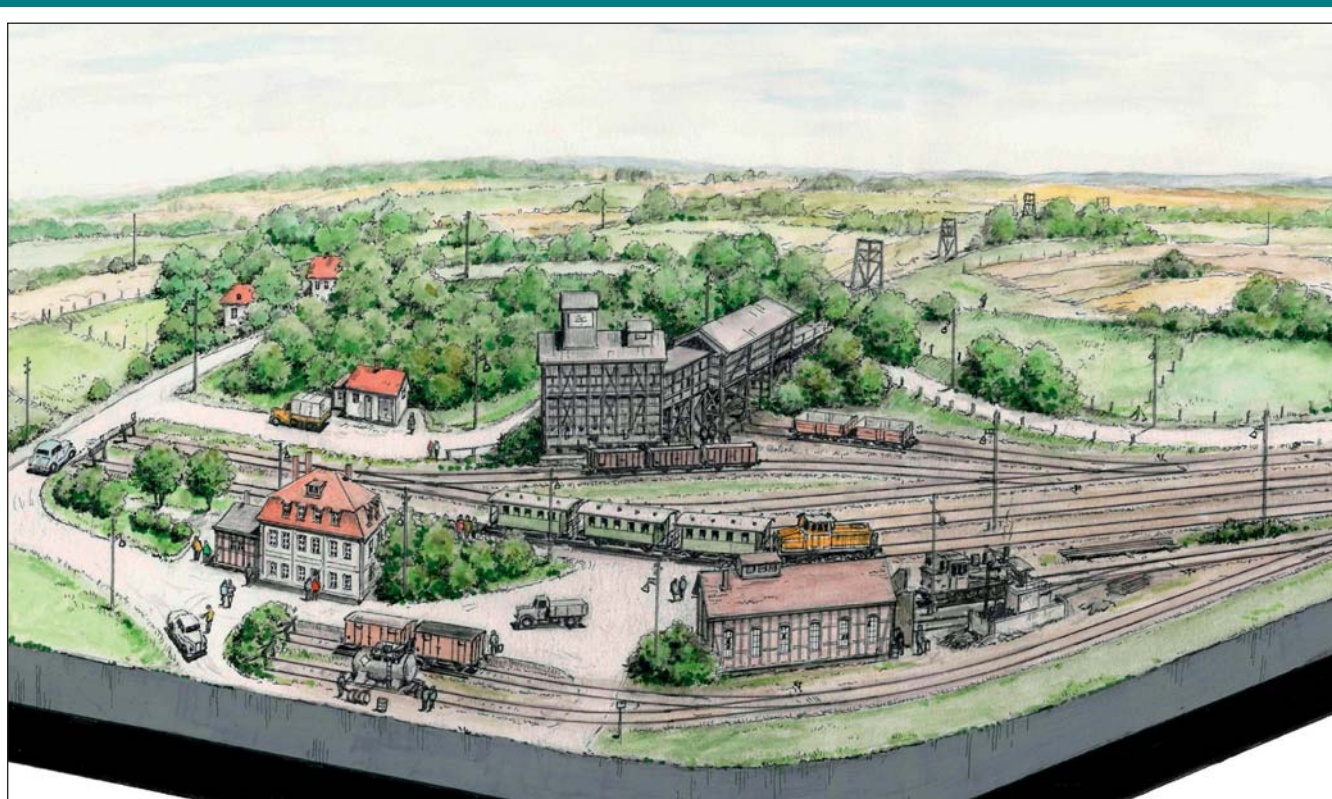


Gerhard Peter

ENDBAHNHÖFE

VORBILD + MODELL

Gleispläne für Anlagenprojekte und Betriebsdioramen



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Deutschland € 15,-
Österreich € 16,50 · Schweiz SFr 22,80
BeNeLux € 17,50
ISBN 978-3-89610-734-3 · Best.-Nr. 15087617





Oberpfälzer Landschaft

Hauptthema der Anlage ist der Endbahnhof Burglengenfeld in den 1960er-Jahren. Auch zwei markante Orte an der von Maxhütte kommenden Strecke fanden den Weg ins Modell: der Gasthof „Alte Post“ in Ponholz sowie die Wallfahrtskirche Mariä Heimsuchung in Saltendorf. Ein Höhepunkt der Anlage ist die Querung der Naab und des dort ansässigen Flussschwimmbads auf einer eigenwillig strukturierten Blechträgerbrücke. Ihre besondere vorbildgerechte Atmosphäre gewinnt die Anlage aus weiten freien Flächen und raumgreifenden großzügigen landschaftlichen Strukturen. Es ist Brandls Kunst, dies nicht langweilig wirken zu lassen, sondern dem Auge in ganz natürlicher Weise Führung und Halt und auch immer wieder neu zu entdeckende kleine Gestaltungs-Highlights zu bieten.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 662001 | € 15,-

Bauen wie Brandl – Teil 1 + 2 + 3



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



Bauen wie Brandl, Teil 3
Gleise · Oberleitung · Straße und Wege
Best.-Nr. 661901
€ 15,-

Außerdem ist von Josef Brandl erschienen:



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



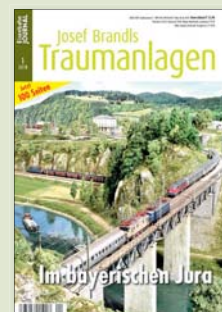
Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines H0-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402
€ 13,70



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



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



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

Gerhard Peter, Jahrgang 1957, beschäftigt sich schon seit seiner Kindheit mit der Modelleisenbahn. Auch er startete mit der Märklin-Bahn seines Vaters die Modellbahnerkarriere, wechselte jedoch 1966 von der Baugröße H0 zur Spurweite N. In 1:160 ließ sich auf kleiner Fläche mehr Eisenbahn gestalten und nachspielen. Das Vorbild rückte durch die erlebten Eisenbahnen im Münsterland und auch die letzten Jahre der live erlebten Dampfeinsätze in Rheine zunehmend in den Fokus des Interesses, was schlussendlich auch die Modellbahnerie beeinflusste. Erst 1991 wurde das Hobby Modelleisenbahn mit dem beruflichen Wechsel zum Eisenbahn Journal zur Profession. Neben der redaktionellen Arbeit wurde der Anlagen- und Modellbau wie auch die Gleisplanung intensiviert. Nach dem Wechsel zur MIBA entstanden neben her als Autor Handbücher für das Selectrix-System, ein Minitrix-Ratgeber sowie Publikationen wie „Endbahnhöfe, Planen und Bauen“ oder auch „Modellbahn klein und fein“.



Bei der Auswahl der Endbahnhöfe ging es nicht nur um solche, die sich im Modell ohne Kompromisse in der Längenentwicklung umsetzen lassen. Auch standen nicht nur Bahnhöfe der Staatsbahnen zur Zeit ihrer Eröffnung im Fokus. Denn auch bei den sogenannten Privatbahngesellschaften gibt es so manch interessanten Endbahnhof, zumal diese zumeist eher mit überschaubaren sprich kürzeren Gleisplänen aufwarten, die sich durchaus als modellbahnfreundlich bezeichnen dürfen. Bei der Wahl der Bahnhöfe ging es auch um den betrieblichen Aspekt hinsichtlich Ladestellen und Rangiermöglichkeiten.

Sollte man mich fragen, welcher der hier vorgestellten Bahnhöfe mein Favorit sei, müsste ich passen. Jeder der vorgestellten Bahnhöfe hat seinen eigenen Charakter und seinen speziellen Charme, geprägt durch wirtschaftliche Belange zur Zeit seiner Eröffnung, durch die betrieblichen Anforderungen, die geografische Lage und auch durch die Entwicklung bis in die heutige Zeit bzw. bis zu deren Stilllegung.

Die Interessen, sich mit diesem oder jenem Bahnhof näher zu beschäftigen, um ihn möglicherweise im Modell nachzubauen, können und dürfen un-

terschiedlich gelagert sein. Jeder der vorgestellten Bahnhöfe inspiriert auf seine Weise und dient als Ideenspender. Sei es als vollumfängliches Paket oder nur in Teilaspekten. Bei dem einen Bahnhof mögen es die Konstellation der Gleisanlagen sein, beim anderen die Anzahl oder die Art der Ladestellen, beim Übernächsten die verkehrenden Lokomotiven und Züge.

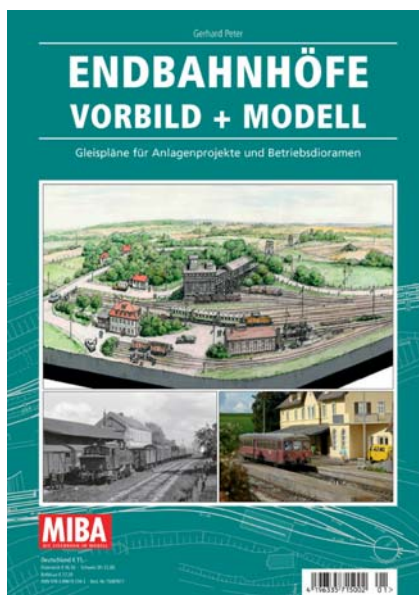
Es wäre müßig, jeden der Vorbildgleispläne mit jedem verfügbaren Modellgleissystem vorzustellen. Der Fokus lag auf solchen Gleissystemen in N, H0 und O, die eine optimale Umsetzung bei vertretbarer Längenausdehnung ermöglichen. Dabei sollte die Gestalt des Gleisplans nahe am Vorbild bleiben. Unabhängig von den Modellvorschlägen bieten die Vorbildgleispläne die Möglichkeit für eigene Entwürfe.

