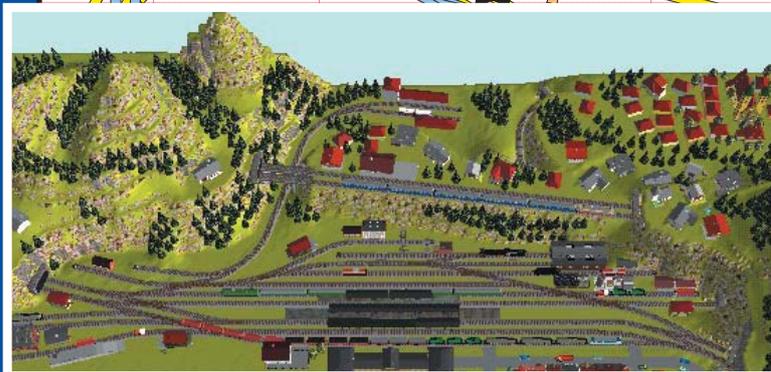
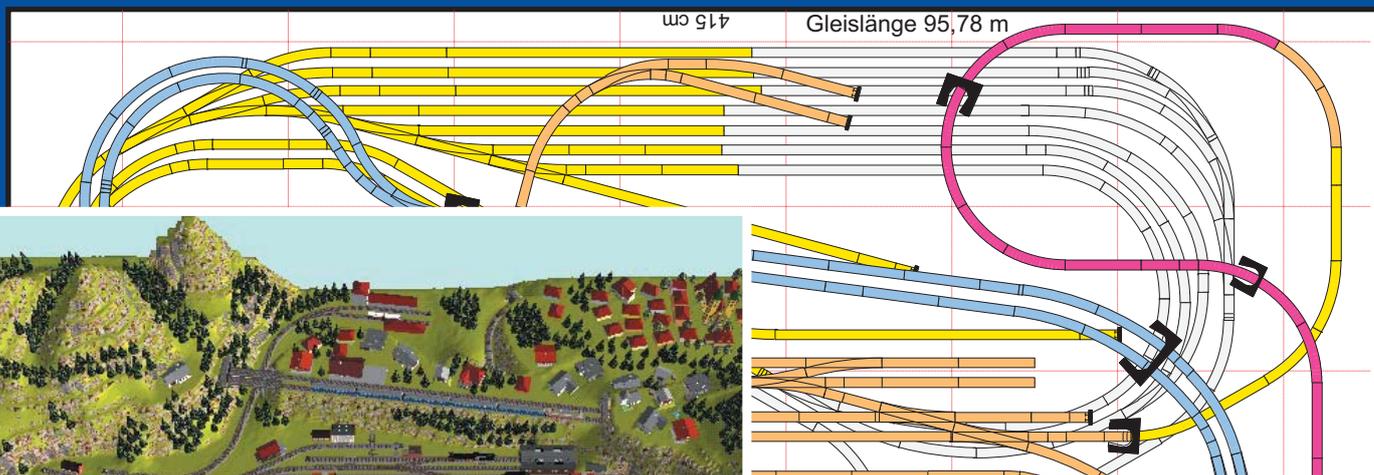


## Anlagenplanung

Hermann Merker

# 3D-Gleispläne für mittelgroße Anlagen

**Teil 2**



H0-International bis ca. 14 m<sup>2</sup>

H0-Märklin ca. 6,5 m<sup>2</sup>

TT bis ca. 6 m<sup>2</sup>

N bis ca. 5 m<sup>2</sup>



**Eisenbahn JOURNAL** B 53158 F · ISBN 3-89610-106-4  
 Deutschland € 13,70  
 Österreich € 15,50 Portugal € 17,00  
 BeNeLux € 16,20 Schweiz sfr 26,80  
 Italien € 18,00

**Anlagenbau & Planung 1/2003**

**Anlagenbau  
 Mit Josef Brandl  
 ins Mittelgebirge**

Josef Brandl  
 Franz Rittig  
 Wolfgang Spenger

**Gleisbau auf hohem Niveau  
 Landschaftsbau, Elektrifizierung**

im Handel: Januar 2003 • 98 Seiten • 308 Abbildungen • Preis € 13,70

**Eisenbahn JOURNAL** B 30872 F · ISBN 3-89610-104-8  
 Deutschland € 13,70  
 Österreich € 15,50 Portugal € 17,00  
 BeNeLux € 16,20 Schweiz sfr 26,80  
 Italien € 18,00

**Super-Anlagen 4/2002**

**Super-Anlagen  
 Seidenstickers  
 Modellbahnschätze**

Helge Scholz  
 Jürgen Steffenhagen

**Vorbildgerecht**

im Handel: Dezember 2002 • 98 Seiten • 171 Abbildungen • Preis € 13,70

### Anlagenbau & Planung

Nach der Vorstellung von Josef Brandls neuer Anlage als Super-Ausgabe: Jetzt die Tipps & Tricks des bekannten Modellbahn-Baumeisters. Lassen Sie sich zeigen, wie's geht!

### Super-Anlagen

Dioramen aus Leidenschaft: Seit langer Zeit sammelt Walter Seidensticker ins Modell umgesetzte Impressionen vom Vorbild, zauberhafte Miniaturen echter Eisenbahnromantik.

# Neu beim Eisenbahn

### Bücher: Schmalspur-Album Sachsen, Band II

Bahnromantik auf alten Postkarten: Nach dem Band 1 geht's nun hinauf ins Erzgebirge von Hainsberg nach Kipsdorf.

Format: 35 x 30 cm • 185 Seiten • ca. 580 Abbildungen  
 Preis € 45,-

**Lieferbar**

NEIDHARDT

**SCHMALSPUR-ALBUM  
 SACHSEN**

Band II

**K.Sächs.Sts.E.B. 1881-1920**

Hainsberg - Kipsdorf

### Schmalspur-Album Sachsen, Band III

Strecken: Kohlmühle-Hohnstein, Taubenheim-Dürrehennersdorf, Herrnhut-Bernstadt, Zittau-Oybin, Bertsdorf-Jonsdorf

Format: 35 x 30 cm • 185 Seiten • ca. 580 Abbildungen  
 Subpreis bis 31.10.2003: € 40,-; danach: € 45,-

**Jetzt bestellen**

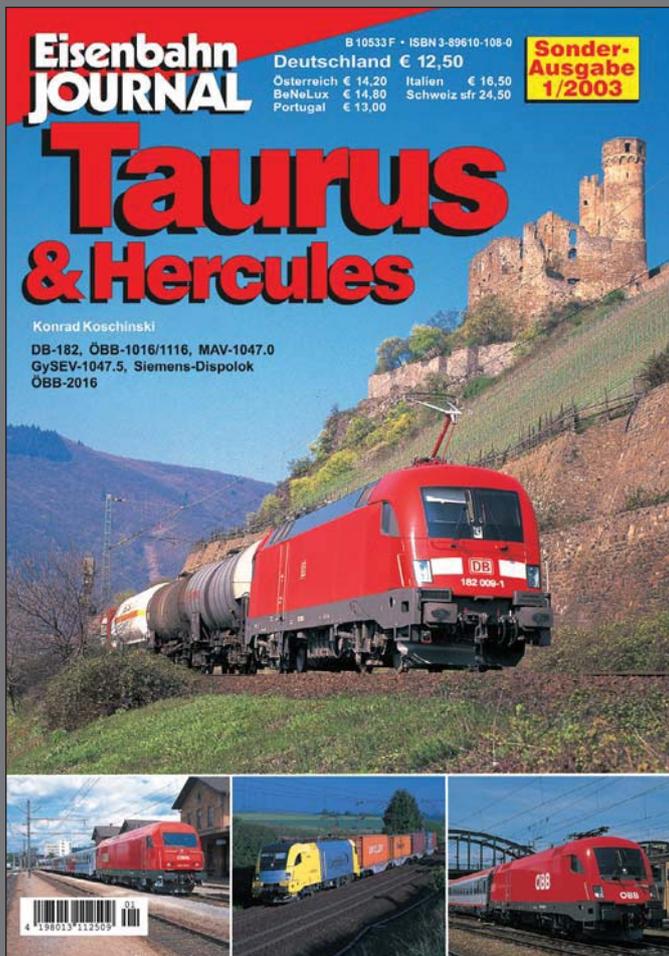
NEIDHARDT

**SCHMALSPUR-ALBUM  
 SACHSEN**

Band III

**K.Sächs.Sts.E.B. 1881-1920**

Kohlmühle - Hohnstein, Taubenheim - Dürrehennersdorf  
 Herrnhut - Bernstadt, Zittau - Hermsdorf i. B.  
 Zittau - Oybin, Bertsdorf - Jonsdorf



im Handel: Februar 2003 • 98 Seiten • 164 Abbildungen • Preis € 12,50



im Handel: März 2003 • 98 Seiten • 172 Abbildungen • Preis € 12,50

### Sonder-Ausgaben

Generationswechsel: Mit der Elok „Taurus“ und der Diesellok „Herkules“ gelangten zwei hochmoderne ÖBB-Typen zum Einsatz. Ein detaillierter Bericht über Technik und Bewährung.

