



**Miba-Verlag Nürnberg**

# **90 MIBA- Streckenpläne**

**3. Auflage - 21.-25. Tausend**

## Vorwort

Bei den vorliegenden Streckenplänen handelt es sich nicht um Neuentwürfe, sondern um die Zusammenfassung der bemerkenswertesten Pläne aus den ersten zehn MIBA-Jahren (soweit die Klischees noch brauchbar waren). Diese Zusammenfassung erfolgte aufgrund von zahlreichen Anregungen aus dem Leserkreis. Aber nicht nur neu hinzugekommene Leser waren an einer solchen Broschüre interessiert, sondern auch langjährige Abonnenten. Das war uns anfänglich etwas unverständlich, aber als wir eines Tages aus irgend einem Grund eine ganze Reihe von Streckenplänen studienhalber miteinander vergleichen wollten und an die 30 Hefte auf dem Fußboden ausgebreitet hatten (anders ging es nicht), da begriffen wir selbst die Wünsche nach einer solchen Broschüre. Außerdem studierten wir selbst einige Pläne mit solchem Interesse, als wenn wir sie zum ersten Mal zu Gesicht bekommen hätten. Wie mag es dann erst den Lesern ergehen, die die MIBA bestimmt weniger genau kennen als wir im Verlag.

Egal, welchem Interessenkreis Sie nun angehören – wir wünschen Ihnen jedenfalls ein anregendes Studium der Pläne und hoffen, daß Ihnen diese bei Ihrer Anlagenplanung von Nutzen sein werden. Und wenn Sie keinen für Sie gerade passenden Plan finden, dann „mischen“ Sie eben ein bißchen. Die eine Ecke von diesem Plan, den Bahnhof von jenem und die Nebenbahnstrecke vom nächsten usw. Bekanntlich ist es leichter, irgend etwas zu kritisieren und zu verbessern, als etwas total Neues ohne jede Vorlage zu ersinnen. Das ist kein ironischer „Vorwurf“, sondern eine allbekannte Tatsache und von uns in der Tat ein gutgemeinter Ratschlag!

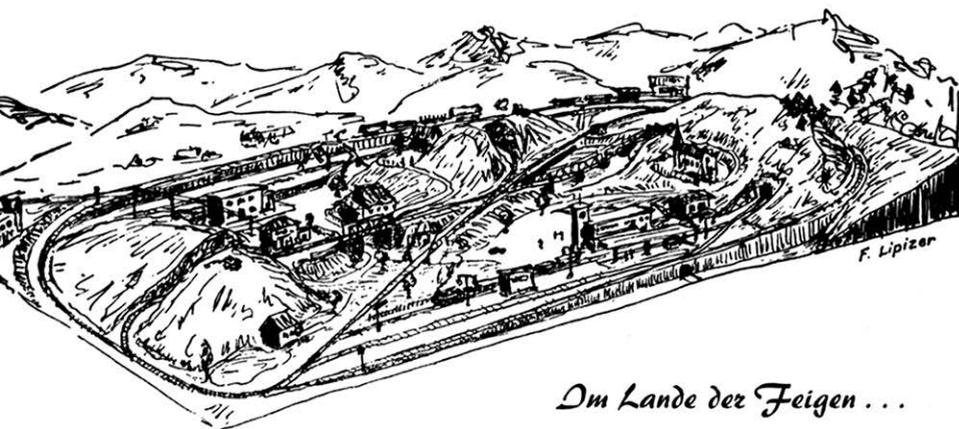
WeWaW

---

Weitere interessante und äußerst nützliche MIBA-Broschüren:

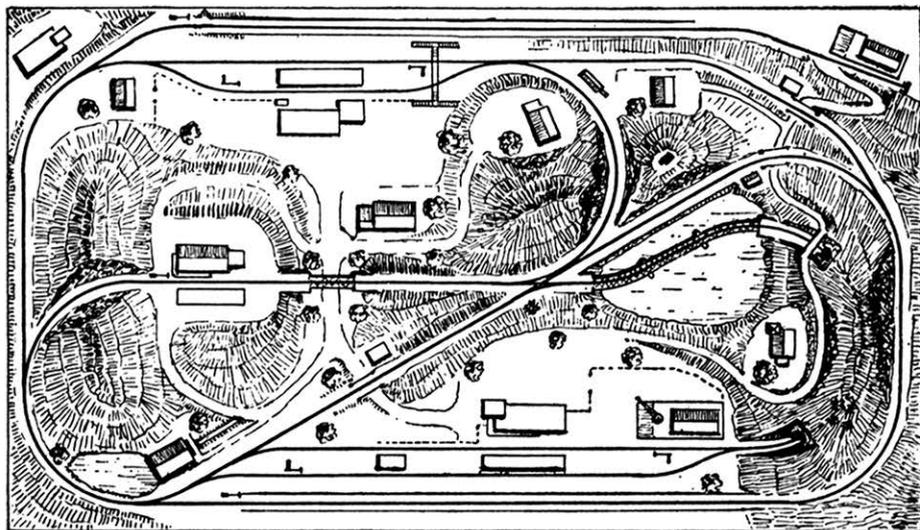
**„Anlagen-Fibel“** mit 126 Streckenplänen, Schaubildern und Richtlinien  
**„Anlagen-Bautips für Unerfahrene und Eilige“**

---

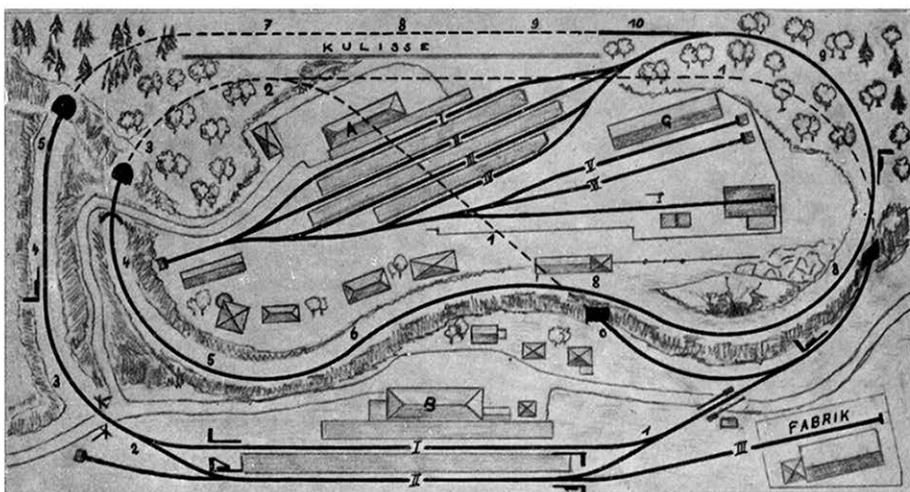


*Im Lande der Feigen ...*

... reifte dieser Plan, der für Märklin-Gleise erdacht ist und der italienischen Modellbahnzeitschrift „Ital-model“ entnommen wurde. Gewiß, man könnte die etwas starr und zu schematisch wirkenden Strecken etwas „auflockern“ und die gesamte Linienführung dadurch „geschmeidiger“ erscheinen lassen – leicht zu erreichen durch Einfügen von Kurventeilstücken –, aber dadurch würde sich die Anlagengröße etwas ändern. Die landschaftliche Trennung der beiden Bahnhöfe ist jedenfalls recht ansprechend gelöst (siehe Schaubild), wie auch die „verkappten“ Kehrschleifen dazu geeignet sind, einen interessanten „Streckenbetrieb“ zu ermöglichen. Der Industrieanschluß (rechts oben) erhöht das Betriebsmoment und ist Anlaß zum Einsatz von Spezialwagen.

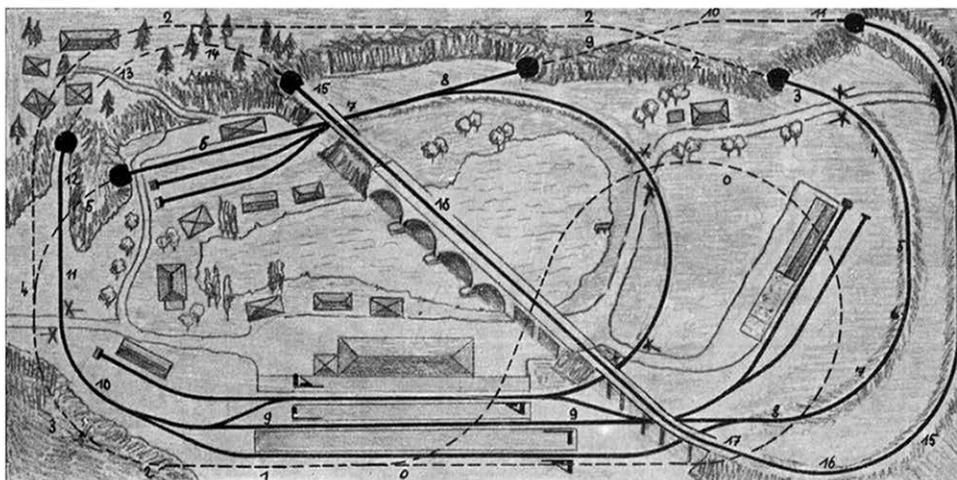


F. Lipizer



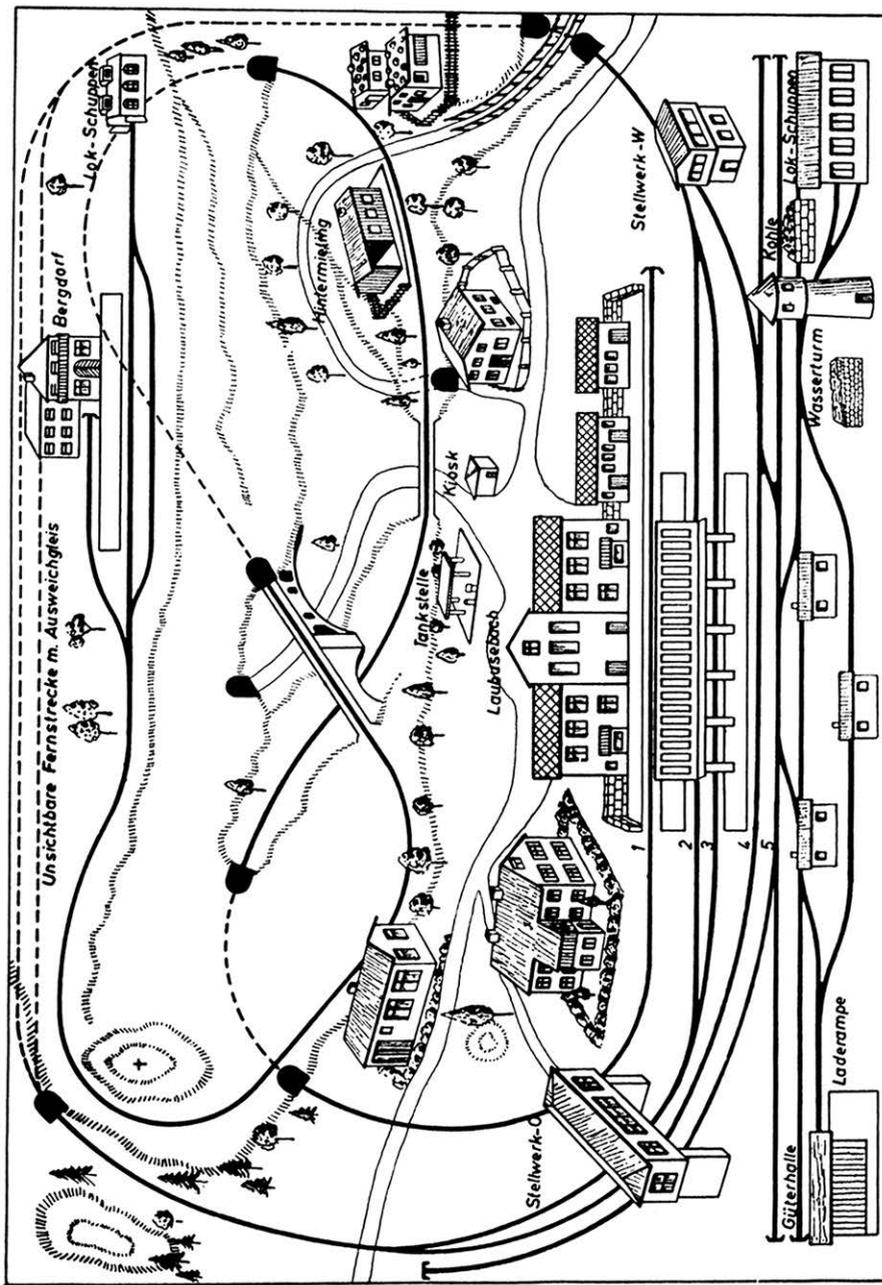
**Plan 2** Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße 2,40 x 1,25 m

Eine Anlage der „gangbaren Mittelklasse“ mit reichlicher Streckenlänge, dafür etwas verschlungener Linienführung. Die Signalausstattung der Durchgangsstation ist etwas aufwendig und kann ruhig vereinfacht werden; die Einfahrtssignale müssen bei Vorhandensein längerer Zugeinheiten weiter zurückversetzt werden (da die Einfahrtgleise ja gleichzeitig als Ausziehgleise dienen). Die Erweiterung der Durchgangsstation (bei stärkerem Betrieb) hat eine Vergrößerung der Anlage zur Folge.

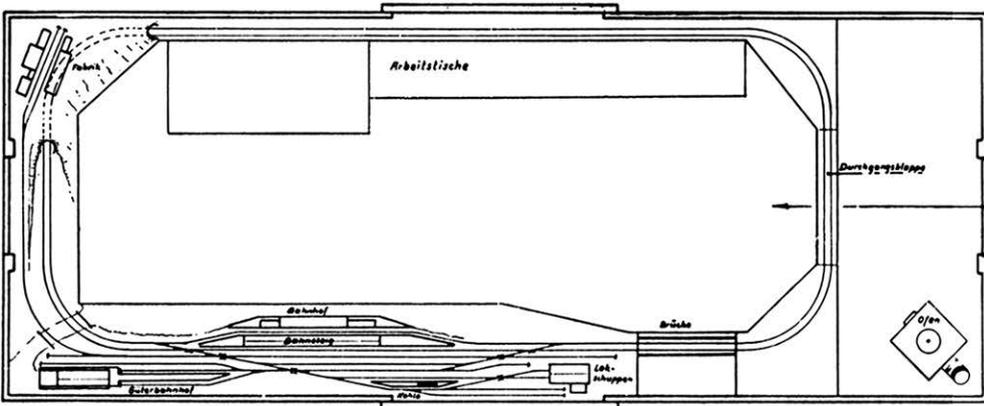


**Plan 3** Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße 2,55 x 1,25 m

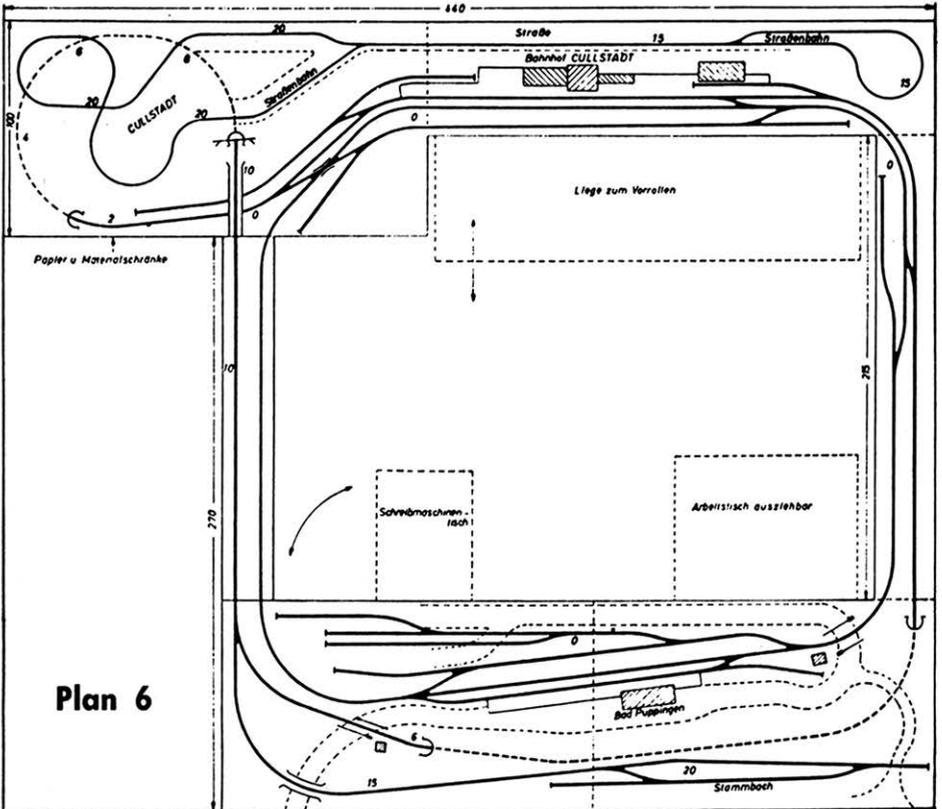
Diese Anlage bietet zwar streckenmäßig lange Fahrwege, ist aber hinsichtlich des Betriebs etwas anspruchsvoll. Dafür atmet sie landschaftliche Weite und eignet sich somit besonders für Neubeginner, die hinsichtlich des Fahrzeugparks noch nicht mit „Reichtümern gesegnet“ sind. Es ist aber durchaus möglich, später eine Vergrößerung der Anlage durch Anfügen einer weiteren Platte (mit größerem Bahnhof) vorzunehmen.



**Plan 4** Maßstab 1 : 18 – Anlagengröße 3,00 x 2,00 m. Eine eingleisige Strecke mit (getrennter) Nebenbahn ins Gebirge. Eine Verbindung zur Hauptbahn ist jedoch leicht zu schaffen.



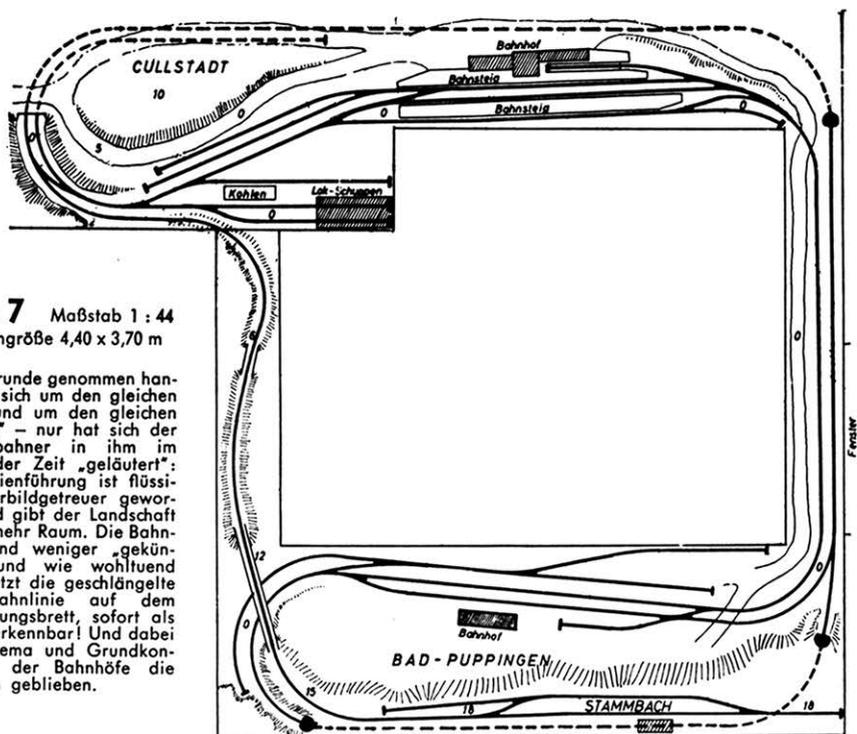
**Plan 5** Maßstab 1 : 55 – Anlagengröße 6,00 x 2,70 m – eigentlich eine in einem ausrangierten Waggon eingebaute Clubanlage (Wolfenbüttel), enthält jedoch eine Durchgangsstation, die beispielhaft ist und daher bei genügendem Platz (z. B. auf einem Dachboden) gut als Vorlage dienen kann.



**Plan 6**

## Zu Plan 6 Maßstab 1 : 35 – Anlagengröße 4,40 x 3,70 m

Entwurf zu einer Rundum-Anlage, die bekanntlich den Vorteil einer übersichtlichen Linienführung hat und eine „überschüssige“ Landschaftsgestaltung erspart. Außerdem kann sie u. U. – wie im vorliegenden Fall – schon aus räumlichen Gründen das Gegebene sein; die eine Verbindungsstrecke kann ohne viel Umstände entfernt werden.

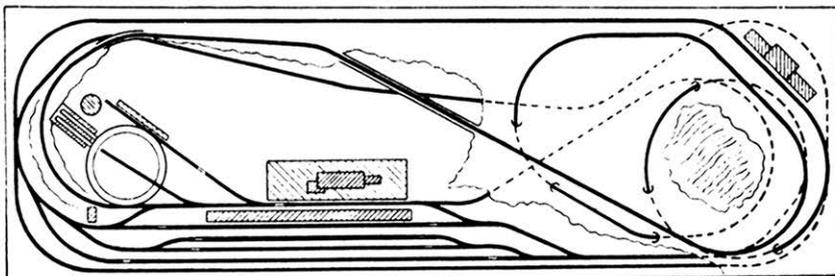


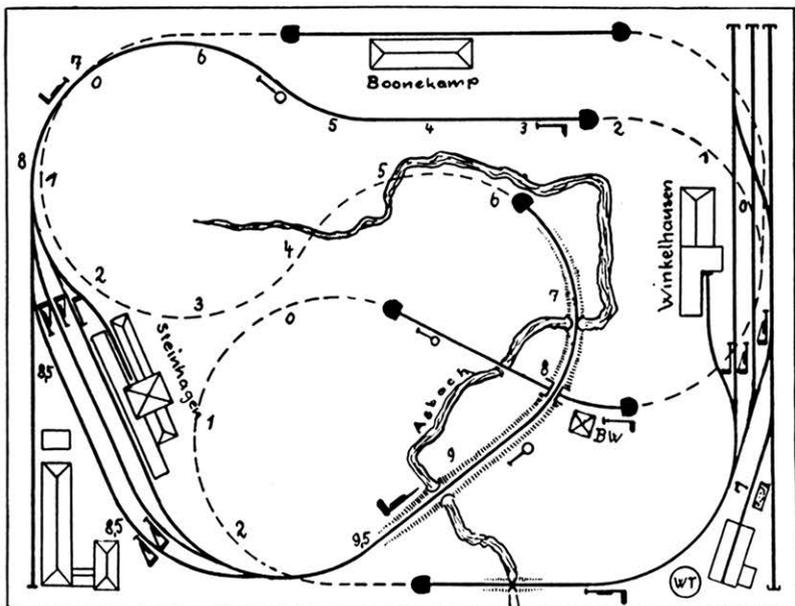
## Plan 7 Maßstab 1 : 44 Anlagengröße 4,40 x 3,70 m

Im Grunde genommen handelt es sich um den gleichen Raum und um den gleichen „Planer“ – nur hat sich der Modellbahner in ihm im Laufe der Zeit „geläutert“: Die Linienführung ist flüssiger, vorbildgetreuer geworden und gibt der Landschaft etwas mehr Raum. Die Bahnhöfe sind weniger „gekünstelt“ und wie wohlthuend wirkt jetzt die geschlängelte Nebenbahnlinie auf dem Verbindungsbrett, sofort als solche erkennbar! Und dabei sind Thema und Grundkonzeption der Bahnhöfe die gleichen geblieben.

## Plan 8 Maßstab 1 : 35 – Anlagengröße 3,85 x 1,25 m

Die Grundidee ist gut, ebenso die Mischung zwischen Eisenbahn und Landschaft. Die Fahrstrecken sind sehr beachtlich, wenn einen das Durchfahr Gleis im Bahnhof (ganz unten) nicht stört. Die Gleisanlage des Bf. läßt – vom eisenbahntechnischen Standpunkt aus – zu wünschen übrig, doch kann man dem ja abhelfen!



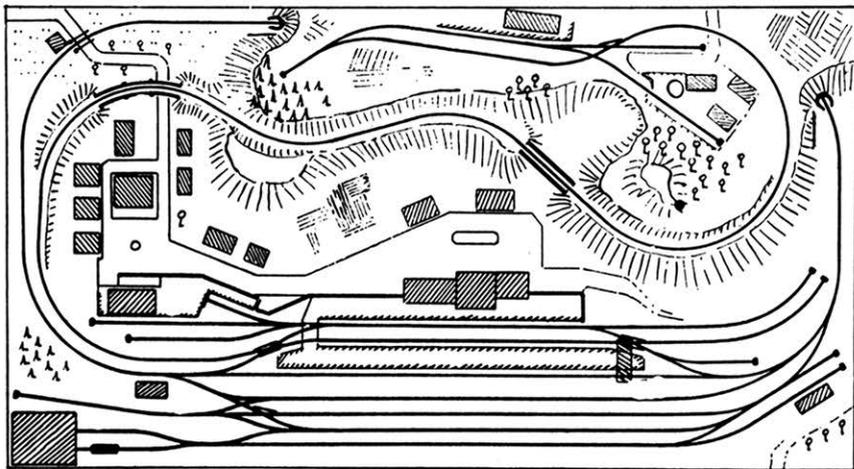


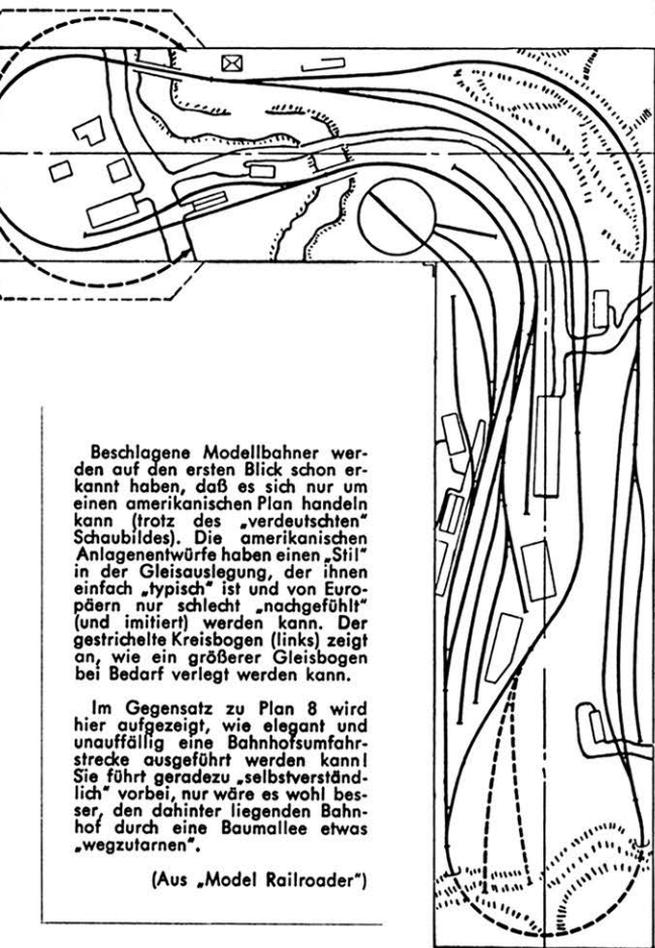
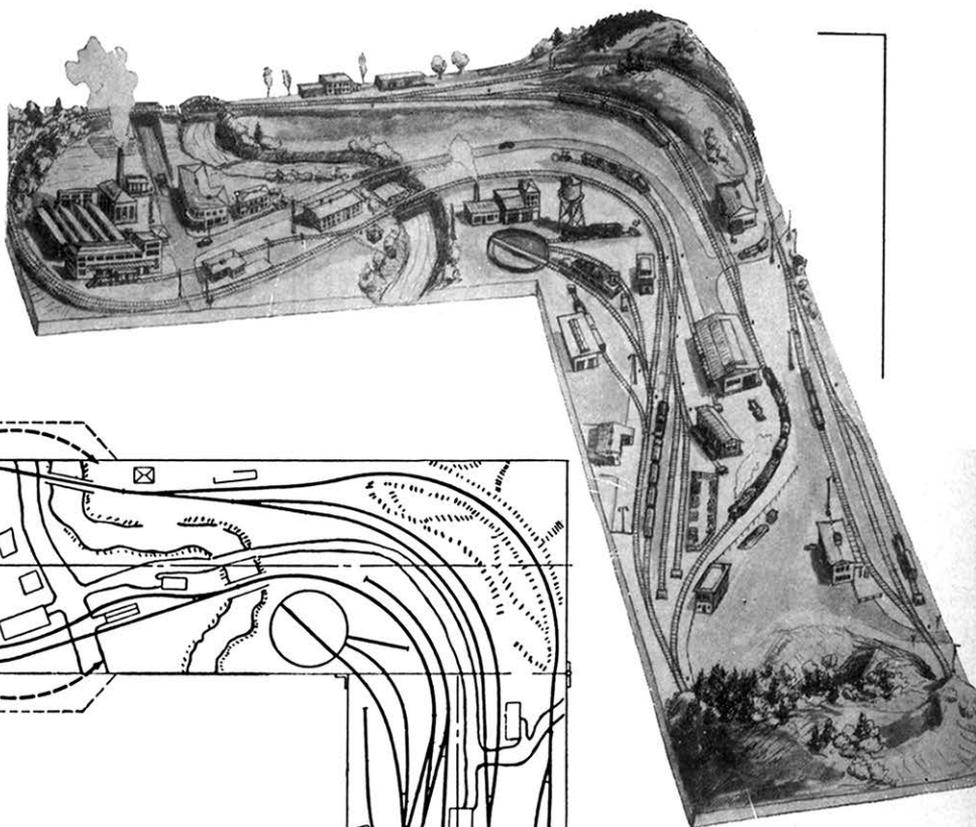
**Plan 9** Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße ca. 2,00 x 1,50 m

Lassen Sie sich durch die „Schleifen“ nicht irritieren, sie treten überhaupt nicht in Erscheinung und wirken sich betrieblich nur günstig aus (Fahrzeitverlängerung).

