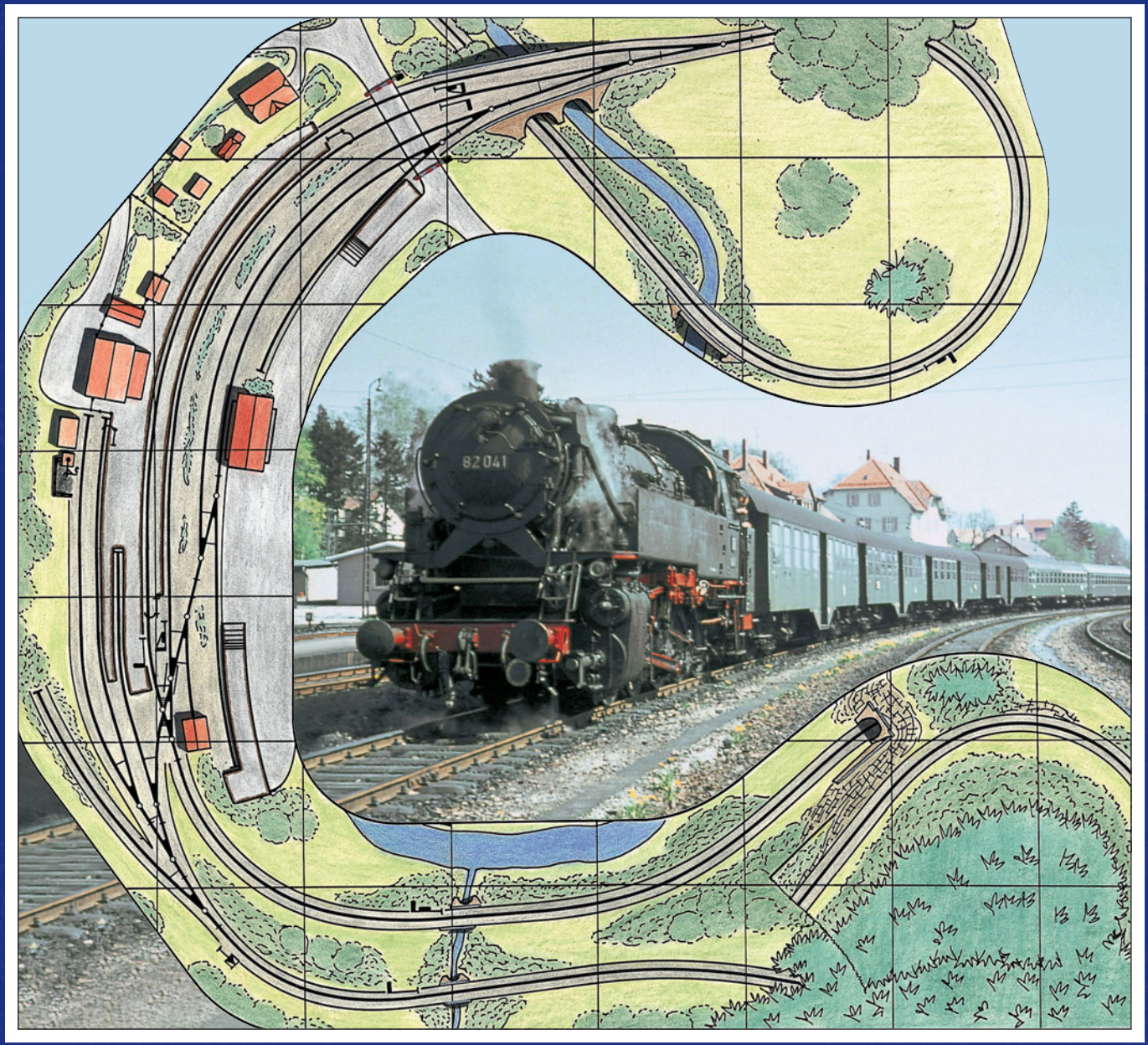
Michael Meinhold

55 MODELLBAHN-GLEISPLÄNE

Vorbildliche Anlagen-Entwürfe für jedermann



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Deutschland € 12,80
Österreich € 14,10 · Schweiz SFr 25,60 · BeNeLux € 14,80
Italien € 16,65 · Spanien € 16,65 · Norwegen NOK 154,–
ISBN 3-89610-225-7 · Best.-Nr. 15087606

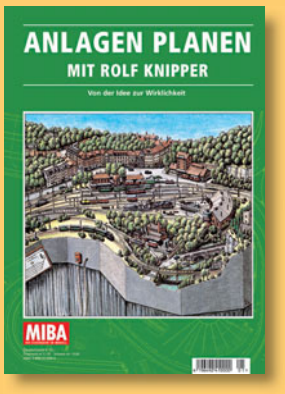
01
4 196335 712803

Hiermit planen Sie richtig

Norbert Sepp Pitrof aus Pegnitz alias Pit-Peg: Seine Panoramen und Skizzen, Anlagenpläne und Bauprojekte inspirierten ganze Generationen von Modellbahnern. Pit-Pegs Bücher und Broschüren sind längst vergriffene Raritäten. Dieser großformatige Sammelband bietet einen breiten Querschnitt durch Pit-Pegs Schaffen und präsentiert auch einige bisher unveröffentlichte Arbeiten. Mit ausführlicher und komplett neu erstellter Textfassung sowie zahlreichen eigens für diese Ausgabe kolorierten Zeichnungen. Ein unerschöpflicher Ideenfundus und ein einzigartiges Nachschlagewerk, das in keiner Modellbahnbibliothek fehlen darf!
288 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
mit über 400 Zeichnungen und Skizzen
Best.-Nr. 150 87605

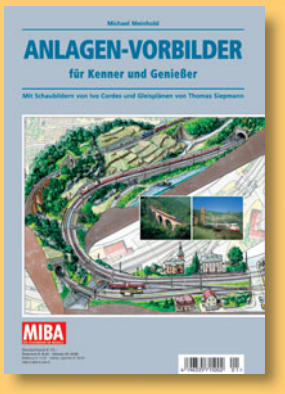
€ 24,–

Ulrich Rockelmann
85 Bahnhofspläne
116 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87913
€ 15,–



Anlagen planen mit Rolf Knipper
84 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87601
€ 10,–

Hermann Peter
Kompakte Anlagen raffiniert geplant
100 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87602
€ 12,80



Michael Meinhold
Anlagen-Vorbilder
116 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87604
€ 15,–

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 34, Fax 0 81 41/5 34 81 33, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL www.miba.de

Wer ist jedermann? Nun, ganz einfach: Jedermann – das sind Sie, verehrte Leserin, und Sie, verehrter Leser. Und das bin natürlich auch ich als der Autor dieser Gleisplanbroschüre, der sich mit Ihnen in vielem einig weiß und in einem ganz bestimmt: Gleispläne kann ein echter Modellbahner nie genug bekommen. So bin ich denn dem Vorschlag des Verlags und zahlreicher Leser nach einer neuen, kompakten Zusammenstellung der in verschiedenen Publikationen veröffentlichten Gleis- und Anlagenpläne gerne nachgekommen. Nicht zuletzt setzt dieser Sammelband eigene publizistische Traditionen fort, die sich von den „150 Modellbahn-Streckenplänen“ und den großformatigen MPM-Planungsmappen „Modellbahner planen für Modellbahner“ bis zu den Report-Broschüren „Vom Vorbild zum Modell“ über mehrere MIBA-Jahrzehnte spannen.