Das Vorbild zum Vorbild

Aus den unterschiedlichsten Gründen lassen sich die Endbahnhöfe nicht immer minutiös nachbauen. Vielmehr sollen Fantasie, Kreativität und Mut angeregt werden, nach Kompromissen für eine realisierbare Modellumsetzung zu suchen. Und wer nicht auf die puristische Umsetzung eines Bahnhofs Wert legt, kombiniert eventuell Aspekte verschiedener Bahnhöfe.

Nun wünsche ich Ihnen viel Freude nicht nur beim Studieren der Gleispläne und entwickeln von spannenden Ideen, sondern auch beim Lesen der Geschichten zum Vorbild.

Ihr Gerhard Peter



Endbahnhöfen wohnt mit ihren Gleisanlagen und dem notwendigen Betrieb eine gewisse Magie inne, die Modellbahner immer wieder in ihren Bann zieht. *Reinhold Barkhoff* setzte den Bahnhof Wellerode Wald der Söhrerbahn um, *Gerd Wolf* war zur rechten Zeit in Vreden bei der WLE zur Stelle, um den Rangierbetrieb im Bild festzuhalten. Den Endbahnhof Bad Wörishofen hat *Dieter Rothenfußer* in H0 nachgebaut.

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

©2020 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: Gerhard Peter

Redaktion: Gerhard Peter

Repro: Fabian Ziegler

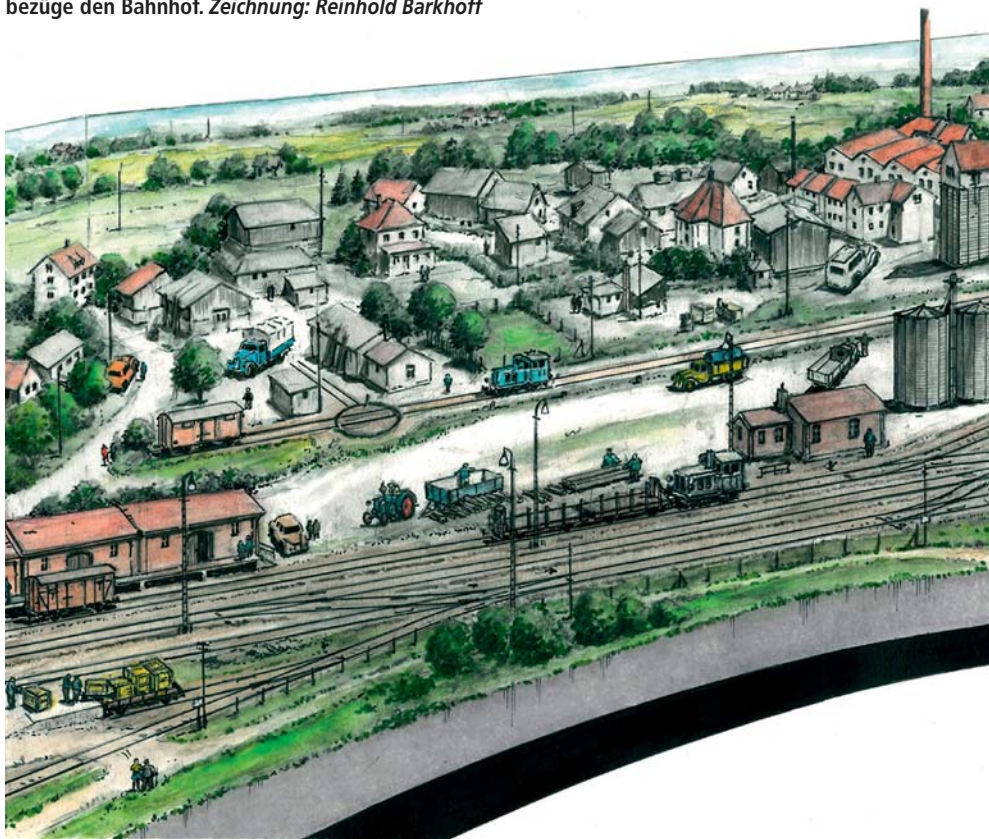
Gesamtherstellung: Creo Druck- und Medienservice GmbH, Bamberg



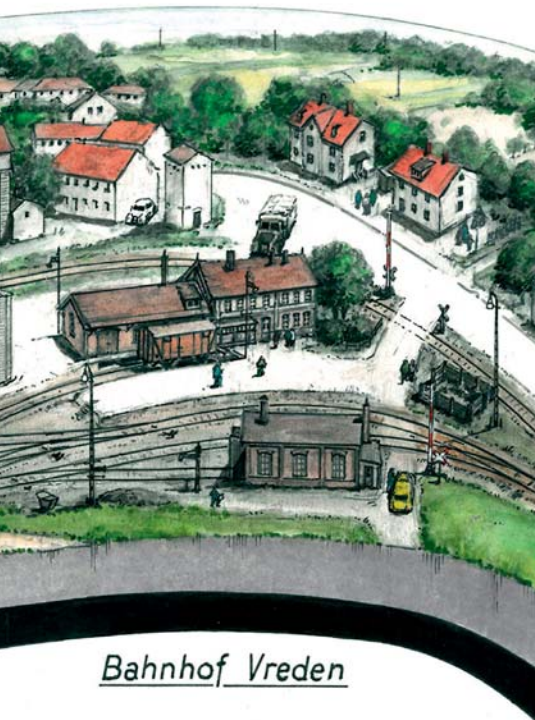
60 Noch lange nach Einstellung des Personenverkehrs erreichten nicht nur Übergabezüge den Endbahnhof Volkach, sondern auch lange Kesselwagenzüge.

Foto: Christian Arbeiter

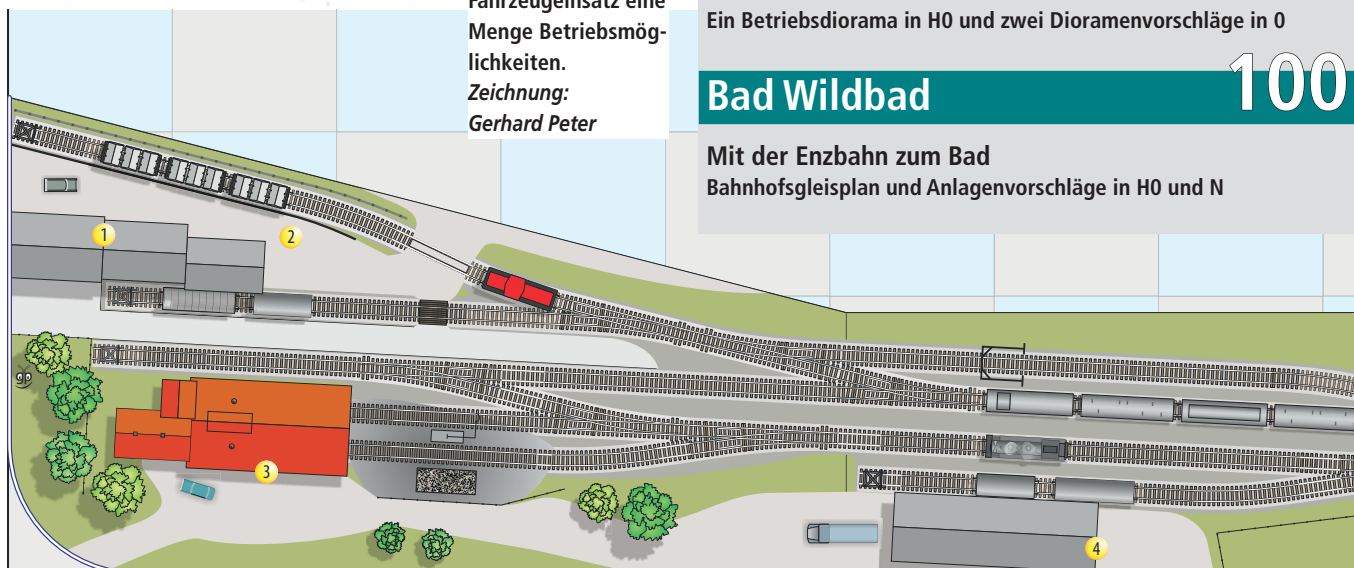
6 Vreden war ein unscheinbarer Endbahnhof der Westfälischen Landeseisenbahn im Münsterland. Noch lange nach Einstellung des Personenverkehrs erreichten Übergabezüge den Bahnhof. Zeichnung: Reinhold Barkhoff



100 Die Drehscheibe am Ende von Bad Wildbad dient hier nur noch als Weichenersatz. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Bahnhof Vreden



72 Lang ist es her, als bayerische Lokalbahnloks der Gattung GtL 4/4, hier als 98 839, im Endbahnhof Herzogenaurach umsetzten.