**Plan 10** Maßstab 1 : 25 – Anlagengröße 2,80 x 1,50 m

Ein Bahnhof mit sehr gut wirkenden Weichenstraßen – wie geschaffen für einen Gleisselbstbauer! Der Bahnhofsbetrieb ist Hauptzweck, die Nebenbahn eine nette Zugabe. Es ist empfehlenswert, unter dem Hügel einen Einsatz- und Ausweichbahnhof zu schaffen, um den Hauptbahnhof mit den nötigen Zügen abwechselnd „füttern“ zu können!





Beschlagene Modellbahner werden auf den ersten Blick schon erkannt haben, daß es sich nur um einen amerikanischen Plan handeln kann (trotz des „verdeutschten“ Schaubildes). Die amerikanischen Anlagenentwürfe haben einen „Stil“ in der Gleisauslegung, der ihnen einfach „typisch“ ist und von Europäern nur schlecht „nachgefühlt“ (und imitiert) werden kann. Der gestrichelte Kreisbogen (links) zeigt an, wie ein größerer Gleisbogen bei Bedarf verlegt werden kann.

Im Gegensatz zu Plan 8 wird hier aufgezeigt, wie elegant und unauffällig eine Bahnhofsumfahrestrecke ausgeführt werden kann! Sie führt geradezu „selbstverständlich“ vorbei, nur wäre es wohl besser, den dahinter liegenden Bahnhof durch eine Baumallee etwas „wegzutarnen“.

(Aus „Model Railroader“)

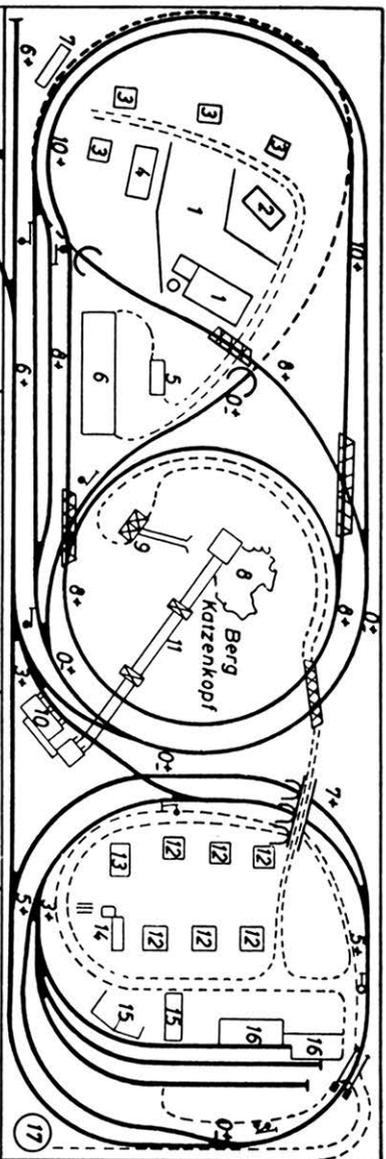
## Plan 11

Zeichnungsmaßstab 1 : 30

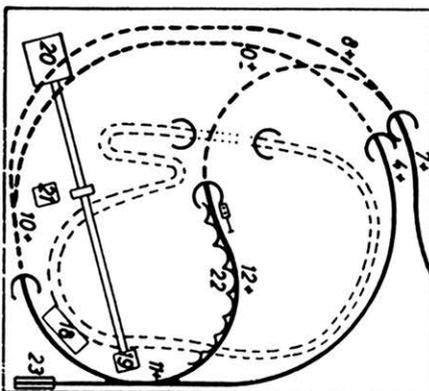
Anlagengröße 2,70 x 3,55 m  
(kleinster Radius = ca. 35 cm). Tiefe rund 85 cm.

Zeichnungsmaßstab 1 : 40

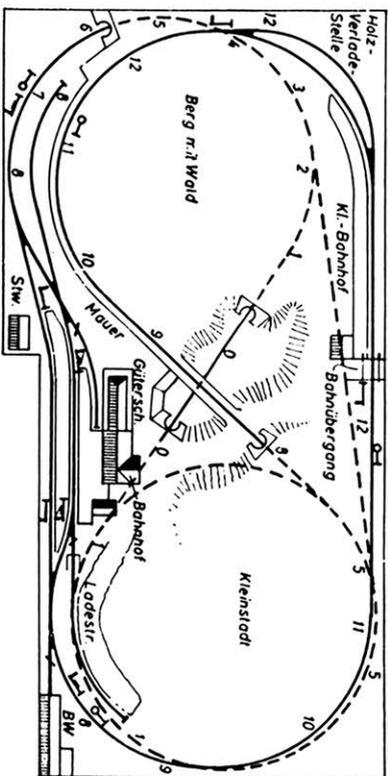
Anlagengröße 3,60 x 4,70 m  
(kleinster Radius ca. 52 cm). Tiefe rund 1,15 m.

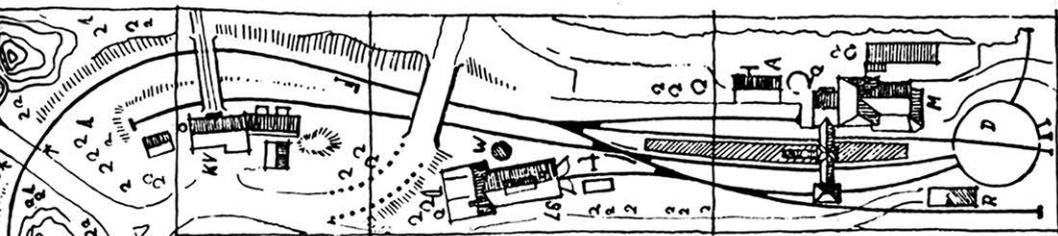


**Plan 12** Maßstab 1 : 30 – Anlagengröße 4,50 x 3,20 m, Tiefe 1,50 m  
 Beispiel für eine Erweiterungsanlage, bestehend aus 3 völlig „autonomen“ Einzelanlagen, die dann durch unkomplizierte Gleisverbindungen allmählich „zusammenwachsen“.



**Plan 13** Maßstab 1 : 20 – Größe 2,00 x 1,00 m  
 Fahrzeilverlängerung durch unterirdischen Kehrschleifenkreis (rechts). Eine betrieblich sehr dankbare Anlage auf kleinem Platz!



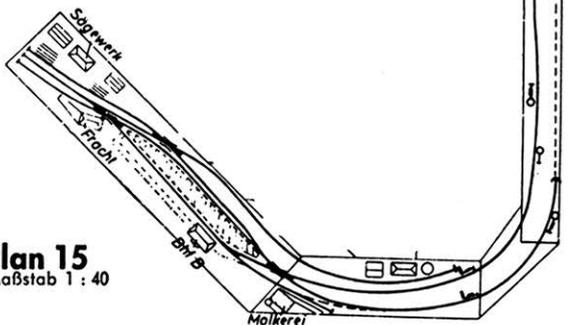


**Plan 14** Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße 3,55 x 2,85 m, Tiefe 60 cm

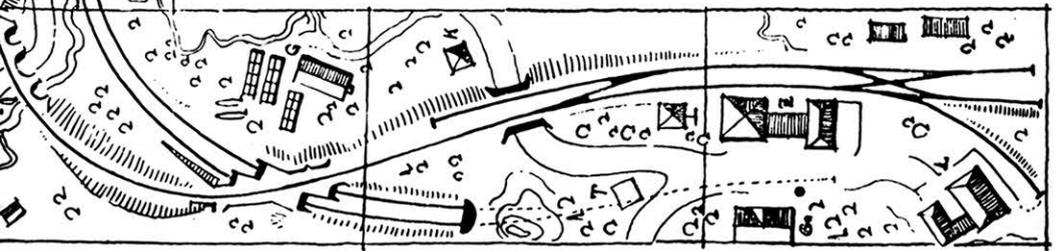


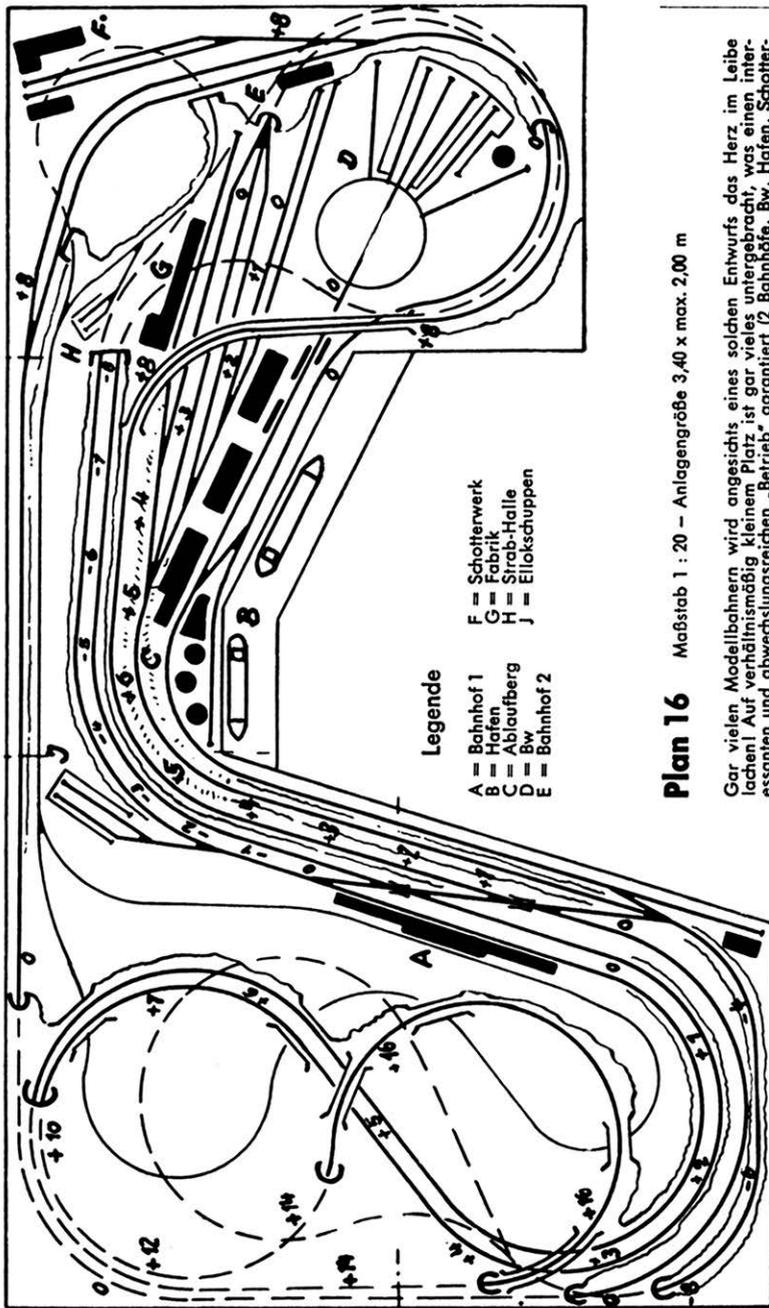
**Zu Plan 14** Für die Anhänger der „Wand-entlang“-Anlagen dürfte dieser Pitrof-Entwurf das „non plus ultra“ darstellen. Gewiß, viel „Betrieb“ (im landläufigen Sinn) ist hier nicht zu machen, doch spielt dies bei einer solchen Selbstbau-Anlage (Gleise, Weichen, Gebäude, Waggons usw.), besonders bei einem ausgesprochenen Freund der romantischen „Bimmelbahn“ weniger eine Rolle – Das (sichtbare) Parallelgleis ist lediglich „Paradestrecke“ für Vollbahnzüge. Die Drehscheibe im oberen Bahnhof ist gleichzeitig Weichenersatz und in dieser Art vollkommen vorbildgetreu.

**Zu Plan 15** Auch in Kanada liebt man diese Anlagenform, vermutlich aus den gleichen Motiven wie bei uns: ein Selbstbauer kommt nun mal aus verständlichen Gründen zu einer „weisen Beschränkung“ des Themas und des Arbeitspensums!



**Plan 15**  
Maßstab 1 : 40





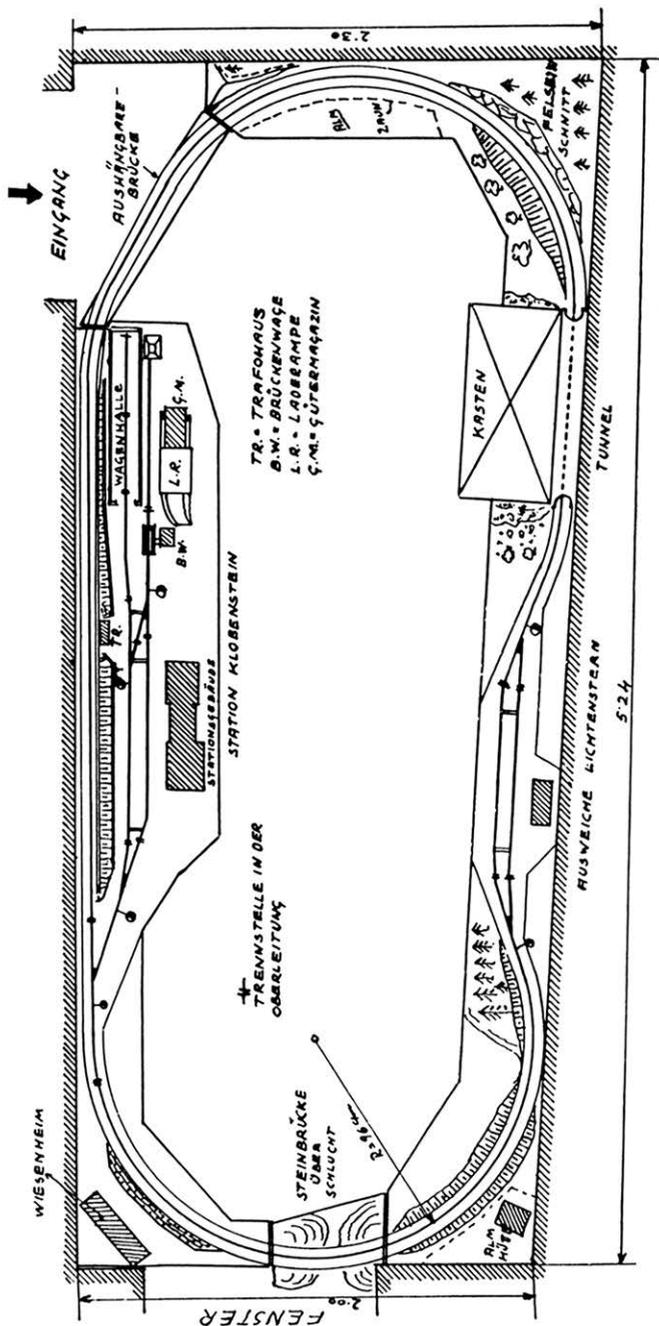
**Legende**

- A = Bahnhof 1
- B = Haten
- C = Ablaufberg
- D = Bw
- E = Eilokschuppen
- F = Schotterwerk
- G = Fabrik
- H = Strab-Halle
- J = Eilokschuppen

**Plan 16** Maßstab 1 : 20 — Anlagengröße 3,40 x max. 2,00 m

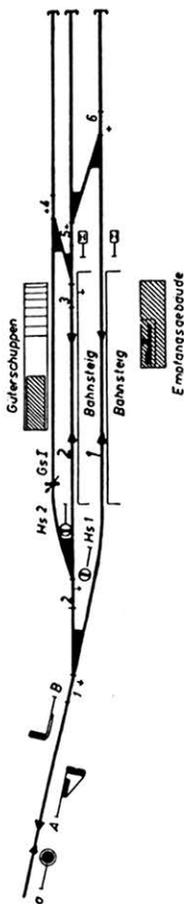
Gar vielen Modellbahnern wird angesichts, eines solchen Entwurfs das Herz im Leibe lachen! Auf verhältnismäßig kleinem Platz, ist gar vieles untergebracht, was einen interessanten und abwechslungsreichen „Betrieb“ garantiert (2 Bahnhöfe, Bw, Haten, Schotterwerk, Fabrikanschub und Strabebahn) und es mangelt trotzdem nicht an entsprechenden Fahrstrecken und Fahrmöglichkeiten (einschließlich Berg-, Serpentin- und unterirdischen Strecken). Der neuralgische Punkt dürfte bei der Stufentrasseierung (links) samt den 20 cm könnte dieser „Schönheitsfehler“ zumindest abgeschwächt werden. (Sie wollen den vorliegenden Entwurf kritisch abzuändern, ist bekanntlich — wie eingangs schon bemerkt — viel

gestaffelten 3 Tunnels liegen, aber bei Zugabe von ca. 20 cm könnte dieser „Schönheitsfehler“ zumindest abgeschwächt werden. (Sie wollen schließlich ja auch etwas zu tun haben und einen vorhandenen Entwurf total neu zu entwerfen!) leichter, als einen solchen Plan total neu zu entwerfen!)



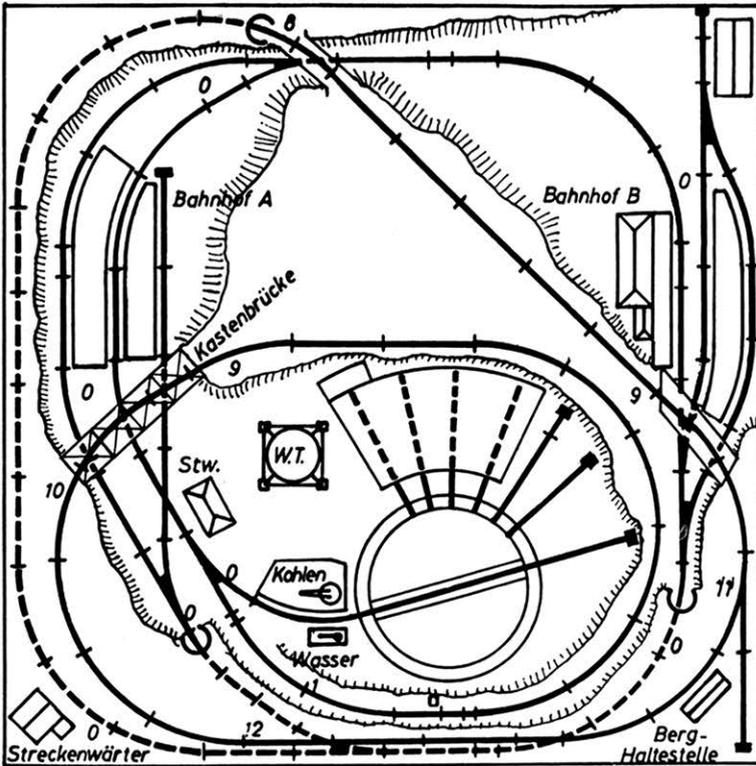
**Plan 17** Maßstab 1 : 33 — Anlagengröße 5,24 x max. 2,30 m

Wir stellen diese Anlage bewußt Plan 16 gegenüber, damit Sie sich selbst „testen“ können, welcher Anlagencharakter Ihnen mehr zusagt. Denn diese Frage können nur Sie selbst entscheiden! — Hier handelt es sich um eine Schmalspurbahn eines ausgezeichneten Modellbauers, dessen wundervolle Fahrzeuge schon des öfteren in der MIBA abgebildet waren. Für ihn dürfte die Strecke (trotz netter Details) im Endeffekt doch nur Mittel zum Zweck sein (von der realistischen Streckenführung mal abgesehen).



**Plan 18**

Ein Kopfbahnhof — die Endstation einer Nebenbahnstrecke des Vorbilds —, wie er sein soll (und sein kann). Ideal, aber auch beim Vorbild selten anzutreffen: die Vollbahn-Signalausstattung. Entsprechende Nebenbahn-Signale tun's auch!

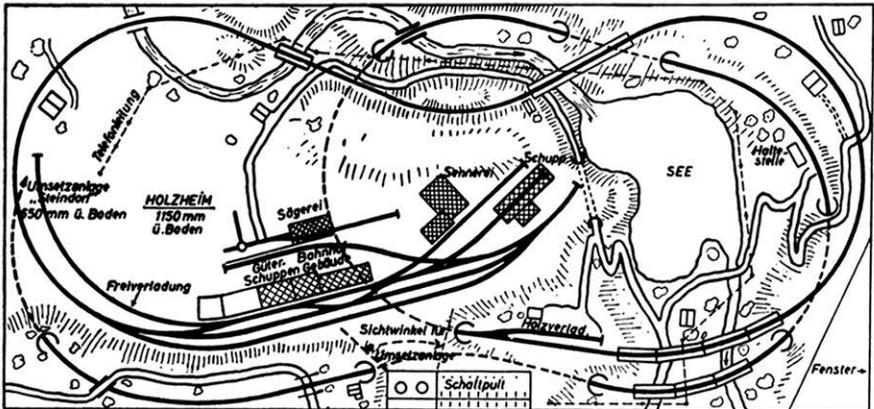


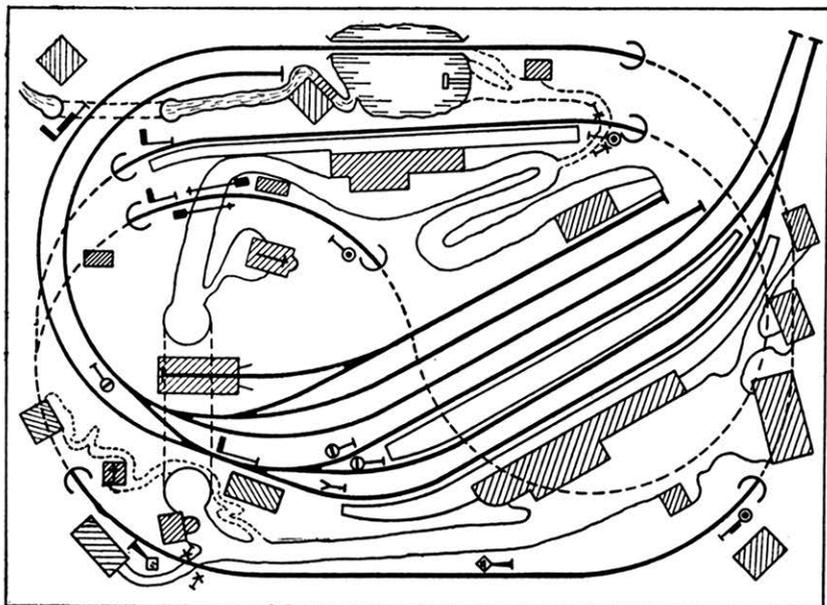
**Plan 19**  
 Maßstab 1 : 15  
 Anlagengröße  
 1,50 x 1,50 m

Eine Märklin-Anlage, hochklappbar über zwei Ehebetten angeordnet.

**Plan 20** Maßstab 1 : 30 – Anlagengröße 3,45 x 1,60 m

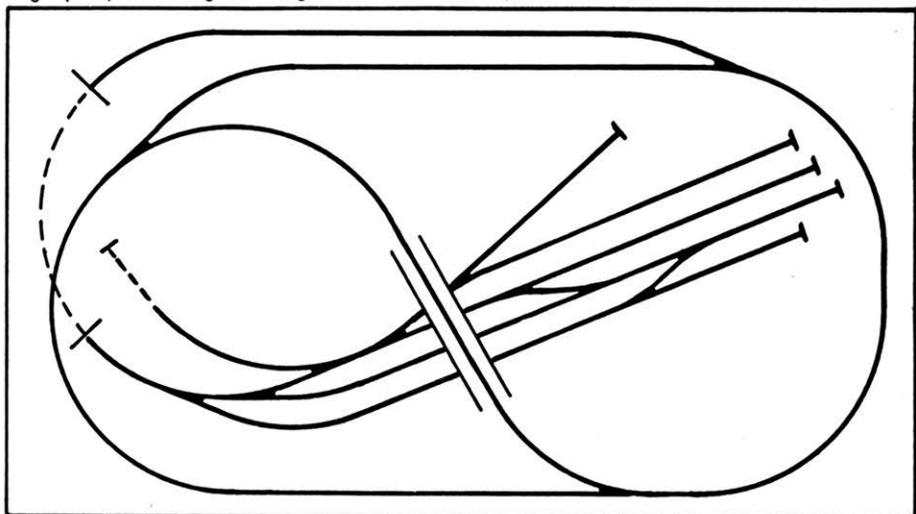
Das ist der erste Teil einer Anlage, die noch eine Erweiterung durch eine zweite Platte (mit größerem Bahnhof) erfahren wird. Vorerst endet die (ziemlich lange) Fahrstrecke in einer unterirdischen Umsetzanlage (links).

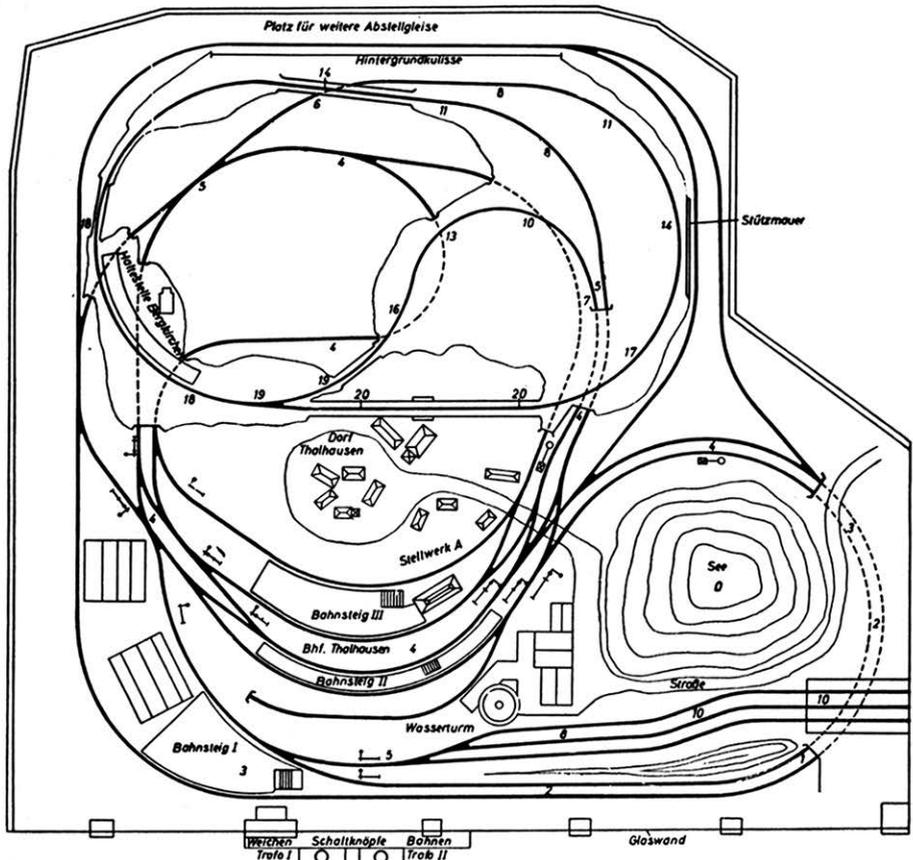




**Plan 21** Maßstab ca. 1 : 20 – Anlagengröße 2,20 x 1,60 m  
 Der Berchtesgadener Bahnhof war Vorbild für diesen Entwurf und bietet reichlich Gelegenheit zum Rangieren und Zugeinsatz. Trotz kleinem Platz ist eine lange Fahrstrecke gegeben; auf einen weiteren Bahnhof ist wohlweislich verzichtet worden.

**Plan 22** Maßstab 1 : 15 – Anlagengröße 1,80 x 1,00 m  
 Dieselbe Grundidee wie bei Plan 21, aber auf noch kleinerer Platte, wobei der Bf. folgerichtig reduziert worden ist. Auch das Gelände bleibt entsprechend im „Rahmen“: es besteht lediglich aus einem kleinen Hügel (links, über den gestrichelt gezeichneten Teilstrecken).

