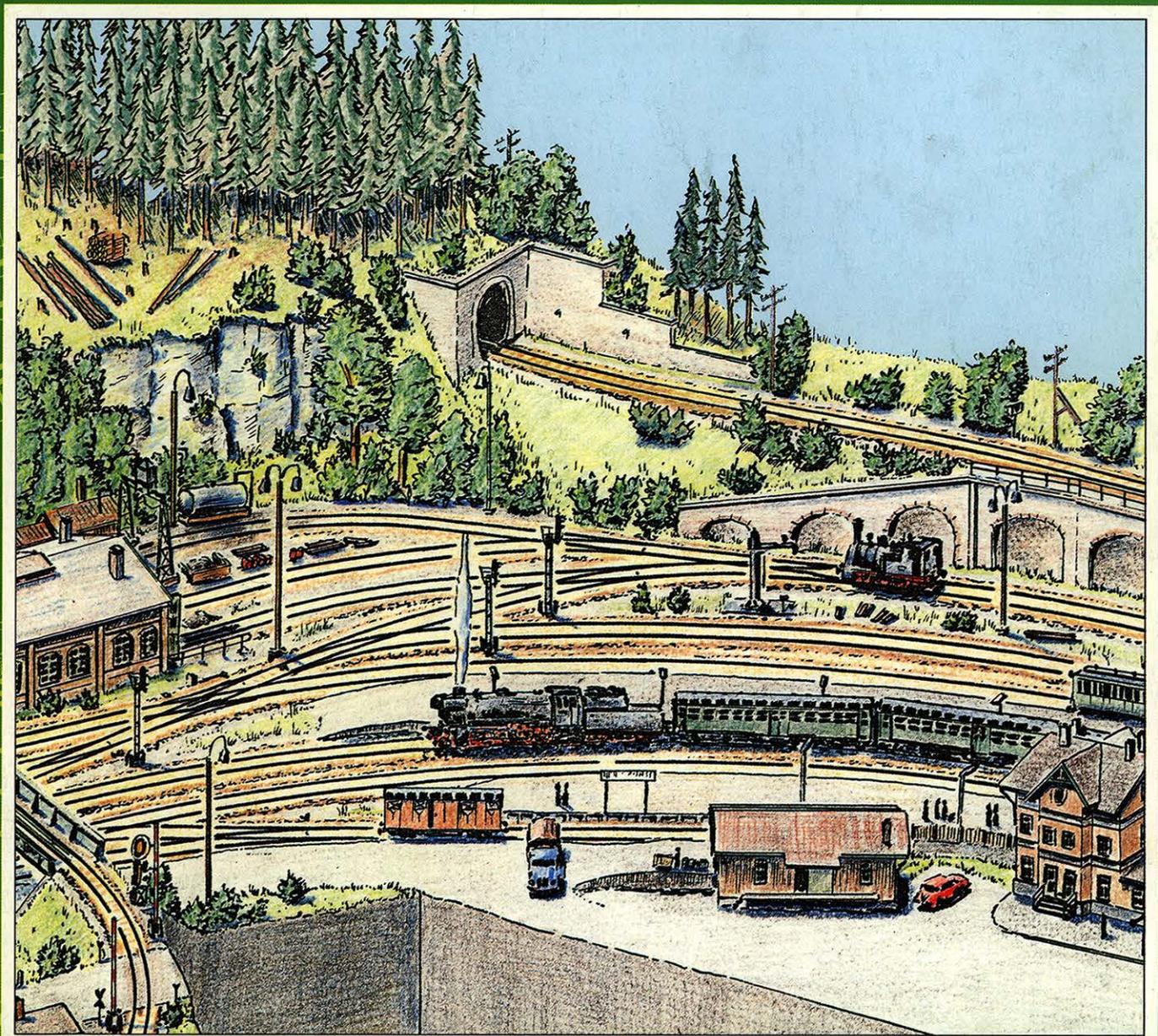


88 GLEISPLAN- VORSCHLÄGE

für Modelleisenbahner



88 GLEISPLAN- VORSCHLÄGE

für Modelleisenbahner

MIBA VERLAG NÜRNBERG

INHALT

EINLEITUNG		6
PLAN 1/2	Kleinst-Anlage auf vier Ebenen	10
PLAN 3	Keilbahnhof im Alpenvorland	12
PLAN 4	Bahnhof Lauscha: Spitzkehre in Thüringen	14
PLAN 5	Bahnhof Pattscheid im Bergischen Land	16
PLAN 6–8	Endlich die Richtige!	18
PLAN 9/10	Der Bahnhof rückt ins Eck	20
PLAN 11	Mehr Fahrspaß durch längere Strecke	21
PLAN 12/13	Das Betriebswerk kommt auf ein Ansatzstück	22
PLAN 14	Schmalspurkehren in Österreich	24
PLAN 15	Projekt Schwarzwaldbahn	24
PLAN 16	Die Schwarzwaldbahn im Wohnmobil	25
PLAN 17–19	Drei Gleisplanvorschläge für ein einziges Modellbahnzimmer	26
PLAN 20/21	So planen die Briten	28
PLAN 22/23	Zwei mittlere Betriebswerke mit Rechteckhalle	30
PLAN 24/25	Schlafplatz für die Nebenbahn-Tenderlok	32
PLAN 26	Mittleres Bw gleich hinterm Bahnsteig	33
PLAN 27	Ausbesserungswerk und Bw	33
PLAN 28	Clubanlage mit Unfall	34
PLAN 29	Lokschuppen über dem Abgrund	34
PLAN 30	Schwäbische Eisenbahn in Zungenform	36
PLAN 31	Kopfbahnhof über Eck	38
PLAN 32	Die Strecke hat Vorrang	38
PLAN 33	Abzweig für die S-Bahn	39
PLAN 34	Vorteilhafte Zungen	39
PLAN 35	Welsche Schmalspurbahnen	40
PLAN 36/37	Schwenkbühne in Stadt und Land	41
PLAN 38	U8 für Fernverkehr	42
PLAN 39	Paradestrecke und Nebenbahnidylle	44
PLAN 40	Kottenforst: Bahnhof im Wald und auf der Heide	46
PLAN 41	Viereinhalb Quadratmeter fast nur Bahnhof	48
PLAN 42	Elektrisch über Land	50
PLAN 43	Eine Straßenbahn und weiter nichts	51
PLAN 44	Reichsbahnzeit und Stadtlandschaft	52
PLAN 45	Rheinromantik ohne Rhein	54



Titel: Rolf Knippers „U-Bahn“, ausführlich beschrieben auf Seite 42 und 43.

PLAN 46	Anlage zum Anbauen	55
PLAN 47	Diesseits und jenseits des Thüringer Waldes	56
PLAN 48	Ein realisierter Traum	57
PLAN 49–52	Vier Kopfbahnhöfe – nicht nur für Märklinisten	58
PLAN 53	Kopfbahnhof und Strecke auf einer Platte	59
PLAN 54	Auf Spitzkehren von Ebeneck nach Oberzell	60
PLAN 55	Kleinanlage für Vater und Sohn	61
PLAN 56	Bahnbetrieb auf zwei Stockwerken	62
PLAN 57	Unterwegs im Gebirge	63
PLAN 58/59	Zwei Nebenbahnstationen für jede Gelegenheit	63
PLAN 60	Endpunkt einer Nebenbahn	64
PLAN 61	Kleinbahn in Ostfriesland	64
PLAN 62	Unvollendete Strecken	65
PLAN 63/64	Bf. Röthenbach im Allgäu: Vom Vorbild zum Modell	66
PLAN 65/66	Eine negative Ecklösung	67
PLAN 67	Vorortbahnhof Mannheim – Waldhof	68
PLAN 68	Bahnhof Steyr	69
PLAN 69	Der zweite Weltkrieg fand nicht statt	69
PLAN 70	Spur Null im Brückenbogen	70
PLAN 71	Elegant in die Kurve gelegt	72
PLAN 72	Im Schlafzimmer auf höherer Ebene	73
PLAN 73	Rund um den Arbeitstisch (1)	74
PLAN 74	Rund um den Arbeitstisch (2)	75
PLAN 75	Kleiner Hafen für den Anlagenrand	75
PLAN 76	Alpenbahn nach Mariazell	76
PLAN 77	Nochmal eine Schlafzimmeranlage	78
PLAN 78	Angeregt durch Bahnhof Jossa	79
PLAN 79	Länderbahn jenseits der Mainlinie	80
PLAN 80	Klarer Gleisplan – angenehme Form	82
PLAN 81	Vorgebirge mit Achterbahn	83
PLAN 82	Große Null-Anlage auf 24 Teilstücken	84
PLAN 83	Eine private Privatbahn	85
PLAN 84/85	Rolf Ertmers Modellbahnanlagen	86
PLAN 86	Endgültig auf Null	88
PLAN 87/88	Zum Schluß wieder etwas für ganz normale Modellbahner	89

IMPRESSUM

Planauswahl:

Joachim Wegener
und Dr. Bertold Langer

DTP-Operating:

Astrid Egloffstein,
Bettina Söllner

Assistenz: Lutz Kuhl

Redaktion:

Dr. Bertold Langer

Druck: Junge & Sohn,
Erlangen

Nachdruck oder Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Verlages

© 1990 MIBA-Verlag,

Werner Walter
Weinstötter GmbH & Co,
Nürnberg

VOM SCHIENENKREIS ZUM MODELLBAHN-GLEISPLAN

Schon gleich zu Anfang der Modellbahngeschichte stellte sich die Gleisplanfrage mit aller Macht. „Schienenkreise“, wie die Hersteller den kreis- oder ovalförmigen Weg für ihr Rollmaterial nannten, waren im Spielbetrieb einfach zu langweilig. Wenn man zwei Loks besaß, konnte man Verfolgungsjagden veranstalten. Ausdauerprüfungen von Dampf- und Uhrwerkantrieben waren möglich und Zugkrafttests selbstverständlich auch.

Etwas zu wenig für einen interessanten und abwechslungsreichen Spielbetrieb, denn zum Schienenweg der Eisenbahn gehören Weichen und Kreuzungen. Also lieferten die Hersteller neben den Gleisstücken ebenso konfektionierte Weichen- und Kreuzungsstücke. Dabei wurden die Maße so gewählt, daß einfache Gleispläne leicht zu realisieren waren. Das Modell-Gleisplanraster ist keine Erfindung unserer Tage, sondern fast so alt wie die Modellbahn selbst.

Gleispläne aus alten Katalogen zeigen den Hang zum Ornamentalen und zur Symmetrie. Besonders beliebt: das Oval mit einbeschriebener Acht. Wenn an der Langseite des Ovals durch abgezwigte Parallelgleise ein Bahnhof markiert war, dann ließ sich der Zug von beiden Seiten Lok voran einfahren. Die Wendemöglichkeiten in der Acht sorgten dafür.

Ornamentale Figuren

In der Frühzeit der Modellbahn kam es vor allem auf das Fahren an, denn rangieren konnte man mit dem schwer beherrschbaren Uhrwerk- oder Dampftrieb kaum, wenigstens nicht ohne Einsatz der spielenden Hand. Erst der Elektroantrieb schuf hier neue Möglichkeiten.

Die Modellbahn begann also mit Kreisbetrieb, schon allein deshalb, weil die großspurigen Eisenbahnen

selbst in großen Wohnungen sonst nicht genügend Auslauf gehabt hätten.

Und schön sollten die Gleisfiguren aussehen, deshalb die ornamental ausgeschmückten „Schienenkreise“. Mit diesem Wunsch orientierte man sich, ohne es recht zu wissen, an der Frühzeit der großen Eisenbahn, denn auch da bevorzugten die Ingenieure symmetrische (Bahnhofs-) Gleispläne.

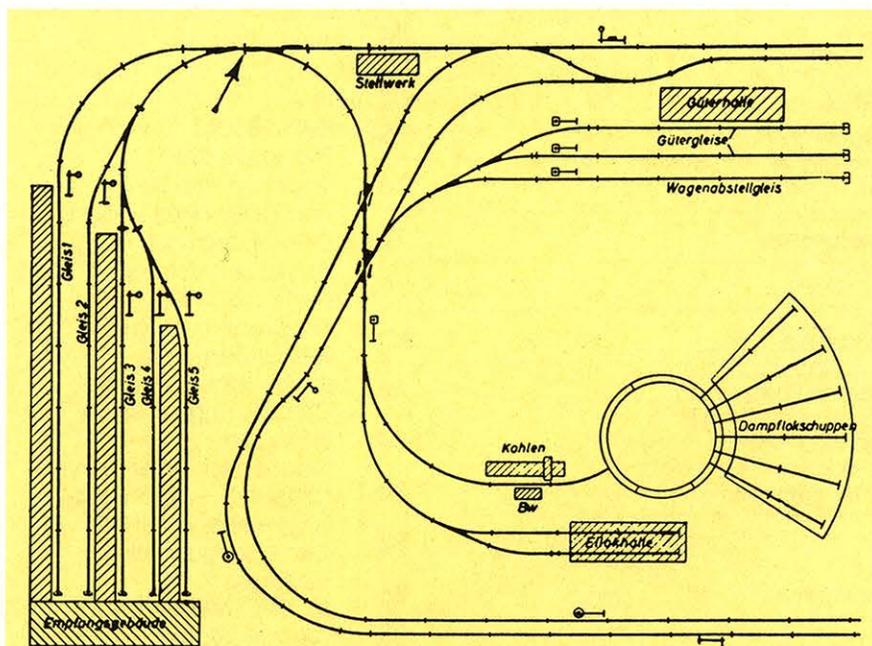
Abgesehen von einigen U- oder S-Bahnen fahren Eisenbahnzüge nicht im Kreis, sondern von Ort zu Ort. Mit spielerischer Phantasie läßt sich dieser Punkt-zu-Punkt-Verkehr auch auf einem einfachen Oval nachempfinden. Man braucht ja nur den

Eisenbahnverkehr: selbstverständlich von Ort zu Ort

einzigsten vorhandenen Bahnhof vor Ankunft des Zuges umzubenennen, schon fährt der Zug, der soeben „München“ verlassen hatte, in „Berlin-Anhalter Bahnhof“ ein. Diese Illusion entstehen zu lassen, haben unseren Vätern besonders die heute von Sammlern gesuchten Zuganzeiger mit den ausklappbaren Schildern geholfen. So eroberte sich dieser Zubehörartikel fast eine Hauptrolle beim Eisenbahnspielen.

Da aber Modellbahner ihre Phantasie lieber anders verwenden wollten, haben sie immer mehr die Strecke entdeckt, die zwei Orte miteinander verbindet.

Dabei stießen und stoßen sie immer noch auf die Hauptschwierigkeit, daß einfach zu wenig Platz zur Verfügung steht, um auch nur einige wenige Vorbild-Kilometer exakt zu verkleinern. Da helfen selbst trickreich auf oder unter der Anlage in die Länge gezogene Strecken wenig. Bei Spur Z entspricht ein Kilometer des Vorbilds immerhin



Dieser Gleisplan aus den Anfangsjahren der MIBA zeigt deutlich seine Herkunft von der nicht-stationären Spielanlage auf dem Wohnzimmerboden.

noch viereinhalb Metern auf der Anlage. Aber was ist schon ein Kilometer für eine Eisenbahnstrecke?

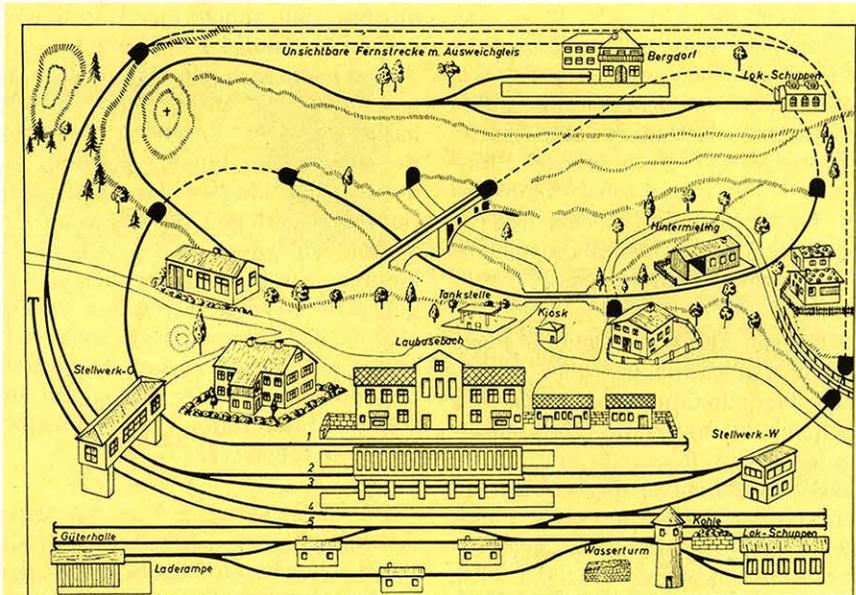
Man kann, um das Platzproblem zu umgehen, die Zeit manipulieren: Die Uhren gehen dann einfach schneller. Aber diese Ausflucht lohnt nur, wenn eine nennenswerte Strecke schon vorhanden ist.

**Strecken nachbilden:
das Modellbahn-Problem**

Beim Gleisplanen und Anlagenbauen kommt es also darauf an, die wenigen möglichen „Hektometer“ Strecke effektiv in Szene zu setzen. Streckenteile, unter der Anlage oder sonstwie verdeckt, spielen eine wichtige Rolle, denn die Züge sollen in vollem Lauf erscheinen. Außer Augen hat der Modellbahner ja auch Ohren; das gleichmäßige Rollgeräusch der Züge gehört genauso zum Modellbahnvergnügen wie der Augenschmaus, den ein ruckfrei und samtweich fahrender Zug bereitet.

Deshalb müssen Modellbahnzüge genügend Anlauf haben, bevor sie sich auf offener Strecke zeigen.

Für verdeckte Bahnhöfe und Abstellgruppen hat sich im Modellbahnerjargon die Bezeichnung „Schattenbahnhof“ eingebürgert. Sie müssen nicht unbedingt im Unter-



Naiv, aber anschaulich: Die Anlage aus den 50er Jahren mit ihrer Gebirgsstrecke setzt schon stationären Aufbau voraus.

grund liegen. Nur mit Gleisen ausgestattete Teilstücke am Rand, aber deutlich von der eigentlichen Anlage getrennt, sind sogar noch besser ge-

**Schattenbahnhöfe –
Joker im Untergrund**

eignet. Wer's kann und vor allem darf, macht einen kleinen Durchbruch vom Modellbahnkeller in die

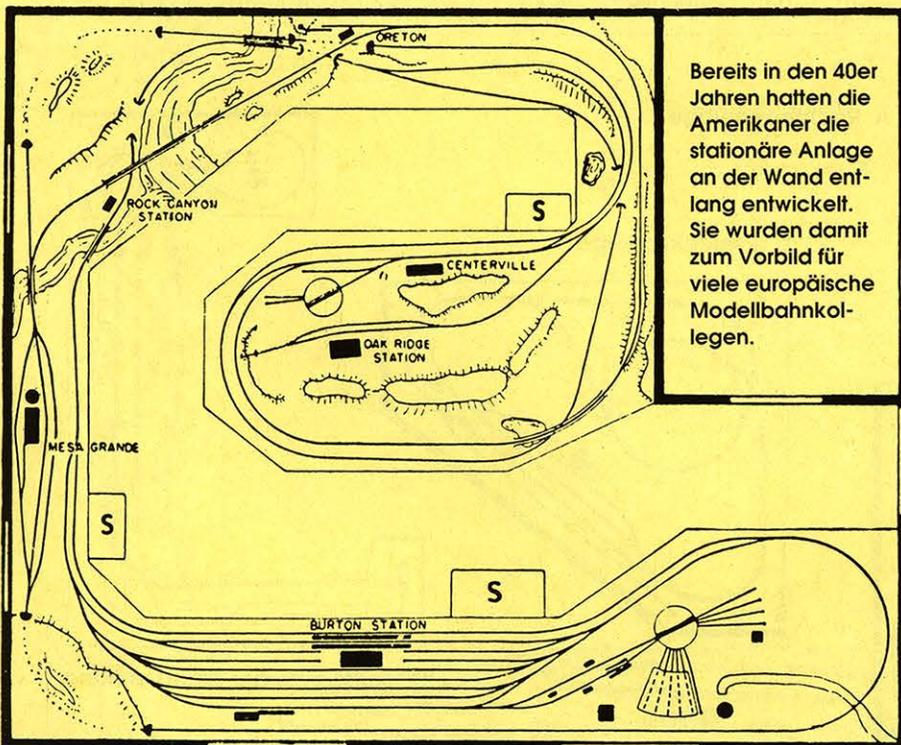
Waschküche und baut dort seinen Schattenbahnhof auf.

Wichtig in jedem Fall: Zwischen dem Schattenbahnhof, dem Ausgangspunkt der Fahrt, und der Anlagenebene sollten schon einige Meter Strecke vorhanden sein. Beim Entwurf kommt es darauf an, die Bahnhofsgleise im Untergrund in Zahl und Länge ausreichend zu dimensionieren. Sie müssen außerdem ohne Akrobatik zugänglich sein. Wie leicht rutscht die Zunge einer unterirdischen Weiche aus der Zungenbrücke („Stellschwelle“), und wie schnell geht eine elektrische Trennstelle vergessen, die bei ungünstigen Verhältnissen allenfalls nach Zahnarztart mit Trennschleifer und Spiegel gesetzt werden kann.

Wenn der Schattenbahnhof an einer Ringstrecke liegt, muß wieder die oben genannte Phantasie einspringen, denn er bedeutet ja die beiden Endpunkte der Strecke in einem. Betrieblich übersichtlicher ist in diesem Fall, den Bahnhof mit zwei

Aktuelle Ringstrecke

Gleisgruppen auszustatten, die jeweils einen der beiden Streckenendpunkte darstellen. Noch komfortabler löst sich das Problem, wenn man für jeden Streckenendpunkt einen eigenen Schattenbahnhof vorsieht. Auf die Ringstrecke sollte man dann aber nicht verzichten, denn sie



Bereits in den 40er Jahren hatten die Amerikaner die stationäre Anlage an der Wand entlang entwickelt. Sie wurden damit zum Vorbild für viele europäische Modellbahnkollegen.

verlängert die Fahrzeit, falls man will: beliebig lang. Solche Ringstrecken eignen sich für Testzwecke, etwa für ein selbstgebautes Fahrzeugmodell, von dem man gerne wissen möchte, nach wieviel Stunden der Motor heiß wird. Auch dieser Zweck der Ringstrecke, den sie seit Anbeginn des Eisenbahnspielens hat, ist also keineswegs passé.

Eine von Anfang an beliebte Form für halbstationäre oder stationäre Modellbahnanlagen war das Rechteck. Stichwort: die Tischtennisplatte, deren Rückseite im Winter Modellbahnzwecken diente. Abgesehen von den Nachteilen einer einfachen Platte – die sich durch geeignetere Konstruktionen ersetzen läßt,

Anlagenformen: Rechteck und über Eck

bieten kleinere und mittlere Rechteckanlagen gewöhnlich nur Platz für ein Oval mit einigen Verzierungen. Größere Anlagen dieser Form mit interessanteren Gleisplanmöglichkeiten erweisen sich als bau- und wartungsschwierig, da man vom Rand aus mit Bauch und Händen nicht überall hinkommt. Deshalb haben große Ausstellungsanlagen eine fahrbare Liegebühne über die ganze Breite. Aber welcher Modellbahner

möchte sich schon mit Maschinenbau im Maßstab 1:1 befassen?

Viel leichter zugänglich sind Anlagen über Eck. Bei gleicher Fläche haben sie im Vergleich mit der Rechteckanlage längere Kanten, an denen sich längere Strecken oder Bahnhöfe verlegen lassen. Noch ein Vorteil: Auf den beiden Schenkeln können verschiedene Themen untergebracht werden, etwa: auf einem „Land“, auf dem anderen „Stadt“ mit einem größeren Bahnhof. Außerdem befindet sich in der Anlagenbreite weniger toter Raum, der mit Landschaft zu füllen wäre.

Die Dreiecksanlage kann als Abart der Anlage über Eck gelten, aber sie hat die negativen Eigenschaften der Rechteckanlage. Für die Ausgestaltung als Diorama eignet sie sich jedoch am besten von allen Formen.

Die Anlage an der Wand entlang bietet eine Unzahl von Varianten. So fällt unter diese Anlagenform die halbstationäre Modellbahn auf dem Bücherbrett. Oder: Die Eckanlage bekommt eine Verlängerung hin zu einer Kehrschleife in der anderen Zimmerecke.

Eine weitere Variante: die Rundum-Anlage; hier muß der Zimmermann ein Loch lassen, um sich nicht selbst im Modellbahnraum einzuschließen. Im einfachsten Fall

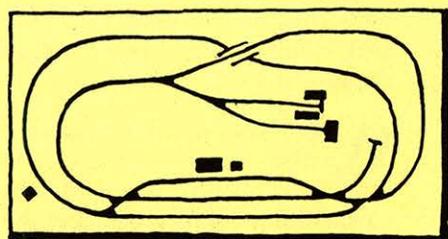
kommt die Duck-Methode zur Anwendung. Aber Vorsicht, vorstehende Nägel reißen gern Triangeln ins Hemd. Seitlich oder nach unten oder oben wegklappbare Teile sind reifere Lösungen des Problems. Wenn das Telefon läutet und der Klappmechanismus noch nicht ganz ausge-reift ist, wird man sich eben doch lieber ducken.

Wie viele Varianten man mit der Anlage an der Wand entlang realisieren kann, exerzieren uns amerikanische Hobbykollegen vor.

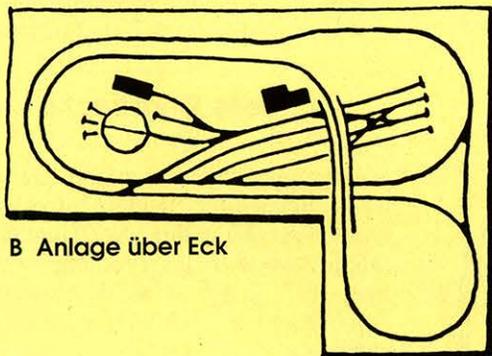
Variantenreich: Anlage an der Wand entlang

Erhält die Anlage an der Wand entlang einen mittleren Schenkel, so entsteht eine Zungen- oder Kamm-anlage. Diese Form ist besonders reizvoll, da die Mittelzunge auf beiden Längsseiten je ein verschiedenes Sujet zeigen kann; Voraussetzung dafür: ein Hügelrücken, der als Horizont dient. In den USA teilt man die Zungen gelegentlich sogar durch einen auf beiden Seiten bemalten Hintergrund.

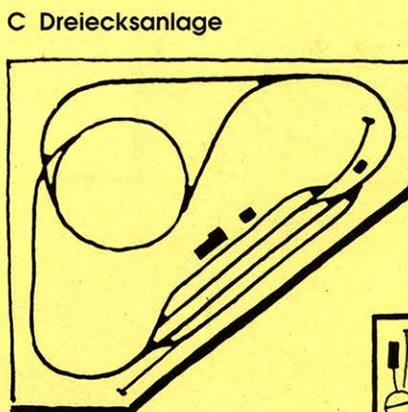
Nicht nur der Vollständigkeit wegen sei eine ganz selten angewandte Grundform genannt: der ovale Ring, bei dem man um die Anlage herum zu Fuß seine Züge verfolgen kann. Eine Form, die sich wie



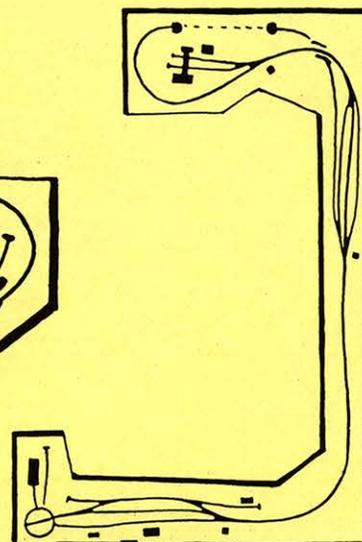
A Rechteckanlage



B Anlage über Eck



C Dreiecksanlage



D Anlage an der Wand entlang

keine andere für Ausstellungen eignet. Dann steht der Operator in der Mitte des Rings, an dessen innerem Rand die Schattenbahnhöfe untergebracht sind.

Ovale Ringe und Module

Schließlich gibt es noch Modulanlagen, die aus fast beliebig zusammenstellbaren genormten Einzelstücken bestehen. Modulfreunde sind gesellige Menschen, und wenn sie auf ihren Teilstücken gemeinsam Betrieb machen, dann geht es ganz schön rund. Viele von ihnen haben allerdings zu Hause auch noch eine ganz konventionelle, fest aufgebaute Anlage.

Für Modellbahnhöfe gilt ähnliches wie für Modellstrecken. Im Modell wird gewöhnlich alles viel zu kurz und viel zu schmal. Eine Modellbahnanlage stellt prinzipiell keine proportionale Verkleinerung des Vorbildes dar, sondern dessen phantasievolle Umsetzung. Wenn der Modellbahner sich damit arrangiert hat, wird er lockerer an die Bahnhofsplannung herangehen. Schlüsselwort dafür: vorbildähnlicher Betrieb.

Es kommt nicht so sehr darauf an, daß an der Schnellzuglok statt zehn nur sechs Vierachser hängen. Viel mehr ins Gewicht fällt, daß der D-Zug auf einem entsprechenden Bahnhofsgleis mit einem Fernbahn-

steig einfährt. Weiterhin wichtig: Das Bahnhofsgleis sollte der eingefahrene D-Zug nicht bis zum letzten Zentimeter ausfüllen.

Fahrten durch Bahnhöfe sollten möglichst nicht über abzweigende Weichen gehen. Beides gilt auch für Güterzüge, die den Bahnhof vielleicht nur mit kurzem Signalhalt durchfahren.

Der Bahnhofsspurplan sollte einfach gestaltet sein. Jede überflüssige Weiche ist eine weitere Störquelle, was besonders für Doppelkreuzweichen zutrifft. Die Bundesbahn macht

Herz der Anlage: der Bahnhof

es vor: Sie wirft, wo es geht, ihre DKW zum alten Eisen. Einfache Spurpläne machen Signalausstattung und elektrische Schaltung übersichtlicher; auch das sollte man bei der Planung im Kopf haben.

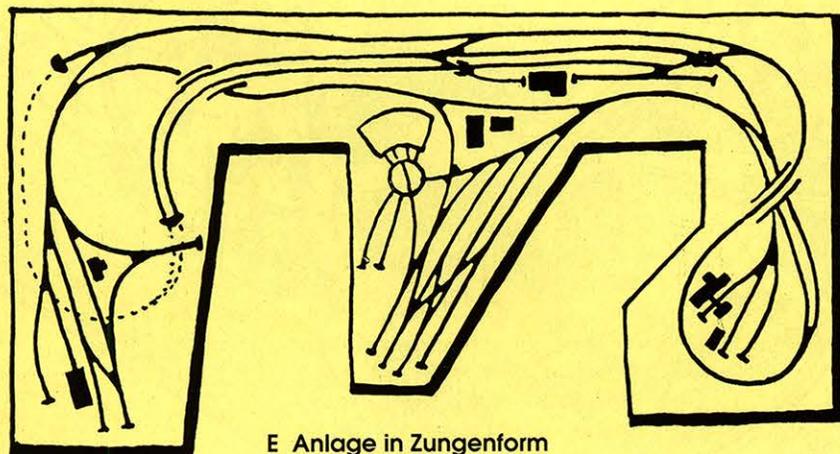
Diese Hinweise gelten für jede Bahnhofform. Wir haben in diesem Heft alle gängigen Formen berücksichtigt und kommentiert – mit Ausnahme des großen Rangierbahnhofs. So verweisen wir auf das, was folgt, und empfehlen außerdem die MIBA-Broschüre „80 Bahnhofspläne“, die besonders Modellbahnern mit dem Wunsch nach überschaubaren Gleisplanvorschlägen Anregungen für die Bahnhofsgestaltung vermittelt.

Bertold Langer

ZEHN FRAGEN AN JEDEN GLEISPLANVORSCHLAG

1. Wird der Gleisplanvorschlag meinen persönlichen Vorstellungen vom Modellbahnbetrieb gerecht?
2. Ist das Verhältnis von Strecken und Bahnhöfen ausgewogen?
3. Bietet er genügend verdeckte, aber dennoch gut zugängliche Betriebsstellen (Schattenbahnhof, Abstellgleise)?
4. Bietet er praxistaugliche Minimalradien (H0: 50 cm, N: 30 cm, Z: 20 cm)?
5. Wenn nicht: Läßt er sich insgesamt oder in Teilen vergrößern, ohne daß die ursprüngliche Idee verlorengeht?
6. Bietet er praxistaugliche Maximalsteigungen (3% – 4%)? Wenn nicht: siehe Frage 5. Die Maximalsteigung hängt von der Zugkraft der Lokomotiven sowie vom Gewicht und von den Laufeigenschaften der Wagen ab. In engen Kurven sollte die Maximalsteigung 3% nicht übersteigen.
7. Sind die Bahnhofsspurpläne mit akzeptablen Weichenabzweigwinkeln (möglichst nicht mehr als 12°) zu realisieren?
8. Läßt sich der gesamte Gleisplan mit meiner persönlichen Vorstellung von der Landschaftsgestaltung vereinbaren? Ist es vom Entwurf her ausgeschlossen, daß die fertige Anlage mit Gleisen und Gebäuden überladen wirkt?
9. Läßt sich der Gleisplan in Etappen verwirklichen, so daß schon während der Bauzeit Betrieb stattfinden kann? Ist der Entwurf ausbaufähig?
10. Läßt sich ein Konzept für die elektrische Schaltung entwickeln, das meine persönlichen Fähigkeiten nicht überfordert?

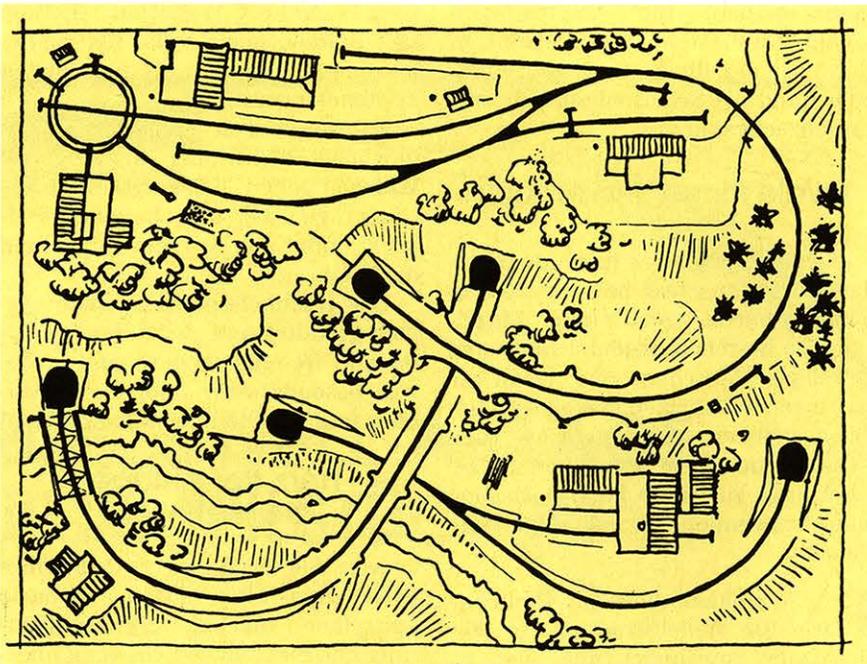
GEBRÄUHLICHE ANLAGENFORMEN



E Anlage in Zungenform

Ein wunderschönes Stück, diese Kleinanlage auf vier Ebenen. Aber Vorsicht! Die Abmessung von 0,55 m x 0,75 m ist garantiert zu klein ausgefallen. Papier ist geduldig, auch wenn es Gleispläne und Schaubilder zeigt. Entworfen wurde das Betriebsdiorama für die einst frisch auf den Markt gekommene Egger-Bahn in Spurweite H0e (1:87,9 mm). Ihre Loks hatten einen Haftmagneten zur Zugkraftsteigerung. Jedoch selbst dieser technische Kniff dürfte bei den Steigungen hier wenig Wirkung gehabt haben, denn ca. 8% sind auch dafür ein bißchen zuviel.

Außerdem liegt in Wirklichkeit alles viel enger beieinander als auf dem großzügig gezeichneten Schaubild. Das führt zu optischen Enttäu-

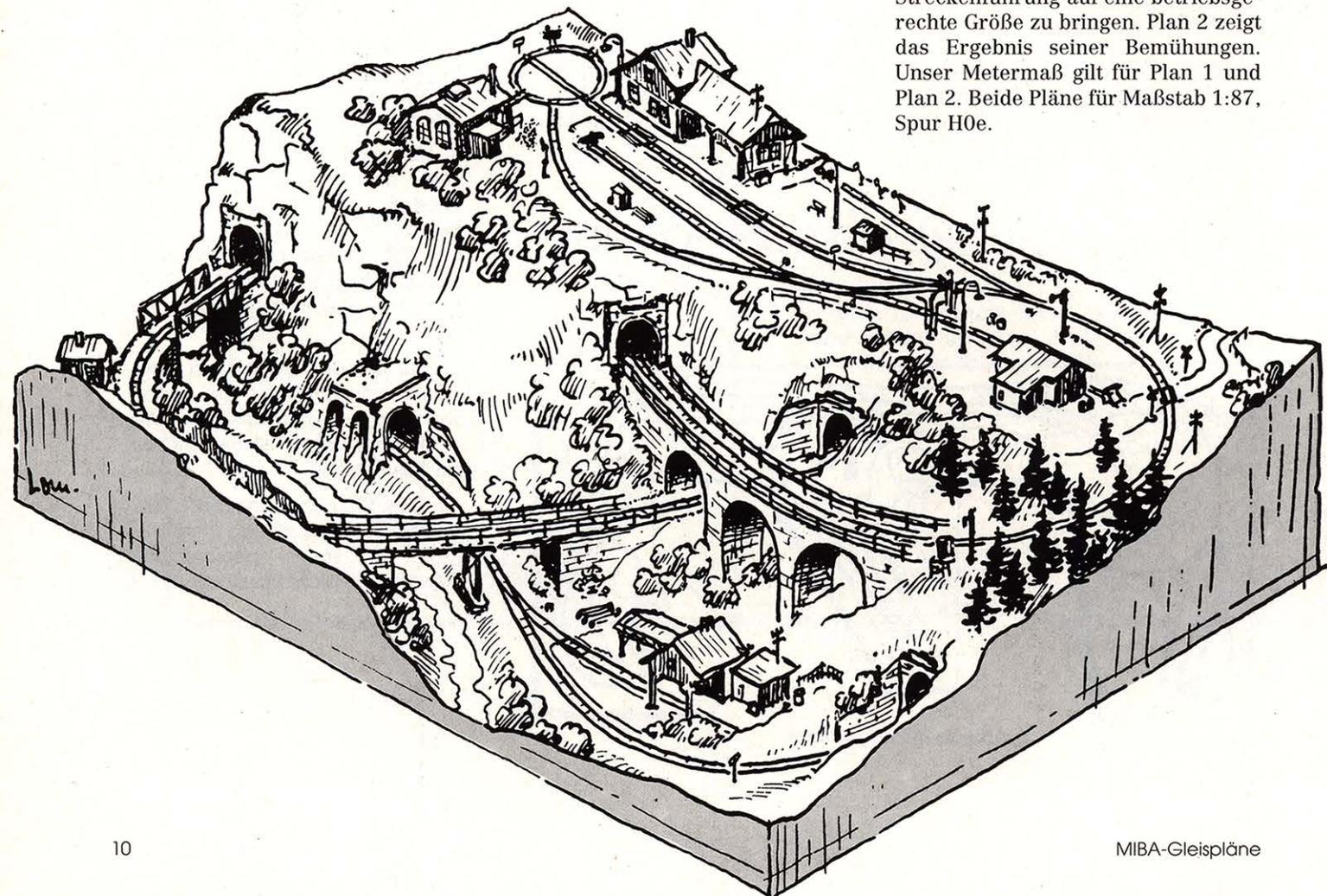


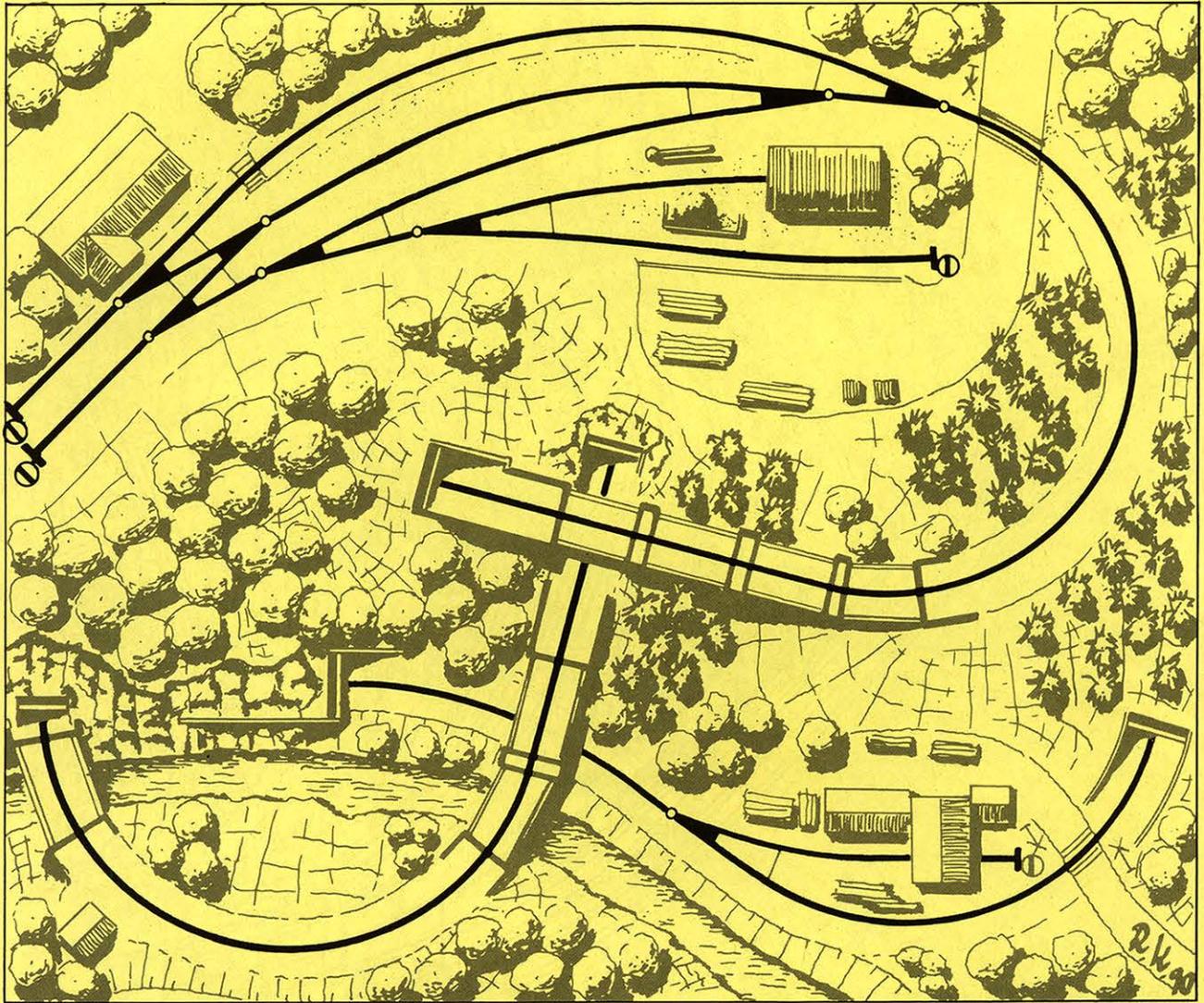
H0e ————— 0,5m

KLEINST-ANLAGE AUF VIER EBENEN

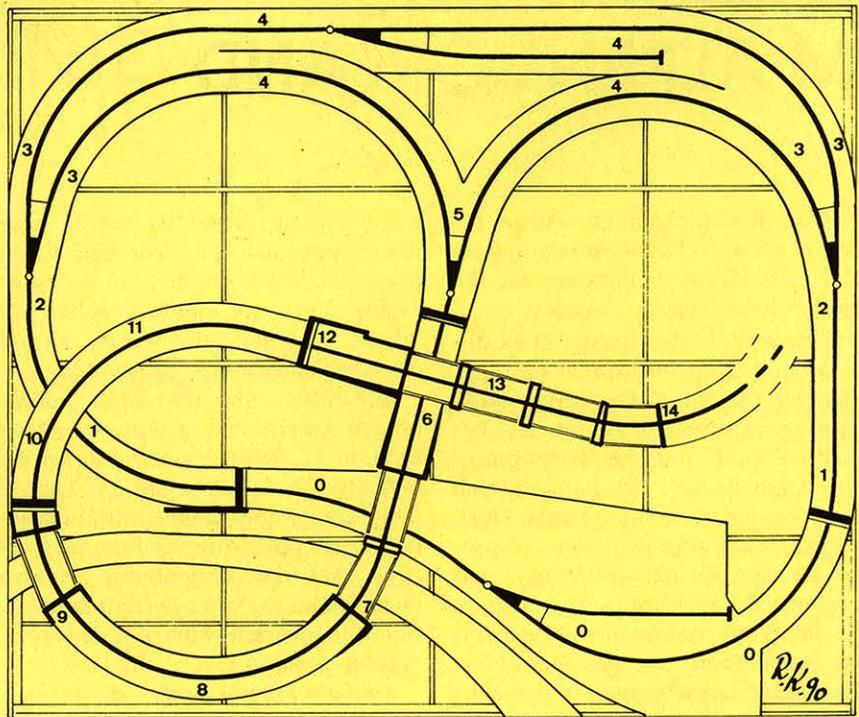
schungen. Also warum nicht von vornherein gleich ein bißchen größer – und doch immer noch recht klein?

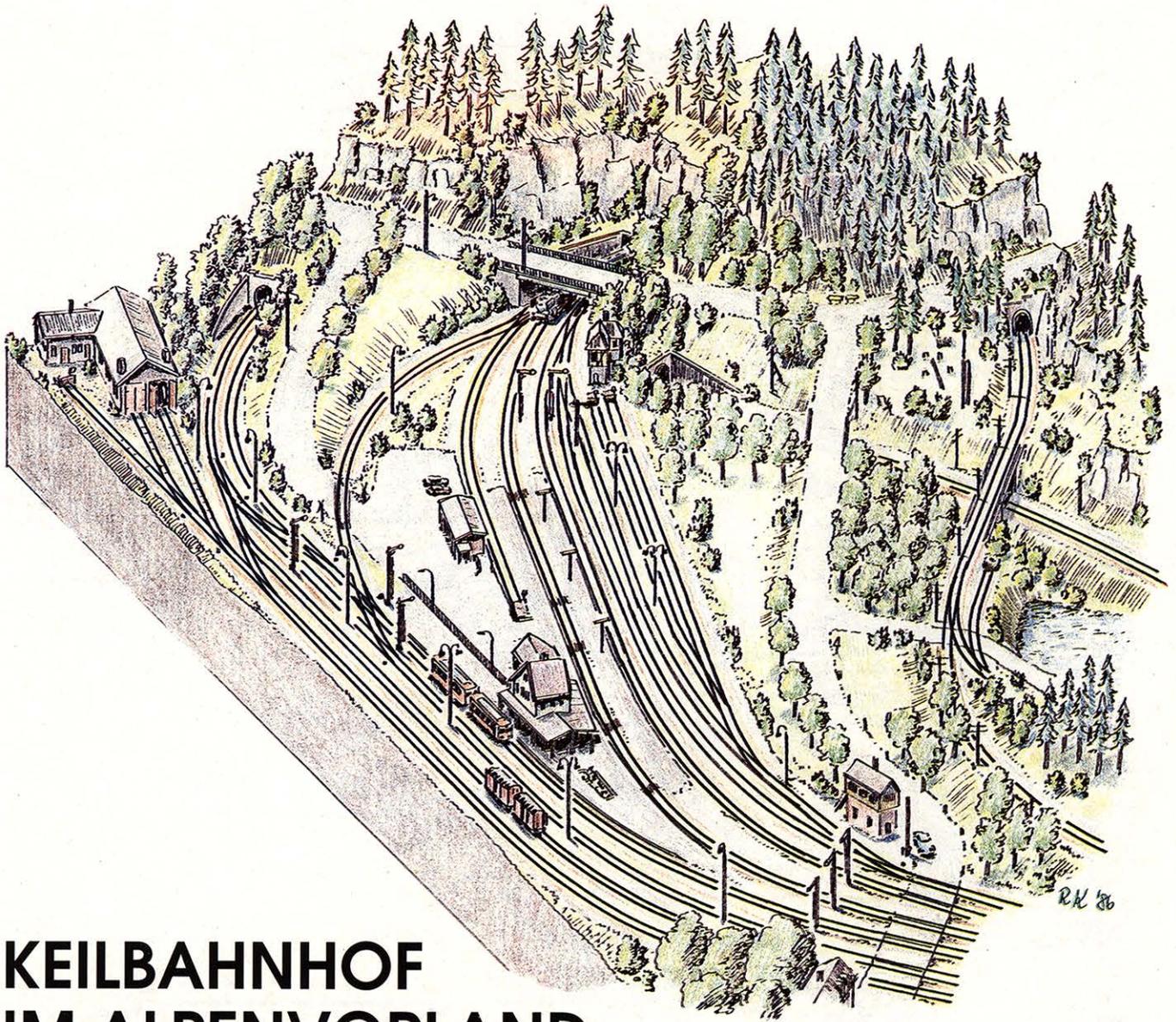
Wir haben Rolf Knipper die Aufgabe gestellt, Gleisplan 1 bei gleicher Streckenführung auf eine betriebsgerechte Größe zu bringen. Plan 2 zeigt das Ergebnis seiner Bemühungen. Unser Metermaß gilt für Plan 1 und Plan 2. Beide Pläne für Maßstab 1:87, Spur H0e.





Rolf Knipper hat H0e-Gleismaterial von Roco als Vorgabe für seine Interpretation von Plan 1 genommen. Die Maximalsteigung liegt bei 4%, ein durchaus praxisgerechtes Maß, mit dem mechanisch einwandfrei aufgebaute H0e-Triebfahrzeuge klarkommen. Wegen geringer Durchfahrthöhen ist die Elektrifizierung dieser Anlage allerdings kaum möglich, es sei denn, man „dreht“ noch was an den Steigungen. Der kleine Endbahnhof hat gegenüber Plan 1 gewonnen. Er liegt nun schräg, bietet schon deshalb mehr Nutzlänge und rundet das Eck optisch ab.





KEILBAHNHOF IM ALPENVORLAND

Diese Rechteckanlage wurde für Spur N entwickelt. Die Anlagenplatte kann mit einem Seilaufzug an die Zimmerdecke gezogen werden.

Schwerpunkt des Entwurfs ist der für Modellbahnverhältnisse umfangreiche Keilbahnhof. Die Hauptstrecke, deren Tunnelportale mit „A“ bezeichnet sind, hat die Form eines „Hundeknochens“. Es handelt sich also um ein verschlungenes Oval.

Die Bahnhofsgleise der Hauptstrecke sind in spitzem Winkel zur vorderen Anlagenkante angeordnet. Parallel zum Anlagenrand verläuft der Nebenbahn-Teil des Bahnhofs. Ein kleiner Lokschuppen bietet zwei bayerischen Lokalbahn-Tenderloks

Unterschluß, wenn es solche hier überhaupt noch gibt: Vor dem Empfangsgebäude – ziemlich an der Spitze des Gleiskeils – steht ja schon ein VT 98, der auch Güterwagen mit auf die ländliche Strecke nehmen kann.

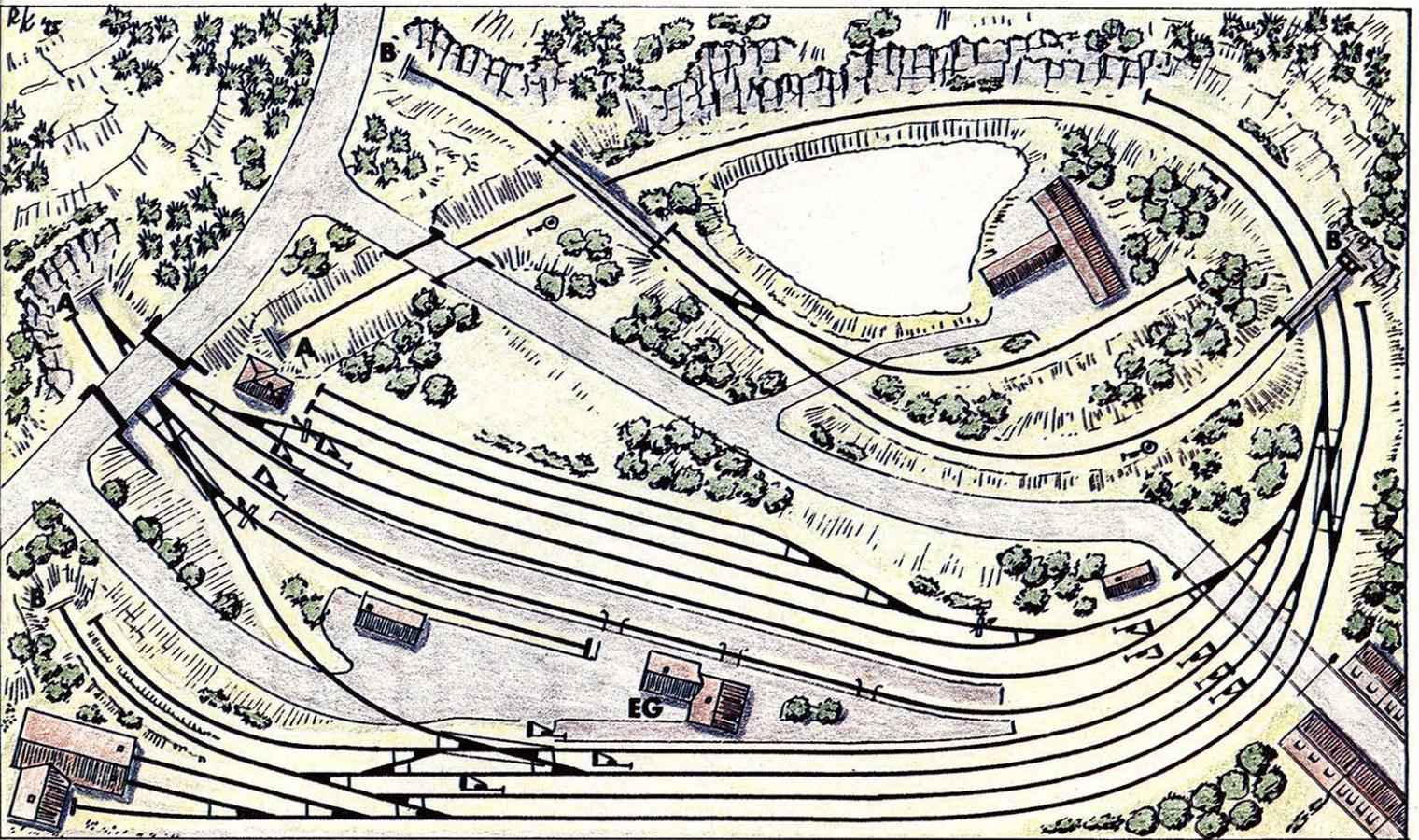
Die führt auf dieser Modellbahnanlage allerdings nur zum Schattenbahnhof „C“ (mit Kringel) und von da teilweise frei, teilweise im Tunnel über eine Kehrschleife mit Umfahr- und Abstellgleis zum Keilbahnhof zurück. Auf der Nebenbahn ist also auch Punkt-zu-Punkt-Betrieb möglich. Über die Strecken-Idee gibt der Schemaplan Auskunft.

Für die Hauptstrecke ist ein ausreichend bemessener unterirdischer

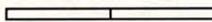
Bahnhof vorgesehen. Er erlaubt ebenfalls Betrieb von Punkt zu Punkt. So können Triebzüge oder Wendezuggarnituren von den Stumpfgleisen „A“ (mit Kringel) nach „B“ (mit Kringel) fahren, so daß reiner Kreisverkehr auf dem verschlungenen Hauptbahnoval nicht obligatorisch ist.

Die Landschaft steht neben der Bahnhofsgestaltung im Mittelpunkt. Gegendsspezifisch gibt es vor allem Nadelwald auf felsigem Grund. Ein Kieswerk in der Nebenbahnschleife – gefährlich nahe an der Strecke – sorgt für zusätzlichen Güterbetrieb.

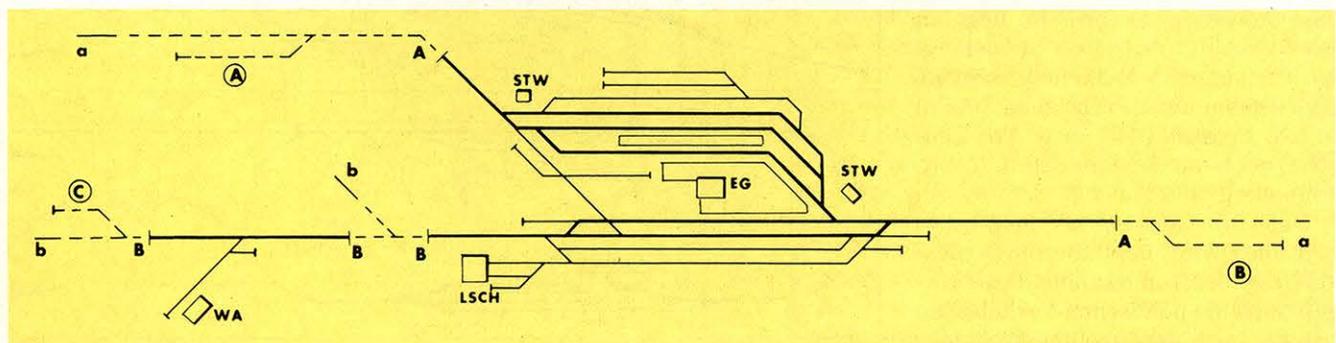
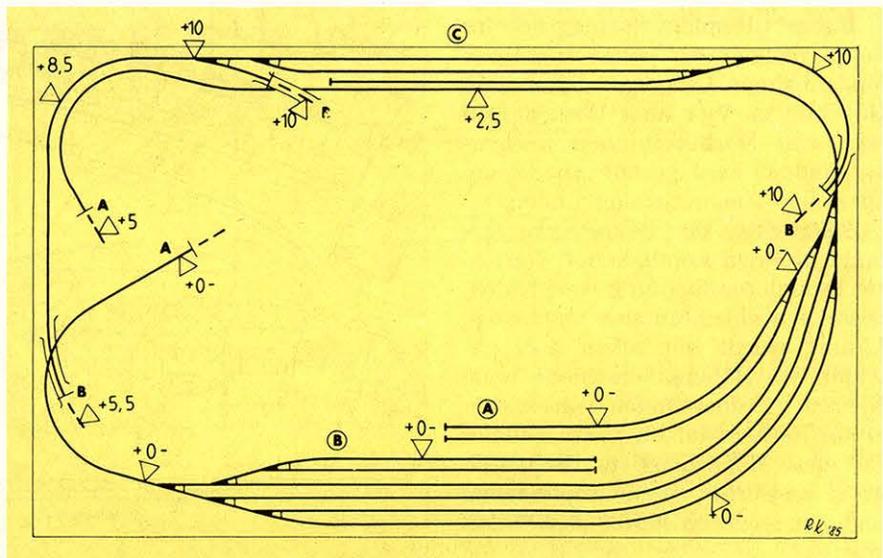
Die Anlage ist in Epoche 3 (ca. 1950 - 1968) angesiedelt. Auf der



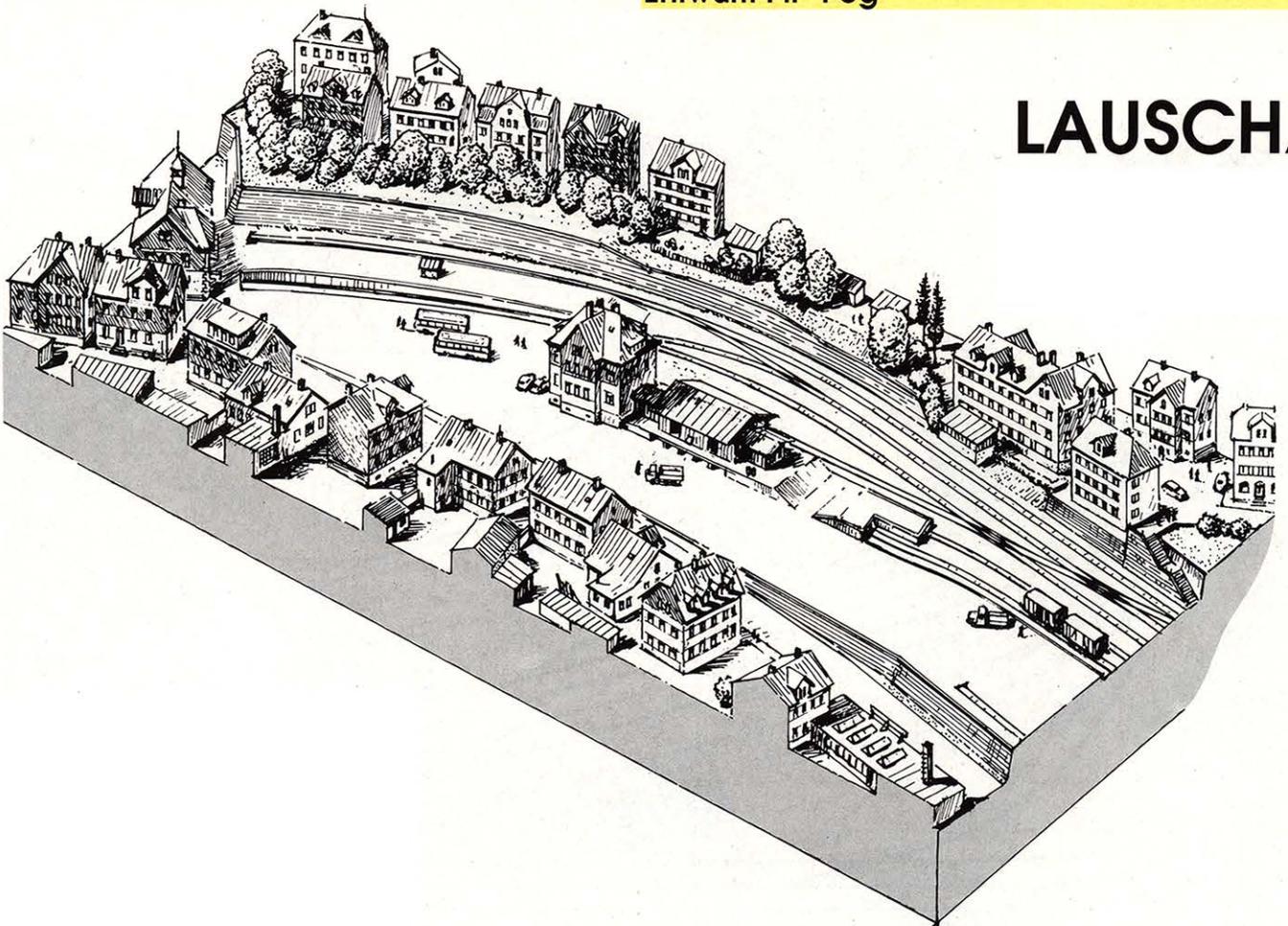
Hauptbahn: preußische und bayerische Exemplare der Baureihe 38 oder gar eine 39 (P10) mit Schnellzug! Güterzüge werden von der BR 44 gezogen. Auf der Nebenbahn können sich bayerische Lokbahngarnituren tummeln. Mittlerweile hat die Industrie ja reichlich für rollendes Material dieser Spezies gesorgt. Bayerische Flügelsignale gibt es auch. Fehlt nur noch das passende Empfangsgebäude, das im engen Gleiswinkel Platz findet.

H0  0,5 m

N  0,25 m
Z



LAUSCHA:

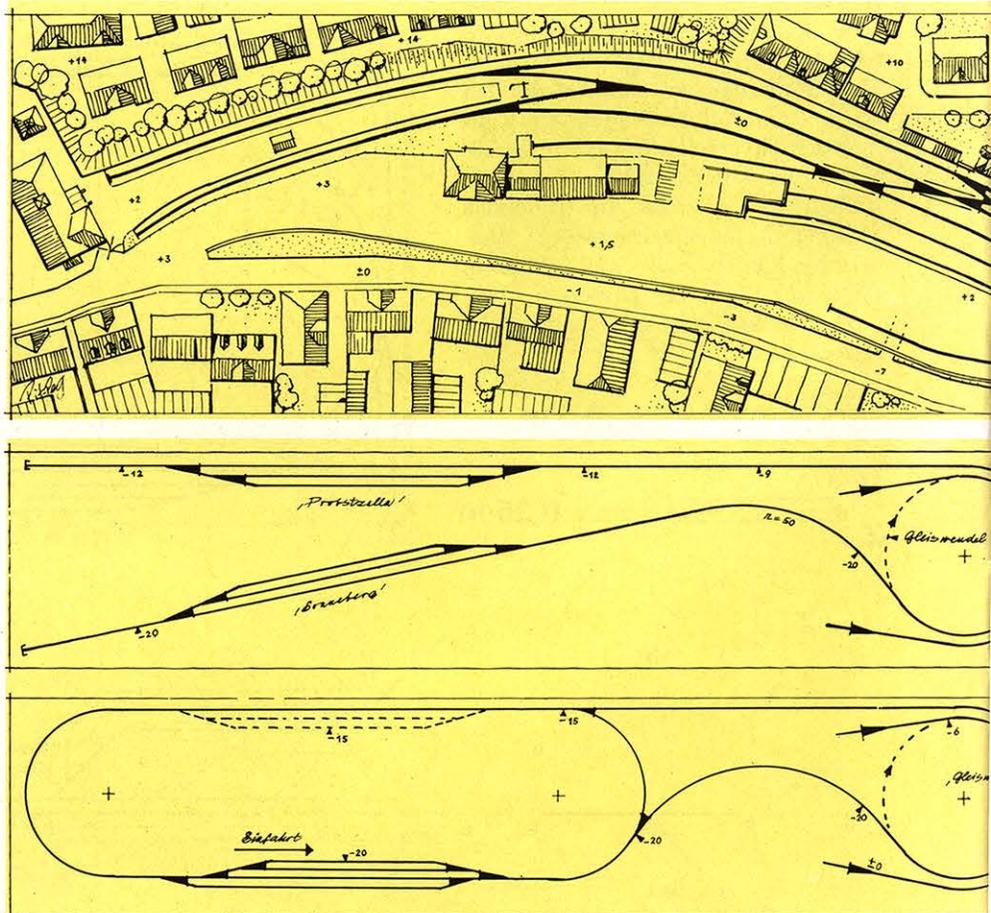


Dieser Gleisplanvorschlag scheint kaum geeignet für platzbeschränkte Modellbahner. Längenausdehnung in H0: 5,60 m. Wer aber Wert darauf legt, eine Vorbildsituation nachzuempfinden, wird gerade an diesem speziellen Thema Gefallen finden.

