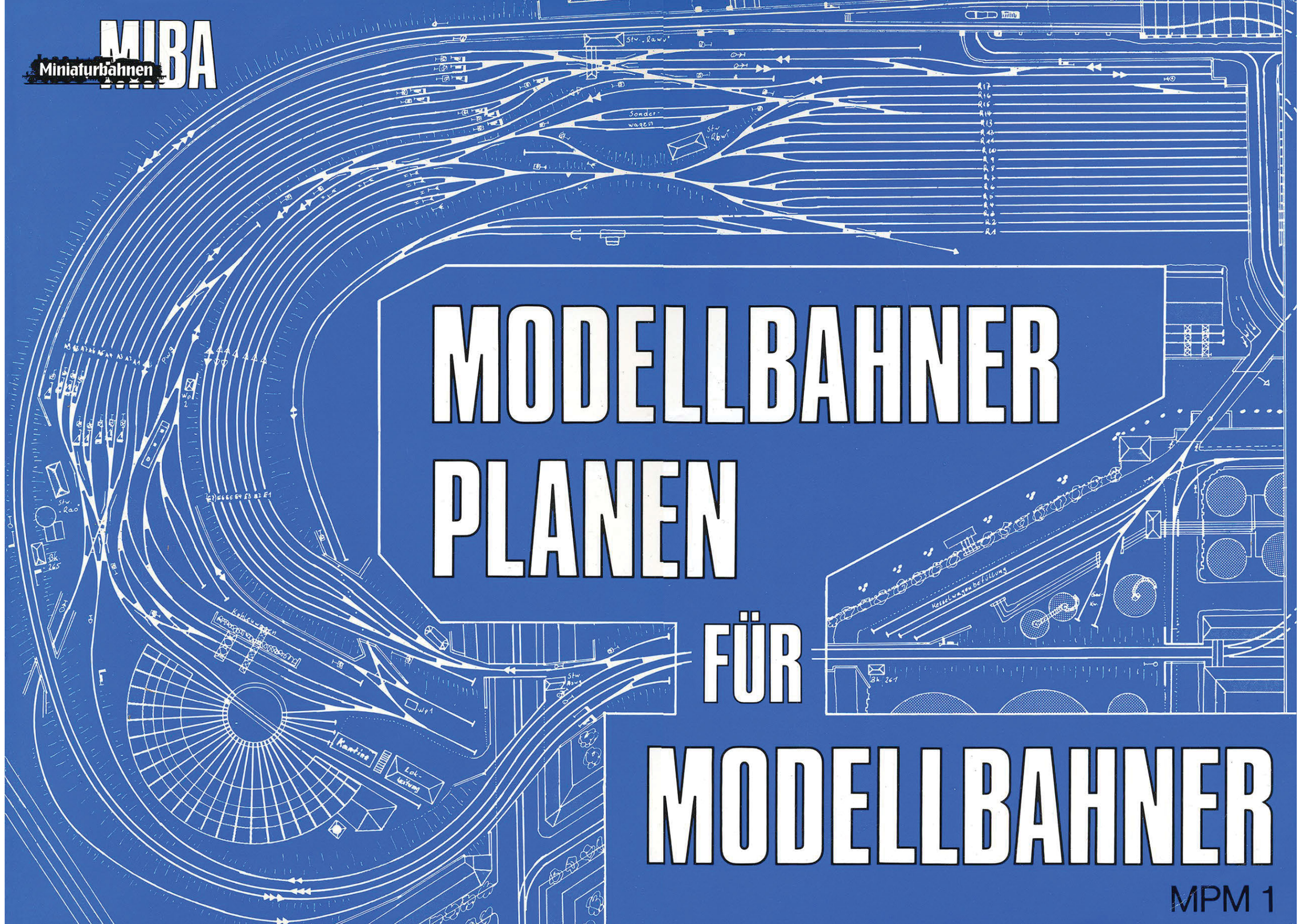

MIBA
Miniaturbahnen
MODELLBAHNER
PLANEN
FÜR
MODELLBAHNER
MPM 1

Modellbahner planen für Modellbahner

Vor Ihnen liegt eine in zweifacher Hinsicht gänzlich neue Publikation von Modellbahn-Streckenplänen. Zum einen betrifft dies die von uns ganz bewußt gewählte Form der Loseblatt-Sammlung; denn wir wissen, daß Streckenplan-Entwürfe in erster Linie als Arbeits- und Planunterlagen fungieren und darum auch als solche präsentiert werden müssen, und das ist nun einmal bei einzelnen Blättern bzw. Plänen, die herausgenommen und verglichen, ja sogar kombiniert und abgeändert werden können, wesentlich einfacher möglich als bei einem gebundenen Buch, weswegen wir diesen unkonventionellen Weg beschritten haben. Wenn ab der hier vorliegenden 2. Auflage die Loseblatt-Sammlung durch eine leichte Klebung zusammengehalten wird, befolgen wir damit eine postalische Anordnung (um unverhältnismäßig hohe Portokosten zu vermeiden); der einzelne Leser kann die Blätter, wenn gewünscht, durch einfaches Abziehen ohne weiteres voneinander trennen.

Auf unseren Aufruf in MIBA 9/80 hatten sich so viele Modellbahner aktiv durch Einsendung ihrer Entwürfe an der großen „MIBA-Streckenplan-Aktion" beteiligt, daß Größe und Umfang einer „normalen" Streckenplan-Broschüre entweder nicht ausgereicht hätten – oder daß diese zu einem dicken, für den vorgesehenen Zweck unpraktischen und unhandlichen „Wälzer" angewachsen wäre. In der sich daraus ergebenden, vorliegenden Loseblatt-Form stellt „MPM 1" somit gleichzeitig den Grundstock eines wachsenden Gleisplan-Archivs dar, das sich jeder Leser – pardon: Strecken-Planer – nach seinem ureigensten Gusto aufbauen und ordnen kann: sei es nach Größe der einzelnen Entwürfe, nach deren Themastellung oder auch nach Bahngröße (Nenngröße) der Anlagen – „wie es Euch gefällt!" Zusammen mit den noch folgenden Mappen entsteht somit eine Gleisplan-Sammlung, die schwerlich ihresgleichen finden dürfte. Um bei einer individuellen Neu-Ordnung und -Zusammenstellung der Pläne feststellen zu können, zu welcher Mappe die Blätter ursprünglich gehörten, ist dies auf dem jeweiligen Blatt vermerkt (MPM 1, MPM 2 usw.).

Neu ist zum zweiten die – nun, nennen wir es „Urheberschaft" der Pläne. Nicht ein einzelner Planer hat sie, fernab der Praxis, am Schreibtisch gezeichnet, nein, „Modellbahner planen für Modellbahner"; das heißt: Pläne, die aus der Praxis – für die Praxis entworfen wurden. Gleichgesinnte werden sich hier ebenso wiederfinden wie Leidensgenossen und Problem-Partner: Was dem einen der störende Kamin auf dem Dachboden, ist dem anderen das zu überbauende Sofa im Wohnzimmer oder einem dritten das zu tarnende Heizungsrohr im Keller.

