SPEZIAL 77
MIBA SPEZIAL 77
MIBA

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

SPEZIAL 77

Juli 2008
B 10525
**Deutschland € 10,–**
Österreich € 11,50
Schweiz sFr 19,80
Italien, Frankreich, Spanien
Portugal (cont) € 12,40
Be/Lux € 11,60
Niederlande € 12,75
Norwegen NOK 125,–

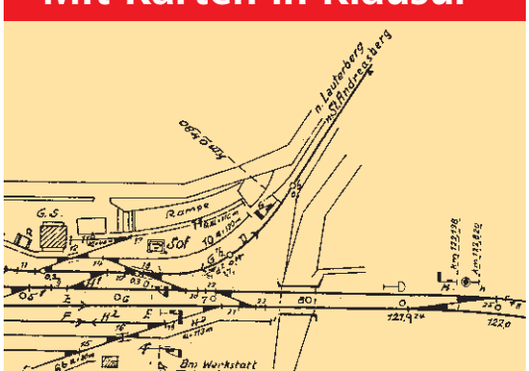
4 194038 310005 77

Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn

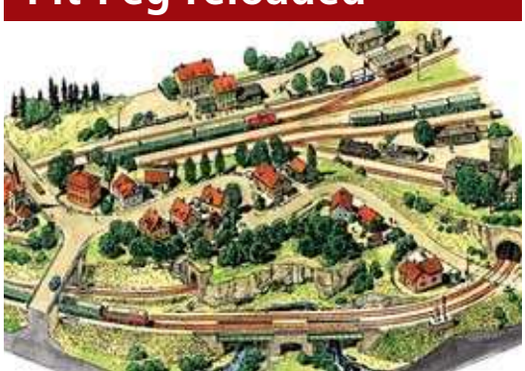
## Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn

# Klassische Konzepte

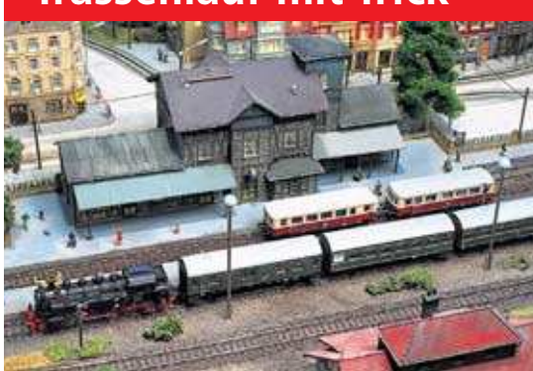
Michael Meinhold: Grundlagen
## Mit Karten in Klausur



Neue Anlagenplanung auf alter Basis
## Pit-Peg reloaded



TT-Anlage nach Reichsbahn-Vorbild
## Trassenlauf mit Trick



# Platz für Pläne

Wissen Sie noch, letztes Jahr um diese Zeit? Ich habe in Spezial 73 geschildert, wie meine damalige Anlage zu ihrem Raum kam. Dieser Kellerraum war mit den Maßen 4,17 x 1,73 m im Vergleich zur vorher verfügbaren Fläche riesig, aber geradezu winzig, wenn man meine hochfliegenden Pläne bedenkt.

Jede Menge berühmte Züge aus der Epoche III sollten ihren Auftritt bekommen: Der „Rheingold" – natürlich! – mit möglichst vielen Wagen. Ein VT 11.5 als TEE durfte auf keinen Fall fehlen. Ebenso wenig der Henschel-Wegmann-Zug, wobei es mir völlig wurscht war, dass dieser Zug mangels 61er nurmehr ein Wegmann-Zug war. Die „Rheinblitz"-Gruppe sollte quer durch den Keller brummen und das blaue F-Zug-Netz der frühen DB hätte ich am liebsten gleich komplett nachgestaltet.

Ach ja, das war erst der Reisezugverkehr! Ganzzüge aus Selbstentladewagen mit 44er davor, wie sie damals noch täglich auf dem Weg zum Kraftwerk Springorum an der Schule vorbeifuhren, mussten natürlich auch noch irgendwie im Schattenbahnhof untergebracht werden. Nicht zu vergessen die langen Güterzüge, deren bunte Mischung aus O- und G-Wagen nebst einigen Spezialbauarten für viel Abwechslung sorgen sollte.

Logo, dass eine Oberleitung hermusste, denn schließlich haben wir ja drei Traktionsarten bei der Bahn. Wer verzichtet schon gern auf die herrlichen Altbauelloks, von Triebwagen mit „Geweih" auf dem Dach ganz zu schweigen. Aber auch kleinere Fahrzeuge durften nicht fehlen: Donnerbüchsen und Schienenbusse brauchten eine artgerechte Haltung auf der Nebenbahn und mit dem einen oder anderen Güterwagen wollte ich ja auch noch zum Anschließer rangieren.