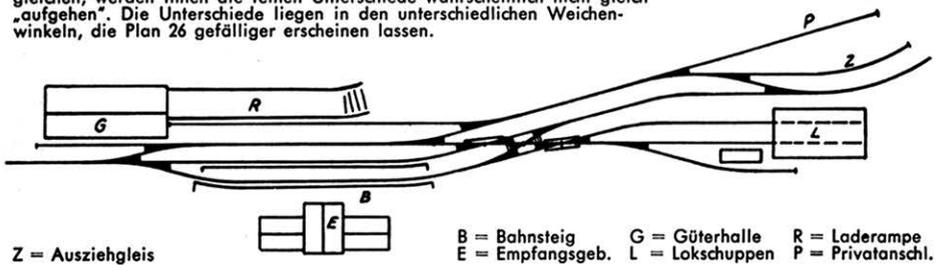




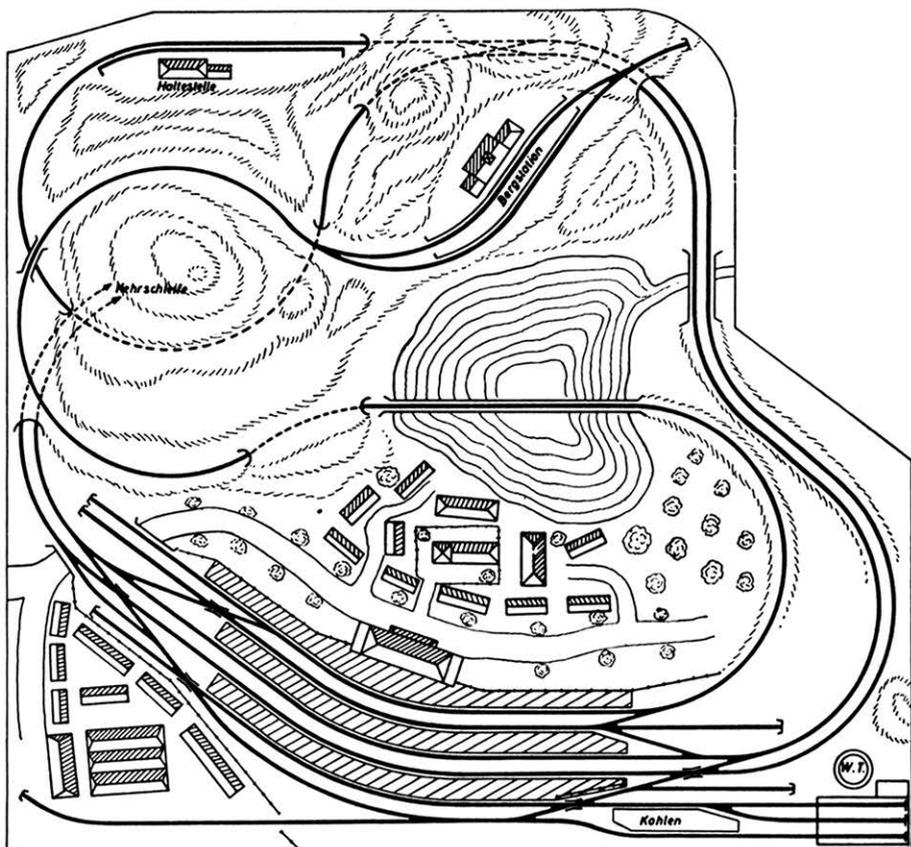
**Plan 23** Maßstab 1 : 25 – Anlagengröße 3,00 x 2,65 m

Thema der Anlage: Durchgangsbahnhof an einer doppelgleisigen Hauptbahn mit einer abzweigenden Nebenbahn. Die doppelgleisige Strecke löst sich jeweils in eine Endschleife auf, wie auch Züge auf dem Außenring nach Belieben auf der Strecke bleiben können, bevor sie in den Bf. eingeschleust werden. Wie die gesamte Linienführung gegebenenfalls „entwirrt“ werden kann, zeigt Plan 24.

**Plan 25** Ein Beispiel für eine Endstation, die es „in sich“ hat. Wenn Sie Plan 25 mit Plan 26 vergleichen, werden Ihnen die feinen Unterschiede wahrscheinlich nicht gleich „aufgehen“. Die Unterschiede liegen in den unterschiedlichen Weichenwinkeln, die Plan 26 gefälliger erscheinen lassen.



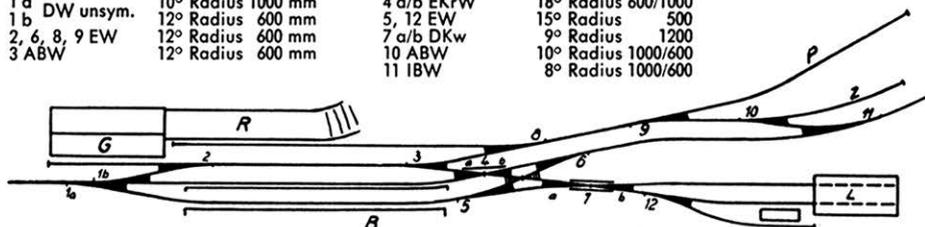
Z = Ausziehgleis



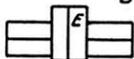
**Plan 24** Maßstab 1 : 25 – Anlagengröße 3,00 x 2,65 m  
 Die gleiche Fläche wie zuvor, jedoch mit „entschärfter“ Linienführung. Die Nutzlänge der Bahnhofsgleise ist größer, die Trennung zwischen Neben- und Hauptbahn klar und folgerichtig, die doppelgleisige Strecke tritt deutlich als solche hervor (ohne daß auf die Kehrschleife verzichtet wurde).

**Plan 26** Die Verwendung unterschiedlicher Weichenwinkel geht insbesondere die Weichenselbstbauer an.

1 a DW unsym.	10° Radius 1000 mm	4 a/b EKrW	18° Radius 600/1000
1 b	12° Radius 600 mm	5, 12 EW	15° Radius 500
2, 6, 8, 9 EW	12° Radius 600 mm	7 a/b DKw	9° Radius 1200
3 ABW	12° Radius 600 mm	10 ABW	10° Radius 1000/600
		11 IBW	8° Radius 1000/600

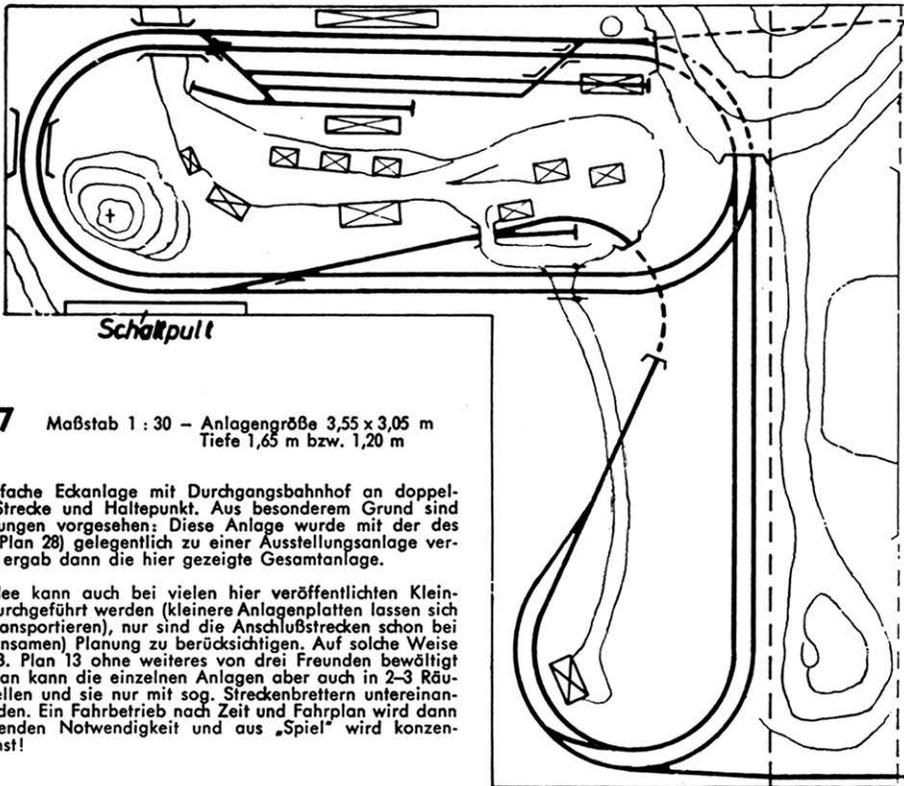


DKw = Dopp.-Kreuz.-W.  
 EKw = Einf. Kr.-W.



DW = Doppelweiche  
 EW = Einfache W.

ABW = Außenbogen-Weiche  
 IBW = Innenbogen-Weiche



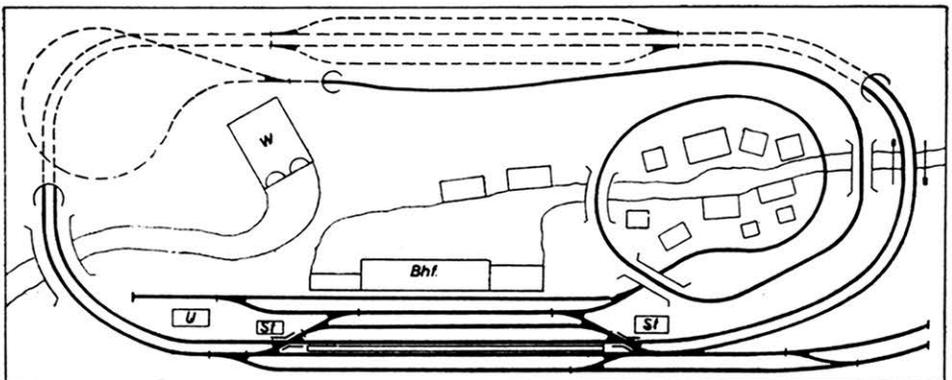
**Plan 27** Maßstab 1 : 30 – Anlagengröße 3,55 x 3,05 m  
Tiefe 1,65 m bzw. 1,20 m

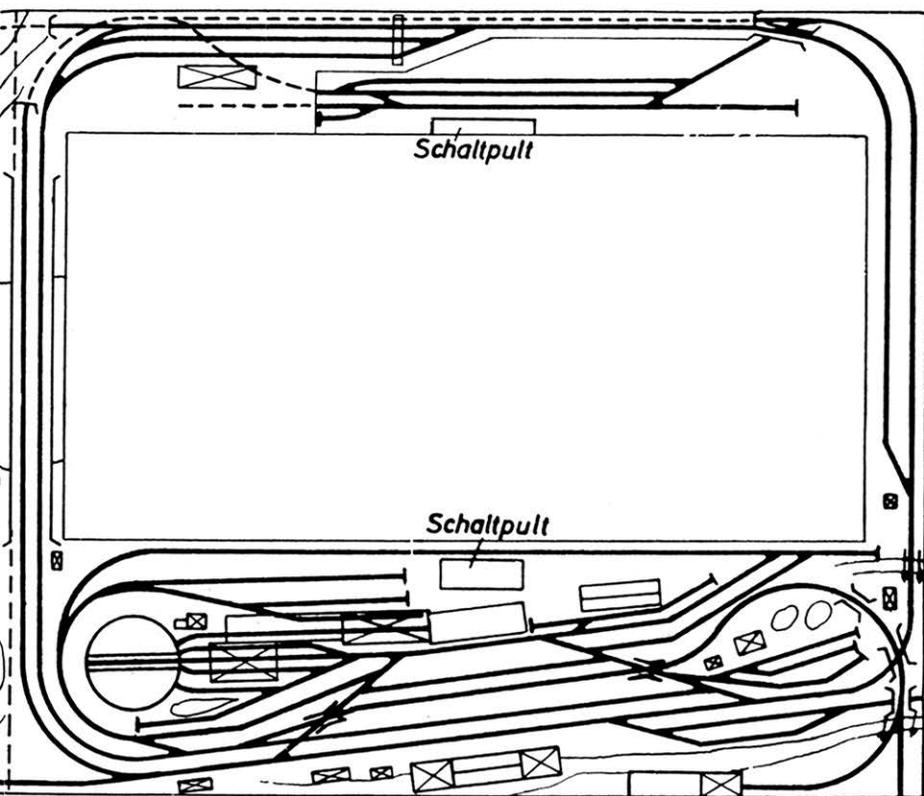
Eine einfache Eckanlage mit Durchgangsbahnhof an doppelgleisiger Strecke und Haltepunkt. Aus besonderem Grund sind 2 Abzweigungen vorgesehen: Diese Anlage wurde mit der des Freundes (Plan 28) gelegentlich zu einer Ausstellungsanlage vereinigt und ergab dann die hier gezeigte Gesamtanlage.

Diese Idee kann auch bei vielen hier veröffentlichten Kleinanlagen durchgeführt werden (kleinere Anlagenplatten lassen sich ja leicht transportieren), nur sind die Anschlußstrecken schon bei der (gemeinsamen) Planung zu berücksichtigen. Auf solche Weise könnte z. B. Plan 13 ohne weiteres von drei Freunden bewältigt werden. Man kann die einzelnen Anlagen aber auch in 2-3 Räumen aufstellen und sie nur mit sog. Streckenbreitern untereinander verbinden. Ein Fahrbetrieb nach Zeit und Fahrplan wird dann zur zwingenden Notwendigkeit und aus „Spiel“ wird konzentrierter Ernst!

**Plan 29** Maßstab 1 : 40 – Anlagengröße 5,00 x 2,00 m

Eine möglichst lange Bergstrecke und ein Durchgangsbahnhof (mit guten Rangiermöglichkeiten) an zweigleisiger Strecke nebst verdecktem Einsatzbahnhof und viel Raum für die Landschaft ist Thema dieser – zugegeben – nicht gerade kleinen Anlage.



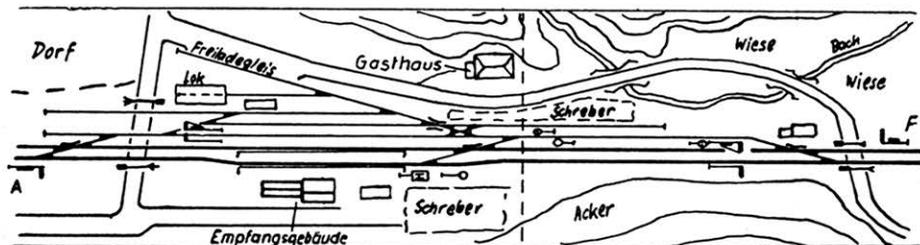


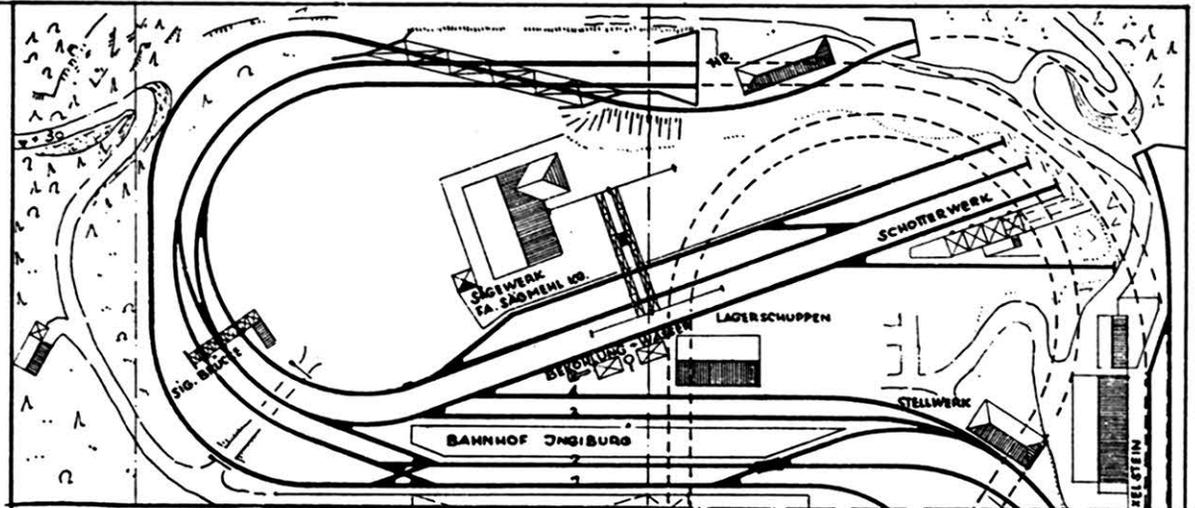
**Plan 28** Maßstab 1 : 30 – Anlagengröße 3,65 x 3,05 m

Eine komplette Anlage für sich – in der Hauptsache ein großer Bahnhof mit vielen Rangiermöglichkeiten – und gleichzeitig eine gute Ergänzung zu Plan 27. Die größte Länge – insgesamt 7,20 m – erfordert für die gemeinsame Aufstellung schon einen beachtlichen Raum, aber der Reiz einer solchen Gemeinschaftsanlage steht außer Zweifel!

**Plan 30** Maßstab ca. 1 : 30 – Anlagengröße 3,60 x 0,95 m

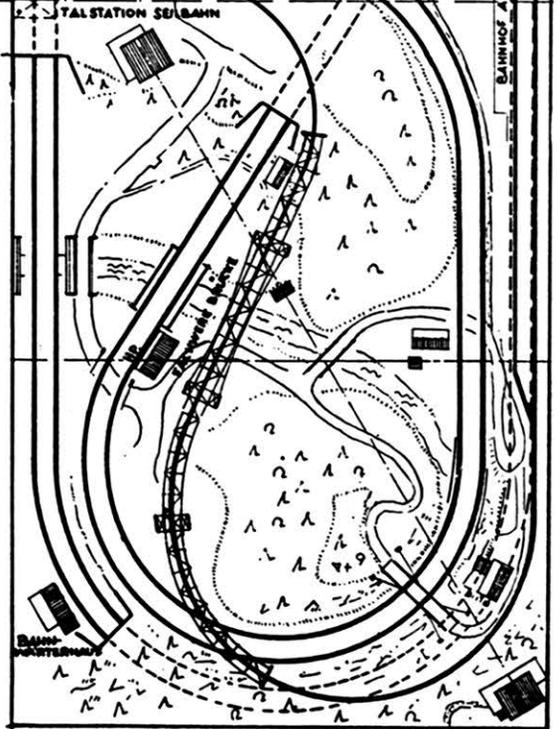
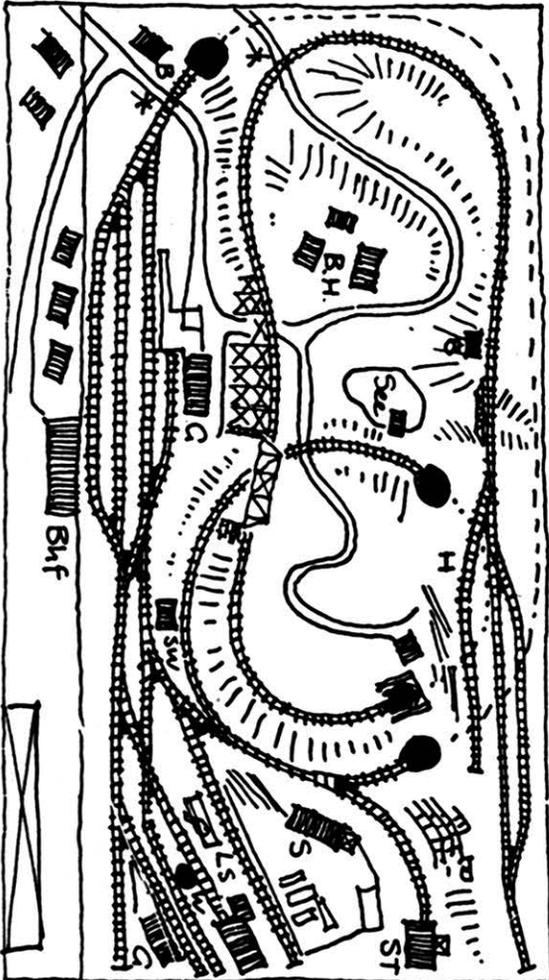
Gleisplan eines Durchgangsbahnhofs „mittlerer“ Größe, der allein schon über 3 m Länge erfordert. Die rechte Hälfte kann gegebenenfalls entfallen, doch wird er auch dann immer noch über 2 m (je nach den Weichenwinkeln) lang sein.





**Legende**

- |                                  |                   |
|----------------------------------|-------------------|
| LS = Lokschuppen<br>m. Beköhlung | B = Blockstelle   |
| S = Sägewerk                     | SW = Stellwerk    |
| St = Steinwerk                   | BH = Bauernhof    |
|                                  | H = Holzladegleis |

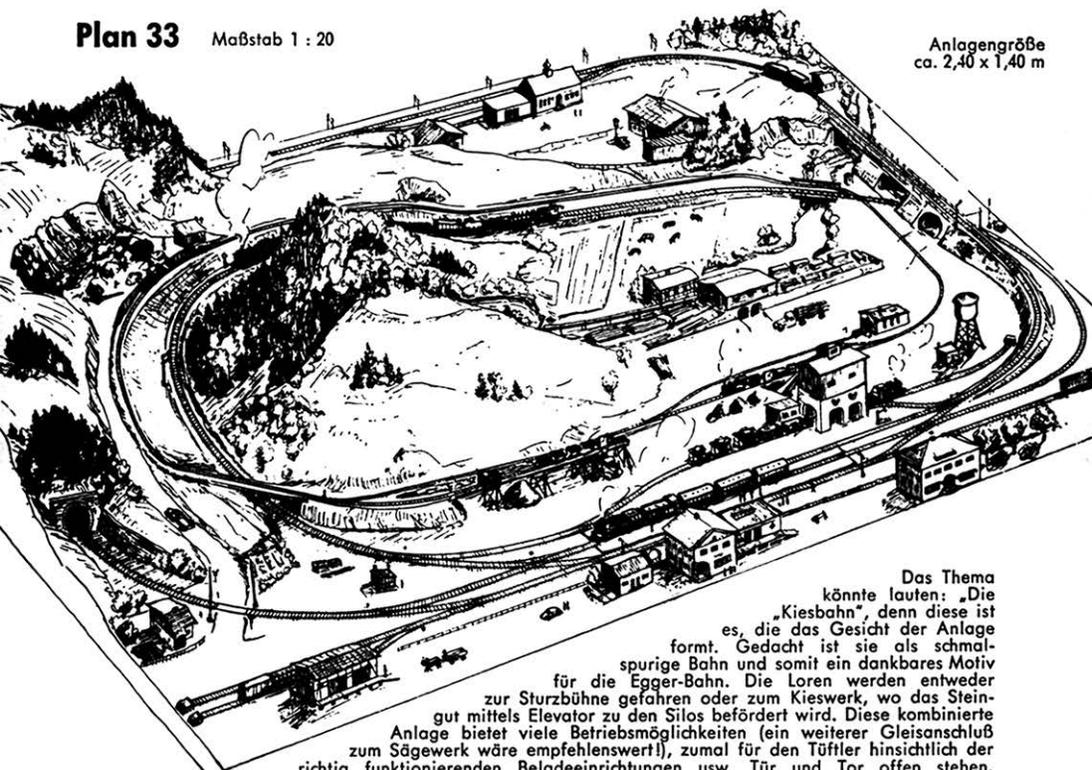


**Plan 31** Maßstab 1 : 25 – Größe 3,00 x 2,90 m

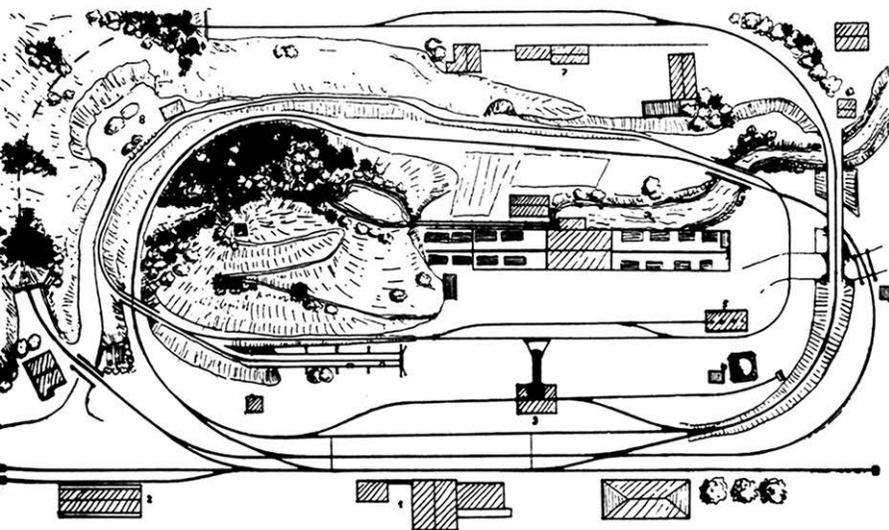
Thema: Zweigleisige Fernstrecke, die durch eine in sich verschlungene Ringstrecke dargestellt wird, und eine Nebenbahn. Die Eckanlage hat den Vorteil, daß die Kehrschleifen nicht gleichzeitig eingesehen werden können (abgesehen von der Platzersparnis). Der verhältnismäßig kleine Bahnhof bietet dank der Beköhlungsanlage, des Säge- und Schotterwerks gute Rangiermöglichkeiten, wie auch Landschaft und Eisenbahn in gut abgewogenem Verhältnis stehen.

**Plan 32** Maßstab 1 : 25 – Größe 2,40 x 1,30 m

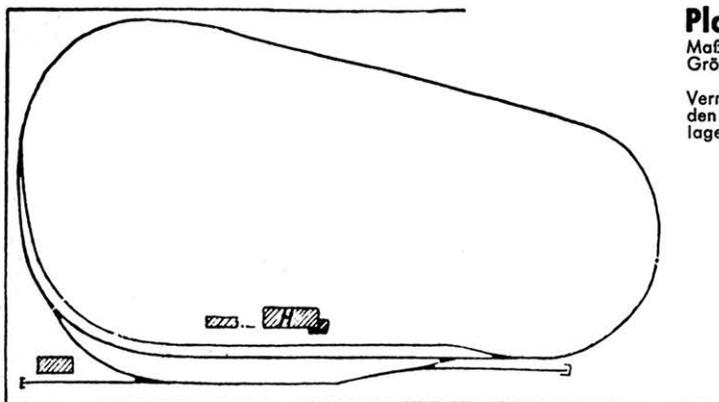
Eine nette kleine Nebenbahn-Anlage mit interessantem Bahnhof und verhältnismäßig langer Fahrstrecke.



Das Thema könnte lauten: „Die „Kiesbahn“, denn diese ist es, die das Gesicht der Anlage formt. Gedacht ist sie als schmalspurige Bahn und somit ein dankbares Motiv für die Egger-Bahn. Die Loren werden entweder zur Sturz Bühne gefahren oder zum Kieswerk, wo das Steingut mittels Elevator zu den Silos befördert wird. Diese kombinierte Anlage bietet viele Betriebsmöglichkeiten (ein weiterer Gleisanschluß zum Sägewerk wäre empfehlenswert!), zumal für den Tüftler hinsichtlich der richtig funktionierenden Beladeeinrichtungen usw. Tür und Tor offen stehen.



- 1 = Bahn-Gebäude
- 2 = Güterschupp.
- 3 = Kiesw.
- 4 = Sägew.
- 5 = Klein-Loksch.
- 6 = Wasserturm
- 7 = Haltest.
- 8 = Steinbr.



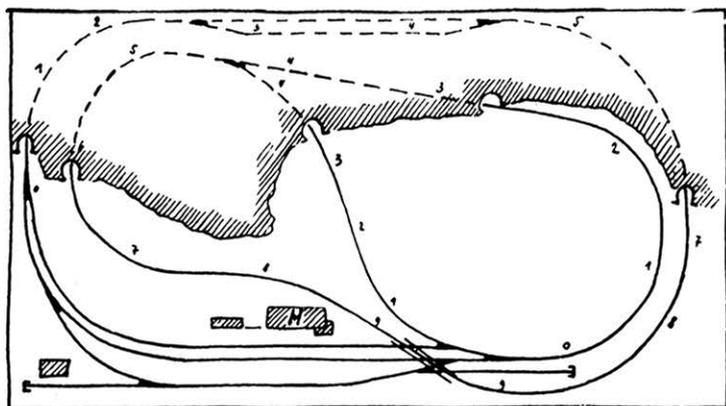
## Plan 34-36

Maßstab 1 : 25  
Größe 2,35 x 1,30 m

Vernünftiges Planen ermöglicht den Auf- und Ausbau einer Anlage in Etappen.

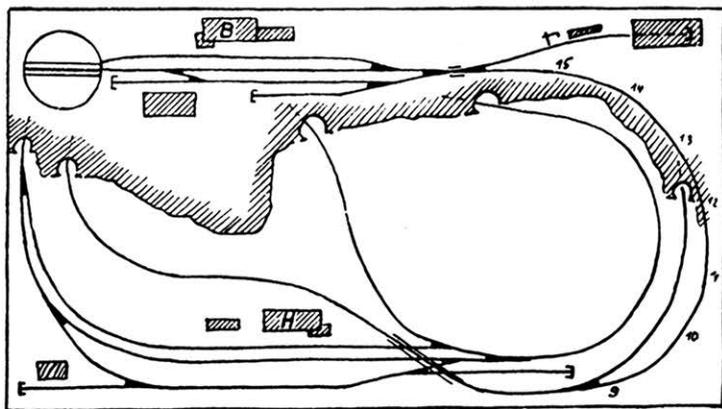
Der Anfang ist hier z. B. ein simples Oval mit einem dreigleisigen Bahnhöfchen.

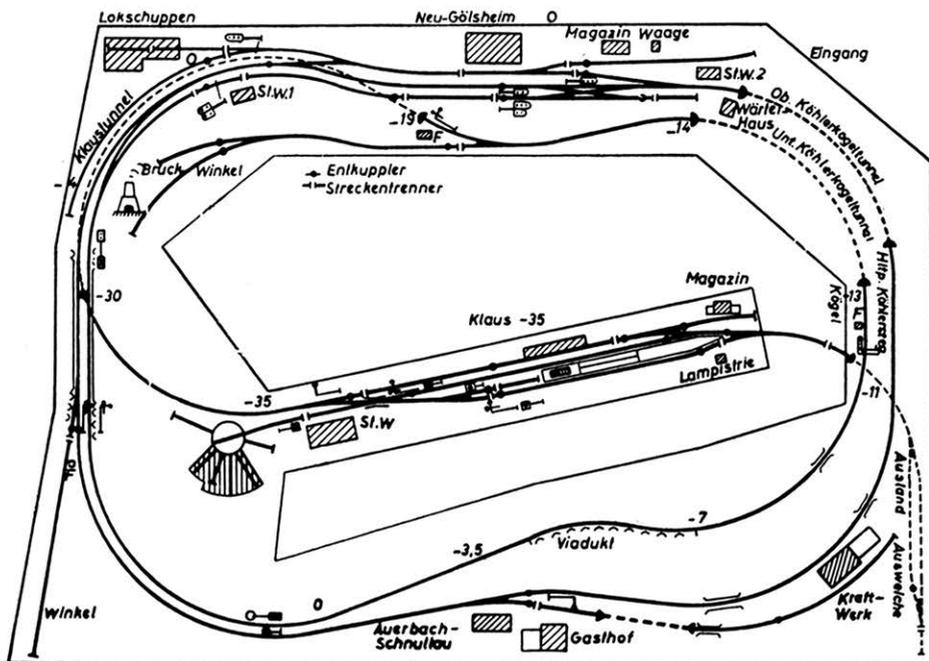
Beim 2. Abschnitt wird die Strecke verlängert – am Bahnhof ändert sich nichts mehr – ein Gebirge geschaffen, unter dem sich ein Ausweich- bzw.



