Hier bieten sich oft recht günstige Voraussetzungen für den Aufbau einer Modellbahnanlage, die aber mehr auf Längen- als auf Tiefenentwicklung orientieren sollte. Der vorliegende Gleisplan ist für solche Anlagen nahezu ideal. Es wurde bewußt auf allzu viele Gleise und komplizierte Figuren verzichtet. Dadurch kann einmal ein sehr vorbildgetreuer Betrieb mit allen möglichen Zuggattun-

**Von Mittenstadt nach Endlingen**

gen auf langen Fahrstrecken abgewickelt, zum anderen durch elegante und in großen Radien geführte Streckengleise der Eindruck eines echten Streckenausschnitts vermittelt werden. Lediglich für die links angeordneten übereinanderliegenden Endschleifen werden Minimalradien verwendet. Auch das Thema „Geländegestaltung“ kann hier in allen möglichen Varianten Anwendung finden, wobei sich die Streckenführung – links vorn auf ± 0 beginnend und links hinten auf $+7$ endend –

positiv auf eine vorbildgetreue Anlage auswirkt. Es sind aber auch ausschließlich kleine Gleisradien verwendbar, und die Auflösung der DKW in EW ist im Prinzip mit einigen kleinen Nachteilen möglich. Diese wenigen Erläuterungen mögen erkennen lassen, daß entsprechend örtlicher Gegebenheiten vielfältige Abwandlungen dieser Grundidee möglich sind und wohl in den meisten Fällen zu allseitig befriedigenden Lösungen führen.

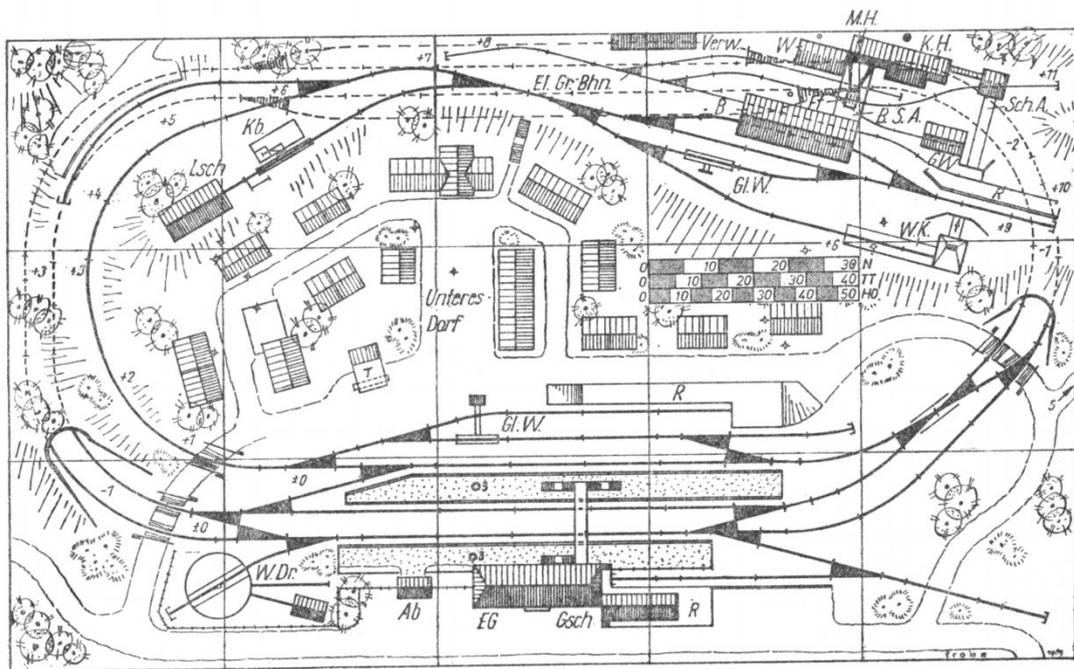


HO

2,50x1,50 m

Die Hauptstrecke dieser Anlage wurde zur Abwechslung zweigleisig ausgebildet und hat im verdeckt liegenden Teil des Ovals je ein Abstellgleis. Die eingleisige Nebenbahn hat im vorliegenden Fall nur den Güterverkehr zum Erzberg-

werk Eisenberg abzuwickeln. In den ausgedehnten Anlagen dieses Betriebes verkehrt außerdem eine schmalspurige Grubenbahn. Der Betriebsablauf läßt sich durch die vielfältigen Rangiermöglichkeiten im Werksgelände sehr interessant gestalten. Ein automatischer Fahrbetrieb auf der Hauptbahn könnte sehr viel zur vorbildgetreuen Wirkung der Anlage beitragen.

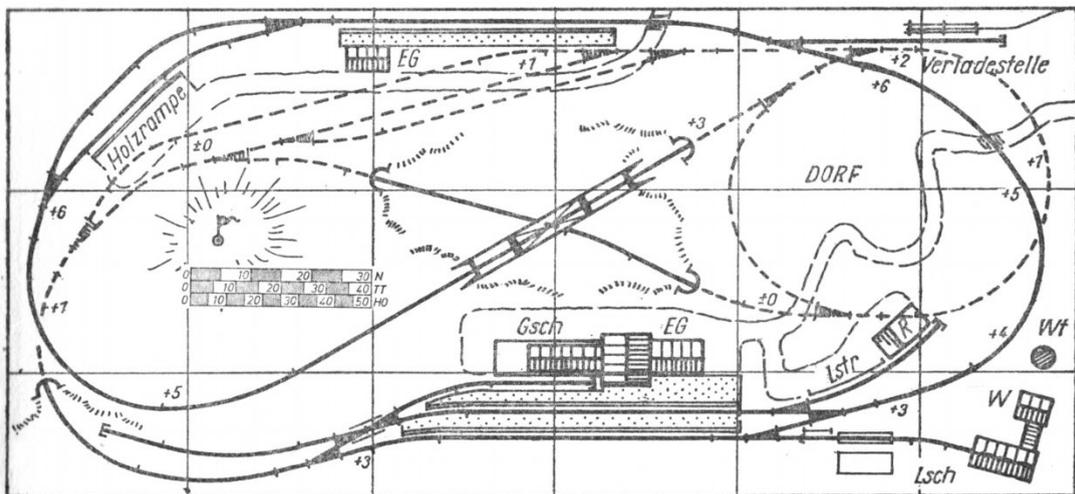


Von Kupferhammer nach Eisenberg

Vielseitige Fahrmöglichkeiten innerhalb des verschlungenen Gleisovals sind kennzeichnend für diesen Gleisplan. Verdeckte Abstellgleise wurden genausowenig vergessen wie zusätzliche Verbindungsgleise innerhalb des Ovals, die einseitige Wendemöglichkeiten der Züge bieten. Die geschwungene Linienführung des vorderen Bahnhof Strümpfelbrunn wirkt recht ansprechend. Auf das lange Ausziehgleis zur Bedienung des Güterschuppens und der Ladestraße mit Rampe sei besonders verwiesen. Auch für eine gute Landschaftsgestaltung bietet diese Anlage viele Möglichkeiten.

N

1,75 x 0,80 m

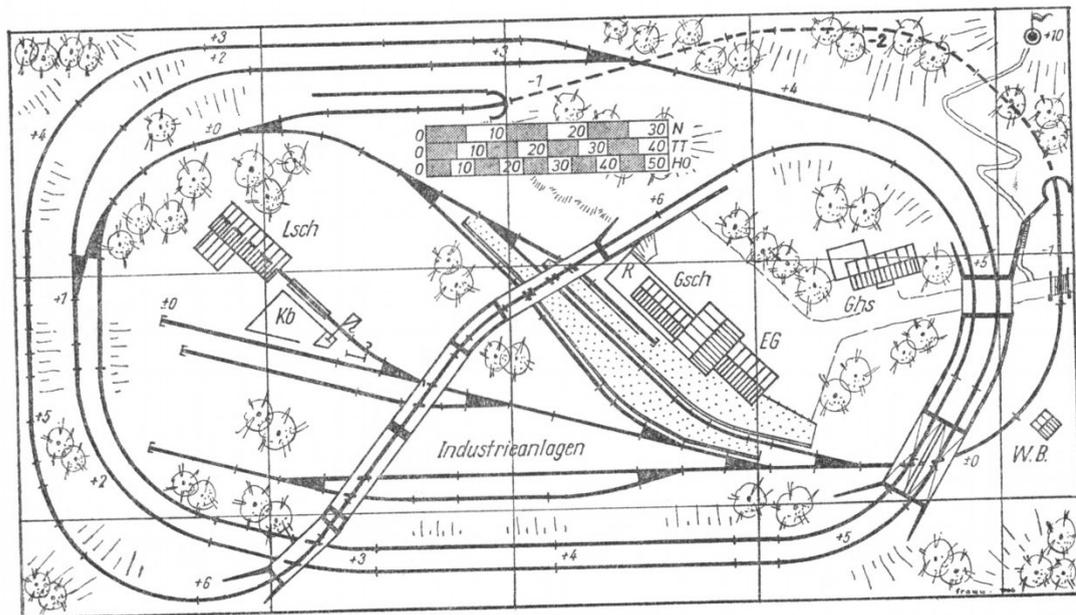


Von Strümpfelbrunn nach Waldeck

N

1,30x0,75 m

Der einzige Bahnhof dieser Anlage befindet sich in einer Kehrschleife. Eine solche Anordnung ist relativ selten, aber durchaus möglich. Eine zusätzliche Gleisverbindung ermöglicht das Verkehren der Züge entweder von Kehrschleife zu Kehrschleife oder in einem großen Oval. Der lange Viadukt lockert die Anlage auf. Die Parallelführung verschiedener Gleise erweckt teilweise den Eindruck einer zweigleisigen Strecke.

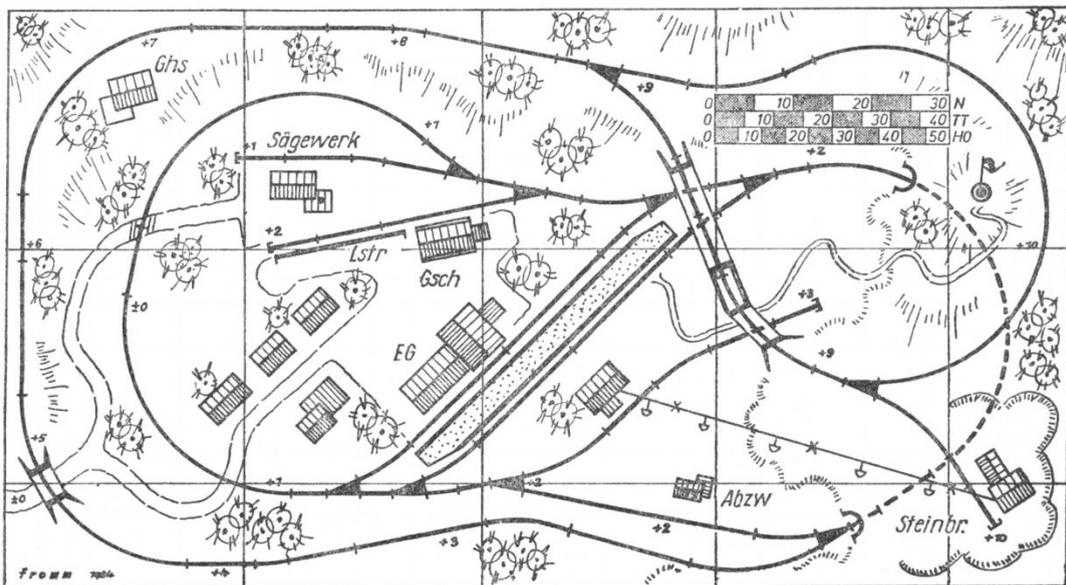


Von Lüdersdorf nach Güntersberge

Bei dieser kleinen, platzsparenden TT-Anlage wurde ebenfalls nur ein Bahnhof innerhalb einer der beiden Kehrschleifen angeordnet. Ein Verbindungsgleis am vorderen Anlagenrand bietet auch hier die Möglichkeit, die Strecke entweder von Kehrschleife zu Kehrschleife oder auch im Oval zu durchfahren. Für abwechslungsreichen Rangierbetrieb sorgen drei Gleisanschlüsse. Die Seilbahn zwischen dem Steinbruch und der Verladestelle auf dem Bahnhof ist beachtenswert und kann, wenn sie betriebsfähig ausgebildet wird, wesentlich zu einer interessanten Wirkung der Anlage beitragen.

TT

1,80x1,50 m



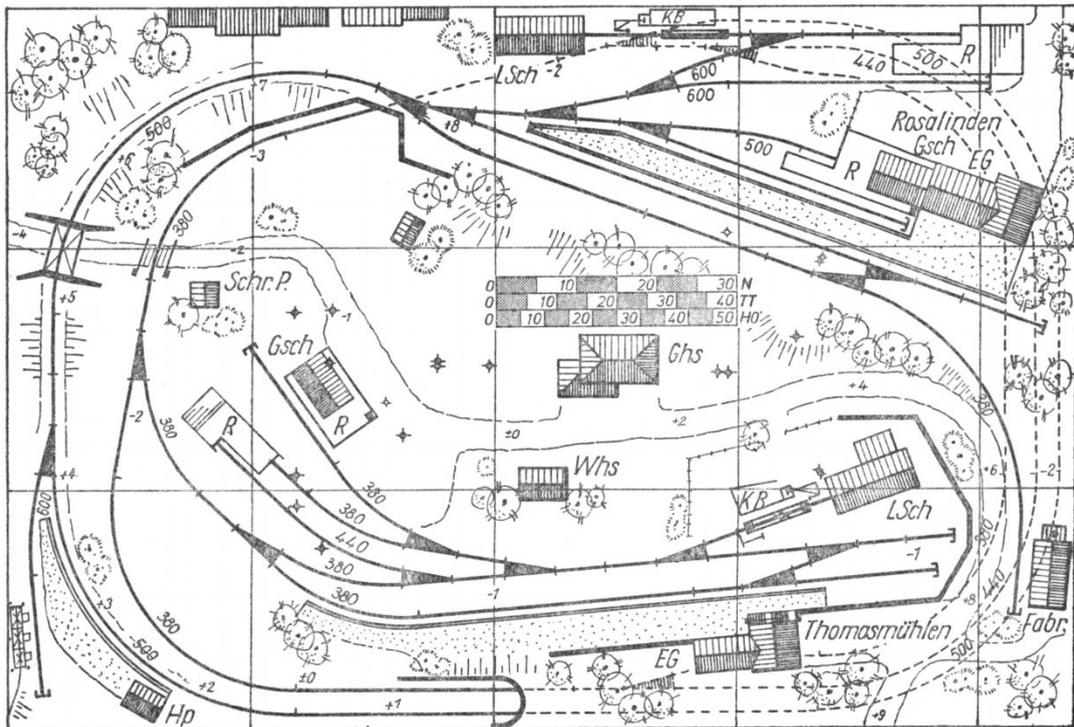
Von Jackelstädt nach Hosenfelde

H0

2,20x1,50 m

Dieser Gleisplanentwurf bietet recht vielseitige Fahrmöglichkeiten. Auch hier wurde ein zusätzliches Abstellgleis in dem weitgehend verdeckt angelegten Gleisoval vorgesehen. Von ihm aus zweigen zwei Strecken zu kleinen Endbahnhöfen

ab. In beiden Bahnhöfen finden sich durch die Anordnung von Lokschuppen, Güterschuppen usw. genügend Rangiermöglichkeiten. Auch landschaftlich läßt sich dieser Gleisplan vielseitig gestalten. Auf das hochliegende Empfangsgebäude des Bahnhofs Thomasmühlen sei besonders verwiesen. Wie bei ähnlichen H0-Gleisplänen dieser Abmessungen ist auch hier nur Nebenbahnverkehr möglich.