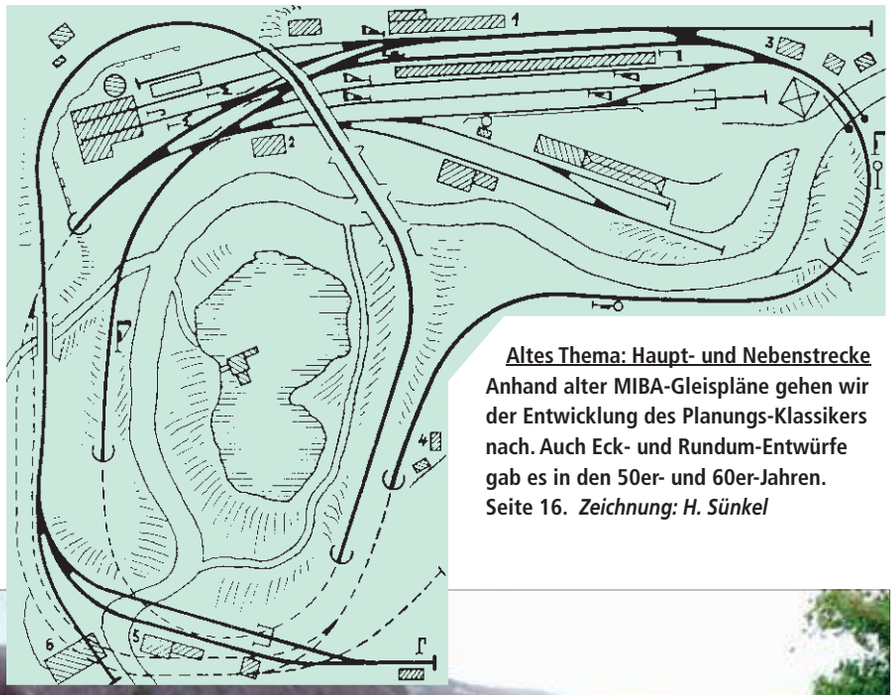
Es ist mir inzwischen entfallen, warum dieses anspruchsvolle Projekt damals eigentlich nicht realisiert wurde. Vielleicht lag es am seinerzeitigen Angebot der Modellbahn-Industrie, die so manches Fahrzeug erst viele Jahre später anbot, vielleicht auch an der mit meinen Plänen nicht recht kompatiblen Höhe des Taschengeldes. Am ausgefuchsten Anlagenplan lag es aber auf keinen Fall!

Der Plan nämlich sah einen Schattenbahnhof mit zehn Gleisen vor, der über sinnreiche Verbindungskurven die Hauptstrecke in beliebiger Richtung speisen konnte. Außerdem war auf beiden Gleisen der Hauptstrecke Kreisverkehr möglich, damit man sich ganz entspannt auch mal aufs Betrachten beschränken konnte. Die sichtbare Paradestrecke lag im Gefälle an der gegenüberliegenden Wand. Gleich nach der Tunnelausfahrt fädelte sich über elegante Bogenweichen eine Nebenbahn aus, die oberhalb des Schattenbahnhofs in einen kleinen Kopfbahnhof mündete. Hier waren Personenbahnhof, Güterabfertigung, ein kleines Bw und die Anschließer vorgesehen – Herz, was willst du mehr!

Wenn ich mein Modellbahner-Leben noch einmal beginnen könnte: Ich würde sicherlich einen größeren Raum und größere Radien anstreben, am klassischen Konzept der Anlage würde ich aber gar nichts ändern – meint Ihr *Martin Knaden*

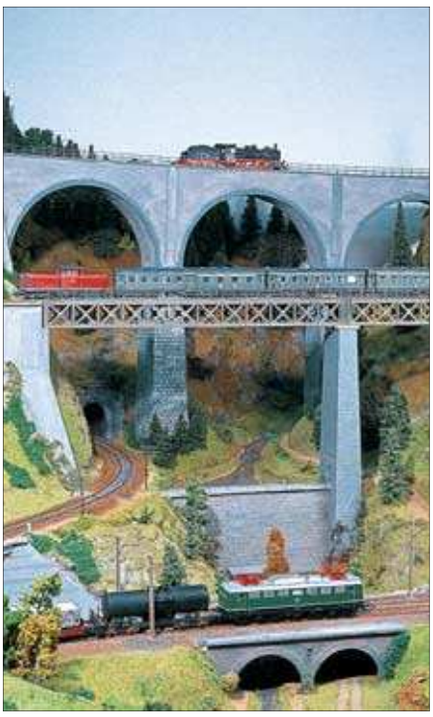
**In einer Zeit, als Eisenbahn und Schafe noch friedlich nebeneinander existierten, spielt unsere beschauliche Szene auf der Anlage des Modellbahnclubs Bergisch-Gladbach. *Bruno Kaiser* fing den Güterzug auf der Hauptbahn und den Schienenbus auf der abzweigenden Nebenbahn ein.**
**Zur Bildleiste unten: *Michael Meinhold* erläutert die möglichen Formen von Bahnhöfen, an denen Nebenbahnen abzweigen. Die klassischen Entwürfe von Pit-Peg hat *Lutz Kuhl* dem heutigen Stand der Anlagenplanung angepasst. Welche Tricks bei der Trassierung der Nebenbahn möglich sind, verraten Ihnen die TT-Freunde Weimar *(Foto: gp)*.**

