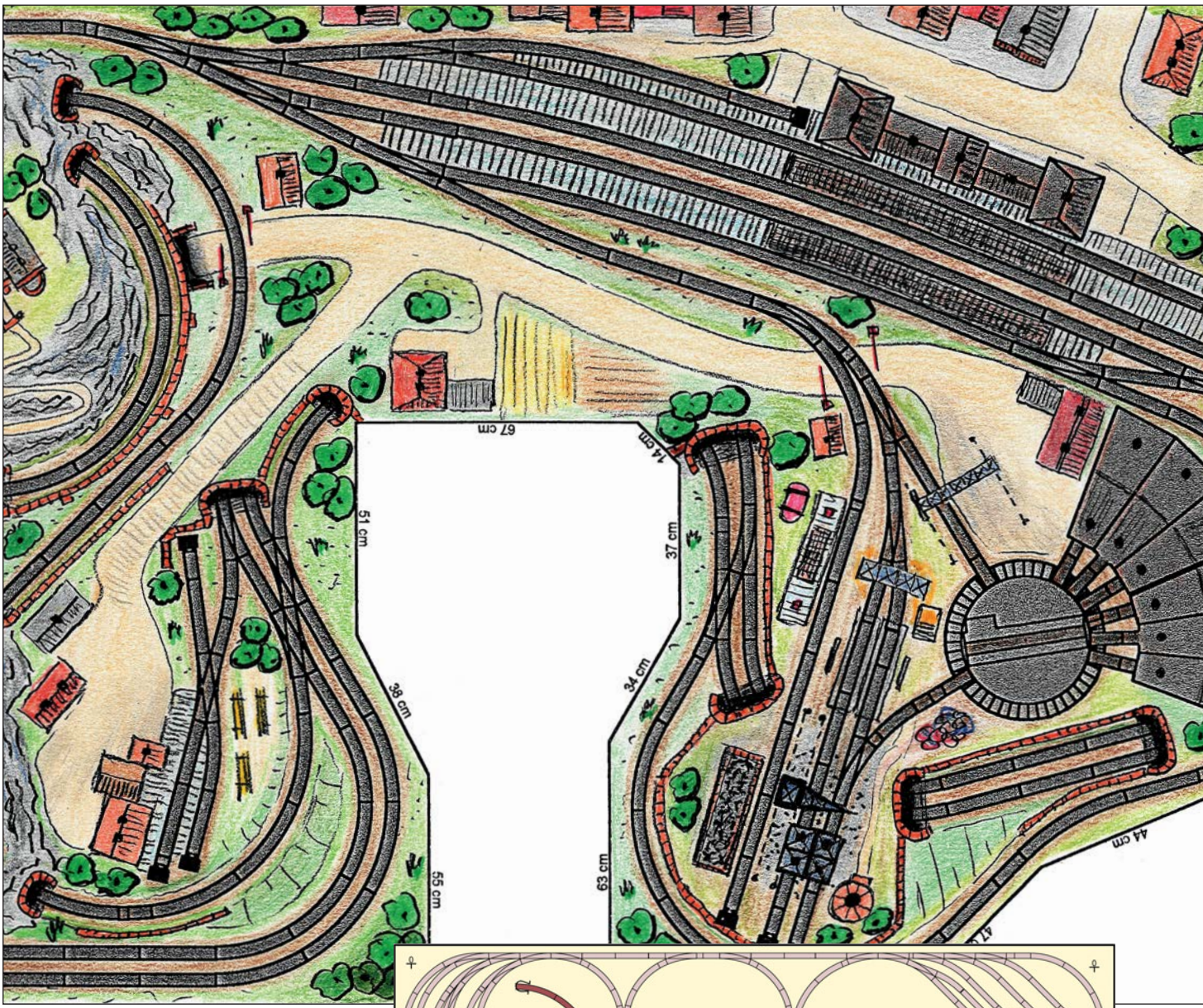
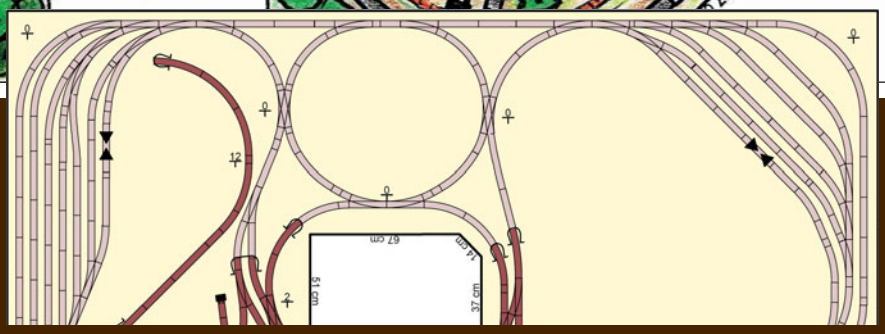
Rüdiger Eschmann

PROFI-GLEISPLÄNE FÜR DIE BAUPRAXIS

Entworfen für abwechslungsreichen Fahr- und Rangierbetrieb





MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

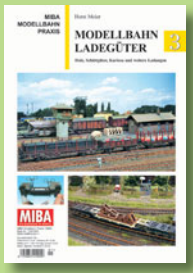
Deutschland € 15,–
Österreich € 16,50 · Schweiz sFr. 29,80 · BeNeLux € 17,50
Frankreich, Italien, Spanien € 19,50
ISBN 978-3-86046-263-8 · Best.-Nr. 15087609

4 196335 715002 01>

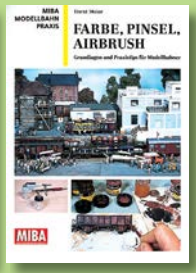
Profitipps für die Praxis

Bahnhöfe und somit vor allem die Bahnsteige bilden den Mittelpunkt beinahe jeder Anlage und stehen somit auch im Zentrum der Gestaltung. Der neueste MIBA-Praxis-Band widmet sich allen Fragen, die „rund um den Bahnsteig" entstehen. Dabei werden nicht nur die Produkte der Zubehörhersteller vorgestellt, sondern vor allem Um- und Selbstbauprojekte gezeigt, die aus jedem Bahnhof einen authentisch wirkenden Blickfang machen. Gleisbaureste oder Profile, Leitplanken oder Betonfertigteile, Sand und Kies, Teer und Pflastersteine: Für den Modellbahner bietet allein die bauliche Beschaffenheit des Bahnsteigs ein weites Betätigungsfeld. Mit dazu gehören auch die Bahnsteigdächer in ihrer vielfältigen Form, Rampen und Treppen sowie Gleisübergänge. Darüber hinaus schafft die „Möblierung" des Bahnsteigs Raum für individuelle Detailgestaltung.

