

**MPM 4**

# MODELLBAHNER PLANEN FÜR MODELLBAHNER

DM/SFR 19,80, öS 175,-  
ISBN 3-86046-005-6

**MIBA**  
MINIATURBAHNEN



# Modellbahner planen für Modellbahner

„Freier Raum für Ihren Traum“ – so lautete das Motto für den MIBA-Gleisplanwettbewerb, ausgeschrieben in MIBA 7/93. Genauer gesagt, waren es drei Räume – ein Kellerraum, ein Hobbyraum und ein Dachzimmer –, in die hinein ein Gleisplan für die Modellbahn zu entwerfen war. Phantasie zeigten fast alle Wettbewerbsteilnehmer bei der Ausnutzung der freien Räume, eine Fülle interessanter bis raffinierter Entwürfe ging ein, und schließlich hat es die Jury bedauert, daß ihr nur 20 Preise zur Verfügung standen.

Sie finden daher in der vierten Ausgabe unserer Plansammlung „Modellbahner planen für Modellbahner“ nicht nur die preisgekrönten Entwürfe, sondern darüber hinaus noch eine ganze Reihe weiterer Gleispläne aus dem Wettbewerb, die es allesamt „in sich haben“. Anregungen für die persönliche Anlagenplanung lassen sich wohl aus jedem der hier veröffentlichten Anlagenpläne gewinnen.

Betrieblich sind alle gut durchdacht. Vom Platz her dürfte sich die Beschränkung auf drei typische Modellbahnräume vorteilhaft auswirken – die unvermeidliche Anpassung an die persönlichen Platzverhältnisse wird durch diese im Wettbewerb vorgegebene „Typisierung“ eher erleichtert. Neben Entwürfen für die Baugröße H0 finden sich auch Pläne für N, vereinzelt auch für andere Nenngrößen. Die technischen Angaben und Beschreibungen machen es leicht, den optimalen Entwurf für den Geschmack und die eigenen Rahmenbedingungen herauszufiltern. Erfahrungsgemäß ist es eine der spannendsten und befriedigendsten Tätigkeiten eines Anlagenbauers, erst einmal in aller Ruhe die verschiedenartigsten Pläne miteinander zu vergleichen und das Für und Wider abzuwägen. In diesem Sinne: Viel Freude und kreative Entspannung wünscht Ihnen dabei

Ihre MIBA-Redaktion

1. Auflage 1994

© MIBA-Verlag Werner Walter Weinstötter GmbH & Co., Nürnberg  
Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Redaktionelle Betreuung: Karlheinz Oechsler

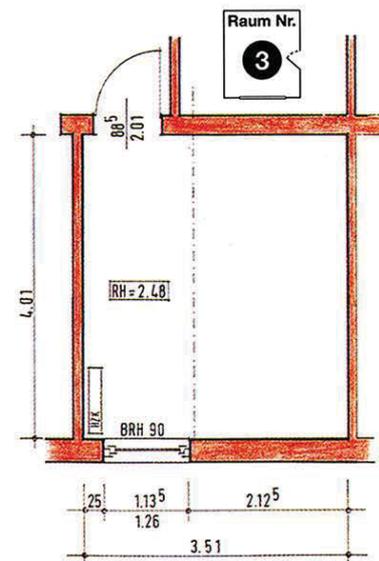
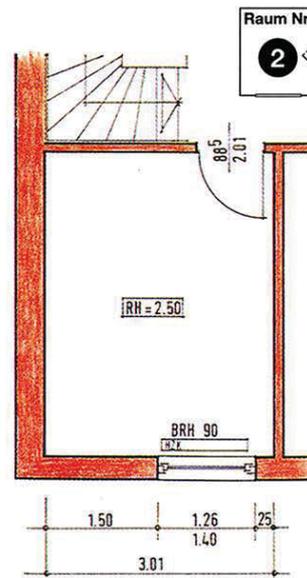
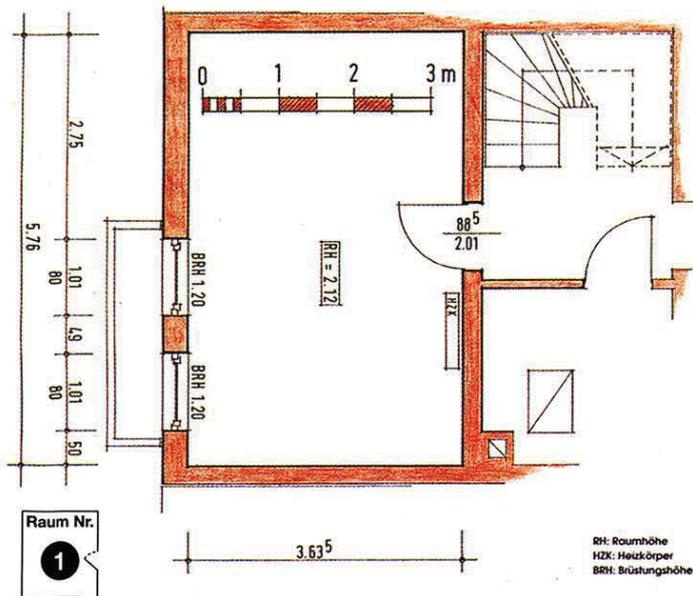
Layout und Satz: Text & Bild, Fürth

