ANLAGENBAU & PLANUNG

Eisenbahn JOURNAL

B 53158 F
ISBN 978-3-89610-188-4
Best.-Nr. 68 08 01
Deutschland € 13,70
Österreich € 15,00
Schweiz sfr 27,40
Belg., Lux. € 15,75 / Niederl. € 17,35
Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80

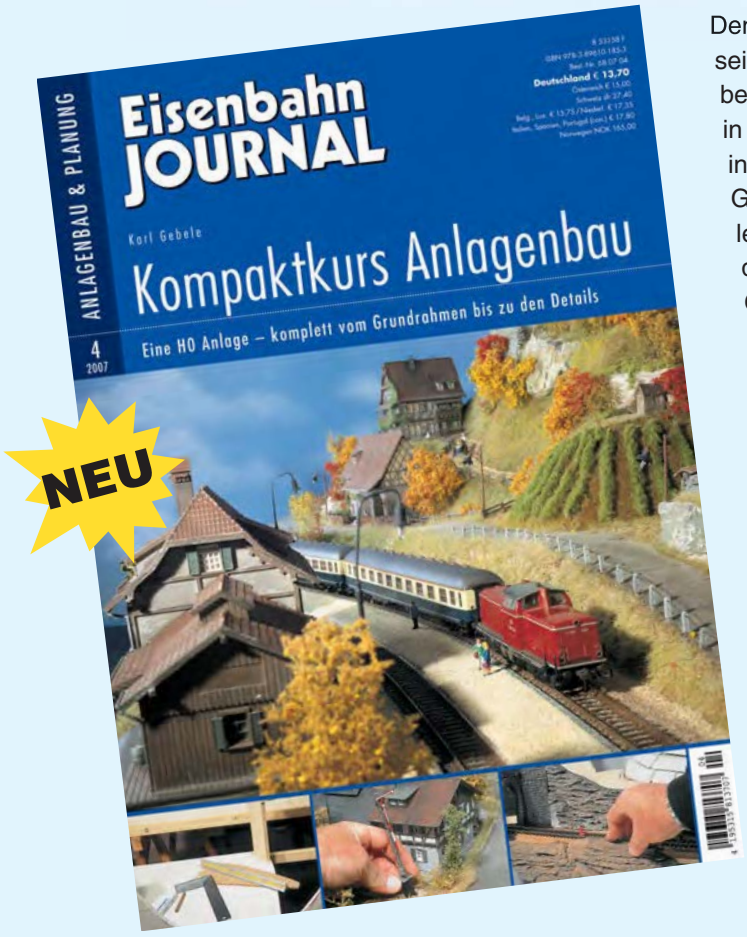
Christian Gerecht / Ingo Putschkat

Gleispläne für H0, N, Z

1
2008

18 Modellbahn-Anlagenentwürfe für Einsteiger und Fortgeschrittene

Kleine Anlage Schritt für Schritt

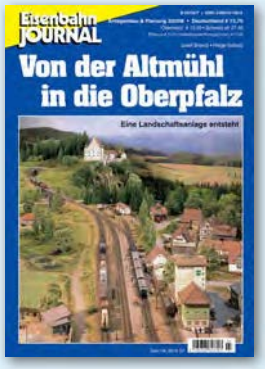


Den Eisenbahn-Journal-Lesern ist Karl Gebele bekannt durch seine detailreichen Anlagenentwürfe und praxisnahen Bauberichte. In dieser Sonderausgabe erklärt er – genau wie in einem seiner vielen Modellbau-Kurse – Schritt für Schritt in Wort und Bild, worauf es beim Anlagenbau ankommt. Grundlegende Arbeitstechniken, wie zum Beispiel das Verlegen der Gleise, das Herstellen von Modulübergängen, der Einbau von Brücken, Stützmauern und Tunnels, die Gestaltung eines Bahnhofs mit Rampe und Personenbahnsteig, das Anlegen von Wegen, Straßen, Schluchten und Bächen führt er exemplarisch vor. Großen Raum nimmt die Gestaltung der Landschaft ein, wobei Karl Gebele sich bewusst für die Darstellung einer Herbststimmung entschieden hat.

„Kompaktkurs Anlagenbau“ basiert auf der 2004 veröffentlichten Eisenbahn-Journal-Serie „Goldener Oktober“. Mit vielen neuen Bildern und ergänzten Texten schlägt Karl Gebele einen großen Bogen über die einzelnen Folgen der Reihe und bietet damit weit mehr als die von vielen Lesern gewünschte Zusammenfassung des Bauprojekts in einer überschaubaren und kompakten Darstellung.

92 Seiten im DIN-A4-Format, über 250 Abbildungen, Klammerheftung
Anlagenbau & Planung 4/2007:
Best.-Nr. 680704 · € 13,70

Weitere Tipps zu Anlagenbau und Planung



Von der Altmühl in die Oberpfalz

Anlagenbau & Planung 3/2006
Best.-Nr. 680603 · € 13,70

Landschaftsbau
Schritt für Schritt

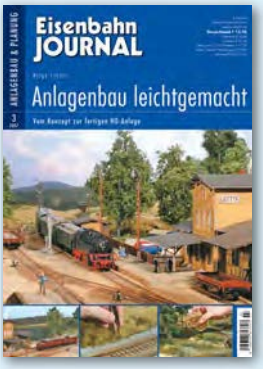
Anlagenbau & Planung 4/2006
Best.-Nr. 680604 · € 13,70

44er-Jumbos im Weserbergland

Anlagenbau & Planung 1/2007
Best.-Nr. 680701 · € 13,70

Abenteuer Alpenbahn
Brenner, Arlberg, Tauern in H0

Anlagenbau & Planung 2/2007
Best.-Nr. 680702 · € 13,70



Anlagenbau leicht gemacht

Anlagenbau & Planung 3/2007
Best.-Nr. 680703 · € 13,70

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 33, eMail bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Experiment gelungen

Was passiert, wenn man renommierte Anlagenplaner zusammenspannt? Das war die spannende Frage, die wir uns vor etwa einem Jahr stellten. Wir sprachen Ingo Putschkat von der Firma modellplan an und stellten das Projekt eines Gleisplanungsheftes mit CD vor. Gleichzeitig nahmen wir Kontakt zu unserem Planungsspezialisten Christian Gerecht auf, um ihn für die zeichnerische Ausgestaltung und die Betriebskonzeption der Anlagenpläne zu gewinnen.

