MIBA SPEZIAL 77

MIBA

SPEZIAL 77

DIE EISENBAHN IM MODELL

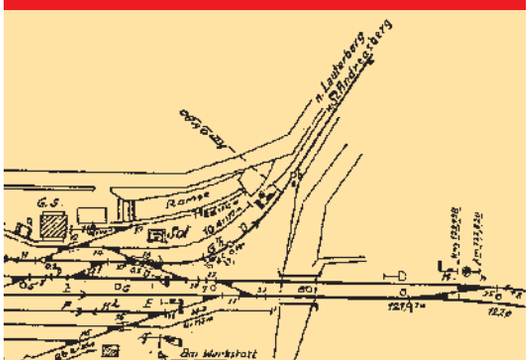
Juli 2008
B 10525
Deutschland € 10,–
Österreich € 11,50
Schweiz sFr 19,80
Italien, Frankreich, Spanien
Portugal (cont) € 12,40
Be/Lux € 11,60
Niederlande € 12,75
Norwegen NOK 125,–

MIBA SPEZIAL 77
Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn

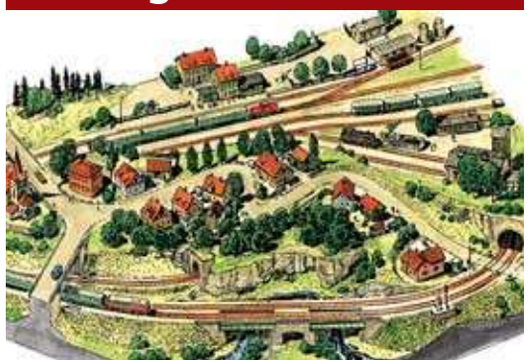
Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn

Klassische Konzepte

Michael Meinhold: Grundlagen
Mit Karten in Klausur



Neue Anlagenplanung auf alter Basis
Pit-Peg reloaded



TT-Anlage nach Reichsbahn-Vorbild
Trassenlauf mit Trick

Platz für Pläne

In einer Zeit, als Eisenbahn und Schafe noch friedlich nebeneinander existierten, spielt unsere beschauliche Szene auf der Anlage des Modellbahnclubs Bergisch-Gladbach. *Bruno Kaiser* fing den Güterzug auf der Hauptbahn und den Schienenbus auf der abzweigenden Nebenbahn ein.
Zur Bildleiste unten: *Michael Meinhold* erläutert die möglichen Formen von Bahnhöfen, an denen Nebenbahnen abzweigen. Die klassischen Entwürfe von Pit-Peg hat *Lutz Kuhl* dem heutigen Stand der Anlagenplanung angepasst. Welche Tricks bei der Trassierung der Nebenbahn möglich sind, verraten Ihnen die TT-Freunde Weimar *(Foto: gp)*.

Wissen Sie noch, letztes Jahr um diese Zeit? Ich habe in Spezial 73 geschildert, wie meine damalige Anlage zu ihrem Raum kam. Dieser Kellerraum war mit den Maßen 4,17 x 1,73 m im Vergleich zur vorher verfügbaren Fläche riesig, aber geradezu winzig, wenn man meine hochfliegenden Pläne bedenkt.

Jede Menge berühmte Züge aus der Epoche III sollten ihren Auftritt bekommen: Der „Rheingold" – natürlich! – mit möglichst vielen Wagen. Ein VT 11.5 als TEE durfte auf keinen Fall fehlen. Ebenso wenig der Henschel-Wegmann-Zug, wobei es mir völlig wurscht war, dass dieser Zug mangels 61er nurmehr ein Wegmann-Zug war. Die „Rheinblitz"-Gruppe sollte quer durch den Keller brummen und das blaue F-Zug-Netz der frühen DB hätte ich am liebsten gleich komplett nachgestaltet.

