MPM 3

# MODELLBAHNER PLANEN FÜR MODELLBAHNER

MIBA Miniaturbahnen

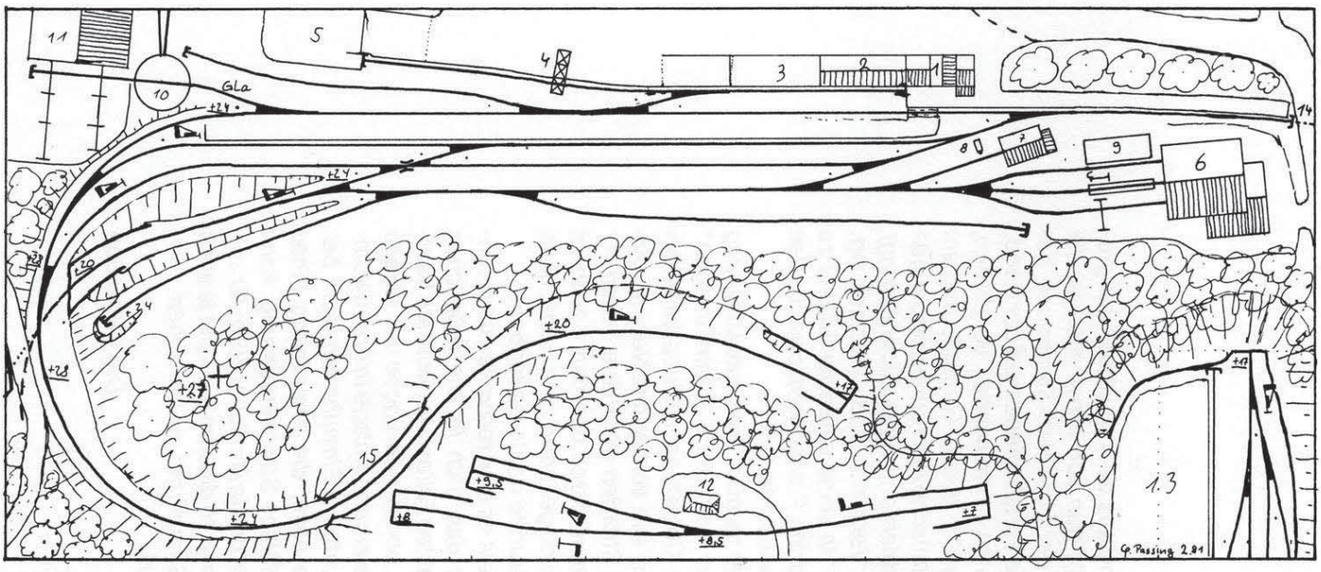
# *Modellbahner planen für Modellbahner*

*Die dritte Streckenplan-Sammlung aus dem „Fundus" der großen MIBA-Streckenplan-Aktion liegt nun vor. Inzwischen ist die (von uns bewußt gewählte) Form der Loseblatt-Sammlung bekannt und hat Anklang gefunden. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Pläne können herausgenommen, miteinander verglichen, kombiniert und abgeändert werden. Die leichte Gummierung am Rücken der Blätter ist zwar eine postalische Anordnung (ergangen nach Erscheinen von MPM 1 in Loseblattform ohne Gummierung), erleichtert andererseits jedoch Versand und Verpackung. Scheuen Sie sich nicht, den „Block" in seine einzelnen Blätter zu zerlegen, erst so wird auch diese dritte Planungsmappe für den Streckenplaner zur praktischen Arbeitsunterlage.*

*Wir haben uns auch diesmal wieder bemüht, eine gute Mischung der Gleispläne zu erreichen. Dachbodenfüllende „Traumanlagen" sind darunter ebenso zu finden wie Kleinanlagen, Hauptbahnthemen mit großen Bahnhöfen ebenso wie verträumte Nebenbahn-Endbahnhöfchen. Die individuellen Stilarten der Pläne haben wir gleichfalls beibehalten; an den Kommentaren der Planer zu ihren Entwürfen wurde so wenig wie möglich geändert, und wenn, dann waren fast ausschließlich Layout-Gründe dafür maßgebend.*

*Für jeden echten Modellbahner stellt es eine reizvolle und mitunter auch lehrreiche Beschäftigung dar, sich in alle möglichen Gleispläne zu vertiefen. In den wenigsten Fällen wird wohl ein fremder Plan „ohne wenn und aber", d. h. ohne Änderungen und eigene Zutaten als Nachbauvorlage für eine eigene Anlage in Frage kommen. Aber modellbahnerisch verwertbare Einzelheiten, eine besonders gelungene Weichenstraße etwa, die Anordnung eines Bahnbetriebswerks oder eine gefällige Streckenführung kann man in zahlreichen Plänen entdecken und in ähnlicher Form für seine eigenen Planungen nutzbar machen. In diesem Sinne ist ja auch der Titel der MIBA-Streckenplan-Sammlung zu verstehen: Modellbahner planen für Modellbahner!*

*Die Redaktion*




1:20

Legende:
1 Empfangsgebäude
2 Güterschuppen
3 Seitenrampe
4 Ladestraße mit Bockkran
5 Kopframpe
6 Lokschuppen
7 Schuppen für Köf
8 Dieseltankstelle
9 Kohlenbansen
10 Waggondrehscheibe
11 Fabrik
12 Blockstelle
13 Kopfbahnhof und Endpunkt der Strecke (auf Ansatzstück)
14 stillgelegter Streckenteil
15 Brücke

*H0 3,80 × 1,60 Gerd Passing*

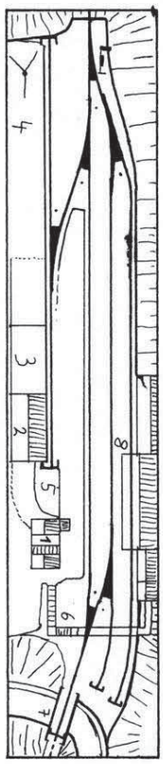
# *DB und Privatbahn im Sauerland*

*Eine eingleisige Nebenbahn mit Kopfbahnhof zweigt von der im Vordergrund liegenden Paradestrecke ab, um dann rechts wieder aus einem Tunnel zu erscheinen.*