Die Firma modellplan ist seit einigen Jahren erfolgreich mit ihren vor allem für Märklin-Gleise erstellten digitalen Anlagenplanungen. Technische Basis ist das Gleisplanungs-Programm WinTrack. Der Modellbahner erhält von modellplan eine CD mit 15 bis 20 Gleisplanungen, die er dann am Bildschirm betrachten, verändern und ausdrucken kann. Die Anlagen sind mit Zubehör und Landschaft ausgearbeitet und nutzen die 3D-Fähigkeiten der Software sinnvoll aus. So bekommt der Anlagenbauer schon vor dem ersten angeschafften Brett einen guten Eindruck von seinem Traumaufbau.

Typisch für die modellplan-Anlagenvorschläge ist ihr traditioneller Charakter. Sie sind gedacht für die große Zahl der Modellbahner, die sich eine ganz konventionelle Anlage bauen wollen, ohne Module oder „An-der-Wand-lang“, ohne akribischen Nachbau eines konkreten Vorbilds, kurz: ohne all das, was man als „sophisticated“ bezeichnen könnte.

Christian Gerecht ist Eisenbahner durch und durch. Als Lademeister kennt er sich mit den Abläufen bei der Bahn perfekt aus, weiß, was wie wann warum passiert. In seiner Freizeit erarbeitet er Modellbeladungsvorschläge für das Eisenbahn-Journal oder beschäftigt sich mit der Konzeption von Betriebsabläufen auf Modellbahnanlagen. Seinen Arbeiten merkt man die Kenntnis der Materie an.

Deutlich spürbar sind Einflüsse aus der britischen und amerikanischen Modellbahnwelt, wo manche Dinge etwas anders diskutiert werden als bei uns. Zum Beispiel sind dort manchmal die absoluten Nutzlängen von Gleisen weniger wichtig als ihre Existenz auf der Anlage. Gefahren wird mit Zügen, die passend in der Wagenanzahl reduziert wurden. Die Modellzüge stehen nur symbolisch für Vorbildsituationen und deuten den Charakter einer Betriebsleistung an. Ziel ist es dabei, die Verkehrsströme, die aus den verschiedensten Zugleistungen entstehen, im Modell abzubilden.

Von modellplan erhielten wir eine Reihe von bisher unveröffentlichten Gleisplanungen für kleine, mittlere und große Anlagen. Die Vorschläge waren komplett ausgearbeitet und mit Häusern, Tunnels und Fahrzeugen versehen. So hätte modellplan sie auf einer CD veröffentlichen können. Damit es später keine Verwechslungen geben konnte, einigte man sich zuerst darauf, die eindeutige Benennung entsprechend den modellplan-Namenskonventionen beizubehalten: C001, C002 usw. Auf der beiliegenden CD sind diese Bezeichnungen beibehalten, im Heft haben wir einen entsprechenden Verweis bei den einzelnen Planungen abgedruckt.

Doch zurück: Kaum waren die modellplan-Pläne da, machte sich Christian Gerecht darüber her. Er dachte sich passende Betriebskonzepte und landschaftliche Umgebungen aus, legte eine sinnvolle Epoche und ein Thema fest. Natürlich blieb es nicht ohne Änderungswünsche in Sachen Gleisführung: Hier noch eine Weiche mehr, dort ein Stumpfgleis weniger, jener Tunnel etwas länger etc. Es entwickelte sich ein produktiver Dialog zwischen den Planungsspezialisten, und nach einigen Malen Hin und Her waren alle Seiten mit dem Ergebnis zufrieden.

Jetzt begann die Fleißarbeit: modellplan setzte die H0-Planungen zusätzlich zum vorliegenden Märklin-C-Gleis auch auf Basis des Fleischmann-Profigleises um, passte Gebäude und Fahrzeuge an. Hierbei blieb man ganz bewusst dem hauseigenen Stil treu und versuchte nicht, die Konzepte, wie sie hier im Heft abgedruckt sind, zu imitieren.