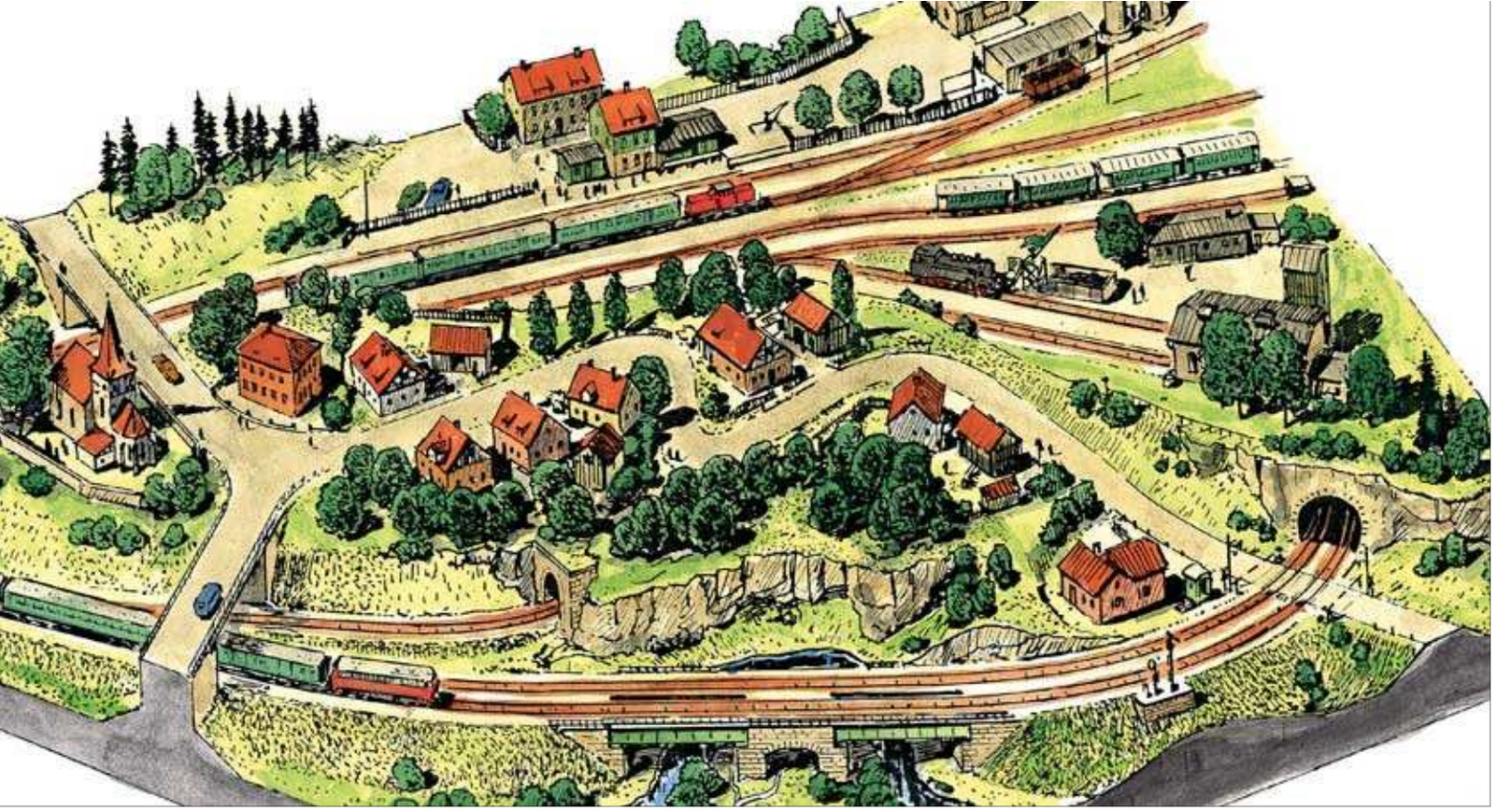
Ach ja, das war erst der Reisezugverkehr! Ganzzüge aus Selbstentladewagen mit 44er davor, wie sie damals noch täglich auf dem Weg zum Kraftwerk Springorum an der Schule vorbeifuhren, mussten natürlich auch noch irgendwie im Schattenbahnhof untergebracht werden. Nicht zu vergessen die langen Güterzüge, deren bunte Mischung aus O- und G-Wagen nebst einigen Spezialbauarten für viel Abwechslung sorgen sollte.