**Gleisplanklassiker – neu interpretiert:**
**Lutz Kuhl nimmt sich zwei weniger bekannte Pit-Peg-Entwürfe vor und entwickelt sie unter besonderer Berücksichtigung betrieblicher Belange weiter.**
**Seite 28.** ***Schaubild: Pit-Peg***



**Altes Thema: Haupt- und Nebenstrecke**
**Anhand alter MIBA-Gleispläne gehen wir der Entwicklung des Planungs-Klassikers nach. Auch Eck- und Rundum-Entwürfe gab es in den 50er- und 60er-Jahren.**
**Seite 16.** ***Zeichnung: H. Sünkel***

**Nibelungen-Nachbau**
**Im hessischen Hofheim lassen die Eisenbahnfreunde Biblis das Anlagenthema ihrer Clubanlage „spielen". Horst Meier präsentiert die interessante Ausstellungsanlage.**
**Seite 68.** ***Foto: Horst Meier***

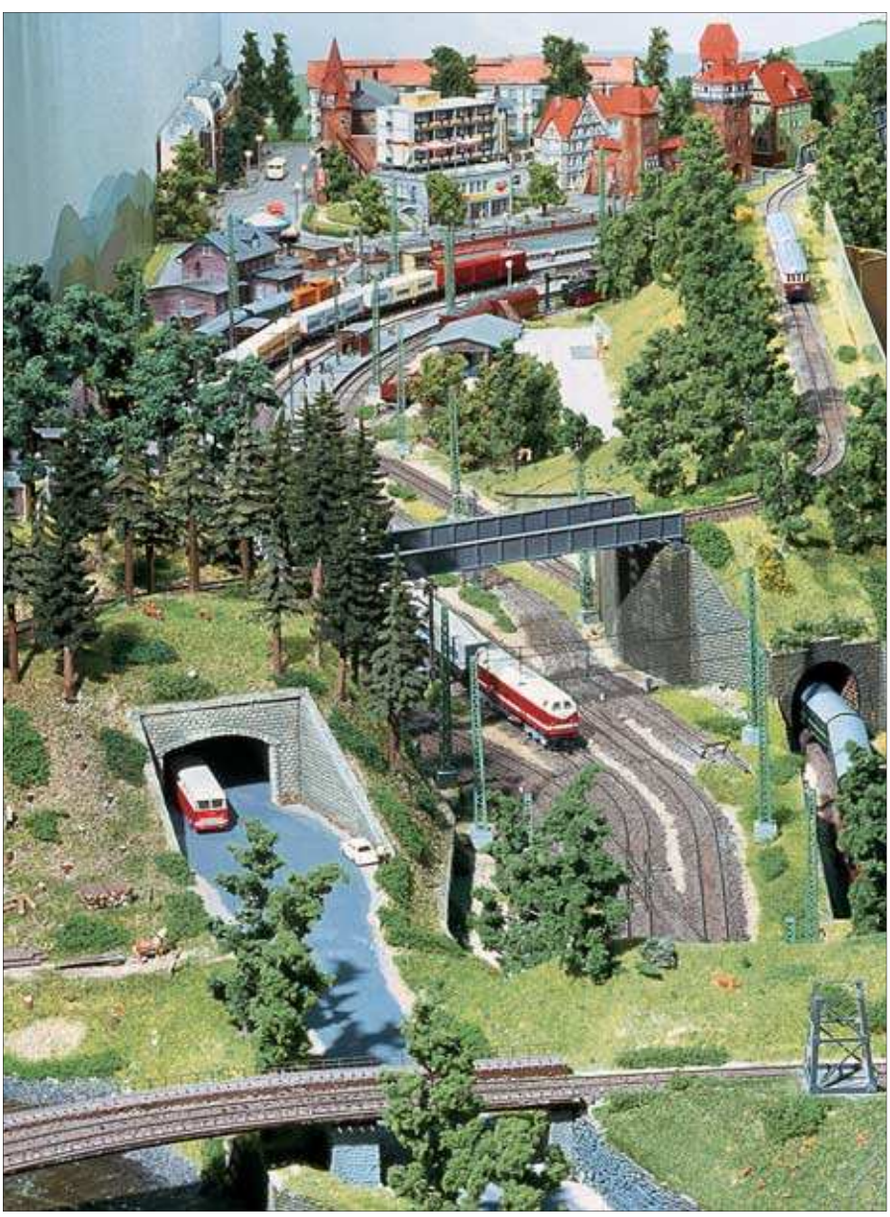


# MIBA SPEZIAL 77

DIE EISENBAHN IM MODELL

Bodenheim–Spitze! Der Eisenbahnclub Bergisch Gladbach (ECGL) wickelt auf seiner großen Clubanlage Betrieb auf Haupt- und Nebenbahnen ab. Seite 20. *Foto: bk*

