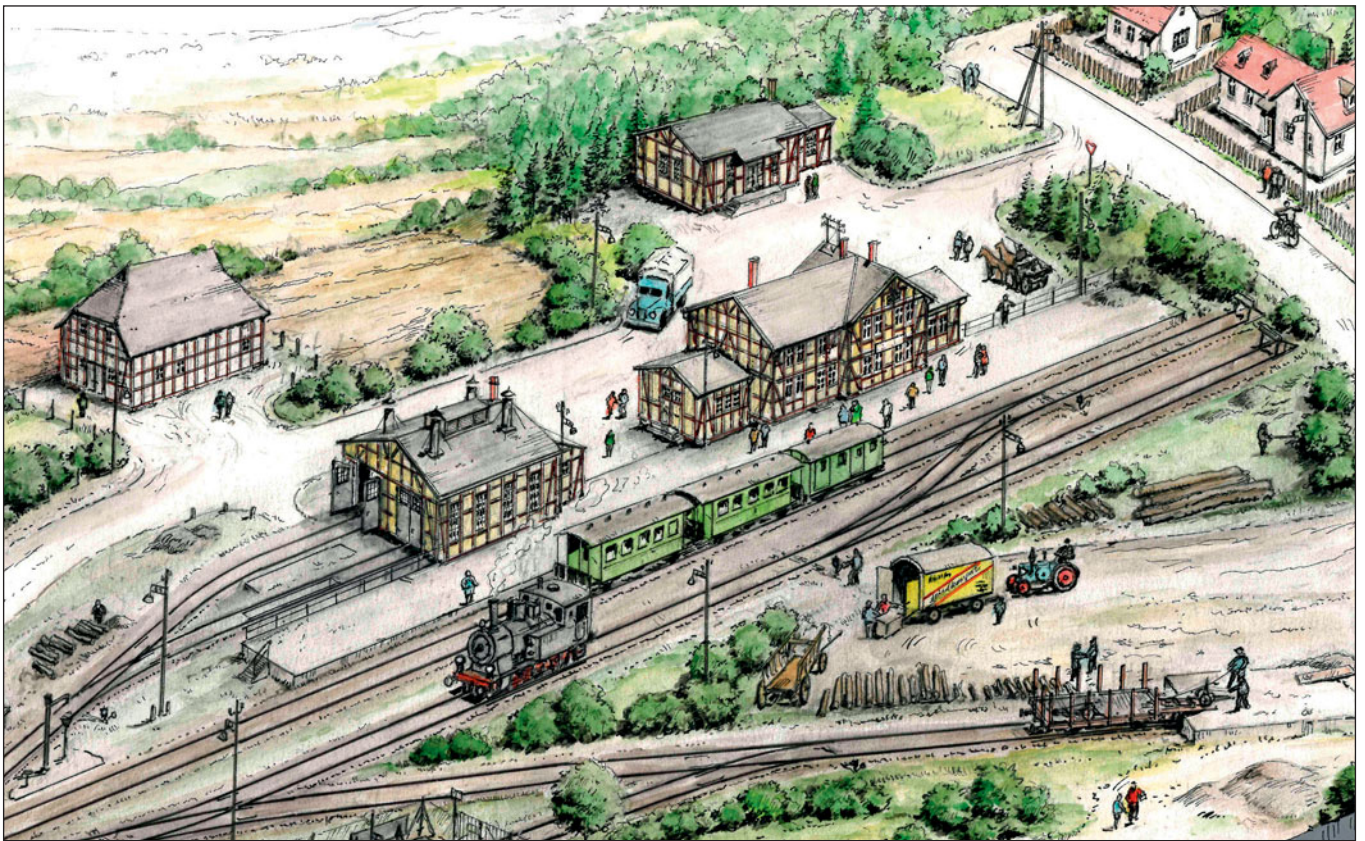


Franz Rittig

KLEINE BAHN NACH PLAN

Vorbilder, Projekte und Anlagen mit Kleinbahnmotiven



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Deutschland € 15,-
Österreich € 16,50 · Schweiz sFr. 22,80 ·
BeNeLux € 17,50
ISBN 978-3-89610-727-5 · Best.-Nr. 15087616



4 196335 715002 01 >

Auhagen

UMFORMER- WERK 1

*Umformerwerk mit
Inneneinrichtung*
LIEFERBAR AB 09/2019

TOR 2

Beladegut Transformatoren
LIEFERBAR AB 09/2019

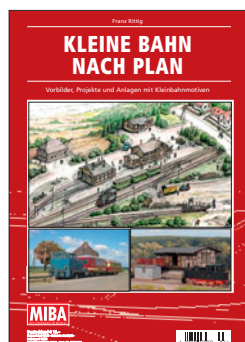
Multicar M22 Feuerwehr
LIEFERBAR AB 07/2019

NEUE
PROJEKTE
STEHEN
AN!

www.auhagen.de

Das Titelbild zeigt das Spektrum dessen, was in diesem Heft unter Kleinbahnen in Vorbild und Modell zu verstehen ist. Von Reinhold Barkhoff stammt die wunderbar anregende Zeichnung des Endbahnhofes Ingersleben für eine Fläche von nur 2,60 x 0,50 m.

Das Foto links unten zeigt einen „Kleinbahnzug“ der Deutschen Reichsbahn, wie er noch in den 1970er-Jahren des vorigen Jahrhunderts in der Altmark (hier im Bahnhof Badel) anzutreffen war, während das Foto rechts an die „Trusebahn“, eine 750-mm-Kleinbahn im Thüringer Wald erinnert.



Klein- und Privatbahnen, nicht selten schmalspurig, eignen sich besonders gut zur Nachbildung im Modell, da sie zumeist eher bescheiden gehaltene Gleisanlagen aufwiesen und über nur wenige Lokomotiven, Trieb-, Reisezug- und Güterwagen verfügten. Ihr Betrieb lief oft verblüffend einfach ab, kannte aber auch zahlreiche Besonderheiten und manch interessante Eigentümlichkeit. Selbst ihre Gebäude hielten sich nach Zahl, Größe, Architektur und Bauaufwand (von einigen Ausnahmen abgesehen) in Grenzen. Mithin dürfte die Modelldarstellung von Kleinbahnen mit überschaubarem Raum-, Flächen- und selbst Zeitaufwand verbunden sein. Das individuell wählbare Bauvorhaben hält sich in Grenzen und bietet so die Chance, mit einem Projekt auch „fertig“ zu werden. Dem kommt der geringere materielle und finanzielle Aufwand entgegen – die Anlagen können klein, kompakt und transportabel ausfallen. Dass man mit hohem Detaillierungsgrad und viel Liebe zur Sache bauen kann (und sollte), sei nicht verschwiegen.

Die große Zeit der Kleinbahnen ist lange passé. Ihre Modellnachbildung vermittelt die Chance, sich spezieller Eisenbahngeschichte en miniature zu widmen und so dem Hobby eine bemerkenswerte Seite mit kultur- und technikgeschichtlichem Wert und (nicht zuletzt) viel Eisenbahnromantik abzugewinnen.

Diese MIBA-Planungsausgabe enthält sowohl Vorbild- als auch Modellbeiträge. Alle ordnen sich dem Ziel unter, Anlagenplanung mit Kleinbahnmotiven zu betreiben. Es erschien sinnvoll, das vorhandene Fakten-, Foto- und Planungsmaterial in vier Schwerpunkte zu gliedern.

Der erste Schwerpunkt „Vorbild & Modell“ enthält Berichte über Planung (und Bau) von drei Modellbahnanlagen,

die bis in kleinste Details exakt nach Vorbild entstanden. Ihnen folgt das Thema „Motiv & Plan“, das in fünf Beiträgen detailliert über interessante, für den Nachbau geeignete Vorbilder informiert.

Mit der Thematik „Phantasie & Plan“ kommt die Stunde der Romantiker. Hier wird dargestellt, dass selbst der Phantasie entsprungene Kleinbahnmotive zu durchaus beachtlichen Anlagen führen können, wenn sie sich an grundlegenden Elementen der historischen Realität orientieren.

Der vierte Schwerpunkt wendet sich dem Spannungsfeld „Vorbild und Phantasie“ zu. Er bietet Anregungen für alle, die

Warum nicht eine Kleinbahn?

zwar nach Vorbildmotiven planen, bauen und Betrieb gestalten wollen, aber kein ganz konkretes Vorbild ins Auge fassen.

Diese Ausgabe ließ sich nur durch die engagierte Mitarbeit und Hilfe von Freunden und Fachkollegen verwirklichen. Mein Dank gilt Uwe Volkholz, dem so exakten wie nimmermüden Gleisplankonstrukteur, dem phantasievollen Zeichner Reinhold Barkhoff für seine ganz wunderbaren Schaubilder und dem hochprofilierten Kleinbahn- und Altmark-Historiker Wolfgang List.

Doch auch ohne Detlef Hommel, Gerard Tombroek, Peter Sommerfeld, Steffen Volkholz, Tino Herrmann, Frank Barby, Gerhard Peter und Andreas Schuster wäre diese Publikation ganz sicher nur eine Idee geblieben. Ihnen allen gebührt daher mein Dank und meine bleibend hohe Anerkennung.

Franz Rittig



Dr. Franz Rittig, Jahrgang 1954, seit 25 Jahren in der Modellbahnbranche, war Redakteur bei den Zeitschriften „Modelleisenbahner“ und „Eisenbahnjournal“, Produktmanager in der Modellbahnindustrie und ist seit 2003 als Redakteur der MIBA tätig.

MIBA- und EJ-Leser kennen den Technikhistoriker und zehnfachen Sachbuchautor als Verfasser zahlloser Beiträge über Vorbild und Modell. Zu seinen Spezialthemen gehören Geschichte und Technik der Dampflok sowie historische Aspekte der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Seine Veröffentlichungen über Bahnbetriebswerke und Lokstationen, Konstruktion und Einsatz von Akku-Triebwagen und zur Baureihenfamilie V 300 zählen zu den erfolgreichsten Publikationen der Verlagsgruppe Bahn.

Besuchern von Modellbahnmessen ist Dr. Rittig seit vielen Jahren als Moderator bekannt. Das besondere Interesse des aktiven Modellbahners gehört den Kleinbahnen. Mit seinen gefragten H0-Dioramen nahm er u.a. an OntraxS! in Utrecht, an der Modell-Hobby-Spiel in Leipzig und zahlreichen polnischen Modellbahnausstellungen teil. Dr. Franz Rittig ist Ehrenmitglied des polnischen Clubs der Modulbahner PMMH0 und lehrte als Hochschuldozent wiederholt zu Themen der Technikgeschichte in Polen und Deutschland.

Bibliografische Informationen der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.dbb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-89610-727-5

©2019 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten

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

Layout und Satz: Dr. Franz Rittig

Redaktion: Dr. Franz Rittig

Repro: Fabian Ziegler

Gesamtherstellung: Creo Druck- und Medienservice GmbH, Bamberg



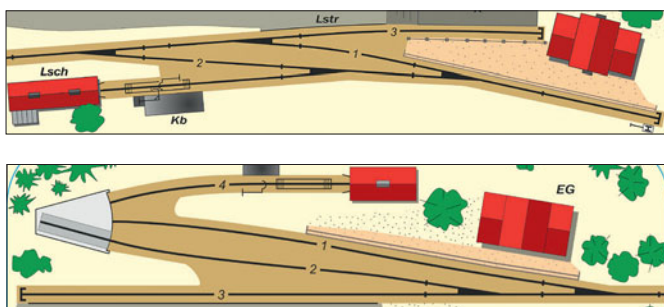
6 Wiedergeburt in Thüringen: Die verschwundene Trusebahn ist zurück – in H0e! Ein Vorbild-, Planungs- und Baubericht.



46 Kurze Loks und eigentümliche Züge: Schlotheim war einst der Betriebsmittelpunkt einer Kleinbahn mit ELNA-Lokomotiven.



82 Mit Reinhold Barkhoff an die See: Wie aus einer Urlaubsidee eine romantische Modell-Kleinbahn mit viel Betrieb wird.



88 Idee mit Folgen: Ein Gleisplanvorschlag der MIBA veranlasste zwei Modellbahner zu Planung und Bau alternativer Anlagen.

Zur Sache

Warum nicht eine Kleinbahn? 3

VORBILD & MODELL

Von der 750-mm-Kleinbahn zur Modulanlage

Die Kleinbahnzeit im Trusetal 6

Kleinbahn-Endstation mit nur drei Weichen

Das schmale Karow 26

Straßenbahn, Güterverkehr und Kleinbahnflair

Kohle mit der Überlandbahn 36

MOTIV & PLAN

Erinnerungen an Klein- und Privatbahnen

Das ELNA-Refugium Thüringens 46

Von Vorbildmotiven zum Phantasiediorama

Zeitreise nach Ingersleben 52

Wolfgang List über Vorbilder und Modellpläne

Altmärkische Kleinbahn motive 58

Peter Sommerfeld über ein Motiv in zwei Varianten

Putlitz groß und Putlitz klein 68

Die Meterspurbahn von Eisfeld nach Schönbrunn

Die Dampfbahn am Waldrand 74

PHANTASIE & PLAN

Alter Entwurf mit neuer Idee

Kleinbahn zur See in H0e 82

Ein MIBA-Entwurf – zwei H0-Anlagen

Vorschlag mit Folgen 88

VORBILD & PHANTASIE

Zwei Diorama-Anlagen mit Kleinbahnbetrieb

Alt Warnow und die Heidebahn 96

Zugbildung nach Vorbild und auf der H0-Kleinbahn

Vielfalt und Improvisation 108



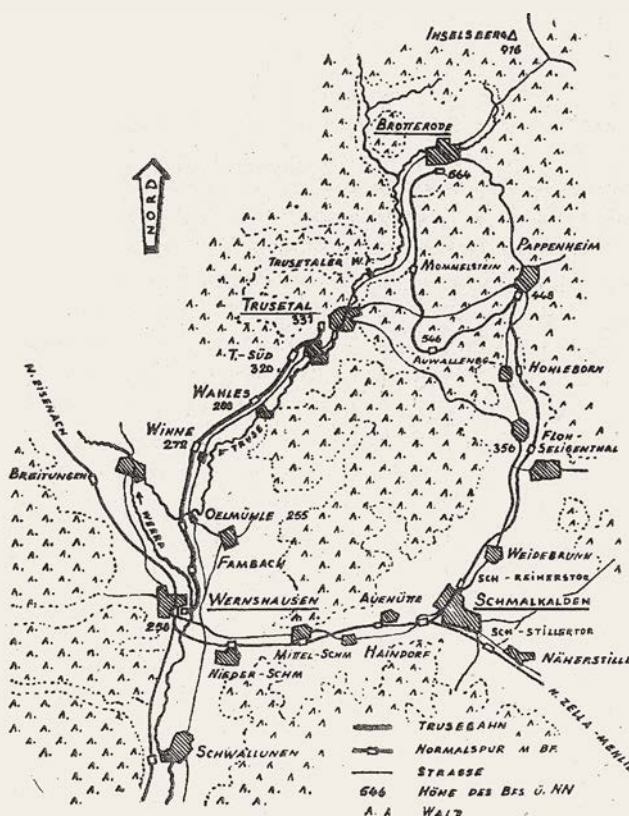
108 Bunte Zugbildung: Auf der H0-Kleinbahnanlage „Altdampfleben“ verkehrt eine Vielfalt ungewöhnlicher Zuggarnituren.



Von der 750-mm-Kleinbahn zur Modulanlage in H0e

Die Kleinbahnzeit im Trusetal

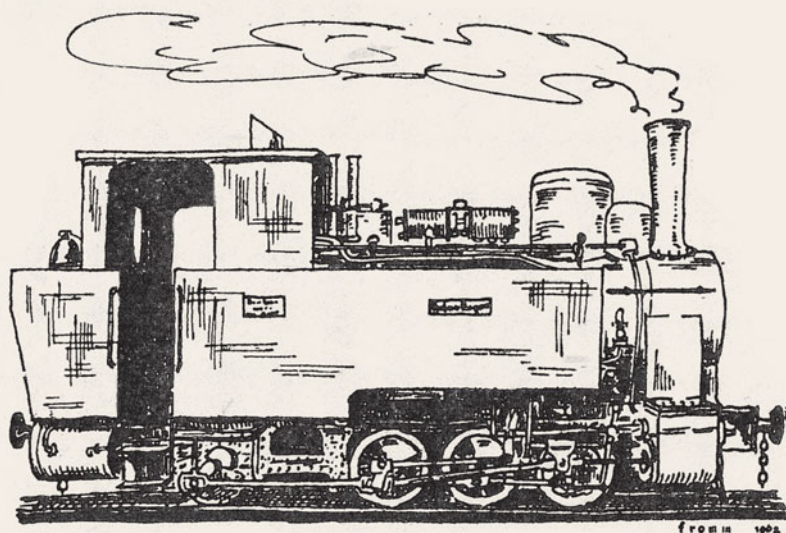
Die einzige 750-mm-Bahn im Thüringer Wald führte von Wernshausen an der Werraltalbahn Eisenach-Lichtenfels nach Herges-Vogtei, das später Trusetal hieß. Die Kleinbahn entstand 1899, erlebte ihre Blütezeit nach 1950 und wurde Ende der 1960er-Jahre stillgelegt. Mit ihrem lange Zeit eher eigentümlichen Fahrzeugpark stand sie nur selten Pate für Nachgestaltungen im Modell. Unweit der heute fast vergessenen Strecke zu Hause, musste Steffen Volkholz viel recherchieren und detailliert planen, um die Kleinbahnzeit im Trusetal wieder aufleben zu lassen, wenn auch „nur“ in H0e!



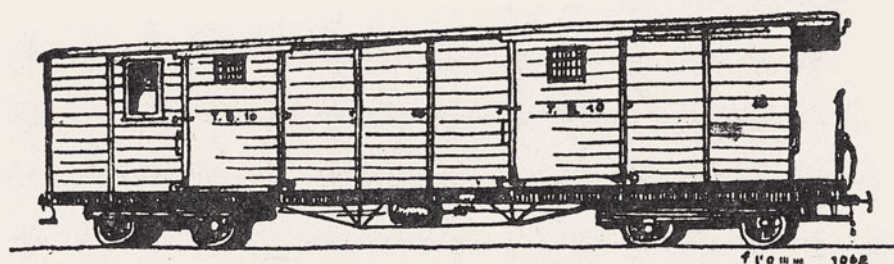
Das Foto oben entstand am Eröffnungstag der Kleinbahn im Juli 1899. Der kleine B-Kuppler gehörte zur Erstausrüstung. Das prachtvolle Fachwerk des Empfangsgebäudes entsprach den hennebergisch-fränkischen Bautraditionen in Südthüringen. Foto: Carl Simon, Slg. Tino Herrmann

Diese Handzeichnung von Günter Fromm spiegelt die Bahnlandschaft Südthüringens Mitte des 20. Jahrhunderts wider. Noch waren alle Strecken in Betrieb. Zeichnung: Slg. Franz Rittig

Auch in der Endzeit der Kleinbahn als Nebenstrecke der Deutschen Reichsbahn vermittelte der Bahnhof Trusetal (hier im Frühjahr 1967) immer noch all das, was Kenner solcher Szenarien schlechthin als „Kleinbahnatmosphäre“ umschrieben. Foto: Slg. Tino Herrmann



Die Trusebahn (T.B.) besaß lange Zeit einen eher seltenen Fahrzeugpark, den es anderswo so nicht gab. Mangels Fotos hielt Günter Fromm einige der Fahrzeuge 1962 in Federzeichnungen fest. Oben die 1901 von Hagans gelieferte Lok „Henneberg“, unten der T.B. 10. Ursprünglich zum Transport von Spat in Säcken gedacht, wurde er später auch als Packwagen verwendet.

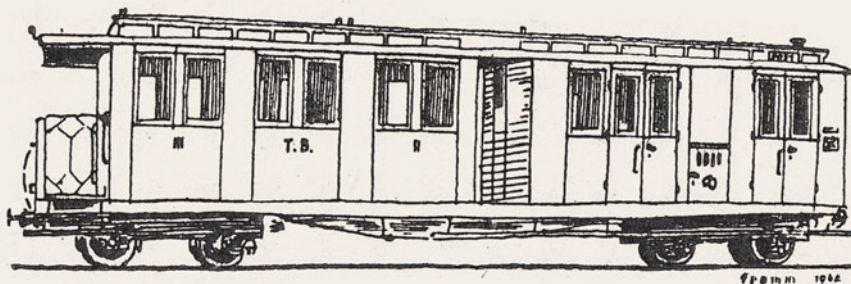


Nachdem im Winter 1895/96 das Bergdorf Brotterode am Inselsberg durch ein verheerendes Flächenfeuer niedergebrannt war, verlegte eine Pionierbrigade des preußischen Militärs eine 600-mm-Feldbahn (als zweifellos wertvolle Manövermaßnahme) zum Wiederaufbau der Ortschaft. Die Strecke durchzog das Trusetal und berührte die Gemeinde Herges-Vogtei. Dort wünschte man sich aber mehr als nur eine Feldbahn; man wollte eine „richtige“ Eisenbahn mit Güter- und Reisezügen. Die Übernahme der Brigadebahn kam schon deshalb nicht infrage, weil man sie mit Rüstungstechnik aus Heeresbeständen errichtet hatte. Zudem wurde die obere Teilstrecke hinter Herges-Vogtei hinauf nach Brotterode nicht mehr benötigt, denn das neu erbaute Bergdorf bekam Anschluss durch eine regelspurige Strecke, die in Kleinschmalkalden begann. Damit konnte die fürs Trusetal erhoffte Kleinbahn in Herges-Vogtei enden, was die Kosten ihres Baues natürlich spürbar dämpfte.

Sparsamkeit und Heimatsinn

Bereits 1899 rollten die ersten Züge auf der neuen 750-mm-Kleinbahn von Wernshausen nach Herges-Vogtei. Bei ihrem Bau hatte man gespart, wo im-

Das Foto in Bildmitte (Juni 1932) erzählt nicht nur vom schütterten Oberbau der Kleinbahn, sondern auch vom Thüringer Waldgebirge mit seinen steilen Wegen: Den Einachskarren müssen vier Ochsen schleppen! Der Zug in der Einfahrt Herges-Vogtei hat die Personen-, Gepäck- und Postwagen T.B. 1 und T.B. 2 am Haken. Rechts Federzeichnung des T.B. 2, der zu DR-Zeiten als KBpw Post 4 Nr. 974-401 lief. Foto: Slg. W. Klemm

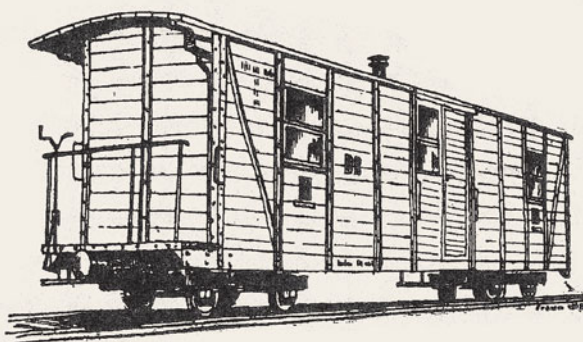
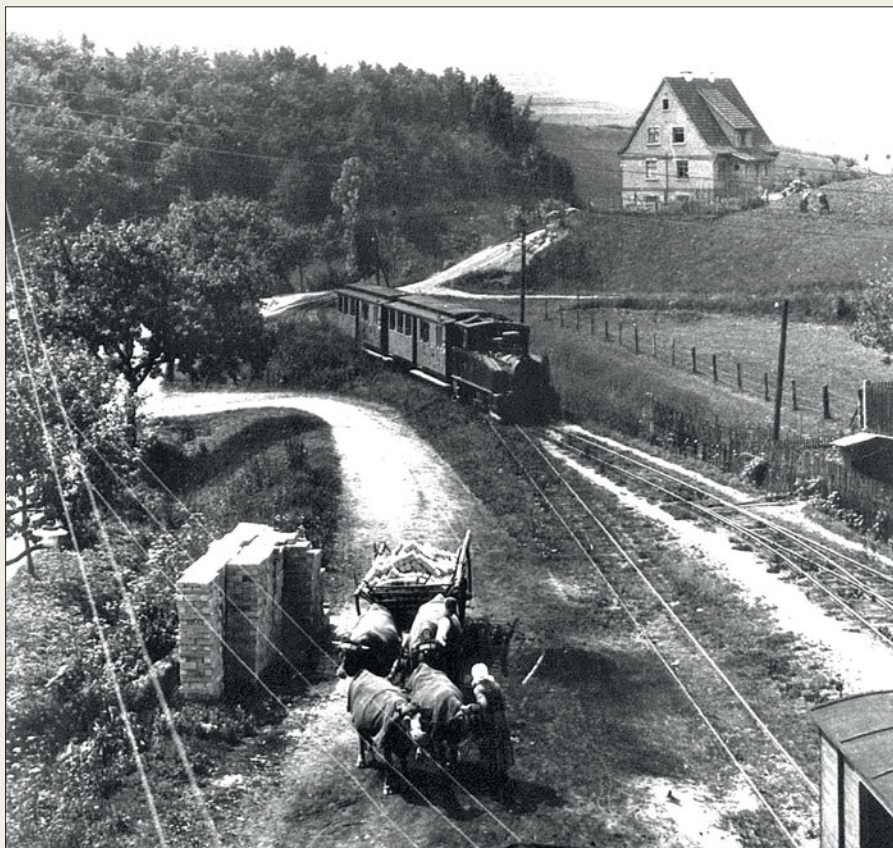


mer es ging, vor allem beim Oberbau. Eine beachtliche Ausnahme bildete allerdings das Empfangsgebäude in Herges-Vogtei: Das bis in kleinste Details mit überraschender architektonischer Sorgfalt geplante und errichtete Gebäudeensemble spiegelte mit seinem romantisierenden Fachwerk althergebrachte Bautraditionen wider und erzählte mit dem hohen Krüppelwalmdach und dem großzügigen Balkenbogen in der oberen Giebelverkleidung vom Heimatsinn des Baumeisters, der sich wohl ganz dem hennebergisch-fränkischen Baustil Südthüringens verpflichtet fühlte. Dass von all dieser Pracht in späteren Jahren einiges unter Schieferflächen und Putz verschwand, nahm dem kleinen Endbahnhof viel von seiner historisierenden Atmosphäre.

Bescheidene Gleisanlagen

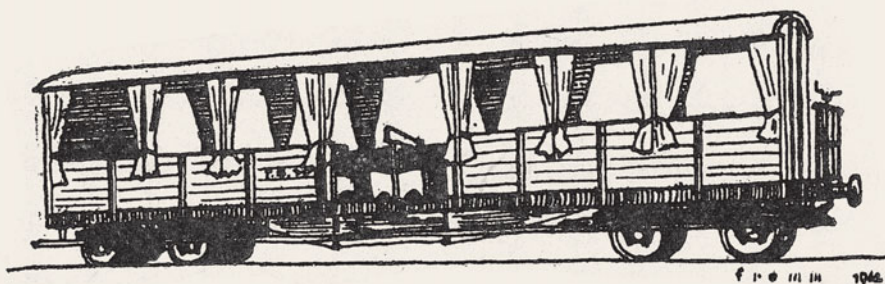
Ausgedehnte Gleisanlagen, wie sie von den staatlichen sächsischen 750-mm-Bahnen her bekannt waren, kamen im Trusetal sowohl aus Kostengründen als auch im Hinblick auf den absehbaren Verkehr nicht infrage. Gleise und Weichen beschränkten sich auf das Notwendigste, was freilich niemanden überraschte, zumal sich die neue Strecke zunächst „nicht rechnen“ wollte.

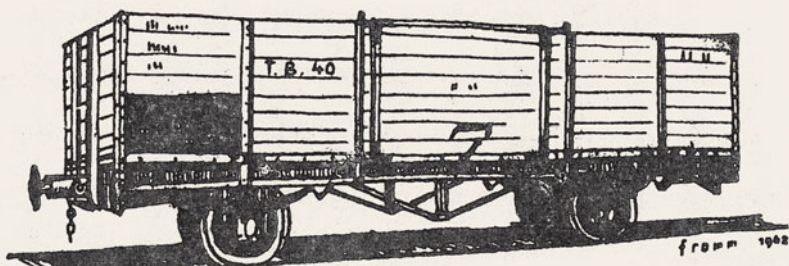
Erst als 1904 der Bergbaubetrieb der Eisensteingrube „Mommel“ den verlangten Gleisanschluss erhielt, begann die Kleinbahn auch lukrativ zu fungieren. Nach Steffen Dietsch, dem kenntnisreichsten Chronisten und Autor in Sachen Trusebahn, erreichte der Güterverkehr erst am Ende des Ersten Weltkriegs einen gewissen Höhepunkt mit täglich bis zu 14 regelspurigen Wa-



Nach den Aufzeichnungen von Günter Fromm zählte dieser Personenwagen (!) als späterer KC 4 zur Erstausrüstung der Trusebahn.

Eher seltene „Gefährte“ waren zwei Fakultativwagen für Reisezüge, die als Sommerwagen aus vierachsigen OO-Güterwagen umgerüstet werden konnten. Sie erhielten dazu Sitzbänke, ein festes Dach und Segeltuchvorhänge. Nach Günter Fromm, der 1962 nur von einem Wagen wusste, trug dieser die Gattungsbezeichnung KB 4 tro.

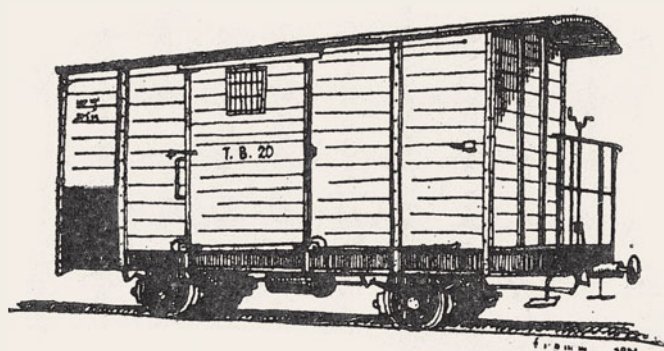




Dass die Zweiachser T.B. 40 (links) und 41 nach 1950 kaum eingesetzt und 1959 ausgemustert wurden, war logische Konsequenz der Massentransporte von Eisenstein und Manganschlacken in regelspurigen Güterwagen auf Rollwagen.

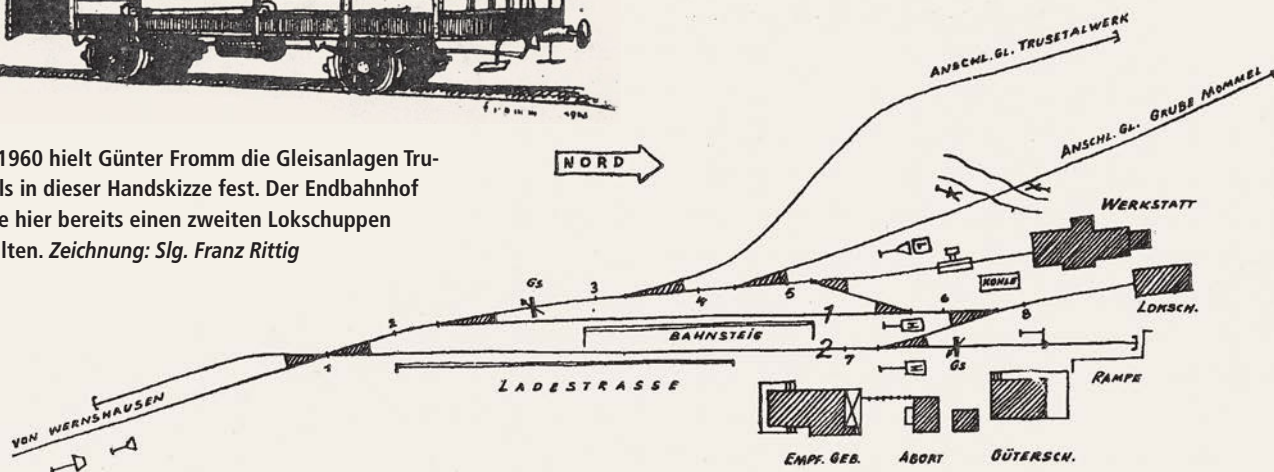


Endzeitstimmung 1968 in Trusetal: Auf Gleis 1 wartet ein Rollwagenzug. Foto: Dieter Wünschmann, Slg. Tino Herrmann

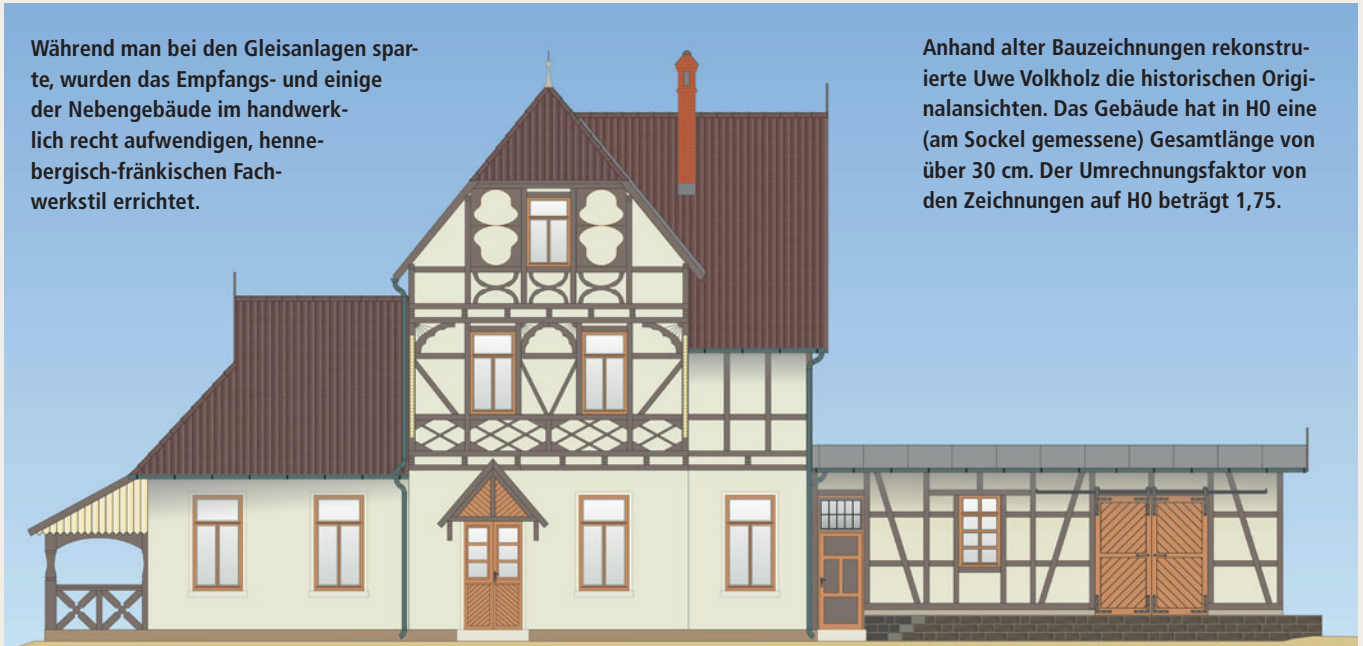


Auch dieser Zweiachser (links) diente dem Transport von in Säcken versandtem Spat. Als Günter Fromm ihn 1962 als T.B. 20 zeichnete, war er noch als Gw mit der Nr. 97-38-21 vorhanden, aber nicht mehr im Einsatz. Federzeichnungen: Günter Fromm, Slg. Franz Rittig

Um 1960 hielt Günter Fromm die Gleisanlagen Trusetals in dieser Handskizze fest. Der Endbahnhof hatte hier bereits einen zweiten Lokschuppen erhalten. Zeichnung: Slg. Franz Rittig



Während man bei den Gleisanlagen sparte, wurden das Empfangs- und einige der Nebengebäude im handwerklich recht aufwendigen, hennebergisch-fränkischen Fachwerkstil errichtet.



Anhand alter Bauzeichnungen rekonstruierte Uwe Volkholz die historischen Originalansichten. Das Gebäude hat in H0 eine (am Sockel gemessene) Gesamtlänge von über 30 cm. Der Umrechnungsfaktor von den Zeichnungen auf H0 beträgt 1,75.



Links: Ansicht des Empfangsgebäudes Trusestal von der Südseite, wo der angebaute Fachwerkgüterschuppen stand. Am Giebel ist noch 1967 der einstige Ortsname „Herges-Vogtei“ erkennbar. Auf Gleis 1 wartet 99 772 mit einem der letzten Züge auf die Abfahrt nach Wernshausen. Foto: Slg. Tino Herrmann

gen, die (mit Eisenstein oder Manganschlacken beladen) auf Rollböcken nach Wernshausen zu bringen waren.

Durch die Unsicherheiten von Nachkrieg, Inflation und Weltwirtschaftskrise schlingernd, vermochte die Kleinbahn nur durch strikte Sparsamkeit zu überleben. Wegen der Erztransporte zu Beginn des Zweiten Weltkriegs noch als „kriegswichtig“ eingestuft, konnte die Bahn zumindest den abgängigen Oberbau sanieren. Als vor Kriegsende die Werrabrücke gesprengt wurde, lief fast nichts mehr. Erst ab Oktober 1945 normalisierte sich der Betrieb wieder.



Blütezeit in den 1950er-Jahren

1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Trusebahn. Die Stichstrecke mit ihren Erz-, Fluss- und Schwerspatzügen musste in der rohstoffarmen DDR unbedingt weiterleben. Man erneuerte die Gleise und beschaffte Rollwagen. Mit 99 772, 99 786 und 99 794

Vor dem Empfangsgebäude des Endbahnhofs steht der uralte T.B. 10 der Trusebahn. Einst als Güterwagen im Einsatz, diente er (wie man unschwer an der Kuppelstange erkennt) bis in die letzten Tage der Reichsbahnstrecke als Güterzugbegleit- bzw. Packwagen für die Rollwagenzüge. Foto (1968): Detlef Hommel



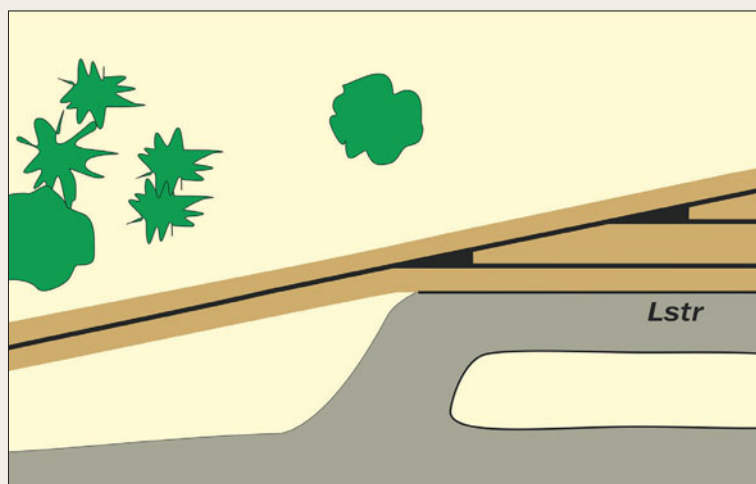
Ein Vergleich der nach Originalunterlagen rekonstruierten Giebelansichten des Empfangsgebäudes mit den Fotos aus späteren Zeiten der Kleinbahn zeigt, dass architektonisch bestimmende Elemente leider entweder gänzlich oder unter flächigen Verschieferungen verschwanden. *Zeichnungen: Uwe Volkholz*

Rechts: Während im Juni 1932 die Straßenseite noch Fachwerkpracht zeigte, hatte man im Zuge der Verschieferung den Giebelbogen bereits restlos entfernt. *Foto: Slg. W.Klemm*

Interessant an diesem Foto aus Trusetal (1968) sind neben der rangierenden 99 794 die Teilansichten der beiden Fachwerkgebäude, die sich beide nahezu im Ursprungszustand erhalten haben. *Foto: Dertlef Hommel*



Von einem Originalgleisplan aus den 1930er-Jahren leitete Uwe Volkholz den nebenstehenden, mit dem Vorbild maßstäblich exakt übereinstimmenden Modellgleisplan für die Baugröße H0e ab. Wie beim Original wurden auch hier die Weichen mit Neigungen von 1:7 „verlegt“. Unter präziser Beachtung der realen Gleislängen beim Vorbild ergab sich für das 1 : 87-Diorama eine Breite von 235 cm bei einer Tiefe von 50 cm. Da der Zustand um 1930 nachempfunden werden sollte, sind nur der kurze, schmale Lokschuppen, die an seiner Rückwand angesetzte Werkstatt und der „Sozialtrakt“, ein verbretterter Anbau mit Waschraum, zu finden. *Zeichnung: Uwe Volkholz*



Für Sachsen typisch, in Thüringen fast ein Exot: 99 794 war die letzte von 24 Fünfkupplern, die von 1952 bis 1957 als Neubauloks aus Babelsberg an die Deutsche Reichsbahn gingen und zunächst nur für die 750-mm-Bahnen Sachsens gedacht waren. *Foto: Detlef Hommel*

kamen fünffach gekuppelte Neubauloks der eigentlich für Sachsen gedachten Baureihe 99⁷⁷⁻⁷⁹ ins Trusetal. Nach Steffen Dietsch brachten die 1950er-Jahre „die eigentliche Blütezeit der Trusebahn. Trotz aller Schwierigkeiten gelang es den Eisenbahnern, sagenhafte Transportleistungen zu erreichen.“ Zu ihnen zählten täglich bis zu 30 mit Eisenerz beladene Güterwagen.

Sicherheit per Kuriosum

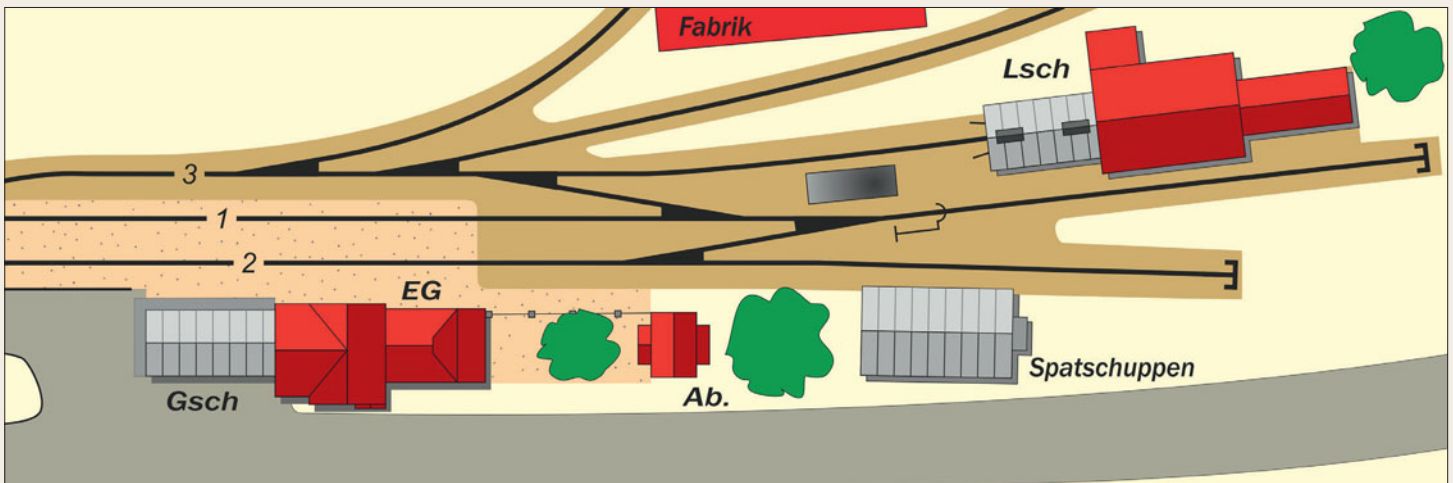
Mit der erheblichen Zunahme des Güterverkehrs machten sich sicherungstechnische Maßnahmen erforderlich. Obwohl die Kleinbahnzeit inzwischen Geschichte war, griff man dabei auf eine eigentümliche Lösung zurück, wie sie kleinbahntypischer wohl kaum hätte sein können.

Der Sicherungskäfig

Ganz links im nebenstehenden Foto jener eigentümliche Käfig, der die Umstellvorrichtung für die Schutzweiche (die Rechtsweiche unmittelbar am vorderen Bildrand) beherbergte. Aus dem Dach des mit technischen Abhängigkeiten verschließbaren „Gehäuses“ ragte hoch das (natürlich drehbare) Weichensignal heraus.

Foto: Klaus Kieper, Slg. Tino Herrmann

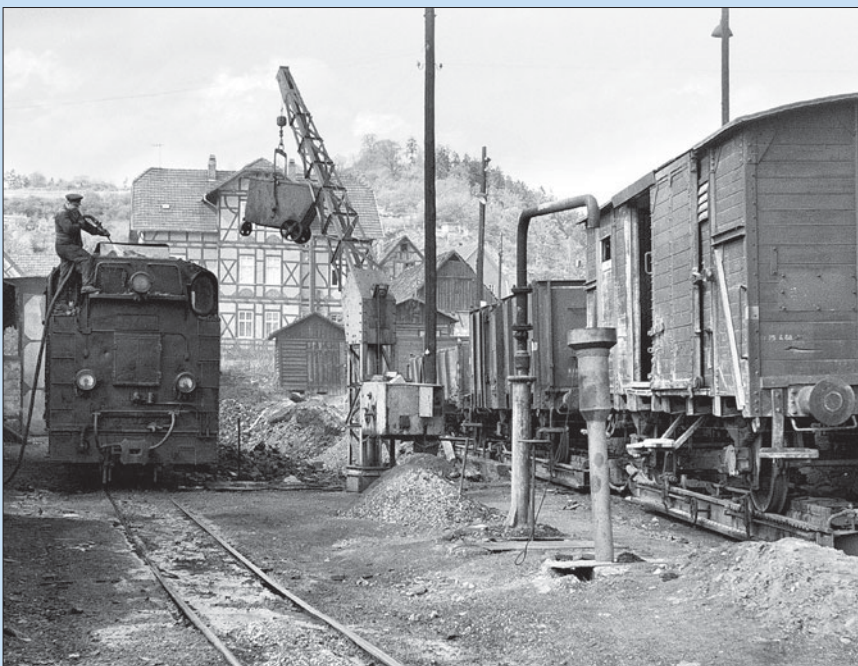




Über das Kuriosum berichtet Steffen Dietsch: „In Trusetal lag eine Schutzweiche mit Schutzgleis, die das Ablaufen von Wagen hinab in Richtung Wernshausen verhindern sollte. Da keine Abhängigkeit mit Signalen bzw. Schlüsselwerken bestand, wurde nach Zugeinfahrten das Umstellen der Weiche recht häufig vergessen. Immer wieder rollten ungesicherte Wagen talwärts und entgleisten. 1952 erhielt die Schutzweiche eine Umstellvorrichtung, die sich in dem erwähnten Käfig befand. Lag die Weiche in Richtung Prellbock, stand die Tür offen. Für das Streckengleis ließ sich die Weiche nur stellen, wenn der Zugleiter die Tür des Käfigs von innen schloss. Den Käfig konnte er wiederum nur öffnen, wenn er die Weiche nach der Zugfahrt zurück in Richtung Prellbock gestellt hatte.“



Dieses Foto vom „Nordkopf“ des Endbahnhofs zeigt die Veränderungen nach 1945: Das durchgehende Hauptgleis rechts neben dem alten Lokschuppen endet in einem weiteren Lokschuppen. Die Bekohlung liegt nun ganz hinten am Bahnhofsende. Foto: Slg. Tino Herrmann



Das Kranunikat

Kleinbahnatmosphäre mit seinerzeit moderner Technik: Während sich mit 99 794 eine Neubaulok zeigt, besitzt der Kohlekran (angeblich eine passgerechte Einzelanfertigung aus dem benachbarten Schmalkalden) bereits einen elektromotorischen Antrieb. Ebenfalls (für die Trusebahn) recht modern sind die rechts sichtbaren Rollwagen. Foto: Detlef Hommel

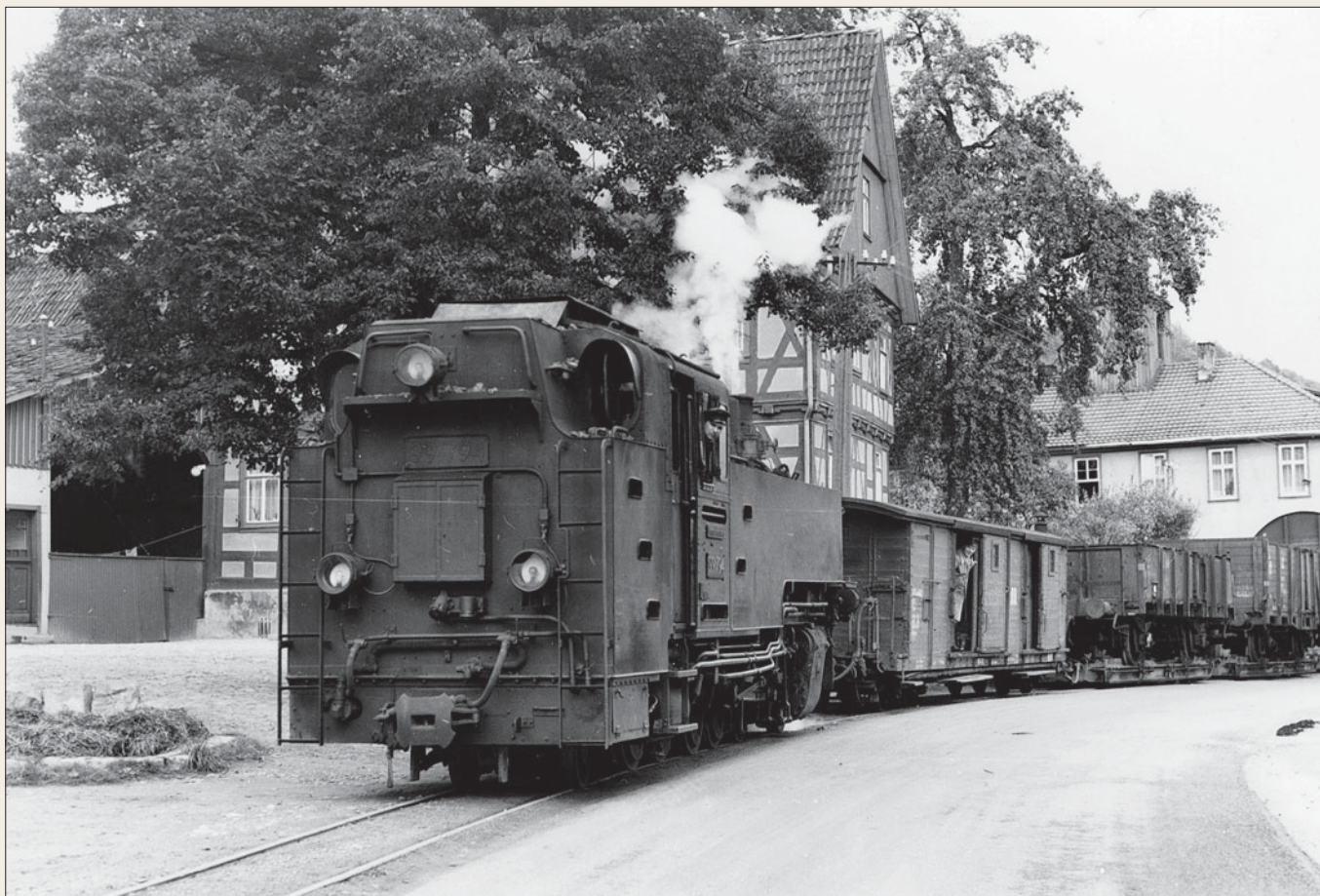


Am Stumpfgleis 2a stand in Trusetal mit dem „Spatschuppen“ ein Spezialgüterschuppen, aus dem heraus bereits in der Frühzeit der Bahn mit Spat gefüllte Säcke in G-Wagen verladen wurden. Foto: Slg. Tino Herrmann.

