

Miniaturbahnen

**MIBA**

**150** MODELLBAHN-  
STRECKENPLÄNE



# **150** **MODELLBAHN- STRECKENPLÄNE**

aus der Modellbahnzeitschrift  
„Miniaturbahnen“ (MIBA)

Zusammengestellt und kommentiert von Michael Meinhold und Wilfried Weinstötter

## Wenn Sie diese Zeilen nicht lesen ...

... und gleich in den Streckenplänen zu blättern beginnen würden, so wäre das durchaus verständlich. Denn hier handelt es sich nicht um ein „Lehrbuch der Anlagenplanung“ oder um „Gleisplan-Theorien“, sondern lediglich um eine neu kommentierte Zusammenfassung bereits in der MIBA veröffentlichter Streckenpläne. Doch gerade das garantiert eine Vielzahl der verschiedensten Themastellungen, Auffassungen und Wege, einen Gleisplan „anzupacken“. Und wer vieles bringt, wird jedem etwas bringen. So wird der Anfänger zunächst staunend einige „Superanlagen“ betrachten, interessiert die zahlreichen Lösungen zur Überwindung der Platznot studieren und mit der Zeit einen gewissen Blick für Betriebsmöglichkeiten, Bahnhofsanordnungen usw. entwickeln. Den fortgeschrittenen Modellbahner spricht vielleicht die besondere Lage eines Industrie-Gleisanschlusses, eine raffiniert ausgeklügelte Bw-Zufahrt oder eine elegant geschwungene „Paradestrecke“ an. Gemeinsam wird für beide das ständige Vergleichen sein und die immer wieder neu gestellte Frage: Wie würde ich es machen?

Und zu genau dieser Frage sollen die verschiedenen Entwürfe immer wieder herausfordern bzw. die eigene Phantasie anregen – denn ein sklavischer Nachbau dieses oder jenes Streckenplans wird sowieso meist nicht in Frage kommen; dazu sind die Modellbahner zu sehr Individualisten und die Geschmäcker zu verschieden. Bei eigenen Entwürfen sind jedenfalls Landschaft und Zubehör (und vor allem Lieblingsprojekte) hinsichtlich des Platzbedarfs unbedingt mit zu bedenken, will man vor späteren „Überraschungen“ sicher sein! (Siehe in diesem Zusammenhang auch unseren diesbezüglichen Tip auf S. 135.)

Selbstverständlich mag manchem der eine oder andere Entwurf wie gerufen kommen – dann wird er danach trachten, den Plan auf seine speziellen Raumverhältnisse und die Nenngröße seiner – vielleicht erst noch anzuschaffenden – Modellbahn zu übertragen. Um dieses Umdenken zu erleichtern, haben wir bei allen Anlagen die Hauptabmessungen und den Zeichnungsmaßstab für die drei gebräuchlichsten Nenngrößen H0, TT und N angegeben; dabei ist die Nenngröße, für die der betreffende Plan ausgelegt ist, jeweils durch Fettdruck hervorgehoben. Die Umrechnungen stimmen nicht genau auf den Zentimeter, sondern sind auf- bzw. abgerundet. Einmal vermitteln sie so einen leichteren Überblick über den jeweiligen Platzbedarf, zum anderen wären die genauen Maße sowieso nicht verbindlich, da sie schließlich bei anderen Bahngrößen zu sehr von den Kurvenradien, Weichenwinkeln usw. des jeweiligen Gleismaterials abhängen.

Wenn Sie diese Zeilen nun doch gelesen haben, dann haben Sie entweder alles schon gewußt – umso besser für Sie! – oder Sie haben einige Richtlinien erhalten, die Ihnen das Verständnis der Streckenpläne und Kommentare erleichtern.