Foto: Richard Schatz, Slg. Kimmig

36 Der Bahnhof Dassel bietet dem Modellbahner neben seinen recht kompakten Gleisanlagen viele Betriebsstellen und auch einen zweigleisigen Lokschuppen. Da gibt es neben dem interessanten Fahrzeugeinsatz eine Menge Betriebsmöglichkeiten.
Zeichnung: Gerhard Peter

Inhalt

Vreden

6

Privatbahnräume

Bahnhofsgleisplan, Dioramenvorschlag in H0 und Anlagenvorschläge in N

Blomberg

20

Der Blomberger Pengel

Bahnhofsgleisplan und Anlagen- und Dioramenvorschläge in O, H0 und N

Dassel

36

Der Reiz einer Privatbahn

Anlagen- und Dioramenvorschläge in O und H0

Wellerode Wald

48

Die Söhrebahn

Bahnhofsgleisplan und Anlagenvorschläge in O und H0

Volkach

60

Das Schoppenbähnle

Bahnhofsgleisplan sowie Anlagenvorschläge in O und H0

Herzogenaurach

72

Ein Ende in Franken

Bahnhofsgleisplan und Bahnhofsdioramen in H0 und N

Bad Wörishofen

84

Das Ende einer kurzen Stichbahn

Ein Betriebsdiorama in H0 und zwei Dioramenvorschläge in O

Bad Wildbad

100

Mit der Enzbahn zum Bad

Bahnhofsgleisplan und Anlagenvorschläge in H0 und N



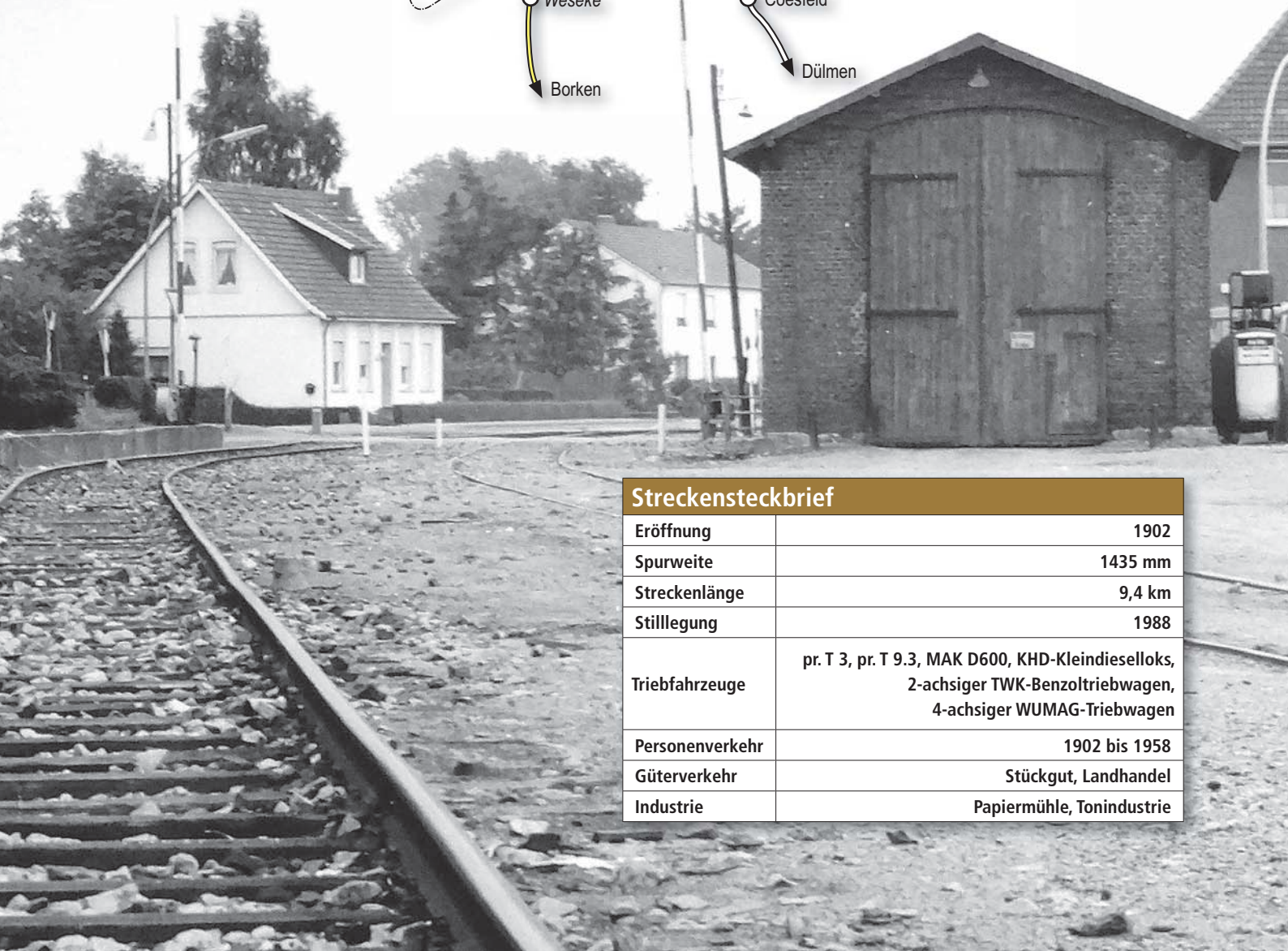
Man muss vor Ort nicht suchen: Nichts ist heute mehr geblieben von dem kleinen Endbahnhof in Vreden in Westfalen, einem Städtchen nahe der holländischen Grenze. Eine gewerbesteuerträchtige Industriezone bedeckt derzeit den Bereich des ehemaligen Bahnhofsgeländes.

Auf unserer Reise in die Bahnvergangenheit werden wir erst in der benachbarten Kleinstadt Stadtlohn fündig. Hier zweigte einstmal die 9,4 km lange, normalspurige Stichstrecke nach Westen ab. Im einzigen WLE-Museum öffnen sich bereitwillig die Türen der Schatzkammer mit seltenen Fotos, Plänen und historischen Bahnutensilien der Westfälischen Landes-Eisenbahn und ihrer Nordbahn von Borken nach Burgsteinfurt. Hier gibt es noch originale Gebäude und Fahrzeuge der ehemals größten Privatbahn in Westfalen zu bestaunen. Dies ist der richtige Ort, um eine Zeitreise in die Geschichte der Westfälischen Landes-Eisenbahn zu beginnen!

Vreden/Westf.: Ein Streckenende der WLE-Nordbahn

Privatbahnträume

Die WLE ist auch heute noch aktives Eisenbahnverkehrsunternehmen. Jedoch fielen in der Vergangenheit einige Bahnstrecken der Stilllegung zum Opfer. So auch der Endbahnhof Vreden im nordwestlichen Münsterland. Ein durchaus empfehlenswerter Bahnhof für den betriebsorientierten Modellbahner.



Streckensteckbrief

Eröffnung	1902
Spurweite	1435 mm
Streckenlänge	9,4 km
Stilllegung	1988
Triebfahrzeuge	pr. T 3, pr. T 9.3, MAK D600, KHD-Kleindieselloks, 2-achsiger TWK-Benzoltriebwagen, 4-achsiger WUMAG-Triebwagen
Personenverkehr	1902 bis 1958
Güterverkehr	Stückgut, Landhandel
Industrie	Papiermühle, Tonindustrie

Die WLE (Westfälische Landes-Eisenbahn)

1883 nach ihrer ursprünglichen Stammstrecke benannt, bedeutete die Abkürzung WLE zunächst Warstein-Lippstadter Eisenbahn-Gesellschaft. Durch Ausdehnung und Verbindung der abseits der Hauptbahnen gelegenen kleineren westfälischen Städte wuchs die Gesellschaft jedoch zwischen 1883 und 1903 zu einer der großen Privatbahnen in Deutschland. Ihr Streckennetz in der preußischen Provinz Westfalen umfasste schließlich beachtliche 265 km. Bereits 1896 wurde daher stolz der neue Name Westfälische Landes-Eisenbahn angenommen, unter Beibehaltung der alten Abkürzung WLE. Als Emblem wählte man das Landeswappen: Ein hochsteigendes weißes Pferd auf rotem Schild.

Die Bahn orientierte sich an preußischen Normalien. Alle Strecken waren normalspurig ausgeführt. Der Lokomotiv- und Wagenpark entsprach zunächst weitgehend den Typen der KPEV. In Lippstadt unterhielt die Privatbahn (bis heute) eine Hauptwerkstätte zur Reparatur und Unterhaltung der WLE-Fahrzeuge. Auf allen Strecken wurde Güter- und Personenverkehr bis in die 1950/60er-Jahre durchgeführt, zum Teil auch länger.

Als Stammbahn der WLE entwickelte sich die Eisenbahnstrecke von der Provinzhauptstadt Münster zu den südwestfälischen Städten Lippstadt und Warstein mit den Ergänzungsstrecken Soest-Brilon und Warendorf-Neubeckum. Hinzu kamen die Sennebahn Wiedenbrück-Rietberg-Sennelager und die im westlichen Münsterland gelegene Nordbahn, auf die noch einzugehen ist.