Abstellgleis befindet. Beim Geländebau ist jedoch bereits die zukünftige Trasse für den 3. Bauabschnitt zu berücksichtigen, um sich spätere Umbauarbeiten zu ersparen.

Als 3. Etappe ist später dann nur noch der 2. Bahnhof nebst Zufahrtstrecke zu installieren. Die Planung erfolgt natürlich in umgekehrter Reihenfolge, denn willkürlich kann man eine solche Anlage nachträglich schlecht vergrößern!





**Plan 37** Maßstab 1 : 40 – Anlagengröße ca. 4,80 x 3,35 m

Bei großen flächigen Anlagen kann man die Platte – wie hier – zungen- oder kammartig aufteilen (in Amerika sehr beliebt!). 1. kommt man überall gut hin, 2. wird die Geländegestaltung erleichtert, 3. hat man selbst bessere und schönere Anschauungsperspektiven, was sich 4. beim Fotografieren erst recht positiv auswirkt.

**Plan 38** Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße max. 2,25 x 1,25 m. – Auch hier wurde im vorhinein eine Erweiterung mit eingeplant, um später größere Umbauarbeiten zu vermeiden. Ebenso leicht läßt sich noch von der unterirdischen Strecke aus eine rechteckige Erweiterung anschließen.

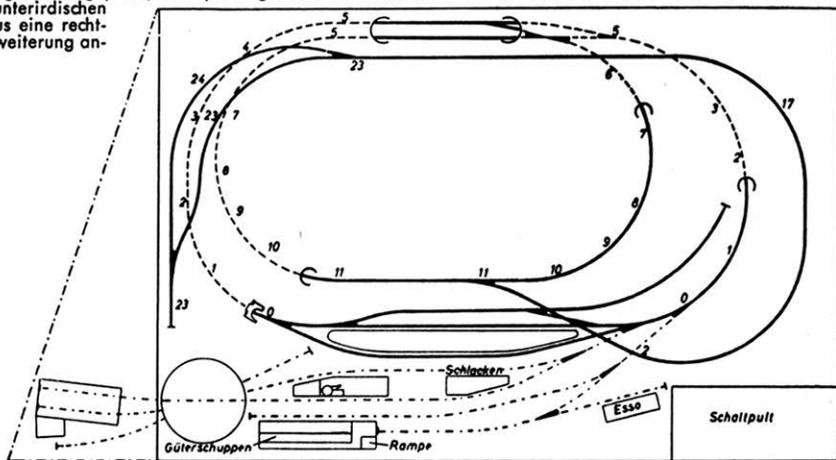
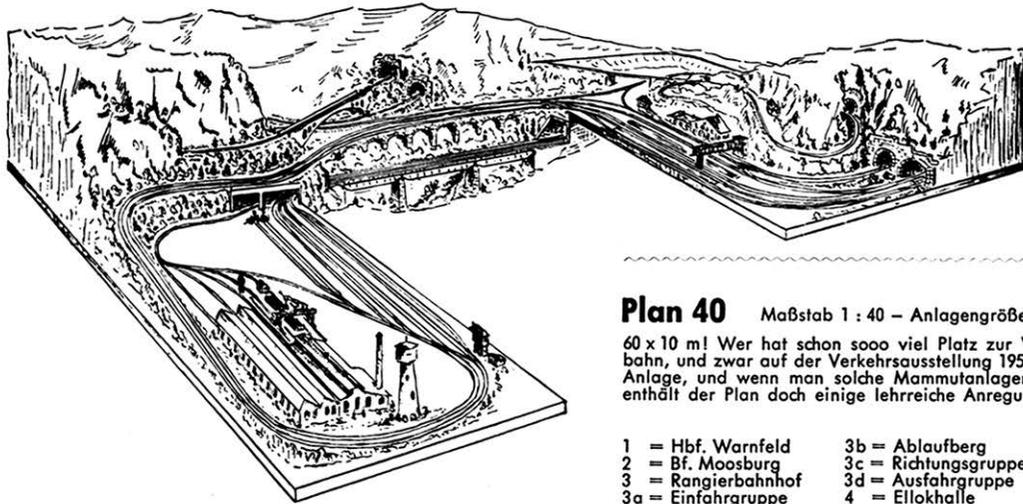


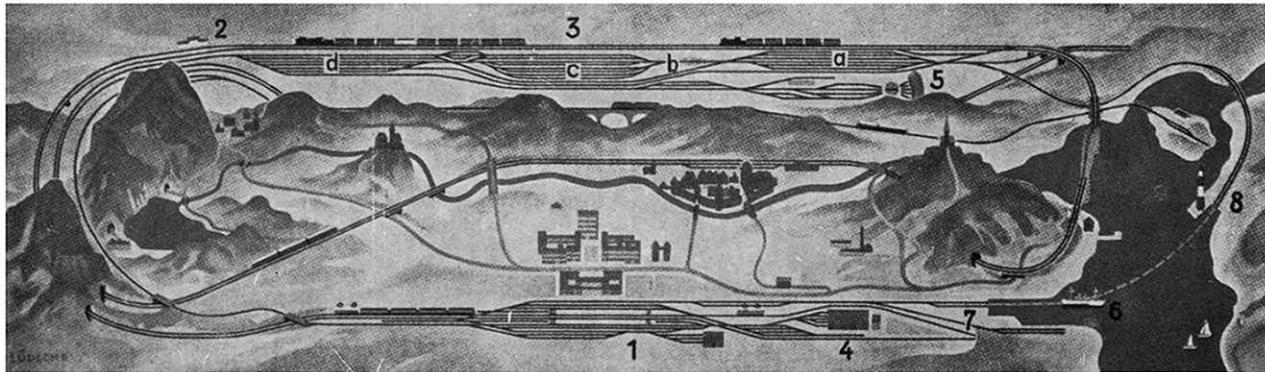
Schaubild  
zu Plan 39

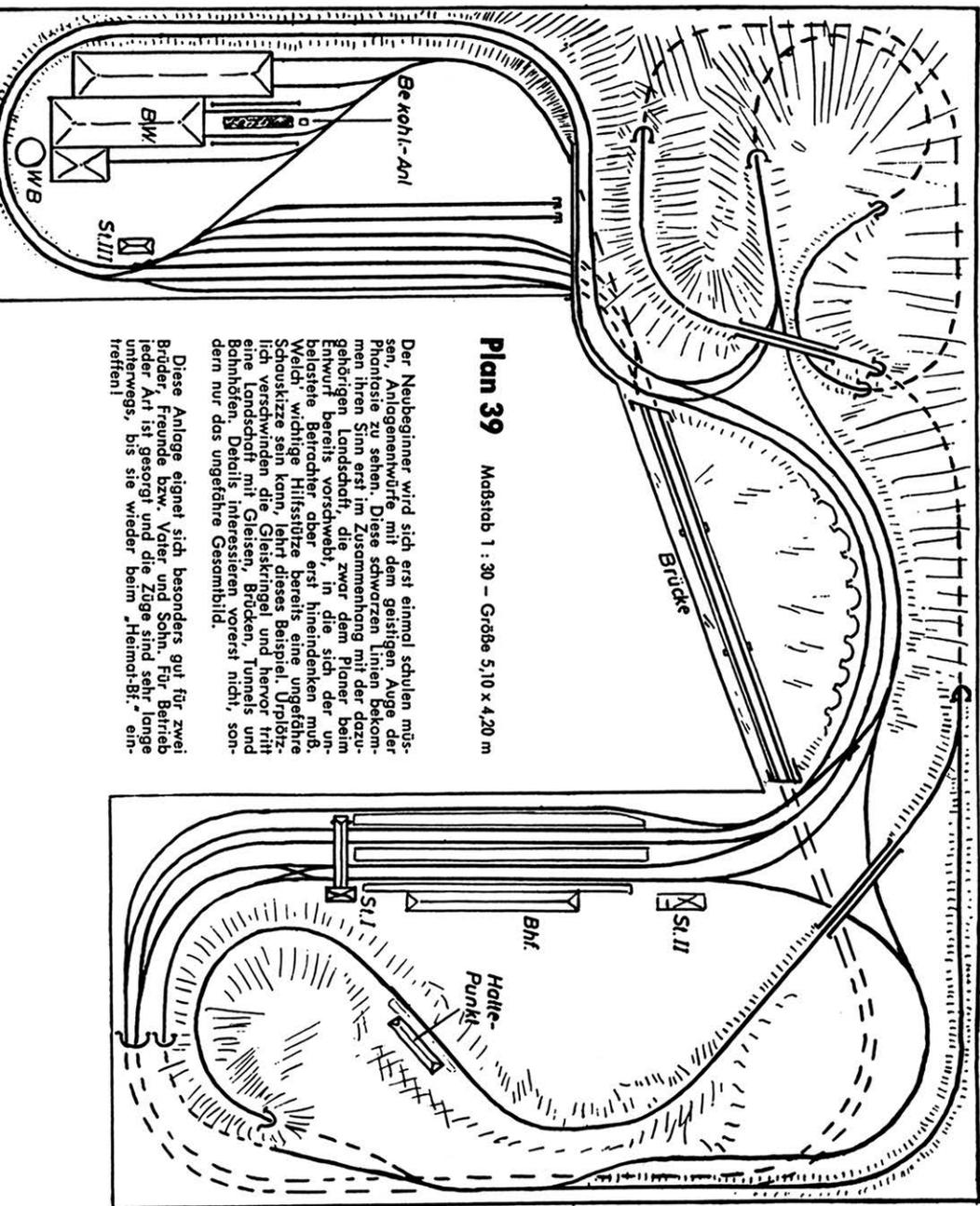


**Plan 40** Maßstab 1 : 40 – Anlagengröße 60 x 10 m

60 x 10 m! Wer hat schon sooo viel Platz zur Verfügung? – Es war die Bundesbahn, und zwar auf der Verkehrsausstellung 1954 in München. Es war eine Spur-0-Anlage, und wenn man solche Mammutanlagen auch nicht nachbilden kann, so enthält der Plan doch einige lehrreiche Anregungen und Vorbilder.

- |                    |                      |                            |
|--------------------|----------------------|----------------------------|
| 1 = Hbf. Warnfeld  | 3b = Ablaufberg      | 5 = Dampflok-Schuppen      |
| 2 = Bf. Moosburg   | 3c = Richtungsgruppe | 6 = Trajektverkehr (Fähre) |
| 3 = Rangierbahnhof | 3d = Ausfahrgruppe   | 7 = Merkurhafen            |
| 3a = Einfahrgruppe | 4 = Ellokhalle       | 8 = Nordhafen              |



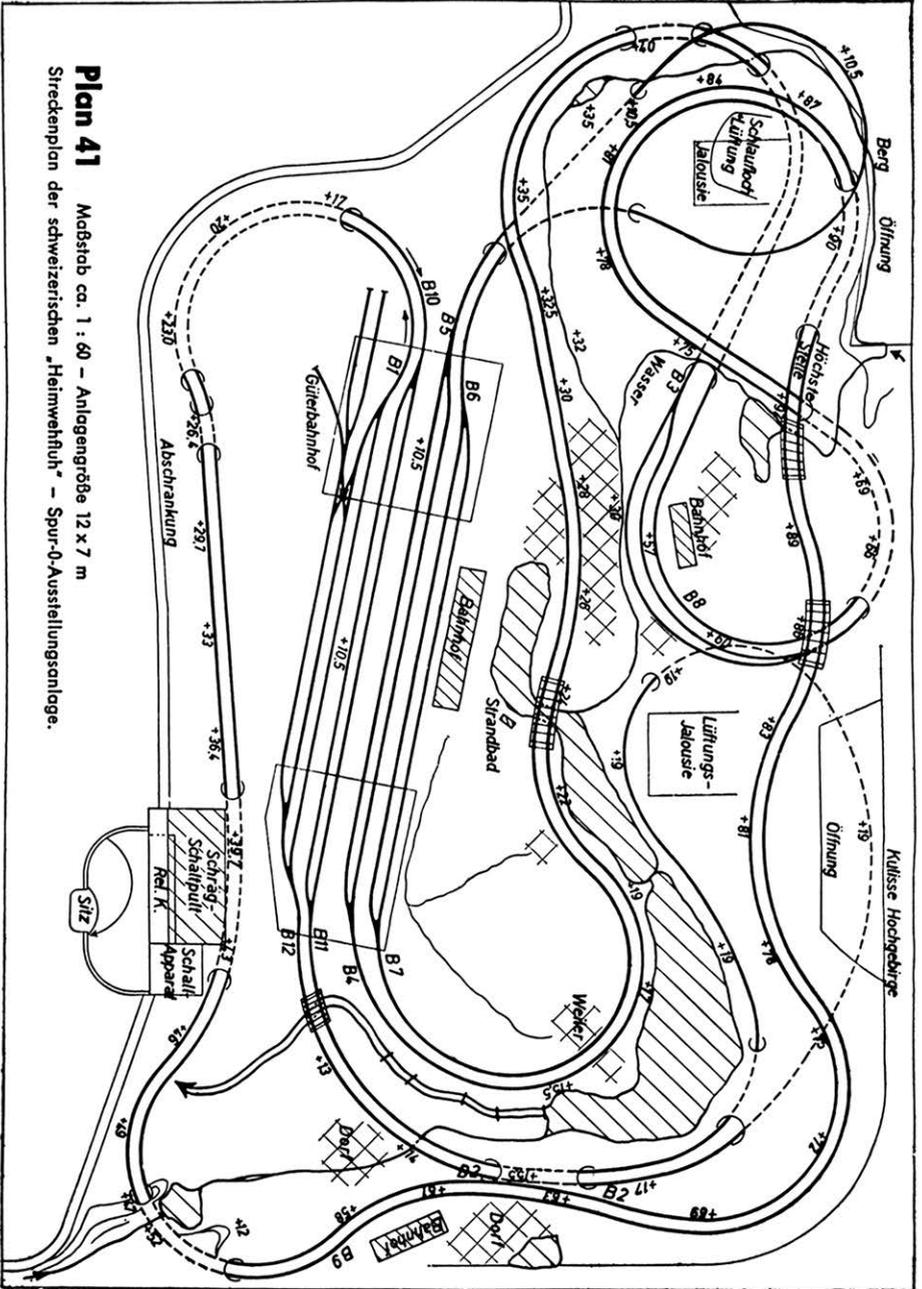


### Plan 39

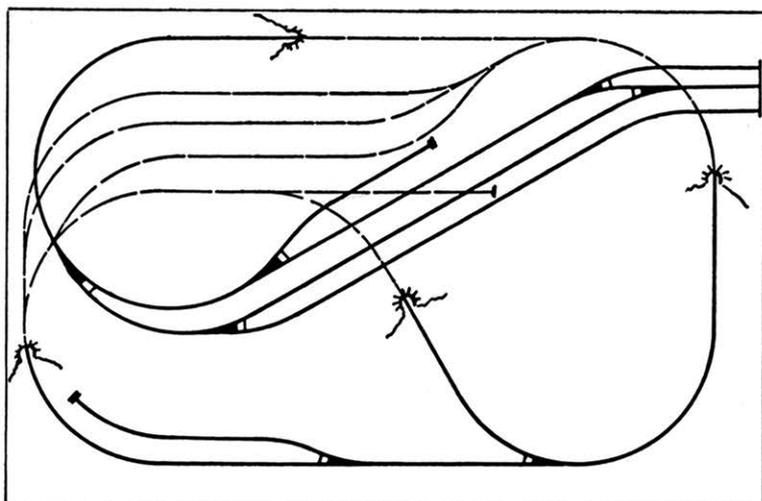
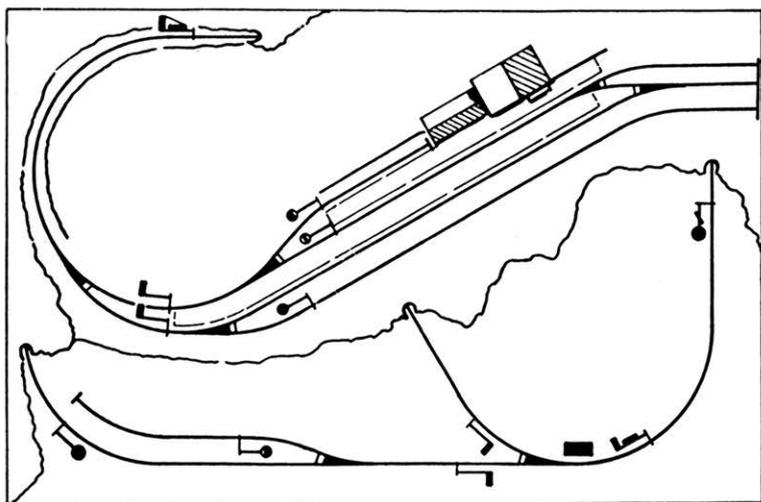
Maßstab 1 : 30 – Größe 5,10 x 4,20 m

Der Neubeginner wird sich erst einmal schulen müssen. Anlagenwürfe mit dem geistigen Auge der Phantasie zu sehen. Diese schwarzen Linien bekommen ihren Sinn erst im Zusammenhang mit der zugehörigen Landschaft, die zwar dem Planer beim Entwurf bereits vor sichwehlt, in die sich der unbelaastete Betrachter aber erst hineinendenken muß. Welch wichtige Hilissstütze bereits eine ungefähre Skizze sein kann, lehrt dieses Beispiel. Urfolgtz lich verschwinden die Gleiskrängel und hervor tritt eine Landschaft mit Gleisen, Brücken, Tunnels und Bahnhöfen. Details interessieren vorerst nicht, sondern nur das ungefähre Gesamtbild.

Diese Anlage eignet sich besonders gut für zwei Brüder, Freunde bzw. Vater und Sohn. Für Betrieb jeder Art ist gesorgt und die Züge sind sehr lange unterwegs, bis sie wieder beim „Heimat-Bf.“ ein treffen!

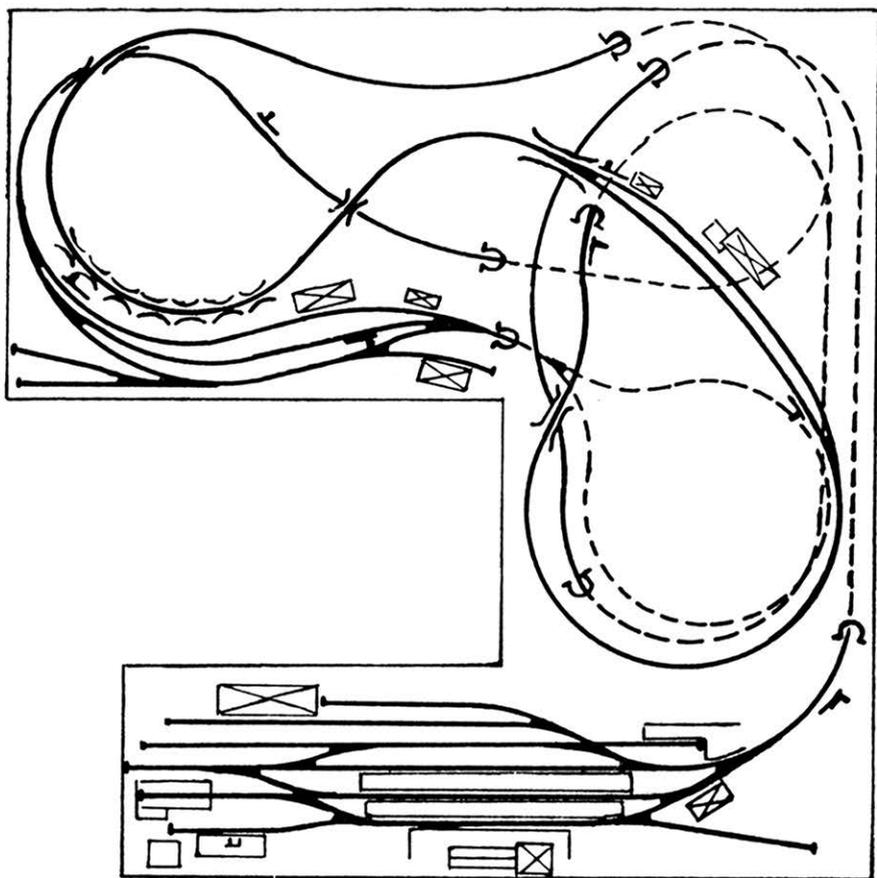


**Plan 41**    Maßstab ca. 1 : 60 – Anlagengröße 12 x 7 m  
 Streckenplan der schweizerischen „Heimwehfuhr“ – Spur-0-Ausstellungsanlage.



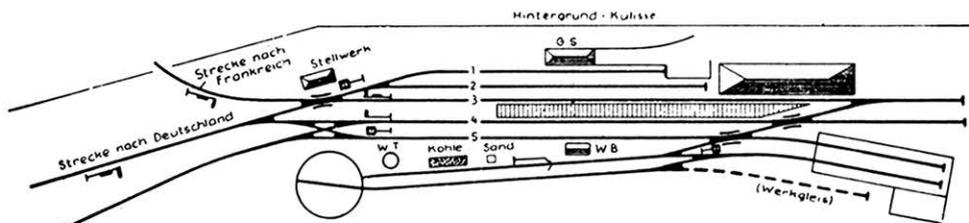
**Plan 42 und 43** Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße 2,00 x 1,30 m

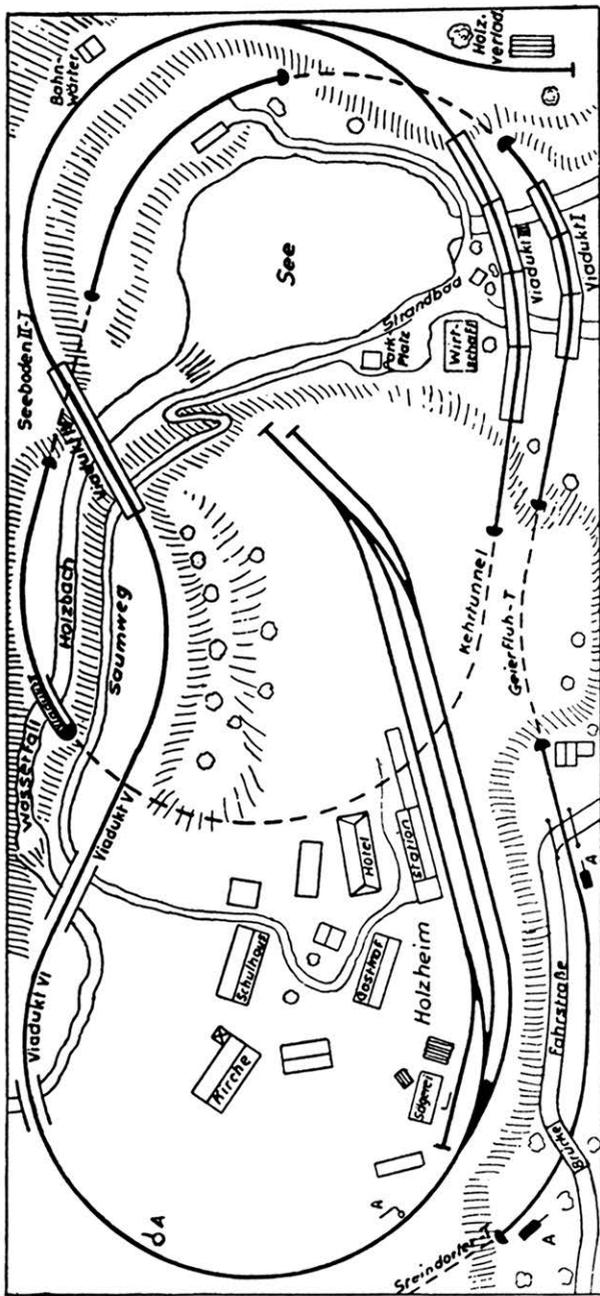
Nachdem wir soeben im Großen „geschwelgt“ haben – oh, wie gern stellt man sich mal vor, was für eine Anlage man bauen würde, wenn man eine Million hätte! – wieder eine ganz bescheidene Kleinst-Anlage. Plan 42 zeigt den sichtbaren Teil, Plan 43 den unter dem Hügel verdeckten dazu. Der unterirdische Ausweich- und Abstellbahnhof erlaubt den Einsatz verschiedener Züge, doch sollte der Betrieb ausschließlichen Nebenbahncharakter haben.



**Plan 44** Maßstab 1 : 22 – Anlagengröße 2,50 x 2,50 m  
 Eine Nebenbahnstrecke, von „irgendwo herkommend“ (verdeckte Kehrschleife) führt über zwei Stationen zum Endbahnhof. Nun, es dauert eine ganze Weile, bis das Ziel erreicht ist, und die Fahrt durch die reizvolle Landschaft dürfte für die „Miniatur-Reisenden“ sehr unterhaltend sein.

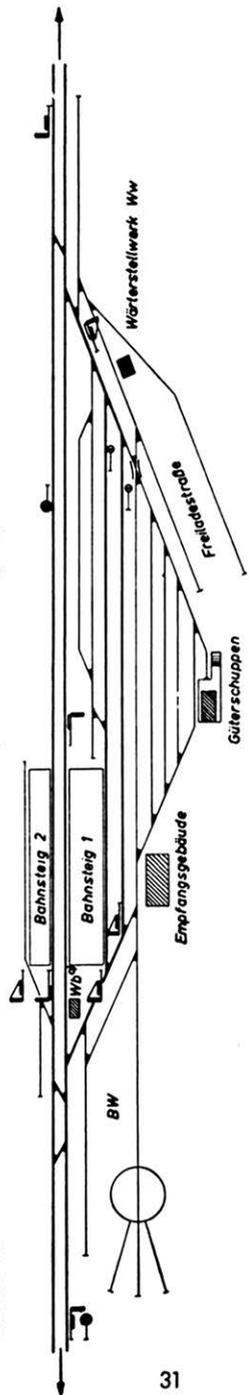
**Plan 45** Falls Sie sowas eventuell gebrauchen können: der Entwurf für einen Grenzbahnhof. Der neuralgische Punkt, die DKw vor dem Lokschuppen, ist durch ein Gleissperrsignal gesichert.

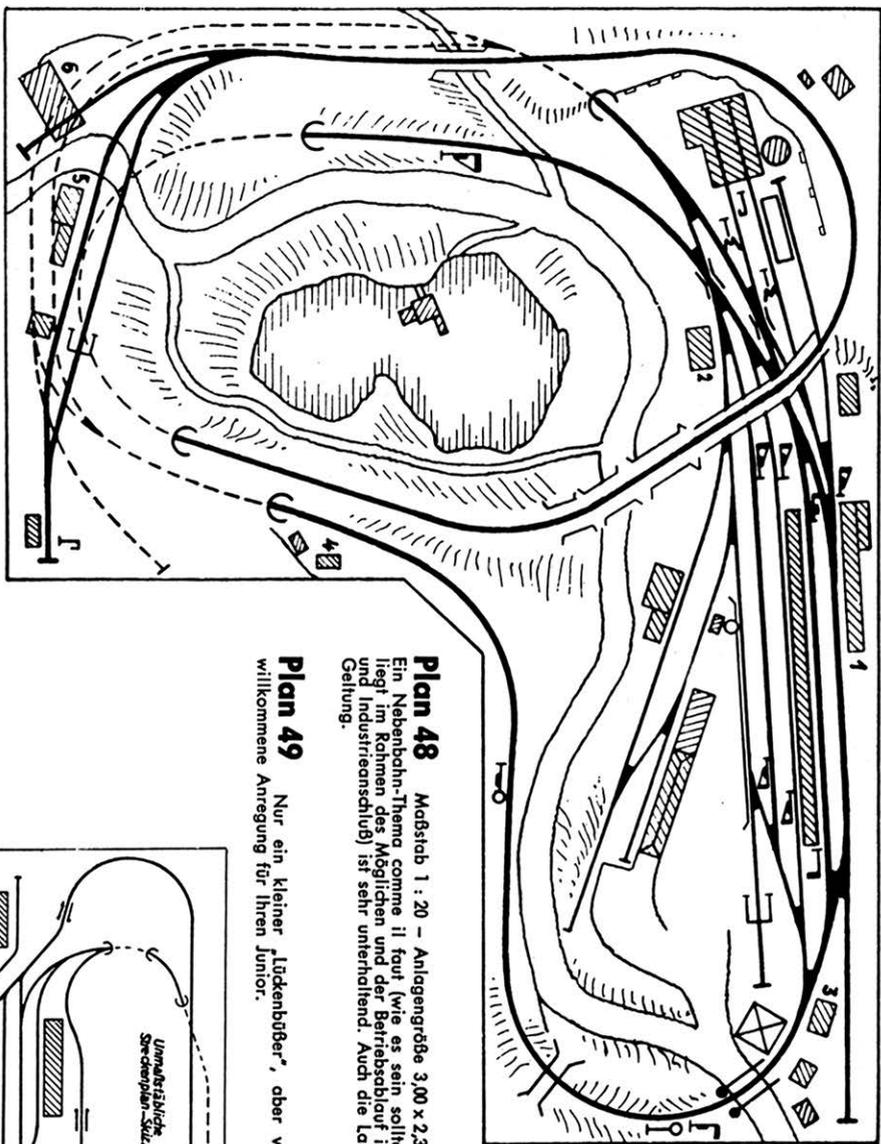




**Plan 46** Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße 3,40 x 1,60 m      Maßstab 1 : 15 – Anlagengröße 2,55 x 1,20 m  
 Ähnlich wie Plan 20, nur einfacher in der Grundkonzeption. Links befindet sich die unterirdische Kehrschleife. – Richtig geraten! Dies war der Vor-  
 entwurf zu Plan 20 und beide stammen aus der Schweiz.

**Plan 47** Bahnhoftsleispläne des großen Vorbildes kann man nicht oft genug studieren und man ist im Bedarfsfall froh, sich an ein Vorbild an-  
 lehnen zu können. Abschnitte vorzunehmen ist leichter, als einen Bahnhoftsleisplan von Grund out neu zu entwerfen!