### Special-Ausgaben

Zum 100-Jährigen der Berninabahn: Das EJ porträtiert das „Paradepferd“ der Rhätischen Bahn mit allen Traktionsarten und den vielfältigen Vereins- und Jubiläumsaktionen.

# JOURNAL

### Jahrgangs-CD 2002

Die Jahrgangs-CD 2002 beinhaltet alle zwölf Monatsausgaben und die Messeausgabe des Jahres 2002 vom Eisenbahn-Journal.

## Entscheidende Vorteile unserer Abos

Bis 15% preisgünstiger, portofreie Zustellung. Zahlungsweise auch 1/4 jährlich möglich.

**Tolle Schnupperangebote!**

Siehe Bestellkarten!

## Eisenbahn-Journal VERLAGSGRUPPE BAHN GmbH

Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0 • Fax 0 81 41 / 5 34 81 33

**eMail: [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)**

**Besuchen Sie uns im Internet  
<http://www.eisenbahn-journal.de>**



Preis € 15,-

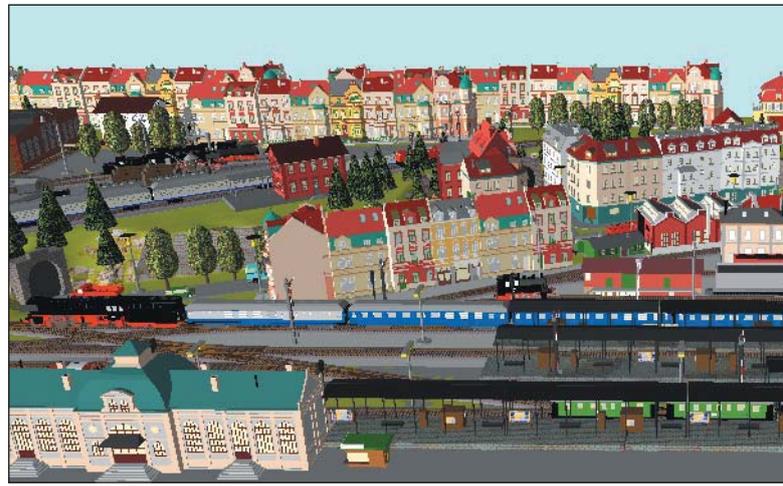
# Vorwort

Jedes Mal, wenn sich bei einem von mir erstellten Journal das Ende abzeichnet, atme ich auf. Aber ich hatte mich wieder einmal zu früh gefreut. Schon bei dem Journal „Anlagenbau & Planung 3/2002“ hat mir das Programm WinTrack mit der Herausgabe der ersten 3D-Version einen Streich gespielt – und jetzt wieder.

Warum dieses Mal? Mein Erstaunen war groß, als mir vom WinTrack-Ingenieurbüro R. Schneider, Eislingen, eine Testversion einer neuen Software zum Prüfen zugesandt wurde. Meine Begeisterung war eher zurückhaltend, denn eine neue Software könnte ja bedeuten, dass ich das schon fast abgeschlossene Journal wieder von vorne beginnen müsse.

Und genauso war es dann auch. Die veränderte Software gefiel mir und ich konnte nicht widerstehen, die meisten 5.0-Entwürfe durch die neue WinTrack 6.0 umzuarbeiten, aber zum Schluss waren es doch fast alle. Zu spät erkannte ich, dass die verfeinerte Software entschieden mehr Arbeitsaufwand als ihre Vorgängerin erfordert. Meine Hoffnung, die zweite Ausgabe würde weniger Stress verursachen als die vorhergehende, war also ein Irrtum. Die neuen, sehr gefälligen 3D-Gebäudeabbildungen nach „Modellvorbildern“ verlangten einfach danach, eingearbeitet zu werden. Vor allem hatte es mir das „rollende“ Material für Zugnachbildungen angetan.

Nicht neu für mich war, dass ich im Urlaub den Laptop wieder als ständigen Begleiter bei mir hatte. Trotzdem konnten nicht alle Anlagenskizzen umgearbeitet werden, der Zeitfaktor spielte – wegen der näherrückenden Drucklegung – dabei genauso eine Rolle, wie die Berücksichtigung, dass Züge, ebenso wie



die wunderschönen Gebäude von Faller, Pola, Kibri und Vollmer (Auhagen fehlte damals noch), die Gleispläne nicht zu sehr verdecken dürfen.

Auch in dieser Ausgabe möchte ich nicht versäumen, meiner Frau für ihre Mitarbeit und Geduld zu danken. Ein weiteres Dankeschön geht an Rainer Dold in 92546 Schmidgaden. Er unterstützte mich – brieflich, telefonisch und per Datenübertragung – mit extra für diese Ausgabe angefertigten Bilddateien (Schienenfahrzeuge und Gebäude nach meinen Wünschen). Damals war in WinTrack noch nicht alles enthalten, was sich in dieser Broschüre entdecken lässt.

Beim Studium der neuen Folge wünsche ich Ihnen wieder viel Unterhaltung. Sollten Sie weitergehendes Interesse an Entwürfen haben, schreiben Sie mir bitte. **Ihr Hermann Merker**

# Inhalt

Kann man nach dem Vorbild planen?	8
Beispiel: Bahnhof Colditz in H0 und N	14
Schatten-, Durchgangs- und Kopfbahnhof	18
Haupt- und Nebenbahn	22
Groß, größer am größten – mit 120 m Strecke	23
Von der Zweigleisigen eingeleisig in die Berge	26
Doppelgleisiger Durchgangsbahnhof	30
Fast ein „doppeltes Lottchen“ – die zwei in N	34
N-Großanlage mit Tram-Nebenbahn	38
TT: Ein Kopfbahnhof für vier Nebenbahnen	42
Eingleisige Hauptstrecke + Nebenbahn (Märklin)	53
Pendant für das Roco-System	54
3x Nebenbahn im Gebirge in H0 und N	58
Anlagenidee mit Trennungskulisse, aber ...	66
Mit Märklin an die Mosel	67
„Zwischen Rhein und Mosel“ – mit Roco	68
Großer Endbahnhof mit endloser Umgehungsstrecke	72
Eine „Hundeknochen“-Variante	76
Hundeknochen-Doppel	78
3x eingleisige Hauptbahn mit Kehrschleifen	84
Irgendwo im Alpenvorland	88
Ist die „Große“ eher eine Clubanlage?	92
Fachhändlerverzeichnis	97

# Impressum

ISBN 3-89610-109-9

Verlag und Redaktion:

Eisenbahn-Journal in der VERLAGSGRUPPE BAHN GmbH

Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck

Telefon: 0 81 41 / 5 34 81-0 • Telefax: 0 81 41 / 5 34 81-33

Internet: <http://www.vgbahn.de>

Geschäftsführung: Ulrich Hölscher,  
Ulrich Plöger

Verlagsleitung und

Chefredakteur: Ingo Neidhardt

Autor, Layout: Hermann Merker

Abbildungen: Hermann Merker

Satz: Hermann Merker

Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Anzeigenlayout: Evelyn Freimann