Jossa für jedermann!

Wer schon als Gymnasiast heimlich Gleispläne malte, während der Biologielehrer den Ackerschachtelhalm erklärte (so mancher wird da verständnisvoll schmunzeln – jaja, bei mir wars genauso!), den lässt sie ein Leben lang nicht mehr los: die Suche nach dem idealen Plan. Freilich ändern sich immer wieder einmal die Vorstellungen vom idealen Plan, von der idealen Anlage, zumal diese vom jeweils vorhandenen Platz abhängt. Keine Studentenmansarde, kein WG-Zimmer, keine Wohnung und kein Haus blieben bislang von dem schnell prüfenden Blick verschont: Passt hier mein Lieblingsbahnhof – egal, ob er nun gerade Billigheim, Laubach oder Jossa hieß – nebst mehr oder weniger Strecke und verdeckten oder offenen Abstellgleisen hinein? Ich weiß, dass es Ihnen ganz ähnlich ging oder immer noch geht, aber da gerade von Abstellgleisen die Rede ist:

Sie werden in den Plänen die klassischen verdeckten Schattenbahnhöfe finden, eingebunden in einen Kehrschleifen- oder Ringbetrieb oder beides – und ebenso die Form, für die sich auch hierzulande (nach ihrer Herkunft von unseren amerikanischen und englischen Hobbykollegen) der Begriff „fiddle yard“ eingebürgert hat: den offenliegenden, aber nicht ausgestalteten Abstell- oder auch Betriebsbahnhof, der ob seiner unbestreitbaren Vorteile auch in unseren Breiten immer mehr Freunde gefunden hat. Manche Anlagenvorschläge sehen auch eine Kombination beider Formen vor.

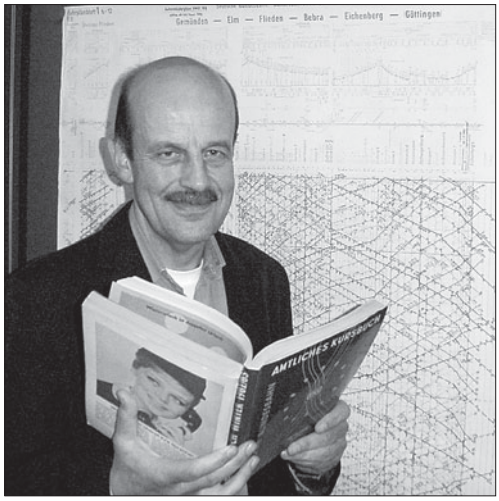
Wie schnell zu erkennen ist, basieren sämtliche Gleispläne auf Vorbildsituationen, die zum größten Teil – gerade bei den Neben- und Kleinbahnen liegt dies leider in der Natur der Sache – längst Geschichte sind. Das soll uns jedoch nicht daran hindern, auf einer Anlage die alte Herrlichkeit noch einmal aufleben zu lassen, im Gegenteil: Nur mit der Modellbahn als dreidimensionalem, beweglichem Erinnerungs-Medium ist dies ja möglich. Dabei wurden die jeweiligen Originalgleispläne der Bahnhöfe weitestgehend übernommen, freilich jedoch im Hinblick auf die Platzverhältnisse entsprechend komprimiert.

Soweit es das kompakte Layout dieser Broschüre zuließ oder erforderte, sind den Plänen noch Vorbildfotos oder Karten beigefügt. Wer bei diesem oder jenem Vorschlag Appetit bekommen hat und sich in die jeweilige Materie vertiefen möchte, sei auf das Quellen- und Literaturverzeichnis am Schluss des Bandes verwiesen; die hier genannten Erstveröffentlichungen enthalten in den meisten Fällen zahlreiche weitere Aufnahmen, Pläne etc., die vor allem den Vorbild- und damit den möglichen Modellbetrieb samt eingesetzten Triebfahrzeugen, Zugbildungsvorschlägen etc. dokumentieren oder weitere Anregungen für die Ausführung der Gebäude oder die Gestaltung der Landschaft vermitteln.

Zu sagen ist noch, dass die zu Grunde gelegten Anlagen-Räume in vielen Fällen den im großen MIBA-Gleisplanwettbewerb (Heft 9/1993) erstmals vorgestellten standardisierten Zimmern entsprechen – kleinen, mittelgroßen und großen Räumen, wie sie in zahlreichen Häusern anzutreffen und dadurch besonders repräsentativ sind.

Die Gleispläne zeichnete, soweit nicht anders erwähnt, Thomas Siepmann; ihm sei ebenso gedankt wie allen, die durch Fotos und Dokumente zu dieser Broschüre beigetragen haben.

Laubach, im Juni 2005
Michael Meinhold



Michael Meinhold, Jahrgang 1947, ist ein Eisenbahnnarr der frühesten Stunde. Die Familienlegende erzählt, dass er bereits als Abc-Schütze mit besonderem Eifer Kursbücher und Modellbahn-Kataloge studierte. Auf jeden Fall hat diese frühe Verbindung von Vorbild und Modell nach dem Geschichts- und Germanistikstudium sein publizistisches Wirken geprägt: Redakteur und Chefredakteur der MIBA von 1971 bis 1987, Begründer und Chefredakteur der Zeitschrift „Bahn & Modell" von 1987 bis 1990, seit 1992 als freiberuflicher Publizist Verfasser zahlreicher Artikel, Bücher und Broschüren. Sein besonderes Interesse gilt neben der Verknüpfung von Eisenbahn- und Zeitgeschichte der Umsetzung von Original-Strecken und -Bahnhöfen in epochenstimmige Anlagen und einem vorbildorientierten Betrieb.