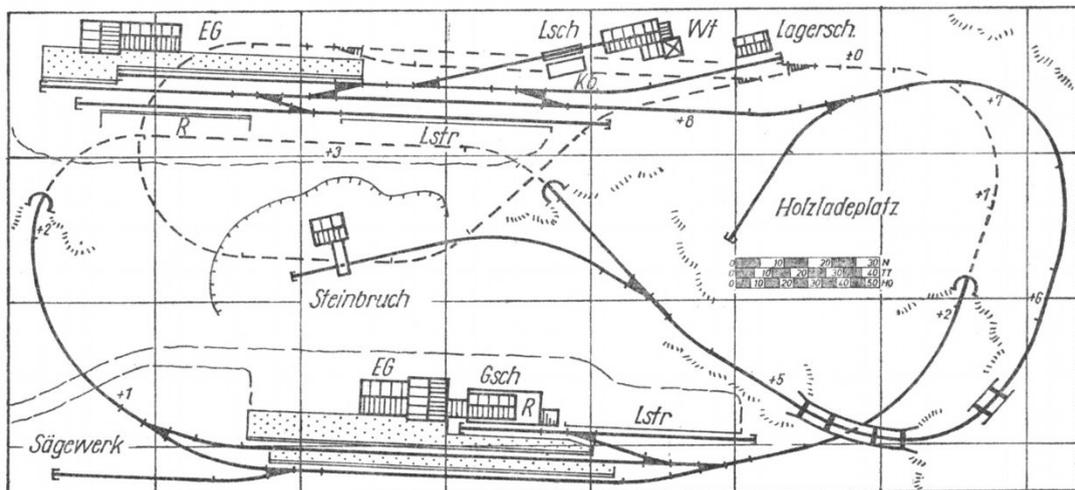
Von Thomasmühlen nach Rosalinden

Großzügig wurde bei dieser N-Anlage die Grund-
 idee Nebenbahn mit einem imaginären Anschluß-
 bahnhof der Hauptbahn über Zwischenbahnhof
 zum Endbahnhof verwirklicht. Der Anschlußbahn-
 hof ist in Form einer Kehrschleife angelegt. Zwischen-
 bahnhof Altluneberg liegt im Vordergrund
 der Anlage auf Grundplattenniveau. Von hier aus
 führt die Strecke in ständiger Steigung zum hoch-
 gelegenen Endbahnhof Gutenstein. Dessen Gleis-
 anordnung ist recht interessant, weil das Um-
 setzen der Lokomotiven doch einige Rangierbewe-
 gungen erfordert. Zahlreiche Gleisanschlüsse las-
 sen einen vielseitigen Betrieb zu. Die großzügige

N

2,20 x 1,00 m

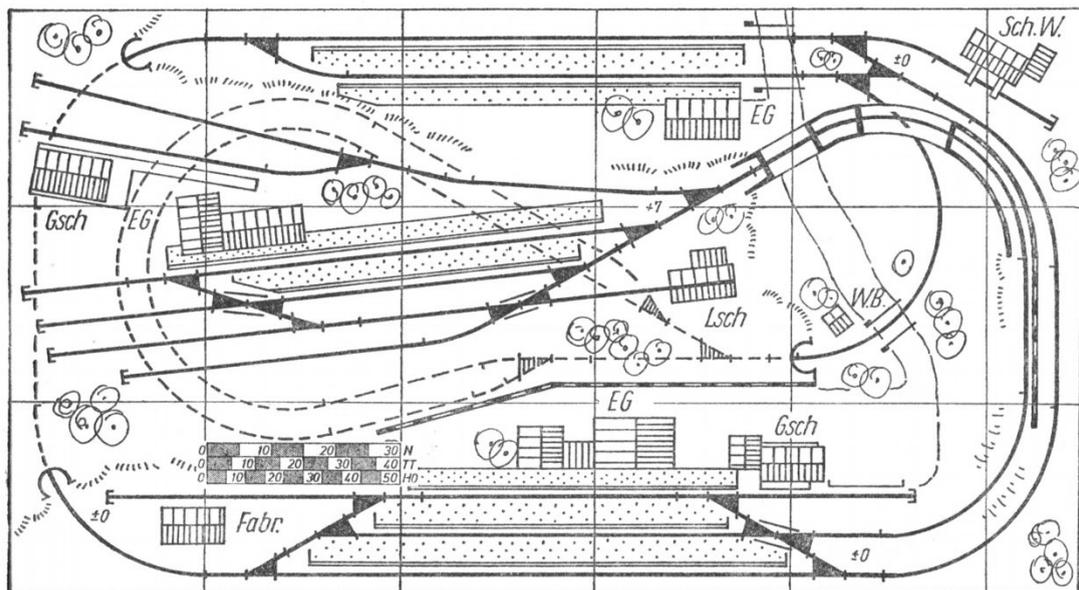
Linienführung der Strecken durch Verwendung
 großer Radien ist auch bei diesem Gleisplan recht
 augenfällig. Die Anlage kann landschaftlich recht
 vielseitig gestaltet werden.



Von Altluneberg nach Gutenstein

H0**2,75x1,50 m**

Für Modelleisenbahner, die viel fahren und weniger rangieren möchten, ist dieser Gleisplan sehr gut geeignet. Er bietet die Möglichkeiten eines dichten Zugbetriebes. Praktisch können zwei Züge auf dem äußeren Oval automatisch verkehren, während zwei weitere Züge zwischen dem hochliegenden Bahnhof Perleberg, der auf dieser Anlage dominierend wirkt, und der Kehrschleife unterwegs sind. Diese hat ein zusätzliches Abstellgleis, wodurch eine abwechslungsreiche Zugfolge ermöglicht wird. Gleisanschlüsse erlauben auch mal einige Ruheminuten vom anstrengenden Fahrbetrieb, in denen rangiert werden kann.

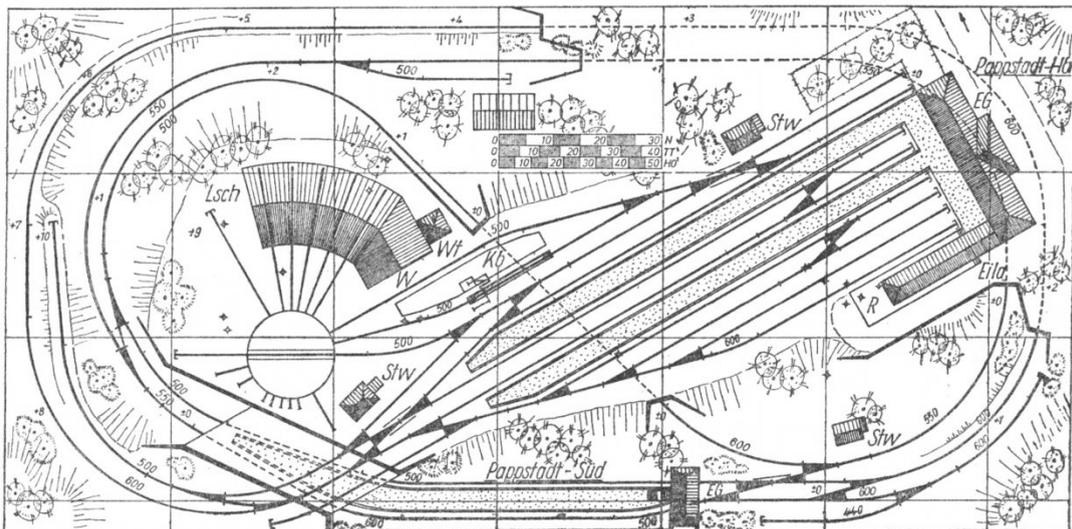
**Von Rangsdorf nach Perleberg**

Der Bahnhof Pappstadt hat im vorliegenden Gleisplan den Charakter eines Großstadt-Endbahnhofs in Kopfform, dessen Bahnsteiglängen auch für einen Schnellzugverkehr ausreichen. Das große Bahnbetriebswerk bietet Platz für eine genügende Anzahl von Lokomotiven, mit denen ein vorbildgetreuer Lokwechsel vorgenommen werden kann. Wichtig ist das lange Ausziehgleis, das für das Umsetzen der Zuggarnituren benötigt wird. Interessant ist auch die Lösung der Kehrschleife mit dem Bahnhof Pappstadt-Süd, der als Vorortbahnhof zu werten ist. Die verdeckten Streckenabschnitte in der rechten hinteren Ecke sollten aber

H0

3,25x1,60 m

unbedingt noch Überholungsgleise erhalten, damit der Betrieb noch abwechslungsreicher gestaltet werden kann. Das sonst notwendige Herumstehen vieler Zuggarnituren im Hauptbahnhof ist nicht vorbildgetreu und behindert einen zügigen Betriebsablauf.

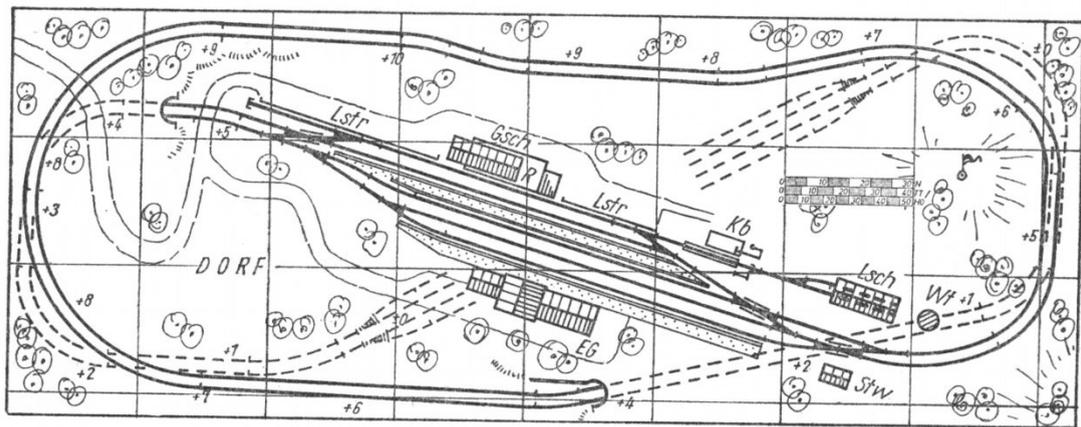


Von Pappstadt nach Holzhausen

N

2,50x0,95 m

Mit dieser Anlage können ähnliche Ansprüche wie beim vorhergehenden Entwurf befriedigt werden. Reger Betrieb, auch mit Schnellzügen, ist auf der elegant geführten zweigleisigen Strecke möglich. Der Bahnhof Wiedenbrück wurde diagonal zur Anlagenkante angeordnet, wodurch beachtliche Bahnsteiglängen entstanden. Die verdeckten Abstellgleise sind Voraussetzung für einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb. Das Thema Eisenbahn und Landschaft kann auf dieser Anlage vorbildgetreu und vielseitig variiert werden. In Verbindung mit einer Fernsteuerung und Automatik erscheint diese Anlage geradezu ideal, um echtes Eisenbahn-Fluidum auf die Betrachter einwirken zu lassen.



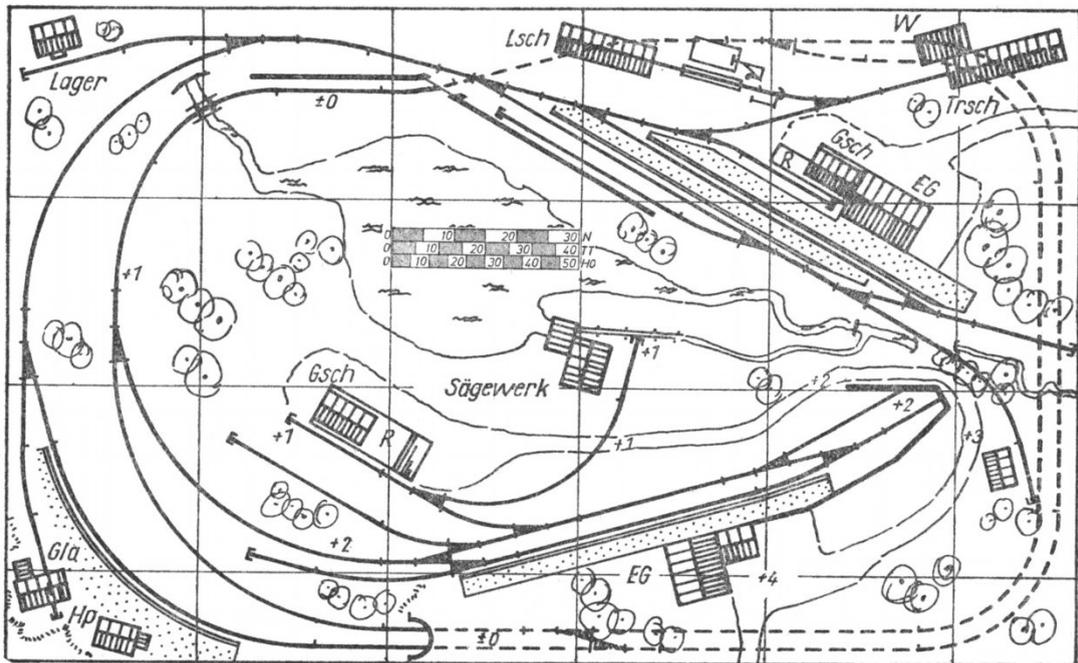
Von Wartenburg nach Wiedenbrück

Dieser N-Gleisplan stellt eine Abwandlung des H0-Entwurfs „Von Thomasmühlen nach Rosalinden“ (Seite 52) dar. Er macht deutlich, daß eine kleinere Nenngröße nicht unbedingt zu einer kleineren Anlagengröße führen muß, sondern in erster Linie einer besseren Anlagengestaltung zugute kommen sollte. Bei Bedarf lassen sich im verdeck-

N

1,70x1,00 m

ten Streckenteil an der rechten Anlagenkante weitere Abstellgleise unterbringen. Beide Bahnhöfe werden durch einen See optisch gut getrennt.

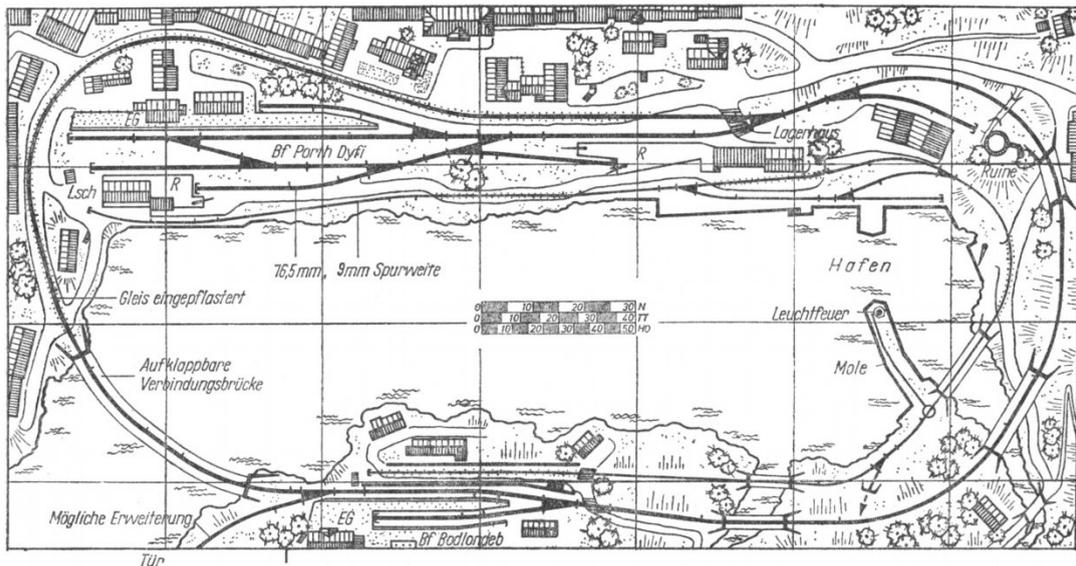


Von Buchholz nach Haselberg

H0**3,30x1,70 m**

Eine Zimmeranlage, die in ihrem Heimatland England berühmt ist, wird in diesem Gleisplan wiedergegeben. Ihr Charakter ist typisch für englische

Verhältnisse. Es galt die Idee zu verwirklichen, mit einem Minimum an Weichen und Gleisen die Eisenbahn organisch in die Umgebung einzubauen. Eine kleine Schmalspurbahn, die an der Küste entlang führt, ist eine zusätzliche Attraktion. Daß man auch hier nur einen „gemütlichen“ Nebenbahnbetrieb mit old-time-Fahrzeugen abwickeln kann, dürfte selbstverständlich sein. Entsprechend dem vorhandenen Raum läßt sich auch diese Grundidee der Anlage vielfältig abwandeln.

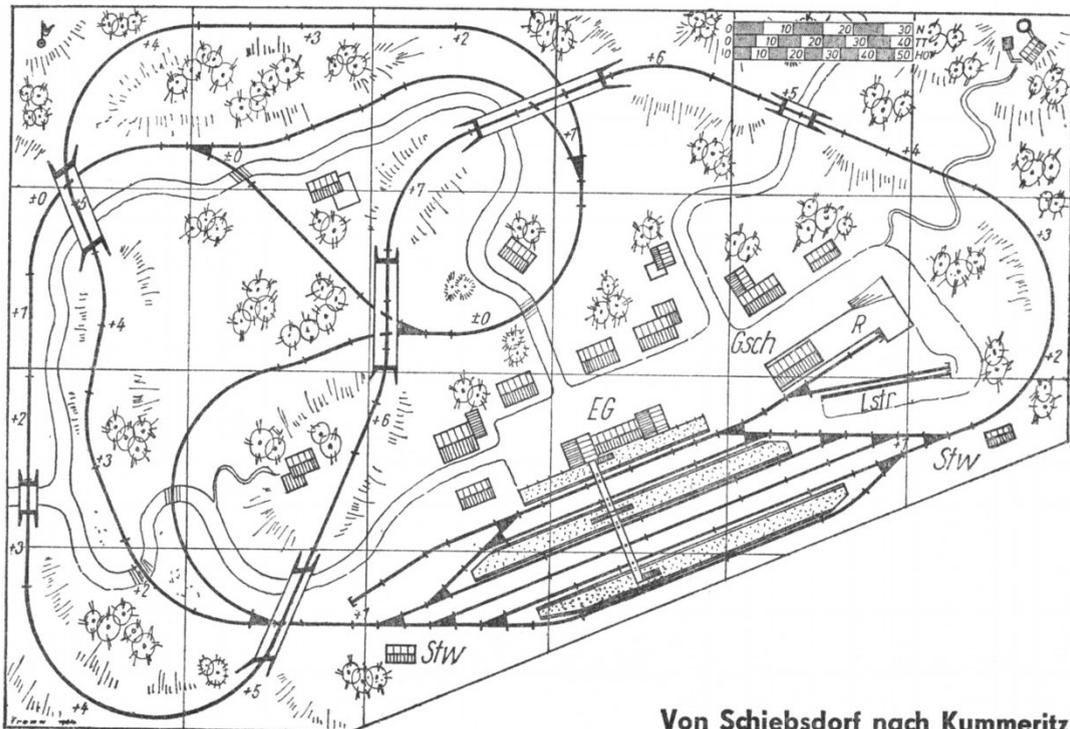


Von Porth Dyfi nach Bodlondeb

TT 2,35x1,60/0,95 m

Eine interessante Ecklösung zeigt dieser TT-Entwurf, dessen Gleisführung man auf ein großes verschlungenes Oval zurückführen kann. Zwei kurze Gleisverbindungen ermöglichen aber auch einen Fahrbetrieb von Kehrschleife zu Kehrschleife, so daß der Bahnhof Kummeritz als reiner Durch-

gangsbahnhof gestaltet werden konnte. Die Hauptvorteile dieses Plans sind in einer interessanten Landschaftsgestaltung und vielseitigen Fahrmöglichkeiten zu suchen. Zusätzliche verdeckte Abstellgleise könnten im Bereich der linken hinteren und seitlichen Streckengleise geschaffen werden, wenn man diese Streckenabschnitte durch Tunnel führt.