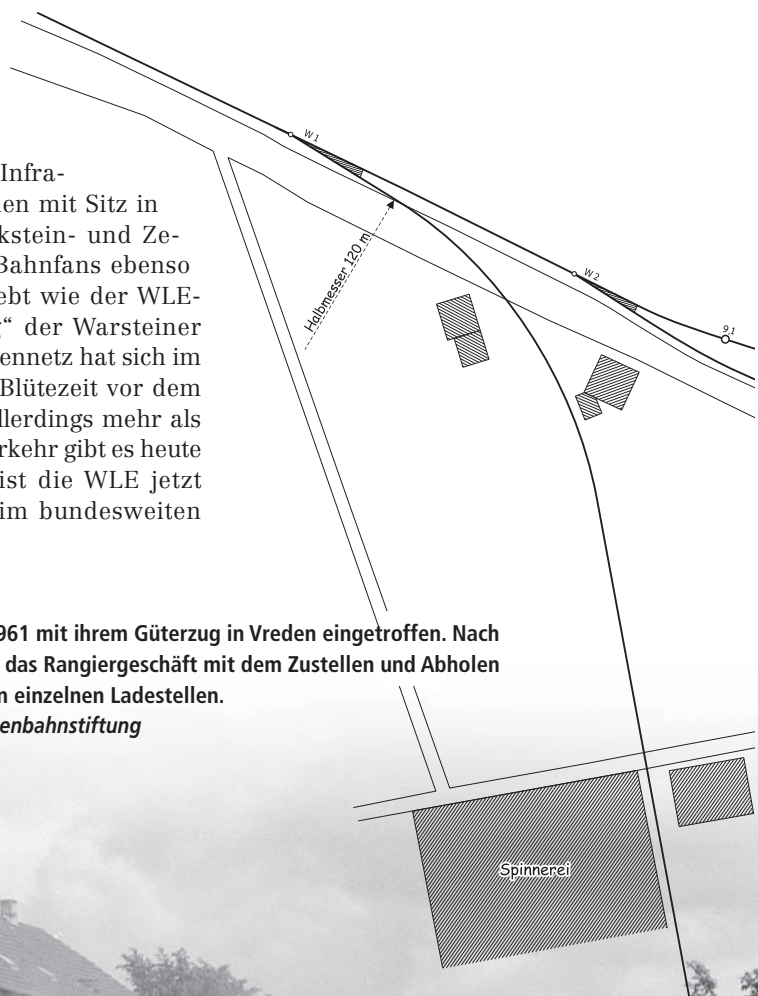
Heute ist die WLE GmbH ein modernes Eisenbahnverkehrs- und Infrastruktur-Unternehmen mit Sitz in Lippstadt. Ihre Kalkstein- und Zementzüge sind bei Bahnfans ebenso als Fotomotive beliebt wie der WLE-„Bier(container)zug“ der Warsteiner Brauerei. Das Streckennetz hat sich im Vergleich zu seiner Blütezeit vor dem Zweiten Weltkrieg allerdings mehr als halbiert. Personenverkehr gibt es heute nicht mehr. Dafür ist die WLE jetzt auch überregional im bundesweiten Güterverkehr aktiv.

Lok 74 ist im Sommer 1961 mit ihrem Güterzug in Vreden eingetroffen. Nach dem Abkuppeln beginnt das Rangiergeschäft mit dem Zustellen und Abholen der Güterwagen von den einzelnen Ladestellen.

Foto: Gerd Wolff, Slg. Eisenbahnstiftung

Der gegenüber dem EG gelegene einständige Lokschuppen in Vreden mit kleinem Werkstattanbau. Foto: WLE-Museum

Der Gleisplan gibt den Vredener Bahnhof wieder, wie er sich Anfang der 1930-Jahre zeigte. Maßstab: 1:2000, Gleisplan: gp





standen bereit: 40 gedeckte und 30 offene Güterwagen, 24 Hochbordwagen, sechs Langholzwagen, Rungenwagen sowie zwei Güterzugbegleitwagen und eine Kranzug-Einheit.

Alle Fahrzeuge bezogen sich auf preußische Normen. Die Güterwagen standen im Austausch mit der KPEV und später mit der Reichsbahn. Auch innerbetrieblich wurden Fahrzeuge im Laufe der Jahre zwischen Nordbahn und WLE-Stammstrecke je nach Bedarf getauscht.

Ab den 1930er-Jahren ergänzten preußische T 9.3 die vorhandenen pr. T 3 auf der Nordbahn. Die Zweizylinder-Heißdampfmaschinen bewährten sich auf den flachen Strecken vor

den kurzen Zügen ganz hervorragend. Auch die preußischen Personenwagen wurden nach und nach durch komfortablere Van der Zypen

& Charlier-Haubendachwagen mit offener Plattform und dreiteiligen Aussichtsfenstern ersetzt.

Für den Personenverkehr schaffte die WLE aus Ersparnisgründen allerdings bereits 1928 einen zweiachsigen TWK-Benzol-Triebwagen an, der wiederum Ende der 1930er-Jahre durch einen modernen vierachsigen WUMAG-Leichtbau-Triebwagen abgelöst wurde. Dieses markante rote Fahrzeug mit fünf waagerechten gelben Streifen

blieb bis zur Einstellung des Personenverkehrs 1962 auf der Nordbahn in Betrieb.

In der Zeit des Wirtschaftswunders zog die Traktionsmodernisierung 1959 in Form einer vierachsigen, kobaltblauen MaK-Stangen-Diesellok, ähnlich der DB-V 65, auf der Nordbahn ein. Die ursprünglich für die Türkei gebaute Maschine war aber eigentlich mit 600 PS zu leistungsstark für die Erfordernisse der flachen WLE-Strecke. Ab 1976 bewältigten daher zwei baugleiche KHD (Deutz)-Klein-Dieselloks mit 225 PS den verbliebenen Güterverkehr bis 1984.

Eine Besonderheit in der Geschichte der WLE-Nordbahn war der sogenannte „Grenzland-Express“ der Bundesbahn, der von 1951 mit Altbau-VT, zu-

Die WLE-Nordbahn

Mehr als 20 Jahre nach Abschluss des Baus der Staatsbahnstrecken im Münsterland erschloss die WLE-Nordbahn ab 1902 die vorwiegend von Landwirtschaft und Kleinindustrie geprägten, dünn besiedelten Gebiete ganz im Westen der Provinz Westfalen. Ausgehend von der Station Borken an der Strecke Gelsenkirchen-Bismarck-Winterswijk (NL), wandte sich die 55 km lange Nordbahn bogenförmig nach Nordosten über Stadtlohn und Ahaus (Kreuzung mit der Staatsbahnstrecke Dortmund-Gronau-Enschede [NL]) nach Burgsteinfurt, wo sie im Gemeinschaftsbahnhof auf die Staatsbahnstrecken Münster-Gronau und Rheine-Coesfeld traf. Damit bestand Anschluss aus dem Westmünsterland in Richtung Ruhrgebiet und Niederlande sowie in die Provinzhauptstadt Münster.

Bau und Betrieb erfolgten nach der Bahnordnung für Nebeneisenbahnen

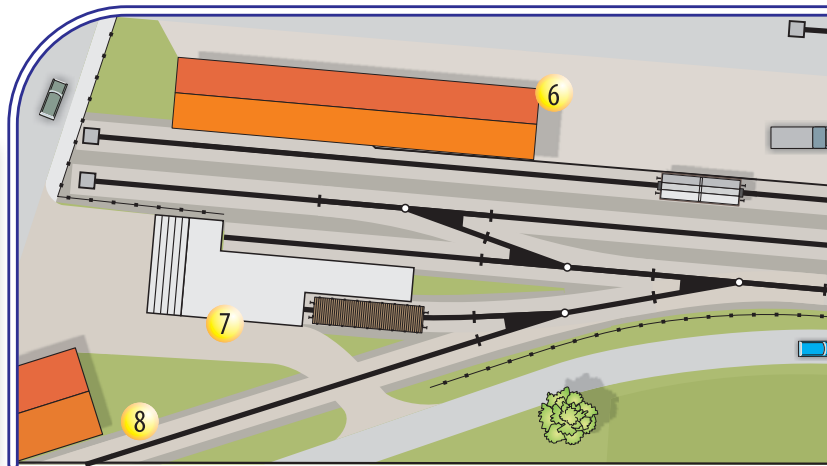
von 1892. Der Gleiskörper befand sich zunächst in einem Sandbett, erst ab 1933 verwendete man Schotter.

Die Bahngelände der Nordbahn waren typenmäßig angelegt, ihre roten Backsteinbauten wirken bis heute durch ihre gelbfarbigen Ziegel-Kontraste, z.B. der Eckpfosten, gefälliger als die ansonsten ähnliche preußische Bahnhofsarchitektur. Die Gleispläne waren einfach gehalten, zum Teil noch mit direkten Industrieanschlussgleisen im Bahnhofsbereich. Betriebsmittelpunkt der Bahn war Stadtlohn.