M. Meinhold  
W. Weinstötter

# Plan 1

Entwurf: H. Lomnicky

HÖe-9 0,75 x 0,55 m (M 1:10)

TT 0,55 x 0,40 m (M 1:7)

N 0,40 x 0,30 m (M 1:5)

Klein, aber fein präsentiert sich dieser erste Entwurf, der für eine Schmalspurbahn gedacht ist, sich aber sinngemäß auch für eine normalspurige Nebenbahn eignet. Irgendwo im Alpenvorland liegt die Endstation, und eine Drehscheibe als Weichenersatz verleiht dem kleinen Bahnhöfchen eine originelle Note. Bei einem Blick auf den unterirdischen Gleisverlauf sind die Fahrmöglichkeiten zu erkennen; so kann z. B. ein Zug auf der Ringstrecke seine Kreise ziehen, während eine zweite Lok im Kopfbahnhof einen Güterwagen vor das Lagerhaus rangiert. Ein kleines Sägewerk mit eigenem Gleisanschluss ermöglicht den Abtransport von Grubenholz o. ä. Dem Landschaftsgestalter bietet sich durch die zahlreichen Einschnitte, Tunnel und Brücken ein willkommenes Betätigungsfeld; stilistisch bestens passende Gebäude – deren Anzahl allerdings 4–5 nicht überschreiten sollte – liefert die Zubehörindustrie. Als Hintergrundkulisse ist ein einfacher Wolkenhimmel denkbar, wenn man die Strecke auf einem „Hochplateau“ ansiedelt.

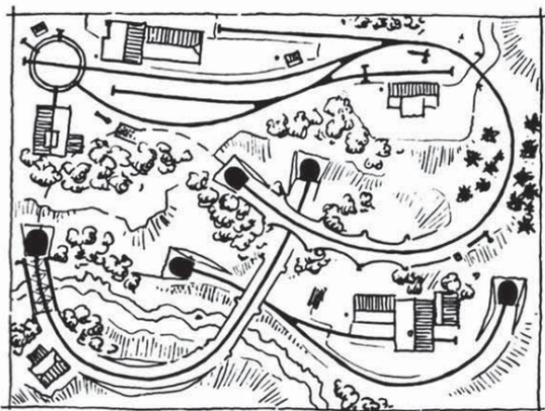


Abb. 1a

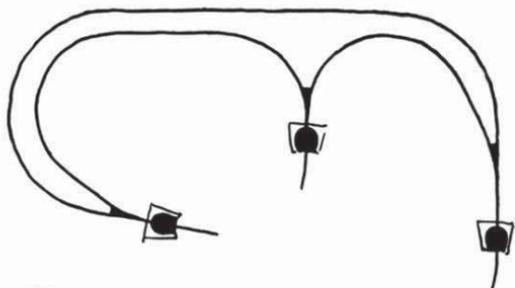


Abb. 1b. Unterirdischer Streckenverlauf.