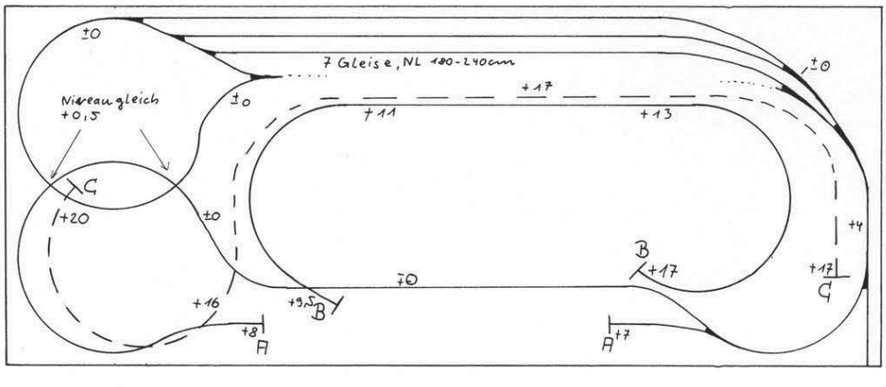
*Hier steigt die Strecke mit ca. 4% an (interessanter Streckenbetrieb durch Vorspann, Doppeltraktion usw.), um in einem großen Bogen in den Kopfbahnhof einzumünden. Die nach rechts angedeutete Strekkenweiterführung ist „stillgelegt". Der Kopfbahnhof besitzt zwei Bahnsteige, ein Gleis für Güterzüge, Ortsgüteranlage, ein kleines Bw, sowie 3 Abstellgleise; er ist gleichzeitig Ausgangspunkt für eine weitere eingleisige Nebenstrecke, die je nach Wunsch zur DB oder zu einer Privatbahn gehören kann. Diese Strecke verläßt den Kopfbahnhof nach links und führt scheinbar nach links unter dem Unterführungsbauwerk aus der Anlage heraus (ein alter Trick aus der MIBA). Sie endet in einem weiteren Kopfbahnhof; dieser weist ein Bahnsteiggleis, ein Güterzuggleis, Ortsgüteranlage, sowie ein Anschlußgleis für ein Schotterwerk auf.*

*Der Anlagenentwurf ist im Sauerland angesiedelt, wo auch die einzelnen Anregungen für den Entwurf herkommen. Der kleine Kopfbahnhof weist als Besonderheit das direkt dem Empfangsgebäude gegenüberliegende Schotterwerk auf, das einen Zugang durch einen Übergangssteg direkt vom Bahnsteig aus hat (Vorbild: Bf Fredeburg im Sauerland). Dieses Schotterwerk sorgt für hohes Güteraufkommen.*

*Der Plan des großen Kopfbahnhofs wurde aus dem ebenfalls im Sauerland befindlichen Bahnhof Schmallenberg entwickelt. Interessant ist die Lage des Hausbahnsteigs, der wie beim Vorbild praktisch zur Hälfte am Streckengleis liegt. Die abzweigende (Privatbahn-) Strecke ist angenommenermaßen erst später gebaut worden, ebenso das Bw und die Abstellgleise. Kurze Züge dieser Strecke laufen am 60 cm langen Hausbahnsteig ein. Das Güterzuggleis wird von DB und der Privatbahn gemeinsam genutzt. Lokomotiven der Privatbahn oder entsprechende DB-Loks finden im Bw Platz, anderes Rollmaterial auf den Abstellgleisen. Eine Drahtzieherei (angedeutet) sowie eine imaginäre Maschinenfabrik jenseits der Waggondrehscheibe sorgen für weiteres Frachtaufkommen. Bei der Planung stellte ich fest, daß bei einer Nutzlänge von ca. 2 m eine kreuzungsfreie Einmündung der Strecken in den Bahnhof sehr schwierig war. Daher kommt es zu einer kleinen „Anhäufung" von zwei Strecken und einem Bahnhof in der Mitte der Anlage. Ich hoffe, Bäume und Büsche werden die optische Trennung zur Zufriedenheit lösen.*