Zur Grundausrüstung der WLE-Nordbahn gehörten 1902: 6 T 3-Loks, 6 Personenwagen 2./3. Klasse, 6 Personenwagen 3. Klasse, 2 Post- und Gepäckwagen, 6 Bahnmeisterwagen und 2 Draisinen. Für den Güterverkehr

Anlagensteckbrief

Baugröße	H0
Anlagentyp	Regalanlage mit Fiddleyard
Anlagengröße	300 x 190 cm, max. Tiefe 60 cm
Gleissystem	Tillig-Elite
Weichen	15°, Innenbogenweiche r = 934 / 17°/29°
Radien, sichtbar	540 mm



letzt bis 1975 mit einem VT der BR 624, das Westmünsterland mit den Metropolen an Ruhr und Rhein verband. Der Eilzug bediente über die WLE-Nordbahn die Relation Bentheim–Gronau–Ahaus–Stadtlohn–Borken bis nach Essen, Düsseldorf sowie zeitweise Köln.

Die stetig zunehmende Tendenz zum Individualverkehr bei Gütern und Personen bedeutete schließlich aber auch das Ende der WLE-Nordbahn. In Etappen vollzog sich die Einstellung des Personenverkehrs:

1958 Stadtlohn–Vreden

1962 Borken–Burgsteinfurt

1975 Ende des Grenzland-Express der DB

Im Güterverkehr erfolgten ab 1972 erste Teileinstellungen. Der geringe Restverkehr wurde von 1984 bis 1988 noch von der DB übernommen und mit der Köf III abgewickelt. Danach wurde die Nordbahnstrecke stillgelegt und abgebaut, die Empfangsgebäude an privat verkauft oder abgerissen.

Das war das Aus für eine legendäre Strecke der Westfälischen Landes-Ei-

H0-Entwurf des Bahnhofs Vreden auf Basis des Tillig-Elite-Gleises. Maßstab: 1:10

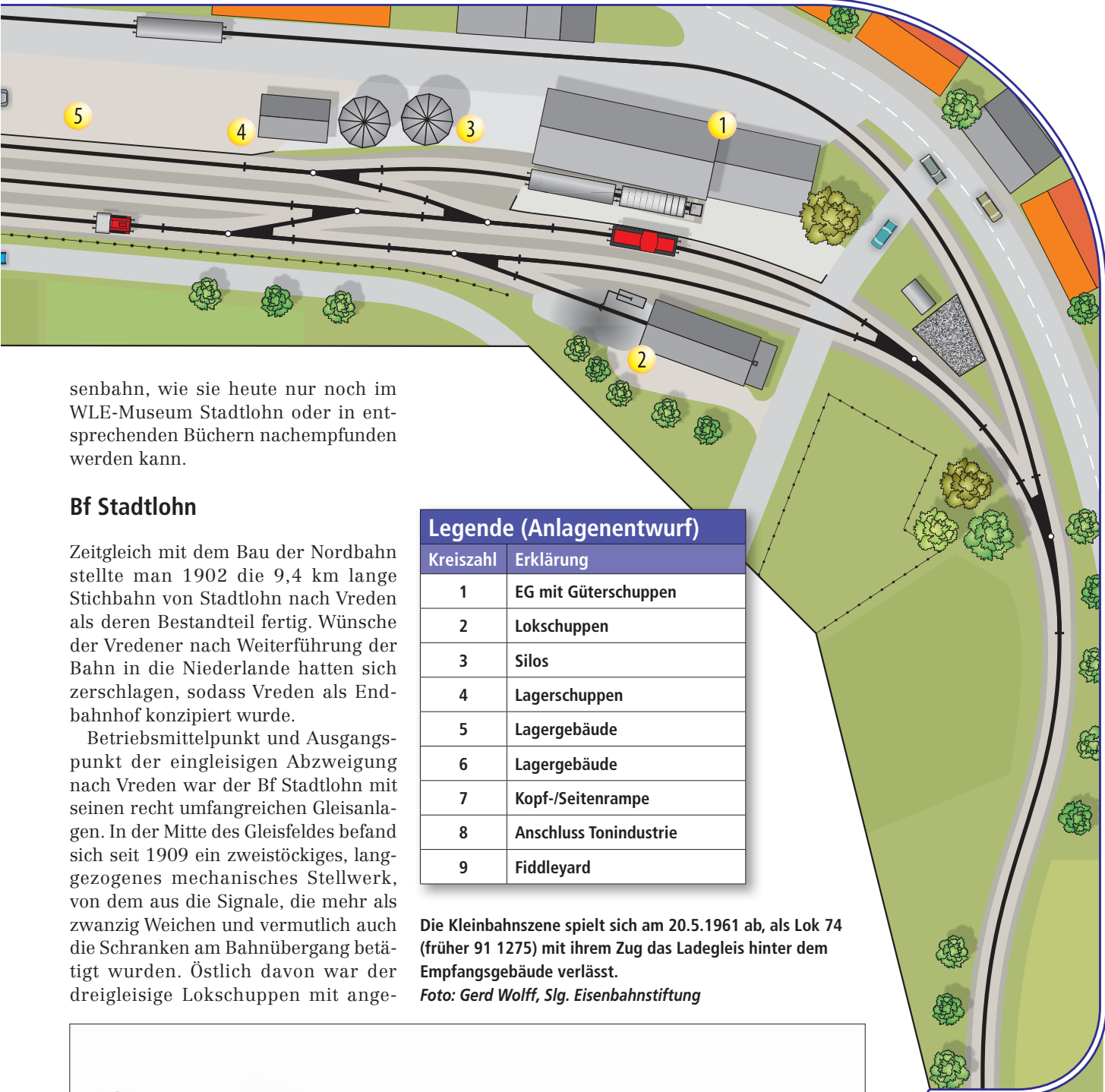


Der Personenzug nach Stadtlohn steht 1954 ausfahrbereit im Endbahnhof Vreden.

Fotos (3) : Slg. WLE-Museum (2)

Lok D53 rangiert im Sommer 1975 ihren Zugverband über den Bahnübergang in das Anschlussgleis hinter dem Empfangsgebäude. Der Schrankenbaum sichert die Gleise des Bahnhofs. Im Hintergrund sind die Silos des Landhandels zu sehen.





senbahn, wie sie heute nur noch im WLE-Museum Stadthlohn oder in entsprechenden Büchern nachempfunden werden kann.

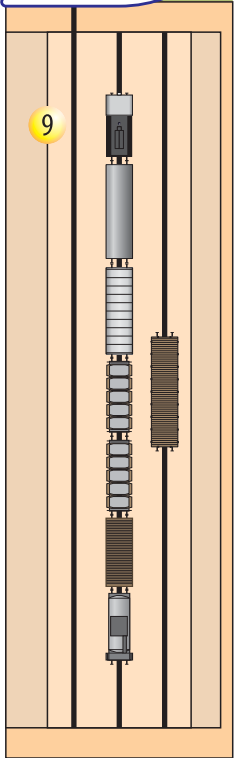
Bf Stadthlohn

Zeitgleich mit dem Bau der Nordbahn stellte man 1902 die 9,4 km lange Stichbahn von Stadthlohn nach Vreden als deren Bestandteil fertig. Wünsche der Vredener nach Weiterführung der Bahn in die Niederlande hatten sich zerschlagen, sodass Vreden als Endbahnhof konzipiert wurde.

Betriebsmittelpunkt und Ausgangspunkt der eingleisigen Abzweigung nach Vreden war der Bf Stadthlohn mit seinen recht umfangreichen Gleisanlagen. In der Mitte des Gleisfeldes befand sich seit 1909 ein zweistöckiges, langgezogenes mechanisches Stellwerk, von dem aus die Signale, die mehr als zwanzig Weichen und vermutlich auch die Schranken am Bahnübergang betätigt wurden. Östlich davon war der dreigleisige Lokschuppen mit ange-

Legende (Anlagenentwurf)	
Kreiszahl	Erklärung
1	EG mit Güterschuppen
2	Lokschuppen
3	Silos
4	Lagerschuppen
5	Lagergebäude
6	Lagergebäude
7	Kopf-/Seitenrampe
8	Anschluss Tonindustrie
9	Fiddleyard

Die Kleinbahnszene spielt sich am 20.5.1961 ab, als Lok 74 (früher 91 1275) mit ihrem Zug das Ladegleis hinter dem Empfangsgebäude verlässt.
 Foto: Gerd Wolff, Slg. Eisenbahnstiftung



schlossener Werkstatt, wo einfache Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten ausgeführt werden konnten. Zwischen Lokschuppen und Stellwerk lagen Schlackengruben, Kohlebansen und Wasserkran. Der zugehörige Wasserturm stand etwas außerhalb des eigentlichen Bahnhofsbereichs in Richtung Burgsteinfurt (bis 1955). Westlich schloss sich eine ausgedehnte Ladestraße mit Kopframpe an.

Das stattliche Empfangsgebäude samt Güterschuppen und Stückgutrampe war bald nach Inbetriebnahme erweitert worden. Auf der Innenseite des Hausbahnsteigs stiegen die Reisenden von und nach Vreden ein, auf der äußeren Seite nach Burgsteinfurt. Der Inselbahnsteig nahm Reisende nach Borken auf. Die Strecke nach Vreden verfügte über ein separates Ausfahrgleis in Richtung Süden.