Täuschungsmanöver: Die TT-Freunde Weimar bauten eine Modulanlage für flüssigen Durchgangsverkehr – Haupt- und Nebenbahnverkehr im Thüringer Wald! Seite 50. *Foto: gp*



## INHALT


**ZUR SACHE**

Platz für Pläne 3

**GRUNDLAGEN**

Anschluss oder Trennung?
Bahnhofsformen des Vorbilds 6

**ANLAGEN-PLANUNG**

Altes Thema:
Haupt- und Nebenstrecke 16
Gleisplanklassiker –neu interpretiert 28
Renovierungsobjekt aus Erfurt 34
Verzweigung in Regensburg 42
Spiele für die Galerie 58
Die G.-Bahn 84

**MODELLBAHN-ANLAGE**

Große ECGL-Clubanlage in H0:
Bodenheim–Spitze! 20
TT-Modulanlage für flüssigen Durchgangsverkehr:
Täuschungsmanöver 50
Abzweig im hessischen Hofheim:
Nibelungen-Nachbau 68

**VORBILD + MODELL**

Kreuzung ohne Kreuz 76
Porstendorf 21 90

**ZUM SCHLUSS**

Vorschau/Impressum 102

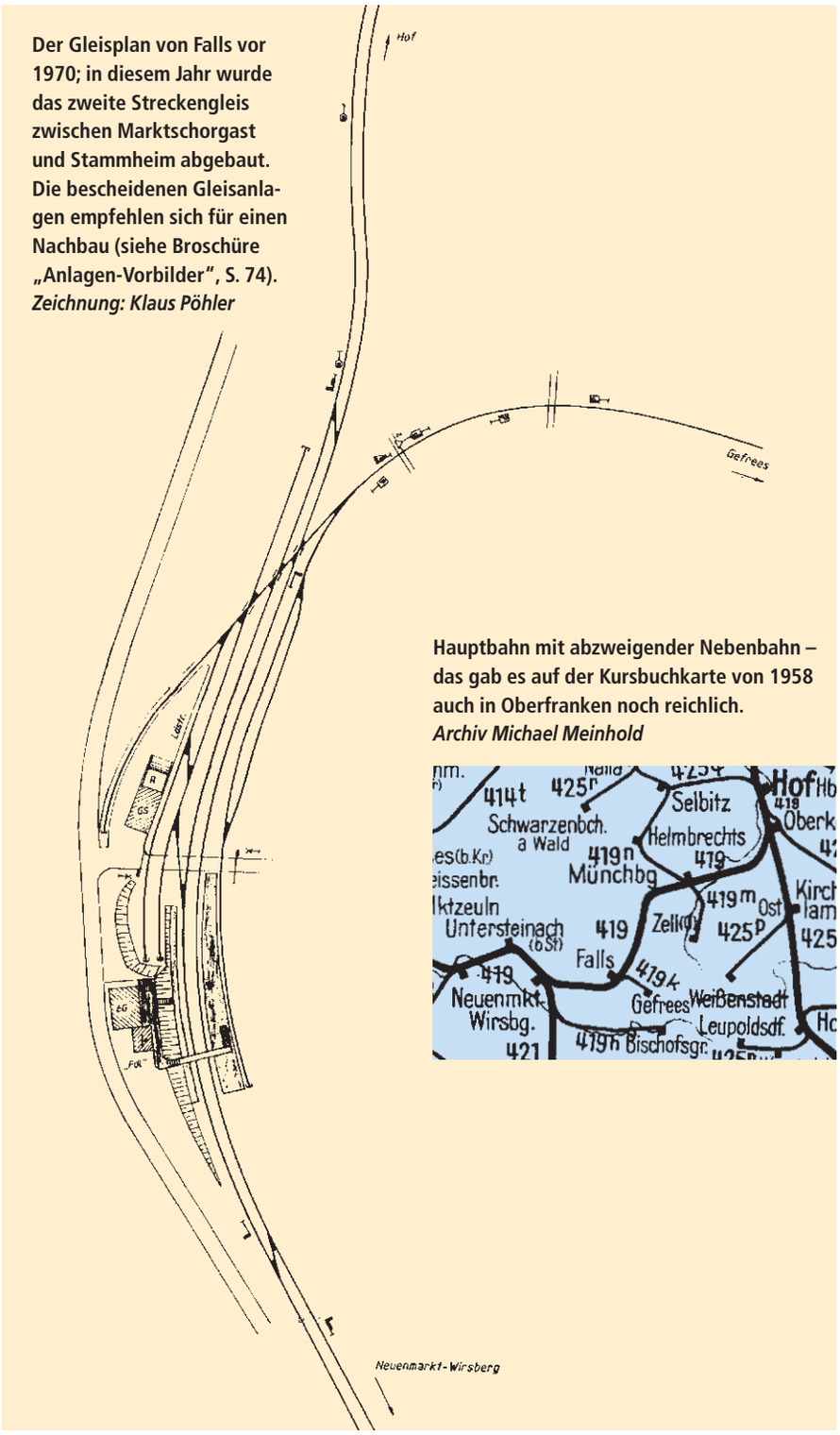
Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn