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 230 Abbildungen
Best.-Nr. 150 87438 · € 10,–

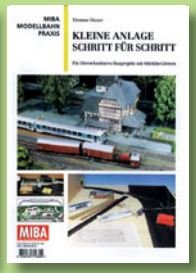


Best.-Nr. 150 87433



Best.-Nr. 150 87418

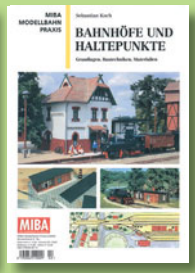
Best.-Nr. 150 87420



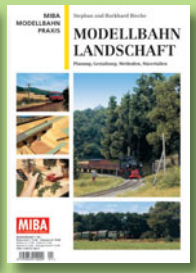
Best.-Nr. 150 87421

Best.-Nr. 150 87424

Best.-Nr. 150 87426

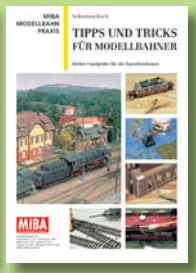


Best.-Nr. 150 87427

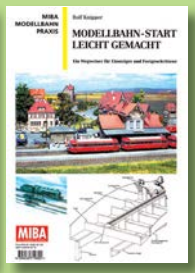


Best.-Nr. 150 87429

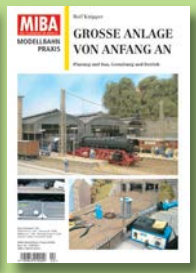
Best.-Nr. 150 87430



Best.-Nr. 150 87432

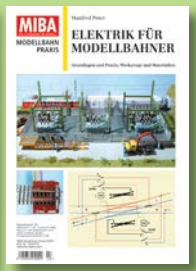


Best.-Nr. 150 87417



Best.-Nr. 150 87431

Best.-Nr. 150 87434



Best.-Nr. 150 87435

Best.-Nr. 150 87436

Best.-Nr. 150 87437

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 150 Abbildungen, je € 10,–

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

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL www.miba.de

Bau- und Spielspaß ohne Ende

Wer einmal den Eisenbahnvirus eingefangen hat, bekommt ihn nicht mehr los. Früher oder später bricht er aus. Ob bereits in jungen Jahren oder erst später als Rentner, die Symptome sind die gleichen: Alles dreht sich dann fast nur noch um die Realisierung einer tollen Modellbahnanlage – ein sehr anspruchsvolles Vorhaben, das dem Erbauer vielseitige Fähigkeiten, das Studium der ständig neuen Produkte und ein hohes Maß an Kreativität abfordert.

Und was ist eine tolle Modellbahnanlage? Die Vorstellungen darüber gehen sicherlich weit auseinander und die Wunschträume kollidieren oft erbarmungslos mit den vorhandenen Möglichkeiten. Doch genau hier liegt die Herausforderung: nämlich beide Seiten der Medaille bestmöglich in Einklang zu bringen.

Die Gleispläne in diesem Heft sind Ergebnisse dieses Bemühens. Denn sie sind keine reinen Fantasieprodukte, sondern auf die individuellen räumlichen Möglichkeiten und Wünsche von Modellbahnern abgestimmte baureife Entwürfe.

Aus dem zur Verfügung stehenden Platz ergeben sich oft bizarr anmutende Grundformen, so wie eben Kellerraum oder Dachboden geschnitten sind. Aber gerade diese Formen sind interessant, weil Ecken und Nischen besonderen Bereichen einer Anlage Platz bieten. Eine reine Rechteckform ist dagegen geradezu langweilig.

Fast allen Anlagen gemeinsam ist, dass ihr Unterbau in „Plattenbauweise“ erstellt ist. Das heißt: Eine massive Grundplatte wird auf einen Bohlenrahmen geschraubt, der auf Pfosten mit nicht schwenkbaren Rollen/Rädern steht (mehr darüber auf Seite 112). Somit können die Anlagen von einer rückwärtigen Wand abgeschoben werden. Das ist für den Bau und die spätere Wartung sehr vorteilhaft. Die Reichweiten werden zudem bandscheibenschonend stark reduziert.

Ferner liegen die Schattenbahnhöfe in der Regel auf der Grundplattenebene (= Ebene 0) unter den höheren Ebenen der Anlage. Da es auf der Ebene 0 auch sichtbare Bereiche gibt, erscheinen die Züge relativ schnell. Das lange „Rödeln“ auf Zu- und Abfahrtswendeln tiefer liegender Schattenbahnhöfe bleibt ihnen erspart. Höhere Ebenen sind aufgeständert und untereinander mit Trassen verbunden. Nach unten klappbare Luken in der Grundplatte sichern den Zugriff auf alle verdeckten Anlagenbereiche.

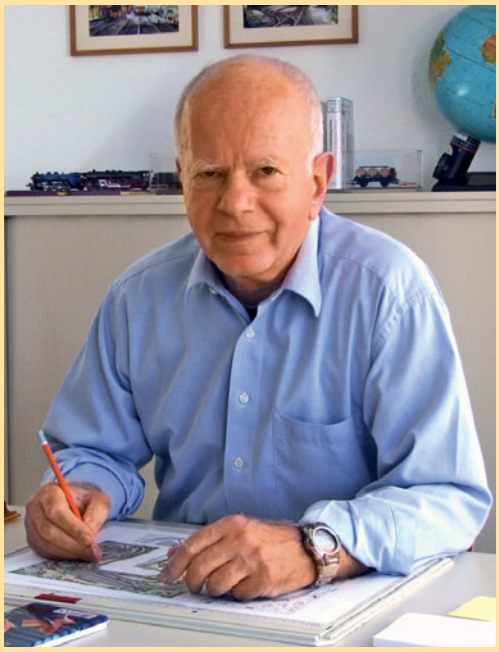
Bei größeren Anlagen ist die Gleisführung zum Teil recht komplex. Die relativ vielen Weichen gewährleisten einen sehr variablen und für Außenstehende nur schwer durchschaubaren Fahrbetrieb. Er bleibt über viele Jahre hinaus auch für den Erbauer interessant und sorgt für immer neue und überraschende Zugbegegnungen. Eine PC-Steuerung mit geeigneter Software bietet sich hier an.