Es sei deshalb schon hier vermerkt (und wird bei den Entwurfskommentaren immer wieder auftauchen), daß ein Großteil dieser Pläne keine theoretischen „Phantastereien" darstellt, sondern bereits in Angriff genommene oder echt geplante Projekte, in denen die räumlichen Gegebenheiten der Planer, entsprechende Erfahrungen und daraus folgende Änderungen berücksichtigt sind. Es sind also ganz konkrete, immer wieder und bei jedermann auftauchende Gegebenheiten und Problem-Punkte, die in den vorliegenden Entwürfen ihren Niederschlag gefunden haben; aus der Praxis – für die Praxis. Und wenn darunter auch dachboden- oder gar turnhallengroße „Traumanlagen" zu finden sind, so widerspricht dies keinesfalls der Praxisnähe, die diese Plansammlung kennzeichnet – es sind Projekte darunter, die tatsächlich verwirklicht werden! Darüberhinaus: Wer von uns, wer von Ihnen hätte noch nicht seiner Phantasie einmal freien Lauf gelassen und seinen ganz persönlichen Wunschtraum zu Papier gebracht? Daß dies sowohl eine Super-Anlage mit U-Bahn, S-Bahn, mehreren Hauptbahnhöfen und -zig Industrieanschlüssen sein kann als auch eine verträumte Nebenbahn, wo zwischen zwei kleinen Endbahnhöfchen ein Dreiwagenzug hin- und herzuckelt – das eben ist die Vielfalt, die aus der Praxis kommt und die darum von jedem und für jeden etwas bietet.

Daß die Anlagenentwürfe dabei nicht zur haargenauen, kompletten Übernahme gedacht sind, dürfte sich von selbst verstehen; vielmehr ist es wohl hier eine Weichenstraße, da ein Nebenbahnabzweig und dort wiederum eine Bw-Anordnung, die zur Übernahme reizen und aus denen dann ein neuer, eigener Entwurf zusammenkomponiert werden kann; auch und gerade diesem Umstand kommt die Loseblatt-Form gezielt entgegen – für diesen Fall lassen sich die in Frage kommenden Pläne leichter zusammenstellen bzw. vergleichen.

Ein gleiches gilt im Prinzip auch für die Bahngröße: Ein H0-Bahner kann sicher ebenso gut einen N-Entwurf verwerten, wie ein N-Kollege sich von einem H0-Plan anregen läßt; darum ist diese Sammlung nicht streng nach verschiedenen Bahngrößen unterteilt.

A propos „streng": Allzu gestrenge, vorbild-bewußte und fachlich geschulte Gleisplan-Experten werden ganz sicherlich in mancher Weichenstraße, Abzweigung oder Bw-Anbindung (um einige Beispiele zu nennen) diesen oder jenen sachlichen/fachlichen „Schnitzer" entdecken. Nun – derlei fachliche Mängel sind natürlich auch uns aufgefallen; aber zum einen kann und soll diese Planungs-Mappe kein Lehrbuch der Gleisplanung sein, sozusagen ein „Blum en miniature" (Prof. Otto Blum verfaßte mehrere Standardwerke über den Eisenbahnbau des großen Vorbilds), und zum anderen hatten wir ohnehin monatelang genug damit zu tun, die von mehr als 500 Teilnehmern an der Streckenplan-Aktion eingesandten Pläne – und das waren über 800! – zu sichten, zu ordnen und in reproduktionsfähige Ausführungen zu bringen.

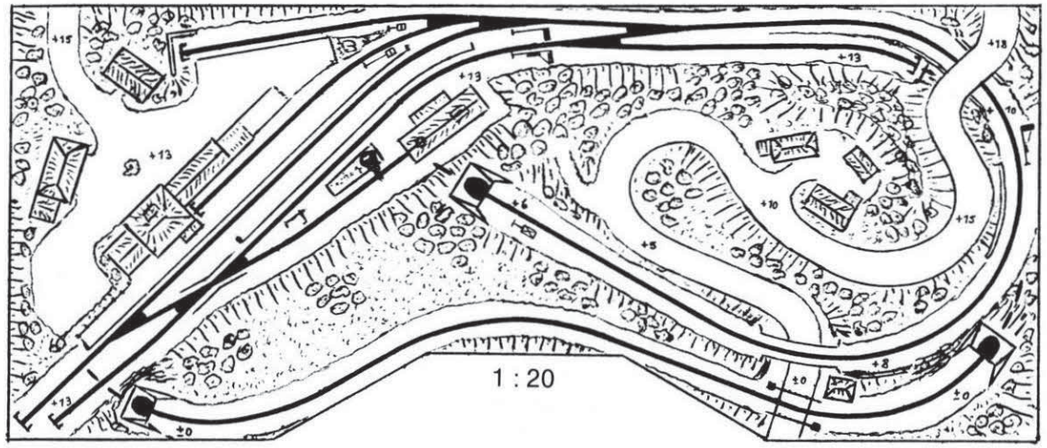
Gerade letzteres war eine immens zeit- und kostenaufwendige Angelegenheit; und wer sich nur ein wenig in der Druck- und Reproduktionstechnik auskennt, weiß, wovon wir reden: Schließlich waren die Vorlagen nicht durchwegs exakte Tuschezeichnungen auf Transparentpapier, sondern auch „schwache" Bleistift-Skizzen auf Konzept- oder Millimeterpapier, um nur ein Beispiel herauszugreifen. Hier mußte eine Reihe ziemlich kostspieliger Versuche angestellt werden, um zu einigermaßen befriedigenden Ergebnissen (lies: Lithos) zu kommen.

Einige hundert Entwürfe in Tusche von technischen Zeichnern reinzeichnen zu lassen und vorher auch noch auf Fehler hin zu überarbeiten, hätte sowohl zeitlich wie kostenmäßig ein untragbares Unterfangen dargestellt. Abgesehen davon finden wir die unterschiedlichen, höchst individuellen Stilarten der Pläne besonders reizvoll.

Und was die erwähnten kleinen „Schnitzer" anbelangt: Wer sie erkennt, möge sich angesichts seiner fachlichen Kompetenz selbst auf die Schulter klopfen und die Fehler korrigieren! Ebenso haben wir auch an den Kommentaren der Planer zu ihren Entwürfen ganz bewußt so wenig wie möglich geändert (es sei denn, dies war aus Layout-Gründen erforderlich); es sind also ausführliche und bis ins kleinste Detail gehende Erläuterungen ebenso zu finden wie knappe, auf das allerwesentlichste beschränkte Kommentare. An dieser Stelle ist auch zu erwähnen, daß wir die verschiedenen Entwürfe – auch dies wieder ganz bewußt – nicht in einem „Einheits-Maßstab" wiedergegeben haben, sondern die Maßstabs-Größe individuell auf den jeweiligen Entwurf, dessen Zeichnungsstil, die darin enthaltenen Einzelheiten und Details abgestimmt haben (was gleichermaßen auch für die Darstellung der verdeckten Gleisanlagen gilt); Sie werden dies beim Studium der Pläne merken.

Soviel zu den wesentlichen Punkten, die wir als Herausgeber zu dieser gänzlich neuen Streckenplan-Sammlung „MPM 1" (der weitere folgen werden) anzumerken haben; bei der anschließenden Lektüre wünschen wir informative Unterhaltung.

WeWaW/mm



1 : 20

H0 2,95 × 1,25 Armin Krey

. . . mit Endstation und Paradestrecke

In diesem Entwurf ist eine Nebenbahnstrecke mit einem einfachen Kopfbahnhof dargestellt. Die im Vordergrund vorbeiführende Strecke dient in erster Linie der Rückführung der Züge, die in die Kehrschleife eingefahren sind. Ebenso kann diese Strecke aber auch als „Paradestrecke" benutzt werden, und zwar als Ringbahn, unter Einbeziehung der im hinteren Anlagenteil unterirdisch liegenden Abstellgleise.