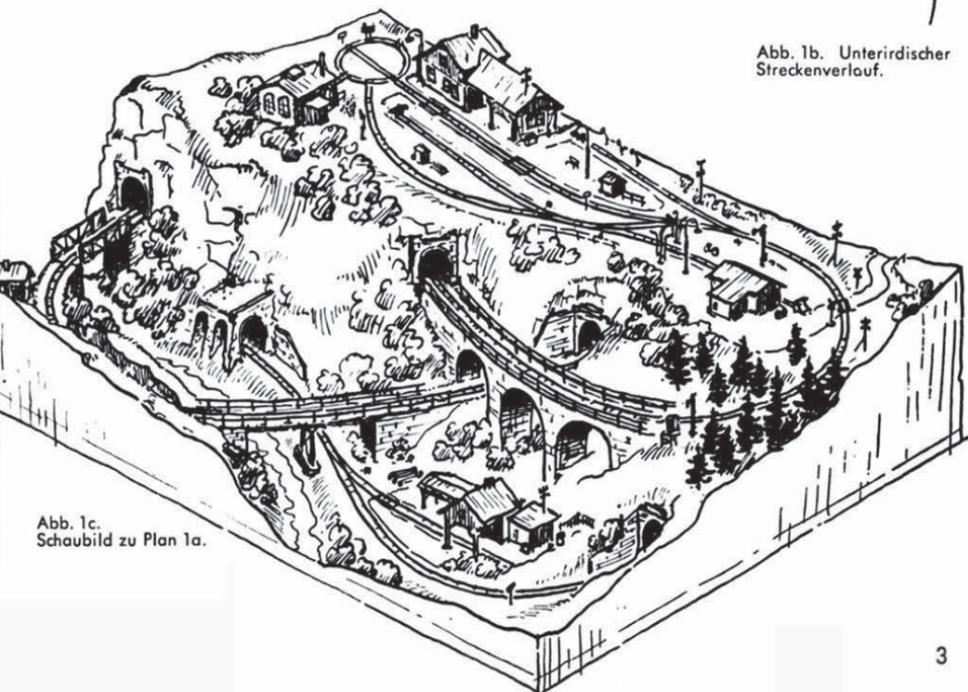


Abb. 1c.  
Schaubild zu Plan 1a.

## Plan 2a-e (Anlagen-Grundformen)

### Vor der „Weiterfahrt“ . . .

möchten wir Sie noch mit einigen „Grundsätzlichkeiten“ vertraut machen. Abb. 2a-e lassen bereits erkennen, worum es geht. Es sind die Standardtypen der bekannten Anlagenformen in schematischer Darstellung. Sie werden diese Grundformen im folgenden in zahlreichen Varianten wiederfinden und sich – zumal als Anfänger – fragen: Was ist nun für meine Anlage das Beste? Flächig? An-der-Wand-lang? Oder gar zungenförmig? Eine allgemein gültige Antwort lößt sich hier natürlich nicht geben – deshalb sollen im folgenden die besonderen Merkmale einer jeden Form kurz erläutert werden.

Der Anfänger wählt in der Regel die rechteckige Form nach Abb. 2a, die hinsichtlich des Unterbaus nicht viel Probleme aufwirft, da eine fertig käufliche Tischplatte genügt, die kaum noch bearbeitet werden muß. Überschreitet die Tiefe jedoch ca. 80–100 cm, zeigt sich das erste Manko. Die Anlage wird – sofern nicht mitten im Raum aufgestellt – nur noch schwer zugänglich; die Geländegestaltung am hinteren Rand oder das Eingleisen von „verunglückten“ Zügen stoßen auf erhebliche Schwierigkeiten. Zudem wirkt der ganze Aufbau oft spielzeugmäßig, vor allem, wenn die Bahnhofsgleise parallel zum Anlagenrand verlegt sind. Nicht verhehlt werden soll jedoch, daß diese Form für Klapp- oder Schrankanlagen (s. Plan 34 u. 41), ggf. durch ein Zusatzbrett erweitert, die günstigste ist.

Vorteilhafter erweist sich schon eine Dreieck-Form (2b), auch was die Möglichkeiten einer aufgelockerten Gleisführung angeht. Der Nachteil der Unzugänglichkeit bleibt jedoch erhalten, weswegen sich viele Modellbahner für eine . . .

. . . Über-Eck-Anlage nach Abb. 2c entscheiden, deren L-förmiger Grundriß bereits mehr Spielraum (im wahrsten Sinne des Wortes) hinsichtlich Streckenführung und Landschaftsgestaltung eröffnet. Natürlich läßt sich eine vorhandene Viereck-Anlage durch rechtwinkliges Anfügen eines Zusatzstückes zur Rechteck-Form erweitern – wie man überhaupt bei der Planung derartiger Umbauten gleich mit einkalkulieren sollte. Nützliche Anregungen vermitteln in dieser Hinsicht die Pläne 71, 72 u. 87, bei denen schon auf dem ersten Teilstück – quasi der Grundausrüstung – ein befriedigender Fahrbetrieb möglich ist.

A propos Fahrbetrieb: Die vorbildgetreueste Form eines Modellbahn-Betriebsablaufs – nämlich die offene Streckenfahrt zwischen zwei Endbahnhöfen – läßt sich auf dem „An-der-Wand-lang“-Typ (Abb. 2d)

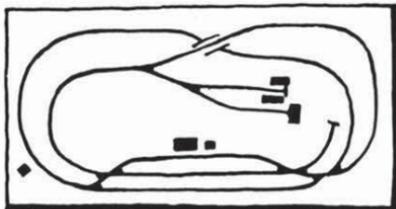


Abb. 2a. Diese rechteckige Form ist am weitesten verbreitet, für größere Anlagen jedoch nur bedingt zu empfehlen.