Eine Besonderheit war der in der nördlichen Bahnhofseinfahrt gelegene Gleisanschluss der Textilspinnerei und -weberei. Hier befand sich auf dem Betriebsgelände eine eigens verstärkte Waggondrehscheibe, die bei Bedarf auch zum Wenden der WLE-Tenderloks eingesetzt wurde.

Täglich verkehrten in der Anfangszeit bald bis zu sieben Personenzüge in jede Richtung auf der Stichbahn nach Vreden. Teilweise wurden die Züge als

GmP gefahren. Oft reichten dabei ein bis zwei Personenwagen aus. Die Fahrzeit betrug ca. 20 Minuten. 1955 waren es nur noch zwei von Dampfloks geführte Personenzugverbindungen, die restlichen übernahm der Omnibus.

Die Städte Stadtlohn und Vreden besaßen stets das stärkste Güteraufkommen auf der gesamten Nordbahn, sodass der Güterverkehr bis 1988, zuletzt durch die DB, aufrechterhalten wurde. Produkte und Rohstoffe der Textil-, Ton- und Papierindustrie und landwirt-

schaftliche Erzeugnisse bzw. Düngemittel sowie Baumaterialien waren vorwiegend zu transportieren.

Von Stadtlohn nach Vreden

Versetzen wir uns in die frühen 1950er-Jahre und unternehmen mit dem GmP eine (Zeit-)Reise von Stadtlohn nach Vreden: Lok 58, eine Borsig-T 3 verstärkter Bauart, nimmt am Stadtlohrer Lokschuppen Kohle und Wasser auf. Unter Benutzung der Haupt- und Ran-

Empfangsgebäude Vreden

Maßstab 1:160

Zeichnung: gp



Die Güterwagen des Nahgüterzugs aus Stadtlohn werden im Bf Vreden auf die Ladestellen verteilt (1975). Foto: Slg. WLE-Museum





gieregleise holt sie an der gegenüberliegenden Ladestraße bzw. am Güterschuppen zwei G 10-Güterwagen ab. Mit ihnen rangiert sie zu den am inneren Hausbahnsteig bereitstehenden einzelnen Personenwagen. Dort steigen noch einige Reisende nach Vreden ein.

Der Zug wird nach Vreden abgemeldet. Der Aufsichtsbeamte hebt die Kelle und lässt den Abfahrtspfiff ertönen. Die T 3 setzt sich in Bewegung, passiert den Bahnübergang am Ende des Bahnhofes und schwenkt in einer weiten Kur-

ve die Stadt umfahrend nach Westen ab, streckenweise parallel zur Landstraße nach Vreden.

Nach einer Fahrt durch die idyllische münsterländische Landschaft und nach kurzen Unterwegshalten an zwei Haltepunkten trifft unser kurzer Zug nach ca. 20 Minuten pfeifend und läutend in Vreden ein. Des Läutetons wegen nennen die Bewohner den Zug humorvoll den Pengel-Anton.

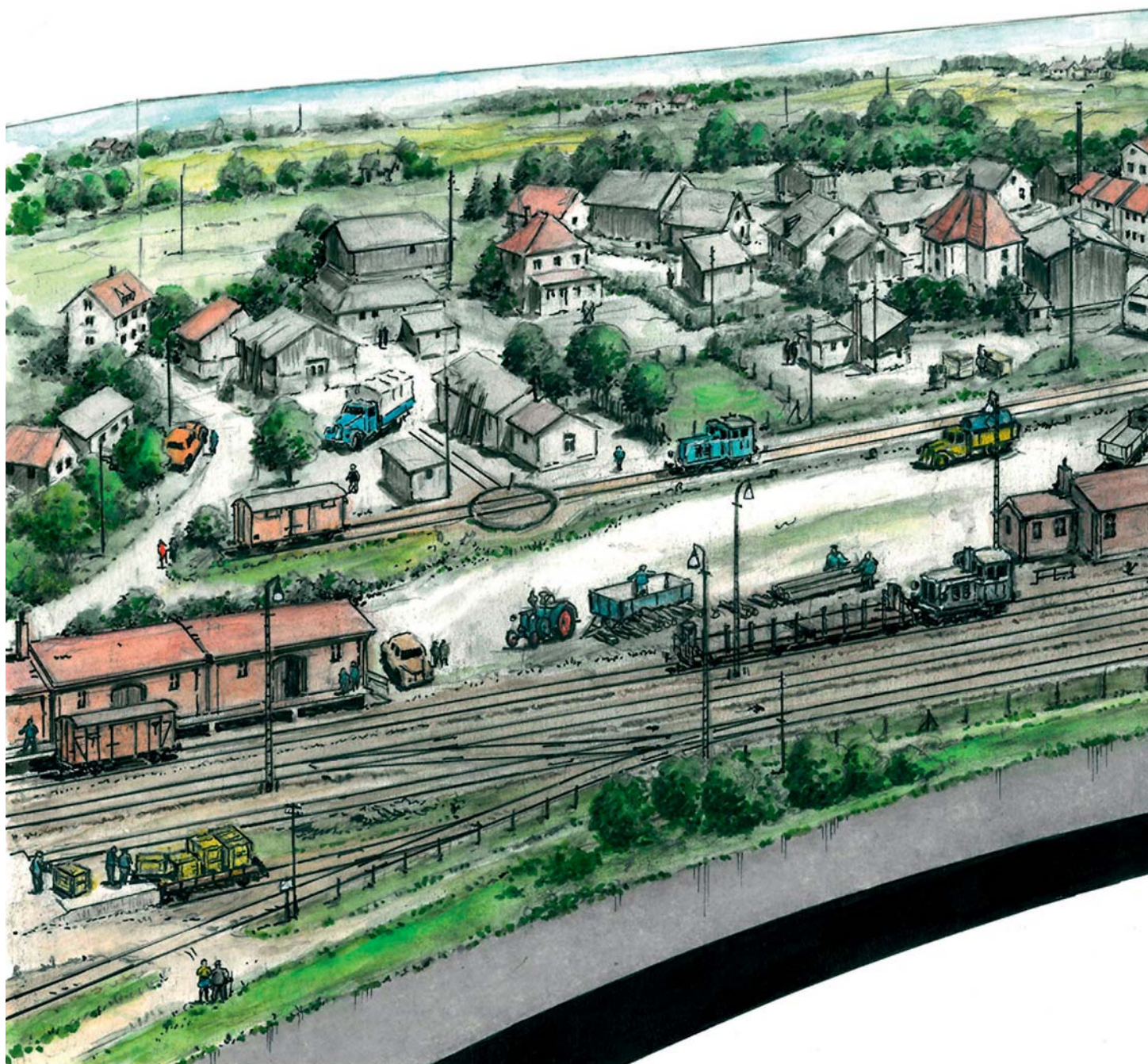
Die Schranken des in der Kurve liegenden Bahnübergangs sind geschlos-

sen. Direkt dahinter liegt schon der kurze Bahnsteig vor dem stattlichen, zweigeschossigen Empfangsgebäude. Die Fahrgäste steigen aus, der Personenwagen am Ende des Zuges wird danach abgekuppelt.

Unsere T 3 zieht mit den Güterwagen vor, kuppelt die beiden G 10 ab und umfährt sie. Tender voraus geht es dann mit den beiden Wagen am Haken aus dem Bahnhof hinaus, um diese danach in das lange nördliche Anschlussgleis zurückzudrücken und die Wagen

Das Foto, vermutlich aus den 1960er-Jahren, vermittelt die Anordnung der Gleise zu den umliegenden Gebäuden. Foto: Stadtarchiv Vreden





dort abzustellen. Der Landhandel erwartet bereits dringend seinen Nachschub an Düngemitteln und Pflanzenschutz. Der zweite Güterwagen enthält Strohballen für die Vredener Papiermühle. Er wird später von einem Culemeyer-Straßenroller abgeholt und der nahe gelegenen Firma direkt zugestellt.