Aus optischen Gründen sind schlanke Weichen, Mindestradien von 480 mm und Übergangsbögen vorgesehen.

Dieser Streckenplan-Entwurf ermöglicht trotz geringer Anlagenfläche interessante Betriebsabläufe und läßt obendrein auch die Landschaftsplaner „zum Zuge" kommen.

H0 3,40 × 2,20 Armin Krey

Kurbetrieb und Güterverkehr

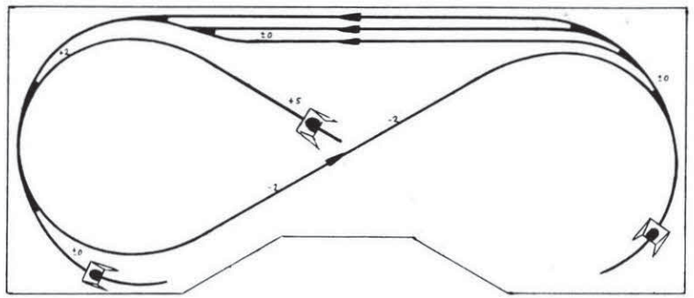
Dieser in einer Mittelgebirgslandschaft angesiedelte Entwurf ist in U-Form ausgebildet und beinhaltet im Prinzip das „klassische" Modellbahn-Thema: 2gleisige Hauptbahn mit Nebenbahn.

Aus – vorgegebenen! – räumlichen Gründen war jedoch ein Durchgangsbahnhof größeren Ausmaßes an einer 2gleisigen Hauptstrecke nicht realisierbar, somit ist der „Hauptbahnhof" Neustadt auch nur als Durchgangsbahnhof angedeutet und stellt betrieblich einen Kopfbahnhof dar. Der zugehörige Güterbahnhof ist nicht sichtbar und liegt als unterirdischer Kopf-Abstellbahnhof unter dem Bahnhof „Neustadt" auf Niveau –12.

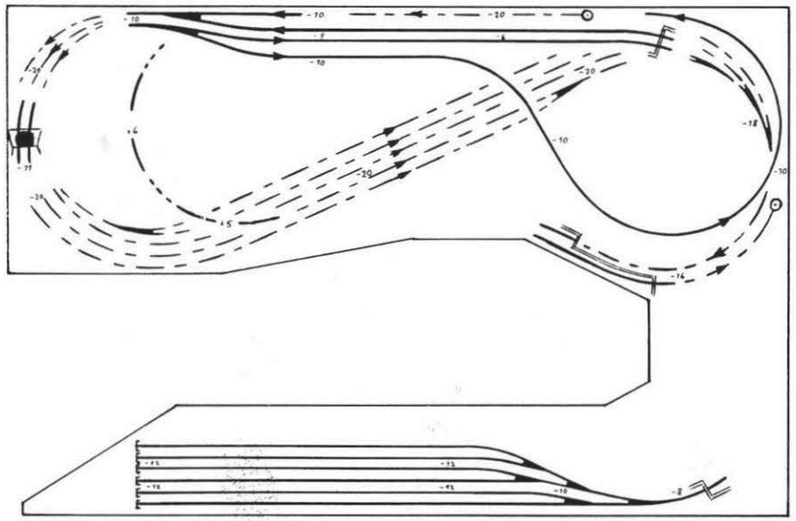
Um jedoch bei Zugfahrten auf der Hauptstrecke, aus dem unterirdischen Durchgangs-Abstellbahnhof (Niveau –20) kommend, nicht ständig kopfmachen zu müssen, wurde im rechten Anlagenteil eine Wendeschleife (Niveau –10) eingerichtet, so daß die 2gleisige Strecke im Vordergrund (Niveau –14 bis –11) als Paradestrecke dienen kann.

Die in „Neustadt" abzweigende Nebenbahn endet betrieblich im Kurort „Bad Kreuzberg" (Niveau + 18). Die im Tunnel angenommenermaßen weiterverlaufenden Strecken sollen andeuten, daß der Bf. „Bad Kreuzberg" früher Durchgangsbahnhof war (ähnliche Situationen gibt es z. B. im Grenzgebiet BRD/DDR).

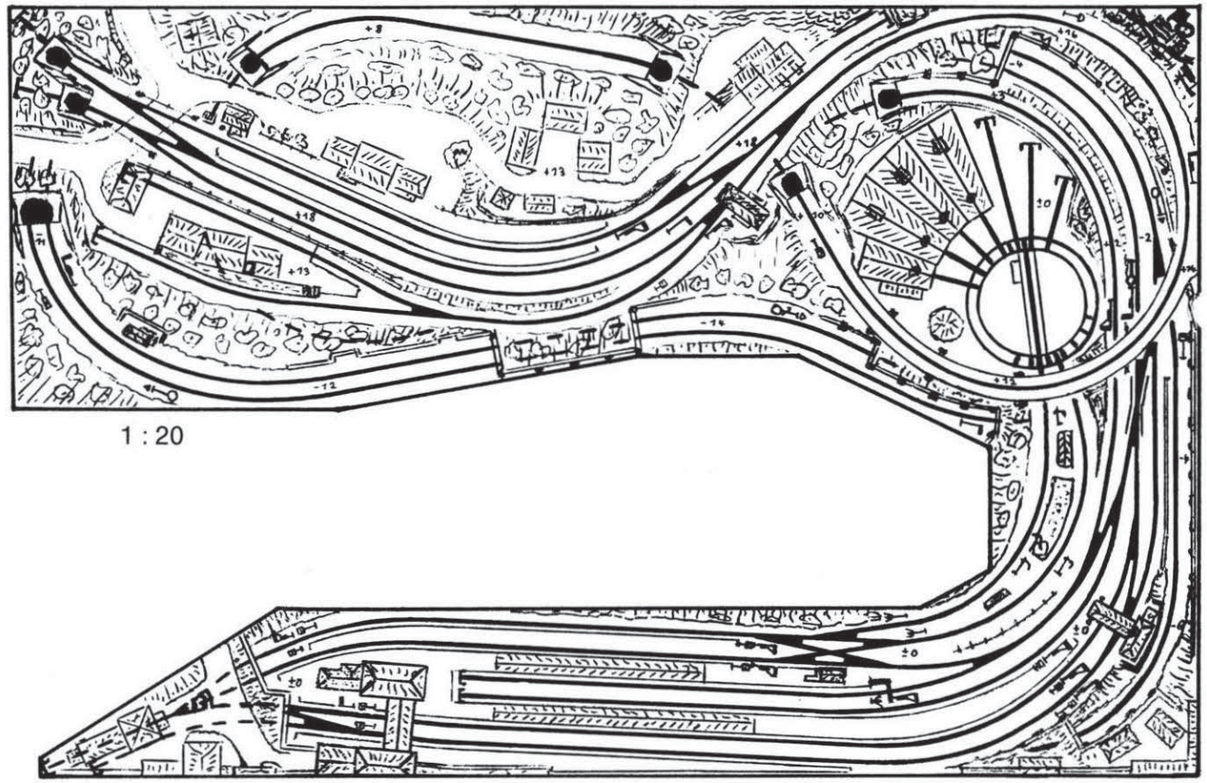
In diesem Bahnhof herrscht neben dem kurbedingten höherwertigen Reisezugverkehr auch reger Güterverkehr, bedingt durch ein Schotterwerk und ein Anschlußgleis zu einer Brauerei (Niveau + 13).