Gesamtherstellung: Europlanning srl, Verona

ISBN 3-86046-005-6

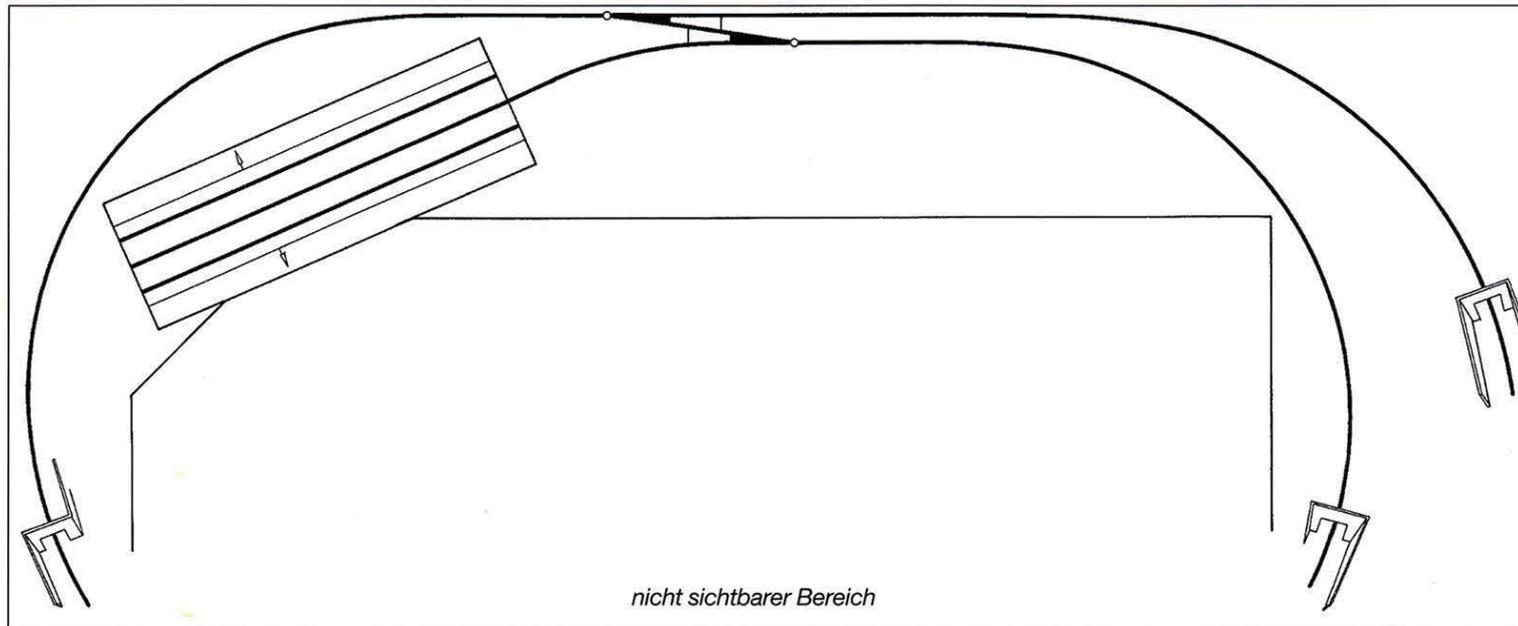
## Unsere drei Standard-Modellräume:

1. Kellerraum
2. Leerstehendes Zimmer
3. Dachzimmer mit Schräge



Gerald Brand

## Die private Privatbahn (0)



### Vorbild:

Der Anlagenentwurf ist nach Motiven der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn (DHE) gestaltet. Delmenhorst liegt etwa 15 km westlich von Bremen an der 2gleisigen Strecke Bremen–Oldenburg.

Neben der DHE endet hier noch die eingleisige Nebenstrecke aus Richtung Vechta. In den 60er Jahren wurde die Hauptstrecke zur Vermeidung niveaugleicher Bahnübergänge auf ein Dammbauwerk „hochgelegt“ (siehe auch MIBA 3/92), so daß der bis dahin bestehende Anschluß der DHE an DEL-Pbhf entfiel. Es besteht allerdings nach wie vor die Verbindung nach DEL-Gbhf.

An einigen Wochenenden im Jahr wird jedoch durch den Verein der DHEF zwischen DEL-West und Harpstedt ein fahrplanmäßiger Personenverkehr (inkl. Fahrradtransport) mit z.T. historischen Fahrzeugen durchgeführt.

### Streckenverlauf:

Die Strecke verläßt DEL-Gbhf in südlicher Richtung und mündet nach kurzer Zeit in den Bahnhof DEL-West. Hier befinden sich an Betriebsstellen der Werksanschluß eines Margarinewerkes (auch heute noch stark frequentiert) und, bis zur Umgestaltung des Spurplanes in 1991, ein Freiladegleis, ein Lagerschuppen und der Anschluß zum Gelände eines Brennstoffhändlers. Der Bahnsteig ist nur ca. 2 m breit und erstreckt sich längs der Umgrenzungsmauer des Margarinewerkes. Ein Bahnhofsgebäude gibt es nicht.

Der Bahnhof wird über den beschränkten Bahnübergang verlassen, kreuzt zwei weitere Übergänge und den Hoyersgraben und erreicht nach ca. 1,5 km den Haltepunkt DEL-Hasporterdam (Wohngebiet mit Mehrfamilienhäusern) mit dem Anschlußgleis eines Metallhändlers. Der nächste Halt erfolgt im Bahnhof DEL-Annenheide, dem letzten Halt auf Delmenhorster Stadtgebiet. Hier befinden sich an Betriebsstellen ein Freiladegleis auf der Seite des Bahnhofsgebäudes und zwei Werksanschlüsse. Zudem kann hier für die Überstellung in das Gewerbegebiet rangiert werden.