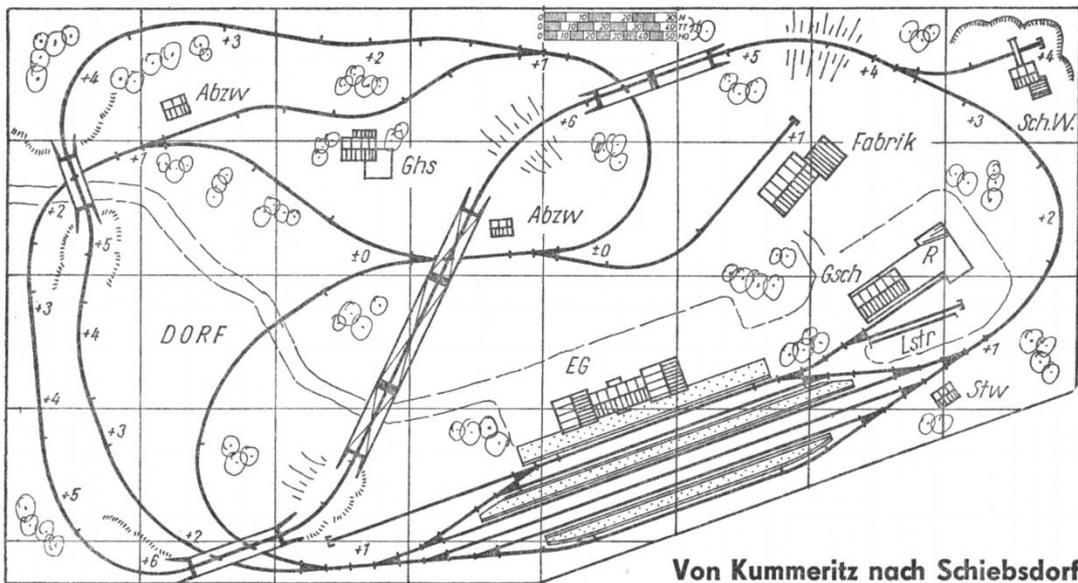


Von Schiebsdorf nach Kummeritz

Eine Abwandlung des vorhergehenden TT-Entwurfs wird in diesem N-Gleisplan dargestellt, der fast die gleiche Längenausdehnung, aber etwas geringere Tiefe aufweist. Zusammen mit den schlanken Weichen der Nenngröße N ergibt sich hier ein wesentlich gefälligeres Bild. Anregungen zur Landschaftsgestaltung können ebenfalls dem vorhergehenden TT-Gleisplan entnommen werden.

N

2,40 x 1,30 / 0,85 m

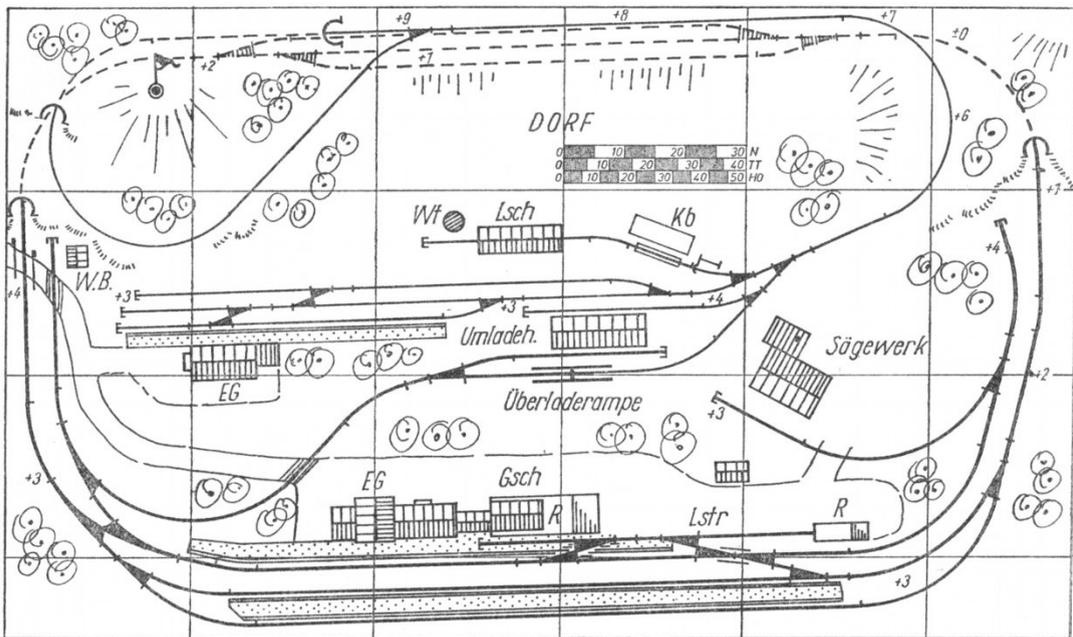


Von Kummeritz nach Schiebsdorf

H0 2,80x1,70 m

Mit diesem Gleisplan wurde das Thema Einführung einer schmalspurigen Kleinbahn in den Durchgangsbahnhof einer normalspurigen Hauptbahn aufgegriffen und recht interessant gestaltet. Die gut durchdachte Gleisenwicklung beider Spurweiten ermöglicht eine umfassende Wieder-

gabe der vielfältigen betrieblichen Aufgaben solcher Bahnhöfe des Vorbildes. Die Schmalspurbahn wird nicht mit in den normalspurigen Bahnhof geführt, sondern besitzt ein besonderes Empfangsgebäude mit Bahnsteig. Außerdem sind alle Voraussetzungen für die Einrichtung eines vorbildgetreuen Rollbock- oder Rollwagenverkehrs gegeben, so daß auch normalspurige Güterwagen auf der Schmalspurstrecke befördert werden können, wenn das Tunnelprofil entsprechend vergrößert wird.



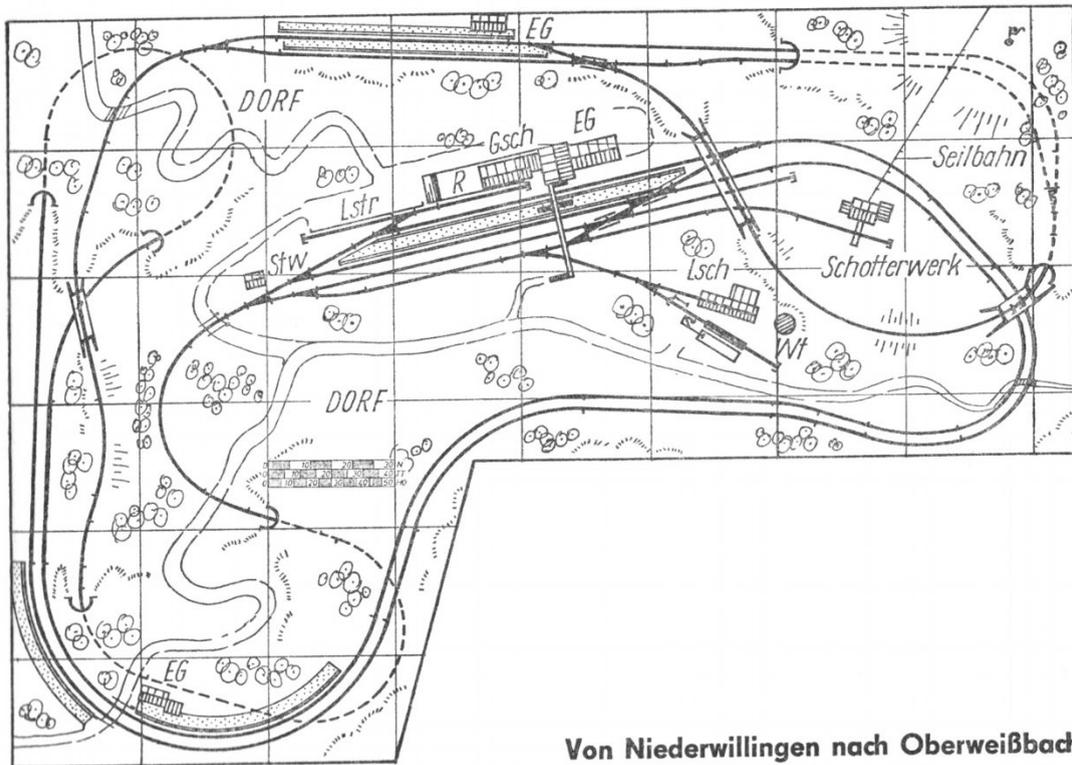
Von Hinterhermsdorf nach Burgau

Eckanlagen sind meist sehr reizvoll und lassen sich in kleineren Nenngrößen leichter bauen als in H0. Diese relativ große N-Anlage hat lange Fahrstrecken. Auch kann die sichtbare freie Strecke in großen Radien elegant geführt werden, was zu einer vorbildgetreuen Gestaltung wesentlich beiträgt. Der N-Minimalradius konnte daher auf verdeckte Streckenabschnitte beschränkt

N

2,50x1,75/1,00 m

bleiben. Bei Bedarf kann der mittlere Bahnhof Niederwillingen mit zusätzlichen und längeren Bahnsteigen versehen werden. Die DKW lassen sich durch EW ersetzen.



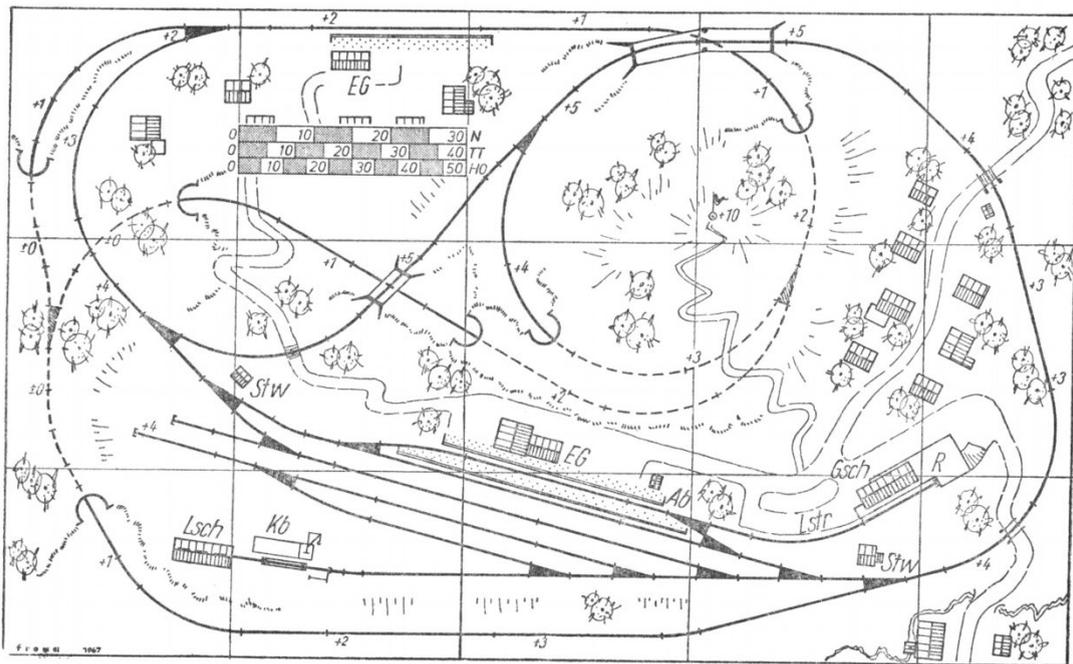
Von Niederwillingen nach Oberweißbach

N

1,40 x 0,90 m

Eine recht interessante Anlage, deren Hauptvorteil lange Fahrstrecken sind, wird in diesem Gleisplan vorgestellt. Der im Vordergrund liegende Bahnhof Riechheim ist von allen Seiten gut zu er-

reichen. Geschickt angeordnete Verbindungsgleise ermöglichen einen Verkehr von Kehrschleife zu Kehrschleife ebenso wie das Befahren eines großen Ovals. Dabei kann der Bahnhof „umfahren“ werden, was zur vorbildgetreuen Betriebsabwicklung beiträgt. Wenn das am rechten Anlagenrand verlaufende Gleis teilweise durch Tunnel geführt wird, ist die Anordnung verdeckter Abstellgleise möglich.



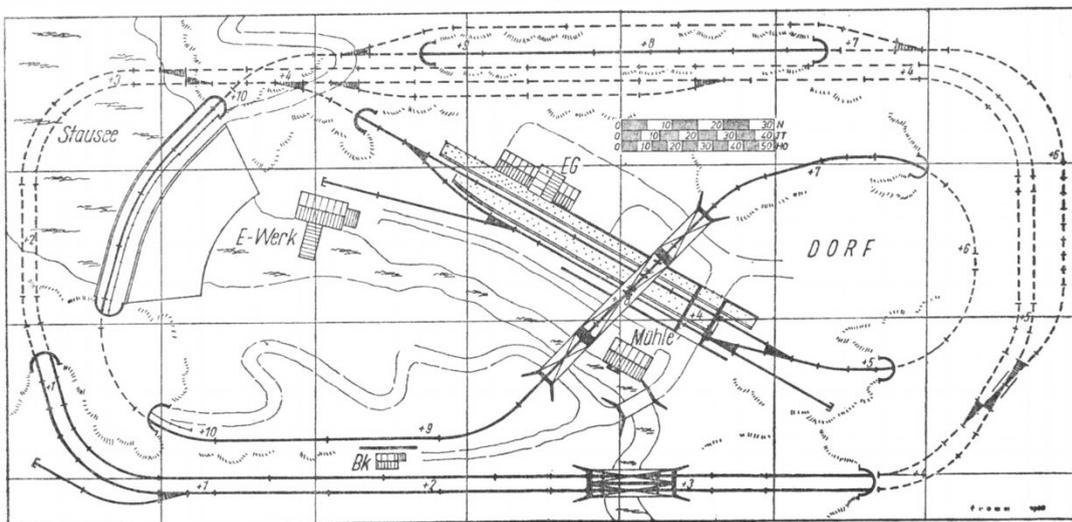
Von Riechheim nach Meckerfelde

Auf dieser N-Anlage ist eine Talsperre mit Stausee und Elektrizitätswerk Blick- und Mittelpunkt. Über die Staumauer wird neben einer Straße eine Eisenbahnstrecke geführt. Bemerkenswert ist die Ausbildung des linken vorderen Tunnels, der Eisenbahn und Straße aufnimmt. Einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb, auch mit Schnellzügen, gestattet die zweigleisige Ringstrecke mit verdeckten Abstellgleisen, die nicht durch einen Bahnhof führt, von der aber die Nebenbahn abzweigt. Sie kann durch geschickte Anbindung von allen Gleisen

N

2,10x1,00 m

sen der Ringstrecke und in allen Richtungen befahren werden. Die recht sparsame Streckenführung läßt die Landschaft dominieren, in der eine Überlandleitung vom Kraftwerk zur nächsten Stadt nicht fehlen sollte.