Logo, dass eine Oberleitung hermusste, denn schließlich haben wir ja drei Traktionsarten bei der Bahn. Wer verzichtet schon gern auf die herrlichen Altbauelloks, von Triebwagen mit „Geweih" auf dem Dach ganz zu schweigen. Aber auch kleinere Fahrzeuge durften nicht fehlen: Donnerbüchsen und Schienenbusse brauchten eine artgerechte Haltung auf der Nebenbahn und mit dem einen oder anderen Güterwagen wollte ich ja auch noch zum Anschließer rangieren.

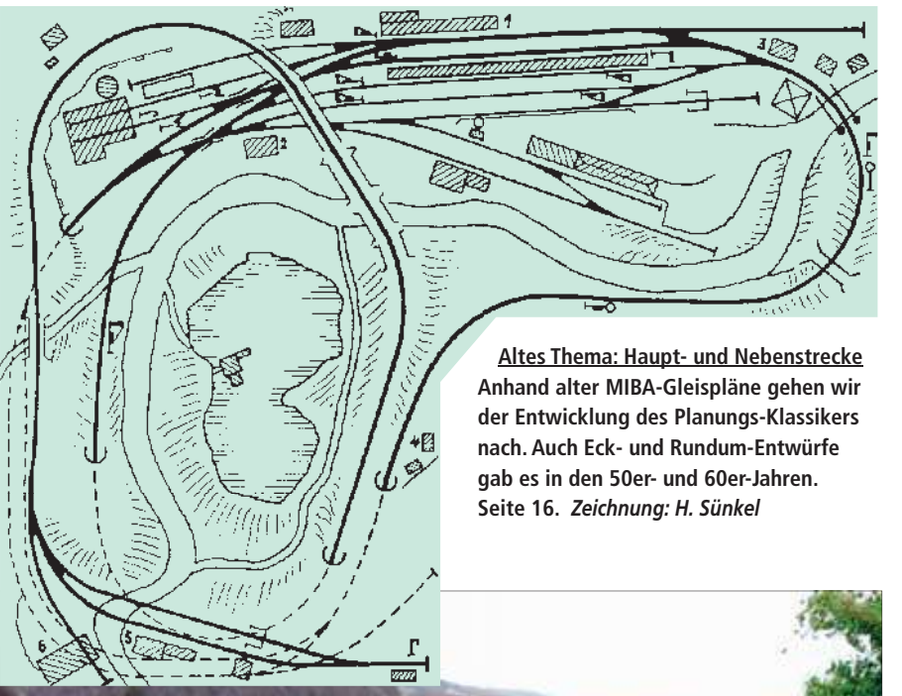
Es ist mir inzwischen entfallen, warum dieses anspruchsvolle Projekt damals eigentlich nicht realisiert wurde. Vielleicht lag es am seinerzeitigen Angebot der Modellbahn-Industrie, die so manches Fahrzeug erst viele Jahre später anbot, vielleicht auch an der mit meinen Plänen nicht recht kompatiblen Höhe des Taschengeldes. Am ausgefuchsten Anlagenplan lag es aber auf keinen Fall!