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar.
ISBN 3-89610-225-7

© 2005 by Verlagsgruppe Bahn GmbH,
MIBA-Verlag, Nürnberg

Alle Rechte vorbehalten

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

Gleisplan-Zeichnungen, soweit nicht anders angegeben:
Thomas Siepmann

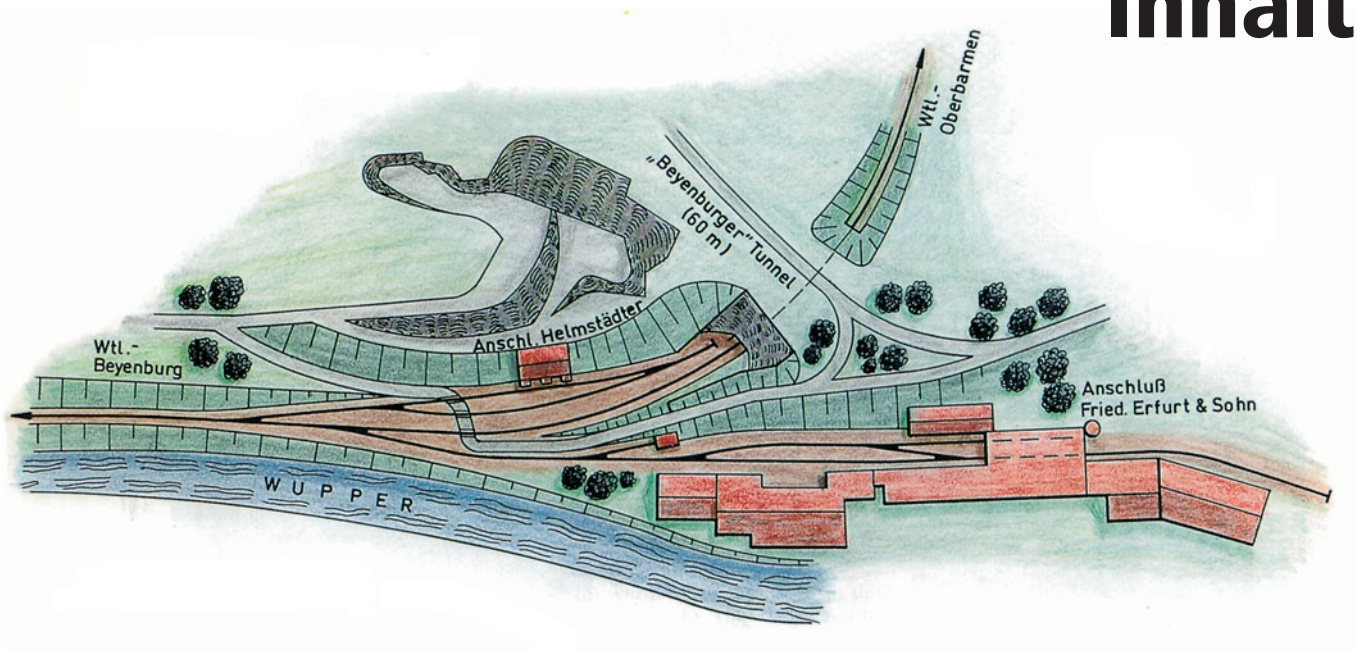
Layout und Satz: Michael Meinhold

Redaktion: Thomas Hilge

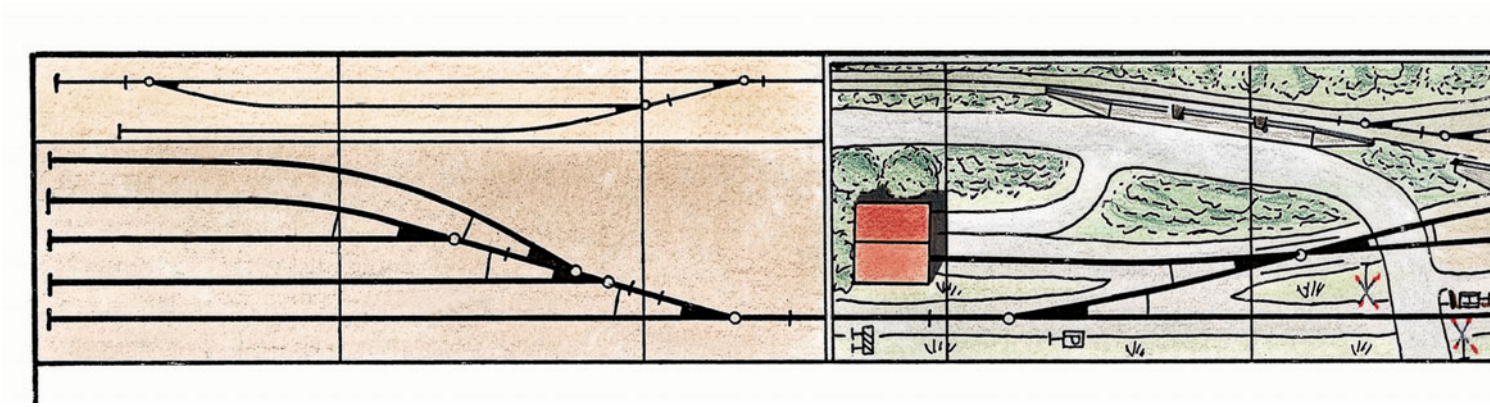
Litho: Waso PrePrintService GmbH, Düsseldorf

Druck: WAZ-Druck GmbH, Duisburg

Inhalt



Büdingen im Bücherregal 6
Komm billig heim nach Billigheim 7
Hoch Hohenlimburg! 8
Hohenstein im Dachjuchhe 10
Mit der Zahnradbahn von Honau nach Lichtenstein . . . 12
Zahn um Zahn steil bergan 14
Rundherum durch die Fränkische Schweiz 16
Basalt braucht Bahnen 18
Grünebach: Abzweig mit zwei Stationen 20
Eibenstock im Doppelstock 22
Eibenstöckchen 23
Oh, du schöner Westerwald 24
Altonaer Hafenbahn auf 3,7 m² 26
Kurort Kipsdorf auf dem U 28
Kipsdörfchen 29
Spalt an der Wand 30
Über die Wupper 31
Rund um Bad Grund in großer Spur 32
Trennung tief im Taunus 34
Auf dem U: Die „Indu" 36
Hauptbahn, Zechenbahn und Hafenbahn
mit Akku-Krokodilen 38
Mit dem MaK ans Meer 40
Es bollert am Bollert 41
Von Hungen über Laubach nach Laubacher Wald 42
Berlin Stadtbahn zwischen Westkreuz
und Bahnhof Zoo 44
Variationen am Rennsteig 46
Von Eppstein nach Niederjosbach 48
Triberg, Tunnel, Tannenwälder 50
Zungen-Spiel: Pünderich und Traben-Trarbach 52
Schwarzburg und Paulinzella 54
Bahnhof Balduinstein 55
Ladestelle Rupbach 55
Volles Programm in Mücke 56
Bahnhof aus dem Bilderbuch: Wuppertal-Beyenburg . . 58
Fabrik-Anschlüsse vom Feinsten 59
Kirchhain an der Main-Weser-Bahn 60
Bw Goslar, Calw und Altenkirchen 62
Durch die Holsteinische Schweiz:
Malente-Gremsmühlen 64
Wutha–Ruhla mit der Reichsbahn 66
Bebra–Cornberg: Rampenfahrt mit Überholung 68
Treffpunkt Trennungsbahnhof: Hann. Münden 72
Odenwald-Express nach Mudau 75
Mit Schub über den Siegerländer Semmering 76
Grenze über deutschen Schienen 78
Kali-Korridor im Kalten Krieg, oder:
Hersfelder Grenzspiele 80
Schirnding: Hochbetrieb hart an der Grenze 84
Rechts am Rhein entlang 88
Von Baiersbronn nach Freudenstadt – zweistöckig 90
Jossa–Sterbfritz mit Baubetrieb 94
Quellen und Literatur 98