Bauliche Erweiterungen betrafen einen weiteren Lokschuppen, eine befestigte Lagerfläche für Lokomotivkohle, einen elektromotorisch (!) betriebenen Kohlenladekran und schließlich noch einen Schlackebansen. Der schlanke, nahezu zierliche Kohlekran, der sich passend in die Enge neben dem neuen Lokschuppen einfügte, soll ein spezielles Konstrukt aus jenem Betrieb in Schmalkalden gewesen sein, der sich als Firma Zobel mit der Fertigung von Eisenbahnkranwagen für die DRG einen Namen gemacht hatte.

Nach kurzer Blüte stagnierten zu Beginn der 1960er-Jahre sowohl der Güter- als auch der Reiseverkehr; die Selbstkosten der Strecke ließen sich nur noch zu 10,3 % decken. Mit Beginn des Winterfahrplans 1966/67 endete zwar der Reiseverkehr, doch für die Erz-, Fluss- und Schwerspattransporte musste die 750-mm-Strecke weiter erhalten. Damit hatte sich die einstige Privatkleinbahn in der Endphase ihrer Existenz zu einer Art staatlicher Indus-

Unten: Das nahezu idyllische Foto aus dem Jahre 1968 täuscht! Die engen Ortsdurchfahrten wurden mit dem Einsatz der für Trusebahnverhältnisse doch recht großen Neubaudampflokomotiven (hier 99 794) und den Rollwagenzügen zu einem gravierenden Verkehrsproblem, vor allem in der Ortslage von Trusen, wo es nun immer wieder und immer öfter zu spektakulären Entgleisungen und Unfällen kam. Foto: Dieter Wünschmann, Slg. Tino Herrmann



Obwohl es beim Vorbild stets beengt zugging, war schon bei den ersten Nachbaugedanken klar, dass eine vorbildgerechte Wirkung des Endbahnhofes unter zwei Metern Gesamtlänge des Dioramas nicht zu haben war.

trieanschlussbahn verwandelt – ein damals häufiger Vorgang, der sich bei vielen ehemaligen Kleinbahnen unter Verwaltung der Deutschen Reichsbahn in der DDR vollzog. Für den Erhalt der Trusebahn war dies letztendlich dann aber doch ohne Bedeutung: Die DR stellte den Betrieb zum 31. Dezember 1968 offiziell ein.

Die Trusebahn als Modellprojekt

Warum gerade diese Kleinbahn als Vorbild für eine H0e-Anlage? Zur Erweiterung seiner modular aufgebauten DRG-Anlage suchte Steffen Volkholz ein thüringisches Motiv aus der Zeit von etwa 1925 bis ungefähr 1935. Von welchem Vorbild ließen sich Fotos, Zeichnungen und andere Dokumente finden, die eine

Unten: Die eigentümlichen Fahrzeuge der Trusebahn und das eindrucksvolle Empfangsgebäude in seiner ursprünglichen Gestalt waren wesentliche Beweggründe für die Wahl der Epoche II. Fotos: Uwe Volkholz



Glück muss man haben: Mit den H0e-Loks „Glückauf“ (Foto) und „Trusetal“ bot die Firma Bemo genau jene Modelle an, deren Vorbilder zwischen Wernshausen und Herges-Vogtei bzw. Trusetal unterwegs waren.

originalgetreue Wiedergabe im Modell garantieren würden? Nach kurzer Suche wurde klar, dass dies eigentlich nur die Trusebahn sein konnte.

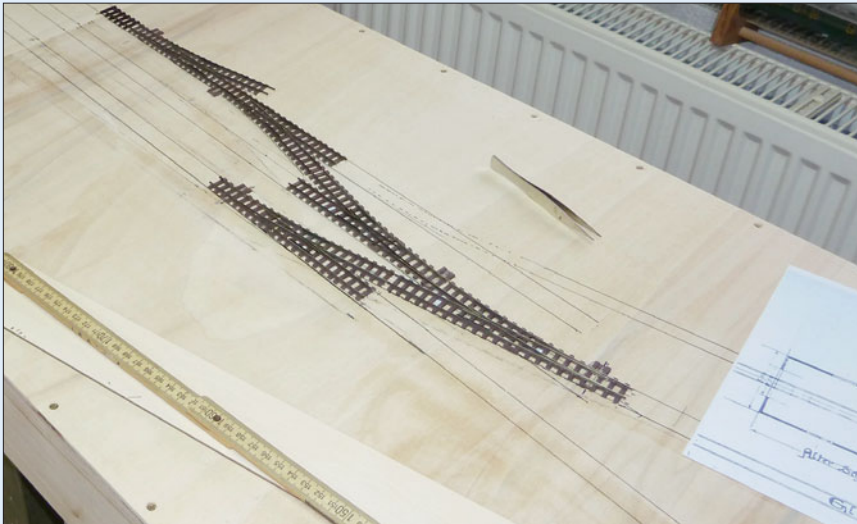
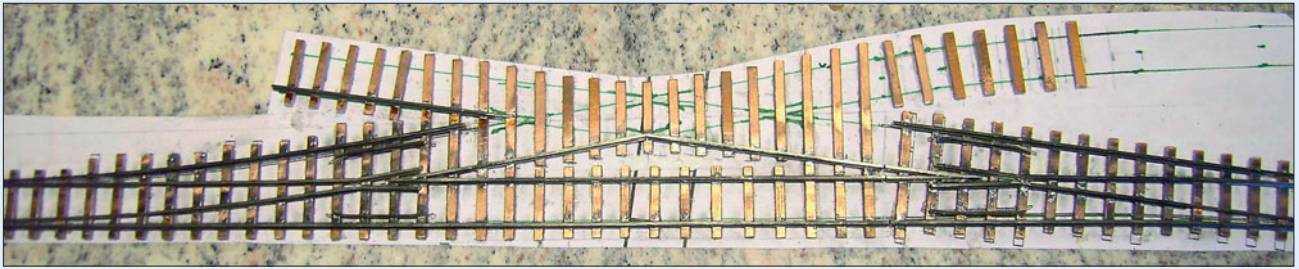
Als einzige 750-mm-Kleinbahn des Thüringer Waldes hatte sie sich lange Zeit durch ihre eigentümlichen Fahrzeuge von anderen 750-mm-Bahnen abgehoben. Ausschlaggebend war nun, dass die Firma Bemo mit den H0e-Loks „Trusetal“ und „Glückauf“ zwei D-Kuppler nach Vorbildern von Orenstein & Koppel anbot, die exakt zum Thema passten. Hinzu kamen eine Rollbockgrube und Rollböcke.

Zudem bot die „Lok-Schlosserei“ (<http://www.lok-schlosserei.de>) von Bernd Schlosser die Personen- und Güterwagen des Eröffnungsjahres in bester H0e-Qualität an: die kombinierten Personen-, Gepäck- und Postwagen T.B.1 und T.B.2, den gedeckten Güterwagen T.B.10 und die Sommerwagen.



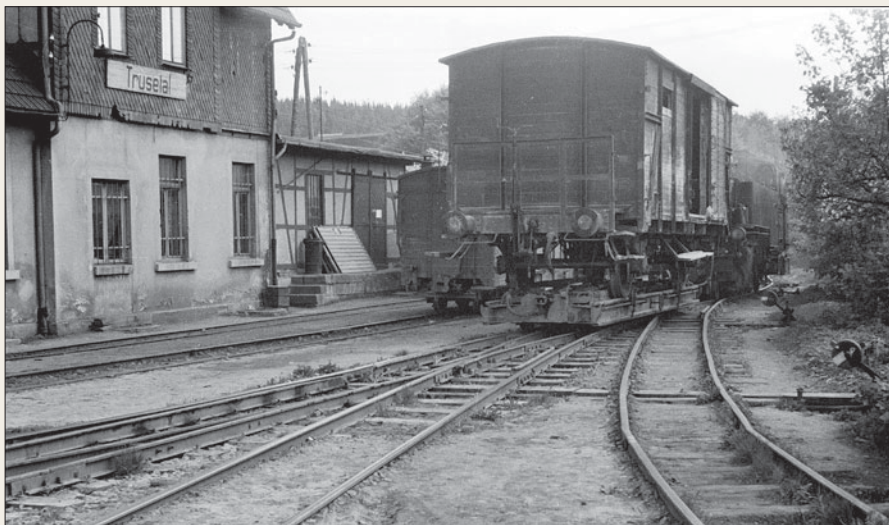
Unten: Der H0e-Bahnhof Herges-Vogtei nach der Fertigstellung. Der auch im Hinblick auf seine Länge exakte Nachbau der Gleisanlagen und Weichen (mit vorbildgerechten Abzweigwinkeln trug zu einer verblüffend realistischen Gesamtwirkung bei. Fotos: Uwe Volkholz





Gleise und Weichen

Wenn die Planung bis in die ersten Bau-schritte hineinreicht, ist das mitnichten ein kritisches Zeugnis für mangelhafte Vor-überlegungen, denn vieles muss räumlich und optisch erst bzw. immer wieder über-prüft werden. Hier war es die eigenwillige Weichenkonstellation im hinteren Bahn-hofsteil, die einen Versuchsaufbau erfor-derte. Dazu gehörten aufgelegte Grundris-se von gleisabhängigen Gebäuden, etwa vom Lokschuppen (im Foto rechts unten). Für die Weichen wurden anfangs Eigenbau-ten aus Pertinax-Schwellen mit aufgelöte-ten Schienen, später dann Weller-Bausätze verlegt. Besondere Sorgfalt erforderten die Herzstücke. *Fotos: Steffen Volkholz*



Ansicht eines Teils der Weichenkonstellation am Nordkopf des Endbahnhofs kurz vor der Betriebseinstellung: An der Gleislage hatte sich seit der Eröffnung der Kleinbahn so gut wie nichts geändert. *Foto: Detlef Hommel*

Gebäude verlangten Respekt

Die Romantik der Fachwerkbauten, vor allem des Empfangsgebäudes im Originalzustand, hätte mit dem kunstvoll angeordneten System aus Ständern, Riegeln und Streben wohl jedem Modellbauer einigen Respekt abgefordert. Hier „schnell und sparsam“ voranzukommen, schloss sich aus. Das betraf nicht nur das Fachwerk, sondern auch die Dachformen. Die Gebäudemaße ließen sich Originalzeichnungen entnehmen. Traten Unklarheiten auf, wurde vor Ort nachgemessen. Uwe Volkholz leitete (zunächst am PC) aus den verfügbaren Daten H0-Zeichnungen und Ätzworlagen ab. Für das Empfangsgebäude, den Spatschuppen und das Toilettengebäude im Endbahnhof erwies sich die Zusammenarbeit mit der pro-



Beim Gleismaterial fiel die Entscheidung für Code 55, da auf diesem Profil im Zusammen-spiel mit Modellschwellen von Tillig alle vor-handenen Fahrzeuge mit ihren originalen Spurkranzhöhen einwandfrei liefen.



Oben: Das bekannte Motiv von der Straßenseite des Bahnhofs aus dem Jahre 1930 stand Pate für dieses Modellfoto. Abweichend vom Vorbild zeigt das Empfangsgebäude hier noch den Glanz früher Jahre.

Bis auf einige Details ist das H0-Modell des Empfangsgebäudes fertig. Das Dach erhielt eine dezente Alterung. Die ersten Züge fahren schon. Das Umfeld wirkt noch sehr aufgeräumt. Fotos: Uwe Volkholz



filierten Laserfirma MBZ (<http://www.mbz-modellbahnzubehoer.de/>) als hocheffektiver Glücksfall, zumal Steffen Volkholz als „Bauherr“ dem MBZ-Laserexperten Thomas Oswald beim Zugschnitt über die Schulter schauen und je nach Bedarf korrigierend eingreifen konnte, was allerdings nur selten erforderlich war.

Herausforderung Fachwerk

Der Zusammenbau der gelaserten Karton- und Sperrholzteile von MBZ bereitete keine Probleme; die von Thomas Oswald verfassten und mitgelieferten Anleitungen erwiesen sich als plausibel und sehr detailliert. Da Letzteres ja nicht von ungefähr erfolgte, mussten Text und Zeichnungen allerdings sehr genau studiert und bis in letzte Einzelheiten beachtet werden.

Wichtig war, alle Kartonteile nach dem Heraustrennen an den Schnittkanten sorgsam zu versäubern und jegliche „Laserrückstände“ zu entfernen. Nachdem das geschehen war, folgte eine Grundierung, für die neben entsprechender Farbe ein Pinsel genügte. Anschließend kam die laut Vorbild je-



Oben: Der Vergleich des Empfangsgebäudes im Bau mit dem Endzustand verrät den Aufwand, den Fachwerk erfordern kann. Um der angestrebten historischen Exaktheit willen war dieser Aufwand aber unerlässlich. Dazu gehörte auch, die Tore des Güterschuppens (je nach Szenerie) schließen und öffnen zu können.

Detailansicht des Güterschuppens vor der Montage der gelaserten Fachwerkelemente. Deutlich sind die Vertiefungen erkennbar, in die sämtliche Ständer, Streben und Riegel höhengleich mit den Flächen der Gefache einzulassen waren – als typisches Merkmal hennebergisch-fränkischer Fachwerkbauweise. *Baufotos: Steffen Volkholz*

Versuchsweise Aufstellung des Empfangsgebäudes Herges-Vogtei (im Foto die Straßenseite) vor einer Hintergrundkulisse mit südthüringischem Motiv, die Uwe Volkholz speziell für die Trusebannanlage seines Bruders Steffen anfertigte. Da Gebäude und Landschaft zueinander im (vermutlich) richtigen Größenverhältnis standen, ergab sich die erfreuliche Erkenntnis, dass Gebäude und Landschaft harmonisch zueinander passten; der erhoffte „Wiedererkennungseffekt“ stellte sich ein. *Foto: Uwe Volkholz*





Der Spatschuppen war äußerlich von einem normalen Güterschuppen zwar kaum zu unterscheiden, diente jedoch, wie bereits erwähnt, speziell dem Spatversand.

Links: Während die Gleis- und die Straßenseite des Spatschuppens nahezu baugleich waren, gab es an der Nordseite eine zweiteilige Schiebetür mit kurzer Überdachung.

Die Zeichnungsgrößen der Gebäudeansichten entsprechen bei einer Firsthöhe von 5,7 cm der Baugröße H0. Die eher zierliche Wirkung resultiert daraus, dass die Originale für eine 750-mm-Kleinbahn gebaut worden waren.



Der alte Spatschuppen aus nordwestlicher Richtung. Man beachte den winkligen Wasserabweiser über den Schiebetüren auf der Gleisseite – ein seltenes Detail!

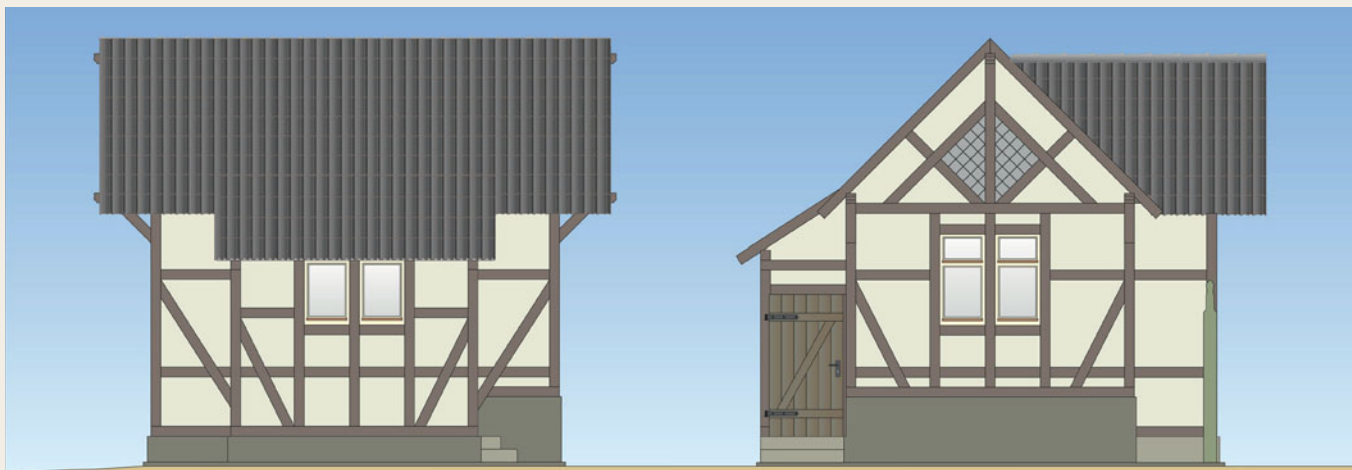
weils erforderliche Farbgebung an die Reihe. Im „MBZ-Regal“ von Thomas Oswald fand sich alles, was dazu gebraucht wurde: Beim Dach und den verputzten Wänden bewährte sich das Pigmentfarben-Set mit der MBZ-Artikel-Nummer 72217, das auch sonst alle wichtigen Farben für die Behandlung und Alterung von Gebäuden enthält. Die ausgesuchten Pigmentfarben beruhen auf pflanzlicher bzw. mineralischer Grundlage und zeichnen sich durch Deckkraft und zuverlässige, langanhaltende Lichtbeständigkeit aus.

Bevor es an den Zusammenbau ging, waren noch eine präzise Finalverspachtelung der Stoßfugen sowie ein wiederholter Farbaufrag überall dort nötig, wo sich inzwischen wieder kleinere Schäden eingeschlichen hatten. Um die Abrieb- und Wasserfestigkeit der Pigmentfarben zu gewährleisten, wurden sie mit Acrylbinder angemischt. Ihr Auftrag per Schwamm erforderte etwas Übung. Auch für die Patinierung erwiesen sich die Pigmentfarben als sehr brauchbar.



Unten: Wie an der Beschriftung des regelspurigen O-Wagens (auf Rollböcken) erkennbar ist, entstand dieses Foto zu DRG-Zeiten. Auf dem einst so aufgeräumten Bahnhofsbereich wächst längst Gras. Ob der T.B. 10 Spatsäcke geladen hat? Der Eisenbahner auf der Bremsbühne legt die Vermutung nahe, dass der Wagen als Pwg lief.





Das als Abort genutzte Nebengebäude blieb von „Entfeinerungen“ verschont. Der Umrechnungsfaktor dieser Ansichten von Norden, Westen, Süden und Osten (v.l.n.r.) auf H0 beträgt 1,2. Zeichnungen Uwe Volkholz

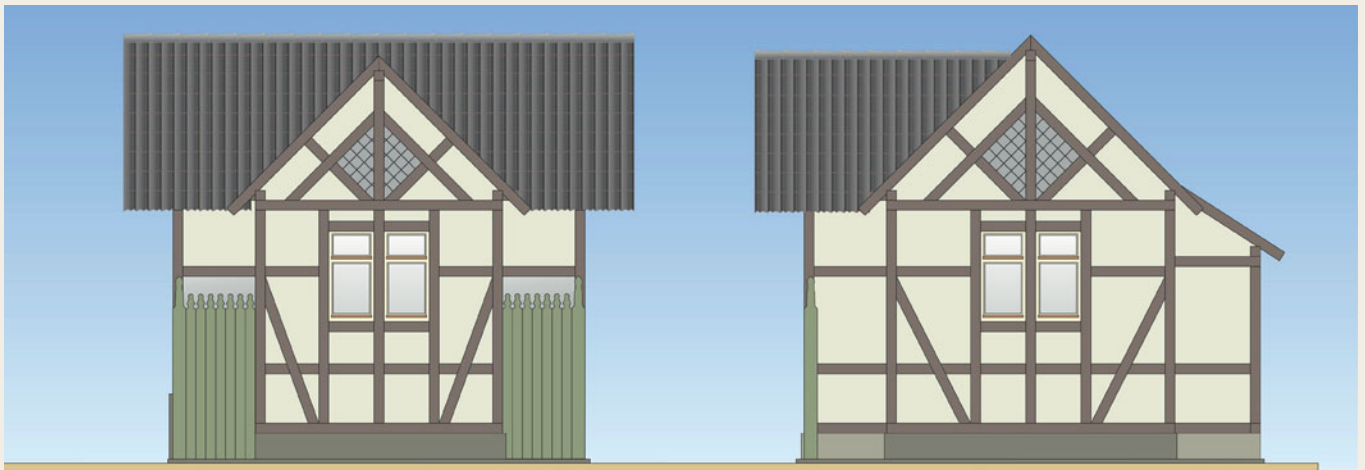
Die Montage des kleinteiligen Fachwerks stellte eine gewisse Herausforderung dar. Die gelaserten Sperrholzteile lackierte Steffen Volkholz mit mattbrauner Acrylfarbe aus der Spraydose. Als er die Fachwerkelemente (nach dem Auftrocknen der Farbe) in die vorgesehenen Vertiefungen der Wände einsetzte, kam es (was zu erwarten war) zu neuen Spalten und Fugen, die an den Rändern der Gefache natürlich keinesfalls sichtbar bleiben durften. Hier musste erneut nivelliert sprich: präzise verspachtelt werden, was natürlich weitere Zeit und doch einige Geduld erforderte.

Der Bau des als Toilette genutzten Nebengebäudes, auch dies ein Fachwerkbau, erfolgte prinzipiell nach derselben Technologie. Mit der Montage



Der Fachwerkkloshuppen erhielt einen Werkstattanbau und dieser für das Lok- und Werkstattpersonal einen holzverkleideten Anbau mit Waschraum, der im Foto rechts allerdings noch fehlt. Baufoto: Steffen Volkholz





Unten: Die angestückelten Bauten der Lokstation standen in auffälligem Gegensatz zum Empfangsgebäude. Bei Reparaturbedarf mussten die Loks ihre „Remise“ durchfahren, um in die Werkstatt zu gelangen. Der Umrechnungsfaktor der Zeichnungen auf die Baugröße H0 beträgt 1,4.

Das eigentümliche „Gebäudeensemble“ blieb Stückwerk, solange es stand: links ein Fachwerkbau, in der Mitte ein verputzter Ziegelbau, rechts ein verbretterter Anbau, vor dem mit T.B. 31 einer der beiden Sommerwagen abgestellt ist. Ganz vorn die Holzverladerampe. Zeichnungen und Fotos: Uwe Volkholz





Einfahrt eines Personenzugs aus Wernshausen in die Endstation Herges-Vogtei: Am Zughaken der Trusebahn-Lok „Glückauf“ hängen die kombinierten Personen-, Gepäck- und Postwagen T.B. 1 und T.B. 2 sowie die Sommer- bzw. Aussichtswagen, die aus OO-Güterwagen umgerüstet werden konnten. Während die seltene Außenrahmenlok ein Modell von Bemo ist, kommen die Wagen aus der „Lok-Schlosserei“ (<http://www.lok-schlosserei.de>) von Bernd Schlosser.

Im Unterschied zum Personenzug im Foto oben handelt es sich hier um einen Güterzug mit Personenbeförderung (Gmp). Hinter der Lokomotive „Glückauf“ laufen diesmal der T.B. 10, einer der beiden kombinierten Wagen und ein Aussichtswagen. Den Zugschluss bilden zwei Rollböcke, auf denen ein O-Wagen befördert wird, der in Trusetal zu beladen ist. Während die Rollböcke (wie die Lok) von Bemo stammen, kommt der T.B. 10 aus der Lok-Schlosserei.

der Dächer, Dachrinnen und Fallrohre endete die materiell und zeitlich aufwendige Fertigung der Gebäude.

Die Grundkörper für den eingleisigen Loksuppen und seine Anbauten entstanden aus Kunststoffplatten aus der Modellbauindustrie. Für das Fachwerk der „Remise“ sowie sämtliche Fenster, Türen und Dachrinnen kam wieder die schon häufig beschriebene Ätz-technik zur Anwendung.



Die Wirkung geöffneter Türen und Tore wird umso größer, wenn auch das Innere der Gebäude zu „leben“ scheint. Welche Diskussion allerdings gerade im Güterschuppen von Herges-Vogtei stattfindet, bleibt das Geheimnis des Gestalters dieser kleinen Szene.



Links: Feierabend am Rande des Endbahnhofs. Die gebirgige, steinige Gegend in der Region brachte keine besonders ertragreiche Landwirtschaft hervor, hier erkennbar an der Bespannung des Bauernwagens mit zwei Milchkühen. Auch solche Mini-Szenen spiegeln Regionalgeschichte en détail wider.

Auch auf der Kleinbahn geht der Betriebstag zu Ende. Nachdem die kleine Lok Kohle und Wasser genommen hat, wird sie in den Lokschuppen einrücken. Die Flügeltore und das Fachwerk der „Remise“ entstanden aus gelaserten Echtholzteilen. Fotos: Uwe Voklholz



Gibt es schmale Karos, mithin schmale Quadrate? Natürlich nicht. Sicher haben Sie entdeckt, dass sich das Karow, um das es hier geht, mit anderer Schreibweise vorstellt: Karow hieß ein Kleinbahnhof, den es nur wenige Jahrzehnte gab. Sein Gleisplan mit nur drei Weichen war schmal und sein Zugverkehr dünn. Doch Ladegeleis und Lokstation sorgten für interessanten Betrieb. Entdeckt, rekonstruiert und zu neuem Leben erweckt hat die kleine Endstation Frank Barby, auch bekannt als „Kleinbahndirektor aus der Altmark“.

Liefen nach Karow anfangs lokbespannte Reisezüge (Foto unten), genügten in späteren Jahren die „Kleinen Wettiner“, wie man die kurzen Triebwagen der provinziälsächsischen Kleinbahnen Preußens auch nannte.

Kleinbahn-Endstation mit nur drei Weichen in H0

Das schmale Karow





Als der namhafte Kleinbahnkenner und vielen als „Kleinbahndirektor“ bekannte MIBA-Autor Frank Barby vor einigen Jahren den Entschluss fasste, der einstigen, nur etwa sechs Kilometer langen Stichbahn von Rogäsen nach Karow mit einem Nachbau in H0 ein kleines, anschauliches Denkmal zu setzen, erinnerte sich kaum noch jemand an die bereits 1951 stillgelegte Strecke. Doch der schmale Endbahnhof reizte den Modellbahner, zumal sich Karow lückenlos in sein langfristig angelegtes Planungskonzept für ein Anlagensystem zum Thema „Genthiner und Ziesarer Kleinbahn 1912“ einordnete. Die Planungsbasis fiel nur bescheiden aus: Frank Barby besaß lediglich zwei detaillierte Lage- bzw. Gleispläne im Maßstab 1:1000, einen Bauplan des Empfangsgebäudes und wenige historische Fotos. Da nichts hinzukam, musste dies zunächst genügen.

Auf besonderen Wunsch

Die Strecke Rogäsen–Karow entstand als Teil der Kleinbahn-AG Ziesar-Großwusterwitz. Hintergrund war die Forderung des in Karow ansässigen Grafen von Wartensleben, der eine einfache

Beschauliche Ruhe vermittelt der Kleinbahnhof mit seinem Empfangsgebäude, für dessen Bau man aus Ersparnisgründen offenbar ein Wohnhausprojekt verwendet und dies wohl nur entsprechend umfunktioniert hatte. Im heutigen Sachsen-Anhalt geschah das recht häufig; viele der handwerklich soliden Bauten stehen, längst zu Wohnzwecken genutzt, noch heute.

Dieses Vorbildfoto entstand 1928. Wäre da nicht die Bildaufschrift mit dem Hinweis auf den Bahnhof – man hätte Probleme, das Haus mit dem Mansarddach als „Empfangsgebäude“ zu identifizieren; auch die Gleisanlagen sind kaum erkennbar. Foto: Slg. Hans-Georg Rheinsberg



che, rationelle und wirtschaftliche Abfuhrmöglichkeit für die Agrarprodukte seines Landguts wünschte. Überdies wollte man über die Bahn Düngemittel, Landtechnik, Baumaterial und in geringen Bedarfsmengen wohl auch Kohle empfangen. Nicht zuletzt bot sie sich für Viehtransporte an. Dennoch verstummten die Zweifel an ihrer Wirtschaftlichkeit nicht. Der Einfluss des adligen Gutsherrn war aber so groß, dass die Strecke schließlich doch zustande kam, am 04. Februar 1912 fertiggestellt und feierlich dem Verkehr übergeben wurde.

Die schnell und mit wenig Aufwand gebaute Trasse kam mit leichtem Oberbau aus. Sie begann im damaligen Bahnhof Zitz-Rogäsen und führte in straßenseitiger Lage nach Zitz. Vor Erreichen der Ortsgrenze bog die Straße in nordwestlicher Richtung ab, während die Bahntrasse gradlinig zur Haltestelle Zitz weiterführte. Hinter Zitz schwenkte die Bahn dann in einem sehr weiten Bogenverlauf nach Nordwesten, um an der alten Torfstechersiedlung Hollandshof vorbei den vor dem Ortseingang angelegten Endbahnhof Karow zu erreichen.

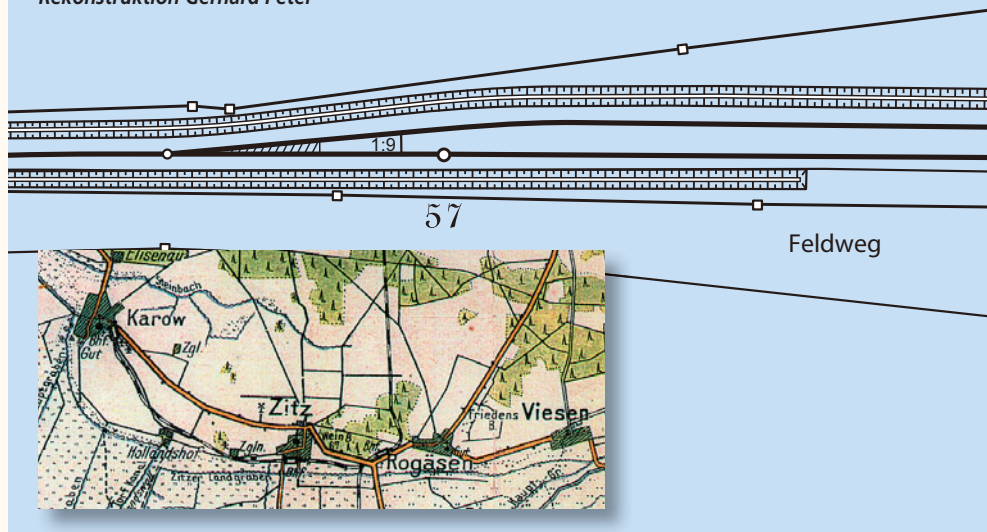
Die unrentable Kleinbahn

Der Zugverkehr blieb, wie erwartet, gering, wenngleich die Bahn wichtige Transportaufgaben wahrnahm, die so mit Fuhrwerken auf der Straße nicht hätten bewältigt werden können. Der Reiseverkehr, wohl stets das Sorgenkind der Kleinbahn, fiel bescheiden und während des Ersten Weltkrieges schließlich ganz aus. Aber auch nach dieser Zeit gab es täglich nur ein Zugpaar. Die Züge nach Karow kamen aus Großwusterwitz und liefen über Rogäsen bis Karow durch, machten dort (alltäglich so etwa um die Mittagszeit) Kopf und fuhren nach den notwendigen Rangierarbeiten wieder zurück nach Großwusterwitz.

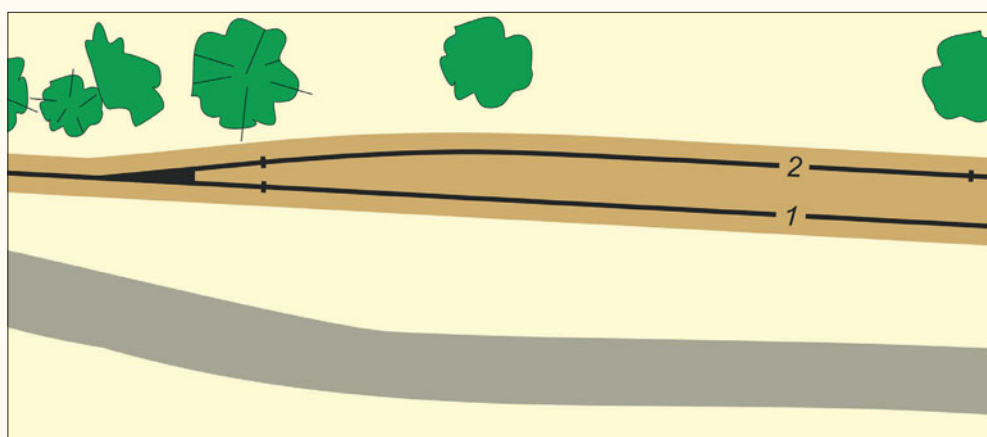
Um 1950 gab es lediglich mittwochs und samstags je einen Güterzug mit Personenbeförderung (Gmp). Es war kaum verwunderlich, dass die Stich-

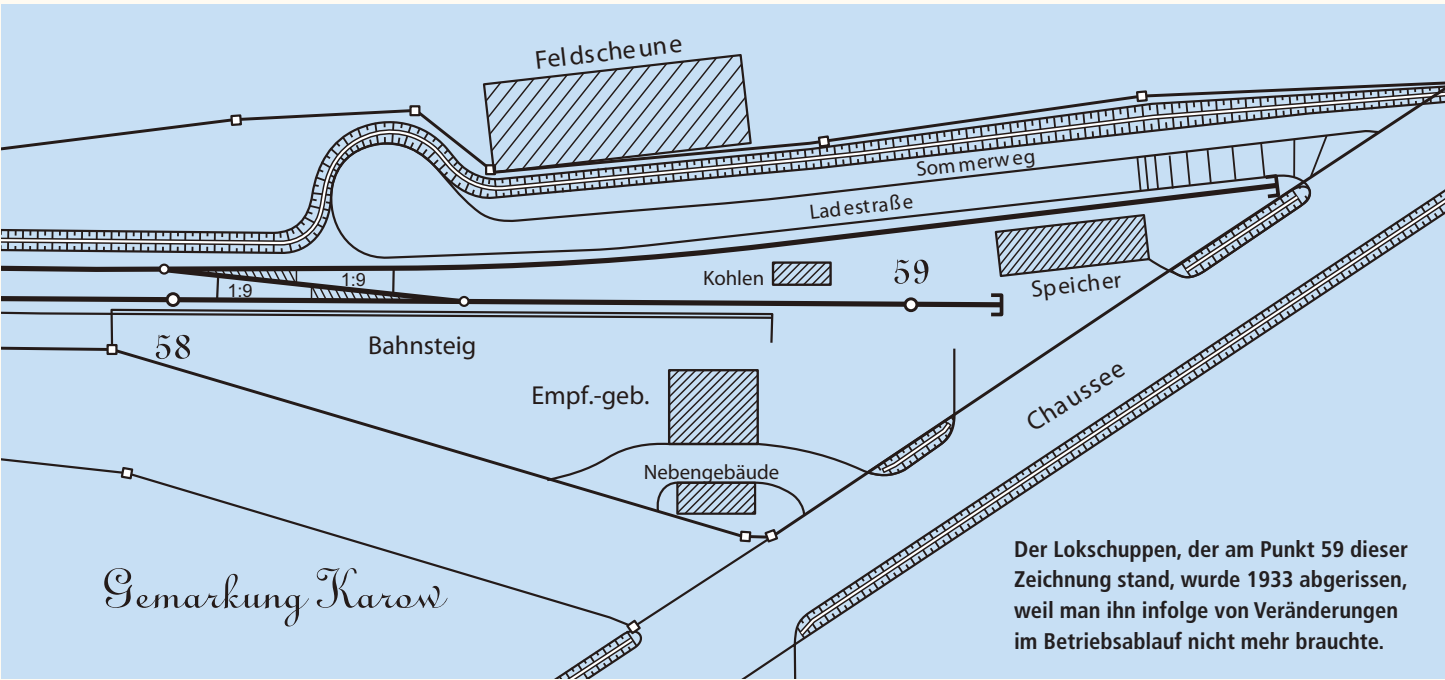
Gleisplan vom Endbahnhof Karow, wie er bis 1933 existierte. Am Streckenende steht ein eingleisiger Lokschuppen, der durchfahren werden konnte. Unter Verwendung des Gleissystems „Mein Gleis“ der Firma Weinert lässt sich Karow in H0 proportional passend auf einer Breite von 2,70 m bei einer Tiefe von 0,45 m nachbauen. *Zeichnung: Uwe Volkholz*

Dieser Originalgleisplan vom Endbahnhof Karow entstand nach 1933: Der Lokschuppen am Ende des Hauptgleises fehlt bereits. *Zeichnung: Original Slg. Frank Barby, Rekonstruktion Gerhard Peter*



Oben: Ein seltenes Dokument: Auf dieser alten Karte mit Karow am nordöstlichen Rand des heutigen Jerichower Landes ist der Verlauf der Kleinbahn sichtbar. Das Foto unten zeigt einen Zug in Rogäsen im Jahre 1910. Obwohl die Stichbahn Rogäsen–Karrow von hier aus erst 1912 in Betrieb ging, dürften deren Züge kaum anders ausgesehen haben. *Foto: Slg. Frank Barby*





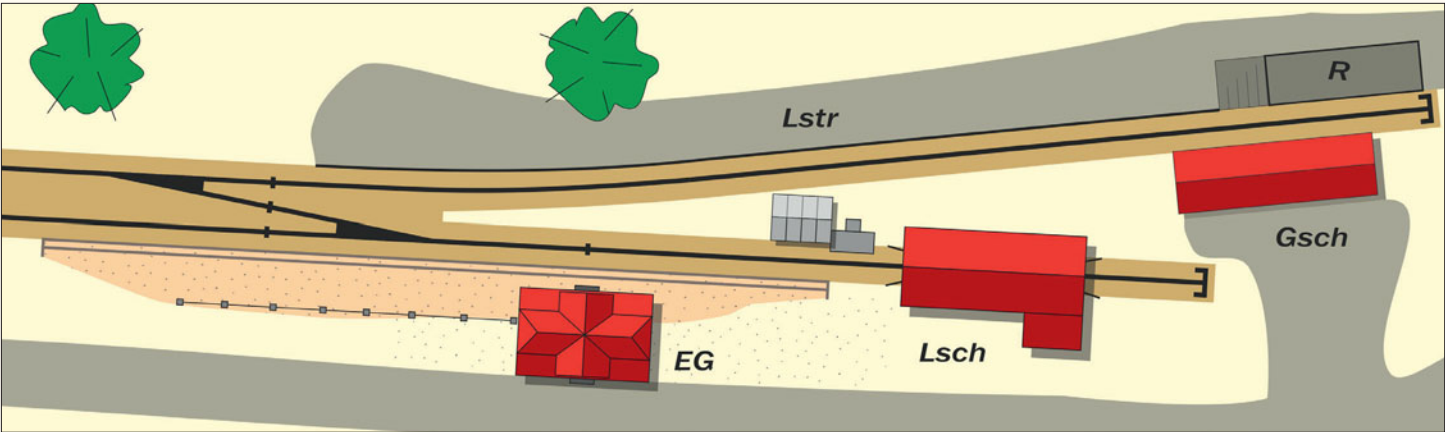
Unten: Vor einigen Minuten ist ein Personenzug mit Güterbeförderung im Endbahnhof eingetroffen. Nachdem die Reisenden ausgestiegen sind, hat die Lok den Zug zurückgedrückt und vorerst abgestellt. Für die frühen Jahre der Kleinbahn spricht der Wagenpark aus kurzen zweiachsigen Reisezugwagen. Deutlich ist die einfache Gleisbettung aus Grubenkies erkennbar.



bahn Rogäsen–Karow am Ende nur 39 Jahre existierte, schon Anfang Oktober 1951 stillgelegt und ziemlich rasch abgebaut wurde. Ihre Spuren findet man bis heute, darunter Reste des Bahndamms und das als Wohnhaus genutzte, einstige Empfangsgebäude Karow.

Klein und durchdacht

Der schmale Endbahnhof ist im Hinblick auf seine einfache Gleislage wohl kaum noch zu unterbieten – und dürfte schon von daher wohl jeden Kleinbahnfreund faszinieren. Seine Zweckmäßigkeit steht nicht infrage. Fast am Ende des durchgehenden Streckengleises, das als Hauptgleis des Bahnhofs fungierte, lag der lediglich 90 Meter lange „Bahnteig“, vermutlich nur eine verdichtete Sand- oder Kiesschüttung. Dem nördlichen Bahnteigende gegenüber stand ein kleiner Kohleschuppen mit angesetzter Sturzbühne, die zur Bekohlung direkt an das Hauptgleis he-



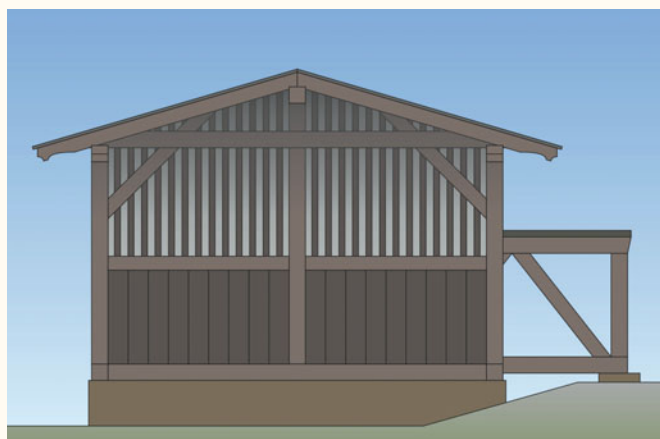
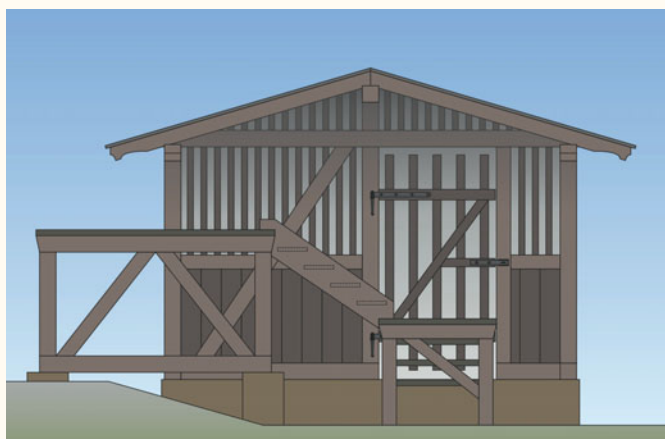
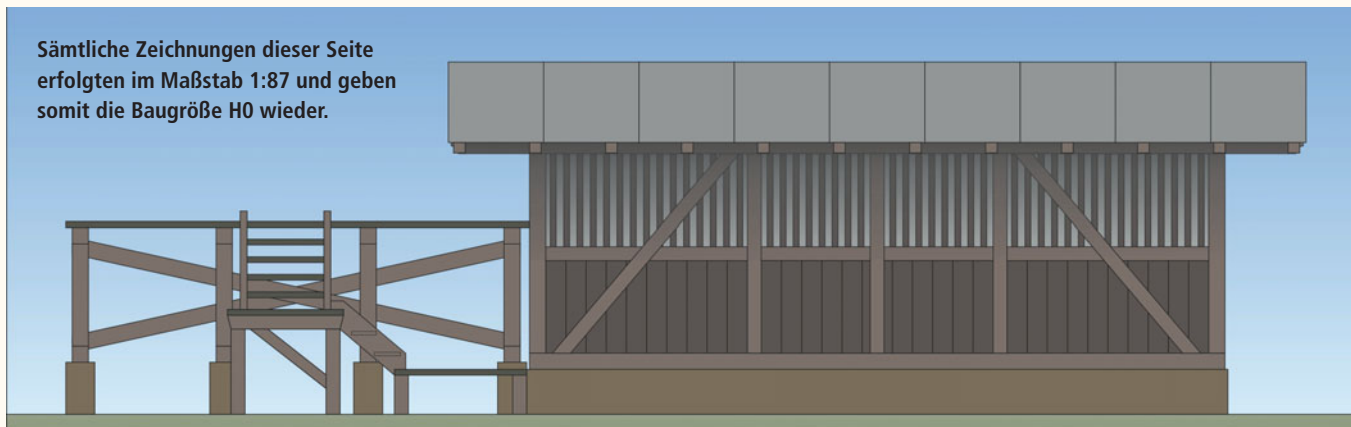


Oben: Im Endbahnhof stand ein verschließbarer hölzerner Schuppen zur Bevorratung mit Lokomotivkohle. Die angebaute Sturzbühne befand sich genau dort, wo die Lokomotiven einfahrender Züge hielten.

Unten: Die Lokschuppentore sind sowohl vorn als auch hinten geöffnet. Das durch den Schuppen hindurchgehende Hauptgleis fungierte in Karow zugleich als Bahnsteig-, Bekohlungs- und Schuppengleis.



Sämtliche Zeichnungen dieser Seite erfolgten im Maßstab 1:87 und geben somit die Baugröße H0 wieder.



Oben: Da zum Schuppen in Karow keine Angaben vorliegen, zeichnete Uwe Volkholz den hier allseitig sichtbaren Schuppen nach Angaben zu anderen Schuppenbauten bei den provinziälsächsischen Kleinbahnen.

ranreichte. Einfahrende Lokomotiven hielten an dieser Bühne und konnten sofort ihre Kohlevorräte ergänzen. Der sich anschließende Lokschuppen mit Werkstattanbau bildete jedoch noch nicht den Gleisabschluss, wie es bei anderen provinziälsächsischen Kleinbahnen (etwa in Frauenwald/Thüringen und Arneburg/Elbe) der Fall war, denn in Karow führte das Gleis durch den

Das Modellfoto (rechts) und die rekonstruierte Zeichnungsansicht (unten) zeigen die Gleisseite mit der angebauten Sturzbühne.