Der Plan nämlich sah einen Schattenbahnhof mit zehn Gleisen vor, der über sinnreiche Verbindungskurven die Hauptstrecke in beliebiger Richtung speisen konnte. Außerdem war auf beiden Gleisen der Hauptstrecke Kreisverkehr möglich, damit man sich ganz entspannt auch mal aufs Betrachten beschränken konnte. Die sichtbare Paradestrecke lag im Gefälle an der gegenüberliegenden Wand. Gleich nach der Tunnelausfahrt fädelte sich über elegante Bogenweichen eine Nebenbahn aus, die oberhalb des Schattenbahnhofs in einen kleinen Kopfbahnhof mündete. Hier waren Personenbahnhof, Güterabfertigung, ein kleines Bw und die Anschließer vorgesehen – Herz, was willst du mehr!

Wenn ich mein Modellbahner-Leben noch einmal beginnen könnte: Ich würde sicherlich einen größeren Raum und größere Radien anstreben, am klassischen Konzept der Anlage würde ich aber gar nichts ändern – meint Ihr *Martin Knaden*

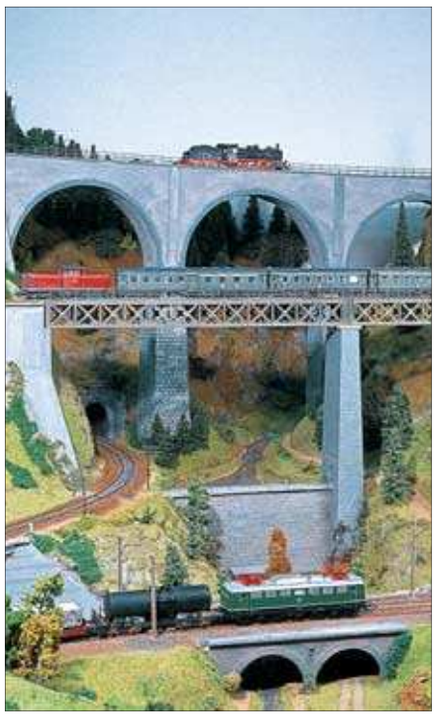


Gleisplanklassiker – neu interpretiert:
Lutz Kuhl nimmt sich zwei weniger bekannte Pit-Peg-Entwürfe vor und entwickelt sie unter besonderer Berücksichtigung betrieblicher Belange weiter.
Seite 28. ***Schaubild: Pit-Peg***



Altes Thema: Haupt- und Nebenstrecke
Anhand alter MIBA-Gleispläne gehen wir der Entwicklung des Planungs-Klassikers nach. Auch Eck- und Rundum-Entwürfe gab es in den 50er- und 60er-Jahren.
Seite 16. ***Zeichnung: H. Sünkel***

Nibelungen-Nachbau
Im hessischen Hofheim lassen die Eisenbahnfreunde Biblis das Anlagenthema ihrer Clubanlage „spielen". Horst Meier präsentiert die interessante Ausstellungsanlage.
Seite 68. ***Foto: Horst Meier***