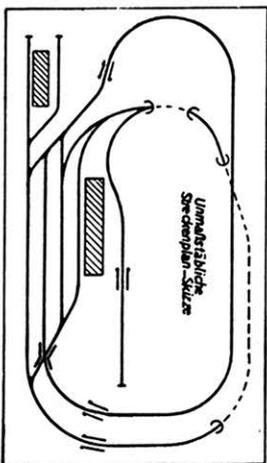
### Plan 48

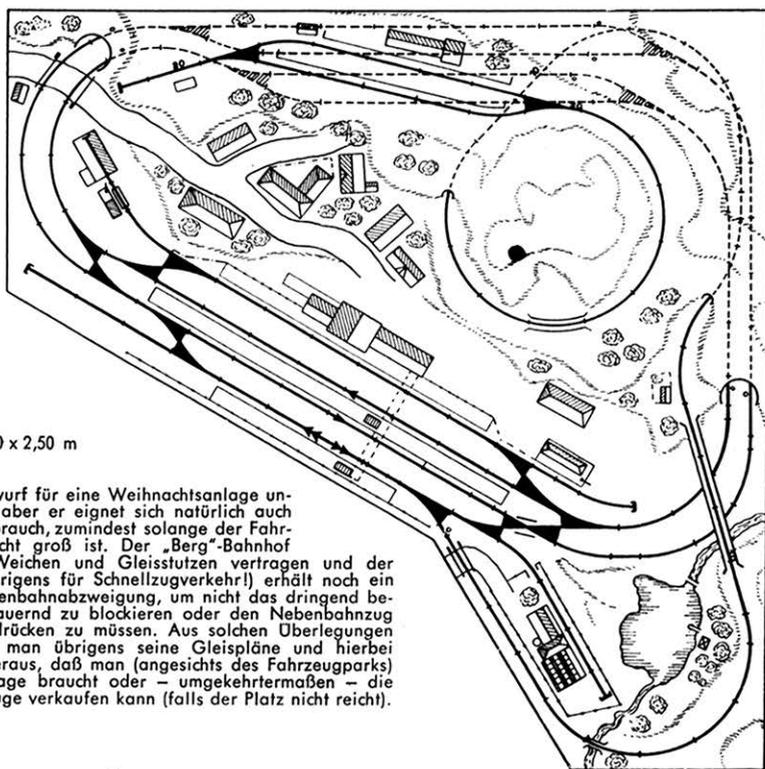
Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße 3,00 x 2,20 m

Ein Nebenbahn-Thema comme il faut (wie es sein sollte). Der Platzbedarf liegt im Rahmen des Möglichen und der Betriebsablauf im Bahnhof (mit Bw und Industrieanschluss) ist sehr unterhaltend. Auch die Landschaft kommt zur Geltung.

### Plan 49

Nur ein kleiner „Lückenbüßer“, aber vielleicht doch eine willkommene Anregung für Ihren Junior.

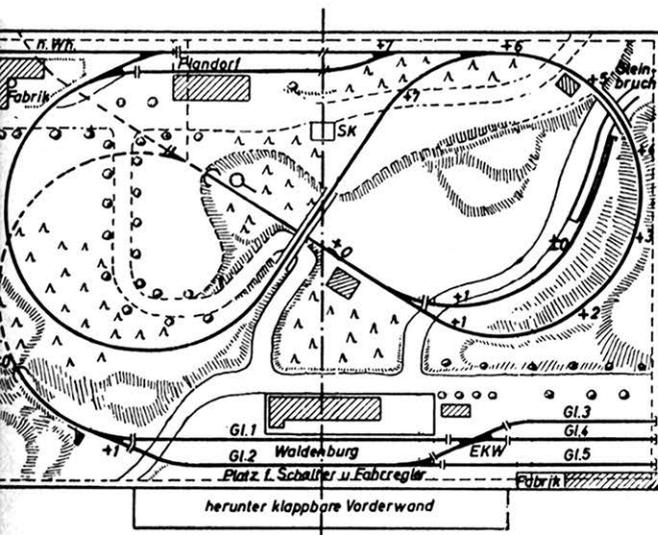




## Plan 50

Maßstab 1 : 25  
Anlagengröße 2,50 x 2,50 m

Eigentlich ein Entwurf für eine Weihnachtsanlage unterm Christbaum, aber er eignet sich natürlich auch für den Alltagsgebrauch, zumindest solange der Fahrzeugpark noch nicht groß ist. Der „Berg“-Bahnhof kann noch 1–2 Weichen und Gleisstützen vertragen und der Hauptbahnhof (übrigens für Schnellzugverkehr!) erhält noch ein Gleis für die Nebenbahnabzweigung, um nicht das dringend benötigte Gleis 4 dauernd zu blockieren oder den Nebenbahnzug ins Ausziehgleis drücken zu müssen. Aus solchen Überlegungen heraus entwickelt man übrigens seine Gleispläne und hierbei stellt sich dann heraus, daß man (angesichts des Fahrzeugparks) eine größere Anlage braucht oder – umgekehrtermaßen – die Hälfte der Fahrzeuge verkaufen kann (falls der Platz nicht reicht).



## Plan 51

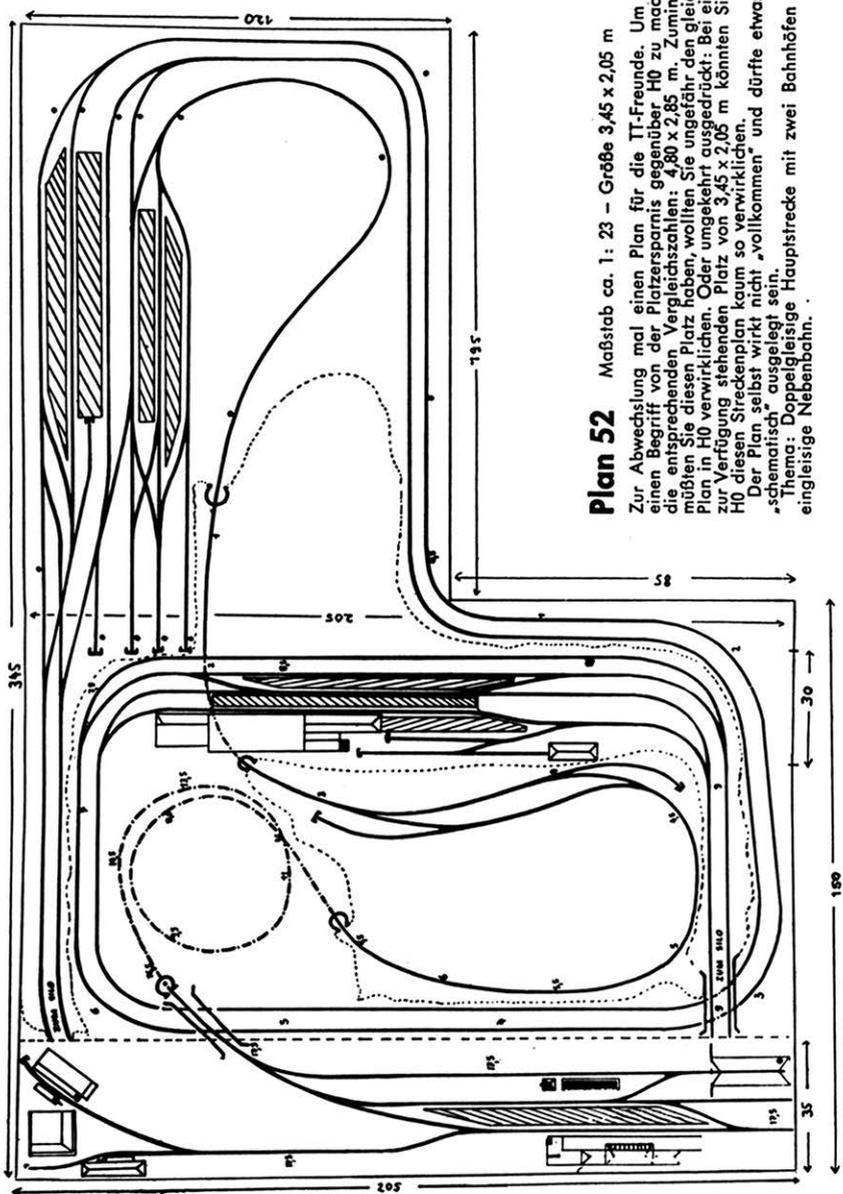
Maßstab 1 : 20

Anlagengröße 1,80 x 1,20 m

Falls der Platz mal wirklich nicht reicht, halbiert man die Platte, wählt eine Flachlandschaft, klappt den Kasten zu und schiebt ihn unters Bett (die hier gezeigte Lösung).

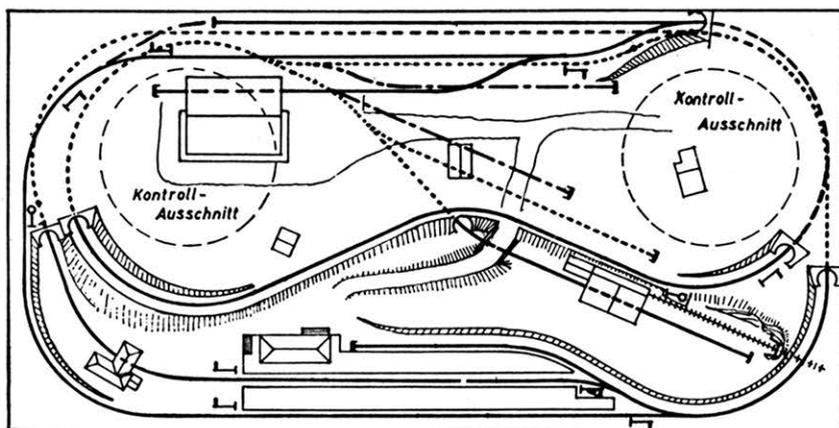
Oder man zieht die Anlage an die Decke hoch (wie es in der MIBA schon verschiedentlich aufgezeigt wurde).

Zweifelsohne erfordern Kleinanlagen die schwierigste Planung, um eine einigermaßen vernünftige Lösung (wie etwa hier) in H<sub>0</sub> zu erzielen. Weniger Kopfzerbrechen brauchen sich dagegen N-Bahn-Freunde bei einer solchen Fläche zu machen!



**Plan 52** Maßstab ca. 1: 23 – Größe 3,45 x 2,05 m

Zur Abwechslung mal einen Plan für die TT-Freunde. Um sich einen Begriff von der Platzersparnis gegenüber H0 zu machen, die entsprechenden Vergleichszahlen: 4,80 x 2,85 m. Zumindest müßten Sie diesen Platz haben, wollten Sie ungefähr den gleichen Plan in H0 verwirklichen. Oder umgekehrt ausgedrückt: Bei einem zur Verfügung stehenden Platz von 3,45 x 2,05 m könnten Sie in H0 diesen Streckenplan kaum so verwirklichen.  
 Der Plan selbst wirkt nicht „vollkommen“ und dürfte etwas zu „schematisch“ ausgelegt sein.  
 Thema: Doppelgleisige Hauptstrecke mit zwei Bahnhöfen und eingleisige Nebenbahn.



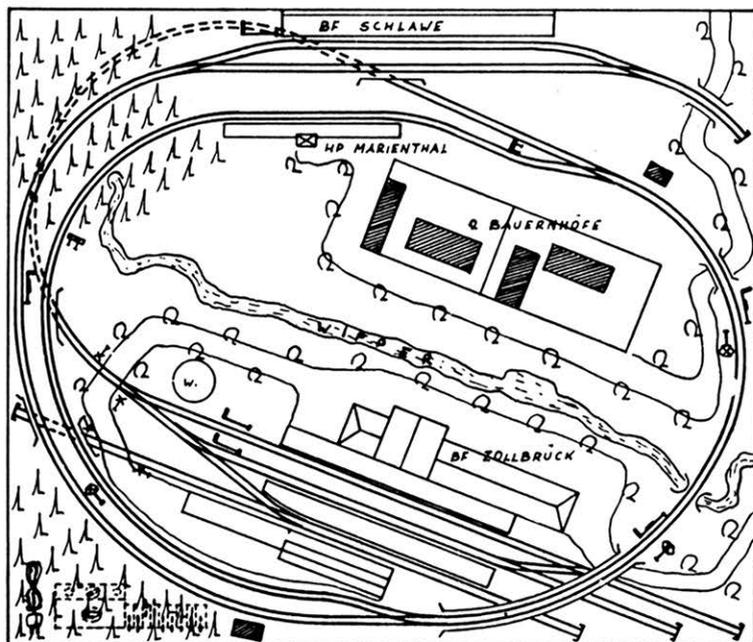
Geplante Erweiterung: - - - - -

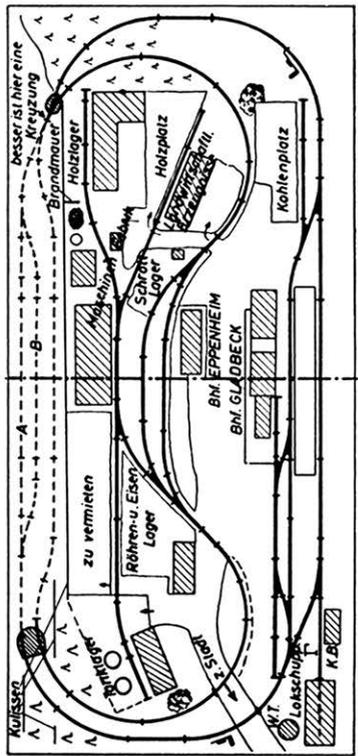
**Plan 53** Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße 2,20 x 1,10 m

Eine kleine 3-Etagen-Anlage – reiner Nebenbahncharakter –, die sämtliche Möglichkeiten ausnutzt, die „in ihr“ stecken.

**Plan 54** Maßstab 1 : 15 – Anlagengröße 1,50 x 1,25 m

Je kleiner die Anlage – desto problematischer wird die Angelegenheit. In sarkastischer Weise benennt der Planer seine Lösung doppelstimmig mit „Schlawer K r e i s b a h n“. Man muß dennoch staunen, wie nett er sein Platzproblem gelöst hat.





## Plan 55

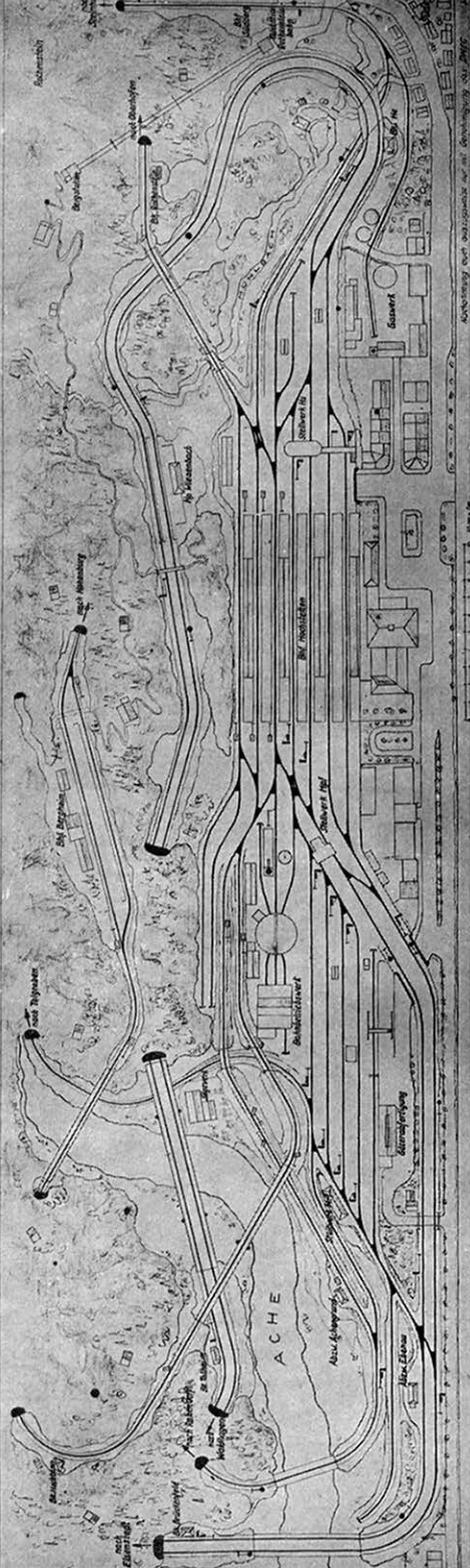
Maßstab 1 : 20 für H0 – Größe 2,75 x 1,95 m  
 Maßstab 1 : 20 für T – Größe 2,00 x 0,90 m  
 Maßstab 1 : 15 für N – Größe 1,50 x 0,70 m

Ein weiterer Entwurf für eine „Kasten“-Bahn für Lokal-Gleise oder auch – entsprechend größer – für HO (oder entsprechend kleiner – für N).

## Plan 56

Maßstab 1 : 23 – Anlagengröße 9,00 x 2,50 m  
 Eine interessante Anregung für Liebhaber des hauptsächlichlichen Bahnhofsbetriebs (mit entsprechend günstigen Platzverhältnissen); aber auch in vereinfachter Form (auf kleinem Raum) oder in Rechteckform dürfte er noch „seine gewissenen Reize“ haben. Oder wie wär's in N?

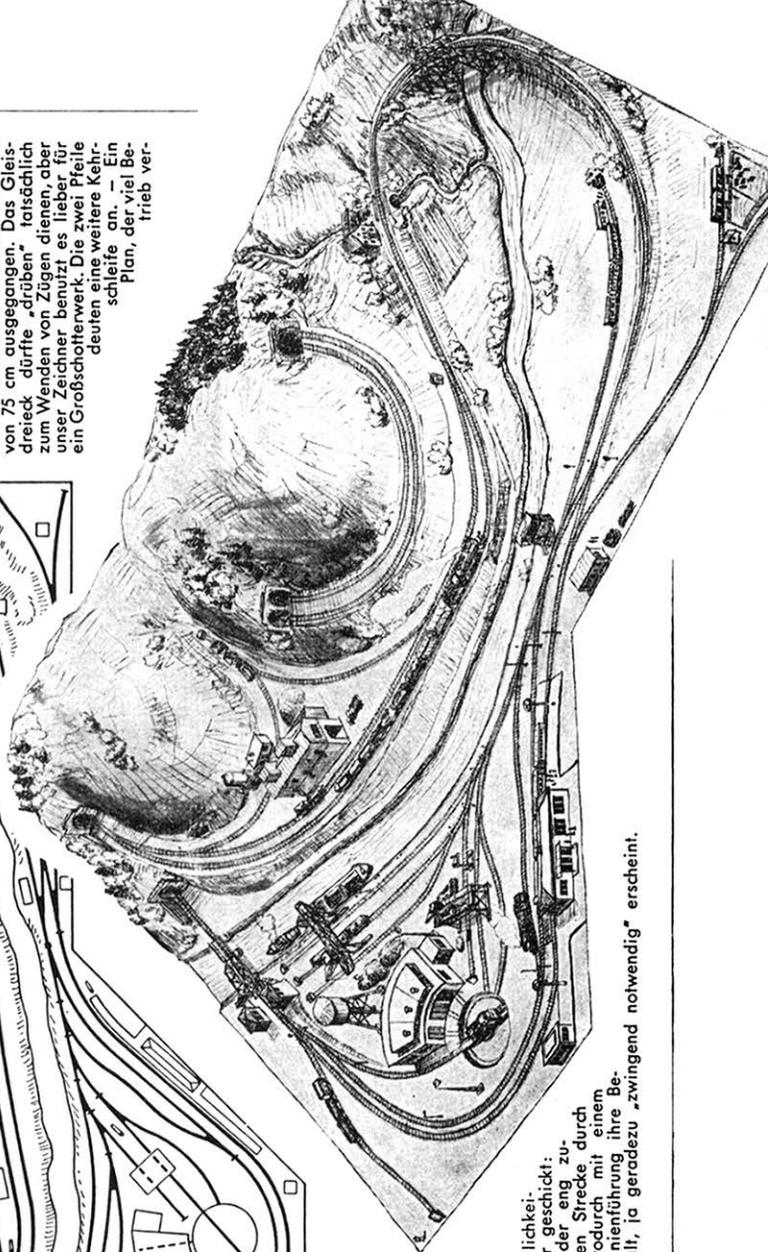
## MODELLEISENBAHNANLAGE des D.M.E.C. EV WIESBADEN-FRANKFURT



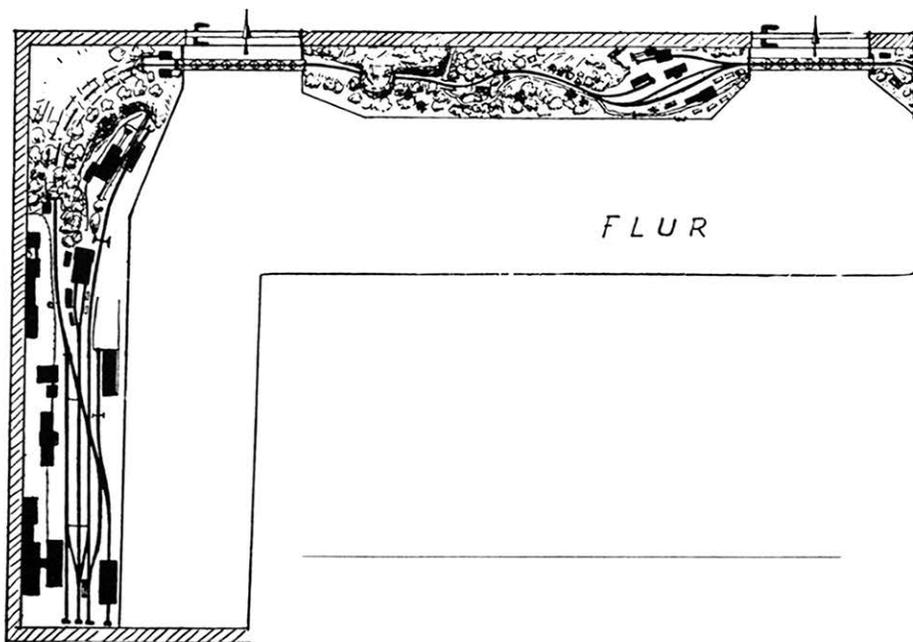
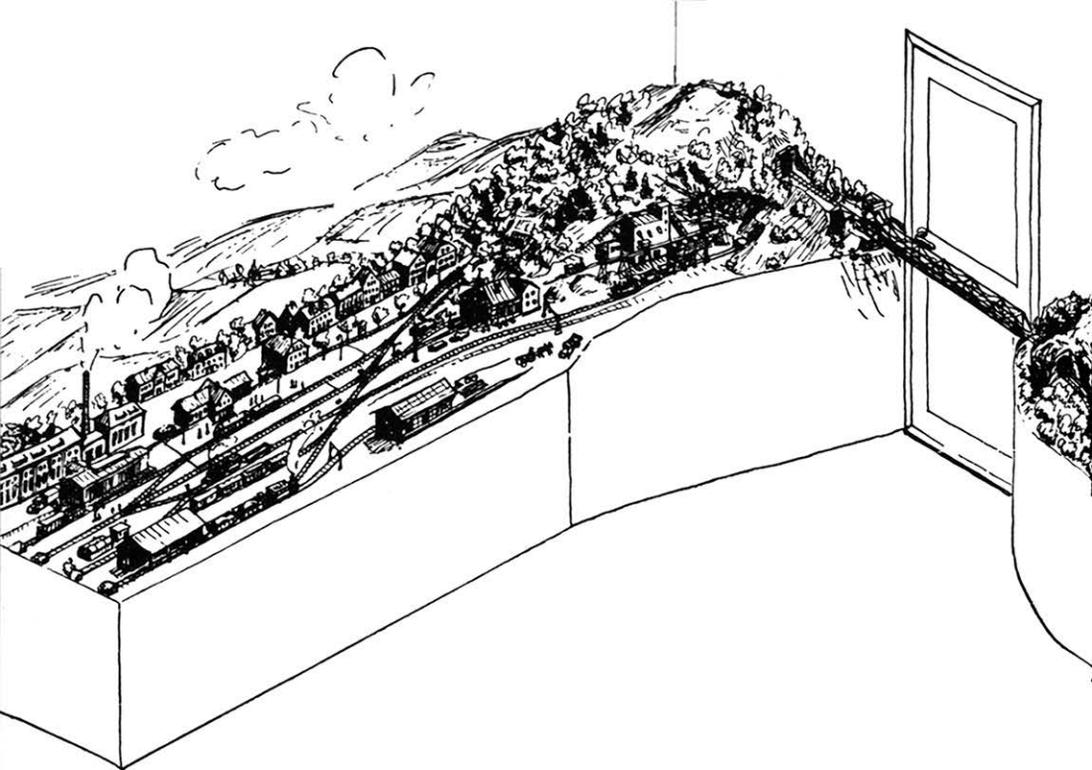
## Plan 57

Maßstab 1 : 25  
Größe 3,05 x 2,05 m

Ein Entwurf aus dem „Model Railroader“ mit „verdeutlichtem“ Schaubild. Eigentlich müßte die Anlage größer sein, aber wir sind einmal von einem kleinsten Kreisradiusmesser von 75 cm ausgegangen. Das Gleisdreieck dürfte „drüben“ tatsächlich zum Wenden von Zügen dienen, aber unser Zeichner benutzt es lieber für ein Grobschotterwerk. Die zwei Pfeile deuten eine weitere Kehrschleife an. — Ein Plan, der viel Betrieb ver-

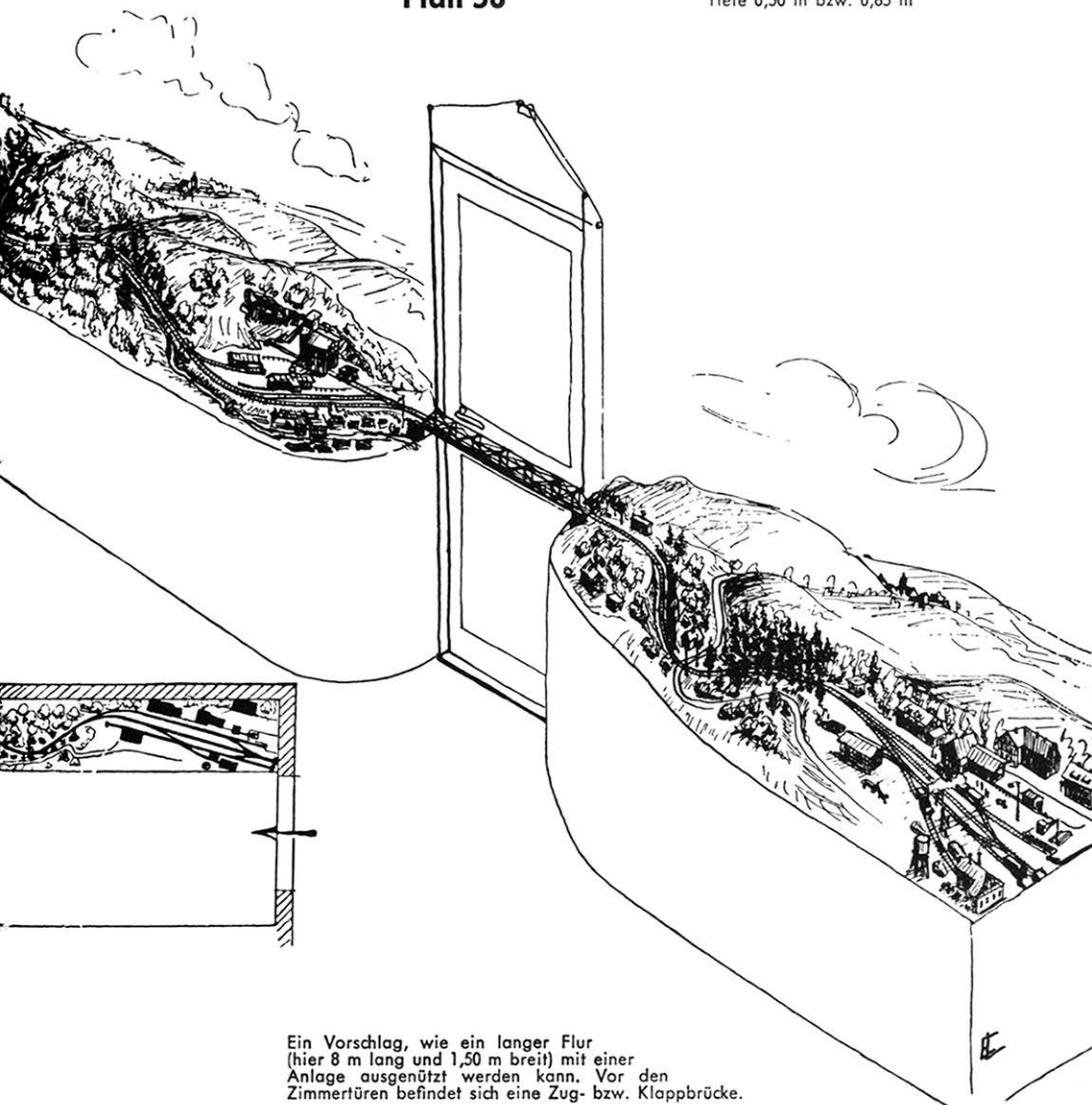


spricht und der reiche Fahrmöglichkeiten bietet. Sehr geschickt: die Trennung der eng zusammenlaufenden Strecke durch einen Fluß, wodurch mit einem Schlag diese Linienführung ihre Be-rechtigung erhält, ja geradezu „zwingend notwendig“ erscheint.

