

# MIBA

SPEZIAL 84

DIE EISENBAHN IM MODELL

April 2010

B 10525

Deutschland € 10,-

Österreich € 11,50

Schweiz sFr. 19,80

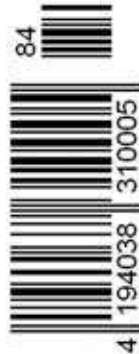
Italien, Frankreich, Spanien

Portugal (cont) € 12,40

Be/Lux € 11,60

Niederlande € 12,75

Norwegen NOK 125,-



## Bahnhofs- Basteleien



- **Buden**
- **Brücken**
- **Bahnsteige**
- **Bauen Sie mit!**

Nebengebäude im Eigenbau  
**Waage, Kiosk, Schuppen**



Tillig: Weichen nach Oberbau K  
**Die Stelle der Schwelle**



Kibri-Bahnsteighalle modifiziert  
**Kleine Halle – ganz groß**



Der Bahnhof Koblenz-Moselweiß hat es *Reinhold Barkhoff* besonders angetan. Auf seiner Anlage hat er die Szenerie gespiegelt aufgebaut – für uns Grund genug, zu Vergleichszwecken auch seine Zeichnung zu spiegeln. Im Artikel finden Sie selbstverständlich die seitenrichtige Wiedergabe.

Zur Bildleiste unten: Zu einem Bahnhofsensemble gehören auch kleinere Nebengebäude. *Gerhard Peter* stellt einige Beispiele vor. *Lutz Kuhl* baute die bewährten Weichen von Tillig um auf Doppelschwellen nach Reichsbahnbau K. *Sebastian Koch* nahm sich die Bahnsteighalle von Kibri vor und modifizierte sie nach eigenen Vorstellungen.



Früher, als die Menschen noch ganz überwiegend Bahn fuhren, entstand der erste Eindruck einer noch unbekannt Stadt durch den Bahnhof. War das ein großes, repräsentatives Gebäude, so hatte der Besucher einen positiven Eindruck und eine dementsprechend hohe Erwartungshaltung an diese Stadt.

Mit dem Wandel der Verkehrsstruktur – für Autofahrer ist der erste Eindruck einer Stadt oft das Schild „Nächste Ausfahrt: Zentrum“ oder noch moderner: „Jetzt ... rechts abbiegen“ – verzichtete der Bahnhof zeitweise auf seine Funktion als Visitenkarte: Dunkle Höhlen mit wenig gepflegten Unterführungen, in die Erde versenkte Verteilergeschosse, die man schnellstmöglich und mit einer gewissen Erleichterung wieder verließ, und ein Serviceangebot, das diesen Namen nicht wirklich verdiente (man denke nur einmal an das sprichwörtliche Bahnhofsklo) – so zeigten sich viele Stationen.

Heute hat sich das radikal verändert. Manche Empfangsgebäude wurden komplett entkernt (z.B. in Nürnberg) und nach allen Regeln des Marketings völlig neu gestaltet. Spötter bezeichnen diese EGs als Shopping-Mall mit Gleisanschluss. Doch Hand aufs Herz und bei aller Liebe zu historischen Bahnepochen: Angenehmer und freundlicher sind solche Zentren des urbanen Lebens allemal!

Für den ersten Eindruck gibt es keine zweite Chance. Das gilt auch für Bahnhöfe auf Modellbahnanlagen. Als Mittelpunkte des Bahnbetriebs ziehen sie in besonderer Weise die Blicke der Betrachter auf sich. Stimmt die Gestaltung, wirkt die gesamte Anlage besser.

Meine erste Anlage bestand im Wesentlichen aus zwei konzentrischen Ovalen mit Parallelkreisen (Geometrie-Cracks sollte bei diesen Begriffen ein wenig tolerant sein ...). An der Vorderkante der Platte war für jede der beiden Fahrtrichtungen ein zusätzliches Gleis installiert. Diese Streckenverdickung fungierte als Bahnhof, erkennbar am Empfangsgebäude „Hintertupfingen“ von Faller, das ein

## Visite bei der Visitenkarte

wenig verloren hinter den Blechgleisen platziert war und eigentlich viel besser zu einem Haltepunkt gepasst hätte.