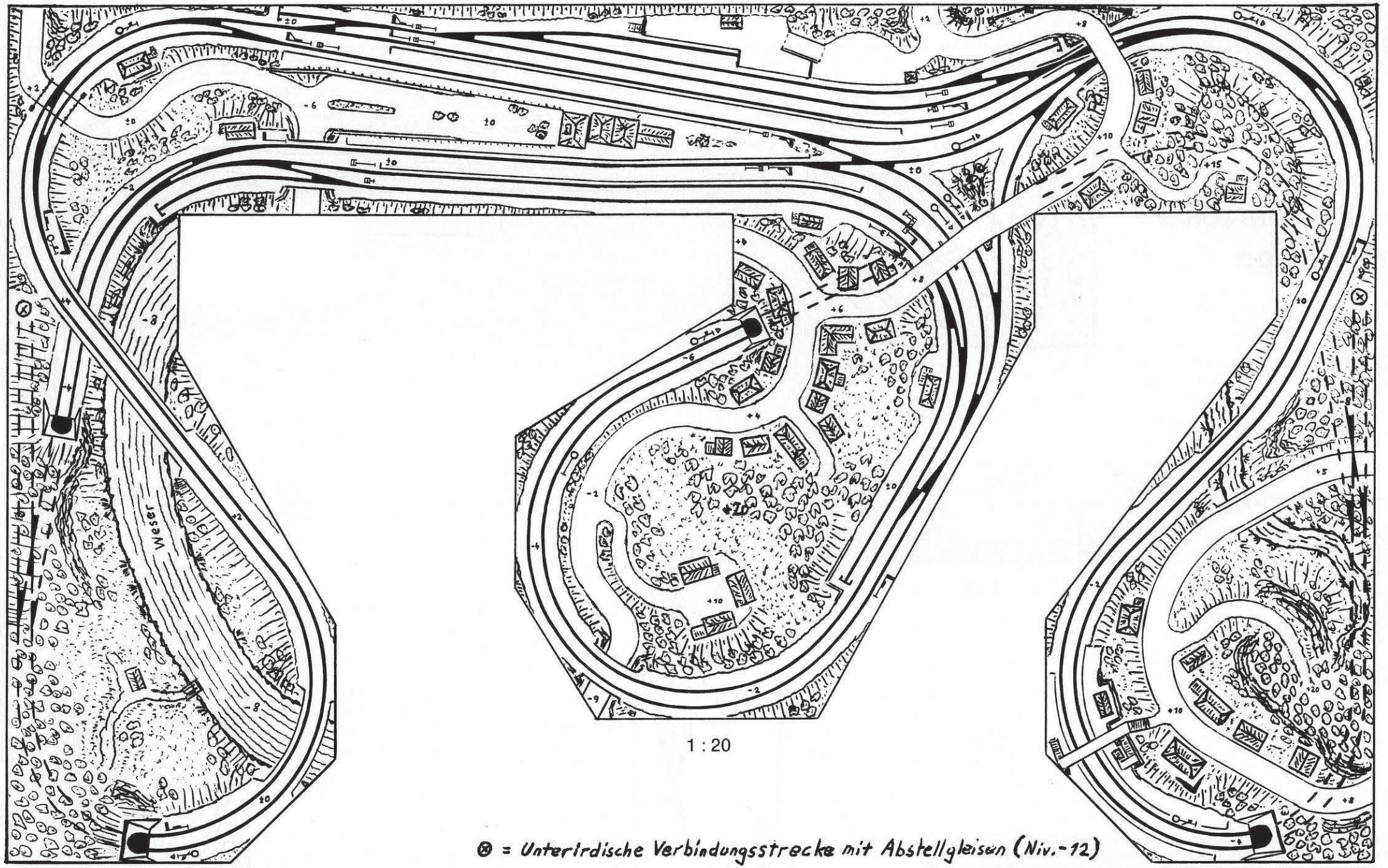
1 : 30



1 : 30



1 : 20



1 : 20

H0 5,60 × 3,50 Armin Krey

Trennungsbahnhof Wehrden / Weser

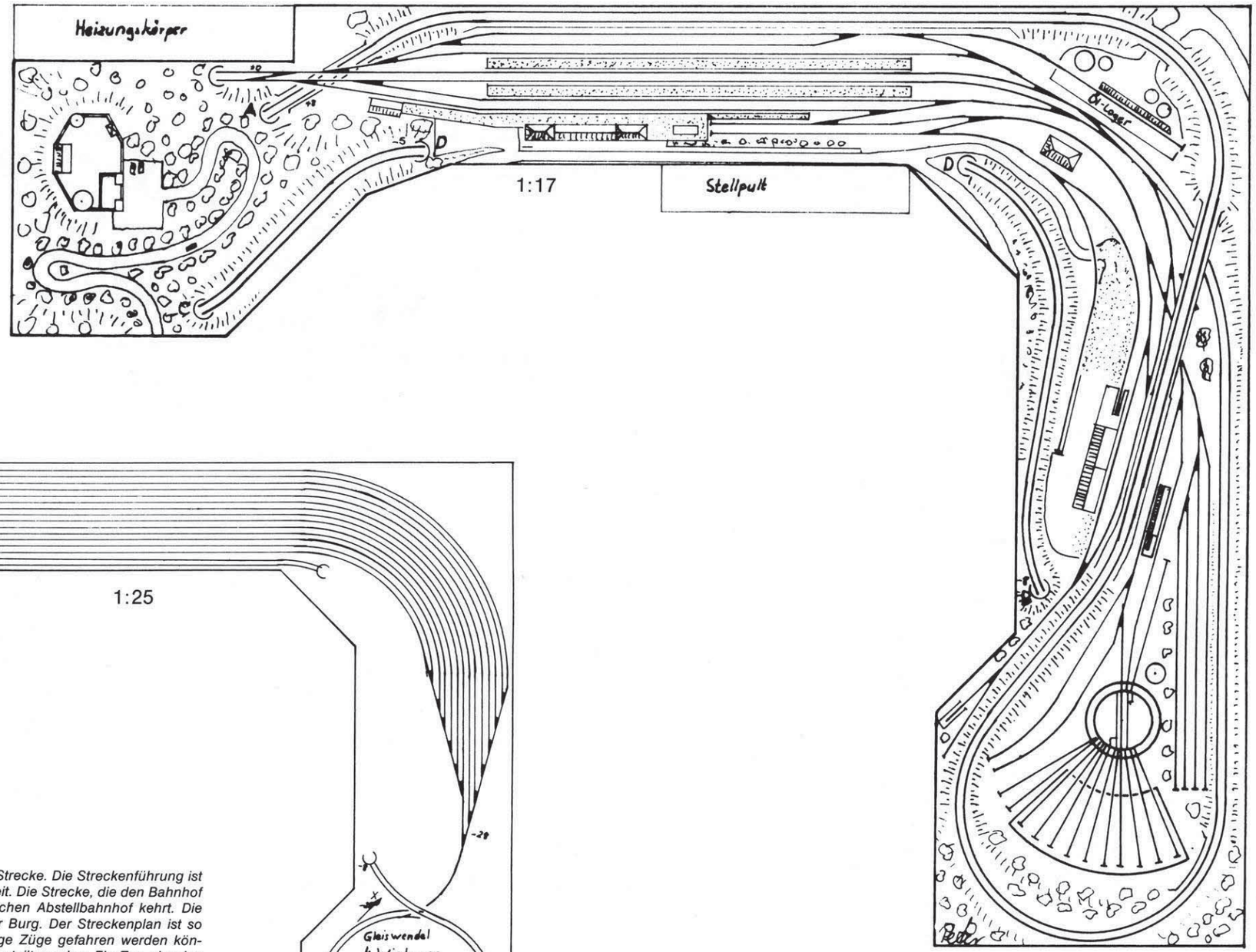
Für diesen zungenförmig angeordneten Anlagen-Entwurf stand aus betrieblicher Sicht der Bahnhof Wehrden / Weser Pate. Thematisch ist hier ein Trennungsbahnhof (Inselbahnhof) zweier 2gleisiger Hauptstrecken vorgestellt. Die im vorderen Bahnhofsteil durchführende Strecke (Scherfede–Holzminden) ist heute beim Vorbild allerdings nur noch eingleisig. Ebenso wurde die Verbindungskurve am rechten Bahnhofskopf um 1960 (?) abgebaut. Die im hinteren Bahnhofsteil verlaufende Strecke soll die ehemals bedeutende „Güterrollbahn" Ruhrgebiet – Altenbeken – Ottbergen – Northeim – Herzberg – Walkenried – Nordhausen darstellen, die bis zum Ende des 2. Weltkrieges eine der wichtigsten Güterverkehrsstrecken war.