Dann sind auch „gewagtere“ Zugfahrten möglich, die man bei reiner Handsteuerung wegen der Kollisionsgefahr vermeiden würde. Ob per Hand oder mit PC gesteuert – danach richten sich Anzahl, Art und Position der Signale. Diese werden sinnvollerweise also erst nach Wahl der Steuerungsart festgelegt.

Die Rangierbereiche sind in Kenntnis der digitalen, PC-gestützten Möglichkeiten entworfen. Das heißt, aufgrund der Gleisführung lassen sich faszinierende Rangierfahrten mit An- und Abkuppeln (Telexkupplung!) auch unter Einbezug einer digitalen Drehscheibe im Automatikbetrieb realisieren. Es macht auch mal Spaß, zuzusehen, was die Loks so alles leisten können. Auch der Handbetrieb ist mit PC wesentlich komfortabler. Ich empfehle Entkupplungsgleise erst dann einzubauen, wenn feststeht, dass sie an einer bestimmten Stelle auch wirklich benötigt werden.

Abschließend noch ein Hinweis: die gezeigten Anlagen sollen in erster Linie Anregungen für eigene Gleisplan-Konzeptionen geben, unabhängig von Spurweite und Gleissystem. Sicherlich würden Sie manches anders machen. Das sollten Sie dann auch tun, es soll ja Ihre tolle Modellbahnanlage werden!

Rüdiger Eschmann, Bochum im Oktober 2009



Rüdiger Eschmann

Wann und wo ich vom Eisenbahnvirus befallen wurde, kann ich heute nicht mehr genau sagen. Jedenfalls war ich ab 1951 im zwölften Lebensjahr stolzer Besitzer einer eigenen Modelleisenbahn, die ich fortan jedes Jahr immer etwas größer aufbaute. Das ging bis zum Abi so. Während meines Ingenieur-Studiums und der aktiven Berufszeit war dann naturgemäß eine lange Pause. Erst 1995 brach der Virus wieder aus. Vieles hatte sich geändert: die Gleisarten, die Antriebe der Lokomotiven, die Steuerungsgeräte usw. Auch die digitale Welt mit ihren vielen neuen Möglichkeiten hatte sich aufgetan. „Wenn digital, dann richtig!" wurde zu meinem Leitspruch. Innerhalb von fünf Jahren baute ich eine – wie mir Besucher sagen – vorzeigbare Anlage, natürlich PC-gesteuert. Über den faszinierenden Fahr- und Rangierbetrieb habe ich in MIBA-Spezial 37 ausführlich berichtet. Auch auf den größeren Anlagen in diesem Heft ist ein solcher Betrieb möglich. Lassen Sie sich von den Beispielen anregen. Ich wünsche Ihnen dabei viel Erfolg!

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme
Eschmann, Rüdiger:
Baureife Anlagenpläne – Nürnberg: MIBA-Verlag, VGBahn 2009
ISBN 978-3-86046-263-8
© 2009 by MIBA-Verlag, VGBahn GmbH, Fürstenfeldbruck

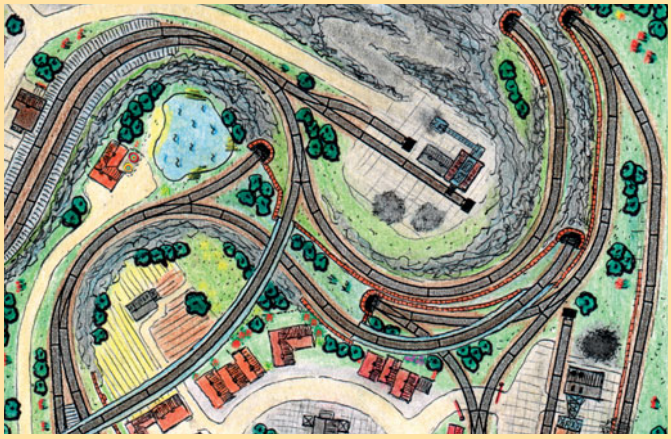
Alle Rechte vorbehalten

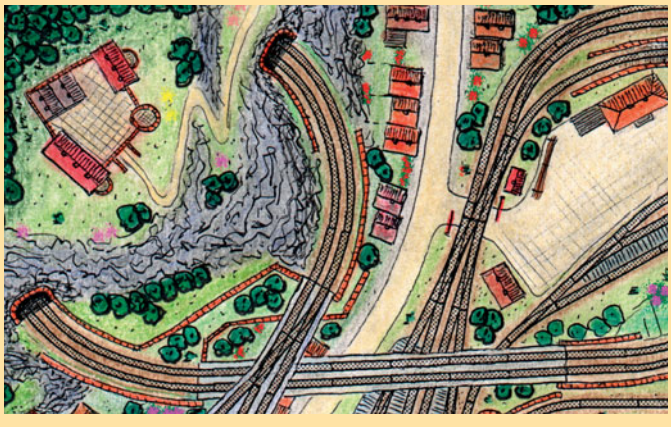
Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Alle Abbildungen und Texte: Rüdiger Eschmann