Bei der folgenden Anlage überzeugte die Gestaltung des Bahnhofsbereiches schon ein wenig mehr und bei der dritten sollte sich das Erscheinungsbild endgültig nur noch am Vorbild orientieren. Sollte – denn dieser vielversprechende Ansatz endete als sogenannte Unvollendete ...

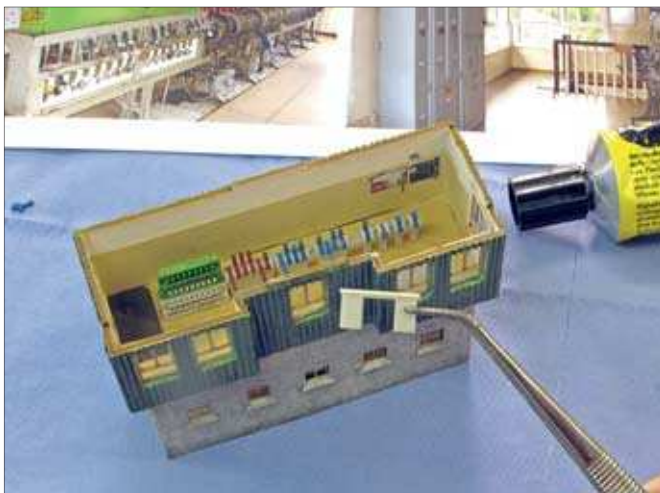
Sie, liebe Leser, haben aber bestimmt einen Bahnhof, der auf den ersten Blick zu überzeugen weiß. Und doch: Eine Modellbahn wird nie ganz fertig sein; dies gilt sicherlich auch für den Bahnhof und sein näheres Umfeld. Dort ist eine Stelle, die man noch bearbeiten könnte, und hier ist der eine oder andere Tipp aus diesem Spezial ebenfalls ganz passend. Es gibt immer was zu tun – den Slogan einer bekannten Baumarktkette kann man in der Praxis nur bestätigen. Deshalb: Machen Sie mal wieder Visite bei Ihrer Visitenkarte; es lohnt sich – meint Ihr

*Martin Knaden*





Herrliche Sachen zum Ansehen bieten immer wieder beleuchtete Bahnsteige und die beleuchteten Szenen. Weitere inspirierende Motive zeigt Sebastian Koch ab Seite 72. *Foto: Sebastian Koch*



Kleine Gebäude in 0 wie Gleiswieggehäuschen oder Kiosk ergänzen nicht nur so manchen Bahnhof, sondern sind auch ansprechende Hingucker. Gerhard Peter stellt entsprechende Gebäudebausätze ab Seite 92 vor. *Foto: Gerhard Peter*



Stellwerk, kein Schnellwerk ... Nicht schnell gewerkelt ist das Stellwerk nach Weilheimer Vorbild. Horst Meier zeigt Bau, Detaillierung und Ausstattung des Selbstbaus ab Seite 66. *Foto: Horst Meier*



Die Bahnsteigbrücke „Maxheim“ aus dem Sortiment von Fallner ist eine moderne Stahlrohrkonstruktion. Bruno Kaiser hat die Brücke an seinen Bahnhof angepasst und berichtet über seine gewonnenen Erfahrungen ab Seite 26. *Foto: Bruno Kaiser*

# MIBA

## DIE EISENBAHN IM MODELL

Eine gesuperte Bahnsteighalle lässt sich auch gut in kleineren Bahnhöfen platzieren. So hat sich Sebastian Koch der Halle von Kibri angenommen und diese verfeinert. Folgen Sie seinen Taten ab Seite 42.