Bahnsteigansicht des Empfangsgebäudes im Maßstab 1 : 120. Wie das alte Foto beweist, hing an der Vorderfront kein Stationsschild.

Lokschuppen hindurch und endete erst hinter der „Remise“. Da dieser Gleisabschnitt eine kleine Lok problemlos aufnehmen konnte, dürfte sich dort eine Stelle zum Ausschlacken und Löschiezen befunden haben. Nachweisen ließ sich dies noch nicht. Doch was sollte sonst der Zweck des eigentümlichen Gleisabschnitts gewesen sein?

Bausätze und Eigenbauten

Bei der Nachgestaltung der Gebäude lag Einfaches neben Anspruchsvollem. Während Frank Barby die Grundrisse bzw. Grundflächen dem Originalgleisplan entnehmen konnte, gab es nur zum Empfangsgebäude komplette Unterlagen. Vom Lokschuppen kannte er die Giebelansicht und den Grundriss. Zum Glück ließ beides auf einen ein-



Im Foto links das Empfangsgebäude des Endbahnhofs Karow im Jahre 1944. Rechts vom Eingang steht ein Handwagen für Stückgut.

Der Nachbau in H0 verlangte kompletten Eigenbau. Für Wände und Dachflächen kamen Auhagen-Bauplatten und Biberschwanz-Dachziegel zum Einsatz. Die Fensterrahmen wurden mithilfe eines Grafikprogramms gezeichnet, auf selbstklebender Folie durch einen Schneideplotter erstellt, auf glasklares Polystyrol aufgebracht und hinter die Wandöffnungen für die Fenster geklebt.

Für die Fledermausgauben wurden Dachziegel aus Messingblech der Firma H & W verwendet und einzeln auf vorgebogener Folie verlegt.

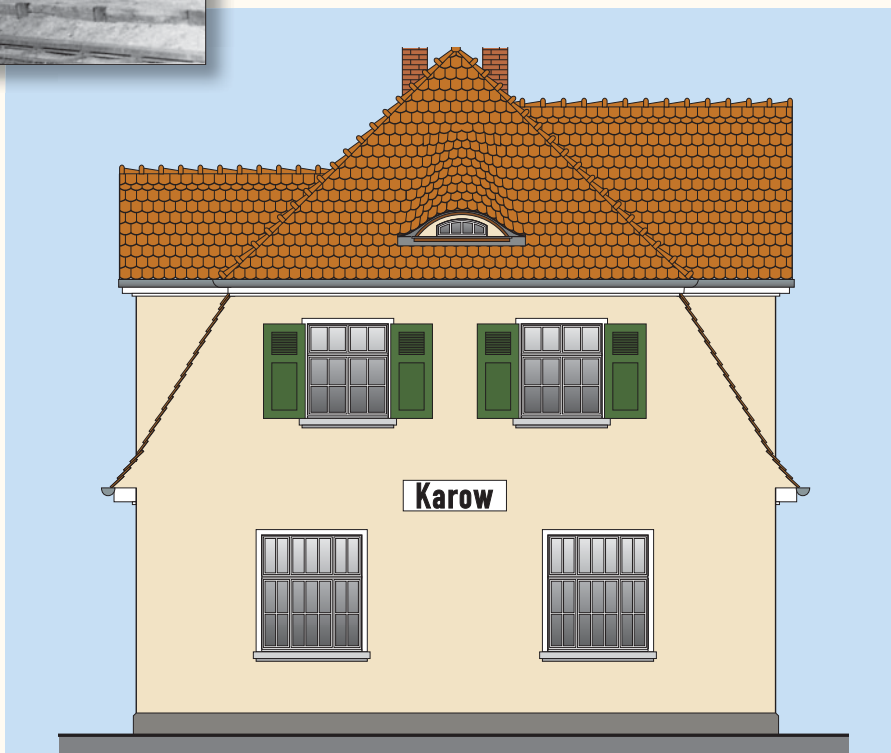


gleisigen Lokschuppen schließen, der dem bekannten Lokschuppenmodell „Havelberg“ von Auhagen erfreulich nahekam. So entschied sich Frank Barby zu einem tragfähigen Kompromiss: Er ließ den Wasserturm vom Auhagen-Bausatz weg und versah das erstklassige Modell anstelle der Rückwand mit einer zweiten Einfahrt. Besser konnte es nicht laufen! Der Kohleschuppen entstand nach Vorbildern bei anderen provinziälsächsischen Kleinbahnen. Frank Barby erstellte ihn aus Echtholzleisten (1 x 1 mm bzw. 2 x 2 mm) sowie aus Sperrholzteilen.

Im Empfangsgebäude gab es eine Bahnhofswirtschaft samt Warteraum und im Dachgeschoss eine Wohnung.

Südlicher Giebel des Empfangsgebäudes.

Zeichnungen: Frank Barby; grafische Bearbeitung, Gestaltung und Farbgebung: Lutz Kuhl





Oben: Die „Straßenseite“ des Empfangsgebäudes. Im Bahnhof herrscht offensichtlich Hochbetrieb; ein Gmp ist eingetroffen.

Rechts: Diese Aufnahme von der südlichen Giebelseite entstand in späterer Zeit, worauf auch der „Kleine Wettiner“ hinweist.

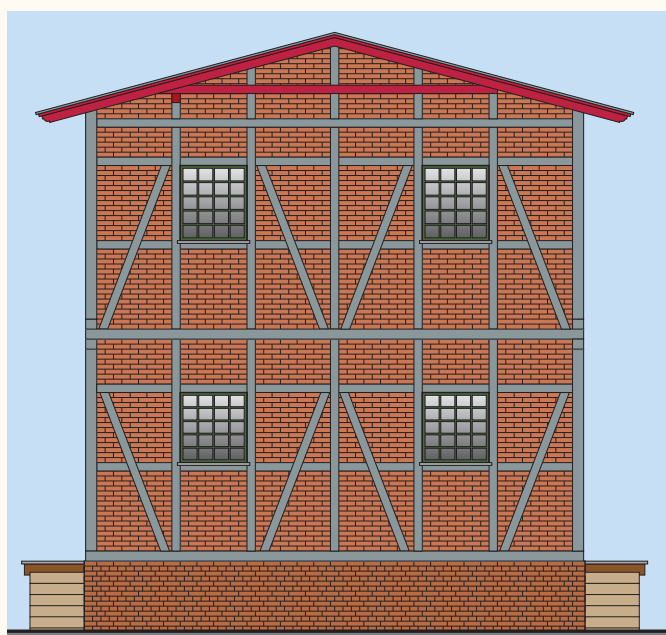
Unten: Das wirtschaftlich wichtigste Gebäude des Endbahnhofs Karow war ein hoher doppelbödigter Speicher für Agrarprodukte.

Der Bahnhofswirt war zugleich „Bahnagent“ und verkaufte Fahrkarten. Für den Modellbahnhof Karow ließ sich das schmucke Haus nach einem Frank Barby vorliegenden, detaillierten Bauplan „errichten“. Wichtige Erkenntnisse brachten auch Besuche vor Ort, denn das Gebäude steht, als Wohnhaus vorbildlich renoviert, noch heute.

Der Speicher

Das Umsetzgleis des Bahnhofs lief über eine Weiche zu einem 135 m langen, leicht abgewinkelten Ladegleis aus, an dem sich eine Ladestraße befand und ein Speichergebäude erhob. Letzteres gehörte zum Gutsbesitz des Grafen von Wartensleben und war ein Fachwerkbau mit Ziegelausfachung und Pappdach. Der Speicher besaß auf seiner Gleis- und auf der Straßenseite je drei regelmäßig angeordnete Tore mit Schiebetüren und den bei solchen Bauten längsseitig auf Höhe der Wagentü-





Der private Speicher galt als solide und sorgfältig errichteter Fachwerkbau. Gleis- und Straßenseite sowie beide Giebel waren in ihren Erscheinungsbildern identisch. Die Zeichnungen bilden den Maßstab 1:120 ab.
Basiszeichnungen: Frank Barby; Gestaltung und Farbgebung: Lutz Kuhl

Unten: Die Kleinbahnzeit ist vorbei, sämtliche Fahrzeuge tragen bereits DR-Anschriften.

ren üblichen Lauf- bzw. Ladesteg. Für den Nachbau des Fachwerkspeichers gibt es viele unterschiedliche Methoden. Frank Barby zeichnete die Fachwerkkonstruktion mithilfe des Grafikprogramms CorelDraw in H0 und bat eine Werbefirma, das Fachwerkssystem per Folienschneideplotter auf mattbrauner Klebefolie auszuplotten. Nach dem Ausheben der Gefache mit einem Cuttermesser ließ sich je eine komplette Fachwerkseite mittels Transferfolie auf die vorbehandelten Mauerwerksplatten übertragen.

Ein wichtiges Detail

Zu den zahlreichen Details, die selbst auf einer derart kleinen Endstation zu beachten sind, zählt auch die Wasserversorgung der kleinen Tenderloks. Da



Straßenseite des Speichergebäudes im Bahnhof Karow. Bei dem Gleis mit der T3 im Vordergrund handelt es sich um das durchgehende Lokschuppengleis.

ihm konkrete Angaben nicht vorlagen, schloss Frank Barby aus dem Studium anderer Kleinbahnen, dass es wohl einen Pulsometerbetrieb aus dem Wassergraben neben dem Umlaufgleis gab. Dafür sprach, dass alle Loks der alten Ziesarer Kleinbahn mit Pulsometereinrichtungen fuhren. Die im Modell nachgebildete „Saugstelle“ besteht aus einer sockelartigen Ummauerung, die mit Holzbohlen abgedeckt ist. Aus ihnen „schaut“ ein Saugrohr heraus, das mit einem Schlauch für den Anschluss des Pulsometers (des „Wasserhebers“) der Lok verbunden wird.

Als Nebenbahn der DR

Da sich im Endbahnhof Karow bis zum Schluss nur wenig änderte, lässt sich auch der Nebenbahnbetrieb zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn ohne Weiteres nachgestalten. Es hat durchaus seinen Reiz, wenn 92 6491 mit einem Sammelsurium unterschiedlichster Reisezug- und Güterwagen im schmalen Karow auftaucht.



Unten: Die Viehverladung im Ladestraßenbereich des einzigen Ladegleises in Karow ist beendet. Der in Karow eingetroffene Reisezug wird die Wagen auf seiner Rückfahrt mitnehmen. Ein Lademaß, hier in hölzerner Ausführung, darf nicht fehlen. Fotos: Frank Barby



Unten: So könnte der Pulsometerbetrieb in Karow ausgesehen haben. Wird er nicht gebraucht, liegt der Schlauch für den Lokanschluss in einer rinnenartigen Ablage. Die ELNA-Lok 92 6491 weist darauf hin, dass die DR die einst private Kleinbahn bereits übernommen hat.



Elektrische Straßenbahn, Güterverkehr und Kleinbahnflair in H0m

Kohle mit der Überlandbahn

Straßen- und Überlandbahnen, die mit Kohle beladene offene Wagen befördern, gehören heute der Vergangenheit an. Auch im Modell begegnet man ihnen nur sehr selten. Der bekannte Modellbahnfotograf Gerard Tombroek hat seine H0m-Anlage konsequent dieser Thematik gewidmet – nach dem Vorbild einer einstigen Überlandbahn, die in ihrem Erscheinungsbild einer Kleinbahn sehr nahe kam und eine Haltestelle mit Gleisanschluss namens „Tombroekstraat“ besaß. Welch ein Zufall!



Schmalspurgleis, leichter Gleisoberbau und ländliche Szenerie – die „Verwandtschaft“ dieser Straßen- bzw. Überlandbahn unweit von Tombroek (Belgien) mit einer Kleinbahn ist nicht zu übersehen. Das Foto zeigt den Triebwagen 9730 der Straßenbahnlinie KMx im Juli 1958.





Oben: Die zugewachsene Schmalspurtrasse inmitten weiter Felder war typisch für die KMx. Fotos: F. van Dam, Slg. Gerard Tombroek.

Als der namhafte niederländische Modellbahner und Modellfotograf Gerard Tombroek auf der Leipziger Modellbahnausstellung „Modell-Hobby-Spiel“ sein neues H0m-Diorama „Tombroekstraat“ zeigte, fanden sich sachkundige Besucher ein, die begeistert feststellten, endlich habe jemand eine „Überlandbahn“ im Modell gestaltet. So sah sich der Anlagenerbauer mit einem Begriff konfrontiert, den er nicht kannte. Doch er freute sich: Wenn man ihn in Leipzig mit einer neuen Bezeichnung für seine Anlage überraschte, dann schien sie jene Resonanz zu finden, auf die er gehofft hatte.

Was ist eine Überlandbahn?

Während die Eisenbahn vielfältigen Aufgaben im Regional- und Fernverkehr nachkommt und Straßenbahnen in größeren Städten den Nahverkehr bewältigen, nehmen Überlandbahnen eine Mittelstellung ein. Der DDR-Ver-

Großes Foto links: Vorsichtig setzt sich KMx-Triebwagen 9787 an den geleerten O-Wagen im Anschlussgleis, kuppelt an und wartet, bis sein KMx-Kollege, der Triebwagen 9775, die Haltestelle Tombroekstraat (Foto rechts) wieder verlassen hat. Fotos: Gerard Tombroek



kehrsexperte und Publizist Dipl.-Ing. Friedrich Spranger definierte „Überlandbahnen“ in den 1960er-Jahren als „straßenbahnähnliche“ Verkehrsmittel, die größere Städte mit vorgelagerten Gemeinden bzw. Industriekomplexen verbanden und so als Nahverkehrsglieder zwischen Industrie- und Wohngebieten fungierten. Nach seiner Lesart zählten dazu auch straßenbahnähnlich gestaltete Strecken in Ausflugsgebieten sowie Straßenbahnbetriebe, die außerhalb von Städten Güterverkehr betrieben bzw. einst betrieben hatten. Mit Verweis auf einige Bau- und Betriebskriterien wie leichten Oberbau

(oft schmalspurig), enge Radien und abschnittsweise Gleislagen sowohl auf eigener Trasse als auch in oder neben Straßen zog Friedrich Spranger Parallelen zu früheren Kleinbahnen, ohne freilich Gleichheitszeichen zu setzen.

Als bekannteste Überlandbahn in der DDR galt die „Thüringer Waldbahn“ von Gotha über Waltershausen nach Friedrichroda und Tabarz. Die Halle-Merseburger Überlandbahnen führten die Mittelstellung zwischen Fernbahn und Straßenbahn sogar in ihrem Namen. Einen besonderen Platz nahm nach Friedrich Spranger die Überlandbahn Klingenthal-Sachsenberg-Geor-

genthal ein, handelte es sich bei ihr doch um eine elektrische Meterspurstrecke der Deutschen Reichsbahn, auf der es bis 1959 sogar planmäßigen Güterverkehr im Rollwagenbetrieb gegeben hatte. Die eingesetzten Straßenbahnfahrzeuge benutzten im Streckenverlauf regulären Reichsbahnoberbau und straßenbahntypische Rillenschienen. Überdies führten sie Zugschlusssignale nach dem DR-Signalbuch.

Ursprung Dampfkleinbahn

Irgendwann hatte Gerard Tombroek erfahren, dass es im benachbarten Belgien nicht nur einen Ort mit seinem Familiennamen gab, sondern dass dort bis 1963 auch eine „Straßenbahn“ gefahren war. Ein Besuch in Tombroek

Noch immer wartet der KMX-Triebwagen 9787 auf dem Anschlussgleis der kleinen Firma am Haltepunkt Tombroekstraat auf weitere Rangieraufträge. Der weitestgehend exakte Nachbau von Bahn, Ortschaft, Gebäuden und Straßen beweist großes modellbauerisches Können.



selbst, in der unmittelbaren Nähe zur Sprachgrenze zwischen Flandern und Wallonien, brachte erstaunliche Erkenntnisse: Die ortsansässige Bierstube „De Tramstatie“ („Die Trambahnstation“) in der Tombroekstraat als durchgehender Hauptstraße der Ortschaft lag exakt an der einstigen Haltestelle „Tombroekstraat“ einer Straßenbahn, die auf das Kürzel „KMx“ hörte.

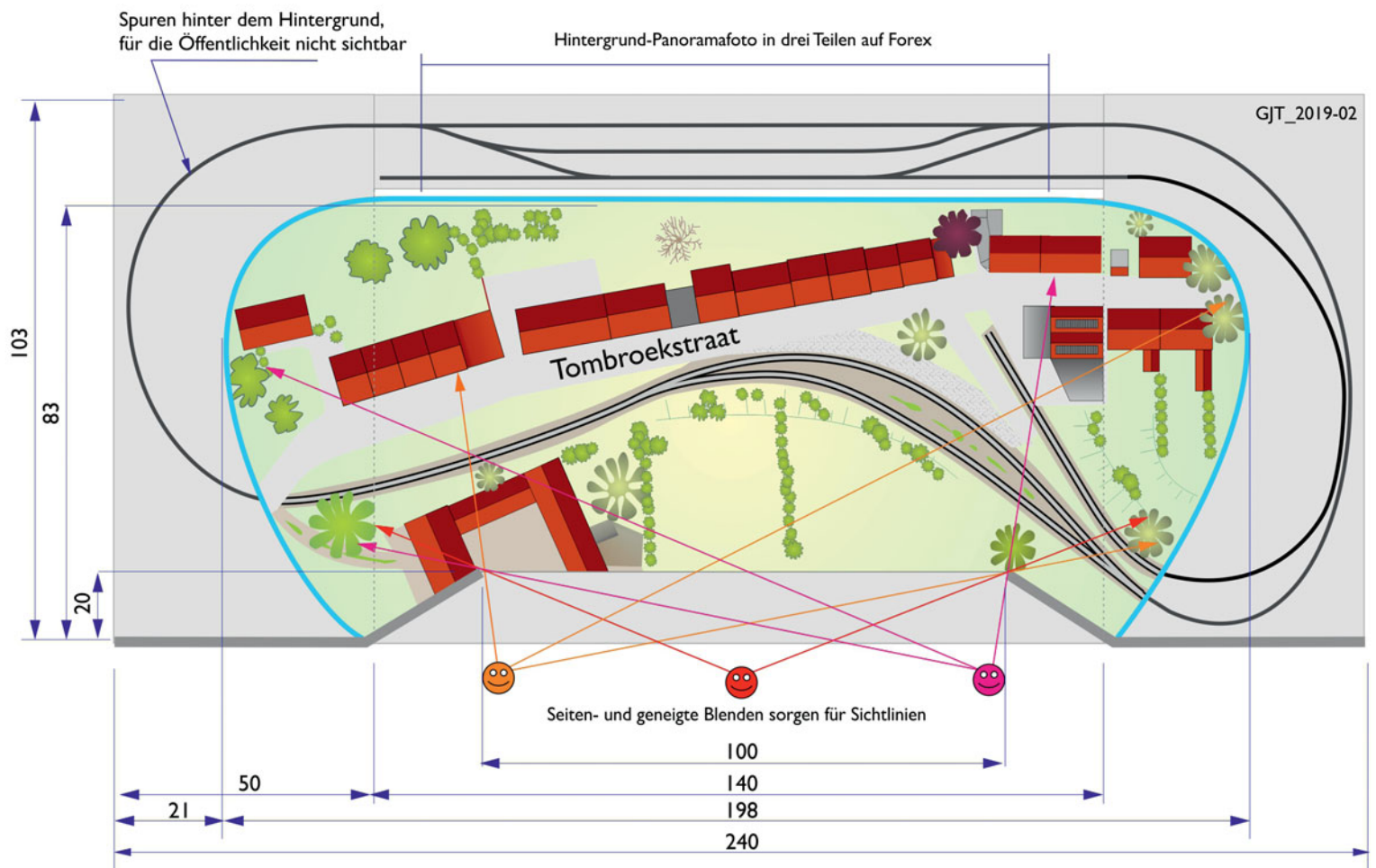
Diese Bahn war bereits im Juni 1902 von Kortrijk über Bellegem, Rollegem und Tombroek nach Moeskroen in Betrieb gegangen und im Mai 1906 bis nach Mont-à-Leux an der französischen Grenze verlängert worden. Während Kortrijk das „K“ für den Namen des Bahnunternehmens lieferte, steu-

erten Moeskroen das „M“ und Mont-à-Leux das kleine „x“ am Ende bei. Betreiberfirma war die Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, die Nationale Gesellschaft der Nahverkehrseisenbahnen. Bei einer Spurweite von 1000 mm besaß die KMx eine beachtliche Streckenlänge von immerhin 17 km. Zumeist eingleisig trassiert und mit Einfachfahrleitung ausgestattet, würde man die KMx in Deutschland als Überlandbahn charakterisieren.

Dort, wo die Meterspurgleise nicht im Straßenpflaster der durchfahrenen Orte lagen, gab es einen bescheidenen Damm, der quer durch Felder führte

und daran erinnerte, dass die Strecke ursprünglich als Dampfkleinbahn gebaut und bis zur Elektrifizierung 1906 auch als solche betrieben worden war. Güterverkehr gab es von Anfang an. Obwohl die „Tramstatie“ in Tombroek für Zugkreuzungen und dank eines Anschlussgleises auch zur Zugbildung geeignet war, wurde sie nie als „Bahnhof“, sondern stets nur als „Trambahnstation“ bezeichnet, was den Charakter der KMx als Überlandbahn noch einmal unterstrich. 1954 endete der Reiseverkehr zwischen Moeskroen und Mont-à-Leux. Der Güterverkehr zwi-





Oben: Das H0m-Diorama „Tombroekstraat“ mit sämtlichen Maßen. Interessant sind die Sichtlinien, mit deren Hilfe sich planen lässt, was der Betrachter unbedingt sehen soll und was seinen Blicken besser verborgen bleibt. Konstruktive Zeichnung: Gerard Tombroek

Unten: Zugkreuzung in Tombroekstraat. Das Panorama zeigt rechts den Gleisanschluss für den Güterverkehr der Überlandbahn, mit dem Getreidefeld links ihren ländlichen Charakter und anhand der ausgerundeten Hintergrundkulisse die große Tiefenwirkung der Szenerie.



Das Anlagenarrangement im aufgebauten Zustand. Der Herr mit dem Zeigefinger ist Paul de Groot, bekannt als Spiritus Rector von OntraxS! im Eisenbahnmuseum Utrecht. Der Freund und Berater Gerard Tombroek erläutert die Sichtachsen des Bühnenbilds.

schen Kortrijk und Moeskroen folgte 1958. Als schließlich 1963 dort auch der Reiseverkehr einging, endete die Geschichte der Überlandbahn Kmx.

Tombroek plant Tombroekstraat

Die Berichte von Ortsansässigen, einige Fotos, das ländliche Flair der Kmx und ihre Station Tombroekstraat mit dem für Gerard und seine Frau Jannie so reizvollen Namen führten zum Entschluss, diese Bahn im Modell nachzugestalten. Als ihm gute Freunde erste Fahrzeugmodelle vermittelten und zusagten, den Nachbau der örtlichen Gebäudemodelle mit modernster Lasertechnik zu unterstützen, beschleunigte Gerard Tombroek seine Planungen.

Im Mittelpunkt dabei standen die im Bogen (und damit nicht parallel zur Vorderkante) liegenden Gleise der Haltestelle und das Anschlussgleis. Der geplante Schattenbahnhof sollte im Sinne abwechslungsreicher Betriebsführung wenigstens drei Straßenbahntriebwagen mit Bei- und Güterwagen aufnehmen. Angedacht war Punkt-zu-Punkt-Verkehr, doch hätten die beidseitig erforderlichen Fiddleyards zu hohen Aufwand und zu viel Platz erfordert. So fiel die Entscheidung zugunsten eines Ovals. Der in diese (bekanntlich problematische) Gleisfigur integrierte und schließlich fünfgleisig gebaute Schattenbahnhof relativiert mit dem nun möglichen, ständig wechselnden Fahrzeugeinsatz den gefürchteten „Idiotenkreis-Effekt“ zur Bedeutungslosigkeit.

Eine wichtige Berechnungsgröße bildete vom ersten Planungsgedanken an die Hintergrundkulisse, die in gut ausgerundeter Form das entstehende Diorama dreiseitig umgeben sollte. Aus der als realisierbar ermittelten Grundfläche der Anlage von 2,40 x 1,05 m und einer Rundum-Verkleidung resultierte

Der linke Bereich des Dioramas mit einem Zug der Überlandbahn, der gerade die mittig liegende Weiche passiert. Straße, Gebäude und Fahrzeuge entsprechen dem dargestellten Zeitraum zwischen 1950 und 1958; im Hinblick auf die Gebäude war somit Selbstbau angesagt. Fotos: Gerard Tombroek





Oben: Wenn sich Züge der elektrischen Kleinbahn in der Haltestelle trafen und eine Zugkreuzung stattfand, wie hier am 1. Juli 1957, kam Leben in den verschlafenen Ort, der mit seinen Reihenhäusern an eine Kleinstadt erinnerte. Foto: Philippe Carlier, Slg. Gerard Tombroek

Unten: Genau diese Atmosphäre war es, die Gerard Tombroek wieder lebendig und nacherlebbar machen wollte. Der Vergleich zwischen der Realität im oberen Foto und dem Modell beweist anhand zahlloser Details, dass dieses ehrgeizige Vorhaben vollauf gelungen ist.



Kleinstadtdatmosphäre in der Tombroekstraat, die hier, an der Sprachgrenze, auch Rue de Tombrouck heißt. An die Haltestelle der elektrischen Bahn erinnert der Pantograph hinter dem Ziegelpfannendach des kleinen Gebäudes (links im Foto) und das rote Lieferauto, das bereits auf vorhergehenden Fotos zu sehen war.

eine vordere „Bühnenöffnung“ von 1,00m Breite und 0,30m Höhe. Die obere Blende dieser Bühnenöffnung sollte die Sichtbarkeit der Kulissenoberkante verhindern und so ein in sich geschlossenes Gesamtbild garantieren. Da „Tombroekstraat“ als Ausstellungsanlage gedacht war, plante Gerard Tombroek eine Sichthöhe von mindestens 1,30 m für die vorn liegende Bühnenöffnung ein.

Bau genau nach Plan

Die minutiöse Planung der Anlage in all ihren Details ließ einen verhältnismäßig raschen Bau zu. Dabei hatte Gerard Tombroek immer auch ihren späteren Einsatz als Ausstellungsanlage im Bewusstsein. Weil sich deshalb nirgendwo die Begrenzung der Szenerie zeigen durfte, was (wie schon angedeutet) die Illusion zerstört hätte, reicht die ausgerundete Kulisse links und rechts bis hinter die vorderen Frontplatten. Da mit Sichtlinien geplant wurde, lässt sich von keiner Stelle erkennen, wo die kleine Welt „zu Ende“ sein könnte. Manch ein wissbegieriger Besucher versuchte nach Fertigstellung der Anlage, seinen Kopf in das Diorama hineinzustecken und ihn dort mit der Absicht zu „verdrehen“, die senkrechten Kanten der Kulisse zu entdecken. Genau das hatte Gerard Tombroek befürchtet und auch von daher die Abmessungen der Bühnenöffnung von vornherein „klein genug“ festgelegt.

Für die Kulisse selbst boten sich die bekannten, biegefähigen Forexplatten an. Natürlich lässt sich auch mit anderem Material planen, doch sollte eine Hintergrundkulisse immer drei Forderungen erfüllen: Sie sollte stabil und nicht zu schwer sein und man muss sie

Am Anschlussgleis gleich hinter der Haltestelle ist der örtliche Rollfuhrunternehmer mit Pferdegespann eingetroffen, um die bereits in Säcke gefüllte Kohle zu verladen und den Bestellern zuzuführen. Die überraschende Tiefe der Anlage resultiert auch aus solchen Teilszenen wie der Hofgestaltung im Hintergrund, die exakt geplant sein will.





Gehört etwa auch diese Szenerie zum Diorama „Tombroekstraat“? Ein Blick auf den Gleisplan löst das Rätsel: Es handelt sich um einen alten Bauernhof, der mit der offenen Seite zur Vorderkante der Anlage (mithin zum Betrachter) gestaltet wurde und so eine „kleine Welt“ in sich verkörpert, die den ländlichen Charakter der H0m-Anlage auf ganz besondere Weise unterstreicht. Ob der Zuchtbulle zum Versand mit der Überlandbahn „abgeführt“ wird?

gefahrlos biegen können. Bei der Wahl des Hintergrundmotivs griff Gerard Tombroek auf Bilder zurück, die er bei seinem Besuch in der Hügellandschaft um Tombroek fotografiert hatte. Der graue bewölkte Himmel auf den Bildern lässt als Hintergrund alles noch viel weiter erscheinen, als es tatsächlich entfernt ist.

Bauernhof als Planungsgröße

Unmittelbar vor der linken Einfahrweiche in die Haltestelle befand sich ein Bauernhof, der mit seinem Namen „Tombroektramstathoeve“ (Trambahnstation-Tombroek-Hof) natürlich nicht fehlen durfte. Allerdings nahm sich Gerard Tombroek die Freiheit, den alten, 1756 gegründeten Hof auf seinem Diorama leicht nach links zu versetzen, um so eine uneingeschränkte Ansicht der Haltestelle mit ihren zwei Gleisen zu ermöglichen. Sozusagen im Gegenzug gestaltete er die Hofgebäude nach vorn (zum Betrachter hin) völlig offen, um auch hier, mit der Szenerie des Bauernhofs, den ländlichen Charakter seiner Überlandbahn via  Tombroekstraat zu unterstreichen.



Gemeinsam mit dem Güterzug im Schlepp eines Straßenbahntriebwegs verlassen wir die Haltestelle Tombroekstraat. Nur wenige „Modellmeter“ weiter liegt der alte Bauernhof, hinter dem das Gleis in einem Rechtsbogen aus dem beleuchteten Diorama entschwindet. Fotos Gerard Tombroek

DER NEUE BRANDL IST DA!



Bauen wie Brandl, Teil 3

Wenn Josef Brandl seine Anlagen baut, kann er auf viele Jahre Erfahrung zurückgreifen. Er weiß, „was geht“, er weiß, welche Schritte er unternehmen muss, um den gewünschten Effekt zu erzielen. Gerne teilt er sein Wissen mit Hobbymodellbahnern, die versuchen, seine Gestaltungspräzision zu erreichen. Im neuen dritten Band der Reihe „Bauen wie Brandl“ geht es vor allem um das Gleis, sein Umfeld, um Oberleitungen, Bahnsteige, Tunnels, um Straßen und Bahnübergänge, um Betriebs- und sonstige Gebäude und natürlich auch um „Grünzeug“ – Josef Brandls Markenzeichen.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 661901 | € 15,-

Noch erhältlich:
**Bauen wie Brandl,
Teil 1 und Teil 2**



Bauen wie Brandl,
Teil 1
Dem Meister über die
Schulter geschaut
Best.-Nr. 661201
€ 13,70



Bauen wie Brandl,
Teil 2
Grundbegründung und
Arbeit mit Elektrostat
Best.-Nr. 661301
€ 13,70

Außerdem ist von Josef Brandl erschienen:



Heigenbrücken
Magistrale im Spessart, Teil 2
Best.-Nr. 661302
€ 13,70



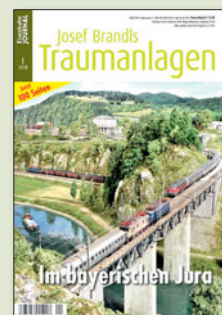
Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines
H0-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402
€ 13,70



Von Freiburg ins Hölleental
und weiter nach Neustadt
im Schwarzwald
Best.-Nr. 661601
€ 15,-



Länderbahn-Romantik
Best.-Nr. 661701
€ 15,-



Im bayerischen Jura
Best.-Nr. 661801
€ 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de





Erinnerungen an die Klein- und Privatbahnen im nordwestlichen Thüringen

Das ELNA-Refugium Thüringens

Im nordwestlichen Thüringen gab es einst ein Sammelsurium unterschiedlicher Klein- und Privatbahnen. Neben den Stichstrecken existierten Verbindungsbahnen, zu denen die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn zählte. Bevor wir ihrem Mittelpunkt, dem eigentümlichen Bahnhof Schlotheim, Anregungen für die Anlagenplanung abgewinnen wollen, ist uns dank uralter Fotos auch die Erinnerung an die anderen Strecken erlaubt.

Während das obere Foto aus dem Jahre 1962 an ELNA-Lok 92 6176 und den Bahnhof Kirchheilingen der Langensalzaer Kleinbahn erinnert, kündigt 92 6580 mit ihrem langen Güterzug vom regen Betrieb, der noch um 1960 im Kleinbahnknoten Ebeleben herrschte. Der historische Wert beider Aufnahmen dürfte ihre kleinen Mängel wohl entschuldigen.



Längst Geschichte: 1984 skizzierte Güter Fromm den Streckenverlauf der Klein- und Privatbahnen zwischen den Hauptstrecken Erfurt–Nordhausen und Gotha–Mühlhausen–Leinefelde im Nordosten Thüringens, wobei er die geographisch zentrale Lage der Mühlhausen–Ebelebener Eisenbahn hervorhob.

In den Jahren 1869 und 1870 wurden die späteren Hauptbahnen Erfurt–Nordhausen bzw. Gotha–Leinefelde in Betrieb genommen. Das zwischen beiden liegende, relativ große Gebiet, zu jenem Zeitpunkt nahezu reines Agrarland, blieb vorerst ohne Eisenbahn und damit der Initiative privater Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen ausgeliefert. Zu diesen gehörten die Firmen der Bau- und Betriebsunternehmer Hermann Bachstein zu Berlin sowie Friedrich Lenz & Co. zu Stettin. Ersterer schaffte es, sich mit dem Fürstlich Schwarzburg-Sondershausenschen Kleinstaat auf den Bau und die Inbetriebnahme (1883) der lediglich 8,6 km langen Stichstrecke von Hohenebra nach Ebeleben zu einigen.

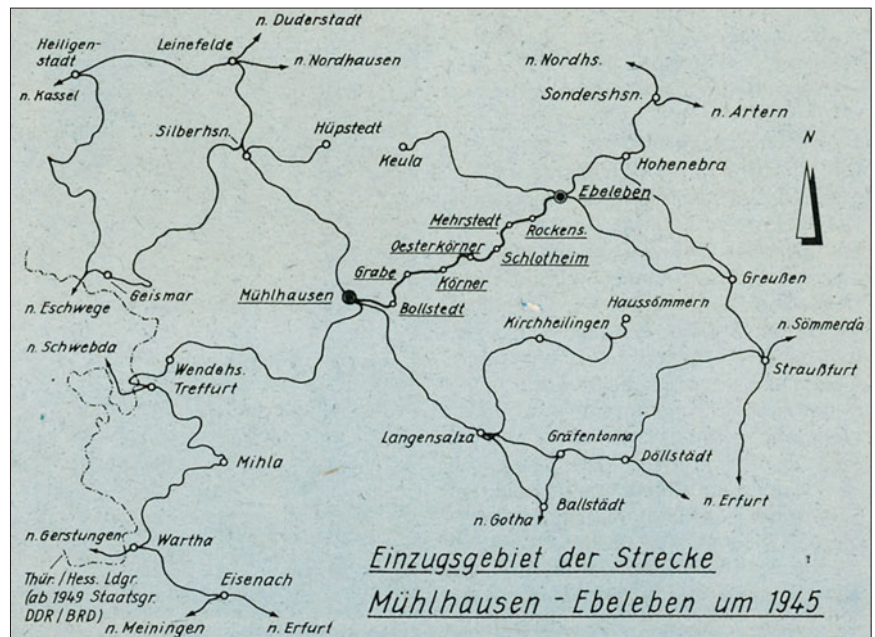
Dort wiederum schloss sich 1897 die von Lenz & Co erbaute Privatbahnstrecke Mühlhausen–Ebeleben (der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft) der Bachstein-Bahn an. Beide Bahnen blieben aber selbstständige Unternehmen. Als dann ab 1901 auch noch die Greußen–Ebeleben–Keulaer Eisenbahn (eine Stichstrecke) den Gemeinschaftsbahnhof Ebeleben kreuzte, entstand ein Klein- und Privatbahnknoten, der ohne Beispiel war und blieb.

Zu den Stichstrecken in diesem Teil Thüringens zählte auch die Kleinbahn Langensalza–Kirchheilingen, die später über Bruchstedt nach Haussömmern verlängert wurde. Der Vollständigkeit halber sei hier noch an die Kleinbahn Silberhausen–Hüpstedt erinnert, die bereits 1947 stillgelegt wurde.

1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die verbliebenen Strecken und betrieb sie bis zu ihrer Stilllegung als Nebenbahnen nach den Vorschriften des vereinfachten Nebenbahndienstes, wobei noch lange Zeit Abläufe und Regelungen aus der Kleinbahnzeit galten.

Noch so ein Zug! ELNA-Lok 92 6176 nimmt in ihrem Gmp diesmal sogar einen solo laufenden Schleptender mit. Das uralte Gefährt dient dem Transport von Speisewasser für die Kleinbahnloks in der Lokstation Kirchheilingen, wo es zu jener Zeit kein geeignetes Wasser gab (Langensalza Ost 1960).

Fotos: Werner Umlauf, Slg. Detlef Hommel



Welch ein Zug! 92 6103 mit Gmp im Jahre 1963 in Langensalza. Hinter der Lok ein O-Wagen.





Oben: Im Kleinbahnknoten Ebeleben gab es noch 1968 Raritäten, die damals kaum jemand als solche wahrnahm: Am Bahnsteig wartet ein vierachsiger VT-Beiwagen auf seinen nächsten Einsatz – wahrscheinlich mit Diesellok. Ganz links steht ein zweiachsiger VB als Reservefahrzeug. Foto: Detlef Hommel

92 6583 war als einstige Bachstein-Lok eine zum Raum Ebeleben „passende“ Kleinbahnmaschine. Von Orenstein & Koppel geliefert, fuhr sie u.a. auf der langen Stichbahn von Greußen über Ebeleben nach Keula und wurde erst 1965 ausgemustert. Das Bild zeigt die Lok 1961 im kleinen Endbahnhof Keula. Foto: Werner Umlauf, Slg. Detlef Hommel



Einmalig im Fahrzeugpark der Reichsbahn in der DDR war der lange Zeit auf den „Ebelebener Kleinbahnen“ eingesetzte Doppelbeiwagen VB 140 604/605, der 1960/61 durch Umbau aus dem uralten Benzoltriebwagen VT 715/716 entstanden war. Der mit Ofenheizung ausgestattete Beiwagen ließ sich auch zur kalten Jahreszeit mit Dieselloks der Baureihe V 36 einsetzen. Noch bis etwa 1972 konnte man dem eigentümlichen Doppelfahrzeug in Ebeleben und Schlotheim im planmäßigen Reisezugdienst hinter den damals hochmodernen Diesellokomotiven der DR-Baureihe 102.1-2 begegnen.



Oben: So erlebte der Reisende 1968 den Bahnhof Schlotheim. Wollte er in den Pmg nach Mühlhausen einsteigen, musste er den halsbrecherischen Überweg aus Altschwellen bezwingen. Im Zugverband gleicht kein Wagen dem anderen. Am Zughaken der ELNA-Lok hängt bereits ein moderner Gbs.

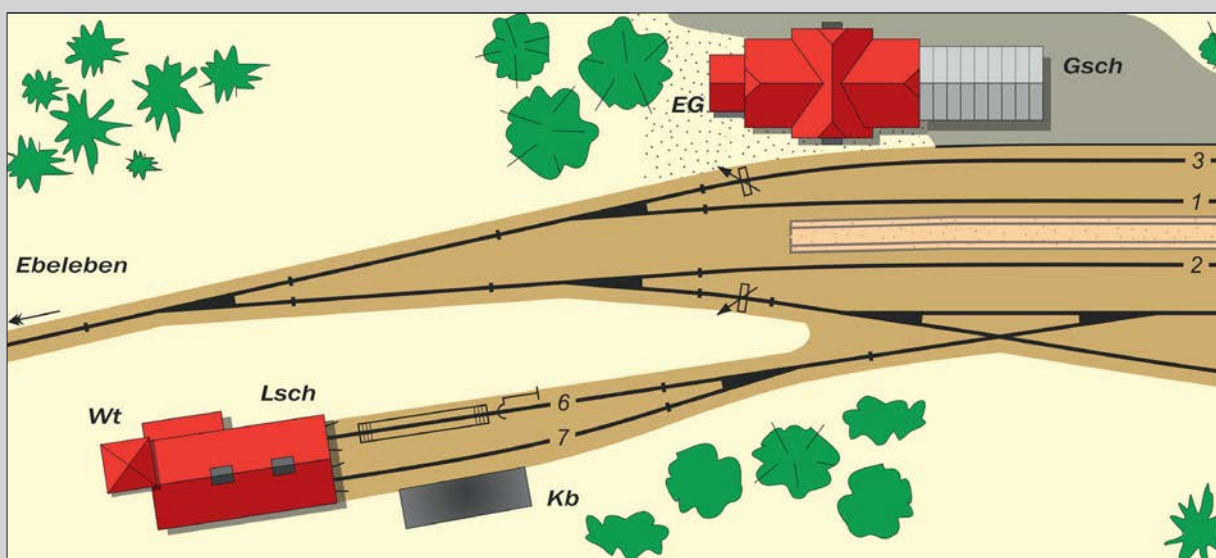
Unglaublich – im Gmp nach Mühlhausen läuft ein bayerischer Lokalbahnwagen! Wie mag der Bi mit der DR-Nummer 310-622 nach Thüringen gelangt sein? Einst gehörte er zu den bayerischen Wagen „leichter Bauart“, die mit zweiachsigen Dampflok (etwa dem „Glaskasterl“) den Einsatz kostengünstiger Züge ermöglichten. *Fotos: Detlef Hommel*



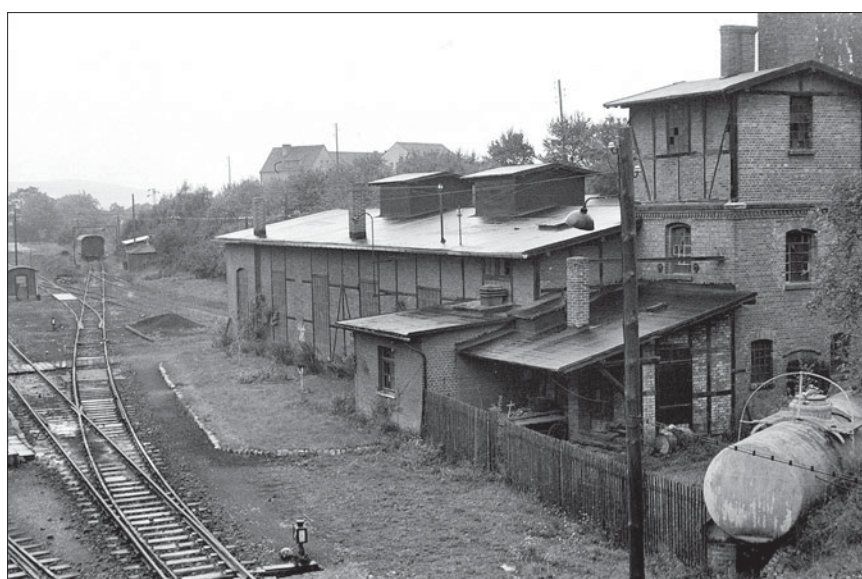
Dass die ELNA-Lokomotive 916579 nicht die Zuglok des Gmp nach Mühlhausen (im Foto oben) war, ergibt sich aus ihrem Abstellungsdatum im September 1963. Im Foto rechts legt sie im Sommer 1962 in Schlotheim eine Rangierpause ein, die der Lokführer nutzt, um das Triebwerk nachzusehen. 916579 war eine ELNA-Maschine vom Typ 5, gehörte also zu den stärkeren Kleinbahnloks. Sie kam von der Wenigentaft-Oechsener Eisenbahn in der Rhön und hatte vor ihrer Zeit auf der Strecke Mühlhausen-Ebeleben bei den Bahnbetriebswerken Vacha und Erfurt G gedient. *Foto: Werner Umlauf, Slg. Detlef Hommel*



Der begradigte und vereinfachte H0-Gleisplan nach Motiven des Bahnhofs Schlotheim basiert auf den „kleinen“ 264 mm langen 8,6°-Weichen des Weinert-Systems „Mein Gleis“ und erfordert eine Fläche von 3,40 x 0,70 m. Zeichnung: Uwe Volkholz



Unten: Zum Glück gab es bereits in den 1960er-Jahren aufmerksame Fotografen, die nicht nur Loks und Züge im Bild festhielten, sondern auch Gebäude und Anlagen, die dem Unter-gang geweiht waren. Man beachte die verschachtelte Bauweise des Lokschuppens.



Links: Der Bahnhof Schlotheim der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn wartete mit einer eigentümlichen Gleislage auf. So gab es am relativ großen Empfangsgebäude keinen Hausbahnsteig. Zum Inselbahnsteig kam man nur auf dem erwähnten, aus Altschwellen bestehenden Überweg (in Bildmitte).

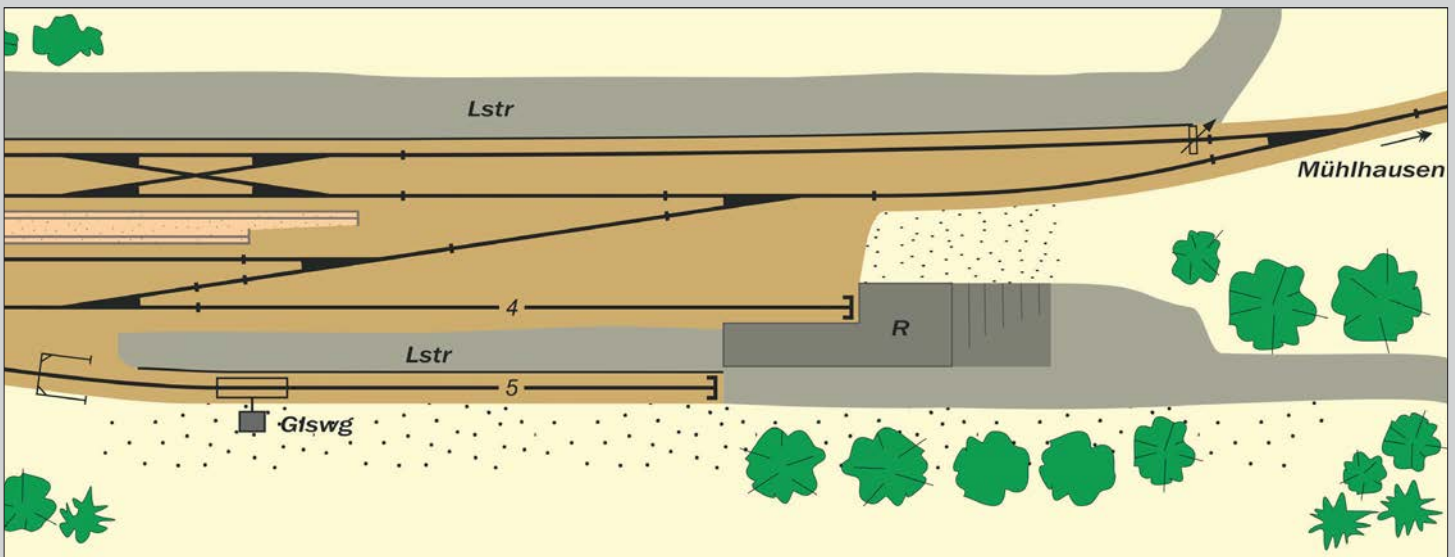
Planbar: Bahnhof Schlotheim

Der mehrfach umgebaute Durchgangsbahnhof Schlotheim bildete den Betriebsmittelpunkt der Strecke. Er verfügte über ein relativ großes Empfangsgebäude mit Güterschuppenanbau, zwei Ladestraßen, eine Kopf- und Seitenrampe sowie einen Lokbahnhof mit einem zuerst zwei-, dann drei- und zuletzt wieder zweigleisigen Lokschuppen mit Wasserturmanbau und Schmiede- bzw. Werkstattträumen.

Da es am Empfangsgebäude keinen Hausbahnsteig gab und die Reisenden auf dem Weg zum Zug sowohl das Güterschuppen- als auch eines der beiden Bahnsteiggleise überqueren mussten, hatte man dicht vor dem Empfangsgebäude einen Zaun mit einem kleinen Tor errichtet. Letzteres wurde immer nur dann geöffnet, wenn Reisezüge in Schlotheim eintrafen.

Obwohl die Gleisanlagen auf den ersten Blick recht umfangreich erschienen, so fallen sie doch nicht allzu lang aus und gestatteten es uns, einen Nachbau in H0 zumindest zu erwägen.