Satz und Redaktion: Martin Knaden

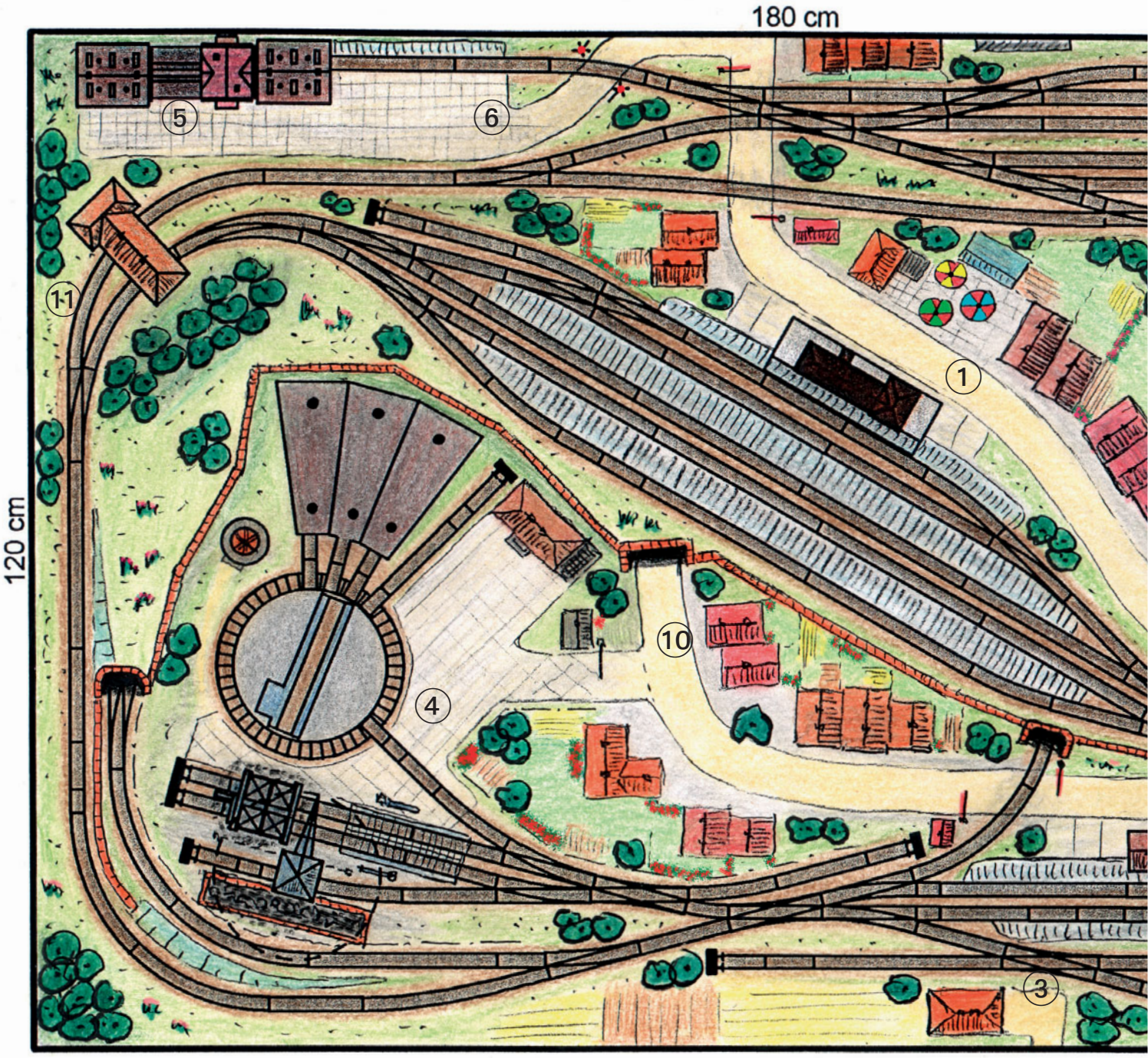
Gesamtherstellung: WAZ-Druck, Duisburg





Inhalt

Vorwort	3
Gussstahl aus Ottlingen	6
Das Stadt-Neubacher Sägewerk	8
Hochbrücke bei Hinter-Laufenberg	12
Bahn und Kahn in Trieburg a.d. Laue	16
Zechenbetrieb bei Weslar	18
Großes Gebirgs-Bw in Auenburg	22
Besuch auf der Dahlburger Höhe	26
Die Hornfelder Seilbahn	30
Muhrdorf – klein, aber betriebsam	34
Das Plauentaler Bahnbetriebswerk	36
Hochbrücken rund um Rolfseck	40
Vier Bahnhöfe bei Sankt Raimund	44
Die Sudlinger Hochbrücken	48
Ommershausen mit Tal- und Bergbahnhof	52
Kohle und Eisen aus Korshausen	56
St. Helens schöne Ortschaften	60
Rangieren in Bad Clausbruck	64
Weinberge in Tonsbach a.d. Reda	68
Mit dem Auto nach Deilheim	72
Am Vogelberger Viadukt	76
Skifahren in Marienspitz	80
Reizvolle Trassen um Orfingen	84
Der ICE-Bahnhof von Lohrberg	88
Bornfeld am Scheffelkanal	92
Sternheim – Betrieb in Hafen und Bw	96
Bahnolymp in Kamp-Zuffingen	100
Weite Strecken im Raum Pfeilburg	106
Spanten- oder Plattenbauweise?	112
Praktischer Planungshelfer PC	114



Gussstahl aus Ottlingen

Das zufällige Auffinden der vorhandenen Bestände an Gleismaterial in Spur N war der Auslöser für den Entschluss, eine schicke, kleine Modellbahnanlage aufzubauen. Zunächst also galt es, den Bestand zu sichten und eine Liste der vorhandenen Teile zu erstellen. Dann wurde bei den Magnetartikeln die Funktionstüchtigkeit geprüft. So entstand mit der Zeit eine gute Übersicht über das vorhandene und noch verwendbare Gleisbaumaterial. Aber wohin mit der Anlage? Die Kinder waren noch im Haus und es war nicht daran zu denken, dass im Wirtschaftsraum für eine Modellbahn Platz gemacht werden würde. Also blieb das eigene Arbeitszimmer zur Disposition übrig. Platz war allerdings nicht viel vorhanden. Aber durch leichte Veränderungen im Mobiliar ließen sich ca. 2 bis 2,5 m² gewinnen.

Die nächste Frage war: Was soll und kann auf der relativ kleinen Anlage dargestellt werden? Themenschwerpunkt musste die Schwerindustrie sein. Aber auch zwei Durchgangsbahnhöfe, ein wenn auch nur kleines Bw und Rangierbereiche sollten nicht fehlen. Natürlich auch möglichst viele Abstellgleise im Schattenbahnhof.

Jetzt galt es sorgfältig zu planen. Einfach Schienen zusammenzustecken, das bringt selten gute Ergebnisse. Eigentlich mag ich keine Rechteckanlagen. Aber hier war raumbedingt nichts anderes möglich.