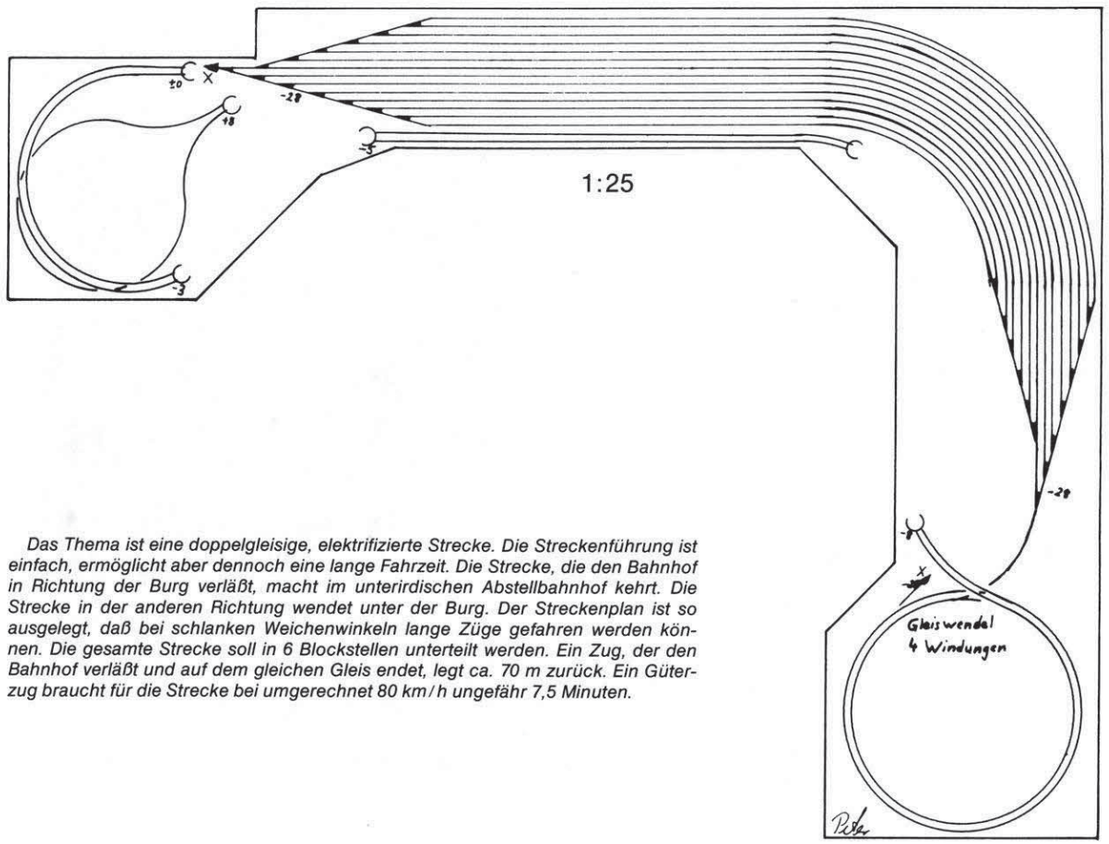
„Modellbahnbetrieblich" ist der Streckenplan als 2gleisige Ringstrecke ausgebildet. Im rechten Bahnhofskopf von „Wehrden" (Niveau ±0) dient eine Kreuzungsverbindung beider Strecken als Kehrschleifenverbindung für beide Fahrtrichtungen. Unter der Bahnhofsplatte ist ein mehrgleisiger unterirdischer Abstellbahnhof vorgesehen (Niveau –12).

Dieser Streckenplan-Entwurf ist besonders für Anhänger der Denkrichtung „Landschaft mit Eisenbahn" geeignet und ermöglicht zudem den Einsatz langer Züge. Durch die Verwendung von 10°-Weichen, Übergangsbögen und Radien ab 650 mm im sichtbaren Teil fügen sich die Strecken harmonisch in die Landschaft ein.