Anhand eines Originalgleisplans aus den 1960er-Jahren sowie nach mehreren Vereinfachungen fand Uwe Volkholz für seine Zeichnung heraus, dass man bei Verlegung der nur 264 mm langen 8,6°-Weichen des Gleissystems „Mein Gleis“ von Weinert-Modellbau eine Fläche von 3,40 x 0,70 m benötigt,



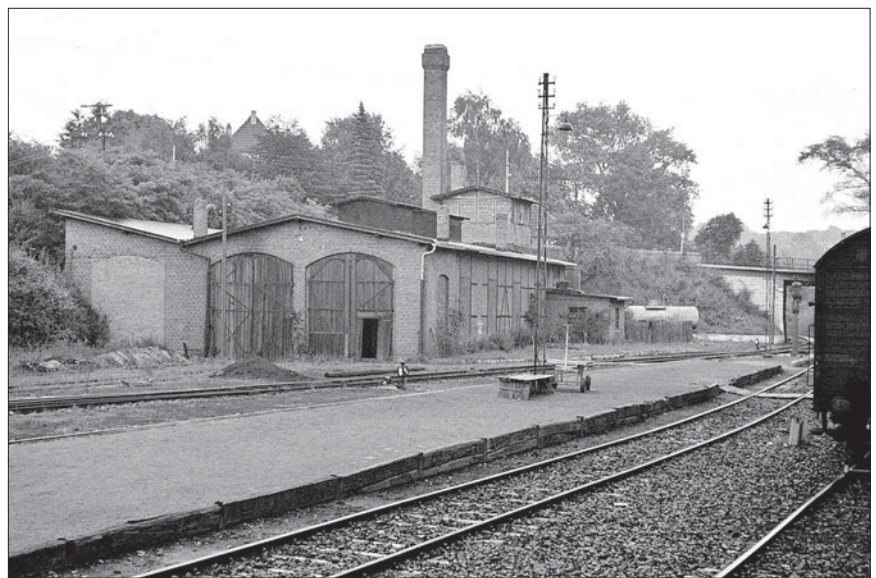
Mittelpunkt der kleinen Lokstation in Schlottheim war ein anfangs zwei-, später drei- und zum Schluss wieder zweigleisiger Lokschuppen, in dem es früher auch eine Werkstatt gab. Im Vordergrund gut erkennbar ist die aus Altschwellen und Schienenstücken errichtete Bahnsteigkante. *Fotos: Detlef Hommel*

um ein den Gleisanlagen von Schlottheim angenähertes Erscheinungsbild zu gestalten. Die erwähnten Vereinfachungen betreffen u.a. die beiden auf den Übersichtsfotos gerade noch erkennbaren, doppelten Kreuzungsweichen der Zufahrt zum Lokschuppen (die später auch beim Vorbild demonstriert wurden) und ein Verbindungsgleis an der Westausfahrt. Wer das HO-Elite-Gleissystem aus dem Hause Tillig oder das aktuelle Piko-Gleissystem verwendet, kommt mit einer deutlich geringeren Längenentwicklung aus.

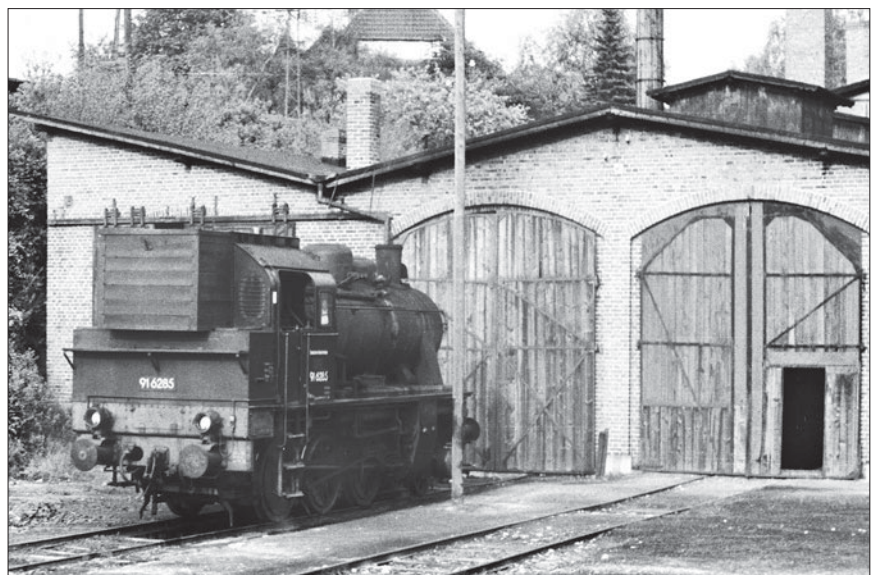
Gebäude

Wie aus der Rubrik ersichtlich ist, geht es uns hier nicht um den exakten Nachbau, sondern um Anlagenbau nach Vorbildmotiven aus Schlottheim. Was den Güterschuppen und den Lokschuppen betrifft, so lassen sich in diesem Sinne durchaus die Auhagen-Bausätze 11 383 und 11 403 in verlängerter Form verwenden. Als Ziegelfachwerkbauten kommen sie recht nahe an die Bauten im Bahnhof Schlottheim heran.

Schwieriger wird die Sache dann beim Wasserturm, der keinen runden, sondern einen quadratischen Grundriss besitzt. Ähnlich anspruchsvoll stellt sich der Nachbau des Empfangsgebäudes dar. In beiden Fällen dürfte jedoch das Baukastensystem aus Marienberg weiterhelfen. 

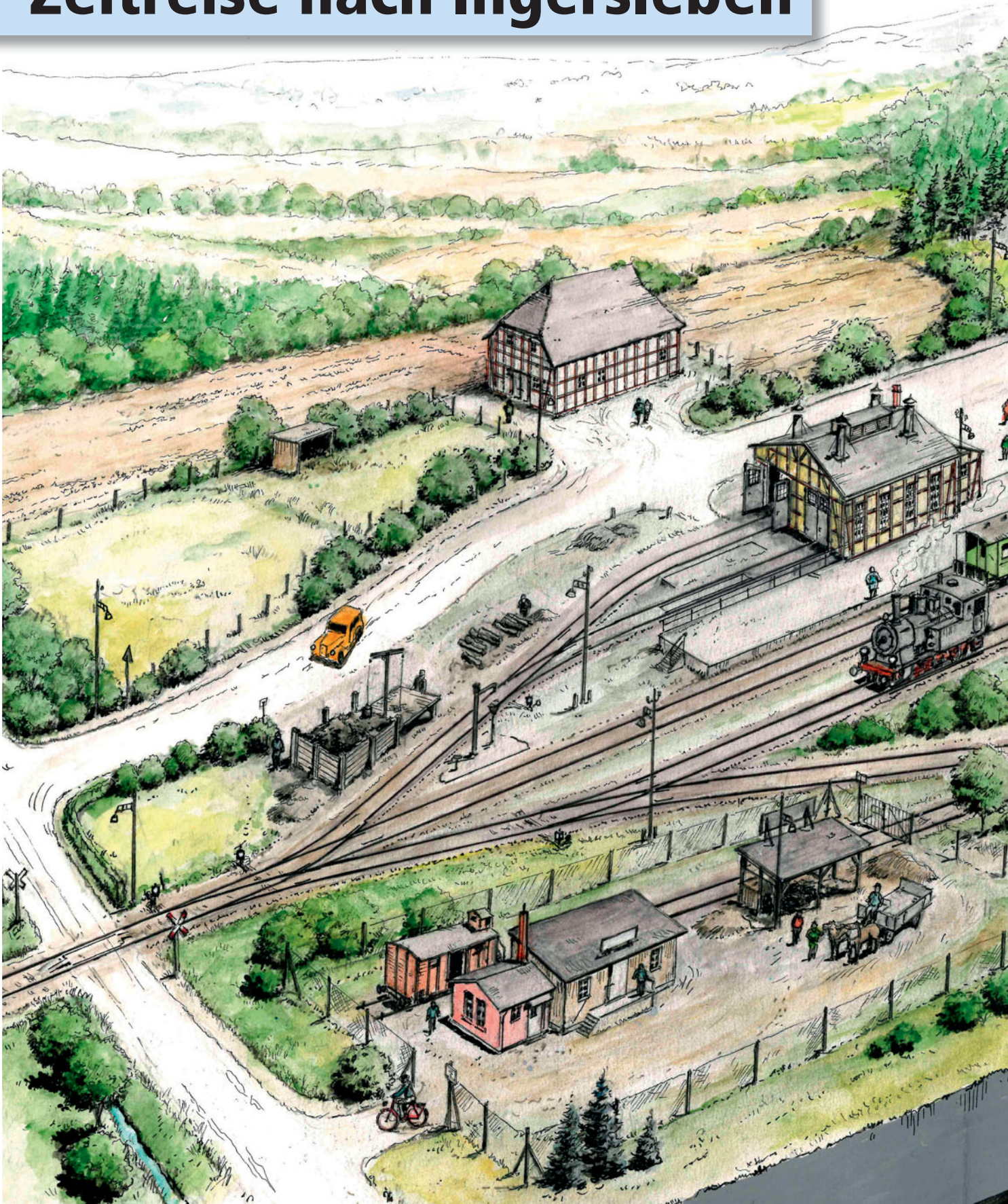


Unten: Noch 1962 wurde der Lokschuppen in Schlottheim zweigleisig genutzt. Der 1940 von Henschel gebaute ELNA-Lok 91 8285 konnte man damals nicht nur in Schlottheim, sondern auch auf der Langensalzaer Kleinbahn begegnen. *Foto: Werner Umlauf, Slg. Detlef Hommel*

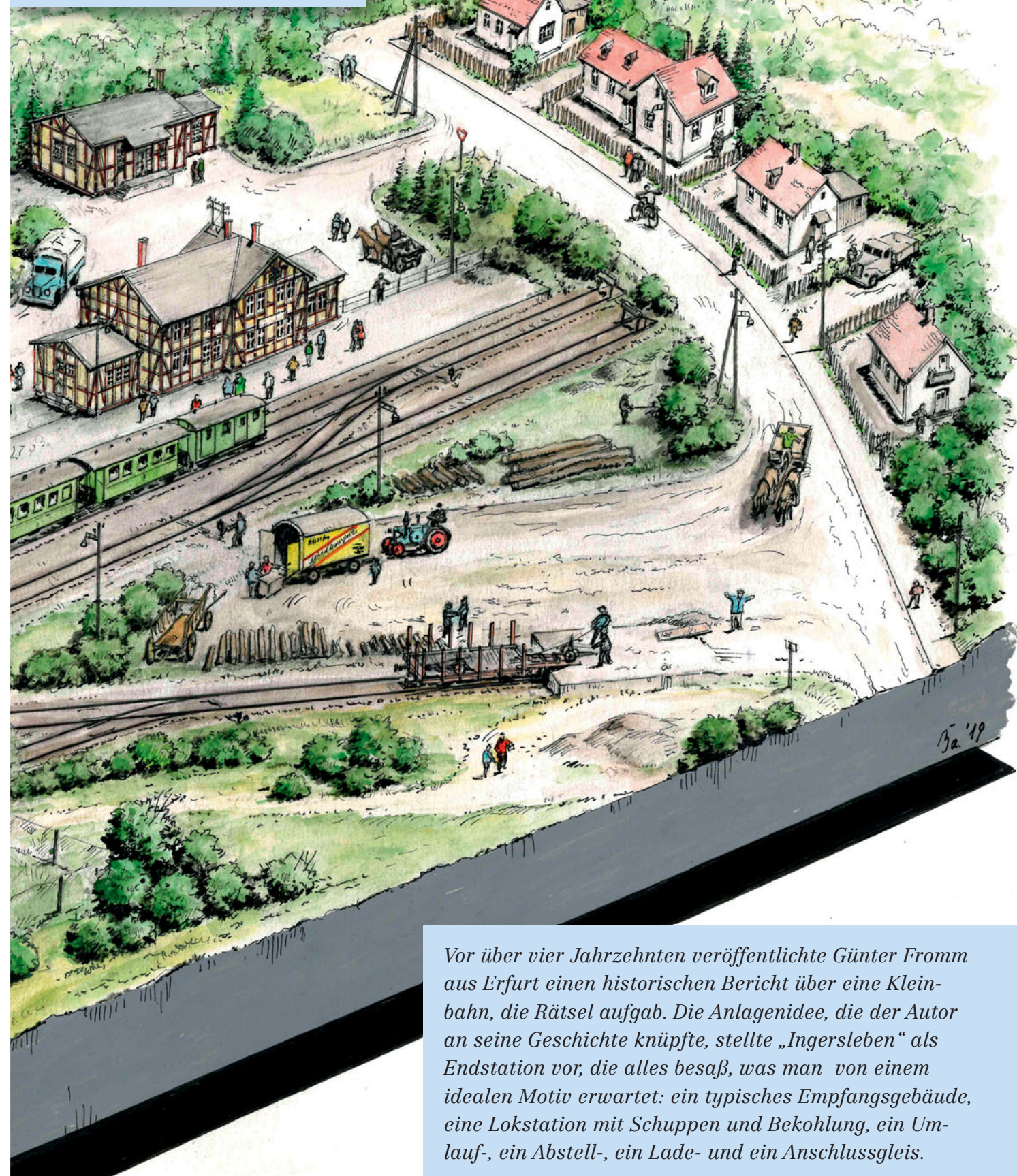


Von Vorbildmotiven zum Phantasie-Diorama in H0

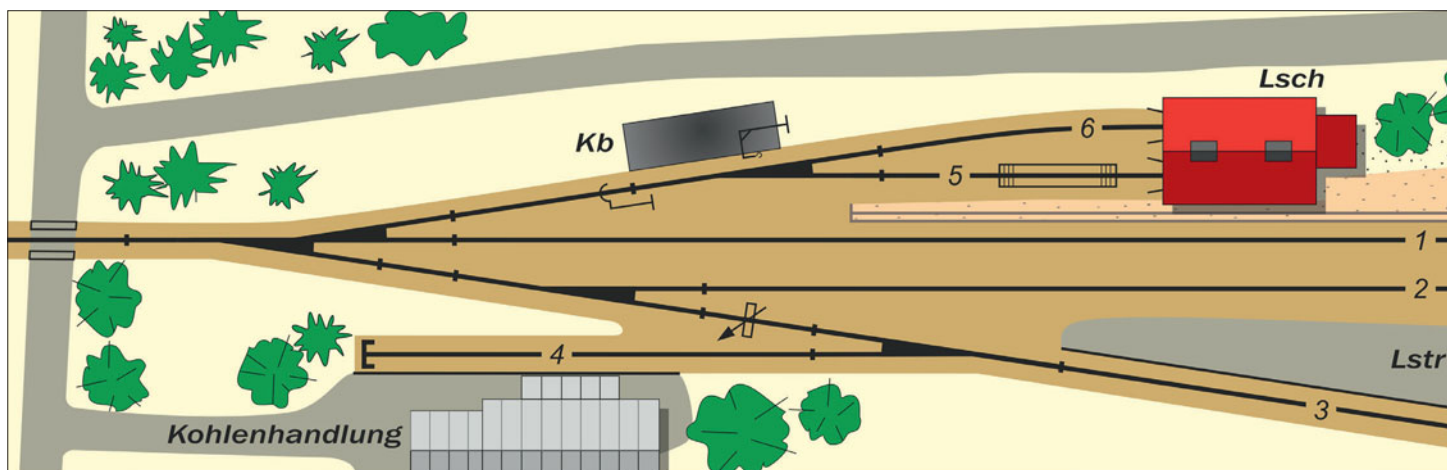
Zeitreise nach Ingersleben



Die Gleisplan- und Gebäudezeichnungen auf den folgenden Seiten, die Günter Fromm in den 1970er-Jahren anfertigte, motivierten Reinhold Barkhoff 2019 zu dieser Gesamtansicht des Kleinbahnhofs.



Vor über vier Jahrzehnten veröffentlichte Günter Fromm aus Erfurt einen historischen Bericht über eine Kleinbahn, die Rätsel aufgab. Die Anlagenidee, die der Autor an seine Geschichte knüpfte, stellte „Ingersleben“ als Endstation vor, die alles besaß, was man von einem idealen Motiv erwartet: ein typisches Empfangsgebäude, eine Lokstation mit Schuppen und Bekohlung, ein Umlauf-, ein Abstell-, ein Lade- und ein Anschlussgleis.



Muss man sich bei der Planung und beim Bau einer Anlage stets mit minutiöser Genauigkeit an reale Vorbilder halten und phantasievolle Visionen außen vor lassen? Keine Frage: Anlagen exakt nach Vorbild sind auch in meinen Augen das Nonplusultra perfekten Modellbaus. Mir sind aber auch „reine“ Phantasieanlagen bekannt, die aufgrund ihrer vorbildgerechten Wirkung bei Ausstellungen immer wieder zu der Frage von Besuchern führen, welches Vorbildmotiv die betreffende Anlage denn wiedergibt.

Die Diskussion darum, was „besser“ sei, der Bau einer Vorbild- oder einer Phantasieanlage, geht auf jene Zeit zurück, da die Modelleisenbahn den Kinderschuhen entwuchs und zu einer

Beschäftigung wurde, die detailliertes Wissen neben gediegenen Fähigkeiten und Fertigkeiten einzufordern begann. Man kann diese Debatte ausufernd führen – oder tragfähige Kompromisse finden, die in einen der zahlreichen Mittelwege zwischen den beiden Standpunkten einmünden.

Ein Klassiker des Mittelwegs

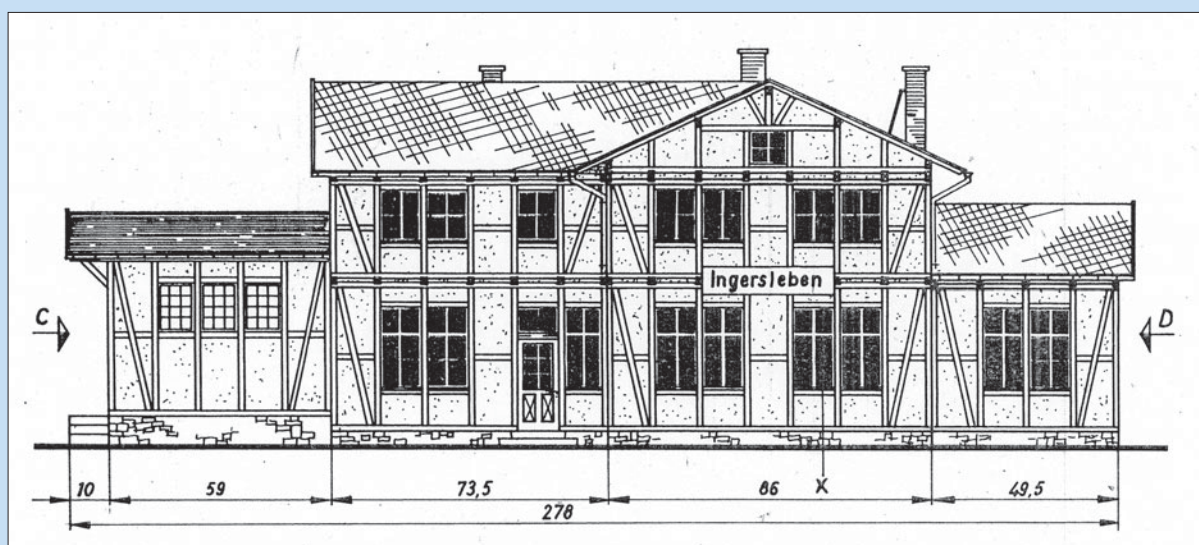
Günter Fromm fand bereits vor über vier Jahrzehnten einen solchen Mittelweg – eigentümlich zwar, doch als Planungsansatz sehr interessant: Er kombinierte aus vorhandenen, mithin realen Bahnhofsanlagen, ihm vorliegenden Gleisplänen und archivierten Entwürfen gebauter Strecken eine ganze Reihe

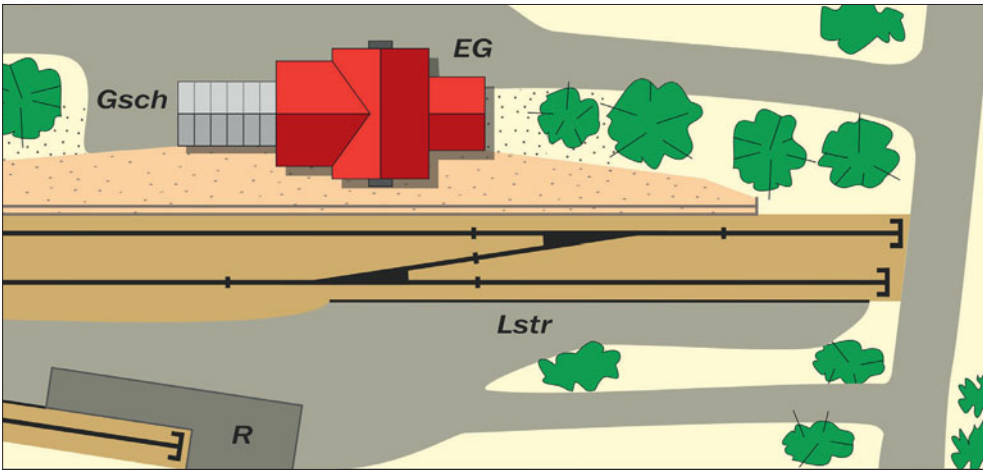
kleiner und mittelgroßer Anlagen, insbesondere in der Baugröße H0, später auch in TT und N. Als leitender Hochbauingenieur der Reichsbahndirektion Erfurt hatte der aus Mühlhausen stammende, hochproduktive Autor der damaligen Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ Zugang zu zahlreichen Strecken- und Bauunterlagen.

Die überhöhten Sicherheits- und Geheimhaltungsvorschriften verboten ihm jedoch, vorliegende Gleispläne ohne weiteres für H0, TT oder N zu übernehmen. So fand er einen Mittelweg: Er wählte interessante Vorbildmotive aus und veränderte, variierte und modifizierte sie, bis man ihr einstiges Vorbild nur dann noch erkennen konnte, wenn man selbst detaillierte Kennt-

Das Empfangsgebäude des Endbahnhofs Ingersleben entstand in der um 1900 üblichen, preiswerten Fachwerkbauweise mit ausgemauerten, glatt verputzten Gefachen sowie Schieferdächern.

Die Bahnsteigseite entsprach spiegelgleich der Straßenseite. Wo das „X“ steht, befindet sich dort eine Tür. Die Bemaßung erfolgte für H0. Der Umrechnungsfaktor der Gebäudezeichnungen auf H0 beträgt 2,0.





Der allererste H0-Gleisplan des Endbahnhofs Ingersleben entstand unter Verwendung des Gleismaterials vom VEB PIKO Sonneberg mit 15°-Weichen, blieb jedoch unveröffentlicht. Ihm folgte ein zweiter Gleisplan, der sich des einst sehr begehrten Modellgleissystems von Fritz Pilz bediente, das bis heute handelsüblich ist. Uwe Volkholz legte dem hier abgebildeten Gleisplan das hochmoderne System „Mein Gleis“ der Firma Weinert Modellbau mit den nur 264 mm langen 8,6°-Weichen zugrunde. Der Bahnhof nimmt auf dieser Basis eine optimale Fläche von 2,60 x 0,50 m ein.

nisse besaß. Sogar die Namen verwandelte Günter Fromm: Aus „Brotterode“ wurde „Brodenrode“, „Frauenwald“ hieß bei Günter Fromm „Frauenstein“ und „Ruhstorf“ ging offensichtlich auf „Ruhla“ zurück. Nicht ohne politische Pikanterie erschien noch zu DDR-Zeiten (!) ein Frommscher Entwurf, der ein gewisses „Grasdorf“ vorstellte, in dem „Nachforscher“ den oberbayerischen Bahnhof „Frasdorf“ erkannten.

Bei alldem verwandelte sich ein bekannter Nach- zu einem eigentümlichen Vorteil: Um aus einem Vorbildgleisplan einen im Modell nachbaubaren Gleisplan abzuleiten, sind wohl fast immer erhebliche Verkürzungen der Gleislängen, oft auch steilere Weichenwinkel und sogar kleinere Gebäude un-

umgänglich. Mit diesen Kompromissen entstand auf dem Zeichenbrett von Günter Fromm eine große Zahl interessanter Gleispläne, die überraschend vorbildnah wirkten, auf jeden Fall aber als Modellbahnanlage realisierbar erschienen. Überdies setzte der Eisenbahnbauingenieur zahllose Vorbildmotive von unterschiedlichen Orten zeichnerisch zu phantastischen Dioramen neu zusammen. Schon beim Studieren der Gleis- und Lagepläne meinte man, all das habe es wirklich so gegeben.

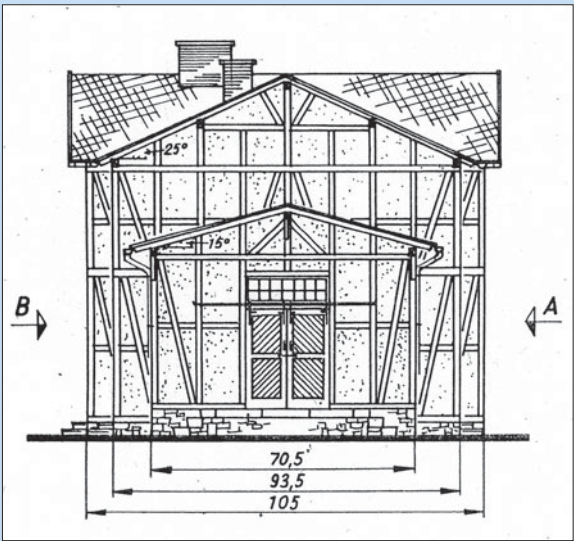
Ingersleben und Ichtenhausen

Mitte der 1970er-Jahre tauchte dann ein Dioramavorschlag auf, den Günter Fromm zunächst „Ingersleben“ nannte.

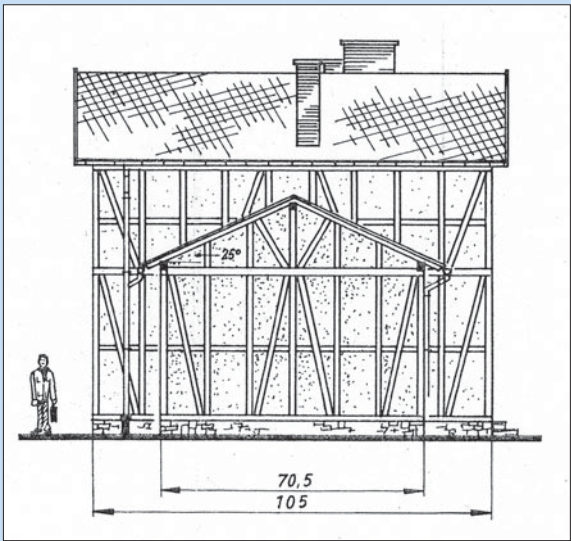
Es ging um den Endbahnhof einer regelspurigen Kleinbahn südwestlich von Erfurt, aber noch nördlich des Thüringer Waldes. Der Autor beschrieb seinen Entwurf als Endstation der privaten „Arnsberg-Ingerslebener Eisenbahngesellschaft“ (AIE). Die nur 5,9 km lange Stichbahn, schnell und leicht gebaut, verband die Orte Ingersleben und Rudolphshausen mit der Kreisstadt Arnsberg, die an einer damals wichtigen Fernstrecke lag.

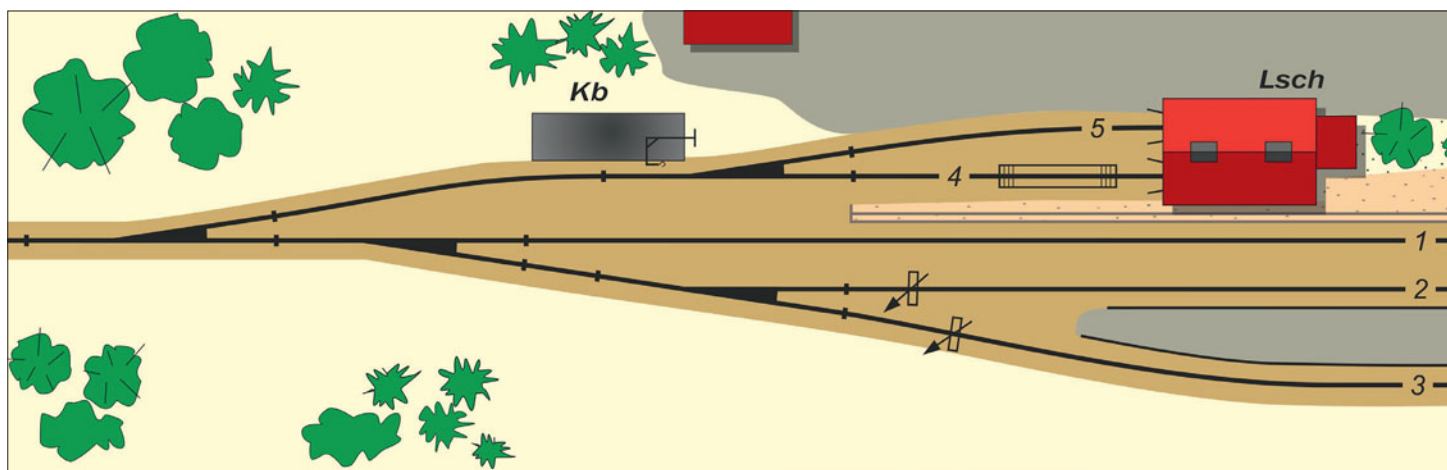
Wer auch nur einigermaßen geographisch „beschlagen“ war, erkannte in den von Günter Fromm gemachten Angaben und Daten die Kreisstadt Arnstadt und mit ihr die Kleinbahn Arnstadt-Ichtershausen. Ortskundige wurden indes enttäuscht, denn sowohl der

Die Ansicht „C“ des Empfangsgebäudes mit dem Güterschuppen, der keinen Gleisanschluss hatte. Anfallendes Stückgut wurde mit dem bekannten Plattform-Handwagen zur Rampe vor dem Tor transportiert.

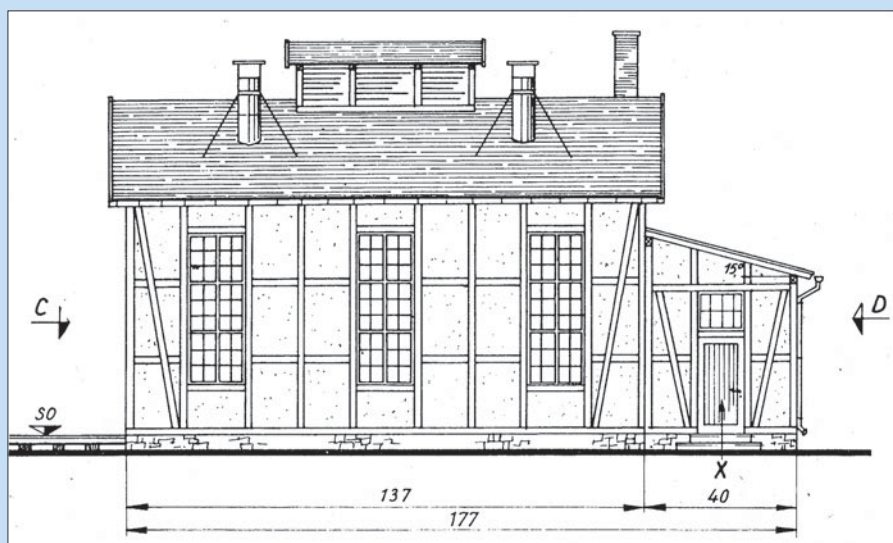


Die Ansicht „D“ mit dem eingeschossigen Anbau, in dem sich nach Günter Fromm zwei Verwaltungsräume der „AIE“ befanden. Die Figur links verdeutlicht die Größenverhältnisse. Zeichnung: Günter Fromm





Der zweistöckige Lokschuppen des Endbahnhofs „Ingersleben“ dürfte zu den kleinsten zweigleisigen Lokschuppen zählen, die jemals bei deutschen Kleinbahnen errichtet wurden. Mehr als zwei Lokomotiven nach Bauart der preußischen T3 wird er kaum Platz geboten haben. Die Zeichnungen zeigen rechts die Seitenansicht von der Gleisseite des Bahnhofs, daneben (Ansicht „C“) die Einfahrt mit zwei zweiflügligen Toren und ganz rechts (Ansicht „D“) die Rückseite des Schuppens mit der Werkstatt. Da der Schuppen durch die Werkstatttür betreten wurde, gab es in den Toren auch keine Schlupftür. Zeichnungen: Günter Fromm



Gleisplan als auch sämtliche Gebäude des Frommschen Anlagenvorschlags stimmten mit der Realität gar nicht überein: Dem Endbahnhof Ichtershausen lag ein völlig anderer Gleisplan zugrunde, der den Entwurf von Günter Fromm an Größe, Gleis- und Weichenzahl deutlich übertraf. In der Erstaussstattung besaß Ichtershausen nur einen eingleisigen Lokschuppen, zu dem sich später zwar noch ein zweigleisiger Schuppen gesellte, doch war dieser viel größer als der zweigleisige Winzling, den Günter Fromm gezeichnet hatte. Damit war klar: Hinter Ingersleben verbarg sich nicht Ichtershausen, obwohl der Autor so tat.

Einige Jahre später setzte der Erfurter seiner Idee noch eine Variante drauf und zeichnete den Lage- und Gleisplan einer weiteren Kleinbahn-Endstation, deren Name „Ichtershausen“ zwar näher an Ichtershausen heranrückte, de-

ren schlichtes Gesamtbild jedoch noch weiter entfernt vom vermeintlichen Vorbild nördlich von Arnstadt erschien.

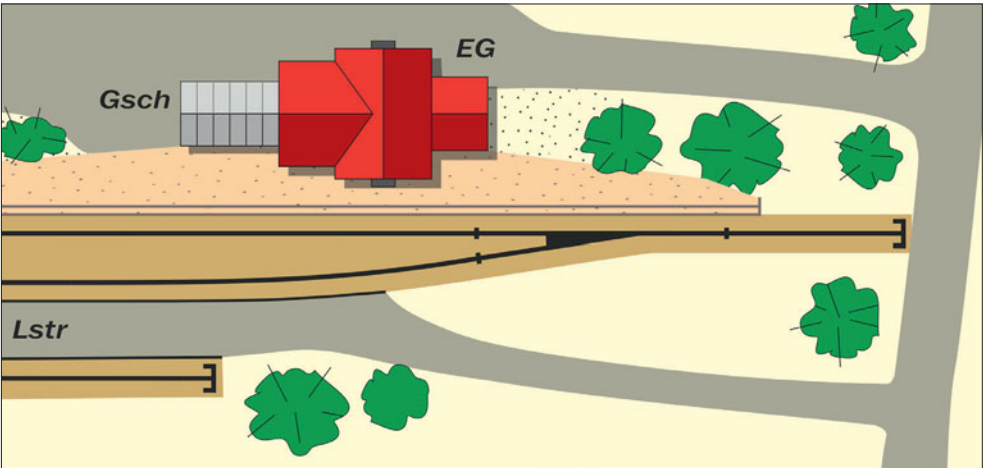
Ein realer Kern

Beide Endbahnhöfe, Ingersleben wie Ichtershausen, entbehrten dennoch nicht eines durchaus realen Kerns. Der Thüringer Eisenbahnhistoriker und Kleinbahnkenner Dipl.-Ing. Michael Kurth (†) fand heraus, dass die Bauten, die Günter Fromm seinen Entwürfen „spendierte“, auf tatsächlich existierende Projekte zurückgingen: Sowohl beim Empfangsgebäude als auch beim Lokschuppen dürfte es sich zumindest um Entwürfe gehandelt haben, die dem in Thüringen seinerzeit sehr aktiven Privat- und Kleinbahnbau- und Betriebsunternehmen Herrmann Bachstein zuzuordnen waren. Michael Kurth hielt es für denkbar, dass Günter Fromm bei

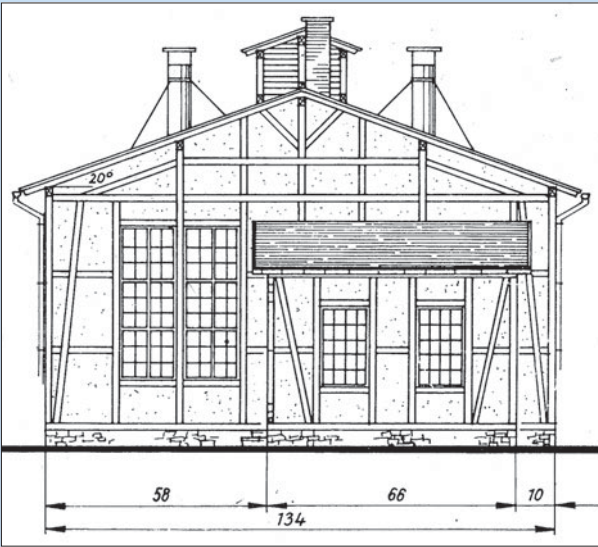
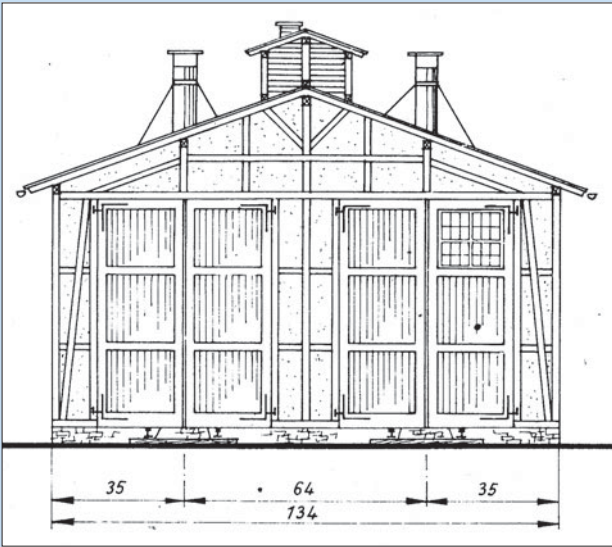
seinen Recherchen auf diese Entwürfe stieß und sie auf interessante Weise für Modellbahnzwecke rekonstruierte.

Ideale Vorbilder

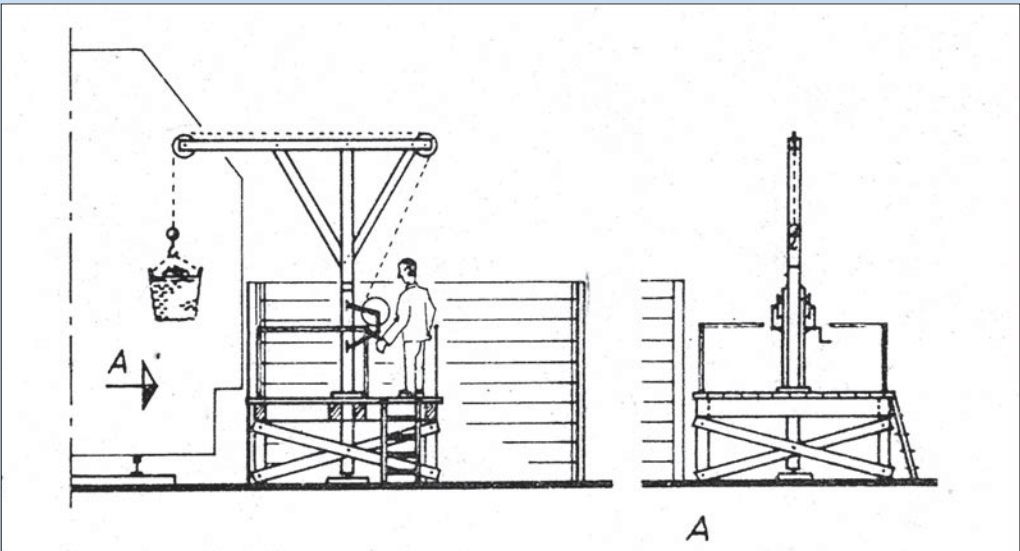
Ob auch die Gleispläne auf historischen Entwürfen basierten, blieb mir dennoch bisher ein Rätsel. Für sicher halte ich jedoch eines: Günter Fromm schuf mit seinen Zeichnungen ideale Vorbilder für all jene Modellbahner, die sich authentisch wirkenden Kleinbahnmotiven verschrieben haben. Reinhold Barkhoff fand Ingersleben derart anregend, dass er dem Entwurf ein wundervolles Schaubild widmete. Resümierend bleibt mir festzustellen, dass eine gekonnte Verschmelzung von historischer Realität und Phantasie mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu akzeptabler, vorbildorientierter Anlagenplanung führt. 



Nachdem der Gleis- und Lageplan des Endbahnhofs „Ingersleben“ in H0 für reichlich Verwirrung gesorgt hatte, griff Günter Fromm das Thema „Endbahnhof einer Kleinbahn“ einige Jahre später noch einmal auf und veröffentlichte den Gleis- und Lageplan des Endbahnhofs „Lichtenhausen“, dem ein deutlich vereinfachtes Konzept zugrunde lag. Uwe Volkholz legte auch dieser Version wieder das System „Mein Gleis“ der Firma Weinert Modellbau mit den nur 264 mm langen 8,6°-Weichen zugrunde. Der Bahnhof nimmt auf dieser Basis (wie sein Vorgänger) eine optimale Fläche von 2,60 x 0,50 m ein.



So stellte sich (in einer nicht ganz maßstäblichen Skizze) Günter Fromm die Bekohlungsanlage der Lokstation Ingersleben alias Lichtenhausen vor. Für die Bühne neben dem Bansen und dem Kohlekran gilt das für den Lokschuppen bereits Gesagte: Einfacher, kleiner und billiger ging es nicht mehr.



Ein Gastbeitrag von Wolfgang List über Vorbilder und Modellpläne

Altmärkische Kleinbahnmotive

Die Altmark zwischen Elbe und Niedersachsen, Magdeburger Börde und Wendland, durchzogen einst zahlreiche Kleinbahnen. Sie dienten vor allem der regional intensiven Land- und Viehwirtschaft. Ihre Bahnanlagen waren zumeist von einer zweckmäßigen Bescheidenheit, die sie zu idealen Vorbildern für den Nachbau im Modell macht. Als exzellenter Kenner ihrer Geschichte stellt Wolfgang List einige der kleinen Bahnhöfe und Haltestellen vor, die sich ganz besonders zur Nachgestaltung anbieten.



Bis in die 1970er-Jahre konnte man auf den früheren Kleinbahnen der Altmark eigentümlichen Zügen begegnen, die nicht etwa als „Triebwagensatzzüge“ verkehrten, sondern als reguläre Personenzüge. Oben V23 mit zwei VT-Beiwagen 1970 in Klein Rossau. Foto: Wolfgang List



64 1212-6 war der letzte betriebsfähige „Bubikopf“ des altmärkischen Bahnbetriebswerks Salzwedel. Mit den beiden leichten Beiwagen, mit denen die Lok 1975 am Bahnsteig in Kalbe (Milde) wartete, hatte sie sicherlich keinerlei Mühe. Foto: Slg. Dirk Endisch



Unvergessliche Eindrücke verbinden mich Zeit meines Lebens mit den einstigen altmärkischen Kleinbahnen, die 1949 als Nebenbahnen zur Deutschen Reichsbahn kamen. Deutlich und gern erinnere ich mich an das immer wiederkehrende Läuten und Pfeifen vor den vielen unbeschränkten Bahnübergängen. Die Achtungspfeiffe gellten zwar nur kurz in den Ohren, weil aber zwischen einigen Signaltafeln „durchgeläutet“ werden musste, schlug der Klöppel des Latowski-Dampfbläutwerks unentwegt gegen die Glocke, das „beng – beng – beng“ klang lange in mir nach. Diese Romantik faszinierte mich so sehr, dass ich später zahlreiche Ausflüge unternahm, um mit Notizbuch, Fotoapparat und Schmalfilmkamera festzuhalten, was alles an Kleinbahnflair noch einzufangen war.

Endbahnhof Arneburg

An den Bahnanlagen reizte mich immer deren Beschränkung auf das absolut Notwendigste. Bis heute sehe ich in den kleinen Bahnhöfen und Haltestellen ideale Vorbilder für den Nachbau im Modell.

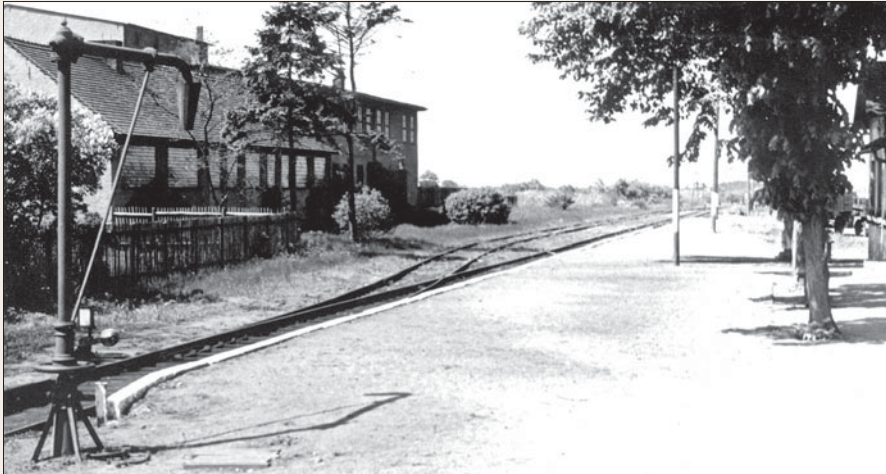
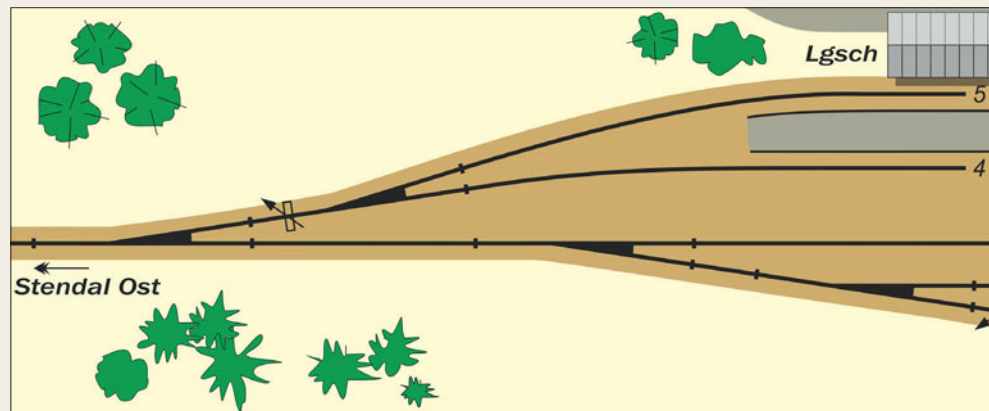
Während meiner Kindheit erlebte ich einige Familienausflüge nach Arneburg, natürlich mit der Kleinbahn. Vor

Diese seinerzeit auch handkoloriert erhältliche Ansichtskarte vom Endbahnhof Arneburg um 1910 zeigt neben dem abfahrbereiten Schmalspurzug nach Stendal fast den gesamten östlichen Bahnhofsteil mit Umfahr-, Haupt- und Güterschuppengleis. Das durchgehende Hauptgleis endet im Lokschuppen, dem ein Wasserturm angebaut wurde. Das neue Beamtenwohnhaus überragt das alte Ensemble aus Empfangsgebäude und Güterschuppen. Die Lage der (hier ja noch meterspurigen) Gleise und Weichen ist beim Umbau auf Regelspur in den Jahren 1913/14 nahezu unverändert beibehalten worden. Foto: Slg. Wolfgang List

Arneburg um 1940: Das offenbar als familiäres Erinnerungsfoto entstandene Bild zeigt einen täglich am späten Nachmittag verkehrenden Personenzug nach Stendal. Längst fährt die Kleinbahn auf regelspurigen Gleisen. Vom regen Güterverkehr zeugen zwei G-Wagen, die am Güterschuppen stehen. Foto: Archiv Manfred Schneider, Slg. Wolfgang List



Gleisplan des Endbahnhofes Arneburg der Kleinbahn Stendal–Arneburg im Zustand kurz vor der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1949. Würde man zu seinem Nachbau in H0 „Mein Gleis“ von Weinert Modellbau mit den 264 mm langen 8,6°-Weichen verwenden, wäre eine optimale Fläche 2,95 x 0,50 m erforderlich. Zeichnung: Uwe Volkholz



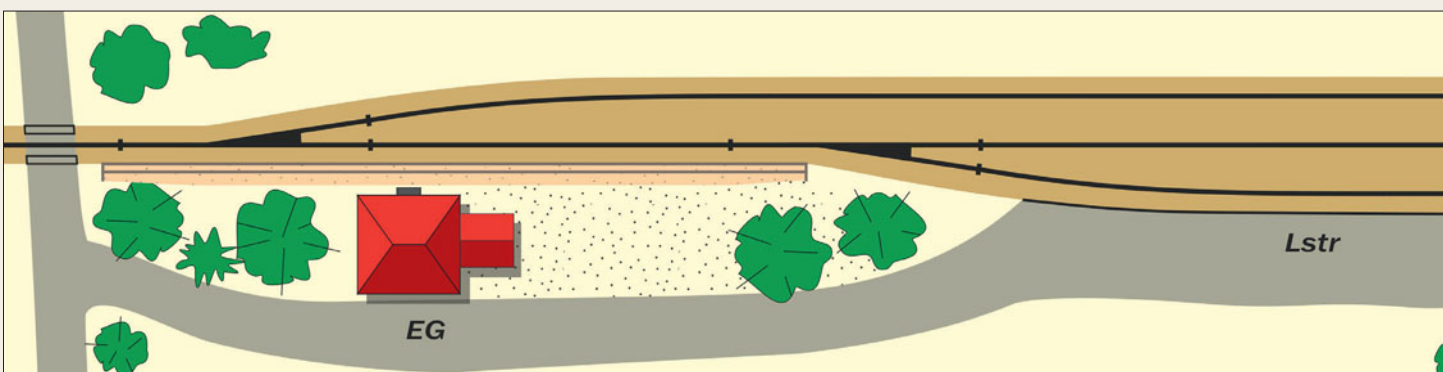
Arneburg 1970: An diesem Bahnsteig endeten die Züge aus Stendal. Die kleinen Tenderloks mussten dann stets erst Wasser nehmen, bevor sie den Wagenzug auf dem linken Gleis umfahren konnten.