Büdingen im Bücherregal

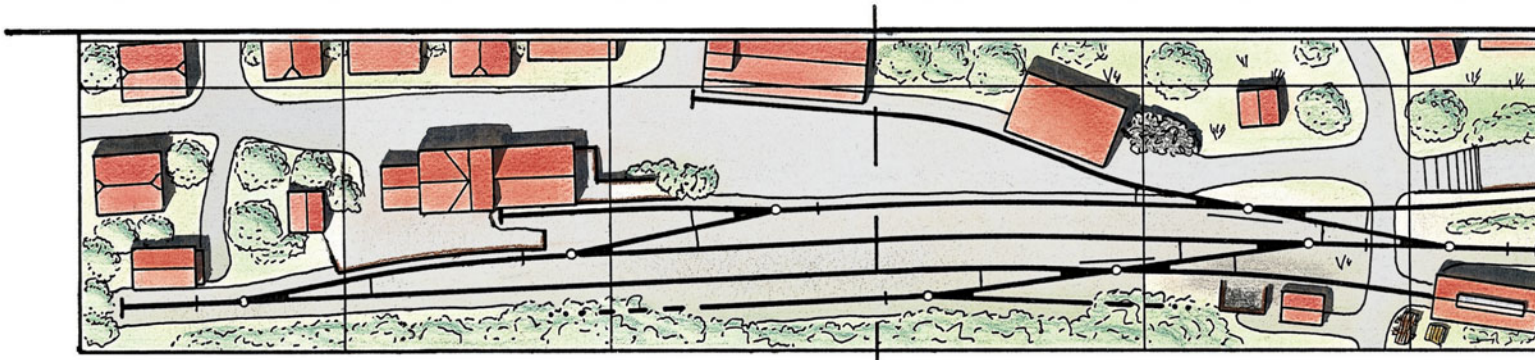
Die Überschrift könnte auch „Büdingen im Ivar-Regal“ heißen, denn in diesen Ikea-Klassiker hinein ist der Vorschlag gleichsam maßgeschneidert. Thema ist die Haltestelle Büdingen an der Strecke Westerburg–Erbach (–Altenkirchen) in der Epoche III. Hier sorgt eine Schotter-Verladeanlage (Sturzrampe mit Rutschen) samt eigener Werkslok und Feldbahn zum Brecherwerk für regen Rangier- und Verladebetrieb.

Darstellbar sind die Betriebsabläufe im Anschluss, d.h. die Wagenübergabe zwischen DB- und Werkslok (T 3!), das Rangieren im Anschluss sowie der Feldbahnbetrieb. Außerdem können zwischen den beiden Betriebsbahnhöfen („fiddle yards“) typische Züge der Zeit und Region pendeln:

Ein Nahgüterzug Erbach–Westerburg findet hier ebenso Platz wie die Übergabe Erbach–Büdingen, Triebwagen-Pendelzüge aus Schienenbussen oder den „Limburger Zigarren“ ETA 176 – nicht zu vergessen der berühmte „Hecken-Wendeeilzug“ von Frankfurt/M nach Köln aus V 80 und drei roten Steuerwagen VS 145, der ebenfalls über diese Strecke fuhr (s. Modell-Bild auf S. 34 oben).

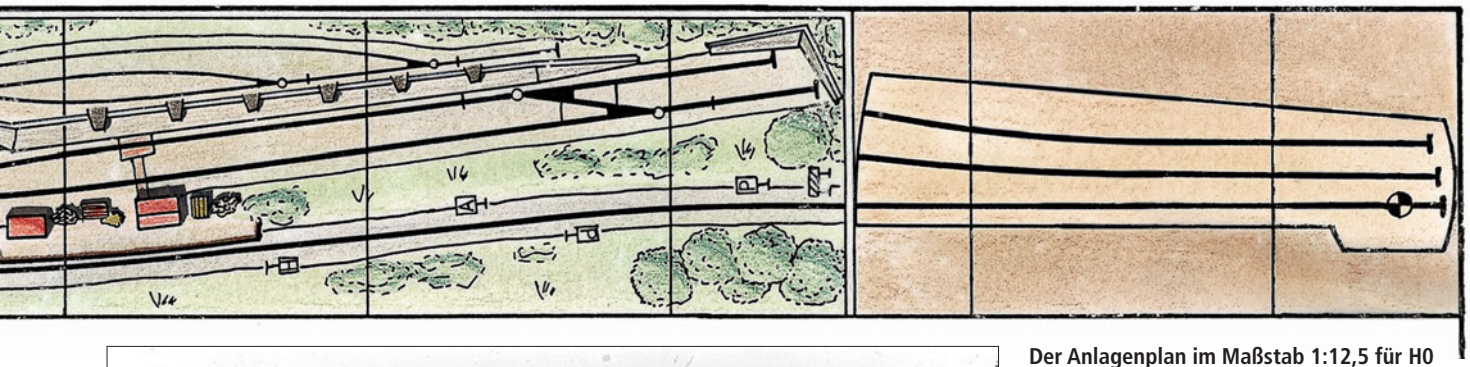
An Triebfahrzeugen kommen neben der genannten V 80 für die Güterzüge bzw. Übergaben die 93.5 des Bw Altenkirchen ebenso in Betracht wie 50er aus Betzdorf, in der Epoche IV natürlich auch 211/212. Typische Wagen sind die Ommi-Muldenkipper, wie sie auch das Foto zeigt.

Gebäude und Landschaft beschränken sich auf die unmittelbare Umgebung der Gleisanlagen, wobei einem stilvollen „Weathering“ (sprich dem Thema entsprechenden „Einstauben“) der Betriebsanlagen besonderes Augenmerk gewidmet werden sollte.

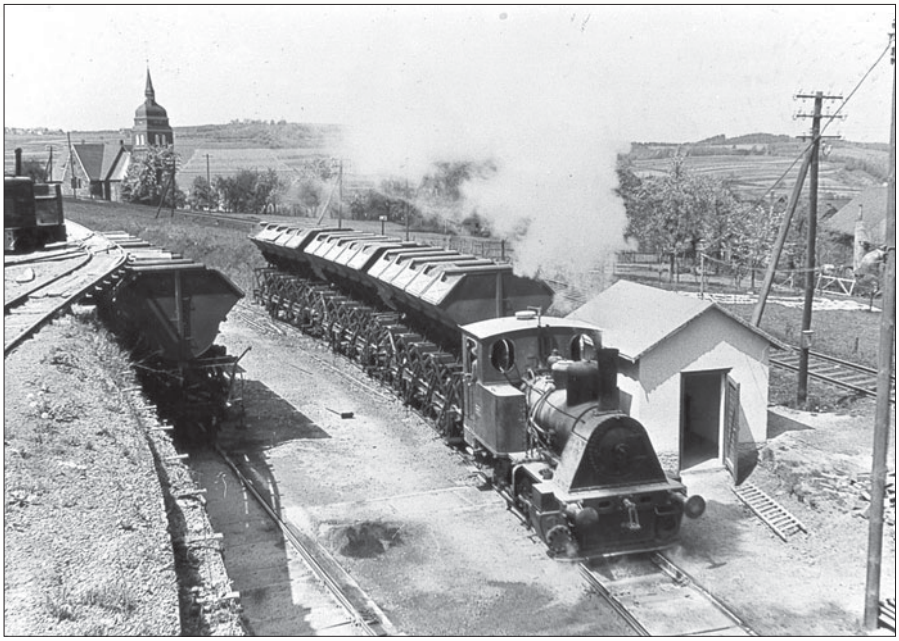


Der Anlagenplan „Billigheim“ im Maßstab 1:14 für H0 (Größe 5,50 x 0,60 m, Rastermaß 0,50 m). Gleismaterial: Pilz-Elite oder Schuhmacher Code 70 (Bausatz). Die Abstellgleise im Schrank sind fest installiert, das „Rangieren“ erfolgt mit der Hand.