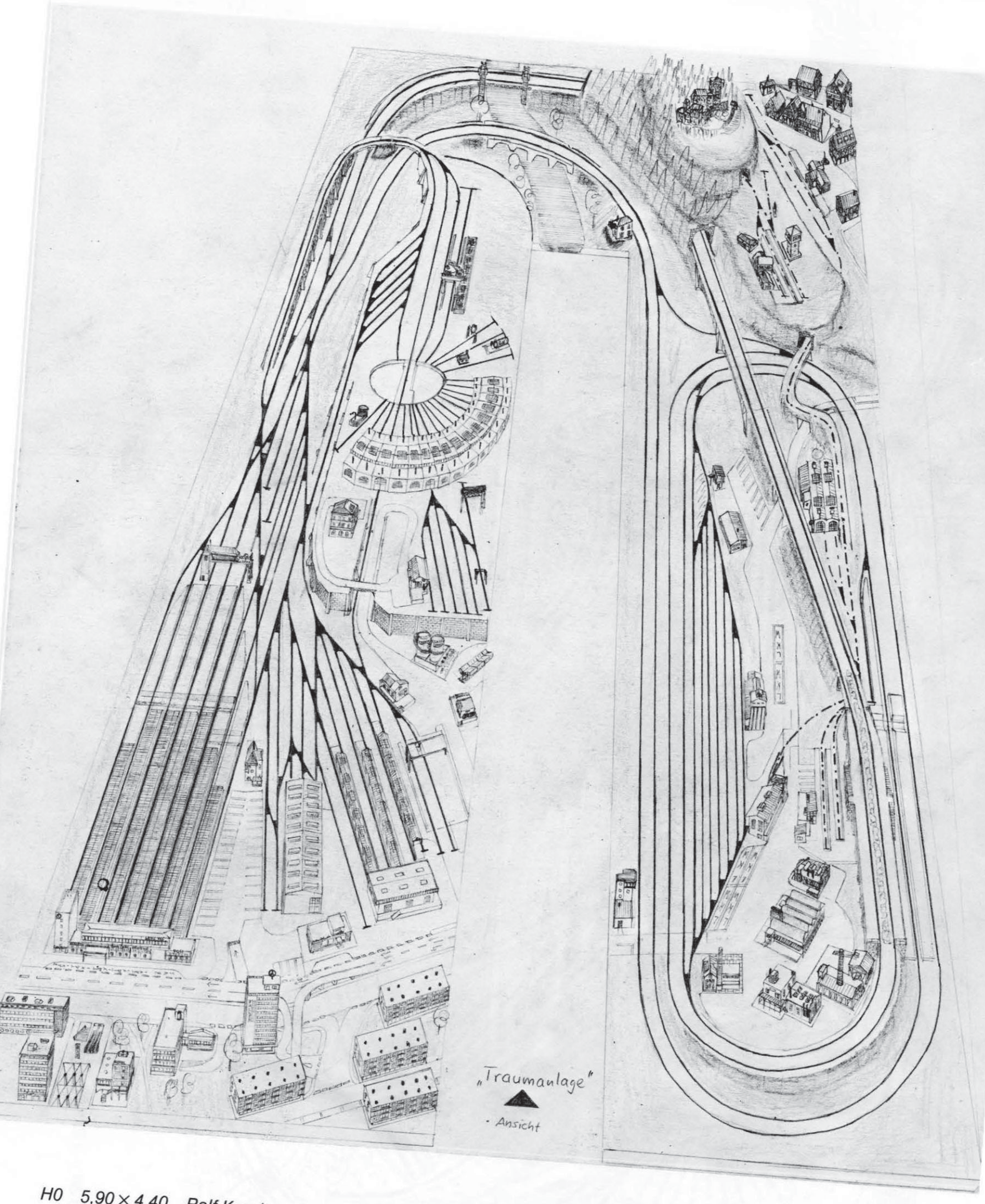
N 4,00 × 3,00 Gerhard Peter

Lange Fahrzeit – lange Züge





Das Thema ist eine doppelgleisige, elektrifizierte Strecke. Die Streckenführung ist einfach, ermöglicht aber dennoch eine lange Fahrzeit. Die Strecke, die den Bahnhof in Richtung der Burg verläßt, macht im unterirdischen Abstellbahnhof kehrt. Die Strecke in der anderen Richtung wendet unter der Burg. Der Streckenplan ist so ausgelegt, daß bei schlanken Weichenwinkeln lange Züge gefahren werden können. Die gesamte Strecke soll in 6 Blockstellen unterteilt werden. Ein Zug, der den Bahnhof verläßt und auf dem gleichen Gleis endet, legt ca. 70 m zurück. Ein Güterzug braucht für die Strecke bei umgerechnet 80 km/h ungefähr 7,5 Minuten.