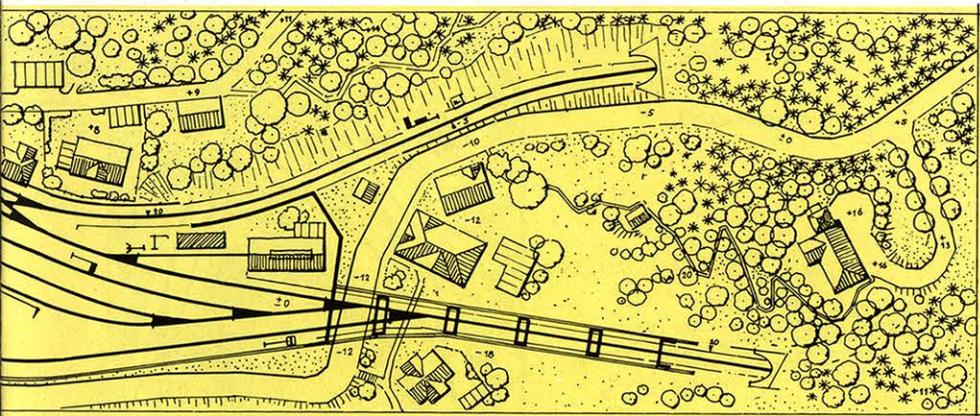
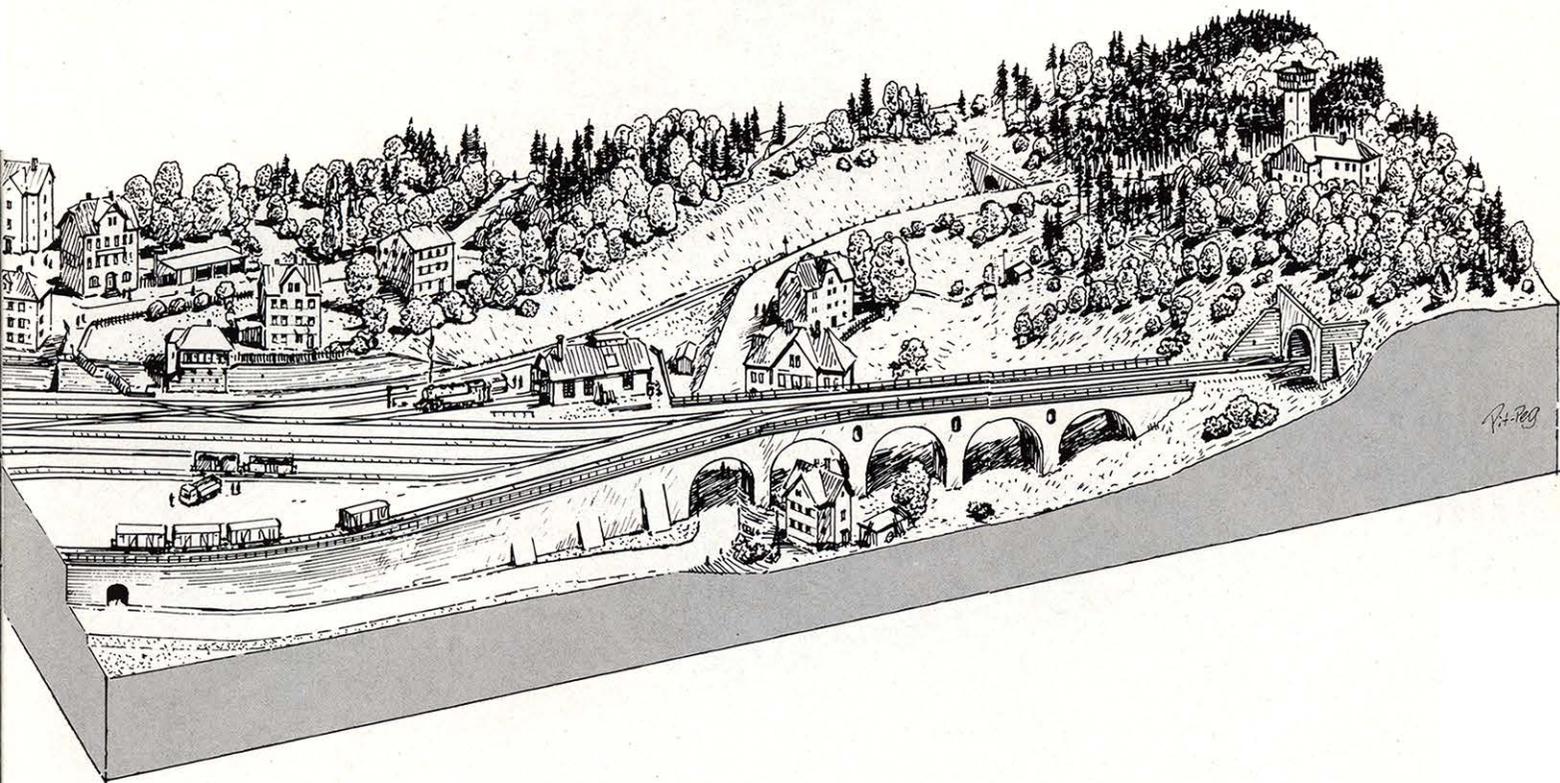
Spitzkehre: Die Bahnstrecke gelangt in einen Kopfbahnhof, von wo sie in anderer Richtung weiterführt. Diese betrieblich an sich ungünstige Lösung wurde vor allem dort gewählt, wo Höhenunterschiede ohne Kehren zu überwinden waren. Ein erster Entwurf für die Gotthardbahn sah diese Möglichkeit vor. Sie wurde aber verworfen, denn kopfmachen und umrangieren hätten zuviel Zeit gekostet.

Bahnhof Lauscha in Thüringen ist eine solche Spitzkehre. Er liegt an der Strecke Probstzella – Sonneberg, die erstaunliche Höhenunterschiede überwinden muß. Probstzella: 343 m ü. NN, Ernstthal 769 m ü. NN, Lauscha, nach nur 6,5 km: 620 m ü. NN, Sonneberg: 386 m ü. NN.

Daß Bf. Lauscha als Spitzkehre betrieben wird, liegt allerdings nicht allein an der Topographie. Dazu tragen auch die politischen Verhältnisse bei, die nach dem zweiten Weltkrieg



SPITZKEHRE IN THÜRINGEN



„rückwärts“ nach Probstzella weiter. Mit der modernisierten BR 95 von Piko steht die in Lauscha heimische Dampflok zur Verfügung.

Pit-Peg hat die Anlage als „Groß-Diorama“ entworfen und besonders auf die Stadtgestaltung Wert gelegt. In Lauscha dominiert der Schiefer, mit dem nicht nur die Dächer gedeckt, sondern auch die Fassaden verkleidet sind. Dies nachzubilden, ist eine fast unlösbare Aufgabe. Aber man kann das Ambiente ja auch dem Angebot der Zubehörfirmen anpassen; wenn dabei ein kleinstädtisches Ensemble herauskommt, bleibt die Grundidee gewahrt.

den bequemeren Weg über bayerisches Territorium ausschlossen.

Ungünstige Betriebsverhältnisse beim Vorbild reizen den Modellbahner, denn es gibt hierbei eine Menge zu tun. Die eigentlichen Bahnsteiggleise sind Gleisstümpfe ohne Umsetzungsmöglichkeit. Deshalb müssen eingefahrene Züge zurückgedrückt werden, bis die Weichen des Umsetzgleises – zweites Gleis vor der Mauer – vom Zug freigegeben sind. Die Lok fährt nun um den Zug herum, kuppelt am anderen Ende wieder an und setzt ihre Reise auf dem anderen Streckenast fort.

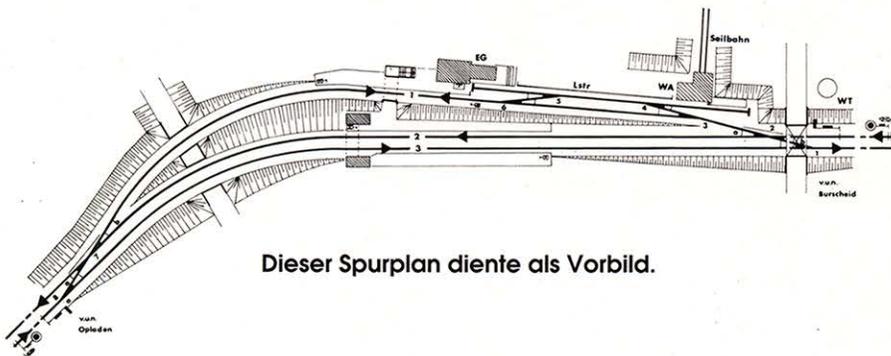
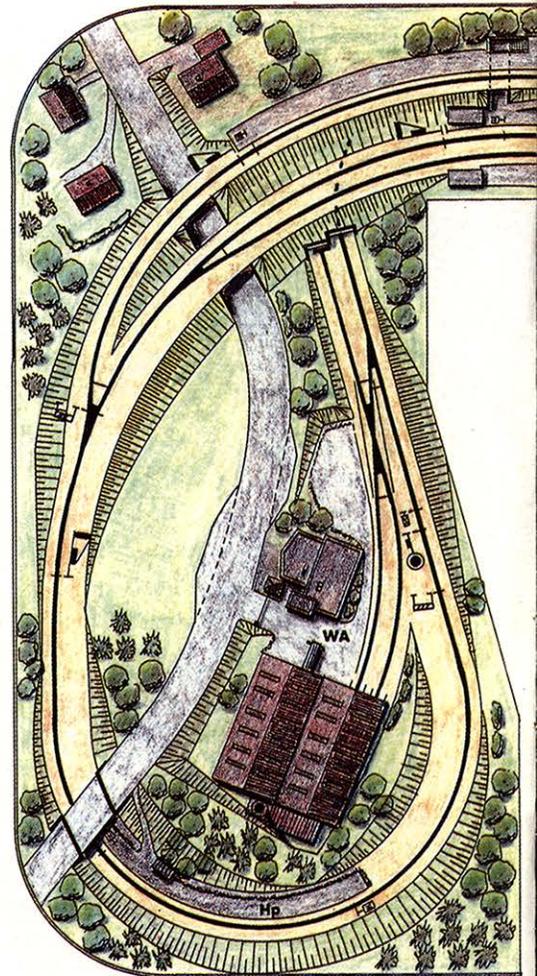
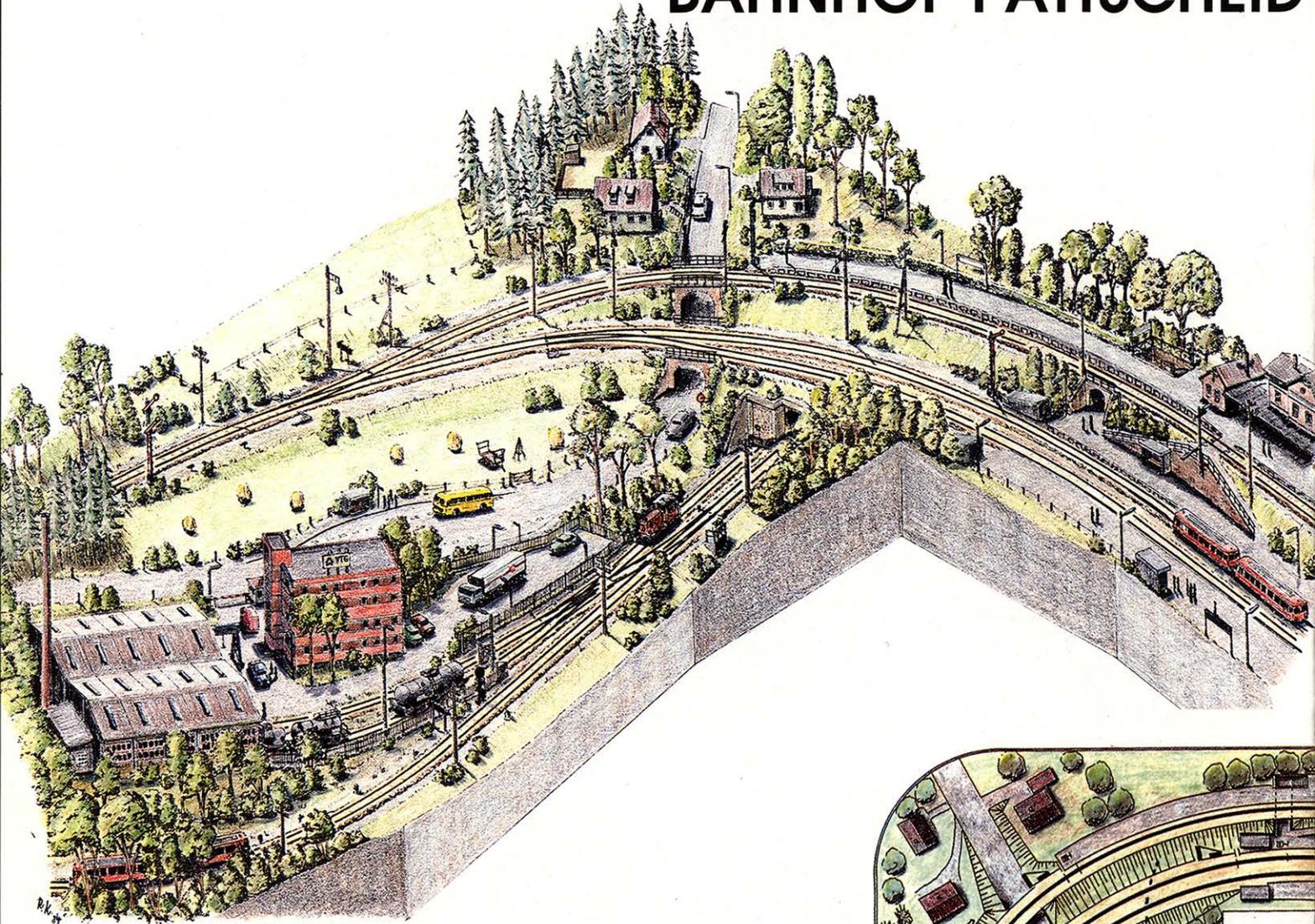
Das Modell ist für Punkt-zu-Punkt-Betrieb konzipiert, also mit zwei unterirdischen Umsetzbahnhöfen „Probstzella“ und „Sonneberg“. Als zweite Alternative ist aber auch eine Ringstrecke im Untergrund denkbar. In beiden Fällen läßt sich der Höhenunterschied von -20 cm zum Anlagenniveau 0 jedoch nur mit einer Gleiswendel meistern.

Bis in die 80er Jahre verkehrten in Lauscha noch Dampflokomotiven der Baureihe 95. Diese 1 E 1-Tenderloks kamen Schornstein voran aus Sonneberg und fuhren

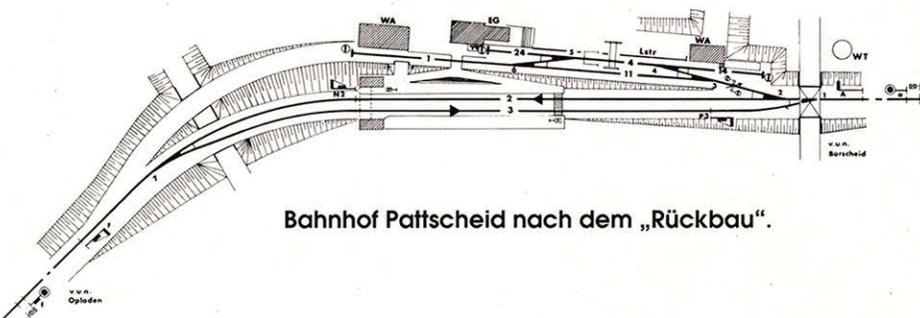
H0  0,5 m

N  0,25 m
Z 

BAHNHOF PATTSCHIED

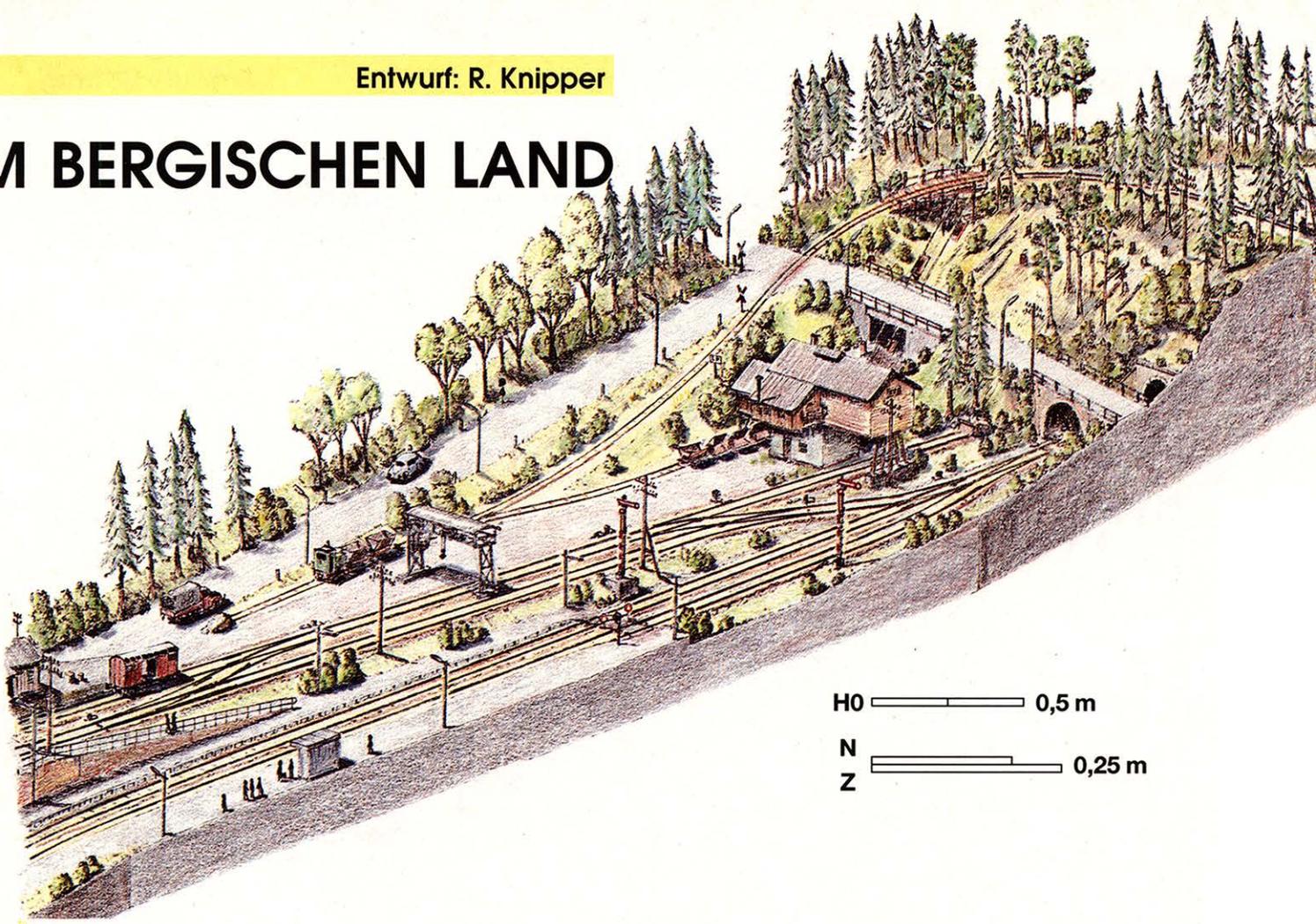


Dieser Spurplan diente als Vorbild.



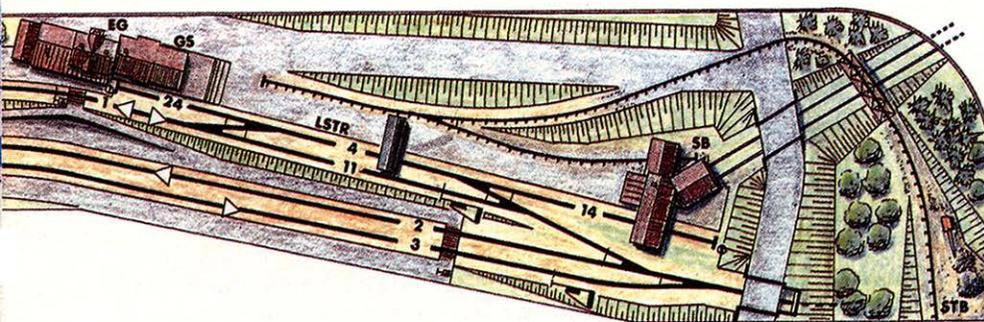
Bahnhof Pattscheid nach dem „Rückbau“.

IM BERGISCHEN LAND



H0  0,5 m

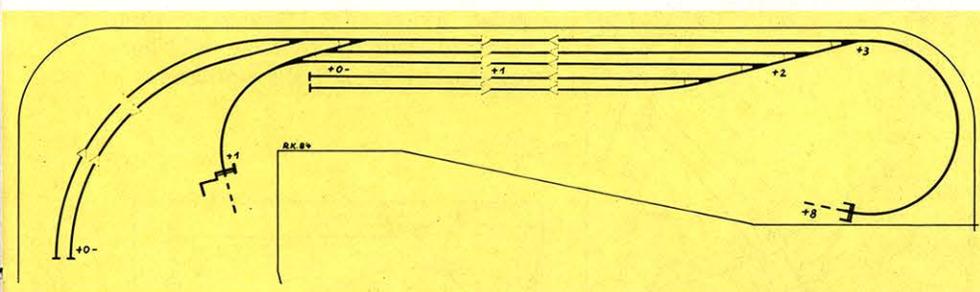
N  0,25 m
Z 



Aus der Steinbruch-Seilbahn des Vorbildes ist hier allerdings eine Schmalspur-Eisenbahn geworden. Eine weitere Betriebsbereicherung stellt der Werksanschluß (WA) dar. Und damit der Zug auf der Oberfläche ein zweites Mal halten kann, ist in der Gleisschleife links ein Haltepunkt vorgesehen.

Beim Betrieb kommt dem Modellbahner zugute, daß auf Steilstrecken generell kurze Züge gefahren werden. Ausnahmen sind längere Durchgangsgüterzüge, die nachgeschoben werden müssen.

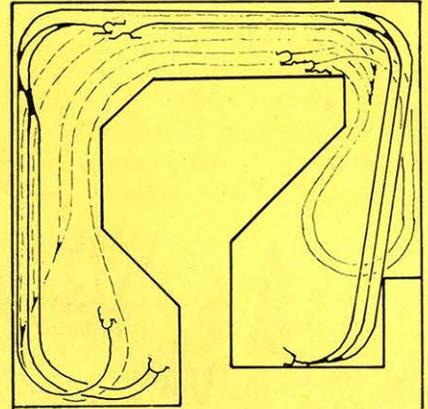
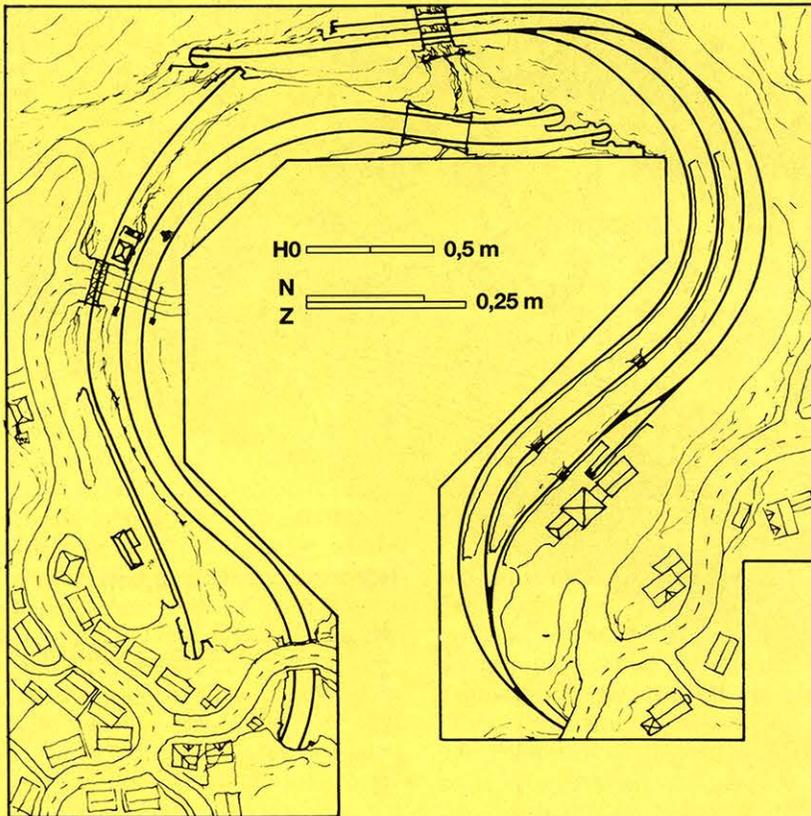
Seine schönste Zeit – mit Modellbahneraugen gesehen – erlebte Bf Pattscheid zwischen 1948 und 1967. In diesen Zeitraum waren hier u. a. die folgenden Baureihen eingesetzt: BR 38, BR 78, BR 74, BR 86, BR 55, BR 56. Auch V 60, V 100, VT 95 und VT 98 waren zu sehen. Ab 1984 übernahmen Akku-Triebwagen ETA 150 (BR 515) den vereinfachten Nebenbahnbetrieb



Bf Pattscheid liegt an der Strecke Opladen – Remscheid. Da die zweigleisige Strecke auch innerhalb des Bahnhofs Gefälle aufweist, Hausbahnsteig und Güteranlage aber eben angelegt sind, ergibt sich eine interessante Situation: Wenn man ein wenig übertreibt, könnte man von „Pattscheid – unten“ und „Pattscheid – oben“ reden. Beide Bahn-

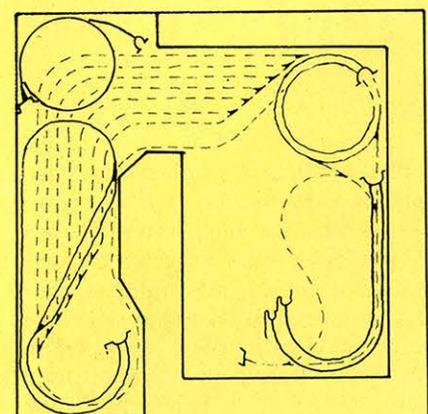
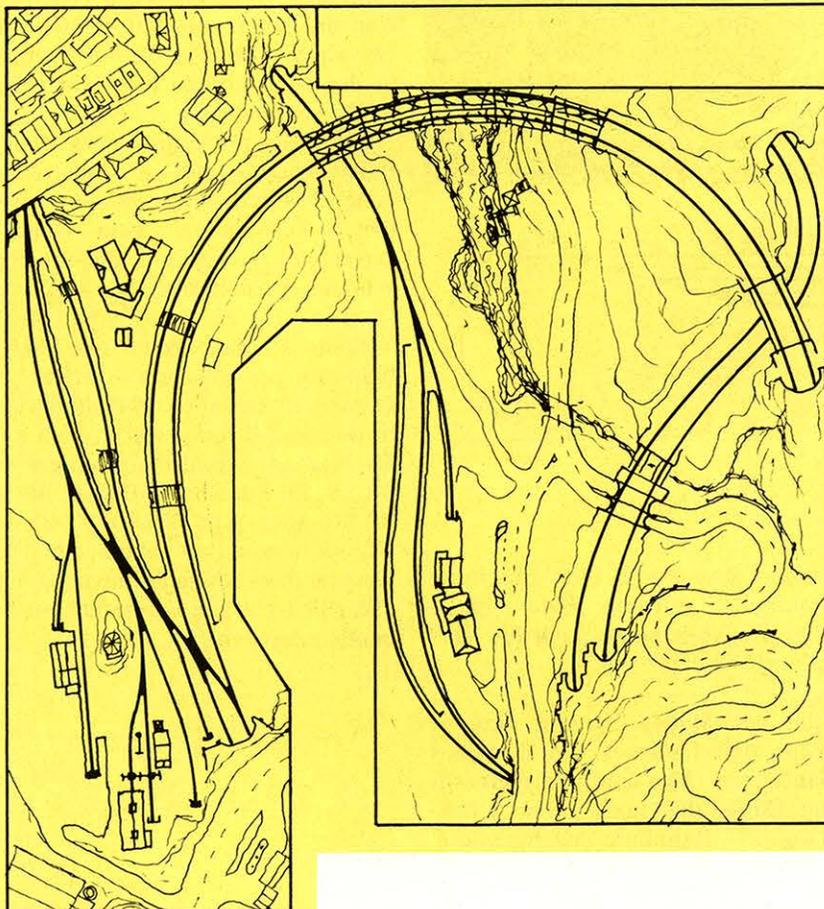
hofsteile sind durch eine Böschung voneinander getrennt. Eine doppel-seitige Zugangsrampe stellt die Verbindung her.

Bei der Modell-Planung ging es darum, den Eindruck des Vorbildes einzufangen. Also sind alle wesentlichen Gleise des noch nicht „rückgebauten“ Bahnhofs nachgebildet.



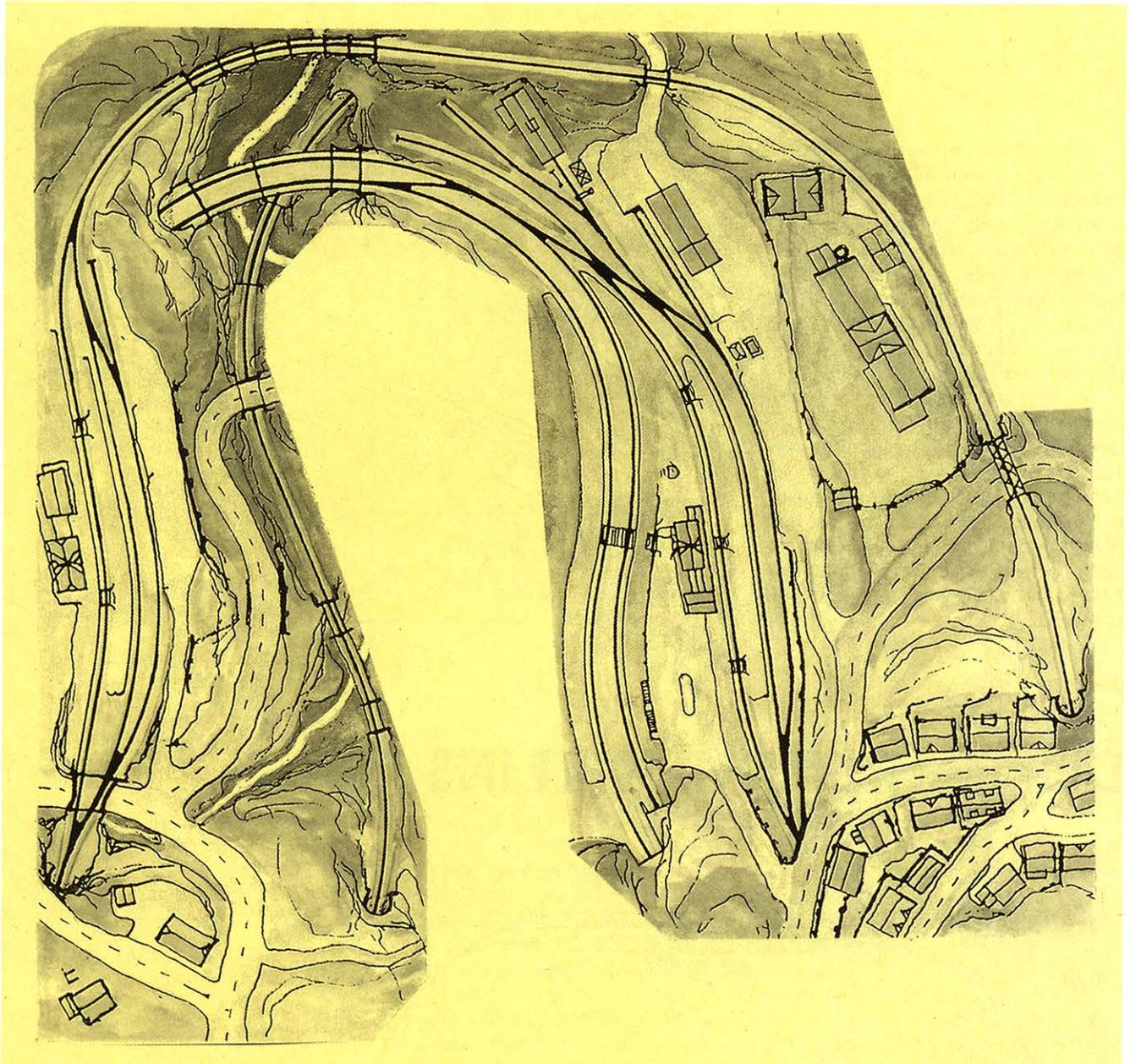
Lange Streckenfahrten, dazu ein elektronischer Zufallsgenerator, der die automatisch gesteuerten Züge aus umfangreichen Schattenbahnhöfen abrufen. Günter Krug will sich beim Betrachten seiner Anlage fühlen wie einer, der – ohne Fahrplan in der Hand oder im Kopf – an einer vielbefahrenen Strecke steht und abwartet, was da kommen mag.

ENDLICH DIE RICHTIGE!



Hier drei von vielen Versuchen, diesem Wunsch näherzukommen. Plan 6 zeigt äußerste Sparsamkeit. Die zweigleisige Strecke mündet, vom unterirdischen Bahnhof kommend, in die ringförmige Nebenbahn mit Wendemöglichkeit. Schon ganz gut, aber D-Zug-Verkehr ist hier nicht möglich.

In Plan 7 sind Haupt- und Nebenstrecke vorhanden, Abzweig in einem Keilbahnhof. Die Nebenbahn endet hinter der kleinen Station rechts in einer Kehrschleife mit Übergangsmöglichkeit zur Hauptbahn.

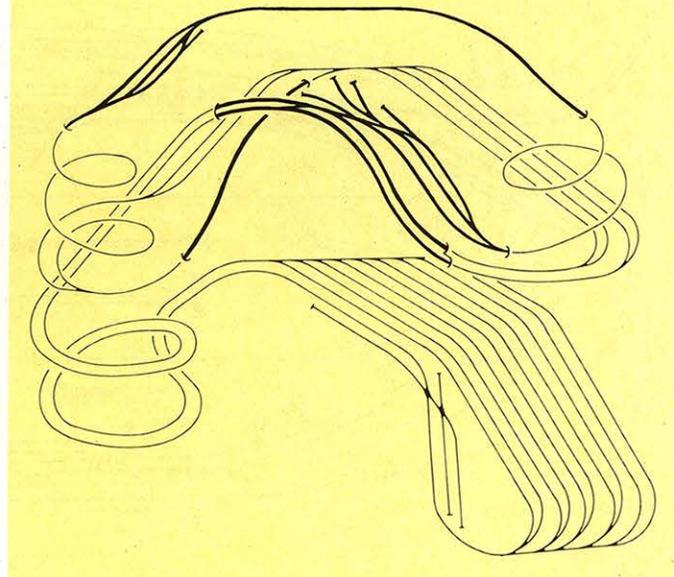


Plan 7 ist die direkte Vorstufe zu Plan 8. „Endlich die Richtige“ (Anlage), so der Stoßseufzer des Autors. Sie erfüllt seine Betriebswünsche. Größtmögliche Streckenlänge: 50 m! Dazu zwei Schattenbahnhöfe für mindestens 10 Zuggarnituren.

Auch die Landschaft kann sich nun sehen lassen. Blickfang ist ein tief eingeschnittenes Tal mit Brücken auf verschiedenen Höhen, und die gekonnt geschwungene Trassenführung läßt die Anlage größer erscheinen, als sie tatsächlich ist. Wie es darunter aussieht, geht aus der Schemazeichnung hervor. Die sichtbaren Strecken sind fett ausgelegt.

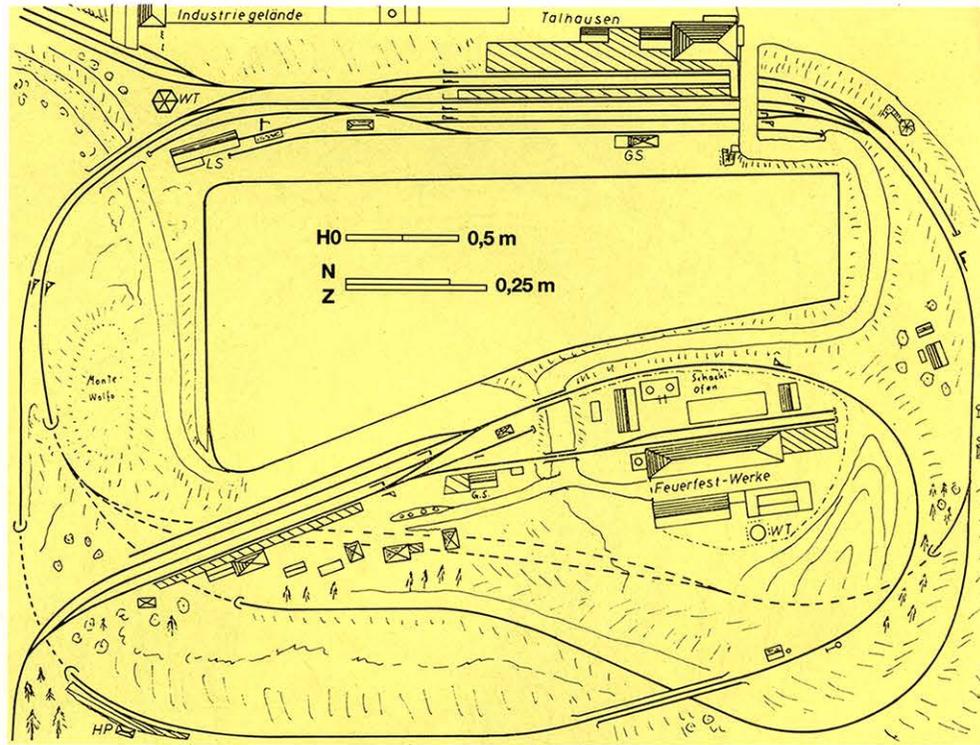
H0  0,5 m

N
Z  0,25 m

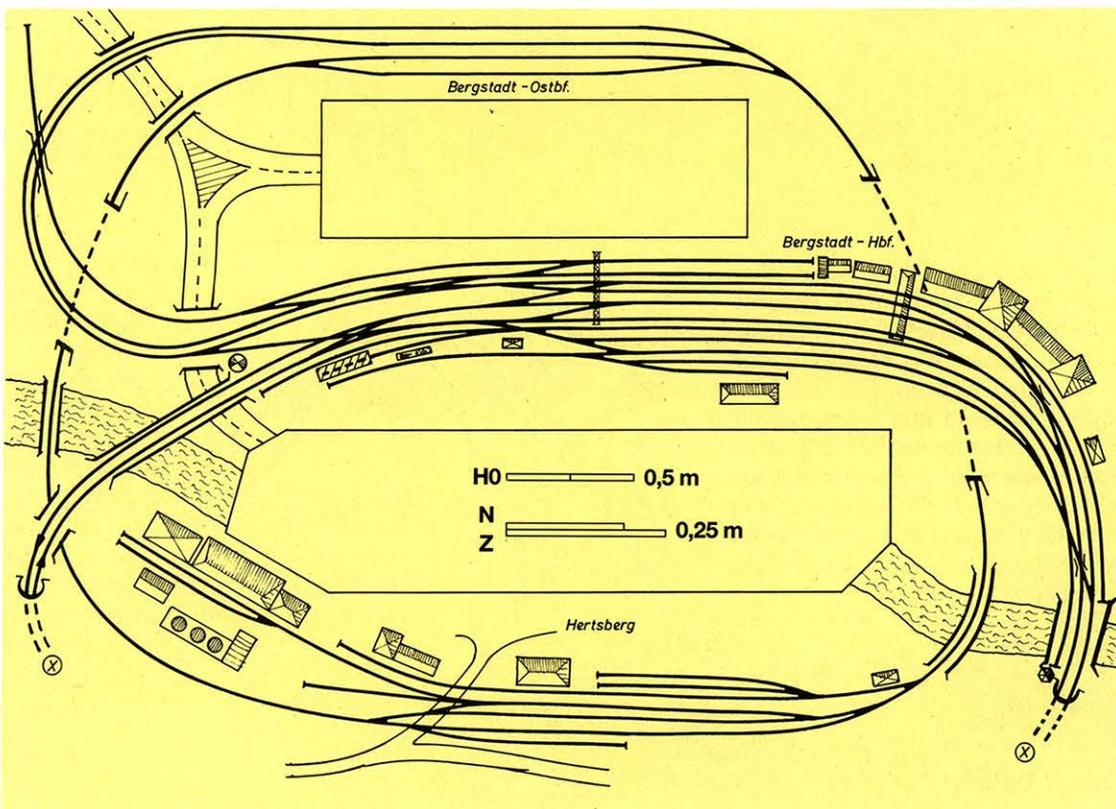


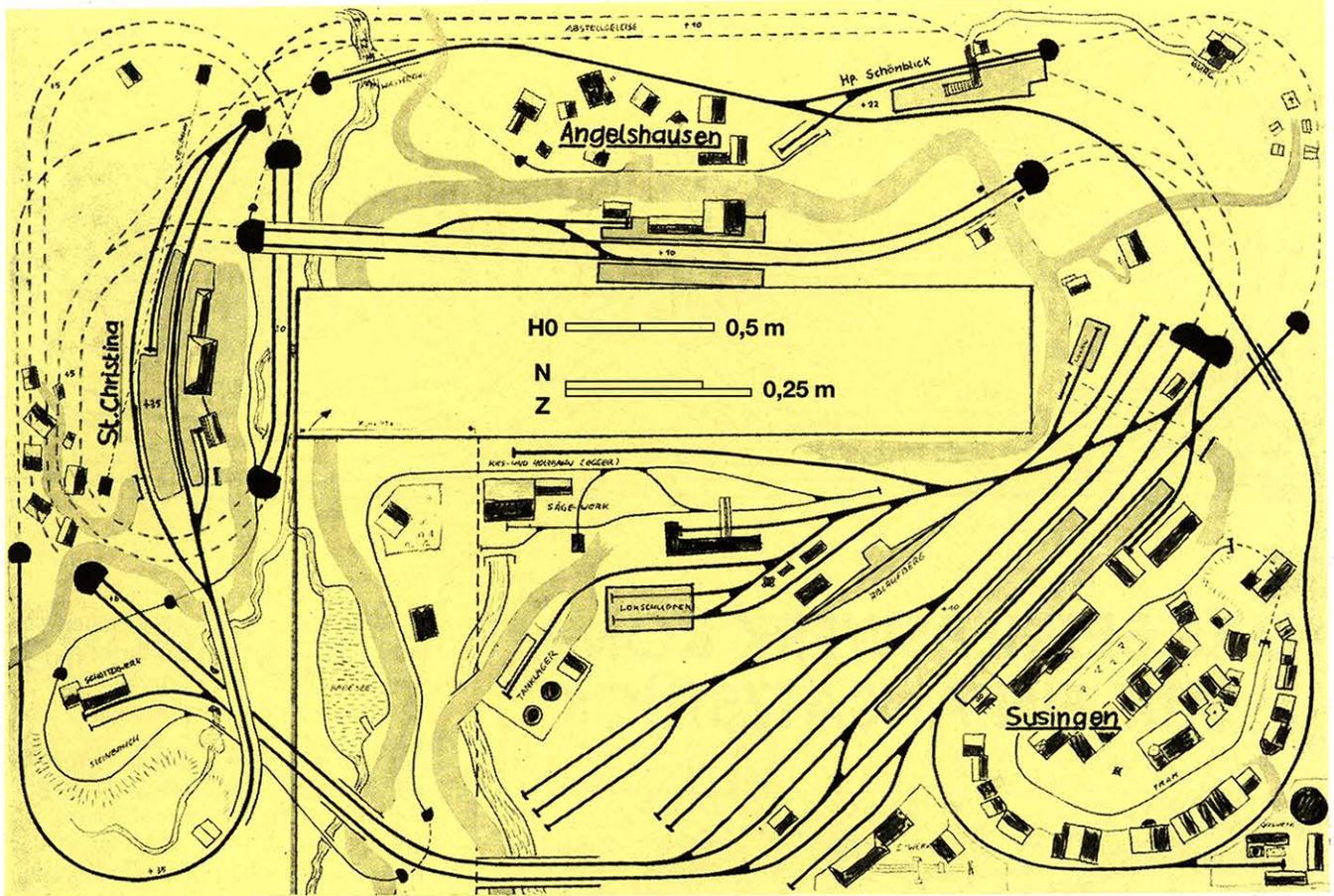
Bahnhofseinfahrten in der Kurve sind optisch reizvoll und sparen obendrein Platz. Aber ihre Radien müssen so groß sein, daß sich Bogenweichen mit akzeptablem Innenradius einsetzen lassen. Geschickt angeordnete Weichen mit geradem Hauptstrang eignen sich für diesen Zweck ebenfalls, aber der Zug liegt dann bei der Überfahrt nicht mehr in einer unterbrochenen Kurve, was Eisenbahnästheten stören mag.

Beide Gleispläne bieten Ringverkehr. In Plan 10 wird auch die Nebenstrecke einbezogen. Bf Talhausen in Plan 9 liegt über Gleisniveau, und die Reisenden erreichen die Bahnsteige über Steg und Treppe. Diese Lösung ist auch bei Bergstadt Hbf möglich.



DER BAHNHOF RÜCKT INS ECK





MEHR FAHRSPASS DURCH LÄNGERE STRECKE

Diese ebenfalls raumfüllende Anlage ist für Ringverkehr konzipiert. Vom Thema unterscheidet sie sich allerdings von den Anlagen Plan 9 und 10 grundsätzlich. War deren Erbauer recht sparsam mit der Landschaft und hatte sich auf Fahrbetrieb mit großen Radien spezialisiert, so soll diese Anlage Urlaubserinnerungen aus dem Gebirge in den Modellbahnraum bringen.

Die doppelgleisige Hauptstrecke ringsum weist im linken Anlagenteil ein verschlungenes Oval auf, das die Karusellfahrt um einiges verlängert.

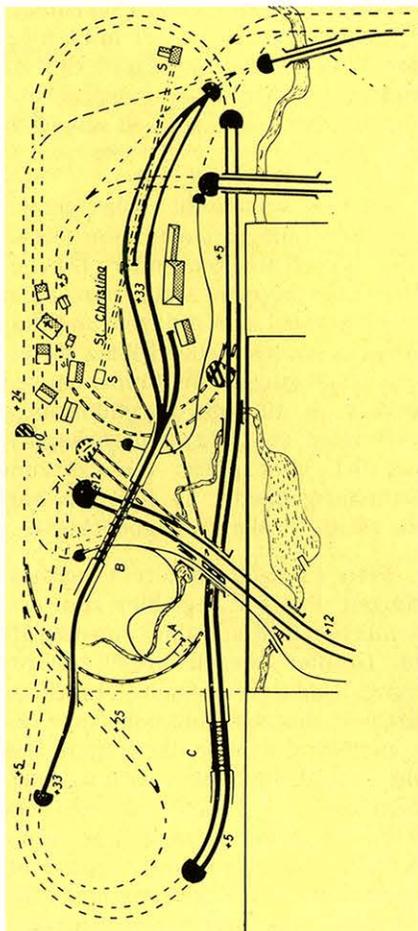
Sie führt durch eine kleine Unterwegsstation mit klassischem Spurplan. Zugüberholungen sind hier jedoch nicht möglich.

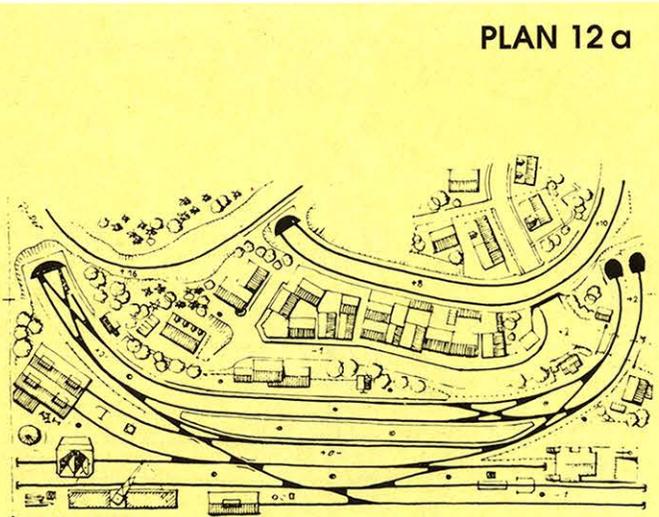
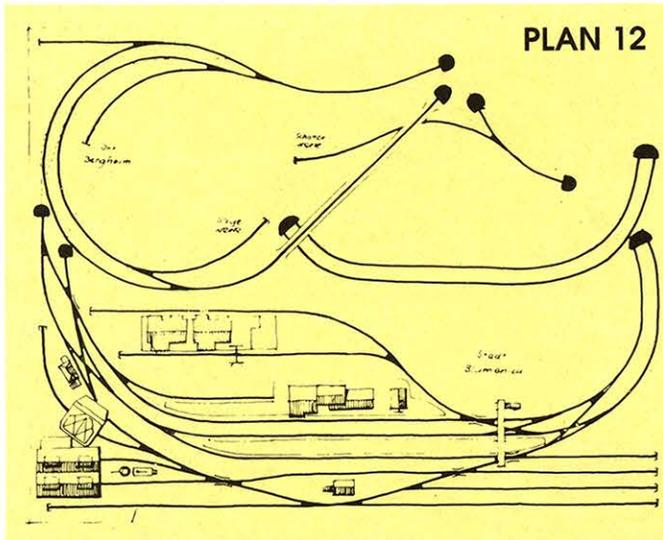
Der Hauptbahnhof Susingen ist im Personenverkehrsteil nicht sehr üppig ausgefallen. Aber dafür hat er einen Güterbahnhof sogar mit Ablaufberg. Ein kleines Betriebswerk und

Werksanschlüsse ergänzen seinen Spurplan.

Vom Hausbahnsteig geht eine Nebenstrecke ab, die nach einem großen Bogen um die Stadt herum ins Gebirge führt. Von dort kommt sie über eine Kehrschleife wieder nach Susingen zurück.

Der Plan links zeigt, wie die zweigleisige Hauptstrecke noch weiter verlängert wurde. Die alte Gleisführung ist gestrichelt angedeutet. Auch die Nebenbahn nimmt einen anderen Weg, weshalb der untere Bahnhofskopf von St. Christina umgebaut werden mußte.





DAS BETRIEBSWERK KOMMT AUF EIN ANSATZSTÜCK

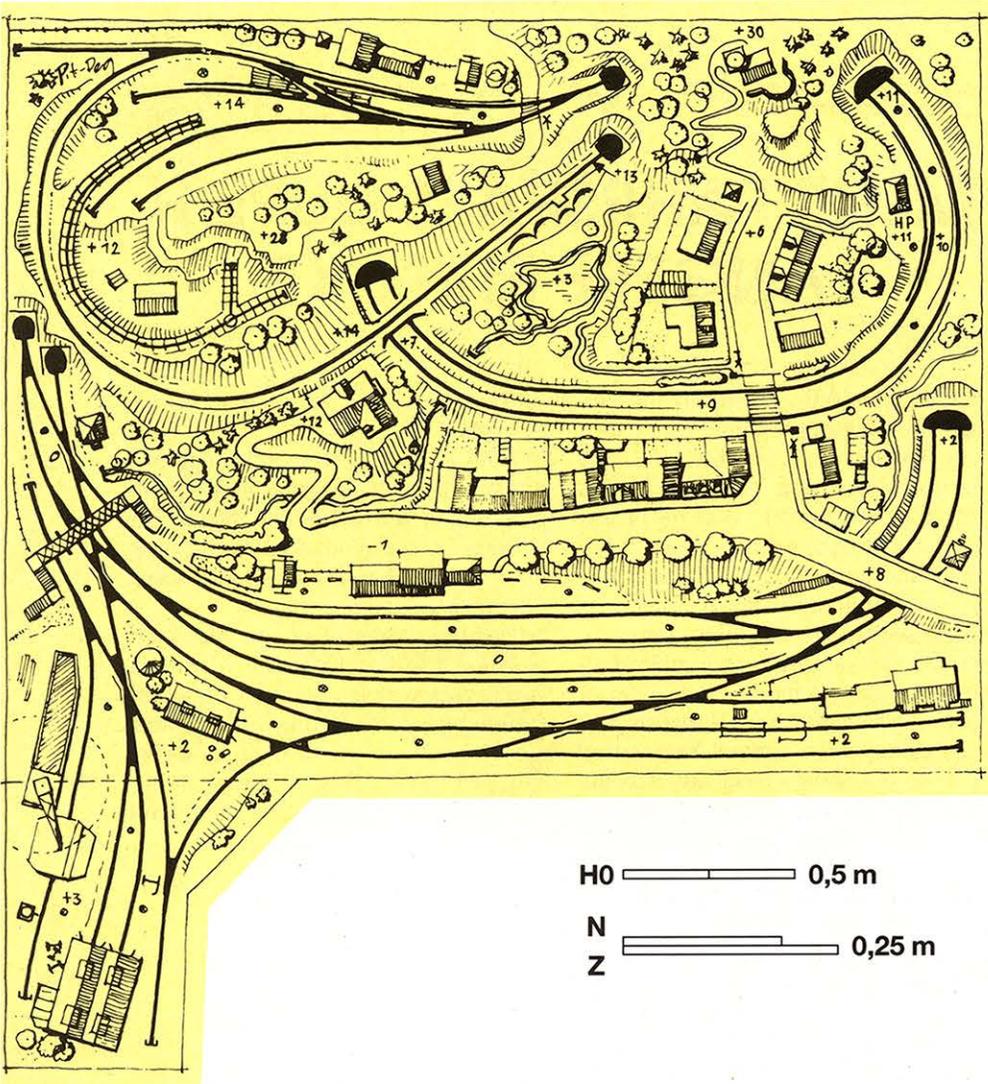
Die Pläne 12 und 13 gleichen einander in der Streckenführung. Aber die Spurpläne des Bahnhofs im Vordergrund unterscheiden sich.

Grundgedanke des Entwurfs: Bahnhof an einer doppelgleisigen Strecke, offene Streckenführung im Mittelgrund, kleiner Bahnhof in der Kehrschleife oben. Es handelt sich also um eine recht kleine Anlage, die trotzdem einigen Fahrbetrieb zulässt.

Stein des Anstoßes war in Plan 12 der Wiegebunker im dafür viel zu kleinen Bw. Für einen entsprechenden Kohlenkran fand sich ebenfalls kein Platz.

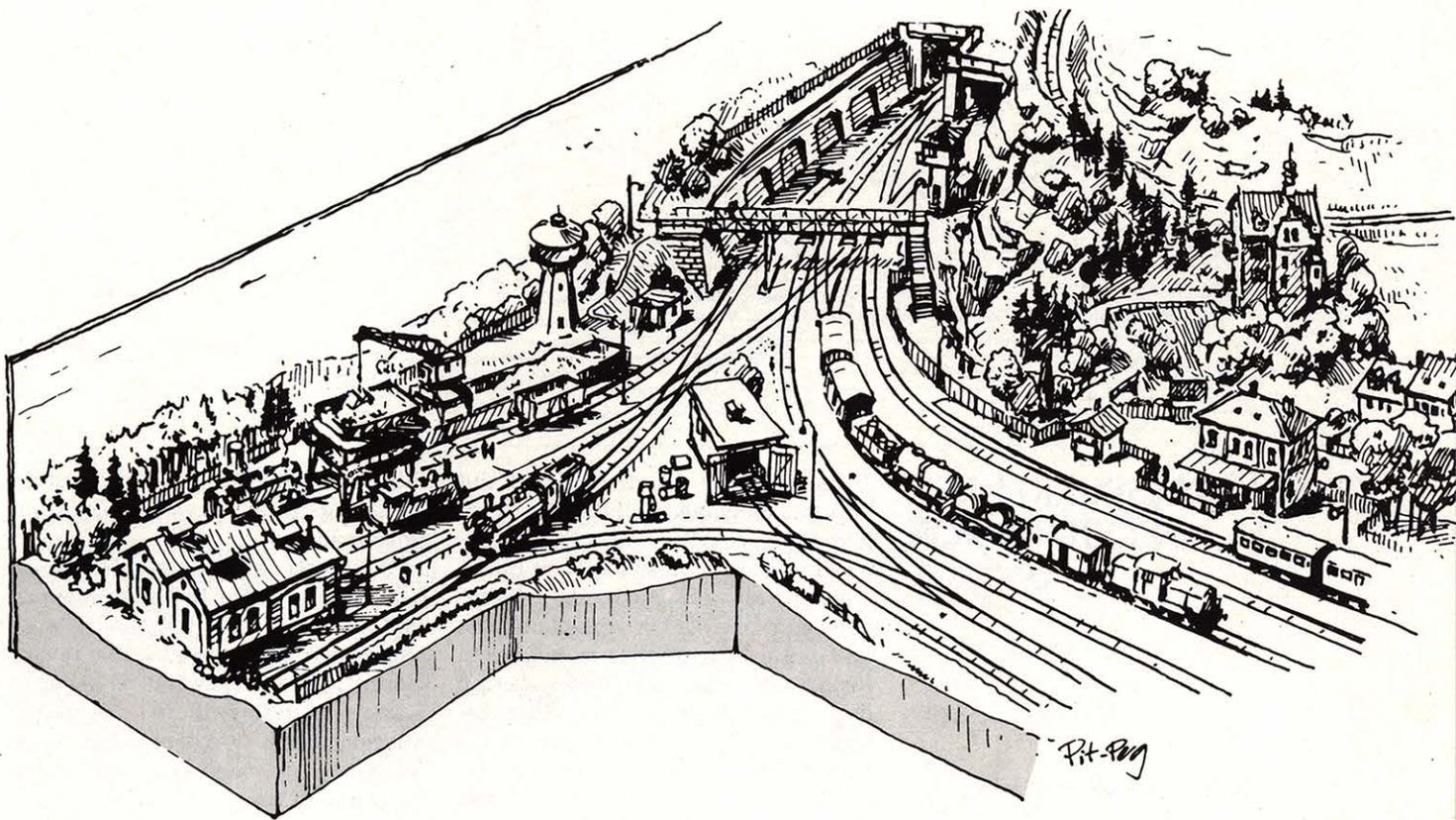
Pit-Peg vertauscht Lokschuppen und Bekohlungsanlage. So erhält er eine optisch ansprechendere Lösung. Der Lokschuppen steht nun nicht mehr parallel zum Anlagenrand. Außerdem ist ausreichend Platz für einen überzeugenden Kohlenbansen gewonnen. Auch die Ortsgüteranlage verschiebt sich. Lag sie ursprünglich parallel, aber etwas versetzt zum Bahnhofsgebäude, so füllt sie nun die rechte vordere Anlagenecke aus.

Plan 13 zeigt weitere Umgestaltungen. Das Bw liegt hier zum wesentlichen Teil auf einer Ansatzplatte. Größter Vorteil dieser Anordnung: Dadurch entsteht ein Gleisdreieck, das die Funktion einer Lokomotivdrehzscheibe übernimmt. Das Bw samt Wiegebunker wird so zu einem eigenen Anlagenteil, und obwohl die gesamte Anlage nur unwesentlich an Umfang zunimmt, vermittelt diese Ecklösung einen optisch viel großzügigeren Eindruck.



H0 ————— 0,5 m

N
Z ————— 0,25 m



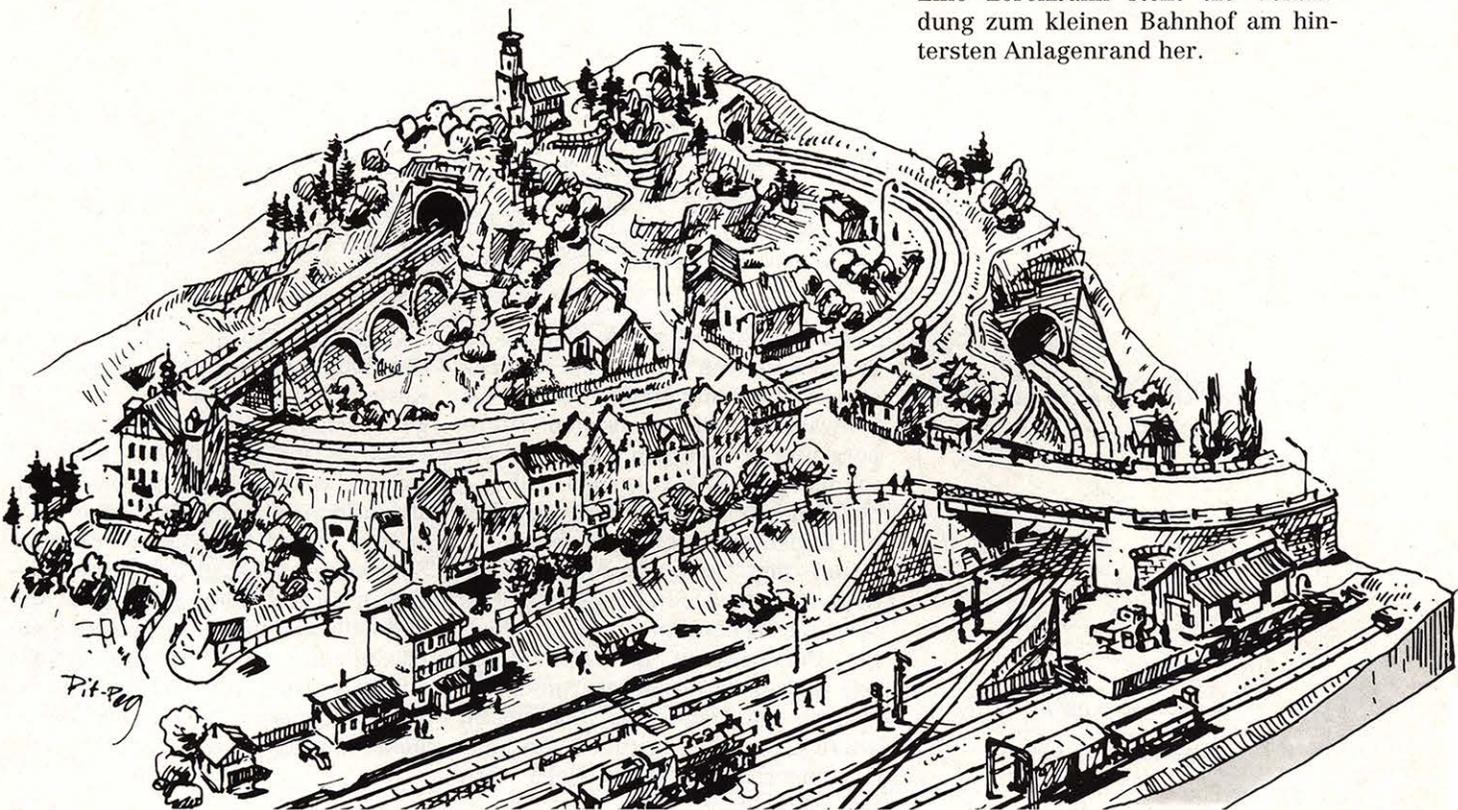
Zusätzliche optische Vorteile bringt der ansteigende Straßenzug direkt hinter dem Bahnhof. Die reich gegliederte Häuserzeile schiebt sich zwischen den Vorder- und Mittelgrund der Anlage. Somit schafft sie

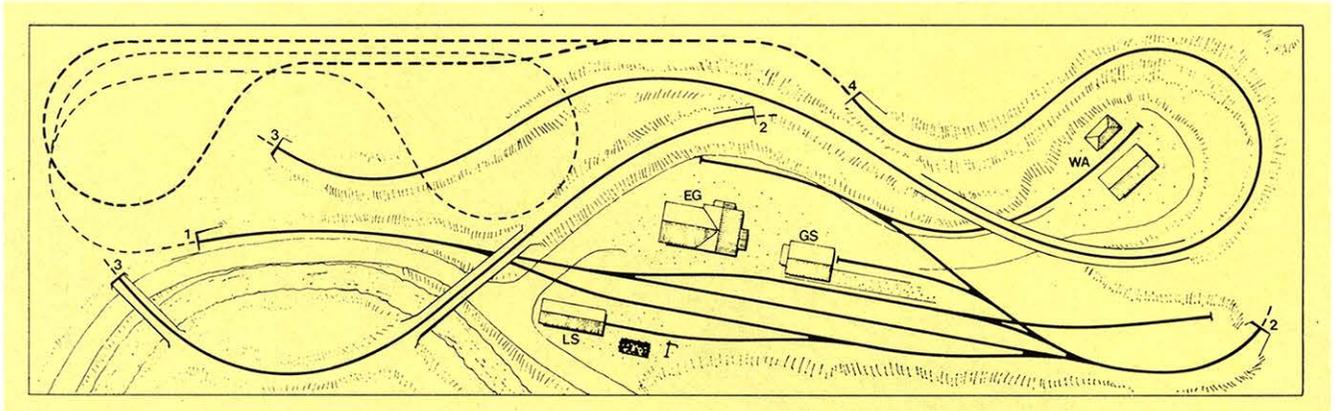
fürs Auge eine Trennung beider Bereiche: Die Anlage wirkt insgesamt tiefer.

Dazu trägt auch die Straßenbrücke über dem rechten Bahnhofsvorfeld bei. Der Bahnübergang liegt nun

auf der zweiten Etage. Eilige Taxikunden auf dem Weg zum Bahnhof werden davon profitieren.

In der oberen Kehrschleife tut sich auch etwas. In gefährlicher Nähe zum doppelgleisigen Tunnel wird dort ein Steinbruch abgebaut. Eine Lorenbahn stellt die Verbindung zum kleinen Bahnhof am hintersten Anlagenrand her.