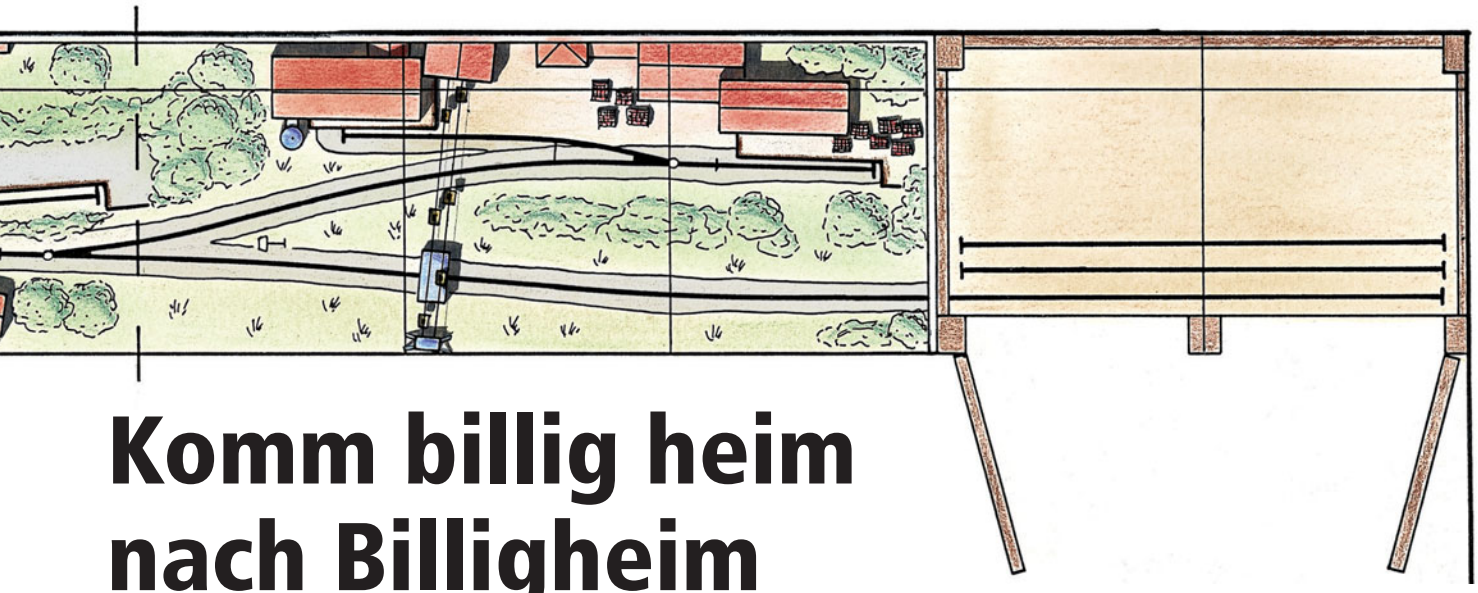
1964: die Einfahrt nach Billigheim, ganz vorn die Weiche zum Ziegelei-Anschluss.
Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Der Anlagenplan im Maßstab 1:12,5 für H0 (Größe 4,80 x 0,50 m, Rastermaß 0,50 m). Gleismaterial: Roco-Line. Feldbahn: Roco oder Peco. Der Abstellbahnhof rechts ist als um 10° drehbare Schwenkbühne ausgeführt.



Mit drei Ommi-Muldenkippwagen rangiert die vom Schotterstaub deutlich gekennzeichnete Werkslok vom Typ T 3 im Anschluss Büdingen; weitere Ommi-Wagen stehen an der Sturzrampe der Feldbahn zum Brecherwerk.
Foto: Archiv Michael Meinhold

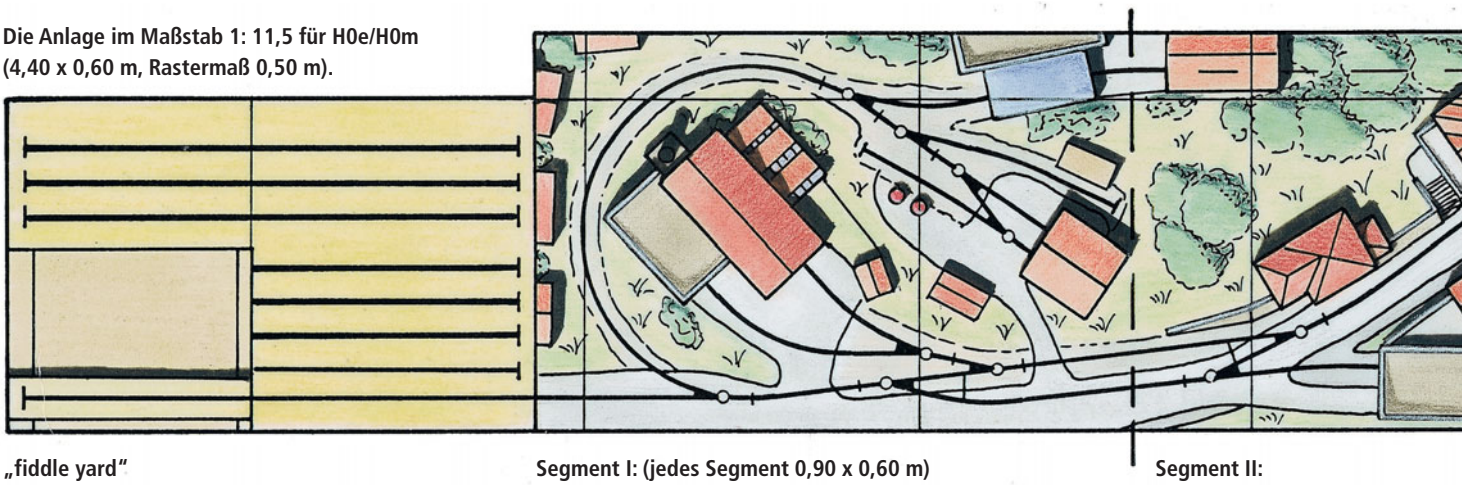


Komm billig heim nach Billigheim

Der Titel ist Programm, denn in der Tat wurde die 8,5 km lange Kleinbahn von Oberschefflenz an der Strecke Neckarelz–Osterburken ausgesprochen einfach erbaut (1908) und betrieben (bis 1965). Für den Betrieb genügten zwei schlichte Bn2-Tenderloks, von denen die Lok Nr. 70 gebraucht aus 3. Hand erworben wurde – billig eben! Fast sechs Jahrzehnte lang pendeln die Zügelein, zusammengesetzt aus einem, dem einzigen (!) Personenwagen und ein paar Güterwagen, zwischen Anschluss- und Endstation hin und her; außer den wenigen Fahrgästen werden landwirtschaftliche Erzeugnisse, Kunstdünger und Brennstoffe transportiert. Mit 60 % des Güteraufkommens ist die Ziegelei in Billigheim mit dem Gleisanschluss der beste Kunde der kleinen Bahn.