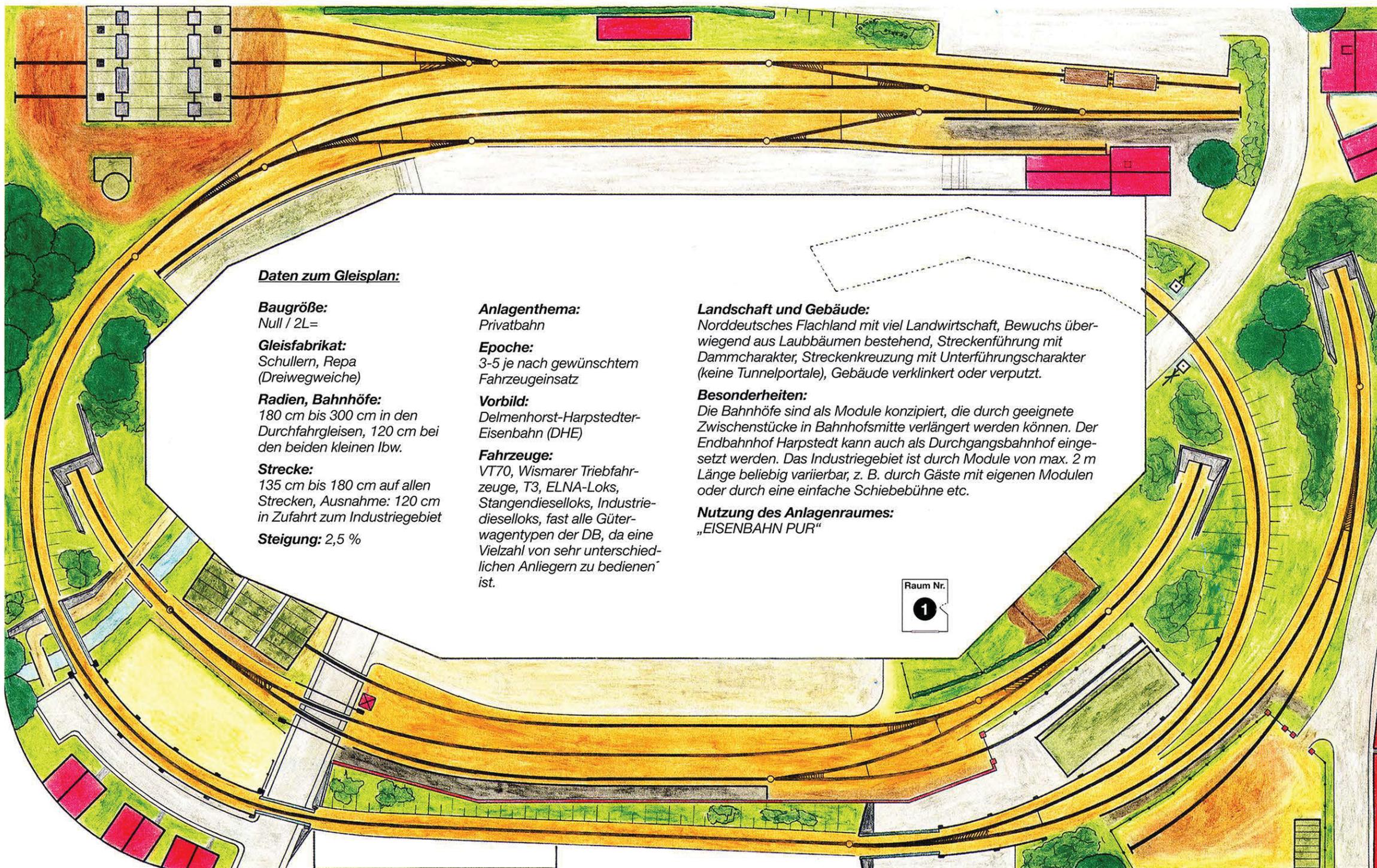
Im weiteren Verlauf der Strecke werden noch einige Haltepunkte berührt, bis die Strecke den Endbahnhof Harpstedt erreicht.

### Umsetzung ins Modell:

Von der Vorbildsituation sind im sichtbaren Bereich die Betriebsstellen DEL-Gbhf (Modul-Schiebebühne im Untergrund) DEL-West, DEL-Hasporterdam und Harpstedt nachgebildet. Da Harpstedt einen sehr in die Breite gehenden Gleisplan aufweist, habe ich hier ein bißchen abgeändert und auf die Vorbildsituation des Bahnhofs Naumburg bei Kassel zurückgegriffen, da letzterer sehr viel kompakter ist. Weil beides ländliche Endpunkte ihrer Strecken mit ähnlichem Frachtaufkommen sind, kann ich mit diesem Kompromiß gut leben.

Die Trennung der Motive Stadt und Land erfolgt in der Längsachse des Raumes. Die verbindenden kurzen Landschaftsabschnitte mit ihrem Baumbewuchs an den Schmalseiten des Raumes stellen den „scenic break“ dar.

Die Strecke windet sich ausgehend vom Schattenbahnhof in einer Windung zum Endbahnhof empor. Eine Gleisverbindung im Untergrund sorgt für Fahrzeitverlängerung.



#### Daten zum Gleisplan:

##### **Baugröße:**

Null / 2L=

##### **Gleisfabrikat:**

Schullern, Repa  
(Dreiwegweiche)

##### **Radien, Bahnhöfe:**

180 cm bis 300 cm in den  
Durchfahr Gleisen, 120 cm bei  
den beiden kleinen Ibw.

##### **Strecke:**

135 cm bis 180 cm auf allen  
Strecken, Ausnahme: 120 cm  
in Zufahrt zum Industriegebiet

##### **Steigung: 2,5 %**

##### **Anlagenthema:**

Privatbahn

##### **Epoche:**

3-5 je nach gewünschtem  
Fahrzeugeinsatz

##### **Vorbild:**

Delmenhorst-Harpstedter  
Eisenbahn (DHE)

##### **Fahrzeuge:**

VT70, Wismarer Triebfahr-  
zeuge, T3, ELNA-Loks,  
Stangendieselloks, Industrie-  
dieselloks, fast alle Güter-  
wagentypen der DB, da eine  
Vielzahl von sehr unterschied-  
lichen Anliegern zu bedienen  
ist.

##### **Landschaft und Gebäude:**

Norddeutsches Flachland mit viel Landwirtschaft, Bewuchs über-  
wiegend aus Laubbäumen bestehend, Streckenführung mit  
Dammcharakter, Streckenkreuzung mit Unterführungscharakter  
(keine Tunnelportale), Gebäude verklindert oder verputzt.