Litho: WASO PPS, Düsseldorf

Druck: WAZ-Druck, Duisburg-Neumühl

Vertrieb: VerlagsGruppe Bahn GmbH

Vertrieb

Einzelverkauf: MZV Moderner Zeitschriften  
Vertrieb GmbH & Co KG, Eching

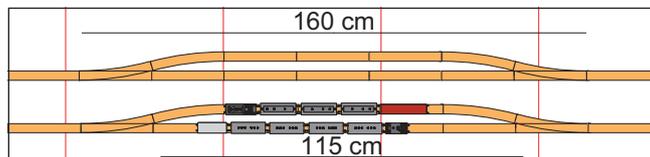
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Z.Zt. gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2001. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegen dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

© April 2003 • VERLAGSGRUPPE BAHN GmbH, Fürstenfeldbruck

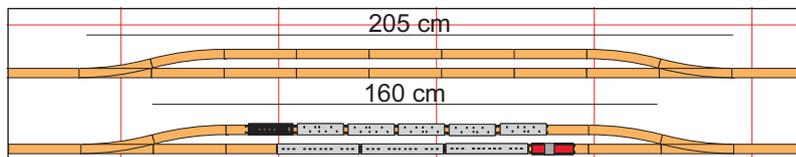
Bei Fragen zum Text dieses Journals wenden Sie sich bitte direkt an den Autor, Herrn Merker. Adresse siehe Anzeige auf Seite 96.



Der kleinste Lokalbahnhof ließe sich noch kürzen, dann wäre aber kein Platz für eine Ladegleisabzweigung – außer man tauscht eine Normal- durch eine Dreiwegweiche.



Bahnhof einer Nebenbahn, relativ kurze Züge aber der Bremsweg ist berücksichtigt.



# Einleitung

Am Anfang der Planung einer Modellbahn stehen fünf „w“ – **wo, wie, was, wer** und **wann** (z.B: wer baut die Anlage und wann soll sie fertig sein). Hauptvoraussetzung für eine Modellbahnanlage ist der Platz. Wo kann sie aufgebaut werden (Zimmer, Keller oder Speicher) und wie groß darf oder soll sie werden?

Das Minimum der Anlagengröße hängt hauptsächlich vom Modellbahnthema und somit von der Größe des oder der Bahnhöfe ab. Wünscht man eine Lokalbahn mit entsprechend kurzen Zügen, ist dieser Punkt schnell abgehakt.

Wer nicht genügend Platz für eine H0-Anlage hat, dem empfehle ich eine kleinere Nenngröße. In N und TT gibt es ebenfalls sehr schöne – mit H0 vergleichbare – Modelle, ich spreche aus positiver Erfahrung. Schmalspur-H0 sollte man in diesem Fall ebenso in die Überlegung einbeziehen.

Sehr wichtig ist auch die Festlegung des Charakters der Modellbahn. Was für eine Modellbahn soll es werden? Eine kleine Lokal- oder schon eine Nebenbahn, wird eine eingleisige oder sogar doppelgleisige Hauptbahn angestrebt und sollte – quasi als Tüpfelchen auf dem „i“ – zusätzlich noch eine Nebenbahn Platz finden?

Diesen Fragen und Gedanken möchte ich in der Einleitung und mit den weiteren Gleisplanskizzen in puncto Durchführbarkeit der gewünschten Anlage mein besonderes Augenmerk widmen.

An dieser Stelle ist noch zu erwähnen, dass diese Ausgabe zum Teil von Leservorschlägen aus dem „vorigen Jahrhundert“ lebt (Anlagen-Planungswettbewerb von 1997 für „Kleine und mittlere Anlagen“).

## Beispiele

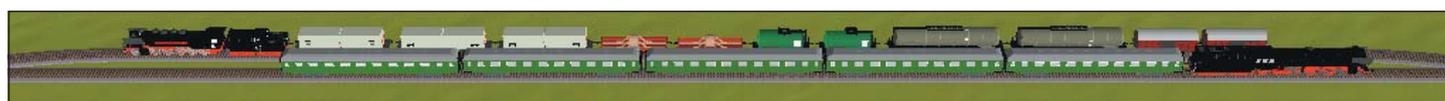
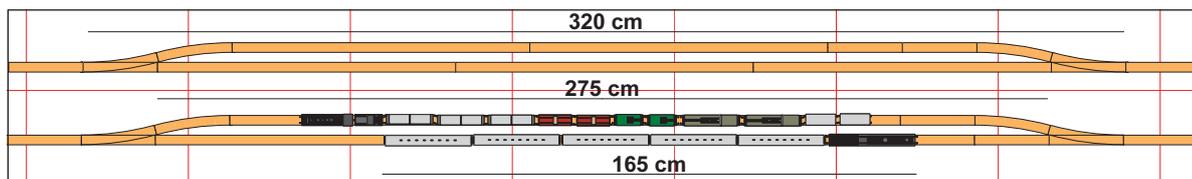
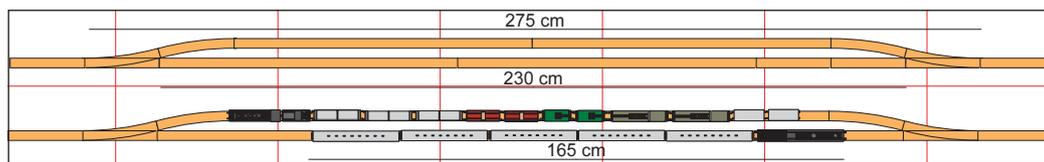
Das erste Beispiel (oben rechts) zeigt einen kleinen Lokalbahn-Bahnhof. Die geringe Überholgleislänge reicht entsprechend dem Vorbild für die dort abgebildeten kurzen Züge aus. Für die relativ langsamen Züge genügt eine zusätzliche Gleislänge für den Bremsweg und schafft auch gegebenenfalls noch Platz für einen weiteren Waggon. Beim Vorbild sind die Gleislängen im Bahnhofsbereich natürlich deutlich länger, aber wer spricht hier schon vom Vorbild.

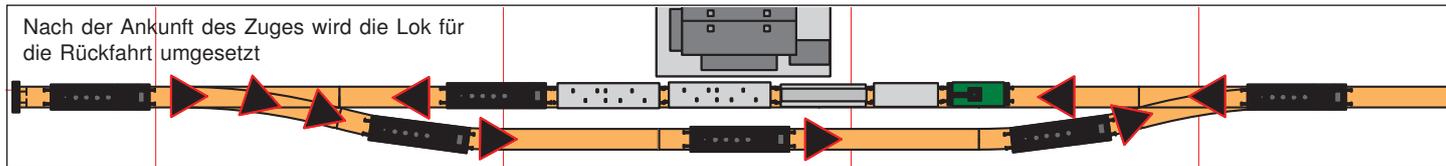
Die Gleislänge zwischen den Weichen des Beispiels beträgt 115 cm und könnte sogar noch um 15 cm verringert werden. Übertreiben soll man aber nicht, denn sicher wird noch Platz für eine Weiche als Abzweig für ein Ladegleis benötigt. Die gesamte Bahnhofslänge mit den Einfahrweichen beträgt bei einem so winzigen

H0-Bahnhof bereits 160 cm. Mit den Ausfahradien (Roco R2) wird eine gesamte Anlagenbreite von 270 cm erforderlich. An den Außenkanten soll der Zwischenraum von der Gleisböschung zum Anlagenrand mindestens 5 cm betragen.

Beim nächstgrößeren Bahnhofstyp (eingleisige Nebenbahn), fallen folgende Maße an: 160 cm Gleislänge (bereits etwa 30 cm Bremsstrecke hinzu addiert), Länge über die Weichen 205 cm. Plus einem Radius Roco R3 (90 cm) ergibt dies 295 cm, also fast 3 m. Und was findet auf diesen Gleislängen Platz? Gerade mal eine V 100 mit nur drei „Silberlingen“ oder eine BR 86 mit fünf Donnerbüchsen.