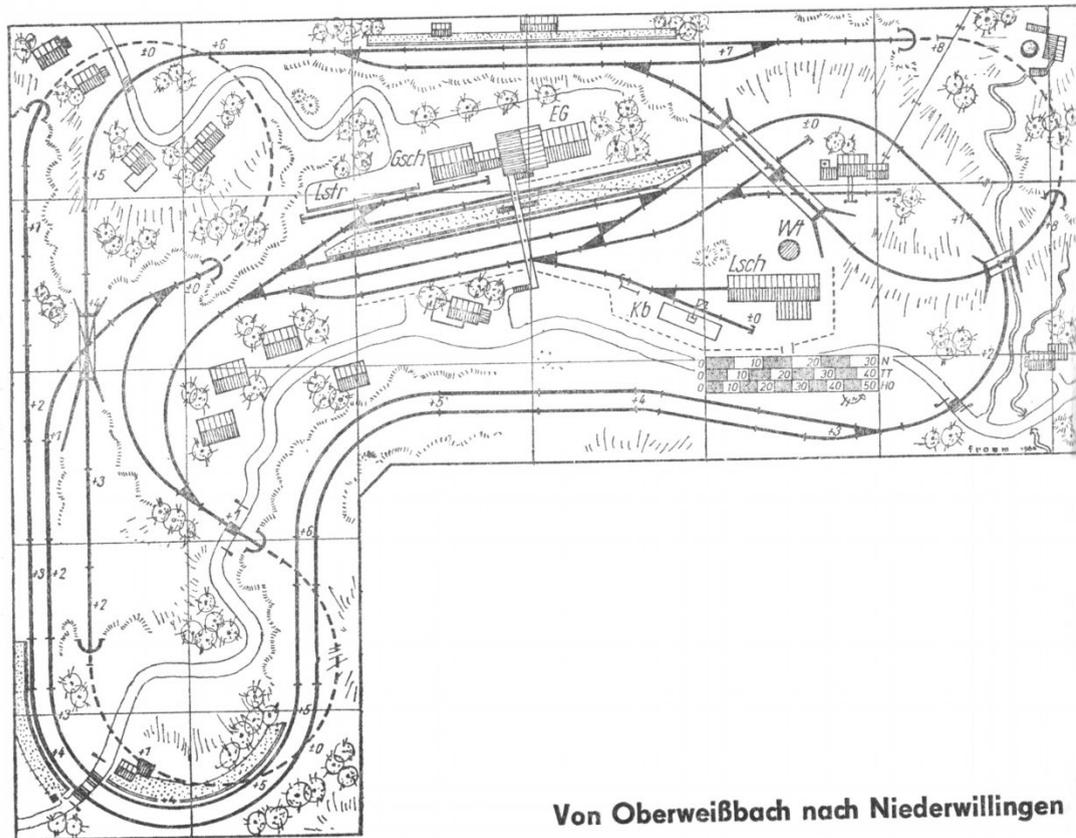
Von Tiefenort nach Obersee

TT

2,50x1,90/0,80 m

Dieser Gleisplan ist eine Abwandlung des N-Plans auf Seite 63. Ein Vergleich beider Pläne läßt erkennen, daß dieser längst nicht mehr so organisch und großzügig wirkt, wobei allerdings der größere

Platzbedarf in TT zu berücksichtigen ist. Auch dieser Plan ist ein Beispiel dafür, daß bei etwa gleicher Anlagengrundfläche und Verwendung einer kleineren Nenngroße der freie Raum nicht mit noch mehr Gleisen belegt, sondern vielmehr für eine großräumige Landschaftsgestaltung genutzt werden sollte.



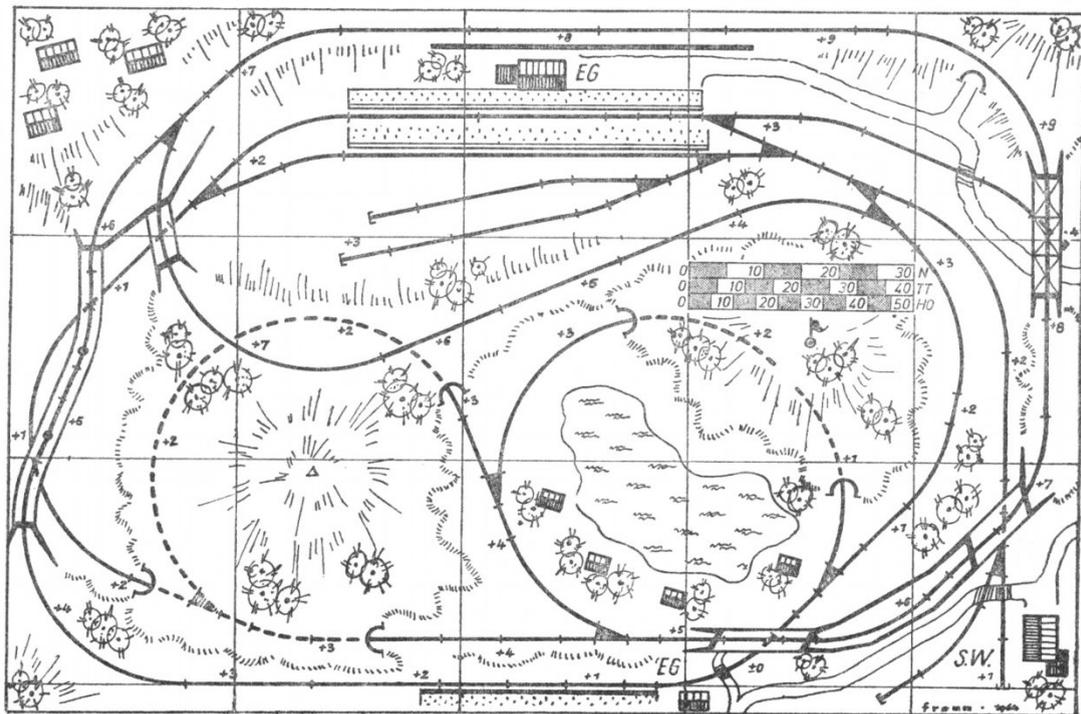
Von Oberweißbach nach Niederwillingen

Die Gleisführung dieses interessanten TT-Gleisplans ist gut gelöst und bietet vielfältige Fahrmöglichkeiten. Trotz vieler Meter Gleis, die auf verhältnismäßig kleinem Raum verlegt wurden, wirkt die Anlage nicht überladen. Diesen Eindruck unterstreichen mehrere Brücken und verdeckte Strecken wesentlich. Für die Landschaftsgestaltung

TT

1,90x1,25 m

ergeben sich viele Möglichkeiten, von der steilen Felswand bis zur bewaldeten Bergkuppe, die eine alte Burgruine krönt.



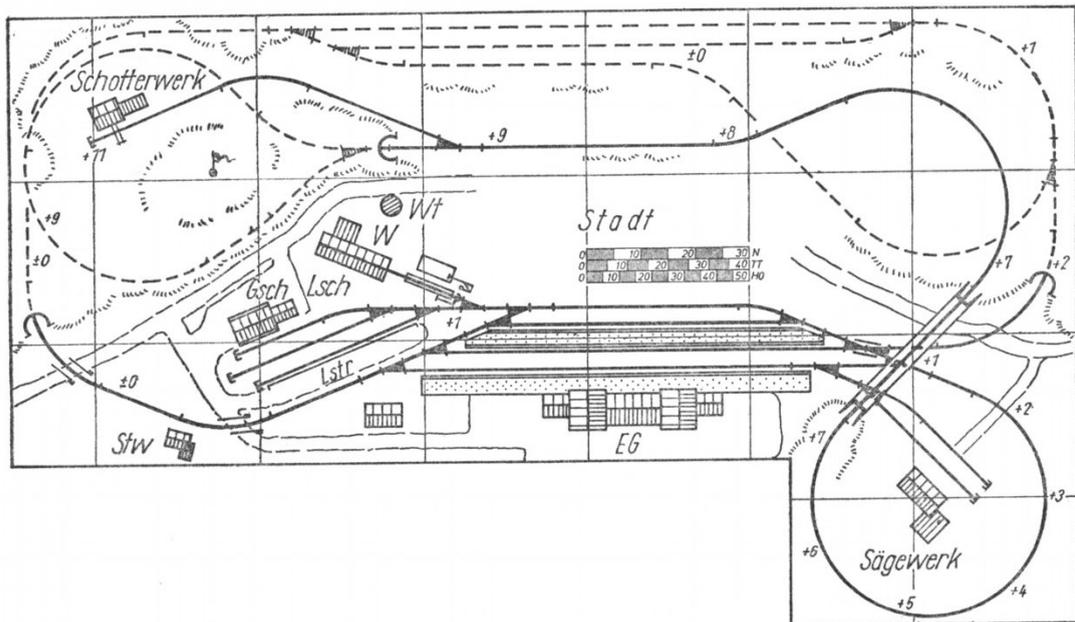
Von Semmelstedt nach Annensee

TT

2,60x1,10/1,50 m

Klare Gliederung der Gleisführung ist Hauptvorteil dieses Entwurfs. Das Grundoval besitzt im verdeckten Teil neben Abstellgleisen eine Kehrschleife.

Auch die vom Bahnhof Niederwiesa in die Berge führende Strecke hat am Ende eine Kehrschleife, so daß auch hier eine Wendemöglichkeit gegeben ist. Der Bahnhof läßt sich bei Bedarf ohne große Schwierigkeiten erweitern, jedoch sollte entsprechend bekannter Grundsätze eine Parallelführung der Gleise zur vorderen Anlagenkante möglichst vermieden werden.

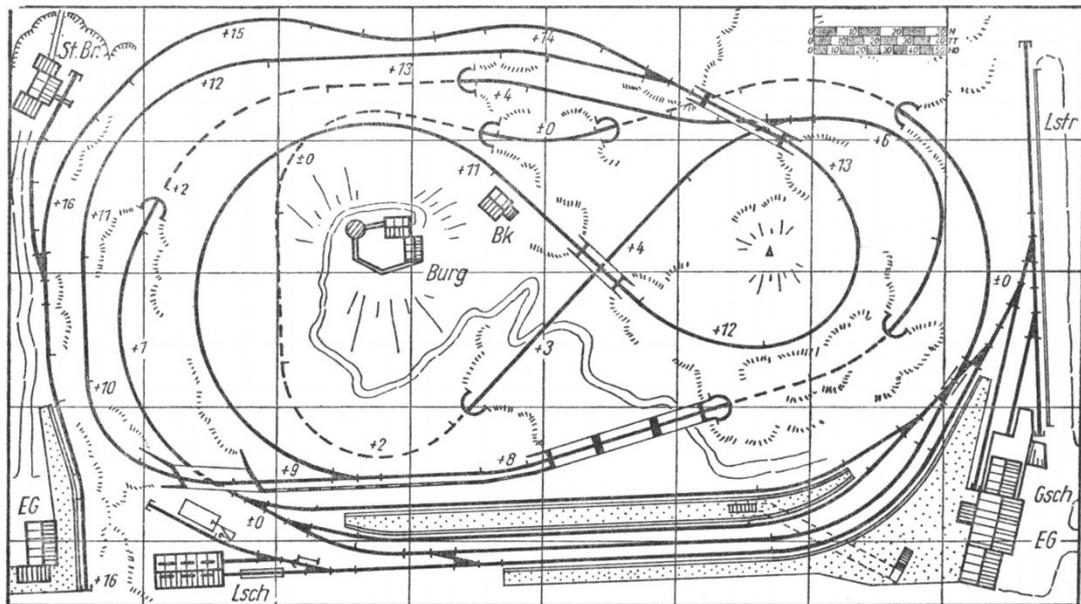


Von Rauenstein nach Niederwiesa

Dieser Gleisplan entspricht im Prinzip dem H0-Gleisplan gleichen Namens auf Seite 38. Auch hier wurde die verfügbare, verhältnismäßig große Fläche für eine elegantere Linienführung und für längere Bahnsteiggleise genutzt. Die Nebenbahn kann allerdings nur von Wendezügen oder Triebwagen befahren werden, da der Bahnhof Hohndorf keine Umsetzungöglichkeit für die Lokomotive bietet.

N

2,40x1,35 m

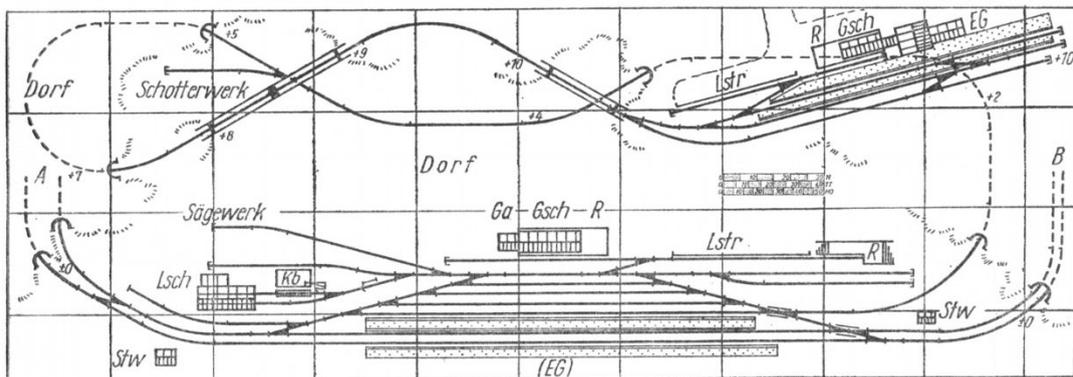


Von Tiefenbach nach Hohndorf

N**3,15x1,05 m**

Auch dieser großzügige N-Gleisplan könnte in einem langen Korridor gut verwirklicht werden. Die zweigleisige Hauptstrecke, die durch den Bahnhof Eilenburg führt, endet beiderseits in einer Schleife, denen Abstellgleise zugeordnet sind und die in einer tieferen Ebene – zweite Grundplatte – vorgesehen wurden. Abwechslungsreicher und vielseitiger Fahrbetrieb ist dadurch gewährleistet. Die langen Bahnsteiggleise können auch „ausgewach-

sene“ Schnellzüge aufnehmen. Ein Auflösen der DKW in EW am rechten Bahnhofskopf ist denkbar. Die abzweigende, eingleisige Nebenbahn endet nach langer Fahrstrecke im Bahnhof Hohenfeld. Die Grundidee dieses Plans ist auch in andere Nenngrößen leicht übertragbar. Für H0 wird aber ein Mindestplatzbedarf von etwa $5,00 \times 1,70$ m benötigt. Der großzügige Gesamteindruck der N-Anlage geht dabei jedoch verloren. Auch in der Nenngröße N sind noch Reduzierungen möglich, die aber bei etwa $2,50 \times 0,90$ m die untere Grenze erreicht haben, will man die großräumige Linienführung erhalten.

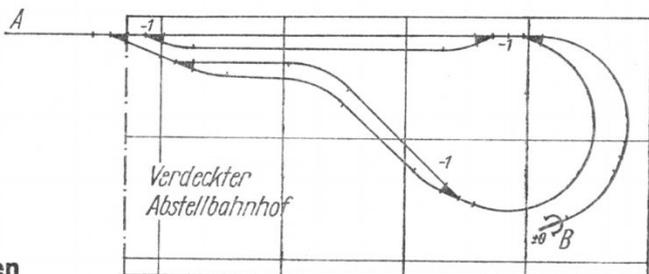
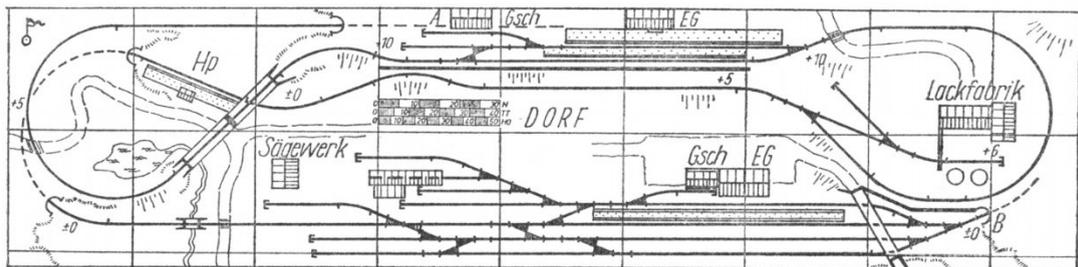


Von Eilenburg nach Hohenfeld

Diesem langgestreckten, schmalen Gleisplan liegt als Grundidee ein verschlungenes Oval zugrunde, das zusätzlich in der zweiten, unteren Ebene einen Abstellbahnhof mit Kehrschleife aufweist. Der Einbau einer weiteren, entgegengesetzten Kehrschleife durch eine Verbindung des linken Kopfes des unteren Bahnhofs mit dem gleichen des oberen Bahnhofs ist möglich. Auf diesem Grundprinzip können übrigens noch ähnliche und gleich inter-

TT | 3,50x0,90 m

essante Gleispläne entwickelt werden. Fahr- und Rangiermöglichkeiten sind in ausreichendem Maße gegeben.



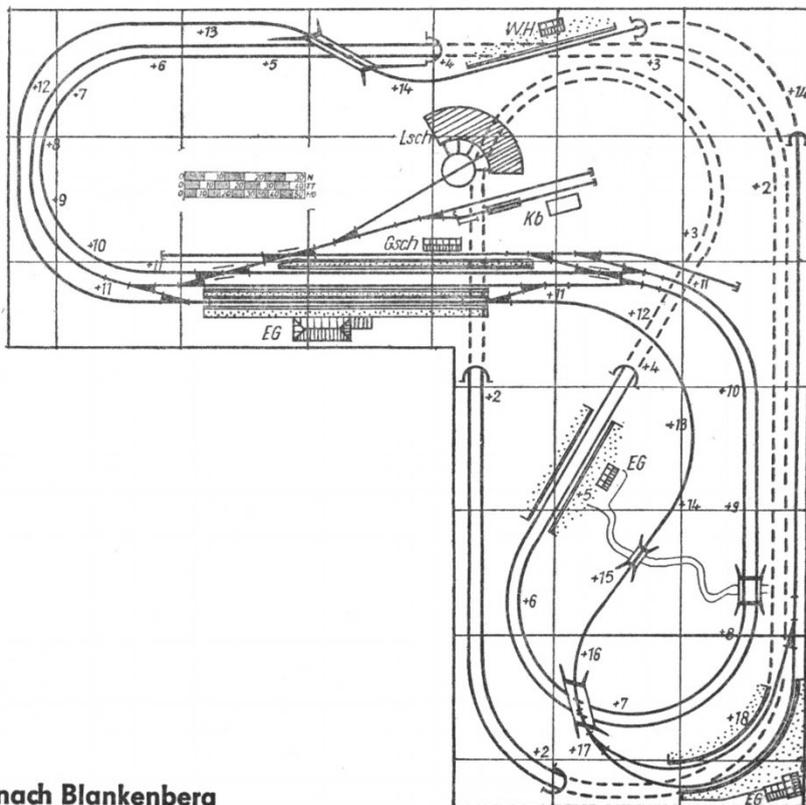
Von Großfriesen nach Weingarten

H0

3,20x3,20/1,35 m

Der Gleisplan dieser vor Jahren im „Modellbahn-Handbuch“ im Bau gezeigten Anlage wirkt für heutige Begriffe etwas starr und gleichförmig. Eine

Verbesserung wäre aber ohne großen Aufwand durch zu den Anlagenkanten schräg verlaufende Gleisführungen und die Verwendung flexiblen Gleismaterials möglich. Das Grundprinzip einer langen, zweigleisigen Streckenführung ist vor allem für die einen vielseitigen Fahrbetrieb bevorzugenden Modelleisenbahner empfehlenswert.