##### **Besonderheiten:**

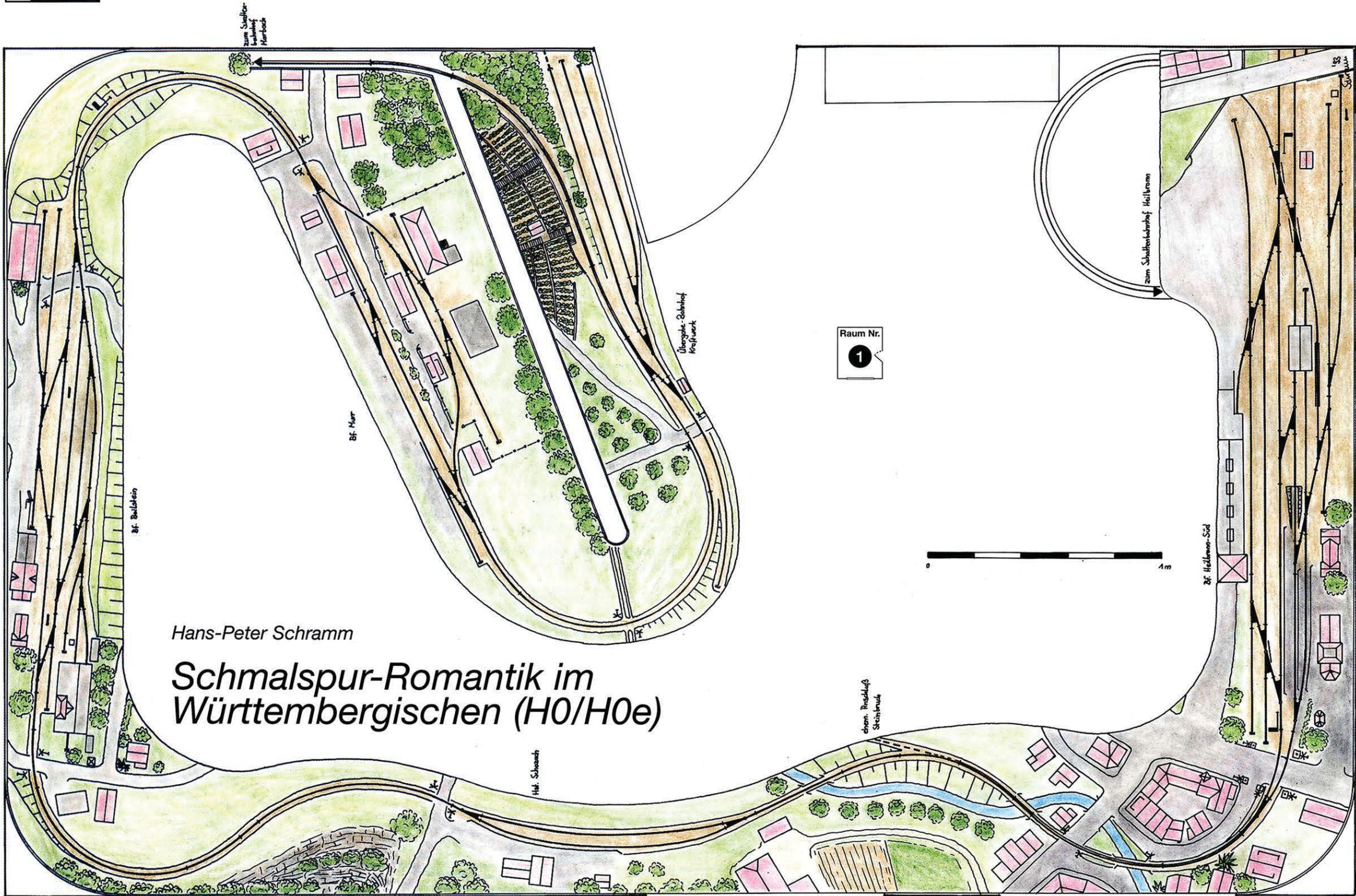
Die Bahnhöfe sind als Module konzipiert, die durch geeignete  
Zwischenstücke in Bahnhofsmitte verlängert werden können. Der  
Endbahnhof Harpstedt kann auch als Durchgangsbahnhof einge-  
setzt werden. Das Industriegebiet ist durch Module von max. 2 m  
Länge beliebig variierbar, z. B. durch Gäste mit eigenen Modulen  
oder durch eine einfache Schiebebühne etc.

##### **Nutzung des Anlagenraumes:**

„EISENBAHN PUR“

Raum Nr.

1



Bei dem vorgestellten Gleisplan handelt es sich um eine Umsetzung von Motiven der DB-Schmalspurbahn Marbach-Heilbronn. Die Gleispläne der Bahnhöfe Murr, Beilstein und Schozach wurden komplett vom Vorbild übernommen, lediglich beim Gleisplan von Heilbronn-Süd mußten einige Gleise, sowohl im Normalspurteil als auch im Schmalspurteil, weggelassen werden. Landschaftlich durchfährt die Bahn eine überwiegend landwirtschaftlich geprägte Gegend.

Die Bahn nimmt ihren Ausgangspunkt im Schattenbahnhof Marbach. Sie erreicht auf einem Dreischienengleis, durch Bäume und einen Einschnitt verborgen, den sichtbaren Anlagenteil. Vorbei an Weinbergen wird der normalspurige Übergabebahnhof für ein Kraftwerk erreicht. Der Anschluß zum Kraftwerk ist angemessenermaßen stillgelegt, und so werden die Gleisanlagen nur noch zum gelegentlichen Abstellen von Güterwagen genutzt. Hier verläßt die Schmalspurbahn das Dreischienengleis, und es geht nur noch schmalspurig, vorbei an Obstwiesen und Äckern, weiter nach Murr. Der Bahnhof mit seinen bescheidenen Gleisanlagen weist einen umfangreichen Privat-Gleisanschluß einer Holzmehl-Fabrik auf, die sogar über ein eigenes Rangierfahrzeug – einen Eigenbau auf Basis eines Normalspurgüterwagens – verfügt. Weiter windet sich die Strecke durch einen Einschnitt, vorbei am einzigen Signal der Schmalspurstrecke in den Bahnhof Beilstein. Dieser Bahnhof ist der Betriebsmittelpunkt der Schmalspurbahn. Hier befindet sich das zentrale Bahnbetriebswerk mit seinem vierständigen Fachwerkkloppschuppen. Umfangreiche Gleise werden zum Abstellen von Wagen, zum Rangieren und zum Ent- und Beladen genutzt. Die Landwirtschaftsgenossenschaft hat einen eigenen Gleisanschluß zu ihrem Lagerhaus.