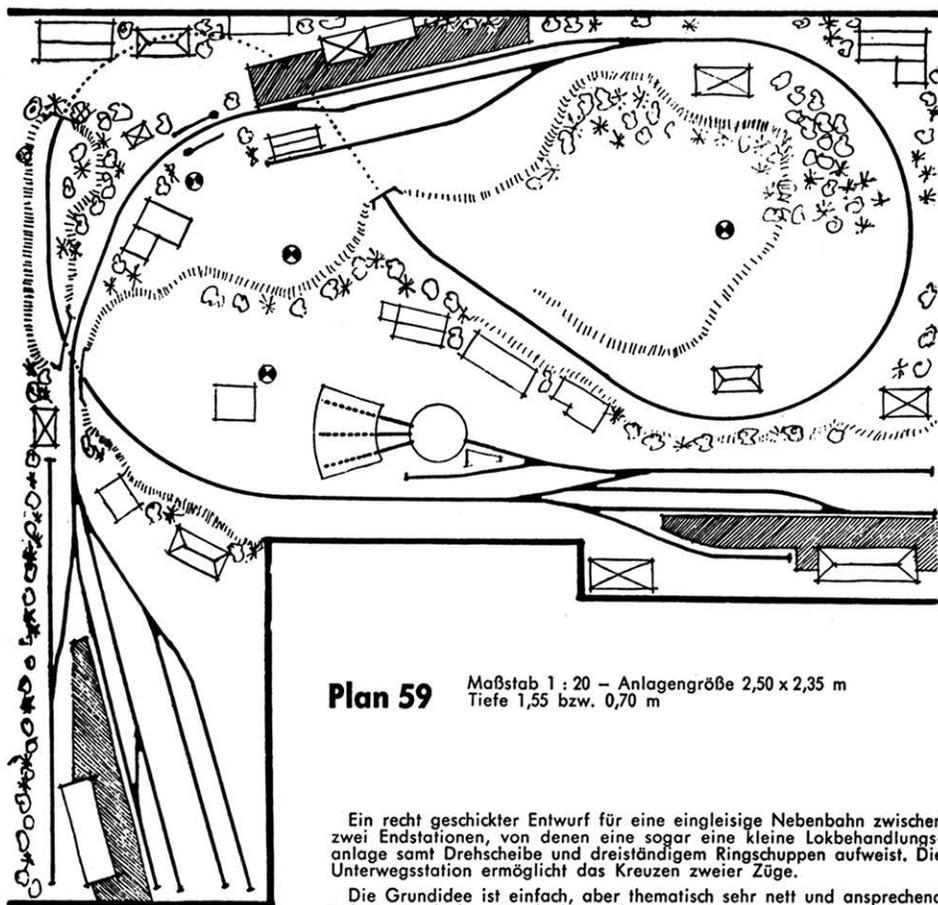


## Plan 58

Maßstab 1 : 50 – Anlagengröße 8,00 x 3,50 m  
Tiefe 0,50 m bzw. 0,65 m



Ein Vorschlag, wie ein langer Flur  
(hier 8 m lang und 1,50 m breit) mit einer  
Anlage ausgenützt werden kann. Vor den  
Zimmertüren befindet sich eine Zug- bzw. Klappbrücke.



## Plan 59

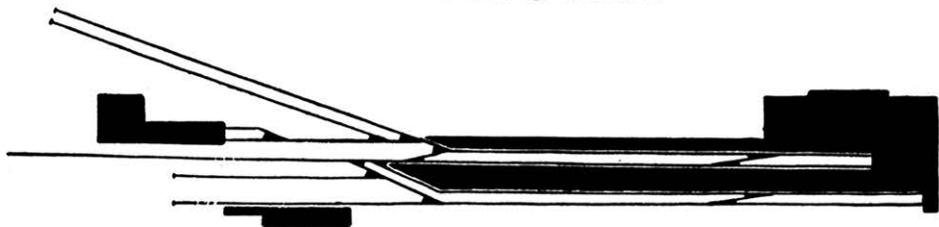
Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße 2,50 x 2,35 m  
Tiefe 1,55 bzw. 0,70 m

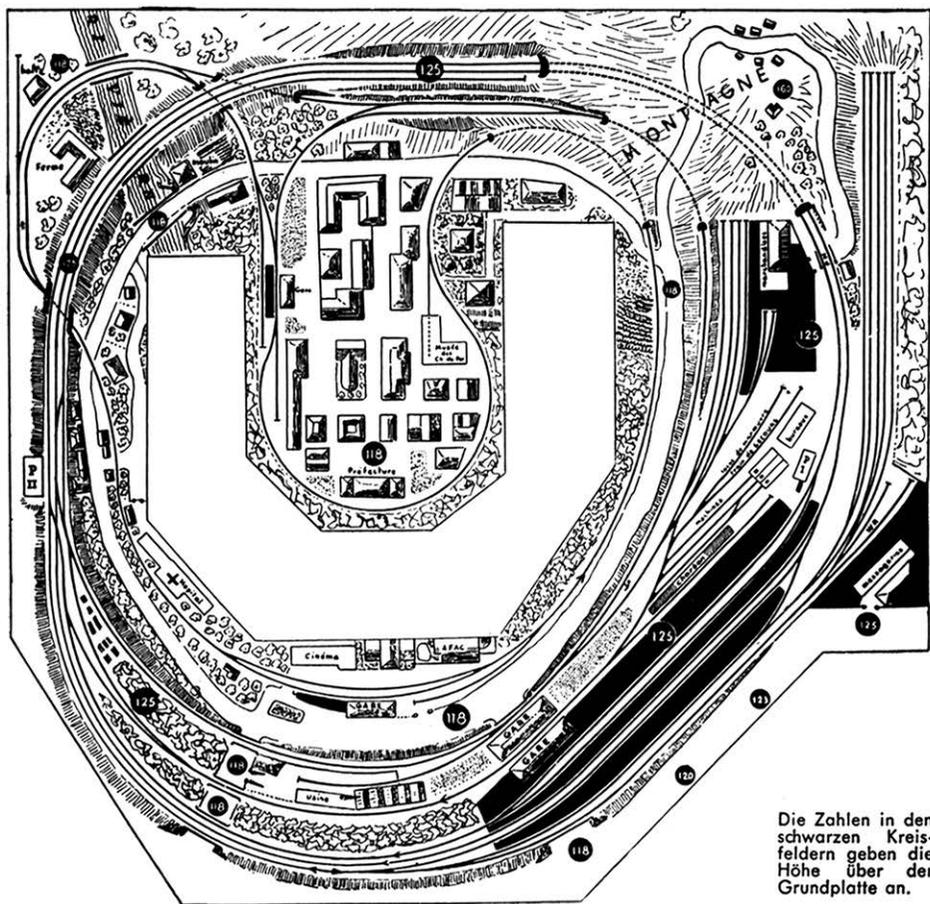
(Der dänischen Modellbahnzeitschrift „Modelbane-Nyt“ entnommen.)

Ein recht geschickter Entwurf für eine eingleisige Nebenbahn zwischen zwei Endstationen, von denen eine sogar eine kleine Lokbehandlungsanlage samt Drehscheibe und dreiständigem Ringschuppen aufweist. Die Unterwegsstation ermöglicht das Kreuzen zweier Züge.

Die Grundidee ist einfach, aber thematisch sehr nett und ansprechend gelöst und dürfte eine dankbare Anregung für diejenigen sein, die sich dem Gleis- und Weichenselbstbau verschrieben haben und einen echten „Bimmelbahn“-Betrieb lieben. Auf dieser Linienführung „gondelt“ man gemächlich von einer Station zur nächsten, „keucht“ die Steigung hinauf und braucht im Endeffekt für die paar „Miniatürkilometer“ genauso lang wie ein D-Zug für eine dreimal längere Strecke!

Wer etwas mehr Platz (in der Länge) zur Verfügung hat, der wähle den unten gezeigten größeren Kopfbahnhof, erweitere die Durchgangsstation (vielleicht auch die andere Endstation) und mache aus der „Bimmelbahn“ eine vollwertige Nebenbahn!



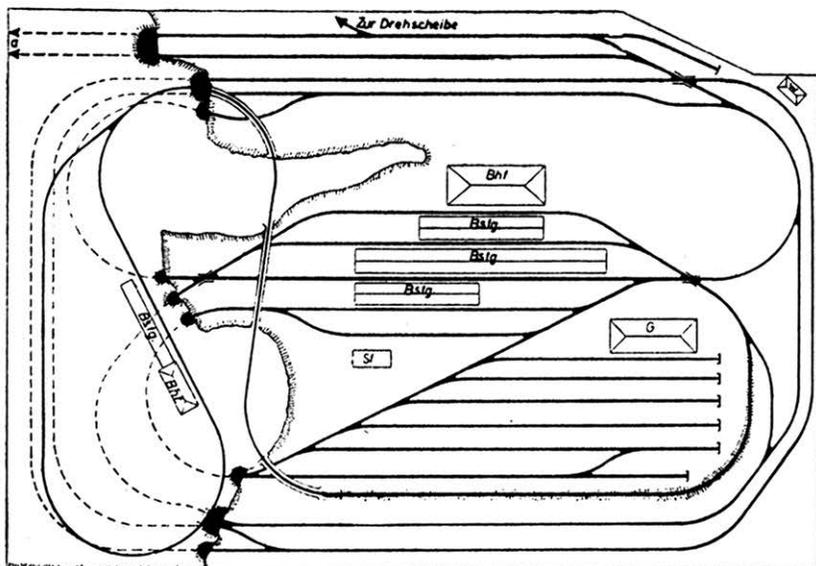


Die Zahlen in den schwarzen Kreisfeldern geben die Höhe über der Grundplatte an.

**Plan 60** Maßstab 1 : 25 – Anlagengröße ca. 3,00 x 3,00 m  
 Maßstab 1 : 30 – Anlagengröße ca. 3,70 x 3,70 m

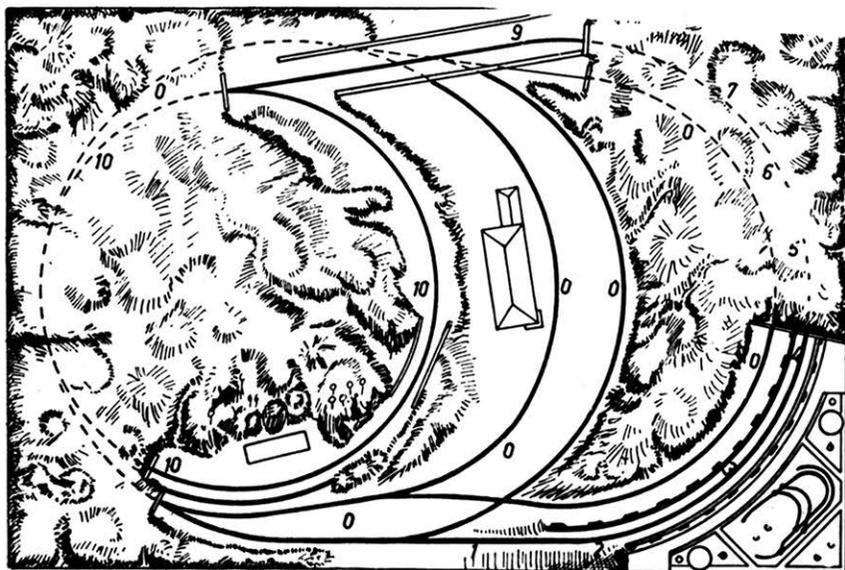
Dieser Streckenplan, der auf den ersten Blick etwas „eigenwillig“ anmuten mag, stammt aus Frankreich (entnommen aus „Modèles Ferroviaires“). Im Grunde genommen handelt es sich um eine „An-der-Wand-lang-Anlage“ mit einer Durchgangsstation („Gare“), von der aus eine Vorortbahn abzweigt, die in den freien Bedienungsraum hineingebaut ist und die „Stadt“ umschließt. Ja, sogar ein Anschluß an ein „Eisenbahnmuseum“ (Musée des Ch. de Fer) ist vorhanden (Mitte der Anlage) – eine nette Idee, etwaige Oldest-Timer wie „Rocket“ oder „Adler“ unterzustellen, um sie per Gelegenheit (Jubiläumsfest usw.) herauszuholen und fahren zu lassen. Die Vorortbahn kann u. U. auch eine Überland-(Straßen-)Bahn sein oder sogar eine Kombination von Straßenbahn und Trolleybus. Der Betrieb im Bahnhof bietet zahlreiche Möglichkeiten durch das Vorhandensein eines kleinen Bws (mit Rechteckschuppen), Abstell- und Einsatzgleisen sowie Werk- und Industrieanschlüssen. Die Strecke unter dem Berg (Montagne) könnte noch mit je einem Ausweichgleis versehen werden, um den einen oder anderen aus- bzw. einfahrenden Zug zeitweise „verschwinden“ lassen zu können.

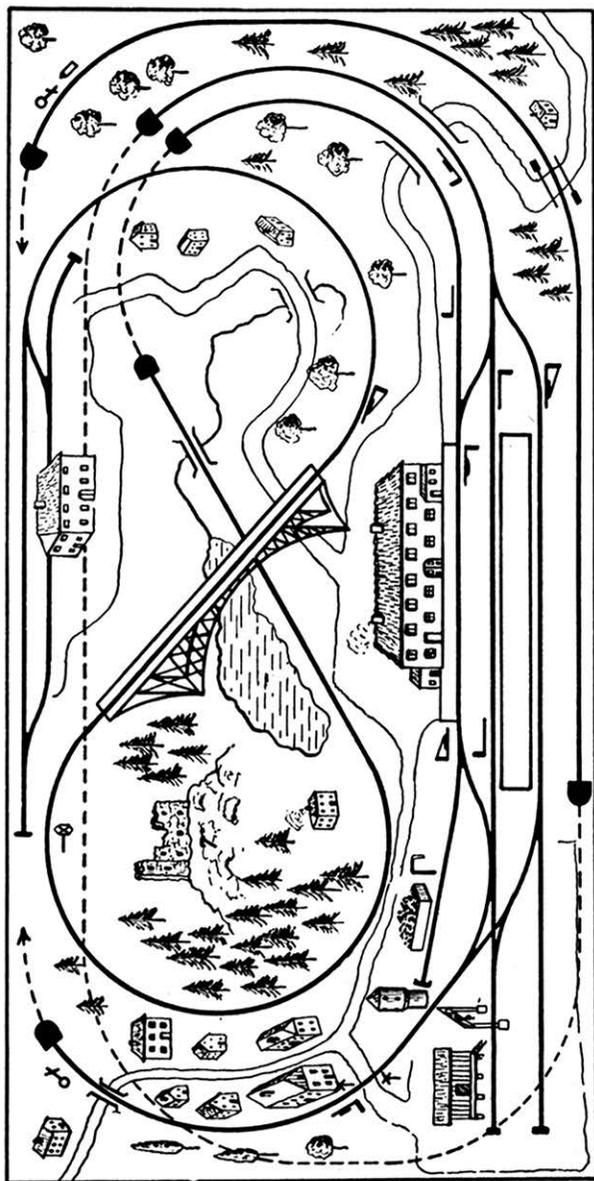
Insgesamt besehen ein ausgeklügelter Plan, besonders für diejenigen, die große Radien und schlanke Weichen lieben und den Reiz des „Außenherumfahrens“ zu schätzen wissen.



**Plan 61** Maßstab 1 : 30 – Anlagengröße 3,20 x 2,20 m  
 Eine Märklin-Anlage für Großbetrieb durch zwei Räume. Die Fortsetzung (bei a) finden Sie in Plan 66.

**Plan 62** Maßstab 1 : 14 – Anlagengröße 1,50 x 1,00 m. Wer die Fotos im MIBA-Heft 7/V gesehen hat, wird gestaunt haben, wie wundervoll dieser Anlagentorso landschaftlich durchgestaltet ist. Auch so – mit nur einem Züglein – kann man anfangen und sich dafür in phantasievoller Geländegestaltung üben.

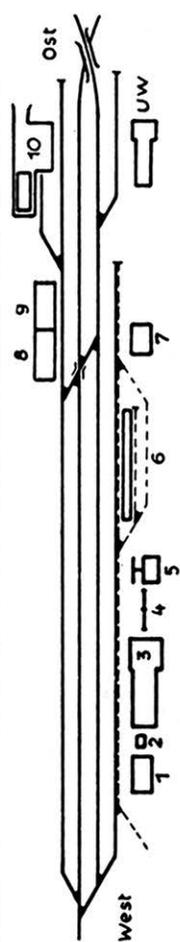


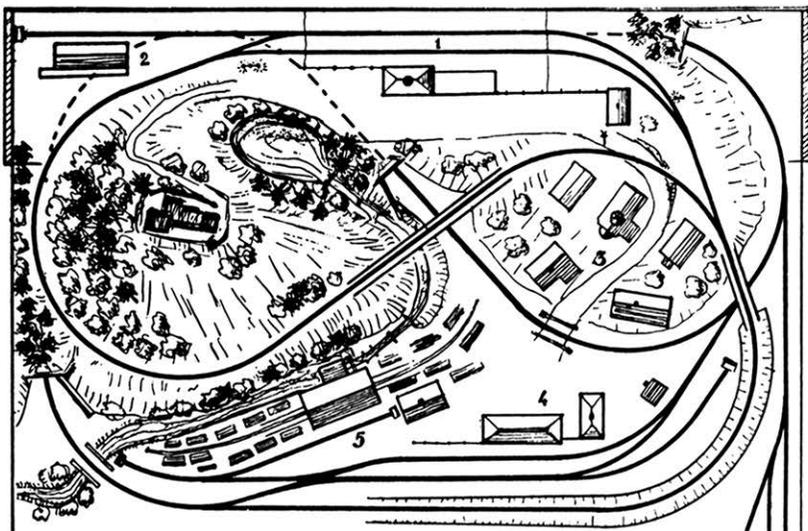


**Plan 63** Maßstab 1 : 15 – Anlagengröße 2,30 x 1,15 m Eine kleine Nebenbahn mit zwei Bahnhöfen.

**Plan 64** Schematischer Gleisplan für einen kleinen Bahnhof, von dem nicht nur eine Nebenbahn, sondern auch noch eine Schmalspurbahn abzweigt. Die Hauptstrecke gilt als elektrifiziert, die übrige bewältigen Dampf- und Dieselloks.

- 1 = Café und Tabakladen
- 2 = Trinkwasser
- 3 = Stationsgebäude
- 4 = Schaltgerüst
- 5 = Abort
- 6 = Umsetzanlage (Schmalspur)
- 7 = Steilwerk
- 8 = Bekohlung
- 9 = Tankabfüllanlage
- 10 = Güterschuppen mit Rampe





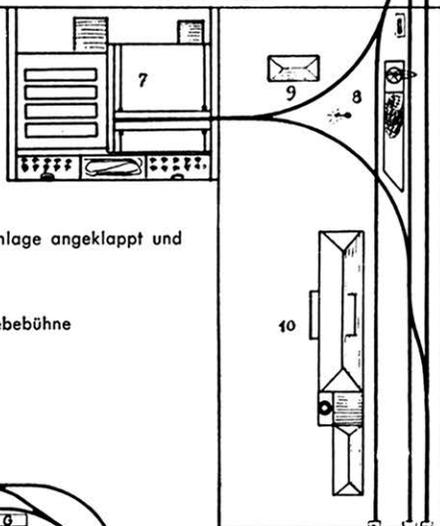
## Plan 65

Maßstab 1 : 20  
Größe des Hauptteils 2,00 x 1,40 m

Eine interessante Schrankenanlage – übrigens eine weitere Möglichkeit bei Raummangel. Gut gelöst das Gleisdreieck an Stelle einer Drehscheibe vor der Schiebebühne (die übrigens nach „Betriebschluß“ als „Garage“ für die Loks dient).

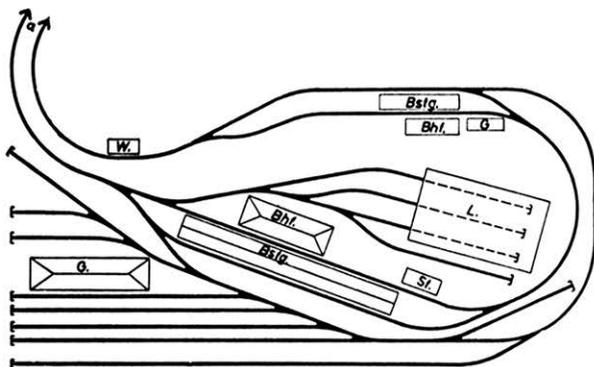
Der Teil mit dem Fabrikanschluß wird an die Hauptanlage angeklappt und verschwindet mit im Klappschrank.

- |                   |                                  |
|-------------------|----------------------------------|
| 1 = Berg-Bahnhof  | 5 = Sägewerk                     |
| 2 = Güterschuppen | 6 = Burgruine                    |
| 3 = Dorf          | 7 = Lokschuppen mit Schiebebühne |
| 4 = Talbahnhof    | 8 = Bekohlung                    |
|                   | 9 = Stellwerk                    |
|                   | 10 = Fabrik                      |



## Plan 66

Der zweite Bahnhof zu Plan 61, der sich im Nebenraum befindet und mittels eines Streckenbretts mit Bahnhof 1 verbunden ist.



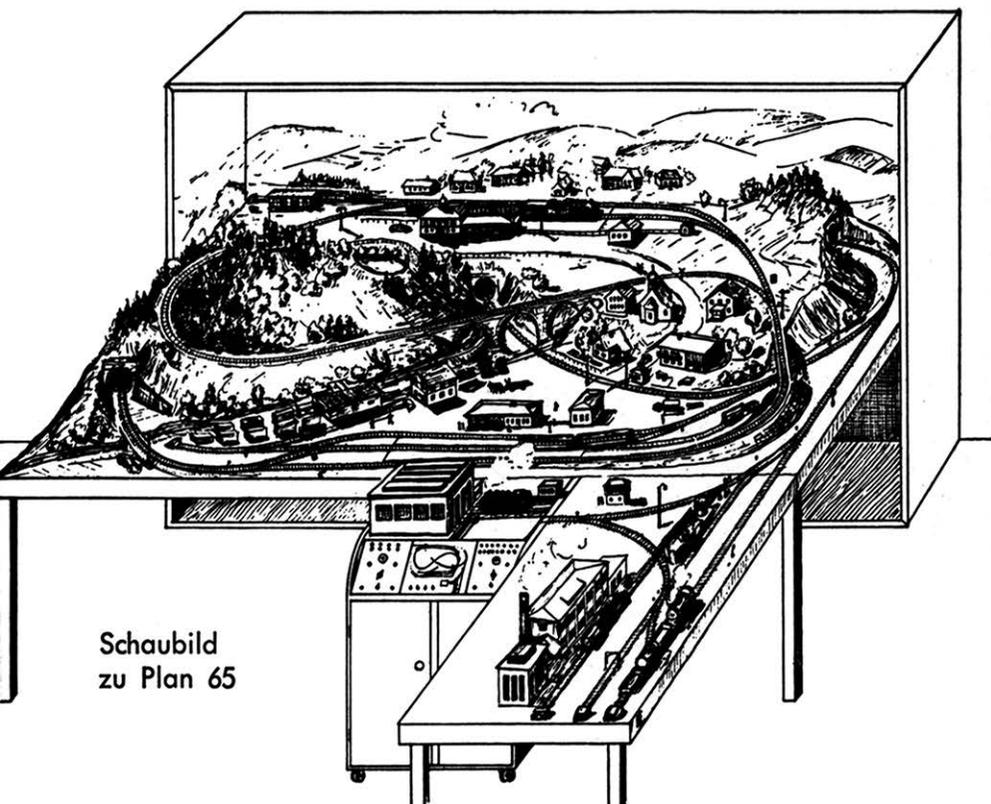
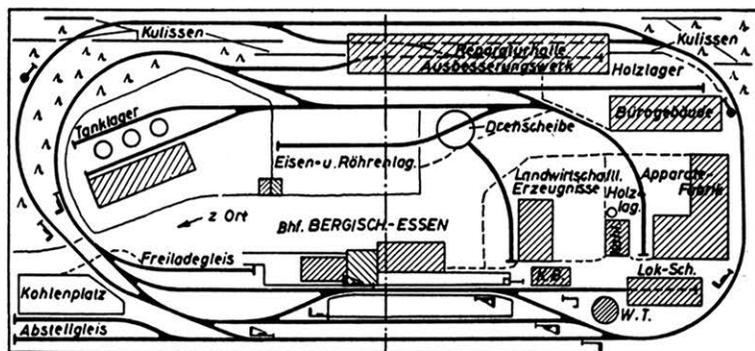
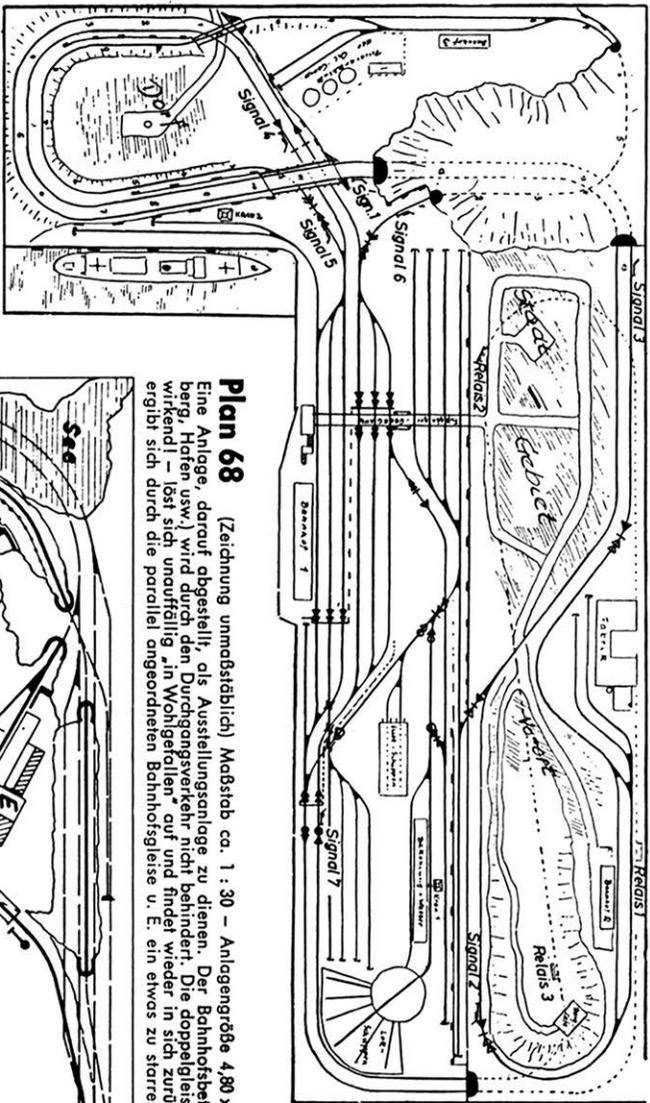


Schaubild  
zu Plan 65

**Plan 67** Maßstab 1 : 25 – Anlagengröße 2,50 x 1,15 m

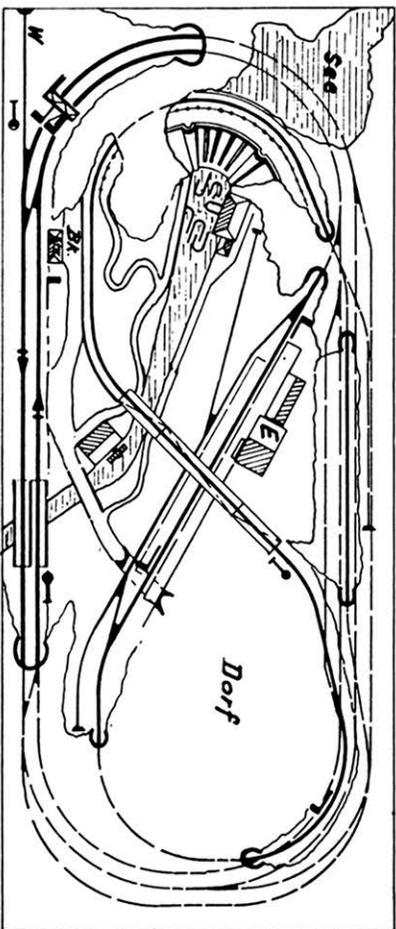
Ein weiterer Vorschlag für eine zusammenklappbare Kleinanlage in der Art des Plans 51.





### Plan 68

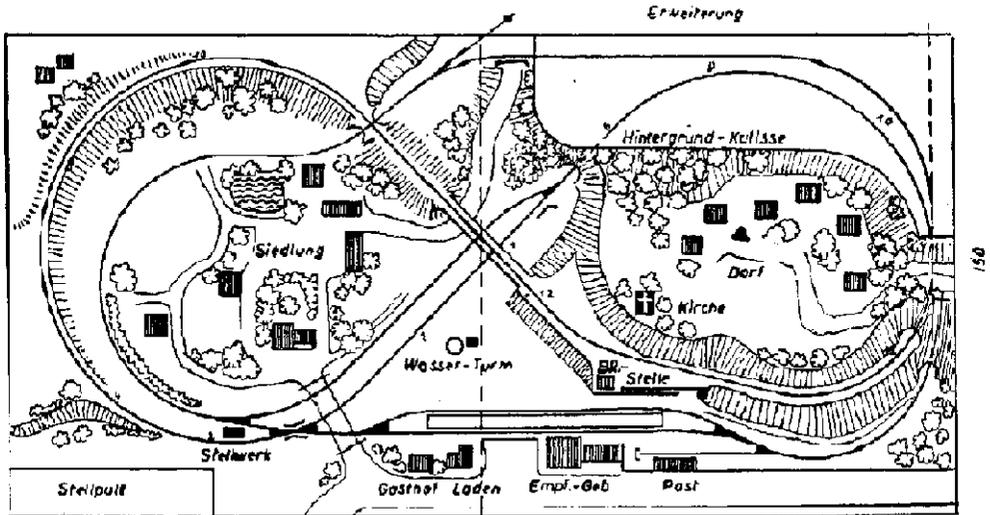
(Zeichnung unmaßstäblich) Maßstab ca. 1 : 30 – Anlagengröße 4,80 x 2,60 m  
 Eine Anlage, darauf abgestellt, als Ausstellungsanlage zu dienen. Der Bahnbetrieb (samt Bw, Ablaufberg, Haken usw.) wird durch den Durchgangsverkehr nicht behindert. Die doppelgleisige Strecke – immer gut wirkend! – löst sich unzufällig „in Wohlfallen“ auf und findet wieder in sich zurück. Gut durchdacht, doch ergibt sich durch die parallel angeordneten Bahnhofsgleise u. E. ein etwas zu starres Gesamtbild.