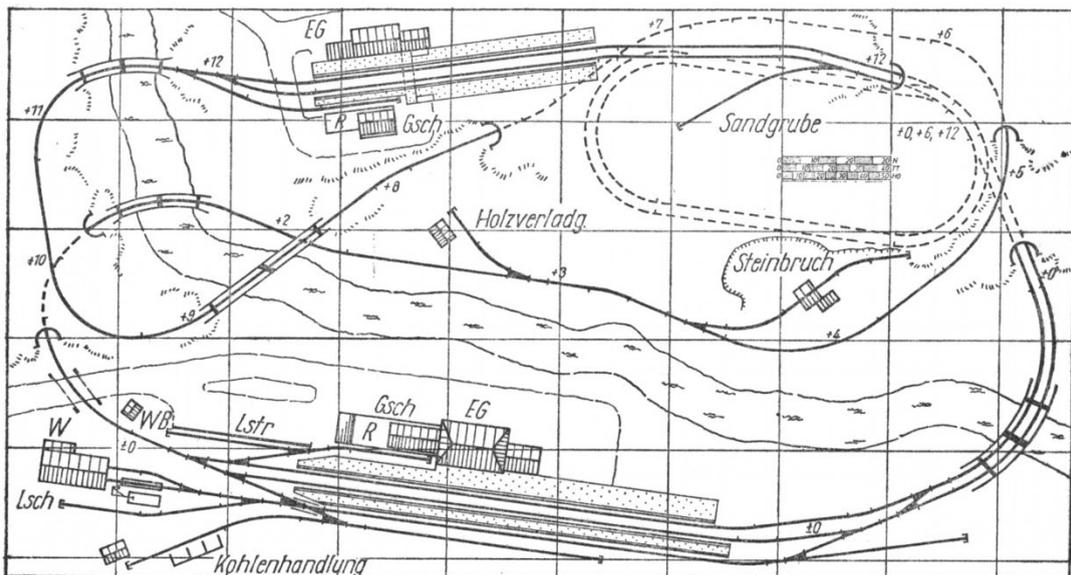
Von Dieringhausen nach Blankenberg

Der Streckenverlauf von Gleisplänen sollte möglichst immer so dargestellt werden, daß der Eindruck entsteht, die Züge kommen von einem bestimmten Bahnhof und verlassen den nachgebildeten, existenten Streckenabschnitt wieder nach einem bestimmten Bahnhof. Diese Forderung wurde in diesem Fall durch die verdeckte Gleisspirale in der rechten oberen Ecke erfüllt. Am rechten Anlagenrand verschwindet die Strecke im Tunnel auf dem Niveau ± 0 und erscheint nach Durchfahren der Gleisspirale wieder auf dem Niveau $+ 12$ vor dem oberen Bahnhof Hohenholz.

N

2,90x1,55 m

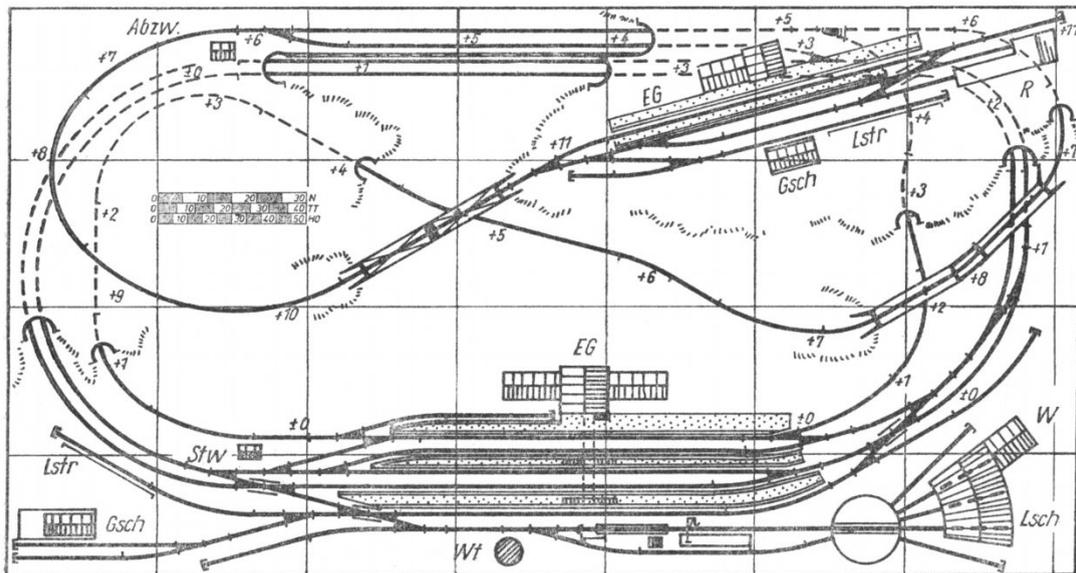
Der große Höhenunterschied vermeidet beim Betrachter der Anlage den „Verdacht“, daß es sich um den gleichen Zug handelt. Ein idealer Gleisplan für „fahrende“ Modelleisenbahner, die auch an einer guten, landschaftlichen Gestaltung Gefallen finden. Der diagonal verlaufende Fluß ist ein bewährtes Mittel, die Anlage noch tiefer wirken zu lassen als sie ohnehin schon ist.



Von Flößenbrück nach Hohenholz

Das beliebte Thema „Zweigleisige Hauptbahn mit Schnellzugverkehr plus eingleisige Nebenbahn“ hat oft den Nachteil, daß die Nebenbahnzüge

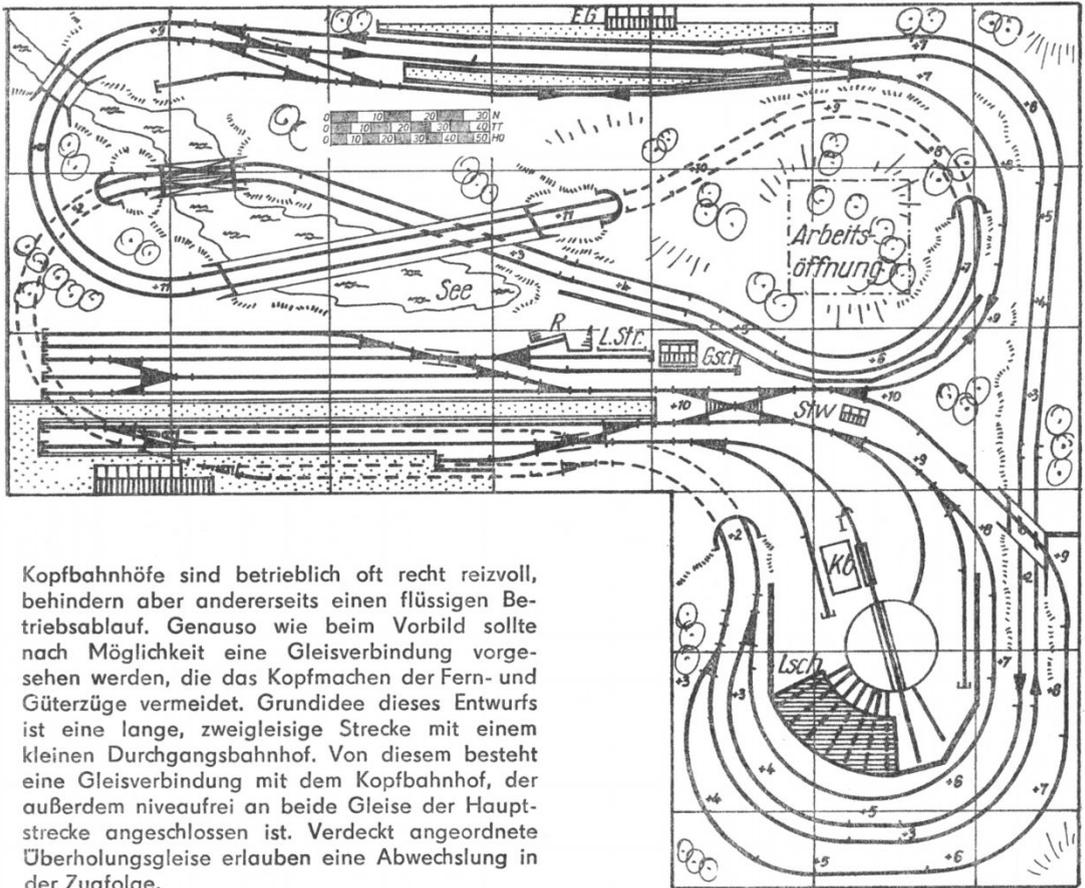
im Anschlußbahnhof der Hauptbahn wenden müssen. Dieser Nachteil wurde bei dieser Anlage durch einige „Kunstgriffe“ vermieden. Einmal führt die Nebenbahn vom linken Kopf des Bahnhofs Schmannewitz weitgehend sichtbar zum Endbahnhof Timmendorf. Zum anderen kann man auch diesen Bahnhof vom rechten Nebenbahngleis wie auch von der zweigleisigen Hauptstrecke aus direkt erreichen. Diese etwas komplizierte Gleisführung ist zwar sehr interessant, erfordert aber schon einige Erfahrungen, besonders im Anlegen der Höhenlage der einzelnen Streckenabschnitte.



Von Schmannewitz nach Timmendorf

H0

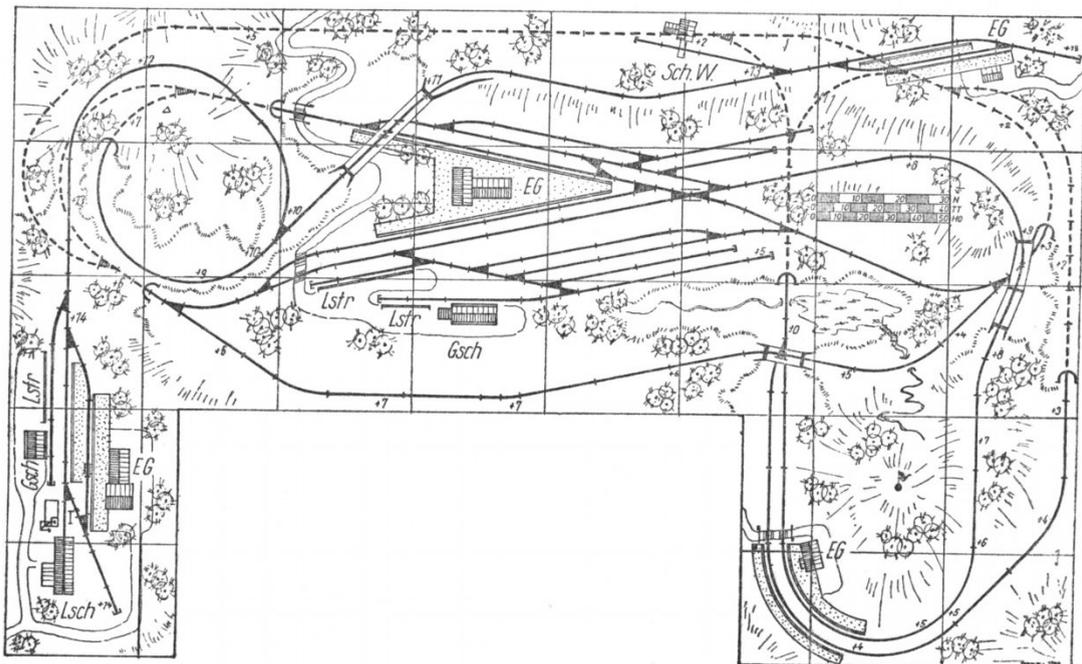
3,30x1,50/2,75 m



Kopfbahnhöfe sind betrieblich oft recht reizvoll, behindern aber andererseits einen flüssigen Betriebsablauf. Genauso wie beim Vorbild sollte nach Möglichkeit eine Gleisverbindung vorgesehen werden, die das Kopfmachen der Fern- und Güterzüge vermeidet. Grundidee dieses Entwurfs ist eine lange, zweigleisige Strecke mit einem kleinen Durchgangsbahnhof. Von diesem besteht eine Gleisverbindung mit dem Kopfbahnhof, der außerdem niveaufrei an beide Gleise der Hauptstrecke angeschlossen ist. Verdeckt angeordnete Überholungsgleise erlauben eine Abwechslung in der Zugfolge.

Von Seehausen nach Hainsberg

Größere Anlagen, die fast ein Zimmer ausfüllen, werden vorteilhaft in U-Form ausgebildet, um alle Anlagenteile leichter erreichen zu können. Mittelpunkt dieser interessant gestalteten Anlage ist der Bahnhof Hummelshain, der in Keilform entworfen wurde. Zahlreiche Verbindungsgleise gestatten vielfältige und abwechslungsreiche Fahrmöglichkeiten. Die Gleislängen des Bahnhofs Kieselwitz (links) können bei Bedarf ohne große Schwierigkeiten vergrößert werden.



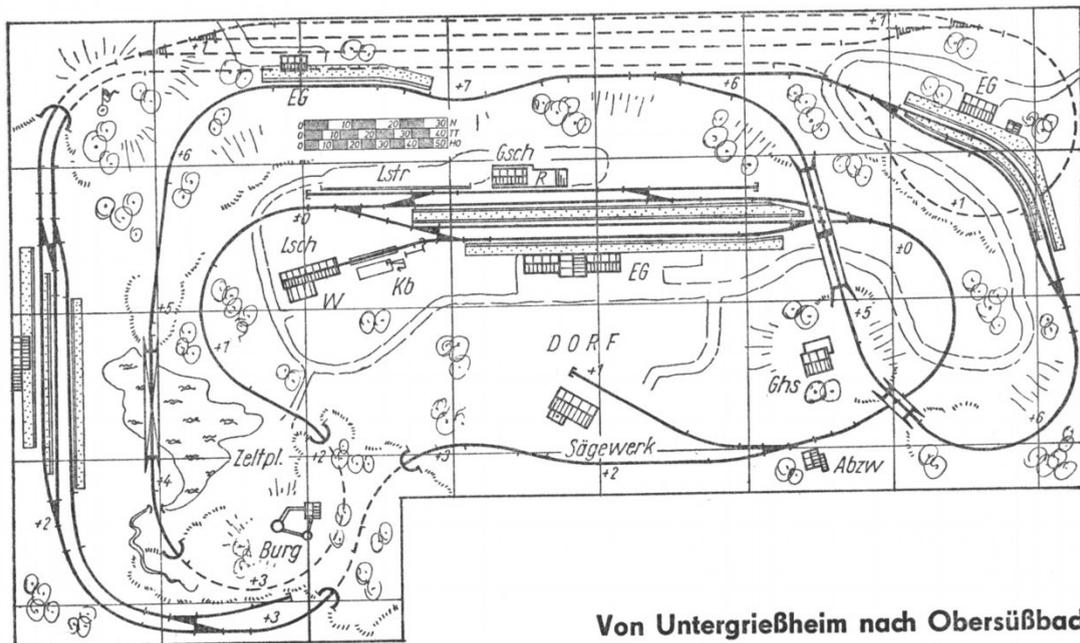
Von Hummelshain nach Kieselwitz

Auf kleineren wie auch auf größeren Anlagen wird der eingleisigen Streckenführung meist der Vorzug gegeben. Die Erschwernisse im Betriebsablauf werden dabei zugunsten einer besseren Landschaftsgestaltung in Kauf genommen. Dieser Entwurf besitzt in der Mitte der Anlage den Bahnhof Untergrießheim, der nach Wunsch auch wesentlich größer ausgeführt werden kann. Die von ihm nach links ausgehende eingleisige Strecke endet in einer einfachen Kehrschleife. Die den Bahnhof nach rechts verlassende Strecke erhält auf einem

N

2,20x1,30/1,00 m

kurzen Abschnitt am linken Anlagenrand zweigleisigen Charakter und endet ebenfalls in einer allerdings verdeckten Kehrschleife, der einige Abstellgleise beigegeben sind. Da im Bereich jeder Kehrschleife ein Bahnhof mit zwingendem Halt für alle Züge angelegt wurde, können die allgemein bekannten Schaltungsprobleme solcher Gleisführungen leichter gelöst werden.