Foto: Sebastian Koch



Ein Güter-Bahnhof braucht auch einen zünftigen Schuppen. Wie man zu einem langen Güterschuppen kommt und wie er innen auszustatten ist, darüber berichtet Dieter E. Schubert ab S. 88.  
Foto:  
Dieter E. Schubert

Die Apenburger Geschichten berichten von den vielen eisenbahntypischen Details, die man in der Haltestelle Apenburg antrifft. Die Eisenbahnfreunde der Altmark e. V. um Hans-Joachim Ewald und Hans-Werner Bürkner stellen die Haltestelle ab Seite 48 vor.

Foto: Rainer Ippen



## INHALT

### ZUR SACHE

Visite bei der Visitenkarte 3

### GRUNDLAGEN

Reichlich Potenzial für Basteleien 6

Ein Fundament für das EG 14

### MODELLBAU-PRAXIS

Mit dem Bahnsteig fängt es an 16

Bahnsteigbrücke „Maxheim“ 26

Gesuperte Bahnsteighalle 42

Maßgeschneidertes

H0-Betriebsgebäude 58

Stellwerk, kein Schnellwerk 66

Shelter from the rain 69

Kleines Stellwerk unter Säulen 82

Kohle im Trichter 84

Umgespurte Meisterei 86

Güter-Bahnhof 88

Kleingebäude in 0 92

### VORBILD UND MODELL

Adaption eines Haltepunkts 32

### MODELLBAHN-ANLAGE

Apenburger Geschichten 48

Ansichts-Sachen 72

### MODELLBAHN-PRAXIS

Doppelschwelle an richtiger Stelle 76

### ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 102





Bahnhöfe und ihre Ausstattung

# Reichlich Potential für Basteleien

*Anregungen und Impressionen für Basteleien im Bahnhofsumfeld bietet das Vorbild dem Modellbahner genügend. Sebastian Koch gibt einen Überblick über Bahnhofformen beim Vorbild sowie Anregungen vom Bahnalltag des Vorbildes und konzentriert sich im Wesentlichen auf den Personenverkehr.*

Bei der Entstehung der Eisenbahn wurden Bahnhöfe teilweise aus Angst vor dem Neuen weit außerhalb der Stadtzentren angelegt. Die Städte entwickelten sich so in den kommenden Jahrzehnten in Richtung Bahnhof, sodass viele Bahnhöfe den Beinamen „Neustadt“ oder „Vorstadt“ trugen und auch heute noch tragen.

Neben dieser städtebaulichen und industrialisierenden Wirkung haben Eisenbahnen und insbesondere Bahnhöfe vordergründig verkehrliche Aufgaben. Der Modellbahnbetrieb sollte diese verkehrlichen Abläufe nachstellen. Aus diesem Grund sind bei der Ideensammlung und deren Umsetzung auf Modellbahnen Bahnhofsszenen, betriebliche Abläufe, der Fahrzeugeinsatz und das verkehrliche Umfeld zu berücksichtigen. Hinzu kommt die Auswahl von Epoche und Region. Dem Modellbahner ist daher ein breites Portfolio an Bastelmöglichkeiten geboten.

Da die meisten Modellbahner bereits Fahrzeugmodelle besitzen und diese auf der Anlage einsetzen wollen, empfehlen sich Bahnhofsmodele, die möglichst viele der epochalen und regionalen Aspekte erfüllen. Zahlreiche Bahnhöfe sind heute noch so wie in der Epoche III und nur anhand von Details der heutigen Zeit zuzuordnen. Andererseits baute die Bundesbahn beim Wiederaufbau nach dem Krieg in den 1950er-Jahren neue Bahnhöfe,



In Trennungsbahnhöfen besitzen die einzelnen Streckenäste zum Umsteigen eigene Bahnsteige. In Wiebelsbach-Heubach sind die Bahnsteigenden unbefestigt.

die in Architektur und Funktionalität ihrer Zeit deutlich voraus waren.