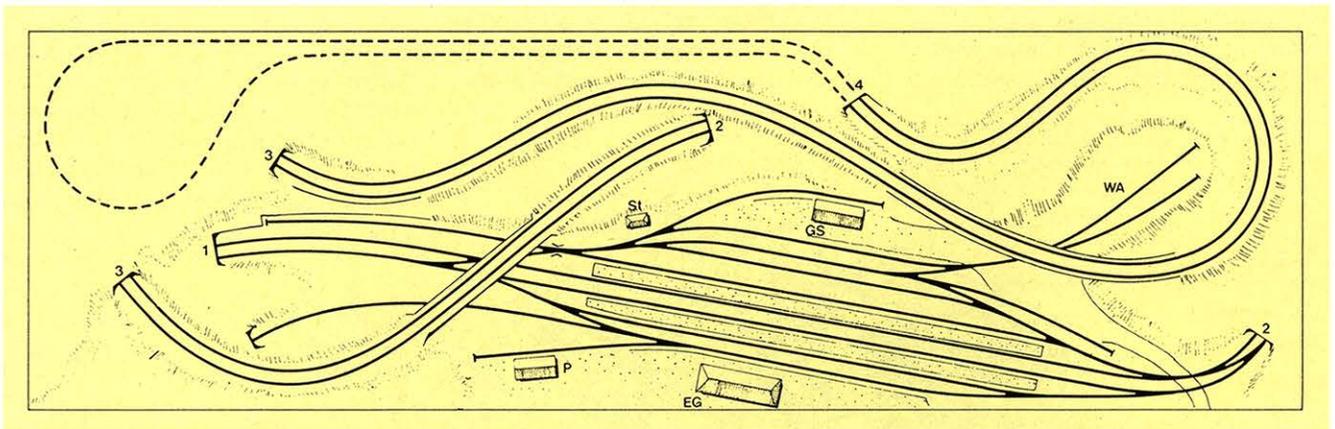
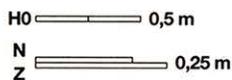
SCHMALSPURKEHREN IN ÖSTERREICH

Irgendwo in Österreich und auf 760 mm Schmalspur fährt das Vorbild für diesen Entwurf. Ebenso typisch wie die vorgeschlagenen Bahnhofsgebäude ist auch der Bahnhofspurplan. Ohne Ablenkung ist das mittlere Hauptgleis zu befahren. Kreuzungs- und Gütergleise werden den Bahnhof auf. Der Werksanschluß im rechten Teil erweiterte die Betriebsmöglichkeiten.

Die Strecke windet sich über drei Kehren auf höchstes Niveau, wo sie der Einfachheit halber mittels Kehrschleife zurückgeführt wird. Eben-

falls aus einer Kehrschleife besteht der Ausgangspunkt der Strecke auf tiefster Ebene.

Die Streckenführung erfordert viel Kunstbauten, also Brücken, Mauern und Tunnels. Der Bahnhof könnte sogar zur Lokwechselstation avancieren „Talloks“ könnten hier gegen stärkere und größere „Bergloks“ ausgewechselt werden. Aber auch an Vorspann oder Nachschub den Berg hinauf wäre zu denken.



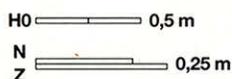
PROJEKT SCHWARZWALDBAHN

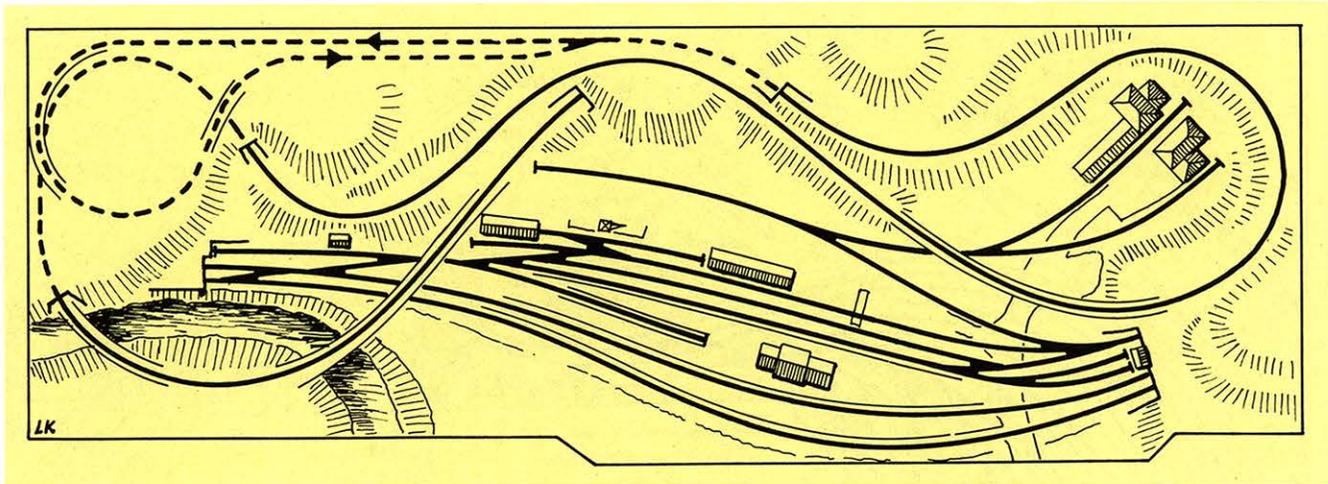
Im Prinzip gleich mit Plan 14 ist Plan 15. Jedoch das Thema ist ganz anders. Nachempfunden wurde die Schwarzwaldbahn zwischen Hornberg und St. Georgen, die – wie die schmalspurige Mariazeller Bahn – ebenfalls Kehren zur Überwindung des Höhenunterschiedes aufweist.

Bei den Ausgangspunkten der doppelgleisigen Strecke handelt es sich hier wiederum um Kehrschleifen. Der Bahnhof ist recht üppig mit Gleisen ausgestattet. Außerdem scheint von ihm eine Nebenbahn auszugehen, die aber nach ein paar Dezimetern im Tunnel links vorn stumpf endet.

Verglichen mit Plan 14 verursacht die Landschaftsgestaltung größere Kosten. Zwar gibt es auch hier felsige Abschnitte, aber der (Schwarz-) Wald ist dichter als der Baumbestand in voralpinen Regionen. „Intensiv aufforsten“ heißt die Devise.

Plan 14 und Plan 15 sind für 9mm Spurweite ausgelegt und haben dieselben Grundmaße. Aber ihre Modellmaßstäbe unterscheiden sich beträchtlich: 1 : 87 (Spur H0) für die Schmalspurbahn, 1 : 160 (Spur N) für die zweigleisige Hauptbahn durchs höhere Mittelgebirge.





SCHWARZWALDBAHN IM WOHNMOBIL

Um eine weitere Variante der Pläne 14 und 15 handelt es sich bei dieser „Schwarzwaldbahn“ in Baugröße N. Ihre Besonderheit: Sie ist für einen selbstgebauten Wohnwagen vorgesehen. Der dient außerdem noch als Werkstatt, weshalb die Anlage an die Wand zu klappen sein muß.

Die Züge auf der zweigleisigen Hauptstrecke verkehren zwischen zwei verdeckten Kehrschleifen. Sichtbar sind die Kehren einer eingleisigen Nebenbahn, die durch den Tunnel am rechten unteren Anlagenrand den Abzweighbahnhof verläßt.

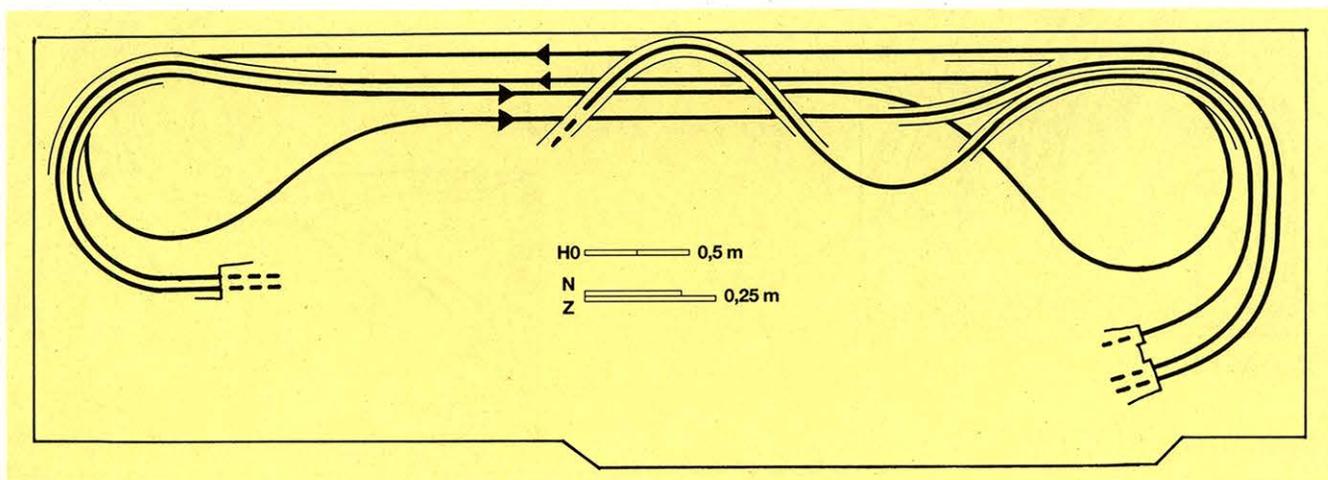
Noch bevor die Nebenbahn wieder Tageslicht erreicht, windet sie sich durch eine enge S-Kurve, um bei ge-

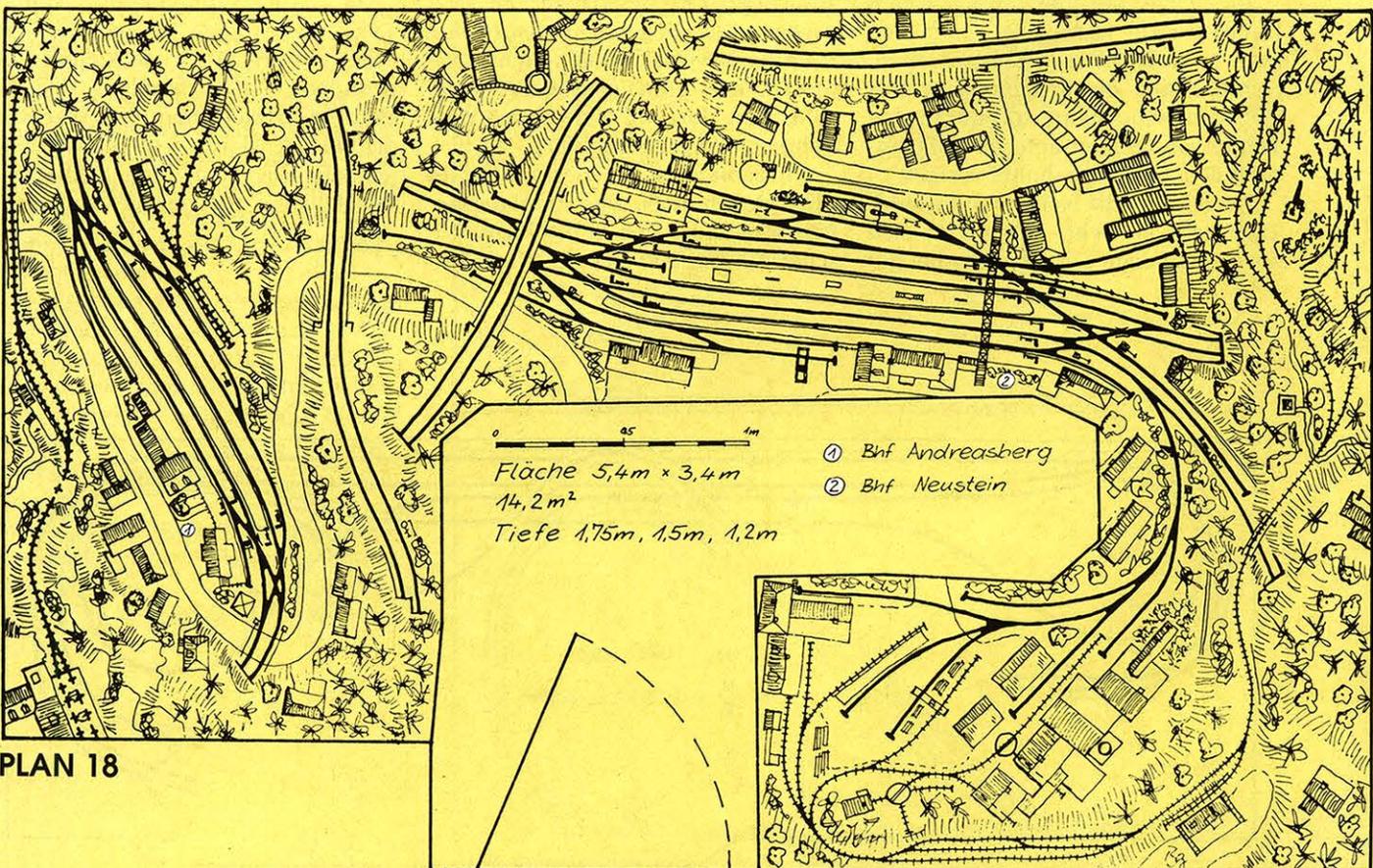
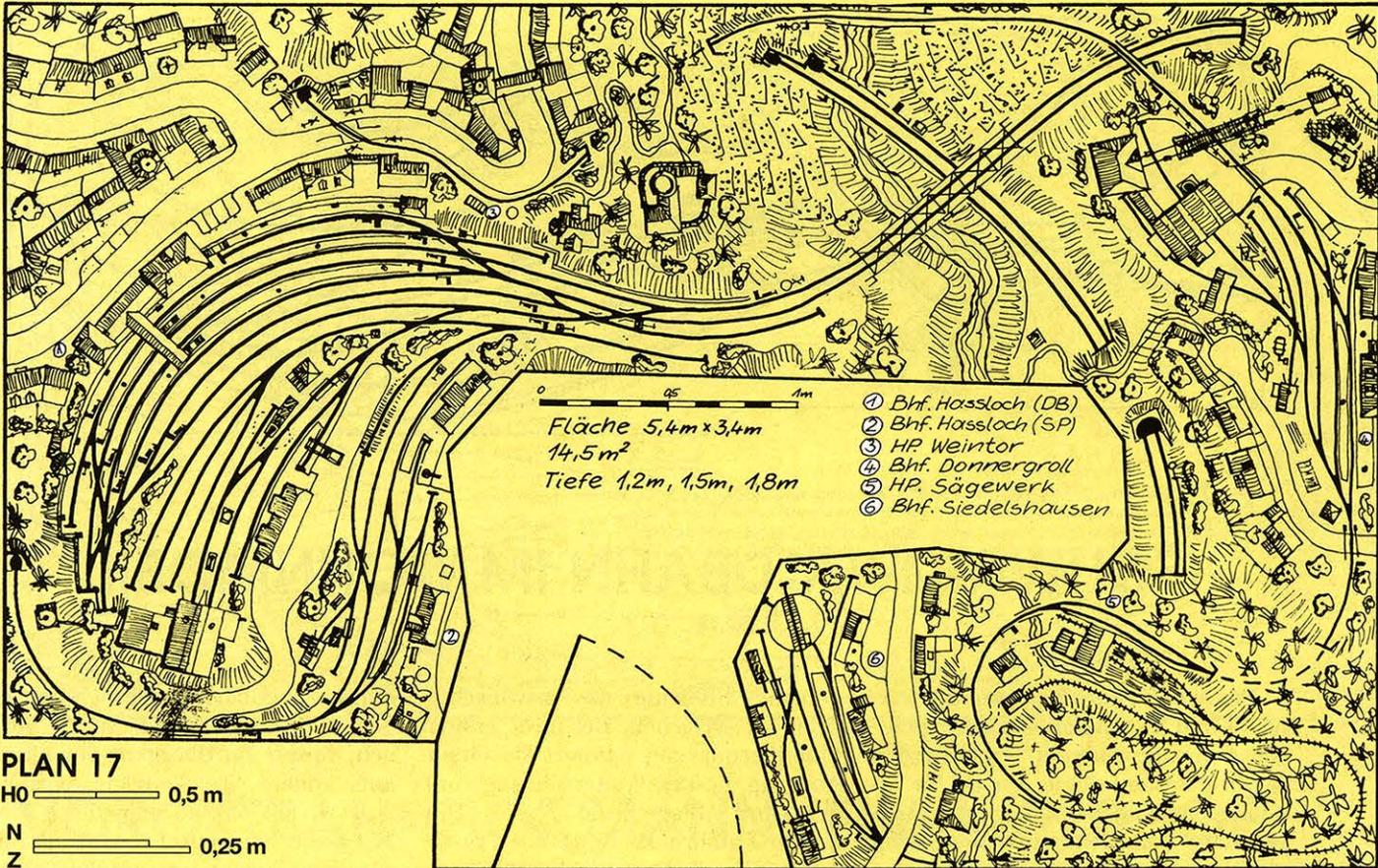
gebener Steigung die erwünschte Höhe zu erreichen. Bei ihrer ersten Flußüberquerung passiert sie einen Abzweig, dessen Weiterführung vorerst am Anlagenrand endet. Die zweite Flußbrücke führt die Trasse gegen eine Bergwand, die ein Tunnel durchstößt. Nach einer Windung von 180 Grad beschreibt die jetzt wieder offene Nebenbahnstrecke eine S-Kurve, bevor sie in die offene 180-Grad-Kehre zum obersten Niveau geht. Von dort wird sie durch eine Kehrschleife zurückgeführt.

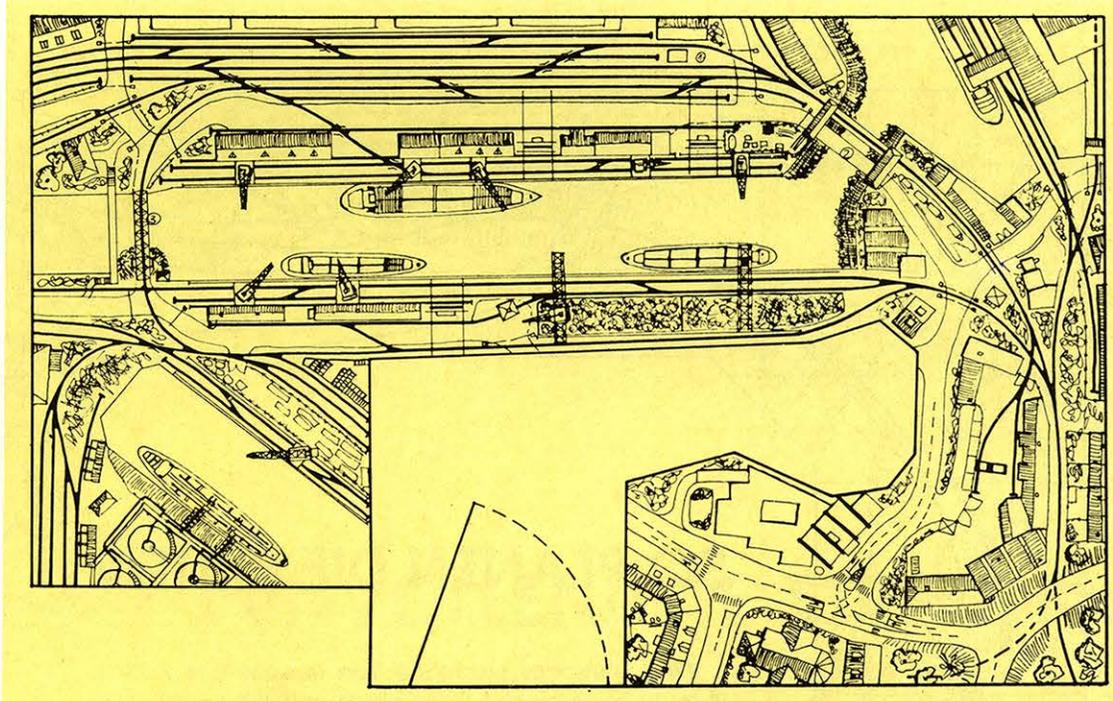
Interessant ist die Gestaltung des Abzweighbahnhofs. Das Empfangsgebäude befindet sich in Insellage zwischen Haupt- und Nebenbahn. Aller-

dings: Zugüberholungen sind auf den Hauptbahngleisen nicht möglich, da nur ein Übergang von einem aufs andere Streckengleis existiert. Dies ist ein Manko gegenüber Plan 15. Dafür konzentriert sich der eigentliche Betrieb hier auf die Nebenbahn.

In zwei Stumpfgleisen können Loks und wenige Wagen bereitgestellt werden. Auch ein kleiner Lokschuppen ist vorhanden. Wie bei Plan 14 erreicht man den Werksanschluß in der rechten Streckenschleife über eine Spitzkehre, was zusätzlichen Rangieraufwand erfordert.







DREI GLEISPLANVORSCHLÄGE FÜR EIN EINZIGES MODELLBAHNZIMMER

Was machen mit dem vielen Platz? Auch wenn der Platz so groß gar nicht ist: Vor der endgültigen Entscheidung sind Alternativen ja noch möglich.

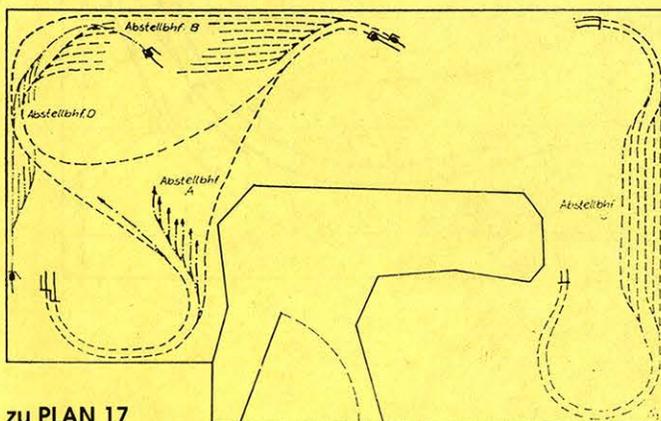
Plan 17 führt uns in die Pfalz mit ihren Weinbergen, Burgruinen und alten Fachwerkbauten. Aber der Betrieb kommt nicht zu kurz. Bf Haßloch liegt an einer doppelgleisigen Hauptstrecke zwischen zwei Schattenbahnhöfen. Außerdem geht von ihm eine (pfälzische) Schmalspurbahn ab, die mittels Umsetzanlage und Rollböcken Normalspur-Güterwagen befördert. Sie endet in einem

eigenen Abstellbahnhof D. Von dort führt sie auf den rechten Anlagenteil, wo sie Anschluß an die Seilbahn eines Zementwerkes und schließlich an ein Sägewerk mit Holztransportbahn findet. Ihr Endpunkt ist Bf Siedelhausen mit Drehscheibe als Weichenersatz.

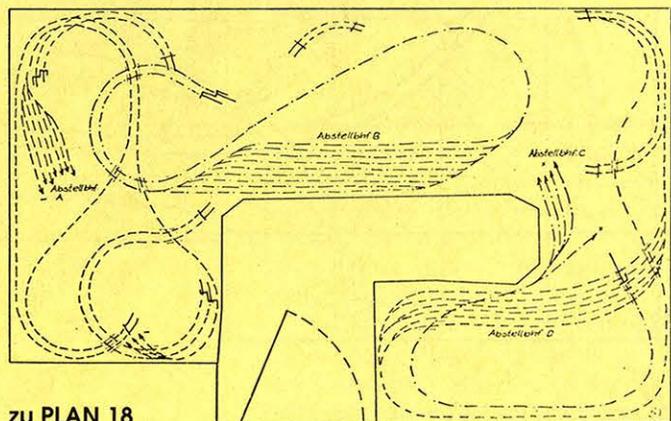
Plan 18 präsentiert Voralpenszenen. Außer der doppelgleisigen Hauptstrecke zwischen Andreasberg und Neustein mit den Schattenbahnhöfen A, B und D gibt es noch eine eingleisige Strecke. Sie zweigt in Neustein ab und führt über die Berge ins Ausland. Also sind auch

fremdländische Zugkompositionen möglich, die in C beheimatet sind.

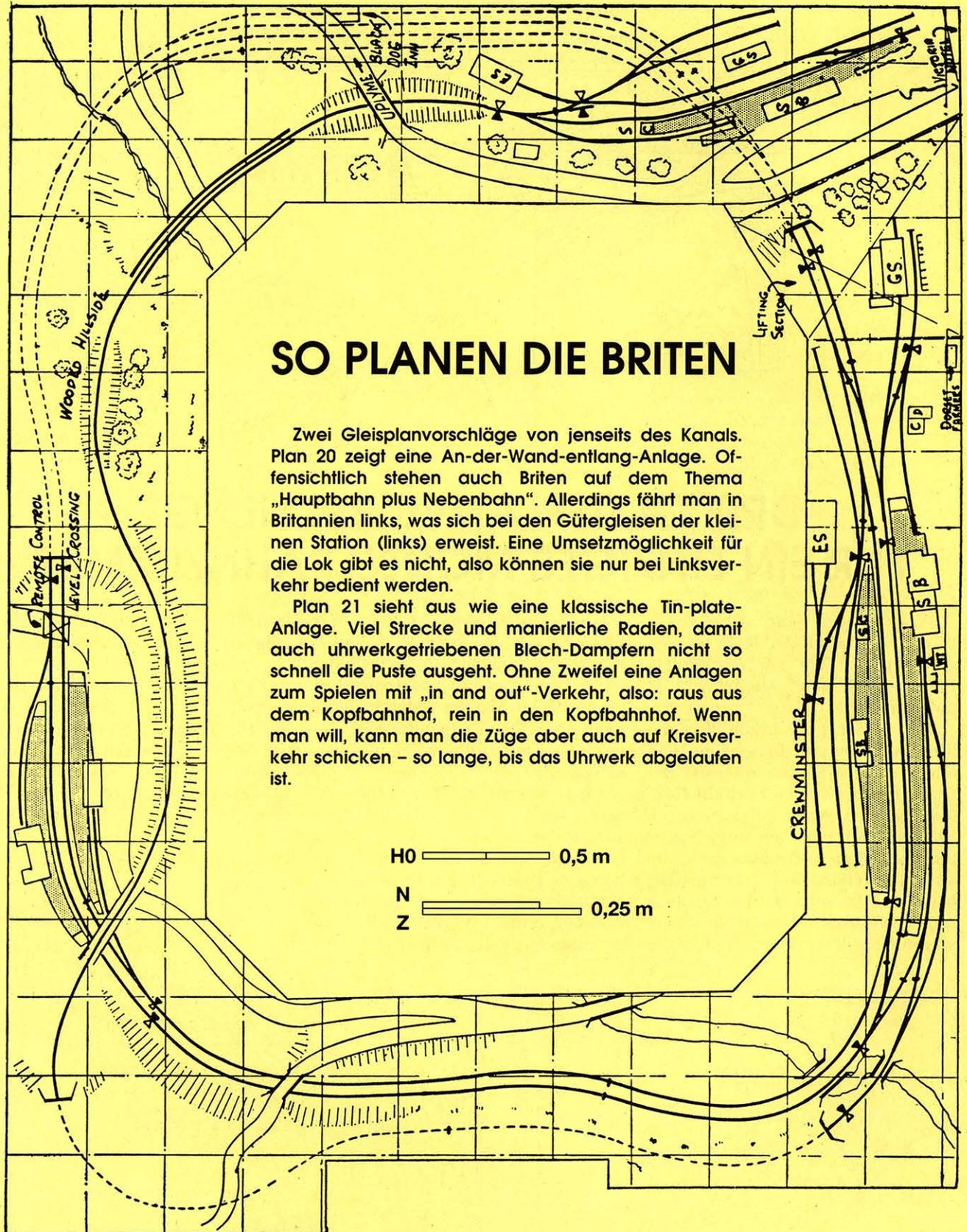
Plan 19: Hafen – ein selten realisiertes, aber trotzdem lohnendes Modellbahnthema; hier ist es ein wenig exzessiv verwirklicht, aber man könnte ja auch zusätzlich eine Hauptbahnstrecke nachbilden, die über das Hafengelände hinwegführt.



zu PLAN 17



zu PLAN 18



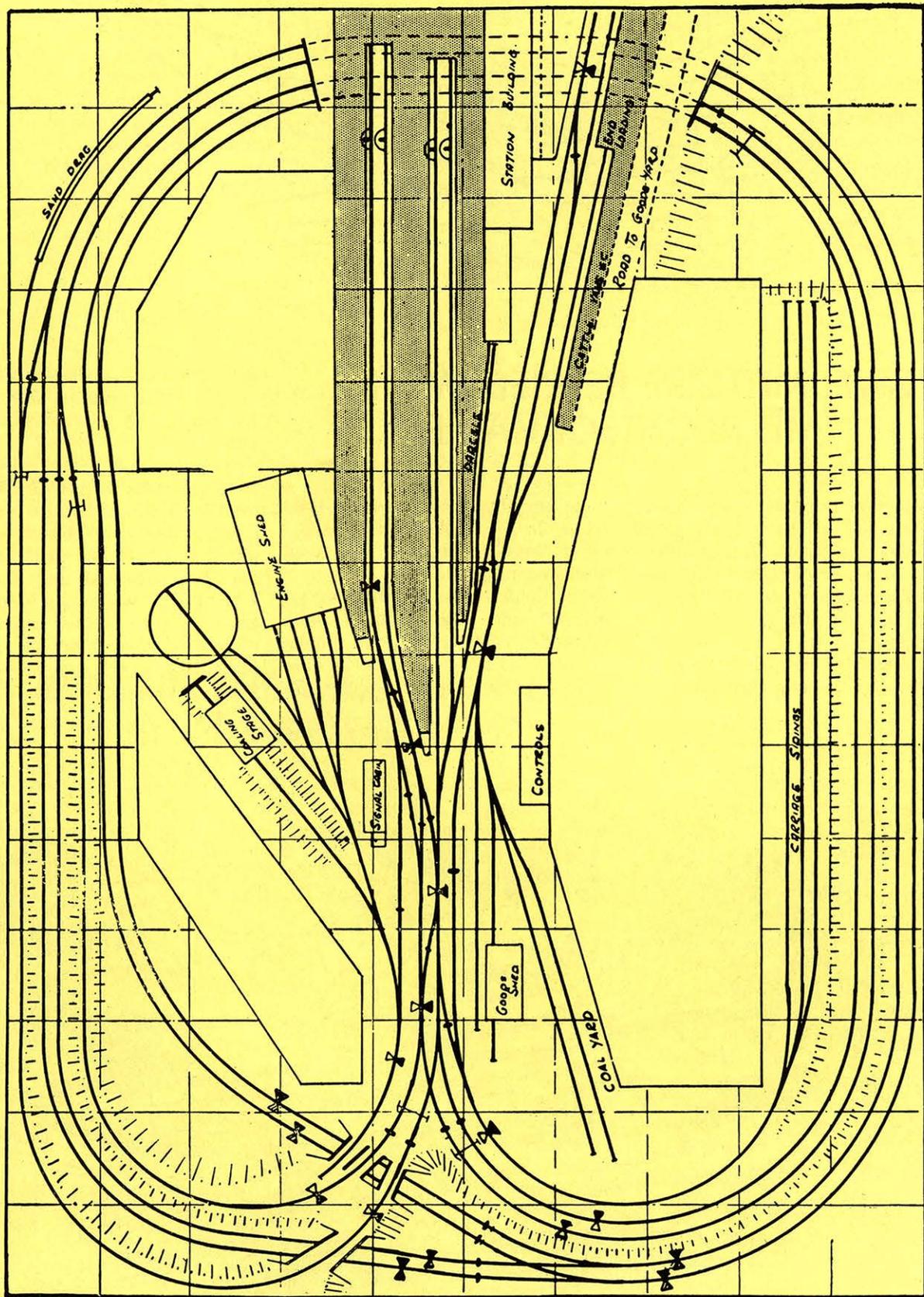
SO PLANEN DIE BRITEN

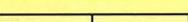
Zwei Gleisplanvorschläge von jenseits des Kanals. Plan 20 zeigt eine An-der-Wand-entlang-Anlage. Offensichtlich stehen auch Briten auf dem Thema „Hauptbahn plus Nebenbahn“. Allerdings fährt man in Britannien links, was sich bei den Gütergleisen der kleinen Station (links) erweist. Eine Umsetzungöglichkeit für die Lok gibt es nicht, also können sie nur bei Linksverkehr bedient werden.

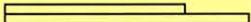
Plan 21 sieht aus wie eine klassische Tin-plate-Anlage. Viel Strecke und manierliche Radien, damit auch uhrwerkgetriebenen Blech-Dampfern nicht so schnell die Puste ausgeht. Ohne Zweifel eine Anlagen zum Spielen mit „in and out“-Verkehr, also: raus aus dem Kopfbahnhof, rein in den Kopfbahnhof. Wenn man will, kann man die Züge aber auch auf Kreisverkehr schicken – so lange, bis das Uhrwerk abgelaufen ist.

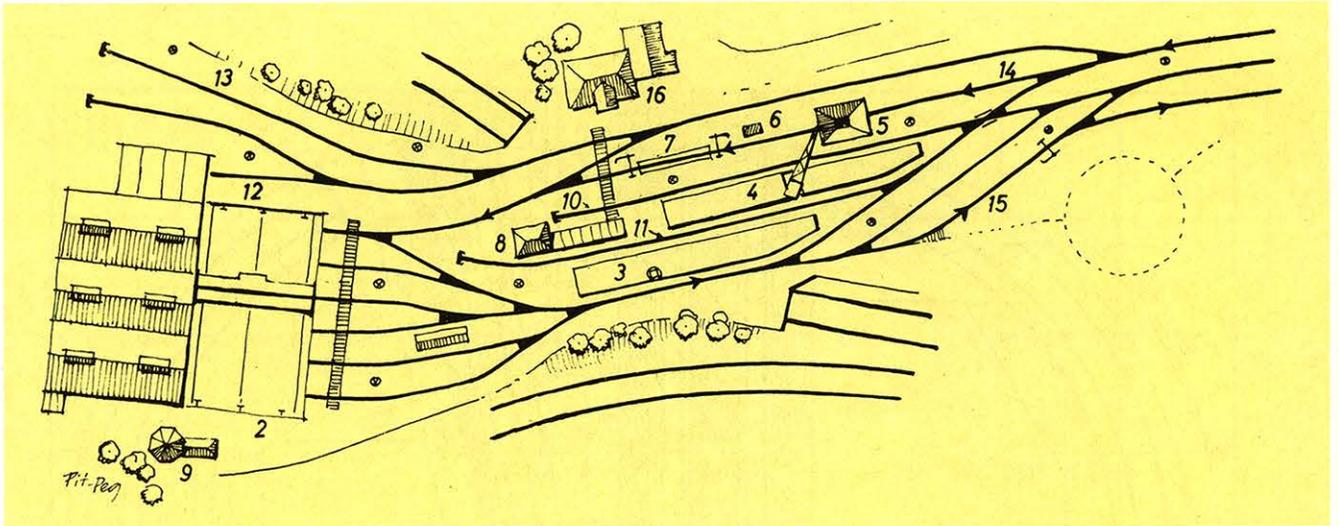
H0 ————— 0,5 m

N
Z ————— 0,25 m



H0  0,5 m

N  0,25 m
Z



ZWEI MITTLERE BETRIEBSWERKE MIT RECHTECKHALLE

Es muß nicht immer ein Segmentlokschuppen mit Drehscheibe sein! Auf lange, schmale Anlagenstücke paßt viel besser die Lösung mit dem Rechteckschuppen, die Pit-Peg hier vorschlägt.

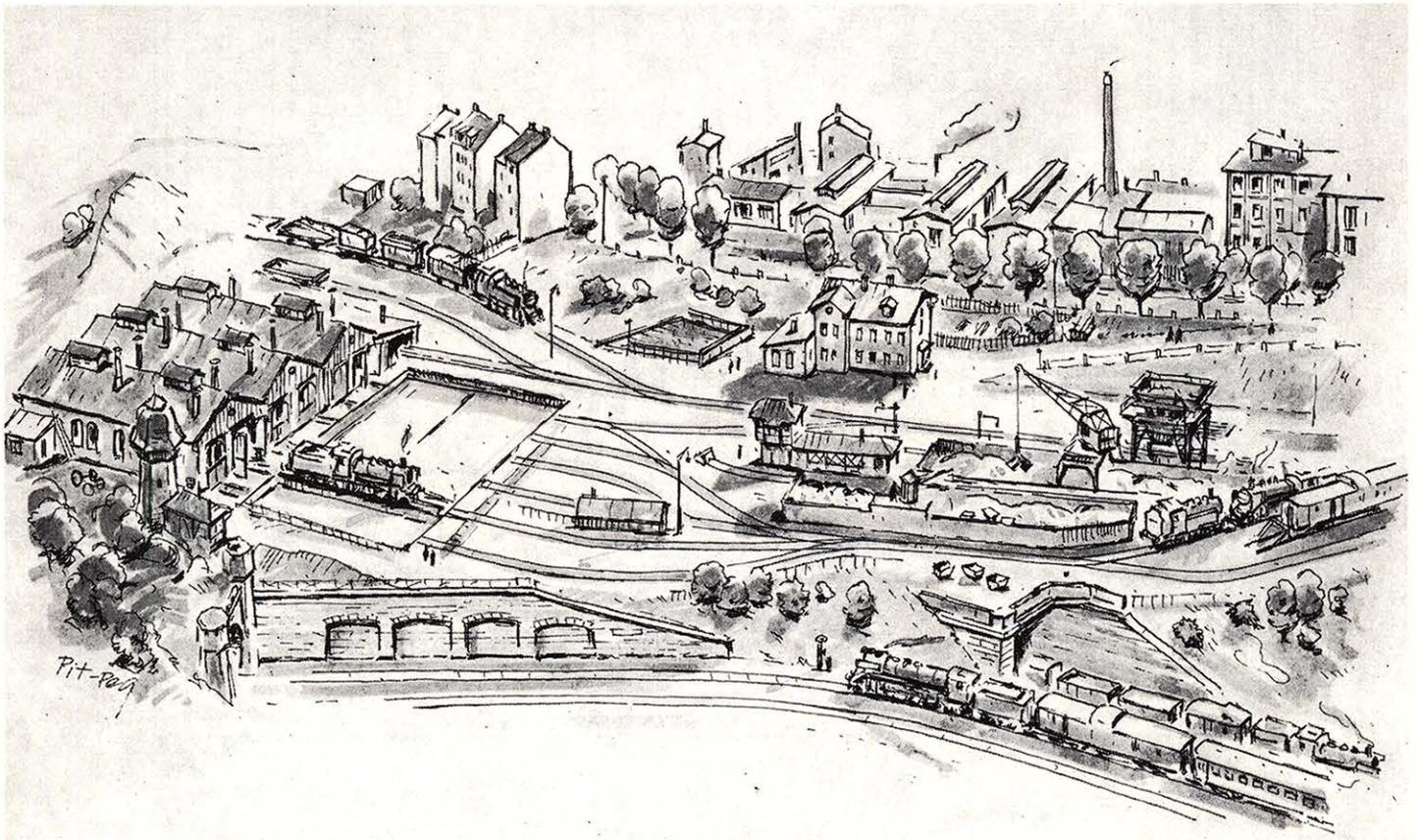
Wichtig ist, daß sich auch im Modell ein rationeller Bw-Betrieb durchführen läßt. Vor der wohlverdienten

Ruhe im Schuppen werden die Loks schon für die nächste Fahrt vorbereitet. Das Einfahrtsgleis (14) ist in Stationen aufgeteilt.

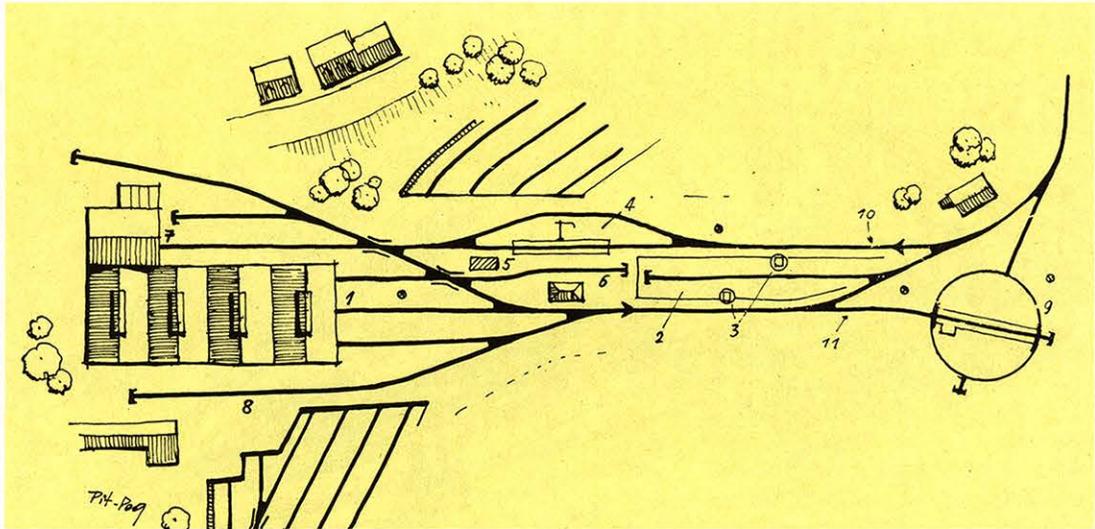
Die Kohle ist im Hauptbansen (4) gelagert und gelangt durch einen fahrenden Portalkran in den großen Trichter des Wiegebunkers (5). Eine Ausweichmöglichkeit bietet der Ne-

benbansen mit ortsfestem Drehkran (3). Die beiden Bansen werden vom Kohlenwagengleis her beschickt (10 und 11).

Nachdem der Tender wieder voll ist, ergänzt die Lok ihre Sandvorräte (6), die sie für schwierige Anfahrten und Bremsungen benötigt. Über der im Gleis eingelassenen Grube wird der Feuerungsrost der Lok entschlackt (7). Bei dieser Gelegenheit kann sie auch Wasser fassen. Nach diesen Arbeiten fährt sie auf die Schiebebühne (2), die sie zu einem freien Schuppengleis bringt.



- (1) Lokschuppen
- (2) Schiebebühne
- (3) Kohlenbansen mit Drehkran
- (4) dito mit Portalkran
- (5) Hochbunker
- (6) Besandung
- (7) Entschlackung
- (8) Stellwerk und Lager
- (9) Wasserturm
- (10) Kohlenwagengleis
- (11) Kohlenwagengleis
- (12) Werkstattgleis
- (13) Hilfszuggleis
- (14) Bekohlungsgleis
- (15) Ausfahr Gleis
- (16) Verwaltung, Personalunterkunft



Die Fahrten im Bw koordiniert das Stellwerk (8), an das ein Lager für Betriebsstoffe angebaut ist. Dem Lokschuppen ist eine kleine Werkstatt angegliedert (12). Ein Hilfszug kann auch bereitgestellt werden (13). Speisewasser für die Loks kommt aus dem Wasserturm (9).

Aufenthalts- und Übernachtungsräume fürs Lokpersonal befinden sich im Gebäude am Rand des Bw (16). Hier ist auch die Verwaltung untergebracht. Bereit zu neuen Taten verlassen die Loks das Betriebswerk über das Ausfahr Gleis (15),

hier etwas aufwendig getrennt von der Einfahrt. (Alle Ziffern beziehen sich auf Plan 22.)

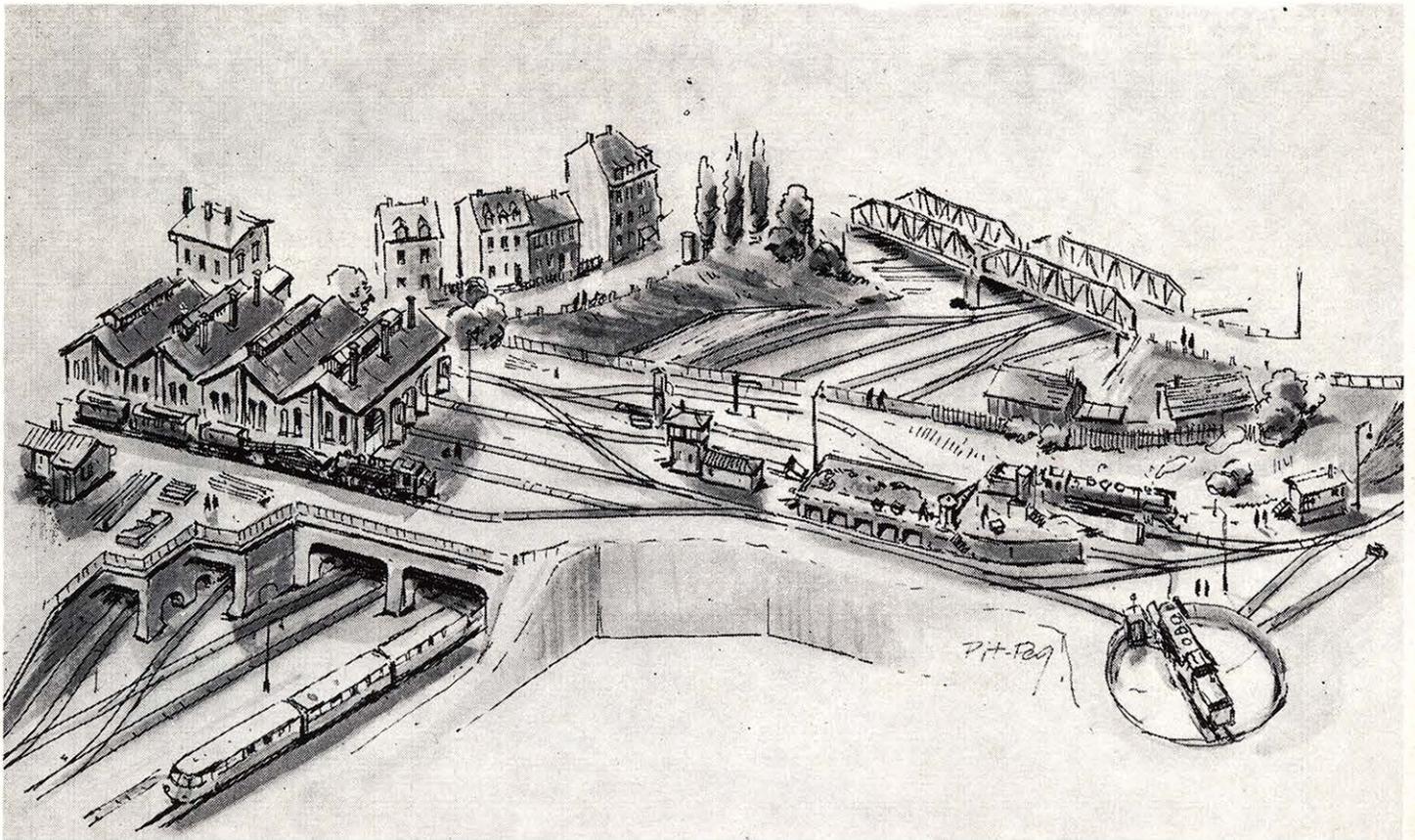
Sollen die Loks gewendet werden, dann läßt sich eine Drehscheibe (rechts) vorsehen. Aber auch ein Gleisdreieck wäre bei entsprechendem Platz denkbar.

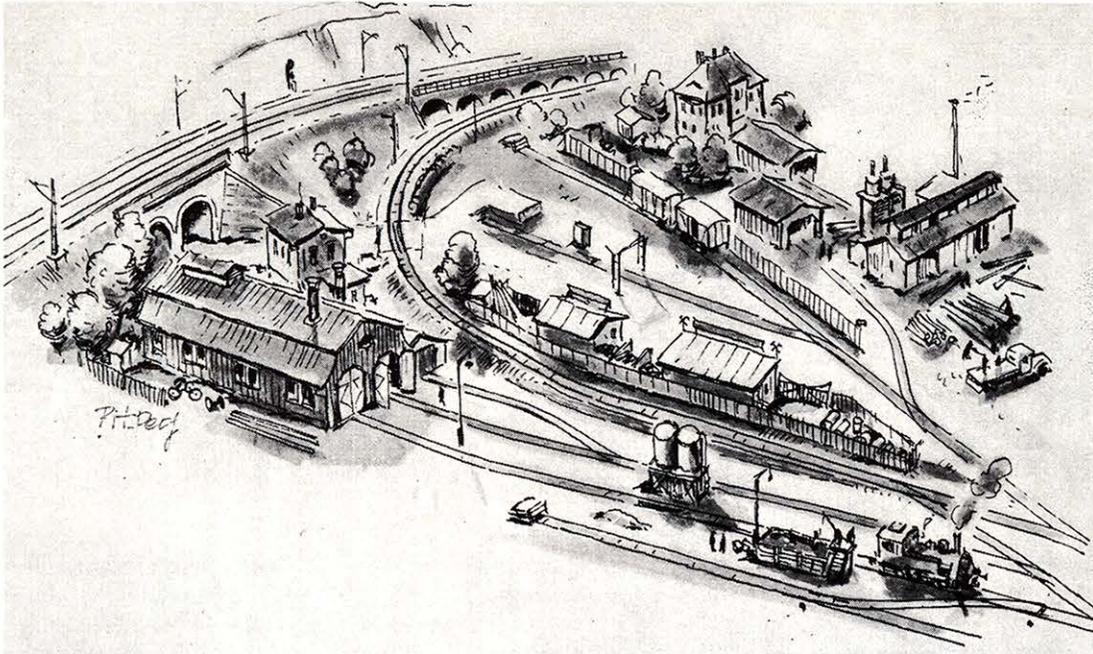
Bei Plan 23 handelt es sich um eine abgespeckte und für Modellbahnen deshalb besser geeignete Version. Es gibt nur drei Schuppengleise, auf denen aber jeweils mindestens zwei Loks unterkommen.

Allerdings gelangen einfahrende Loks nur noch „sägend“ zu den Schuppengleisen. Der Bansen mit mittig angeordnetem Kohlenwagengleis bietet mit seinen zwei Kränen Bekohlungsmöglichkeit für zwei Loks. Eine Drehscheibe ist platzsparend im Zwickel angeordnet.

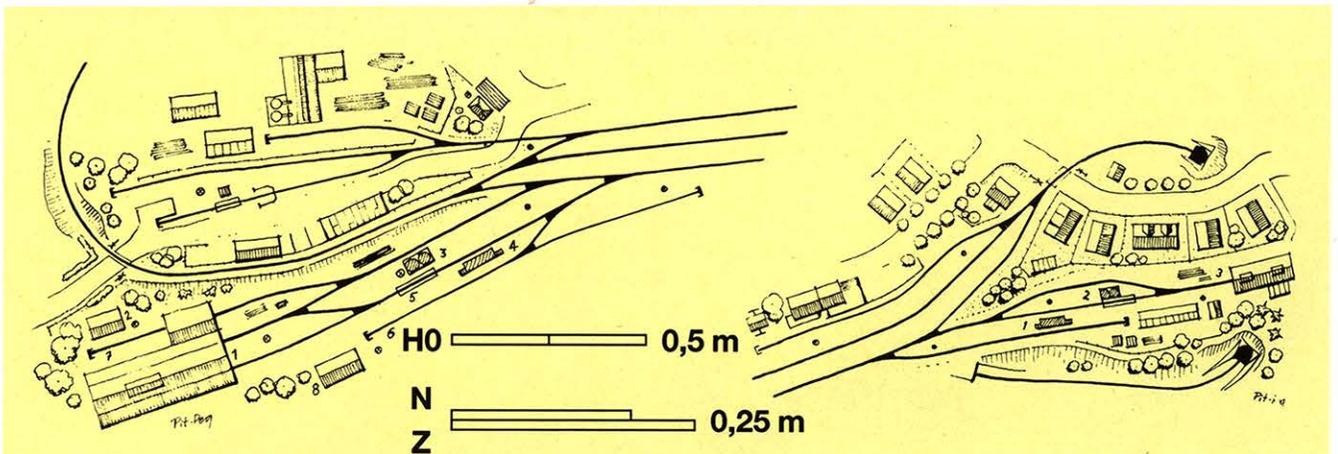
H0  0,5 m

N  0,25 m
Z 



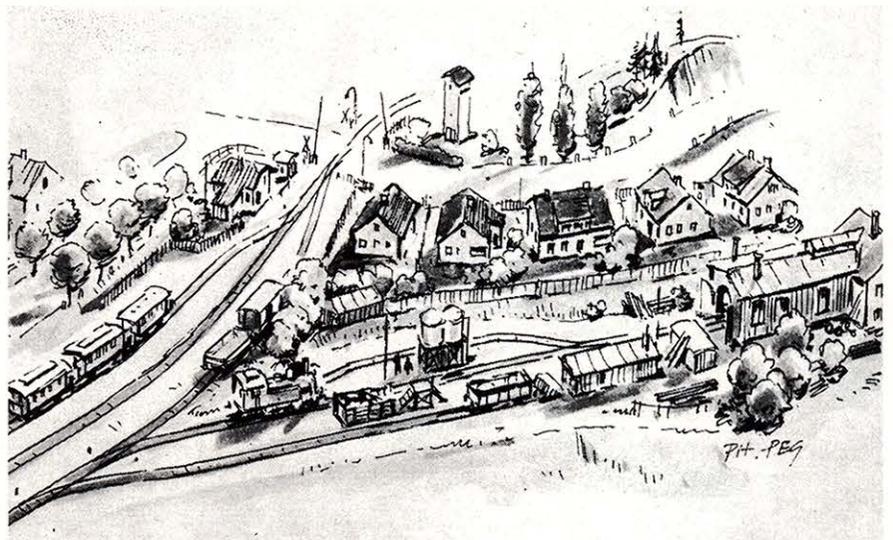


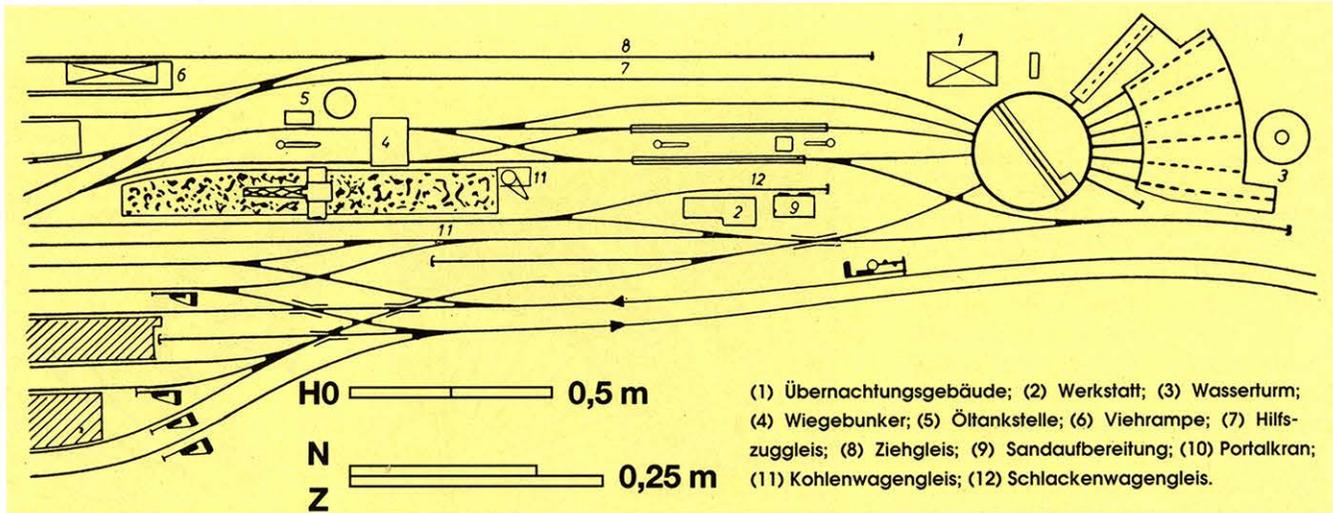
SCHLAFPLATZ FÜR DIE NEBENBAHN-TENDERLOK



Um das Thema „Bw“ abzurunden, hier noch zwei kleine ländliche Betriebswerke. In der Regel werden solch kleine Bw als Außenstelle eines größeren Bw geführt.

Besonders bei Privatbahnen verlegte man dieses Betriebszentrum an das ländliche Ende der Strecke: Dort waren die Löhne für das Bw-Personal niedriger als im städtischen Ausgangspunkt der ohnehin nicht sehr einträglichen Bahn.





MITTLERES BW GLEICH HINTERM BAHNSTEIG

Eigentlich liegt dieses Bw ja etwas versetzt zum letzten Bahnsteig, aber wenigstens die Einfahrt der Dampfloks können eisenbahnbegeisterte Miniaturmenschen fast hautnah beobachten.

Auch hier ist für rationelle Lokbehandlung vorgesorgt, allenfalls die Sandanlage (9) liegt etwas abseits. Aber es hatte durchaus vorkommen können, daß die Loks im Schuppen besandet wurden.

Entsprechend dem starken Betrieb auf einer Clubanlage können

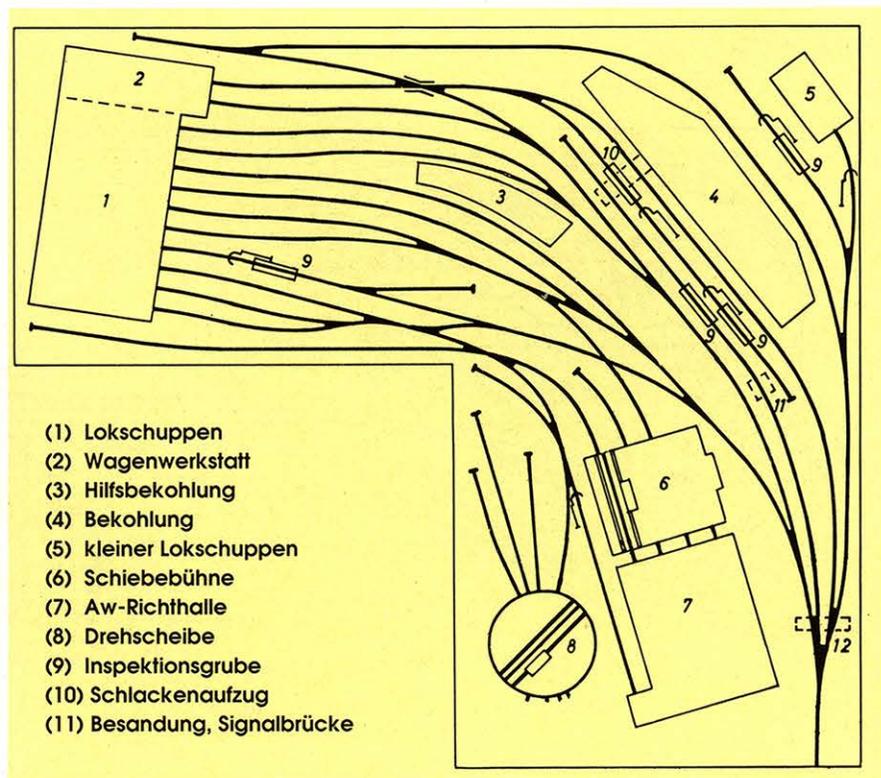
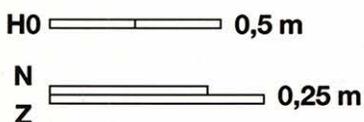
zwei Loks gleichzeitig behandelt werden. Außerdem kommen Maschinen, die nur gedreht werden müssen, über das Umfahrgleis zur Drehscheibe (Umfahrungsmöglichkeiten gibt es auch bei Plan 22 und Plan 23). Noch schneller gelangen Loks

auf die Scheibe, wenn sie direkt aus dem Personenbahnhof über DKW und Kreuzung ins Betriebswerk fahren. Diese BW-Anordnung eignet sich auch für ein Anlageneck; dann könnten die BW-Gleise in einer ganz leichten Kurve liegen.

AUSBESSERUNGSWERK UND BW

Wer unter Platzmangel leidet, baut sich eben ein Betriebswerk und sonst nichts. Hans Fazler ging diesen Weg. Damit der Betrieb hier nicht langweilig wird, müssen die Loks hin- und „hersägen“ bis sie endlich ihren Schuppenstand erreicht haben. Die Drehscheibe liegt jedoch etwas arg abseits vom Verkehr. Aber wenn beim Vorbild eine Betriebsanlage auf vorgegebenem Platz bleiben mußte, konnten solch unbequeme Situationen schon vorkommen.

Selten trifft man auf Modellbahnanlagen ein Ausbesserungswerk (Aw) an. Voilà: Hier ist eines, dessen Halle mit einer Schiebebühne bedient wird.

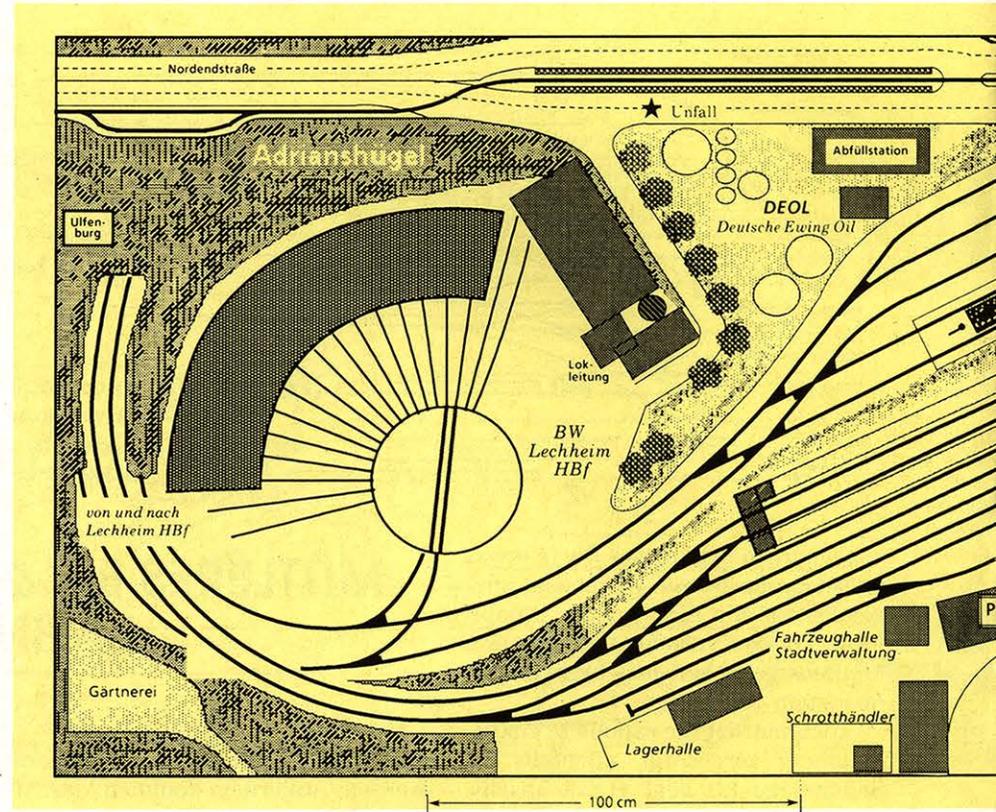


CLUBANLAGE MIT UNFALL

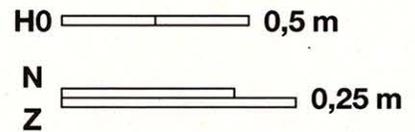
Lechheim ist eine Großstadt am Rand eines schroff abfallenden Mittelgebirges. Mitte des 19. Jahrhunderts erhielt sie einen Kopfbahnhof in nächster Nähe der Innenstadt. Weil Lechheim Hbf nicht zu erweitern war, wurde dessen Bw nach Lechheim-Nord verlegt. Zu dieser Zeit war der Nordbahnhof Schnellzugstation, da hier das Lokpersonal wechselte.

Lechheim-Nord ist Vorbahnhof für den Hauptbahnhof. Die Streckenver-zweigung liegt „einige Kilometer“ nördlich, jenseits des Kapellenberges (rechts). Heutzutage halten hier keine Schnellzüge mehr. Die zahlreichen Gleise dienen nur noch als Überholungs-gleise oder zur Bereit-stellung von aus dem Hauptbahnhof abgehenden Zügen.