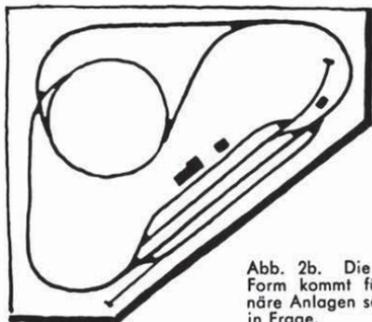


Abb. 2b. Die Dreieck-Form kommt für stationäre Anlagen schon eher in Frage.

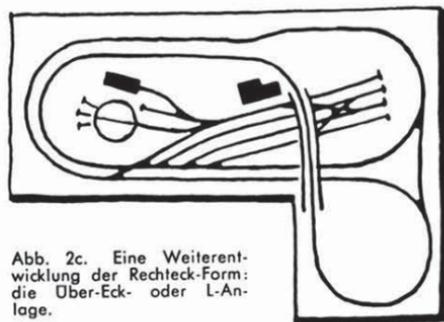


Abb. 2c. Eine Weiterentwicklung der Rechteck-Form: die Über-Eck- oder L-Anlage.

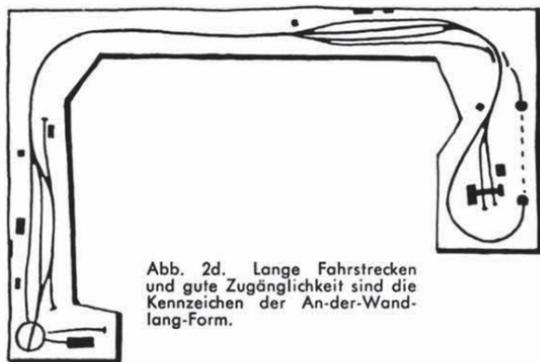
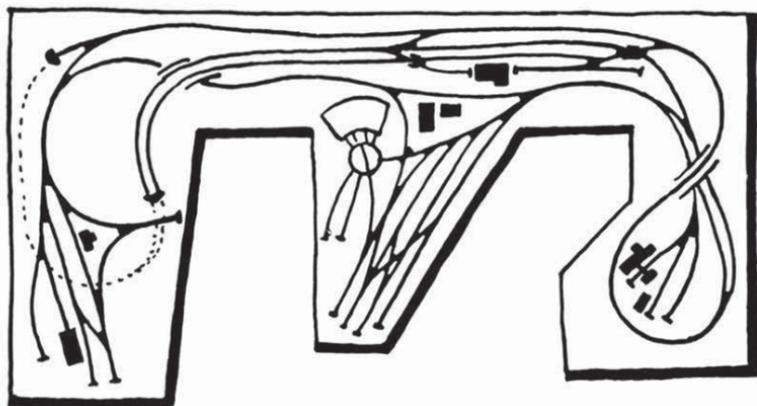


Abb. 2d. Lange Fahrstrecken und gute Zugänglichkeit sind die Kennzeichen der An-der-Wand-lang-Form.

verwirklichen. Durch Einfügen eines herausnehmbaren Zwischenstücks (z. B. vor der Eingangstür) entsteht eine Rundum-Anlage, die durch ihre geringe Tiefe von vornherein eine gleis- und geländemäßige Überladung ausschließt. Zudem läßt sich die ganze Anlage leicht in Einzelsegmente aufteilen, deren jedes für sich durchgestellt werden kann. Diese Zerlegbarkeit reduziert die Schwierigkeiten

Abb. 2e. Die Zungen- oder Kamm-Form erscheint zunächst zwar ungewohnt, läßt jedoch hinsichtlich der Betriebs- und Gestaltungsmöglichkeiten kaum noch Wünsche offen.