Neben der Gestalt der Bahnhöfe und ihres Umfeldes nimmt die Epoche auch Einfluss auf die Signaltechnik. Ein Bahnhof an einer Hauptstrecke hat andere Ausmaße und andere Funktionen zu erfüllen als der an einer Nebenbahn. Schmalspurbahnhöfe ermöglichen lediglich eine Minimalbedienung und fallen von der Ausstattung her besonders karg aus. Aber gerade in dieser Bescheidenheit und der ländlichen Atmosphäre liegt oft der Reiz für den Modellbauer, der sich hier beim Eigenbau zahlreicher Details beweisen kann.

Bahnhöfe dienen beim Vorbild der Abfertigung von Reisenden und Gütern, die angeschlossenen technischen Dienststellen der Instandhaltung der Betriebsmittel wie Lokomotiven und Wagen sowie der Bahnanlagen. Aus diesem Grund wird nach der Funktion in Personen-, Güter- sowie Betriebsbahnhöfe und nach der Lage im Netz in Grenz-, Fähr- oder Bahnhöfe für den Spurwechsel unterschieden.

In den meisten Fällen dient ein Bahnhof dem Güter- und Personenverkehr. Dies ist vielfach auch der Regelfall für die Nachgestaltung im Modell. Für den Nachbau ist hierbei noch wichtig, ob der Bahnhof an einer eingleisigen oder zweigleisigen Strecke liegt und an einer Haupt- oder Nebenbahn.

## Bahnhofsformen

Beim Vorbild unterteilt man Bahnhöfe nach ihrer Lage im Netz und ihrer Ausprägung in bestimmte Formen ein. Die Formen beeinflussen maßgeblich die Gestaltung und die späteren Betriebsabläufe.

Zwischenbahnhöfe sind die beim Vorbild am häufigsten vorkommenden Bahnhöfe. Sie sind die einfachste Form und stellen Bahnhöfe dar, von denen keine weiteren Strecken ausgehen. Voraussetzung, um dem Begriff Bahnhof zu genügen, sind das Vorhandensein einer Weiche und die bahndienstliche Erlaubnis zu bestimmten Abfertigerungsverfahren (z.B. Beginnen, Enden, Überholen eines Zuges) im Zugverkehr. Endbahnhöfe sind in den meisten Fällen Endpunkte von Neben- oder Schmalspurbahnen. Da Hauptbahnen in der Regel an Knotenpunkten oder Kopfbahnhöfen in größeren Städten enden, kommt im Modell aus Platzgründen meist nur der bescheidene Nebenbahndienst infrage. Diese Endbahn-



In Pritzwalk münden fünf Streckenäste in den Bahnhof. Die Strecke aus Putilitz endet auch heute noch an einem spartanischen Bahnsteig. Die Ausstattung ist auf ein Minimum reduziert.



Durch die nächtliche Beleuchtung kommen viele Ausstattungsdetails gut zur Geltung. Sie bieten dem Modellbauer jede Menge Anregungen.



Die moderne Stahlarchitektur ermöglichte den Erbauern von Bahnhöfen völlig neue, schlanke Gestaltungsmöglichkeiten – eine Herausforderung für den Modellbauer!





Hier ist der Zugang zum Hausbahnsteig über eine Sperre gesichert. Die Bedienung erfolgt manuell durch das Stationspersonal.

höfe waren in vielen Fällen beim Bau der Strecken nur vorübergehend als solche eingerichtet. Beim Fortbau der Strecken wurden sie dann zu einfachen Zwischenbahnhöfen. In Endbahnhöfen sind oft kleine Bahnbetriebswerke oder Lokeinsatzstellen vorhanden, die dem Modellbahner ebenfalls ein Betätigungsfeld bieten. Durch die Erweiterung von Endbahnhöfen findet man an vielen Zwischenbahnhöfen heute noch Einrichtungen der ehemaligen Endbahnhöfe.