# Anschluss oder Trennung? Bahnhofsformen des Vorbilds

*Für die erste „richtige" Anlage des Verfassers gab es damals nur ein Thema – doppelgleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn. Seither ist viel Zeit vergangen und ein Archiv hinzugekommen, das erneut rare Dokumente für den Beitrag von Michael Meinhold geliefert hat.*

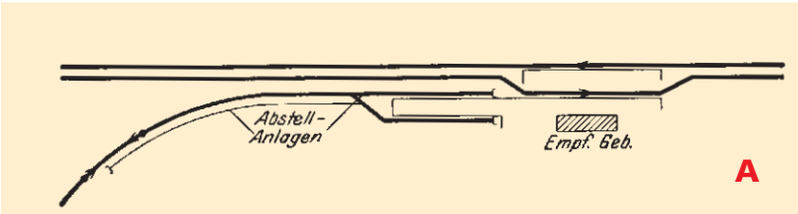
Ohne Halt donnert 001 111 mit D 853 Nürnberg–Hof im April 1973 durch den kleinen Bahnhof Falls – auf der Hauptstrecke von Neuenmarkt-Wirsberg nach Hof. Das Gleis im Vordergrund gehört zur hier abzweigenden Nebenbahn nach Gefrees, wohin …

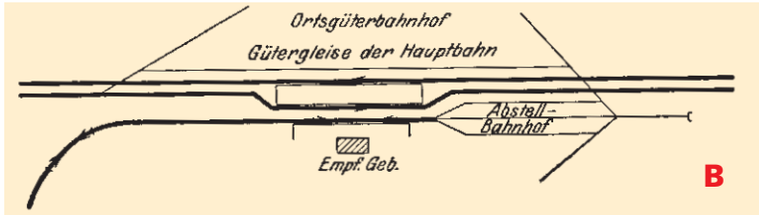
… sich die Fuhre im Bild links unten gleich auf den Weg machen wird – Zug 3823 als Personenzug mit Güterbeförderung, bespannt mit der Diesel-Rangierlok 260 111.
*Fotos: Burkhard Wollny*

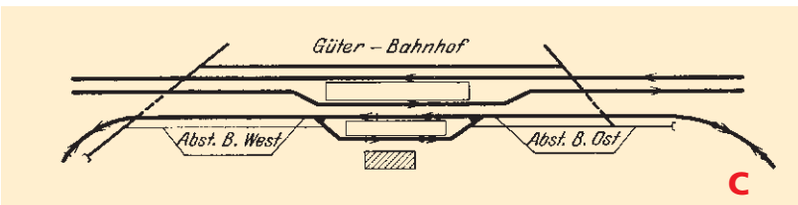



Der Gleisplan von Falls vor 1970; in diesem Jahr wurde das zweite Streckengleis zwischen Marktschorgast und Stammheim abgebaut. Die bescheidenen Gleisanlagen empfehlen sich für einen Nachbau (siehe Broschüre „Anlagen-Vorbilder", S. 74).
*Zeichnung: Klaus Pöhler*