bei einem evtl. Umzug auf ein erträgliches Mindestmaß. Das non-plus-ultra hinsichtlich langer Fahrstrecken und abwechslungsreicher Geländegestaltung stellt jedoch die Zungen-Anlage dar, die aus den USA zu uns kam und in Deutschland merkwürdigerweise noch nicht so recht Einzug gehalten hat. Es würde den Rahmen dieser kleinen Einführung sprengen, alle Vorzüge dieser Anlagenform einzeln aufzuzählen – ein genaues Studium der Pläne 111 u. 119–121 verdeutlicht, welche Möglichkeiten sich hier auftun. Um nur ein Beispiel herauszugreifen: Eine ins Zimmer hereinragende Landschaftszunge kann auf der einen Seite flach und hügelig ansteigen und auf der anderen Seite mit einer steilen Felswand abfallen, und das bei 1–1,5 m Tiefe. Die nächste Zunge bringt den

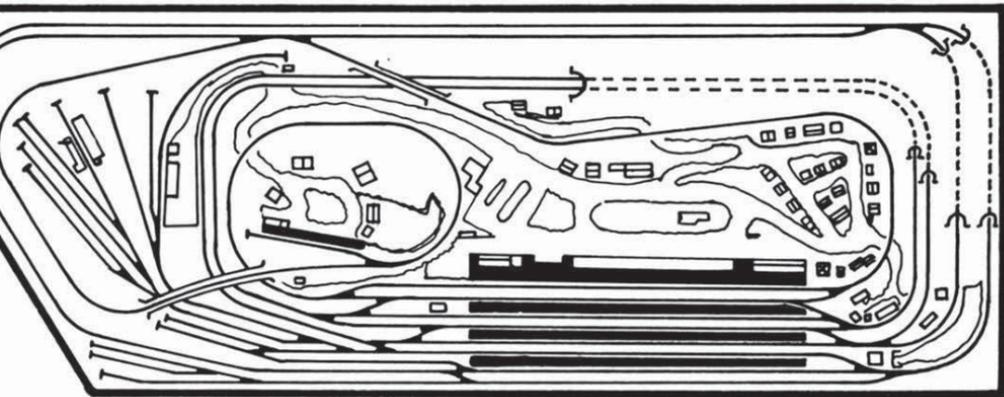
weiteren Verlauf ins Gebirge oder ins Flachland und die letzte Zunge endigt sogar an der See, mit einem Hafen- oder Fährbahnhof . . .

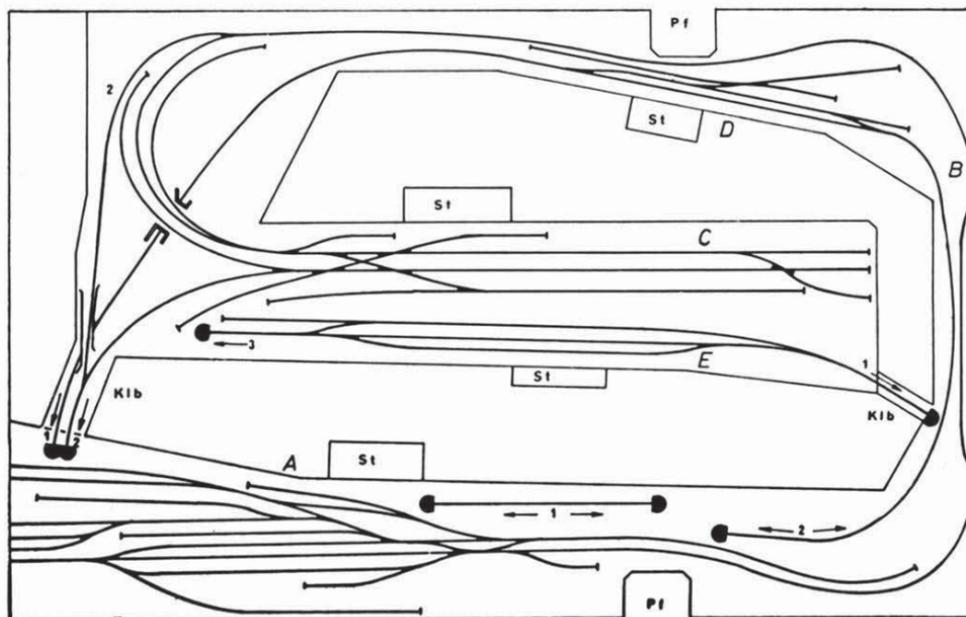
Vielleicht murren Sie jetzt: „Da machen die einem den Mund wäbrig, und ich in meiner 60 m<sup>2</sup>-Wohnung, was mach' ich . . .?“ Gemach, gemacht – wir möchten Ihnen nur zeigen, wie man's auch machen kann und daß eine offene Anlage hinsichtlich der erwähnten Gestaltungsmöglichkeiten einfach „mehr hergibt“. Nicht die Anlagengröße ist für einen interessanten Betrieb und eine harmonische Ausgewogenheit von Landschaft und Streckenführung ausschlaggebend, sondern das „gewußt wie“, das Sie aus den nun – endlich! – folgenden Gleisplänen „herausdestillieren“ mögen. In diesem Sinne – gute Fahrt!