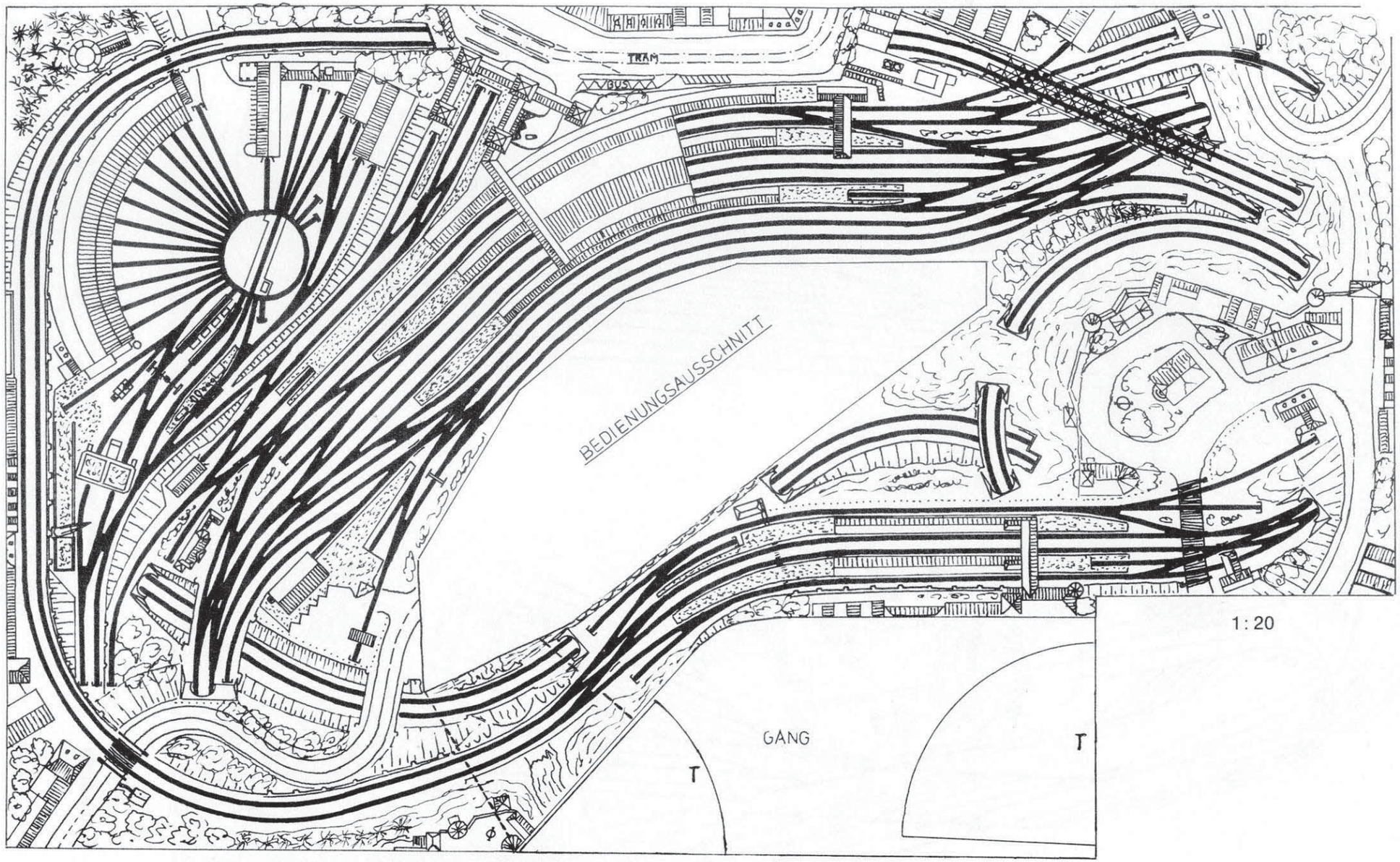


H0 5,90 × 4,40 Ralf Kemle

Traum-U mit viel Betrieb

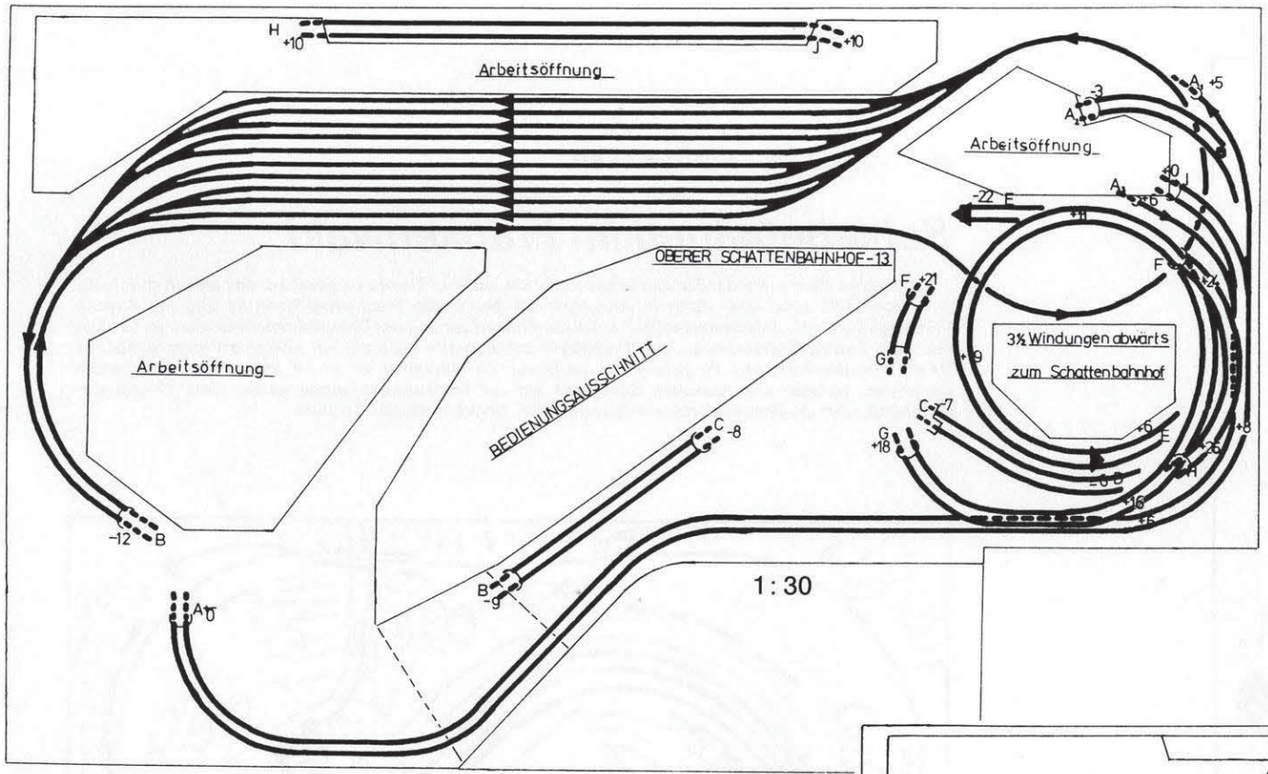
Hauptthema dieser „Traumanlage" ist eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn, die in einen achtgleisigen Kopfbahnhof mit Bw mündet, der außerdem noch einen Güterbahnhof mit angegliedertem Bahnpostamt aufzuweisen hat. Auf dem anderen Anlagenflügel befindet sich ein weiterer Personenbahnhof, der als Turmbahnhof ausgeführt ist. Hier zweigt eine Schmalspurstrecke ab, die durch den nahegelegenen Berg (in dem sich eine Wendel verbirgt) zur Endstation führt. Diese könnte eventuell auch als elektrifizierte Hauptbahn (nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn) angelegt werden.

Ebenso befindet sich hier ein siebengleisiger Rangierbahnhof mit Ablaufberg. Dieser ist durch eine Umsetzanlage mit der Schmalspurstrecke verbunden.