Analog zum Vorbild pendelt auch im Modell der Kleinbahnzug (mit B-Kuppler oder T 3) zwischen dem im Schrank installierten „fiddle yard“ und dem Endbahnhof. Das Dorf Billigheim bildet den Halbrelief-Hintergrund. Als Bauten bieten sich Kibris EG „Reichelsheim“ sowie Raiffeisenlager und Ziegelei von Faller/Pola an; passende Lokschuppen samt Bansen etc. finden sich dort auch.

Die Anlage im Maßstab 1: 11,5 für H0e/H0m (4,40 x 0,60 m, Rastermaß 0,50 m).

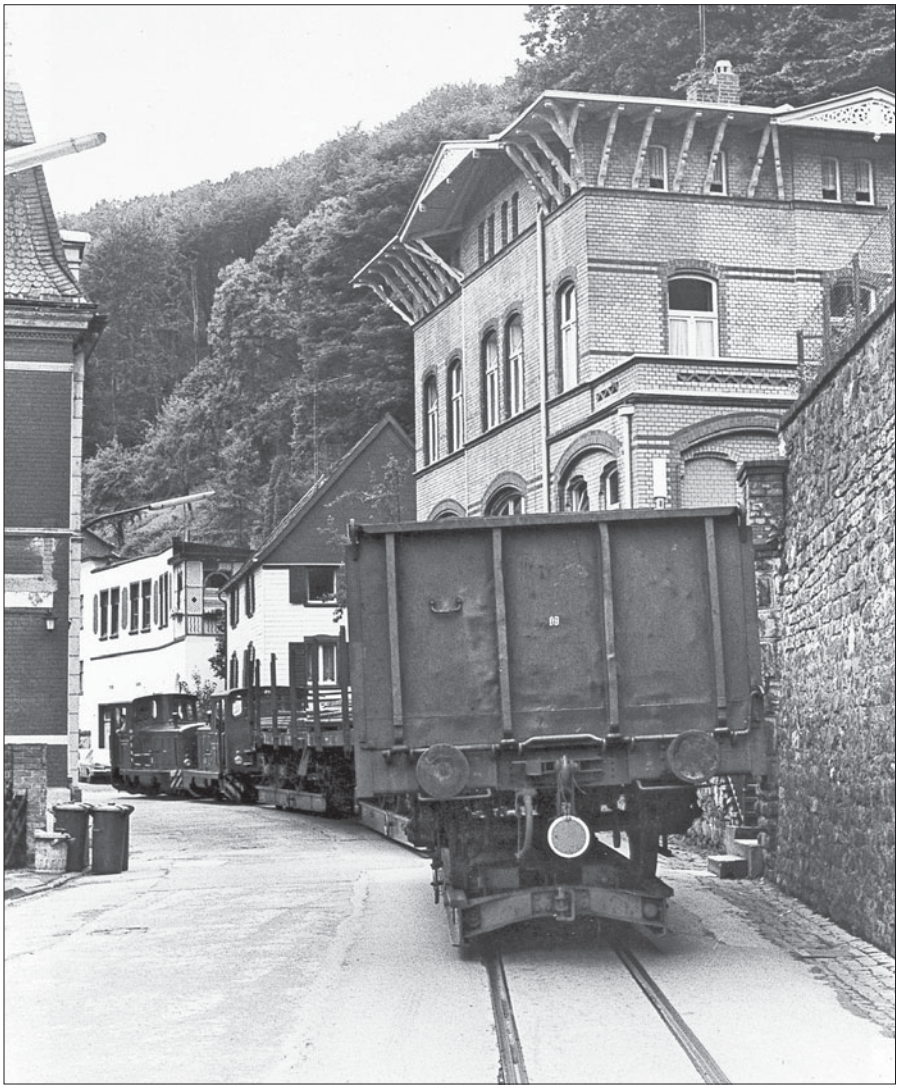


„fiddle yard"
- Schmalspur-Schiebebühne
- Rollwagen-Gleis (2. v. unten)
- Aufstellgleise für Normalspurwagen (stärker gezeichnet)

Segment I: (jedes Segment 0,90 x 0,60 m)
- Lokschuppen HKB
- „Wulfeldstraße" mit Anschl. Wälholz
- hinter Lokschuppen Anschluss Boecker

Segment II:
- „Mühlteichstraße"
- Verwaltg. HKB

Hoch Hohenlimburg!

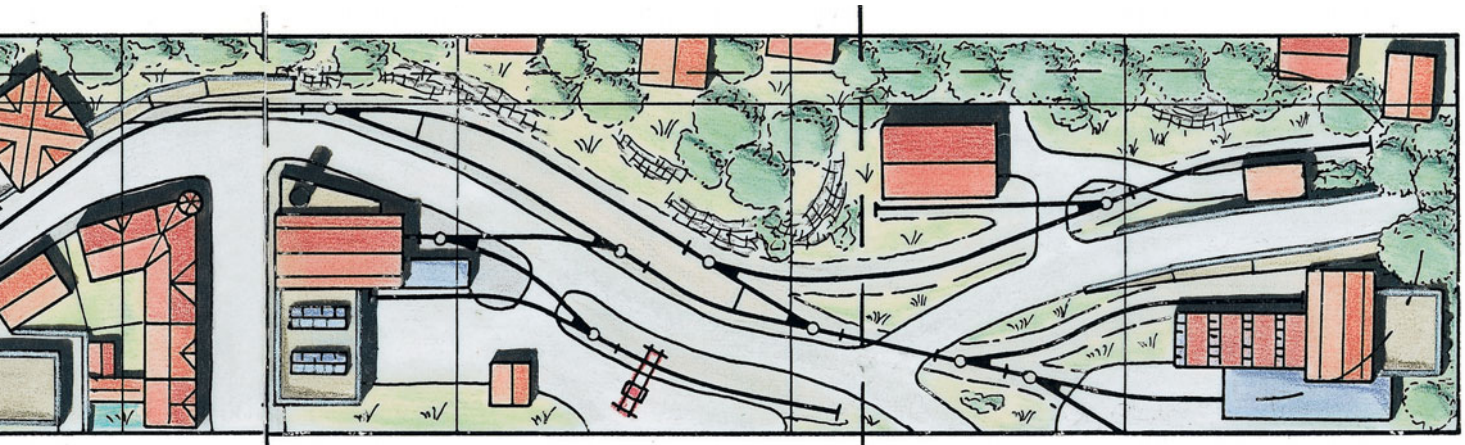


Durch diese hohle Gasse muss er kommen: Am 4.7.1978 ziehen zwei HKB-Dieselloks eine Rollwagenfuhre durch die Mühlenteichstraße. Diese Situation mit dem markanten Verwaltungsgebäude der HKB (rechts) findet sich auch im Anlagenvorschlag.