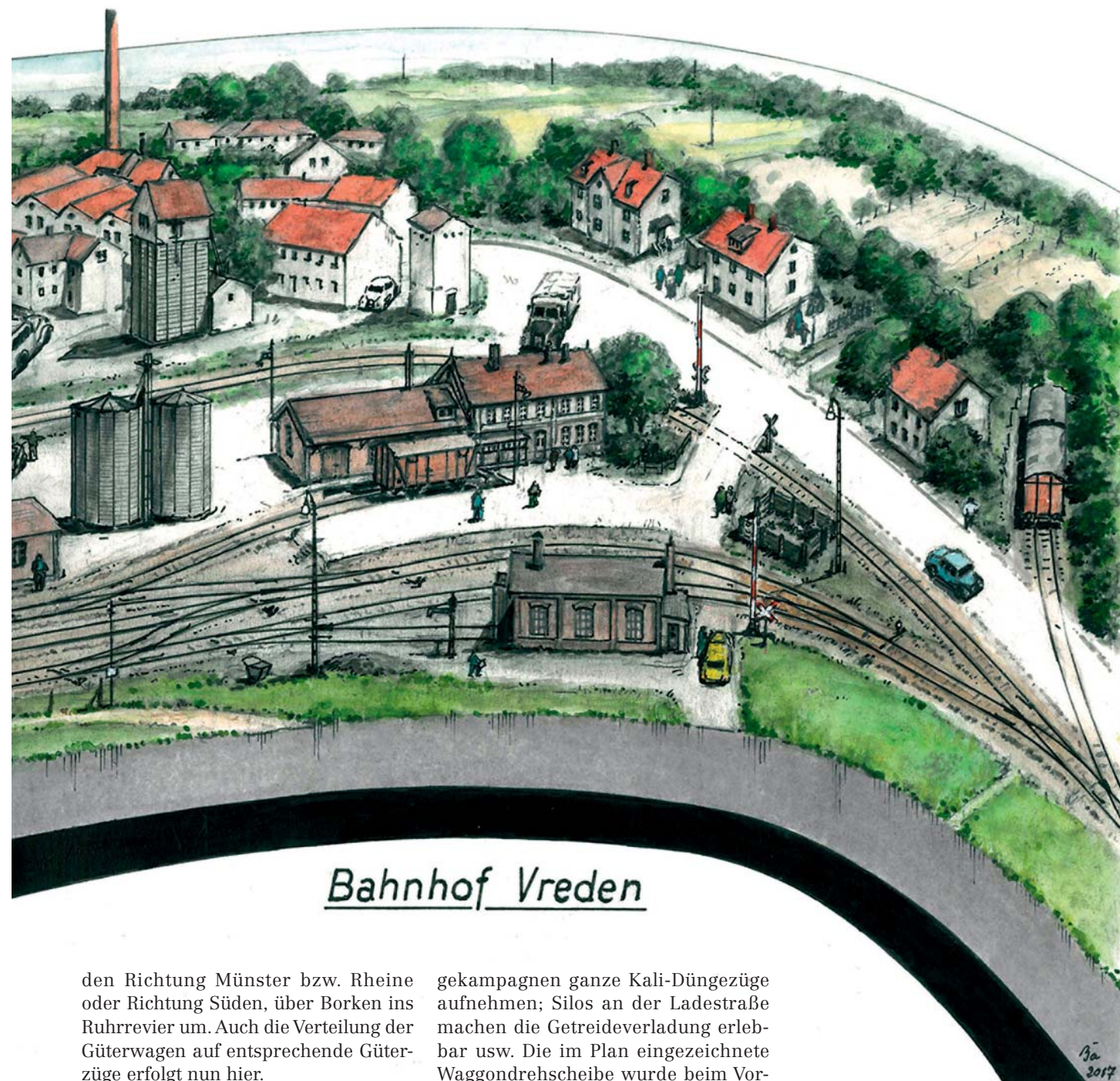
Unsere T 3 fährt zurück in den Bahnhofsbereich. An der Seitenrampe ist ein Viehwagen der Gattung V 23 mit glücklichen Schweinen abzuholen. Sie sollen alsbald zu dem berühmten Westfälischen Knochenschinken veredelt werden. Von hier aus geht es nun auf dem

benachbarten Anschlussgleis der Vredener Tonindustrie zur Werksverladung. Dort stehen zwei R 20-Rungenwagen mit Plane abholbereit: Tonrohre oder -ziegel für den Wiederaufbau der Schwerindustrie im Ruhrgebiet.

Mit den drei Güterwagen fährt Lok 58 aus dem Bahnhof, um dann an den abgestellten Personenwagen am Hausbahnsteig zu rangieren. Nun dürfen die Vredener einsteigen. „Kiepenkerle“ mit frischen Eiern für den Münsteraner Markt sind darunter, aber auch Arbeiter, die ihr Geld in der Montanindustrie des Ruhrgebiets oder bei den

Chemischen Werken Hüls in Marl verdienen. Sie gelten als besonders solide und zuverlässige Arbeitskräfte. Selbst die tägliche lange Anreise mit der Bahn kann sie nicht erschüttern.

Ein Ergänzen der Wasser- oder Kohlevorräte ist für die T 3 auf der kurzen Rückstrecke nicht notwendig. Der alte Vredener Lokschuppen liegt daher schon seit langem verwaist am südlichen Bahnhofsausgang. Während hier früher Kohlebansen und Wasserkran platziert waren, wird er jetzt als Lagerhalle genutzt. Mit Achtungspfeiff und Läuten, plattdeutsch „Pengeln“, geht es nun wieder zurück nach Stadtlohn. Dort steigen die Reisenden nach Nor-



Bahnhof Vreden

den Richtung Münster bzw. Rheine oder Richtung Süden, über Borken ins Ruhrrevier um. Auch die Verteilung der Güterwagen auf entsprechende Güterzüge erfolgt nun hier.

Die Umsetzung ins Modell

Der Endbahnhof Vreden bietet sehr viele Betriebsmöglichkeiten. Seine Einfahrt liegt im Gleisbogen und ist mit seinen elf Weichen und ca. 300 m Länge überaus kompakt. Der kurze Bahnsteig, die vielen auch in den Privatan schlüssen gelegenen Ladestellen erlauben einen abwechslungsreichen und regen Rangierbetrieb. Der Lokschuppen kann zumindest im Modell auch noch den später eingesetzten Dieselloks als Unterstand dienen.

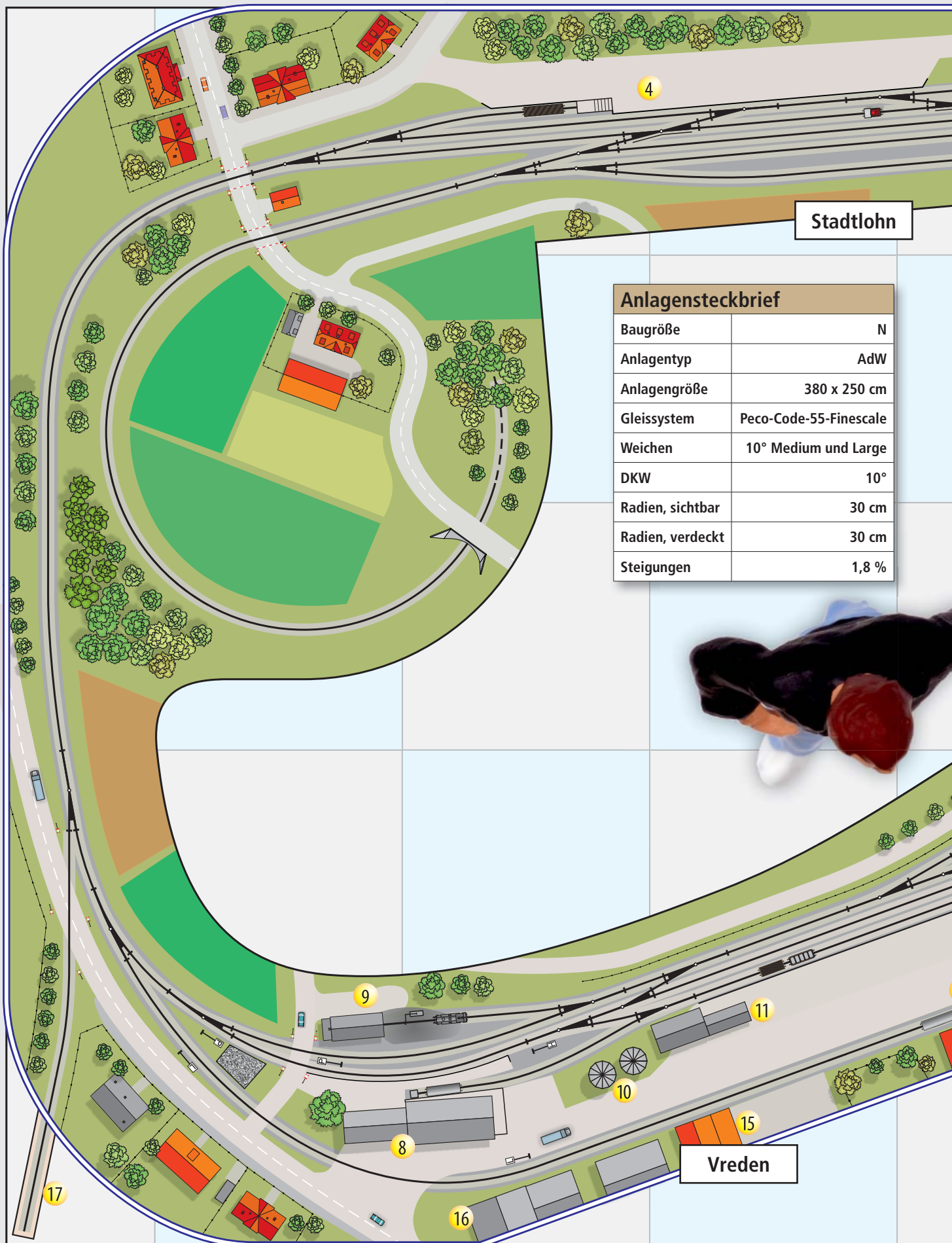
Das Anschlussgleis des Landhandels kann zum Beispiel zu saisonalen Dün-

gekampagnen ganze Kali-Düngezüge aufnehmen; Silos an der Ladestraße machen die Getreideverladung erlebbar usw. Die im Plan eingezeichnete Waggondrehscheibe wurde beim Vorbild zwar nie ausgeführt, betrieblich wäre sie sicher eine Bereicherung (vgl. Stadtlohn). Der Gütertransport für die Stuhlfabrik, die Weberei, die Tonindustrie und die Papiermühle in Vreden sowie der Umschlag zahlreicher landwirtschaftlicher Produkte gewährleisten den abwechslungsreichen Einsatz verschiedener Güterwagentypen. Auch ein Einsatz des Culemeyer-Strassenrollers wäre für die Epoche III nachweislich gerechtfertigt, um Betriebe ohne Gleisanschluss vor Ort zu bedienen.