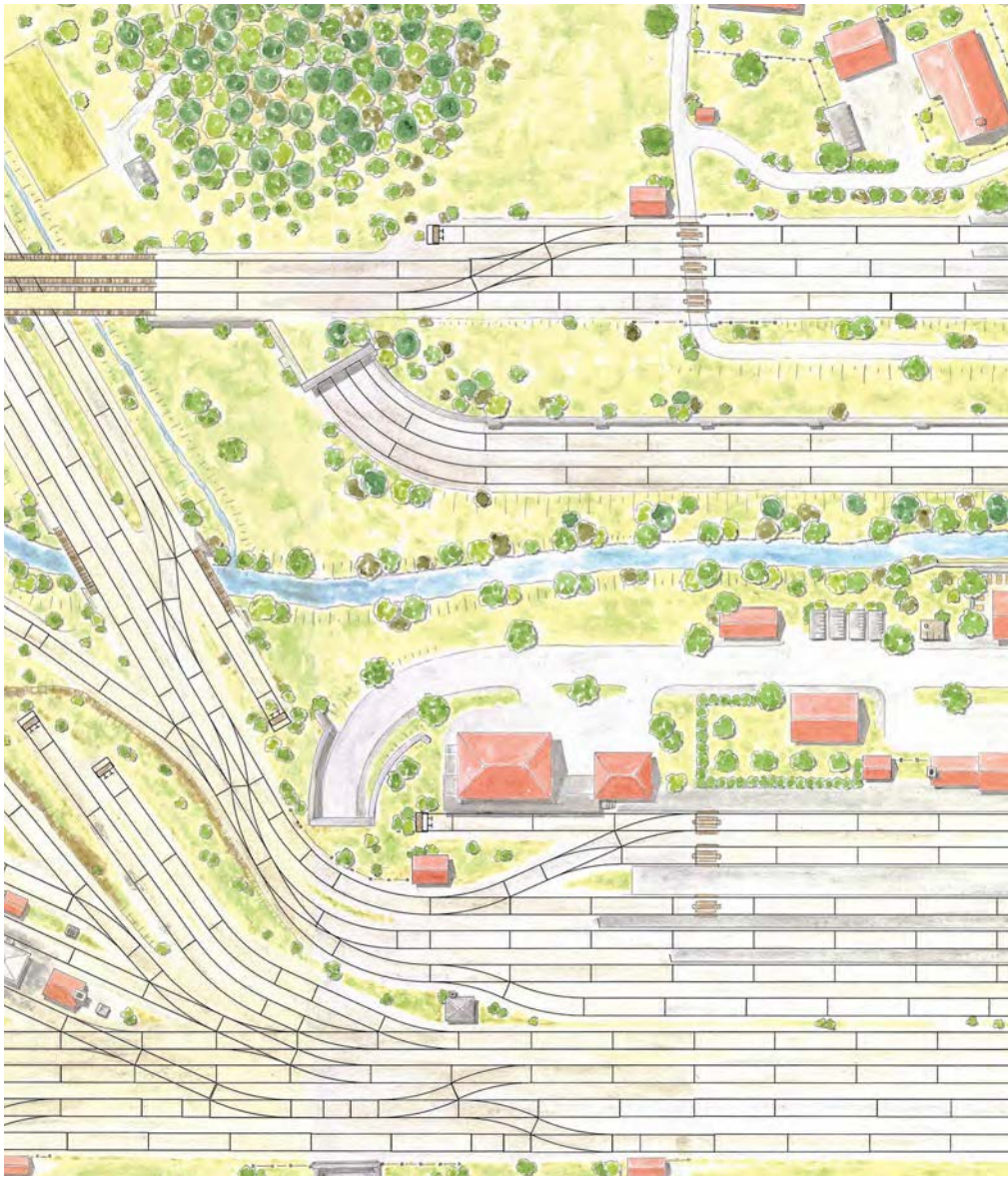
Christian Gerecht ging derweil ans Zeichnen und Texten, um seinen Ideen und Vorstellungen Ausdruck zu verleihen. Entstanden sind 18 handkolorierte Anlagenpläne und detaillierte Beschreibungen eines sinnvollen Betriebsablaufs auf den Schienen. Das Ganze ist eingebettet in eine Rahmengeschichte, die von Region und Zeit, örtlichen Spezialitäten und Besonderheiten erzählt – jede ein Genuss zu lesen und äußerst fantasieanregend, wenn es darum geht, eine eigene Anlage aufzubauen.

Fazit: Experiment gelungen! Über alle Grenzen modellbahnerischer Philosophien hinweg haben die Planungsspezialisten ein gemeinsames Werk erstellt, das jedem, der eine Anlage plant, eine Fülle von Anregungen und Ideen liefert.

Tobias Pütz

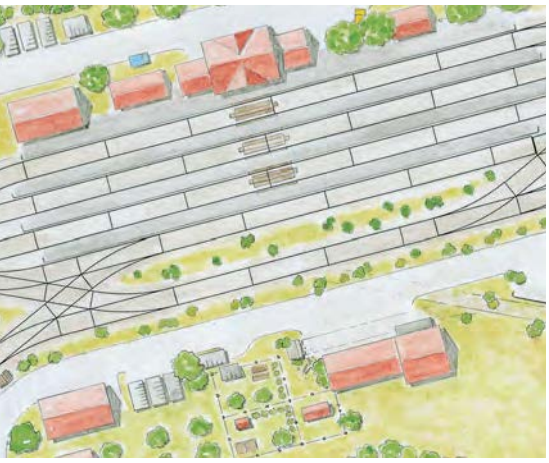
KNOTENBAHNHOF IN EPOCHE III

Fünf Strecken treffen in Braubach aufeinander. Der Bahnhof, im bayerisch-österreichischen Grenzland gelegen, hat große Bedeutung für den Eilgüterverkehr und viele Züge müssen hier Kopf machen. Grenznahe Eilgüterbahnhöfe sind besonders deshalb interessant, weil hier Anlagen erforderlich sind, wie sie auf gewöhnlichen Güterbahnhöfen nicht angetroffen werden. ➛ 45



AM ENDE DER STEILSTRECKE

Tanningen liegt am Scheitel einer langen Steilstrecke im Mittelgebirge und war Einsatzstelle für die zu Dampfzeiten notwendigen Schiebelokomotiven. ➛ 18

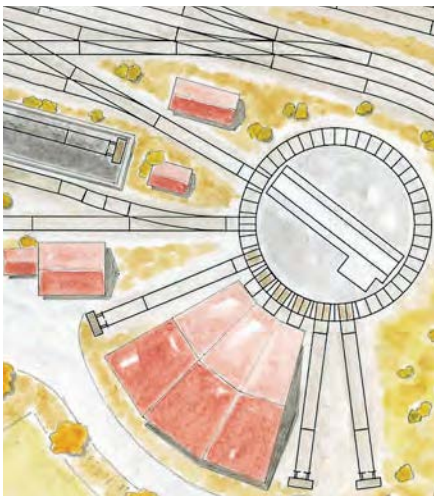


MASSGESCHNEIDERT

Viele schöne Gebäudemodelle sind in Großserie verfügbar. Manche Situationen auf der eigenen Anlage bedingen jedoch spezielle und typische Bauwerke, die so nicht zu kaufen sind: Selbstbau ist angesagt. Vorschläge hierzu finden Sie unter anderm auf Seite ➛ 26

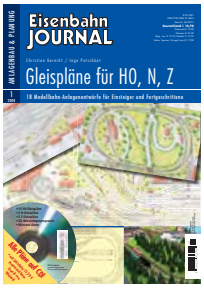
SCHWEIZER IMPRESSIONEN

Mit dem Thema „Schweiz“ verbinden Modellbahner in der Regel Hochgebirge und Schmalspurbahn, RhB und Glacier-Express. Dass „Schweiz“ auch ganz anders sein kann, zeigt dieser Anlagenplan: ein Städtchen mit typischen Gebäuden und Bahnhof. ➛ 22



HERBSTLICHES IN N

Produzierendes Gewerbe und Landwirtschaft prägen das Hohenloher Land und sorgen für ein erhebliches Güteraufkommen. Zur Beförderung bedarf es einer ganzen Reihe Lokomotiven, die im Bw versorgt und gepflegt werden. ➛ 66