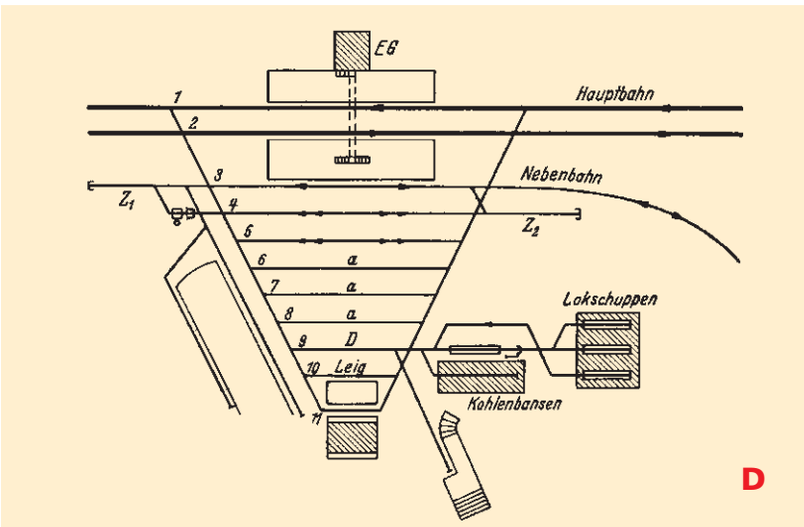
Stehen Sie kurz vor der Trennung – oder suchen Sie Anschluss? Oder beides zugleich? Damit wir uns nicht missverstehen – es geht hier nicht um Ihr Privatleben, dessen Ausspähen anderen überlassen sei (heute schon gegoogelt?), sondern wie stets um Ihre Modellbahn, für die Sie wahrscheinlich eine zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn planen – oder warum haben Sie dieses MIBA-Spezial gekauft? Damit befinden Sie sich in guter Gesellschaft – mit -zig anderen Modellbahnern, nicht jedoch mit dem großen Vorbild, bei dem seit nunmehr bald einhundert Jahren wesentlich mehr Bahnstrecken ab- als aufgebaut wurden und werden. Entsprechend rar sind daher die Quellen, aus denen die Grundsätze und Richtlinien zu Bau und Betrieb etwa von Abzweigbahnhöfen zu schöpfen sind. Für das klassische Modellbahn-Thema „Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn" wollen wir daher auf zwei ebenfalls klassische Standardwerke zurückgreifen: „Personen- und Güterbahnhöfe" von Professor Otto Blum, in der 2. neubearbeiteten Auflage von Dr.-Ing.habil. Kurt Leibbrand, und auf „Eisenbahnanlagen und Fahrdynamik" von Dr.-Ing. Wilhelm Müller. Respektable Herrschaften also, die mit uns Modellbahnern durchaus etwas gemeinsam haben: Ihre akademisch/theoretischen Ausführungen und Richtlinien wurden und werden in