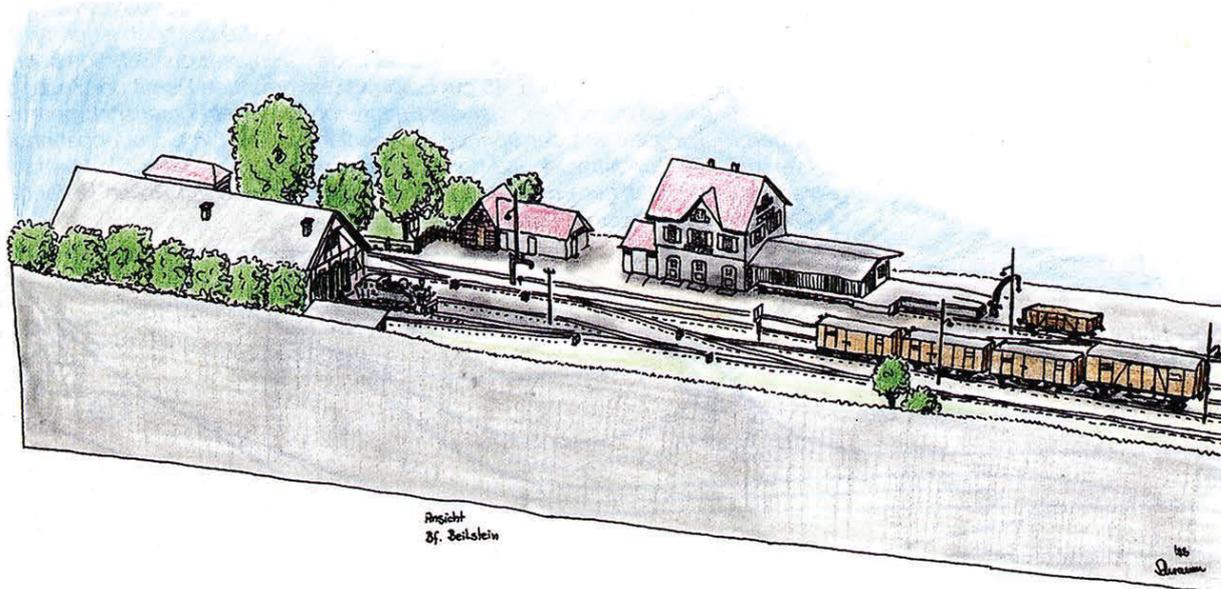
Der Bahnhof wird verlassen, und die Bahn senkt sich in ein kaum besiedeltes Tal, das sich tief in den Sandstein gegraben hat. Dort wird die kleine Ausweichstation Schozach erreicht. Die Station liegt weit ab vom Ortskern, und entsprechend niedrig ist folglich das Verkehrsaufkommen. Hinter dem Bahnhof weitet sich das Tal, und die Strecke erreicht den stillgelegten Normalspuranschluß zu einem Steinbruch. Ab hier ist wieder ein Dreischienengleis verlegt. Vorbei an Gärten in der Vorstadt schlängelt sich die Bahn nun über Brücken längs von Gassen durch die Vorstadt, um dann den Endpunkt Heilbronn-Süd zu erreichen. Hier ist die Übergabe an das normalspurige Netz der Bundesbahn. Eine Rollbockgrube, eine Übergaberampe sowie eine Umladehalle sorgen für den reibungslosen Übergang von Fahrzeugen und Waren von Normalspur auf Schmalspur und umgekehrt. Ein kleiner Kohlenkran erlaubt das Bekohlen der Schmalspurlokomotiven, und ein kleines Stellwerk regelt die Zugfahrten im normalspurigen Bahnhofsteil. Hier enden auch einige normalspurige Berufspendlerzüge aus Heilbronn. Heilbronn wird als Schattenbahnhof verdeckt durch eine Straßenbrücke erreicht.

Der Schattenbahnhof befindet sich unter dem Bahnhof Beilstein. Er besteht aus 3-4 Normalspurgleisen und ebenso vielen Schmalspurgleisen, jeweils mit Umfahrmöglichkeit. Vom Schattenbahnhof führt ein Gleis zum Schattenbahnhof Heilbronn, der sich unter dem Anlagenteil mit der Haltestelle Schozach befindet. Er sollte einen Umfang von 5-6 Normalspurgleisen mit Umfahrmöglichkeit besitzen. Die beiden Schattenbahnhöfe werden als Kopfbahnhöfe genutzt, in denen die Lokomotive umgesetzt wird. Aus diesem Grund ist für eine gute Zugänglichkeit zu sorgen. Die Verbindungsstrecke zwischen den beiden Schattenbahnhöfen stellt praktisch das übrige Netz der Bundesbahn dar, auf dem man ja auch von Marbach nach Heilbronn gelangen kann. Ob man den schmalspurigen Teil des Schattenbahnhofs auch für Rollbockzüge nutzt, hängt von den Betriebserfahrungen ab. Es ist aber auch möglich und interessant, den Rollbockverkehr zum Privatanschluß in Murr ausschließlich über Heilbronn-Süd abzuwickeln.

Auf der Schmalspurstrecke verkehren ansonsten reine Personenzüge, Güterzüge mit Personenbeförderung sowie reine Güterzüge. Einige Züge laufen durchgehend von Marbach bis Heilbronn-Süd, andere enden und beginnen in Beilstein. Für Berufstätige gibt es in Heilbronn-Süd Anschluß mit kurzen Personenzügen nach Heilbronn. Überwiegend wird im Normalspurteil von Heilbronn-Süd nur Güterverkehr abgewickelt.