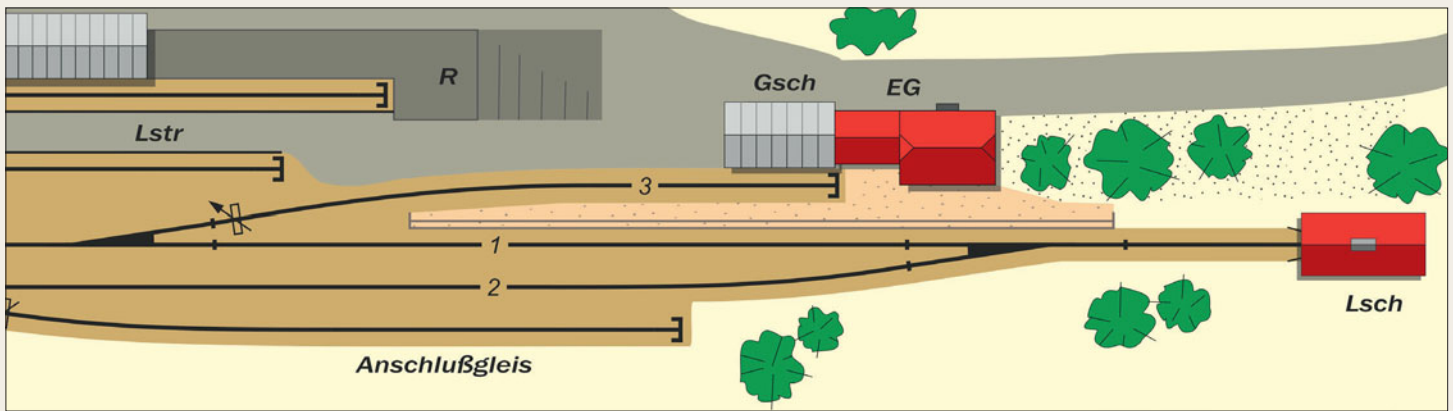
den alten Wagen mit den Holzbänken schnaufte eine 89er. Ob es eine T 3 war, weiß ich freilich nicht mehr, erinnere mich aber, dass sie stets mit dem Führerhaus voran nach Arneburg rollte. Dort kuppelte sie ab, fuhr einige Meter in Richtung Lokschuppen und nahm ausgiebig Wasser aus einem Kran, der offenbar ein besonders altes Teil war. Erst danach setzte das Maschinchen ans andere Ende des Zuges um und wartete auf die Rückfahrt nach Stendal.

Die 1899 eröffnete Kleinbahn hatte man meterspurig angelegt. Die zu jener Zeit vorhandenen Gleisanlagen wurden 1913/14 zwar auf 1435 mm umgespurt, doch den Gleisplan behielt man bei. Neu gebaut wurde nur eine feste Rampe für Kopf- und Seitenverladung. Die Bahnsteiglänge betrug 75 m. An der Ladestraße lagen Gleis 4 mit 100 m und Gleis 5 mit 140 m Nutzlänge. Später kam noch das Anschlussgleis zu einer Tonwarenfabrik (parallel zum Umlauf-



Links: Das solide Empfangsgebäude in Groß Schwechten, das an ein Wohnhaus erinnert, steht auf Höhe der Einfahrweiche, wo sich auch der Hausbahnsteig befand – eine Anordnung, die es bei Kleinbahnen häufig gab.





Rechts: Da es in Groß Schwechten ein Ausweichgleis (das im Foto linke Gleis) gab, waren hier Zugkreuzungen möglich. Hinter der zweiten Weiche ist der Überweg zum Bahnsteig am Ausweichgleis erkennbar.

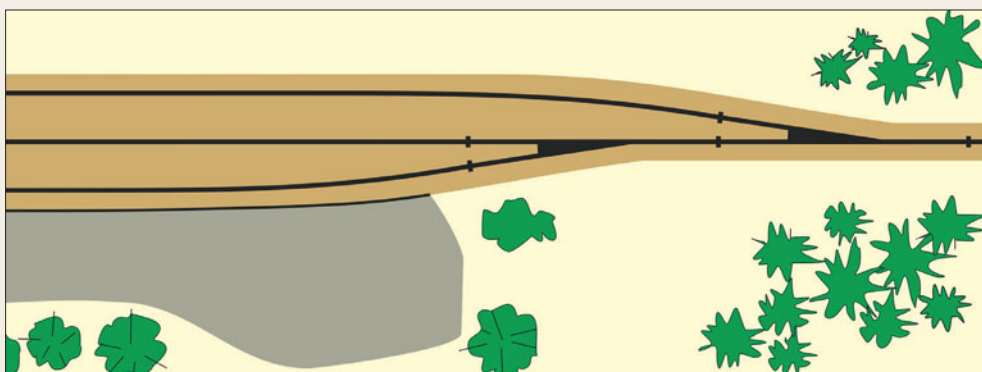
gleis) hinzu. Am 1. Oktober 1972 endete der Gesamtverkehr zwischen Stendal Ost und Arneburg. Fünf Jahre später wurden die Gleise abgebaut. Heute kündigt ein gut ausgebauter Radweg vom Verlauf der alten Trasse.

Groß Schwechten

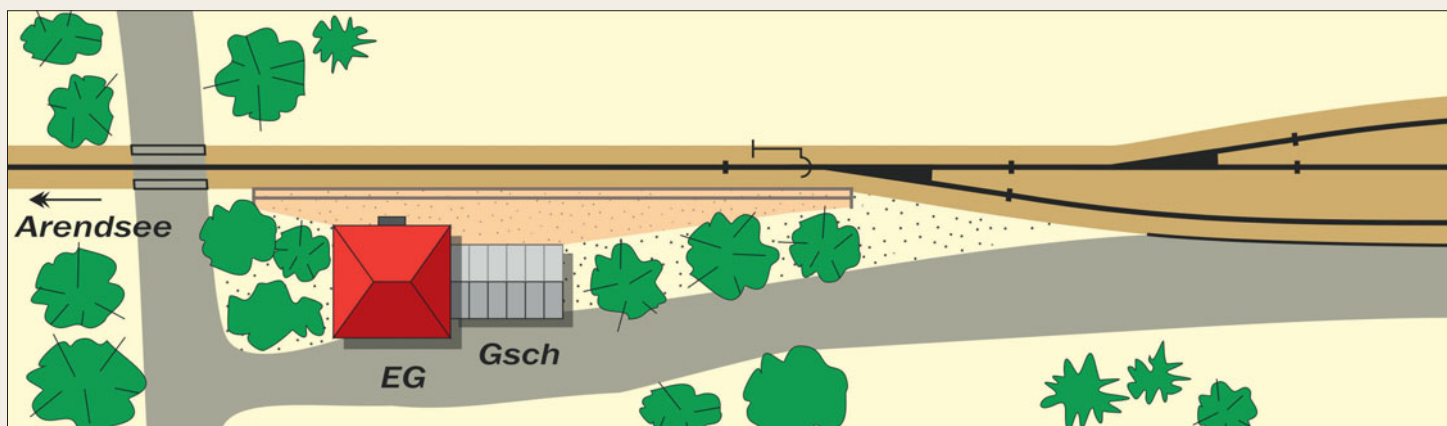
In dieser Betriebsstelle im Verlauf der alten Stendaler Kleinbahn von Stendal über Klein Rossau nach Arendsee sah ich stets einen für die altmärkischen Kleinbahnen recht typischen Bahnhof. Da Groß Schwechten über ein Ausweichgleis verfügte, das Zugkreuzungen ermöglichte, besteht die Einordnung als Bahnhof völlig zu Recht.

Was man in den Fotos kaum erkennen kann: Zwischen dem durchgehenden Hauptgleis und dem Kreuzungsgleis lag ein kurzer Bahnsteig, an dem ein Zug oder Triebwagen den Gegenzug abwartete, der am Hausbahnsteig hielt.

Rechts: Groß Schwechten von der anderen Seite. Links ein Trabant 500, dann das zugewucherte Ladegleis, in der Mitte das Hauptgleis mit Triebwagen, rechts (noch erkennbar) das Ausweichgleis. Fotos: Wolfgang List



Groß Schwechten kurz vor der Stilllegung: Selbst wenn dieser Bahnhof bescheiden anmutet – bei Verwendung der 264 mm langen 8,6°-Weichen aus dem Gleissystem „Mein Gleis“ nimmt Groß Schwechten in H0 immer noch eine Fläche von 2,60 x 0,40 m ein. Der zweite Bahnsteig, der am Kreuzungsgleis lag, fehlt in der Zeichnung bereits. Als Zugang zu diesem Bahnsteig gab es am Anfang der Ladestraße einen (im Foto ganz oben erkennbaren) Überweg aus hölzernen Altschwellen.



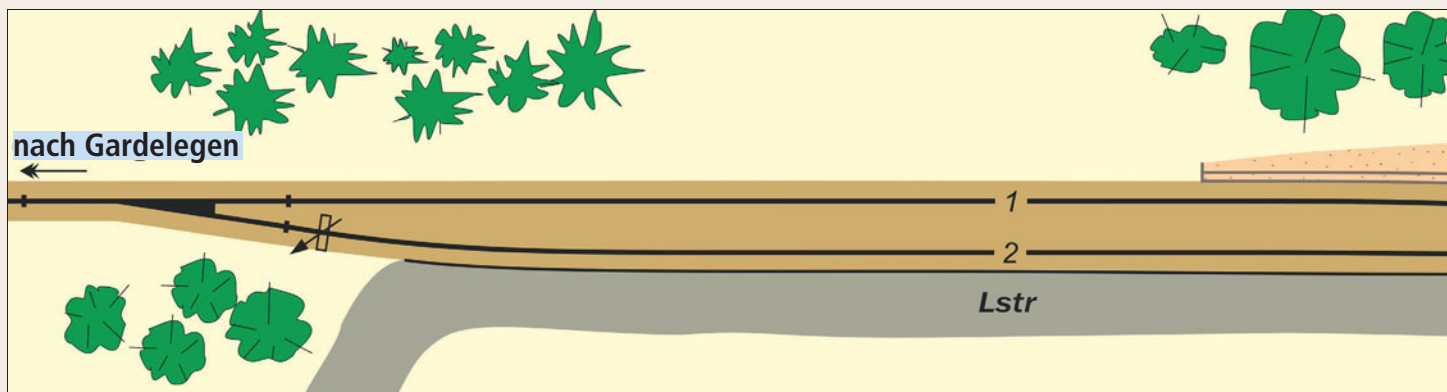
Flessau (oben) ließ sich in der Baugröße H0 unter Verwendung der 264 mm langen 8,6°-Weichen des Gleissystems „Mein Gleis“ auf einer Fläche von 2,70 x 0,40 m realisieren.
Zeichnung: Uwe Volkholz

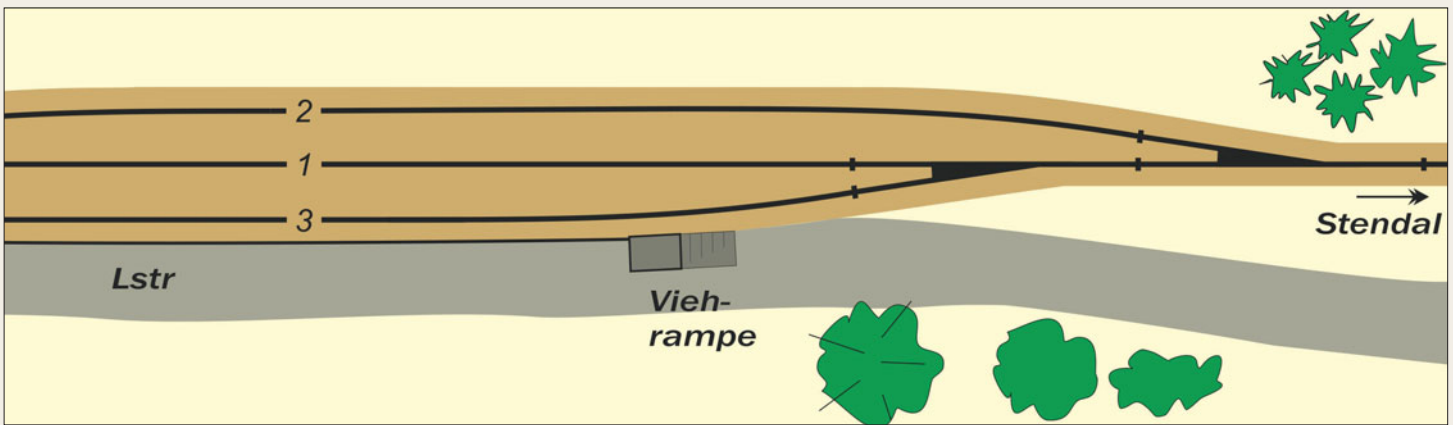
Zugkreuzung in Flessau

Flessau lag am Kilometer 23,94 der Strecke Stendal Ost–Arendsee und war Kreuzungsbahnhof mit zweistöckigem massivem Empfangsgebäude und angebautem Güterschuppen. Die Gleisanlagen ähnelten typologisch sehr stark dem Bahnhof Groß Schwechten, waren mit Letzterem jedoch nicht identisch. Der über 60 m lange Bahnsteig lag am durchgehenden Hauptgleis (Gleis 1). Das Kreuzungsgleis (Gleis 2) wies 142 m Nutzlänge auf. Das Ladegleis folgte mit etwa 110 m Nutzlänge.

Der Bahnhof Flessau war wegen seiner Lage etwa in der Mitte der Strecke zugleich auch Wasserstation. Zum Fördern von Kesselspeisewasser für die Kleinbahnloks wurden ein Tiefbrunnen gebohrt und eine Pulsometeranlage errichtet. Um 1930 installierte die Klein-

Links: Schon vor vielen Jahren bauten die äußerst sachkundigen „Eisenbahnfreunde Kleinbahnen der Altmark Berlin e.V.“ den Bahnhof Flessau in H0 nach. Das Foto zeigt die Einfahrt eines Nahgüterzugs aus Richtung Arendsee um 1970.





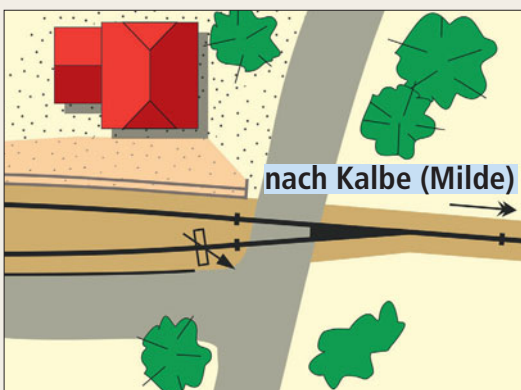
Rechts: In Flessau gab es regen Wagenladungsverkehr, der häufig Viehtransporten diente. Die „Eisenbahnfreunde Kleinbahnen der Altmark“ gestalteten dazu diese Szene auf dem Ladegleis. Fotos: Gerhard Peter

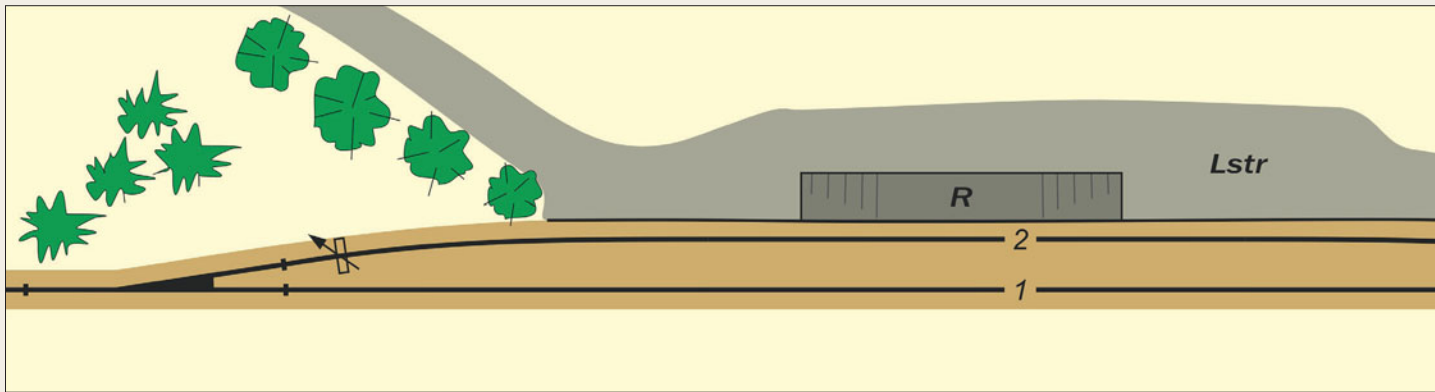
bahnverwaltung dann noch eine elektrische Kreispumpe.

Vor beiden Flessauer Bahnhofseinfahrten standen statt Einfahrformsignalen die Trapeztafeln des vereinfachten Nebenbahndienstes. Die Kreuzung lief so ab: Der Triebwagenzug aus Stendal Ost hielt (als erste Zugfahrt) am Bahnsteig vor dem Empfangsgebäude, setzte nach dem Fahrgastwechsel auf das Kreuzungsgleis (Gleis 2) zurück und rief von dort aus mit den vorgeschriebenen Pfeifsignalen den Gegenzug aus Arendsee in den Bahnhof herein. Dieser quittierte die Signale und stoppte (wenn er Reisezug oder Triebwagen war) am Hausbahnsteig, um danach seine Tour nach Stendal Ost fortzusetzen. Handelte es sich um einen Nahgüterzug, fuhr dieser (grenzzeichenfrei) in das Gleis 1 ein, um nach Abfahrt des ersten Zuges zu rangieren.



Rechts: In der Haltestelle Estedt lagen Bahnsteig und Ladestraße fast parallel gegenüber, was in der Altmark höchst selten vorkam. In H0 würde Estedt (Gleisplan siehe unten) eine Fläche von 2,00 m x 0,40 m einnehmen. Foto: Wolfgang List, Zeichnung: Uwe Volkholz





Im Endbahnhof Kleinau West ist ein Zug aus Osterburg eingetroffen. Weil aus dem Anschluss Betonwerk kurz zuvor einige Wagen mitgenommen wurden, erfolgt die Rückleistung als Gmp.

Nachdem die Lok ihren Zug auf das Hauptgleis zwischen den beiden Weichen zurückgedrückt, dort abgehängt und die Wagengruppe über das einstige Ladegleis umfahren hat, kuppelt sie am bisherigen Zugschluss wieder an und stellt ihren Gmp am Bahnsteig zur Rückfahrt bereit.

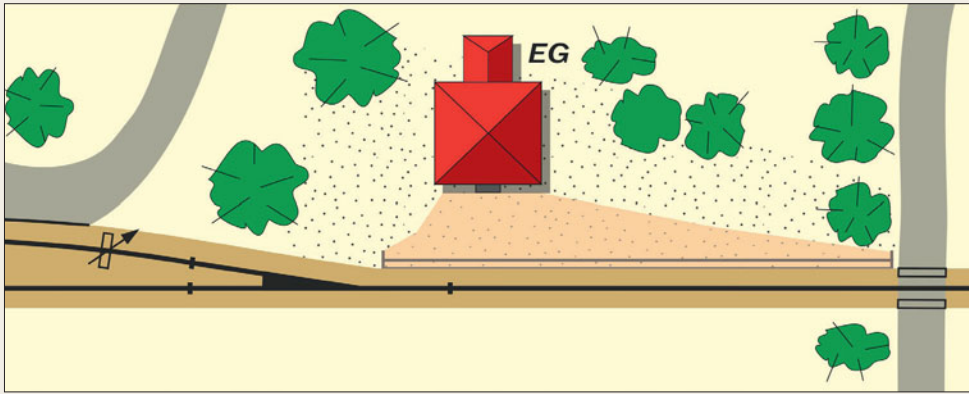
Endstation in Kleinau West

Auf den ersten Blick bietet Kleinau West sicher nichts Besonderes. Die Anordnung der beiden Gleise und Weichen entspricht all jenen typisch altmärkischen Kleinbahn-Betriebsstellen, wie sie uns in Gestalt der Bahnhöfe Groß Schwechten und Flessau bereits begegnet sind. Warum habe ich diese kleine Station ausgewählt?

Die Haltestelle Kleinau West (früher Dessau/Altmark) lag an der Kleinbahn von Osterburg über Klein Rossau nach Pretzier. Ab 28. August 1968 endeten in Kleinau West alle Reisezüge – auch dann, wenn sie als gemischte Züge (Pmg oder Gmp) verkehrten.

Zwischen Kleinau und Kleinau West lag an der Strecke der Anschluss zu einem Betonwerk. Züge nach Kleinau West hielten dort, fuhren mit allen Reisezugwagen in den Anschluss hinein und kuppelten abzuholende Wagen an, die im Zugverband nach Kleinau West





Mit einem Besuch von Kleinau West kehren wir zu den „Altmark-Normen“ für kleinste Betriebsstellen zurück: Der Bahnsteig mit dem Empfangsgebäude liegt am durchgehenden Streckengleis; erst dann folgt das Nebengleis mit der Ladestraße. Die Haltestelle, die immerhin sechs Jahre lang auch als Endbahnhof fungierte, lässt sich mit den 264 mm langen 8,6°-Weichen des Gleissystems „Mein Gleis“ auf einer Fläche von 2,70x0,40 m nachgestalten. *Zeichnung: Uwe Volkholz*

mitliefen, das ab 29. August 1968 Endstation war. Der dortige Bahnsteig befand sich hinter den beiden Weichen zum parallel angeordneten Ladegleis. Nachdem der Zug vor dem Empfangsgebäude gehalten hatte und die Mitfahrenden ausgestiegen waren, schob die Lok den Zug zurück, setzte über das Ladegleis (das jetzt als Umlaufgleis diente) an das bisherige Zugende um und kuppelte dort wieder an. Nach erfolgter Bremsprobe wurde der Zug an den Hausbahnsteig zurückgedrückt und stand als Gmp-Rückleistung nach Osterburg bereit.

Das letzte Rangiermanöver dieser Art gab es zur Zugbildung des 68 743 (eines Gmp) am 28. September 1974. Bis zu diesem Zeitpunkt, mithin über einen Zeitraum von sechs Jahren, hatte die frühere Haltestelle mit dem zum Umlaufgleis mutierten Ladegleis als Endbahnhof gedient und den einstigen Kleinbahnen der Altmark eine weitere Eigentümlichkeit beschert.



Zugkreuzungen von Reisezugleistungen (links V 15 mit VT-Beiwagen, rechts ein „Kleiner Wettiner“) gehörten in Kleinau West zwar zu den Ausnahmen, waren aber nicht unmöglich.

Zur Dampflokezeit setzte die DR auch hier die typischen Kleinbahnloks der Bauart ELNA ein. Das exzellente H0-Diorama „Kleinau West“ bauten die Teilnehmer am Brandenburger Stammtisch des Freundeskreises Europäischer Modellbahner (Fremo). *Fotos: Sebastian Koch*



Der Gleisplan des Trennungsbahnhofs Wernstedt: Hier zweigte (aus Richtung Kalbe/Milde gesehen) das Streckengleis in südlicher Richtung nach Gardelegen ab, während das durch den geraden Strang der Weiche verlaufende Gleis nach Klötze führte. Im Winkel zwischen beiden Gleisen befand sich ein keilförmiger Bahnsteig, der für die beiden Strecken je 80 m lang war. Wichtigste Weiche war die Weiche 3 an der Bahnhofseinfahrt. Die Zeichnung wurde auf der geometrischen Basis der „kurzen“, 264 mm langen 8,6°-Weichen des Gleissystems „Mein Gleis“ konzipiert. Der linke Schenkel hat an seiner Unterkante gemessen eine Länge von 1,15 m, der rechte Schenkel an seiner Oberkante eine Länge von 1,26 m. Die Tiefe der für H0 gedachten Anlage beträgt bei beiden Schenkeln einheitlich 0,4 m.

Fotos Wolfgang List (1970), Zeichnung: Uwe Volkholz

Am Ende des Bahnsteigs der Kleinbahnstrecke nach Klötze schwenkte das Gleis in einen Rechtsbogen ab, in dem auch das Ladegleis (als Gleis 2) und die 130 m lange Ladestraße lagen.



Der kurze Reisezug kommt aus Klötze.



Die als Weiche 3 bezeichnete Einfahrweiche in Wernstedt.



Kenner dürften es bemerken: Dieses Foto stammt nicht vom „Keilbahnhof“ Wernstedt, sondern entstand im Sommer 1975 am Bahnsteig des „großen Bruders“ von Wernstedt, des ebenfalls in Keilform angelegten Bahnhofs Badel. Foto: Slg. Dirk Endisch



Wernstedt in den 1950er-Jahren: Der Reisezug nach Gardelegen ist mit 89 6279 bespannt, die zu einer Reihe von Kleinbahnloks gehörte, die Henschel aus der T 3 abgeleitet hatte. Die Maschine war in Kalbe (Milde) beheimatet. Foto: Slg. Wolfgang List

Wernstedt

In der Altmark gab es zwei Trennungsbahnhöfe, die Keilform aufwiesen. Ihre Empfangsgebäude standen im Winkel zwischen den Strecken. Im Bahnhof Badel (großes Foto links) zweigte von der Linie Kalbe (Milde)–Beetzendorf die Strecke Kalbe (Milde)–Salzwedel ab. Dieser Bahnhof wurde schon oft beschrieben und mehrfach nachgebaut. Weniger bekannt ist sein „kleiner Bruder“, der Bahnhof Wernstedt, der mich um 1970 unwiderstehlich anzog.

Wernstedt existierte seit 1921 als Gemeinschaftsbahnhof der Kleinbahn AG Bismark–Gardelegen–Wittingen und der Altmärkischen Kleinbahn GmbH. Beide vereinigten sich 1927 zur Altmärkischen Kleinbahn AG. Damals gab es Vorstellungen, Wernstedt als Gleisdreieck auszuführen, worauf man wegen des geringen Durchgangsverkehrs Klötze–Gardelegen aber verzichtete.

Das Empfangsgebäude auf dem keilförmigen Bahnsteig mit den 80 m langen Bahnsteigkanten sah auch hier eher wie ein Wohnhaus aus. In Richtung Klötze schloss sich am Bahnsteig-

ende ein großer Rechtsbogen an, in dem auch das Ladegleis mit 130 m Nutzlänge lag. Das Streckengleis führte über die abzweigenden Weichenstränge – eine äußerst seltene Gleislage!

Interessante Zugkreuzungen

Fahrdienstleiter waren nur in Kalbe (Milde), Gardelegen und Klötze tätig; in Wernstedt nahmen die Zugführer die Fahrdienstleitergeschäfte wahr.

Sollte die Kreuzung eines Zuges aus Kalbe (Milde) nach Klötze oder Gardelegen mit einem Zug aus Richtung Klötze oder Gardelegen stattfinden, so hatte der früher eintreffende Zug an der Trapeztafel vor Einfahrt zu halten. Erteilte der Zugführer den Befehl zur Einfahrt, rollte der Zug an den Bahnsteig, wo er (grenzzeichenfrei) hielt. Nun erteilte der Zugführer dem zweiten Zug, der inzwischen an „seiner“ Trapeztafel wartete, das Signal (den Befehl) zum Vorziehen an den anderen Bahnsteig.

Fand ausnahmsweise die Kreuzung eines Zuges von Kalbe (Milde) nach Gardelegen mit einem Zug der Gegenrichtung statt, so hatte der Zug aus Kal-

be in das Klötzer Gleis einzufahren und dort zu warten. War der Gegenzug aus Gardelegen „durch“, drückte der Zug aus Kalbe über Weiche 3 zur Weiterfahrt nach Gardelegen zurück.

Bei Einfahrt zweier Züge aus Richtung Gardelegen und Klötze war in derselben Weise zu verfahren, wenn die Ankunftszeiten beider Züge weniger als sechs Minuten auseinander lagen oder sich infolge einer Zugverspätung die Ankunftszeit des planmäßig früher eintreffenden Zuges verzögerte.

Bedienung des Ladegleises

Waren aus Gmp bzw. Pmg von Gardelegen nach Kalbe (Milde) Güterwagen zum Ladegleis an der Klötzer Strecke zu überstellen, galt ein strenges Zeitregime: Die stets aufwendigen Rangierarbeiten durften nur dann vorgenommen werden, wenn sie absehbar zehn Minuten vor Ankunft eines Zuges der Strecke Klötze–Kalbe (Milde) beendet werden konnten. Solange Rangierdienst stattfand, durfte kein Zug von Kalbe (Milde) nach Wernstedt abgelassen werden. Wolfgang List



Ein Motiv – zwei Anlagenvarianten in H0. Ein Gastbeitrag von Peter Sommerfeld

Putlitz groß und Putlitz klein

Putlitz, die Kleinstadt am Nordrand der brandenburgischen Prignitz, galt unter den Kennern der 1'C-Lokomotiven der mecklenburgischen Gattung T4 (DR-Baureihe 91¹⁹) bis Ende der 1960er-Jahre als Geheimtipp, konnte man doch dort die Maschinen noch in voller Aktion vor Reise-, Güter- und gemischten Zügen sowie beim Rangieren erleben. Als sie verschwanden, kümmerte sich kaum noch ein Eisenbahnfan um Putlitz. Wer sich damit anfreunden kann, den Gleisplan des Kleinbahnhofs sinnvoll zu minimieren, dürfte aber ein lohnendes Motiv zum Nachbau im Modell entdecken.



771 003-1 aus der ersten Serie dieser Baureihe (mit gerundeten Front-Seiten-Fenstern) ist an einem Sommertag des Jahres 1991 in Putlitz eingetroffen (oben), macht Kopf und wartet auf die Rückfahrt (unten) nach Pritzwalk. Links ist ein Stück Gleis und ein allerletzter Bahnsteigrest der Strecke nach Berge zum „Perleberger Kreisel“ zu erahnen. Fotos: Franz Rittig





91 1909, die Hans Müller am 2. Februar 1968 in Putlitz fotografierte, steht am Wasserturm des Lokschuppens. Sie war die letzte mecklenburgische T4 und schied erst 1969 aus.

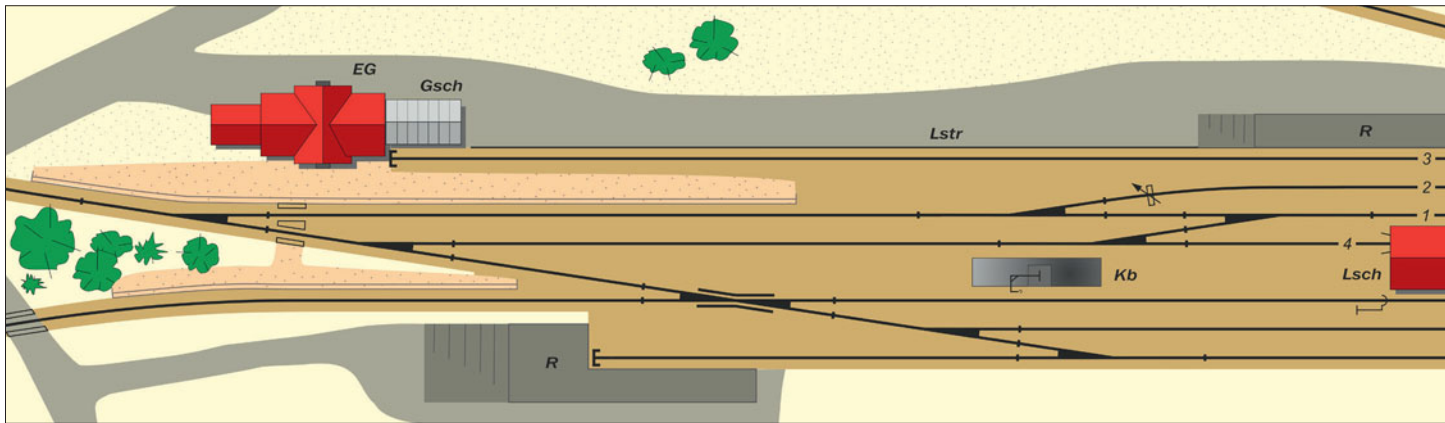
Der Bahnhof Putlitz bildete den betrieblichen Mittelpunkt der alten „Ostprignitzer Kreiskleinbahnen“ (OK), trafen sich doch hier die Strecken aus Pritzwalk, Berge und Suckow. In Pritzwalk bestand Anschluss an die Strecke Wittenberge–Neustrelitz, Berge war der nördlichste Punkt des „Perleberger Kreiseisels“ der „Westprignitzer Kreiskleinbahnen“ und in Suckow begann die mecklenburgische Strecke nach Parchim, die man dort zwar als „Kleinbahn“ bezeichnete, die jedoch nichts mit dem preußischen Kleinbahngesetz zu tun hatte.

Kleinbahnknoten Putlitz

Als bedeutendster Kleinbahnknotenpunkt in der Prignitz besaß Putlitz zunächst sieben, später neun Gleise. Im zweigeschossigen, für Kleinbahnverhältnisse großen Empfangsgebäude mit einem Güterschuppenanbau befand

Rechts: Das aus Ziegelmauerwerk erbaute Empfangsgebäude in Putlitz trug im Obergeschoss eine für diese Region eher ungewöhnliche Schieferverkleidung. Foto: Franz Rittig





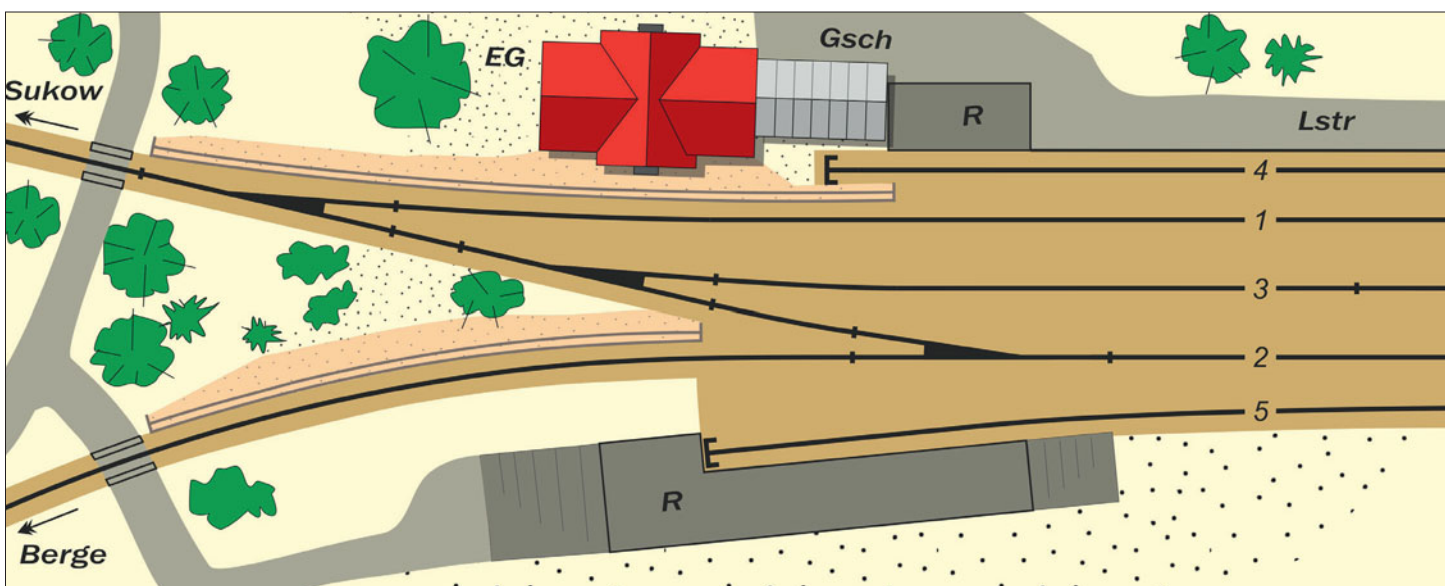
Oben: Würde man den Kleinbahnhof Putnitz in H0 maßstäblich nachbauen, wäre ein Platz von 5,50 m in der Breite und 0,75 m in der Tiefe erforderlich. Zeichnung: Uwe Volkholz

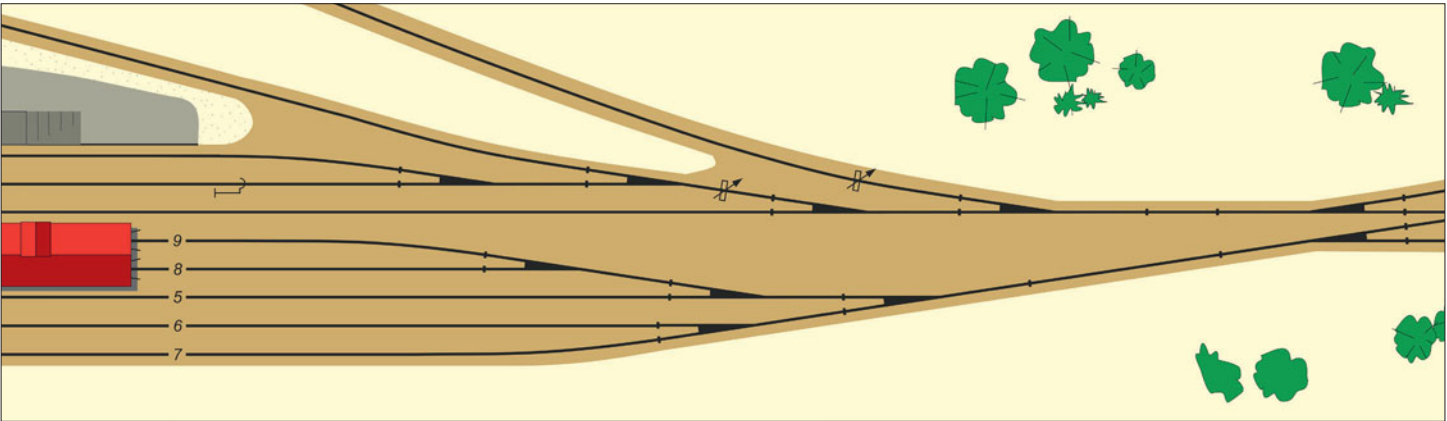


den sich eine Fahrkartenausgabe sowie diverse Dienst- und Warteräume. Der Bahnsteig vor dem Gebäude bestand aus einer Kiesschüttung und lag im Bogen, der durch den abzweigenden Strang der Einfahrweiche vorgegeben wurde. Ein- und ausfahrende Züge von bzw. nach Pritzwalk und Suckow hielten auf dieser Weiche!

Unmittelbar vor der Weiche gab es einen aus Altschwellen und Kleinpflaster bestehenden Übergang zum zweiten Bahnsteig des Bahnhofs, der sich (ebenfalls in einem Gleisbogen) an der Ausfahrt nach Berge an der Ringbahn (dem „Prignitzer Kreisel“) befand. Auf beiden Längsseiten des Bahnhofs lagen Ladegleise mit Ladestraßen und (unter-

Links: Einfahrt in den Bahnhof Putnitz (von Suckow kommend) mit der Einfahrweiche am Hausbahnsteig. Im Hintergrund erkennt man den Lokschuppen. Foto: Peter Sommerfeld





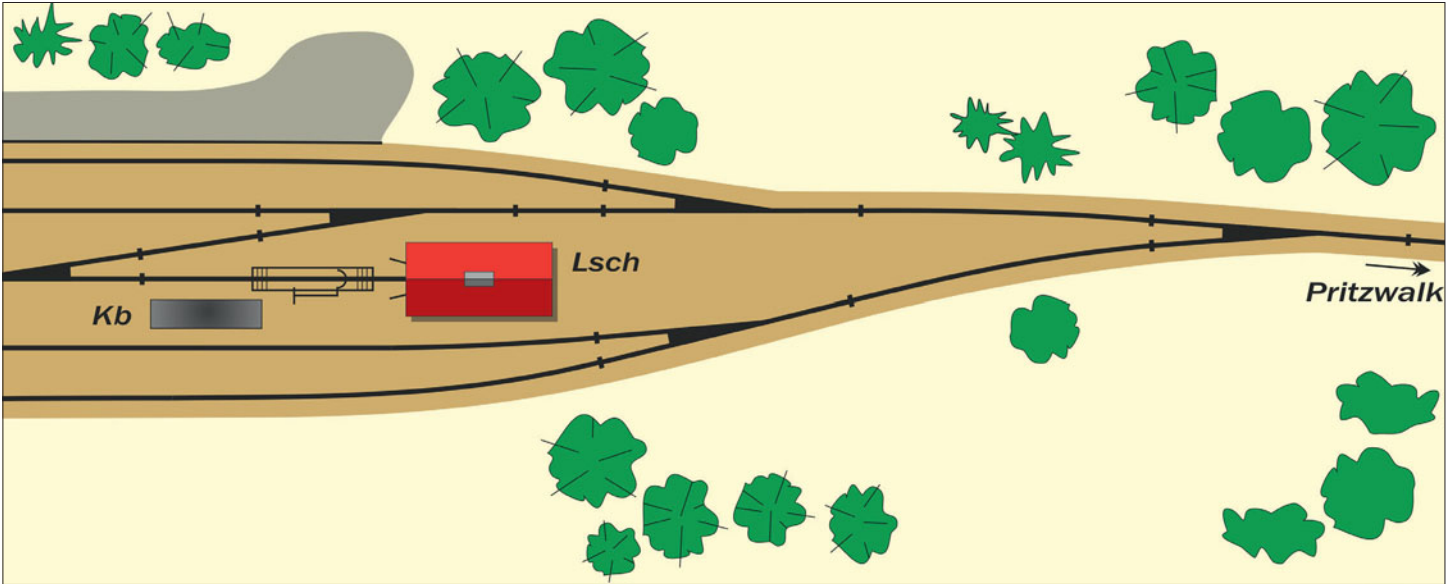
Rechts: Der Triebwagen steht, wie laut H-Tafel gefordert, auf der Einfahrweiche der alten Strecke von Suckow. Vorn die Reste des Überwegs zum Bahnsteig 2. Foto: Franz Rittig

schiedlich errichteten) Rampen. Das Ganze stellte eine recht eigentümliche Anordnung dar, wie man sie sich eben nur auf Kleinbahnen vorstellen kann.
 Putlitz war auch Lokstation der OK mit einem zunächst eingleisigen, später zweigleisigen Lokschuppen samt Wasserturm. Mit dem Einsatz von Triebwagen ab 1936 wurde südlich eine zweigleisige Triebwagenhalle angebaut.

Putlitz klein

Die ungewöhnlichen Gleisanlagen des früheren Kleinbahnknotens Putlitz regen zwar zum Nachbau an und versprechen einen wahrscheinlich sehr interessanten Betrieb; mit einer Fläche

Putlitz „minimiert“ erfordert mit dem Weibert-System „Mein Gleis“ bei 264 mm langen 8,6°-Weichen eine Breite von 3,0 m und eine Tiefe von 0,6 m. Zeichnung: Uwe Volkholz



Rechts: Zu Beginn der 1990er-Jahre erinnerten nur noch ungenutzte Förderbänder, begrünte Ladestraßen und meist tagelang leerstehende Güterwagen der Gattung Gbs an den noch zu DDR-Zeiten intensiven Güterverkehr in Putnitz. Auch für die haushoch aufgetürmten Transportpaletten im Hintergrund schien niemand mehr Verwendung zu haben.



Großes Foto unten: Wo sich einst die Tenderloks der mecklenburgischen Gattung T 4 (Baureihe 91¹⁹) tummelten, gaben sich später die „Ferkeltaxen“ (Baureihe 171/172) ein Stelldichein. Das Foto entstand bei der Ausfahrt von 171 003 im Sommer 1991 im südlichen Bahnhofsteil von Putnitz nahe dem alten Lokschuppen.

Fotos: Franz Rittig

von 5,50 x 0,75 m dürften sie als maßstäblich exakte Heimanlage in H0 jedoch kaum realisierbar sein.

Nach Besuchen vor Ort entwickelte Franz Rittig vor längerer Zeit eine stark minimierte Version der Putlitzer Gleisanlagen, die mit deutlich weniger Platz auskommt und so als H0-Heimanlage (3,0 x 0,6 m) denkbar wäre. Obwohl in diesem Entwurf Gleise fehlen bzw. sichtlich kürzer ausfallen und nur ein eingleisiger Lokschuppen (wie in der Frühzeit) zu finden ist, bleibt das typische Erscheinungsbild erhalten. Letzteres gilt vor allem für den in dieser Form einmaligen Bereich vor dem Empfangsgebäude mit dem Hausbahnsteig und

dem gegenüber befindlichen Bahnsteig der Strecke nach Berge. Die keilförmige Fläche zwischen den Bahnsteigen war bis zum Ende der DR-Zeit stets muster­gültig gepflegt. In dem sorgsam geharkten Kleinstpark wuchsen Nadelbäume und Heckenbüsche; die Blumenrabatten hatten die Eisenbahner mit weißen Steinen eingefasst.

Dank vieler landwirtschaftlicher Betriebe, die mit Düngemitteln, Baustoffen, Kohle und Landmaschinen zu versorgen waren, gab es in Putnitz immer erheblichen Güterumschlag. Spitzenzeiten lagen in der spätsommerlichen und herbstlichen Abfuhr der oft schweren Erntegüterzüge.

Nachdem mit 91 1909 erst 1969 die allerletzte Lok der Baureihe 91¹⁹ aus der Prignitz verschwand, übernahmen die bereits seit 1967 hier „anwesenden“ Dieselloks der DR-Baureihe V 60¹⁰ nahezu sämtliche Traktionsleistungen. Die Reisezüge mussten nun allerdings aus einstigen VT-Beiwagen mit Ofenheizung gebildet werden, weil die V 60 keine Zugheiz­einrichtung besaß. Nach dieser interessanten Zeit der Zugbildung gingen alle Reisezugleistungen auf die roten „Ferkeltaxen“ der Baureihe 171/172 über. Erst Ende der 1980er-Jahre tauchten Dieselloks der Baureihe 110 mit vierachsigen Reisezugwagen auf.

Peter Sommerfeld



Profitipps für die Praxis



Der neueste MIBA-Praxis-Band vermittelt Grundwissen rund um das Thema Licht und Farben sowie elektrotechnische Basisinformationen zum Umgang mit LEDs und deren Einsatz. MIBA-Autor Maik Möritz zeigt an verschiedenen Gebäudebeispielen, wie die effektvolle Beleuchtung einzelner Zimmer und deren Inneneinrichtung für lebendige und äußerst realistische Detailszenen sorgt. Vor den Gebäuden runden eine passende Straßenbeleuchtung, illuminierte Werbetafeln und Lichtzeichenanlagen das nächtliche Stadtbild ab, zu dem auch beleuchtete Straßenfahrzeuge von Bussen und Lkws bis hin zu Zweirädern gehören. Im Gleisbereich sorgen u.a. Weichenlaternen und Bahnsteigleuchten für Orientierung. Und damit die mit Licht gestaltete Modellbahnanlage richtig in Szene gesetzt werden kann, ist der perfekten Anlagenbeleuchtung im Modellbahnzimmer ein eigenes Kapitel gewidmet.