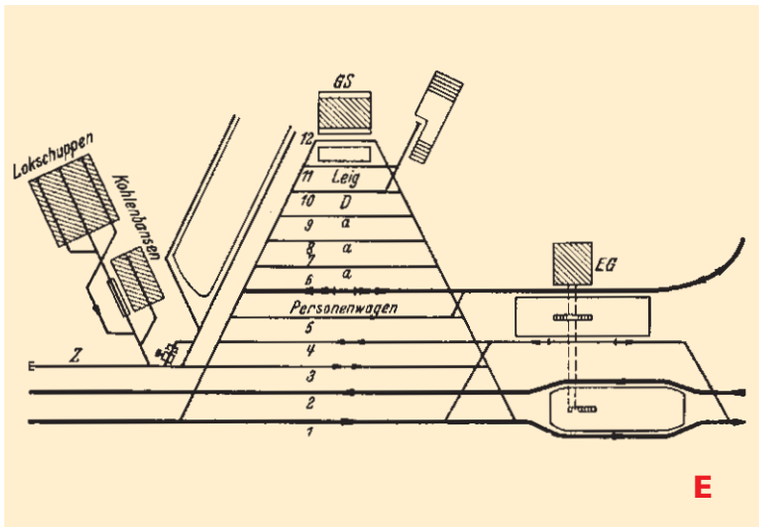


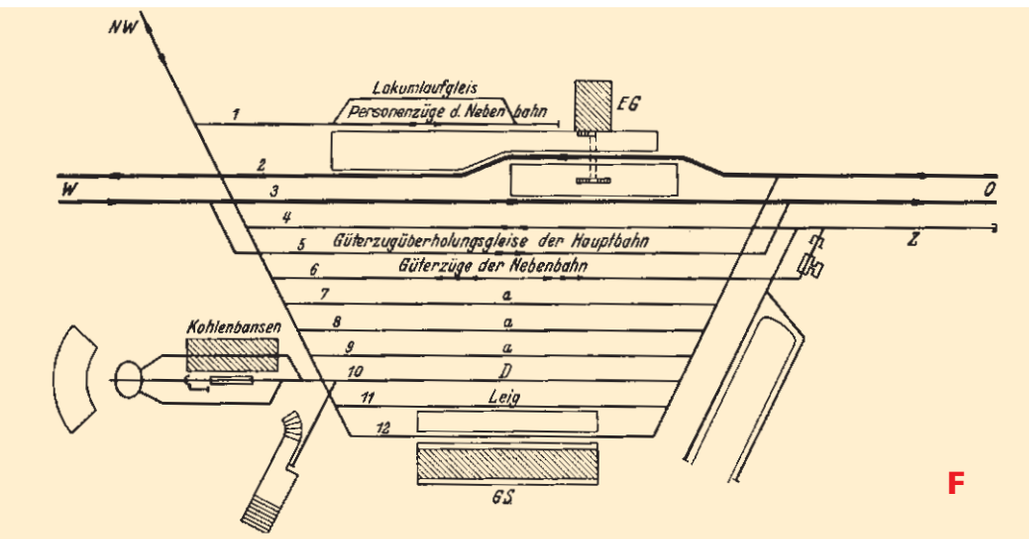




Schematische Anschlussbahnhöfe nach Blum/Leibbrand: Weil bei „A" für die Nebenstrecke die Kopfform angewendet ist, wird der durchgehende Zugverkehr erschwert. Bei „B" hingegen ist auch für die Nebenstrecke die Durchgangsform angewendet; das Bahnsteiggleis endet nicht stumpf, sondern setzt sich in die Abstellgleise fort. Münden zwei Nebenstrecken auf der gleichen Seite der Hauptbahn ein („C"), wird ein Bahnsteig mit zwei Gleisen für beide Linien ausreichen.



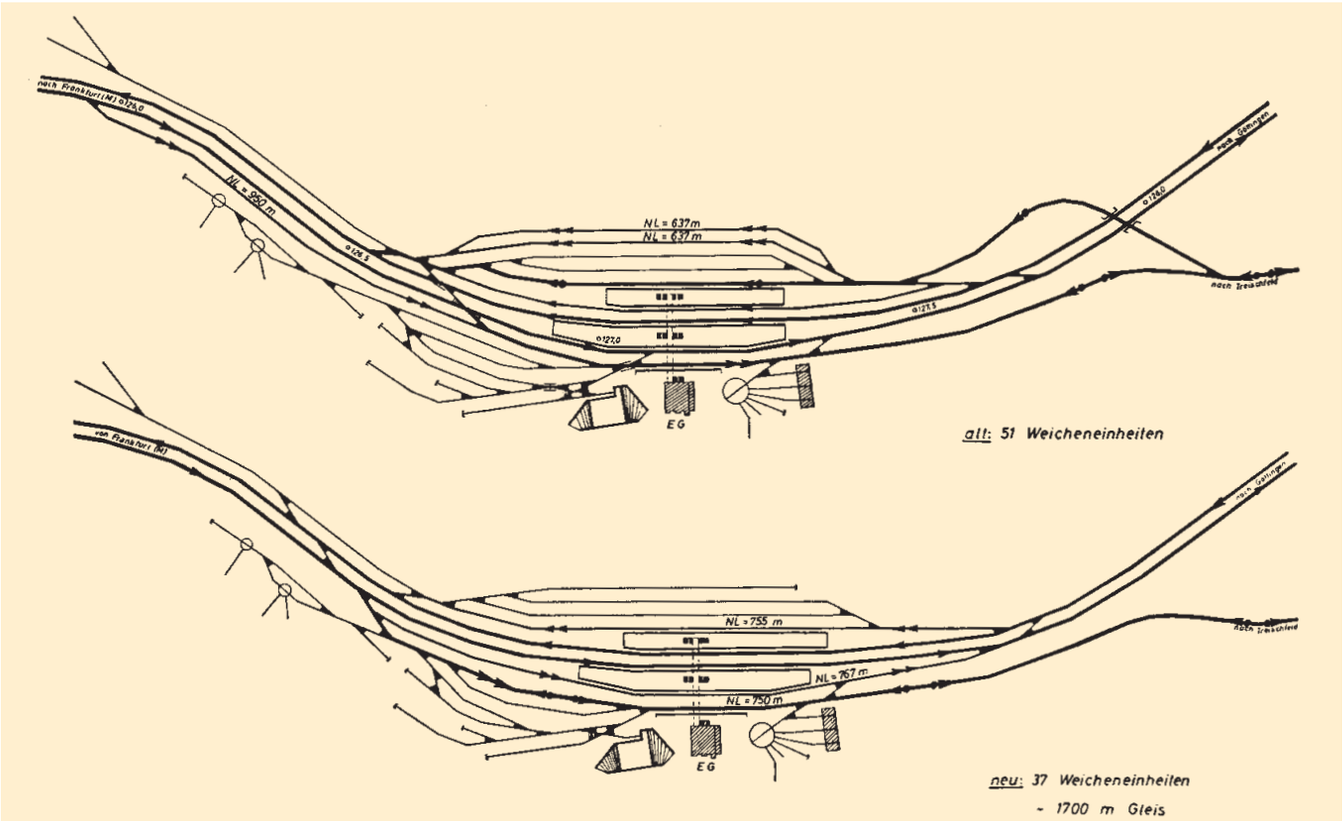




Schematische Trennungsbahnhöfe nach Müller, unterschieden zwischen Gleichlage (EG und Güteranlagen auf der gleichen Seite, möglichst der Ortsseite) und Gegenlage. „D": Einführung der Nebenbahn auf der Gegenseite, weil dort auch die Güteranlagen liegen. Das Hauptausziehgleis $Z_1$ zur Bedienung der Ladestellen wird an dem Bahnhofsende angeordnet, das der Einmündung der Nebenbahn gegenüberliegt. „E": Gleichlage auf der Ortsseite, wo auch die Nebenbahn eingeführt wird. Das Personenzug-Überholungsgleis der Hauptbahn gilt für beide Richtungen. „F": Gegenlage; vor der Einmündung der Nebenbahn zweigt deren Personenzugverkehr auf der Ortsseite ab. Der geringe Güterverkehr überquert in Schienenhöhe die Hauptbahn (D = Durchlaufgleis, a = Aufstellgleise).