GRAFIKEN TITELSEITE: CHRISTIAN GERECHT, INGO PUTSCHKAT

AUSLAUF FÜR Z-KROKODILE

Es gibt viele schöne Fahrzeugmodelle im Maßstab 1:220 nach Schweizer Vorbild. Hier ist der kompakte und platzsparende Anlagenvorschlag, um den feinmechanischen Kleinodien den gebührenden Bewegungsrahmen zu geben. ➔ 84

EDITORIAL

Experiment gelungen 3

GLEISPLÄNE FÜR H0

Westerende – Plan C001/FL PR001
Märklin-Evergreen im flachen Land 6

Rebheim – Plan C002/FL PR002
Mit der Reichsbahn durch die Pfalz oder Rheinhessen 10

Oberberg – Plan C003/FL PR003
Zwischen Hauptstrecken-Tristesse und Nebenbahn-Idyll 14

Tanningen – Plan C004/FL PR004
Am Scheitel zwischen Schwarzwald und Schwäbischer Alb 18

Calenda – Plan C005/FL PR005
Schöne Zuggarnituren in einer herrlichen Landschaft ... 22

Dransfeld – Plan C006/FL PR006
Reichsbahn-Dampf 28

Gostenhof – Plan C009/FL PR009
150 Jahre deutsche Eisenbahnen 32

Niederhone – Plan C010/FL PR010
Im Triebwagen-Eldorado 36

St. Vith – Plan C008/FL PR008
Kreuzungsbahnhof im Grenzgebiet zu Belgien 40

Braubach – Plan C012/FL PR012
Im Schatten des „Affenschleifers“ 45

Schlawe – Plan C013/FL PR013
Auf der Schlawer Kreisbahn 52

Tulln – Plan C014/FL PR014
In Tulln, um Tulln und um Tulln herum 56

Ranstadt – Plan C015/FL PR015
Rangieren in Ranstadt 60

GLEISPLÄNE FÜR N

Hall – Plan FLP008
Hohenloher Herbstverkehr 66

Pressath – Plan FLP009
Auf eingleisiger Hauptbahn durch Oberfrankens Wälder 70

GLEISPLÄNE FÜR Z

Ogenbargen – Plan Z001
Im norddeutschen Hüggel-Land 76

Pittlingen – Plan Z002
Pittlingen an der Pegnitz 80

Oberei – Plan Z003
Im Schweizer Mittelland 84

GEBÄUDE

Strom braucht jeder 26
Bauwerke ganz nah am Gleis 54
Milch, Kohlen und Kunstdünger 74

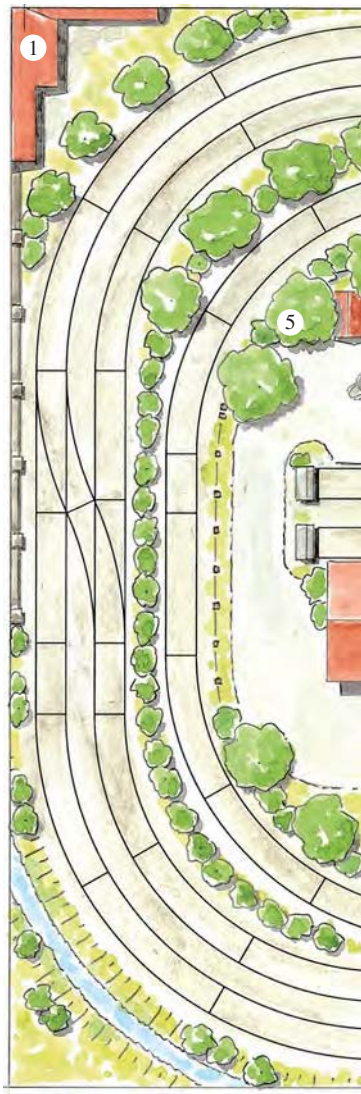
DIVERSES

Fachhändler-Verzeichnis 86
Spezialisten-Verzeichnis 88
Vorschau und Impressum 90

Märklin-Evergreen im flachen Land

Der Typ dieser Anlage reicht bis in die frühen Anfänge der Modelleisenbahnen zurück. Schon frühe Spur-0-Teppichbahnen waren so oder ähnlich aufgebaut und auch Märklin hat diesen Standardtyp, mal mit der einen, mal mit der anderen Abweichung, zumindest seit den 1950er Jahren in seinen Planungsbüchern verwendet.

1. .....Torfwerk
2. ..... Flutbrücken
3. ..... Viehverladerampe
4. ..... Haltestelle
5. ..... „Viehhändlers Hütte“
6. .... Übernachtungsgebäude
7. ..... Ladehof
8. ..... Lokschuppen
9. .....Bekohlung
10. ..... Dieseltankstelle
11. ..... Lagerhaus
12. .....Wasserturm
13. ..... Windmühle
14. ....Eisenbahner-Wohnhaus
15. .....Empfangsgebäude
16. ..... „Dorfkrug“
17. .....Güterschuppen
18. .....Schrankenposten



Eine Anlagenplanung mit Tradition also und, wie ich finde, für den Modellbahn-Anfänger immer noch von großem Reiz, da alles dran und alles drin ist, was das Modellbahnerherz begehrt.

Sicherlich werden jetzt schon einige den Finger heben und warnend auf die einfache Spielanlage deuten, die so gar nichts mit „richtiger“ Modellbahn zu tun haben scheint. Aber lassen wir die „Warner und Deuter“ mal außen vor. Was ist denn so schlimm an einer Spielanlage? Dass man damit spielen kann? Wohl kaum! Dass die Züge nur im Kreis verkehren? Tun sie das auf irgendeine Art und Weise nicht auch auf den meisten anderen Anlagen? Nein, dass sind keine Argumente! Und wer zuletzt auf die platte Landschaftsgestaltung hinweist, dem lässt sich, mit den schönen und täuschend echt wirkenden Produkten von Woodland, Heki oder Busch, die ihre Wirkung auch in einer flachen Landschaft nicht verfehlen, „der Wind aus den Segeln nehmen“.