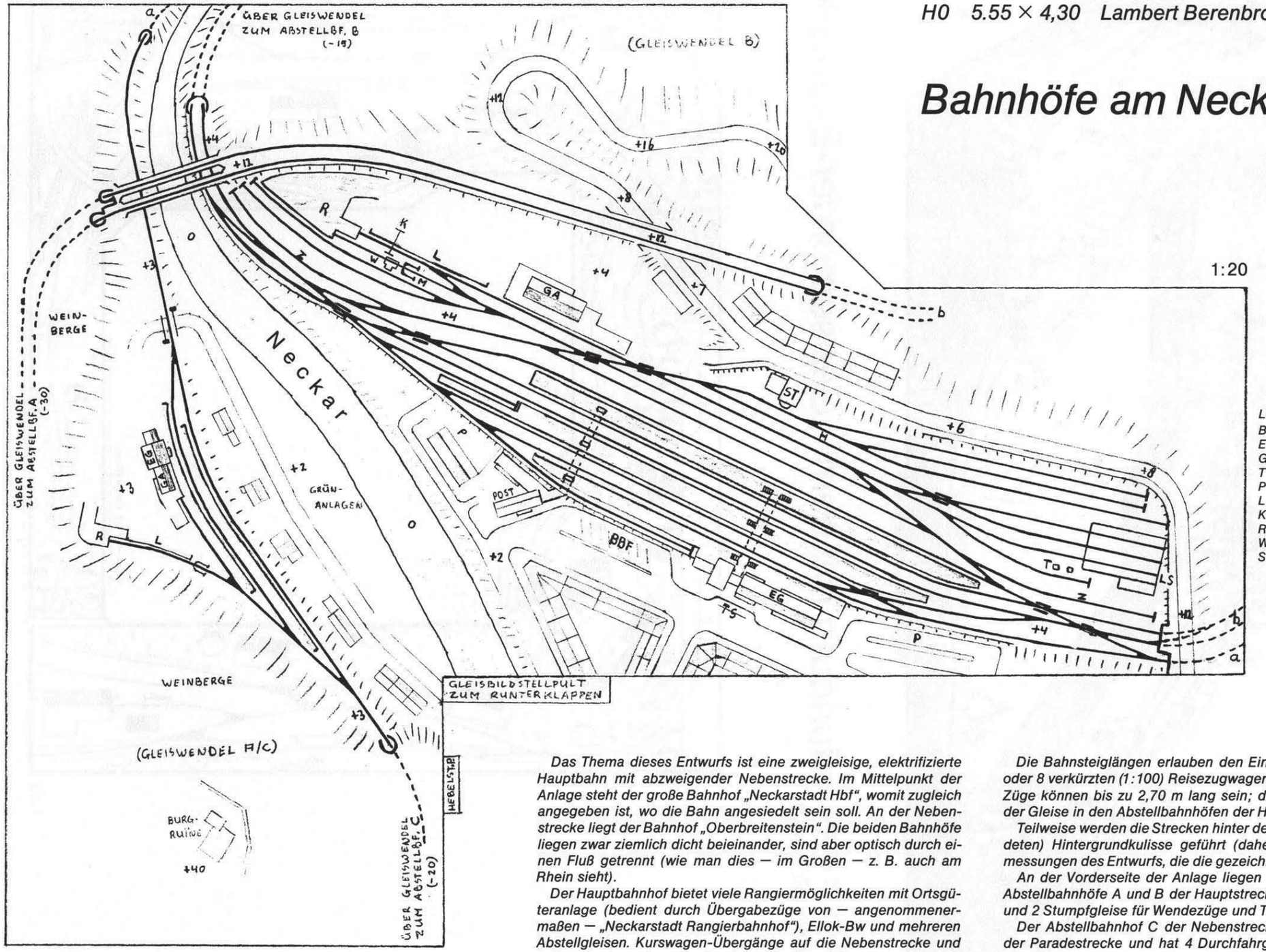

Legende:
1 Empfangsgebäude
2 Güterschuppen
3 Seitenrampe
4 Ladestraße mit Kran
5 Kopframpe
6 Übergangssteg
7 Brücke, anschließende Strecke stillgelegt, und Straße
8 Schotterwerk mit Verladung




Schemazeichnung des Schattenbahnhofs und der anderen unterirdischen Gleise.
Strecke A-A: Paradestrecke
Strecke B-B: Paradestrecke - großer Kopfbahnhof
Strecke C-C: großer Kopfbahnhof
- kleiner Kopfbahnhof

*H0 5.55 × 4,30 Lambert Berenbroek (Niederlande)*

# *Bahnhöfe am Neckarstrand*




1:20

*Legende:*
*BBF = Busbahnhof*
*EG = Empfangsgebäude/Eilgut*
*GA = Güterabfertigung*
*T = Tankstelle*
*P = Post/Parkplatz*
*L = Ladestraße*
*K = Kran*
*R = Rampe*
*W = Waage*
*ST = Stellwerke*

*Das Thema dieses Entwurfs ist eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn mit abzweigender Nebenstrecke. Im Mittelpunkt der Anlage steht der große Bahnhof „Neckarstadt Hbf", womit zugleich angegeben ist, wo die Bahn angesiedelt sein soll. An der Nebenstrecke liegt der Bahnhof „Oberbreitenstein". Die beiden Bahnhöfe liegen zwar ziemlich dicht beieinander, sind aber optisch durch einen Fluß getrennt (wie man dies — im Großen — z. B. auch am Rhein sieht).*

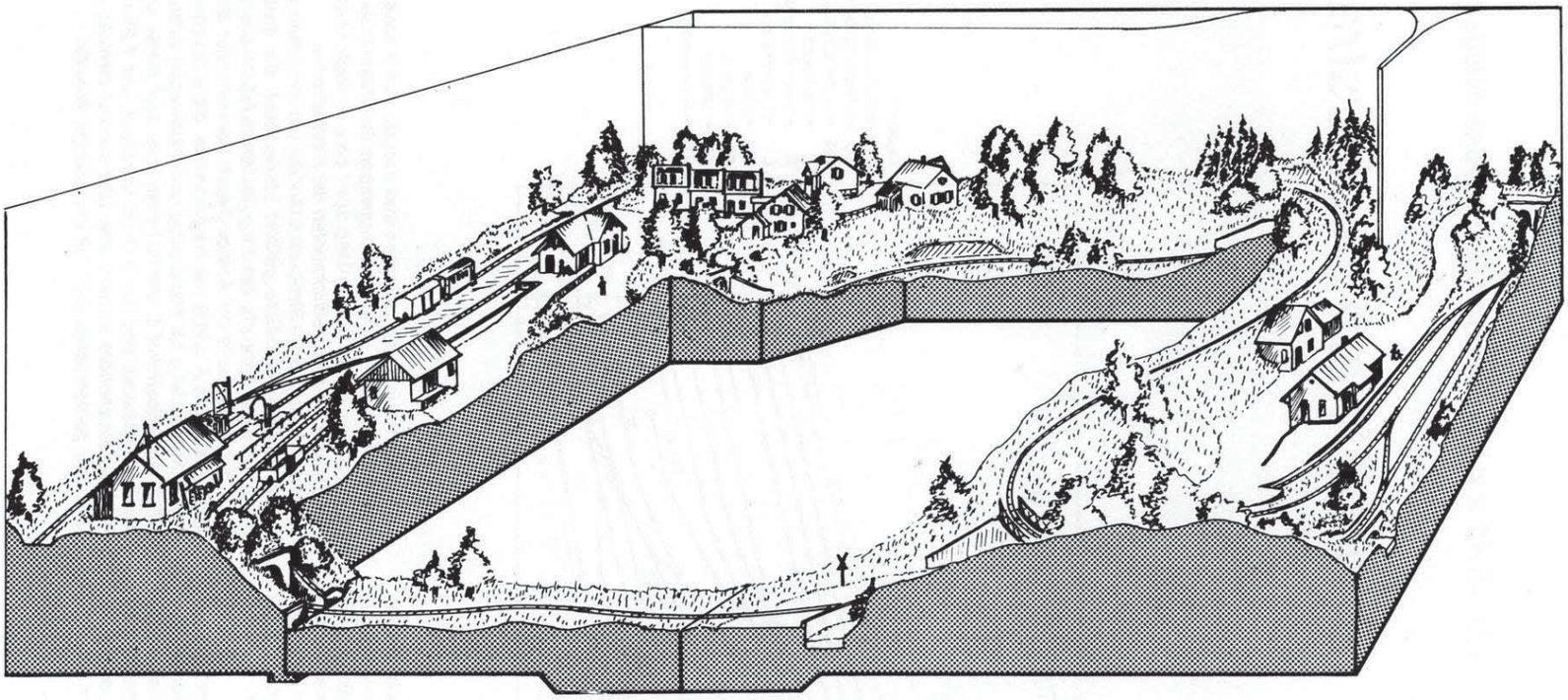
*Der Hauptbahnhof bietet viele Rangiermöglichkeiten mit Ortsgüteranlage (bedient durch Übergabezüge von — angenommenermaßen — „Neckarstadt Rangierbahnhof"), Ellok-Bw und mehreren Abstellgleisen. Kurswagen-Übergänge auf die Nebenstrecke und Lokwechsel machen den Betriebsablauf noch interessanter. Ausserdem beginnen und enden viele Züge in diesem Bahnhof.*