Als vertretbare Hauptbahngröße kann man nur das unterste Beispiel werten. Eine 01<sup>10</sup> mit fünf Schnellzugwagen ist sowohl für eine eingleisige als auch für eine doppelgleisige Hauptbahn glaubhaft. Die beiden darüber befindlichen Draufsichten lassen erkennen, dass zwar längere Züge mit 165 bis 175 cm auf die nutzbare Gleislänge von 230 cm passen, aber der Bremsweg zu kurz ist. Diese Zuglängen benötigen bereits eine Gleislänge von 275 cm und eine Bahnhofslänge von 320 cm. Rechnet man noch die





Nach der Ankunft des Zuges wird die Lok für die Rückfahrt umgesetzt

Bogenradien hinzu, werden stolze 4,5 m daraus. Bei einer Hauptbahn geht „sichtbar“ nichts unter den Radien R5 bis R6, (R3 höchstens im verdeckten Bereich). Fazit: Eine Hauptbahn kann wirklich „glaubhaft“ erst ab einer Anlagenbreite von 5 m geplant werden. So weit meine Ausführungen zu Bahnhofslängen.

### Die alte Kehrschleifensaga

Sie hält sich hartnäckig und durch ständiges Wiederholen wird sie nicht richtiger: die „Kehrschleifentheorie“. Sie ist und bleibt schlichtweg falsch. Nicht alles, was einmal aus Amerika kam, muss richtig sein. Das trifft nicht nur auf die Kehrschleifen-, sondern auch auf die Theorie der „Hundeknochenanlage“ zu.

Worum geht es? Vor Jahrzehnten wurde propagiert: „Soll der Modellbetrieb dem Vorbild entsprechen, müsse ein Zug, der z.B. gerade von rechts nach links vorbeigefahren ist, nun entgegengesetzt von links nach rechts zurückkommen“. Und das entweder auf dem gleichen, oder auf dem Nachbargleis.

Warum? Bekanntermaßen ist dieses Verfahren im Modellbetrieb immer nur in derselben Wagenreihung möglich, also auf gar keinen Fall vorbildgerecht. Beim Vorbild könnte es so nur passieren, wenn drei Endbahnhöfe im Dreieck angefahren werden. Das würde aber höchst selten vorkommen, denn beim Gleisdreieck werden wie sonst auch, Wagen getauscht oder Züge anders zusammengestellt. Der Hauptgrund hierfür liegt in der Natur der Eisenbahn verankert. Es gibt immer zwei Endpunkte, zwischen denen Züge von A über B, C, D u.s.w. nach Z und wieder

zurück „pendeln“ (städtische Ringbahnen ausgenommen). Dabei ist es völlig egal, ob dies zwischen großen Entfernungen, z.B. von München nach Hamburg, oder auf kurzen, von Unterhaching nach Höhenkirchen, geschieht. Nur Pendelzüge bleiben unverändert, wohl gemerkt aber auch nur dann, wenn sie wirklich pendeln und nicht wie beim Hundeknochen oder der Kehrschleife komplett um die eigene Achse gedreht zurück kommen.

Betrachtet man die schematischen Beispiele oben – anhand einer Lokalbahn – erkennt man, was und warum dies so ist. Eine im Endbahnhof angekommene Lok fährt vom Zug und setzt über eine Weiche, vorbei an ihren Wagen, zurück. Sie fährt dann über eine zweite Weiche von hinten an ihren Zug wieder heran. Jetzt hat sie den Zug in umgekehrter Reihung am Haken, weist aber nun mit dem Führerhaus in die neue Fahrrichtung. Hat die letzte Station wie auf der rechten Abbildung eine Drehscheibe, könnte die Lok zwar umgedreht werden, aber niemals der ganze Zug. Im Vergleich zur Lokalbahn bleibt bei Fernstrecken – sollte zufällig die Wagenreihung doch gleich bleiben – kaum die gleiche Lok am Zug, sie würde zur Durchsicht ins Bw fahren und eine neue Lok übernehme den Zug.

Alle diese Erwägungen, Vorbild und Modell vergleichend, sind und bleiben eher hypothetischer Natur, denn Züge fahren selten über lange Strecken unverändert. Bei Personenzügen wurde mal ein Kurswagen eingestellt, oder ein Post- bzw. Packwagen. Bei Güterzügen waren Veränderungen noch ausgeprägter. Die Güter (oft mit Spezialwagen transportiert)

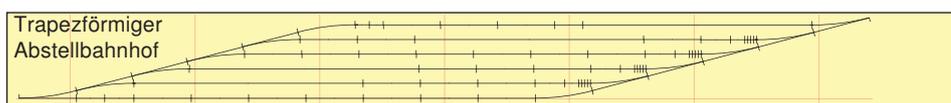
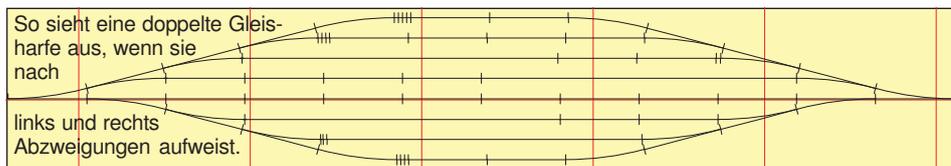
waren für ganz bestimmte Empfängerstationen gedacht und wurden dementsprechend immer wieder an- oder abgekuppelt. Ausgenommen hiervon sind Ganzzüge. War ein solcher mit einer Dampflok bespannt, konnte angenommen werden, dass die Lok im Endbahnhof gedreht wurde und wieder – Rauchkammer voraus – zurückkehrte. Bei Elloks, S-Bahnen, Triebwagen und InterCity spielt es im Modell keine Rolle, sicherlich wird es niemand für notwendig erachten die Führerstandsbezeichnung (1 und 2, oder V und H) zu kontrollieren. Genausowenig wie die Wagennummern des gleichen Wagentyps, die sowieso in den meisten Fällen im Modell gleich sind. Jeder kann natürlich den Betrieb auf seiner Anlage abwickeln wie er will, nur soll man die Redewendung „genau wie beim Vorbild“ oder „vorbildgerecht“ auf alle Fälle beim Hundeknochen und der Kehrschleifenanlage vermeiden, denn mit dem Vorbild haben beide nichts zu tun.

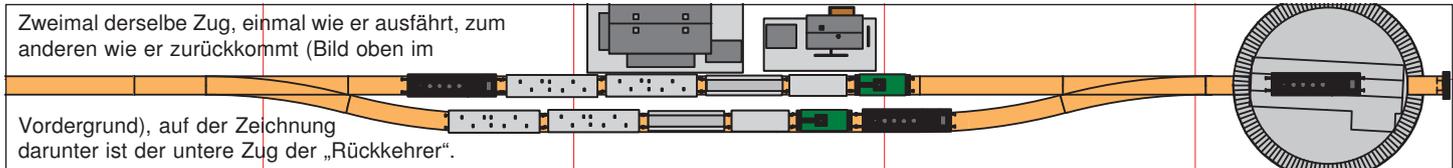
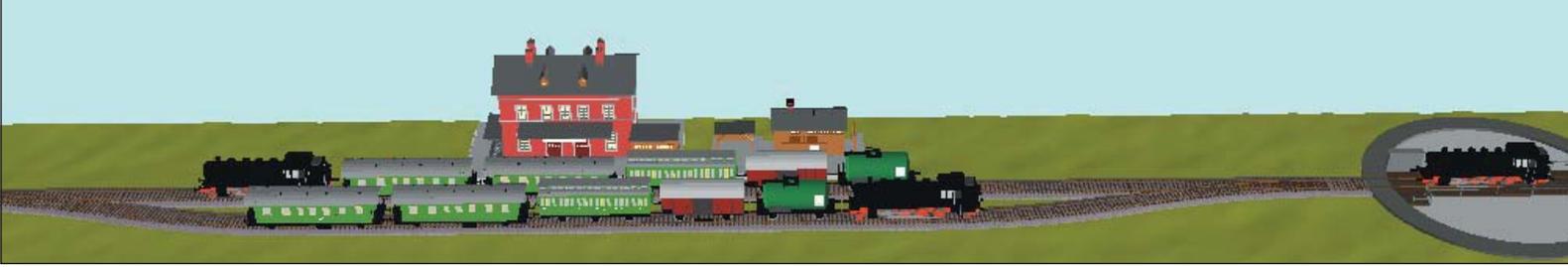
In Amerika hatte man früher eine oder zwei Handarbeits-Messingloks aus Japan und ein paar ebensolche Waggons. Es war also verständlich, dass man einfache Lösungen suchte und sie dann als gut anpries. Großzügig nahm man „gespiegelte“ Zugzusammenstellungen aus der Gegenrichtung in Kauf – heute bei uns aber nicht mehr, also: „Modellbahnovizen“ aufgepasst.