Ein neuer MIBA-Praxis-Band für alle, die ihre Modellbahn mit Licht und Lichteffekten bereichern wollen!

84 Seiten im DIN-A4-Format 21,0 x 29,7 cm, mehr als 250 Abbildungen, Klammerbindung

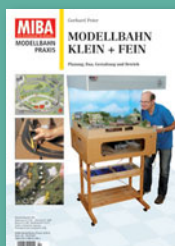
Best.-Nr. 15087457 | € 12,-

NEU

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



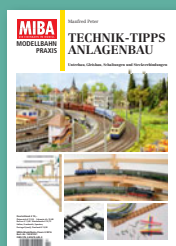
Best.-Nr. 150 87448



Best.-Nr. 150 87449



Best.-Nr. 150 87450



Best.-Nr. 150 87451



Best.-Nr. 150 87452



Best.-Nr. 150 87454



Best.-Nr. 150 87455



Best.-Nr. 150 87456

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,-



Jetzt als eBook verfügbar!



Best.-Nr.
150 87432-e

Best.-Nr.
150 87427-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de



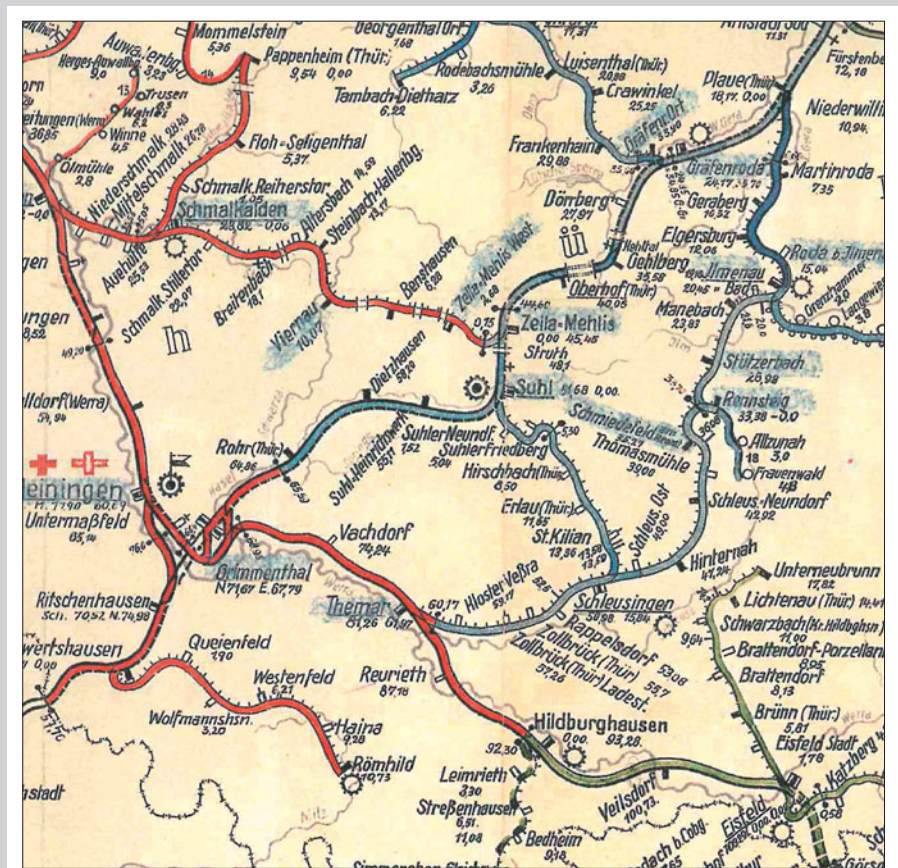


Erinnerungen an die Meterspurbahn von Eisfeld nach Schönbrunn

Die Dampfbahn am Waldrand

Weil sich die einstige Werra-bahn von Eisenach über Meiningen und Coburg nach Lichtenfels nicht bereitfand, ihr weiteres Umland durch Stichbahnen zu erschließen, ergriff das kleine Herzogtum Sachsen-Meiningen die Initiative und ließ die Hildburghausen-Heldburger Eisenbahn und die Strecke Eisfeld-Unterneubrunn bauen. Die Meterspurbahn nach Unterneubrunn (später Schönbrunn) bietet zahlreiche Motive zum Nachbau in HOm.

Diese historische Karte aus DRG-Zeiten gibt nicht nur den Verlauf der Meterspurstrecke Eisfeld-Unterneubrunn (unten rechts) wieder, sondern auch die auf den Seiten 6-25 beschriebene Trusebahn (oben links). Überdies ist Ilmenau (oben rechts) als ursprüngliches Ziel der Schmalspurbahn enthalten, die dazu über den Thüringer Wald „klettern“ sollte.



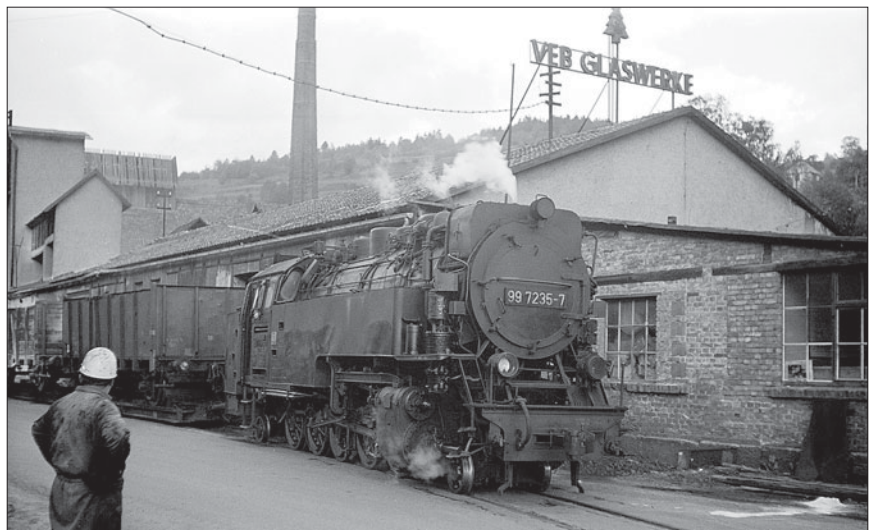


Großes Foto links: 92 7235-7 hat (im Mai 1972) einen Rollwagengüterzug nach Schönbrunn gebracht und sich an den Zugschluss gesetzt. Gleich beginnen die Rangierarbeiten zum Zusammenstellen der vier Regelspurwagen (oben).

Die Meterspurbahn von Eisfeld nach Schönbrunn zählte nicht zu den Kleinbahnen, die nach den Maß- und Vorgaben des preußischen Kleinbahngesetzes entstanden. Sie war ebenso wenig eine jener Lokalbahnen, wie sie unweit im Bayerischen der Erschließung ländlicher Gegenden dienten. Sie wurde es auch dadurch nicht, dass sie von der „Lokalbahnbau- und Betriebsgesellschaft Horstmann & Co.“ gebaut und 1890 eröffnet wurde. Bereits 1895 kaufte Preußen die Schmalspurbahn, die nun zur KPEV gehörte.

Ohne Bahn kein Glas

Der Thüringer Wald war vor allem eine Region der Glasindustrie. Letztere ließ den kühnen Wunsch entstehen, Eisfeld über Unterneubrunn (später Schönbrunn) und den Rennsteig mit Ilmenau am nördlichen Waldrand zu verbinden. Man hoffte, dabei alle wichtigen Walddörfer erreichen und so ihre Glashütten bedienen zu können. Überdies erschien der enorme Holzreichtum des Waldgebirges als gewinnträchtige Garantie für die Schmalspurbahn.



Die Glashütte in Schönbrunn, in der DDR „VEB Glaswerke“, war noch 1972 ein wichtiger Verkehrskunde der DR und besaß einen eigenen Gleisanschluss. Der zu jener Zeit anstehende Verkehrsträgerwechsel von der Schiene auf die Straße dürfte dazu jedoch kaum vorgesehen haben.



Oben: Nach umfangreichen Rangiermanövern im Endbahnhof Schönbrunn hat 99 7235-7 wieder die Bahnhofseinfahrt erreicht, um die nächste Zugleistung nach Eisfeld zu übernehmen. Dorthin wurde mit der Rauchkammer voran gefahren. Zu jener Zeit fand nur noch Güterverkehr mit Rollwagenzügen statt.



Letztlich scheiterte das interessante Projekt aus Kostengründen. Was blieb, waren umfangreiche Glassand-, Soda- und Kohlelieferungen für die Glashütten am Rande des südlichen Thüringer Waldes und der Abtransport ihrer Fertigprodukte: Ohne Bahn kein Glas!

Die Holzindustrie zog bald zwar kräftig nach, konnte aber die Bedeutung der Glasfabrikation nicht erreichen. Auch der Reiseverkehr entwickelte sich erfreulich, denn die Glasindustrie benötigte zahlreiche Arbeitskräfte. Die Zugdichte pendelte sich, den Arbeitsabläufen in den Fabriken entsprechend, auf drei Zugpaare täglich ein. Der Tourismus steckte noch in den Kin-

Bis zur Rückfahrt bleibt noch etwas Zeit, die der Lokführer zu einer Inspektion des Triebwerks der für Schmalspurverhältnisse großen und schweren Lokomotive nutzt. Falls Bedarf besteht, kann die Maschine hier auch Wasser nehmen. Der alte Wasserkran stammt wohl noch von der Erstausrüstung der Bahn.



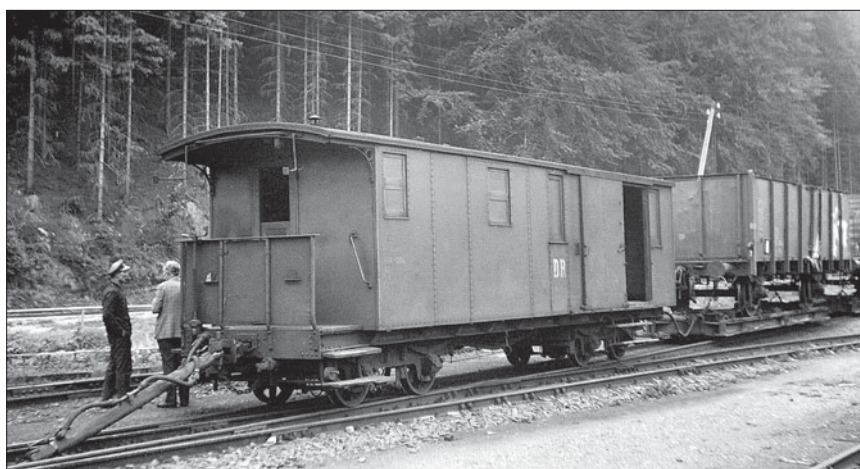
Oben: Kurzes Abstimmungsgespräch zwischen dem Heizer und dem Rangierer (das Wort „Smalltalk“ war noch gänzlich unbekannt) zur Bespannung des Rollwagenzuges. Hinter dem alten Packwagen laufen Rollwagen mit aufgesetzten O-Wagen (Foto rechts), die leer nach Eisfeld zu bringen sind.

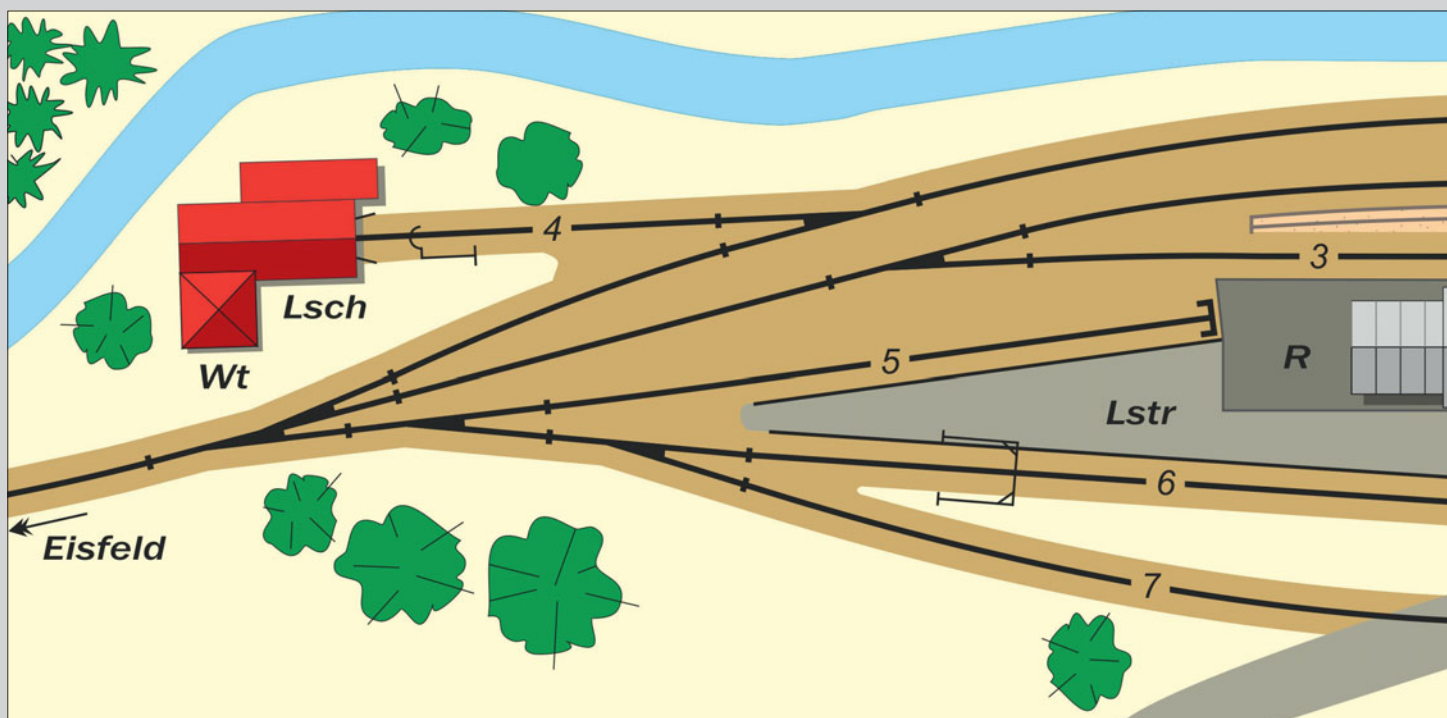
derschuhen. Erst in den letzten Jahren vor der Stilllegung verkehrte werktags nur noch ein Zugpaar.

Eigentümlichkeiten

Wer um die Kleinstaaterei in Thüringen wusste, konnte sich mancherlei Eigentümlichkeiten im Streckenverlauf erklären: Als „Staatsbahn“ Sachsen-Meiningsens durfte das Bähnchen nur auf Meiningischem Territorium liegen, was an manchen Stellen eine aufwendige Streckenführung mit Kunstbauten erforderte, obwohl in der unmittelbaren räumlichen Nachbarschaft eine wesentlich einfachere Trassierung mög-

Oben: Nach Einstellung der Reisezugleistungen zwischen Eisfeld und Schönbrunn (1967) fuhren noch bis 1973 Rollwagenzüge auf der Strecke. Zum Kuppeln wurde eine „Steckbolzenkupplung“ benutzt, die zwar einfach und zweckmäßig, aber auch nicht ganz ungefährlich war. Fotos (1972): Detlef Hommel





Oben: In Schönbrunn wurde für die dort stationierte Lokomotive ein eingleisiger Lokschuppen mit Wasserturm- und Werkstattanbau errichtet. Über Gleis 7 sollte die Bahn nach Ilmenau weitergebaut werden.

Ansicht des Bahnhofs Schönbrunn von der Einfahrt her: In der Mitte der Güterschuppen, davor die zweiseitige Ladestraße, ganz rechts zur Glashütte Gleis 7, das einst auch zur Streckenfortsetzung gedacht war.

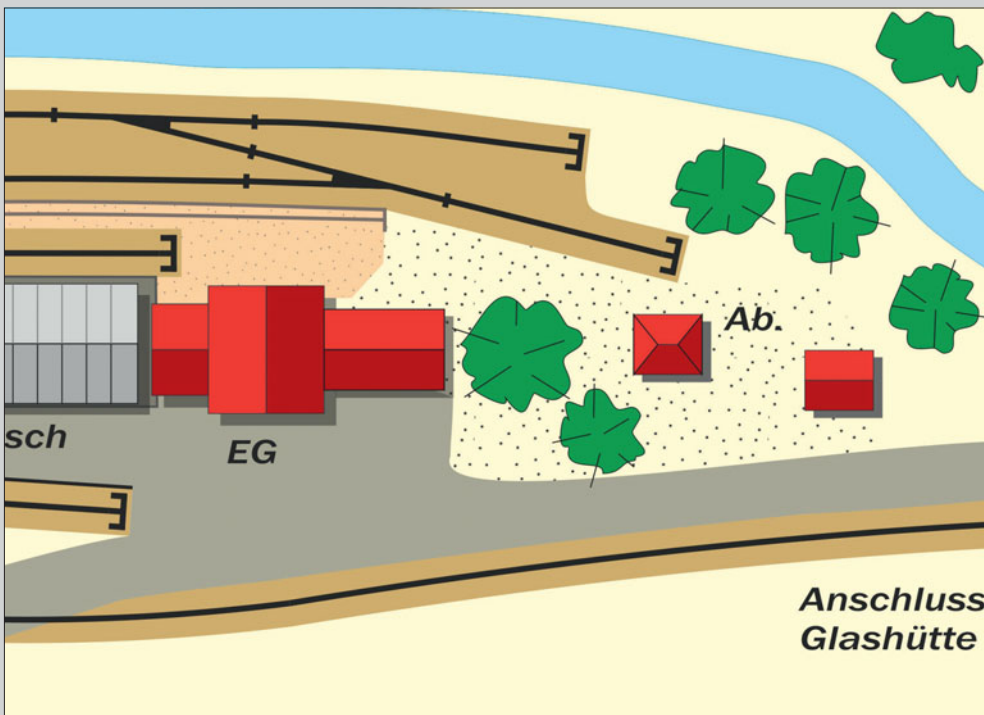
lich gewesen wäre. Dort aber regierte das übermächtige Preußen!

Kaum weniger merkwürdig brachte man den Bahnhof Lichtenau (ab 1950 Biberau) inmitten des Orts als abseits der Strecke liegenden Kopfbahnhof unter, der nur über zwei Abzweigweichen zu erreichen war, während das Streckengleis auf der Dorfstraße durch den Ort führte. Nie wirklich klären ließ sich die Frage, ob der Lichtenauer Kopf-

bahnhof dem Bau und Betrieb einer Zweigstrecke nach Fehrenbach hinauf dienen sollte.

Auch die Gleislage des Endbahnhofs wies auf alte Pläne hin. So galt das Anschlussgleis zum Glaswerk als beginnendes Streckengleis der Bahn über Gabel und Frauenwald nach Ilmenau. Wäre Letztere gebaut worden, hätte sich in Unterneubrunn eine ähnliche Situation wie in Lichtenau ergeben.





Der Endbahnhof Schönbrunn besaß (auf den ersten Blick) zwar umfangreiche Gleisanlagen, erscheint bei näherem „Studium“ jedoch überschaubar. Neben der Ladestraße mit zwei Freiladegleisen gab es ein Güterschuppengleis und den Anschluss zu einer Glashütte. Der H0m-Gleisplan des Endbahnhofs würde mit Bemo-Gleis und dessen 166 mm langen 12°-Weichen eine Breite von 2,10 m und eine Tiefe von 0,6 m einnehmen. Die Doppelweiche an der Bahnhofseinfahrt muss man selbst bauen bzw. bauen lassen. Natürlich kann man sie auch in zwei Einzelweichen „auflösen“, was jedoch längere Gleise und ein etwas breiteres Diorama erfordert. *Zeichnung: Uwe Volkholz*

Im Foto unten die Straßenansicht des Empfangsgebäudes mit Güterschuppen in Schönbrunn. Der einfache, vollständig mit Schiefer verkleidete Zweckbau zeigt, dass man an Tourismus hier noch nicht dachte.

kannte die DRG, dass auch diese Dreikuppler den wachsenden Belastungen zwischen Eisfeld und Unterneubrunn kaum noch standhielten, zumal seit 1926 die Beförderung regelspuriger Wagen nicht mehr auf Rollböcken, sondern auf damals modernen Rollwagen stattfand.

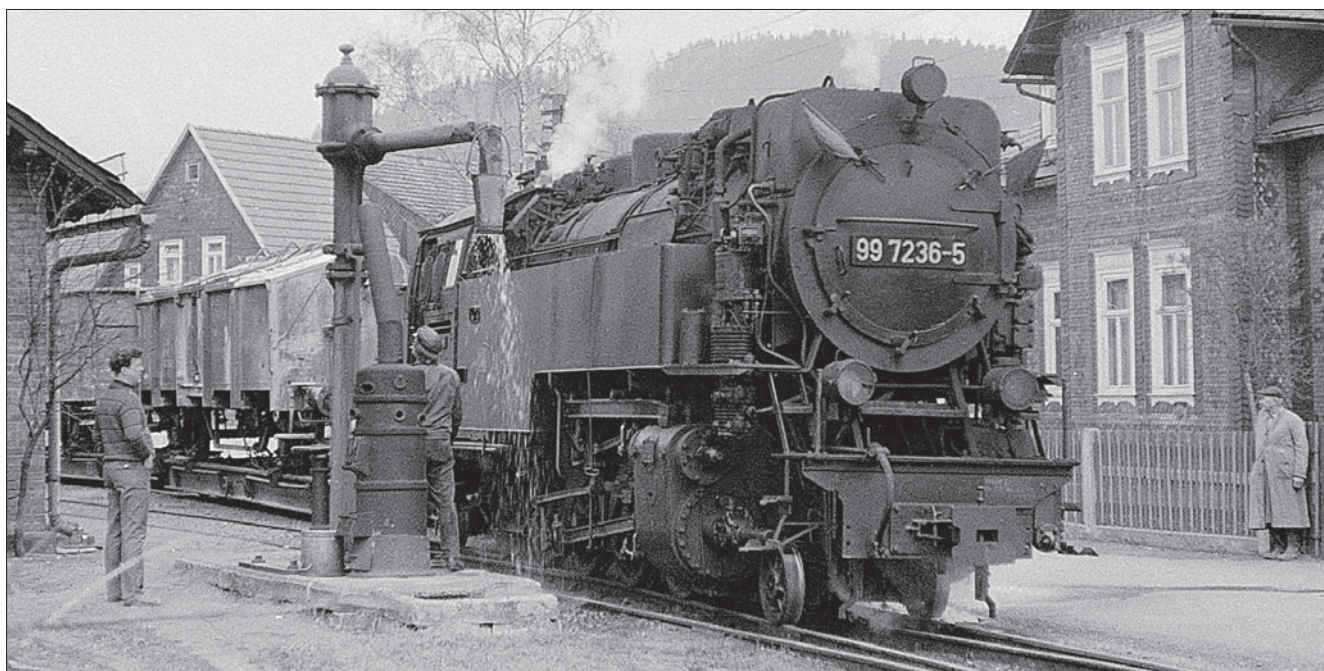
Was nun folgte, kam einer kleinen Sensation gleich: Die DRG bestellte und erhielt 1930 drei ungewöhnlich

Warum die „Lokalbahnbau- und Betriebsgesellschaft Horstmann & Co.“ so plante und baute, ist im Dunst schwer rekonstruierbarer Geschichte heute kaum noch zu erklären. Die (im wahren Sinne des Wortes) abseitige Planungs- und Baupraxis dieser Firma führte jedoch dazu, dass die Bahn nach Schönbrunn immer wieder als schmalspurige Kleinbahn charakterisiert wurde, was sie eigentlich aber nicht war.

Von der KPEV zur DR in der DDR

Schon die KPEV hatte sich bemüht, den ständig zunehmenden Verkehr auf der wirtschaftlich recht wichtigen Unterneubrunner Strecke effektiv zu gestalten und dazu ab 1908 die erste Lok der neuen Gattung T 33 in Eisfeld stationiert. Ihr sollten noch vier weitere T 33 (gebaut in Anlehnung an die T 3) folgen. Spätestens Ende der 1920er-Jahre er-





Oben: 99 7236-5 nimmt am 13. März 1973 in Brattendorf Ort Wasser. Auch hier verlief die Trasse mitten auf der Dorfstraße. Das merkwürdige Gerät mit dem Ofenrohr vor dem Wasserkran ist ein Frostschutzofen.



Im Foto links das verschieferte Empfangsgebäude mit dem holzverkleideten Güterschuppenanbau in Brünn. Einige Jahre nach Einstellung des Reiseverkehrs hinterlässt der Bahnhof einen eher verwaisten Eindruck.

Nur dann, wenn einer der Rollwagenzüge ohne Halt durch Brünn fuhr (wie hier am 31. März 1973) kam ein wenig Leben in die kleine Station. Die drei Regelspurwagen liefen leer nach Eisfeld.





Oben: Im Lokbahnhof Eisfeld waren Ende März 1973 drei Neubaulokomotiven anzutreffen. Aber nur 99 7236-5 (Foto rechts) stand unter Dampf und wurde gebraucht. Die anderen Loks waren bereits kalt.

große und schwere, fünffach gekuppelte Meterspurloks, die nach Baugrundsätzen der Einheitsloks entstanden und, als Baureihe 99²² eingeordnet, zur Strecke Eisfeld–Unterbeubrunn gelangten. Endlich bekam man dort, was man brauchte!

Von der Einheits- zur Neubaulok

Weil 99 221 und 99 223 im Krieg ins besetzte Norwegen abkommandiert wurden und dort blieben, musste sich die Reichsbahn in der Nachkriegszeit mit schwächeren Loks von anderen Strecken behelfen. Die Situation entspannte sich, als 1954/55 vier Neubaulokomotiven der Baureihe 99²³⁻²⁴ in Eisfeld eintrafen und (gemeinsam mit 99 222) die immer schwereren Rollwagenzüge übernahmen. Während 99 222 mit Einstellung des Reiseverkehrs in den Harz abwanderte, blieben die anderen Loks noch bis 1973, 99 7236-5 sogar noch bis 1974 in Eisfeld. Die Fotos erinnern an die letzten Monate der Maschinen in Südthüringen. 

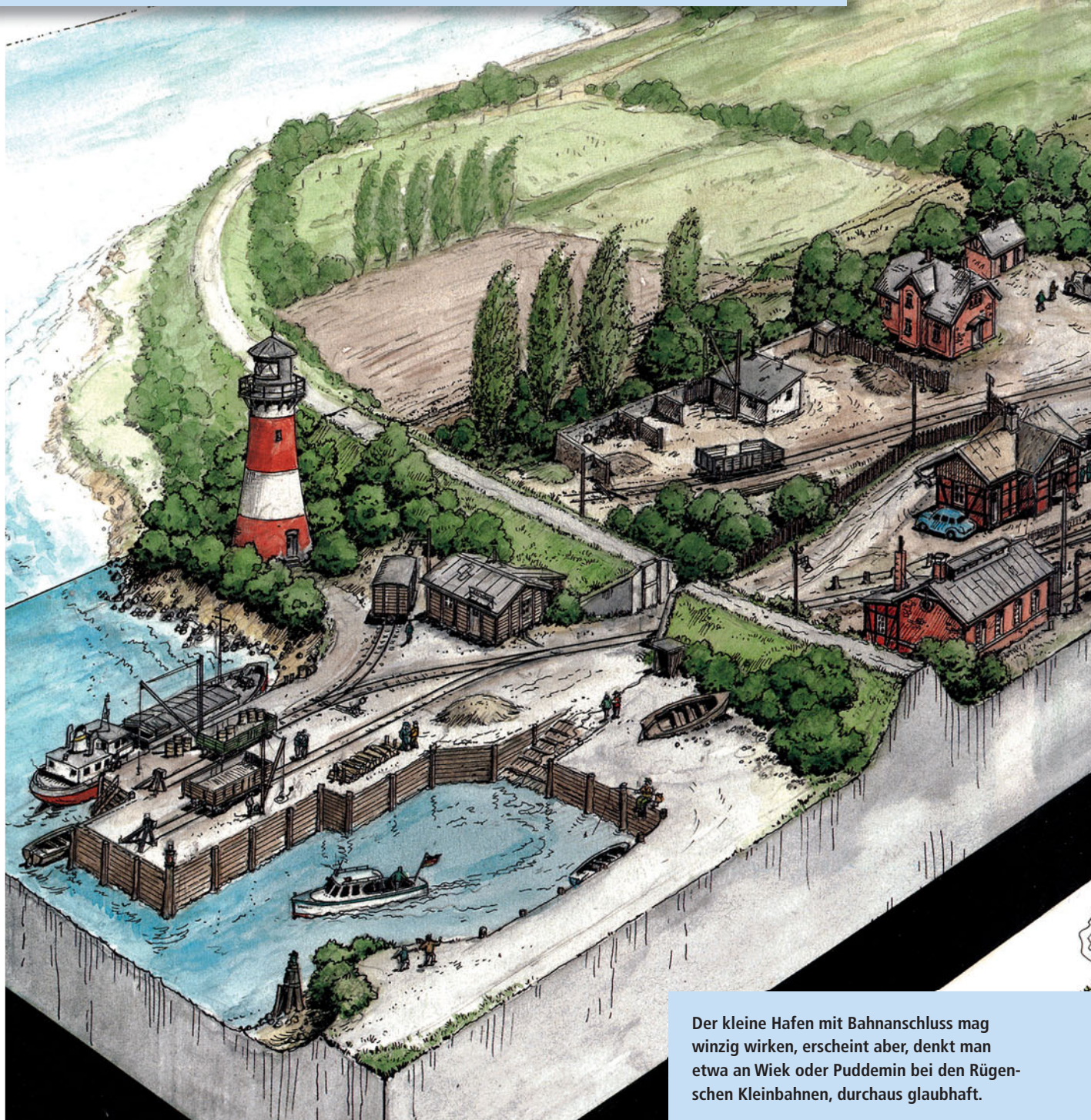
99 7236-5 war die letzte meterspurige Neubaudampfloks in Südthüringen. Sowohl die Einheitslok der DRG (99 222) als auch die Neubauloks der DR sind als H0m-Modelle von Tillig erhältlich. *Fotos: Detlef Hommel*



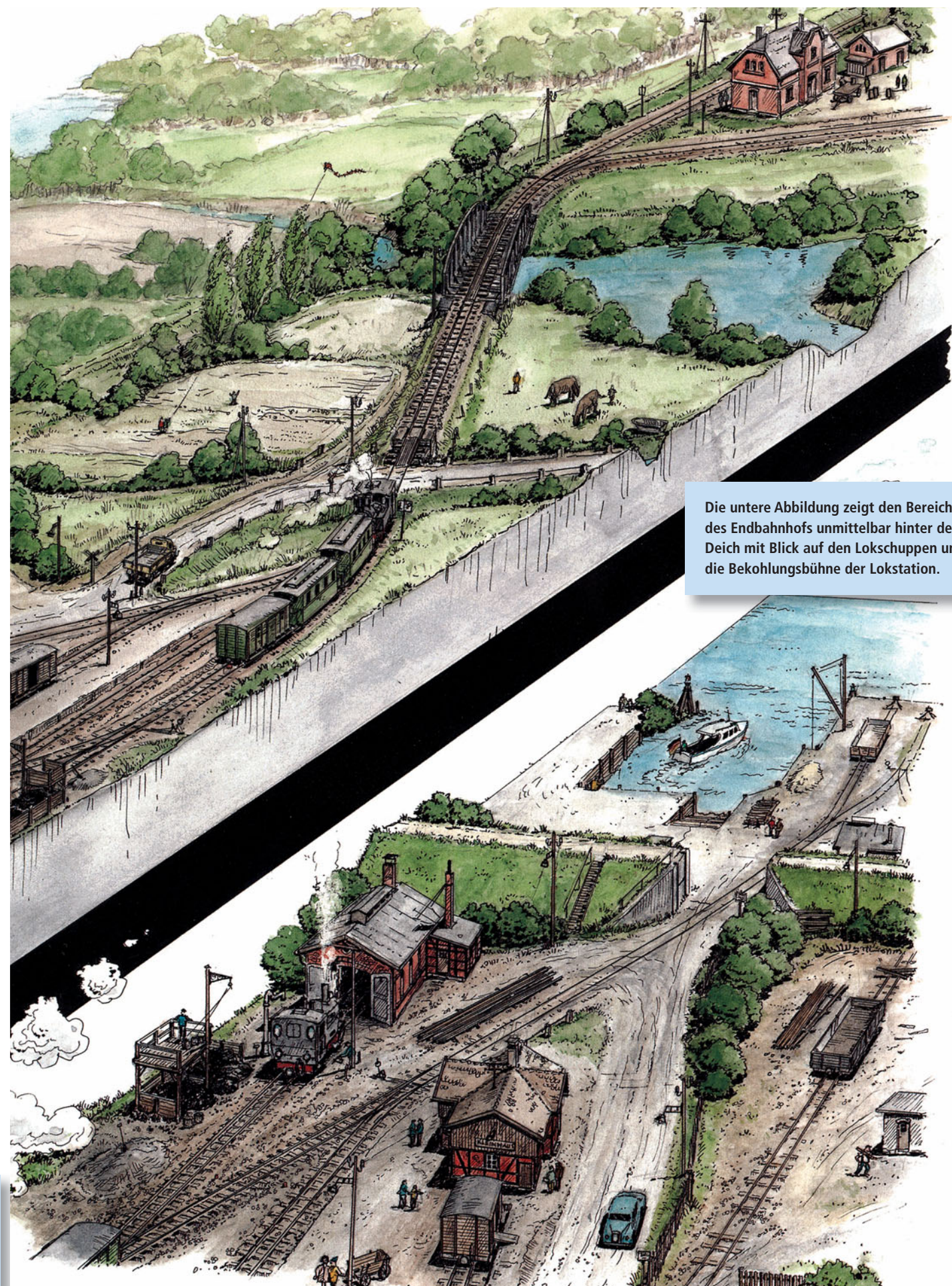
Alter Entwurf mit neuer Idee

Kleinbahn zur See in H0e

Im denkwürdigen Jahr 2000 brachte Reinhold Barkhoff während eines Urlaubs an der See die Idee einer 750-mm-Kleinbahn zu Papier. Die Bahn, die sowohl an der Nord- als auch an der Ostsee vorstellbar wäre, bestand aus zwei Teilstrecken, die sich noch vor der Küste zu einer Strecke vereinten, die zum Endbahnhof mit Lokstation und Hafenanschluss führte. Der folgende Beitrag schlägt eine neue Gestaltungsvariante dieser schönen Idee vor.

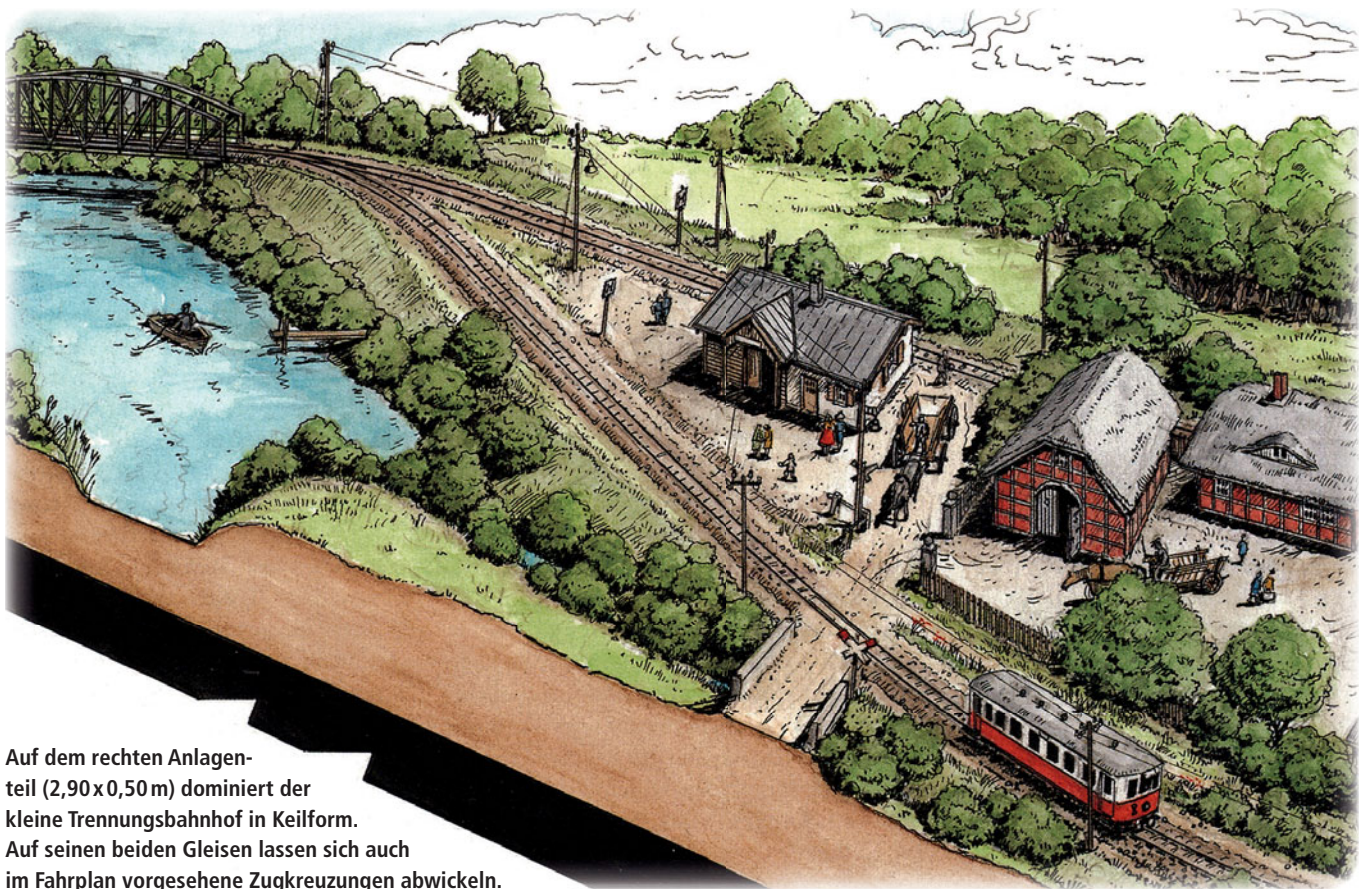
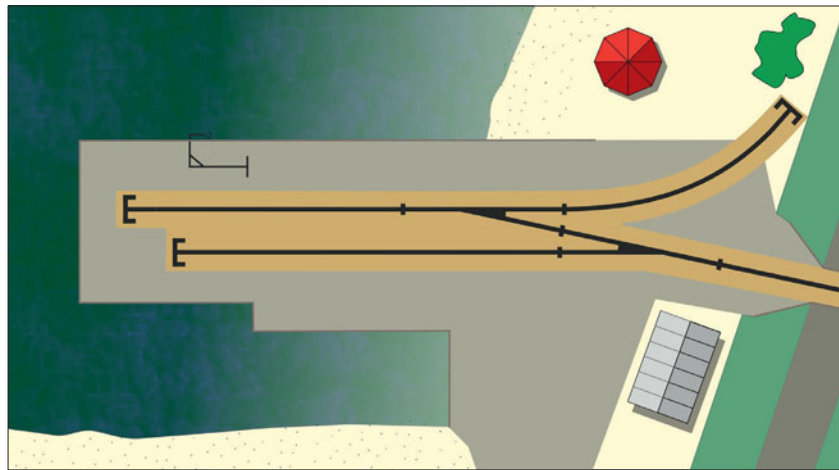


Der kleine Hafen mit Bahnanschluss mag winzig wirken, erscheint aber, denkt man etwa an Wiek oder Puddemin bei den Rügen-schen Kleinbahnen, durchaus glaubhaft.

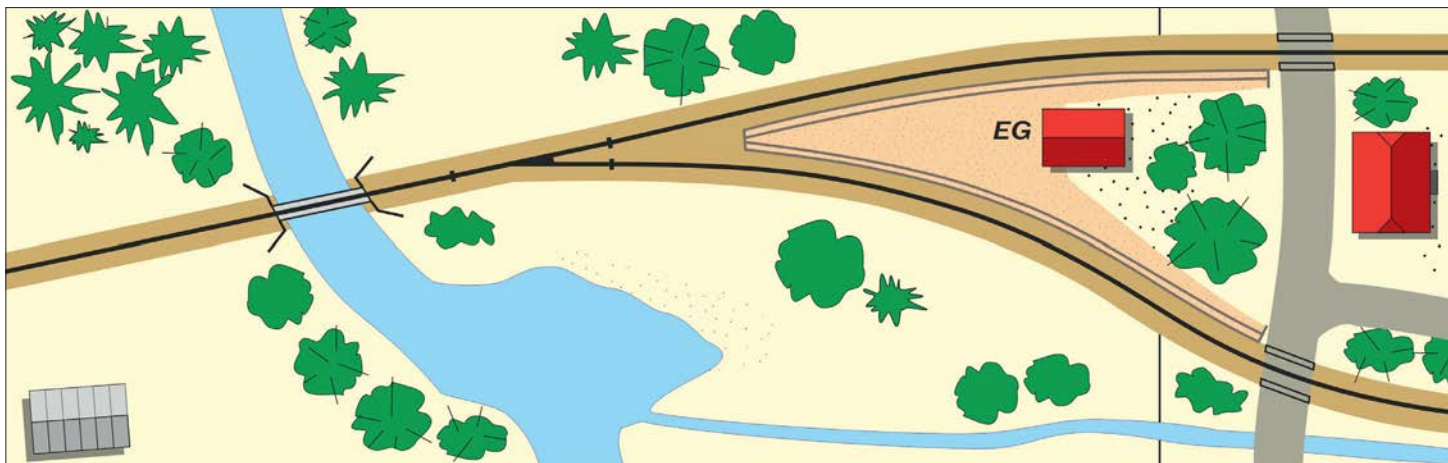


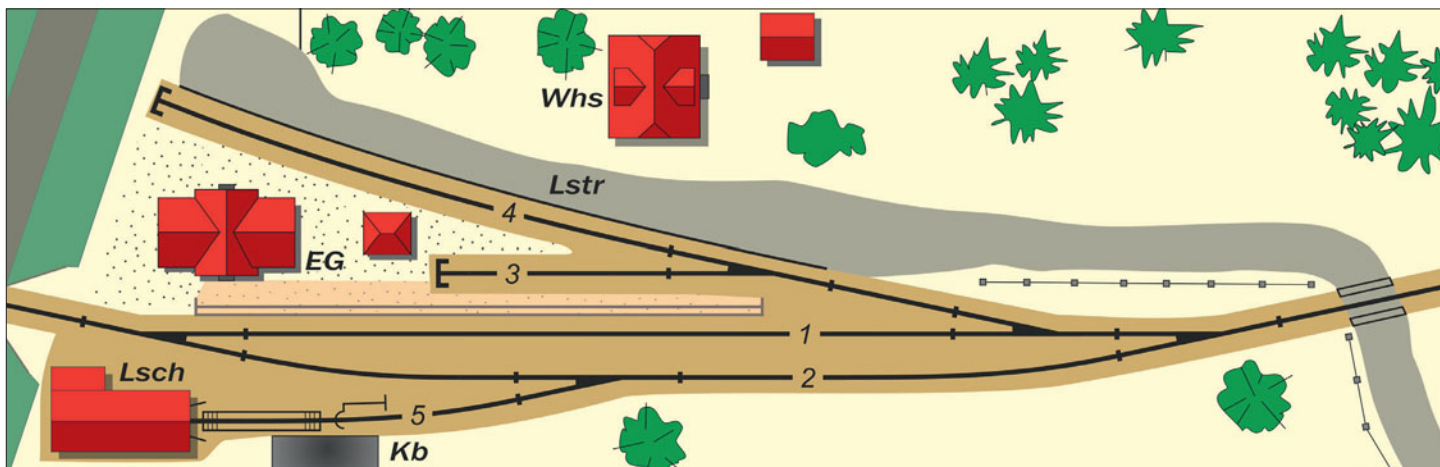
Die untere Abbildung zeigt den Bereich des Endbahnhofes unmittelbar hinter dem Deich mit Blick auf den Lokschuppen und die Bekohlungsbühne der Lokstation.

Da den Schaubildern von Reinhold Barkhoff seinerzeit kein Gleisplan beilag, hat Uwe Volkholz nach eingehendem Studium der dreidimensionalen Zeichnungen einen Gleis- und Lageplan in der Baugröße H0e entwickelt. Bei den Weichen legte er sich zwar auf einen Abzweigwinkel von 12° fest, aus dem ein schlankes Gesamtbild resultiert, doch sind natürlich auch die 18° -Weichen des H0e-Elite-Gleissystems von Tillig verwendbar. Für seine beiden Gleisplanzeichnungen ermittelte Uwe Volkholz bei noch akzeptablen Gleislängen eine Anlagenbreite von 2,50 m und eine Anlagentiefe von 0,50 m. Mit diesen Maßen ist eine optimale Tiefengestaltung der Anlage möglich, die per Hintergrundkulisse unbedingt die Weite der Küstenlandschaft widerspiegeln sollte.



Auf dem rechten Anlagen-
teil (2,90x0,50 m) dominiert der
kleine Trennungsbahnhof in Keilform.
Auf seinen beiden Gleisen lassen sich auch
im Fahrplan vorgesehene Zugkreuzungen abwickeln.





Eingangs sei betont: Es war und ist nicht unsere Absicht, den herrlichen Anlagenentwurf Reinhold Barkhoffs prinzipiell zu verändern. Seine Idee mit den beiden 750-mm-Kleinbahnstrecken, die sich unweit der Küste in einem keilförmigen Bahnhof treffen, erscheint nach wie vor durchdacht und im Hinblick auf die Größenverhältnisse auch gut realisierbar.

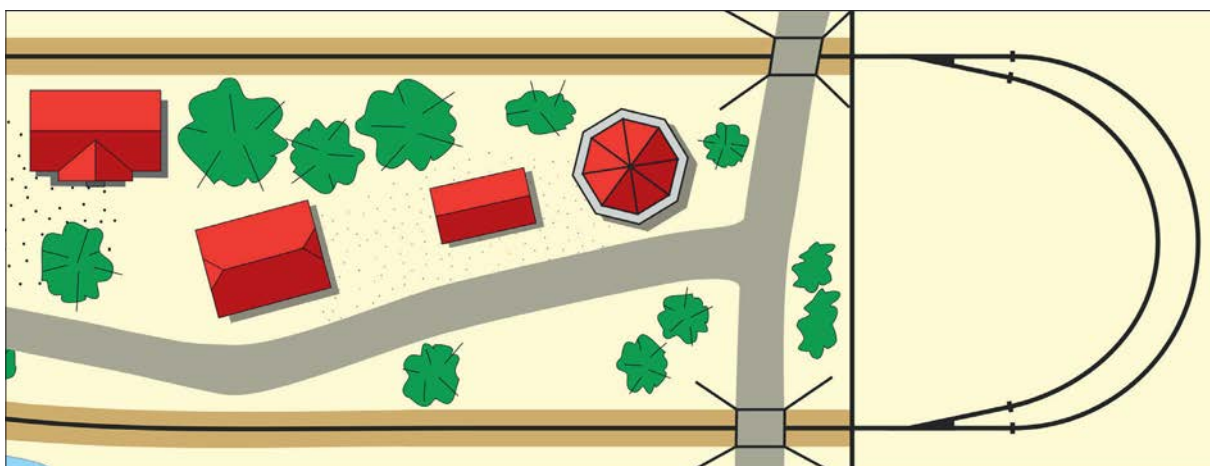
Gleis- und Anlagenplan

Als Reinhold Barkhoff die phantasievollen Zeichnungen zu seiner Kleinbahnreise an die See (in H0e) schuf, traute er dem Betrachter und Leser soviel Phantasie zu, den Abbildungen des Keilbahnhofs im Küstenhinterland und des Endbahnhofs am Meer auch die Gleis- und Weichenlage ohne weiteres entnehmen zu können. Seine Überlegung erschien (auch aus heutiger Sicht) gerechtfertigt, denn was er da erwartete, war (und ist bis heute) ja nun wirklich kein Hexenwerk.