*Die Bahnsteiglängen erlauben den Einsatz von 7 unverkürzten oder 8 verkürzten (1:100) Reisezugwagen. Durchfahrende (Güter-) Züge können bis zu 2,70 m lang sein; dies ermöglicht die Länge der Gleise in den Abstellbahnhöfen der Hauptstrecke.*

*Teilweise werden die Strecken hinter der (an den Ecken abgerundeten) Hintergrundkulisse geführt (daher auch die größten Abmessungen des Entwurfs, die die gezeichnete Fläche übersteigen).*

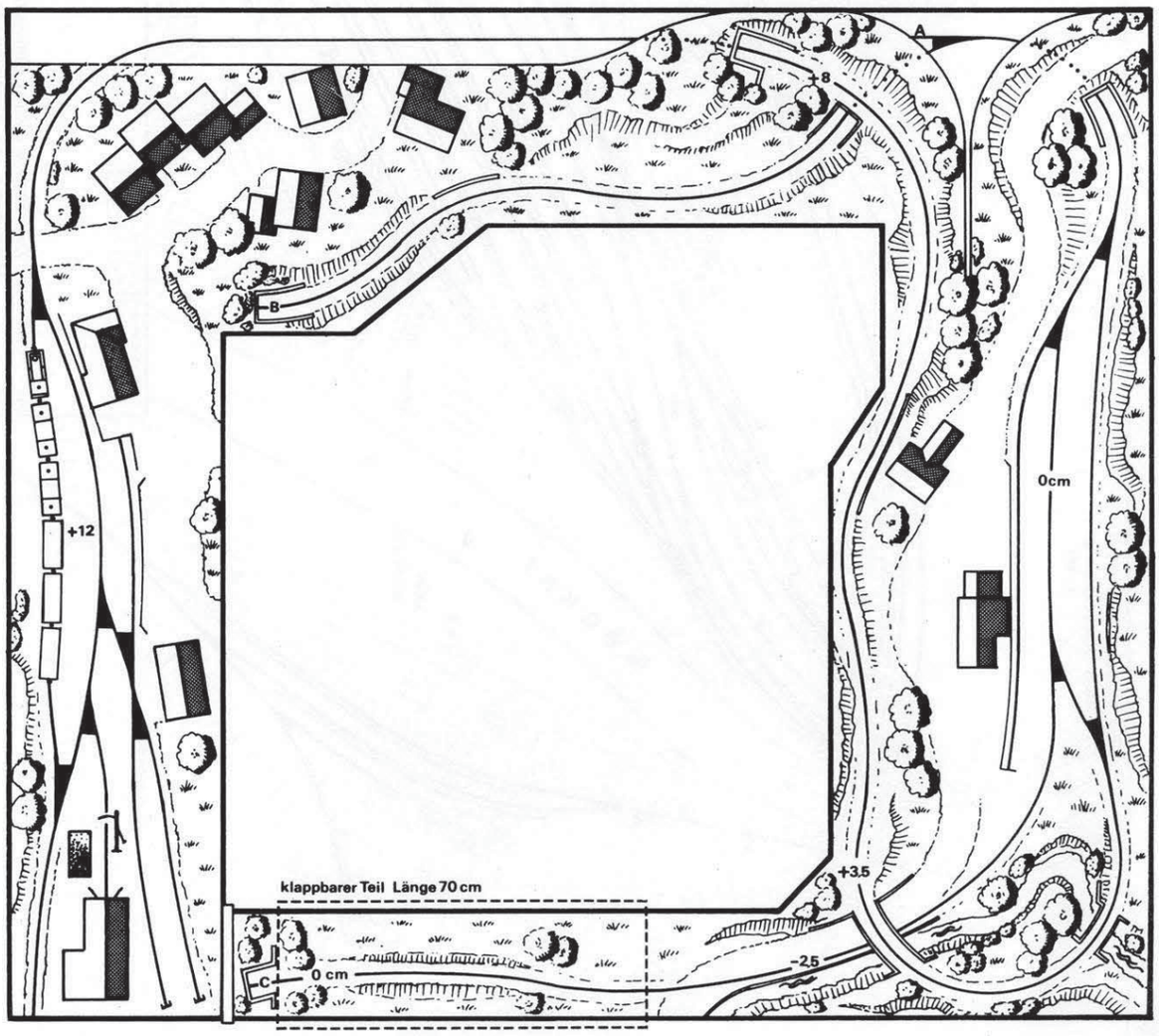
*An der Vorderseite der Anlage liegen übereinander die beiden Abstellbahnhöfe A und B der Hauptstrecke, die 6 Durchfahrgleise und 2 Stumpfgleise für Wendezüge und Triebwagen aufweisen.*