### Plan 3 Entwurf: K. Petermann

H0 6,50 x 2,20 m (M 1:46)  
 TT 4,60 x 1,60 m (M 1:33)  
 N 3,50 x 1,20 m (M 1:25)

Eine flächige N-Anlage, für die ein Gleisplan aus dem Arnold-Gleisanlagenbuch abgewandelt wurde. Wie man sieht, kam es dem Planer in erster Linie auf einen umfangreichen Bahnhofsbetrieb an. Die zahlreichen Abstellgleise ermöglichen einen regen Rangierbetrieb, während auf den drei Ringstrecken mehrere Züge unterwegs sind.





## Plan 4

Entwurf: C. H. Jochemko

HO 5,85 x 3,60 m (M 1:45)  
 TT 4,20 x 2,60 m (M 1:32)  
 N 3,20 x 1,90 m (M 1:24)

Legende: 1 = Strecke nach E (Bf. „Enge“), 2 = Strecke nach D (Bf. „Borndorf“), 3 = zur Abstellgruppe. A = Bf. „Utzingen“, B = Ausweiche „Tannhag“, C = Bf. „Pitrofbek“. Pf = Pfeiler, St = Stellpult, Klb = Klappbrücke.

Eine Delikatesse für Fahrplan-Spezialisten stellt dieser für einen echten Fahrplan-Betrieb mit mehreren „Fahrdienstleitern“ ausgelegte Streckenplan dar. Bf. „Utzingen“ bildet mit kleinem Bw, einigen Abstellgleisen usw. den Schwerpunkt. Ausweiche „Tannhag“ gehört praktisch mit zu „Utzingen“; hier finden Zugkreuzungen statt. Ebenfalls endet hier der Schiebelok-Betrieb aus „Pitrofbek“. Letzterer ist als

Trennungsstation zwar etwas mager geraten, konnte aber aus Platzgründen nicht größer werden – eine willkommene „Betriebserschweris“ für den Fahrdienstleiter. „Pitrofbek“ kann über das Gleisdreieck „Pitrofbek-Ost“ umfahren werden.

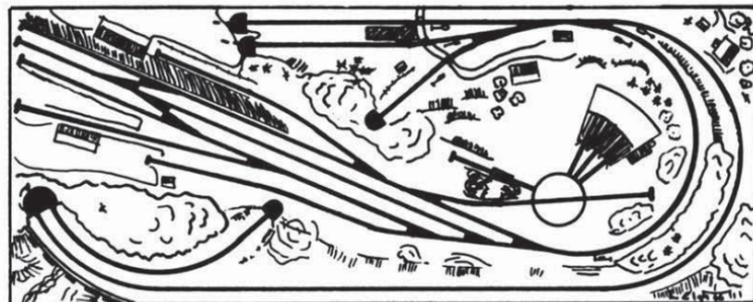
Bf. „Borndorf“ hat einen Fabrik-Anschluß, Laderrampe und ein Abstellgleis; Bf. „Enge“ ist dreigleisig und besitzt außerdem ein im Tunnel verstecktes Abstellgleis.