Ortskerkfahrt



Ansicht  
Bf. Beilstein

**Daten zum Gleisplan:**

**Baugröße:**

H0-Zweischienen-Zweileiter-Gleichstrom  
H0e-Zweischienen-Zweileiter-Gleichstrom

**Gleisfabrikat:**

H0: Roco-Line, H0e: Bemo  
H0/H0e: Pilz und Selbstbau

**Kleinster Radius:**

H0: 500 mm, H0e: 480 mm

**Größte Steigung:**

2,5 %

**Anlagenthema:**

Schmalspurbahn mit Übergabebahnhof an Normalspur und zentralem Schmalspurbahnhof mit Bahnbetriebswerk

**Epoche:**

Bundesbahn, ca. 1960

**Vorbild:**

DB-Schmalspurstrecke Marbach-Heilbronn-Süd

**Fahrzeuge:**

Normalspur: BR 50, BR 64, BR 75.0, BR 93.5, BR 94.5-10, V 60, V 90, V 100, Köf, 2- und 3achsige Personenwagen, Güterwagen

Schmalspur: BR 99.65-71, evtl. BR 99.63, V 51, 2achsige Personenwagen, 4achsige Umbauwagen, 3achsige Güterwagen

**Regionalcharakter von Landschaft und Gebäuden:**

Baden-Württemberg, Sandstein, Laubwald, landwirtschaftlich geprägt, Stadtausläufer

**Betriebskonzept:**

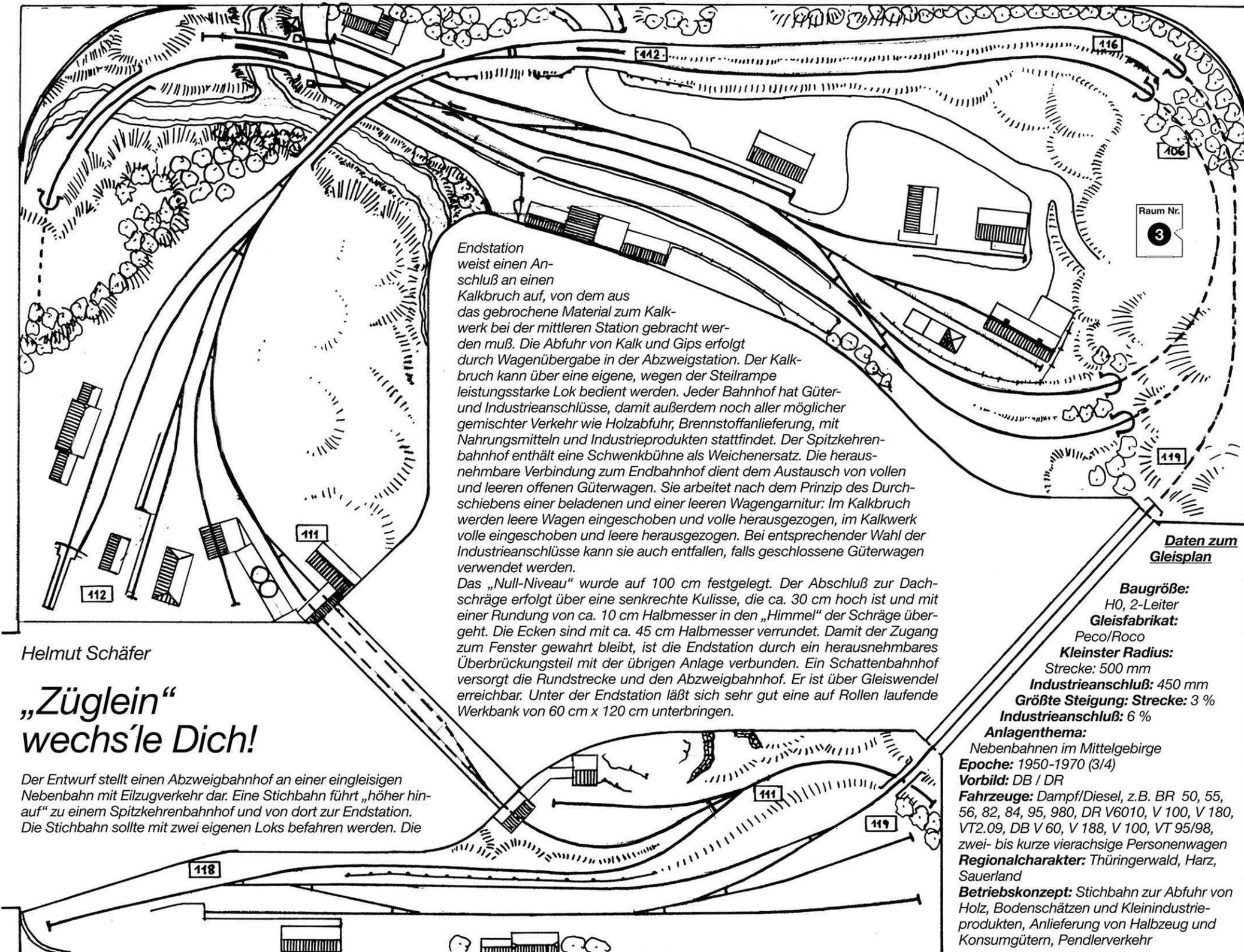
„Out-and-back“-Verkehr Bahnhof-Schattenbahnhof

**Besonderheiten:**

evtl. zusätzlicher Museumsverkehr auf der Schmalspurbahn mit zusätzlichen Lokomotiven und Triebwagen, die ursprünglich nicht auf dieser Strecke verkehrten. z.B. Schweineschnäuzchen, Nicki S. etc.