### Gute Chancen für das Oval

Warum ich auf dieses Thema so ausführlich eingehen möchte? Vielleicht kann ich dazu beitragen, dass es in Zukunft wieder möglich wird, der Rundumanlage ihren verdienten Platz innerhalb der Modellbahn zurückzugewinnen. Natürlich hat auch sie herzlich wenig mit dem Vorbild zu tun. Aber ein Rundumverkehr muss nicht ein langweiliges Oval auf nur einer Ebene verkörpern, die Trassen können ebenso eine L-Anlage bilden und auch in die Tiefe oder nach oben führen. Dafür sollen sie aber (der geringere Platzbedarf macht es möglich) doppelgleisig sein. Auf ihr kommen auf dem parallel verlaufenden Gleis dann „echte“ Gegenzüge

Erläuterungen gebräuchlicher Bezeichnungen, die in Texten zu Anlagen Verwendung finden.





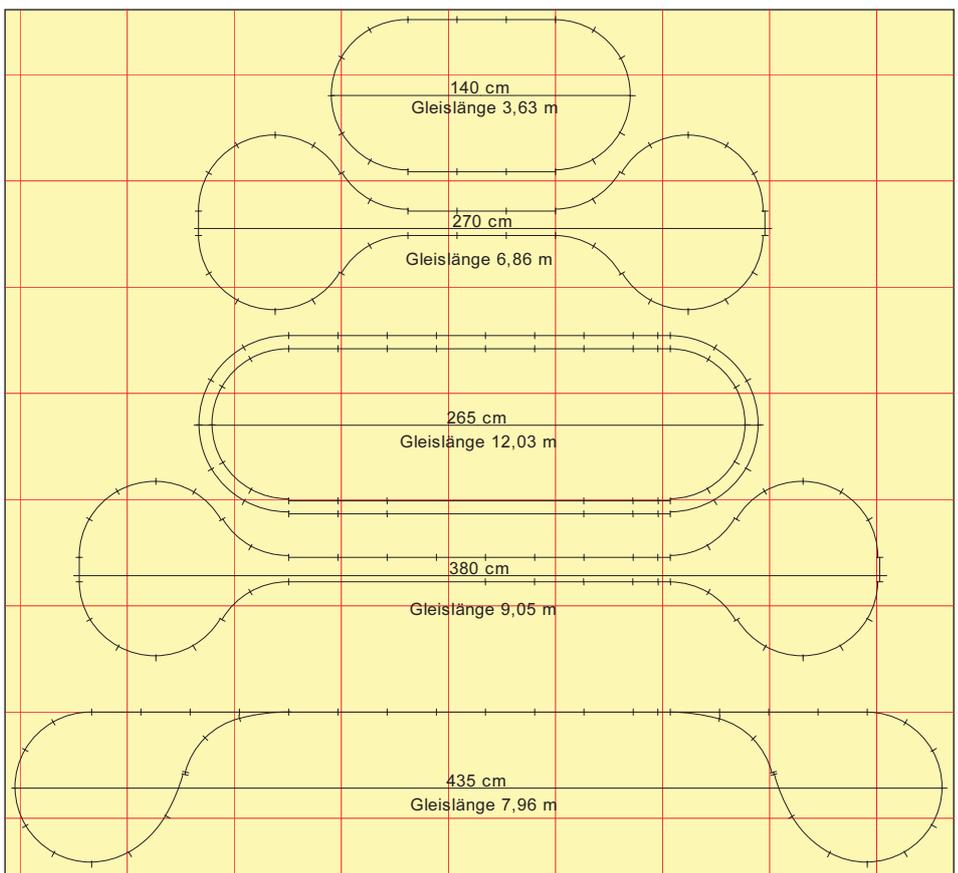
zurück. Bei dem heutigen reichhaltigen Fahrzeugangebot können im Untergrund für beide Fahrrichtungen große Schattenbahnhöfe vorgesehen werden, denn bei Vorführungen erkennt sowieso kaum jemand die Zugfolge, kann also auch nicht vergleichen.

Ein weiterer Grund meines Plädoyers für den „Kreisverkehr“ ist, dass Rundumanlagen gerne an den Raumwänden entlang gebaut werden, was wieder nichts anderes als ein großes Oval bedeutet, und man hört: „Wie toll!“.

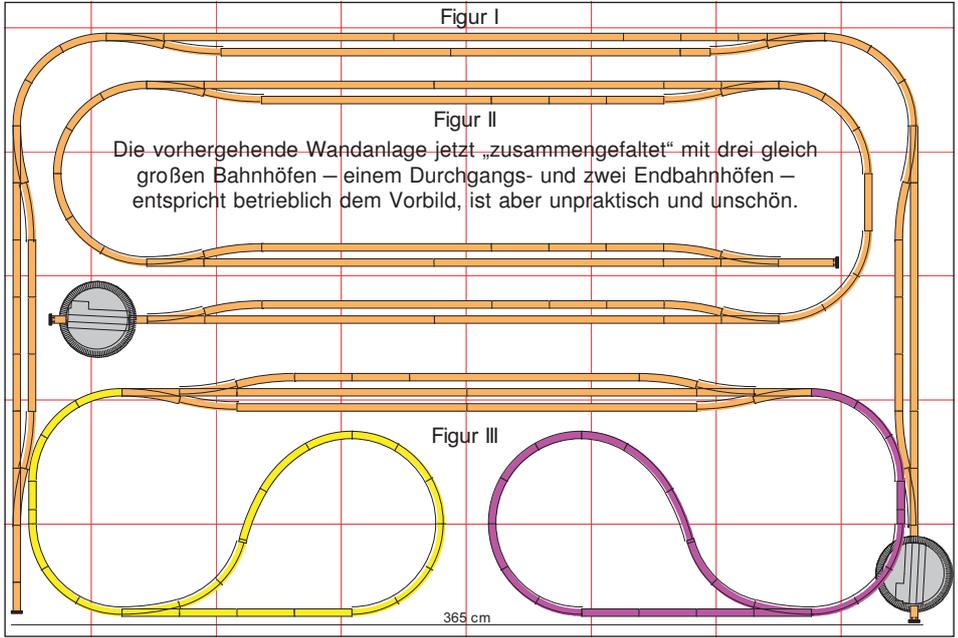
Zum Maßvergleich rechts einfache Beispiele: Für eine Ovalanlage benötigt man durchschnittlich am wenigsten Platz. Ein Grundpackungsoval mit drei Gleisen in der Geraden besitzt 140 cm in der Breite. Beim Hundeknochen benötigt das gleiche, ebenfalls mit drei Geraden, schon 270 cm Breite. Genehmige ich einem Doppeloval die gleiche Breite, habe ich vier Trassen mit jeweils acht geraden Gleisstücken zur Verfügung! Das würde schon für die Unterbringung von zwei kleineren Bahnhöfen genügen. Gestehe ich dem Hundeknochen ebenfalls acht gerade Gleisstücke zu, werden theoretisch daraus 380 cm Breite, aber es kann nur ein Bahnhof eingeleant werden.

Bei der Kehrschleifenanlage wird es noch gravierender. Soll innerhalb acht Gleisen ein Bahnhof passen, werden sogar stolze 435 cm Breite benötigt. Krümmt man die Strecke nach den Bahnhofswweichen durch gebogene Gleise ab (rechts), reduziert sich die Breite. Fügt man Endbahnhöfe an – diese müssen entgegen meiner Skizze die gleichen Bahnhofsgleislängen aufweisen – so wird eine „An-der-Wand-entlang“-Anlage daraus. Bei angefügten Kehrschleifen wird der Platzverbrauch in die Anlagenmitte verlegt und erheblich geringer.