Ost- oder Nordfriesland

So flach, wie die Anlage daherkommt, würde ich sie auch gestalten und demzufolge in Norddeutschland – möglich wären auch Holland oder Dänemark (auch da gibt es schöne Eisenbahnen) – ansiedeln. Natürlich würde aus diesem Entwurf keine Küsten- oder Hafenbahn werden, ich dachte da mehr an ost- oder nordfriesische Landschaften und deren Baustil. Das ist sicher realistischer, als die Anlage mit unmotivierten Ecktunnels auszustatten, deren Höhenzüge in diesem Fall immer einen künstlichen Eindruck hinterlassen würden. Von den riesigen doppelspurigen Tunnelportalen, die fast genauso hoch wären wie die größte Erhebung der „Tunnelberge“, möchte ich gar nicht anfangen ...

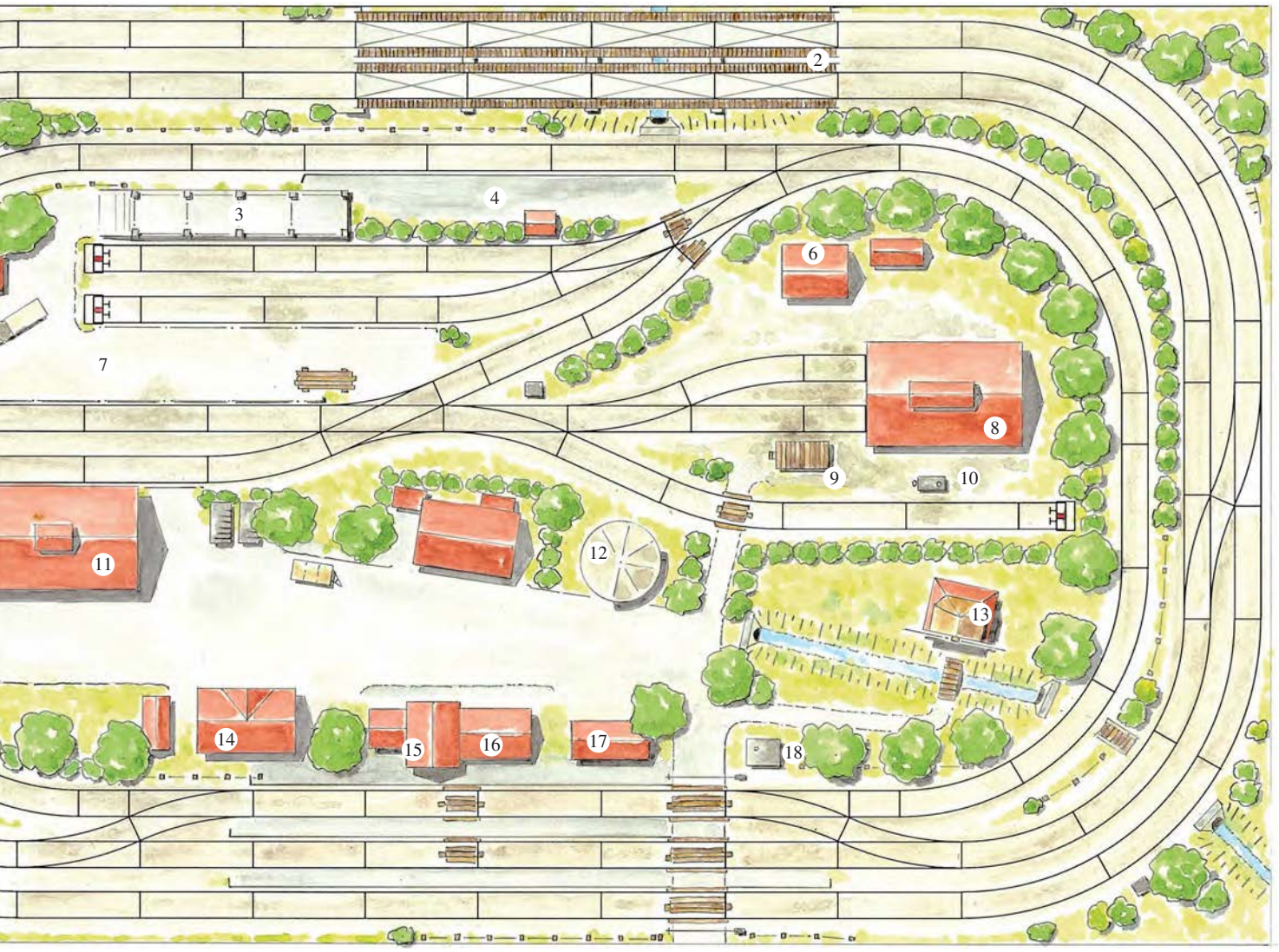
Mit flachem Land, das schön durchgestaltet und von einem Fehn oder Graben durchzogen wird, dessen Wiesen ordentlich eingezäunt und von „Schwarzbunten“ bevölkert werden, lässt sich hier sicherlich mehr erreichen. Natürlich ist da auch für eine Windmühle Platz und selbstverständlich findet auch der obligatorische „Dorfkrug“ sein Plätzchen neben schattigen Bäumen.

Übrigens kommt möglichst realistisch großen Bäumen eine nicht unwesentliche Aufgabe zu. Sie dienen sozusagen als „View-Block“ und werden vor allem dort eingesetzt, wo die Kurven der Bahn gar zu eng sind und die Nähe der Gleisanlagen untereinander gar zu auffällig ist. Das funktioniert bei einer einfachen Anlagenplatte viel besser als mit irgendwelchen unmotivierten und untertunnelten Hügeln! Auch auf eine Brücke muss hier nicht verzichtet werden. Sie überspannt dann halt keinen großen Fluss, sondern nur dessen Schwemmland oder Flutungsgebiet.