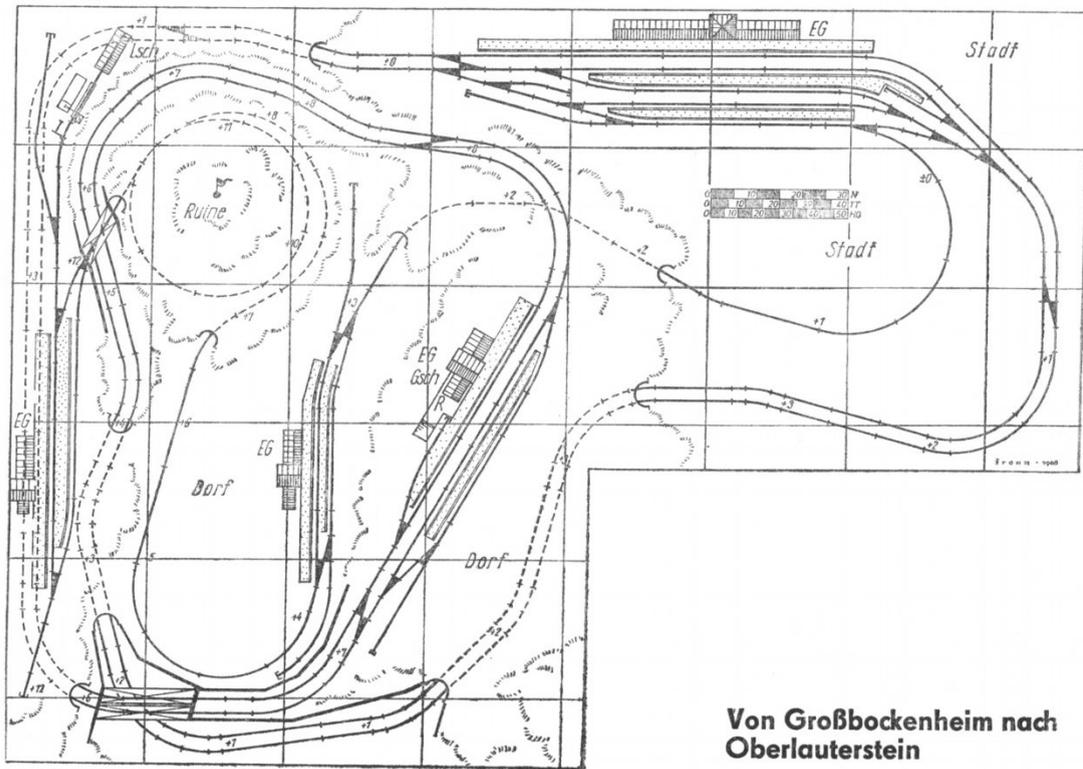


Von Untergrießheim nach Obersüßbach

N**2,30x1,70/1,00 m**

Der großzügig gestalteten Eckanlage liegt das Thema einer langen zweigleisigen Strecke zugrunde. Die Bahnhöfe sind einfach und unkompliziert in ihrem Aufbau. Lange Bahnsteiggleise

erlauben den Einsatz von Schnellzügen. Der Endbahnhof der abzweigenden Nebenbahn liegt 12 cm über Grundplattenniveau, der kleine Durchgangsbahnhof der Hauptbahn auf einem Höhenzug, der beide Anlagenhälften optisch trennt. Die Nebenbahn verläuft im Tal und erreicht ihren Endbahnhof nach Durchfahren einer Gleisspirale. Die landschaftliche Gestaltung kann vielseitig und großräumig geschehen.



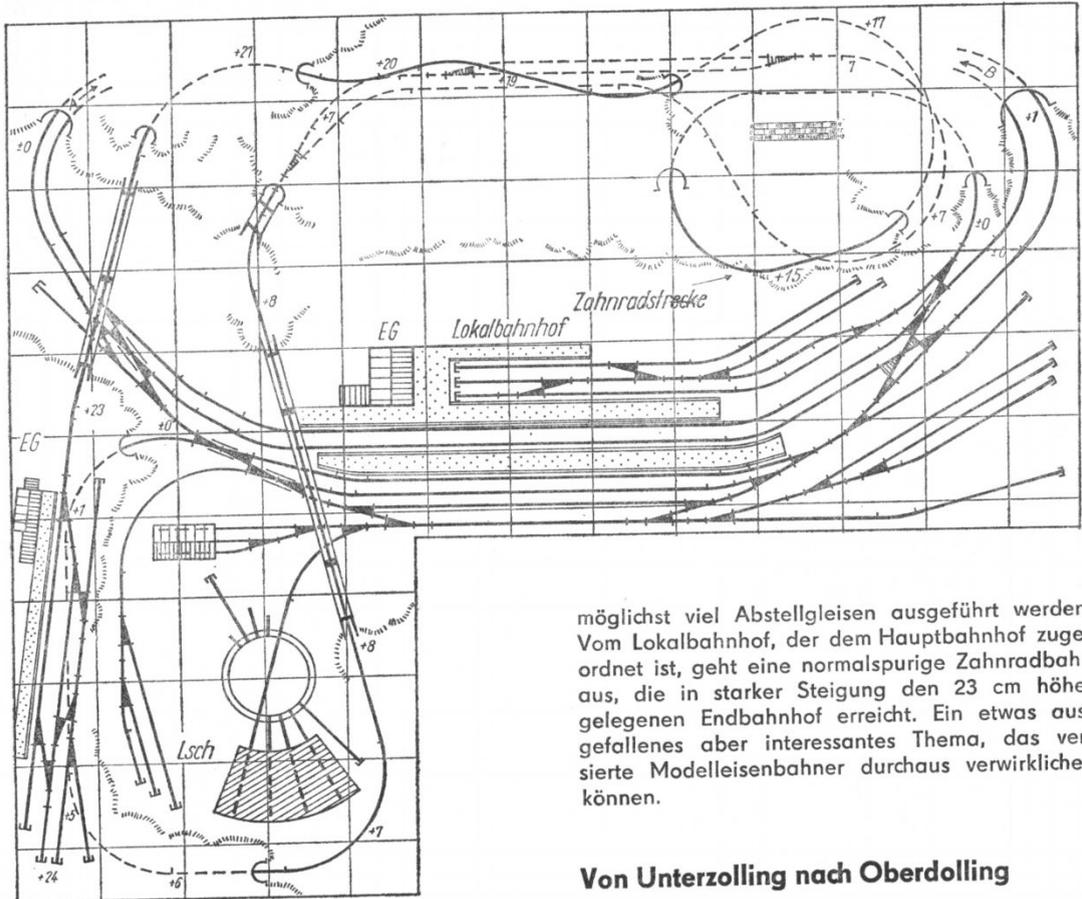
**Von Großbockenheim nach
Oberlauterstein**

Größere Anlagen sollen nach Möglichkeit eine L- oder U-Form aufweisen. Nach diesem Grundsatz wurde auch bei diesem Gleisplan verfahren. Grundmotiv ist eine zweigleisige Hauptstrecke, die bei A und B in Tunnels verschwindet. Diese beiden

H0

3,85 x 1,90 / 3,20 m

Punkte können entweder direkt verbunden oder als Endschleife in unterschiedlicher Höhenlage mit



möglichst viel Abstellgleise ausgeführt werden. Vom Lokalbahnhof, der dem Hauptbahnhof zugeordnet ist, geht eine normalspurige Zahnradbahn aus, die in starker Steigung den 23 cm höher gelegenen Endbahnhof erreicht. Ein etwas ausgefallenes aber interessantes Thema, das versierte Modelleisenbahner durchaus verwirklichen können.

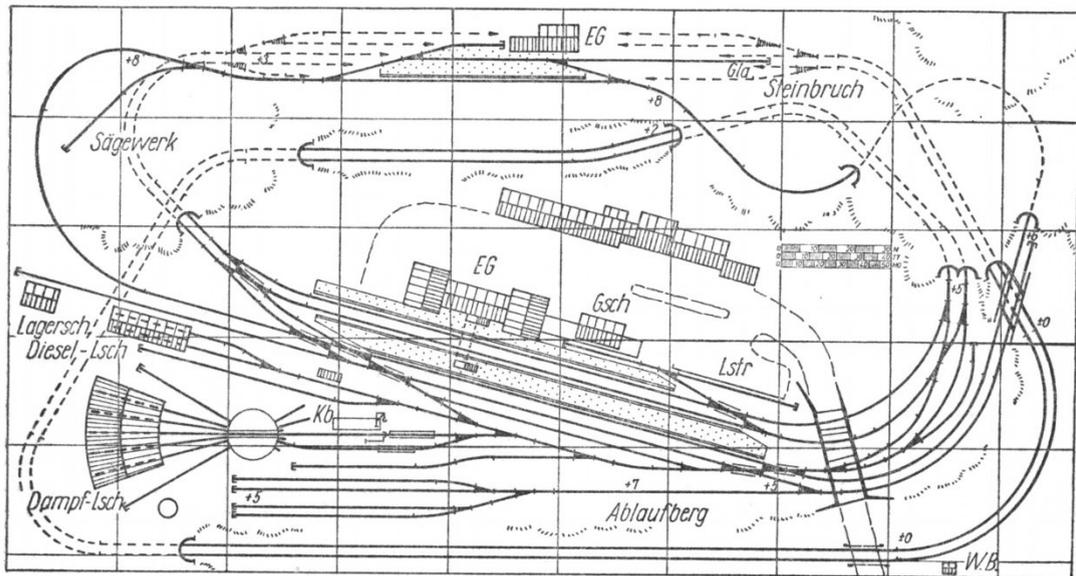
Von Unterzolling nach Oberdolling

N

2,90x1,55 m

In Anlagenmitte ist der in seiner Gleisführung äußerst interessante, wenn auch sehr weichenaufwendige Bahnhof Süderburg gelegen. Die ihn durchlaufende zweigleisige Hauptstrecke hat die Form eines verschlungenen Ovals und bietet rela-

tiv lange Fahrstrecken. Auf der „Paradestrecke“ am vorderen Anlagenrand kann das Fahren auf Blockdistanz gut demonstriert werden. Aus dem Hauptbahnhof zweigt eine eingleisige Nebenbahn ab, die zum hochgelegenen Bahnhof Nordheim führt und auf der anderen Seite als zweite Nebenbahn wieder einmündet. Bemerkenswert ist das lange Ausziehgleis, ohne das der Ablaufberg nicht betrieben werden kann. Möglichkeiten vielfältiger Geländegestaltung sind auch bei dieser Anlage gegeben.

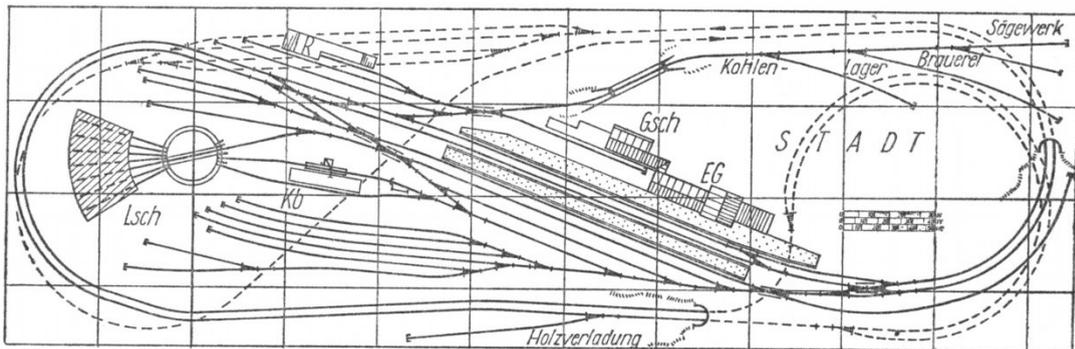


Von Nordheim nach Süderburg

Auch dieser Plan ist für den Aufbau einer Korridoranlage recht gut geeignet und wird in seiner anspruchsvollen Gleisgestaltung allen Forderungen gerecht. Umfangreicher Fahrbetrieb ist auf der langen zweigleisigen Strecke gut möglich. Die zahlreichen Gleisanschlüsse erlauben außerdem eine lebhaft Rangiertätigkeit. Der diagonal angeordnete Durchgangsbahnhof besitzt drei Bahnsteiggleise, eine Ortsgüteranlage und ein relativ großes Bahnbetriebswerk. Die zweigleisige Strecke endet beiderseits in großen verdeckten Schleifen, denen genügend Abstellgleise zugeordnet wurden. Die vorteilhafte Wirkung großer Gleisradien wird an diesem Plan gut demonstriert, der auch vielfältige Möglichkeiten einer Landschaftsgestaltung mit umfangreicher städtischer Bebauung bietet.

N

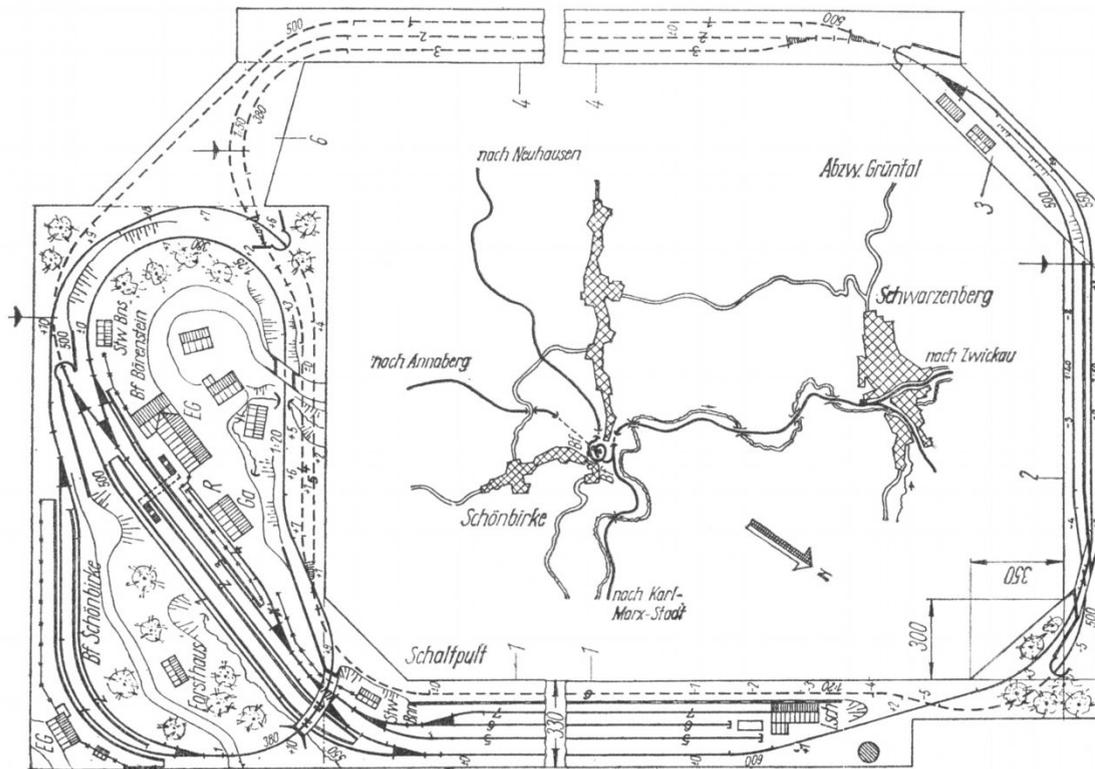
3,45 x 1,00 m



Von Angermund nach Hohentann

Dieser Gleisplan soll als Beispiel dafür stehen, wie aus einer relativ kleinen stationären Anlage in L-Form eine Großanlage entwickelt werden kann, die ein ganzes Zimmer ausfüllt. Die ge-

strichelt dargestellten Verbindungsgleise können beispielsweise hinter Schrankmöbeln verlaufen, und unter der $2,15 \times 1,15$ m großen linken Anlagenplatte läßt sich ein Bett gut unterbringen. Die Skizze in der Mitte des Gleisplanes deutet an, wie man sich den Streckenverlauf auf das Vorbild übertragen denken könnte.