Die Kehrschleifen müssten allerdings aus Platzgründen für Bahnhofsgebäude und Ort abwärts führen. 180 cm Gleisnutzlängen sind hier vorhanden, die Anlagenbreite beträgt etwa 370 cm. Nachteil bei der einfachen Kehrschleifenanlage: Die Züge (nur zwei möglich) müssen immer im Bahnhof warten, bis der eine pro Richtung ausgefahrene Zug zurückkommt.



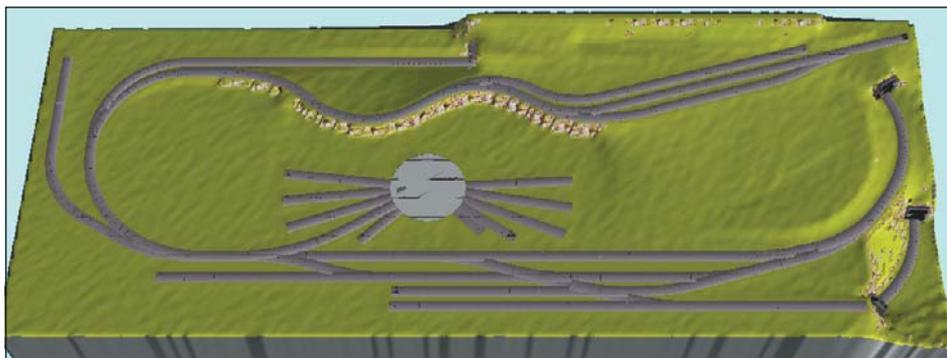
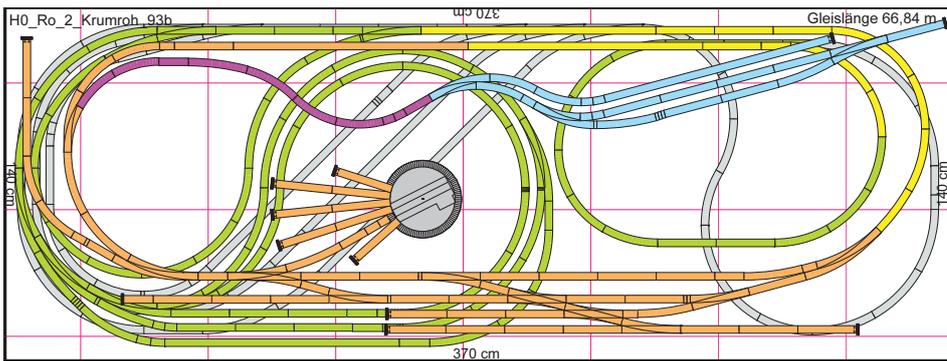
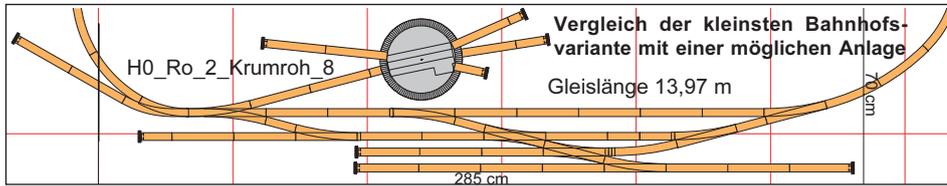
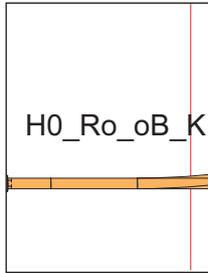
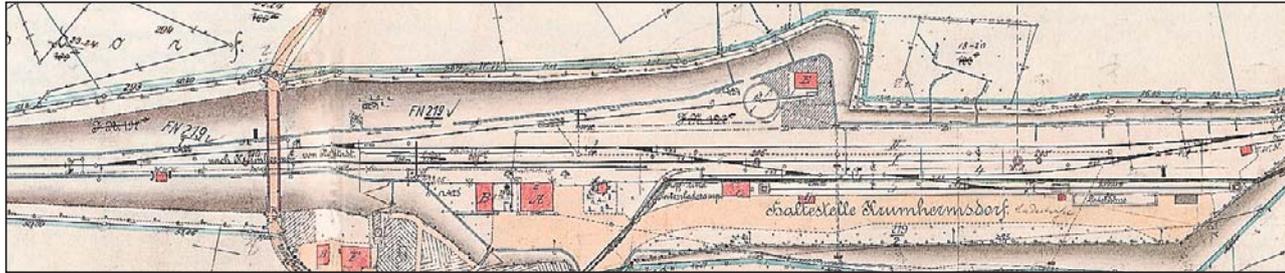
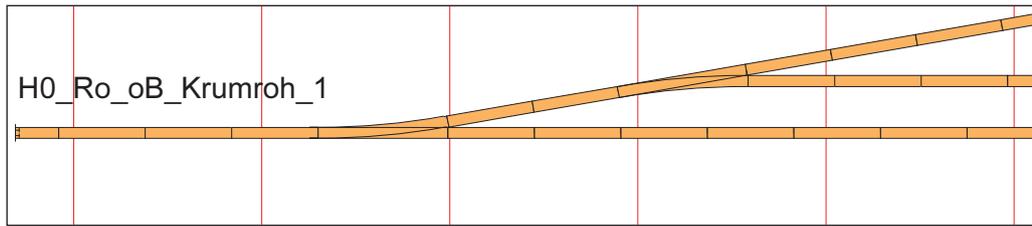
**Anmerkungen:** Bei vielen Entwürfen habe ich zur Anregung, die maximale Gleisanzahl für Abstell- und Schattenbahnhofsgleise genutzt. Abspecken ist nicht schwierig. Alle möglichen Abstellgleise und Gleislängen werden aufgezeigt, es erspart beim Nachbau viele Versuche.



# Kann man nach dem Vorbild planen?

Sicher, aber natürlich mit platzbedingten Einschränkungen! Etwas Erfahrung und Grundwissen über Verkehrsabläufe bei der „großen Eisenbahn“ sind dabei durchaus dienlich.