**Sonstige Nutzung des Modellbahnraums:**

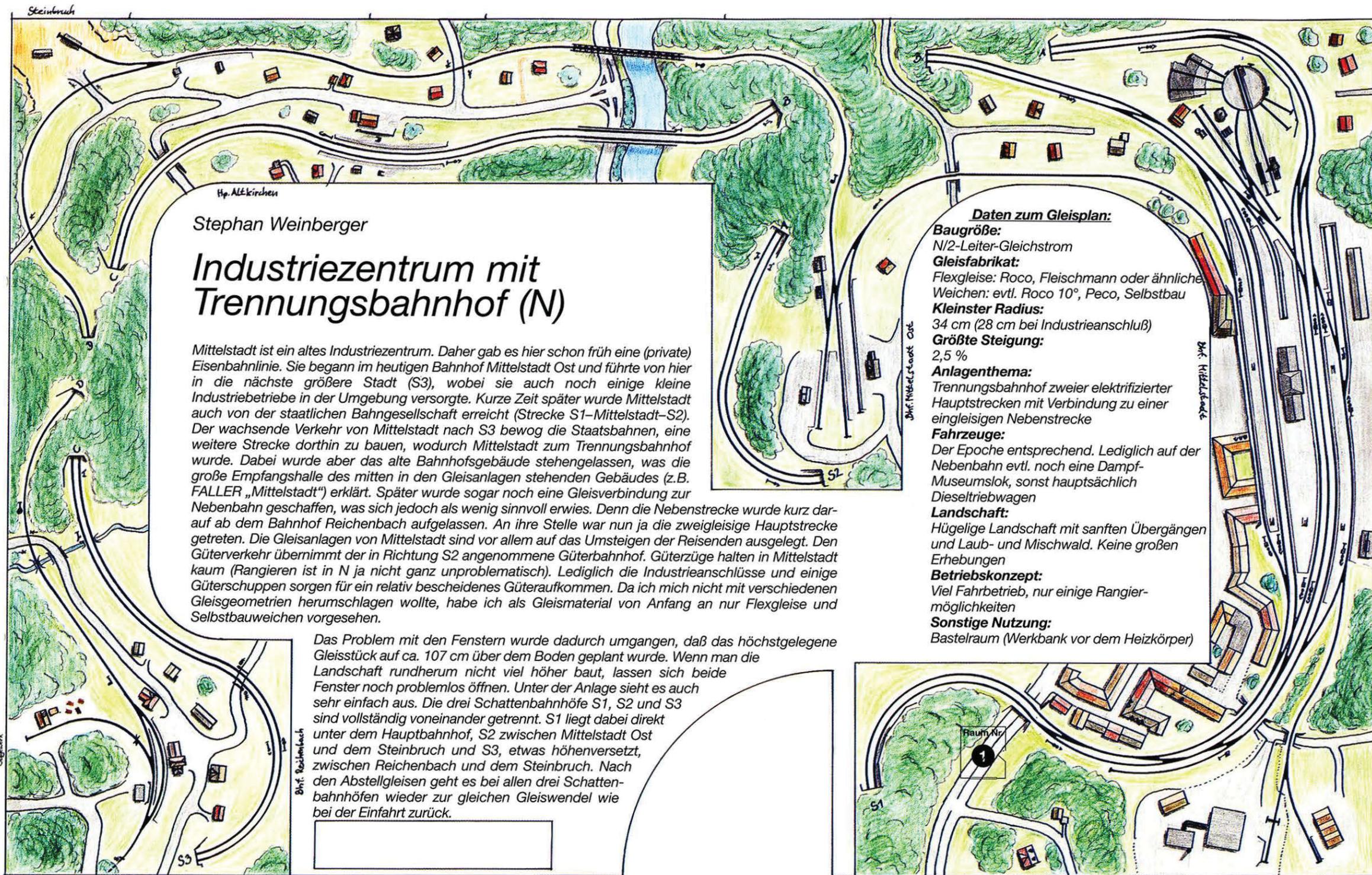
keine



Helmut Schäfer

## „Züglein“ wechsle Dich!

Der Entwurf stellt einen Abzweighbahnhof an einer eingleisigen Nebenbahn mit Eilzugverkehr dar. Eine Stichbahn führt „höher hinauf“ zu einem Spitzkehrenbahnhof und von dort zur Endstation. Die Stichbahn sollte mit zwei eigenen Loks befahren werden. Die

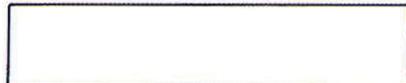


Stephan Weinberger

# Industriezentrum mit Trennungsbahnhof (N)

Mittelstadt ist ein altes Industriezentrum. Daher gab es hier schon früh eine (private) Eisenbahnlinie. Sie begann im heutigen Bahnhof Mittelstadt Ost und führte von hier in die nächste größere Stadt (S3), wobei sie auch noch einige kleine Industriebetriebe in der Umgebung versorgte. Kurze Zeit später wurde Mittelstadt auch von der staatlichen Bahngesellschaft erreicht (Strecke S1-Mittelstadt-S2). Der wachsende Verkehr von Mittelstadt nach S3 bewog die Staatsbahnen, eine weitere Strecke dorthin zu bauen, wodurch Mittelstadt zum Trennungsbahnhof wurde. Dabei wurde aber das alte Bahnhofsgebäude stehengelassen, was die große Empfangshalle des mitten in den Gleisanlagen stehenden Gebäudes (z.B. FALLER „Mittelstadt“) erklärt. Später wurde sogar noch eine Gleisverbindung zur Nebenbahn geschaffen, was sich jedoch als wenig sinnvoll erwies. Denn die Nebenstrecke wurde kurz darauf ab dem Bahnhof Reichenbach aufgelassen. An ihre Stelle war nun ja die zweigleisige Hauptstrecke getreten. Die Gleisanlagen von Mittelstadt sind vor allem auf das Umsteigen der Reisenden ausgelegt. Den Güterverkehr übernimmt der in Richtung S2 angenommene Güterbahnhof. Güterzüge halten in Mittelstadt kaum (Rangieren ist in N ja nicht ganz unproblematisch). Lediglich die Industrieanschlüsse und einige Güterschuppen sorgen für ein relativ bescheidenes Güteraufkommen. Da ich mich nicht mit verschiedenen Gleisgeometrien herumschlagen wollte, habe ich als Gleismaterial von Anfang an nur Flexgleise und Selbstbauweichen vorgesehen.