Unter Kennern ist sie eine Kultbahn, nein, war sie eine Kultbahn, denn mit der Hohenlimburger Kleinbahn-Herrlichkeit ist es längst vorbei:

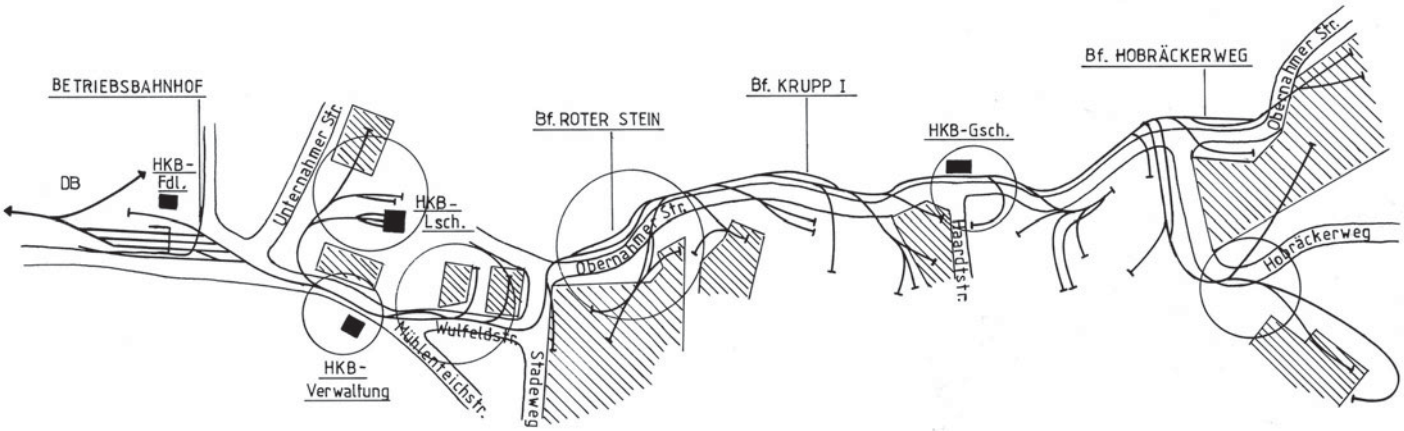
Am 23.12.1983 zwängte sich mit kreischenden Spurkränzen die letzte Rollwagenfuhre durch die Kurven der Industriestadt im engen Nahmertal, deren zahlreiche Eisen und Stahl verarbeitende Betriebe schon seit dem 28.5.1900 mit einer 3,5 km langen Schmalspurbahn an die Ruhr-Sieg-Eisenbahn angeschlossen waren. Die Hohenlimburger waren um ein Kapitel Stadtgeschichte und die zuletzt 15 Mitarbeiter der HKB um eine Illusion ärmer – die Illusion, dass der starke Coil-Verkehr zu den Krupp-Anschlüssen vielleicht doch noch das Ende abwenden könnte. Irrtum: Die günstigen, weil subventionierten Bahnfrachten wurden eben bis zuletzt ausgenutzt.

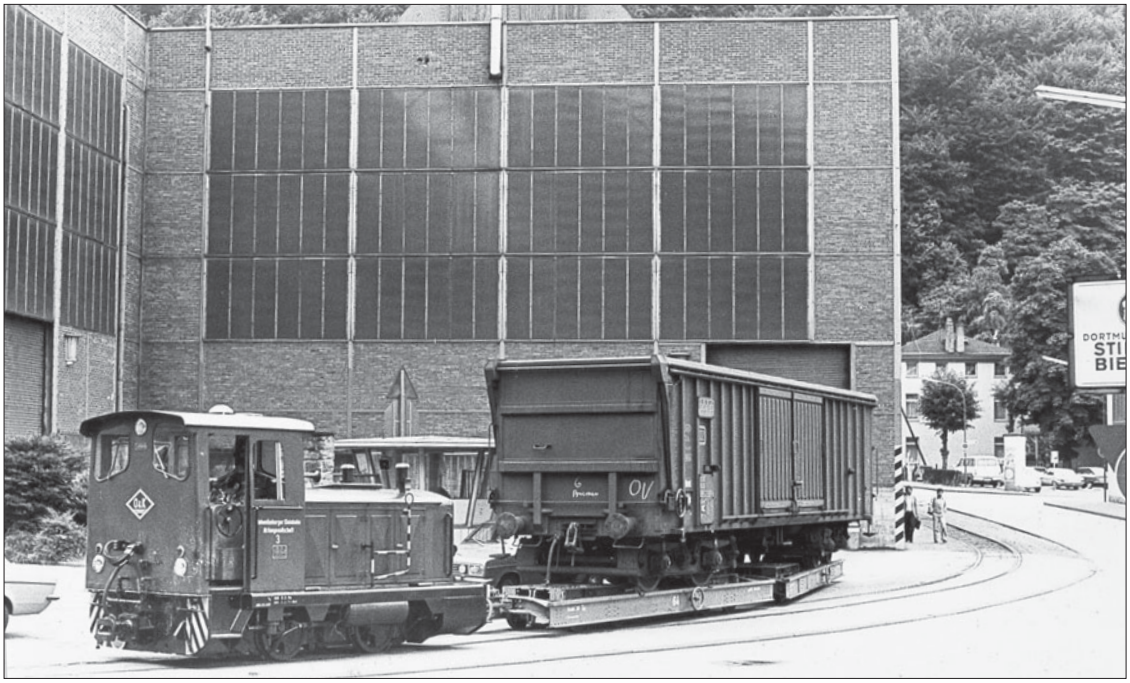
Bevor die Stahlkrise auch zu Hoesch und Krupp ins Nahmertal gekrochen kam, waren in den Blütezeiten der HKB einmal 208.939 t befördert worden – im Jahr 1960, das auch die Ablösung der Dampfloks durch fünf O&K-Diesel markierte. Sie hatten in den engen Kurven (kleinster Radius 15 m!) gut zu tun mit den ca. 30 bis 40 Güterwagen pro Tag, für die 43 Rollwagen zur Verfügung standen. Weil in den 39 (!) Anschlüssen die Normalspurwagen aufgeschemelt be- oder entladen wurden, musste fast pausenlos rangiert und gefahren werden, zumal auch bei Doppelbespannung maximal fünf Wagen bergwärts und drei Wagen talwärts in einem Zug gefahren werden durften. Alles in allem: eine höchst betriebsintensive Bahn mit markanter Topografie, die eine pfiffig geplante Umsetzung



Segment III:
- **Bf Roter Stein mit Anschl. Hoesch**

Segment IV:
- **Anschluss Krupp**
- **Güterschuppen HKB**
- **verdeckte Rundfahr-Verbindung**





Streckenskizze des Vorbilds; die mit einem Kreis gekennzeichneten Situationen sind in den Anlagenvorschlag übernommen.