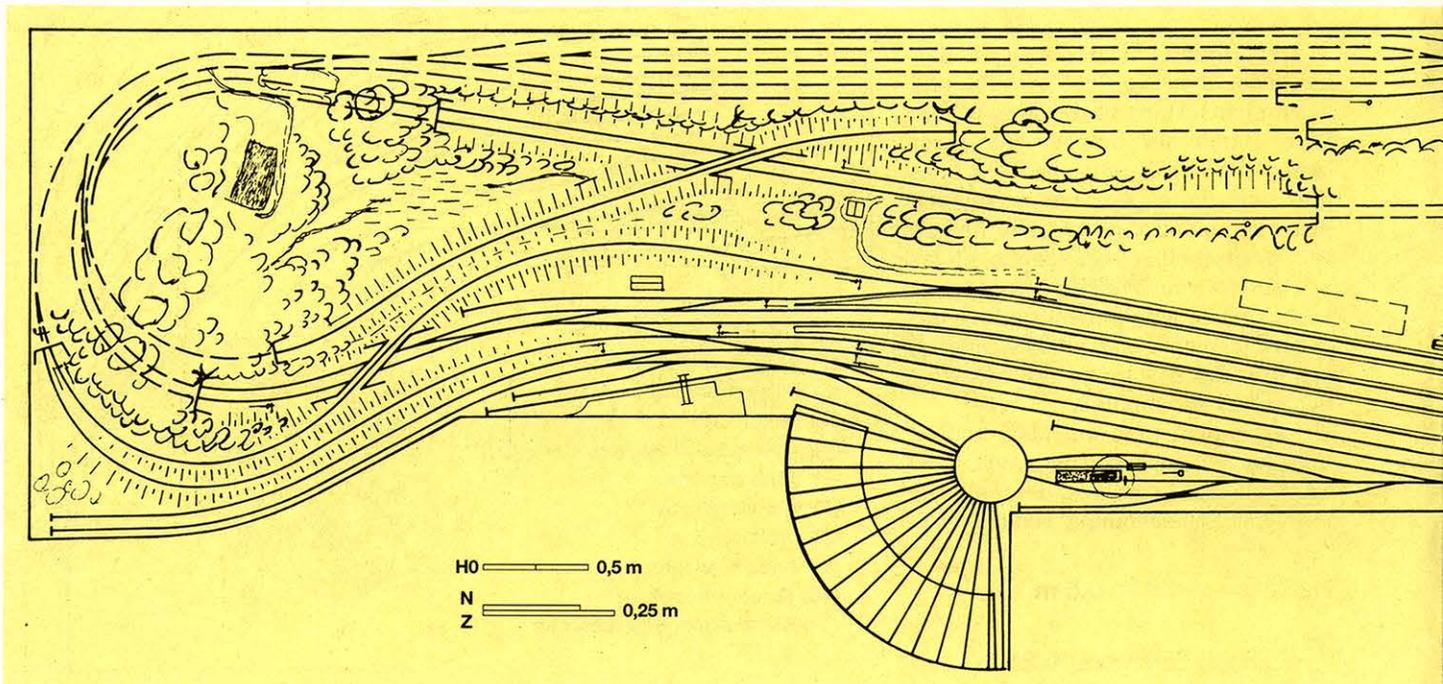
Den Personenverkehr vom Hbf zum Stadtteilzentrum Lechheim-Nord hat eine Straßenbahnlinie übernommen, die hinter der Lok- und Wagenfabrik Henschle & Cie. wendet. Da die Tram auf eigenen Bahnkörper fährt, wird sie vom un-fallbedingten Dauerstau auf der Nordendstraße nicht gestört. Bei der Gesamtgleisanlage handelt es sich

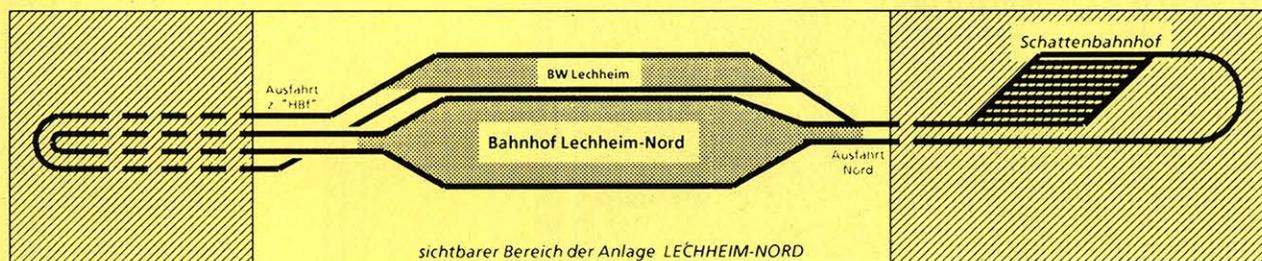
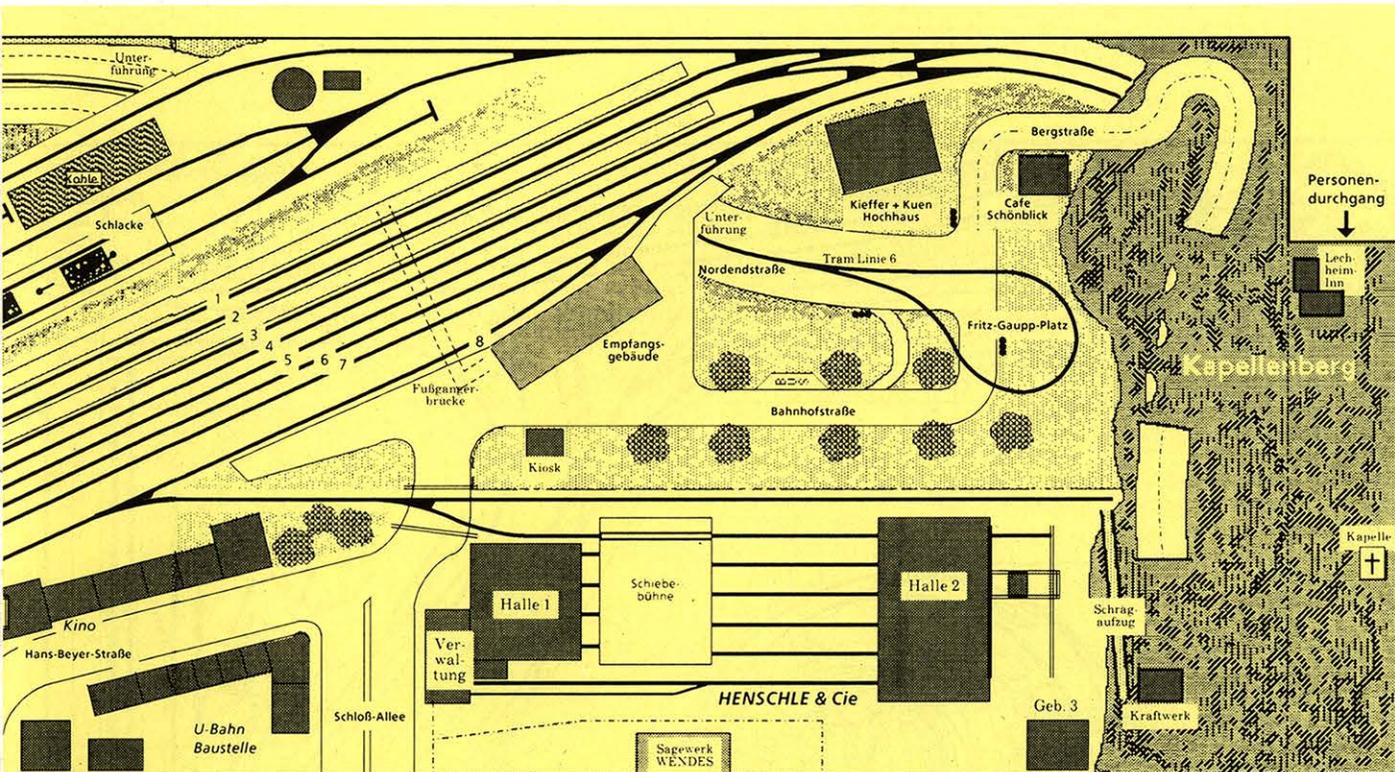


übrigens um ein reines Oval. Für einen Modellbahnclub mit Vorfürbe-trieb ist ein Vorbahnhof attraktiv, da die Abläufe hier einfach automati-siert werden können. Der große Lok-schuppen sorgt für zusätzliches In-teresse der Besucher.

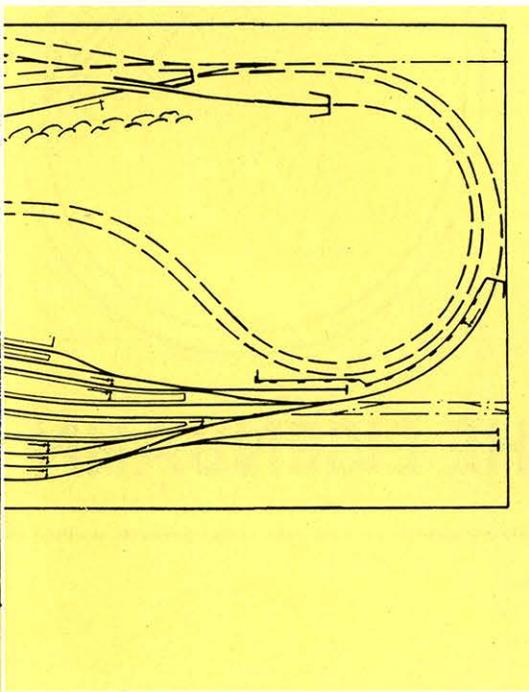


PLAN 29





Entwurf: Dr. Chr. Meier



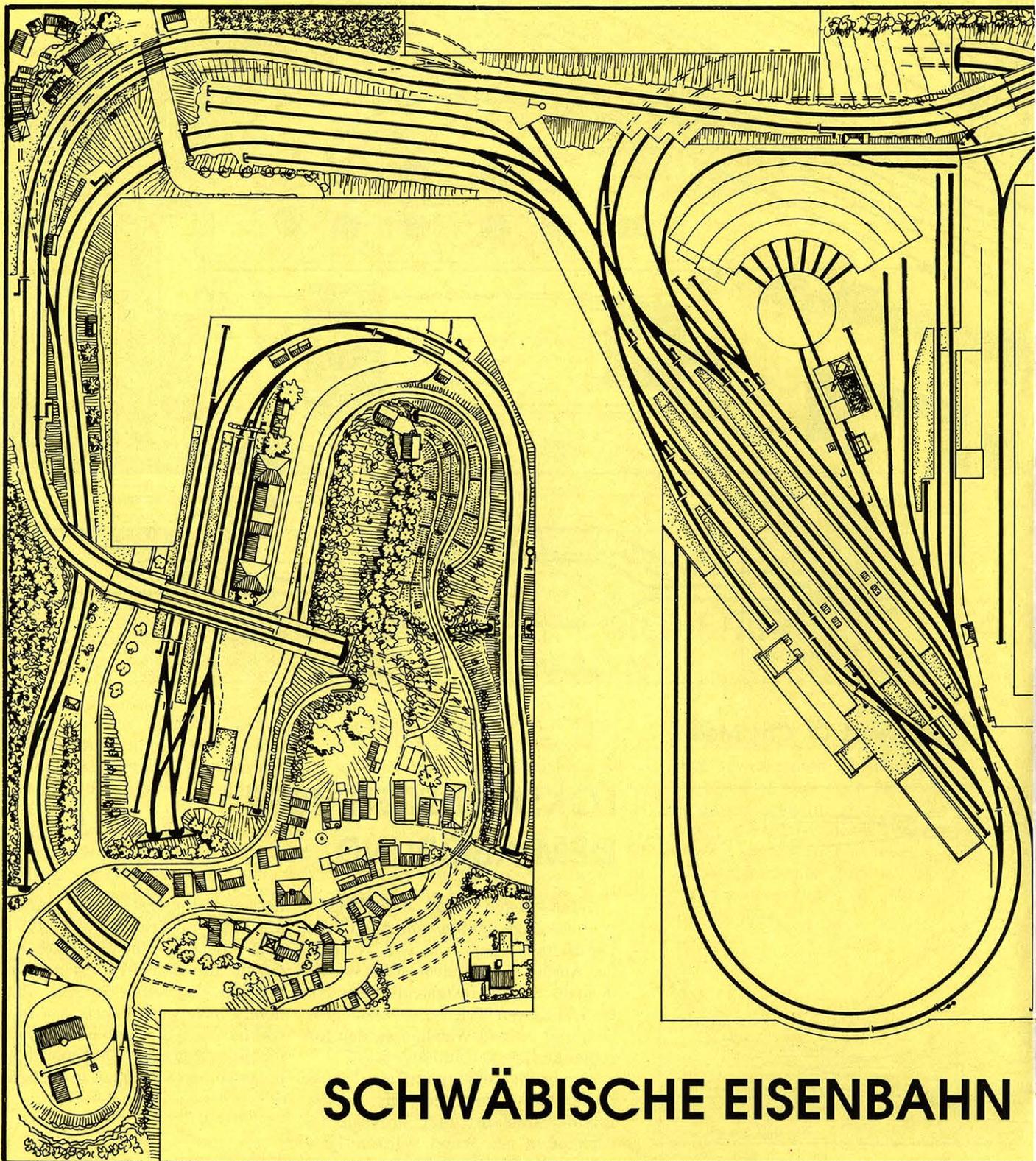
LOKSCHUPPEN ÜBER DEM ABGRUND

„Maßstäblich lange dampfloksspannte Züge in einer naturgetreuen Landschaft“, das war der Wunsch des Autors. Als Mindestradius wurde deshalb 35 cm festgelegt (Spur N). Im sichtbaren Teil ist er noch größer, und 9-Grad-Weichen sorgen für schlanke Gleisverbindungen.

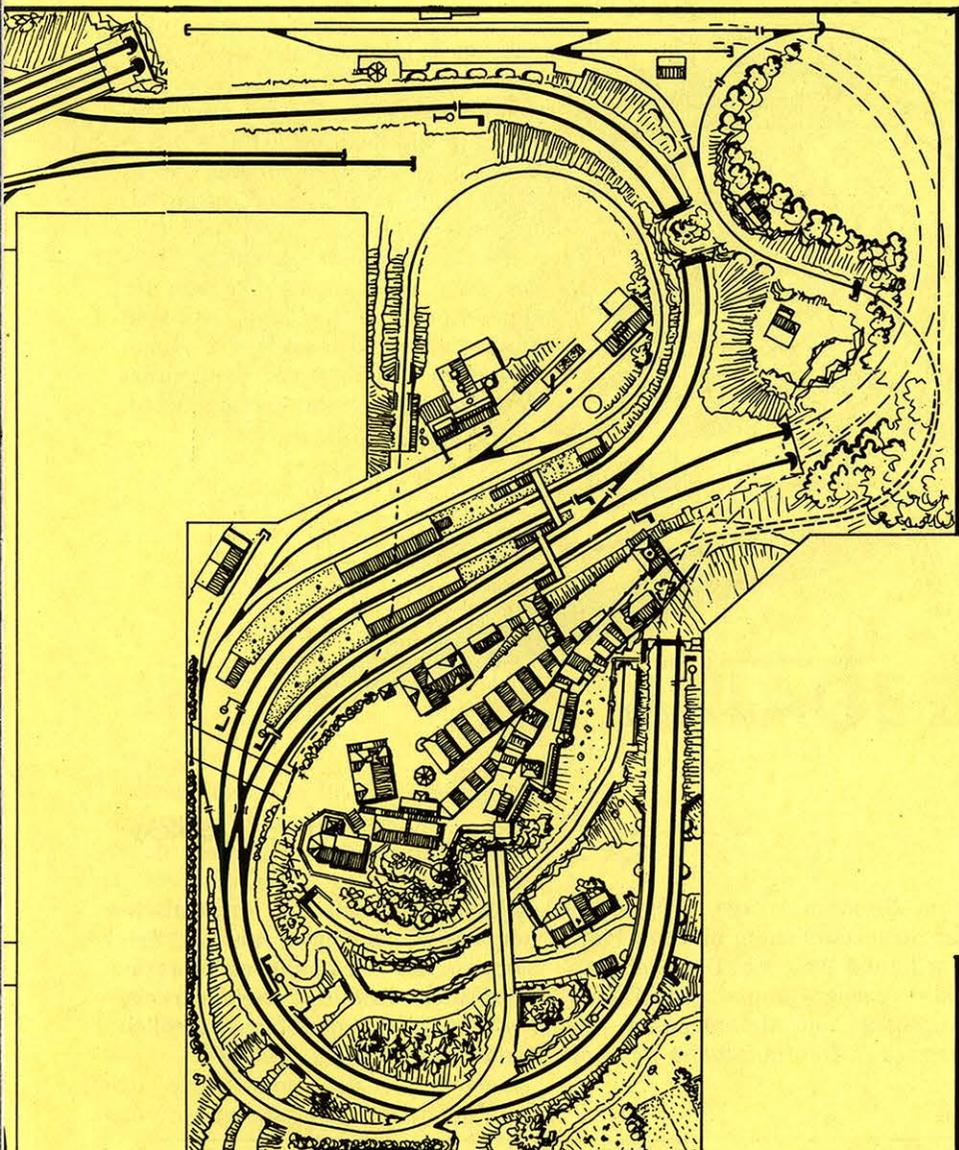
Dieser Plan dokumentiert ein Ausbaustadium, bei dem die rechte Bahnhofsausfahrt erst provisorisch vorhanden ist. Schon während des Baus sollte Betrieb möglich sein.

Am linken Bahnhofskopf kann man eine kreuzungsfrei eingefädelte eingleisige Hauptstrecke erkennen. Sie stellt wohl auch die Rechtfertigung für das große Dampf-Bw dar,

dessen Ringlokschuppen übrigens auf einer auskragenden Platte über dem Abgrund schwebt. Alles deutet darauf hin, daß in diesem Bahnhof auf die eingleisige Strecke übergehende Züge von Elektro- auf Dampftraktion umgespannt werden, wobei die pflegeleichten Elektroloks allerdings keinen Schuppen brauchen.



SCHWÄBISCHE EISENBAHN



Anlagen in Zungenform haben den Vorteil, daß auf jeder Zunge ein eigenständiges Motiv nachgebildet werden kann. Oder sogar zwei, wenn beide Zungenseiten etwa durch einen Höhenrücken deutlich voneinander getrennt sind. Dies ist hier bei den beiden Außenzungen der Fall.

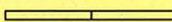
Auf der rechten Platte thront auf einem Bergrücken ein mittelalterliches Städtchen. Von seinem Bahnhof führt eine Nebenbahn zu einem angedeuteten kleinen Ort. Auf der mittleren Platte befindet sich der Hauptbahnhof mit Bw, Güterbahnhof und einem kleinen Flußhafen. Auf der linken Platte führt die Bahnstrecke um einen mit Reben bepflanzten Hügel, auf dem sich ein kleines Landschloß befindet.

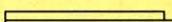
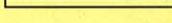
Vom Bahnhofsvorplatz zuckelt eine Schmalspurbahn durch die Weinberge zu einem Dorf mit Motiven aus dem Schwäbischen. Die zweigleisige Hauptstrecke geht im Rundverkehr über die drei Zungen und berührt dabei die Bahnhöfe auf jeder Platte. Sie ist in fünf abschaltbare Blockstrecken (Selbstblock) aufgeteilt.

Auf zwei unterirdischen Abstellgruppen mit je vier Gleisen für beide Richtungen stehen zusammen acht Züge bereit, so daß ein abwechslungsreicher Zugbetrieb möglich ist. Weichen und Signale der drei Bahnhöfe werden über je ein Gleisbildstellwerk bedient, z.B. für Rangierfahrten, können aber auf Durchfahrt gestellt werden.

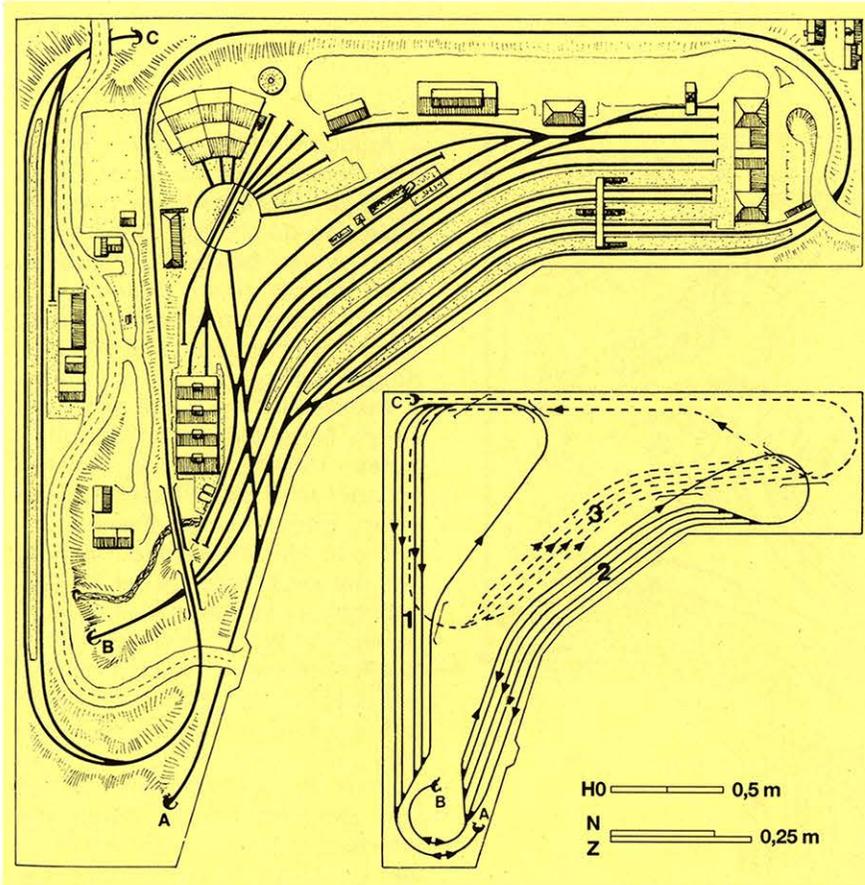
Die Strecke ist so gestaltet, daß auch lange Züge vorübergehend ganz hinter den Bergrücken oder in Tunneln verschwinden. Viele nachgebildete Situationen entlang der Strecke entsprechen dem schwäbischen Vorbild, speziell entlang der Strecke Stuttgart - Calw.

IN ZUNGENFORM

H0  0,5 m

N  0,25 m
Z 

KOPFBAHNHOF ÜBER ECK



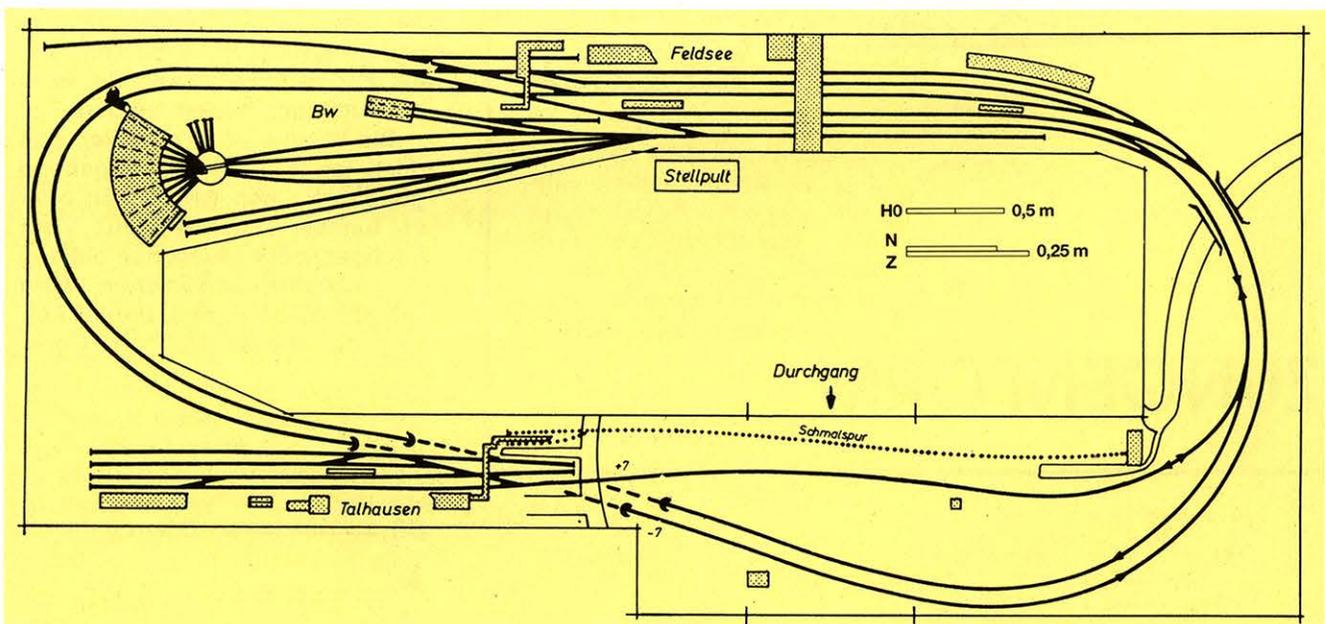
Um einen reinen Kopfbahnhof handelt es sich hier allerdings nicht, denn Züge von A nach C können auf den ersten beiden Gleisen durchfahren. Nur die Relation A-B/B-A erfordert Kopfmachen im für den Personenverkehr recht üppig ausgestatteten Stadtbahnhof.

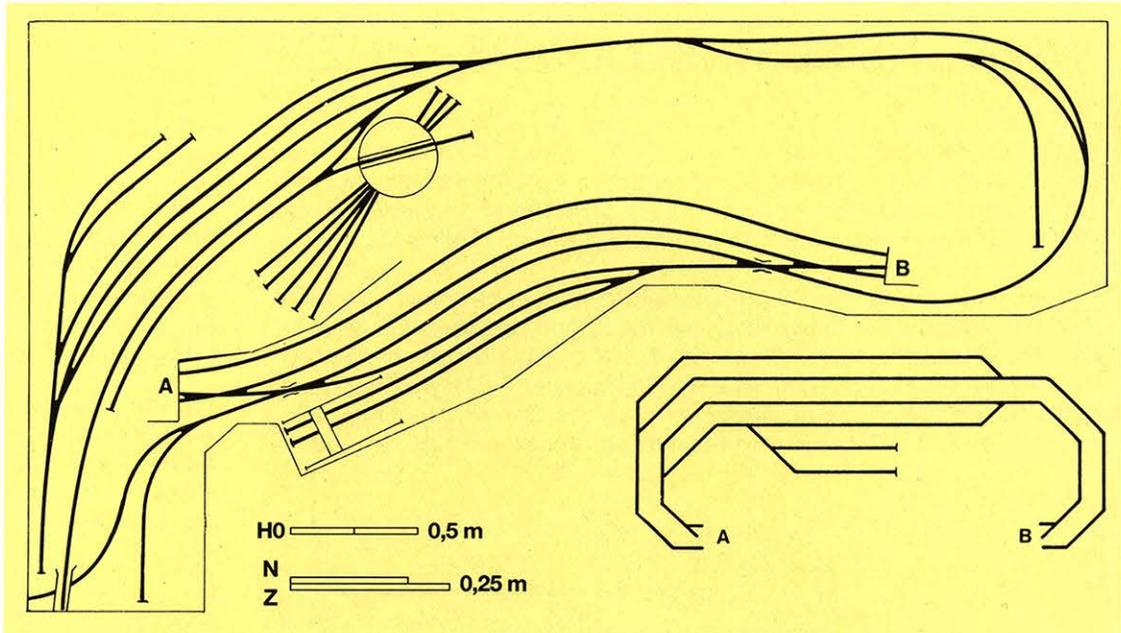
Personenverkehr herrscht hier vor, denn das Städtchen, zu dem der Quasi-Kopfbahnhof gehört, lebt vom Kurbetrieb. Und die Lage in einem reizvollen Mittelgebirge unterstützt den Kurerfolg der zahlreichen Gäste.

DIE STRECKE HAT VORRANG

Eine Rundum-Anlage mit großzügiger Streckenführung und mit Platz für schlanke Weichen. Der Gleisplan variiert wieder einmal das Thema „Hauptbahn mit abzweigender Nebenstrecke“. Die Hauptbahn ist zwar

elektrifiziert, wird aber in gemischtem Betrieb befahren, was die Existenz des Dampf-Betriebwerks begründet. Auf der Nebenstrecke herrscht jedoch noch ausschließlich der Dampfbetrieb.



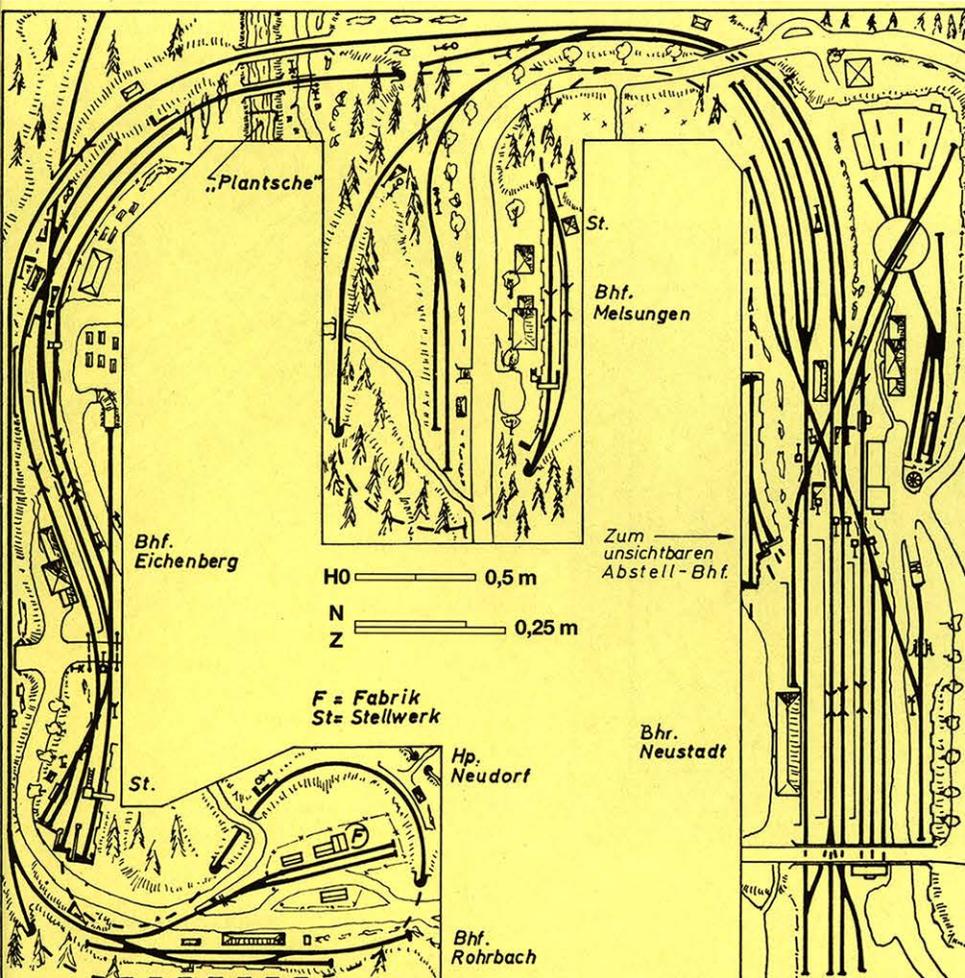


Eine doppelgleisige Hauptbahn durchfährt einen Abzweigbahnhof. Im unterirdischen Bahnhof sind zwei Abstellgleise für S-Bahn- oder Wendzüge vorgesehen. Sie durchfahren einen Unterwegsbahnhof, in dem Zugkreuzungen möglich sind. Im S-

Bahn-Endbahnhof findet sich ein Bw aus der Dampflokzeit.

Um dazu noch einen bescheidenen Güterbetrieb durchführen zu können, gibt es im Abzweigbahnhof einen Containerkran und einen stumpf endenden Anschluß zum Kieswerk.

ABZWEIG FÜR DIE S-BAHN



VORTEILHAFTE ZUNGEN

Auf den ersten Blick schon läßt dieser Entwurf die Vorteile der Zungenform erkennen: gute Zugänglichkeit, optische Trennung der Anlagenteile und lange Fahrstrecken.

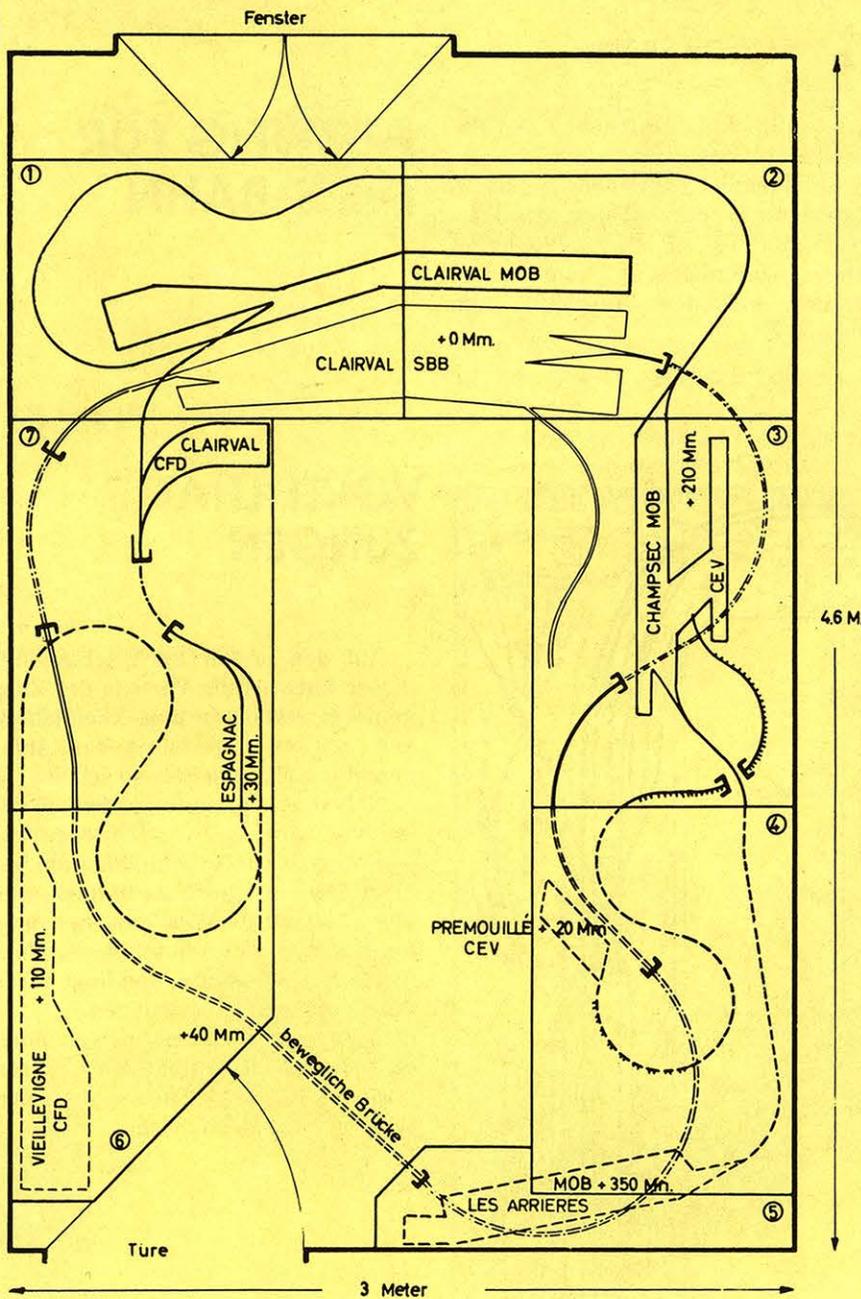
Neben einem mittelgroßen Kopfbahnhof gibt es zwei Durchgangsstationen. Zwei Nebenbahnenendbahnhöfe sind auch noch vorhanden. Der eine „Melsungen-West“ auf der mittleren Zunge, ist Endpunkt einer elektrifizierten Kleinbahn und liegt etwas unterhalb vom Bf Melsungen.

Beide von Neustadt ausgehenden eingleisigen Hauptbahnen führen übrigens in eine gemeinsame Kehrschleife mit Abstellgleisen.

WELSCHER SCHMALSPURBAHNEN

Als Eisenbahnland ist die Schweiz gerade deshalb so attraktiv, weil dort unzählige Schmalspurbahnen das dichte Normalspurnetz noch enger knüpfen. Modellbahner und Eisenbahnfreunde beeindruckt die Vielfalt der Schmalspurbetriebsformen und des Rollmaterials.

Dem Autor dieses Planes ging es zunächst einmal darum, plausible Strecken für seine Schmalspurbahnen mit Hauptbahnanschluß festzulegen. Die SBB fahren im Rundkurs. Am Bahnhof Clairval treffen die Montreux-Oberland-Bahn (MOB) und die Chemins de Fer Départementaux (CFD) zusammen. Außerdem gibt es noch die Chemins de Fer Electriques Veveysans (CEV), die zum Teil mit Zahnstange ausgerüstet sind.

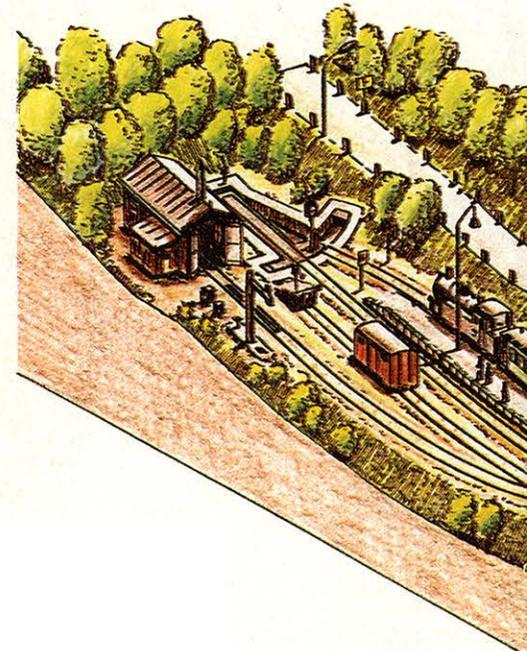
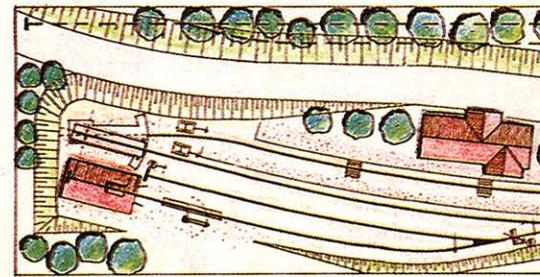


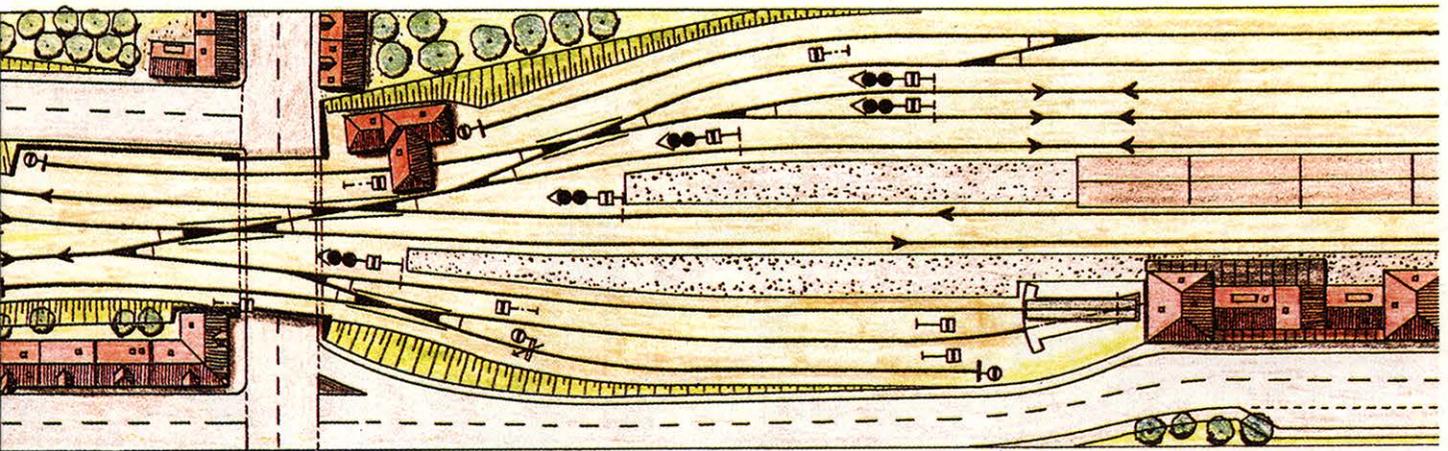
Schwenkbühnen sparen Platz. Bei einer Weiche muß hinter den Zungenspitzen immer noch mindestens eine Fahrzeuglänge Gleis vorhanden sein, sonst ist Umsetzen nicht möglich.

Die Schwenkbühne hat dieses Gleisstück nicht nötig. Allerdings beschränkt sie auch die Länge der eingesetzten Fahrzeuge. So wird eine BR 01 nicht auf die hier gezeigten Schwenkbühnen passen.

Beim Stadtbahnhof dient die Schwenkbühne als Abschluß des kleinen Kopfbahnhofs für die Nebenbahn, der der Durchgangsstation angegliedert ist.

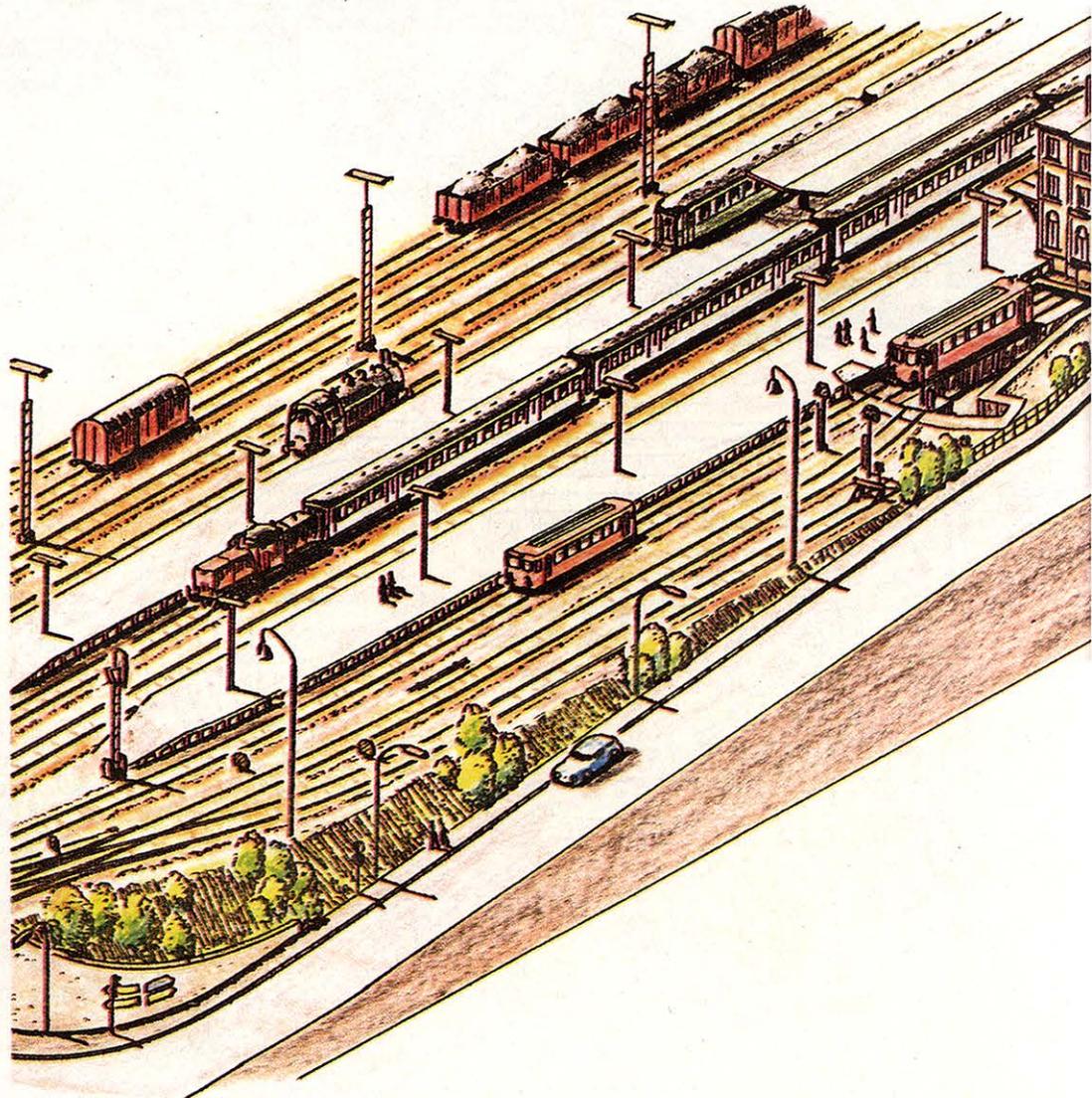
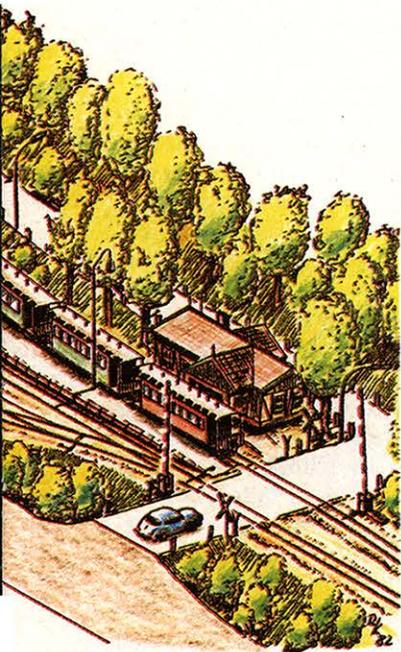
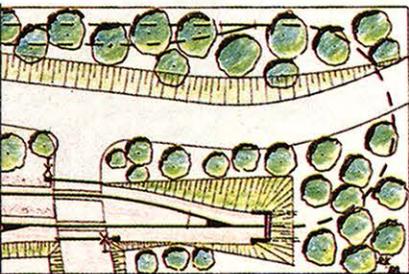
Im Schmalspurbahnhof dürfte sie so nur auf Modellbahnen vorkommen. Denn es handelt sich ja um eine teure Maschine, und teuer soll-



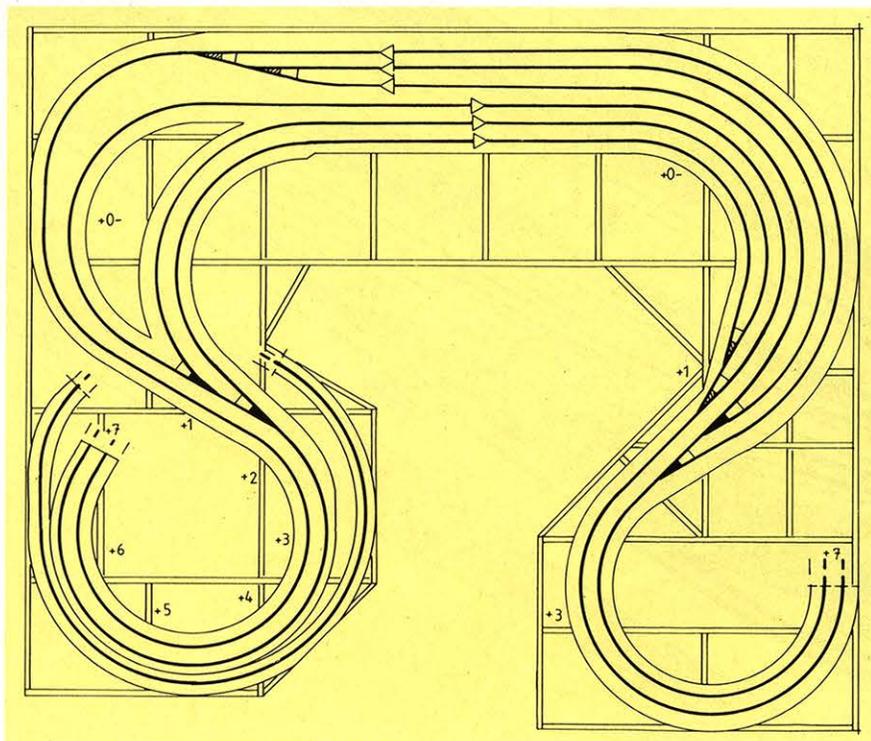
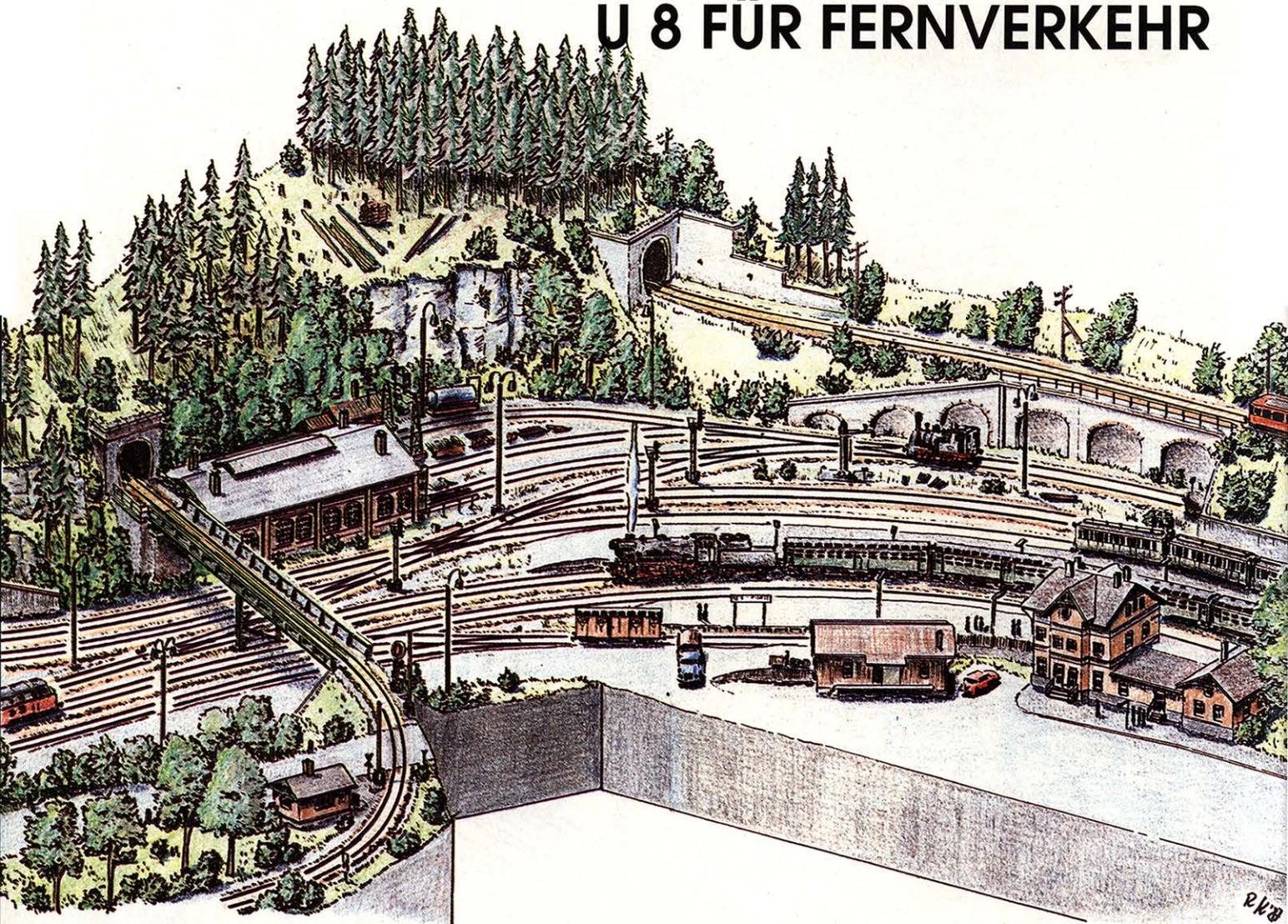


ten Bau und Unterhalt solch kleiner Bahnen ja gerade nicht sein. Auf der Modellbahnanlage jedoch läßt eine Schwenkbühne als Weichenersatz Raum für den mehr optische Tiefe schaffenden Anlagenhintergrund.

SCHWENKBÜHNE IN STADT UND LAND



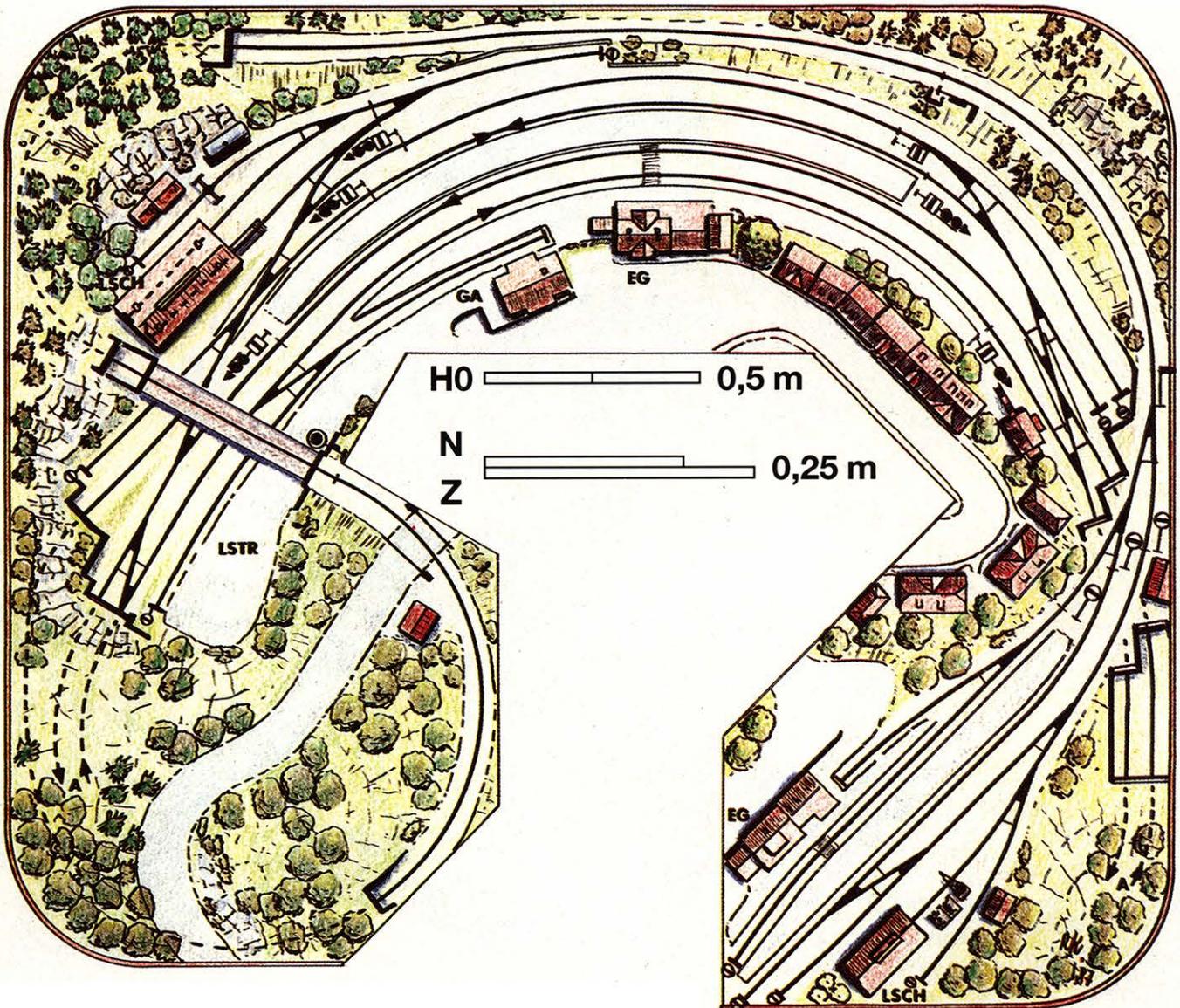
U 8 FÜR FERNVERKEHR



Gar nicht so einfach! Ein Hauptbahn-Fan wollte trotz einer verfügbaren Grundfläche von nur 2,60 m x 2,20 m nicht auf eine Doppelgleisstrecke verzichten. Auch eine abzweigende Nebenstrecke sollte vorhanden sein.

Die Lösung: Ein U, dessen mittlerer Rundung sich der Abzweighbahnhof anschmiegt. Auf den beiden Schenkeln befindet sich je eine Kehre, die die Hauptstrecke in den unterirdischen Abstellbahnhof mit je drei Richtungsgleisen leitet. Dem U-förmigen Grundriß ist also eine verschlungene 8 einbeschrieben.

Die Nebenstrecke windet sich – kontinuierlich steigend – über den linken Schenkel und das Mittelteil zum Nebenbahnhof auf dem rechten Schenkel hinauf. Nicht immer war der kleine Bahnhof Endstation. Das



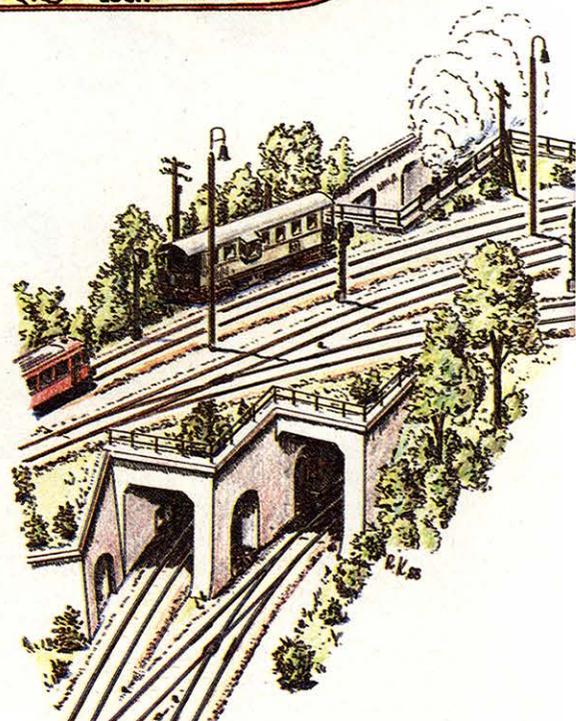
fehlende vordere Weichenfeld weist auf einen DB-„Rückbau“ hin.

Ein Blick in die fiktive Chronik der Strecke gibt Aufschluß: Früher waren im Lokschuppen Schiebelokomotiven stationiert, die den Nebenbahnzügen über die beträchtliche und noch dazu in Gleisbögen liegenden Steigungen halfen. Heute verkehren hier nur noch Schienenbusse und Wendezüge.

Die Anlage ist also im Mittelgebirge angesiedelt. Eine vergleichbare Vorbildsituation: die Steilstrecke von Boppard nach Buchholz und weiter in den Hunsrück hinauf. Als Gebäude sind vorwiegend Bausatzmodelle vorgesehen. Das Überführungsbauwerk im rechten Anlagenteil (kleines Bild rechts) muß man aber schon selbst bauen.

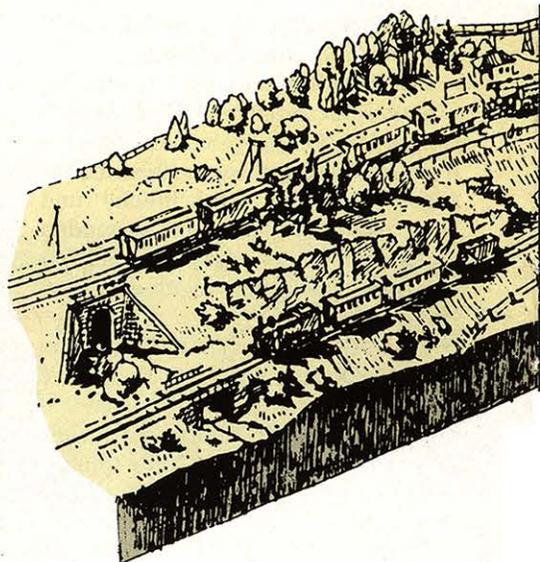
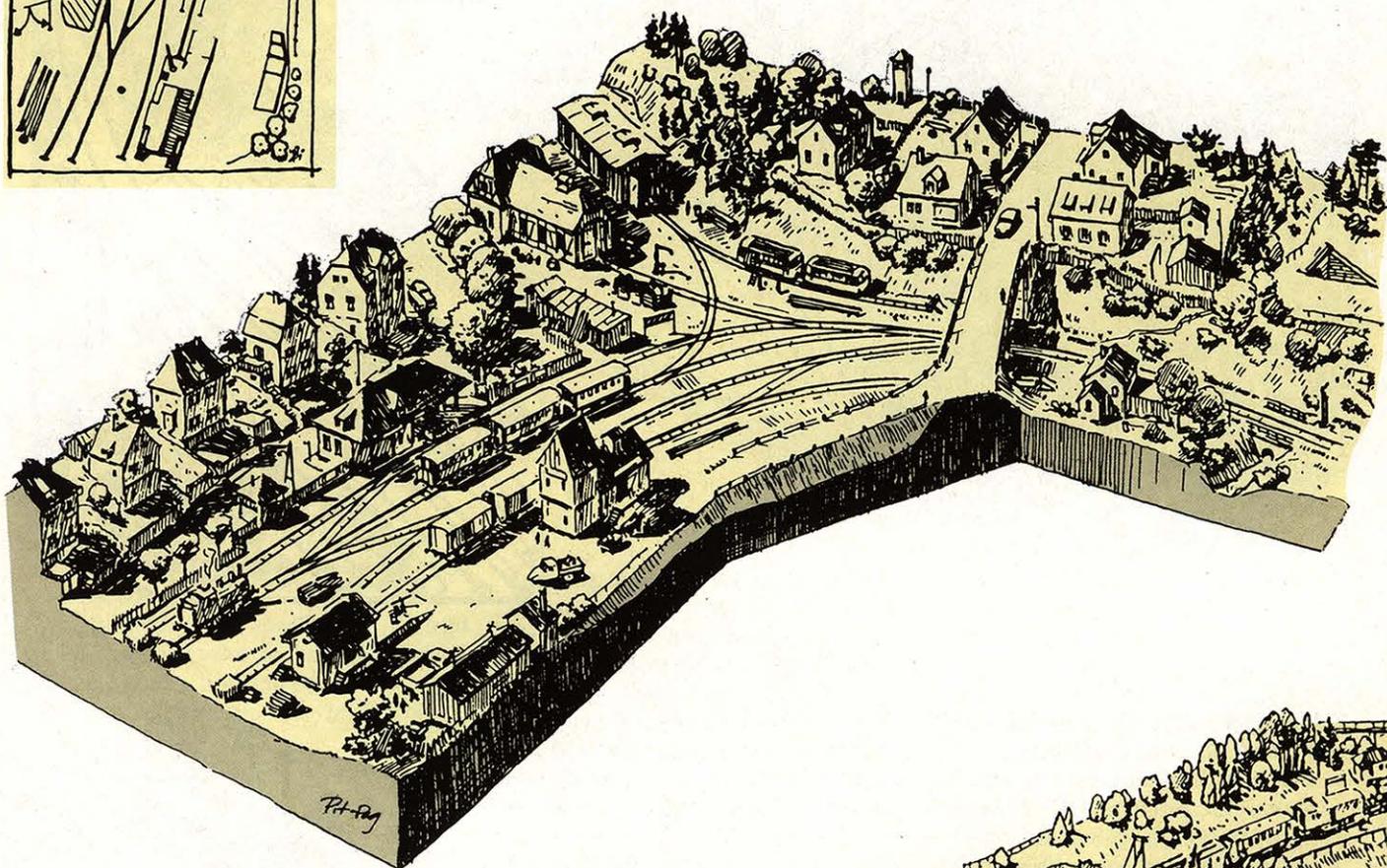
Der Schwachpunkt dieser Anlage soll nicht verheimlicht werden: Sowohl auf der Hauptbahn als auch auf der Nebenstrecke liegen die Steigungen im Bogen. Trotzdem hat sich diese Lösung in der Betriebspraxis durchaus bewährt. Der kurze Bahnhof erlaubt nur ebensolche Züge, so daß Zugkraftprobleme nicht vorkommen dürften.

Wie fast bei jedem Anlagenentwurf entschärfen sich die Schwierigkeiten, wenn überall etwa 50 cm zugegeben werden. Noch eine andere Möglichkeit wäre denkbar: Das U ließe sich durch ein bewegliches Einsatzstück mit vier Gleisen schließen. So würde aus der U 8 eine 0-Bahn.





PARADESTRECKE UND NEBENBAHNIDYLLE

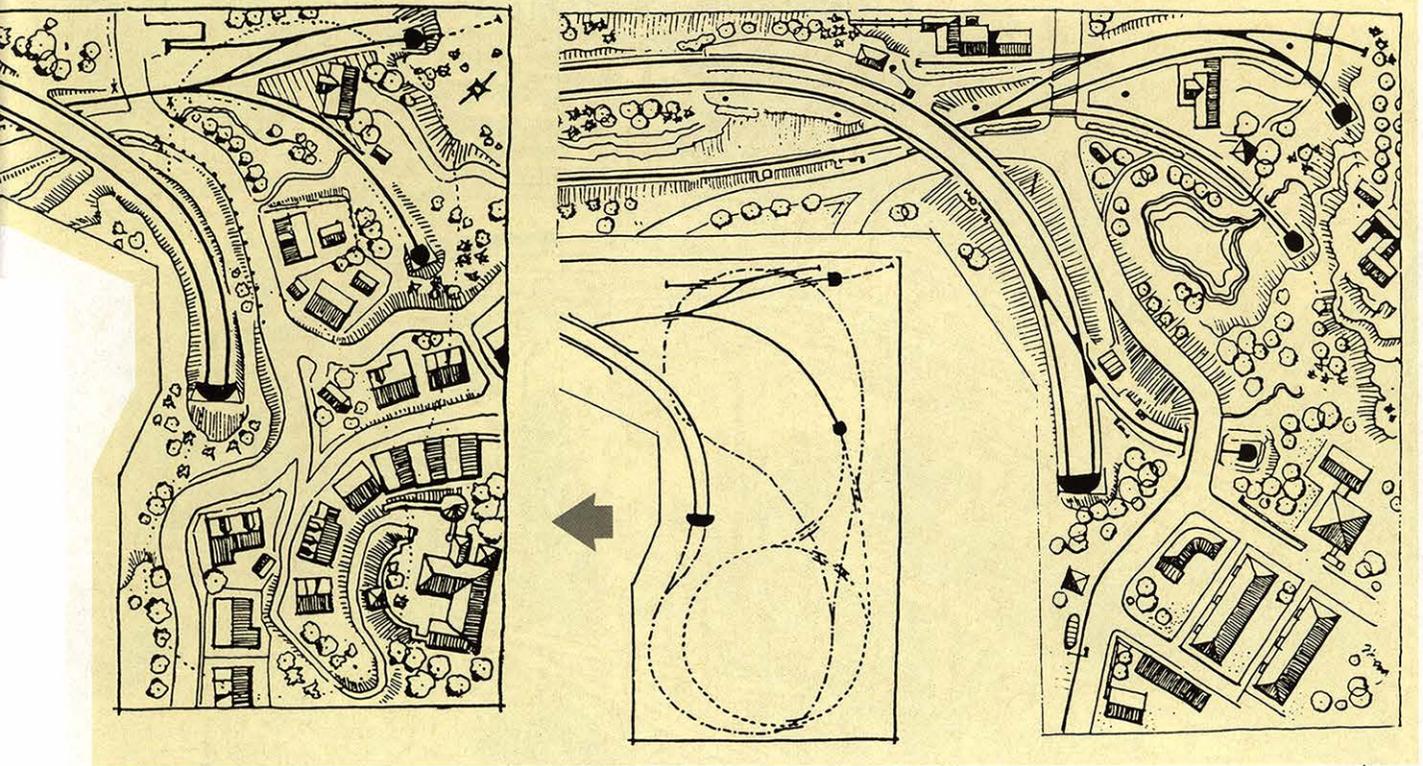


Paradestrecken dienen dazu, für kleine Anlagen viel zu anspruchsvolle Züge ohne Halt vorbeidonnern zu lassen. Hier verkehren schnelle D-Züge und lange Güterzüge auf einer doppelgleisigen Hauptbahn, die zunächst keine Verbindung zur übrigen Gleisanlage hat.

Nebenbahnidylle: Die spielt sich vor allem auf den beiden Zungen ab. Auf der rechten ist sogar noch ein

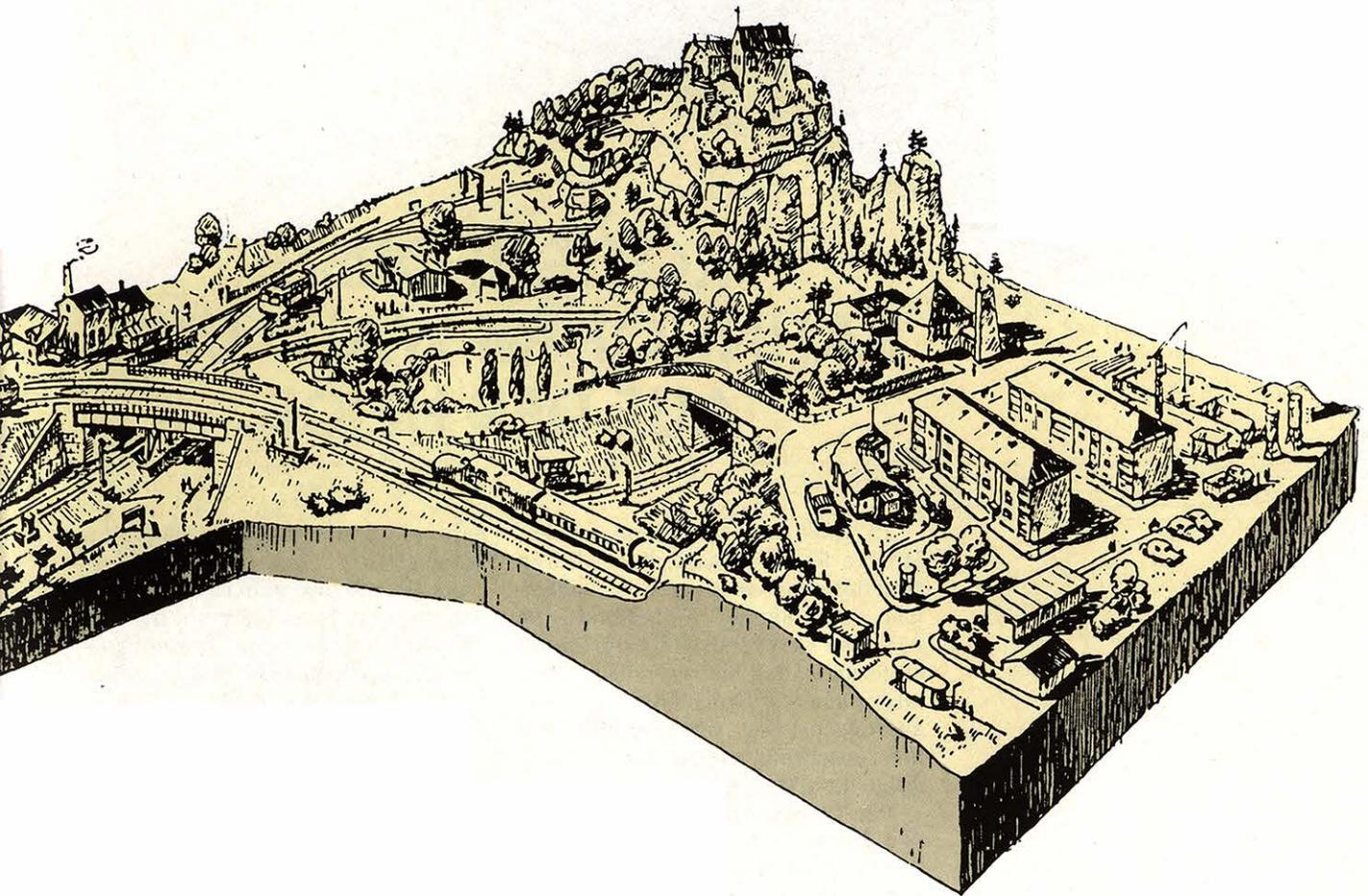
(Pseudo-) Keilbahnhof versteckt. Aber ein einfacher Haltepunkt täte es auch.