Der Bahnhof dieser Anlage, nennen wir ihn einfach Westerende, besteht aus drei Durchgangsgleisen, den beiden der Hauptstrecke und dem der Nebenbahn. Alle Gleise sind mit Bahnsteigen versehen. Über die Nebenstrecke, die den Haltepunkt Osterloog bedient, wird ein kleiner Güterbahnhof mit Lagerhaus, Viehrampe und Ladehof erschlossen. Weiterhin besteht die Zufuhrmöglichkeit zu einem kleinen Bw, das mit allen Attributen eines solchen aufwartet. Es ist so angeordnet, dass es eigentlich dem Bahnhof Westerende zugeordnet wird. Sowohl Lokschuppen als auch Dienstgebäude und Wasserturm, alles im Umfeld des Bahnhofs, tragen zu dieser Atmosphäre bei. Befahren wird das Bw jedoch vom Güterbahnhof und der Nebenstrecke her!

Für Dampf und Diesel

Damit verschlägt es uns auch gleich in die einzig passende Epoche: die 1960er Jahre! Was würde in diese grüne Bilderbuchlandschaft auch besser passen als rote V 200, V 100, V 60, Schienenbus und Kleinlok? Natürlich noch der eine oder andere „Dampfer“! Praktischerweise die Dampfloks, die vorwärts wie rückwärts gleich schnell unterwegs waren. Also die Baureihen 55, 64, 78 und 86. Für große Schlepptenderlokomotiven ist die Anla-



ge fast schon ein bisschen zu klein. Wer aber an den Baureihen 23 und 50 seine Freude hat: Bitte schön; erlaubt ist, was gefällt!

Natürlich sind bei einer solchen Anlage die Einsatzmöglichkeiten verschiedener Züge bzw. Zuggattungen sehr eingeschränkt. Leider kann auf der Hauptbahn nur eine Personenzuggarnitur pro Fahrtrichtung eingesetzt werden. Die innere Nebenstrecke ist der Einsatzschwerpunkt einer zwei- oder dreiteiligen Schienenbuseinheit, die vom Bahnhof aus immer hin- und herpendelt.

Das Stiefkind wird wohl der Rangierzug bleiben, der sinnigerweise im Güterbahnhof stationiert ist und immer nur dann eine Runde drehen kann, wenn der Schom mal Pause im Bw oder auf dem Abstellgleis macht.

An diesem Beispiel lässt sich leicht erahnen, welchen Status ein Schattenbahnhof oder auch nur ein offener Fiddleyard haben kann. Oftmals reicht es schon, wenn man temporär, links oder rechts der Anlage, einen kurzen, offenen Abstellbahnhof andocken kann. Aber der Platz muss halt auch erst mal vorhanden sein. Immerhin verläuft das vordere Bahnhofsgleis so günstig, dass sich ein Wechseln der Zuggarnituren auch hier relativ einfach bewerkstelligen lässt.

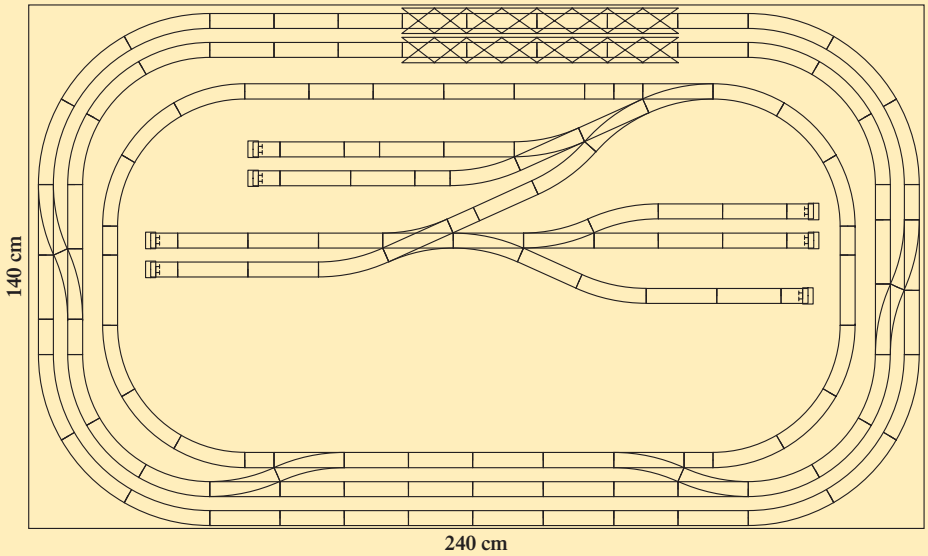
Fahrbetrieb und Fahrzeugeinsatz

Zum Fahrzeugeinsatz ist oben ja schon fast alles gesagt. Zusätzlich ließen sich anstelle der Personenzüge auch Triebwagenkurse fahren. Hier könnte ein VT 24.6 (Bemo) oder gar ein VT 08.5 verkehren. Lokbespannte Züge sollte man der Epoche entsprechend aus drei- oder vierachsigen Umbauwagen bilden. Natürlich kann den Zügen „auch schon“ ein Silberling oder „auch noch“ eine Donnerbüchse beigestellt werden. Der Schom lässt sich ebenfalls ersetzen. Möglich wären auf der Nebenbahn nämlich auch Akkutriebwagen oder ein schnuckeliger Wismar-Schienenbus.

Die Zustelldienste des Güterbahnhofs und Bw können neben einer V 60 auch eine Kleinlok der Leistungsklasse II oder „Dampfer“ der BR 80 oder 89 übernehmen. Entsprechend der Anschlussgleise sind die Güterwagen auszuwählen. Für das Lagerhaus kommen in erster Linie gedeckte Waggons in Frage, seltener Klappdeckelwagen, die losen Kunstdünger zum Landhandel bringen. Etwa genauso selten sind die damals hochmodernen Schwenkdachwagen der Gattung Ktmm (Piko), die dem Transport von Getreide dienen.

Am Ladehof werden in erster Linie Kohlen, Briketts, Futtermittel, Torf, Grubenholz, Kartoffeln oder Rüben und Stroh umgeschlagen. Sowohl für Kohlen und Briketts als auch für Torf, Holz, Kartoffeln und Rüben eignen sich gewöhnliche offene Waggons, bei den Brennstoffen aber auch die Selbstentladewagen der Gattung Otmm (Piko) sowie die absolut kultigen Muldenkippwagen der Gattung Ommi (Roco).