Die HKB-Diesellok V 3 (ein ähnliches Modell hat Bemo im Programm) am 4.7.1978 beim Krupp-Anschluss. Diese Situation mit dem Rolltor im Gebäude dient rechts unten im Modellvorschlag zum Tarnen der Rundstrecke.
Fotos: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

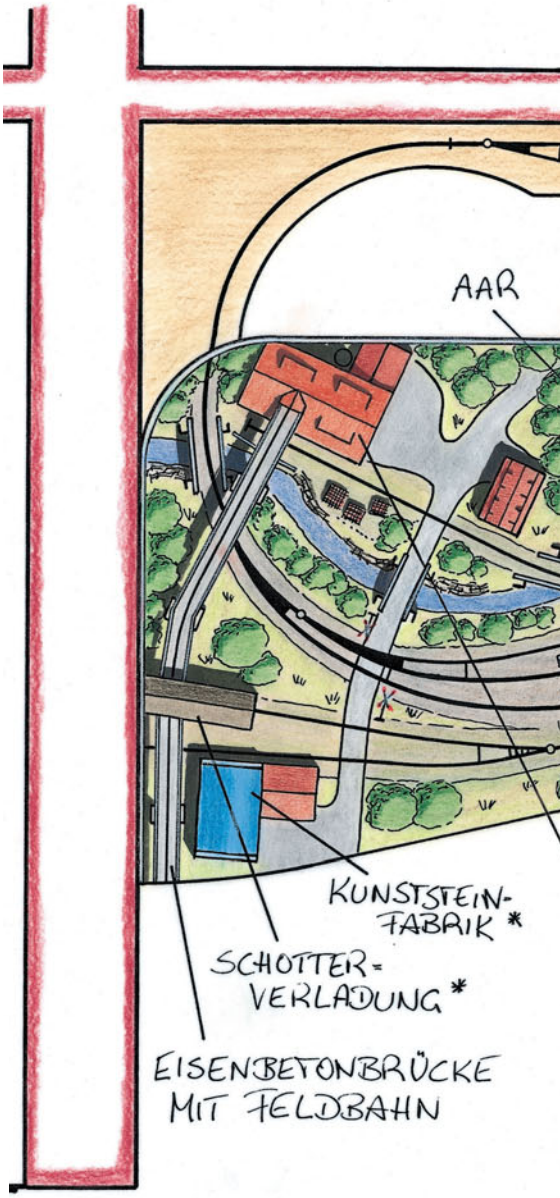
in eine kompakte Anlage geradezu herausfordert.

Hier haben wir eine Segmentanlage (H0m oder H0e) mit mobilem „fiddle yard“; von hier aus machen sich die Kleinbahnzüge mit den aufgeschemelten Normalspurwagen auf die Fahrt durch die engen Straßen, um die diversen Industrieanschlüsse zu bedienen. Eine Verbindungsstrecke ermöglicht auch Rundfahrten. Mehrere prägnante Vorbild-Situationen wie etwa die Durchfahrt durch die Mühlteichstraße, der Bahnhof Roter Stein oder der Krupp-Anschluss finden sich auf der Anlage wieder, deren Szenerie von Kibris Gründerzeit-Häusern oder der Unternehmervilla (Faller/Pola) bestimmt wird. Passende Dieselloks und Rollwagen finden sich bei Bemo und Weinert.

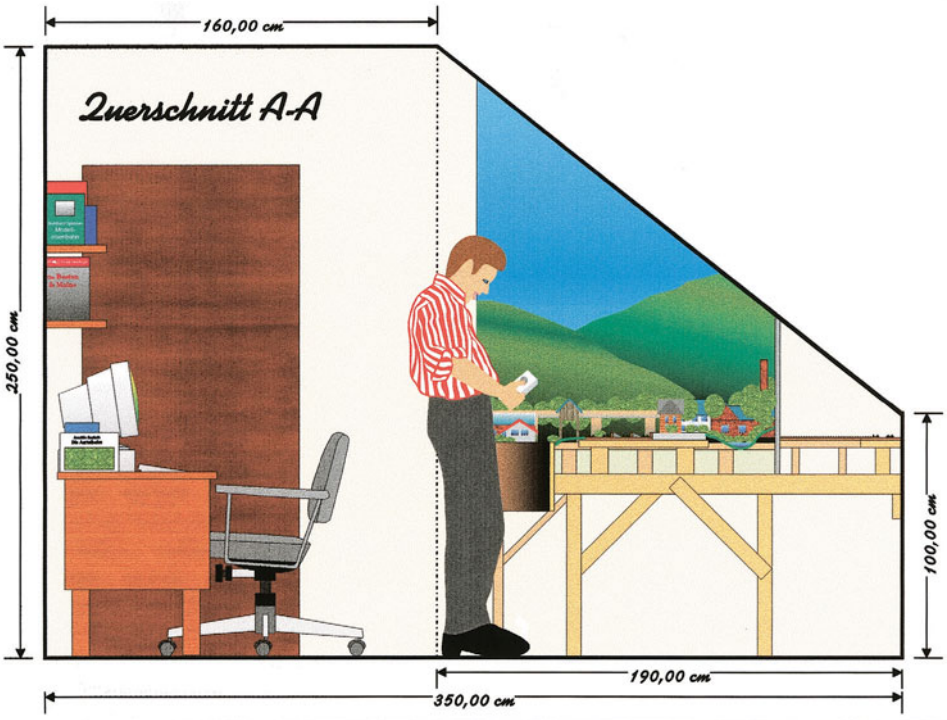
Hohenstein im Dachjuchhe

Idyllisch wie kaum ein anderer Bahnhof der Aartalbahn Limburg–Diez–Bad Schwalbach–Wiesbaden ist die Station Hohenstein (Nassau) unterhalb der Ortschaft und einer Burgruine gelegen. In der Epoche III dampften noch lange Personenzüge durch das Aartal, gebil-

Blick von der Eisenbetonbrücke an der ehemaligen Verladeanlage auf Bahnhof und Ort Hohenstein (Juni 1986). Das schmucke Empfangsgebäude entspricht Kibris „Reichelsheim". Hinter dem Güterwagen der Fels in der Ladestraße. *Foto: Joachim Seyferth*



Die Anlage im Maßstab 1:16,8 für H0 (Raumgröße 4,0 x 3,50 m). Gleissystem Roco-Line mit 15°-Weichen, im Bahnhof auch 10° und Bogenweichen R 5. Handdrehscheibe von Fleischmann.



Der Querschnitt links zeigt, wie die Anlage in den Mansardenraum eingebaut ist und wie dieser links vom „fiddle yard" bzw. den Tfz-Abstellgleisen weiter genutzt werden kann.