H0 5,50 × 3,30 M. Panster

Platz für 100 Loks und 250 Wagen

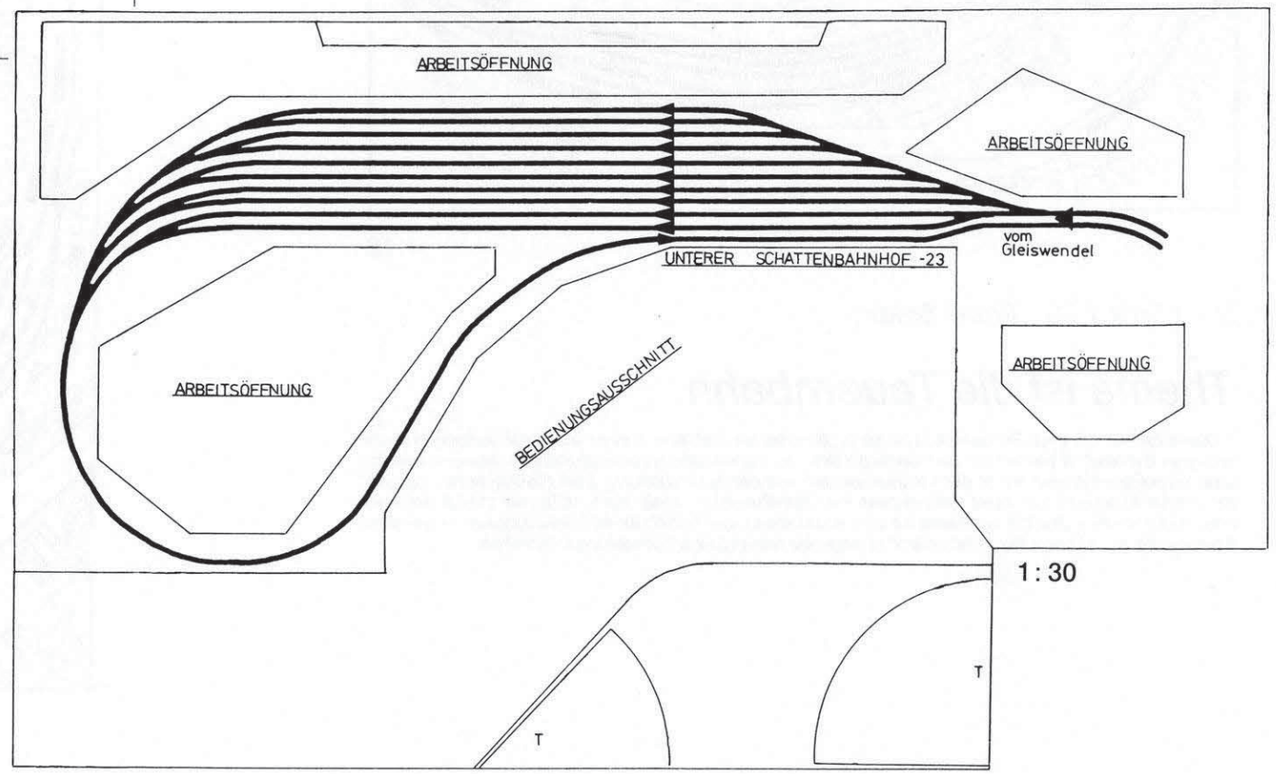


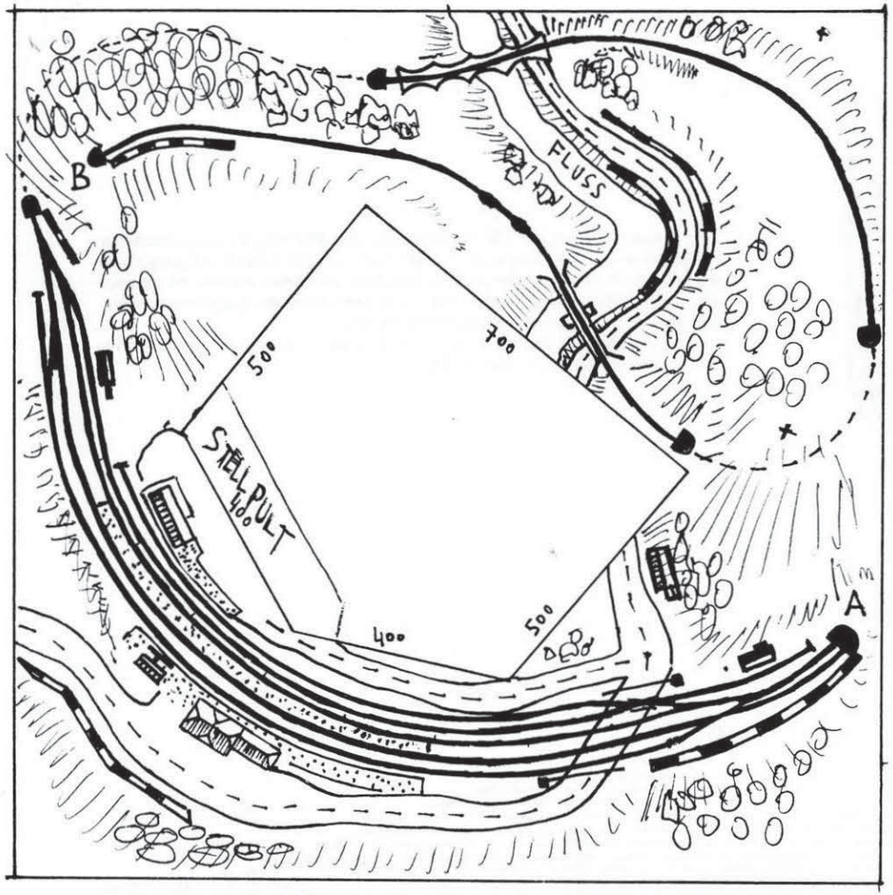
Im Einsatz können ca. 100 Lokomotiven und 250 Wagen sein, wobei der Personenverkehr den Vorrang hat. Der Güterverkehr besteht hauptsächlich aus langen Ganzzügen, die in Doppeltraktion gefahren werden. Es können aber auch Züge zerlegt werden, die dann den einzelnen Industrieanschlüssen und der Ortsgüteranlage zugestellt werden.

Auf der Strecke laufen die Züge im Blockbetrieb, auch die Schattenbahnhöfe werden automatisch geschaltet.

[Platz für 100 Loks und 250 Wagen]

Die Rundumanlage „spielt" Anfang der 60er Jahre in einer hügeligen, teils felsigen Landschaft. Die zweigleisige, elektrifizierte Strecke beginnt im oberen Schattenbahnhof, windet sich zweimal um die ganze Anlage und endet nach Befahren der Gleiswendel im unteren Abstellbahnhof. Die Strecke berührt dabei einen Kleinstadtbahnhof und einen großen Durchgangsbahnhof, der eher Großstadt-Charakter aufweist, und von dem aus nach rechts eine zweigleisige, nichtelektrifizierte Strecke abzweigt. Diese Strecke dient allerdings nur als „Alibi" für Traktionswechsel und Schiebebetrieb, und mündet unterirdisch wieder in die elektrifizierte Hauptbahn. Dem Großstadtbahnhof ist ein Betriebswerk angegliedert, um frisch gerüstete Lokomotiven für den Traktionswechsel zur Verfügung zu haben.





1:12

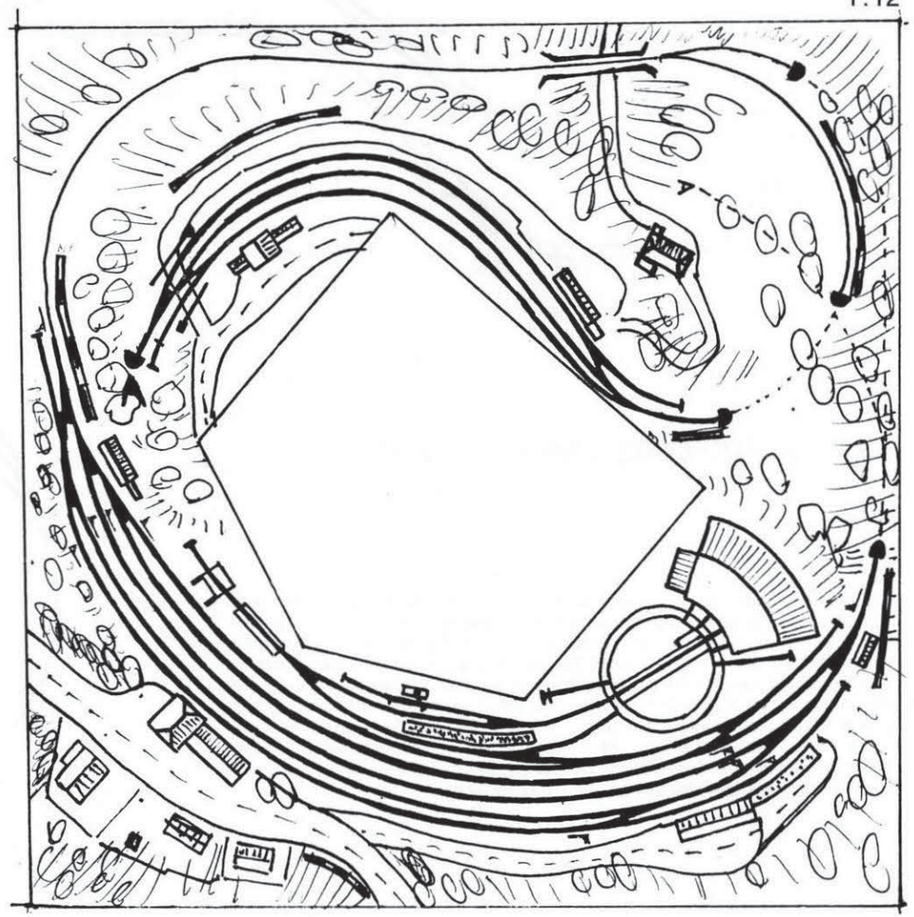
N 1,50 × 1,50 Franz Bokan

Thema ist die Tauernbahn

Dieser Entwurf für eine Rundum-Anlage mit großen Radien und dem in einer weitgeschwungenen Kurve verlegten Bahnhof ist thematisch und landschaftlich der Tauernbahn nachempfunden; besondere betriebliche Schwerpunkte sind daher der Vorspannbetrieb und die Autoverladung. Zum Einsatz sollen – gemäß der Vorbild-Situation – vor allem Lokomotiven der ÖBB-Baureihen 1042, 1044, 1670 und 1110.5 kommen. Entsprechend dem gewählten Thema ist eine Ausstattung des Bahnhofs mit Lichtsignalen vorgesehen. Geländemäßig sind enge Täler und schroff aufragende Hänge (mit Stützmauern) anzutreffen.

N 1,50 × 1,50 Franz Bokan

Schiebebetrieb im Frankenwald

Auf gleicher Fläche wie der Entwurf links ist hier ein anderes Thema vorgesehen, das jedoch gleichfalls einer Vorbild-Situation bzw. -Strecke entspricht: der berühmten Frankenwaldbahn im Zug der Strecke Nürnberg–Saalfeld. „Selbstverständlich" spielt der Entwurf zur Zeit der Dampflokomotiven, die – im Großen damals in Pressig-Rothenkirchen bzw. Probstzella beheimatet – auch auf der Anlage ein entsprechendes Bw mit Drehscheibe haben. Vorgesehen ist der Einsatz der Baureihen 44, 91, 94, 95 und 96, wobei gerade die beiden letzteren die typischen Schubloks auf der Frankenwald-Rampe waren. Dem Thema entsprechend, führt die Strecke durch wenig besiedeltes, dicht bewaldetes Gelände.

1:12