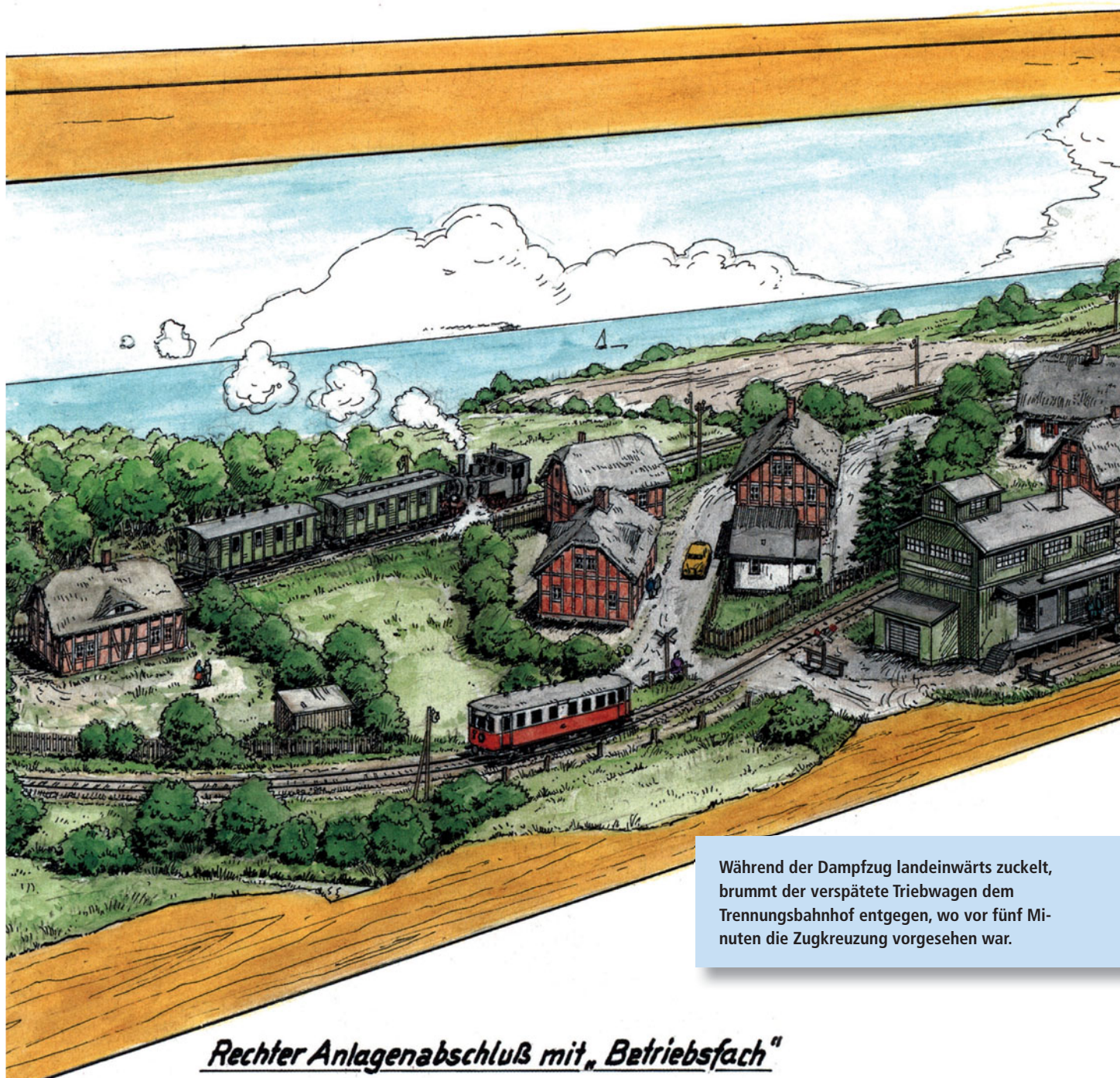
Dennoch trafen immer wieder Leserbriefe ein, die einen Gleisplan erbat. Insbesondere der rechte Teil der H0e-



H0-Dioramen mit norddeutschen Motiven „leben“ vom Aussehen der Gebäude. Reinhold Barkhoff schlug in seinem Entwurf die bekannten Gebäudemodelle von Kibri vor, an denen oft kritisiert wird, sie hätten zu große Ziegel. Man kann diesem Mangel abhelfen, indem (wie im Foto oben) die Gefache mit Heki-Acrylfarbe unter Zusatz von etwas Moltotfill „verputzt“ werden. Die realistische Struktur stellt sich von selbst ein. *Modellbau und Foto: Franz Rittig*



Abweichend von der ursprünglichen Idee verlaufen beide Strecken ab Trennungsbahnhof auf ein und demselben Höheniveau bis in den Schattenbahnhof hinein, wo sie sich wieder treffen und somit eine Wendeschleife darstellen.



Während der Dampfzug landeinwärts zuckelt, brummt der verspätete Triebwagen dem Trennungsbahnhof entgegen, wo vor fünf Minuten die Zugkreuzung vorgesehen war.

Rechter Anlagenabschluß mit „Betriebsfach“

Anlage mit den beiden übereinanderliegenden Wendeschleifen führte des öfteren zu Fragen.

Während einer Modellbahnausstellung im November 2018 in Kühlungsborn, am Endpunkt der 900-mm-Kleinbahn „Molli“, bat mich ein Besucher nachdrücklich, das Motiv von Reinhold Barkhoff aus dem Jahre 2000 nach Möglichkeit doch wieder aufzugreifen, mit „gern auch mehreren“ Gleisplänen auszustatten und unbedingt eine vereinfachte Version des Ganzen „bitte mit nur einer Wendeschleife“ vorzustellen. Ging das überhaupt?

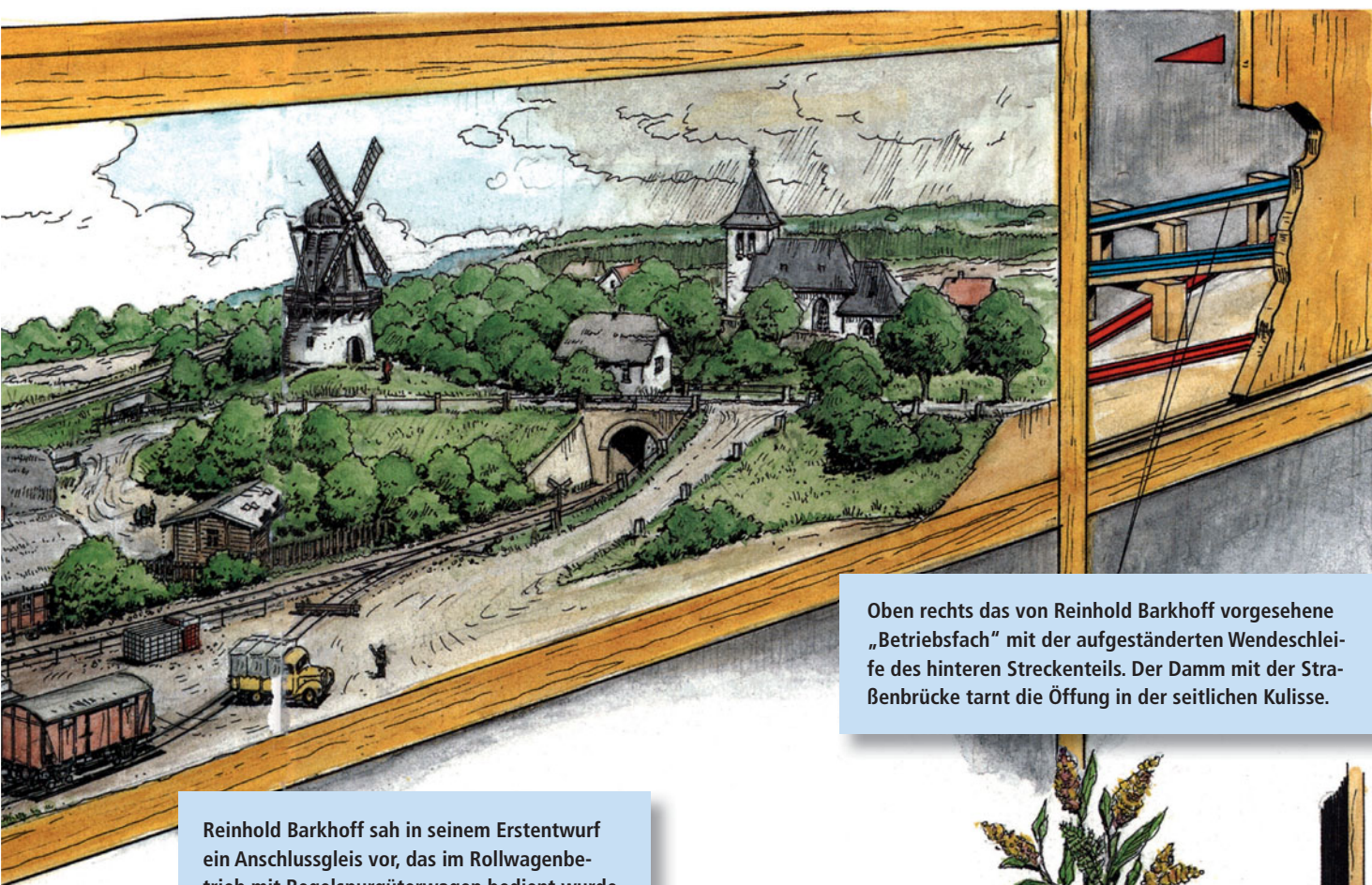
Der Endbahnhof

Uwe Volkholz, dem ich davon erzählte, stieg jedoch sofort ein und leitete aus den Zeichnungen Reinhold Barkhoffs zwei Gleispläne ab. Dazu studierte er die Erläuterungen des Meisters: „Die Strecke endet bzw. beginnt im Hafenbereich. Das Gleis führt durch eine Öffnung im Deich zu den Kais. Die Durchfahrt kann bei hochgehender See mit starken Bohlen und einer Sandsackbarriere geschlossen werden. Das entsprechende Dämmmaterial lagert in Deichnähe. Vor Ort werden vor allem

große Mengen Schüttgüter umgeschlagen. Auch Produkte der Fischindustrie gehen auf die Kleinbahn über. Bei schönem Wetter reisen Badegäste an, um von hier aus ihre bevorzugten Strände aufzusuchen. Markanter Blickfang ist zweifellos das aktive Leuchtfeuer unmittelbar vor dem Deich. Dahinter enden Personenzüge und Triebwagen.“

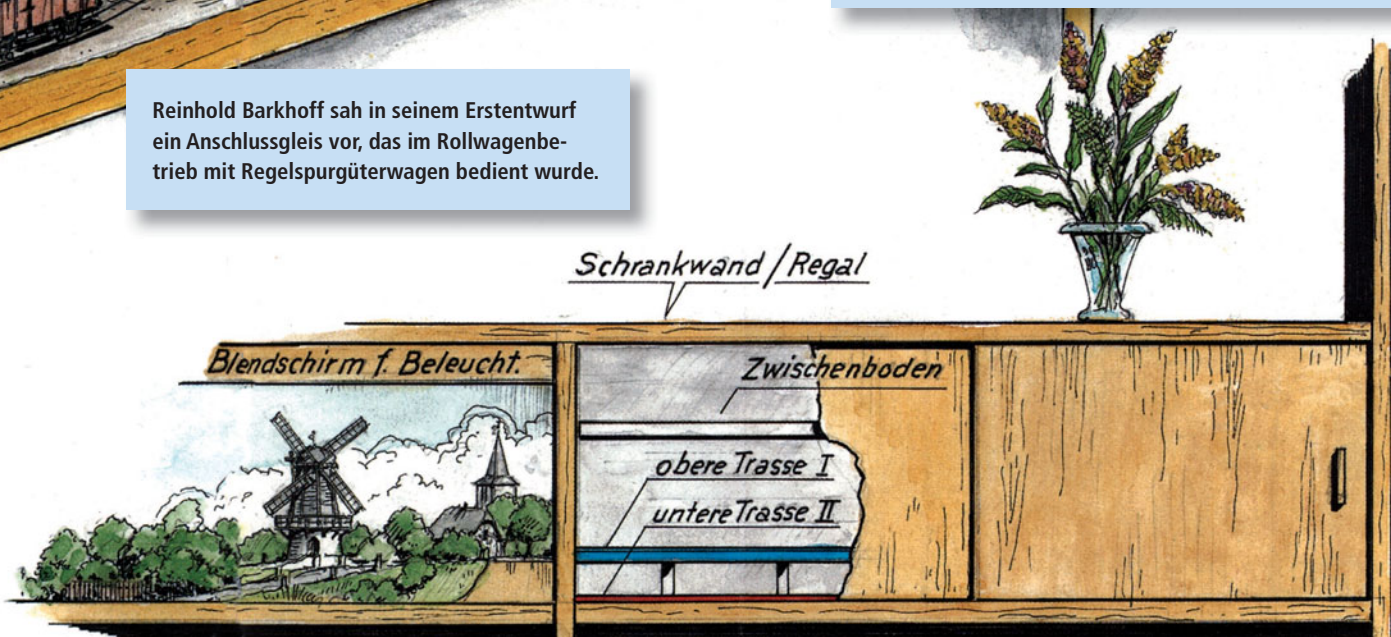
Strecke und Trennungsbahnhof

Von der Endstation aus führt die Kleinbahn in einer (gestalterisch vorteilhaften) Diagonallage durch eine typisch



Oben rechts das von Reinhold Barkhoff vorgesehene „Betriebsfach“ mit der aufgeständerten Wendeschleife des hinteren Streckenteils. Der Damm mit der Straßenbrücke tarnt die Öffnung in der seitlichen Kulisse.

Reinhold Barkhoff sah in seinem Erstentwurf ein Anschlussgleis vor, das im Rollwagenbetrieb mit Regelspurgüterwagen bedient wurde.



norddeutsche Wiesenlandschaft mit Windschutzstreifen aus Pappeln und sogenannten „Knicks“, Anpflanzungen von Buschreihen, die, wenn sie auf niedrigen Wällen wachsen, auch „Wallhecken“ genannt werden. Weiter heißt es: „Nach kurzer Fahrt ins Landesinnere überquert die Trasse einen Wasserlauf und teilt sich dahinter in zwei eigenständige Abschnitte.“

Der winzige Trennungsbahnhof in Keilform, der nur über eine Rechtsweiche verfügt, erfüllt den definierten Anspruch „Bahnhof“, weil er planmäßige Zugkreuzungen zulässt.

Simple Alternative

Reinhold Barkhoff ließ von hier aus den hinteren Streckenteil so weit ansteigen, dass dieser im „Betriebsfach“ in Gestalt einer aufgeständerten Wendeschleife über dem vorderen Streckenteil lag, der hier ja ebenfalls in einer Wendeschleife auslief.

Hier nun setzt unsere simple Alternative an: Anstelle der aufwendigen unteren und oberen Wendeschleife belassen wir beide Streckenteile auf gleichem Höhenniveau und führen sie im nicht sichtbaren Bereich wieder zu-

sammen. Das hat den Vorteil, dass man mit nur einer Wendeschleife auskommt und auf die Steigung sowie eine mühevoll aufgeständerte obere Trasse verzichten kann. Damit aber nicht derselbe Zug nach dem Durchfahren der Wendeschleife gleich wieder zurückfährt, sollte man je nach Raum- und Platzverhältnissen mehrere Ausweichgleise in Bogenlage planen.

Selbst bei nur einem Ausweichgleis (wie in unserem Gleisplan) bietet sich bereits die Möglichkeit, zwei Züge und noch einen Triebwagen einzusetzen. Hätten Sie das gedacht?

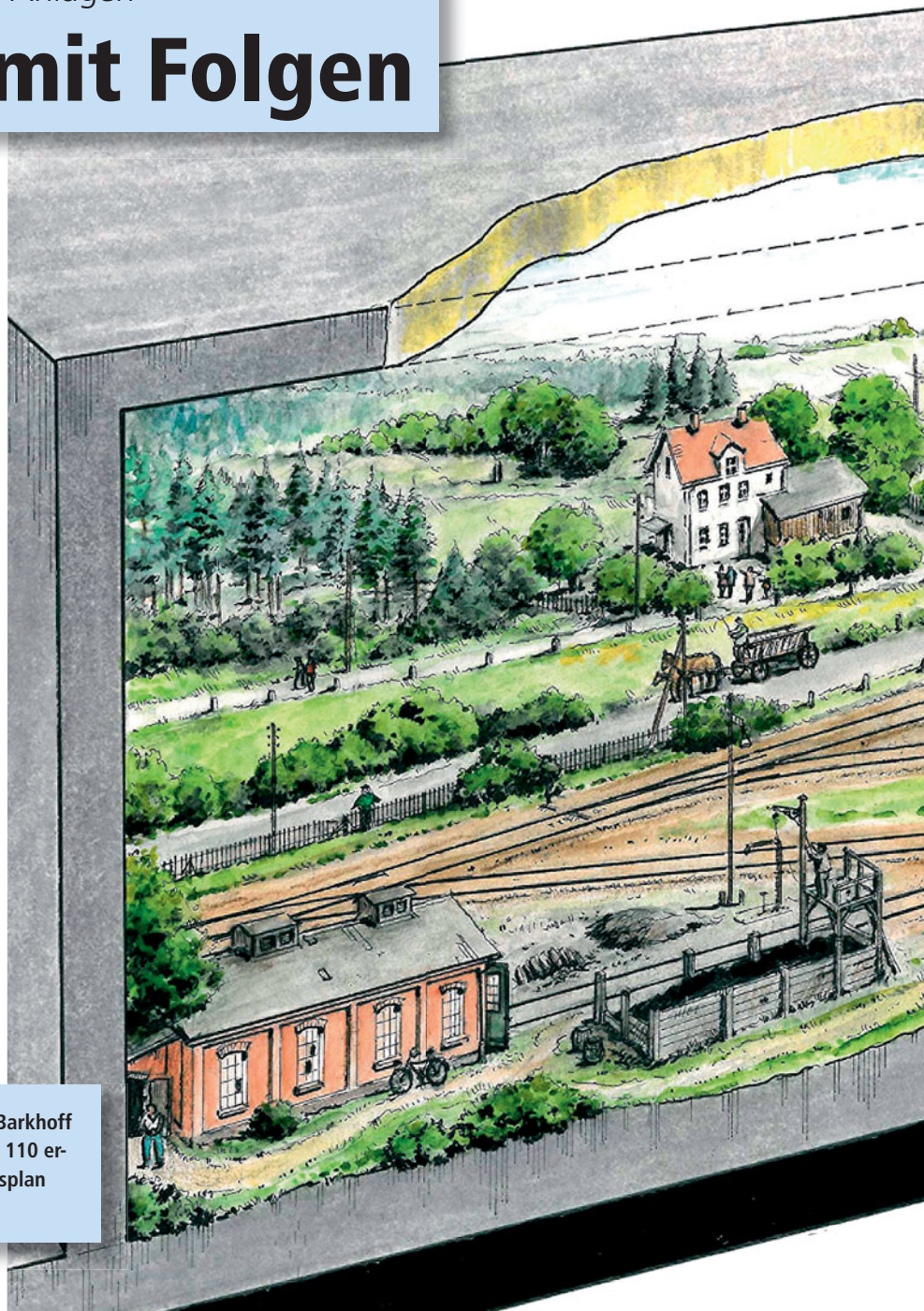


Ein MIBA-Entwurf – zwei H0-Anlagen

Vorschlag mit Folgen

„Mein Gleis“ von Weinert Modellbau stellt für viele Modellbahner das Nonplus-ultra dar. Erscheinungsbild und Qualität motivieren zur Planung. Was aber, wenn Platz für die schönen schlanken Weichen kaum verfügbar erscheint? Weil auch wir (Reinhold Barkhoff, Uwe Volkholz und Franz Rittig) vom Weinert-Gleis angetan waren, überlegten wir, wie man dennoch ein Kleinbahndiorama gestalten könnte. Die Resonanz, die unser Konzept fand, überraschte: Nun meldeten sich Anlagenbauer, die zwar unsere Idee übernahmen, sie aber modifizierten, erweiterten und mit herkömmlichen Gleissystemen umsetzten.

Vom Gleisplan zur 3-D-Zeichnung: Als Reinhold Barkhoff sein phantasievolles Schaubild für MIBA Spezial 110 erarbeitete, lag ihm lediglich ein detaillierter Gleisplan für das „Mein-Gleis-Versuchsdiorama“ vor.



Obwohl wir mit dem neuen Gleis aus dem Hause Weinert zu recht unterschiedlichen Zeitpunkten Bekanntheit machten, waren wir uns in der Bewertung einig: ein Gleis für höchste Ansprüche! Doch tummelte sich im Freudenbecher auch ein Wermutstropfen: Hat jeder den Platz, um mit diesem Gleismaterial und den schönen schlanken Weichen eine sinnvolle Gleisplan-idee zu entwickeln? Nach Erscheinen der 333 mm langen 8,6°-Weichen kam wieder Optimismus auf: Mit denen müsste doch etwas gehen!

Planungsgrundsätze

Wir fixierten vier Schwerpunkte:

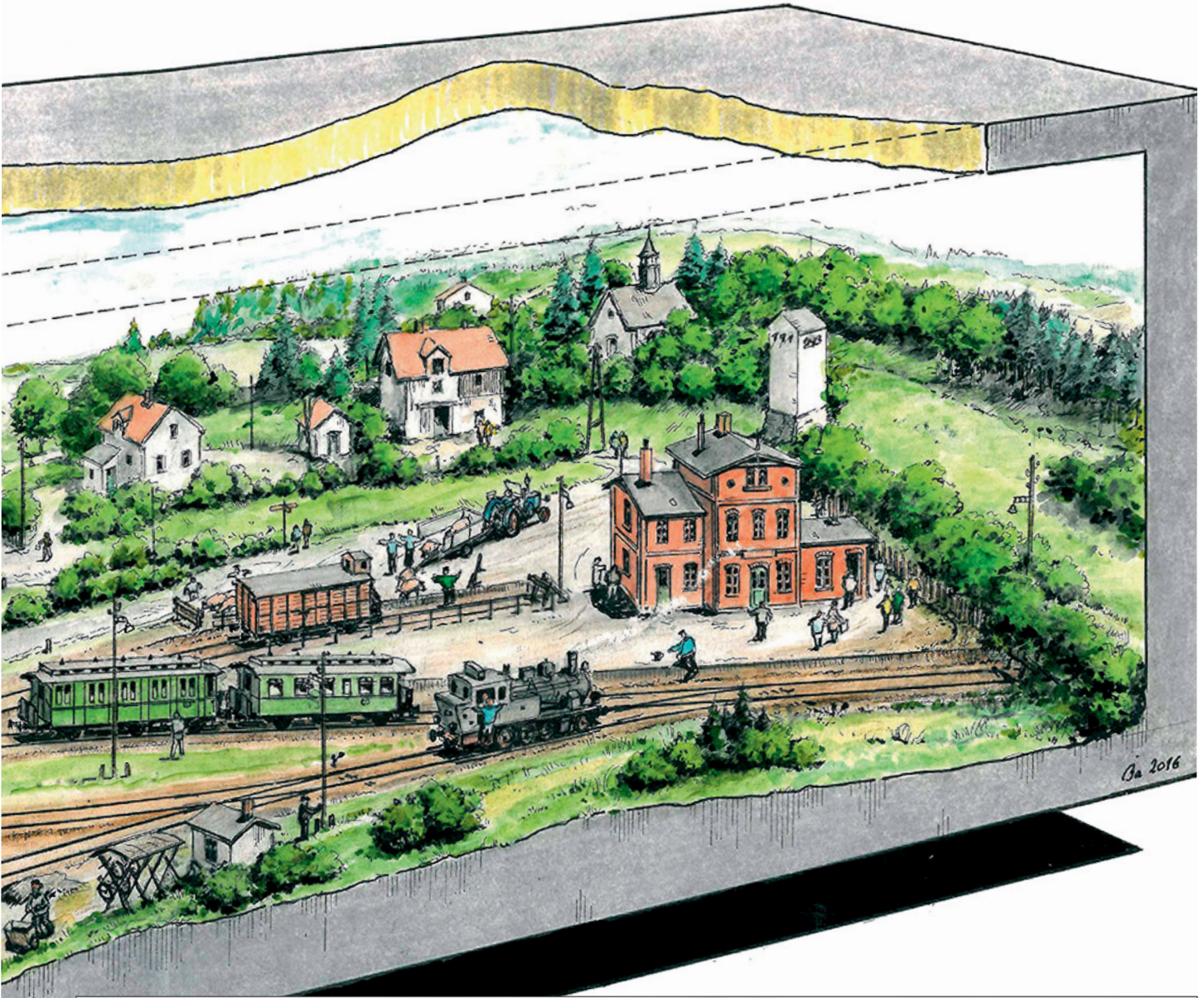
1. Wir verwenden ausnahmslos die Gleise und Weichen aus dem Programm „Mein Gleis“ und beantworten so die Frage, wie klein man mit ihnen planen und gestalten könnte.
2. Wir nehmen an, uns stünden eine Anlagenbreite von 1,75 m und eine Anlagentiefe von 0,40 m zur Verfügung.
3. Wir beschränken uns auf die Endstation einer Kleinbahn, die über alle notwendigen Anlagen für einen be-

scheidenen Reise- und Güterverkehr sowie eine kleine Lokstation verfügt.

4. Auch wenn so nur ein Mini-Diorama entstehen kann, ist es mit Hintergrundkulisse, Beleuchtung und Anschlussmöglichkeit zu einem Fiddleyard auszustatten.

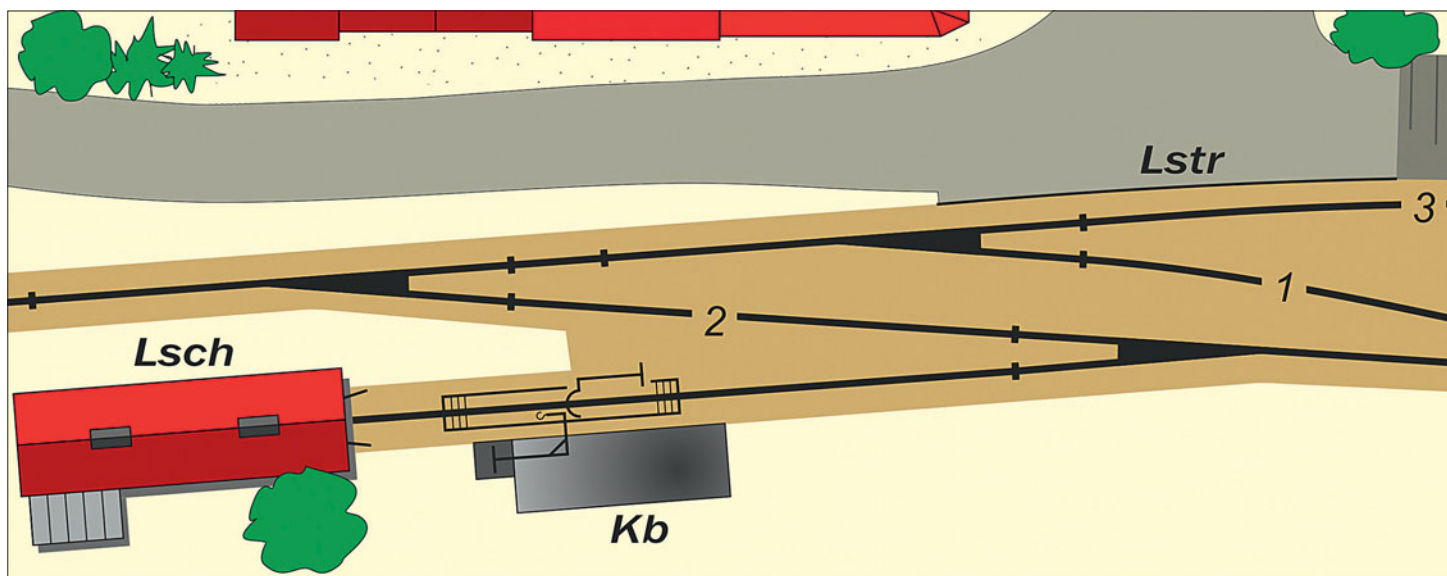
Was es zu bedenken galt

Als entscheidender Faktor wurden die vier Weichen von je 333 mm Länge zugrunde gelegt. Zwei Weichen sind unabdingbar, damit die Loks nach Ein-



Mit der „Endstation Alt Rösnitz“ orientierte sich Thomas Röttsch zwar am Vorschlag der MIBA, verwirklichte jedoch auch zahlreiche eigene Ideen und Gestaltungsvorstellungen.





fahrt ihren Zug umfahren können. Die anderen Weichen schließen das Ladegleis und die Lokstation an. Auf dem Stumpfgleis vor dem Empfangsgebäude muss eine Tenderlok mit Güterwagen umsetzen. Dazu sollten 300 mm genügen. Die Längensumme aus Weichen und Stumpfgleis belief sich nunmehr auf $4 \times 333 + 300 \text{ mm} = 1632 \text{ mm}$. Um an der Durchfahröffnung noch etwas Spielraum zu haben, rundeten wir dieses Maß auf und kamen auf eine Anlagenbreite von 1,70 m. Die gefällige Bogenlage leitete sich aus dem Radius der abzweigenden Gleise der Weichen ab. Auch das Gleis an der Durchfahröffnung schneidet die Anlagenkante nicht im 90°-Winkel. Das Gleisbild vermeidet so eine zur vorderen Anlagenkante parallele Gleislage und wirkt deshalb keineswegs langweilig.

Die Verladerrampe platzierten wir fast parallel zur Hintergrundkulisse, um einen optisch fließenden Übergang zur Kulisse zu ermöglichen. Alternativ beließ Reinhold Barkhoff in seiner Zeichnung die Schräglage der Rampe und „verwischte“ den Übergang durch einen Weg, der sich auf der bildlichen Darstellung fortsetzt – so gehts ja auch.

Die Lage des Bahnsteigs war für viele Kleinbahnen typisch. Betriebsorientierte Modellbahner erkennen hier so gleich die Notwendigkeit aufwendiger (im Modell willkommener) Rangierarbeiten: Jeder eingefahrene Zug muss zurücksetzen, dann erst kann die Lok zum Loksuppen rollen oder die Wagen umfahren, sie auf das Stumpfgleis 1a zurückdrücken und das Ladegleis bedienen. Dass nur kurze Züge verkehren, ergibt sich bereits aus der Länge

von Gleis 1: Auf den etwa 60 Zentimetern lässt sich zwar nur ein Zug aus zwei zweiachsigen Reisezugwagen und einem zweiachsigen Güter- bzw. Packwagen umfahren, doch besonders lange Züge braucht es hier auch nicht, handelt es sich doch um eine Kleinbahn.

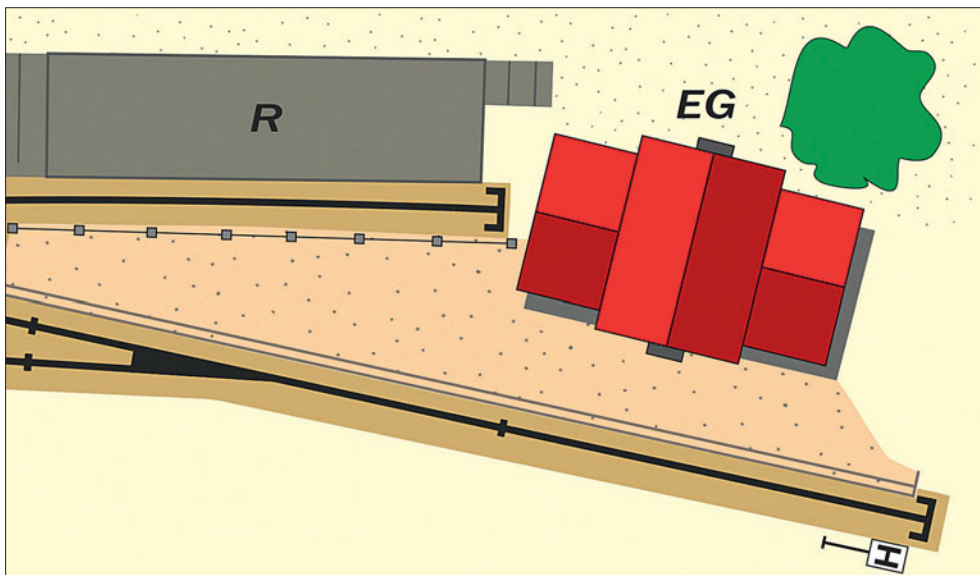
Die Variante Alt Rösnitz

Thomas Röttsch ist mit seinen feinen kleinen Betriebsdioramen kein Unbekannter. Auf der Suche nach neuen Impulsen für Anlagen, die man in überschaubarer Zeit realisieren kann, stieß er auf den Vorschlag mit den Weinert-Weichen in der MIBA; dieser sagte ihm sofort zu: „Mir gefiel die recht kompakte Form, die Konzentration auf das Wesentliche und die Bogenlage der Gleise. Zugleich überlegte ich, wie man länge-

Die nach Motiven des zeichnerischen Entwurfs der MIBA von Thomas Röttsch gestaltete H0-Anlage „Alt Rösnitz“ (1,40 x 0,48 m) in einer Draufsicht. Die gefällige Bogenlage der Gleise wurde beibehalten.

Auch die Standorte von Empfangsgebäude und Loksuppen entsprechen dem MIBA-Vorschlag. Neu ist die Zufahrt von rechts und der Gleisabschluss ganz links mit einer platzsparenden Schwenkbühne





Der von Uwe Volkholz gezeichnete Gleisplan mit den 333 mm langen 8,6°-Weichen aus der Weinert-Kollektion „Mein Gleis“ erforderte eine Anlagenbreite von 1,70 m bei einer Tiefe des Dioramas von 0,40 m. Der Durchgang in der Seitenkulisse links wird durch den Lokschuppen „Havelberg“ von Auhagen (allerdings ohne Wasserturm) getarnt. Als Empfangsgebäude empfiehlt sich der norddeutsche Ziegelbau „Empfangsgebäude Krakow“, ebenfalls ein Auhagen-Bausatz. Die Gebäude an der Anlagenkante links hinten werden nur in Reliefbauweise angedeutet.

Auf Gleis 1 des Endbahnhofs Alt Rösnitz stellt die am Ort stationierte Kleinlok den nächsten Personenzug mit Güterbeförderung bereit. Die Hintergrundkulisse von Auhagen schafft eine phantastische Tiefenwirkung.

re Gleise unterbringen könnte. Ich versuchte es mit vorhandenem Gleismaterial von Peco, baute zugunsten größerer Gleislängen die Schwenkbühne von Faller ein und nannte mein neues Betriebsdiorama Alt Rösnitz“.

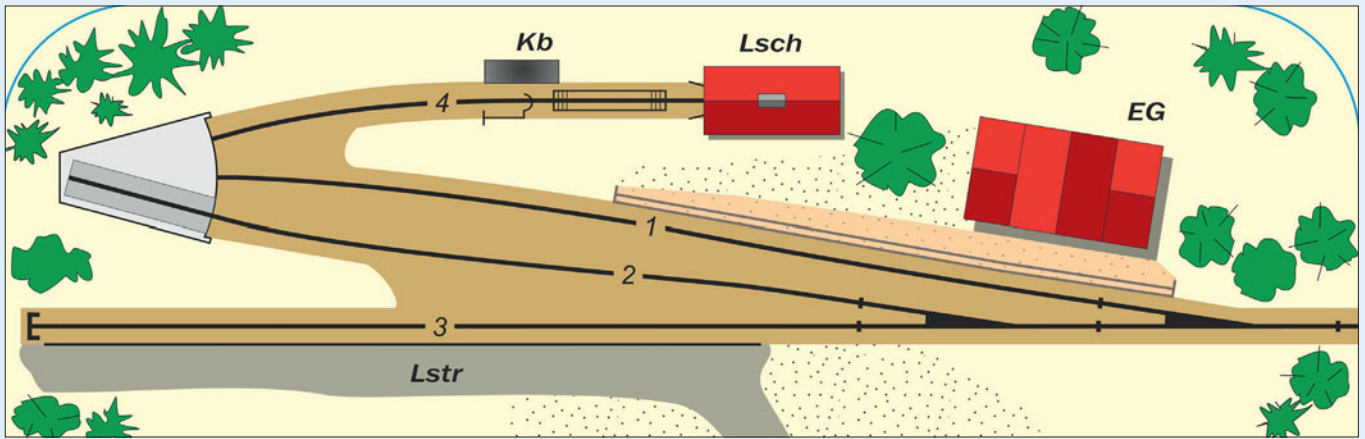
Die Alternative zu Alt Rösnitz

Soll das Ladegleis in Alt Rösnitz bedient werden, muss die Lok samt Güterwagen auf die Schwenkbühne fahren. Übernimmt diese Aufgabe die am Ort stationierte Kleinlok (wie bei Thomas Röttsch), ist das problemlos möglich. Muss dieses Rangiermanöver aber eine etwas größere Tenderlok bewerkstelligen, erweist sich das Gleis auf der Schwenkbühne als zu kurz. Was dann?

Eine Alternative bestünde darin, für die Lokstation einen Standort am Ende des bisherigen Ladegleises am hinteren Anlagenrand vorzusehen und das jetzige Schuppengleis zum Ladegleis umzufunktionieren. So können auch etwas größere Tenderloks eingesetzt werden und die Schwenkbühne (ohne Güterwagen am Zughaken) befahren. Das nun vorn liegende, deutlich längere Ladegleis lässt sich nun sogar mit Wagengruppen bedienen.

Zur Bewältigung der Rangieraufgaben im Bahnhof Alt Rösnitz sowie für die hier beginnenden Reise- und Güterzüge wurden in der kleinen Lokstation Köf 5720 und der kurze B-Kuppler 98 7062 stationiert.





Oben: Als Alternative zu Alt Rösnitz wurde die Lokstation an den hinteren Anlagenrand verlegt. Die „neue“ Ladestraße ist länger und für Loks uneingeschränkt zugänglich. Dem Gleisplan auf 1,50x0,50 m liegt „Mein Gleis“ mit den 264 mm langen 8°-Weichen zugrunde. Zeichnung: Uwe Volkholz

Das romantische H0-Diorama Alt Rösnitz bezieht seine exzellente Wirkung aus dem Bühnenbildeffekt mit Beleuchtung und der ausgerundeten Hintergrundkulisse.

Unten: Die Zufahrt zum Ladegleis ist hier nur über die Schwenkbühne möglich, was den freizügigen Einsatz größerer Tenderloks beim Rangieren einschränkt. Fotos: Thomas Mauer



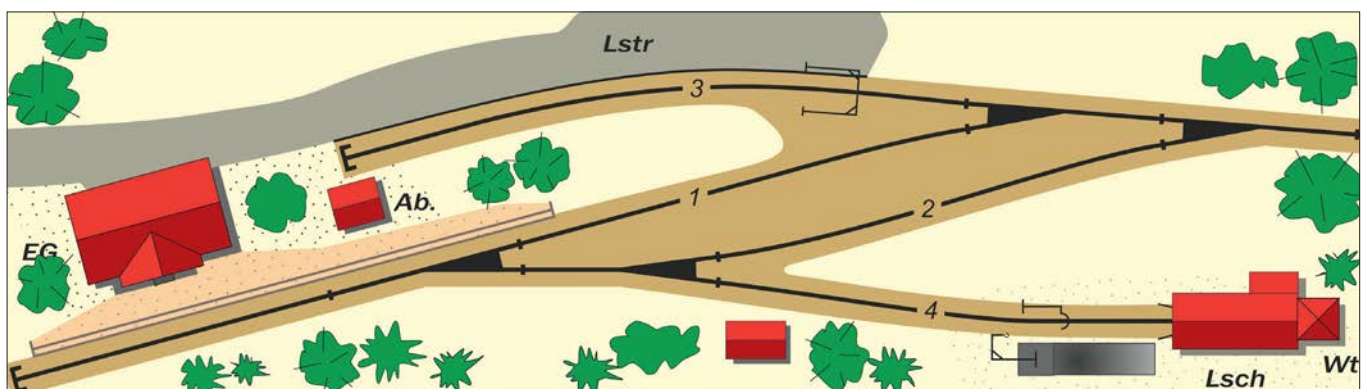


Oben: Wie im Basisentwurf der MIBA platzierte Andreas Pagels das Empfangsgebäude am Ende des durchgehenden Hauptgleises. Ganz links folgt nur noch ein Prellbock.

Die Variante Klein Bladiou

Eine weitere Variante leitete Andreas Pagels aus dem Vorschlag der MIBA ab. Anstelle des Weinert-Produkts „Mein Gleis“ erfolgte Planung und Bau seines Endbahnhofs „Klein Bladiou“ allerdings auf der Basis des H0-Elite-Gleises der Firma Tillig. Wie erkennbar ist, entstand eine spiegelbildliche Variante des

Andreas Pagels baute sein H0-Diorama als spiegelbildliche Variante des Entwurfs in MIBA Spezial 110. Uwe Volkholz zeichnete den Gleisplan (1,60 x 0,45 m) mit den 228 mm langen 15°-Weichen des H0-Elite-Systems.





Im Foto oben Einfahrt eines Personenzugs mit Güterbeförderung in den Endbahnhof Klein Bladiau. Nachdem die Reisenden den Zug verlassen haben, drückt die 74 ihre drei Wagen zurück und läuft über Gleis 2 an den bisherigen Zugschluss um (Foto rechts).

MIBA-Entwurfs. Dank des Elite-Gleises mit den 228 mm langen 15°-Weichen kam der Anlagenbauer mit einer Breite von 1,60 m bei einer Tiefe von 0,45 m aus. Der Gleisplan brilliert zwar nicht mit der schlanken Eleganz der Weichen, wie sie im MIBA-Basisentwurf verwendet wurden, hinterlässt jedoch ebenfalls ein akzeptables Gesamtbild.

Über Planung und Bau seines Endbahnhofs Klein Bladiau berichtet Andreas Pagels: „Den Hintergrund meiner Entscheidung für eine kleine, aber feine Anlage bildete die Tatsache, dass sich unsere Raumsituation verändern sollte, weil sich hocharfreulicher Nachwuchs ankündigte.

Auf der Suche nach einem schnell und gut realisierbaren Konzept, das mir neben Zugfahrten auch ein wenig

Nachdem die Lok erneut angekuppelt hat, schiebt sie den Wagenverband wieder zurück an den Hausbahnsteig, wo aus dem Wärmeschutzwagen verderbliche Güter zu entladen sind. Der Wagen verbleibt im Zugverband.





Links: Vorsichtig hat 89 020 (eine ehemalige preußische T 8) einen Flachwagen mit Traktoren unter dem Lademaß hindurchgeschoben. Nach Abschluss ihrer Rangieraufgaben rollt die kompakt wirkende Maschine in die kleine Lokstation (Foto darunter).



Rangierspass bieten sollte, fand ich im MIBA-Spezial 110 mit der Barkhoff-Zeichnung das, was ich suchte.

Auf einer Fläche von 1,60 x 0,45 m ermittelte ich mit Gleis- und Weichenschablonen in 1:1, was sich auf dieser Fläche unterbringen ließe. Als Motiv wählte ich eine nebenbahnähnliche Kleinbahn im einstigen Ostpreußen, auf der in der frühen Epoche II die DRG den Betrieb führte.

Im Zusammenhang mit dem H0-Elite-Gleis plante ich u.a. eine Y-Weiche ein. Motivbedingt klebte ich die Schwellen in größeren Abständen einzeln auf, wobei ein kleinbahntypischer Oberbau entstand. Der farblichen Behandlung der Gleise folgte ihre Einbettung in echten Kies, den ich zuvor mehrfach ausgesiebt hatte. Nur die Weichen erhielten Schotter.

Die Gebäude entstanden mit Ausnahme des Häuschens am Kohlebanen (einem Fertigmodell von Stangl) nach Phantasie und Geschmack im Eigenbau. Während der Lokschuppen aus Sperrholz mit Putzpaste (ebenfalls von Stangl) entstand, setzte ich das Empfangsgebäude auf der modularen Basis des Baukastensystems von Auhagen zusammen.

Den Rahmen der Anlage baute ich aus Möbelpplatten (Fichtenholz). Lediglich bei der Deckplatte (Dicke 9 mm) verwendete ich Multiplexmaterial (Birke), auf das ich eine 2 cm starke Korkschicht klebte. Der Lichtkasten entstand aus 10-mm-Pappelsperholz. Beleuchtet wird die Anlage mit LED-Spots von IKEA.

Als Fazit der Verwirklichung dieses Anlagenprojekts aus der MIBA muss ich sagen, dass ich mir ein echt schnelles Erfolgserlebnis beschern konnte: Auf meinem Diorama ließ sich schon nach elf Monaten der (digitale) Betrieb aufnehmen, und es macht halt richtig Spaß, auf überschaubarem Raum eine kleine Modellwelt wie ein Bühnenbild zu gestalten.“



Das im Hinblick auf Größe und Zeitaufwand recht überschaubare Diorama gestattete die Ausgestaltung selbst kleinster Details wie etwa hier einer Szene vor der Abfahrt des Triebwagens. Fotos: Axel Grembocki

Zwei Diorama-Anlagen mit Kleinbahnbetrieb in H0

Alt Warnow und die Heidebahn

Sowohl die zweiteilige H0-Anlage „Von Alt Warnow nach Neukloster“ als auch ihr Nachfolger, die wahlweise zwei- oder dreiteilig ausstellbare „Franzburger Heidebahn“ haben keine konkreten Vorbilder, obwohl die Namen dies vermuten lassen. Stattdessen geben die Dioramen zahlreiche historische Motive wieder, wie sie in Norddeutschland, etwa in Niedersachsen, in der Altmark oder in Mecklenburg-Vorpommern, oft zu finden waren. Gestaltung, Gebäude und Fahrzeuge entsprechen der beliebten Epoche III.



Während vor dem für Mecklenburg-Vorpommern so typischen Empfangsgebäude des Endbahnhofs Alt Warnow der VT 135 535 (ein „Kleiner Wettiner“) auf seine Rückfahrt nach Neukloster wartete, stand am großen Güterschuppen ein Gr zur Beladung bereit.





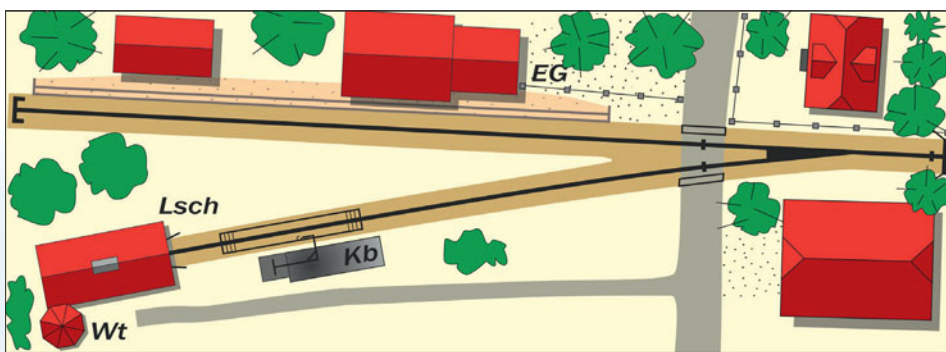
Oben: Einfahrt eines Güterzuges mit Personenbeförderung (Gmp) in den Endbahnhof Alt Warnow. Der kurze Lokschuppen ganz links entstand aus dem vorzüglichen Auhaugen-Bausatz „Lokschuppen Havelberg“. Der Wasserturm verdeckt die Durchfahröffnung in der seitlichen Hintergrundkulisse.