Der Alternativplan oben rechts verbindet den Keilbahnhof über eine Tunnelschleife mit der Hauptstrecke. So können die Nebenbahnzüge auf die Hauptbahn übergehen, und ein Punkt-zu-Punkt Betrieb vom Schattenbahnhof unter der linken Zunge zur Nebenbahn-Endstation wird dadurch möglich.



H0 ——— 0,5 m

N ——— 0,25 m
Z ——— 0,25 m





KOTTENFORST: BAHNHOF IM WALD UND AUF DER HEIDE

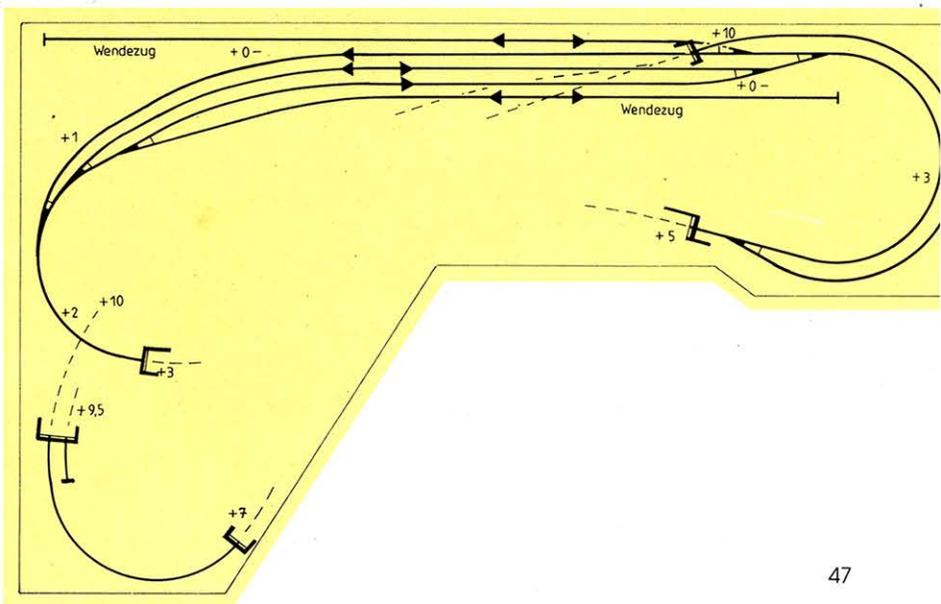
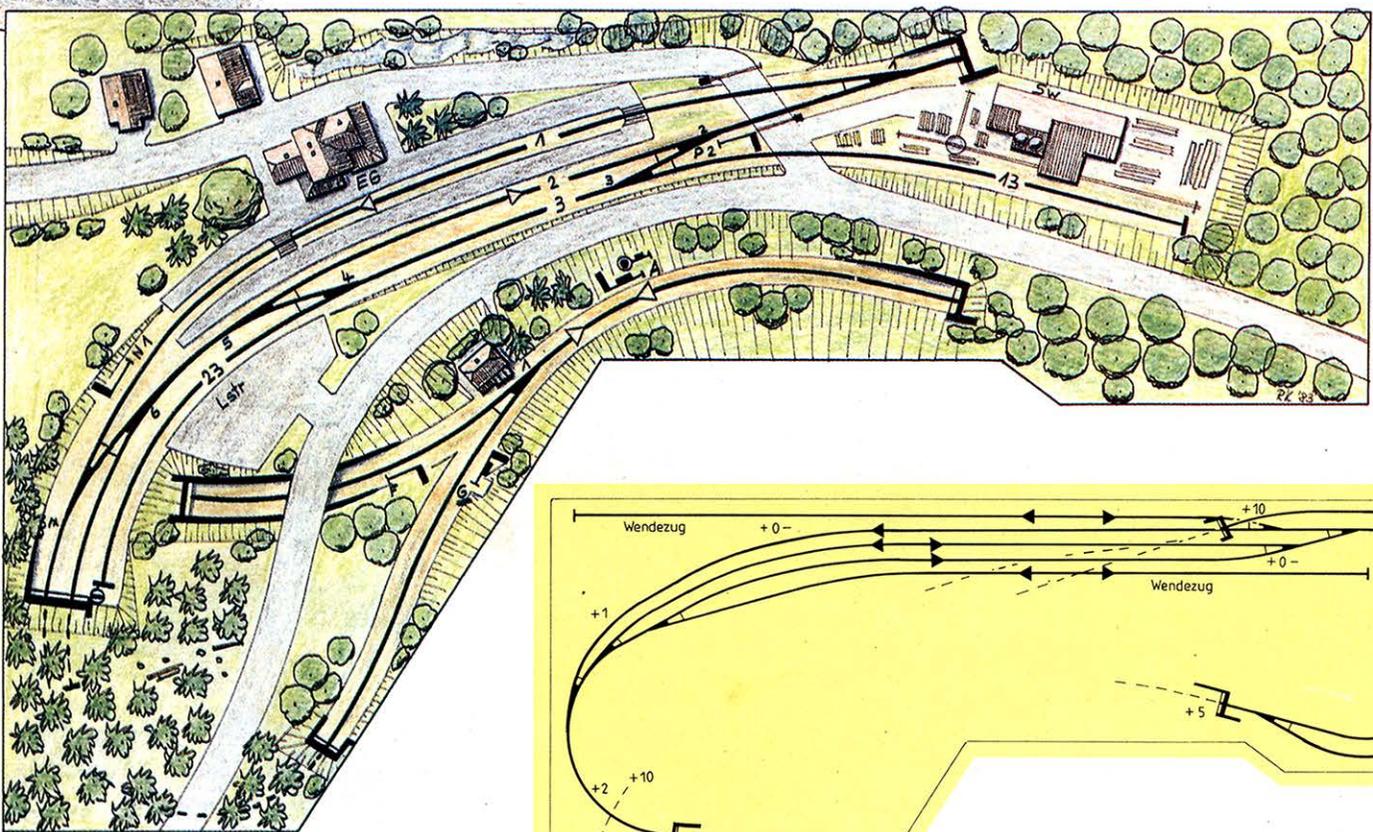
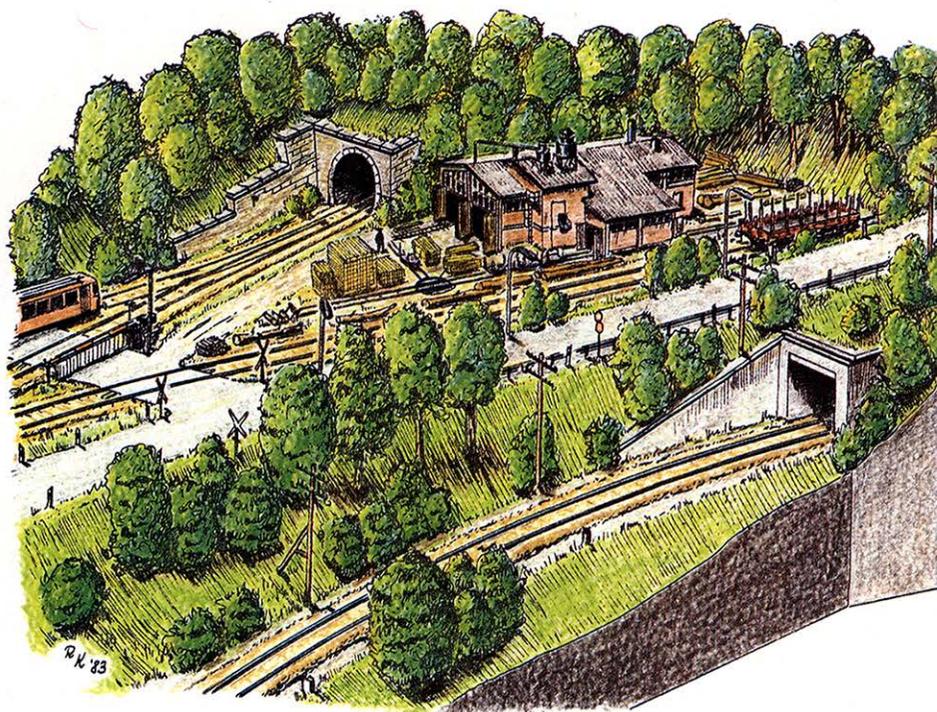
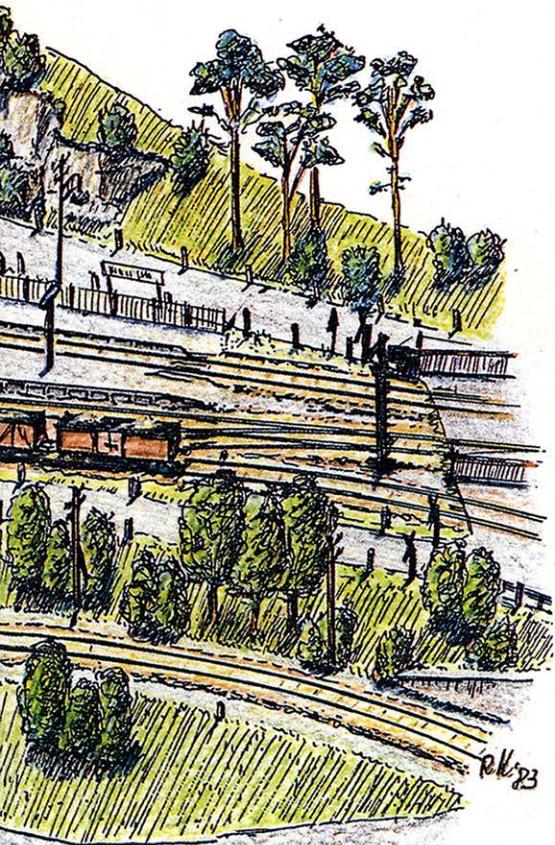
13 Kilometer von Bonn an der Strecke Bonn – Euskirchen – Düren liegt mitten in einem großen Waldgebiet der Bahnhof Kottenforst. Die nächsten Orte sind einige Kilometer entfernt, so daß hier vor allem Erholung suchende Großstädter ein- und aussteigen. Der Güterverkehr von hier beschränkte sich auf die Produkte des Sägewerkes.

Der Gleisplanvorschlag empfindet den Zustand alter Zeiten nach. Auch hier gibt es das Sägewerk, dessen Holzlagerplatz mit eigener Material-

bahn ein lohnendes Modellbahnthema abgibt.

Im Unterschied zum Original in einer Hügellandschaft, kommt die Modellanlage nicht ohne Tunnel aus. Der linke Tunnel ist doppelgleisig angelegt, aber das zweite Gleis hört gleich hinter dem Tunnelmund auf.

Trotz der kleinen Abmessungen bietet „Kottenforst“ einige Betriebsmöglichkeiten. Dafür sorgt vor allem der dreigleisige unterirdische Abstellbahnhof mit zwei zusätzlichen Wendezuggleisen.



H0 0,5 m

N
Z 0,25 m



VIEREINHALB QUADRATMETER FAST NUR BAHNHOF

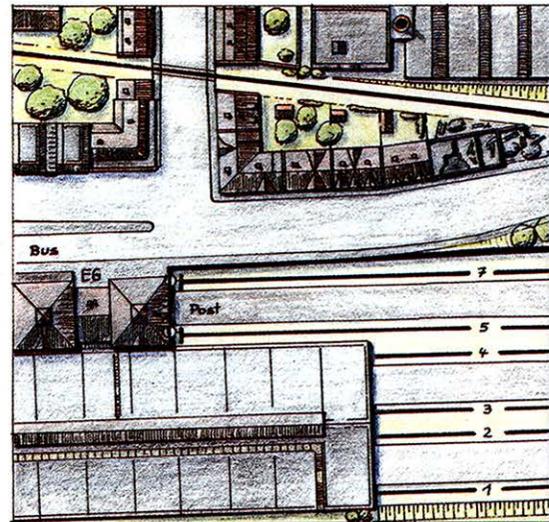
Für die Planung eines betriebsfähigen Dioramas in Größe H0 stand eine Fläche von 4,20 m x 1,10 m zur Verfügung. Der gesamte Betrieb sollte, möglichst sinnvoll, im wesentlichen auf einer Ebene stattfinden. Steigungsstrecken wurden nicht vorgesehen, da sie immer einen Schwachpunkt bei Anlagen normaler Größe darstellen. Aus optischen Gründen befindet sich über dem verdeckten Abstellbahnhof eine private Stadtbahn, die an das Vorbild der Köln-Bonner Eisenbahn angelehnt ist.

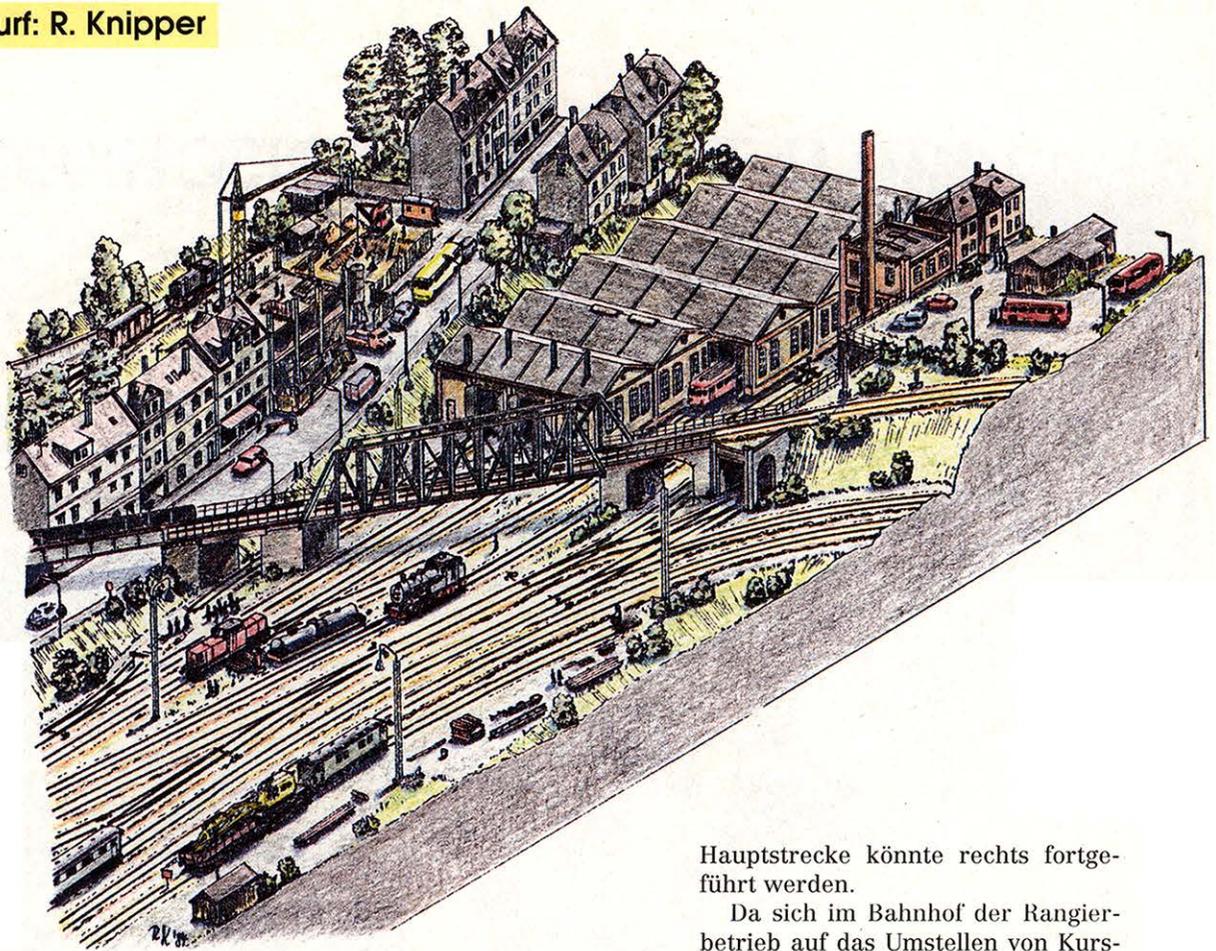
Vom eigentlichen Hauptbahnhof einschließlich der Bahnhofshalle wurde kurzerhand nur eine Hälfte nachgebildet. Da aber kein Kopf-

bahnhof, sondern ein Durchgangsbahnhof eingeplant werden sollte, wurden die drei vorderen Bahnsteiggleise durch eine 180-Grad-Kehre in den verdeckten Abstellbahnhof geführt. Um Richtungsverkehr durchzuführen, wurden verdeckte Wendezuggleise in ausreichender Länge, z. B. für einen TEE-Triebzug, vorgesehen. Diese Züge können im Hbf kopfmachen, um dann an ihren Ausgangspunkt zurückzukehren.

H0  0,5 m

N  0,25 m
Z 

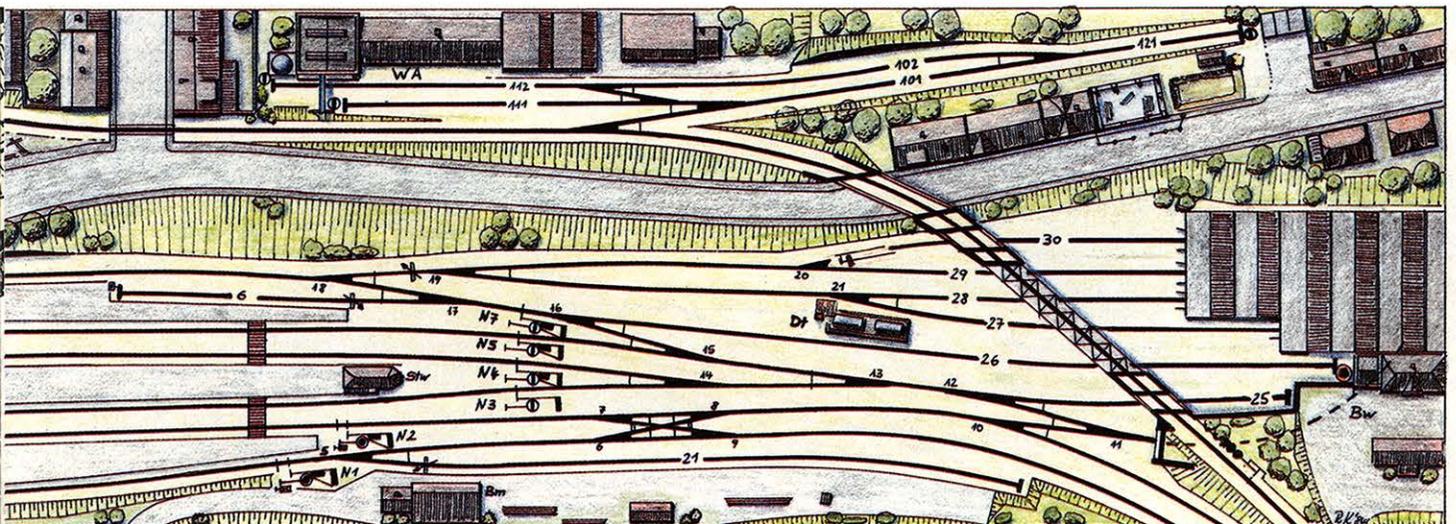
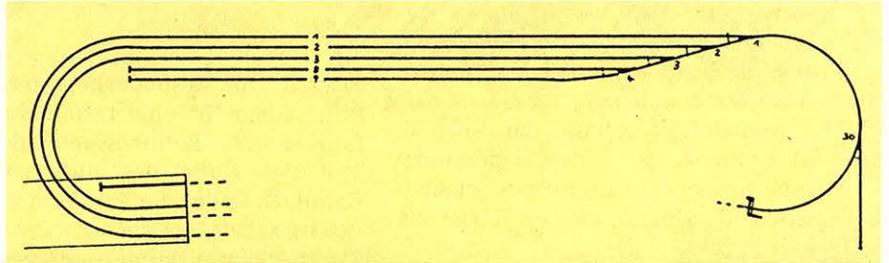




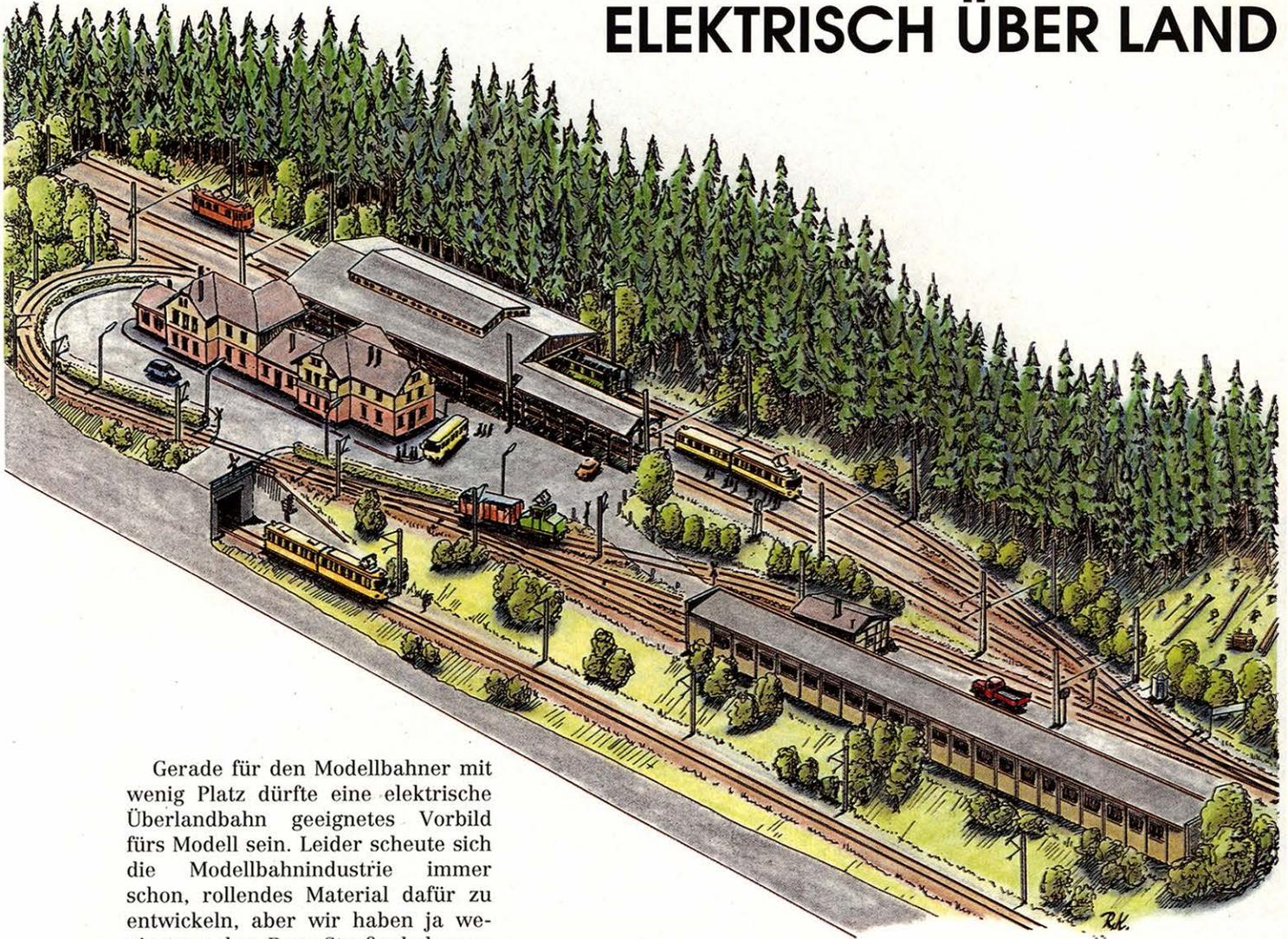
Hauptstrecke könnte rechts fortgeführt werden.

Da sich im Bahnhof der Rangierbetrieb auf das Umstellen von Kurs- und Postwagen beschränkt, ist als Betriebsbereicherung ein Bw mit Rechteckschuppen angedeutet. Die eigentlichen Behandlungsanlagen liegen (angenommen) außer Sichtweite des Betrachters.

Zahlreiche Kunstbauten machen den Gleisverlauf plausibel, und die an sich unmotivierte Einfahrt des Überführungsbauwerks erscheint auf einmal geradezu zwingend. Die



ELEKTRISCH ÜBER LAND



Gerade für den Modellbahner mit wenig Platz dürfte eine elektrische Überlandbahn geeignetes Vorbild fürs Modell sein. Leider scheute sich die Modellbahnindustrie immer schon, rollendes Material dafür zu entwickeln, aber wir haben ja wenigstens den Roco-Straßenbahnzug, den man auf einer solchen Anlage einsetzen könnte.

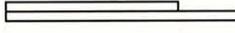
Bahnhof Herrenalb, das Vorbild, ist Endpunkt der früher meterspurigen, heute normalspurigen elektrischen Albtalbahn, die von Karlsruhe

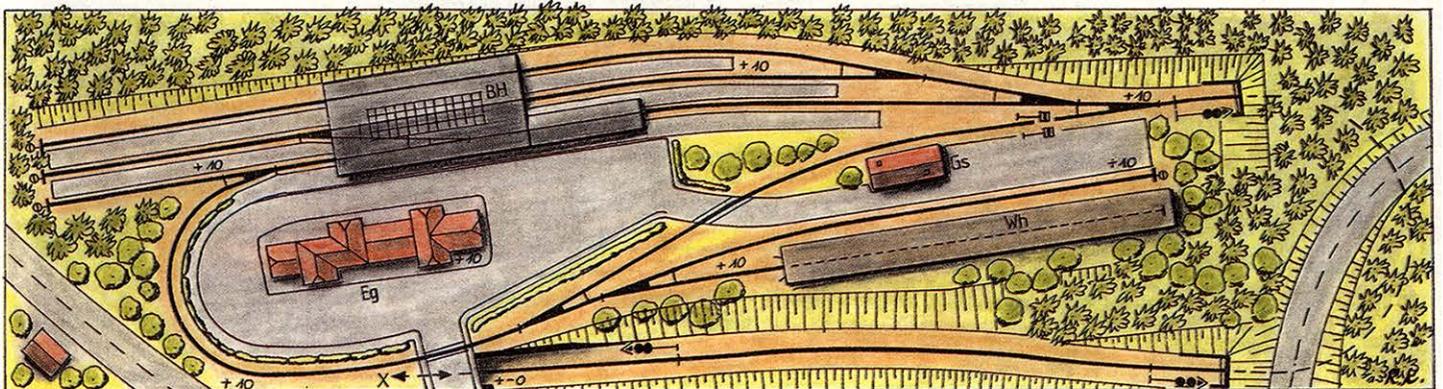
ausgeht. Als Besonderheit steht hier hinter dem für eine Lokalbahn umfangreichen Bahnhofsgebäude ein Teil der Halle des aufgelassenen Bahnhofs Baden-Baden. Eine weitere Besonderheit: Das Schwarzwälder Kurbad fahren Dampfsonderzüge an, deren Loks beim Umsetzen lautstark in den engen Weichen zwängen. Die Kehrschleife ist allerdings den elektrischen Triebzügen vorbehalten.

Leider trübt ein häßlicher länglicher Überlandbahncontainer das romantische Bild. Rolf Knipper hat sich nicht davon abbringen lassen, auch diese eingleisige Wartehalle in seiner Schauskizze zu verewigen.

Tunnels gibt es in Herrenalb nicht, in der Modellausführung dienen sie der optischen Trennung und zur Einführung der Strecke in eine unterirdische Kehrschleife.

H0  0,5 m

N  0,25 m
Z 



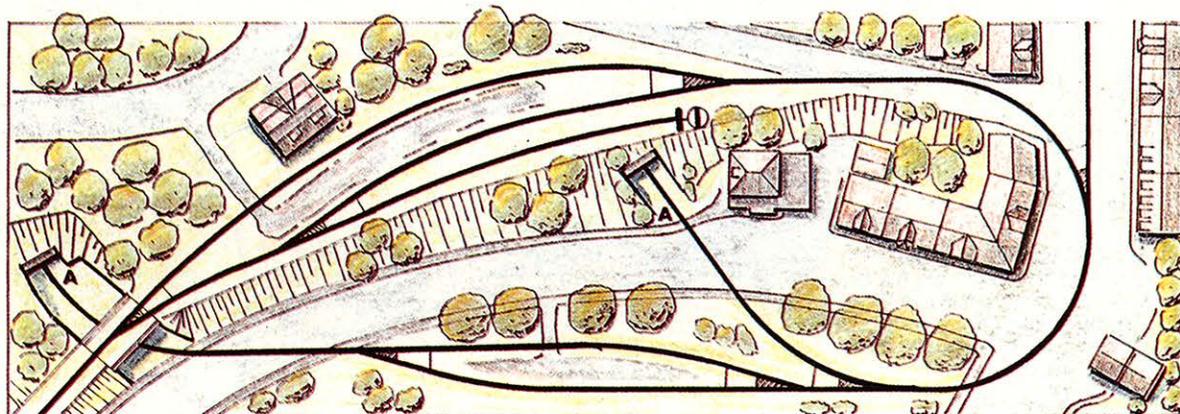
EINE STRASSENBAHN UND WEITER NICHTS

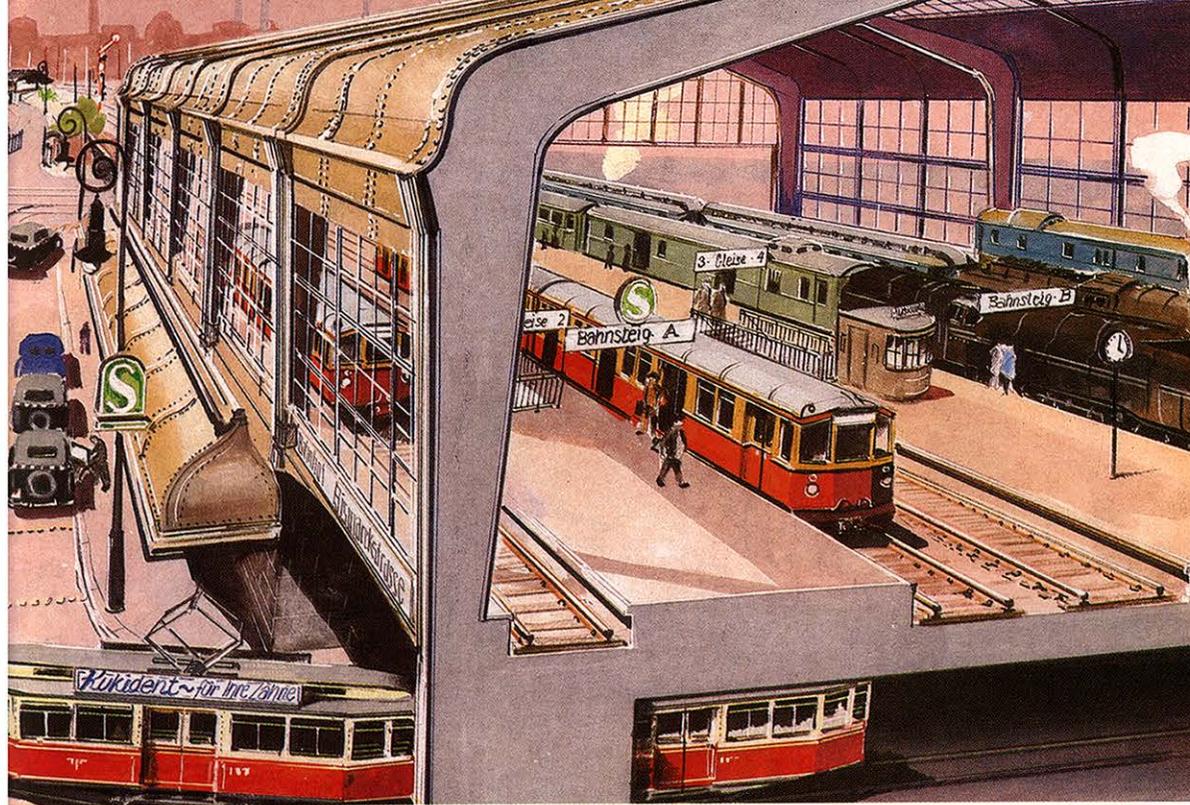


Hier eine städtische Straßenbahn, die gelegentlich auch einmal über Land fährt. Daß ein solches Thema für einen Modellbahner, der alles andere schon hat, empfehlenswert wäre, steht außer Zweifel. Aber auch Anfänger könnten auf den Straßenbahnzug springen, wenn es nur erschwingliche und fahrbereite Züge gäbe.

Gerade Stadtrandszenen mit Straßenbahn sind modellbahntauglich, denn wer möchte schon eine echte Großstadt auf seiner Anlage, in der mit Ausnahme vielleicht einiger Laster und Busse sich nur die Straßenbahn bewegt.

HO  1 m

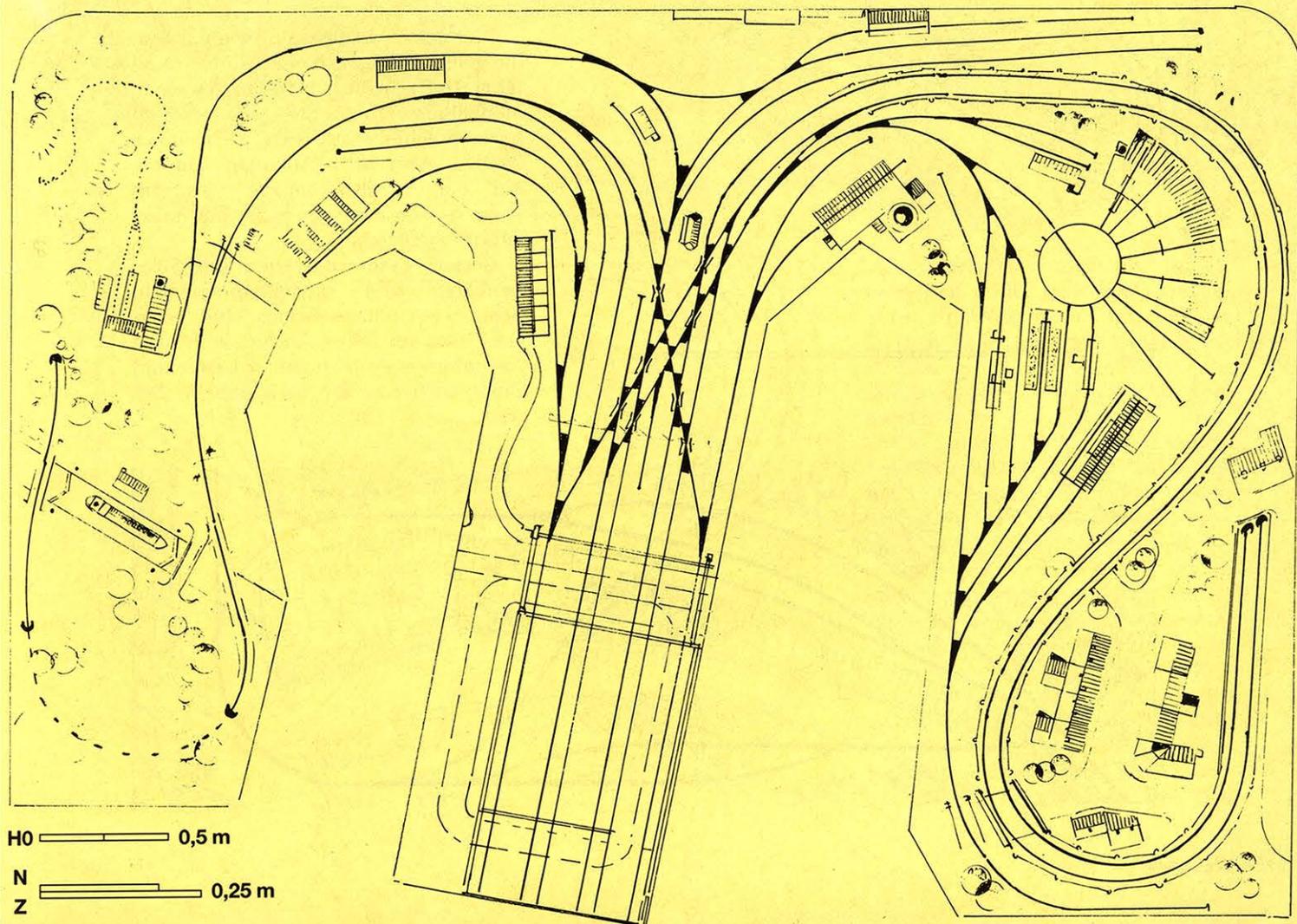


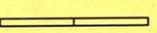


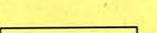
REICHSBAHNZEIT UND STADTLANDSCHAFT

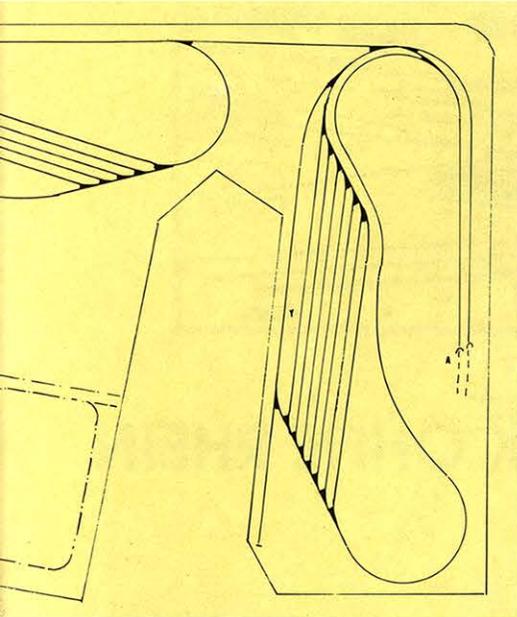
Rudolf Merz, den deutschen und Schweizer Modellbahnern auch als Loisl bekannt, hat sich hier ein Thema ausgesucht, das so abwegig gar nicht ist.

Es gibt ein umfangreiches Angebot von Fahrzeugen der Reichepoche. Und Epoche 2, die Reichsbahnä-



H0  0,5 m

N  0,25 m
Z



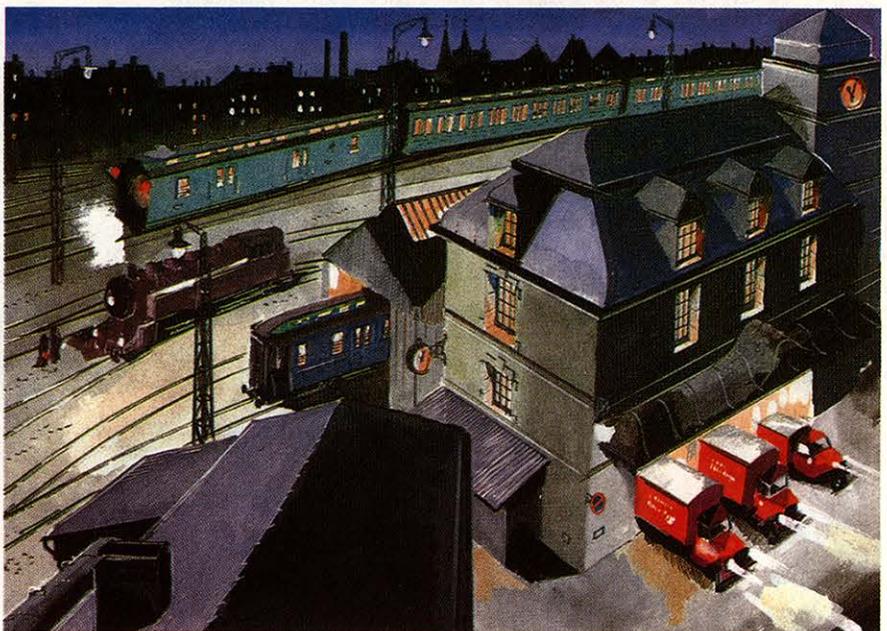
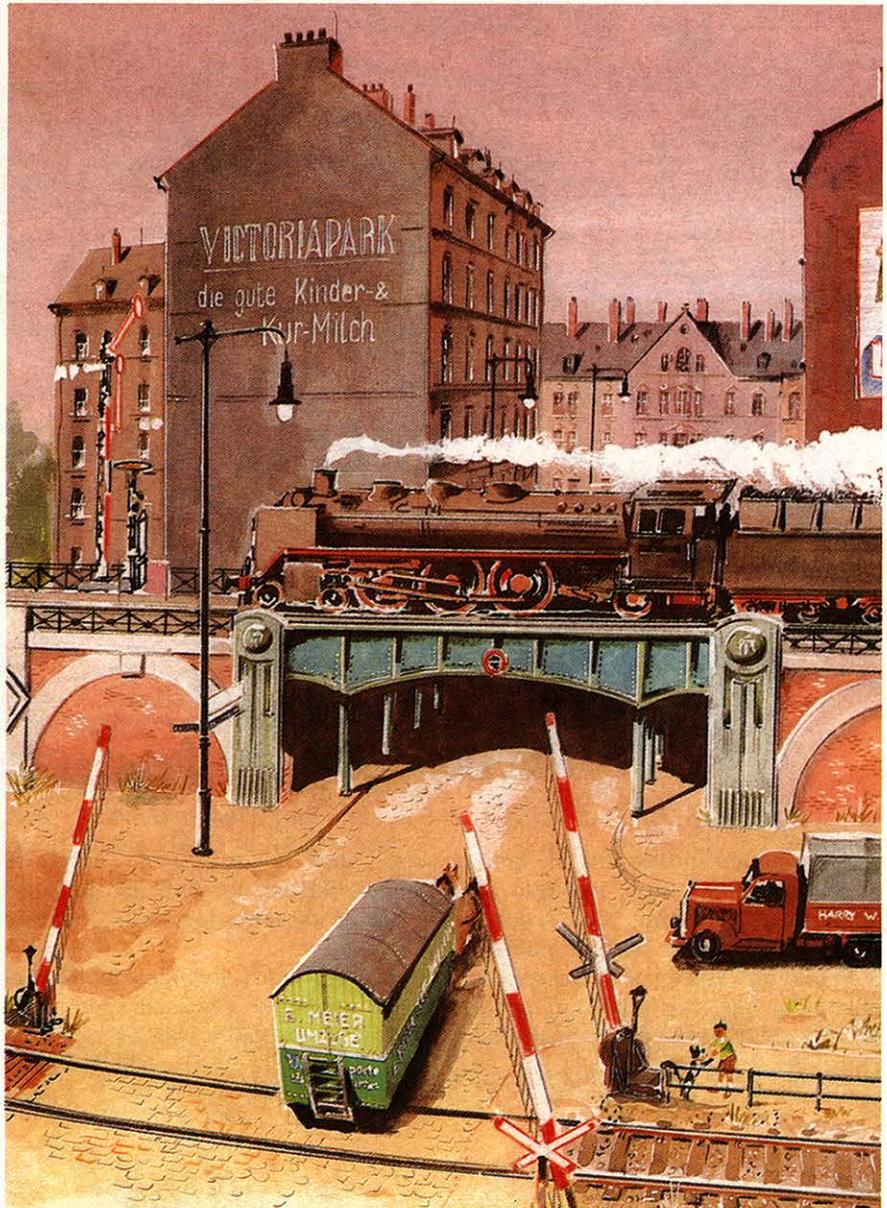
ra, war die Zeit der letzten großen Eisenbahntriumphe, bevor die Verkehrsströme von der Schiene sich auf die Straße verlagerten.

Ins Zentrum seines Gleisplanvorschlags rückt der Autor einen Kopfbahnhof, dessen Sichelbinderhalle dem Berliner Bahnhof Friedrichstraße abgeschaut ist. Allerdings verkehren im Modell S-Bahn und Fernzüge unter einem Dach.

Wie das Bild oben zeigt, handelt es sich bei diesem Bahnhof jedoch nicht um einen Kopfbahnhof, sondern um eine angeschnittene Durchgangsstation. Eine gute Idee für eine Ausstellungsanlage, die zum Beispiel auch einen Blick in die Straßenbahnunterführung erlauben soll.

Auf der rechten Anlagenzunge ist ein Bw angesiedelt, das den Bahnhof als Lokwechselstation ausweist. Vielleicht werden hier die schweren 01 gegen die leichteren und daher stadtahnungtauglichen 03 oder 17 getauscht. In der Kehre rechts unten entwickelt sich weltstädtisches Vorstadtflair, das Rudolf Merz im Bild rechts oben festgehalten hat. Auf der linken Zunge dominiert das Ländliche, und tatsächlich ging die Riesenstadt Berlin ja ganz abrupt in die sie umgebende märkische Landschaft über. Kiefern und Wasser: Dafür steht ein Schifffahrtskanal, den die eingleisige Strecke zweimal quert.

Selten denkt ein Anlagenbauer daran, daß auch Schlaf- und Speisewagen gewartet werden müssen. Bild rechts unten: ein MITROPA-Versorgungszentrum.





RHEINROMANTIK OHNE RHEIN

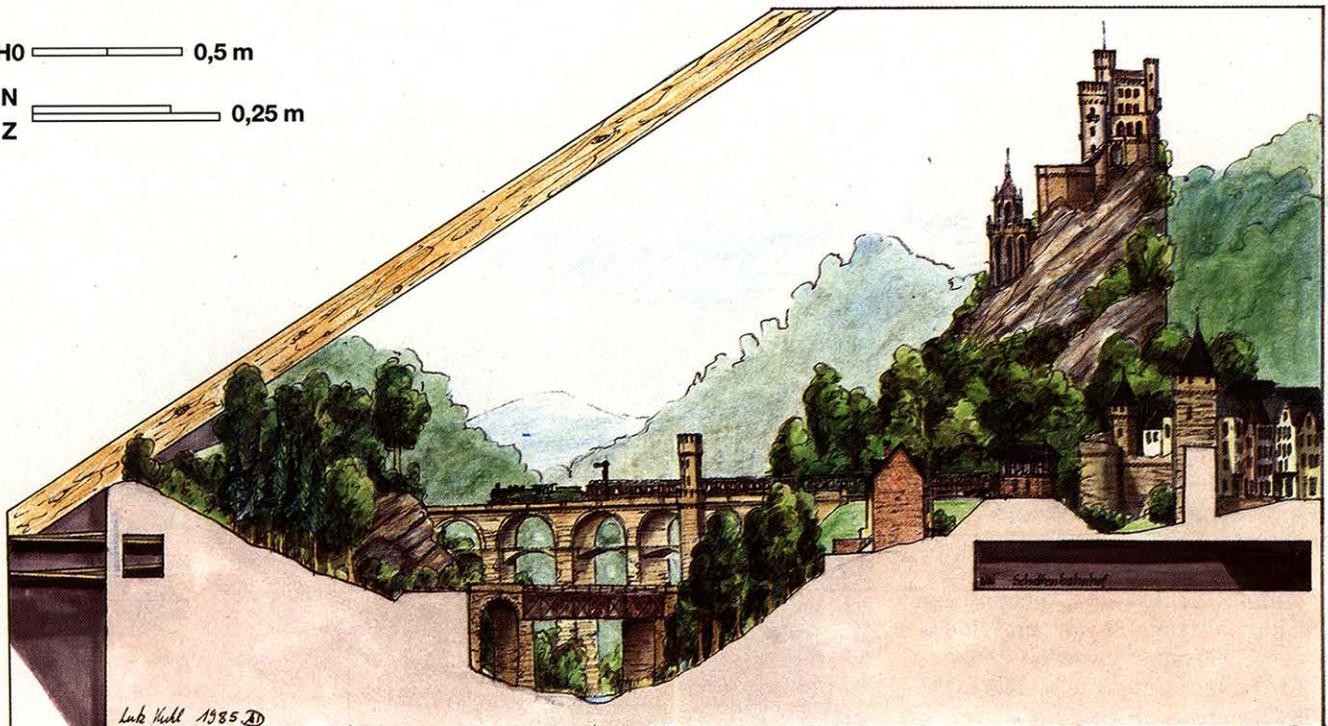
Nebenbahn-Endstation in einem engen Seitental des Rheins, alte Stadt, alte Burg und alte Brücken. Eigenartiger Weise ist der mächtige Steinviadukt zweigleisig ausgeführt, obwohl er nur eine Nebenbahn trägt. So eng sollte man diese Unstimmig-

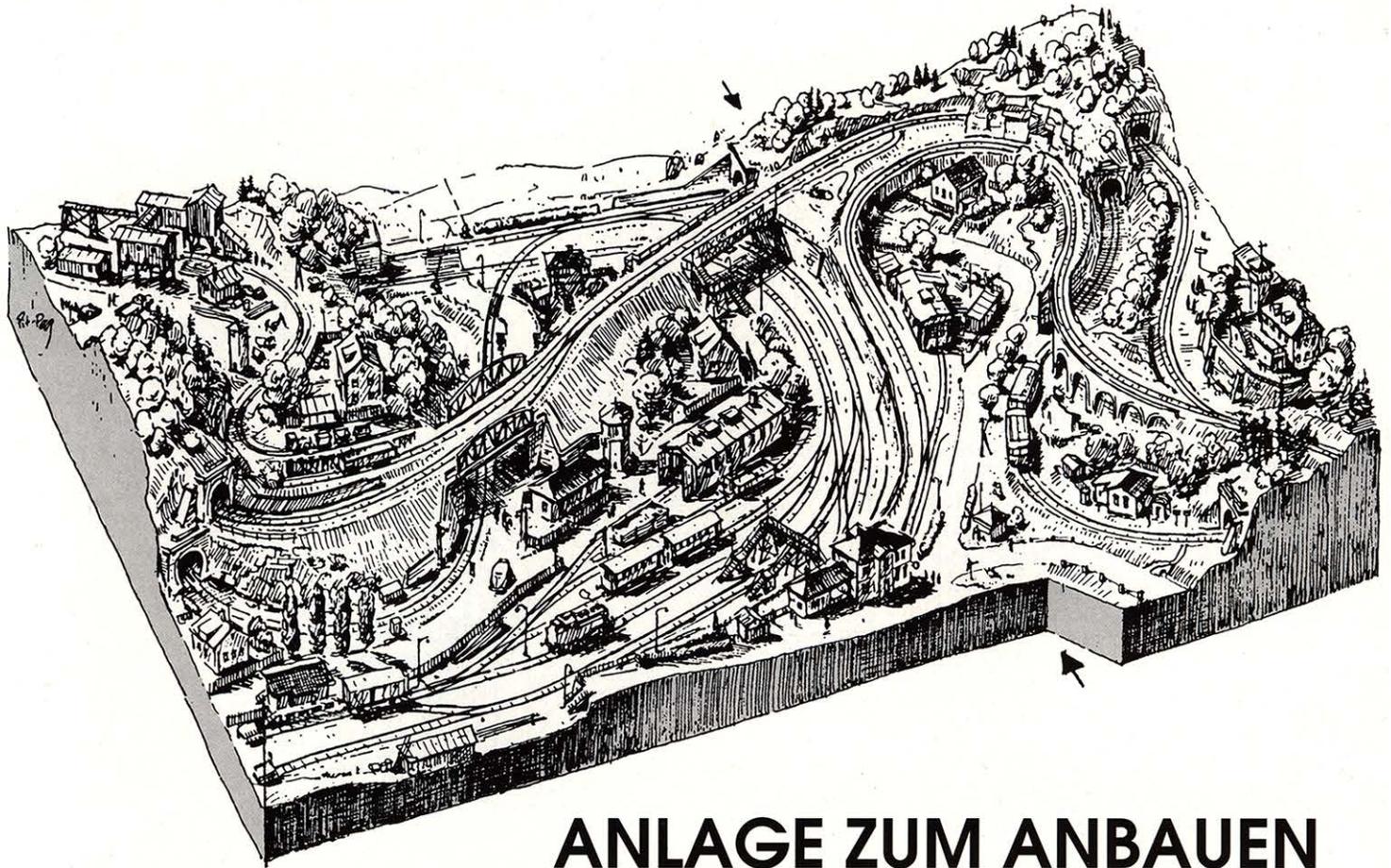
keit aber nicht sehen, denn es kommt darauf an, daß der Erbauer Spaß an diesem eleganten Ungetüm hat.

Übrigens verschwindet die Nebenbahn unter der Dachschräge (unten links), wo sie über eine Gleiswendel

Anschluß an die Hauptbahn bekommt. Die ist nur zum kleineren Teil offen verlegt. Sie führt in Hundeknochenform unter Dachschräge und Anlage herum. Unter der Endstation befindet sich der Schattenbahnhof.

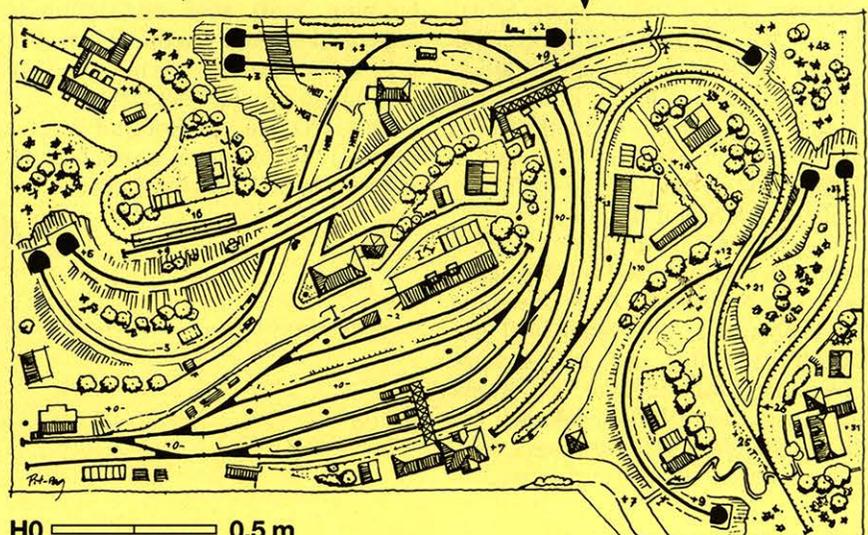
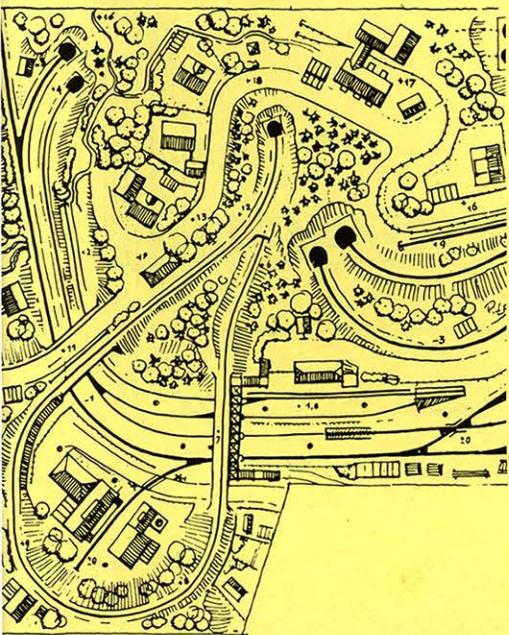
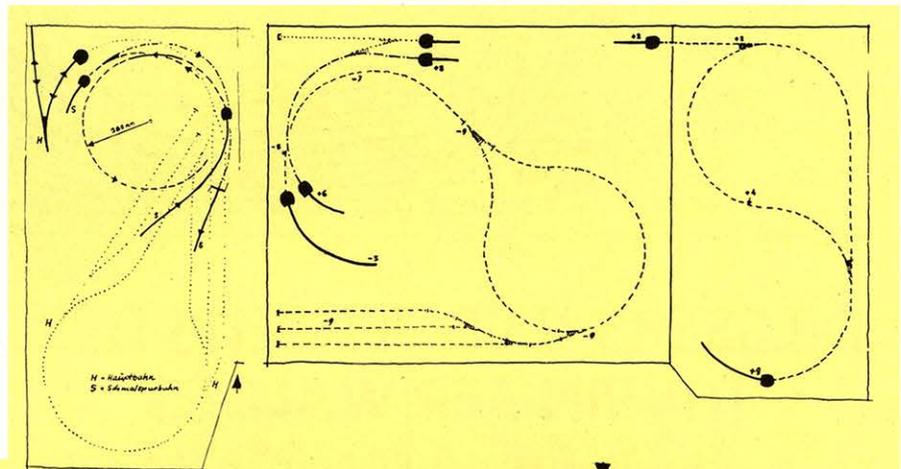
H0 0,5 m
 N 0,25 m
 Z





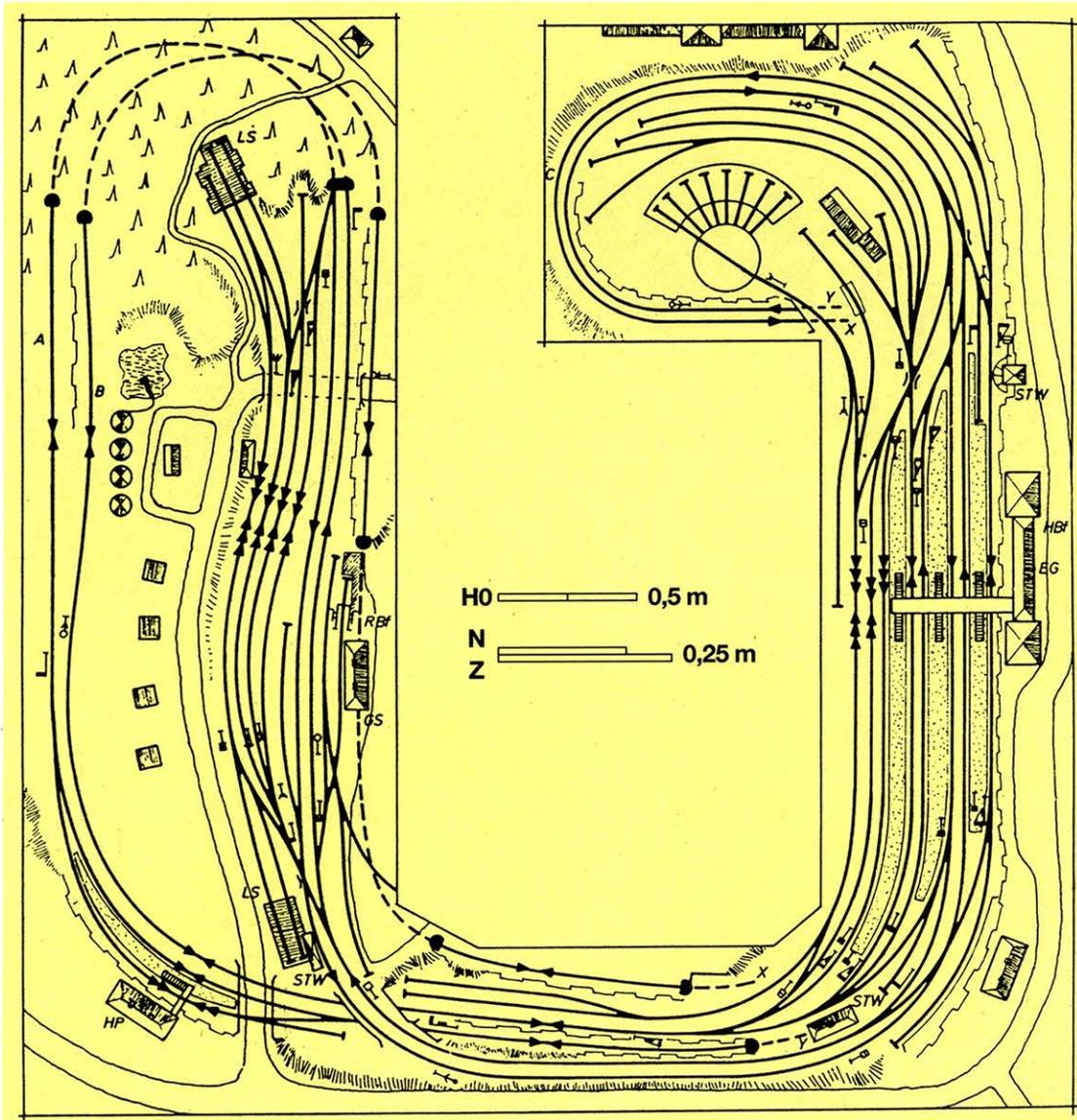
ANLAGE ZUM ANBAUEN

Grundidee: Ein in sich funktionsfähiges Anlagen-Mittelstück soll durch ansetzbare Seitenteile ergänzt werden. So kann man in Etappen weiterbauen, ohne auf das Spielen verzichten zu müssen. Eine solche Anlage ist außerdem umzugsgeeignet – wenn man das überhaupt so nennen kann, denn das alte Sprichwort „Siebenmal Umziehen ist einmal abgebrannt“ gilt für Modellbahnzüge in verschärftem Maß.



H0 ————— 0,5 m

N
Z ————— 0,25 m

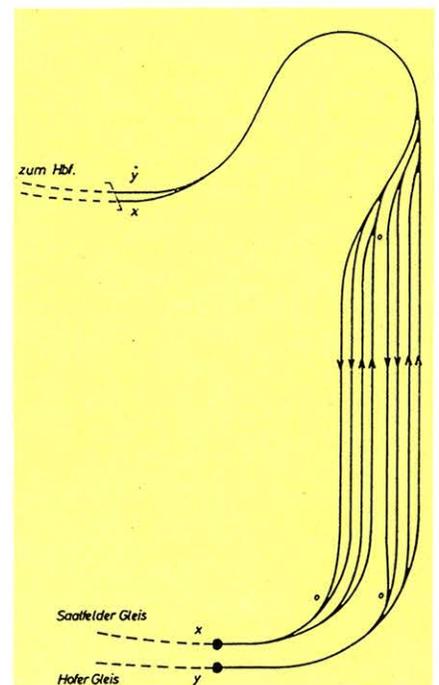


DIESSEITS UND JENSEITS DES THÜRINGER WALDES

Thema dieser Anlage ist die Situation in der Gegend von Lichtenfels an der ehemals bedeutenden Magistrale München – Berlin. Im Bahnhof zweigt von einer doppelgleisigen elektrifizierten Strecke (München – Berlin) eine doppelgleisige dampfbetriebene nach Hof ab. Die elektrifizierte Strecke – nach dem Krieg wurde ab hier das zweite Gleis abgebaut – führt weiter zum Übergang bei Probstzella. Im Modell soll der Fahrdrabt hinter der DDR-Grenze allerdings nicht abgebaut sein, damit der Einsatz von DDR-Elloks auch auf DB-Gebiet glaubhaft erscheint. Personenbahnhof (Hbf) und Rangier-

bahnhof (Rbf) sind hintereinander angeordnet. Außerdem ist ein kleiner Vorortbahnhof vorhanden, hier als Haltepunkt (HP) deklariert.

Die Strecken aus Hof und Saalfeld kommen aus einem Schattenbahnhof mit jeweils vier Richtungsgleisen.



EIN REALISIERTER TRAUM

Dieser Streckenplan hat den Vorzug, sowohl die Traumanlage als auch die real existierende Anlage des Autors im fortgeschrittenen Bauzustand darzustellen.