der Praxis, beeinflusst von topografischen oder betrieblichen Erfordernissen, oft ganz anders umgesetzt – gemäß der ewigen Fußball- wie Lebensdevise „Entscheidend is aufm Platz".

## Anschlussbahnhöfe

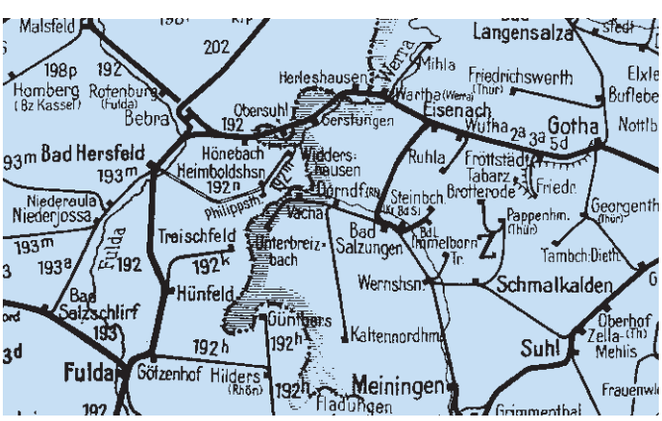
Als Anschlussbahnhof wird nach Blum/Leibbrand ein Zwischenbahnhof einer durchgehenden Hauptstrecke bezeichnet, an dem eine Nebenstrecke beginnt – in seiner reinsten Form, wenn beide Bahnen verschiedene Spurweiten haben und der Anschluss durch Umladen oder Umsteigen hergestellt wird, weil ein Übergang für Züge oder einzelne Wagen (außer im Güterverkehr mit Rollböcken) nicht möglich ist. Haben beide Bahnen die gleiche Spurweite, geht der Charakter als Anschlussbahnhof mehr oder weniger verloren. Im Güter- und Personenverkehr gehen einzelne Wagen oder ganze Züge auf die Nebenstrecke über; der Bahnhof wird dadurch zum Trennungsbahnhof, der betrieblich als höhere Form gilt. Deshalb sollten auch bei einem Anschlussbahnhof die für Trennungsbahnhöfe gültigen Grundsätze befolgt werden.




**Bf. Hünfeld mit der kreuzungsfreien Ein- und Ausfahrt der Güterzüge vom und zum hessisch/thüringischen Kaligebiet um Vacha (oben). Durch die Zonengrenzziehung verlor die Nebenbahn ihre Bedeutung, wodurch auf das Überführungsbauwerk verzichtet werden konnte.**

**Auf dem Luftbild sind links vom EG noch der ehemalige Lokschuppen sowie die langen Überholgleise zu erkennen.** ***Foto: Archiv M. Meinhold***

**Die Kursbuchkarte von 1958 mit der hinter Treischfeld unterbrochenen Strecke nach Wenigentaft-Mansbach–Vacha.** ***Archiv M. Meinhold***



## Trennungsbahnhöfe

Müller unterscheidet bei den Zwischenbahnhöfen, zu denen ja auch die Trennungsbahnhöfe zählen, zwischen Gleichlage (d.h. Empfangsgebäude und Ladeanlagen auf der gleichen, möglichst der Ortsseite) und Gegenlage. Bei Gleichlage liegen die Bahnsteiggleise neben dem Güterbahnhof (Beispiel E). Bei Gegenlage sind die Anlagen für den Personenverkehr in den Güterbahnhof „eingeschachtelt“, der Bahnhof wird hierdurch kürzer, aber die Straßenfahrzeuge müssen die Hauptgleise überschreiten, um zu den Ladeanlagen zu gelangen (Beispiele D und F). Für platzbeschränkte Modellbahner dürfte sich eher die Gegenlage empfehlen – oder ein relativ komprimierter Trennungsbahnhof in Gleichlage wie das eingangs gezeigte Beispiel Falls. Damit sind wir bei den Originalplänen des Vorbilds – und beim Unterschied zwischen Theorie und Praxis. In Hünfeld z.B. wurde die ursprünglich kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrt der Nebenbahn-Güterzüge überflüssig. „Da auch die Bahnhofsgleise nicht mehr im bisherigen Umfang benötigt werden, wurde