Das Problem mit den Fenstern wurde dadurch umgangen, daß das höchstgelegene Gleisstück auf ca. 107 cm über dem Boden geplant wurde. Wenn man die Landschaft rundherum nicht viel höher baut, lassen sich beide Fenster noch problemlos öffnen. Unter der Anlage sieht es auch sehr einfach aus. Die drei Schattenbahnhöfe S1, S2 und S3 sind vollständig voneinander getrennt. S1 liegt dabei direkt unter dem Hauptbahnhof, S2 zwischen Mittelstadt Ost und dem Steinbruch und S3, etwas höhenversetzt, zwischen Reichenbach und dem Steinbruch. Nach den Abstellgleisen geht es bei allen drei Schattenbahnhöfen wieder zur gleichen Gleiswendel wie bei der Einfahrt zurück.



## Daten zum Gleisplan:

- Baugröße:**  
N/2-Leiter-Gleichstrom
- Gleisfabrikat:**  
Flexgleise: Roco, Fleischmann oder ähnliche  
Weichen: evtl. Roco 10°, Peco, Selbstbau
- Kleinster Radius:**  
34 cm (28 cm bei Industrieanschluß)
- Größte Steigung:**  
2,5 %
- Anlagenthema:**  
Trennungsbahnhof zweier elektrifizierter Hauptstrecken mit Verbindung zu einer eingleisigen Nebenstrecke
- Fahrzeuge:**  
Der Epoche entsprechend. Lediglich auf der Nebenbahn evtl. noch eine Dampf-Museumslokomotive, sonst hauptsächlich Dieseltriebwagen
- Landschaft:**  
Hügelige Landschaft mit sanften Übergängen und Laub- und Mischwald. Keine großen Erhebungen
- Betriebskonzept:**  
Viel Fahrbetrieb, nur einige Rangiermöglichkeiten
- Sonstige Nutzung:**  
Bastelraum (Werkbank vor dem Heizkörper)



Industriebetriebe

Kees Bregman

## Einfach geht's auch (H0)

Meine Geschichte ist nicht erstaunlich und kurz erzählt: Die erste Anlage sah ich bei einem Freund, der reiche Eltern hatte. Mein Ziel damals: ich möchte auch so was haben! An meinem Geburtstag 1956 bekam ich dann eine Märklin-Anlage. Danach habe ich jeden Gulden für Gleise und Weichen gespart, jeder Verwandte oder Bekannte, der nach Deutschland fuhr, wurde angefleht, doch Märklinsachen mitzubringen. Meine allerersten Fahrzeuge fahren noch immer, und auch viele Gleise von damals werden noch befahren.

Für diejenigen Modellbahner, die ihre alten Märklin-M-Gleise nicht mehr im sichtbaren Bereich einsetzen wollen, bleibt immer noch der Schattenbahnhof – so, wie ich es gemacht habe: unten Metallgleise (M), oben Kunststoffgleise (K). Dabei sind alle Ausfahrweichen nur als Handweichen ausgeführt, die immer in ein und dieselbe Richtung befahren werden. Das spart wieder Geld! Nur die Einfahrweichen sind elektrisch zu betätigen. Nur eine einzige Weiche bestimmt bei der Ausfahrt die Richtung, die der Zug einschlagen soll: direkt in den Bahnhof oder zur Fahrt über die Paradestrecke und Einfahrt in den Bahnhof von der anderen Seite. An zwei Stellen gibt es Überholungsmöglichkeiten, ansonsten ist die Paradestrecke eingleisig.

Der Bahnhof „Thyssingen“ liegt im deutsch/belgisch/holländischen Grenzgebiet. Die Strecke wird von Güterzügen und von Personenzügen genutzt. Unter den Güterzügen finden sich oft schwere Brocken, die auf

der Hauptstrecke durch den Bahnhof fahren. Jede Stunde hält ein Personenzug, und der Reisende hat Anschluß zu einer Lokalbahn. Für diese gibt es im Bahnhof eine kleine Bw-Außenstelle mit Dieseltankstelle. Die Lokalbahnlok muß sich, wenn kein Personenzug befördert werden muß, um den Güterverschub im Bahnhof kümmern. Im Bw sind alle Spuren der Dampflokzeit getilgt, Drehscheibe, Wasserkran und Bekohlung abgebaut. Nur ein paar Reste Kohle liegen hier und da noch herum und zeugen von der vergangenen Zeit.

Die Paradestrecke verläuft im Taleinschnitt mit links und rechts ansteigender Böschung. Der Betrachter sieht die Züge also von oben. Hier habe ich meine Kindheitseindrücke verarbeitet, denn es gab nichts Schöneres, als auf einer Überführung zu stehen und die Eisenbahn unter mir hinwegsausen zu sehen. Außerdem ist solch eine Böschungsstrecke gut geeignet, eine Strecke ohne Steigungen zu realisieren, und bei Entgleisungen kann man ohne Probleme eingreifen. Ein Hügel und ein paar Bäume sorgen für die optische Distanz zum Bahnhof „Thyssingen“. Der Anlagenteil hinter der Böschung steigt langsam auf und ist intensiv bepflanzt; so entsteht der Eindruck, es handele sich um eine Waldstrecke. Zwei Tunnelöffnungen, getarnt mit Bäumen, führen zum Schattenbahnhof.

Wenige Weichen, einfache Spurführung, leicht zu bauen – wie eingangs gesagt: Einfach geht's auch! Und noch dazu mit viel Spaß an einer „Riesenanlage“.

### Daten zum Gleisplan:

#### Baugröße:

H0, 3L~

#### Gleise:

Märklin M und K

#### Kleinster Radius:

360 mm

#### Anlagenthema:

nicht elektrifizierte Nebenbahn im Grenzgebiet D/B/NL

#### Epoche:

3

#### Vorbild:

eigene Phantasie

#### Fahrzeuge:

Dieselloks

#### Konzept:

Durchgangsbahnhof für Personen- und Güterzüge, Anschlußbahn zum Sägewerk

#### Besonderheiten:

eingleisig, nur Innenkurven sichtbar, keine Steigungen, M-Gleis im nicht sichtbaren Teil, Böschungsstrecke als Paradestrecke