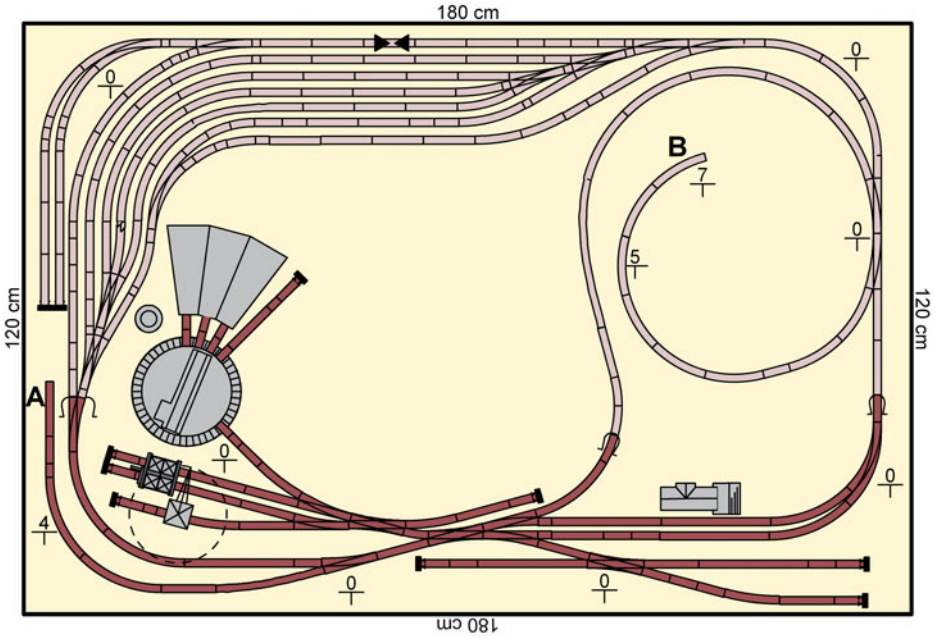
Zwischen Hochofen und Gießerei können vorbildliche Rangierfahrten re-

Anlagenbereiche

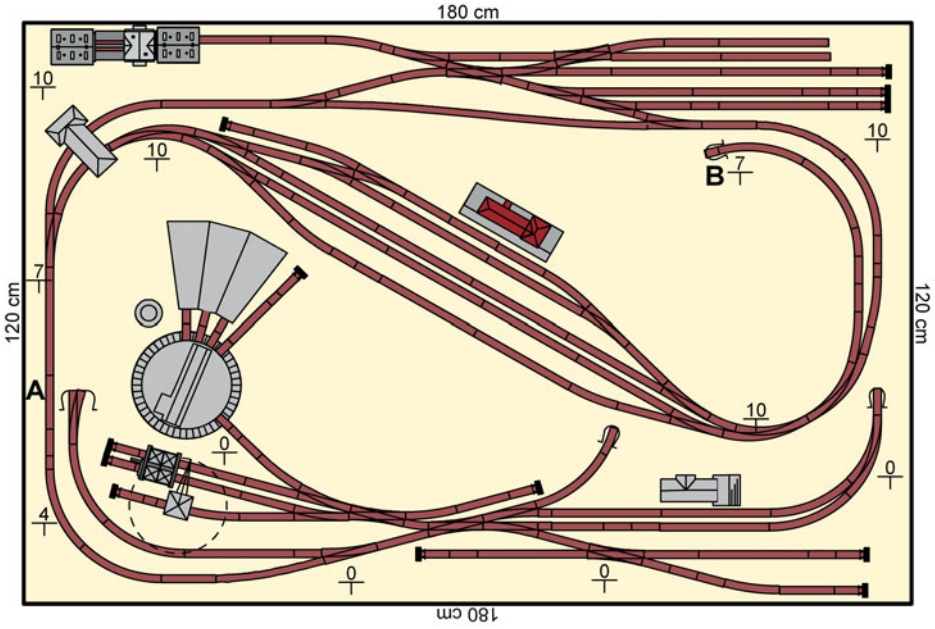
①	Hauptbahnhof
②	Talbahnhof
③	Güterverladung
④	Bw mit Großbekohlung
⑤	Gießerei
⑥	Ladestraße
⑦	Bereitstellungsgleise
⑧	Hochofen
⑨	Industriegebiet
⑩	Stadt
⑪	Stellwerk

Anlagendaten

Anlagenfläche:	2,16 m²
max. Kantenlänge:	180 x 120 cm
Baugröße:	N
Gleissystem:	Fleischmann
Streckenlänge:	35,6 m
Weichen:	44
SB-Abstellgleise:	8
Stromkreise:	5
Ebenen:	2
Unterbau:	Platte
Steuerung:	Digital mit PC
Besonderheiten:	2 Kehrschleifen



Kopfgleise sind eine einfache Möglichkeit, um mehr Abstellgleise im Schattenbahnhof zu erhalten. Lok voraus fahren die Züge heraus und später über das Durchfahrgleis rückwärts wieder hinein. Die Gleise sollten in diesem Bereich besonders sorgfältig verlegt sein.