### Plan 69

Maßstab 1 : 20  
 Anlagengröße 2,40 x 1,05 m

Eine gut ausgelegte Fahrstrecke auf kleinem Raum mit ebenso guten landschaftlichen Möglichkeiten. (Der Bahnhof kann im Bedarfsfall erweitert werden, obwohl er ja eigentlich nur eine Station der Nebenbahn ist und die Doppelgleisstrecke wie „zufällig“ und scheinbar ohne „inneren Zusammenhang“ vorbeiführt) (Nicht schlecht!)

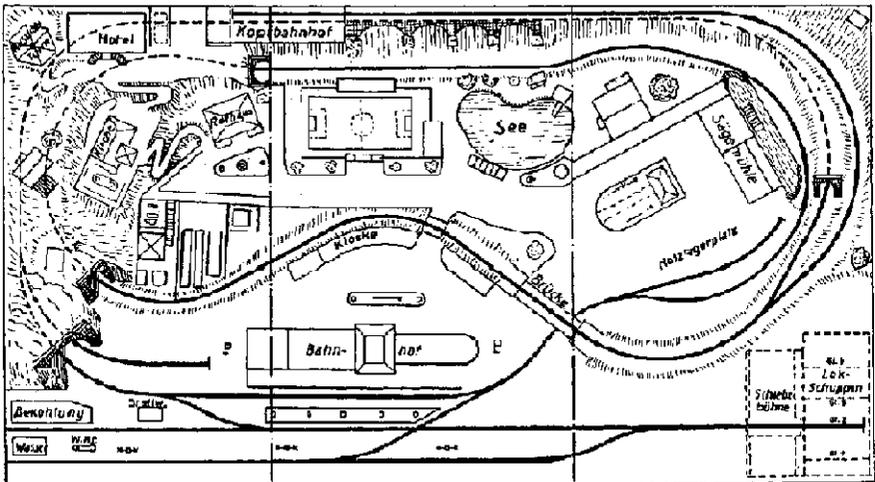


**Plan 70** Maßstab 1:74 – Anlagengröße 3,00 x 1,50 m

In aufgelockerter Weise wird hier Landschaft und Eisenbahn in Übereinstimmung gebracht. Die Erweiterungsanlage mag – als Gegensatz – einen größeren Bahnhof mit Stadtgebiet aufweisen (die z. B. der Freund aufbauen kann). Die Fahrmöglichkeiten sind aber auch so schon sehr gut, zumindest für eine kleine Nebentbahn, die sie nunmal – dem kleinen Bahnhof nach zu urteilen – ist.

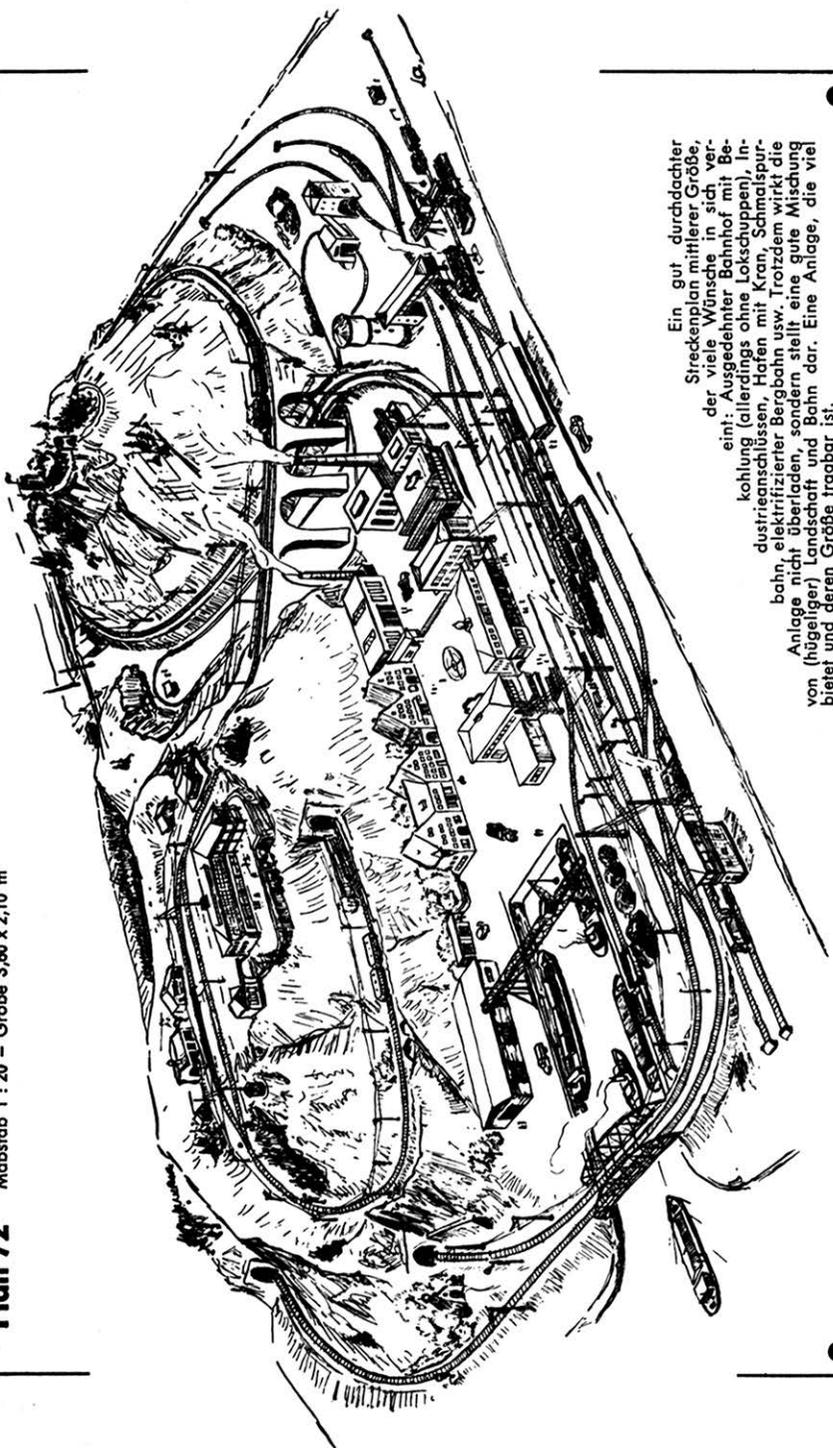
**Plan 71** Maßstab 1:20 – Anlagengröße 2,30 x 1,25 m

Eine weitere Variation zum Thema „Kleinanlage“. Etwas unmotiviert: der Lokschuppen mit Schiebehöhle, aber – wo soll man „nachts“ alle seine Loks unterbringen? Lassen wir den Vorschlag Vorschlag sein und setzen wir einen zweiständigen Schuppen hin, der macht sich besser und paßt auch besser ins Gesamtbild.

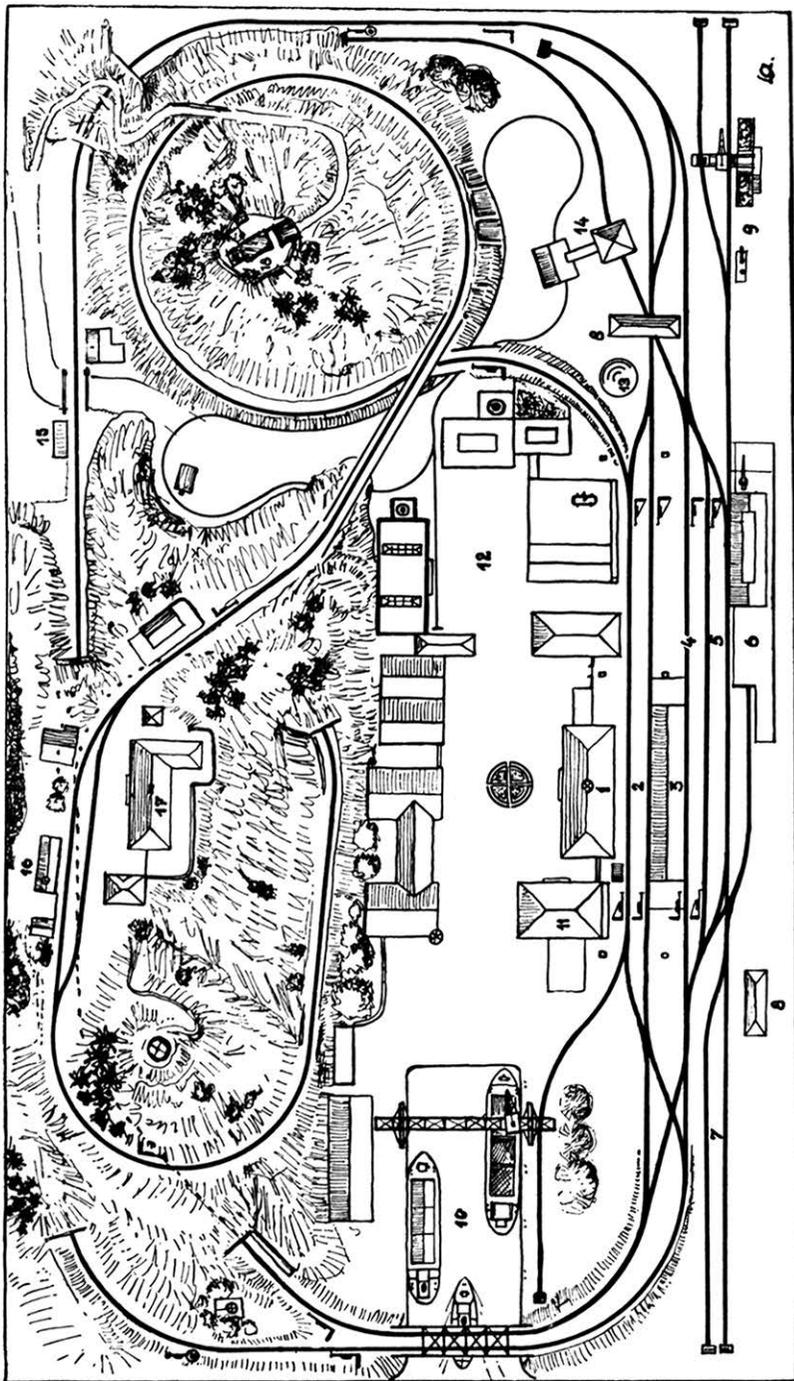


● **Plan 72**

Maßstab 1 : 20 – Größe 3,60 x 2,10 m



Ein gut durchdachter Streckenplan mittlerer Größe, der viele Wünsche in sich vereinigt: Ausgedehnter Bahnhof mit Bekohlung (allerdings ohne Lokschuppen), Industriean schlüssen, Hafen mit Kran, Schmalspurbahn, elektrifizierter Bergbahn usw. Trotzdem wirkt die Anlage nicht überladen, sondern stellt eine gute Mischung von (hügeliger) Landschaft und Bahn dar. Eine Anlage, die viel bietet und deren Größe tragbar ist.



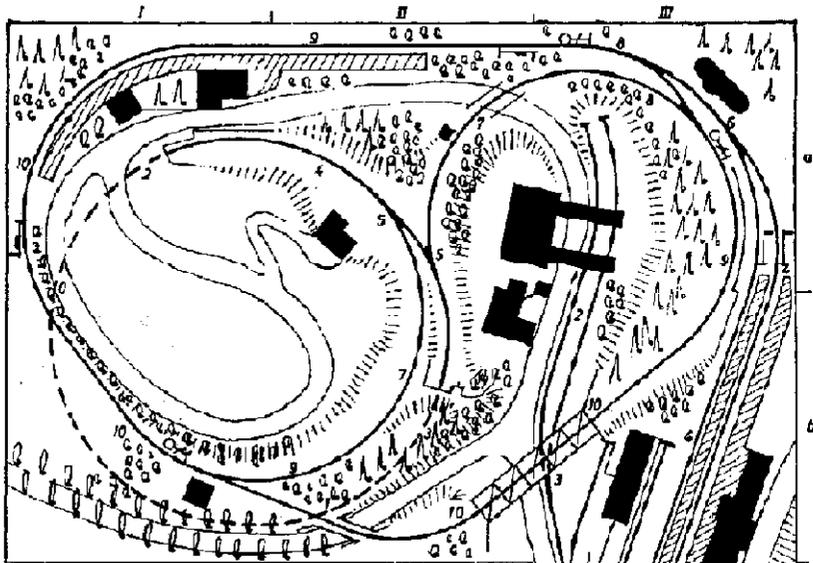
- 1 = Empfangsgebäude
- 2 = Bergstrecke
- 3 = Bahnsteigüberdachung
- 4 = D-Zugstrecke

- 5 = Durchlaufgleis
- 6 = Güterhalle
- 7 = Abstellgleise
- 8 = Stellwerke

- 9 = Beköhlung
- 10 = Hafen
- 11 = Post
- 12 = Fabrik

- 13 = Wasserturm
- 14 = Steinbrecher-Silo
- 15 = Haltestelle „Kiesgrube“
- 16 = „Lueg ins Land“

- 17 = Kurhaus
- 18 = Ruine

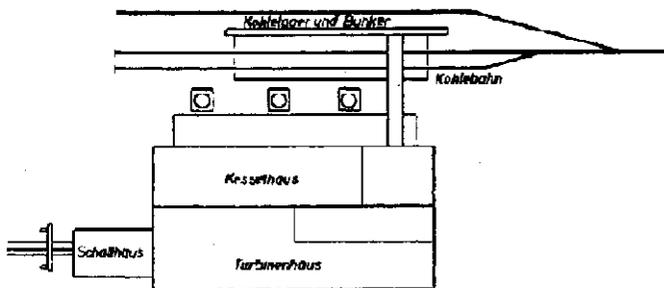


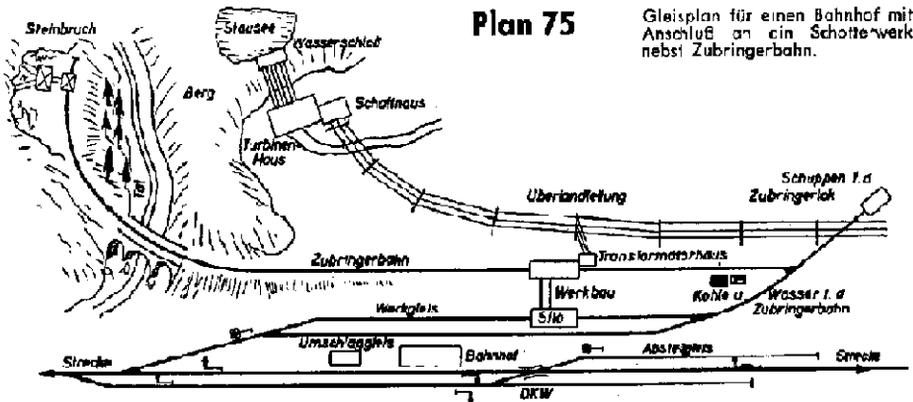
Zeichenerklärung: Gebäude ■ Sträucher □ □ □  
 Laubbäume ○ ○ ○ Nadelbäume ▲ ▲ ▲

**Plan 73** Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße 9,00 x 2,10 m

Thema: Eingleisige Nebenbahn mit langer Bergstrecke und gute Rangiermöglichkeiten im Bahnhof.

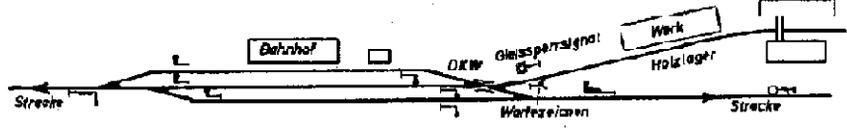
**Plan 74** Gleisanschlüsse eines Dampfkraftwerkes.





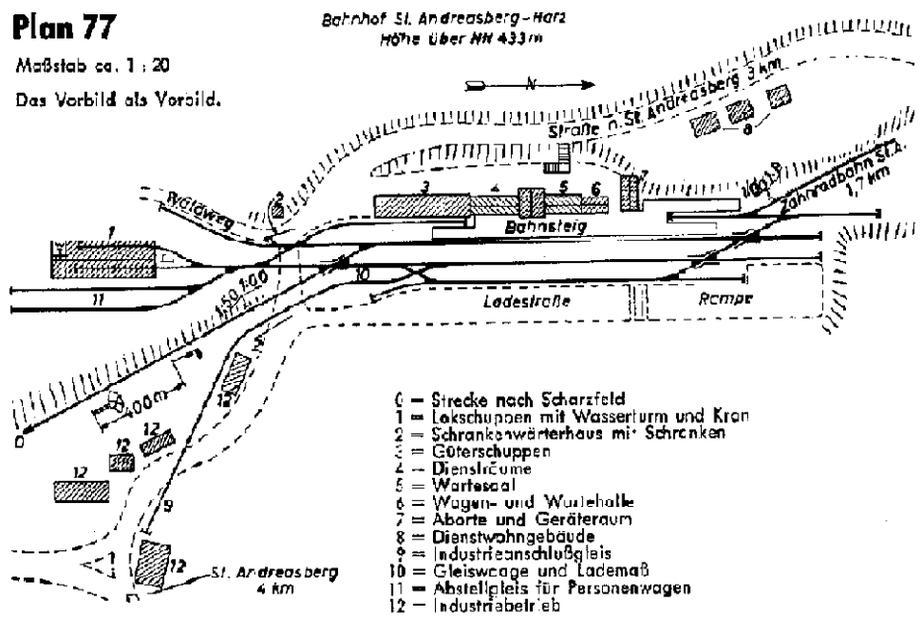
### Plan 76

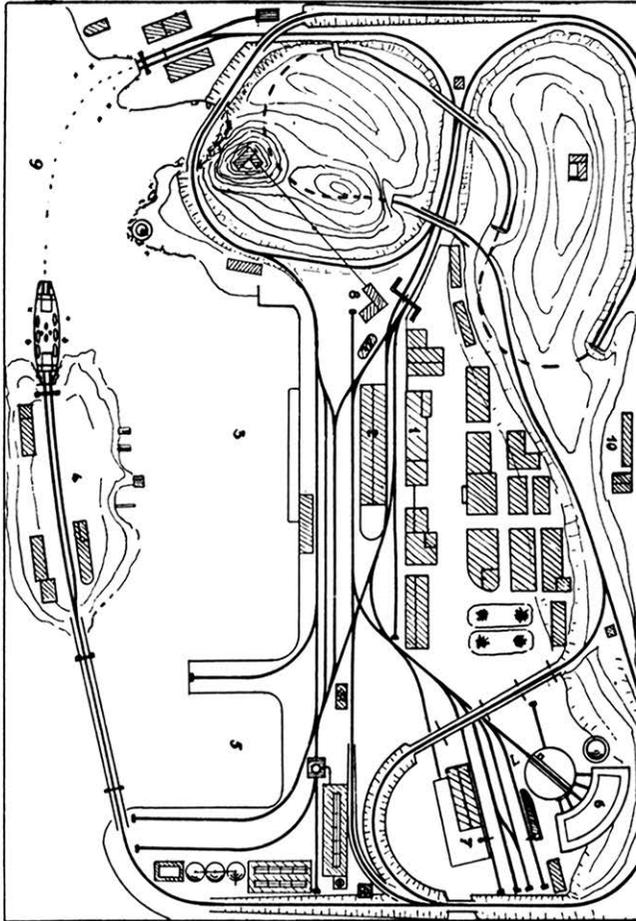
Einfacher Industrieanschluß (mit Signalsicherung).



### Plan 77

Maßstab ca. 1 : 20  
Das Vorbild als Vorbild.





### Plan 79

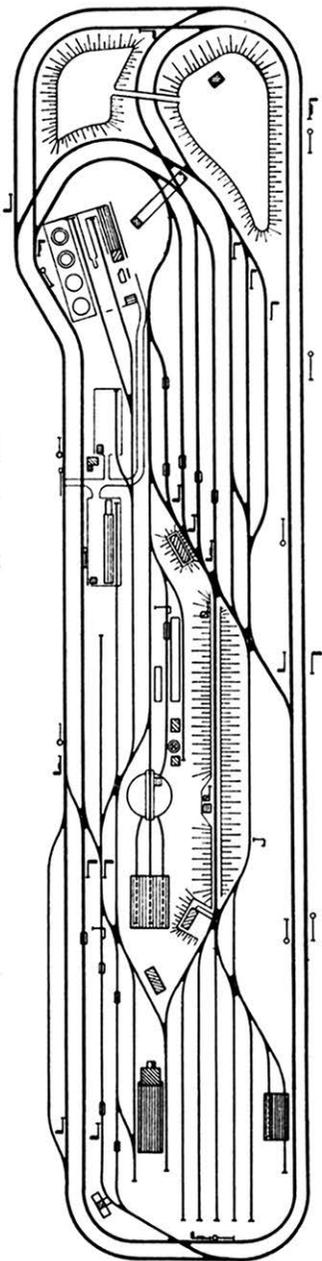
Maßstab 1 : 50 – Größe 6,00 x 4,30 m  
 Maßstab 1 : 35 – Größe 4,20 x 3,05 m

Wenn man der Phantasie keine Grenzen setzt (so wie unser Zeichner), dann könnte man in der Tat auch mal eine Landschaftskomposition zusammenmischen, die nach südamerikanischem Klima riecht. Oder man stellt sich vor, Deutschland würde irgendwo ans Mittelmeer grenzen oder die Nordseeküste wäre hügelig. Auf jeden Fall bietet der Plan alle Möglichkeiten, auch betrieblicher Art.

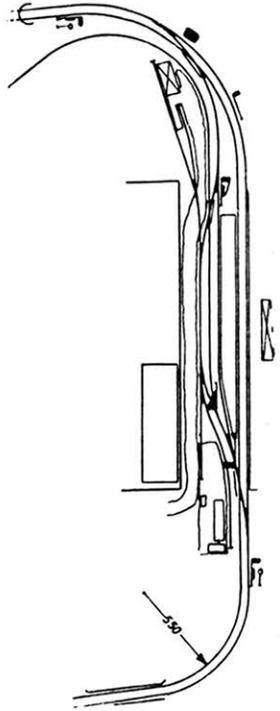
- 1 = Hauptbahnhof
- 2 = Bahnsteighalle
- 3 = Hofen
- 4 = Badeinsel
- 5 = Umschlaghafen
- 6 = Betriebswerk
- 7 = Güterhalle
- 8 = Bergbahn
- 9 = Fahre
- 10 = Haltestelle
- 11 = Stellwerke

### Plan 80

Maßstab 1 : 45 – Anlagengröße 7,40 x 1,70 m



Entkuppungsschiene



**Plan 78** Maßstab 1 : 40  
 Durchgangsbahnhof an zweigleisiger Strecke.

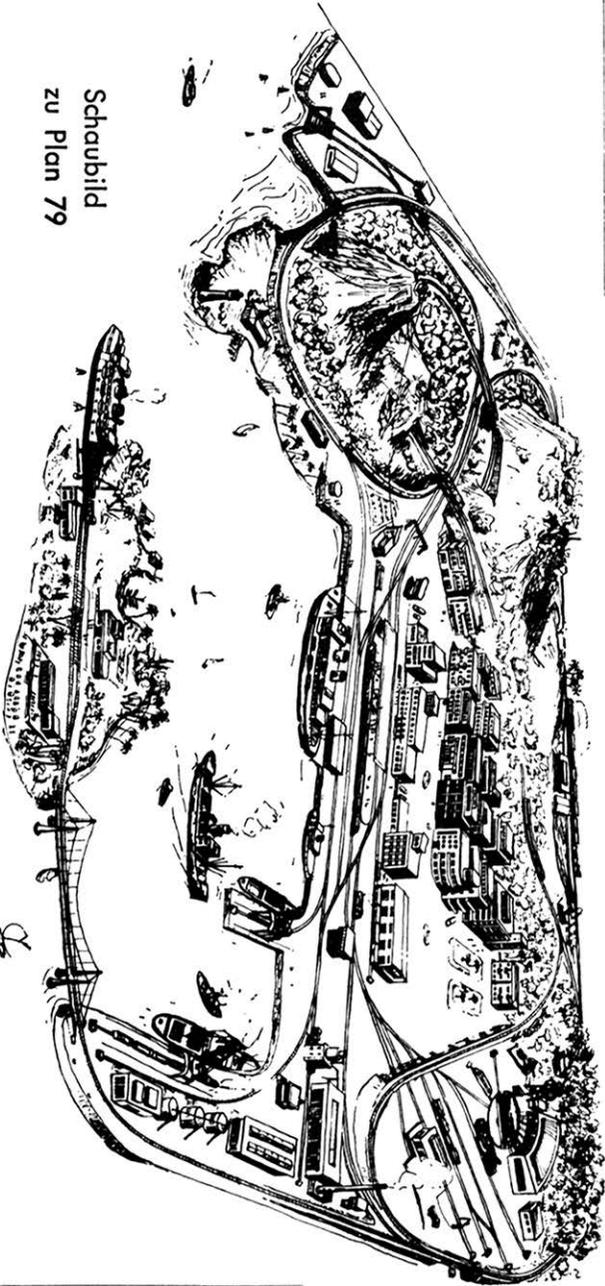
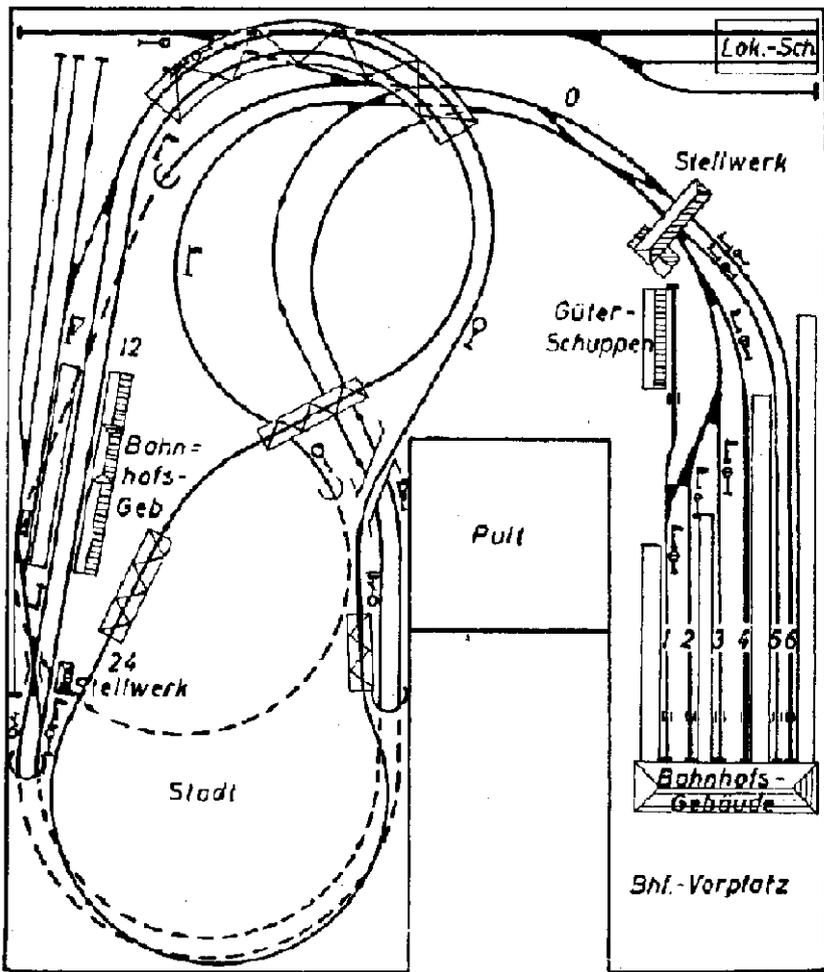


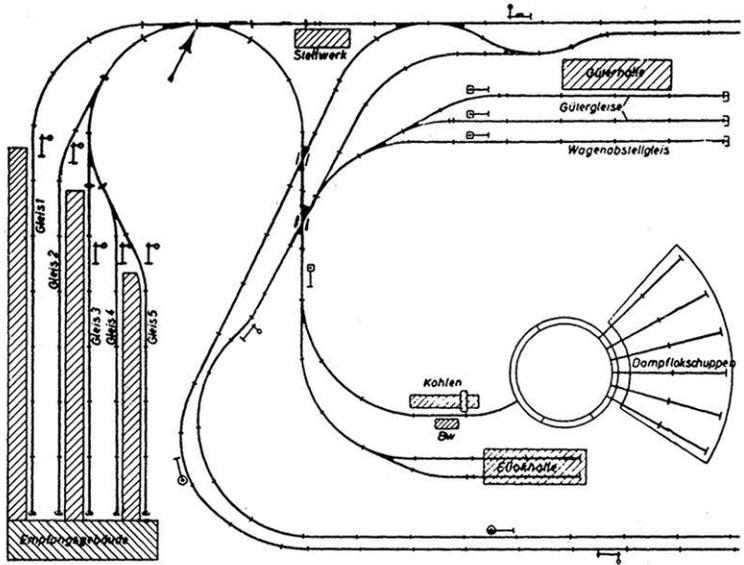
Schaubild  
 zu Plan 79



**Plan 81** Maßstab 1 : 25 Anlagengröße 3,10 x 2,65 m

Ein Kopfbahnhof bedingt zwangsläufig einen interessanteren Betrieb als ein gleichgroßer Durchgangsbahnhof. Diese Anlage dürfte die Freunde von schnellen Personenzügen besonders ansprechen, zumal gefahren und rangiert werden kann. Im Kopfbahnhof werden die Züge entweder von einer Rangierlok über die kleine Kehrschleife (unter dem Durchgangsbahnhof) gewendet oder durch die Zuglok über diese Kehrschleife wieder in ein Bahnsteiggleis gedrückt. Dies ist ein offensichtliches Manko (allein schon die tunnelbewehrte Kehrschleife). Besser (und richtiger) wäre es, bei D ein bis zwei Ziehgleise anzuordnen, die Wagen durch eine Rangierlok herauszuziehen, auf daß die Zuglok „entfluchen“ kann (auf ein – noch fehlendes – Wartagleis oder zum Ellokschuppen).