Als ich um 2004 mit den ersten Planungen zur zweiteiligen H0-Anlage „Von Alt Warnow nach Neukloster“ begann, dachte ich zunächst nur an den Gleisplan, das Betriebskonzept und eine adäquate Gestaltung des Endbahnhofs „Alt Warnow“ mit einer Segmentgröße von 1,70 x 0,40 m. Das linke, aus Platzgründen lediglich 1,00 m breite und 0,40 m tiefe Segment sollte einen Schattenbahnhof aufnehmen, über den ich mir zunächst weniger Gedanken machte. Ich übersah dabei allerdings, dass man auf dieser Fläche einen anforderungsgerechten Schattenbahnhof mit Weichen und Abstell-

Neben der Einfahrweiche befindet sich die Viehverladerampe der örtlichen LPG. Als Kopf- und Seitenrampe gedacht, entstand sie in H0 nach alten Zeichnungen von der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn MFFE. Das Gleismaterial (Code 75) stammt komplett von PECO. Fotos: Gerard Tombroek

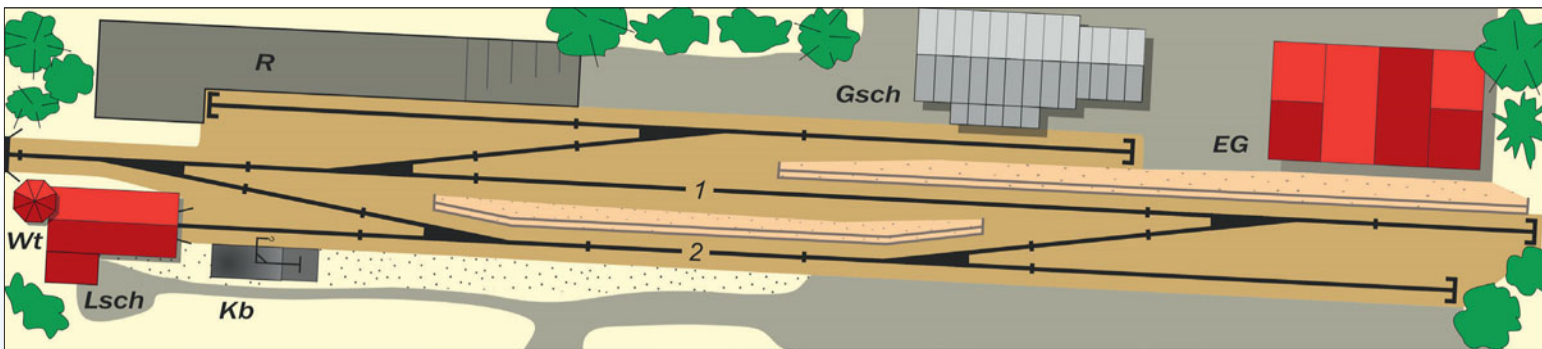


Der Gleisplan der Segmentanlage zeigt rechts den Endbahnhof Alt Warnow (1,80 x 0,40 m) als betrieblichen Mittelpunkt der Strecke. Das linke, deutlich kleinere Segment (1,10 x 0,45 m) stellt ein Fragment des Anschlussbahnhofs Neukloster mit Empfangsgebäude, Bahnsteig und Lokbahnhof mit Bekohlung dar. Die Zeichnung entstand unter Verwendung des H0-Gleissystems „Mein Gleis“ von Weinert Modellbau mit den 264 mm langen 8°-Weichen. Zeichnungen: Uwe Volkholz



Den Bahnhof Neukloster gab es wirklich. Er lag an der Strecke Wismar–Karow. Mit ihm hat der Modellbahnhof jedoch nur den Namen und den Baustil des Empfangsgebäudes gemeinsam. Da auch der vorzügliche Auhagen-Bausatz auf den Namen „Neukloster“ hört und das mecklenburgische Nebenbahnflair wunderbar wiedergibt, wurde „Neukloster“ als Bahnhofsbezeichnung für das Diorama beibehalten.





Rechts: Bei seiner Einfahrt in den Anschlussbahnhof Neukloster passiert VT 135 535 auch die Linksweiche mit dem zur Lokstation abzweigenden Gleis. Der Lanz-Bulldog gehörte in den 1960er-Jahren noch zum DDR-Alltag.

gleisen kaum realisieren konnte – es sei denn mit einer Schiebebühne, die sich nach vorn herausziehen ließe. Die aber kam aus Platzmangel nicht in Frage.

Bahnhof mit nur einer Weiche?

Als mir der Planungsfehler klar wurde, standen die bestellten Segmente im Rohbau bereits vor mir. Rolf Knipper, dem ich das Problem mit dem Schattenbahnhof darlegte, fragte mich: „Warum willst du immer alles verstecken? Versuch doch, das kleine Segment nicht als Schattenbahnhof, sondern als sichtbare Betriebsstelle in deine Kleinbahn einzubinden. Dann kannst du es auch ausgestalten. Du musst ja keinen kompletten Bahnhof zeigen. Du planst und baust nur das, was du dann im Betrieb brauchst.“ So also sprach mein Freund und Ratgeber. Was meinte er? Schließlich kam ich drauf: Für den Betriebsbahnhof auf dem kleinen Segment plante ich ein durchgehendes Hauptgleis, das an einem Bahnsteig mit Empfangsgebäude liegen, nach links bis an den Kulissenrand reichen und von dort aus zu einer (gedachten) Anschlussweiche an der Hauptbahn führen sollte.

Das Problem: Wie setze ich bei Zügen aus Alt Warnow die Lok um? Die Lösung: Der Kleinbahnhof erhielt in seinem Einfahrbereich (ganz rechts) eine Linksweiche mit Gleis zu einer Lokstation. Dort steht immer eine Lok in Bereitschaft. Ist ein Zug aus Alt Warnow eingefahren, setzt sich diese Lok über

In der Lokstation Neukloster wird fast durchgehend gearbeitet, weil aus Gründen des Betriebsablaufs immer eine der beiden planmäßig eingesetzten Dampfloks der Strecke ihre Vorräte an Kohle und Wasser ergänzen muss.





Zwei Fotos, die zwar ein nahezu baugleiches Motiv zeigen, doch keineswegs identisch sind: Das obere Bild gibt noch einmal den rechten Bereich des Dioramas „Neukloster“ wieder. Das niederdeutsche Hallenhaus, ein stark veränderter, uralter Kibri-Bausatz, tarnt die Durchfahröffnung zum rechts benachbarten Diorama „Alt Warnow“.

Unten: Obwohl es sich um den gleichen Bausatz handelt (das Gebäude war zum Aufnahmezeitpunkt noch nicht ganz fertig) entstand diese Ansicht bereits auf der Nachfolgeanlage „Franzburger Heidebahn“ und zeigt den rechten Bereich des Dioramas „Friedrichsruhe“. Das niederdeutsche Hallenhaus tarnt auch hier die Durchfahröffnung.





die Linksweiche an den Zugschluss und kann so die Rückleistung nach Alt Warnow übernehmen. Ist der Zug abgefahren, rollt die freigewordene Lok vom Hauptgleis in einer Sägefahrt zum Lokschuppen, wo sie restauriert wird und auf die nächste Rückleistung wartet.

Rolf Knipper kommentierte meine „Bahnhofsfahrordnung“ mit dem Hinweis, Neukloster sei nun ein Bahnhof im Sinne der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, denn neben der geforderten Weiche könnten Züge beginnen, enden und kopfmachen. So hatte ich das noch nicht gesehen – er hatte recht! Mein Lokwechsel-Prinzip bewährte sich und fand auf zahlreichen Ausstellungen großes Interesse. Als das asymmetrische Doppeldiorama nach einigen Jahren einen kundigen Käufer fand, beschloss ich, die Lokwechsel-Technologie auch auf der nächsten Anlage wieder anzuwenden.

Die Franzburger Heidebahn

Ich wählte nun zwei gleichgroße Segmente (1,50 x 0,40m) und plante zwei in Funktion und Gleislage sehr unterschiedliche Bahnhöfe. Als Motiv entschied ich mich wieder für den Norden und erfand eine Kleinbahn, die sowohl auf mecklenburgischem als auch vorpommerschem Territorium lag. So et was gab es – man erinnere sich an die

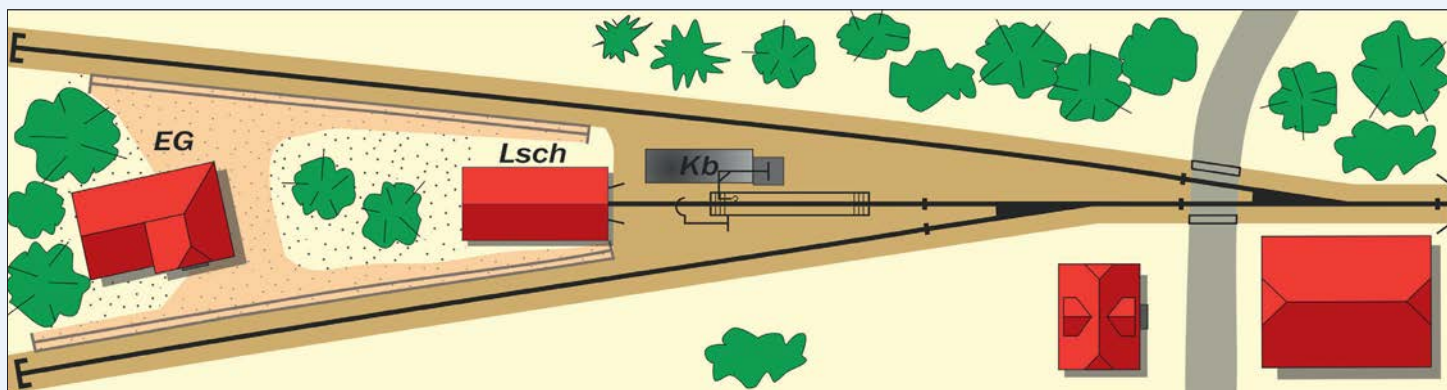
Einfahrt eines Gmp mit Lok der Baureihe 91 in den Bahnhof „Friedrichsruhe“ der Franzburger Heidebahn. Links die eingleisige Lokstation der einstigen Kleinbahn am Rande Mecklenburgs.

Auch auf diesem Diorama dominieren wieder niederdeutsche Fachwerkbauten. Das Foto zeigt ein altes Kleinbauernhaus, das bereits im oberen Foto (am rechten Bildrand) zu sehen war.



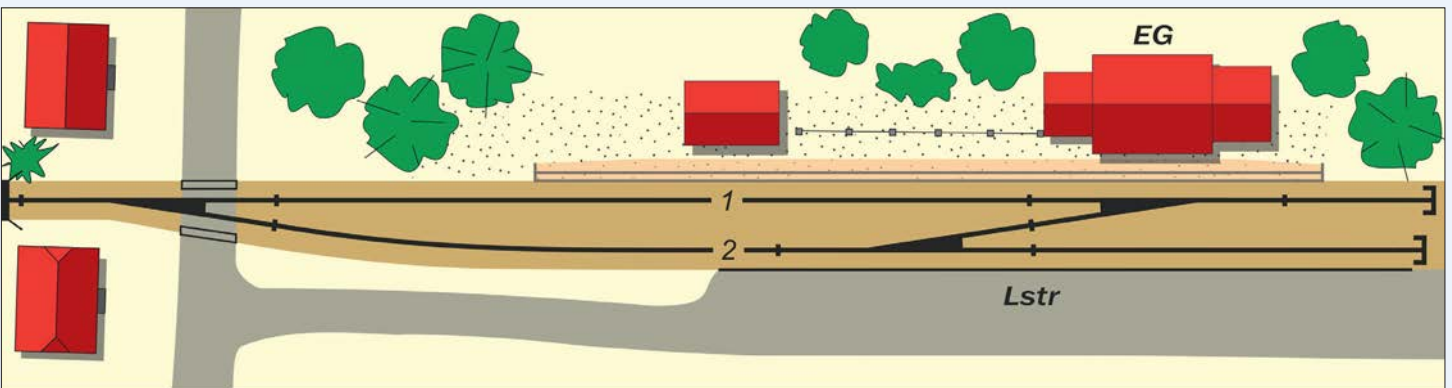


Das Empfangsgebäude entstand aus Teilen der Auhagen-Bausätze „Goyatz“ und „Pension Stern“. Die Stilverwandtschaft mit den mecklenburgischen Empfangsgebäuden in Klütz und Dassow empfahl das Modell für Friedrichsruhe.



Gmp mit 911262 auf Gleis 1 des Keilbahnhofs Friedrichsruhe. Der betagte Omp läuft immer noch auf seinen Speichenradsätzen.

In der Lokstation Friedrichsruhe sind zwei Tenderloks beheimatet. Der Betriebsablauf entspricht der Lokwechsel-Technologie in der Lokstation Neukloster der Vorgänger-Anlage. Fotos: Gerard Tombroek

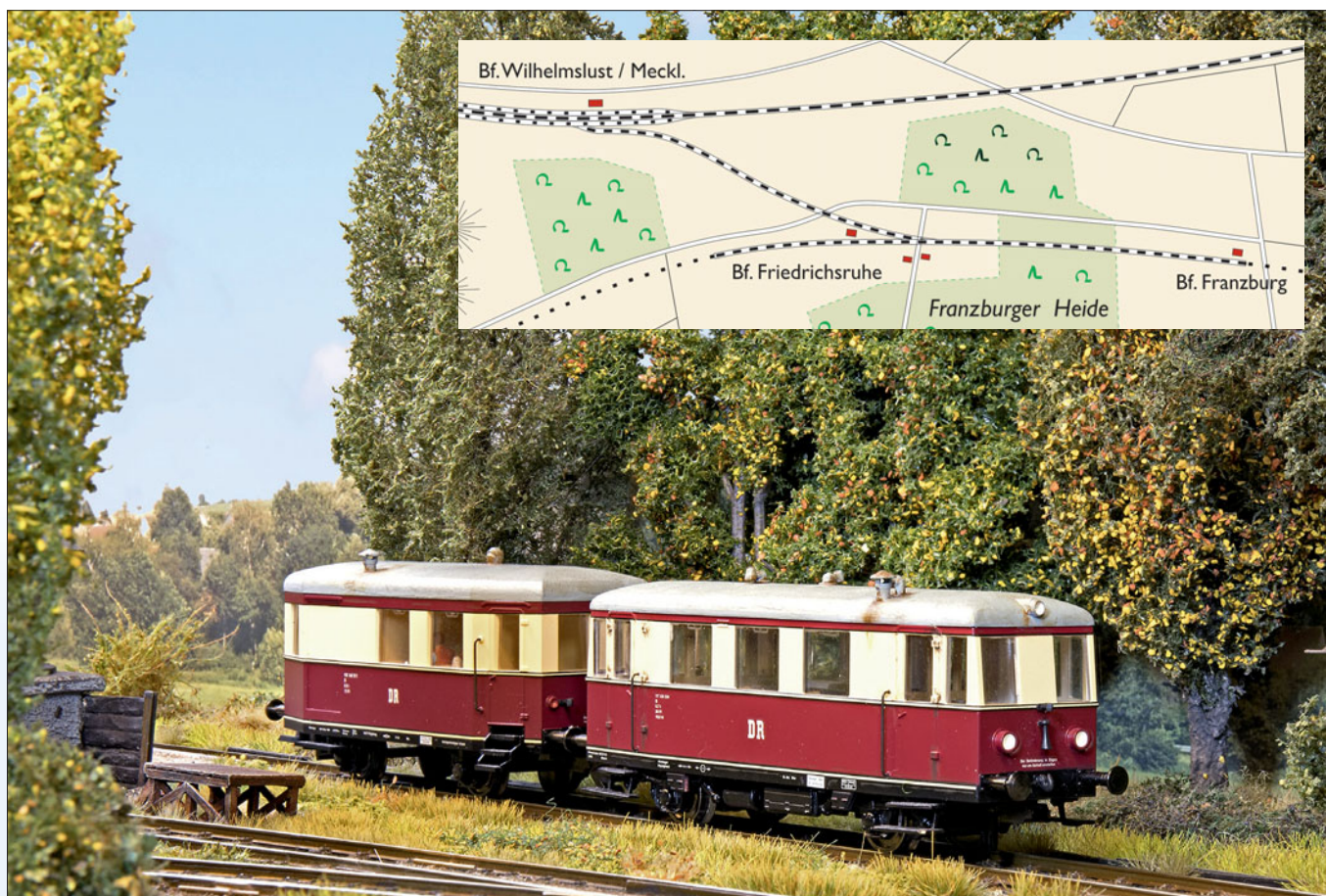


S. 102 und oben: Die Gleispläne der beiden Dioramen zeigen den Keilbahnhof Friedrichsruhe und den bescheidenen Endbahnhof Franzburg. Zeichnungen: Uwe Volkholz

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn AG (MPSB). Den Unterschied zwischen beiden Ländern wollte ich mit der Bauweise von Gebäuden verdeutlichen: Auf dem westlichen Diorama sollten niederdeutsche Fachwerkbauten stehen, während ich für das östliche Diorama Ziegelbauten aus dem preußischen Vorpommern einpflanzte. Die Namen der beiden Bahnhöfe, Friedrichsruhe (Mecklenburg) und Franzburg (Vorpommern), würden dies

Die beiden Auhagen-Bauernhäuser, links mit Krüppelwalmdach, rechts mit Steilgiebel, verdecken (unterstützt von den herbstlichen Bäumen) die Kulissendurchfahrt zum mecklenburgischen Diorama Friedrichsruhe.





Dass auf der Franzburger Heidebahn ein Kleiner Wettiner mit Beiwagen verkehrte, gehörte zu den Ausnahmen. Mit der Karte im Foto oben rechts erinnert ihr Zeichner Lutz Kuhl an den DR-Betrieb auf der Reststrecke.

unterstreichen und so nominell an die „Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn“ (MFFE) erinnern – dachte ich. Doch ich hatte meine Rechnung gewissermaßen ohne den Wirt gemacht: Während Friedrichsruhe (nach einem Dorf an der Nebenstrecke von Schwerin nach Parchim) niemanden störte, stieß ich mit Franzburg auf einen weniger leisen Kritiker: Andreas Pagels machte geltend, dass „Franzburg vom Franz“ mit dem wirklichen Franzburg wenig zu tun habe. Da hatte er recht. Unsere Debatte war indes nicht unfruchtbar: Der versierte Ostpreußen-Modellbahner aus Stralsund bot mir seinen exzellent gestalteten ostpreußischen Kleinbahnhof Klein Bladien zur Veröffentlichung an. Ich fragte mich, was „Klein Bladien“ mit dem ost-

Nachmittag im Bahnhof Friedrichsruhe. Der abfahrtsbereite Triebwagen nach Franzburg hatte einen Neubau-Packwagen der DR, eine sogenannte Brotbüchse, am Zughaken. Die Hintergrundkulisse gestaltete Uwe Volkholz.





Oben: In verkehrsschwachen Zeiten genügte ein Soloeinsatz des kleinen Triebwagens. Da der Lokführer noch nicht da war, warteten die Reisenden in der herbstlichen Sonne des Spätnachmittags auf dem Bahnsteig.

preußischen Bladiau (heute Pjatidoroschnoje) zu tun haben könnte? Lesen Sie mehr darüber ab Seite 93 im Planungsbeitrag „Vorschlag mit Folgen“.

Die Geschichte dahinter

Um mein Betriebskonzept begründen zu können, erfand ich (wie bereits erwähnt) eine fiktive Kleinbahngeschichte, die den Hintergrund meiner neuen Anlage bildet: Die Franzburger Heidebahn verband früher nicht nur Friedrichsruhe mit Franzburg, sondern reichte weit über beide Orte hinaus. Der Rückbau nach dem Zweiten Weltkrieg ließ Franzburg als Endbahnhof und Friedrichsruhe als Abzweigbahnhof mit Verbindung zur nahen Hauptstrecke bei Wilhelmslust übrig. In

Nachdem das Pferdegespann diverses Stückgut am Ladegleis übernommen hatte (Foto mitte), hielt der Gespannführer der LPG noch einen kleinen Plausch mit dem Lokführer; so viel Zeit musste sein. *Fotos: Gerard Tombroek*





Friedrichsruhe blieb die Keilform dieses Bahnhofs ebenso erhalten wie die kleine, nur eingleisige Lokstation. Das einst weiterführende Gleis 1 endete jetzt als Bahnsteiggleis an einem Prellbock und diente von nun an sowohl lokbespannten Zügen als auch Triebwagen als Ein- und Ausfahrgeleis.

Das etwas längere Gleis 2 besitzt ebenfalls eine Bahnsteigkante, fungiert jedoch auch als Übergabegleis nach Wilhelmslust, das (in gedachter Form) bereits außerhalb des Dioramas liegt. Mein MIBA-Kollege Lutz Kuhl zeichne-

te zu meiner Hintergrundgeschichte ein Kartenfragment, das den Betrieb auf der ehemaligen Franzburger Heidebahn nach Übernahme der Strecken durch die Deutsche Reichsbahn verdeutlichen soll.

Bahnhofsplanung

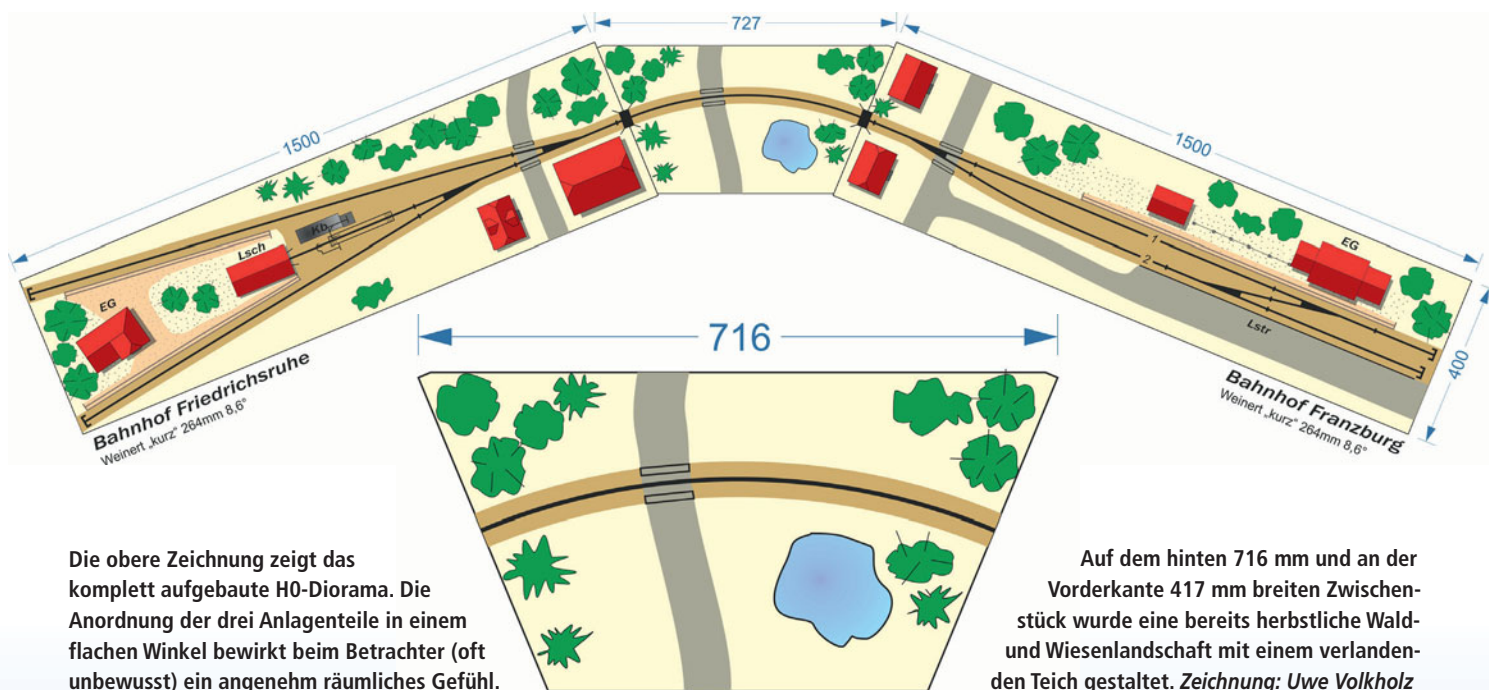
Bei der Planung des kleinen Keilbahnhofs „Friedrichsruhe“ orientierte ich mich an realen Vorbildern aus der Altmark (Badel, Wernstedt) und von der Franzburger Südbahn (die ja wirklich

existierte) mit ihrer Streckenverzweigung in Neu Seehagen südlich von Velgast. Die Lokstation im Winkel dichtete ich hinzu, nachdem ich einen alten (nicht realisierten) Plan der Kleinbahnbau- und Betriebsfirma Lenz aus Hinterpommern gesehen hatte, der Ähnliches beinhaltete.

Für die Lokstation selbst boten mir die einstigen mecklenburgischen Lokbahnhöfe in Klütz und Dassow Inspiration, bestanden sie doch auch nur aus einem eingleisigen Lokschuppen mit Wasserstation und Kleinstbekohlung.



Links: Mit einem Nahgüterzug von Franzburg nach Friedrichsruhe rollt 91 1262 durch die Herbstlandschaft der Franzburger Heide, die der Bahn ihren Namen gab. Wichtig bei der landschaftlichen Gestaltung war der optisch „fließende“ Übergang zwischen dreidimensionalem Vordergrund und Hintergrundkulisse. Noch deutlicher zeigt das große Foto (rechts) mit dem „Kleinen Wettiner“ diesen stets kritischen Bereich. Fotos: Uwe Volkholz



Die obere Zeichnung zeigt das komplett aufgebaute H0-Diorama. Die Anordnung der drei Anlagenteile in einem flachen Winkel bewirkt beim Betrachter (oft unbewusst) ein angenehmes räumliches Gefühl.

Das Diorama „Franzburg“ lässt noch den einstigen Durchgangsbahnhof erahnen, an den u.a. die durchgehende Ladestraße am Gleis 2/2a erinnert. Nachdem die Franzburger Heidebahn in Franzburg gekappt wurde, dient dieses Gleis nun auch zum Umsetzen der Lokomotiven kopfmachender Züge.

Planung des Betriebsablaufs

Wird neben dem Stumpfgleis 2a auch Gleis 2 als Ladegleis gebraucht, führt das stets zu aufwendigen Rangierarbeiten.

Im Modellbahnbetrieb birgt dies den Vorteil, dass keinerlei Langeweile aufkommt, weil jede Rangierbewegung vorab gut geplant und durchdacht sein will, um ein „hoffnungsloses Zufahren“ der wenigen Gleise zu vermeiden.

Ähnliches vollzieht sich in Friedrichsruhe, wo alle Züge aus Franzburg kopfmachen müssen. Dabei ist gleichgültig, ob sie auf Gleis 1 oder Gleis 2 einfahren. Der Lokwechsel erfolgt nach dem gleichen Prinzip wie schon bei der Vorgänger-Anlage „Von Alt Warnow nach Neukloster“. Planung und Bau des

Auf dem hinten 716 mm und an der Vorderkante 417 mm breiten Zwischenstück wurde eine bereits herbstliche Wald- und Wiesenlandschaft mit einem verlandenden Teich gestaltet. **Zeichnung: Uwe Volkholz**

Lokschuppens im Winkel zwischen den beiden Gleisen erbrachten einen spürbaren Vorteil: Gleichgültig, auf welchem Gleis der Zug (oder ein VT mit Beiwagen) einfährt – das zur Rückleistung nach Franzburg am Lokschuppen bereitstehende Triebfahrzeug kann zu beiden Gleisen umsetzen. Auf diese Weise ist abwechslungsreicher Betrieb mit zwei Zuggarnituren und einem Triebwagen möglich. Voraussetzung dafür: ein minutiös durchgeplantes Betriebs- und Fahrplankonzept der Franzburger Heidebahn. 



Zugbildung beim Vorbild und auf der H0-Kleinbahn nach Altdampfleben

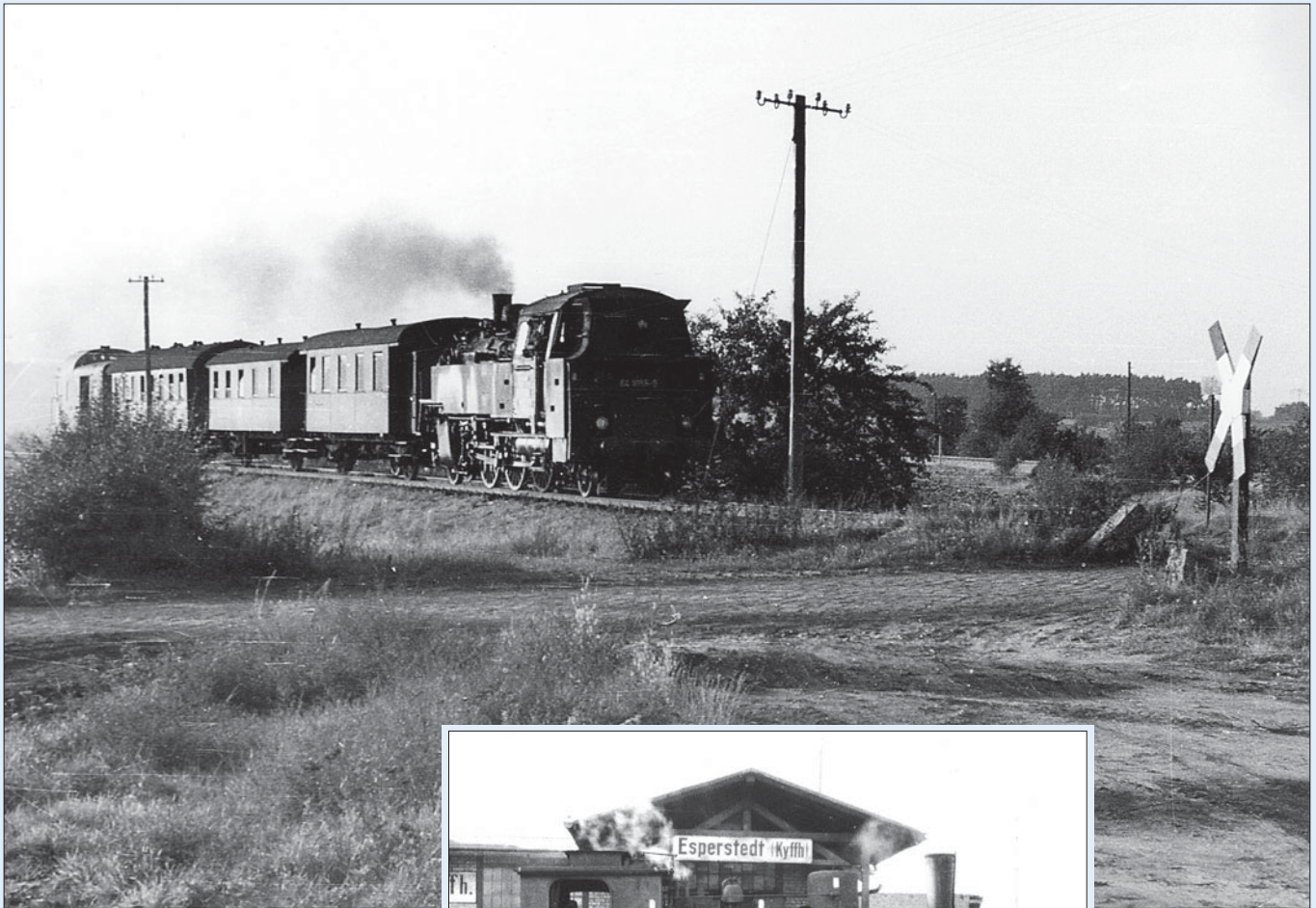
Vielfalt und Improvisation

Als die Deutsche Reichsbahn auf dem Territorium der Sowjetischen Besatzungszone 1949 eine Vielzahl nebenbahnähnlicher Klein- sowie Privatbahnen übernahm, die dem öffentlichen Verkehr dienten, erbt sie eine unglaubliche Fahrzeugvielfalt, die sie noch bis zu Beginn der 1970er-Jahre nutzen musste. Andreas Schuster fand in dieser interessanten Zeit ein dankbares Vorbild für seine Kleinbahnanlage „Altdampfleben“ und setzt Triebwagen und Züge ein, wie man sie sich abwechslungsreicher kaum vorstellen kann.



Als relativ leichte, wendige und zuverlässige Lok ließ sich die Baureihe 64 auch auf zahlreichen einstigen Kleinbahnen einsetzen, auf denen zuvor Tenderloks unterschiedlichster Bauarten, unter ihnen T 3 und T 9³, den Zugverkehr bewältigt hatten. Die Fotos dieser Seiten zeigen einen Reisezug mit 64 169 bei der Ankunft im Bahnhof Altdampfleben. Fotos: Helge Scholz





Oben: Ein Vorbild für den Reisezug auf den vorhergehenden Fotos könnte 64 1055 mit ihrem Zug am 15. September 1970 kurz vor Badel gewesen sein. Foto: Wolfgang List

Rechts: Tenderloks, die konstruktiv der T3-Familie entstammten, bestimmten bis in die 1960er-Jahre hinein das Bild vieler einstiger Kleinbahnen. 89 6215 lief 1960 auf der Stichbahn Esperstedt–Oldisleben (Kyffhäuser). Foto: Werner Umlauf, Slg. Detlef Hommel



Unten: Mit VT 2.09 (171.0 bzw. 771) kamen ab 1963 moderne Triebwagen auf einstige Kleinbahnen. Noch im Sommer 1991 war das erste Serienfahrzeug als 771 003 in der Prignitz unterwegs. Foto: Franz Rittig

Die Idee zu einer Anlage mit Kleinbahnmotiven und einem möglichst abwechslungsreichen Lok- und Wageneinsatz reicht in die Kindheit Andreas Schusters zurück, als er gern die Großeltern im Brandenburgischen besuchte. Die emotional geprägte Erinnerung an dortige Neben- und Kleinbahnstrecken inmitten weiter Wiesen und Felder führte ihn zu intensiver Beschäftigung mit dem Thema Kleinbahn.

Geplante Vielfalt

Was die DR zu mancherlei Improvisationen zwang, sah Andreas Schuster als Chance: Ihn faszinierte die große Vielfalt der Fahrzeuge, die von der alten T 3 über die Baureihe 64 bis zur V 60 reichte. Während er ältere Lokomoti-





Oben: Der marode Charme und die eigentümliche Zugbildung weisen auf eine einstige Kleinbahn hin. Die V 60 (ohne Zugheizung) erforderte einen VT-Beiwagen mit Warmwasserumlaufheizung. Auch hier beweisen wieder Auhagen-Gebäude ihre Eignung für Kleinbahnmotive. Im Foto unten ein Reisezug mit Lok 91 1627 unterwegs nach Altdampfleben. *Fotos: Helge Scholz*



ven wie T3, T9³⁻¹⁸ und die Maschinen aus der ELNA-Familie eher von Fotos her kannte, stellten Neubaufahrzeuge wie V15, V23, V60 und Triebwagen wie der VT2.09 „moderne Kleinbahntechnik“ dar, die noch Ende der 1980er-Jahre zu erleben war. Schließlich entschied sich Andreas Schuster für jene Zeit, als noch ältere Fahrzeuge über die Gleise rollten, während ihnen moderne Loks und Triebwagen bereits Konkurrenz machten und es zu Begegnungen der T3 mit dem VT2.09 und der 91³⁻¹⁸ mit der V15 kam, Letztere nicht selten mit einem VT-Beiwagen als planmäßiger Reisezug.

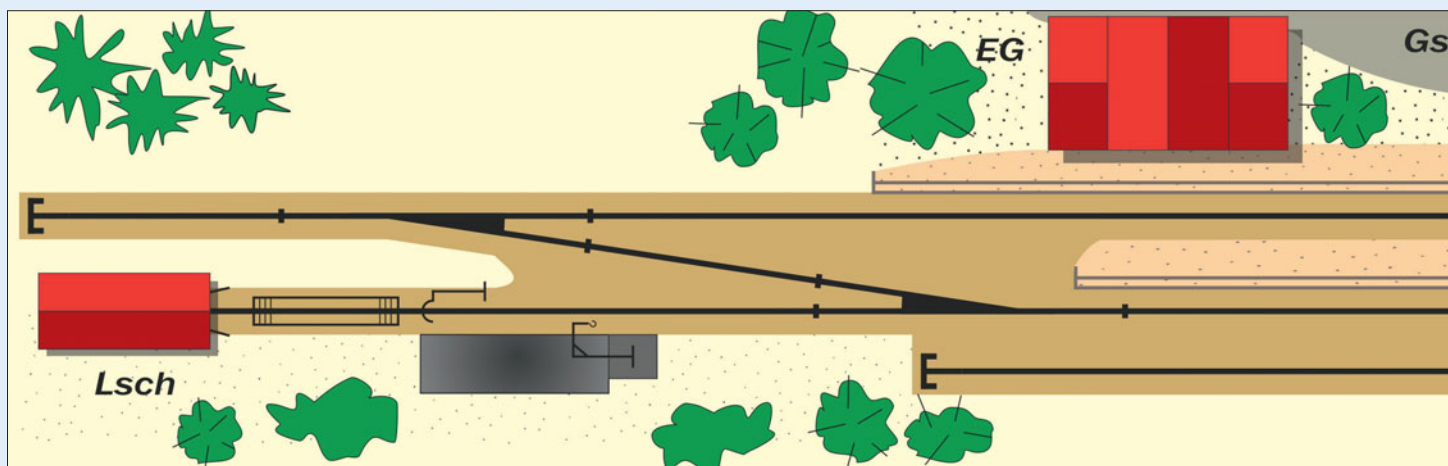
Großes Foto rechts: Würden die Zuglaufschilder keinen Sonderzug verraten, könnte man an einen „echten“ Kleinbahnzug denken, denn 89 1004 und ihre Wagen waren ja auf verschiedenen ehemaligen Klein- bzw. Privatbahnen im Einsatz. Das Foto entstand auf dem Bahnhof Erfurt West der einstigen Kleinbahn nach Nottleben. *Foto: Detlef Hommel*



Oben: Kombinationen von VT-Beiwagen mit V 15, V 36 und V 60 gab es auf verschiedenen ehemaligen Kleinbahnen im DR-Netz, so an der Ostseeküste, in der Prignitz und in der Altmark. War der G-Wagen leer, durfte er hinter dem Beiwagen laufen. Beladene Wagen mussten zwischen Lok und Beiwagen eingestellt werden. Foto: Helge Scholz

Links: Bereits 1963/64 lief eine V 15 mit einem VT-Beiwagen als planmäßiger Reisezug auf der Oderbruchbahn, hier bei Hasenfelde. Foto: Lothar Nickel, Slg. Wolf-Dietger Machel



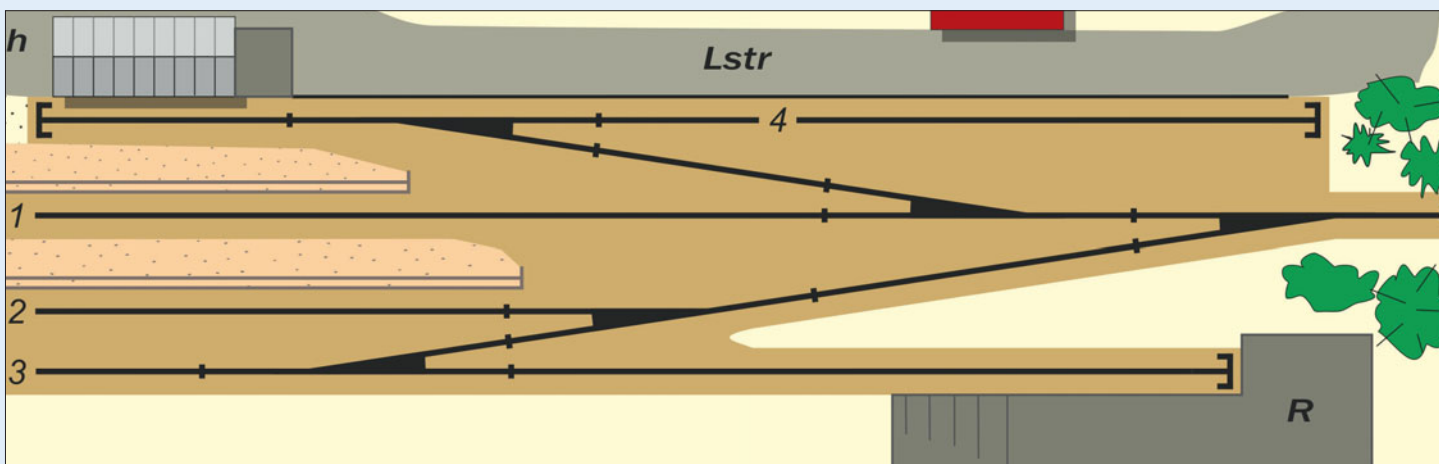


Oben: Altdampfleben besitzt alle Anlagen und Bauten, die man von einer Kleinbahn-Endstation erwartet. Vier Gleise für den Güterverkehr lassen auf die wirtschaftlichen Hintergründe schließen, die zum Bau dieser Kleinbahn führten. Während Andreas Schuster das Elite-Gleis von Tillig verwendete, basiert der Gleisplan von Uwe Volkholz mit 2,50m Breite und 0,4m Tiefe auf dem Gleissystem „Mein Gleis“ von Weinert Modellbau.

Die alte T3 leistet auch in Altdampfleben noch immer gute Dienste. Der zeitlos formschöne VT 135 aus DRG-Zeiten verkörpert im Vergleich mit der 89 7493 bereits ein „neuzeitliches“ Triebfahrzeug.

Unten: Auch vor gemischten Zügen kommt die T3 gelegentlich noch zum Einsatz. Hier ist sie mit einem Gmp in der Nähe des Haltepunkts „Heideholz-Siedlung“ unterwegs. Die Wagen dürften kaum jünger sein als die Lok.





Rechts: Typisch für viele Kleinbahnen war ihr schwankendes Verkehrsaufkommen. Für verkehrsschwache Zeiten beschaffte man daher Mini-Triebwagen wie den „Kleinen Wettiner“ VT 135 535, der auch nach Altdampfleben fährt. Hier rollt er über die alte Kastenträgerbrücke in der Nähe von Heideholz-Siedlung. Fällt der VT aus, übernimmt gelegentlich 91 1627 mit einem vierachsigen VT-Beiwagen seine Planleistung. (Foto ganz unten).

Aufnahmefähiger Endbahnhof

Sowohl den (nach realen Kleinbahnmotiven frei gestalteten) Endbahnhof „Altdampfleben“ als auch den Schattenbahnhof (Fiddleyard mit fünf Gleisen) am entgegengesetzten Ende der 4,40 m langen Kleinbahnstrecke seiner An-der-Wand-entlang-Anlage hatte Andreas Schuster von Anfang an für einen möglichst vielfältigen Fahrzeugeinsatz geplant. So können im Endbahnhof Zugkreuzungen von Reisezügen mit gemischten Zügen oder auch Triebwagen stattfinden, denn außer dem Hausbahnsteig am Gleis 1 gibt es einen weiteren Bahnsteig am Gleis 2. Die eingleisige Lokstation ist zwar für die Aufnahme und Behandlung von Kleinbahnloks wie den Baureihen 89 und 91 gedacht, doch kann dort auch die vergleichsweise große Baureihe 64 restauriert und hinterstellt werden.

Zur Generation dieser Baureihe zählen in Altdampfleben noch der Einheitstriebwagen VT 135 064, der „Kleine Wettiner“ VT 135 535 sowie zwei- und vierachsige VT-Beiwagen. Sie werden im Plandienst sowohl mit den genannten Triebwagen als auch hinter modernen Diesellokomotiven wie V 15 und V 60 eingesetzt. Diese etwas eigentümliche Zugbildung resultiert aus der Tatsache, dass weder V 15 noch V 60 Zugheizeinrichtungen besaßen und sich im Reisezugdienst nur mit VT-Bei-





Oben: Am Waldrand zwischen dem Haltepunkt Heideholz-Siedlung und dem Endbahnhof Altdampfleben versucht sich die noch recht neue V 15 2087 vor einem Nahgüterzug.

Dieses Motiv vereint mehrere typische Merkmale ehemaliger Kleinbahnen: Die Strecke führt in unmittelbarer Nähe der Häuser durch den Ort, die Gleise liegen in einer Kiesbettung und vor dem (vermutlich kurzen) Pmg hat die 64 leichtes Spiel. Fotos: Helge Scholz

wagen und ihren autarken Warmwasserserumlauflheizungen einsetzen ließen.

Sollten diese Züge Güterwagen mitführen und somit als Pmg oder Gmp verkehren, waren bei der Zugbildung besondere Vorschriften zu beachten: Beladene Güterwagen durften nur zwischen den (sehr leicht gebauten) Beiwagen und der Diesellok eingestellt werden. Lediglich bei leer mitzunehmenden Güterwagen konnten diese am

Zugschluss angekoppelt werden. Das galt natürlich auch, wenn Dampflokomotiven als Zugloks führen.

Für Andreas Schuster liegt in der Nachbildung solcher Besonderheiten der große Reiz des Betriebs auf seiner Kleinbahn: Es ist immer wieder eine spannende Aufgabe, die Züge im „Zugbildungsbahnhof“ Altdampfleben mit vielen Rangierfahrten aufwendig zusammenzustellen. 



Dampflo- Versorgung in Minimalgröße



Nach dem Erfolg der Sonderausgabe „Das Dampflo-Bw“ wendet sich diese EJ-Specialausgabe ausschließlich den kleinsten Anlagen zur Beheimatung und Unterhaltung von Dampfloks zu. Ausführliche Kapitel stellen Lokschuppen, Bekohlungsanlagen, Wasserkräne, Untersuchungsgruben und weitere Behandlungsanlagen vor. Eine Fülle einzelner Lokstationen nach Vorbildern aus ganz Deutschland wird in Bild, Text und mit ihren Gleisplänen gezeigt.

Ein neues Standardwerk, das auch für Modellbahner eine Fundgrube interessanter Motive bietet.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 130 historische Farb- und Schwarzweißfotos sowie rund 30 farbige Bahnhofs- und Bw-Zeichnungen

Best.-Nr. 541701 | € 12,50



www.vgbahn.de

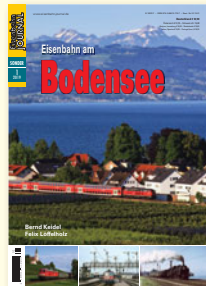
Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



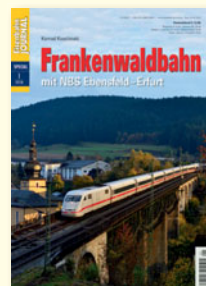
Das Dampflo Bw
Best.-Nr. 531101 | € 12,50



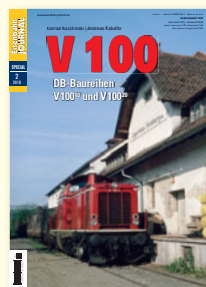
Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802 | € 12,50



Bodensee
Best.-Nr. 531901 | € 12,50



Frankenwaldbahn
Best.-Nr. 541801 | € 12,50



V 100
Best.-Nr. 541802 | € 12,50



Baureihe 03
Best.-Nr. 541901 | € 12,50

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, je € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



Baureihe 01.10
Best.-Nr. 540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr. 541002-e

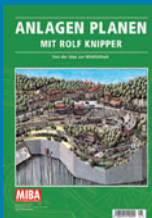
Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

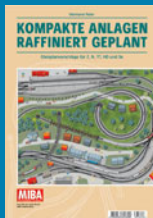
Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

**Eisenbahn
JOURNAL**

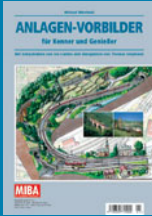
Hiermit **planen** sie **richtig**



**Anlagen planen
mit Rolf Knipper**
Best-Nr. 15087601
84 Seiten · € 10,-



**Kompakte Anlagen
raffiniert geplant**
Best-Nr. 15087602
100 Seiten · € 12,80



Anlagen-Vorbilder
Best-Nr. 15087604
116 Seiten · € 15,-



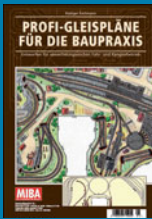
**55 Modellbahn-
Gleispläne**
Best-Nr. 15087606
100 Seiten · € 12,80



**Endbahnhöfe
planen + bauen**
Best-Nr. 15087607
116 Seiten · € 15,-



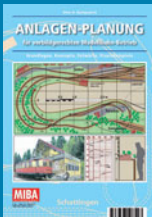
**Rolf Knippers
schönste Anlagen-
Entwürfe**
Best-Nr. 15087608
116 Seiten · € 15,-



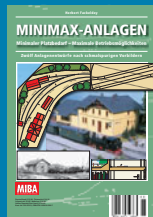
**Profi-Gleispläne
für die Baupraxis**
Best-Nr. 15087609
116 Seiten · € 15,-



**Betriebsanlagen
variabel geplant**
Best-Nr. 15087610
116 Seiten · € 15,-



**Anlagen-Planung
f. vorbildg. Betrieb**
Best-Nr. 15087611
132 Seiten · € 15,-



Minimax-Anlagen
Best-Nr. 15087612
100 Seiten · € 12,80



Anlagen-Varianten
Best-Nr. 15087613
100 Seiten · € 15,-



Möglichst viel Modellbahn auf möglichst wenig Platz – und dabei möglichst realistisch. Die MIBA-Planungsprofis haben bereits häufiger bewiesen, dass diese scheinbar widerstrebenden Anforderungen durchaus miteinander vereinbar sind. Diese MIBA-Planungshilfe bündelt kompakte, kleine und winzige Anlagenentwürfe in einem Sammelband, der einmal mehr klar macht: Raum ist in der kleinsten Hütte!

Nach ausführlichen Grundlagenbeiträgen zeigen zahlreiche konkrete Gleispläne und Anlagenentwürfe von Planungskoryphäen wie Rolf Knipper, Ivo Cordes, Wolfgang Besenhardt, Michael Meinhold, Ingrid und Manfred Peter und anderen konkrete Umsetzungsvorschläge für die Modellbahn-Projektierung zwischen Kohlenkeller und Trockenboden, in Schlafzimmern und Regalwänden. Der Bogen spannt sich dabei über alle Baugrößen, vielfältige Anlagenformen und zahlreiche betriebsintensive Modellbahn-Themen.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, ca. 30 fein ausgearbeitete Gleispläne und über 100 Anlagenentwürfe, Zeichnungen und Skizzen
Best.-Nr. 15087614 | € 12,80

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100,
E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



www.facebook.de/vgbahn