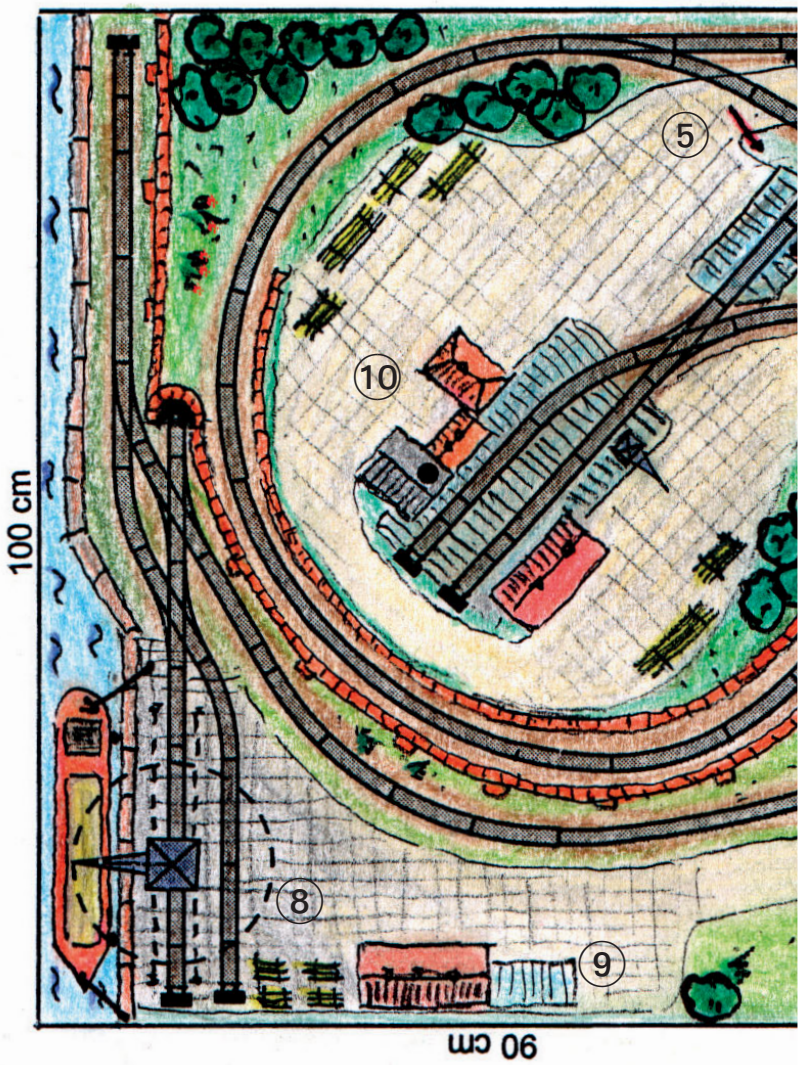


alisiert werden, ohne den Durchgangsverkehr zwischen den Bahnhöfen zu stören. Stilecht belegte Abstellgleise wären hier ein echter Blickfang. Aufgrund der Stichgleise lässt sich auch im Bw- und im Güterverladungsbereich ein vom übrigen Verkehr separierter Rangierbetrieb durchführen.

Zwei Kehrschleifen ermöglichen einen variablen Fahrbetrieb: die Züge können aus beiden Richtungen in die Bahnhöfe einfahren. Bei dem Einsatz einer PC-Steuerung empfiehlt es sich, alle Bahnhofsgleise dann auch mit zwei Signalen auszustatten. Das bringt Abwechslung im Fahrbetrieb. Und Funktionsmodule an den Bahnübergängen beleben zusätzlich den Gesamteindruck der Anlage.

Anlagenbereiche

①	Bahnhof
②	Bahnbetriebswerk
③	Stellwerk Nof
④	Stellwerk Nw
⑤	Bahnübergang
⑥	Güterzugumfahrungsgleis
⑦	Wasserturm
⑧	Portalkran
⑨	Hafengebiet
⑩	großes Sägewerk
⑪	Kleinstadt
⑫	Badesee mit Gaststätte
⑬	Gehöft mit Feldern
⑭	Straßenbrücke
⑮	Berge



Vielseitige Anlagenbereiche unterzubringen – das war Aufgabe und Herausforderung dieser Anlage. Klar, dass das nur in einer kleineren Spur als H0 zu erreichen war. Spur N war hierfür ideal. Und wer gute Augen und ruhige Hände sein Eigen nennt und nur wenig Platz für eine Anlage zur Verfügung hat, ist mit dieser Spur gut beraten. Denn heute gibt es für diese Spur im Fachhandel sehr viel mehr Zubehör und Ausschmückungsgegenstände als noch vor Jahren. Das gilt auch für Lokdecoder und digitale Steuerungssysteme. Diese Option war hier besonders wichtig, da ein vielseitiger Fahr- und Rangierbetrieb möglich sein sollte.

Das Stadt-Neubacher Sägewerk

Diese Modellbahnanlage unterscheidet sich von allen anderen abgebildeten Anlagen dadurch, dass sie wunschgemäß
1. eine separate Schattenbahnhofs-Ebene ohne sichtbare Anlagenteile erhalten und
2. in Modulbauweise erstellt werden sollte.

Wie die meisten der folgenden Anlagen ist auch diese Anlage in Plattenbauweise auf einem verschiebbaren Unterbau erstellt. Sie kann also von der rückwärtigen Wand abgerückt werden und ist somit von allen Seiten zugänglich.