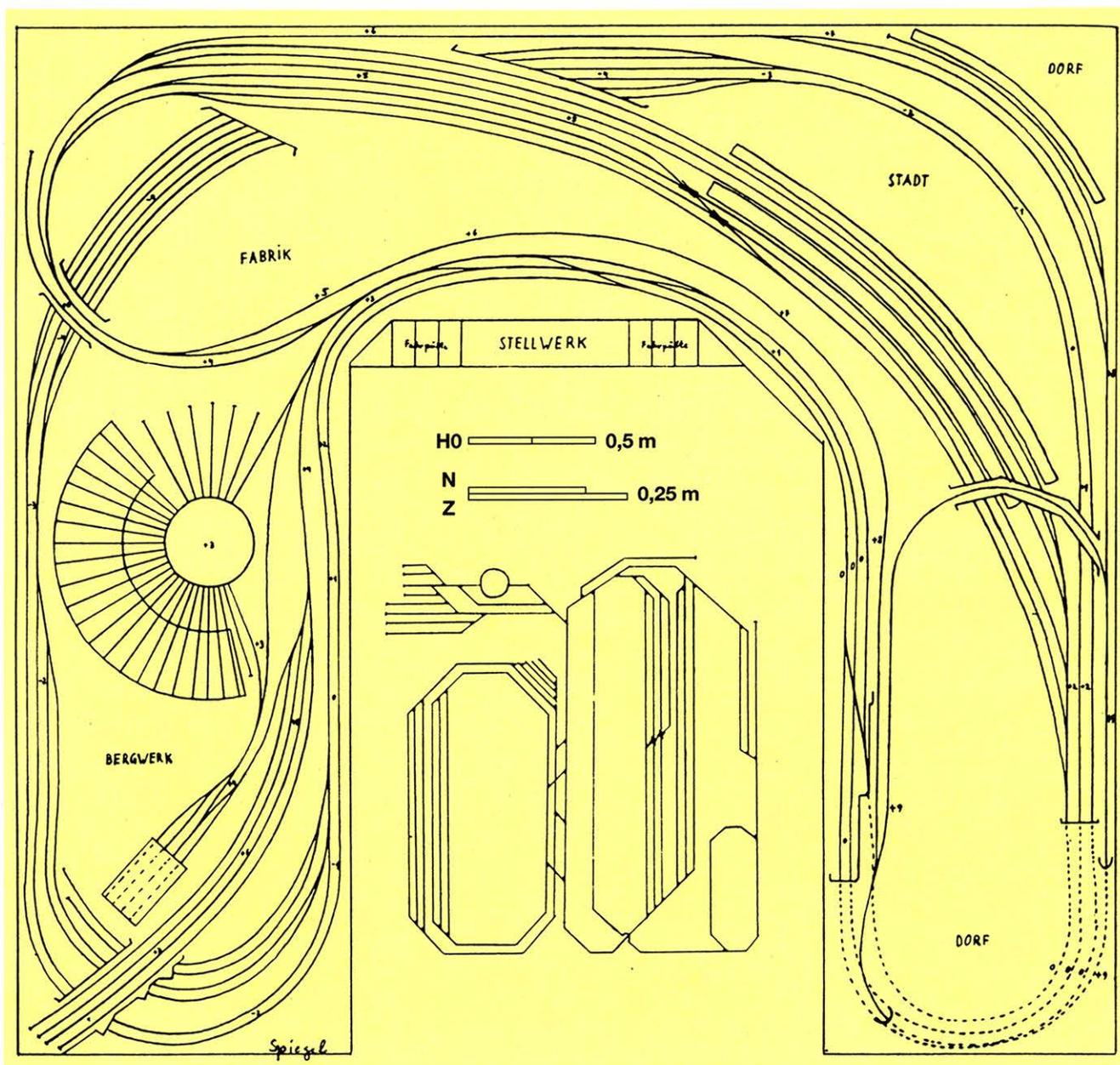
Beim Anlagenkonzept ging es darum, für viele vorbildlich lange Züge und eine umfangreiche Dampflok-Sammlung Fahr- und Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Dabei kam es nicht so sehr darauf an, eine bestimmte Epoche nachzubilden. Auch die vorbildorientierte Anbindung der Bahnhöfe an die freie Strecke war nicht so wichtig. Deshalb dient ein geschlossener Rundkurs als „Paradestrecke“, auf der sich die Züge zeigen können. Der große Ringschuppen fungiert als „Ausstellungsvitrine“ für

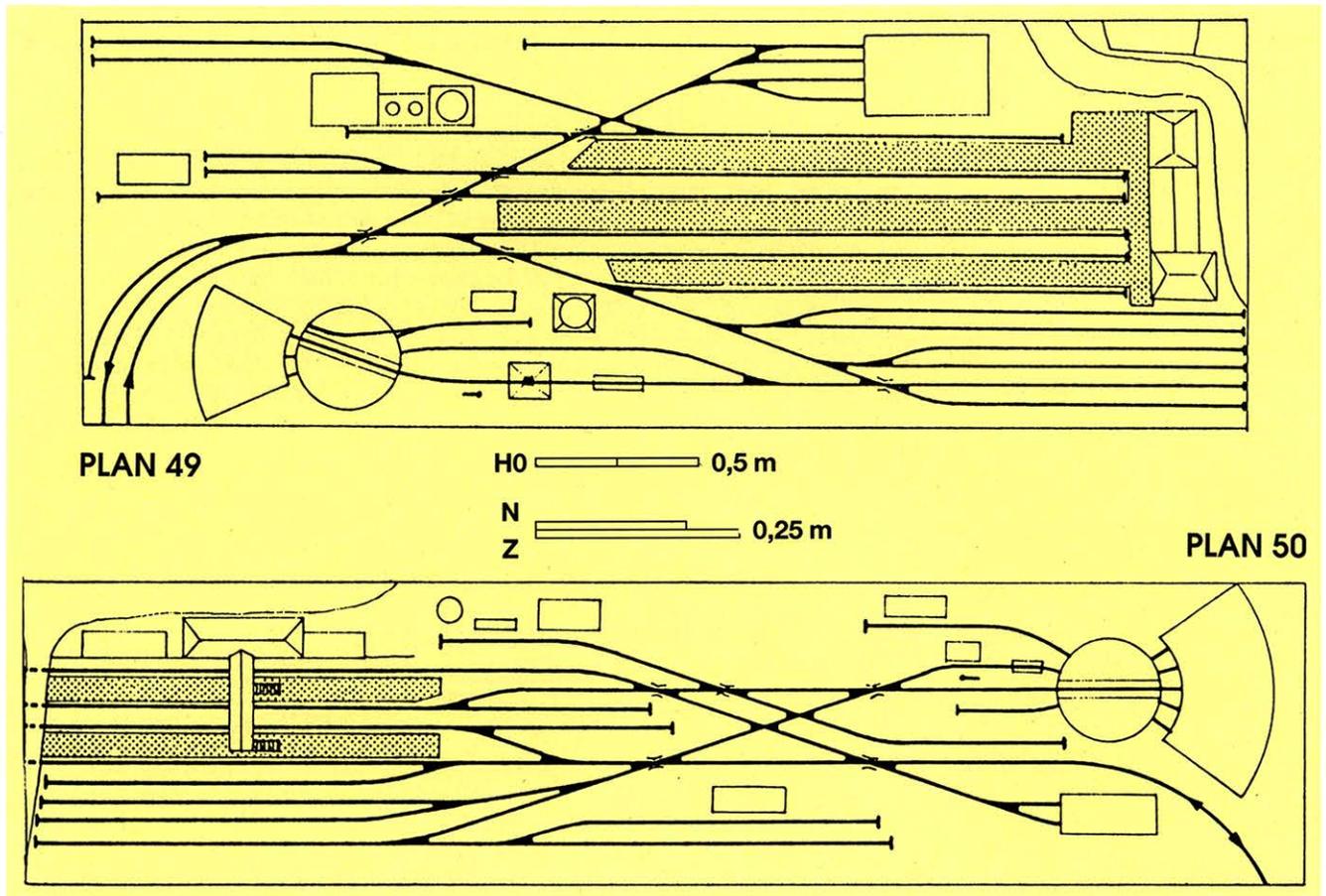
die Dampflokmodelle und ist deshalb nicht weit vom Anlagenrand entfernt.

Viele Gleise, viele Züge: Dies paßt nicht in die idyllische Landschaft. Deshalb hat die Anlage Lokalkolorit aus dem Ruhrgebiet, wofür eine Schachtanlage stellvertretend steht.

Trotzdem gibt es außer dem Stadtbahnhof (rechts) einen darüberliegenden Dorfbahnhof – wohl vor allem deshalb, damit auch stilgerechte Nebenbahngarnituren fahren können.

Auf dem schematischen Gleisplan ist rechts der sechsgleisige Hauptbahnhof mit siebengleisigem Vorfeld zu erkennen. Bei der Gleisentwicklung links handelt es sich um einen nur halb verdeckten Abstellbahnhof. Ein solcher Gleisplan eignet sich hervorragend für automatisierte Betriebsabläufe, die gerade für eine Schau-Anlage zu empfehlen sind.





VIER KOPFBAHNHÖFE – NICHT NUR FÜR MÄRKLINISTEN

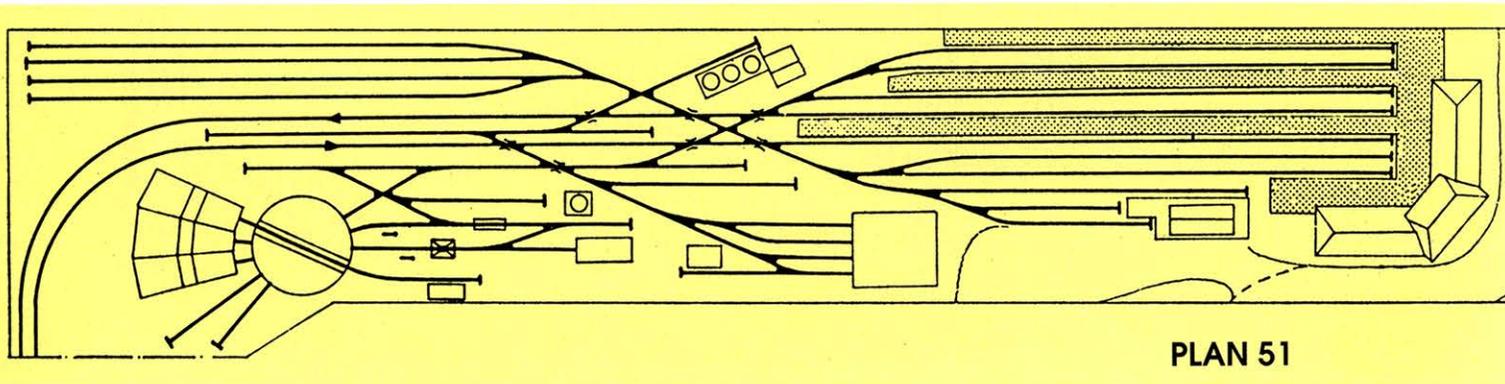
Die meisten Modellbahner sind auf die etwas starre Gleisgeometrie von Industrieerzeugnissen festgelegt. Dem werden diese Gleispläne gerecht.

Kopfbahnhöfe stellen anspruchsvolle Betriebsprobleme, was sie beim Vorbild unbeliebt macht. Und auch beim Modell sollten einige Kopfbahnhof-Regeln beachtet werden. Nach der Einfahrt aus einer doppelgleisigen Strecke sollten alle Züge bei der

Ausfahrt aufs richtige Streckengleis (bei uns das rechte) gelangen. Der Lokomotivwechsel sollte mit möglichst wenigen Hin- und Herfahrten erledigt werden. In Plan 49 trifft das auf Fahrten von und zum Rechteckschuppen (oben) zu, nicht jedoch auf Loks aus dem Dampf-Bw (unten). In Plan 50 sind beide Bw-Teile optimal postiert.

Kopfbahnhöfe sollten genügend Abstellgleise für Reisezugarnituren

haben, damit die Bahnsteiggleise freigehalten werden können. Plan 49 zeigt rechts unten Abstellgleise; da der Bahnhof aber auch eine Ortsgüteranlage braucht, sind es fast zu wenig. Besser ist dieses Problem in Plan 51 gelöst. Hier drückt die Lok des eingefahrenen Zugs die Wagen garnitur in eines der vier Abstellgleise links oben.

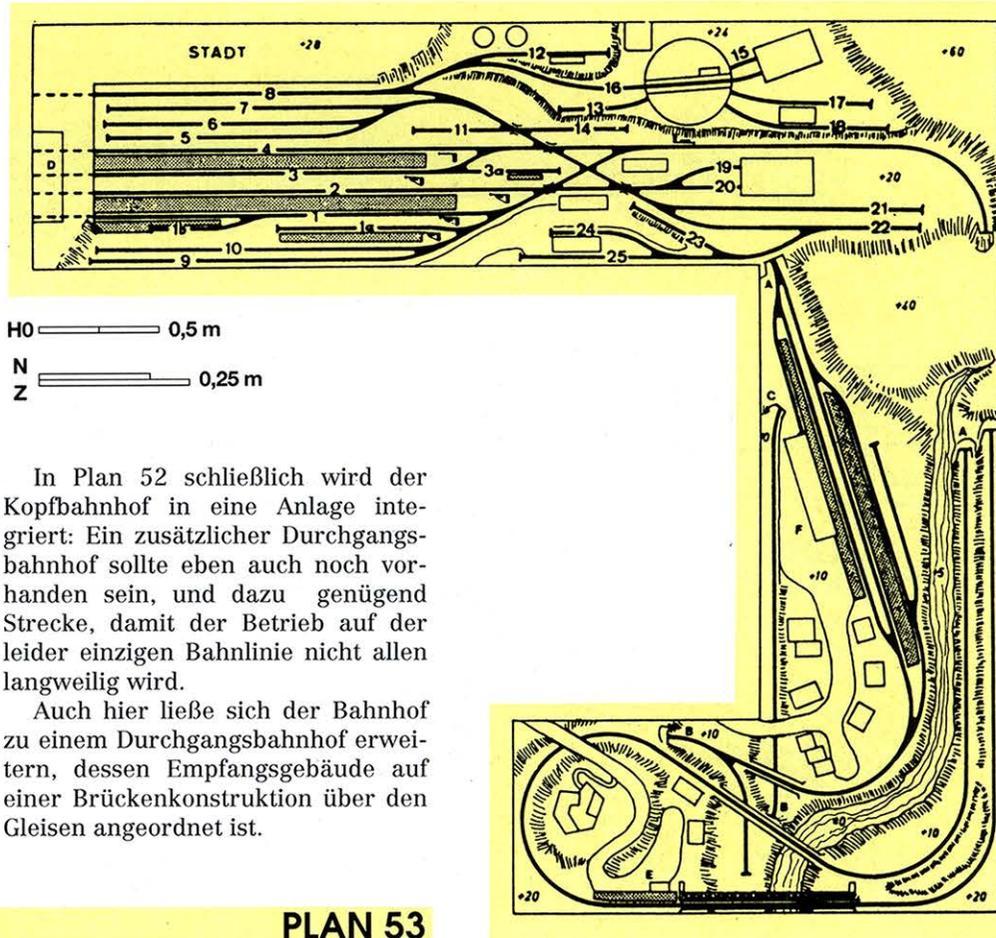


PLAN 51

Alle Kopfbahnhöfe der Pläne 49-52 sind Endpunkt einer einzigen Strecke. Das vereinfacht den Entwurf. Weitere Strecken könnten in einem Vorbahnhof abzweigen: bei Modellbahnen mit wenig Bahnhofplatz wohl die geeignetste Lösung.

Ein richtiger Kopfbahnhof hat ein Bahnhofsgebäude in Kopflage. Sollte man meinen, aber es geht auch anders. So etwa in Plan 50, bei dem der Kopfbahnhof aber auch zur Durchgangsstation erweitert werden kann. Die Reisenden gelangen hier über einen Steg und Treppen zum tieferliegenden Bahnsteig.

Reizvoll ist das Bahnhofsgebäude in Plan 51 angeordnet. Es besteht aus drei Teilen, die jeweils im 45-Grad-Winkel zueinander liegen. Auch dafür gibt es Vorbilder. Die Lage des Empfangsgebäudes hier erlaubt es, die beiden oberen Kopfgleise weiterzuführen. Kopfbahnhof und Durchgangsstation kombiniert: So war es im alten Heidelberger Hauptbahnhof.



In Plan 52 schließlich wird der Kopfbahnhof in eine Anlage integriert: Ein zusätzlicher Durchgangsbahnhof sollte eben auch noch vorhanden sein, und dazu genügend Strecke, damit der Betrieb auf der leider einzigen Bahnlinie nicht allen langweilig wird.

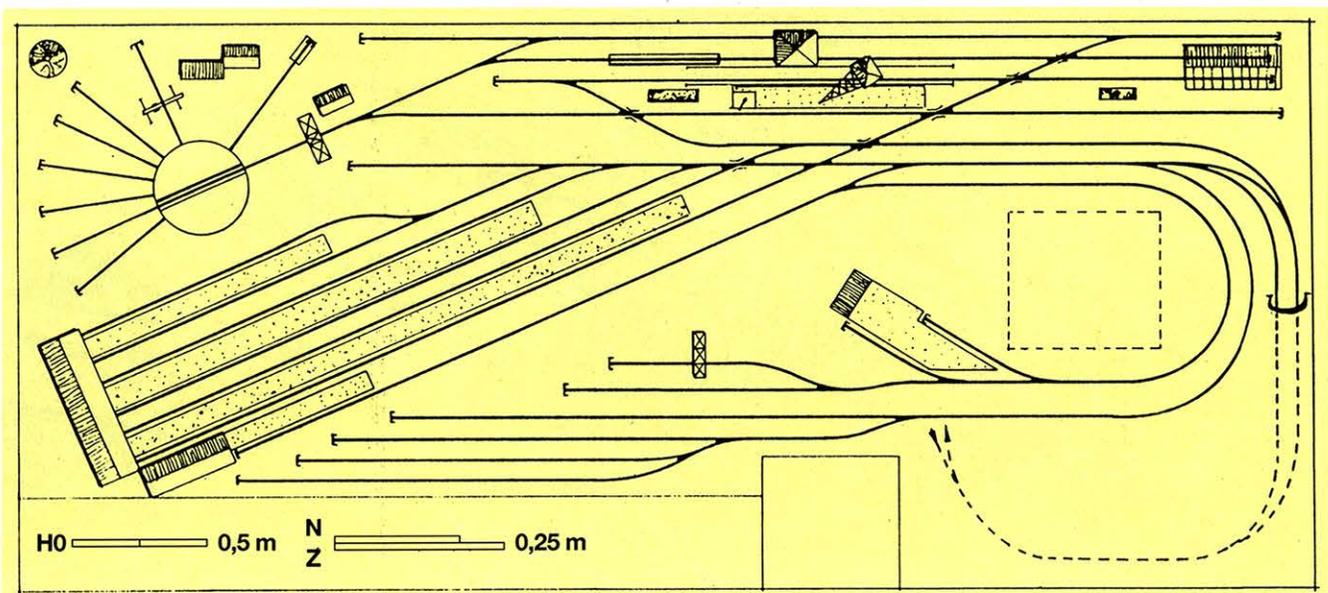
Auch hier ließe sich der Bahnhof zu einem Durchgangsbahnhof erweitern, dessen Empfangsgebäude auf einer Brückenkonstruktion über den Gleisen angeordnet ist.

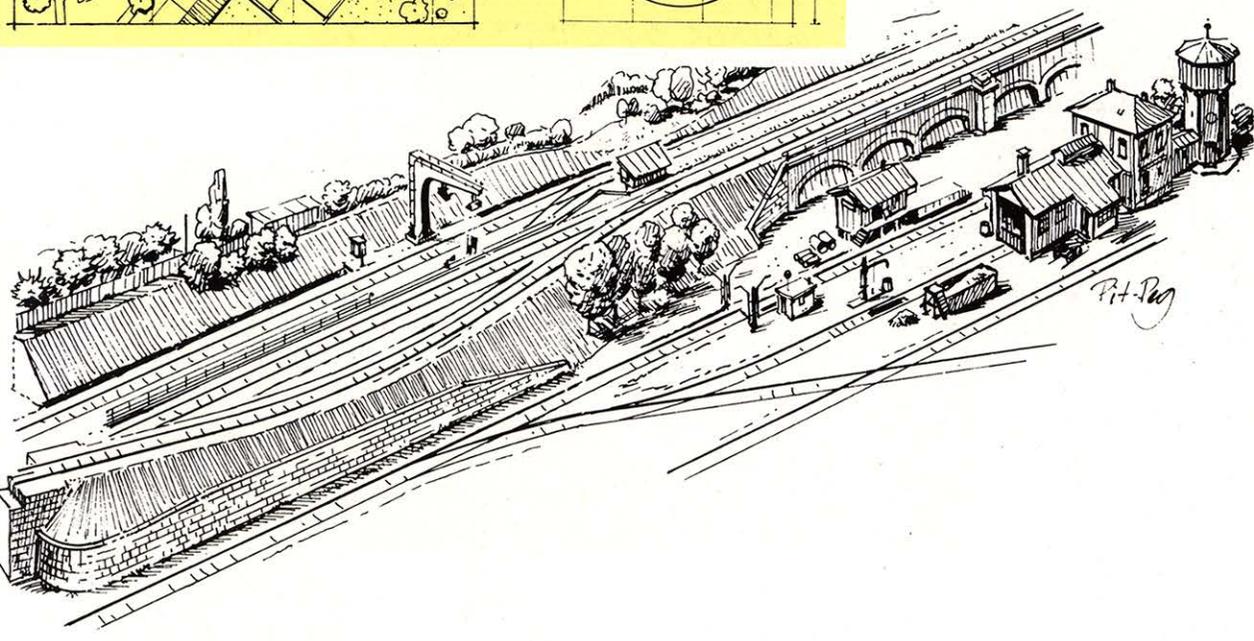
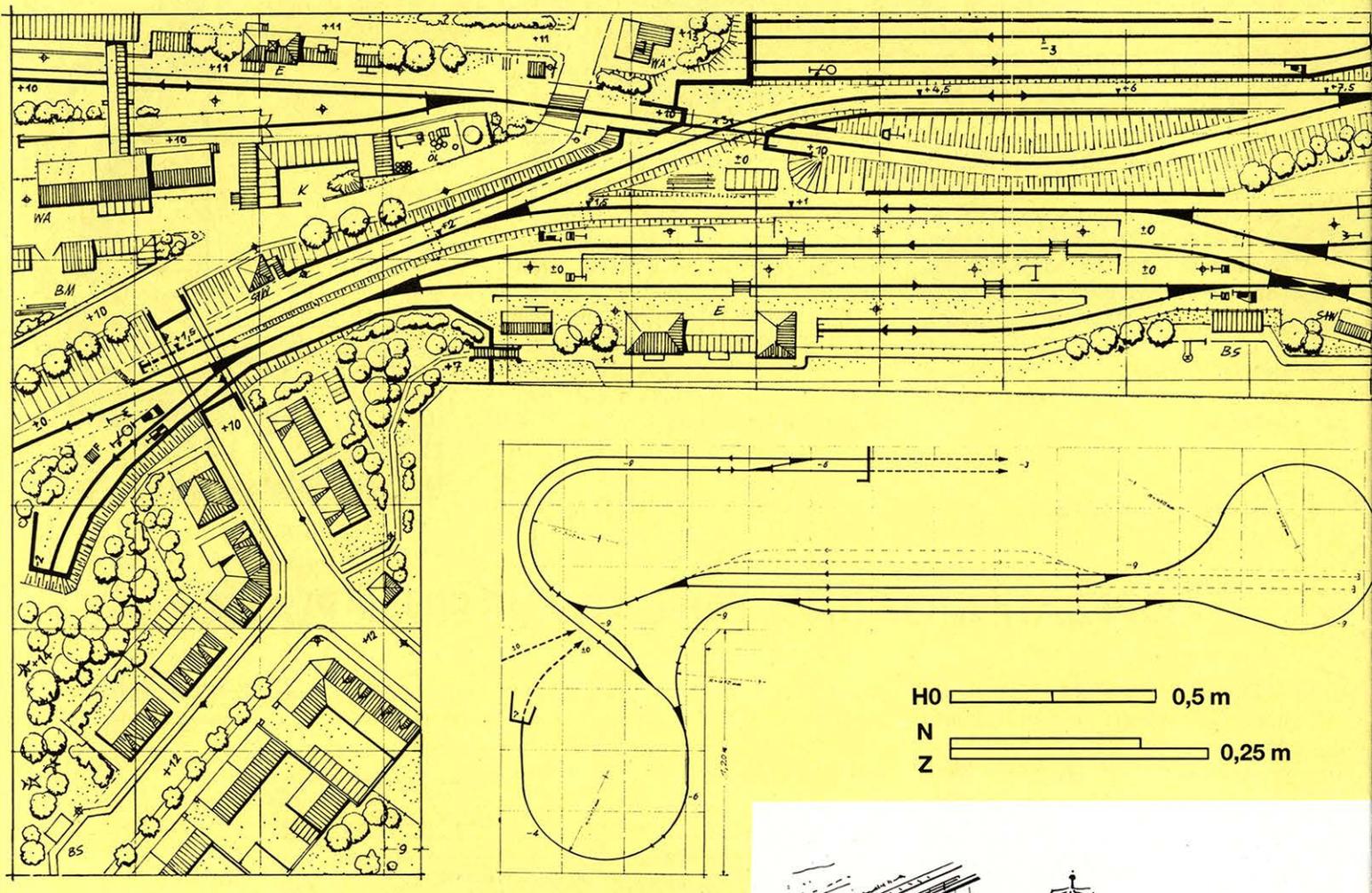
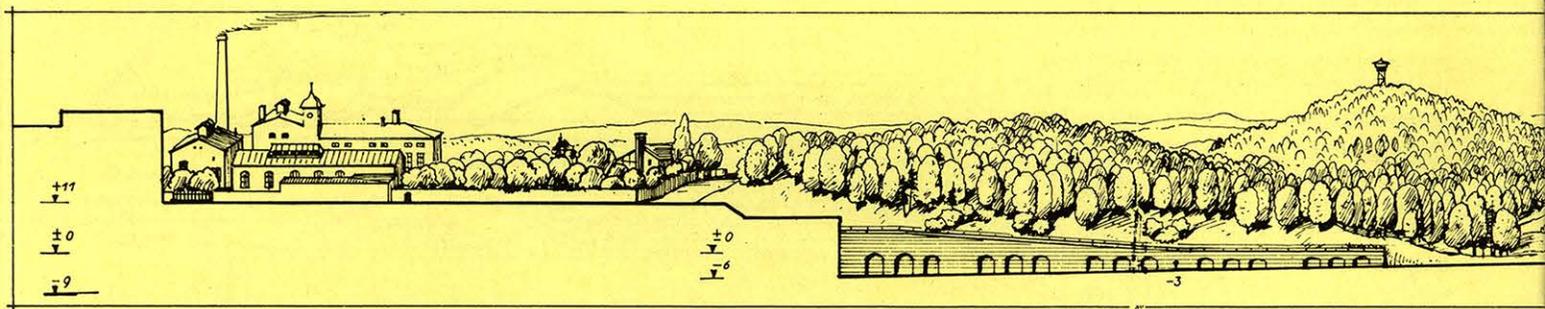
KOPFBAHNHOF UND STRECKE AUF EINER PLATTE

Kopfbahnhöfe eignen sich besonders für Anlagen in Zungenform. Aber man kann sie samt Kehrschleife auch auf einer Rechteck-Platte

unterbringen. Zwangsläufig wird die ganze Sache dann etwas breiter, weshalb hier eine Wartungsöffnung vorgesehen ist (gestricheltes Quadrat

rechts). Abstell- und Freiladegleise sind über eine große Kurve zu erreichen.





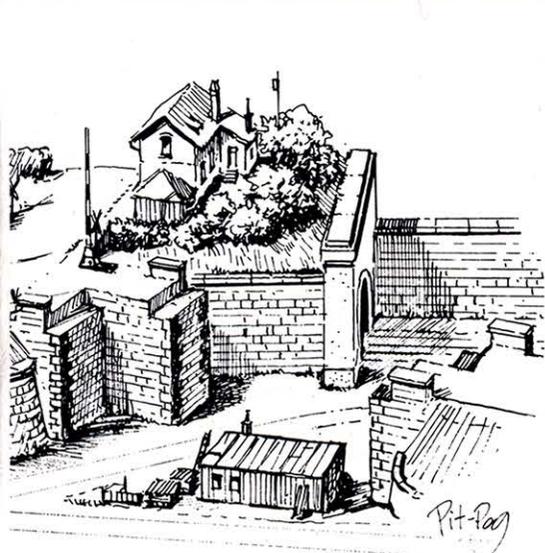
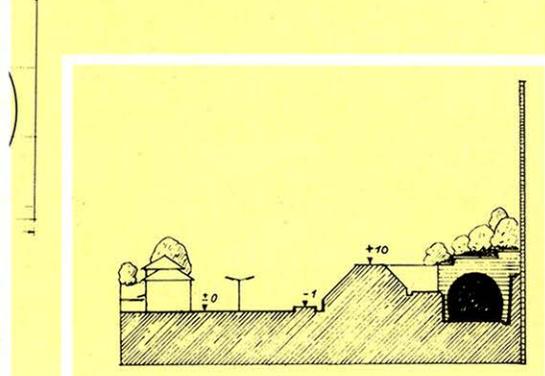
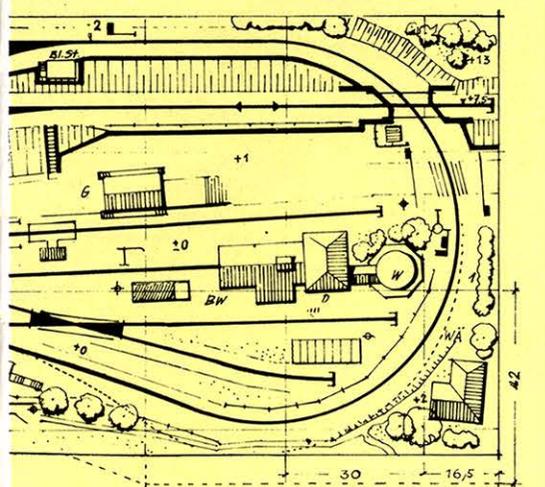
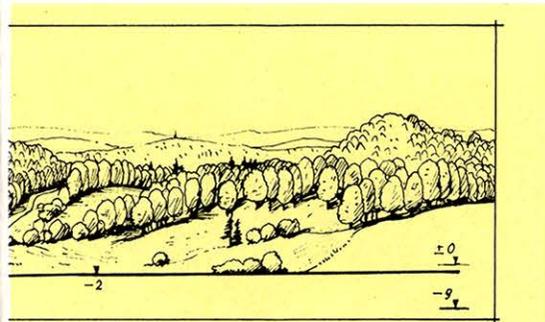
AUF SPITZKEHREN VON EBENECK NACH OBERZELL

Auf den ersten Blick bietet dieser Plan nichts besonderes: Durchgangsbahnhof auf der Platte. Wie für alle Pit-Peg-Entwürfe gilt auch hier: Wenn das Pit-Peg-Spezial-Rastermaß von 30 cm Kantenlänge (Baugröße H0) vergrößert wird, schadet das bestimmt nicht.

Besonders ist jedoch die Gleisentwicklung dem Hintergrund zu. Die Züge können den Höhenunterschied auf der Nebenbahn nur überwinden, indem sie zweimal die Fahrtrichtung wechseln. Wie schon anderswo erwähnt: eine Steigmethode, die einst sogar für die Gotthard-Bahn vorgesehen war, in den Anden wird sie heute noch angewendet. Ein weit

weniger dramatisches Beispiel dafür ist am Südkopf von Darmstadt Hbf zu sehen. Dort überwindet ein Anschlußgleis auf diese Weise die Böschung des Einschnittes.

Hier handelt es sich aber um eine personenbefördernde Nebenbahn, worauf das Empfangsgebäude Oberzell hinweist. In diesem Falle sind die Sicherheitsvorkehrungen noch strenger zu handhaben, und man kann sich leicht vorstellen, daß der Zugführer höchstpersönlich dem Lokführer die Fahrbefehle erteilt, vom ersten (letzten) Wagen aus mit im Signalbuch festgelegten Handbewegungen, bei Nacht durch eine Laterne unterstützt.



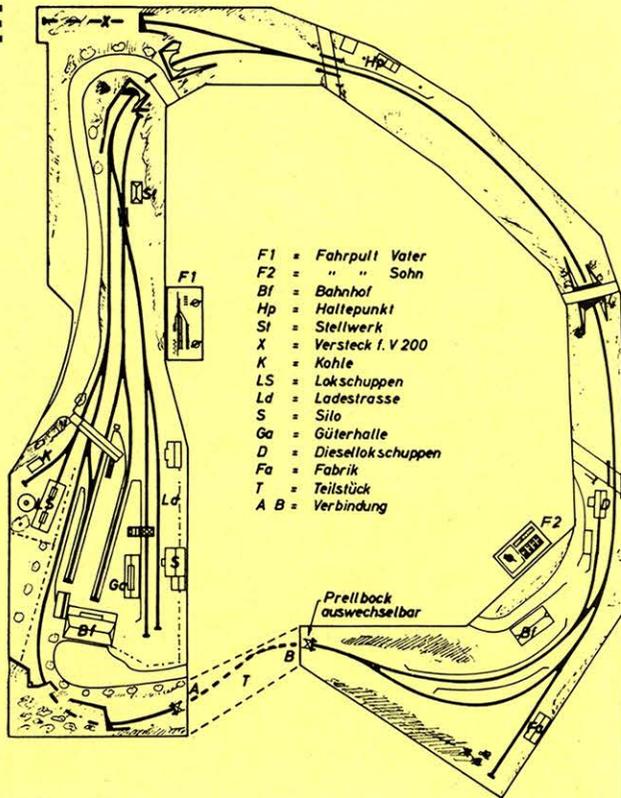
Entwurf: P. Riecken

PLAN 55

KLEINANLAGE FÜR VATER UND SOHN

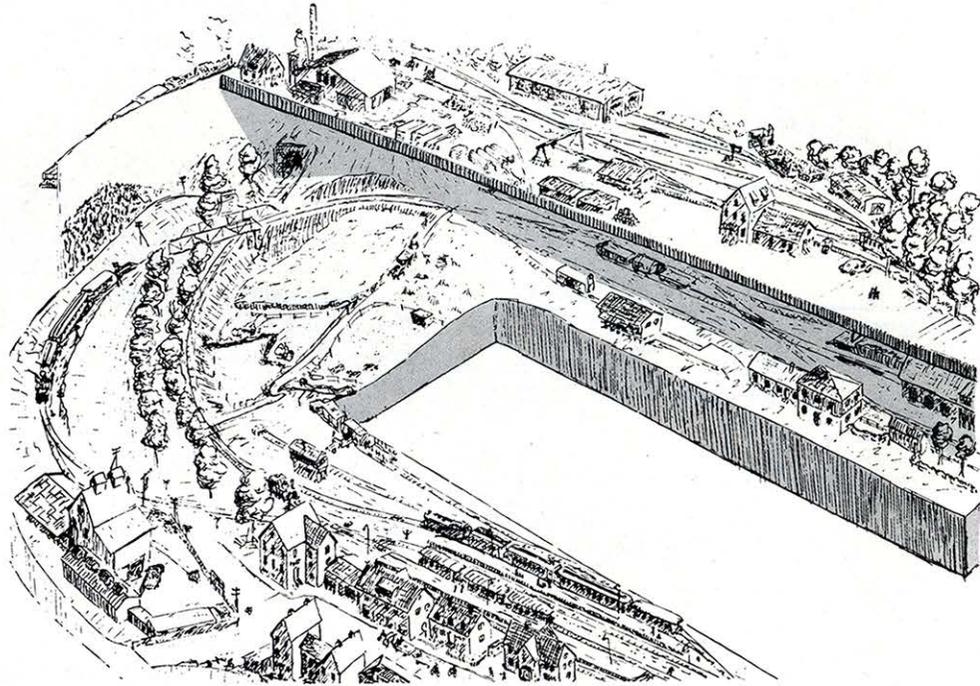
Damit Vater und Sohn einander nicht ins Gehege kommen, sind beide für je einen Teil der gemeinsamen Anlage zuständig – wobei dem Sohn allerdings der weniger anspruchsvolle zukommt. Ob man so die Modellbahn-Nachwuchskrise steuern kann? Beide lieben jedenfalls ihre V 200, die sich meistens verstecken muß, weil sie gar nicht auf diese Nebenbahnanlage gehört.

H0 ————— 0,5 m
 N ————— 0,25 m
 Z

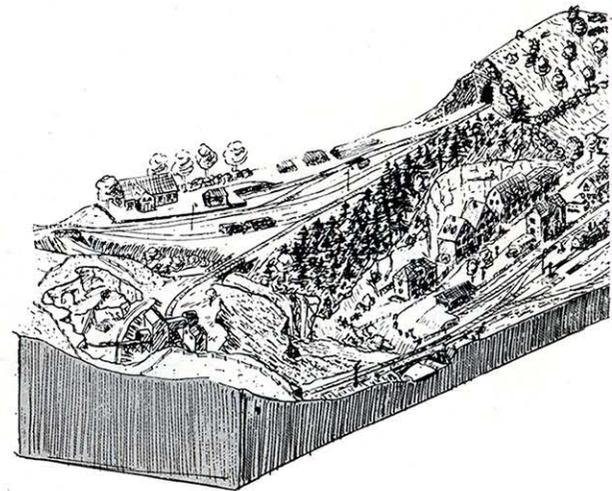


Die Besonderheit dieser Idee liegt darin, daß über dem rechten Anlagenchenkel ein zweites Teilstück ein Stockwerk höher angeordnet ist. Außer einer willkommenen Flächenvergrößerung hat man damit die Chance, im ersten Stock ein anderes Thema zu wählen, etwa unten Stadt, oben Land. Der Autor dieses Planes hat sein Thema „ländliche Nebenbahn“ nicht gewechselt, sondern nur variiert, indem er oben ein Sägewerk aufgebaut hat.

Wichtig bei dieser Anlagenform: der Abstand zwischen den Stockwerken, der letztlich auch von der Körpergröße des Modellbahners abhängig ist. Die untere Ebene (ca. 90 cm) sollte er sitzend betreiben können, die obere stehend (ca. 130 cm), wobei ein Barhocker für oben gute Dienste leistet.

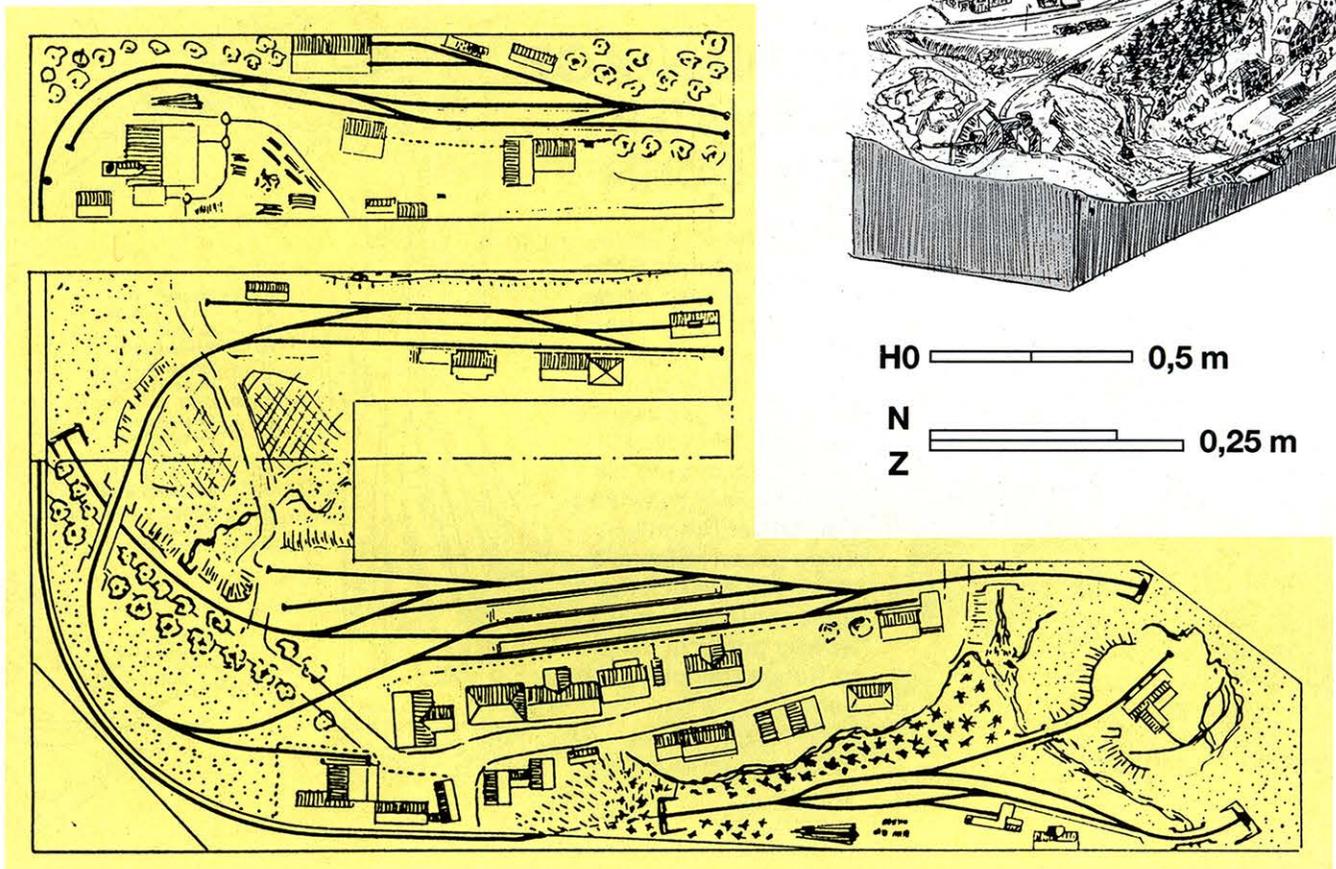


BAHNBETRIEB AUF ZWEI STOCKWERKEN



H0 ————— 0,5 m

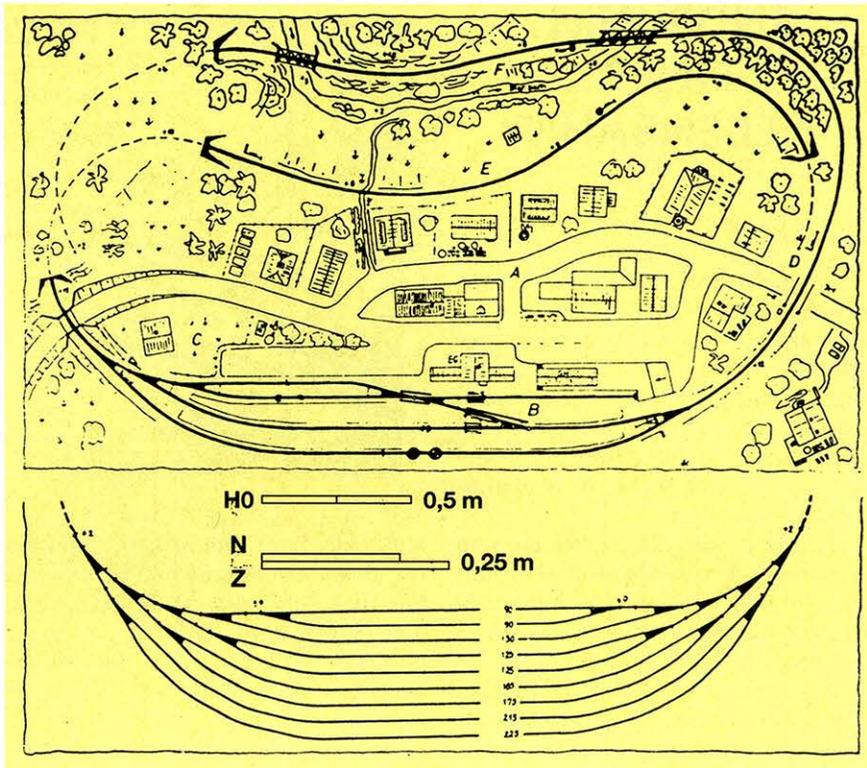
N
Z ————— 0,25 m



UNTERWEGS IM GEBIRGE

Ein Schnappschuß von der Mittenwaldbahn zwischen Garmisch-Partenkirchen und Innsbruck. Ganz regulär können auf dem kurzen Bahnhof der eingleisigen deutsch-österreichischen Hauptstrecke sogar D-Züge halten und dabei Weichen blockieren wie beim Vorbild. Da es sich ausschließlich um eine Unterwegsstation mit regem Zugverkehr handelt, hat diese Anlage einen erstaunlich großen Schattenbahnhof für viele und recht lange Züge.

Die Streckenführung ist denkbar einfach gehalten; Es handelt sich um ein verschlungenes Oval, dessen beide Streckenteile nach dem Hintergrund zu fallen. Bei einem überzeugend gestalteten Anlagenabschluß nach hinten läßt das abfallende Gelände die Anlage tiefer erscheinen: Dies ist ein alter Diorama-Trick.



PLAN 58/PLAN 59

ZWEI NEBENBAHNSTATIONEN FÜR JEDE GELEGENHEIT

Wenigstens zur Blütezeit der Eisenbahn waren die meisten Nebenbahnstationen für Personen- und Güterverkehr gleich wichtig. Hier fielen Stückgüter und Massengüter an, etwa Maschinenteile für die örtli-

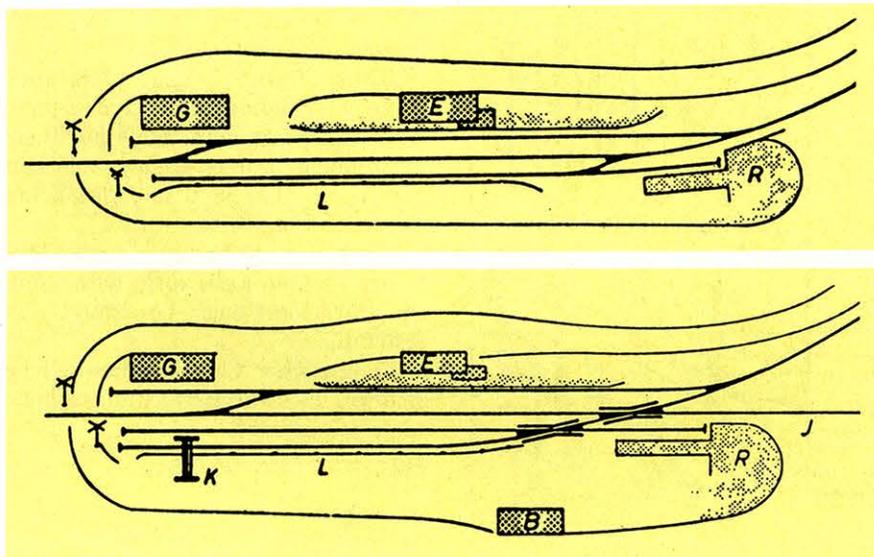
chen Bauern und Handwerker, oder Landprodukte, die in die Stadt gebracht wurden. Nicht zu vergessen der Kohlentransport, der für Kleinverbraucher heute bedeutungslos geworden ist.

Plan 58 (oben) zeigt die Mindestausrüstung: einen Güterschuppen (G) für empfindliche Güter, eine Freiladestraße (L) zum Umladen von Schienen- auf Straßenfahrzeuge und umgekehrt und eine Rampe (R) für die Viehverladung oder für das Verladen von Straßen- auf Schienenfahrzeuge.

In Plan 59 kommen hinzu: das landwirtschaftliche Lagerhaus (B) und ein Überlade-Bockkran (K), mit dem Maschinenteile umgeschlagen werden.

In beiden Fällen dient das Empfangsgebäude dem Personenverkehr und der Verwaltung.

Diese Bahnhöfchen können Durchgangs- oder Kopfstationen sein. Handelt es sich um eine Endstation, könnte ein kleines Bw hinzukommen. Sollen auch ganze Züge übernachten, empfiehlt sich ein Abstellgleis mit Anschluß an J (Plan 59), das dem Bogen des Einfahrtgleises angepaßt wird. Sonst handelt es sich bei J um einen Industrieanschluß.

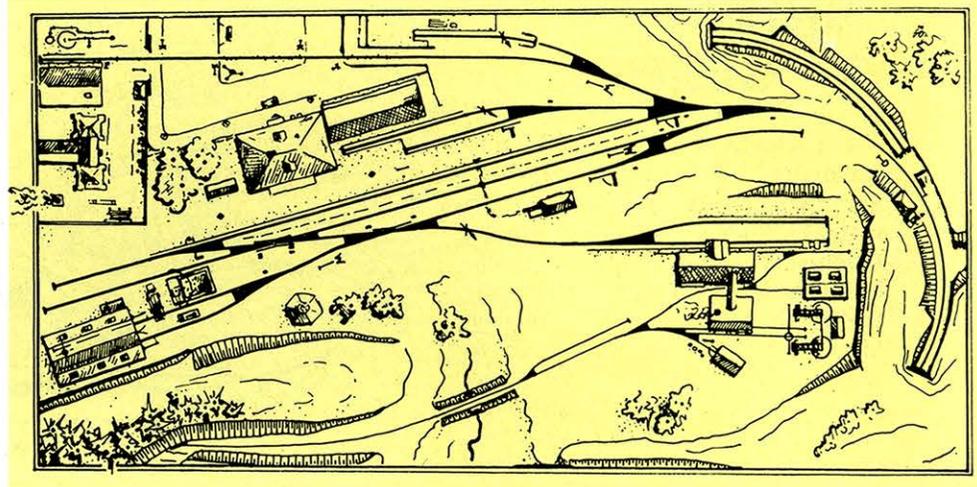


ENDPUNKT EINER NEBENBAHN

Um auf einer so kleinen Anlage plausibel Betrieb machen zu können, wird schon einige Phantasie benötigt. Ringverkehr im Untergrund ist zwar möglich, und auch einen Kleinst-Schattenbahnhof gibt es. Aber vom Endbahnhof auf der Oberfläche sollen gleich zwei Nebenbahnstrecken ausgehen.

Sie führen allerdings über ein und dasselbe Gleis aus dem Bahnhof hinaus, so daß der einzige Schattenbahnhof die Funktion beider Streckenendpunkte übernehmen muß.

So einfach der Bahnhofspurplan auch scheinen mag, bietet er doch ei-



niges für den Güterverkehr. Und ein Bw dient als stadtferner Schlafplatz für die Tenderlok. Das Sägewerk, hier der Hauptversender, ist sogar durch eine Materialbahn mit den ertragreichen Forsten der Umgebung verbunden.

H0  0,5 m

N  0,25 m
Z

PLAN 61

Entwurf: H. Walter

KLEINBAHN IN OSTFRIESLAND

Vorbild für diese Flachlandanlage war die normalspurige Kleinbahn Ihrhove-Westrhauferfehn einige Kilometer südlich von Leer/Ostfriesland. Bf Ihrhove im linken Anlagenteil liegt an der doppelgleisigen Emslandstrecke vom Ruhrgebiet an die Nordsee.

Der Kleinbahn-Bahnsteig ist im Keil schräg vor dem Empfangsgebäude angeordnet. Auf dem rechten Anlagenteil befindet sich die Zwischenstation Marienheil und der Endbahnhof Westrhauferfehn.

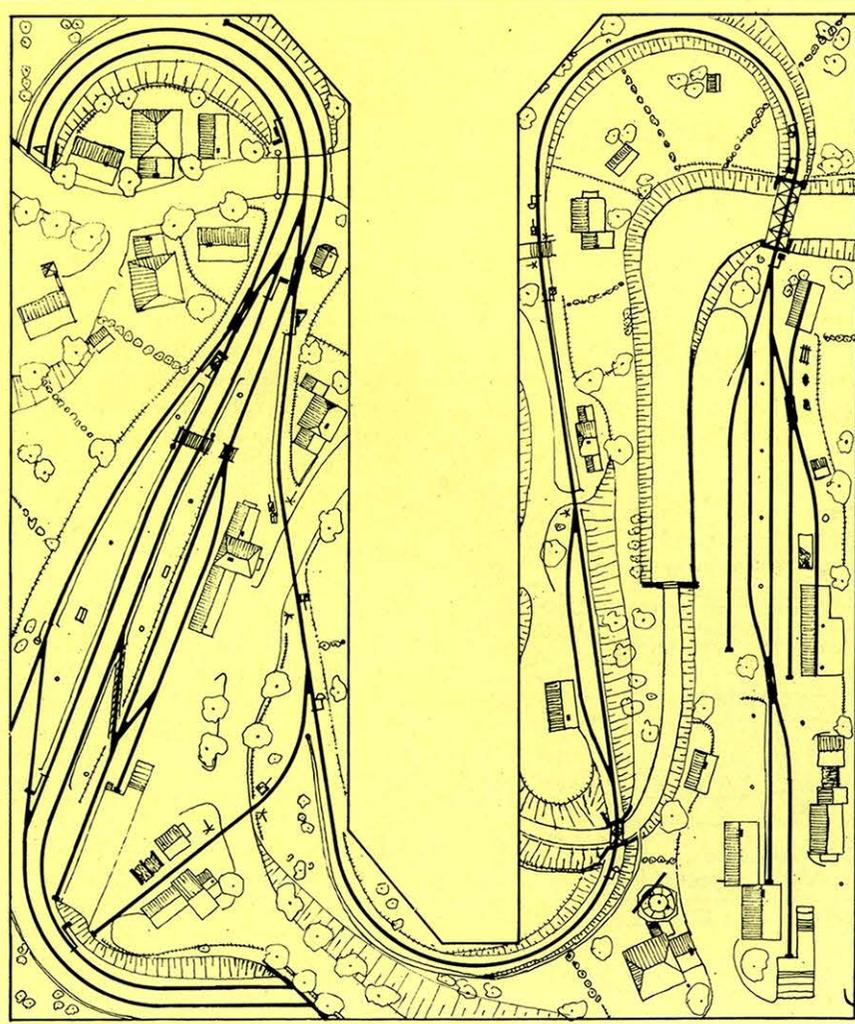
Dieser Entwurf zeigt, daß auch reine Flachlandanlagen nicht ohne Tunnel auskommen, weil auch sie gewöhnlich unterirdische Strecken benötigen. Hier sind die Einfahrten aber gut weggetarnt.

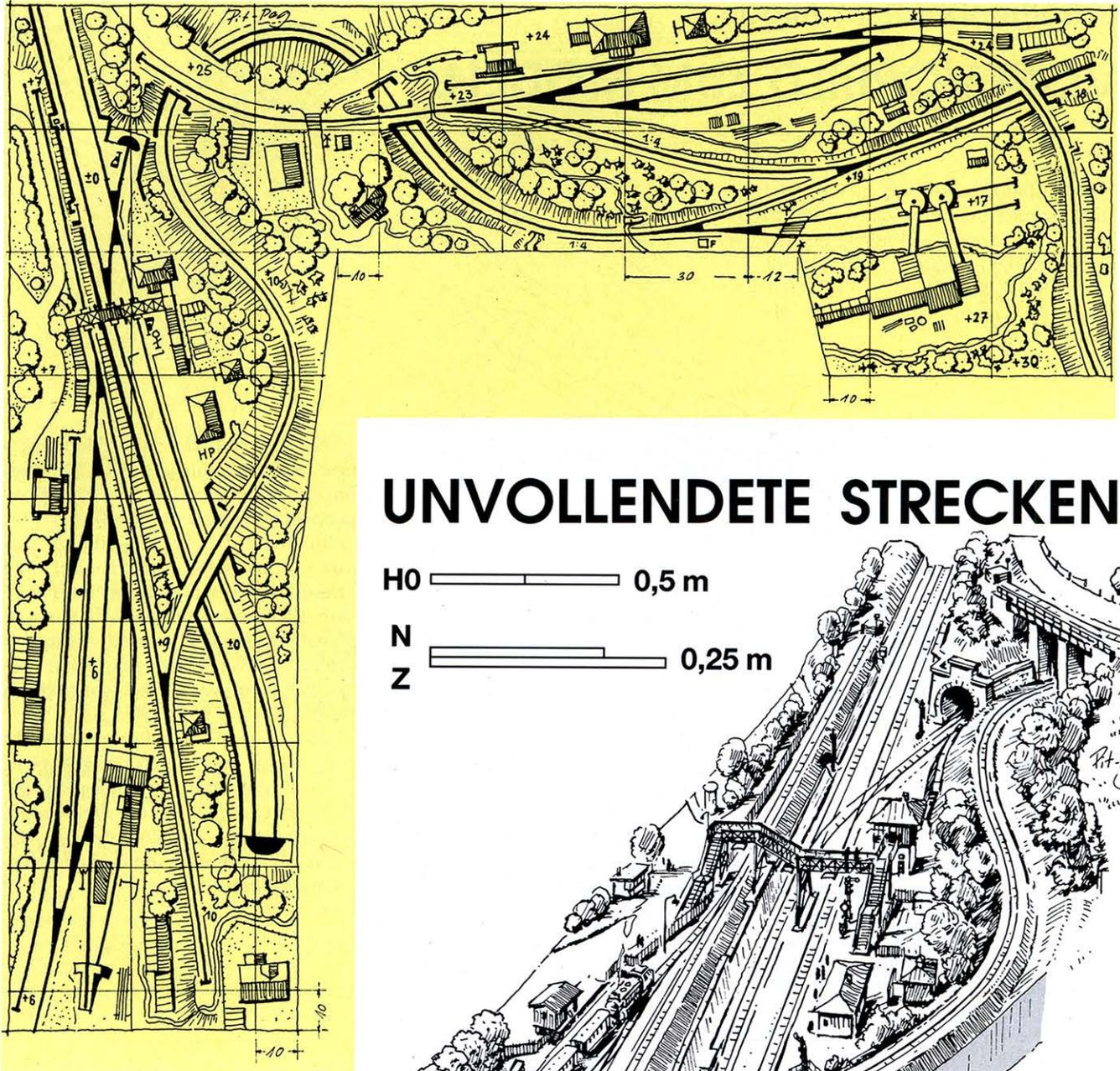
Ein kleiner Kanalhafen in der Mitte des rechten Teils sorgt dafür, daß die Streckenkehre berechtigt erscheint.

Zusätzlicher Clou: die bewegliche Brücke, die durch Deckungssignale abgesichert wird.

H0  0,5 m

N  0,25 m
Z





UNVOLLENDETE STRECKEN

H0  0,5 m

N
Z  0,25 m

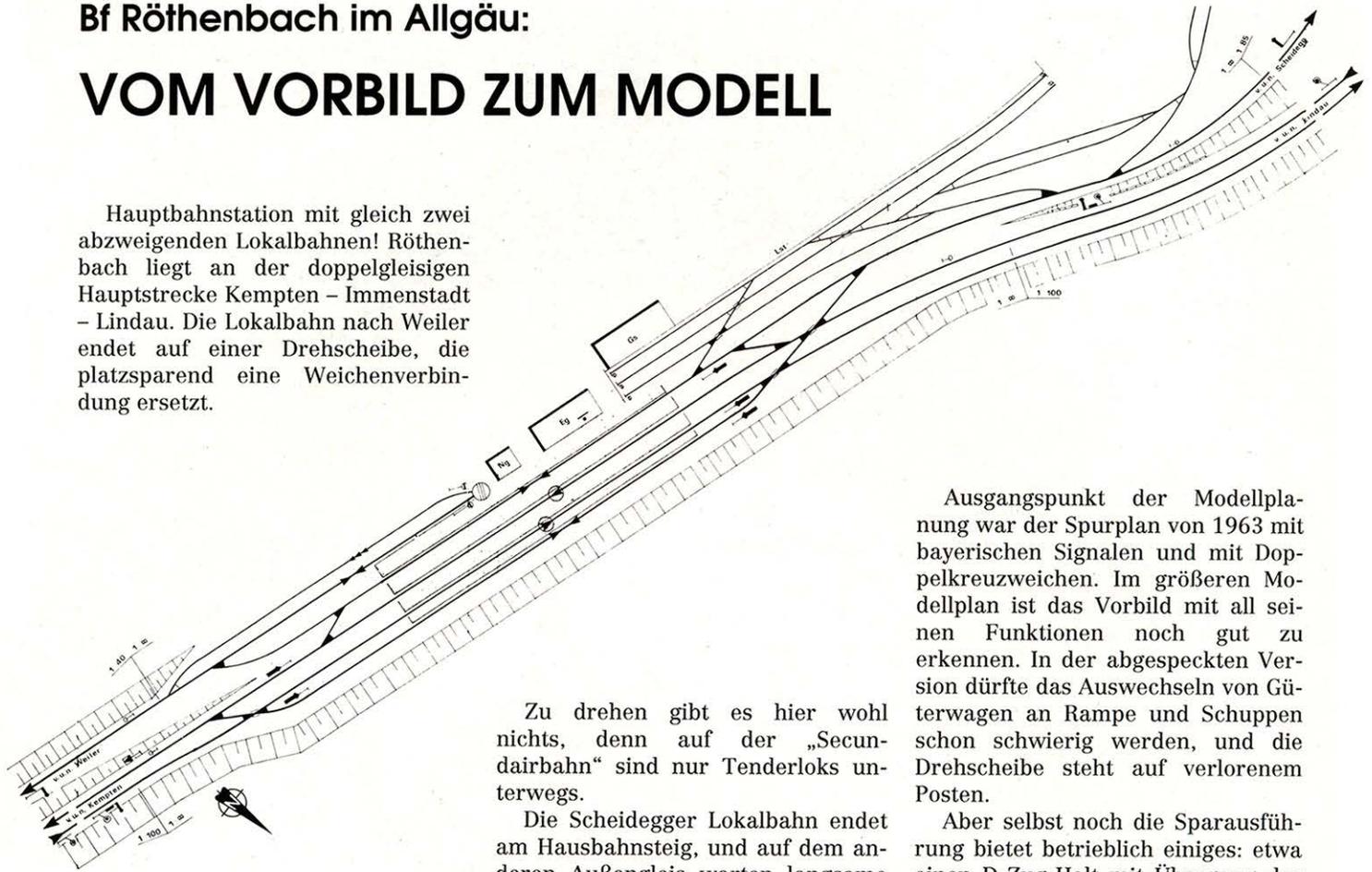
Auf den ersten Blick scheint es, als ob außer auf den Spitzkehren hier kein Betrieb möglich wäre. Nimmt man aber Zuflucht zu engen Radien oder verbreitert man die Grundfläche etwa um 20 cm (H0), dann ist via Untergrund ein Ringbetrieb möglich.

Wieder hat Pit-Peg viel Eisenbahnatmosphäre eingefangen, wozu die unvollendeten Strecken besonders beitragen. Streckenverlängerung keineswegs ausgeschlossen!

Bf Röthenbach im Allgäu:

VOM VORBILD ZUM MODELL

Hauptbahnstation mit gleich zwei abzweigenden Lokalbahnen! Röthenbach liegt an der doppelgleisigen Hauptstrecke Kempten – Immenstadt – Lindau. Die Lokalbahn nach Weiler endet auf einer Drehscheibe, die platzsparend eine Weichenverbindung ersetzt.

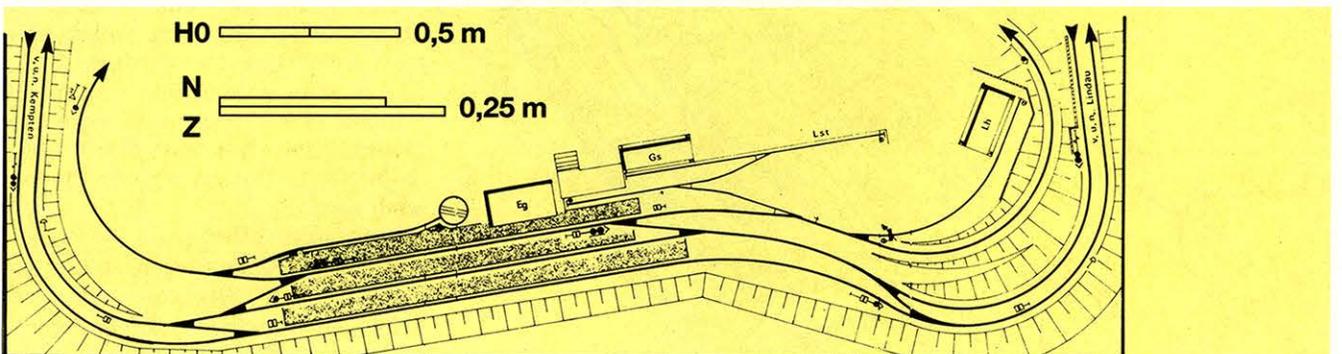
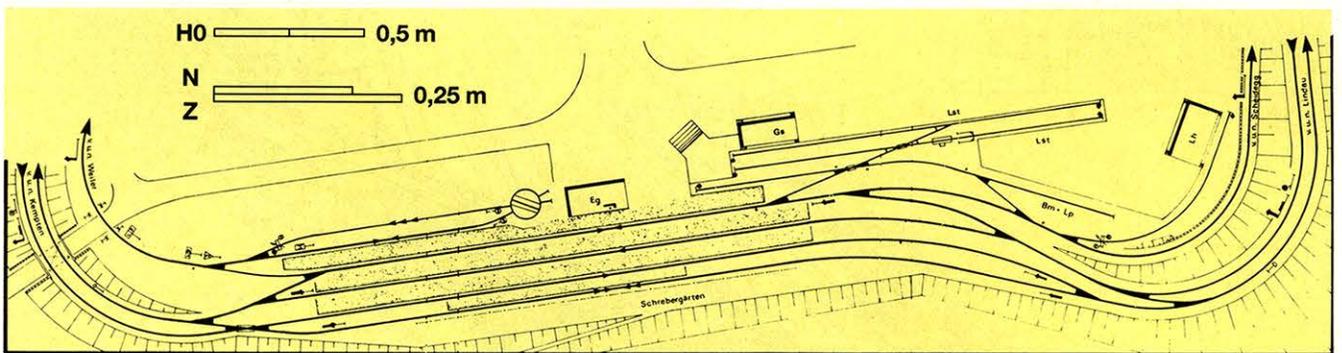


Zu drehen gibt es hier wohl nichts, denn auf der „Secundairbahn“ sind nur Tenderloks unterwegs.

Die Scheidegger Lokalbahn endet am Hausbahnsteig, und auf dem anderen Außengleis warten langsame Züge auf das Überholtwerden. Erstaunlich üppig ist die Ortsgüteranlage ausgerüstet, gerade richtig für regen ländlichen Güterverkehr.

Ausgangspunkt der Modellplanung war der Spurplan von 1963 mit bayerischen Signalen und mit Doppelkreuzweichen. Im größeren Modellplan ist das Vorbild mit all seinen Funktionen noch gut zu erkennen. In der abgespeckten Version dürfte das Auswechseln von Güterwagen an Rampe und Schuppen schon schwierig werden, und die Drehscheibe steht auf verlorenem Posten.

Aber selbst noch die Sparausführung bietet betrieblich einiges: etwa einen D-Zug-Halt mit Übergang der Reisenden auf einen der beiden bereitstehenden Lokbahnzüge, die sie dann über die Allgäudörfer verteilen werden.