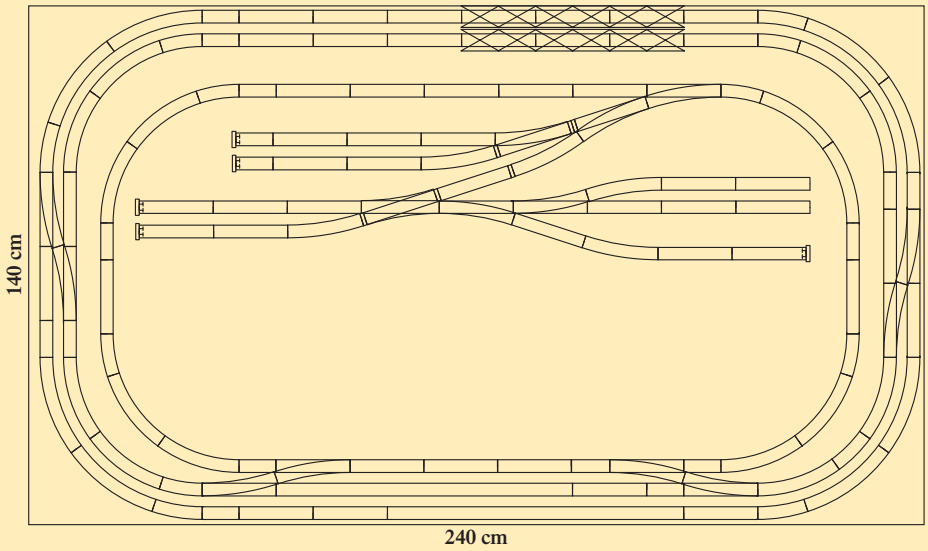
Auch für die skurrilen Mittenkipper Ommv (Liliput) wäre hier Platz. Für Stroh verwendet man natürlich Rungenwagen.



Stückliste für Märklin-C-Gleis

7 x	24077	Gleis gerade Länge 77,5 mm
6 x	24094	Gleis gerade Länge 94,2 mm
36 x	24172	Gleis gerade Länge 171,7 mm
28 x	24188	Gleis gerade Länge 188.3 mm
24 x	24130	Gleis gebogen 1/1 R 360 mm
12 x	24230	Gleis gebogen 1/1 R 437,5 mm
5 x	24224	Gleis gebogen Gegenbogen für Weichen
7 x	24611	Weiche links
6 x	24612	Weiche rechts
1 x	24620	Doppelte Kreuzungsweiche
7 x	24977	Prellbock Länge 77,5 mm

auf CD Plan C001/FL PR001



Stückliste für Fleischmann-Profigleis

6 x	6107	Gerades Gleis Länge 10 mm
15 x	6103	Gerades Gleis Länge 100 mm
1 x	6102	Gerades Gleis Länge 105 mm
51 x	6101	Gerades Gleis Länge 200 mm
2 x	6106	Gerades Flexgleis Länge 800 mm
16 x	6120	Gebogenes Gleis 36° R 356,5 mm
8 x	6122	Gebogenes Gleis 18° R 356,5 mm
8 x	6125	Gebogenes Gleis 36° R 420 mm
4 x	6127	Gebogenes Gleis 18° R 420 mm
5 x	6138	Gebogenes Gleis 18° R 647 mm
7 x	6172	Normalweiche links
6 x	6173	Normalweiche rechts
1 x	6167	Doppelte Kreuzungsweiche rechtskreuzend
5 x	6117	Prellbock mit Gleissperrsignal

Anhand dieses einfachen Plans lassen sich sehr schön die Ähnlichkeiten und Unterschiede des Märklin-C-Gleises und des Fleischmann-Profigleises erkennen. Bei gleicher Gleisfigur und gleichen Abmessungen der Anlage wirkt der Fleischmann-Aufbau ein wenig schlanker. Dies liegt an den kleineren Abzweigwinkeln der Weichen und dem geringeren Parallelgleisabstand (77,5 mm bei Märklin, 63,5 mm bei Fleischmann). Planerische Vorteile sind hieraus jedoch kaum zu ziehen, so dass wir aufgrund der großen Ähnlichkeit bei den weiteren Plänen auf den Abdruck der jeweiligen Fleischmann-Variante verzichten.

Ab und an kann auch mal eine Ladung Heizöl zugestellt werden, das natürlich in Kesselwagen angefahren wird. Hier gibt es ja eine ganze Anzahl schöner Modelle. Allerdings sollte man für diese Dienste die eher grauen und unscheinbaren Kesselwagen heranziehen, denn die vielen bunten Exemplare, wie sie die Modellbahnhersteller gerne anbieten, gab es in dieser Form und Häufigkeit gar nicht. Und wer die wenigen gelben Shell-Kesselwagen einmal in echt gesehen hat, der wird mir beipflichten, dass von der gelben Farbe meist nicht mehr viel zu sehen war.

Das kleine Bw erhält seine Kohle ausschließlich per Muldenkipper. Die Kohle kann aus dem Wagen ganz einfach in den niederen Bansen gekippt werden. Dann und wann wird dem Bw auch ein Dienststückgutwagen zugestellt, der Schmiermittel und Ersatzteile bringt. Auch die Schlacke muss, etwa einmal im Monat, auf einem speziell dafür vorgesehenen Schlackewagen (Klein) abtransportiert werden.

Viehwagen müssen sein

Auf einer Anlage norddeutscher Provenienz nicht wegzudenken sind Viehwagen (im epochetypischen Modell von Roco oder Klein). Sie werden in kleinen Gruppen zu zwei oder drei Waggons an der Viehrampe zugestellt und nach der Beladung, meist mit Schweinen oder Kälbern, schnellstmöglich zum nächsten Schlachthof gefahren. Für den Modellbahner ist das der Grund, auch mal einen kurzen Eilgüterzug bzw. Naheilgüterzug einzusetzen. Der könnte dann neben dem Vieh auch die Getreidewagen befördern. Mit ein bisschen Fantasie lässt sich also auch auf einer eher einfachen, platten Anlage ein interessanter Zug- und Rangierbetrieb auf die Beine stellen, der bei seinem Betreiber selbst über längere Zeit keine Langeweile aufkommen lässt. ❑