Jeder der vier Bahnhöfe hat ein eigenes Fahr- und Schaltpult. Für einen richtigen Fahrplanbetrieb sind mindestens zwei Personen erforderlich, die je zwei Bahnhöfe übernehmen, nämlich „Utzingen“ und „Enge“ bzw. „Pitrofbek“ und „Borndorf“.

Eine kleine Nebenbahn führt von einem Kopfbahnhof hinab ins Tal, wo sie in einer Kehrschleife endet. Außerdem ist zur Fahrzeitverlängerung (oder für einen Zwei-Zug-Betrieb) eine Ringstrecke eingeplant.

## Plan 5

Entwurf: L. Elgh



HO 2,50 x 1,00 m  
 (M 1:25)  
 TT 1,80 x 0,70 m  
 (M 1:18)  
 N 1,35 x 0,55 m  
 (M 1:14)

## Plan 6

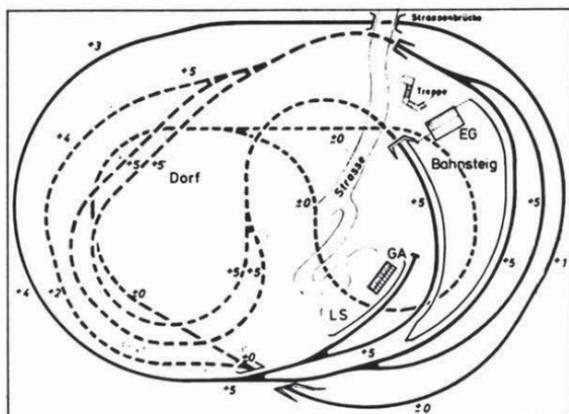
Entwurf: W. List

HO 2,60 x 1,85 m (M 1:31)

TT 1,90 x 1,35 m (M 1:22)

N 1,40 x 1,00 m (M 1:17)

Landschaft und N-Eisenbahn auf kleinster Fläche! Aus der unterirdischen Kehrschleife geht es von  $\pm 0$  bis  $+5$  cm in großem Bogen zum Trennungsbahnhof, bei dem der Bahnsteig mit dem Empfangsgebäude EG als Insel zwischen den nächsten beiden Gleisen liegt. Innen, im oberen verdeckten Teil (unterm Dorf), liegt noch eine Kehrschleife mit Überholgleis ( $+5$  cm); das am Bahnhof vorbeiführende Gleis gilt betrieblich als Umgehungsstrecke.



## Plan 7

Entwurf: C. H. Jochemko

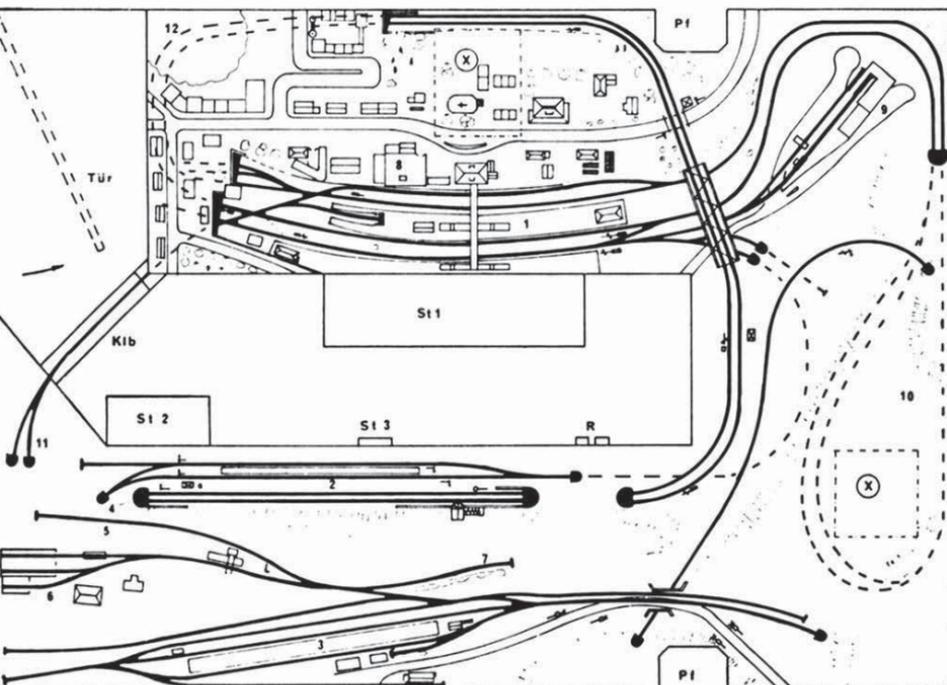
HO 5,85 x 4,10 m (M 1:45)