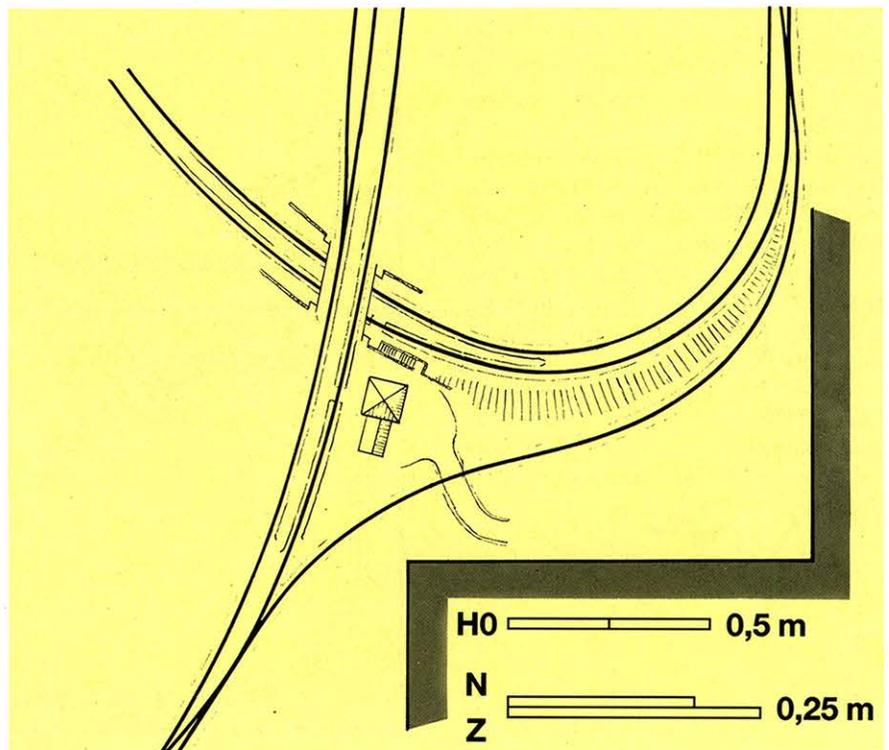
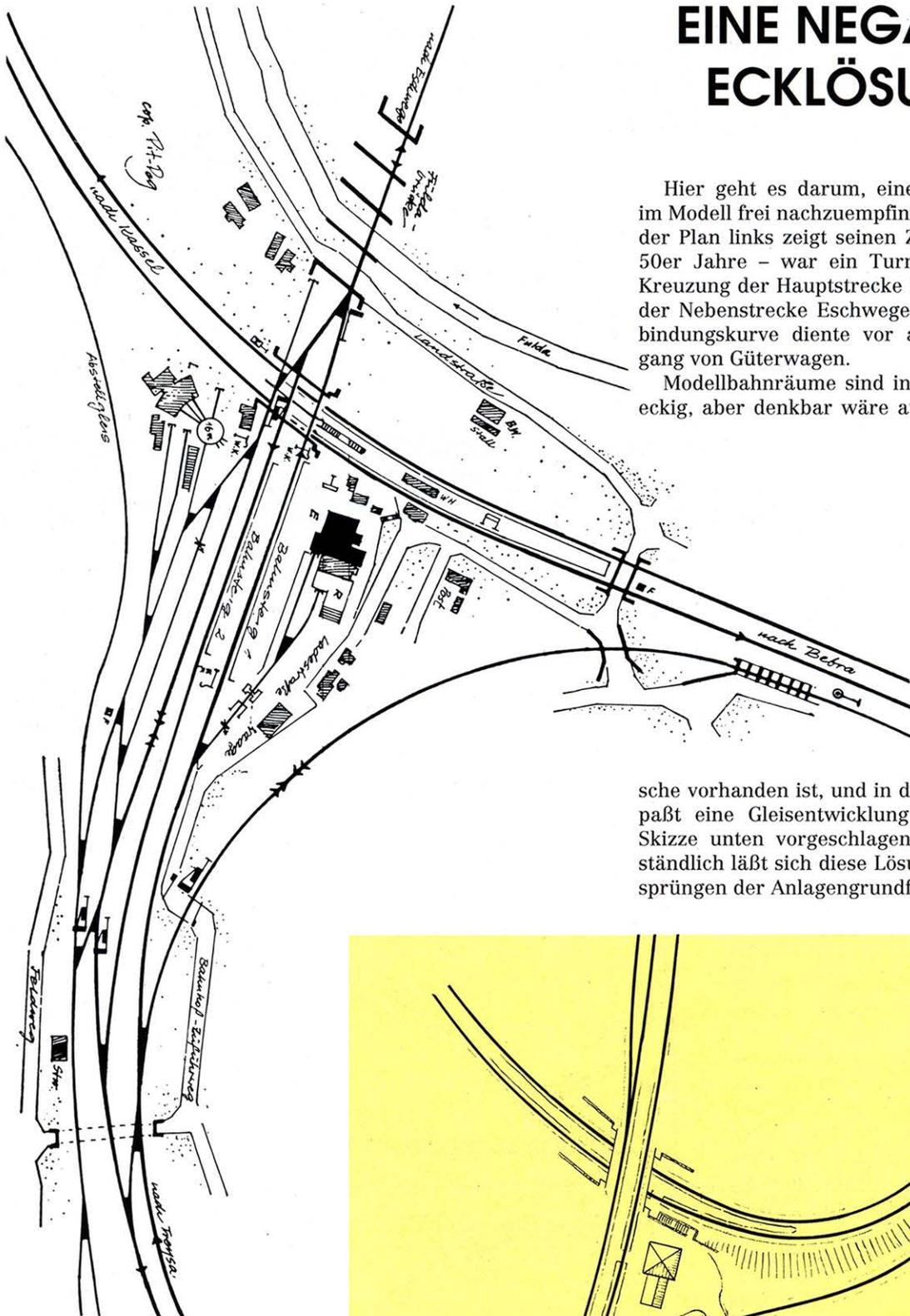


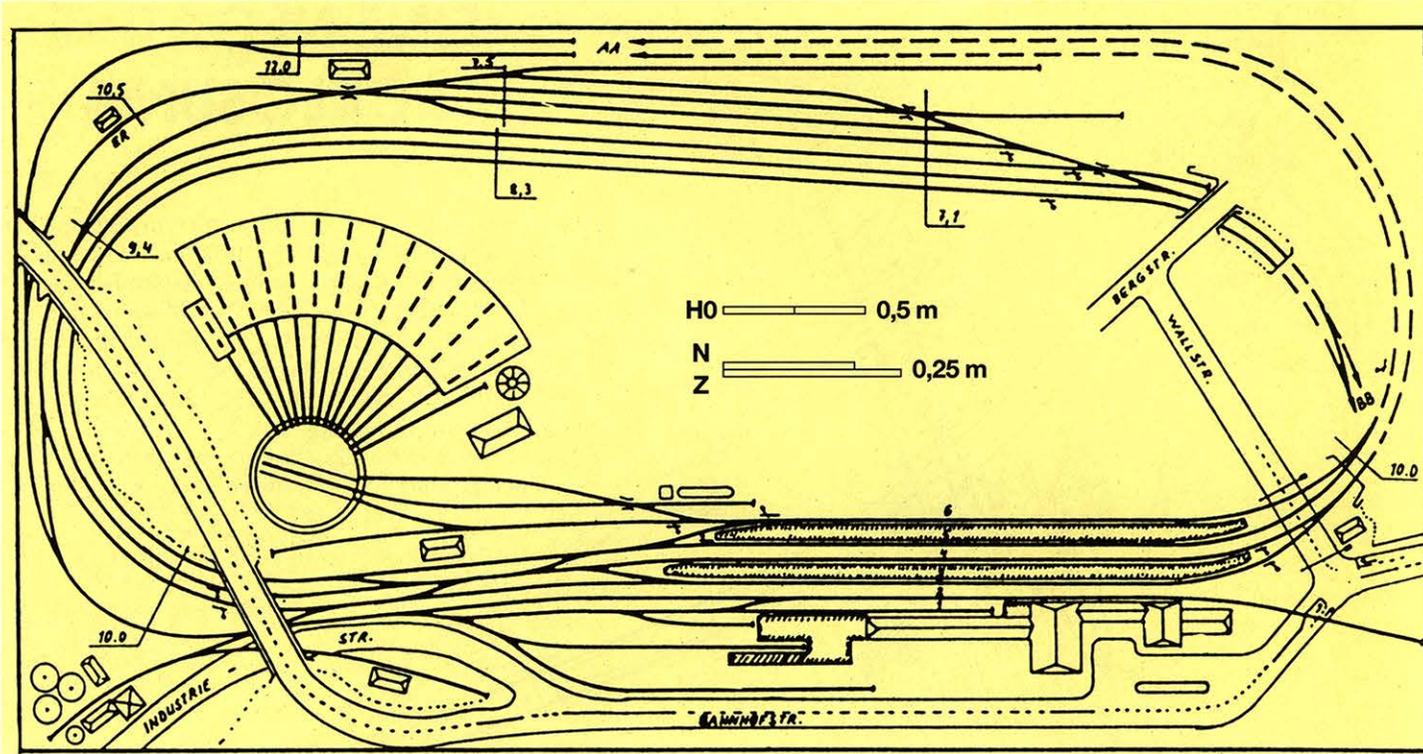
EINE NEGATIVE ECKLÖSUNG

Hier geht es darum, eine Vorbildsituation im Modell frei nachzuempfinden. Bf Malsfeld – der Plan links zeigt seinen Zustand Ende der 50er Jahre – war ein Turmbahnhof an der Kreuzung der Hauptstrecke Kassel-Bebra und der Nebenstrecke Eschwege-Treysa. Die Verbindungskurve diente vor allem dem Übergang von Güterwagen.

Modellbahnräume sind in der Regel rechteckig, aber denkbar wäre auch, daß eine Ni-

sche vorhanden ist, und in das „negative Eck“ paßt eine Gleisentwicklung, wie sie in der Skizze unten vorgeschlagen wird. Selbstverständlich läßt sich diese Lösung auch bei Vorsprüngen der Anlagengrundfläche anwenden.



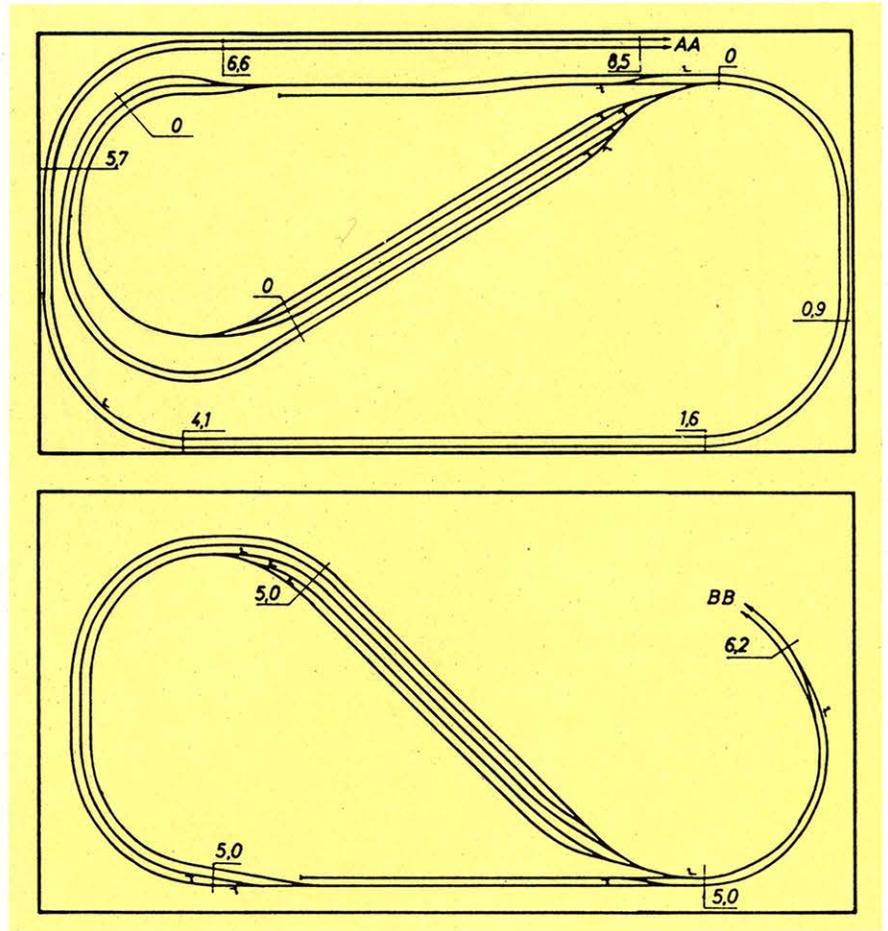


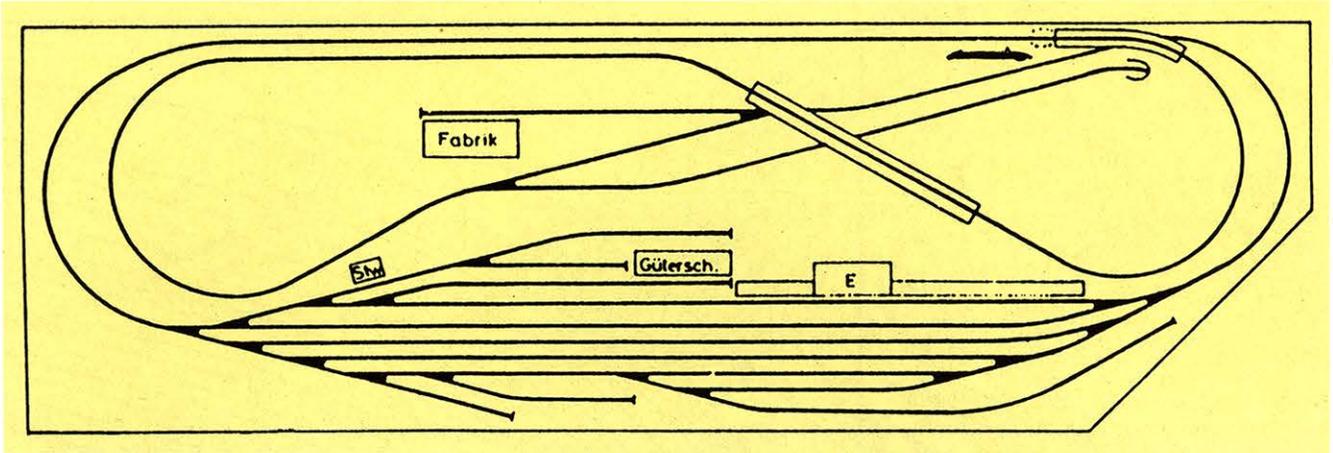
VORORTBAHNHOF MANNHEIM-WALDHOF

Das Vorbild liegt an der Strecke Frankfurt a.M. – Groß Gerau – Mannheim, auf der vom Intercity bis zum Containerzug sämtliche Zuggattungen verkehren. Weil in Waldhof viel Industrie angesiedelt ist, gibt es hier einen eigenen Rangierbahnhof (Anlagenhintergrund). Im Modell wird ein Ablaufberg („Eselsrücken“, ER) vorgesehen, der vier Gleise des Rangierbahnhofs bedient.

Der sechsgleisige Personenbahnhof befindet sich am vorderen Anlagenrand. Mit ihm ist die Ortsgüteranlage verbunden. Von hier gehen auch mehrere Industrieanschlüsse aus. Über die unterirdische Gleisentwicklung geben die beiden Skizzen Auskunft.

Wegen der Tücken eines Modell-Ablaufbergs sollte man sich allerdings überlegen, ob der Rangierbahnhof im Hintergrund richtig platziert ist.





Zweck dieses Planes ist, einen vorbildgetreuen Fahrbetrieb durchzuführen. Deshalb wurde das Vorbild Bf Steyr möglichst genau nachgebildet. Es liegt an der Strecke Linz-Selzthal in Österreich. Sämtliche Vorbild-Zuggarnituren sollen auch auf dem Modell verkehren, weshalb ein umfangreicher Abstellbahnhof notwendig wird. Ursprünglich war er unter der Anlagenplatte unterge-

bracht. Nun befindet er sich auf einem Ansatzstück links über Eck.

Hier sind auf drei Metern Länge zwölf Gleise untergebracht. Die Zufahrt erfolgt über die durch die Brücke rechts oben verdeckte Weiche und über die andere Tunnelstrecke, die ebenfalls rechts oben beginnt. Gefahren wird übrigens nach Original-ÖBB-Bildfahrplänen.

BAHNHOF STEYR

H0  0,5 m

N  0,25 m
Z 

Entwurf: C. Mayer

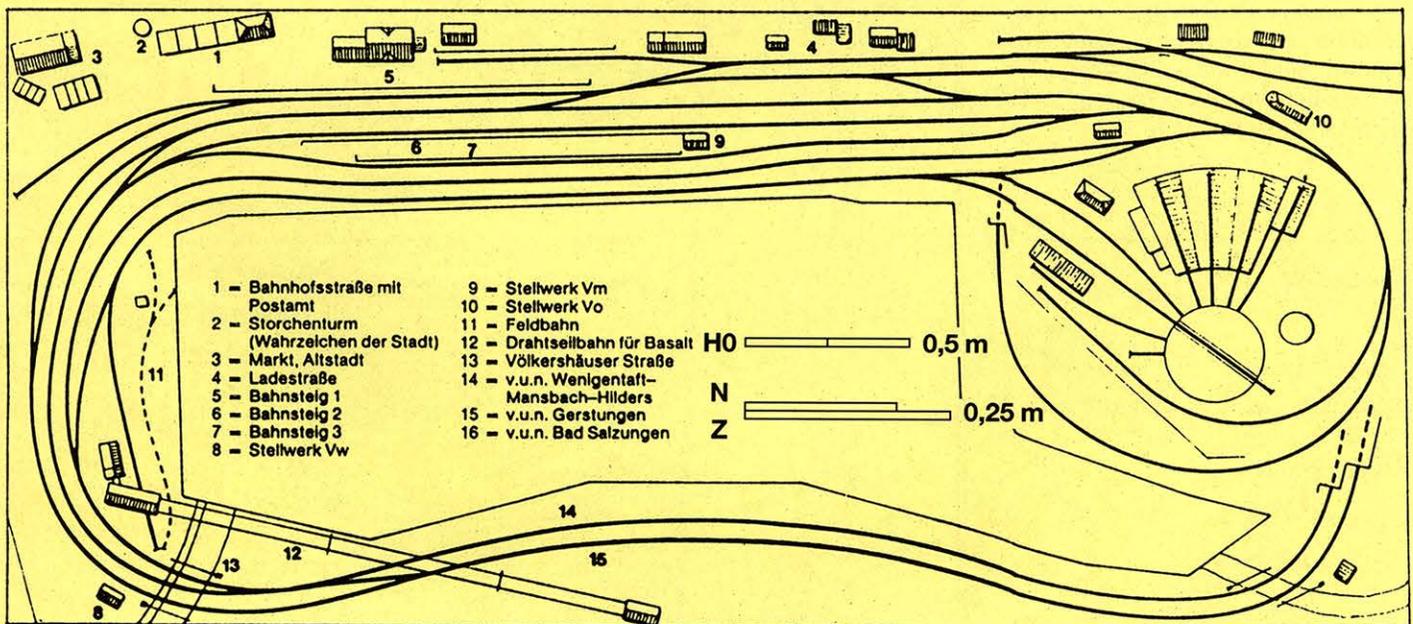
PLAN 69

...wenigstens nicht auf dieser Anlage, die ins hessisch - thüringische Grenzgebiet führt. Bf Vacha in Thüringen ist eine Trennungsstation der Strecken Gerstungen - Salzungen und Gerstungen - Hilders (hess. Rhön) - Wüstensachsen.

Der Autor geht davon aus, daß der Eisenbahnverkehr - ohne Krieg -

sich hier kontinuierlich entwickelt hat und daß deshalb aus dieser Nebenstrecke eine Querverbindung des West-Ost-Fernverkehrs geworden ist. Technische Besonderheit hat dieser Anlage eine unterirdische dreigleisige Schwenkbühne von insgesamt sieben Metern Nutzlänge.

DER ZWEITE WELTKRIEG FAND NICHT STATT

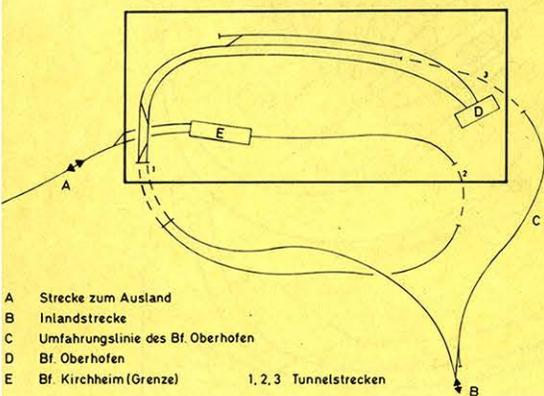
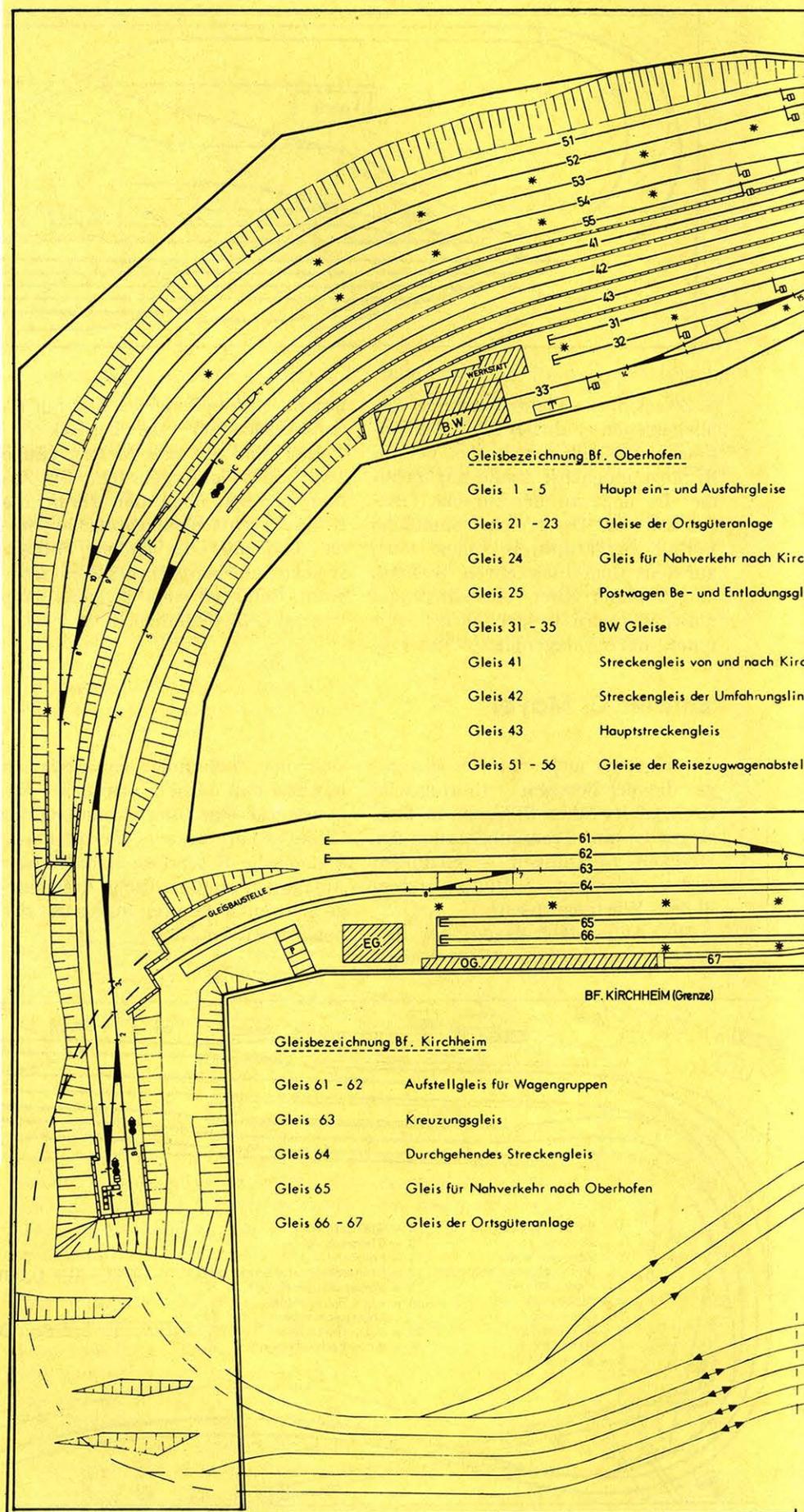


Ein ausgebauter Brückenbogen bot Platz für diese Anlage in Spur 0. Auch in Halb-Null wäre ein Durchschnitmodellbahnraum damit gut gefüllt.

Grundidee: Ringstrecke mit verschlungenem Oval, in dem die Unterwegsstation Kirchheim liegt. In diesen Anlagenteil ist eine Kehrschleife integriert, die die vom Kopfbahnhof Oberhofen ausgehenden Züge wendet, so daß sie zu ihrem Ausgangspunkt zurückgelangen können. Die Ringstrecke verläuft zum Teil unter dem Kopfbahnhof, taucht in dessen Vorfeld aber wieder auf (A-A).

Wie der Bahnhofsname „Kirchheim-Grenze“ besagt, ist grenzüberschreitender Verkehr vorgesehen. Im Kopfbahnhof treffen sich zwei eingleisige Strecken, eine inländische Strecke und eine aus dem Ausland. Dementsprechend sind die Signale am doppelgleisigen Tunnel links unten aufgestellt.

Wie diese große Spur-Null-Anlage ins internationale Eisenbahnnetz eingebunden sein könnte, zeigt die Skizze unten. Sie ist auch Grundlage für den Zugbetrieb, der streng nach Fahrplan vorstatten geht.



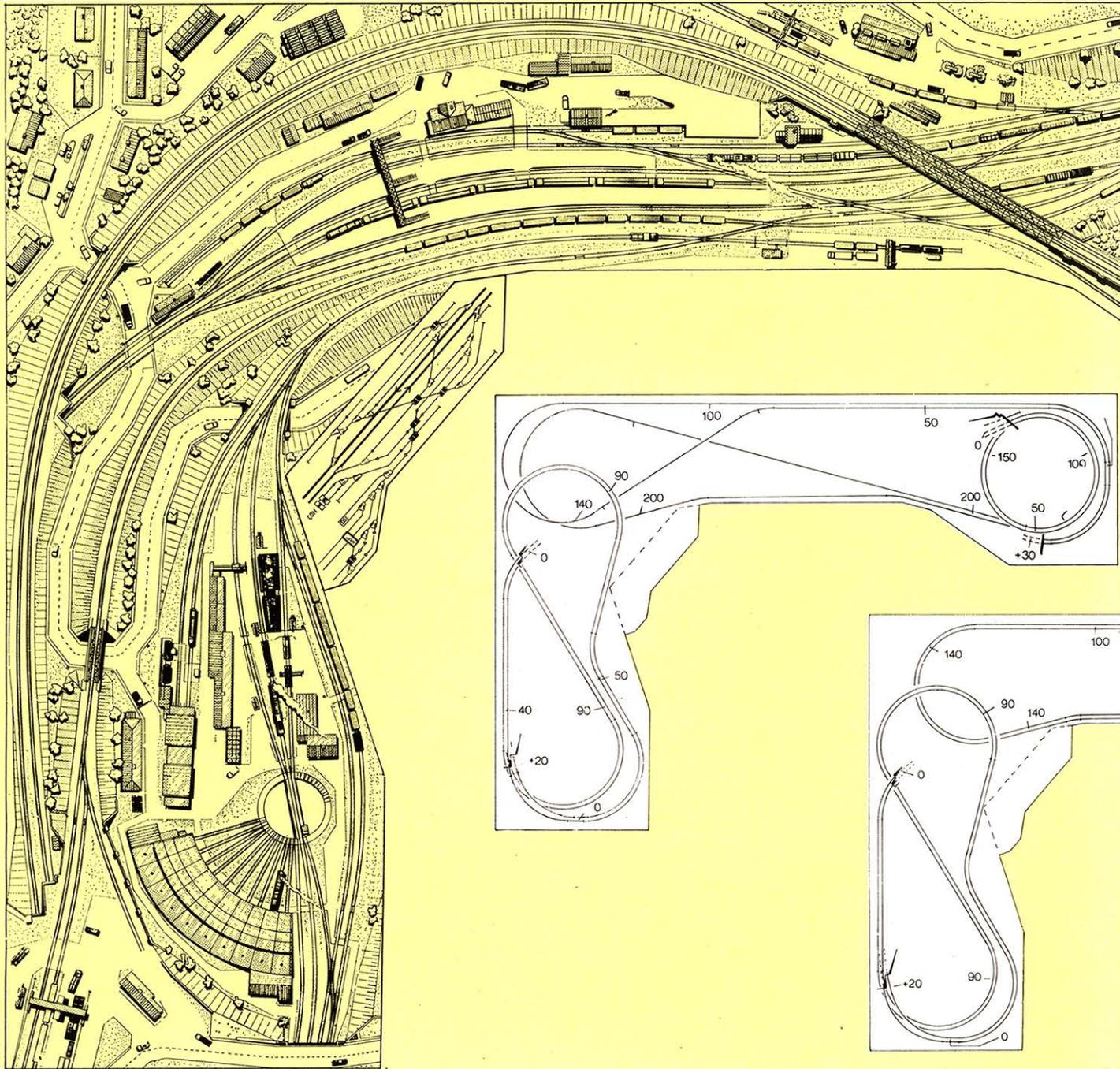


SPUR NULL IM BRÜCKENBOGEN

Gleisbezeichnung der Schattenbahnhöfe

- Gleis 71 - 73 Gleise der Kehrschleife
- Gleis 81 - 83 Gleise der Ringstrecke

0 50cm 100cm



ELEGANT IN DIE KURVE GELEGT

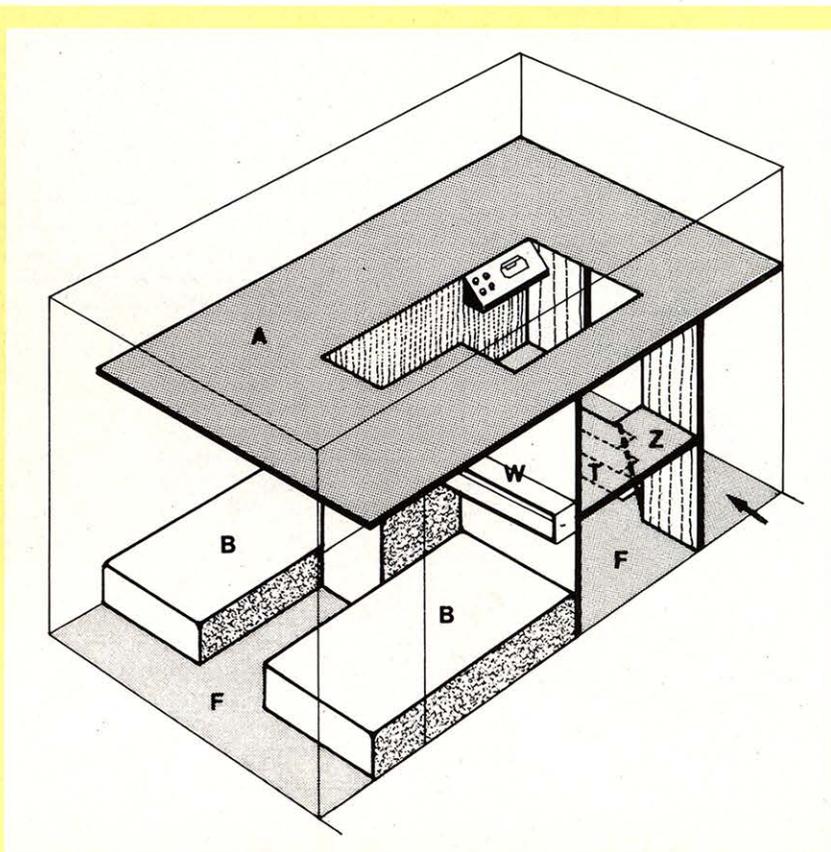
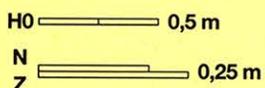
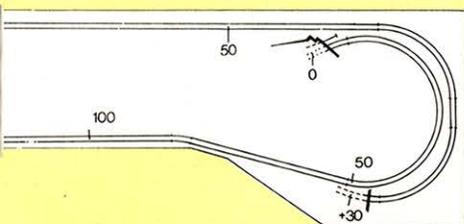
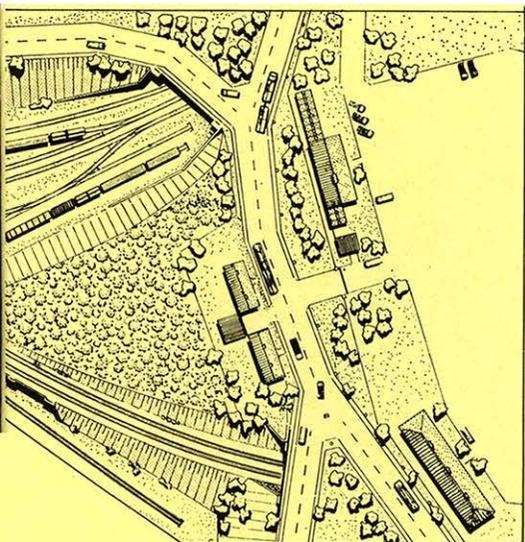
... ist diese große N-Anlage. An ihr überzeugt vor allem die geschickte Kombination von Bahnhofsbetrieb und Streckenfahrt. Wer seine Züge lange beobachten will, muß möglichst viel Strecke auf der Anlage unterbringen. In den meisten Fällen läßt sich dies dadurch erreichen, daß das Stück freie Strecke entweder im Vordergrund etwas tiefer oder im Hintergrund etwas höher als das Grundniveau verläuft. Hier ist die zweite Standardlösung verwirklicht worden.

Der Bahnhof liegt auf Null-Niveau, das Betriebswerk ist auf 30 mm an-

gehoben. Die doppelgleisige Brücke überquert den Bahnhof auf +50 mm, ebenso hoch wie der Bahndamm hinter dem Bahnhof.

Der Bahnhof stellt übrigens einen Vorbahnhof da, auf dem Zugüberholungen stattfinden können, eine vernünftige Thematik für Spur N mit ihren Rangierproblemen.

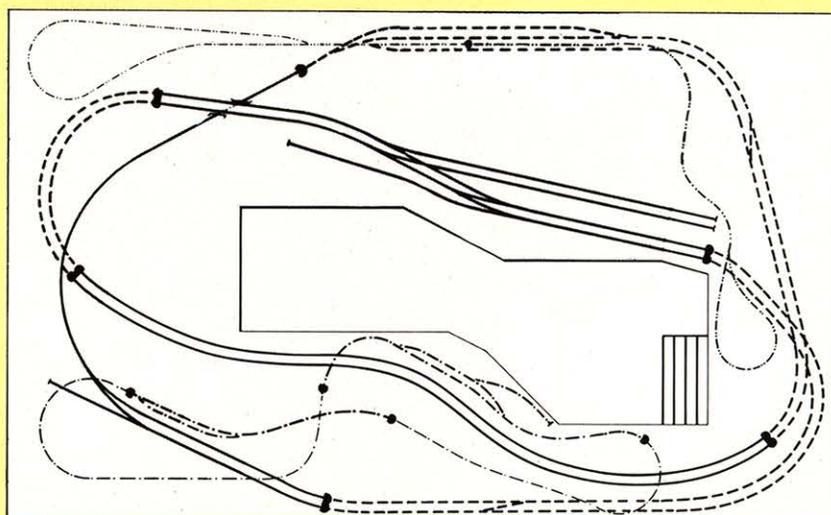
Für die Streckenführung im Untergrund schlägt der Autor zwei Lösungen vor: eine mit und eine ohne Kehrschleifen. Die Zahlen ohne Vorzeichen bedeuten Minuswerte.

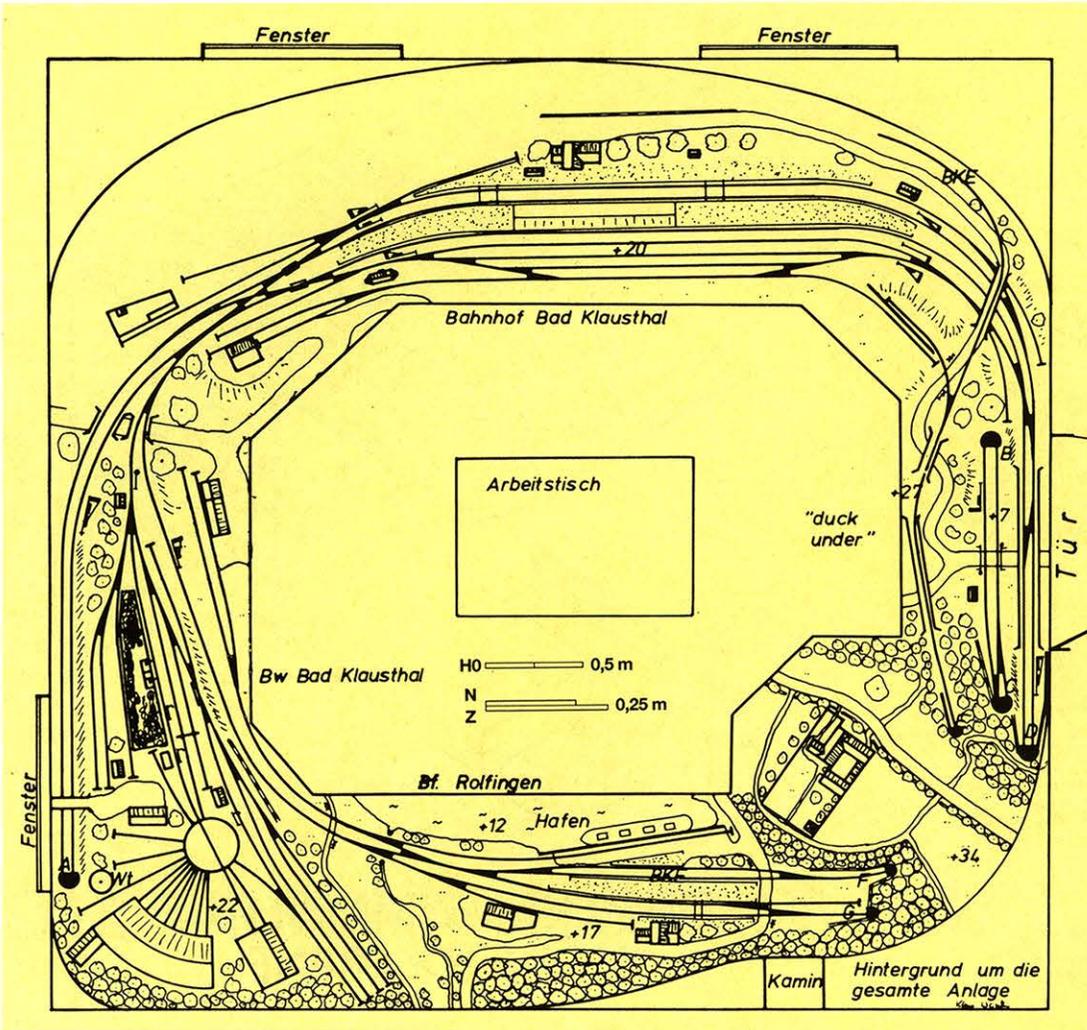


IM SCHLAFZIMMER AUF HÖHERER EBENE

Hier geht es weniger um den Gleisplan als um den Aufstellungsort der Anlage. Sie (A) fand Platz in einem Zwischendeck, unter dem sich eine Koje mit zwei Betten und einem Wandregal befindet. Entstanden ist diese ungewöhnliche Anordnung, nachdem ein größeres Zimmer durch Spanplatten abgeteilt worden war.

Bedient wird die Anlage von einem Zwischenboden aus (Z), der über ein Treppchen (T) zu erreichen ist. Die Unterseite der Anlage bleibt zugänglich, weil man auch die Zwischendecke über den Betten nach unten abklappen kann. Empfehlenswert ist eine solche Anordnung allerdings nur, wenn die Raumhöhe mehr als 2,50 m beträgt.

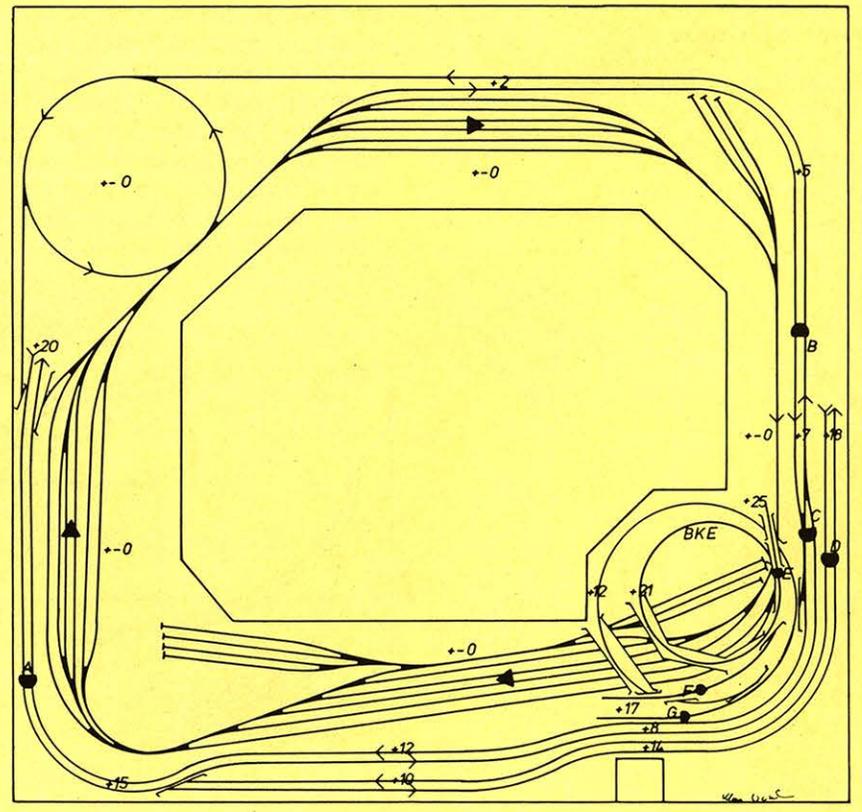




RUND UM DEN ARBEITSTISCH (1)

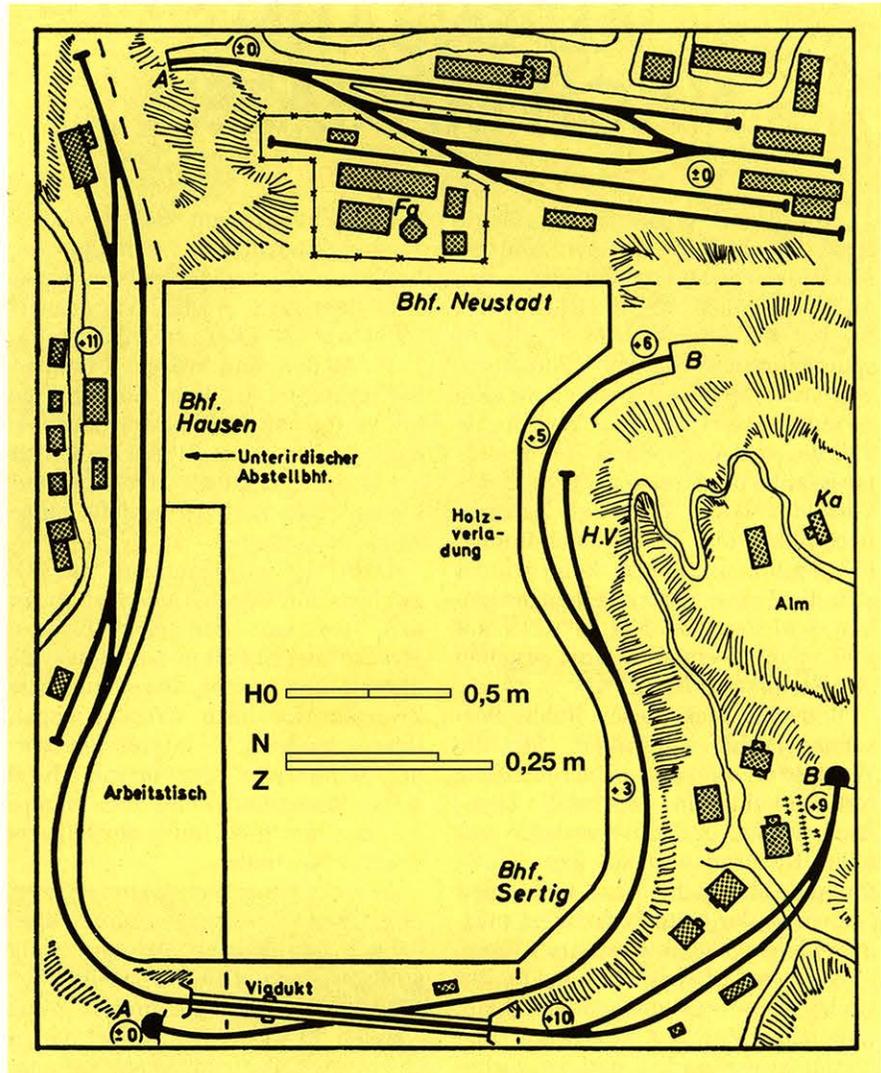
Dies ist eine Rundum-Anlage für Vater und Söhne. In einer mittleren Unterwegsstation mit Bw zweigt eine Privatbahn ab (BKE), die nach dem Aufstieg über eine Gleiswendel den hier noch als weißen Fleck ausgesparten linken oberen Anlagenteil erreichen wird.

Der Plan des Untergrundes zeigt, daß für lange Streckenfahrten und ausreichend Abstellmöglichkeiten vorgesorgt wurde. Anlagenthema: Haupt- und Privatbahn zur Reichsbahnzeit.



RUND UM DEN ARBEITSTISCH (2)

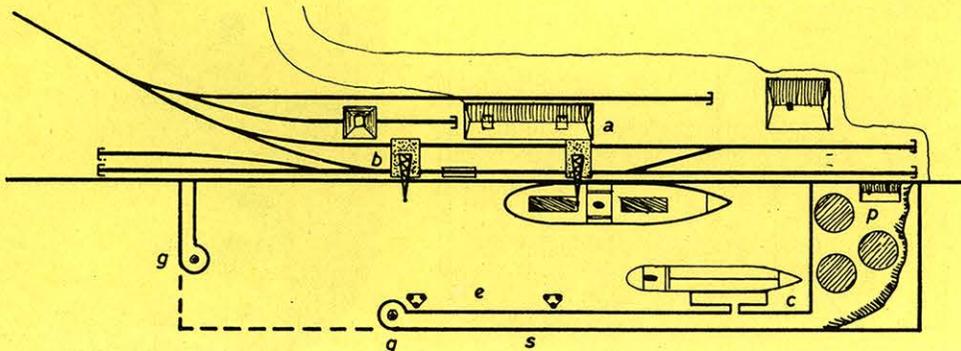
Im Gegensatz zu Plan 73 befindet sich der Arbeitstisch hier nicht in der Mitte des Modellbahnraumes, sondern an der Seite, wobei er zum Teil von der Anlage überdeckt wird. Zum Thema Arbeitstisch: Wer einen Raum nur für die Modellbahn hat, kommt mit einem vergleichsweise kleinen Arbeitstisch aus. Auch elektrische Kleinwerkzeuge, u.a. eine Ständerbohrmaschine, finden hier Platz. Wer jedoch im Modellbahnraum auch andere Heimwerkeraktivitäten verrichtet, sollte den Standort wie in Plan 73 wählen. Dann ergibt sich jedoch noch ein schwieriges Problem: Säge- und Schleifstaub läßt sich auf der Anlage nieder und überzieht sie mit einem Grauschleier, der sie nach kürzester Zeit unansehnlich werden läßt und zu Betriebsstörungen führt. Hier hilft nur ein zuverlässiger Staubschutz. Am besten, aber am aufwendigsten: Abdeckkästen in mit Pappeckel dicht verkleideter Lattenkonstruktion. Aber auch ein Vorhang von der Decke herab dürfte schon einiges bewirken.



KLEINER HAFEN FÜR DEN ANLAGENRAND

H0 0,5 m
 N 0,25 m
 Z

In Plan 73 war ein kleiner Fluß- oder Kanalhafen vorgesehen. Hier eine größere Version, die auch dort zu verwenden ist, wo der Hafen gegen die wütenden Elemente geschützt werden muß. Deshalb die Molen mit den kleinen Leuchtleuern. Zwei Portalkräne (b) tun hier Dienst. Es gibt außerdem ein Lagerhaus (a) und ein Petroleumlager (P). Die Gleisanlage erlaubt bequemen Rangierbetrieb.



ALPENBAHN NACH MARIAZELL

Eine große Anlage für die kleine Spur. Vorbild: die schmalspurige elektrifizierte Mariazeller Bahn von St. Pölten nach Mariazell/Gußwerk. Sie hat die österreichische Schmalspur-Spurweite von 760 Millimetern, was im Modell recht genau Spur H0e (9 mm) entspricht. Der oberirdische Teil dieser Anlage empfindet den interessantesten Streckenabschnitt des Vorbildes nach: Zwischen Laubachmühle und dem Scheiteltunnel (Gösingtunnel, 2368 m lang) windet sich die Trasse mit zwei langgezogenen Schleifen von 534 m ü.NN auf 890 m ü.NN empor. Dabei ergeben sich Steigungen bis 2,7%.

Betriebszweck dieser Bahn: Personenverkehr, vor allem für die Wallfahrer, die das österreichische Nationalheiligtum Mariazell besuchen wollen, und Güterverkehr, vor allem Holztransport aus den Staatsforsten oberhalb der Endstation Gußwerk (der Güterverkehr ist mittlerweile eingestellt worden).

Auch im Modell sind beide Betriebszweige gut nachzuempfinden. Rollendes Material von Roco und Liliput ist vorhanden, und der vorlie-

gende Entwurf mit den typischen Bahnhofsspurplänen erlaubt den Einsatz von vorbildgerechten Personenzügen mit sechs Vierachsern (Zuglänge mit Ellok: ca. 1,10 m).

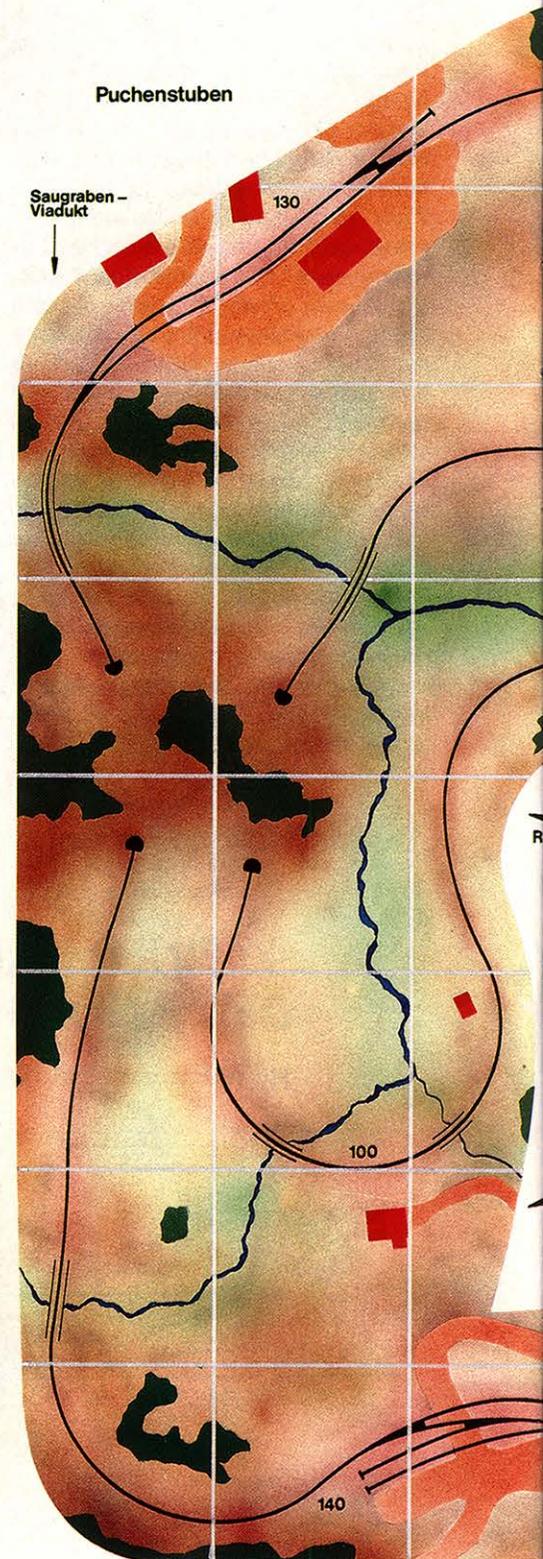
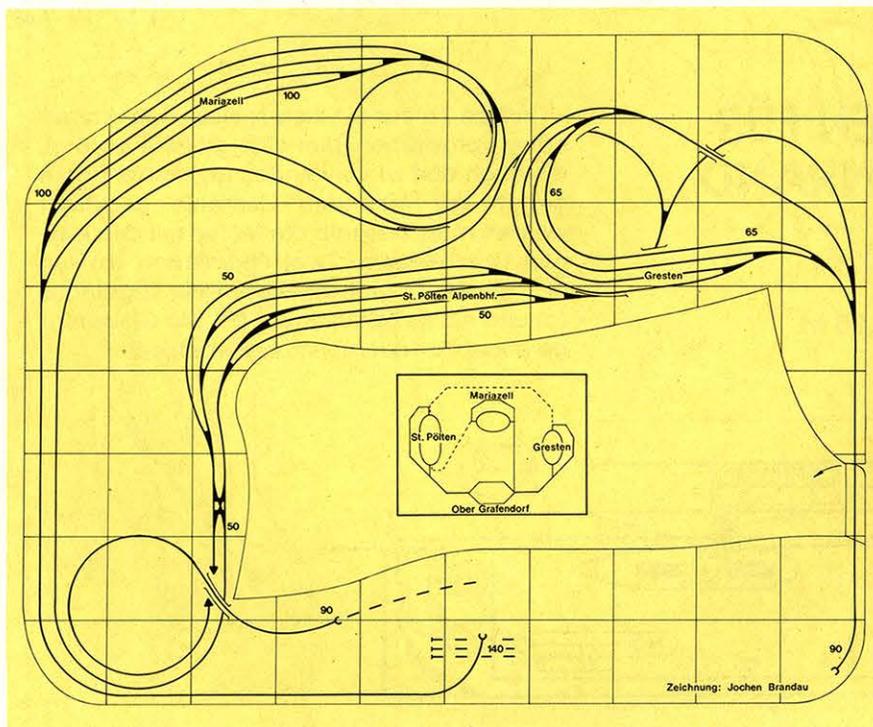
Im Modell sind zwischen Laubachmühle und dem Gösingtunnel hinter Puchenstuben zwei Stationen nicht nachgebildet. Hinter dem Tunnel kommt gleich die Station Erlaufklause. Hier fehlen ebenfalls einige Zwischenstationen.

Dafür ist im Flachland die Abzweigstation Ober Grafendorf zu finden, wo von der elektrifizierten Strecke aus St.Pölten (von links) die dampf- und später dieselbetriebene Zweigstrecke nach Gresten abgeht (hier: „Brandau“). Interessant wird der Schmalspur-Knotenpunkt durch seine Wagenhalle und das Dampf-Bw, das hier links unter der höheren Ebene Platz findet.

Wie der Untergrundplan zeigt, will der Autor – wenigstens unterirdisch – auch den Betrieb auf der Zweigstrecke nach Gresten nachbilden. Durchgehende Züge von St. Pölten müssen in Ober Grafendorf umgespannt werden. Außerdem kommen

mindestens bis hierher Normalspur-Güterwagen auf Rollböcken, die nur bis zum Beginn der Gebirgsstrecke mit den zu engen Tunneln transportiert werden können.

Wie beim Vorbild sind die Bahnhofspläne einfach und zweckmäßig. Sie erlauben Zugkreuzungen und

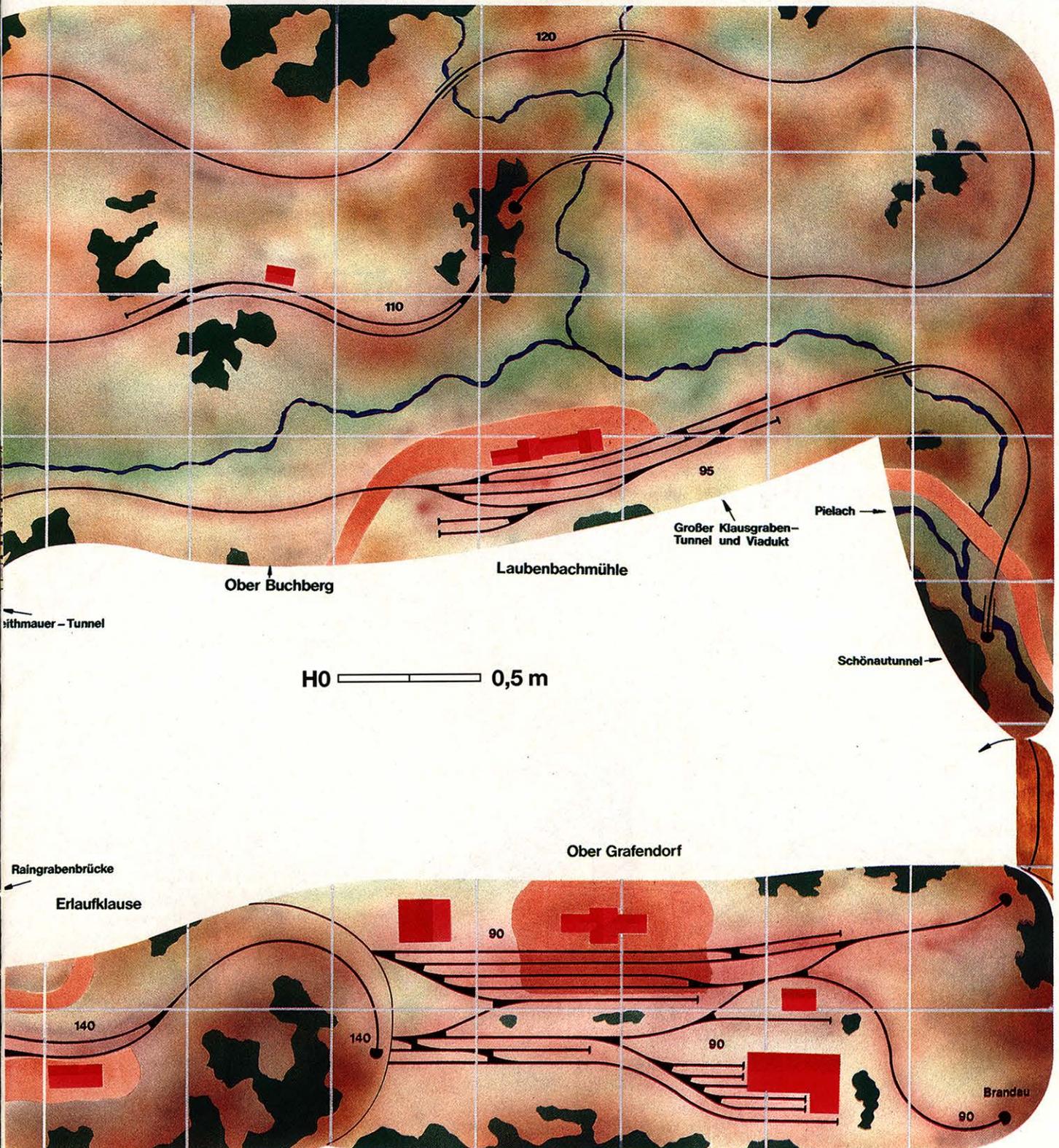


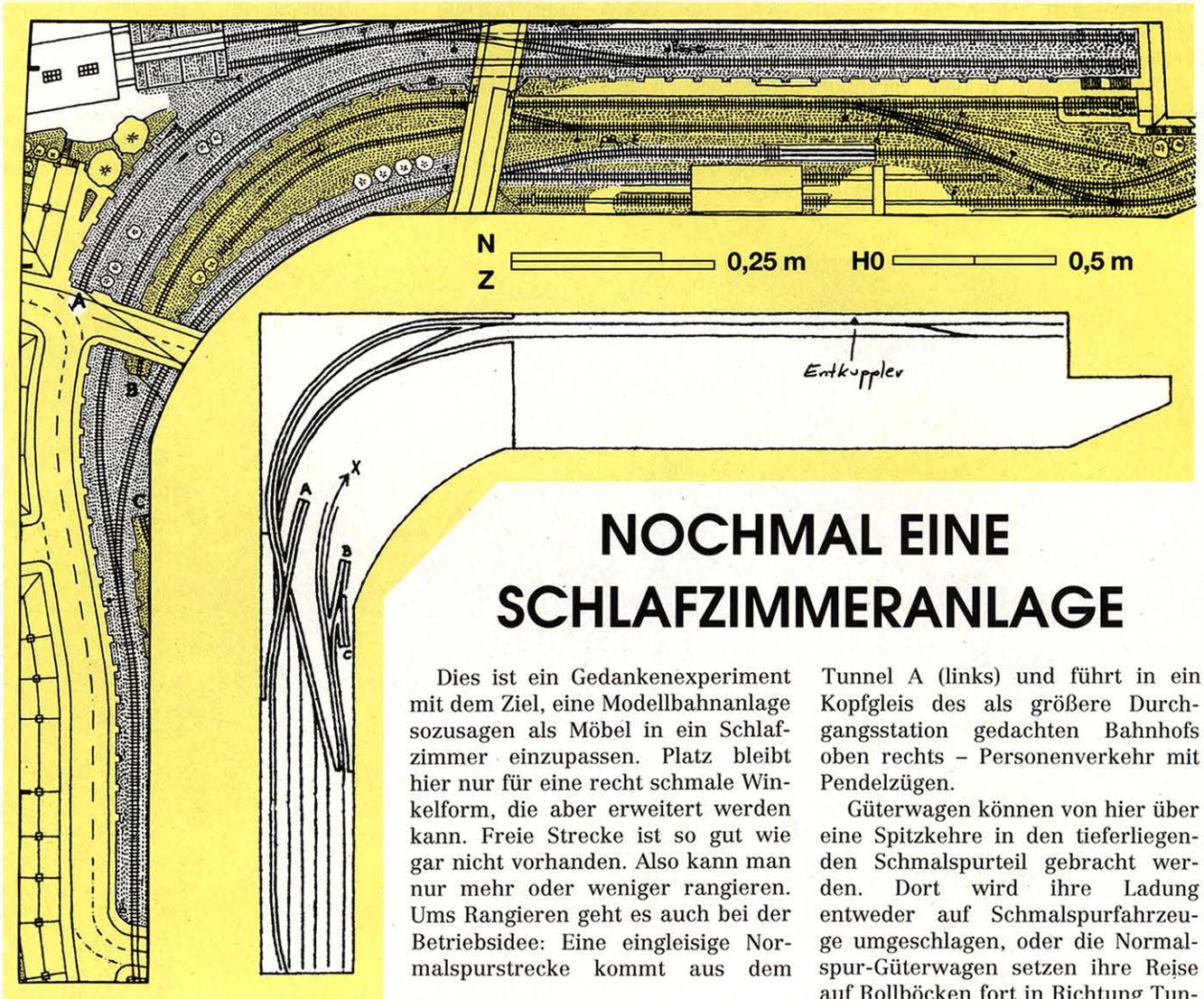
-überholungen. Auch haben sie in der Regel einen Güterschuppen und Freilademöglichkeiten.

Die Landschaft prägen voralpine Felsen und ein Mischwald, der in höheren Regionen in Nadelwald übergeht. Besondere Blickpunkte sind die Betonviadukte mit Natursteinverklei-

dung. Die engen Tunnelportale – manchmal ohne Verkleidung nur in den Fels gehauen – gleichen Maulwurfslöchern, die in der Landschaft kaum auffallen. Die enge Schmalspurtrasse, die sich am Berg emporzieht, ähnelt in ihrer Linienführung oft einem bequemen Fußweg.

Rollmaterial, Bahnhofsgestaltung, Trassenführung, Betrieb, Landschaft: Alles spricht dafür, die Mariazeller Alpenbahn ins Modell umzusetzen. Und selbstverständlich läßt sich dieser Gleisplanvorschlag noch wesentlich abspecken, ohne an Attraktion zu verlieren.





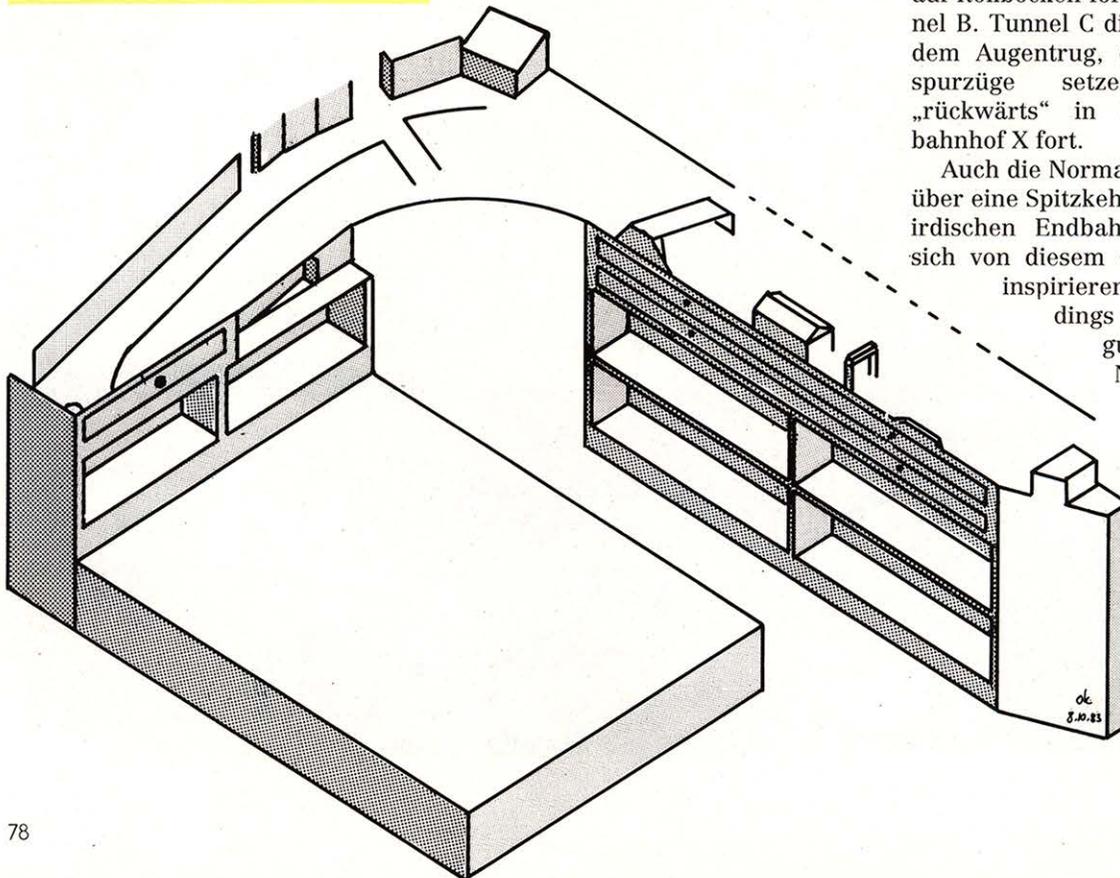
NOCHMAL EINE SCHLAFZIMMERANLAGE

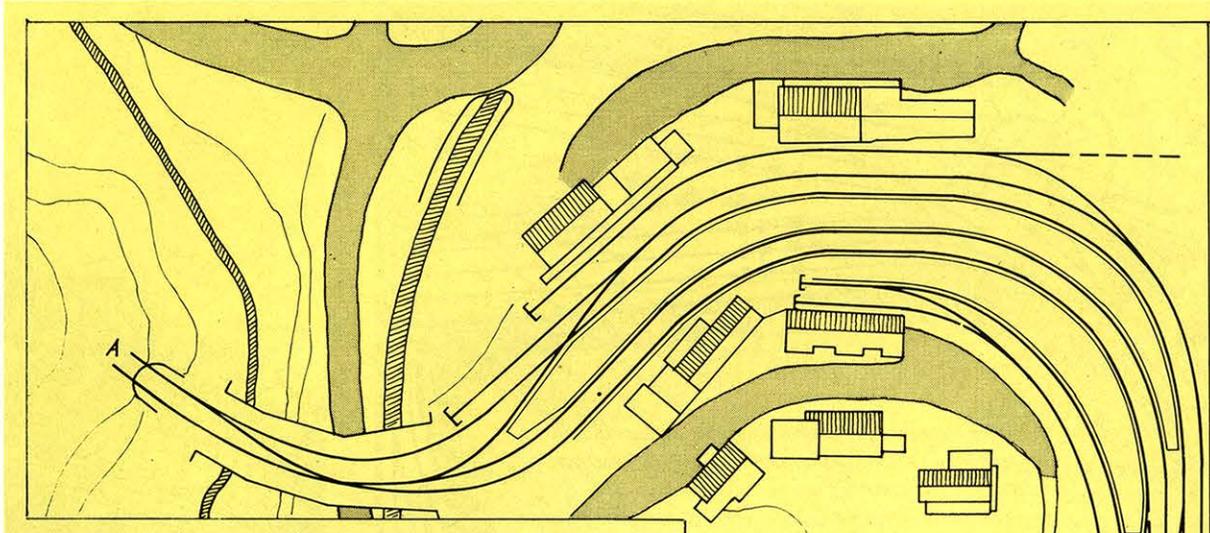
Dies ist ein Gedankenexperiment mit dem Ziel, eine Modellbahnanlage sozusagen als Möbel in ein Schlafzimmer einzupassen. Platz bleibt hier nur für eine recht schmale Winkelform, die aber erweitert werden kann. Freie Strecke ist so gut wie gar nicht vorhanden. Also kann man nur mehr oder weniger rangieren. Ums Rangieren geht es auch bei der Betriebsidee: Eine eingleisige Normalspurstrecke kommt aus dem

Tunnel A (links) und führt in ein Kopfgleis des als größere Durchgangsstation gedachten Bahnhofs oben rechts – Personenverkehr mit Pendelzügen.