*Der Abstellbahnhof C der Nebenstrecke liegt hinter und unter der Paradestrecke und hat 4 Durchfahrgleise und 1 Stumpfgleis. Alle Abstellbahnhöfe werden über Gleiswendel erreicht, A und C über eine gemeinsame, zum Teil dreigleisige, Wendel.*

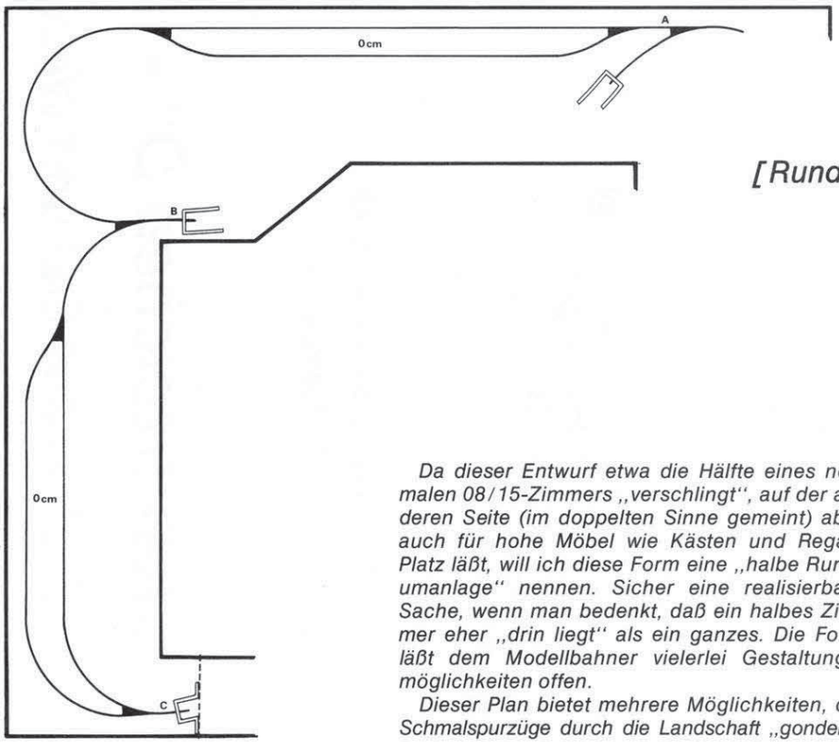


*H0e 2,15 × 1,90*
*A. Kälin (Schweiz)*

# *Rundum mit dem „Gänsemörder-Express“*




1:13



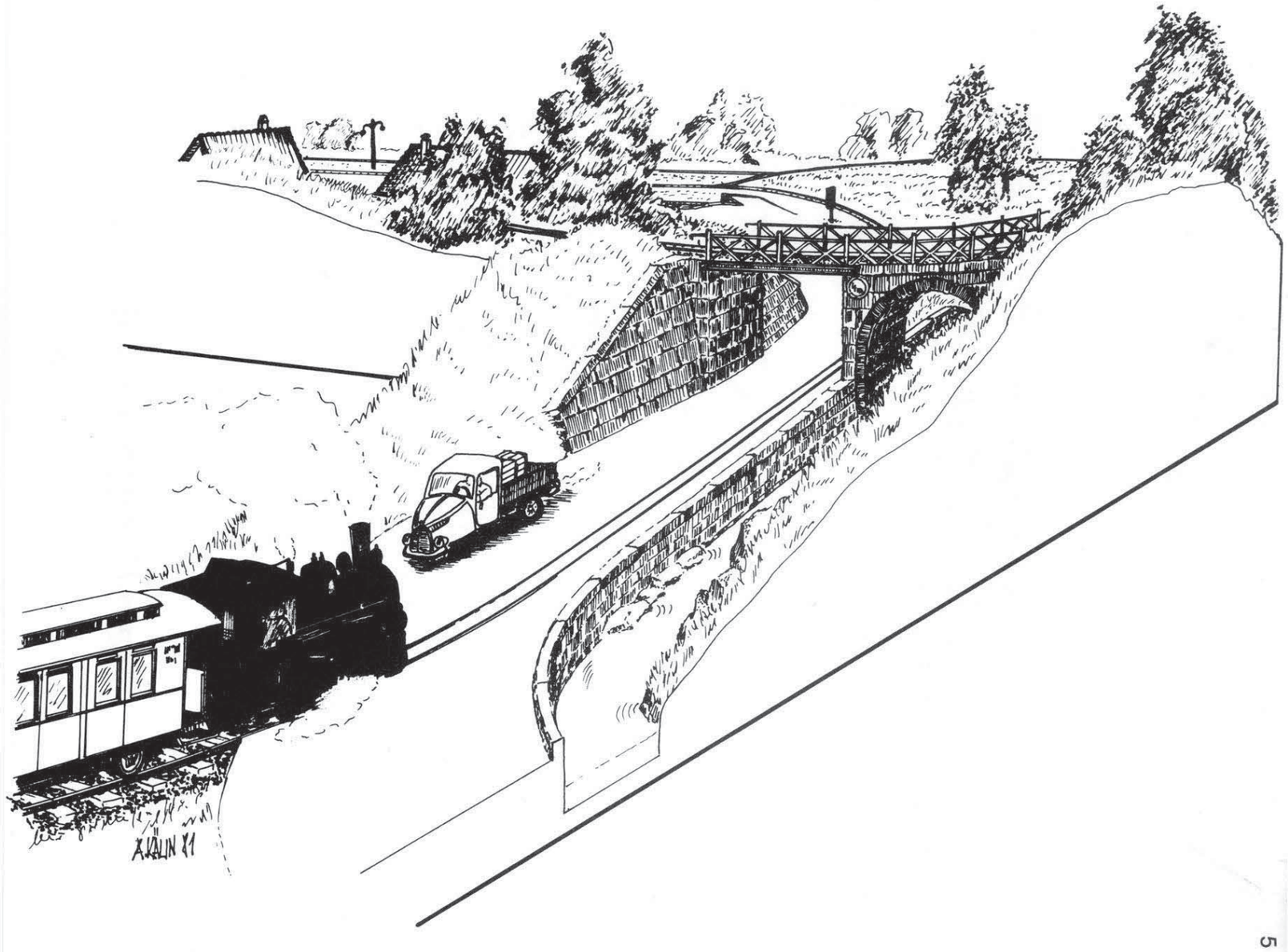

1:18

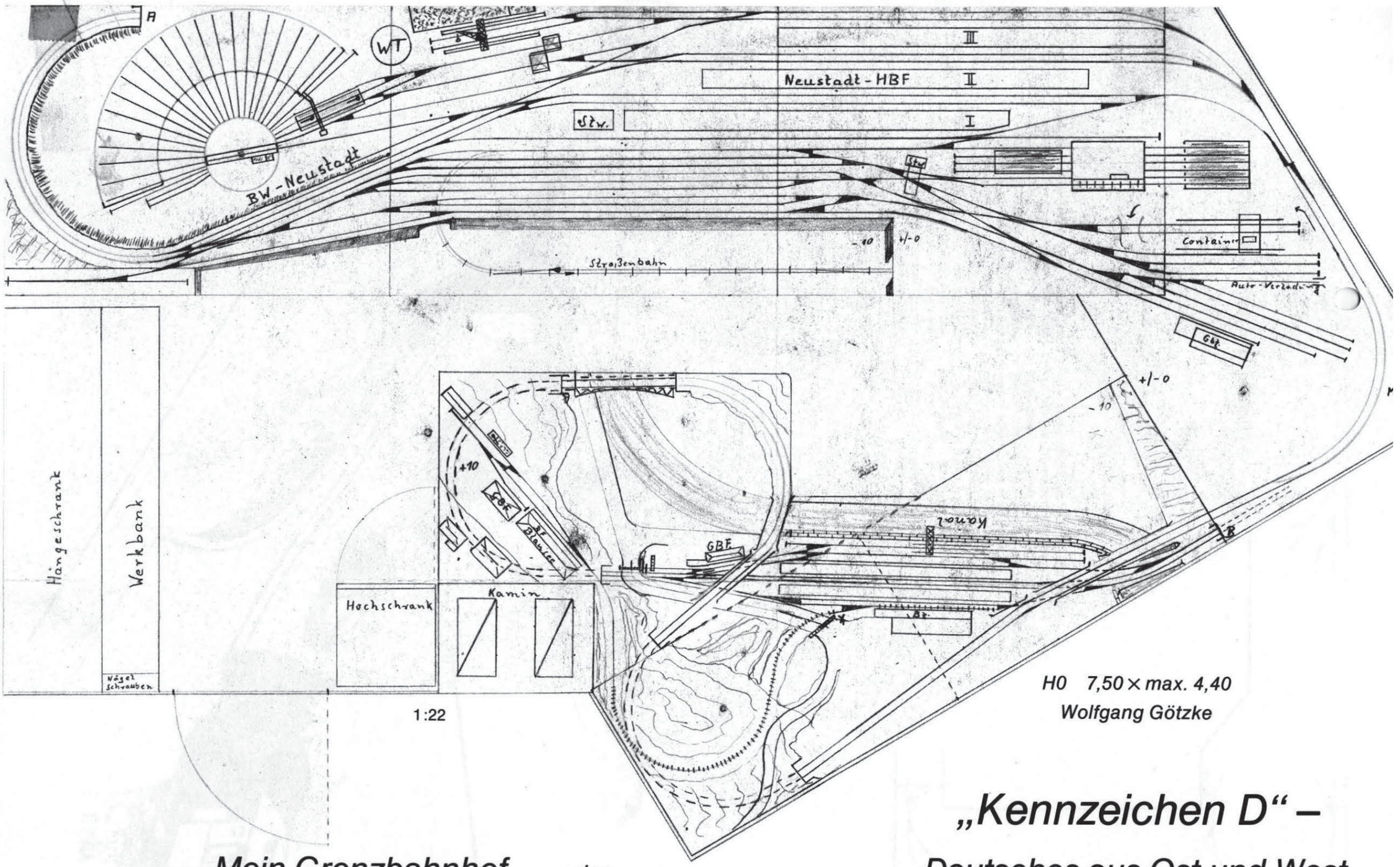
## [Rundum mit dem „Gänsemörder-Express“]

*Da dieser Entwurf etwa die Hälfte eines normalen 08/15-Zimmers „verschlingt“, auf der anderen Seite (im doppelten Sinne gemeint) aber auch für hohe Möbel wie Kästen und Regale Platz läßt, will ich diese Form eine „halbe Rundumanlage“ nennen. Sicher eine realisierbare Sache, wenn man bedenkt, daß ein halbes Zimmer eher „drin liegt“ als ein ganzes. Die Form läßt dem Modellbahner vielerlei Gestaltungsmöglichkeiten offen.*

*Dieser Plan bietet mehrere Möglichkeiten, die Schmalspurzüge durch die Landschaft „gondeln“ zu lassen. Über den Trennungsbahnhof auf der rechten Anlagenseite, gelangt der Zug nach „ewiger“ Fahrt in den Kopfbahnhof. Hier kann nun ausgiebig rangiert werden, bevor es wieder auf die große Fahrt hinaus in die Landschaft geht!*

*Wie das Ganze aussehen könnte, geht aus dem Panoramabild hervor; die kleine Schauskizze zeigt den Nachmittagszug in der Steigung kurz vor der Einfahrt in den Trennungsbahnhof. Bimmelnd, rüttelnd und pfeifend verschafft sich der „Gänsemörder-Express“ Platz auf der schmalen Landstraße . . .*