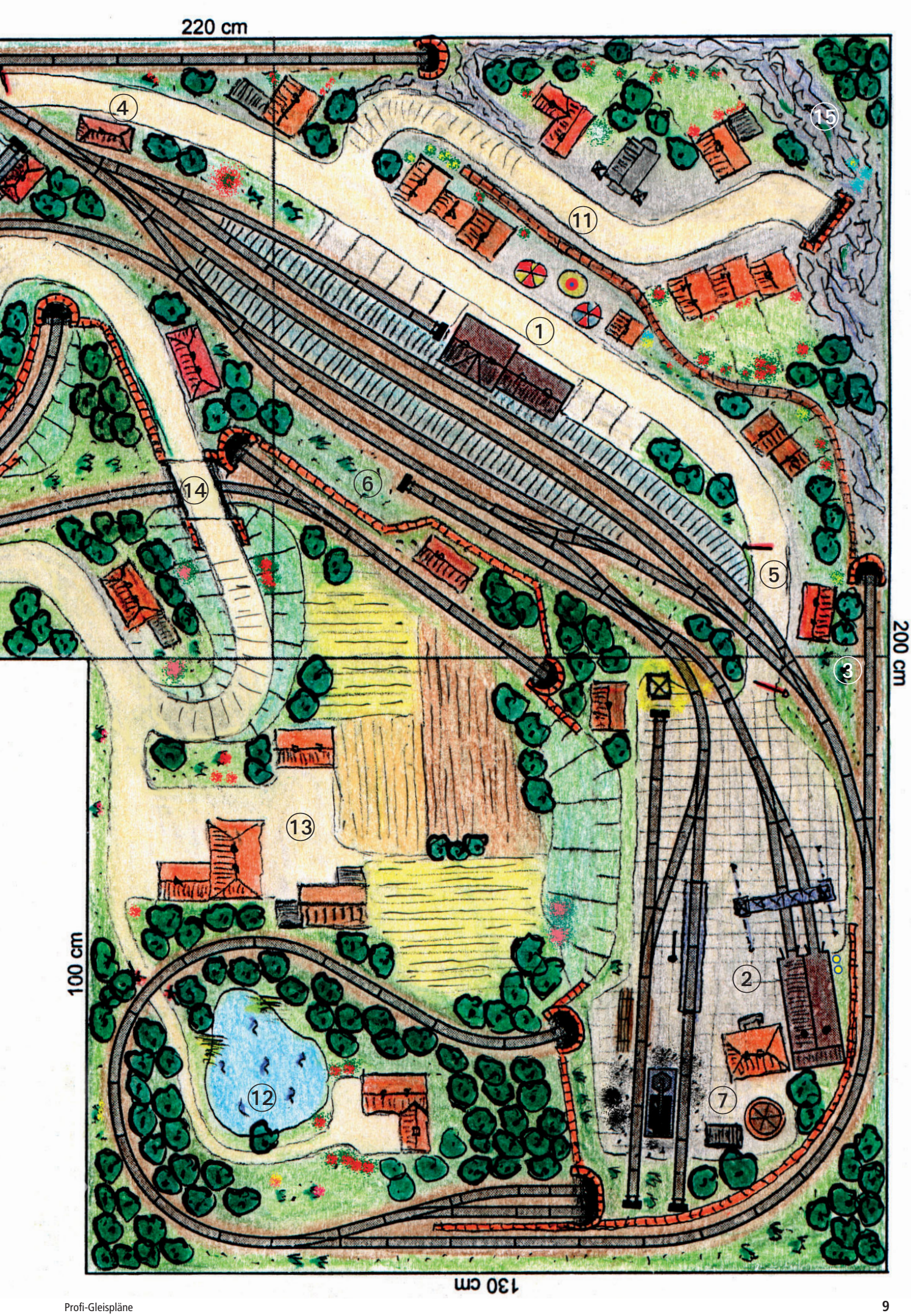
Der Wunsch, eine Anlage in einzelnen Modulen zu fertigen, wird relativ häufig geäußert, meist jedoch ohne über die Konsequenzen, die eine solche Bauweise mit sich bringt, reiflich nachgedacht zu haben. Eine Modulbauweise ist aber notwendig, wenn die Anlage – wie in diesem Fall – woanders gefertigt wird, und sie ist sinnvoll, wenn die Anlage später einmal auswärts vererbt oder verkauft werden soll oder ein Umzug mittelfristig ansteht.

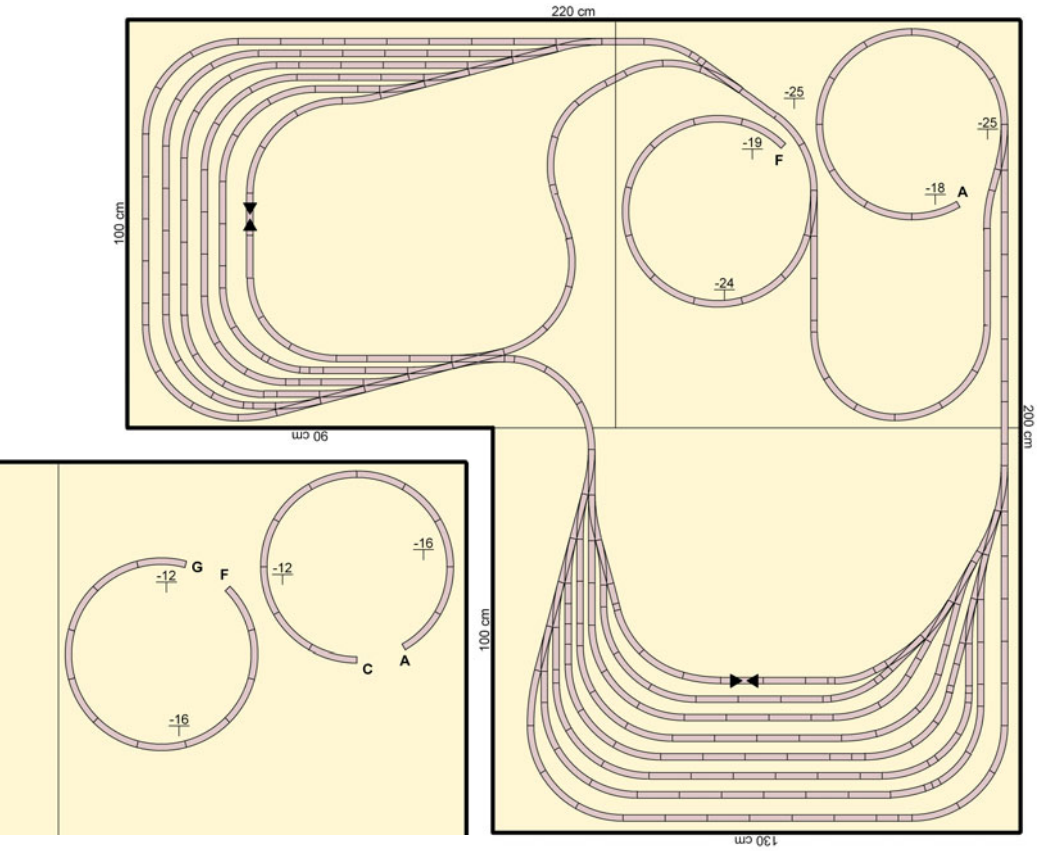
Trifft dies alles nicht zu, wird ein nicht allzu erfahrener Modellbahner die vielen, zum Teil recht schwierigen, baulichen und elektrischen Besonderheiten einer Modulbauweise meiden. Über diese Besonderheiten – gerade bei Anlagen, die in mehreren Ebenen konzipiert sind – ist in anderen Veröffentlichungen und in Internet-Foren ausführlich berichtet worden, deshalb gehe ich hierauf nicht näher ein. Auf jeden Fall sollte ein sicherer Fahrbetrieb stets oberstes Ziel eines Modelleisenbahners sein.