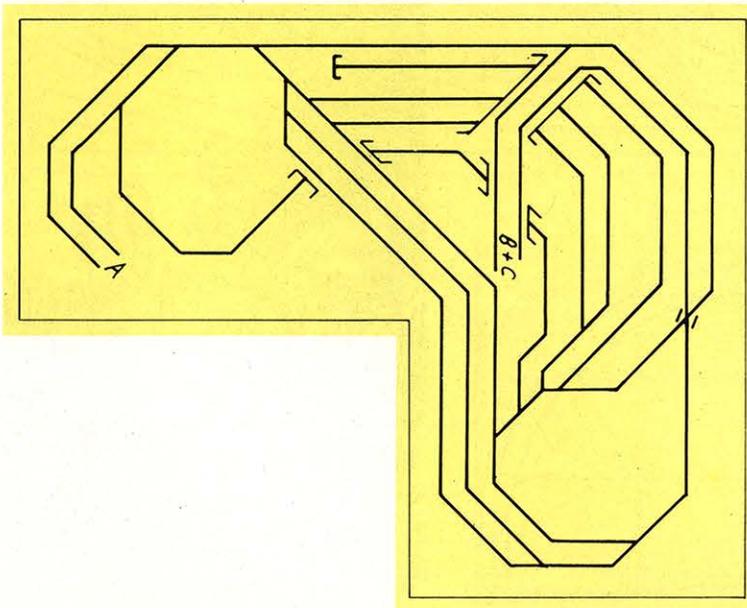
Güterwagen können von hier über eine Spitzkehre in den tieferliegenden Schmalspurteil gebracht werden. Dort wird ihre Ladung entweder auf Schmalspurfahrzeuge umgeschlagen, oder die Normalspur-Güterwagen setzen ihre Reise auf Rollböcken fort in Richtung Tunnel B. Tunnel C dient allerdings nur dem Augentrug, denn die Schmalspurzüge setzen ihre Reise „rückwärts“ in Richtung Abstellbahnhof X fort.

Auch die Normalspurzüge gelangen über eine Spitzkehre zu ihrem unterirdischen Endbahnhof. Wenn man sich von diesem Gleisplanvorschlag inspirieren läßt, muß allerdings vor allem das Steigungsverhältnis der Normalspurstrecke genau geprüft werden!

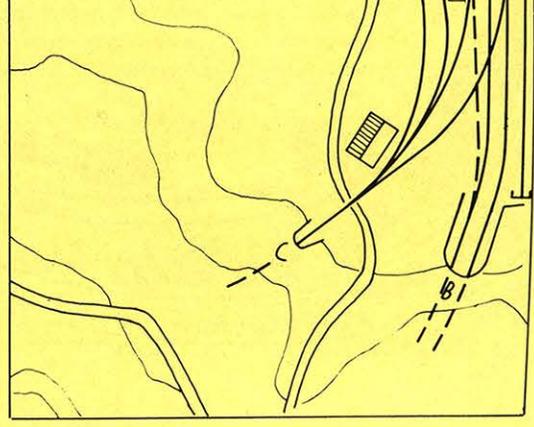




ANGEREGT DURCH BAHNHOF JOSSA



Zeichnungen: Ulrike Carstens



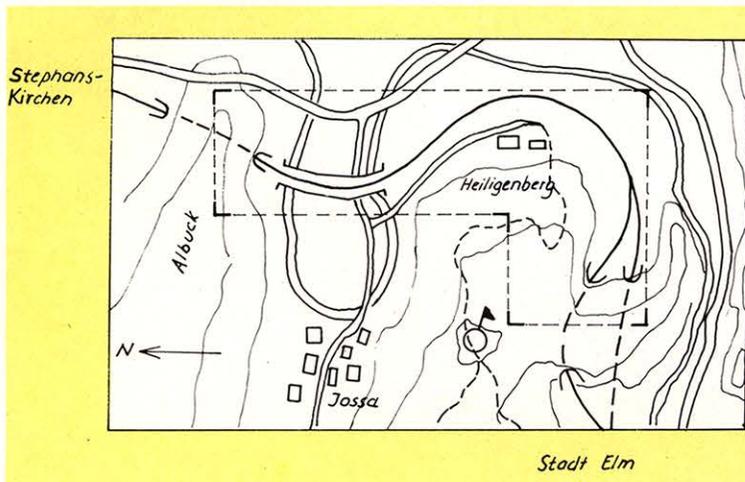
H0  0,5 m

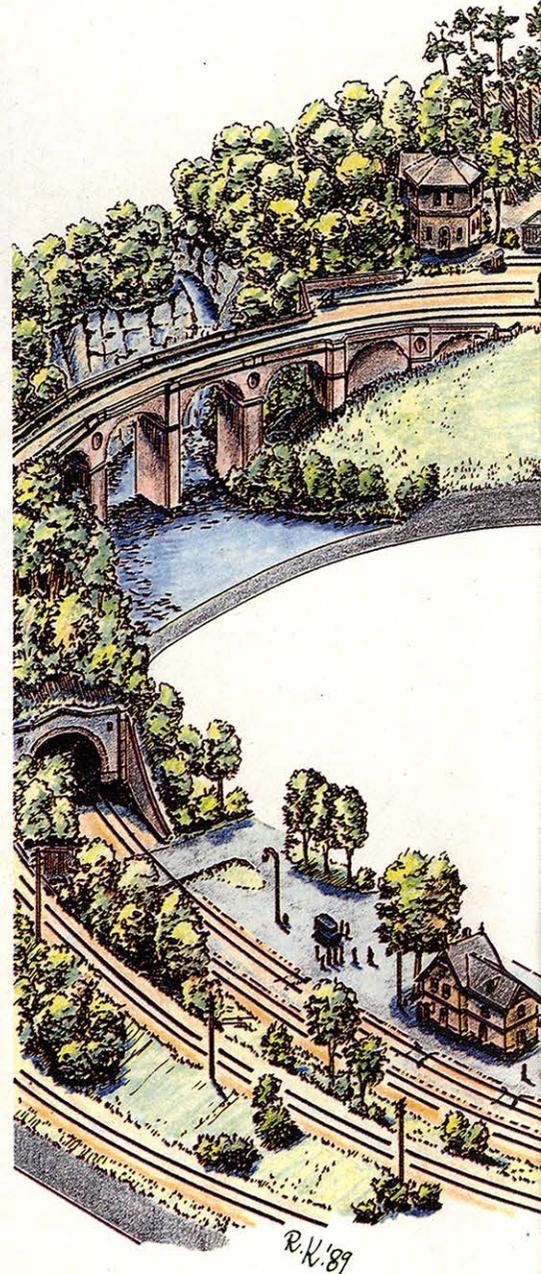
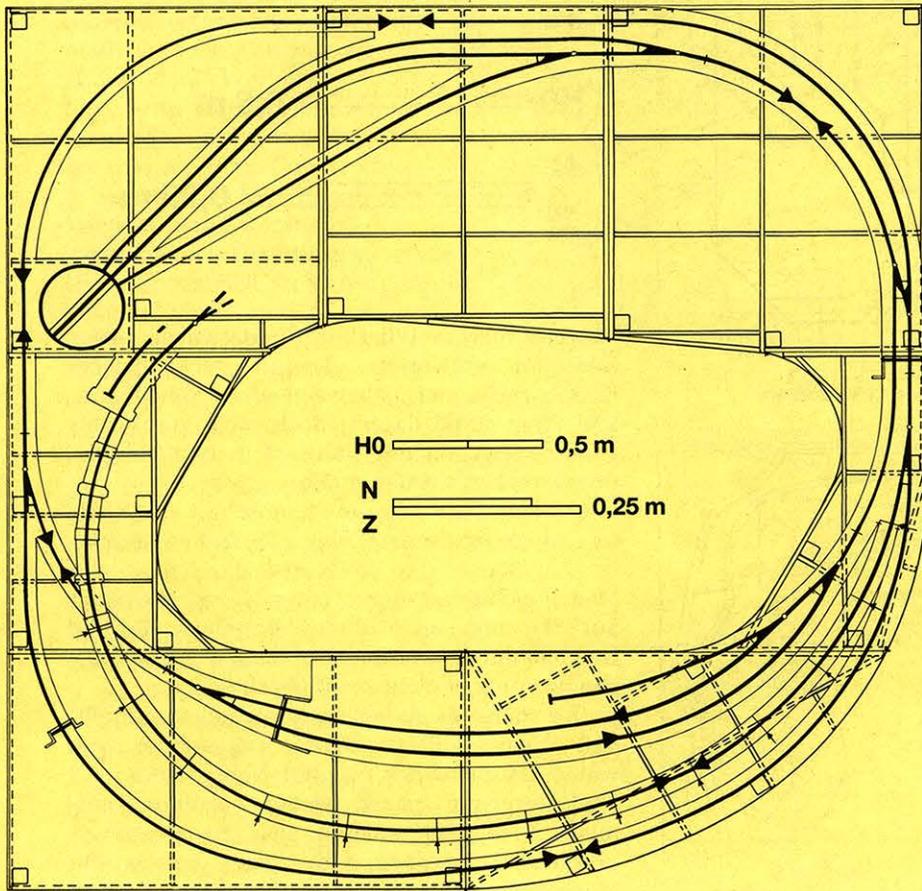
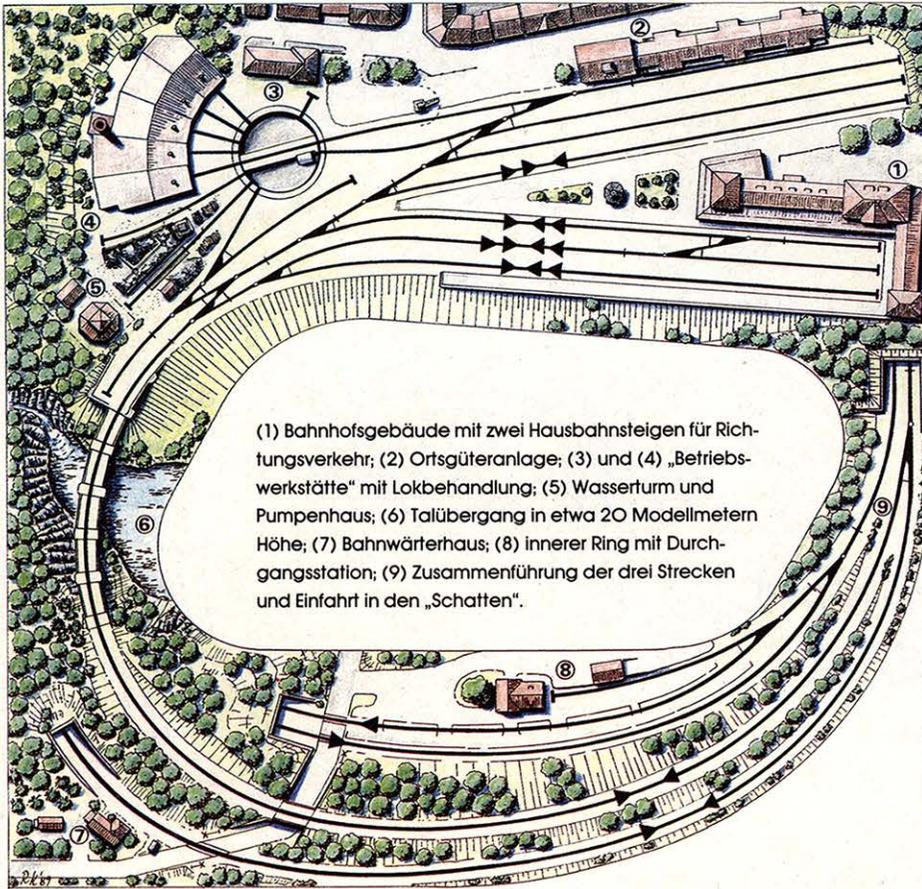
N  0,25 m
Z 

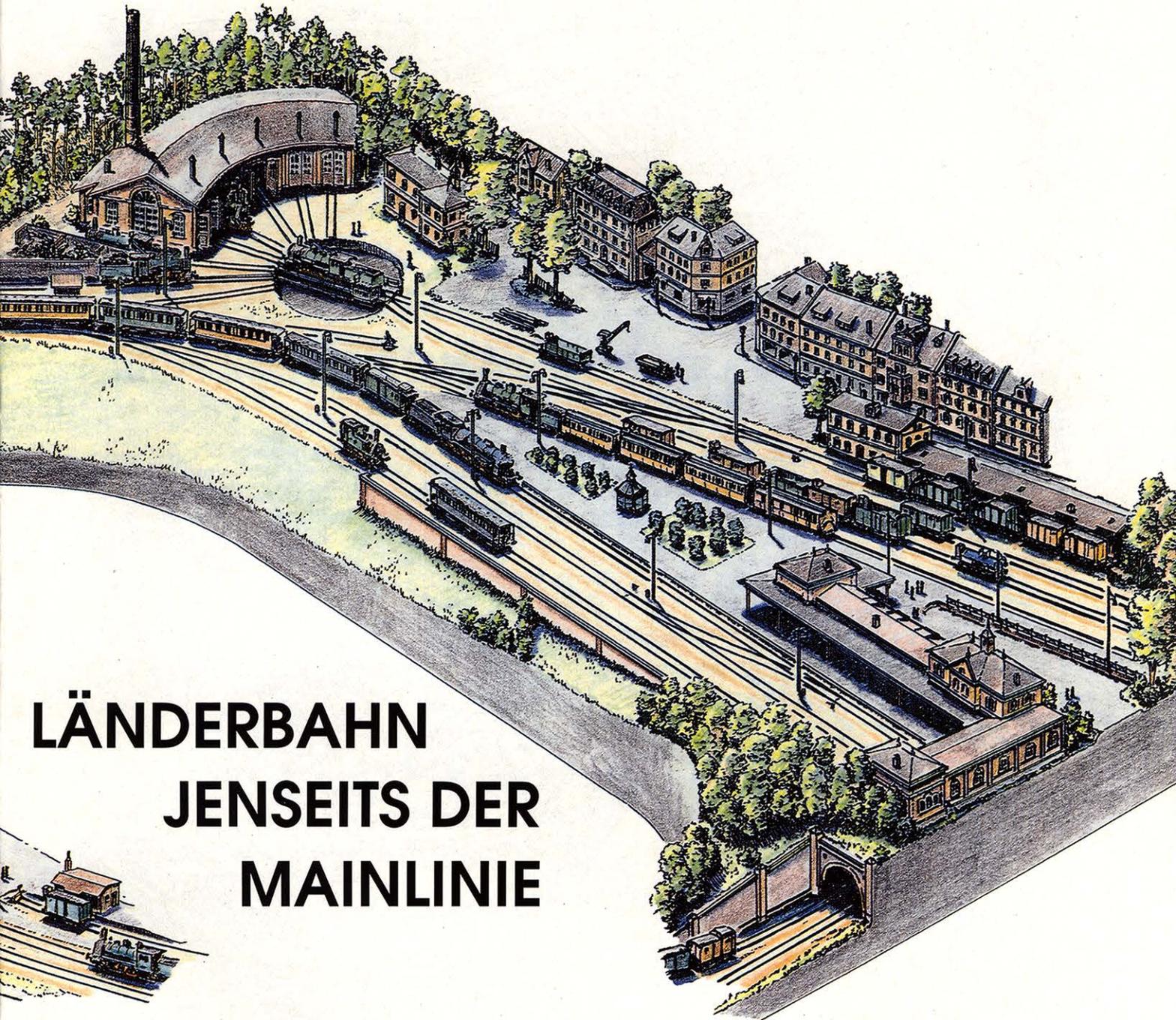
...an der Strecke Würzburg-Fulda wurde dieser Gleisplan entworfen. Thema: elektrifizierte Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn. Viel Platz stand dafür jedoch nicht zur Verfügung, weswegen der Bahnhof in recht engem Bogen verlegt werden mußte.

Um eine überzeugende Landschaft zu gestalten, wurde erst einmal eine sehr frei empfundene Landkarte des Vorbildes gezeichnet. Im Modell behindert der „Heiligenberg“ die Sicht auf den unteren Teil des Bahnhofs. Positiv: Denn dadurch werden die kleinen Abmessungen der Anlage nicht so offensichtlich.

Der Plan des Anlagenuntergrundes enthüllt, daß zwei Kellergeschosse vorgesehen sind, wobei Hauptstrecke (B) und Nebenstrecke (C) im Untergrund schnell wieder zusammenkommen. Auch hier dürften sich zu Steigungsproblemen ergeben, die nur haftbereifte Modellbahnloks meistern können.







LÄNDERBAHN JENSEITS DER MAINLINIE

Warum muß es immer die Königlich Bayerische Staatsbahn sein? Lokomotiven dieses beliebtesten Länderbahn-Vorbildes scheinen hier nicht zu verkehren, dafür aber Preußinnen und sogar eine „schöne Württembergerin“, die – wer weiß wie – durch Baden oder Bayern über die Mainlinie gelangt ist.

Modellbahntechnische Besonderheit dieser Anlage: Der Mindestradius beträgt im sichtbaren Bereich 90 cm, im unsichtbaren 80 cm (H0), um epochengerecht kurze Fahrzeuge an Puffer an Puffer fahren zu kön-

nen. Eine technische Herausforderung stellt die verdeckte Drehscheibe im unterirdischen Endbahnhof dar. Sie bedarf samt Schattbahnhof einer ausgeklügelten elektronischen Überwachung.

Strecken und Bahnhöfe stehen hier in ausgewogenem Verhältnis. Der Kopfbahnhof bietet fast alle Arten von Bahnhofsbetrieb: Ankünfte und Abfahrten epochengerecht auf je einem eigenen Gleis, Zugbildungen, Güterabfertigung, Lokbehandlung und die dafür nötigen Rangierfahrten. Der kleine Unter-

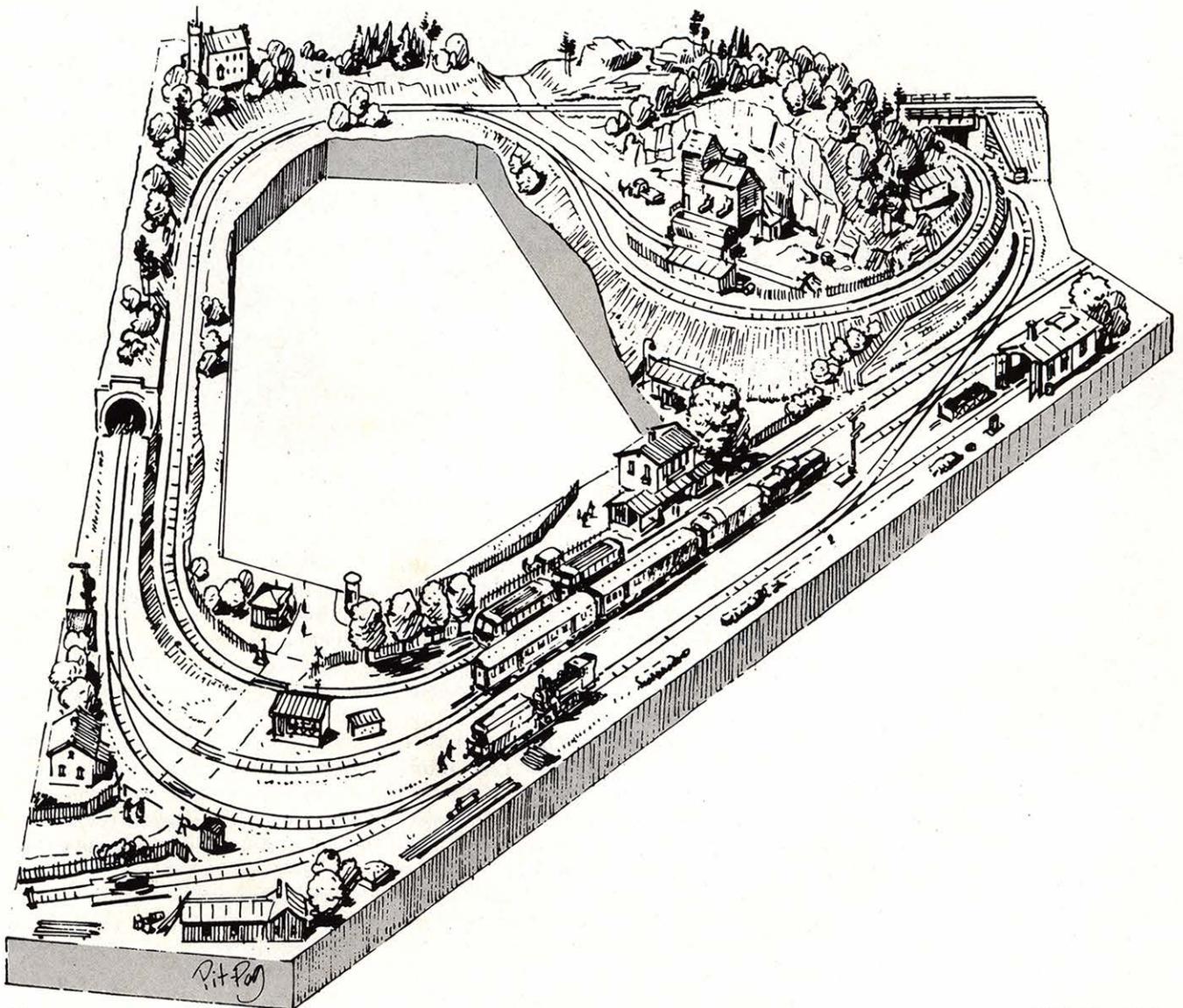
wegsbahnhof läßt Zugkreuzungen und -überholungen zu. Auf der Ringstrecke kann man unter anderem testen, ob auch Kleinserienlokomotiven oder Eigenbauten Dauerbetrieb aushalten.

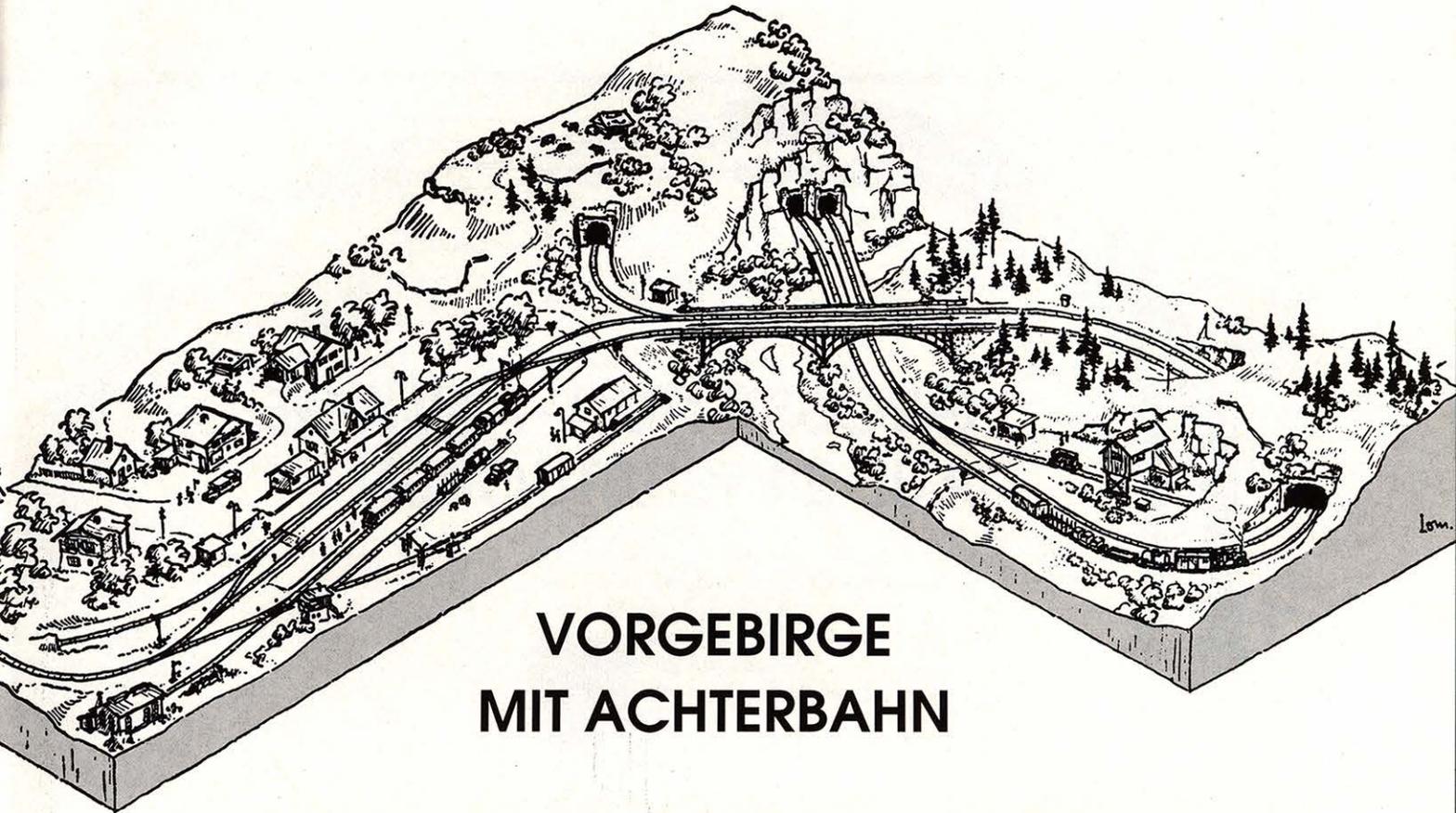
Warum gerade Epoche 1, also Länderbahnzeit? Wir kennen diese Zeit nur aus Büchern, in denen auch nicht alles Wissenswerte drinsteht. Das gibt selbst hundertfünfzigprozentigen Modellbahnern die Freiheit, bei Ausstattung und Betrieb dieser Anlage sich an eigenen Vorstellungen zu orientieren.



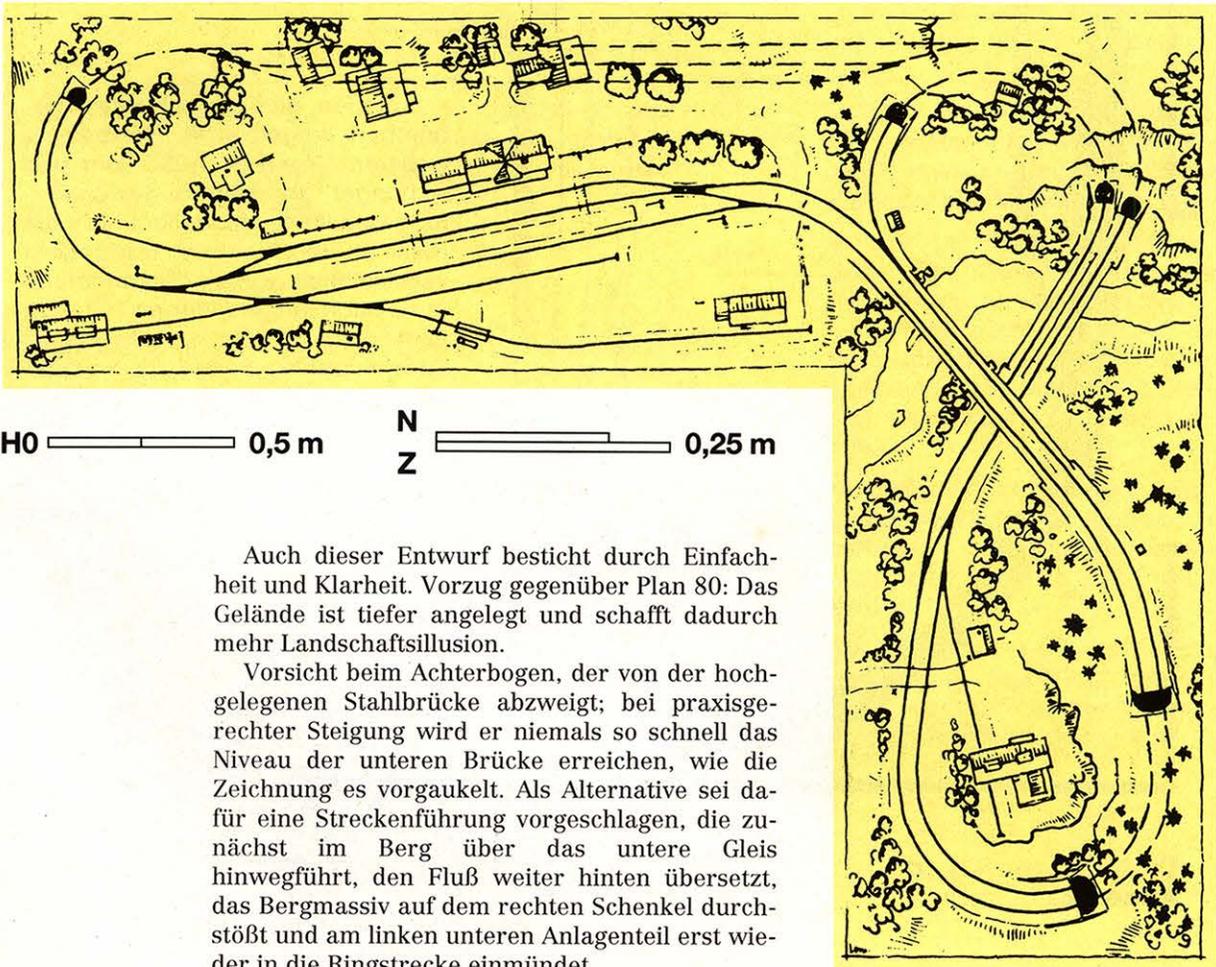
KLARER GLEISPLAN – ANGENEHME FORM

Als Ästhet beweist sich Pit-Peg mit diesem Gleisplan. Er bietet zwar keine großen Betriebsmöglichkeiten, spricht jedoch Modellbahner an, die es klar und einfach mögen. Nachbauer sollten versuchen, die ziemlich engen Radien etwas zu vergrößern.



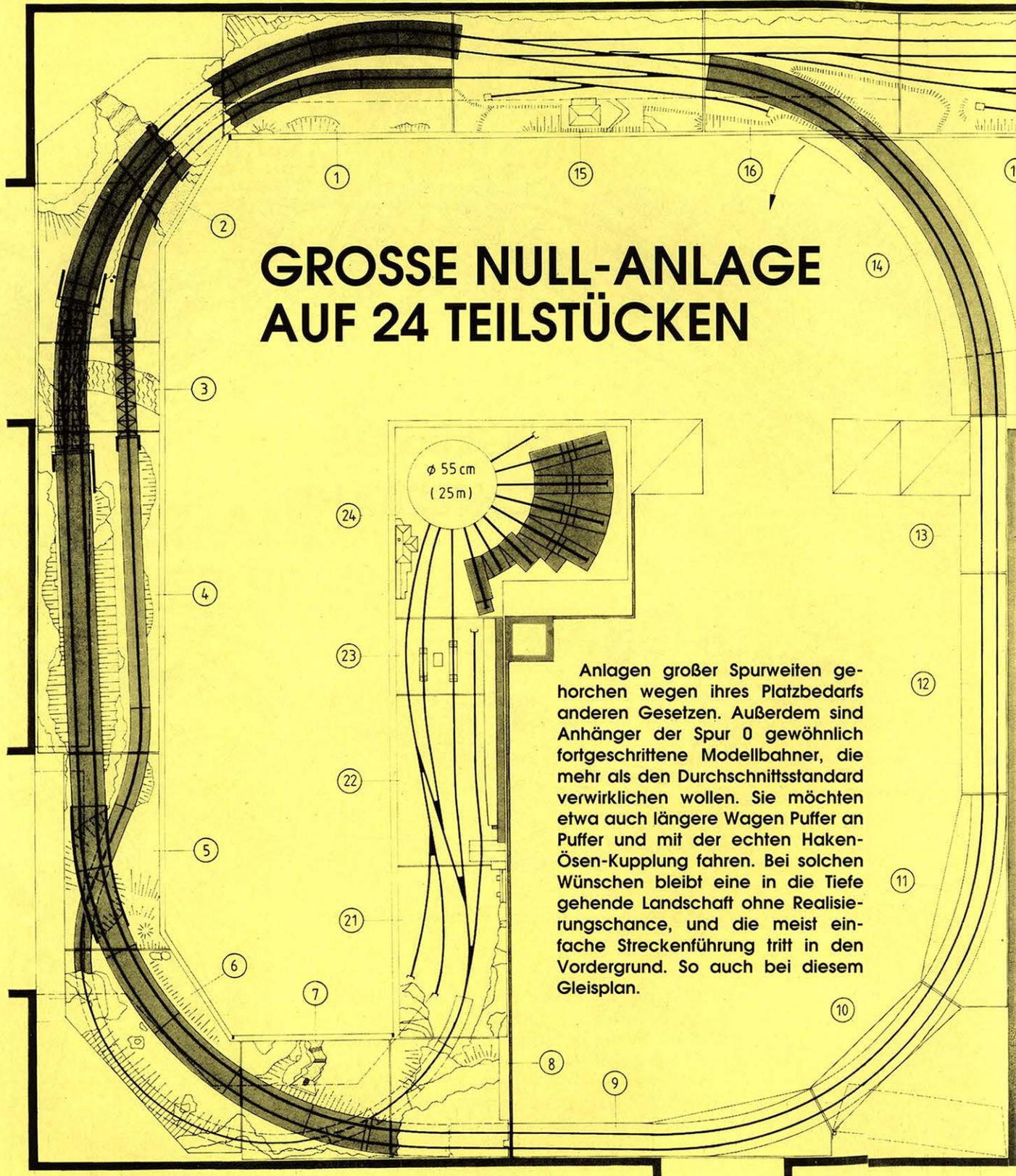


VORGEBIRGE MIT ACHTERBAHN



Auch dieser Entwurf besteht durch Einfachheit und Klarheit. Vorzug gegenüber Plan 80: Das Gelände ist tiefer angelegt und schafft dadurch mehr Landschaftsillusion.

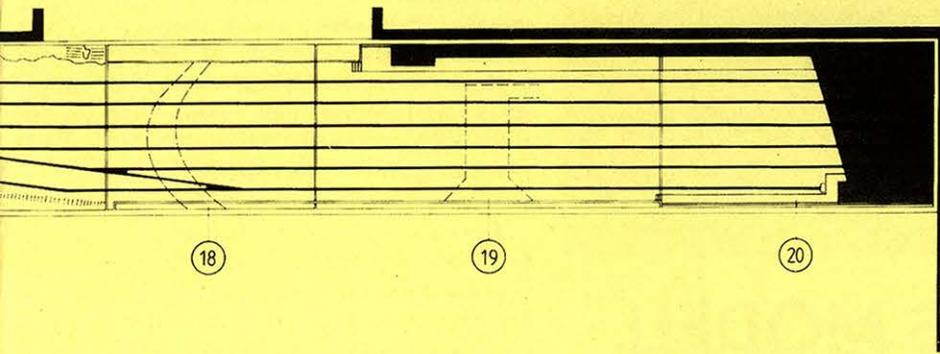
Vorsicht beim Achterbogen, der von der hochgelegenen Stahlbrücke abzweigt; bei praxisgerechter Steigung wird er niemals so schnell das Niveau der unteren Brücke erreichen, wie die Zeichnung es vorgaukelt. Als Alternative sei dafür eine Streckenführung vorgeschlagen, die zunächst im Berg über das untere Gleis hinwegführt, den Fluß weiter hinten übersetzt, das Bergmassiv auf dem rechten Schenkel durchstößt und am linken unteren Anlagenteil erst wieder in die Ringstrecke einmündet.



GROSSE NULL-ANLAGE AUF 24 TEILSTÜCKEN

Anlagen großer Spurweiten gehorchen wegen ihres Platzbedarfs anderen Gesetzen. Außerdem sind Anhänger der Spur 0 gewöhnlich fortgeschrittene Modellbahner, die mehr als den Durchschnittsstandard verwirklichen wollen. Sie möchten etwa auch längere Wagen Puffer an Puffer und mit der echten Haken-Ösen-Kupplung fahren. Bei solchen Wünschen bleibt eine in die Tiefe gehende Landschaft ohne Realisierungschance, und die meist einfache Streckenführung tritt in den Vordergrund. So auch bei diesem Gleisplan.

0 1 m



Hier ging es vor allem um die Nachbildung der nächsten Streckennähe, also von Böschungen, Einschnitten und Brücken. Auch ein Bahnhofsvorfeld (oben rechts) ist nachgestaltet.

Abwechslungsreicher Betrieb beschränkt sich auf die Vorbeifahrt des Kleinserien-Rollmaterials. Übrigens wäre dieser Zugang zum Modellbahn-Hobby auch etwas für platzbeschränkte Anhänger kleinerer Spurweiten.

Entwurf: K. Halbritter

PLAN 83

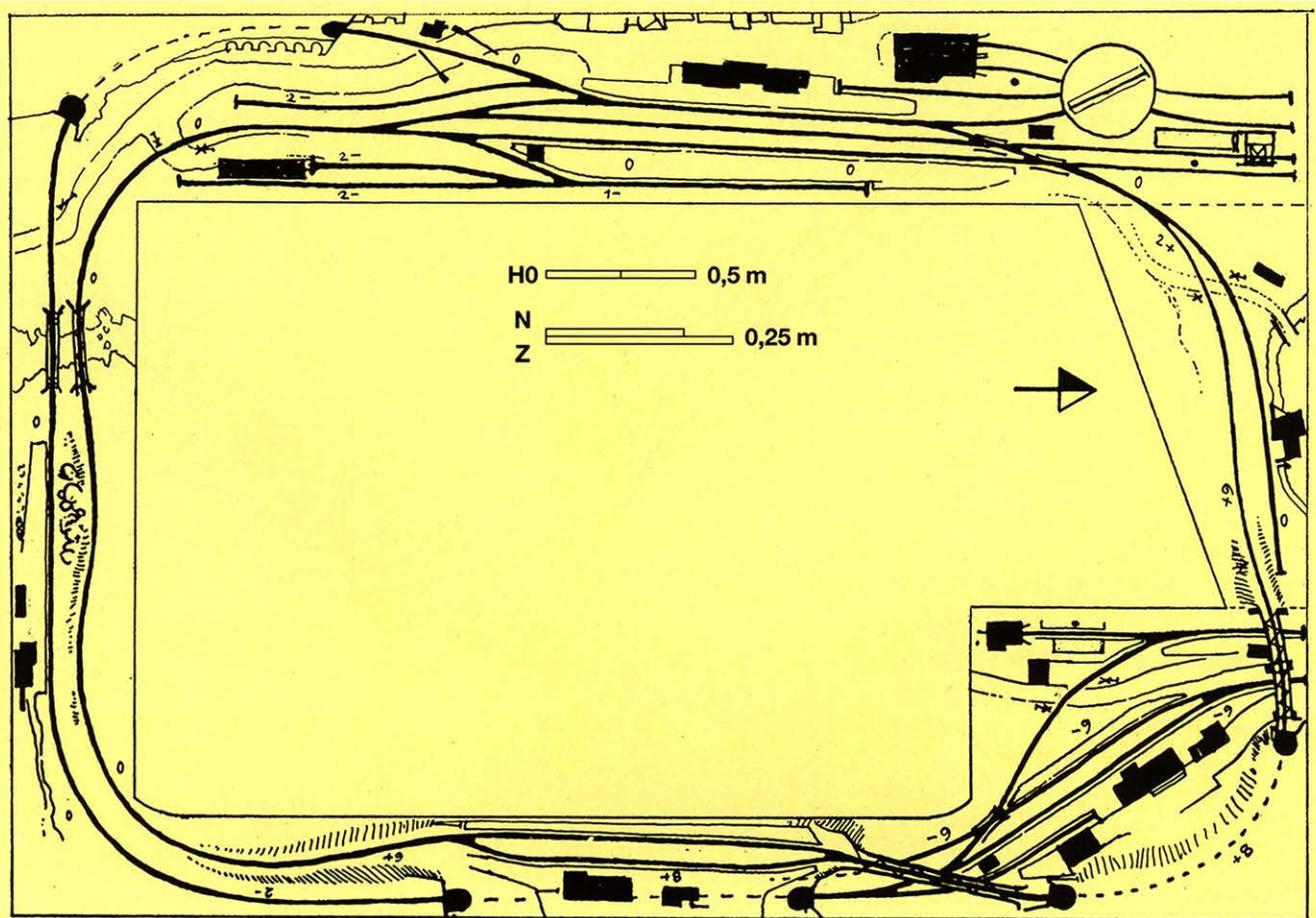
Wer sich ohne direktes Vorbild seine eigene Privatbahn schafft, hat es in vielem leichter. Bei der Auswahl des Rollmaterials kann er so tun, als habe er einiges davon selbst in Auftrag gegeben und einiges von der Staatsbahn ausrangierte Material erworben. So haben es ja die meisten Privatbahnen gemacht.

Auch steht es ihm frei, für den Fahrzeugpark eigene Bezeichnungen und Beschriftung sowie ein Farb-

schema einzuführen, das sich vom Einerlei des DR- oder DB-Grüns abhebt.

Die Betriebsverhältnisse bestimmt allein der Privatbahnbesitzer. Hier hat er einen Rundum-Entwurf mit Ringstrecke und Stichbahn gewählt. Der Abzweigbahnhof mit Bw stellt glaubwürdig den Betriebsmittelpunkt dar, und auf den langen Strecken kann man das exotisch zusammengewürfelte Rollmaterial ausgiebig beobachten.

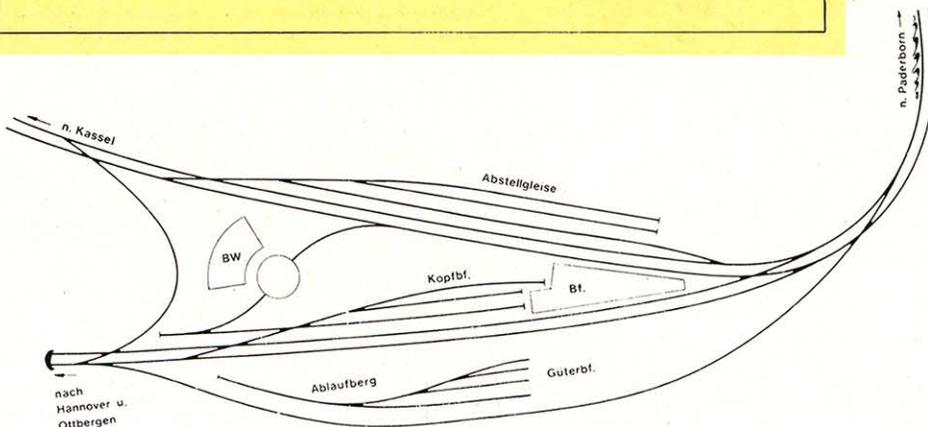
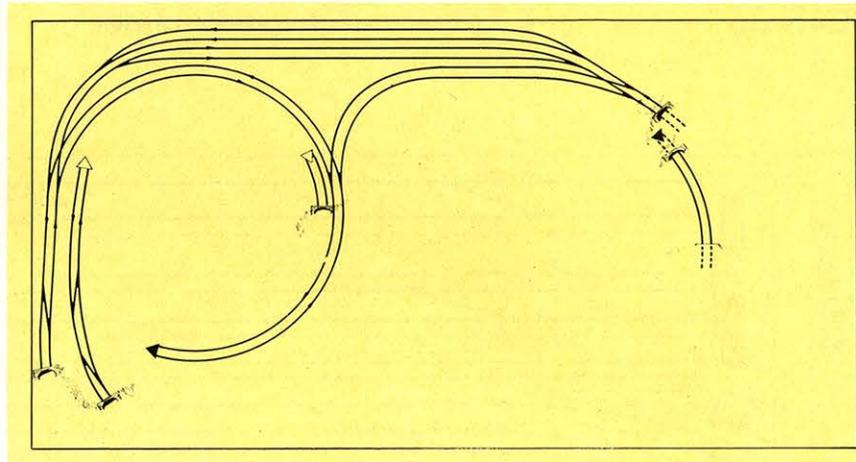
EINE PRIVATE PRIVATBAHN



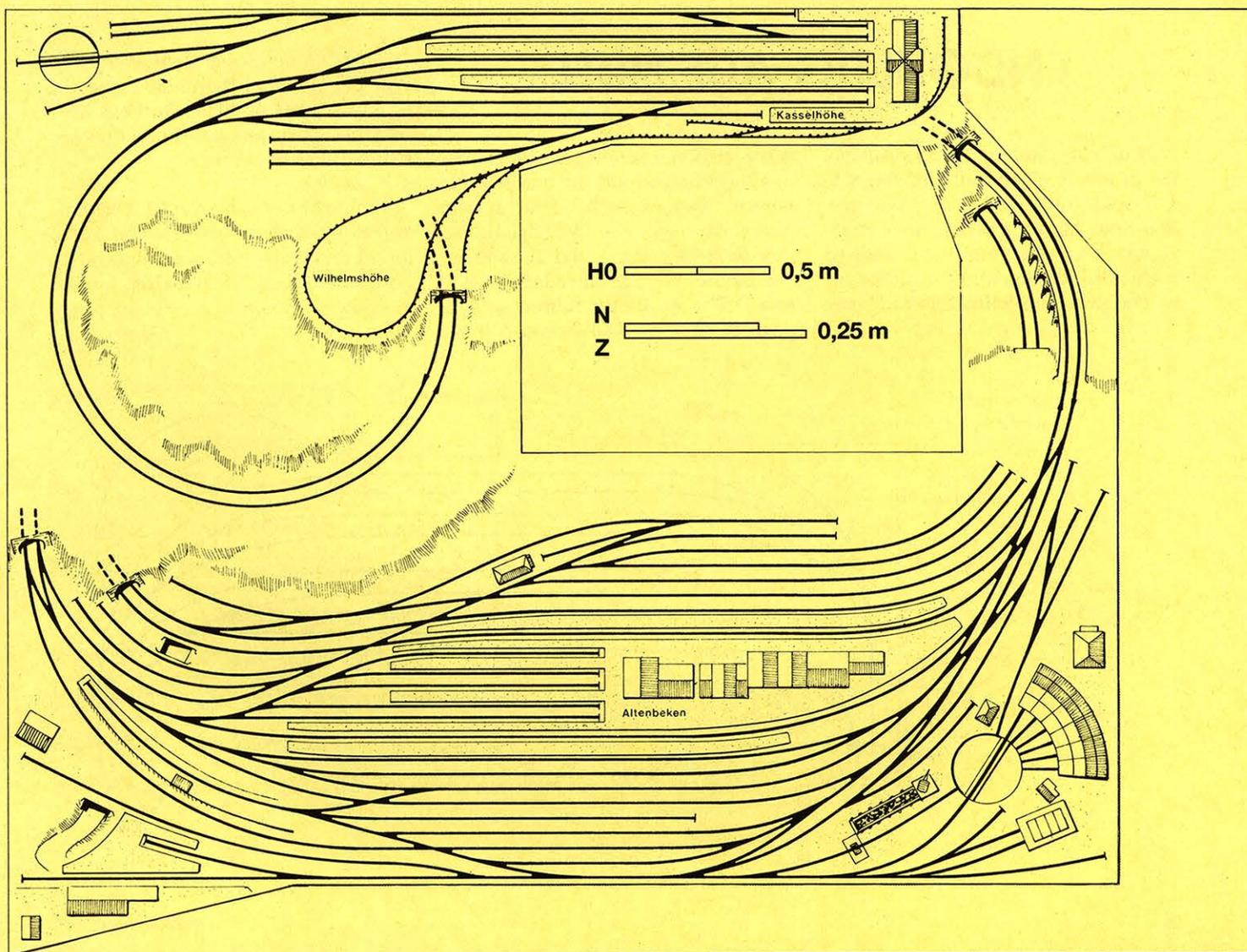
Bahn II, die sie ablöste (Plan 85), stand der Trennungsbahnhof Altenbeken Pate. Hier trennen sich die doppelgleisigen Hauptstrecken Paderborn – Kassel und Paderborn – Ottbergen/Hannover. Beim Modell mußte die Verbindungskurve zwischen beiden gestrichen werden, und das Bw wurde an den anderen Bahnhofskopf verlegt. Aber die Anordnung der Durchgangs- und Kopfbahnsteige mit dem Empfangsgebäude in Insellage entsprach dem Vorbild.

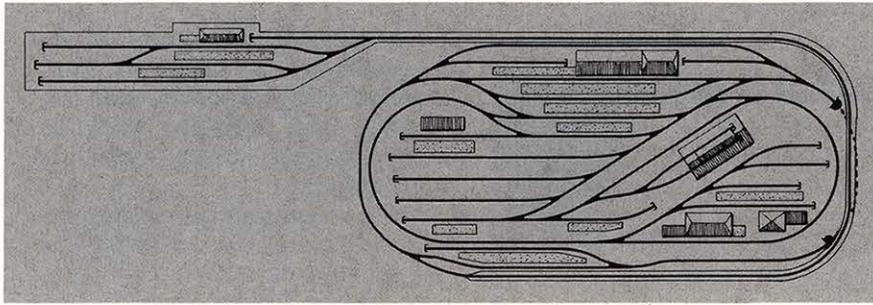
Diese Anlage bekam einen entwickelten Untergrund mit Schattenbahnhof und Kehrschleifen. Eine Attraktion waren die großen Gleiswendeln unter der Wilhelmshöhe. Sie stellten die Verbindung zwischen den verschiedenen Stockwerken der Anlage her.

Ein zweiter großer Bahnhof, diesmal ein Kopfbahnhof, markierte den Endpunkt der Strecke nach „Kassel“. Von dort ging außerdem eine kleine Schmalspurbahn aus.



Bahnhofsschema des Vorbildes Altenbeken





ROLF ERTMERS MODELL-BAHNANLAGEN

Der kleine Gleisplan oben läuft außer Konkurrenz. Er zeigt Rolf Ertmers erste Nachkriegsanlage, die er mit Trix-Bakelit-Gleisen aufgebaut hatte. Auch dieser berühmte Modellbahner hat also bescheiden angefangen und ganz den Vorstellungen entsprechend, die man damals von

einer „elektrischen Eisenbahn“ hatte. Immerhin war das Oval schon durch ein Ansatzstück mit Nebenbahnstation ergänzt.

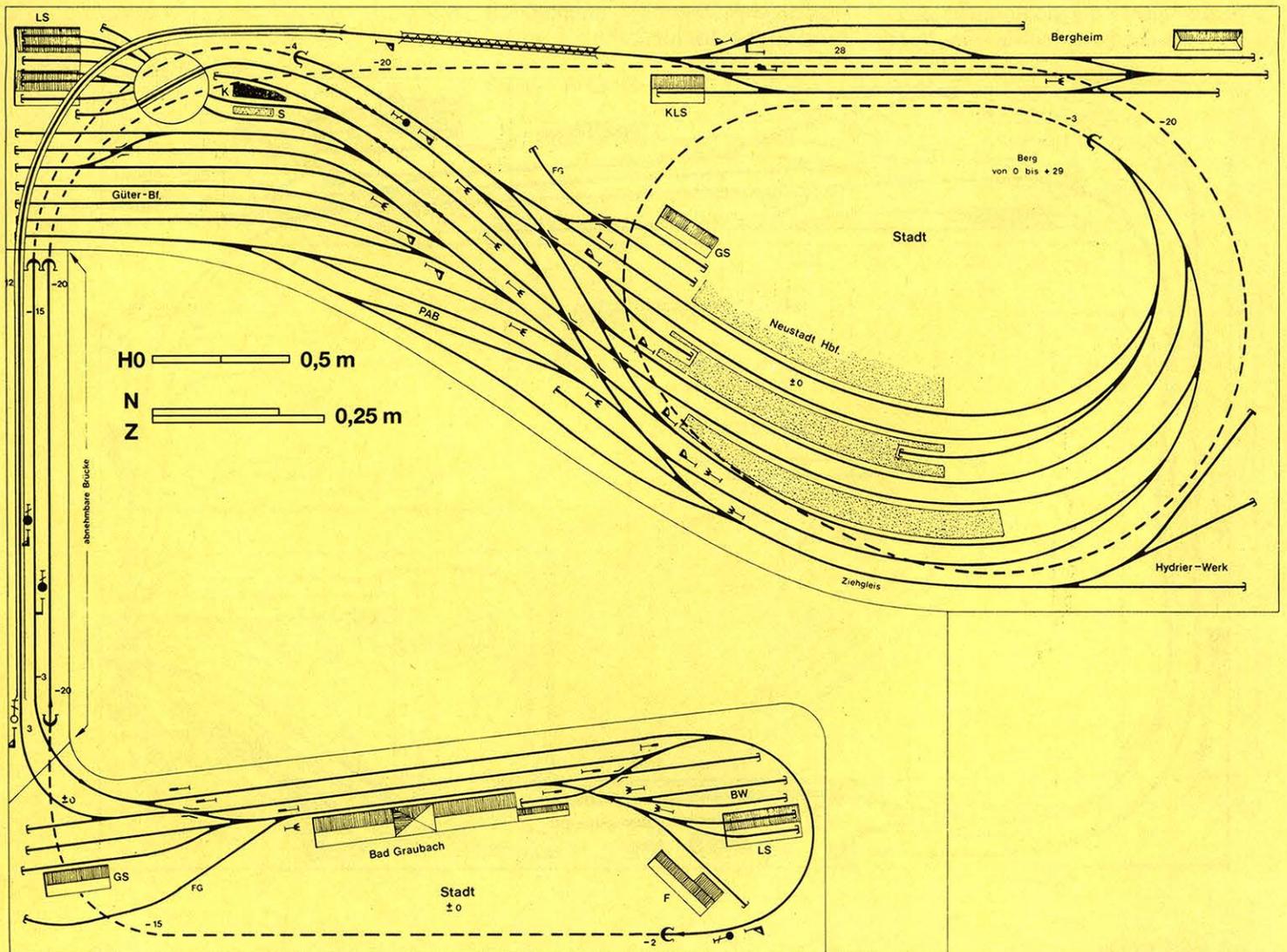
Nach einer weiteren Trix-Anlage kam Rolf Ertmer zu seiner ersten außergewöhnlichen Modellbahn, der Repa-Bahn I. Hier emanzipierte er

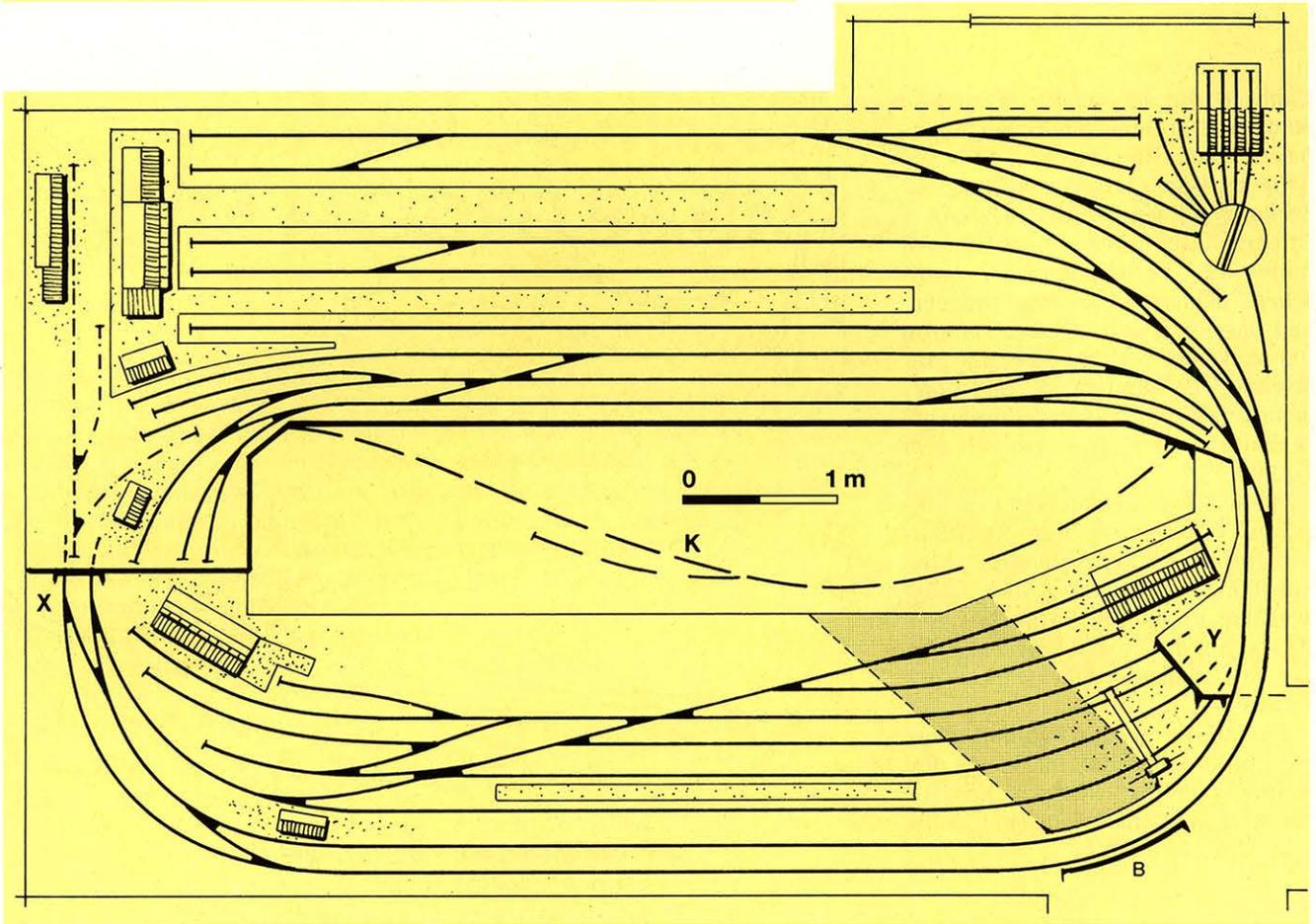
sich vom starren Plan, indem er Gleise und Weichen selbst baute. Das Ergebnis: Plan 84. Besonders die Bahnhofseinfahrt rechts, im Bogen verlegt, war für Modellbahner damals weitgehend neu. Das linke Bahnhofsvorfeld bestach durch die parallel geführte doppelte Weichenstraße.

Die zahlreichen Abstellgleise hatte Rolf Ertmer wohl auch deshalb eingeplant, weil er immer eine Menge besonderer Modelle auf seiner Anlage zu Gast hatte. Das Bw mit Drehscheibe war allerdings nicht optimal plaziert. Aber dafür stellten gleich zwei Lok-Richtungsgleise die Verbindung zum Bahnhof her.

In einem kleineren Unterwegsbahnhof ging von der eingleisigen Hauptstrecke eine Nebenbahn ab, die oberhalb des Stadtbahnhofs endete. Die Strecken waren ausreichend lang, ein Schattenbahnhof fehlte.

Die Repa-Bahn I hatte kein bestimmtes Vorbild. Für die Repa-





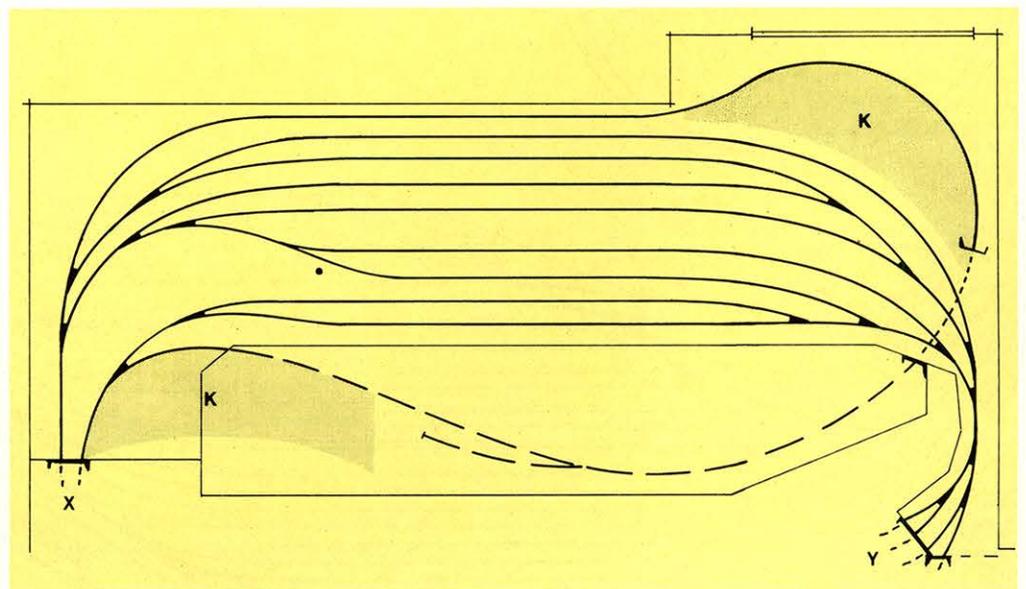
ENDGÜLTIG AUF NULL

Nun zur größten Ertmer-Anlage, die in einem eigenen Raum von 8 m x 6 m im Souterrain steht. Der großen Spur hat sich Rolf Ertmer zugewandt, weil sie ihm beim Fahren mehr Eisenbahngefühl vermittelt, als es bei kleineren Spurweiten möglich

wäre. Schon vor einigen Jahren ist er umgestiegen, und er hat es nicht bereut, obwohl er für Spur 0 sein Anlagenkonzept im Vergleich mit den Repa-Bahnen I und II reduzieren mußte. Wichtig war, daß die Wagen Puffer an Puffer fahren sollten, deshalb auch die Radien von 200 cm.

Auch unter dieser Bedingung hat Rolf Ertmer zwei Bahnhöfe untergebracht, wobei er beim Durchgangsbahnhof aber auf das Empfangsgebäude verzichten mußte.

Ein Schattenbahnhof ist vorhanden (Einfahrten X und Y), und auch die Kehrschleife mitten im Raum (K, gestrichelt) wurde inzwischen fertiggestellt.





ZUM SCHLUSS WIEDER ETWAS FÜR GANZ NORMALE MODELLBAHNER

Nach den Anlagen von Rolf Ertmer zwei bescheidene Gleisplanvorschläge, die allerdings auch eine gewisse Baulänge voraussetzen.

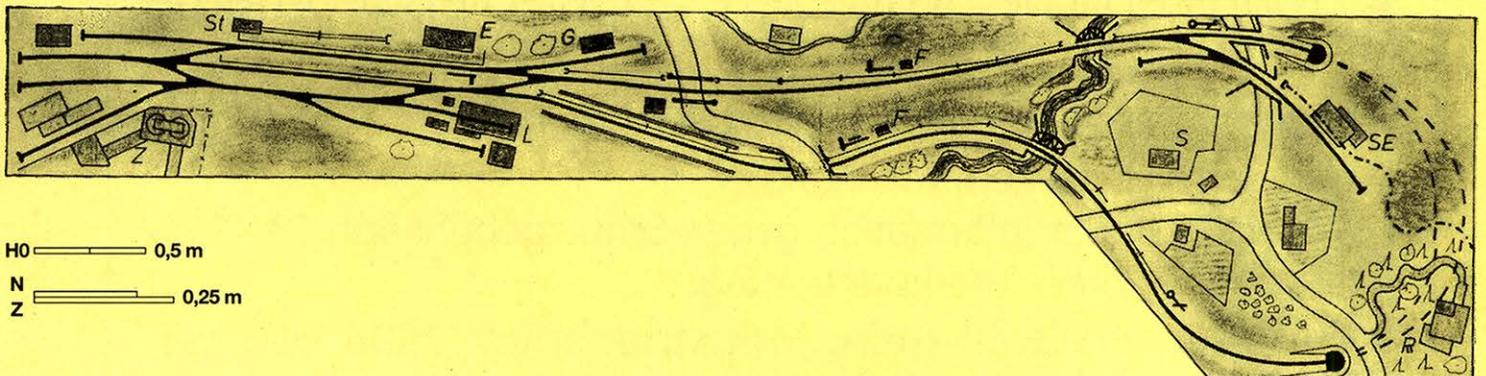
Plan 87 (oben): eingleisige Strecke mit abzweigender Stichbahn. Die Durchgangsstrecke verschwindet im Tunnel (A) und führt hinter dem linken Schenkel zu einer nicht gezeichneten Schleife an dessen unterem Ende. Nach der Umkehr in Richtung B ergibt sich eine Schattenbahnhofs-möglichkeit.

Die linke Bahnhofsausfahrt muß so gestaltet werden, daß die eine Strecke in der Steigung, die andere im Gefälle liegt, sonst ist die Durchfahrthöhe der Brücke nicht zu erreichen.

Von der Endstation der Nebenbahn führt eine elektrische Lokal-

bahn auf unterstes Anlagenniveau. Ihre kleine versteckte Wendeanlage sollte, wenn ein Schattenbahnhof eingeplant ist, etwas mehr zum Anlagenrand gerückt werden.

Plan 88 (unten) zeigt ein Beispiel dafür, wie auf einer entstehenden Modellbahnanlage schon Betrieb gemacht werden kann. Der Nebenbahnkopfbahnhof mit zwei abgehenden Strecken präsentiert sich bis hinter die beiden Brücken schon fix und fertig. Ein Zementwerk (Z) trägt zur Rentabilität der Strecke bei. Rohmaterial kommt vom ebenfalls endgültigen Steinbruch (SE) mit Materialbahn. Solange alles weitere noch nicht klar scheint, ermöglicht die Schleife jedenfalls bis zum Weiterbau Fahrbetrieb.



Es soll Modellbahner geben, die sich nur auf dem Papier mit Gleisplänen befassen, ohne je eine Anlage zu bauen. Das ist kein Zustand. Unter diesen 88 bewährten MIBA-Gleisplänen finden sich für jeden einige, die als Entscheidungshilfe dienen können.

„88 Gleisplanvorschläge“, so der Titel dieses Heftes. Direkte Planungsanleitungen sind nicht darin enthalten, aber anregende Ideen und Tips für alle Modellbahner, die endlich ihren eigenen Gleisplan entwerfen und als Modellbahnanlage verwirklichen möchten.