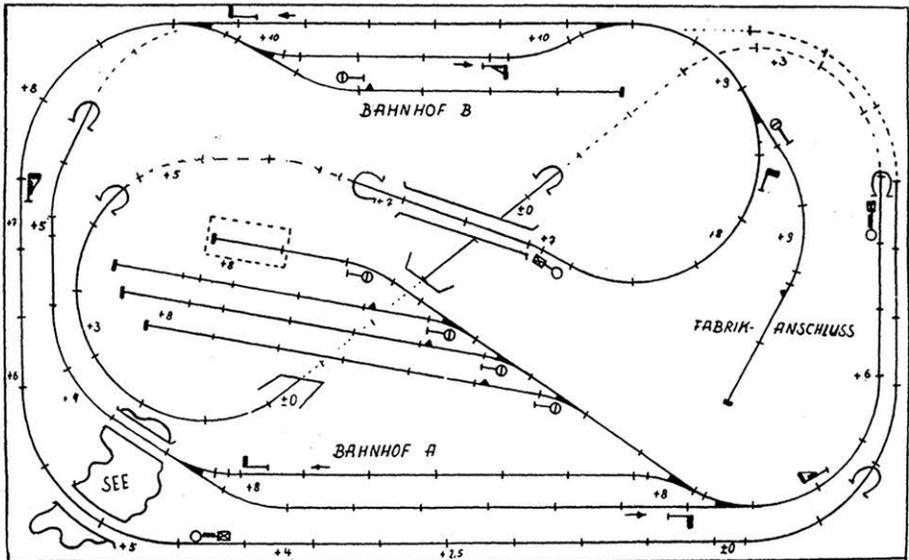
*Lies die „MIBA“ (die Modellbahnzeitschrift „Miniaturbahnen“)  
und Du bist über alles Wissenswertes im Bilde!*



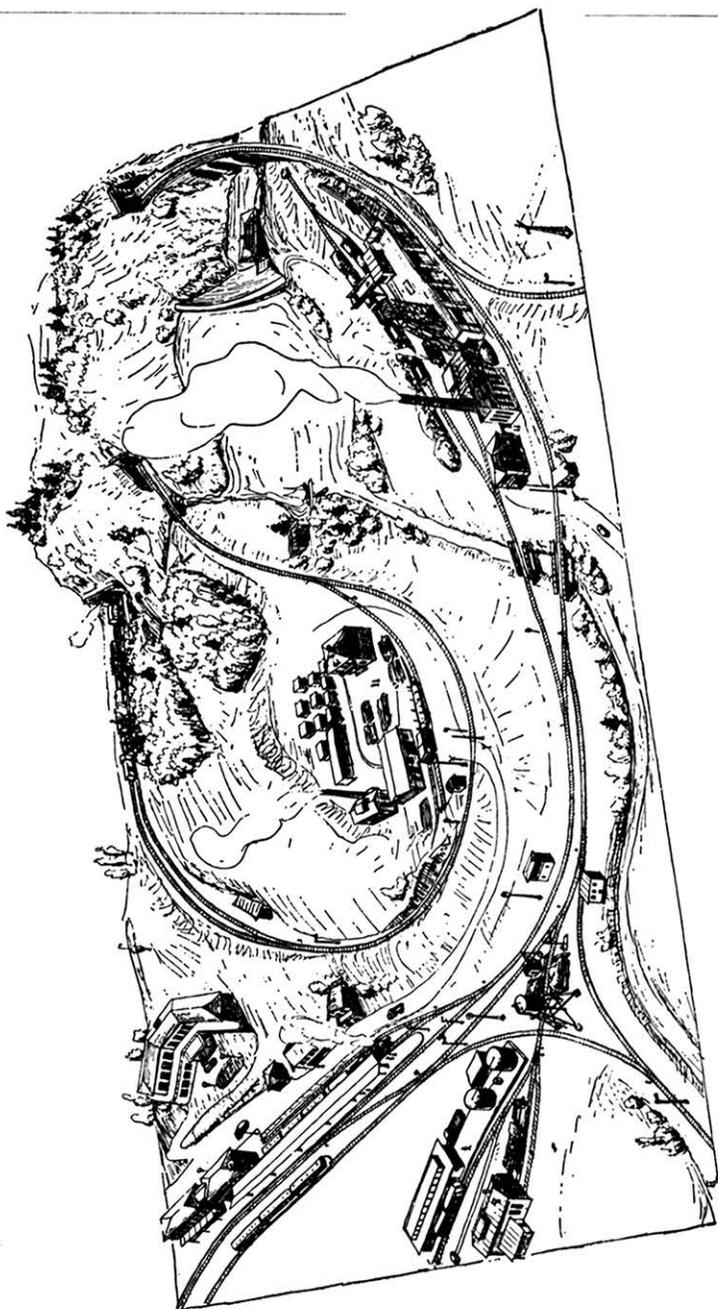
**Plan 82** Maßstab 1 : 25 – Anlagengröße 2,50 x 1,90 m

Eine andere Version eines kleinen Kopfbahnhofs, dessen „neuralgischer Punkt“ mit einem Pfeil gekennzeichnet ist. Besser wäre, die Strecke zweigleisig weiterzuführen und das Lokgleis bei Gleis 4 mittels Doppelkreuzweiche einmünden zu lassen.

**Plan 83** Maßstab 1 : 20 – Anlagengröße 2,40 x 1,50 m – Kein Kommentar.



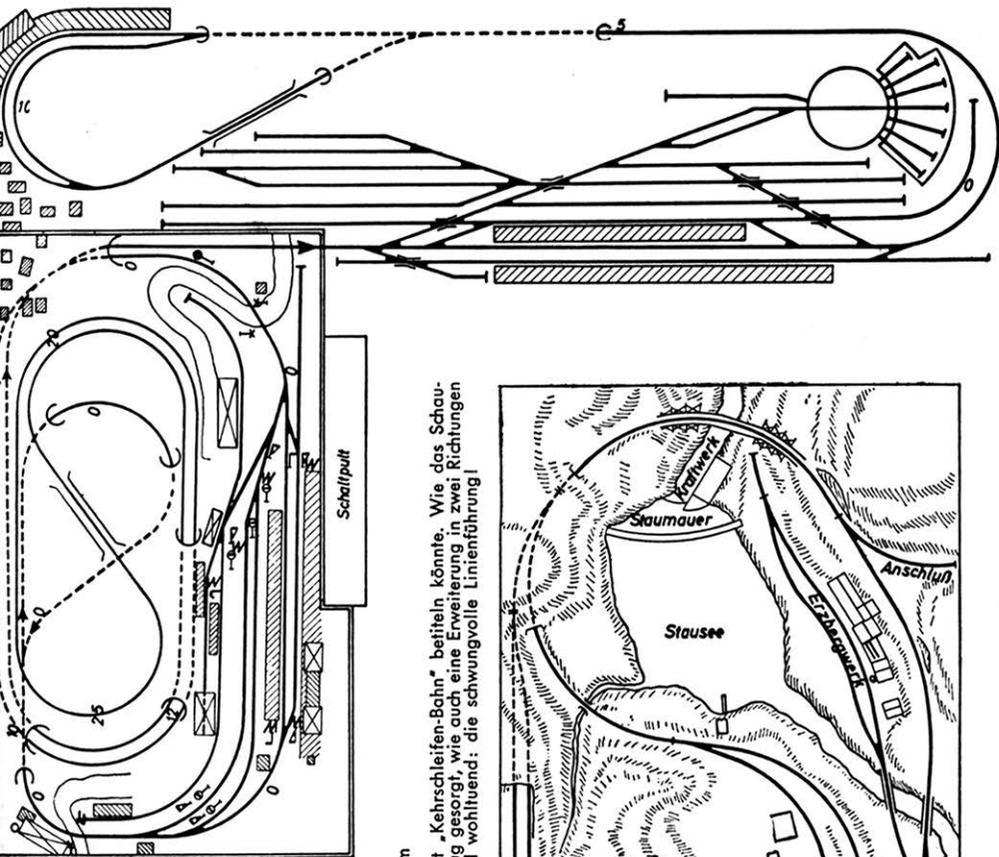
**Schaubild zu Plan 85** Eine etwas romantischere Landschaft mit viel Wald, Felsen, Steilhängen, kleinen Schluchten u. dgl. dürfte dem Streckenplan vielleicht mehr gerecht werden!



### Plan 84

Maßstab 1 : 40  
Anlagengröße max. 5,60 x 4,40 m

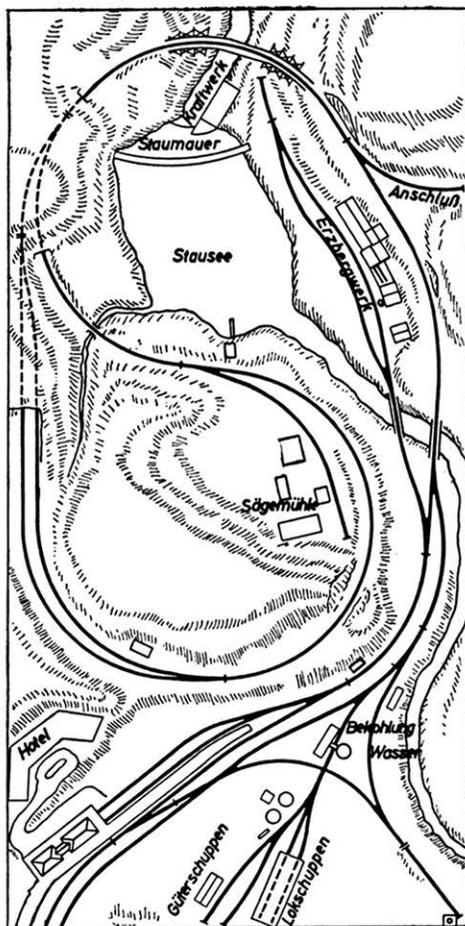
Großbetrieb zwischen zwei Durchgangsbahnhöfen. Der eingerahmte Teil kennzeichnet den ersten Bauabschnitt oder eine zweite Anlage, die im Besitz eines Freundes ist. In letzterem Fall wäre eine Erweiterung nach rechts zweckdienlich, um den etwas arg abrupten Übergang zur Bahnhofsanlage organischer und geländemäßig besser gestalten zu können.

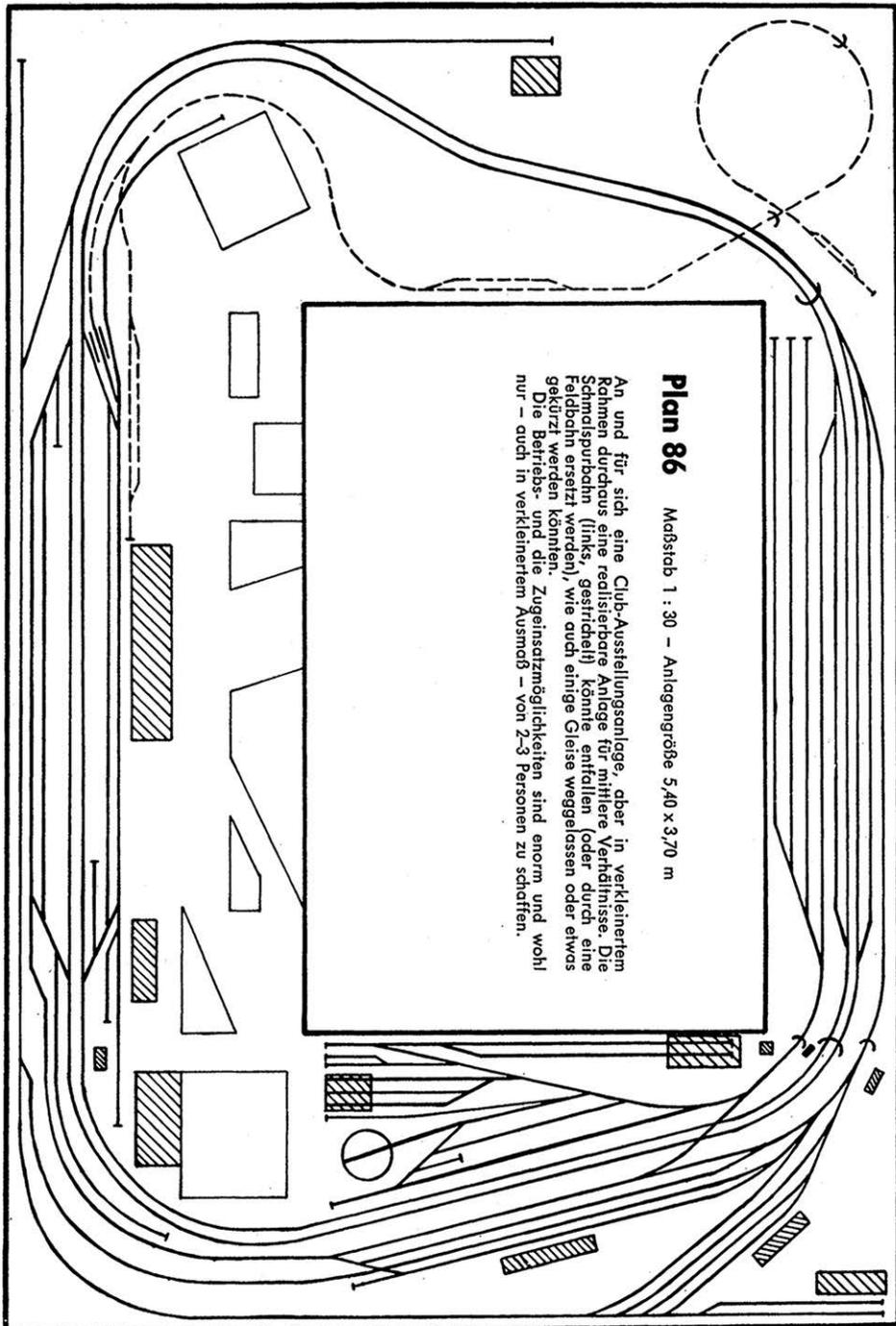


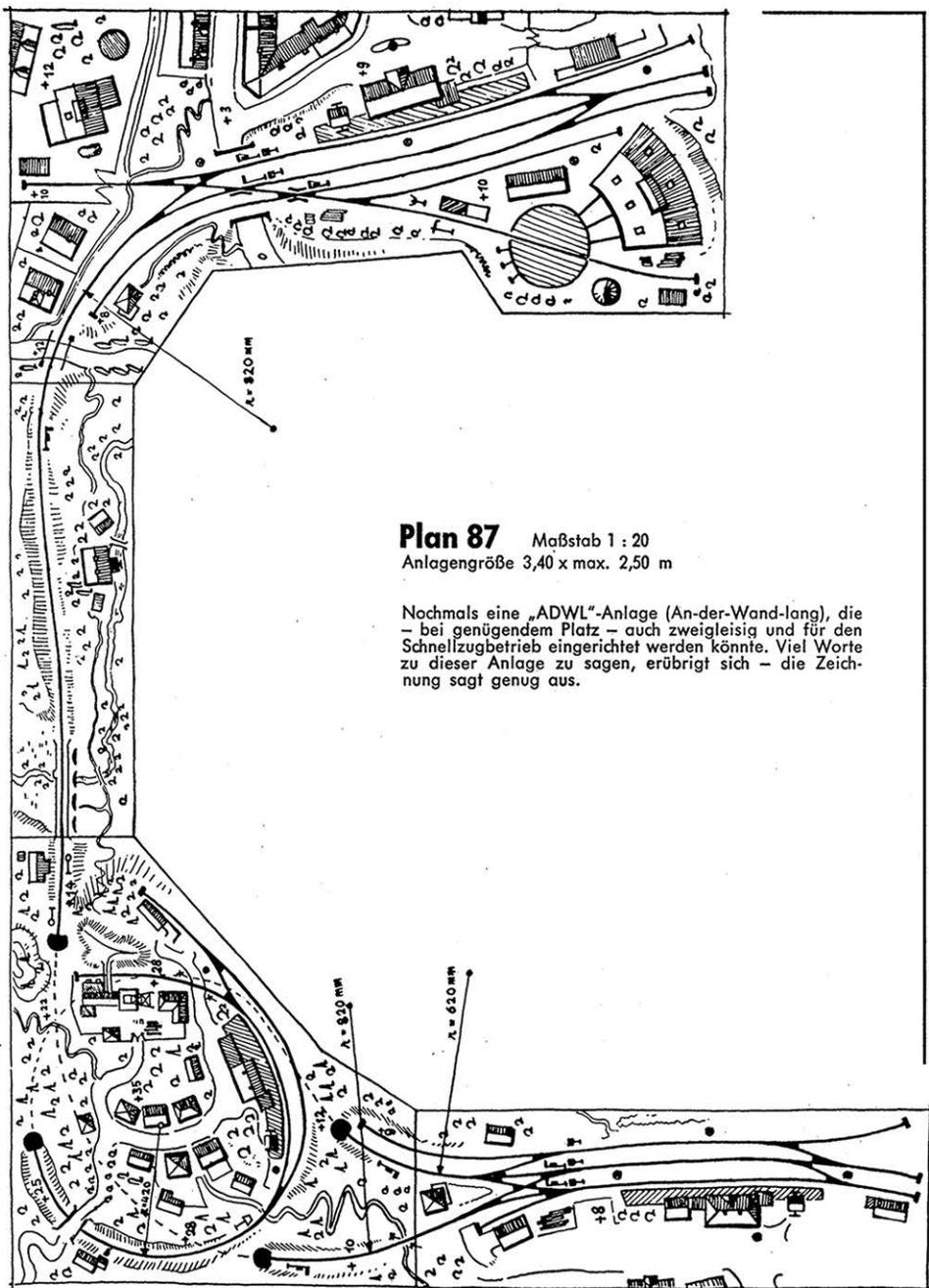
### Plan 85

Maßstab 1 : 25 – Größe 3,00 x 1,50 m

Ein Plan aus dem „Model Railroader“, den man mit „Kehrschleifen-Bahn“ betiteln könnte. Wie das Schaubild zeigt, ist für regen Rangierbetrieb mehr als genug gesorgt, wie auch eine Erweiterung in zwei Richtungen möglich (und wünschenswert) ist. Bemerkenswert und wohlthuend: die schwungvolle Linienführung!







**Plan 87** Maßstab 1 : 20  
Anlagengröße 3,40 x max. 2,50 m

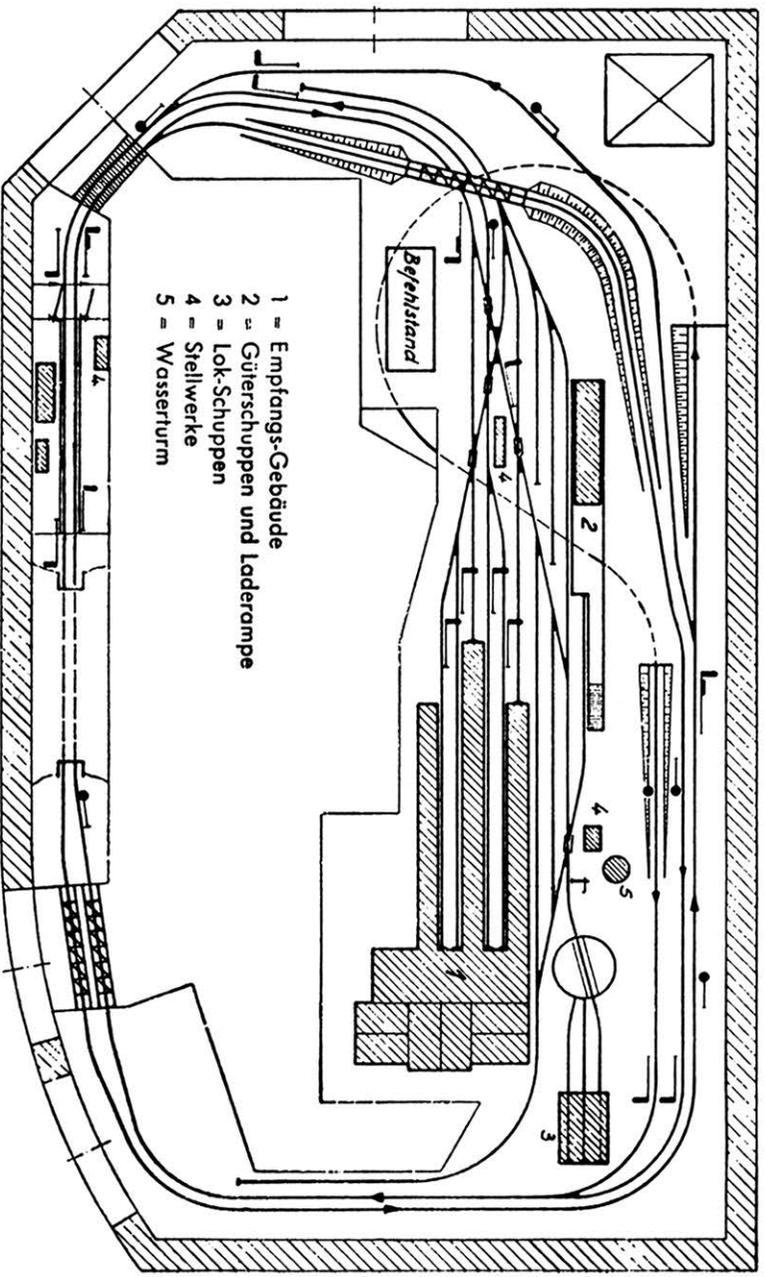
Nochmals eine „ADWL“-Anlage (An-der-Wand-lang), die – bei genügendem Platz – auch zweigleisig und für den Schnellzugbetrieb eingerichtet werden könnte. Viel Worte zu dieser Anlage zu sagen, erübrigt sich – die Zeichnung sagt genug aus.

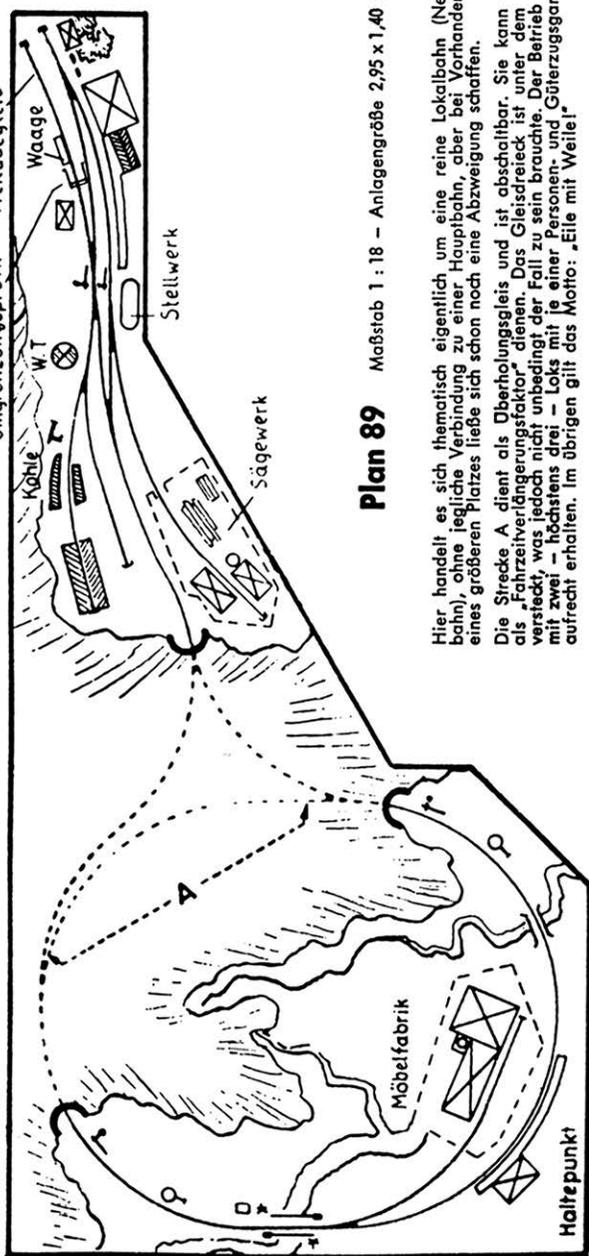
# Plan 88

Mabststab 1 : 72 für 0 – Anlagengröße 11,50 x 6,50 m

Mabststab 1 : 35 für H0 – Anlagengröße 5,50 x 3,20 m

Ein Streckenplan aus den ersten MIBA-Heften (1948), der sogar heute noch volle Gültigkeit hat. (Kein Wunder, stammt er doch von einem der „ältesten“ Modellbahner, der damals schon ein „alter Hase“ war.) Der Kopfbahnhof ist einfach mustergerällig, das Thema klar und ungekünstelt und die „Parade“-Ringschleife vorbildlich vorbildgeräu überführt. Der Bahnhofsbetrieb bietet beste Rangiermöglichkeiten.



**Plan 89**

Maßstab 1 : 18 – Anlagengröße 2,95 x 1,40 m

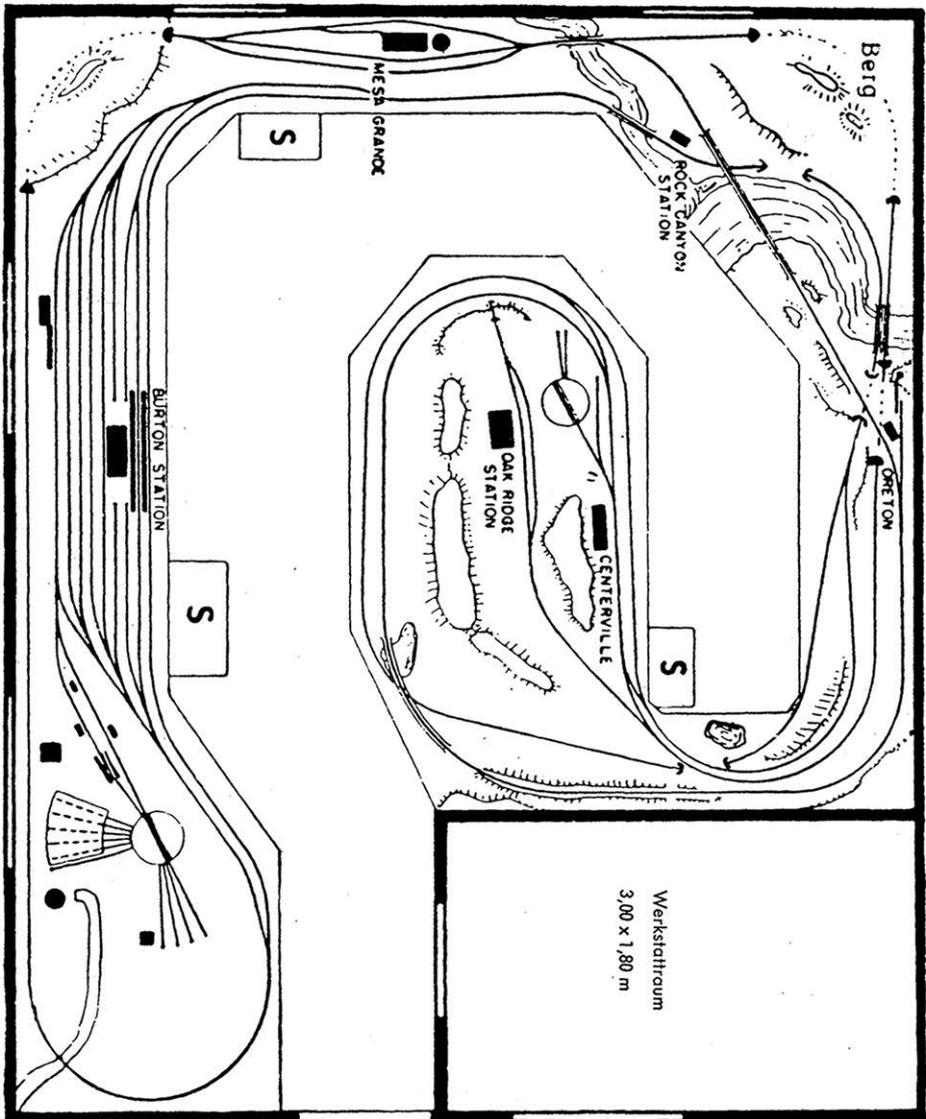
Hier handelt es sich thematisch eigentlich um eine reine Lokalbahn (Nebenbahn), ohne jegliche Verbindung zu einer Hauptbahn, aber bei Vorhandensein eines größeren Platzes ließe sich schon noch eine Abzweigung schaffen.

Die Strecke A dient als Überholungs- und ist abschaltbar. Sie kann auch als „Fahrzeilveränderungsstrecke“ dienen. Das Gleisstück ist unter dem Berg versteckt, was jedoch nicht unbedingt der Fall zu sein brauche. Der Betrieb wird mit zwei – höchstens drei – Loks mit je einer Personen- und Güterzugsmotiv aufrecht erhalten. Im übrigen gilt das Motto: „Eile mit Weile!“

*Jeder zünftige Modellbahner ist Dauerabonnent der Modellbahnzeitschrift*

“*Miniaturbahnen*”

Erscheint 12 mal im Jahr im MIBA-VERLAG Nürnberg  
Erhältlich in Ihrem Fachgeschäft oder — wo nicht möglich — beim Verlag



**Plan 90** Maßstab 1 : 50 – Anlagengröße 7,30 x 6,00 m

Es handelt sich zwar um einen Streckenplan aus USA, der aber dennoch sehr gut auf deutsche bzw. europäische Verhältnisse übertragbar ist. Sehr empfehlenswert ist allein schon die Anlagenform selbst! Die Hauptbahnstrecke ist auf diese Weise rund 80 m lang (einschl. Rückweg) und landschaftlich bieten sich bessere Gestaltungsmöglichkeiten, abgesehen davon, daß sämtliche Strecken gut zugänglich sind.