TT 4,20 x 3,00 m (M 1:32)

N 3,20 x 2,20 m (M 1:24)

Legende: 1 = Bhf. „Pitrofbek“, 2 = Hp. „Enge“, 3 = Bf. „Utzingen“, 4 = Strecke nach „Bestadt“ (unterirdische Kehrschleife), 5 = Abstellgleis, 6 = Lokschuppen und Wohnheim, 7 = Triebwagen-Abstellgleis, 8 = Post, 9 = Güterbahnhof, 10 = Altstadt, 11 = zweiter verdeckter Abstellbahnhof, 12 = Burg, X = Einstiegsöffnung, St 1-3 = Stellpulte (für jeden Bahnhof getrennt).

Diese Anlage war der Vorgänger von Plan 4. Weil jedoch der automatische Blockbetrieb auf der doppelgleisigen Hauptstrecke gegenüber dem interessanteren Nebenbahnverkehr zwischen „Pitrofbek“ und „Utzingen“ ins Hintertreffen geriet, wurde die Anlage gemäß Plan 4 geändert. Ein interessantes Beispiel dafür, wie ein Modellbahner seine Ansichten ändern und – weiterentwickeln kann!





### Plan 8

Entwurf: K. Reutlinger

H0	4,95 x 4,00 m	(M 1:30)
TT	3,60 x 2,90 m	(M 1:22)
N	2,70 x 2,20 m	(M 1:16)

Zeichenerklärung:

- A-B = Unterirdische Verbindung mit Abstellbahnhof
- 1 = BfH, Oberbaumbock
- 2 = Haltepunkt „Taldorf“
- 3 = BfH, „Klingenstein“
- 4 = Kleines Bw

Diese Anlage besteht eigentlich aus zwei Teilen: Auf dem einen Teil (links) befinden sich ein kleiner Nebenbahn-Kopfbahnhof (Endstation) und die unterirdischen Absteiggleise der Zahnradbahn. Auf dem zweiten (Haupt-) Teil liegt ein etwas größerer Provinzbahnhof an einer einseitigen, hauptsächlich von Personen- und leichten Güterzügen befahrenen Strecke. Hier zweigt die Nebenbahn nach „Klingenstein“ ab. Es empfiehlt sich übrigens, bei der Kreuzung von Haupt- und Nebenstrecke – nach der „westlichen“ Bahnhofsausfahrt von „Oberbaumbock“ – die Hauptstrecke im Gegensatz zur Zeichnung u n t e r der Nebenstrecke zu verlegen, um Schwervergabelten bei der Höhenstufung zu vermeiden. Gemäß dem gewählten Thema sollten auf dieser Anlage nur kurze Züge verkehren – allenfalls sei noch ein Eitzug mit 3-4 vierachsigen Wagen zugelassen.

### Plan 9

Entwurf: A. Schütze

H0	2,50 x 1,10 m	(M 1:20)
TT	1,80 x 0,80 m	(M 1:14)
N	1,35 x 0,60 m	(M 1:11)

Ein kleiner Landbahnhof zwischen zwei Kehrschleifen; hier können Nebenbahnzüge kreuzen und rangieren. Außerdem ist noch ein Haltepunkt beim Sägewerk vorgesehen.