Der Schattenbahnhof

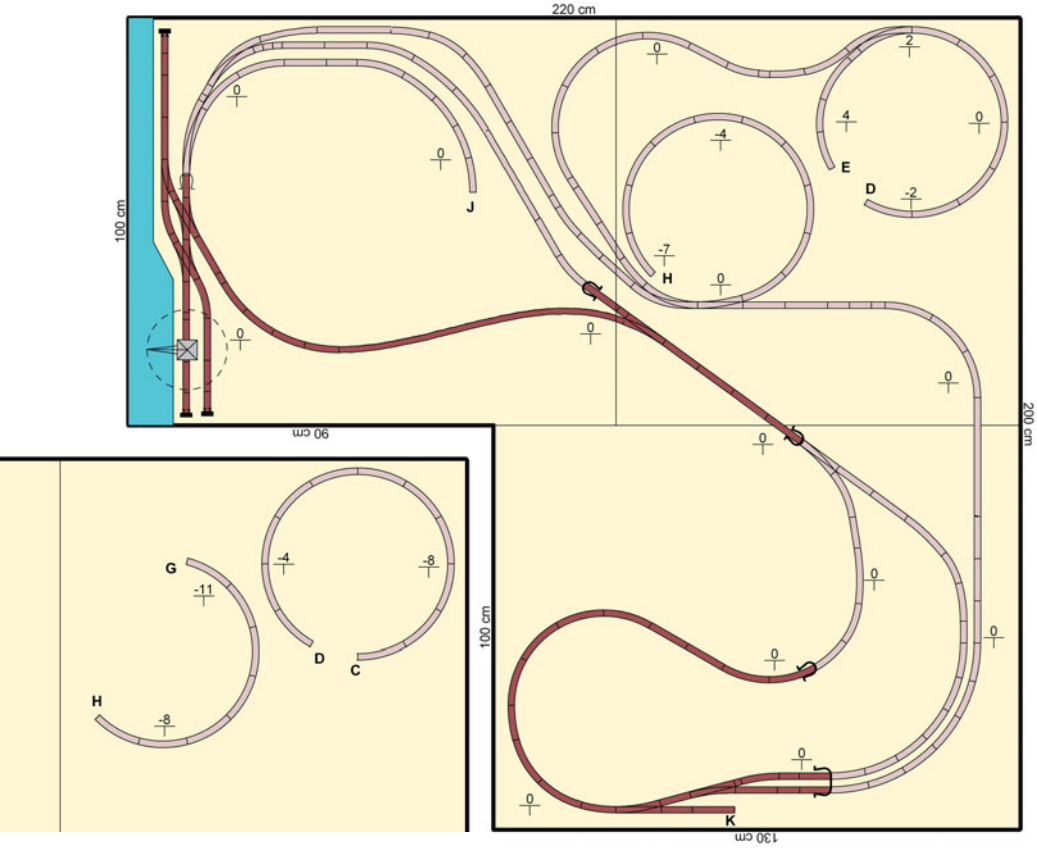
Die tiefer liegende Schattenbahnhofsebene liegt auf der Grundplatte auf -25 cm. Zwei eingleisige Wendeln führen zu der oberen Ebene 0, die auf der Grundplatte aufgeständert ist. Kehrschleifen und Durchfahrgleise auf der Schattenbahnhofsebene stellen sicher, dass zum Beispiel von A aus jedes Abstellgleis in beiden Richtungen erreicht werden kann. Das erleichtert die Rückführung der Züge bei Betriebsende erheblich.

Durch weitere Kehrschleifen auf der Ebene 0 wird vermieden, dass die Züge


220 cm
200 cm
100 cm
130 cm
1
2
3
4
5
6
7
11
12
13
14
15



Die beiden eingleisigen Wendeln (in den kleinen Plänen sind die jeweiligen Zwischenebenen dargestellt) benötigen natürlich mehr Platz als eine doppelgleisige Wendel. Aber sie erlauben in der Regel einen flexibleren Fahrbetrieb. Denn sie werden jeweils sowohl für Auf- als auch für Abfahrten genutzt. So können auch zwei Züge gleichzeitig zu unterschiedlichen Anlagenteilen auffahren. Das verkürzt erheblich die Wartezeit bei Betriebsbeginn, bis endlich ein Zug auf der Anlage erscheint, und bei Betriebsende, bis wieder alle Züge auf ihren Abstellgleisen im Schattenbahnhof stehen.



vom Bahnhof kommend gleich wieder im Schattenbahnhof verschwinden müssen. Sie können einmal in den Bahnhof wieder einfahren, und zwar wahlweise aus jeder Richtung, oder zu den Verladebereichen im Bahnbetriebswerk oder am Hafen gelangen.

Das Sägewerk

Schwerpunkt der Anlage ist das große Sägewerk mit seinen verschiedenen Rangier- und Verlademöglichkeiten. Holz kann sowohl auf der Schiene als auch über die Straße zu- und abtransportiert werden. Die Zufahrt ist durch einen beschrankten Bahnübergang gesichert. Auch schwere Lkws können auf dem geräumigen Vorplatz gut rangieren und sich zur Beladung entsprechend positionieren.

Über eine Straßenbrücke ist die Anbindung an den Hafen gegeben, sodass der Abtransport auch zu Wasser erfolgen kann. Auf dem Hafengelände sorgt gerade ein Portalkran dafür, dass das frisch geschnittene Holz auf einen Kahn verladen wird.

Das kleine Dampfbetriebswerk ist mit allen notwendigen Einrichtungen wie Lokschuppen, Verladekran, Bekohlung, Entschlackung, Wasserversorgung, Besandung usw. voll ausgestattet. Es ist Heimat von zwei kleinen Dampflokomotiven, die zurzeit im Schuppen stehen. Auch hier sind schöne Rangierfahrten über das Stichgleis in alle anderen Gleise möglich, ohne den Hauptfahrbetrieb zu stören.

Erholung in Stadt-Neubach

Und an beschaulichen Bereichen hat Stadt-Neubach auch einiges in der nahen Umgebung zu bieten. Auf von Waldstücken umgebenen Feldern wird von einem Gehöft aus Landwirtschaft unterschiedlichster Art betrieben. Scheunen und Viehställe runden das Bild ab. Für Liebhaber detaillierter Landschaftsgestaltung tut sich hier ein weites Betätigungsfeld auf.

Erholung finden die Bewohner von Stadt-Neubach an einem Badesee im Wald. Badefreunde unter den Eisenbahnfans werden einen sonnigen Tag an diesem See besonders genießen, führt doch eine kleine Nebenstrecke rund um den See herum. Und die nahegelegene Gaststätte lädt zum Verweilen und zur Stärkung ein.

In der Stadt selber ist gegenüber des Bahnhofs zurzeit ein bunter Markt, auf