*H0 7,50 × max. 4,40*

*Wolfgang Götzke*

# *„Kennzeichen D" –*

## *Deutsches aus Ost und West*

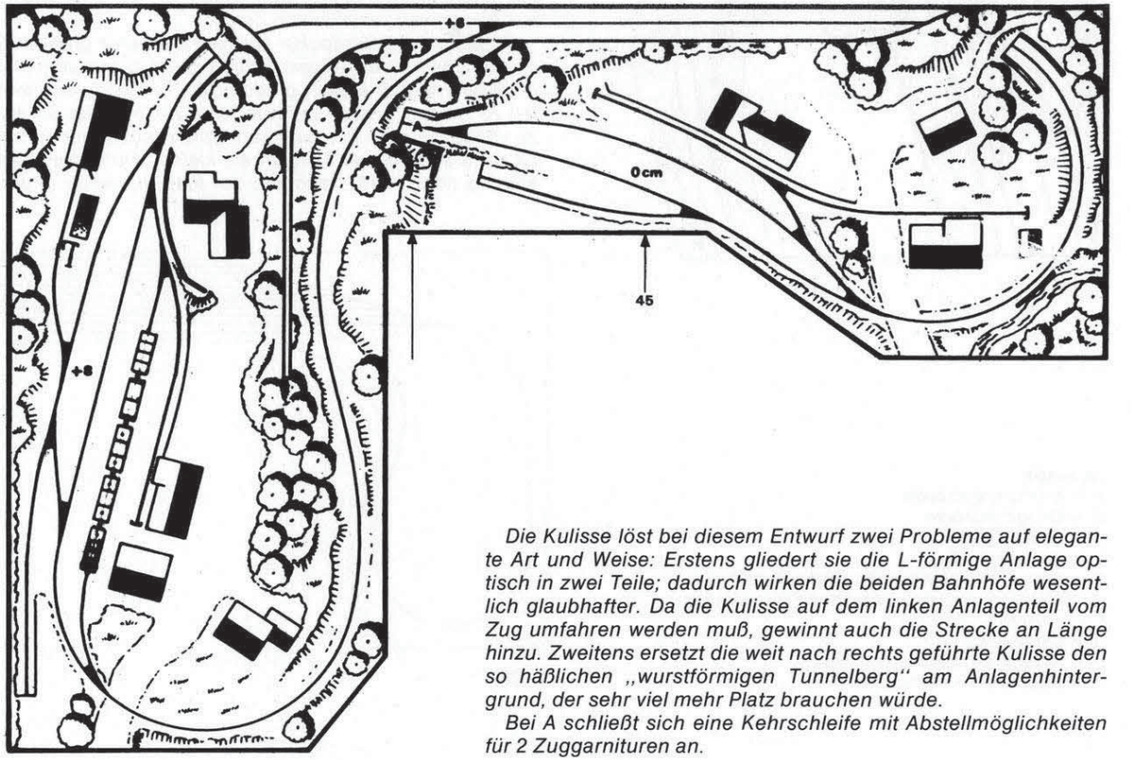
*Mein Grenzbahnhof* *oder:*

*H0e 2,20 × 1,50*

*A. Kälin (Schweiz)*

# *Der Kulissentrick* oder: *Mit dem GmP durch die Landschaft*

1:15




## *[Mein Grenzbahnhof . . .]*

*Die Themen der Anlage sind genaugenommen drei an der Zahl:*

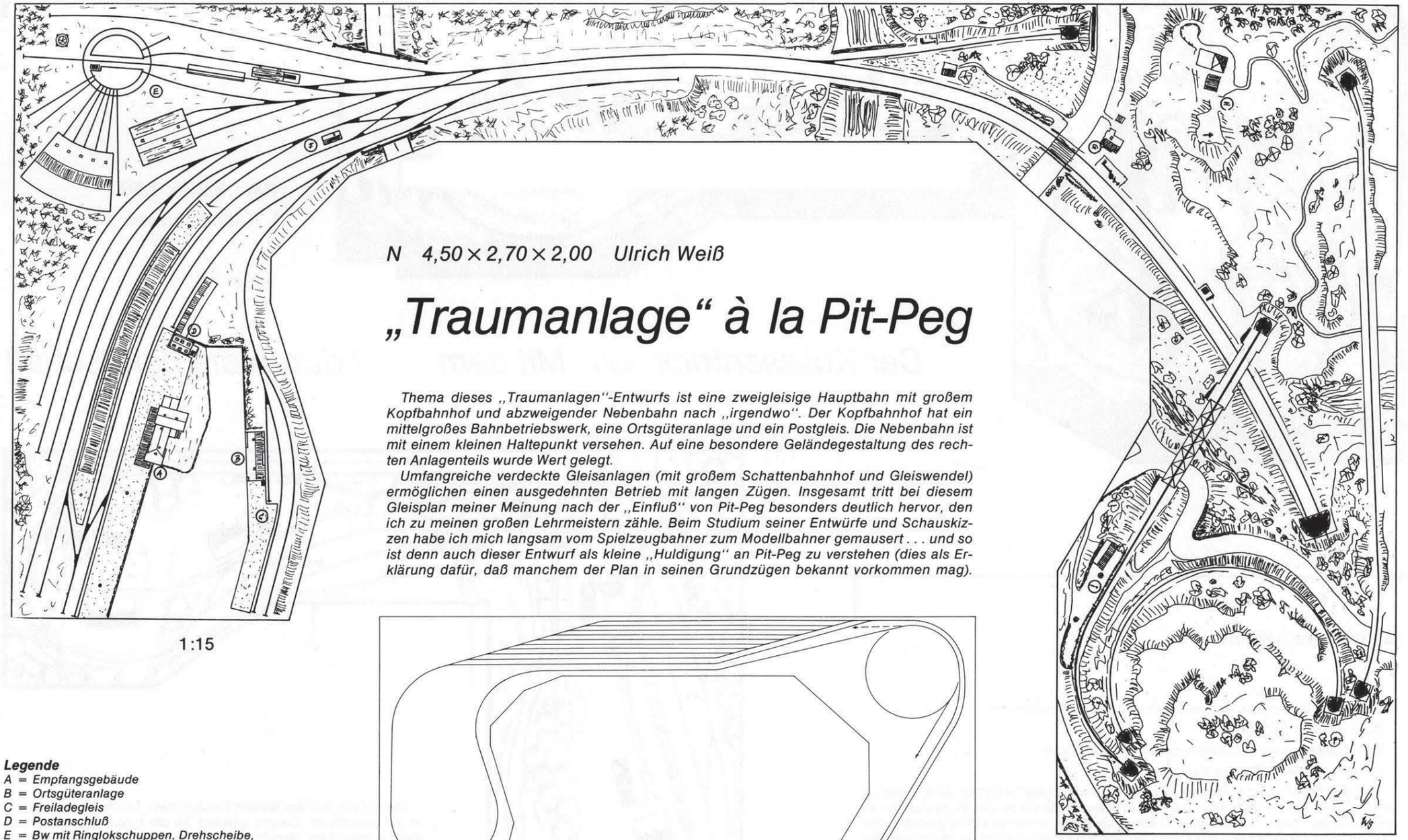
1. *Grenzbahnhof DB / DR*
2. *Durchgangsbahnhof mit abzweigender Zahnradbahn*
3. *Kopfbahnhof einer Zahnradbahn*