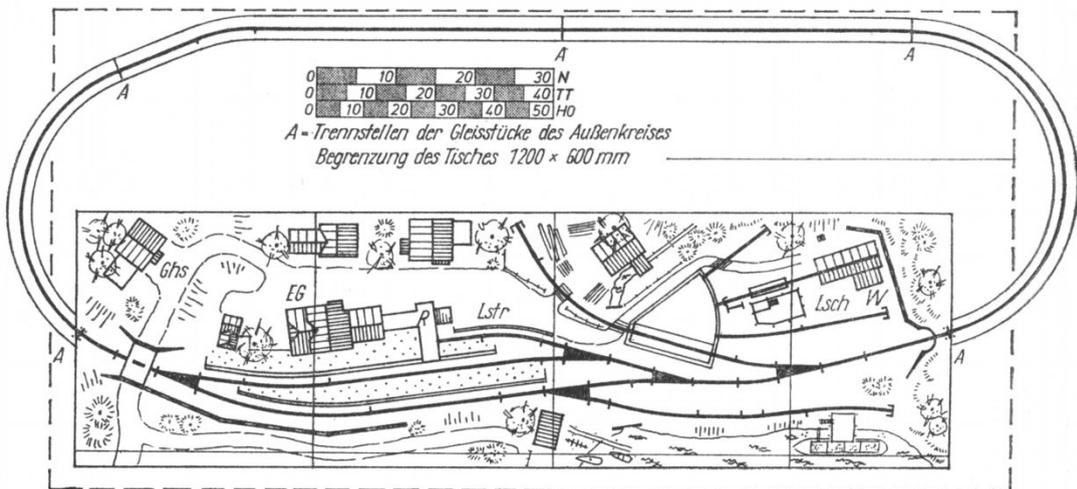
Von Bärenstein nach Schönbirke

Eine andere Form halbstationärer Anlagen für den platzbeschränkten Modelleisenbahner zeigt dieser Gleisplanentwurf. Die Grundplatte der Anlage wurde so bemessen, daß sie in einem Schrank bequem untergebracht werden kann. Die das Oval ergänzenden Gleisstücke werden nur während des Betriebes angefügt, so daß die gesamte Anlage auf einem normalen Tisch Platz findet. Der kleine Bahnhof Schnakenburg ist für die Darstellung eines „gemütlichen“ Kleinbahnbetriebes gut geeignet. Die vor dem Lokschuppen angeordnete Segmentdrehzscheibe wird nicht industriell hergestellt, ist aber von einigermaßen versierten Mo-

N

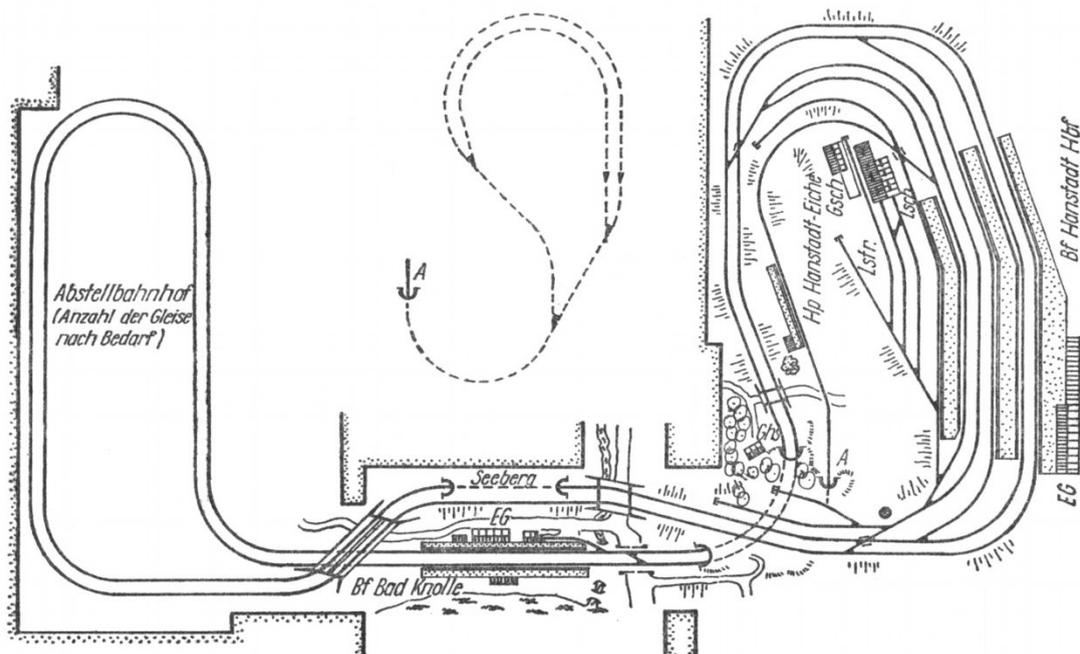
Grundplatte 1,10 x 0,32 m

delleisenbahnern unschwer nachzubauen. Bemerkenswert ist noch bei diesem Gleisplan, daß das durchgehende Hauptgleis vorbildgetreu durch den geraden Strang aller Weichen verläuft. Auf die landschaftliche Durchbildung der Anlage kann viel Liebe und Sorgfalt verwendet werden.



Von Schnakenburg nach Süffelstein

Auch dieser Plan ist ein Beispiel dafür, wie eine kleinere Anlage zu einer Zimmermanlage ausgebaut werden kann. Der linke Anlagenteil kann entsprechend dem rechten Teil großzügig gestaltet werden oder aber nur eine kleine Endschleife haben. Die bei A verschwindende eingleisige Nebenbahn endet in einer verdeckt unter der Anlagenplatte angeordneten Kehrschleife mit Abstellgleis.



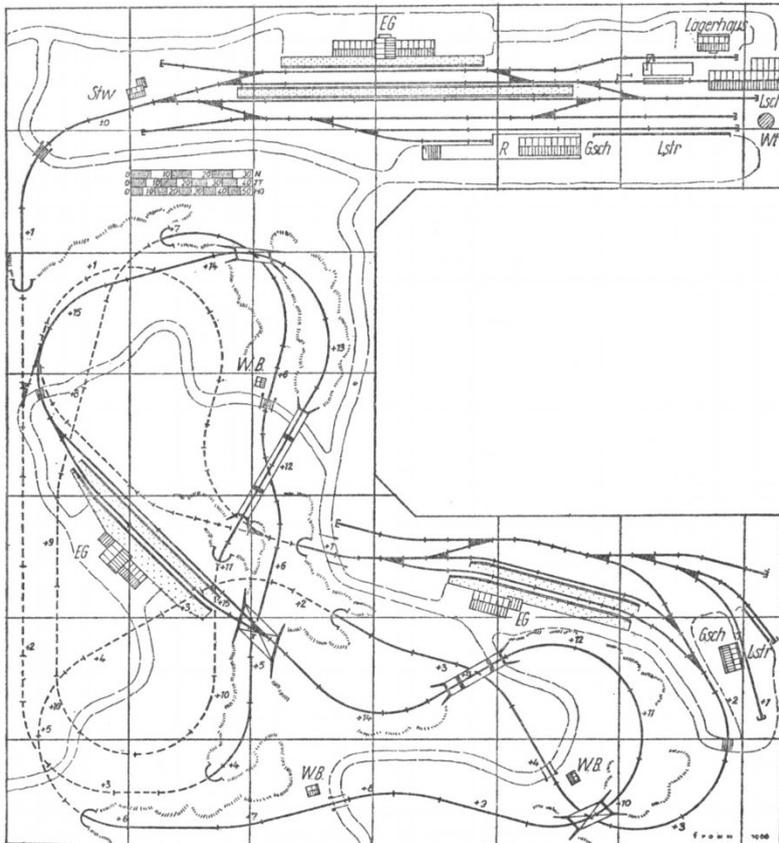
Von Hanstadt nach Bad Knolle

Abschließend wird noch eine Großanlage vorge-
stellt, deren U-förmig angeordneten Grundplatten
eine gute Zugänglichkeit zu allen Teilen gestatten.
Grundform ist ein mehrfach verschlungenes gro-
bes Oval, aus dem links ein Gleis zum Kopfbahn-
hof abzweigt. Ein Verbindungsgleis schafft die

N

2,10 x 2,00 m

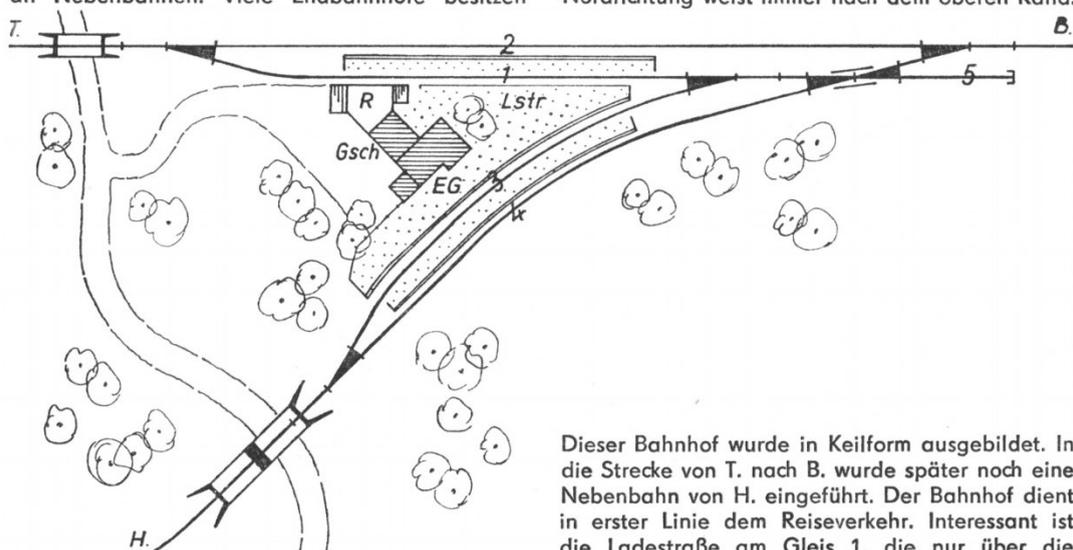
Möglichkeit, die den Kopfbahnhof verlassenden
Züge nach völligem Durchfahren des verschlun-
genen Ovals in einer Kehrschleife zu wenden.



Von
Untermieselstein
nach
Oberwiesenheim

Bahnhoftspläne des Vorbilds

Aus der Vielfalt der beim Vorbild gegebenen Anlagen wird nachfolgend eine Reihe von End-, Durchgangs-, Trennungs- und Anschlußbahnhöfen dargestellt, die unter Verwendung von Modellbahn-Gleismaterial entwickelt wurden. Für die Nenngröße H0 fand das Pilz-Gleis, für TT das Zeuke-Gleis Anwendung. Bei H0-Plänen steht die Bahnhofsbezeichnung links, bei TT-Plänen rechts. Die Pläne sollen den Modelleisenbahnern als Anregungen für eine vorbildgetreue Ausgestaltung ihrer eigenen Bahnhöfe dienen. Fast ausnahmslos handelt es sich um kleine Bahnhofsanlagen an Nebenbahnen. Viele Endbahnhöfe besitzen



Bf Unterkeilnitz

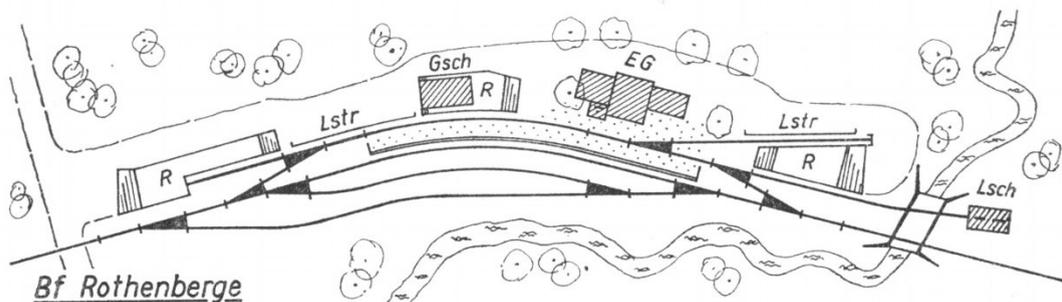
einen kleinen Lokschuppen. Güterschuppen, Rampen und Ladestraßen sind selbstverständlich. Wenn auch ihre Bedeutung beim Vorbild durch Bildung von Stückgut- und Wagenladungsknotenbahnhöfen wesentlich zurückgegangen ist, sollten sie doch auf unseren Modellbahnanlagen nicht vergessen werden. Sie, wie auch die Gleisanschlüsse, bieten doch erst die Grundlage für interessante Rangierbewegungen. Die in einigen Bahnhoftsplänen dargestellte geschwungene Gleisführung sollte nach Möglichkeit bevorzugt werden, trägt sie doch mit zur vorbildgetreuen Wirkung bei.

Die landschaftliche Gestaltung sowie die Straßenführungen wurden auf allen Bahnhoftsplänen mit angedeutet und bieten somit Anregung für die vorbildgerechte Einordnung der Anlagen. Die Nordrichtung weist immer nach dem oberen Rand.

Dieser Bahnhof wurde in Keilform ausgebildet. In die Strecke von T. nach B. wurde später noch eine Nebenbahn von H. eingeführt. Der Bahnhof dient in erster Linie dem Reiseverkehr. Interessant ist die Ladestraße am Gleis 1, die nur über die Rampe erreichbar ist.

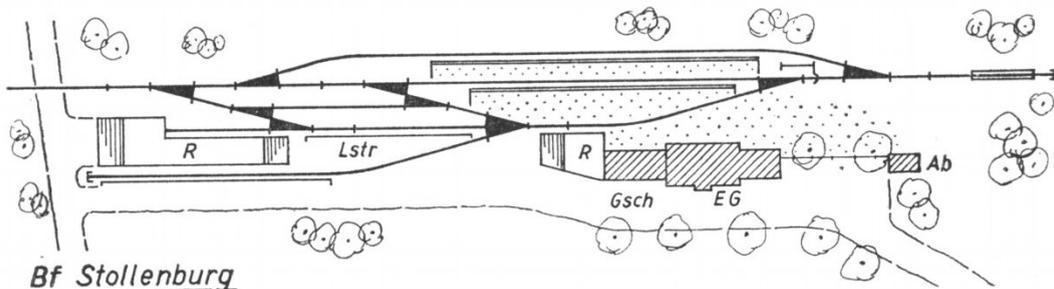
Dieser kleine Durchgangsbahnhof fällt durch die gekrümmte Lage seiner Gleise auf. Er enthält viele Nebenanlagen, die manche Rangierbewegung erfordern. Überholungsgleise gestatten vorbild-

gerechten Betriebsablauf. Die östliche Rampe dient der Holzverladung. Im Lokschuppen ist eine Kleinlok untergebracht, die den umfangreichen Rangierdienst verrichtet.



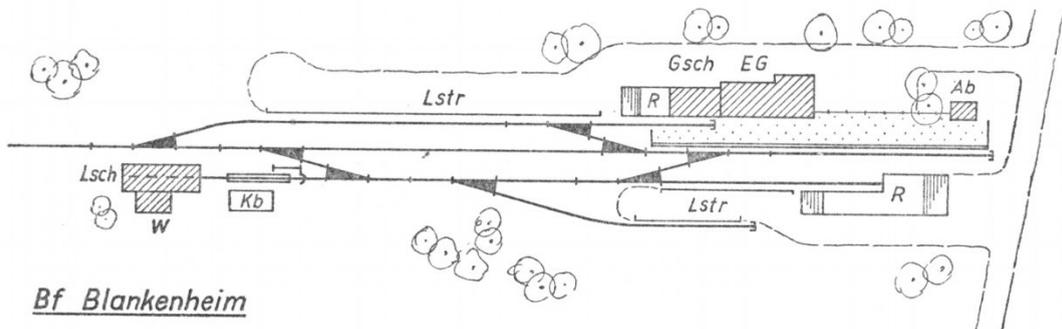
Auf diesem Endbahnhof einer Nebenbahn bieten sich ähnliche Rangiermöglichkeiten. Die kombinierte Rampe (Kopf- und Seitenrampe) dient vorwiegend der Holzverladung und besitzt beider-

seits ein Gleis. Für die Behandlung der Dampflokomotiven wurde nur eine Ausschlackgrube vorgesehen. Der Lokschuppen befindet sich auf dem Anschlußbahnhof dieser Strecke.



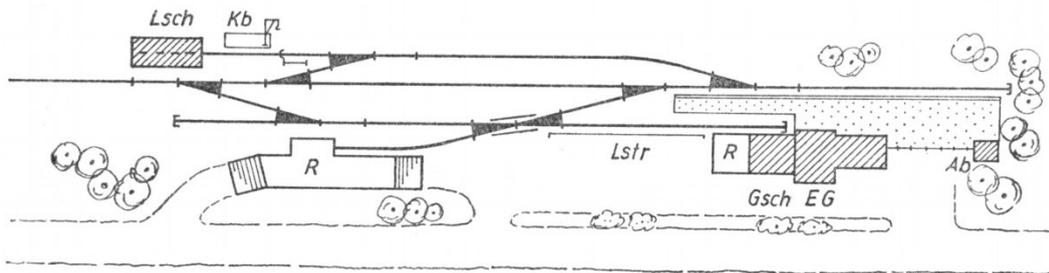
Der Endbahnhof einer kleinen Nebenbahn, der viel Rangiermöglichkeiten bietet. Beachtenswert ist die Lage des Bahnsteigs unmittelbar am

Stumpfgleis. Wenn die Lok umsetzen will, muß sie erst den Zug zurückdrücken und ihn dann durch das Nachbargleis umfahren.



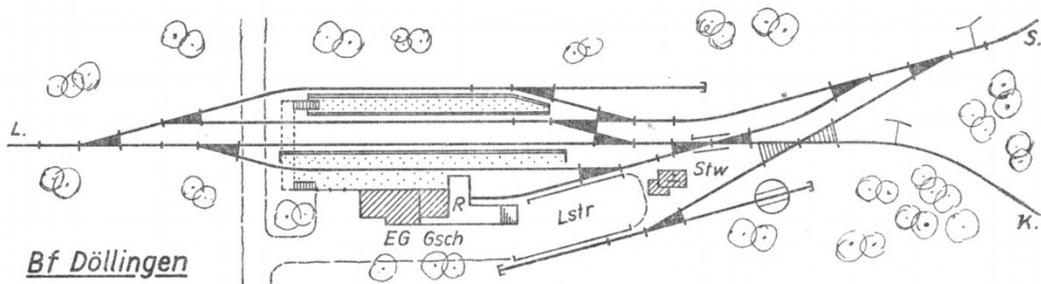
Dieser Endbahnhof ist ähnlich wie der vorhergehende gestaltet und bedingt den gleichen Betriebsablauf. Interessant gestaltet ist die kombinierte Rampe. Der Lokschuppen kann unter Weg-

fall der Lokbehandlungsanlage durch einen Triebwagenschuppen ersetzt werden, wenn entsprechende Fahrzeuge auf der Strecke verkehren.