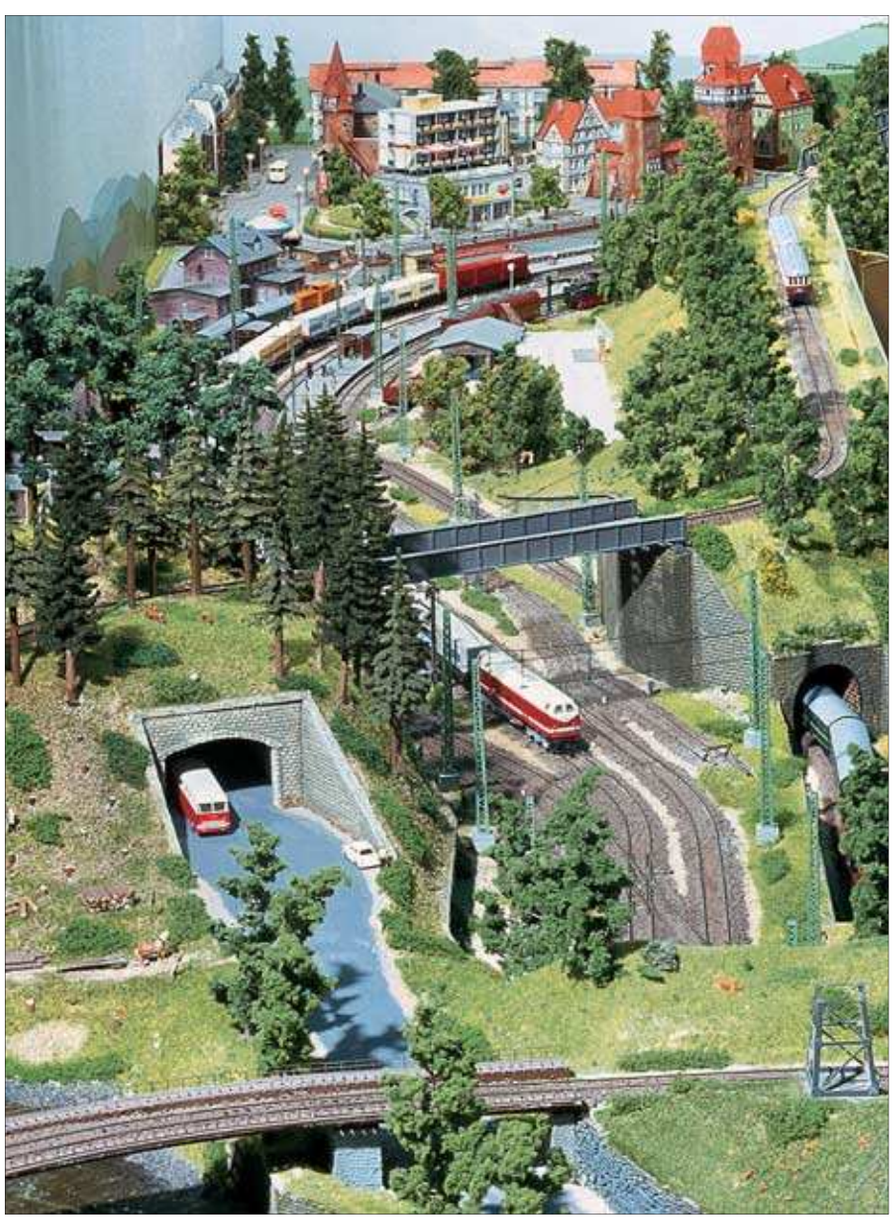


MIBA SPEZIAL 77

DIE EISENBAHN IM MODELL

Bodenheim–Spitze! Der Eisenbahnclub Bergisch Gladbach (ECGL) wickelt auf seiner großen Clubanlage Betrieb auf Haupt- und Nebenbahnen ab. Seite 20. *Foto: bk*

Täuschungsmanöver: Die TT-Freunde Weimar bauten eine Modulanlage für flüssigen Durchgangsverkehr – Haupt- und Nebenbahnverkehr im Thüringer Wald! Seite 50. *Foto: gp*



INHALT

ZUR SACHE

Platz für Pläne 3

GRUNDLAGEN

Anschluss oder Trennung?
Bahnhofsformen des Vorbilds 6

ANLAGEN-PLANUNG

Altes Thema:
Haupt- und Nebenstrecke 16
Gleisplanklassiker –neu interpretiert 28
Renovierungsobjekt aus Erfurt 34
Verzweigung in Regensburg 42
Spiele für die Galerie 58
Die G.-Bahn 84

MODELLBAHN-ANLAGE

Große ECGL-Clubanlage in H0:
Bodenheim–Spitze! 20
TT-Modulanlage für flüssigen Durchgangsverkehr:
Täuschungsmanöver 50
Abzweig im hessischen Hofheim:
Nibelungen-Nachbau 68

VORBILD + MODELL

Kreuzung ohne Kreuz 76
Porstendorf 21 90

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 102