*Der Grenzbahnhof hat lt. (angenommener) Vereinbarung zwischen DB und DR die Aufgabe, Loks beider Verwaltungen zu betreuen. Dadurch ist das Dampflok-Bw zu klein geworden. Neue Lokschuppen waren notwendig, wobei aus Platzgründen eine Schiebebühne vorgesehen wurde. Hier werden Elloks und Dieselloks abgestellt. Der Verschiebebahnhof gliedert sich in 4 Gruppen auf: Einfahr-Aufstell-Ausfahrgruppe (jeweils 3 Gleise) und 10 Gleise für die Abstellgruppe. (Die MIBA-Abhandlung in Heft 1/69 über den Grenz-Bahnhof Helmstedt ergab hier das thematische Vorbild.)*

*Der Durchgangsbahnhof bewältigt außer allen normalen Aufgaben noch die Frachtübernahme von den Binnenschiffen. Außerdem ist er Übergangsstation zur Zahnradbahn. Deren Endbahnhof liegt in einem Erholungsgebiet und hat außer Personenverkehr noch eine Schwellenfabrik zu bedienen.*

*Die Kulisse löst bei diesem Entwurf zwei Probleme auf elegante Art und Weise: Erstens gliedert sie die L-förmige Anlage optisch in zwei Teile; dadurch wirken die beiden Bahnhöfe wesentlich glaubhafter. Da die Kulisse auf dem linken Anlagenteil vom Zug umfahren werden muß, gewinnt auch die Strecke an Länge hinzu. Zweitens ersetzt die weit nach rechts geführte Kulisse den so häßlichen „wurstförmigen Tunnelberg" am Anlagenhintergrund, der sehr viel mehr Platz brauchen würde.*

*Bei A schließt sich eine Kehrschleife mit Abstellmöglichkeiten für 2 Zuggarnituren an.*



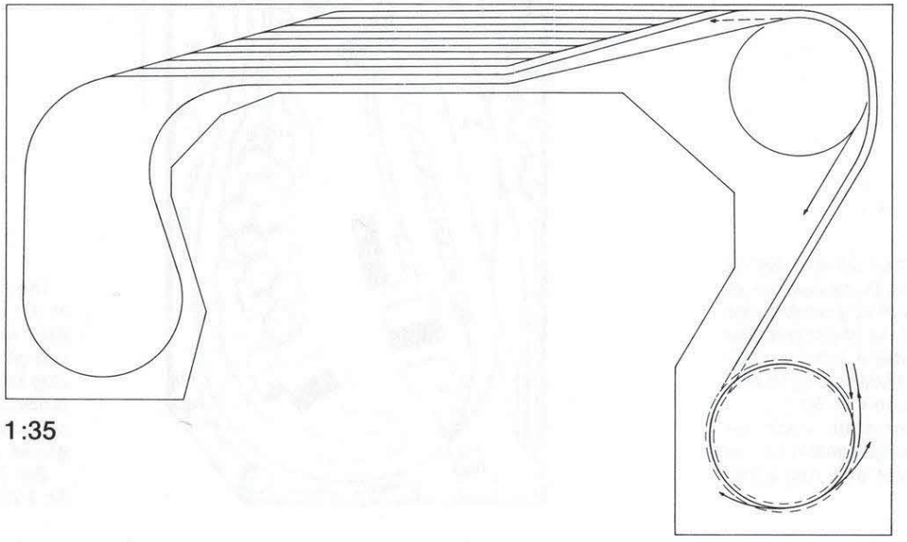
1:15

*N 4,50 × 2,70 × 2,00 Ulrich Weiß*

# „Traumanlage“ à la Pit-Peg

*Thema dieses „Traumanlagen“-Entwurfs ist eine zweigleisige Hauptbahn mit großem Kopfbahnhof und abzweigender Nebenbahn nach „irgendwo“. Der Kopfbahnhof hat ein mittelgroßes Bahnbetriebswerk, eine Ortsgüteranlage und ein Postgleis. Die Nebenbahn ist mit einem kleinen Haltepunkt versehen. Auf eine besondere Geländegestaltung des rechten Anlagenteils wurde Wert gelegt.*

*Umfangreiche verdeckte Gleisanlagen (mit großem Schattenbahnhof und Gleiswendel) ermöglichen einen ausgedehnten Betrieb mit langen Zügen. Insgesamt tritt bei diesem Gleisplan meiner Meinung nach der „Einfluß“ von Pit-Peg besonders deutlich hervor, den ich zu meinen großen Lehrmeistern zähle. Beim Studium seiner Entwürfe und Schauskizzen habe ich mich langsam vom Spielzeugbahner zum Modellbahner gemausert . . . und so ist denn auch dieser Entwurf als kleine „Huldigung“ an Pit-Peg zu verstehen (dies als Erklärung dafür, daß manchem der Plan in seinen Grundzügen bekannt vorkommen mag).*



1:35

***Legende***

*A = Empfangsgebäude*
*B = Ortsgüteranlage*
*C = Freiladegleis*
*D = Postanschluß*
*E = Bw mit Ringlokschuppen, Drehscheibe, Diesellokschuppen, Lokbehandlungsanlagen*
*F = Stellwerk*
*G = Blockstelle*
*H = Burgruine mit Aussichtspunkt*
*I = Nebenbahn – Haltepunkt*