Die Spezialisten

Im Eisenbahn-Güterverkehr kann jede Wagenladung ihr individuelles Ziel haben. Das ist ein betrieblich interessanter Aspekt für Modellbahner und somit der wichtigste Ansatzpunkt für die neueste MIBA-Spezial-Ausgabe. Schon eine vergleichsweise winzige Ecke auf der Anlage genügt, um einen Gleisanschluss unterzubringen und komplexe Rangierfahrten auszulösen. Aber auch eine reine Werksbahn ist ein dankbares Anlagenthema. Der MIBA-Anlagenplaner und Betriebsprofi Rolf Knipper entwirft einen Vorschlag für eine Zechenbahn nach Vorbild der Zeche „Klosterbusch" in Herbede. Das aktuelle Autowerk von Trix aus gelasertem Karton bildet einen weiteren Schwerpunkt: Lutz Kuhl widmet sich dem Zusammenbau der Gebäude und macht einen Vorschlag für ein Anlagen-Arrangement. Darüber hinaus bietet die neue Spezialausgabe der MIBA-Redaktion aber noch viele praxisnahe Beispiele für die Ausstattung einer Modellbahn-Anlage mit Gleisanschlüssen und Werksbahnen.

104 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 240 Abbildungen

Best.-Nr. 120 87508 • € 10,–

Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,–

MIBA-Spezial 64/2005
Hauptsache Nebenbahn
Best.-Nr. 120 86405

MIBA-Spezial 65/2005
80 Jahre Einheitsloks
Best.-Nr. 120 86505

MIBA-Spezial 66/2005
Modellbahn-Einstieg
Best.-Nr. 120 86605

MIBA-Spezial 67/2006
Anlagen unter Dach und Fach
Best.-Nr. 120 86706

MIBA-Spezial 68/2006
Stadt-Bahn
Best.-Nr. 120 86806

MIBA-Spezial 69/2006
Bahnbetriebswerke
Best.-Nr. 120 86906

MIBA-Spezial 70/2006
Anlagen mit Konzept
Best.-Nr. 120 87006

MIBA-Spezial 71/2007
Modellbahn: So läufts rund
Best.-Nr. 120 87107

MIBA-Spezial 72/2007
Bahn-Knoten in Vorbild und Modell
Best.-Nr. 120 87207

MIBA-Spezial 73/2007
Besser planen, schöner wohnen
Best.-Nr. 120 87307

MIBA-Spezial 74/07
Eingleisige Hauptbahnen
Best.-Nr. 120 87407

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

Mit der Reichsbahn durch die Pfalz oder Rheinhessen

Bei dieser mittelgroßen Anlagenplanung kam von Beginn an nur eine Epoche in Frage, denn die Anlage ist für die frühe Reichsbahnzeit, also Ende der 1920er bis Anfang der 1930er Jahre, wie geschaffen.

Eine zweitrangige, durch sonnige Mittelgebirgslagen verlaufende Hauptbahn bindet unseren Anschlussbahnhof an zwei imaginäre Knotenbahnhöfe an. Der Strecke ist als reiner Verbindungslinie kein hochrangiger Verkehr beschieden. Wir müssen uns also gar nicht erst Gedanken darüber machen, wie wir einen aus fünf oder sechs Wagen bestehenden Schnellzug unterbringen. Solche Garnituren wären hier nämlich fehl am Platz. Die höchstrangigen Züge, die hier verkehren würden, wären beschleunigte Personenzüge – eine Zuggattung, die heute kaum noch bekannt ist und in der Länder- bzw. Reichsbahnzeit das Bindeglied zwischen Personen- und Eilzug darstellte. Natürlich kämen auch noch einfache Personenzüge zum Einsatz, die in erster Linie dem Arbeiterverkehr in die nächstgelegen Städte dienten.

Unser Bahnhof samt der Hauptstrecke liegt inmitten eines Weinanbaugebiets und vermittelt dem kleinen, weit abseits der Strecke gelegenen (auf der Anlage deshalb nicht mehr dargestellten) Städtchen Rebheim Anschluss an die große weite Welt. Neben den beiden durchgehenden Hauptgleisen, die beidseits mit Bahnsteigen versehen sind, gibt es auf der Nordseite des Bahnhofs ein Überholungsgleis (ebenfalls mit Bahnsteigkante) und ein Rangiergleis. Letzteres nutzt der täglich verkehrende Nahgüterzug zum Abstellen der auf die Kleinbahn übergehenden Güterwaggons.

Kleinbahn auf dem Vorplatz

Diese Klein- oder Nebenbahn, die das abseits und höher gelegene Rebheim an die Hauptstrecke anbindet, beginnt am Bahnhofsvorplatz. Eine Stituation, die man gerade zu Reichsbahnzeiten sehr oft vorfand. Die Kleinbahn verfügt, genau gegenüber dem Empfangsgebäude, über einen eigenen, kurzen, aber gepflasterten Bahnsteig, ein Umfahrgleis sowie ein Gleis zu einem Triebwagen- bzw. Lokschuppen. Des Weiteren findet sich auch noch ein nicht unwichtiges Hinterstellgleis für die Wagen eines Privatanschließers, der über die Kleinbahn bedient wird. Ein Verbindungsgleis zur Hauptstrecke stellt zudem den Übergang der Güterwagen sicher.

Der Anschlussbahnhof selbst besitzt bei dieser Planung keine eigenen Güterverkehrsanlagen. Damit kann man zwar klarkommen, aber wer etwas mehr Platz in Länge und Breite zur Verfügung hat, der sollte dem Bahnhof ein zusätzliches, an der „Südseite“ liegendes Stumpfgleis zu einem Güterschuppen oder

1. ..... Lokschuppen
2. ..... Bekohlung
3. ..... Bw-Geräteschuppen
4. ..... kleiner Schuppen
5. ..... Eisenbahner-Wohnhaus
6. ..... Güterschuppen
7. ..... Empfangsgebäude mit Güterschuppen
8. ..... Öllager
9. ..... Geräteschuppen
10. ..... Empfangsgebäude
11. ..... Nebengebäude
12. ..... Güterschuppen
13. ..... Gleisende an der Weinbergmauer
14. ..... Fassrampe
15. ..... Hütte für Ladearbeiter
16. ..... Villa „Braun & Cie“
17. ..... Weinlager
18. ..... Großhandel