Es gibt Endbahnhöfe, in denen mehrere Strecken enden. In Großstädten können sie als Kopfbahnhöfe sehr große Ausmaße annehmen. Ihr Vorteil ist, dass sie durch die einseitige Anbindung weit ins Stadtzentrum hineingeführt werden können. Sie erfordern aber



Markierungen auf der Bahnsteigoberfläche weisen spezielle Flächen aus und dienen der Sicherheit.

einen hohen Aufwand im Zugbetrieb. Gestalterisch bietet sich hier das städtische Umfeld an. Busbahnhöfe oder der Übergang zur Straßenbahn sind Beispiele. In Anschlussbahnhöfen beginnen und enden eine oder mehrere Anschlussbahnen. Meist sind eine Hauptbahn und eine oder mehrere Nebenbahnen vorhanden.

Unterschiedliche Bahnverwaltungen hielten in der Anfangszeit separate Empfangsgebäude vor. Hier hat der Modellbahner die Möglichkeit, unterschiedliche architektonische Grundsätze der jeweiligen Bahnen zu vereinen. Solche Bahnhöfe geben im Modell umfassende Gestaltungsspielräume und ermöglichen interessante Betriebsabläufe. Bei gemeinsamen Bahnhöfen von Haupt- und Anschluss-

bahn erfolgt die Vereinigung der beiden Strecken im Bahnhofsvorfeld, wodurch umfangreiche Weichenzonen entstehen.

Eine Sonderform von Anschlussbahnhöfen sind Spurwechselbahnhöfe, auf denen von einer regelspurigen Hauptstrecke eine Schmalspurbahn abzweigt. Hier sind spezielle Einrichtungen wie Rollbockgruben oder Rollwagenrampen vorhanden, mit denen der Übergang von der Regel- auf die Schmalspur vorgenommen werden kann.

Trennungsbahnhöfe ähneln in ihrer Anlage oft Anschlussbahnhöfen. In Trennungsbahnhöfen teilt sich ein Streckenast in zwei gleichberechtigte Nebenäste auf.

Bei Kreuzungsbahnhöfen bilden zwei oder mehr Strecken, die sich kreuzen, einen gemeinsamen Bahnhof. Kreuzungsbahnhöfe sind niveaugleich; alle Streckenäste vereinen sich in einem Bahnhofsteil und liegen dort parallel.

Turmbahnhöfe hingegen sind Kreuzungsbahnhöfe in mehreren Ebenen. In den meisten Fällen liegen die beiden Strecken annähernd im rechten Winkel zueinander. Hier sind Brückenbauwerke notwendig, um die eine Strecke über die andere zu führen. Verbindungsbögen stellen den Übergang zwischen den einzelnen Strecken her.

Eine Kombination der einzelnen Bahnhofformen ist ebenfalls möglich: Erweiterungen der Bahnhoftanlagen oder Umbauten führten oft zu Mischformen. So bestehen große Bahnhöfe mitunter aus verschiedenen Bahnhofsteilen. Diese sind häufig nach den Himmelsrichtungen, in denen sie liegen, bezeichnet. Aber auch entsprechend den Strecken, die in einem Bahnhof zusammengeführt sind, kann eine Zuordnung erfolgen. Güter- und Personenverkehr bilden ebenfalls oft selbständige Teile eines Bahnhofes aus. Andere Unterscheidungsmerkmale sind Nah- oder Fernverkehr.

Will man einen authentischen Bahnhof im Modell nachbilden, ist der Aufwand enorm. Aus diesem Grund sollten Kompromisse gefunden werden, die den charakteristischen Gesamteindruck vermitteln. Oftmals ist weniger mehr.

## Gleise, Signale, Weichen und deren Bezeichnung

In der Regel werden Bahnhofsgleise am Empfangsgebäude beginnend nummeriert. In den meisten Fällen sind die Gleisbezeichnungen auch mit den



Schilder zur Orientierung werden häufig an Laternenmasten befestigt. Gepäckkarren sind ebenfalls vielerorts auf dem Bahnsteig zu finden.