Als Beispiele habe ich zwei Pläne aus dem „Sachsen-Report, Band 5“ entnom-

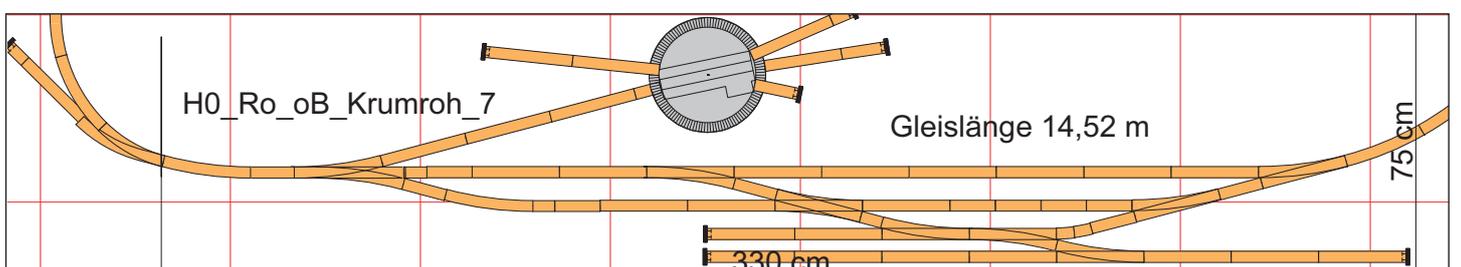
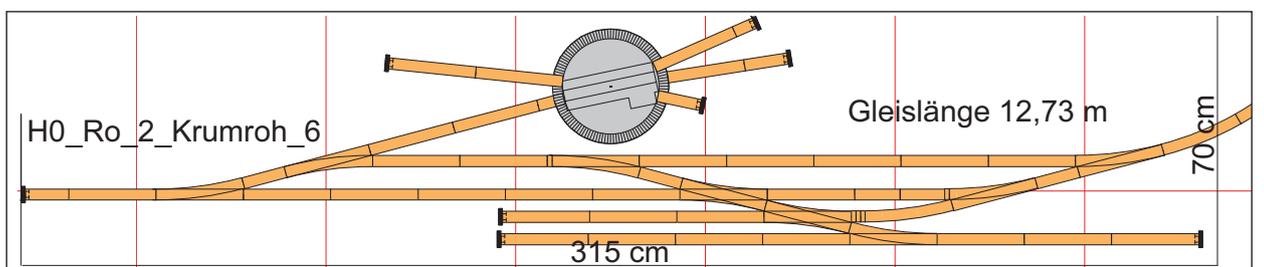
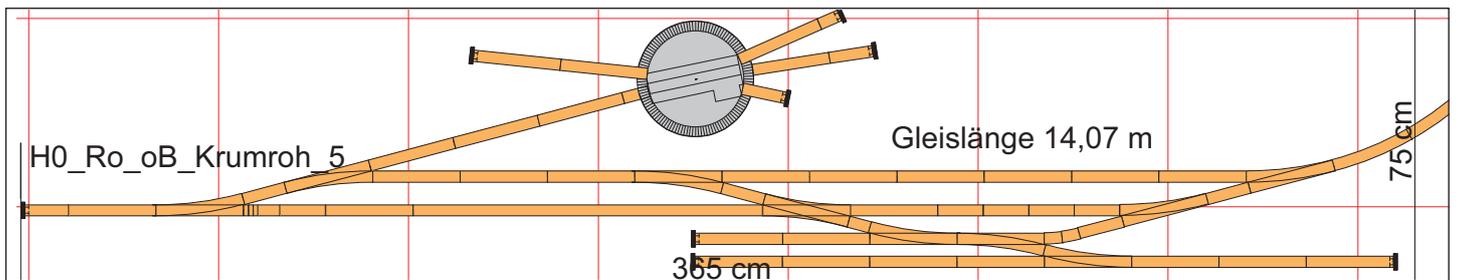
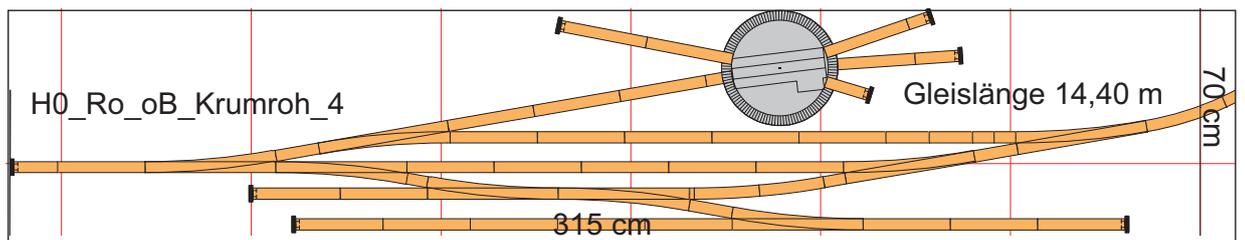
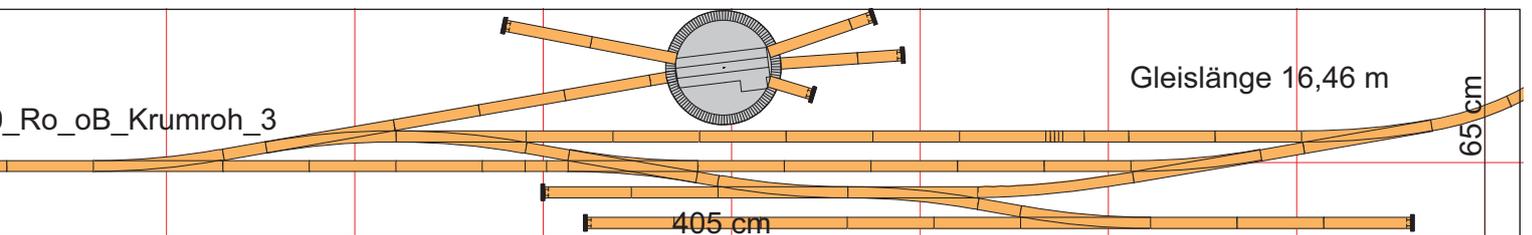
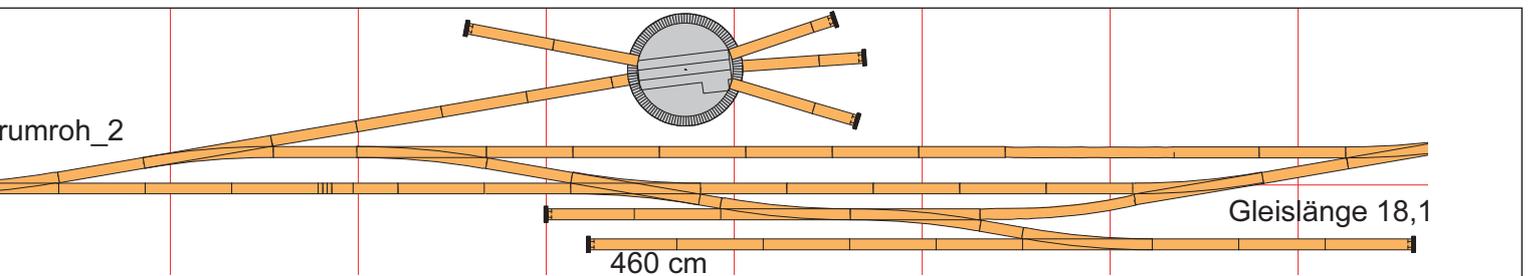
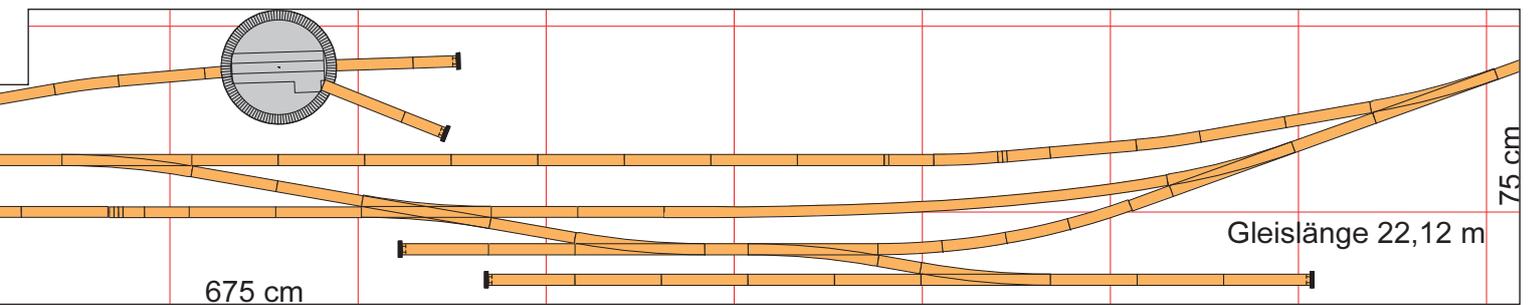