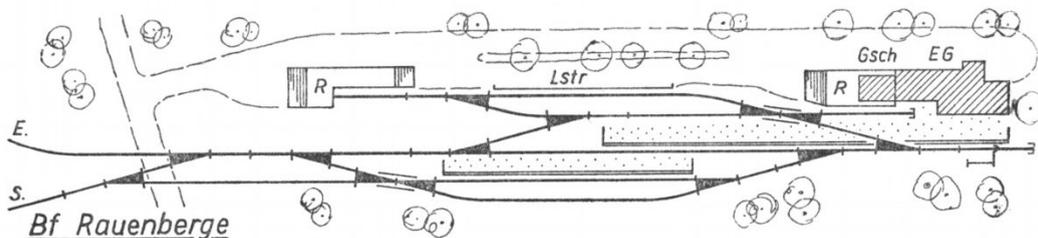
An der Strecke von L. nach K. liegt dieser kleine Durchgangsbahnhof, von dem eine weitere Nebenbahn, mit starker Steigung „ins Gebirge“ führend, nach S. abzweigt. Die Strecke nach K. hin-

gegen verläßt mit starkem Gefälle den Bahnhof. Daraus resultiert auch die etwas eigenartige Anbindung des südlichen Ladestraßengleises.



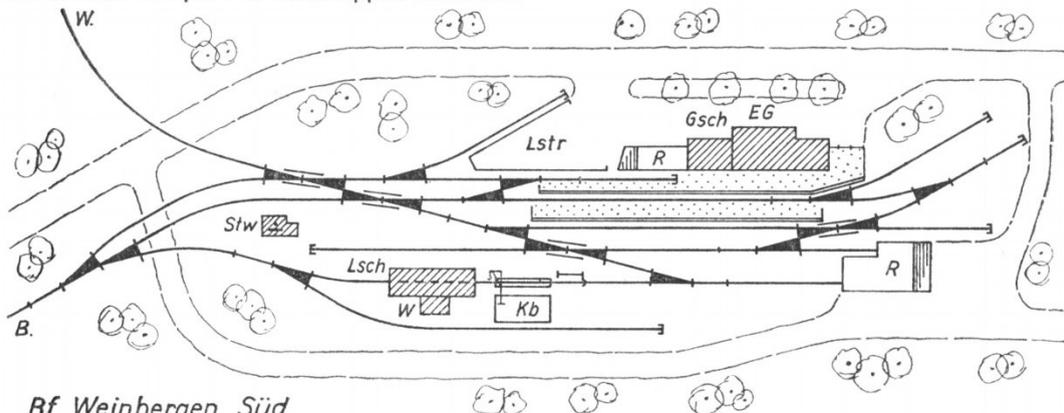
Hier haben wir das Beispiel eines Kopfbahnhofs für durchgehenden Verkehr. Die Nebenbahnstrecke führt von E. über Rauenberge nach S. Die beiden versetzt angeordneten Bahnsteige ge-

statten auch das Kreuzen von Reisezügen. Der Bahnhof kann als Vorbild für einen Endbahnhof dienen, wenn der Abzweig nach E. als Ausziehgleis gestaltet wird.



Auch dieser an der Nebenbahnstrecke von W. nach B. gelegene Bahnhof zeigt die gleiche Betriebsituation als Kopfbahnhof mit durchgehendem Verkehr. Interessant sind sowohl die Anordnung der Ladestraßengleise als auch die breite, kombinierte Rampe. Der Lokschuppen kann zwei

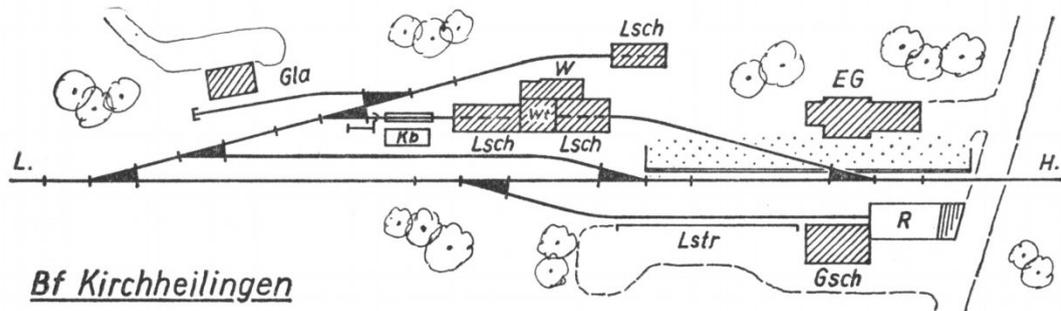
Tenderloks hintereinander aufnehmen und besitzt an jeder Giebelseite eine Einfahrt. Diese Anordnung war bei früheren Privatbahnen gar nicht selten und wurde mit der Zunahme der Betriebsmittel notwendig.



Bf Weinbergen Süd

Dieser Bahnhof war früher Endbahnhof einer privaten Kleinbahn. Später wurde die Strecke von L. über den Bahnhof hinaus bis H. verlängert. Bf Kirchheilingen wurde damit zum Durchgangsbahnhof. Für den Lokschuppen gilt das gleiche wie

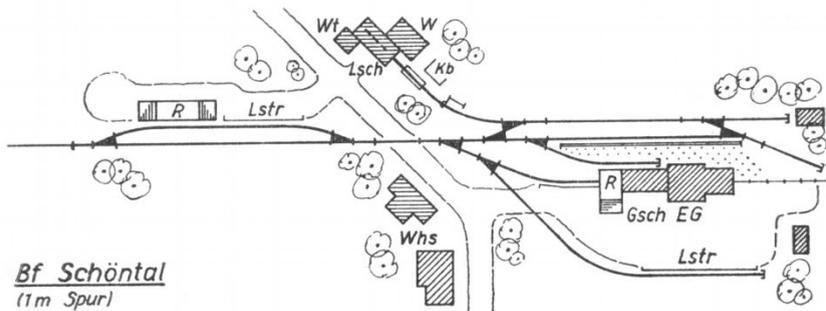
beim vorhergehenden Bahnhofplan. Interessant ist der über dem Lokschuppen angeordnete Wasserturm. Ein Gleisanschluß, der auch hier vorhanden ist, sollte auf keinem ländlichen Bahnhof fehlen.



Bf Kirchheilingen

In diesem Bahnhofplan wird der Endbahnhof einer schmalspurigen Kleinbahn dargestellt. Die Ladestraße befindet sich hier vor dem Empfangsgebäude, eine relativ seltene Anordnung. Als sie

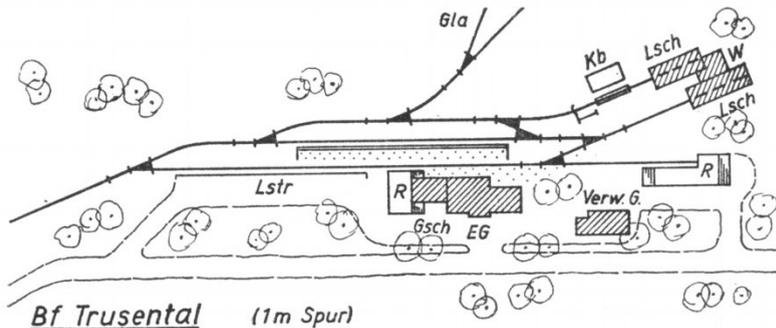
dem Verkehrsaufkommen nicht mehr genügte, wurde westlich der Zufahrtsstraße ein Überholungs-gleis angelegt und an ihm eine weitere Lage-straße mit Seitenrampe angeordnet.



Bf Schöntal
(1m Spur)

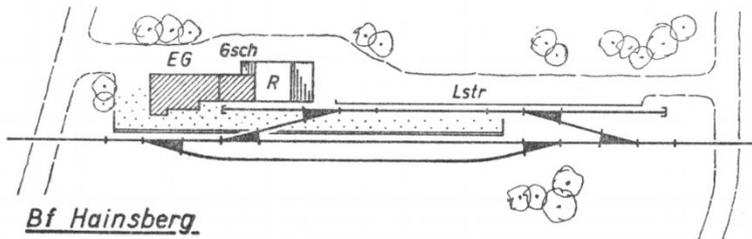
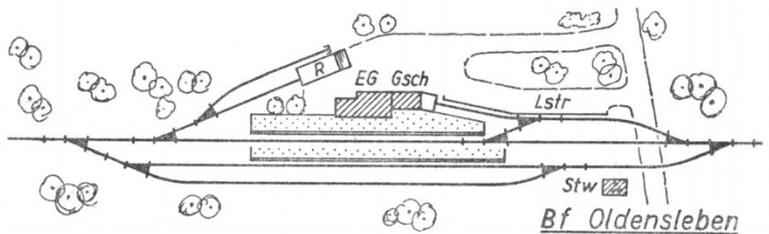
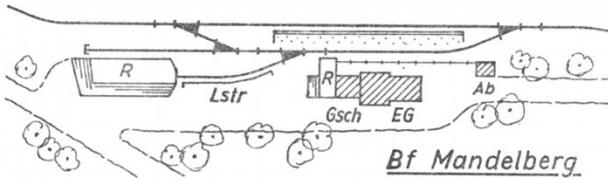
Dieser Bahnhofplan zeigt ebenfalls den Endbahnhof einer schmalspurigen Kleinbahn, deren Verwaltungsgebäude sich östlich des Empfangsgebäudes befindet. Die beiden Lokomotivschuppen wurden recht geschickt durch eine Werkstatt

verbunden. Die angedeuteten Gleisanschlüsse bieten viele Rangiermöglichkeiten und können entsprechend den Platzverhältnissen gestaltet werden.

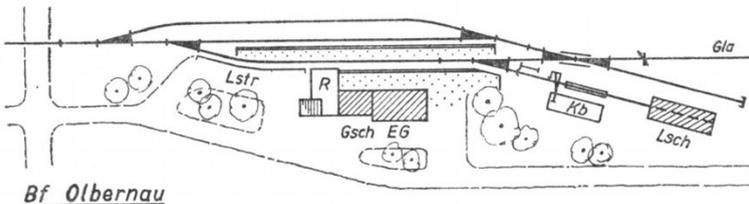
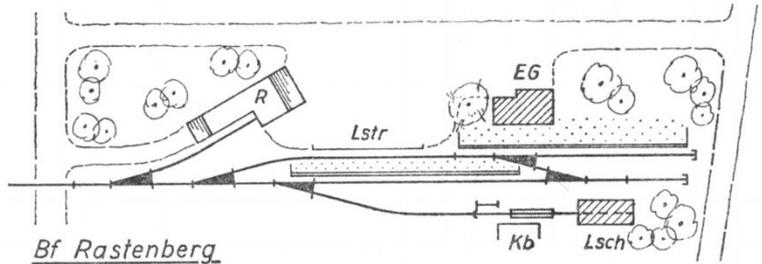
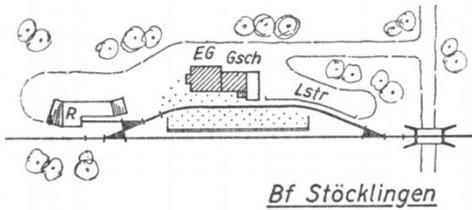


Bf Trusental (1m Spur)

Drei Bahnhoftspläne kleiner Durchgangsbahnhöfe, von denen die ersten beiden in Nenngröße TT, der letzte in H0 entwickelt wurde. Für ihre Anwendung dürften sich auf fast jeder Modellbahn-anlage Möglichkeiten bieten.

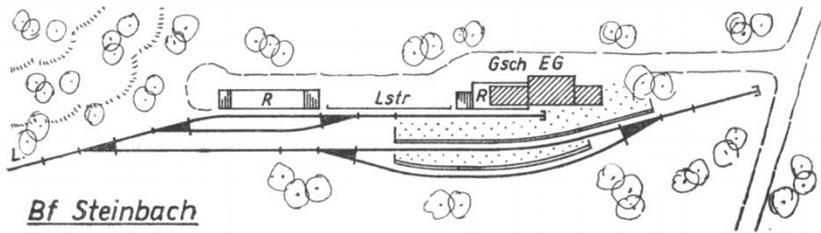


Während der erste Bahnhof einen kleinen Durchgangsbahnhof darstellt, zeigen die beiden anderen Bahnhofspläne Endbahnhöfe von Kleinbahnen. Auf Bf Rastenberg finden wir eine große kombinierte Rampe, die der Holzverladung dient, jedoch keinen Güterschuppen. Bf Olbernau dagegen hat alle Anlagen, die man auf einem kleinen Endbahnhof erwartet.

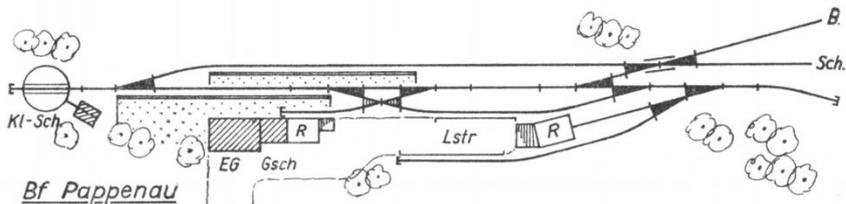


Auf dem Bf Steinbach als Endbahnhof einer Nebenbahn finden wir keinen Lokschuppen. Er wurde auf dem Anfangsbahnhof L. errichtet. Die beiden anderen Bahnhofspläne zeigen Kopfbahnhöfe für durchgehenden Verkehr. Beim Bf Pappenu ist die Anbindung des Güterschuppen-

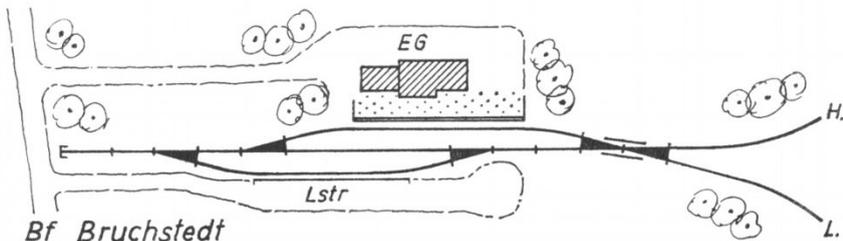
und oberen Ladestraßengleises ebenso interessant wie die Drehscheibe für die kleinen Tenderlokomotiven, die wegen der starken Neigung immer in die richtige Fahrtrichtung gedreht werden mußten.



Bf Steinbach



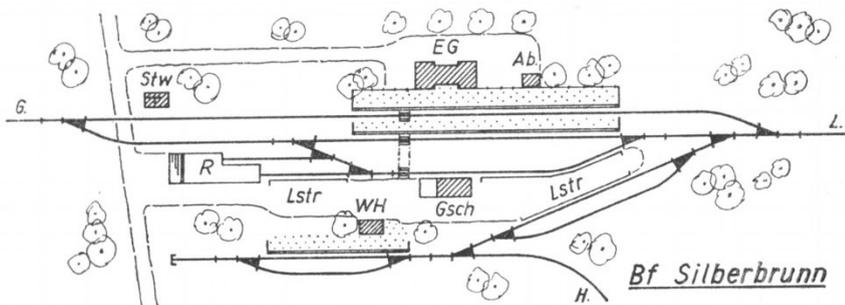
Bf Pappenu



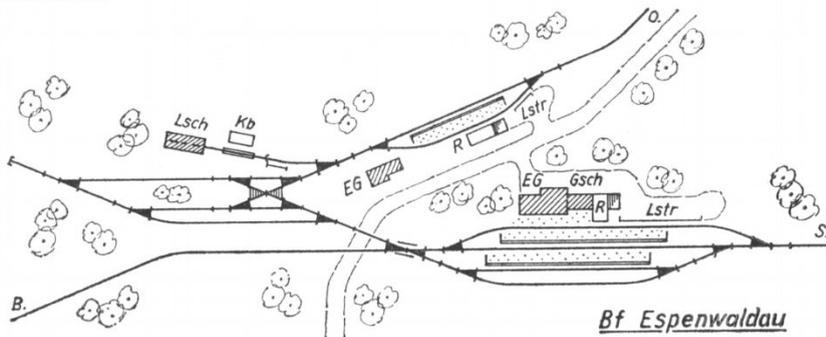
Bf Bruchstedt

Von diesem Durchgangsbahnhof, an der eingleisigen Hauptbahn von G. nach L. gelegen, zweigt eine normalspurige Kleinbahn nach H. ab. Auf ihr

verkehren nur kurze Züge mit Tenderloks oder Triebwagen. Dementsprechend haben die Gleisanlagen recht bescheidenen Umfang.



An den Durchgangsbahnhof einer Nebenbahn von B. nach S. ist eine private Kleinbahn nach O. angeschlossen. Sie besitzt eigene Betriebsanlagen. Der Übergabegruppe werden die Wagen von den Loks der Nahgüterzüge zugeführt. Die Gleisanlagen sind dem geringen Verkehrsaufkommen entsprechend bemessen.



Als Schluß der „100 Gleispläne“ sei noch ein größerer Bahnplan dargestellt. Vom Bf Bergfeldbruck, an der zweigleisigen Hauptbahn von A. nach H. gelegen, zweigt eine eingleisige Nebenbahn nach S. ab. Die dadurch bedingte Keillage des Empfangsgebäudes ist bemerkenswert, weil nicht alltäglich. Später wurde noch eine Kleinbahn nach B. an den Bahnhof angeschlossen, die eigene Betriebsanlagen besitzt. Umsteigende Reisende erreichen den Kleinbahn-Bahnhof durch einen Personentunnel. Der Gleisanschluß bietet wie der gesamte Bahnhof viele Rangiermöglichkeiten.