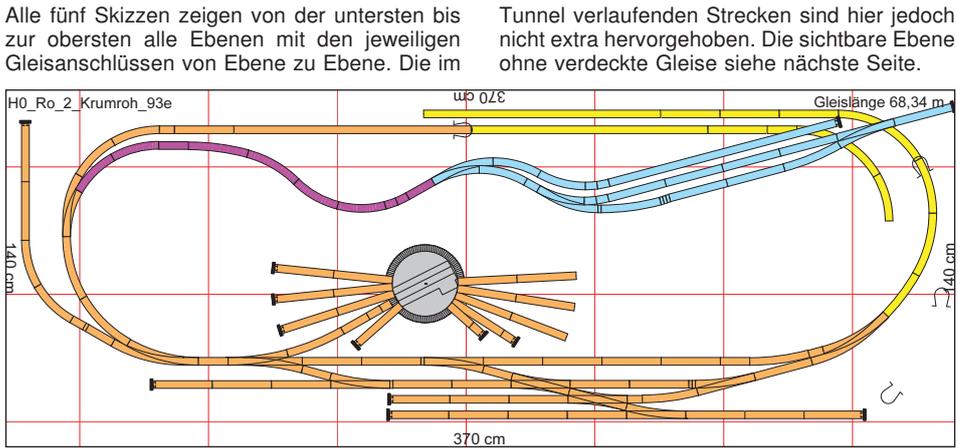
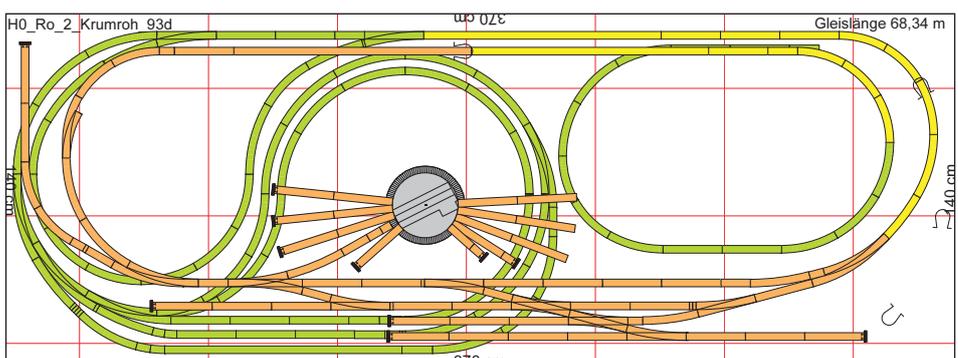
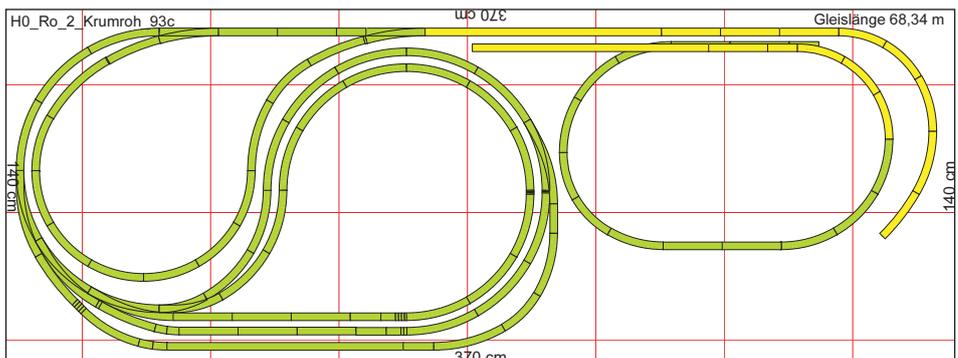
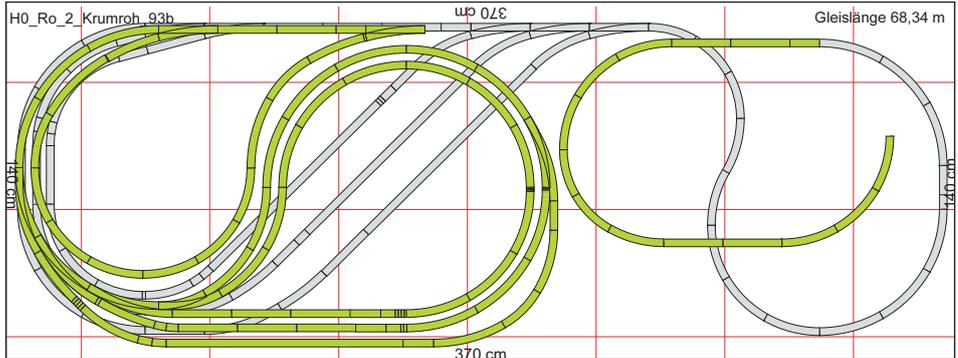
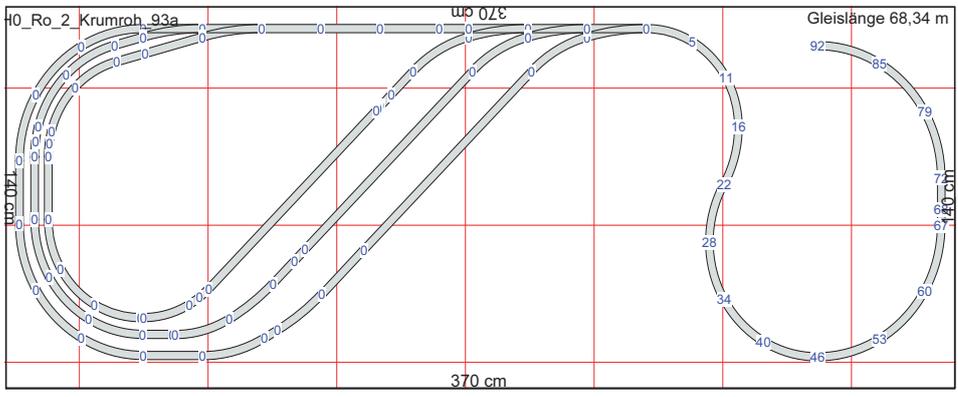
men, die dem Thema Bahnhöfe der sächsischen Staatsbahn gewidmet sind. Schritt für Schritt versuchte ich, diese soweit wie möglich *sinnvoll* zu verkleinern. Bei meinem ersten Bahnstabsplan von Krumhermsdorf (8) blieben alle Gleise erhalten. Allerdings sind am Ende einige Bahnstabsgleise sehr kurz. Dem Zweck, dem sie einmal beim Vorbild dienten, werden sie dadurch wohl kaum noch gerecht.

## Krumhermsdorf in H0 ...

Bei der ersten bis vierten Variante verwendete ich die dem Vorbild eher entsprechenden Roco-10°-Weichen, wobei der oberste Entwurf in der Längenausdehnung dem Vorbild recht nahe kommt. Den weiteren vier Verkleinerungen liegen, wegen der Verringerung der Längenausdehnung, Roco-15°-Weichen zugrunde (die vierte davon, siehe links oben). Die aus dieser Ausführung abgeleitete Kompletanlage könnte in der Breite noch weiter verkleinert werden (auf ca. 3,05 bis 3,10 m). Dann müssen aber Roco-Bogenweichen R 2/3 und Gleisradius 2 verwendet werden. Allerdings verlangen die recht knappen Abmessungen entgegen der linken Skizze, eine Ovalanlage auf nur einer Ebene. In der Nenngröße N kann es etwa ab 1,80 m Breite gelingen, in TT dürfte man etwa mit 2,20 m auskommen.

Bei dem abgebildeten H0-Anlagenentwurf kamen Roco-Bogenweichen der Radien 4/5 zum Einsatz. Er ist als Kehrschleifenanlage mit zusätzlichen Abstellgleisen für jede Richtung konzipiert. Um den Fahrbetrieb noch aufzuwerten, erhielt die Anlagenskizze zusätzlich eine Nebenbahn, die es beim Vorbild nicht gegeben hat.





Alle fünf Skizzen zeigen von der untersten bis zur obersten alle Ebenen mit den jeweiligen Gleisanschlüssen von Ebene zu Ebene. Die im

Tunnel verlaufenden Strecken sind hier jedoch nicht extra hervorgehoben. Die sichtbare Ebene ohne verdeckte Gleise siehe nächste Seite.

## Zum Vorbild

Die Gleisentwicklung des als Haltepunkt bezeichneten Bahnhofs war recht umfangreich. Krumhermsdorf liegt mit 415 m ü.d.M. auf dem Scheitelpunkt der Strecke Bad Schandau–Sebnitz–Neustadt (Sachsen). Die Strecke nannte man wegen der starken Krümmungen und Neigungen und ihrer sieben Tunnel auch den „sächsischen Semmering“. Von Sebnitz aus konnte über Schluckenau nicht auf böhmisches Gebiet weiter gebaut werden, deshalb musste die Strecke Sebnitz–Neustadt auf sächsischem Gebiet verbleiben.

Die 1877 eröffnete 27,97 km lange Strecke galt zuerst als undurchführbar – das nur 6 km entfernte Neustadt liegt nur 342 m hoch. Das entgegengesetzt, 7 km entfernt liegende Bad Schandau fällt sogar bis auf 315 m. Der Hp (415 m) verfügte über umfangreiche Güteranlagen. Auf der 11,6-m-Drehscheibe konnten Schleppenderloks der Gattung III/IIIb des Schiebedienstes gerade noch