Während in allen Baugrößen Güterwagen existieren, um den Güterverkehr im Modell zu gestalten, ist es beim Per-

sonenverkehr schon etwas schwieriger. Die WLE-Personenwagen der 1950er-Jahre gibt es leider nicht als Modell zu kaufen. Mit ein wenig Toleranz und Augenzwinkern kann man auf preußische Plattformwagen ausweichen, die früher auf dieser Strecke liefen (Fleischmann, H0 und N) und diese gegebenenfalls umbeschriften – oder es als Staatsbahnstrecke ausgeben.

Auch ein VT 70 oder 75 hätte vermutlich seine Chance im Personenverkehr verdient; der zweiachsige Benzol-Triebwagen der WLE von 1928 war recht ähnlich. Wer allerdings den schi-



Anlagensteckbrief	
Baugröße	N
Anlagentyp	AdW
Anlagengröße	380 x 250 cm
Gleissystem	Peco-Code-55-Finescale
Weichen	10° Medium und Large
DKW	10°
Radien, sichtbar	30 cm
Radien, verdeckt	30 cm
Steigungen	1,8 %



Entwurf in N

Die WLE-Nordbahn mit ihrer Stichstrecke von Stadtlohn nach Vreden ist ein durchaus interessantes Thema mit ansprechenden Betriebsmöglichkeiten. Die Gleisanlagen der Bahnhöfe entsprechen in etwa dem Zustand bis Ende der Epoche III. Die Strecken von Stadtlohn nach Ahaus bzw. Borken verschwinden hinter Buschhecken und kleinen Wäldchen. Sie kann als Gleisoval mit einem Schattenbahnhof unter dem Bahnhof Stadtlohn ausgeführt werden. Man könnte aber die Streckenäste in Kehrscheifen einmünden lassen, damit die Züge z.B. nach Borken auch wieder von dort zurückkommen.

Betrieblich interessant sind sowohl der Endbahnhof Vreden wie auch der Abzweigbahnhof Stadtlohn mit seinen umfangreichen Gleisanlagen und dem dreiständigen Lokschuppen. Die meisten hier eingesetzten Dampf- und Dieseltriebfahrzeuge der WLE gibt es in N, müssten allerdings umgezeichnet bzw. umlackiert werden. Die hier verkehrenden Triebwagen der DB bietet Piko mit dem 624 und Hobbytrain mit dem VT 33.5 an.

Legende (Anlagenentwurf)

Kreiszahl	Erklärung
1	EG Stadtlohn
2	Güterschuppen
3	Lagerschuppen
4	Ladestr. mit Kopf-/Seitenrampe
5	Stellwerk
6	Lokschuppen mit Werkstatt
7	PA Textilspinnerei- und Weberei
8	EG Vreden
9	Lokschuppen
10	Silos
11	Lagergebäude
12	Lagerschuppen
13	PA Tonindustrie
14	Wagendrehscheibe zur Papierfabrik
15	Sägewerk
16	Landwirtschaftliche Genossenschaft
17	PA Spinnerei Hecking



Lok 74 verlässt mit einem Güterzug den Bf. Stadthorn vom Vredener Bahnsteiggleis aus. Beachtenswert ist auch das Stadthorner Stellwerksgebäude.



Blick in das Stadthorner Bw mit der Kohlebühne. Neben dem Stellwerk sind Personenwagen abgestellt, die auf ihren nächsten Einsatz warten.



1961 wurde noch fleißig von Hand von der Kohlebühne die Kohle in den Tender der Lok 0074 der WLE (ex. pr. T 9.3) geschaufelt. Fotos: Gerd Wolff, Slg. WLE-Museum (3)

cken Vierachser-VT der WLE einsetzen möchte – er ist eigentlich auf der Hauptbahn, nicht auf der Stichbahn gelaufen –, muss wohl zum Selbstbau aus Polystyrol und/oder Messingblech greifen. Das wäre ein sicherlich realisierbares Vorhaben. Halbwegs passende Drehgestelle sind bei den Herstellern als Ersatzteil erhältlich.

Dampflok wie die preußischen T 3 und T 9.3 gibt es in fast allen Baugrößen. Sie müssten lediglich mit WLE-Loknummer (WLE 58, 59 bzw. WLE 74, 76 ...) versehen werden. Für die dampflose Traktion von 1959-1976 bietet sich die WLE-V 65 an, in H0 von Kato, Weinert, MMC. In N gab es sie von Arnold in Blau mit WLE-Logo. Für die Stadthorner WLE-Köf II könnte man in H0 und 0 die Lenz-Lok umzeichnen und die Köf III der Epoche IV dem Roco-Sortiment entnehmen. Weinert bietet auch einen H0-Beschriftungssatz für WLE-Fahrzeuge an.

Empfangsgebäude und Güterschuppen in der markanten und ansprechenden WLE-Architektur gibt es nicht als Bausatz. Hier ist der komplette Selbstbau angesagt. In H0 ließen sich die Gebäude aus Teilen der Auhagen-Fabrikserie zusammenkomponieren. Die Proportionen erscheinen recht passend. Es lassen sich dabei verschiedene Ausbaustufen darstellen. Zunächst war der rechte Gebäudeteil eingeschossig und der Güterschuppen kürzer.

Für den Lokschuppen wäre eine Verschmälnerung des zweistöckigen Auhagen-Modells geeignet. Mit seiner Länge und mit dem kleinen Anbau kommt es dem Eindruck des Vorbilds dann ziemlich nahe. Im Vredener Lokschuppen sollten ursprünglich zwei T 3 hintereinander stehen, später wurde die Planung aber auf einen Lokstand reduziert. Wer den Bahnhof allerdings möglichst authentisch umsetzen möchte, greift zum Selbstbau oder lässt sich die Teile für die Gebäude lasern.

Silos, Silogebäude und weitere Lagerschuppen sind bei Kibri oder anderen Herstellern erhältlich; oftmals auch kostengünstig gebraucht auf diversen Tauschbörsen. Die Kopf-/Seitenrampe und Ladestraße hingegen lässt sich leicht aus maßstäblichen Pflasterplatten von Auhagen, Real-Modell oder Langmesser konstruieren.

Da der Endbahnhof Vreden südlich kurz vor der eigentlichen Stadt lag, wäre es charakteristisch, noch eine ländlich bis landwirtschaftlich geprägte Umgebung anzudeuten. Die glückli-

chen Münsterländer Kühe auf ihren fruchtbaren grünen Wiesen, Sie wissen schon ...

Weitere Informationen

Wer noch weitere Pläne und Anregungen zur Nordbahn und der Stichbahn Stadtlohn–Vreden benötigt, ist gut beraten, die informative Homepage des WLE-Museums Stadtlohn aufzusuchen (www.wle-eisenbahnmuseum.de). Sie wird vom Eisenbahn Club Stadtlohn (ESC) betrieben und gibt Auskünfte zur Strecke und einzelnen Bahnhöfen inklusive Bildmaterial.

Besser wäre natürlich noch ein Besuch vor Ort (vgl. Einleitung). Aber Achtung, das Museum im alten Stadtlohner Güterschuppen hat nur 7-mal im Jahr geöffnet (am ersten Sonntag des Monats von Mai bis Oktober). Dafür bietet es eine Fülle von Objekten und Bildinformationen, die zum Teil im Original noch vom letzten Bahnhofsvorsteher selbst gesammelt wurden.

Auch zur Westfälischen Landes-Eisenbahn insgesamt gibt es inzwischen einiges an Literatur, teils zu ihrem 100. Jubiläum (Kückmann 1983), teils modernerer Art (Dr. Haucke 2001; Risse DGEG 2013). Mein Lieblingsbuch ist



Die Aufnahme der Zugbegegnung im Bahnhof Stadtlohn entstand vor 1914. Einfahrt hat links der Personenzug aus Richtung Vreden am Hausbahnsteig. Der im Hintergrund einfahrende Zug kommt aus Ahaus. Foto: Slg. WLE-Museum

allerdings die „Geschichte der westfälischen Nordbahn“ geworden, 1984 herausgegeben vom Heimatverein Vreden. Die Autoren Eckhard Bohn und Dr. Hermann Terhalle verblüffen darin durch eine gut bebilderte Gesamtübersicht, eine sorgfältige historische Recherche und überragende Detail- und Ortskenntnisse. Es ist leider seit kurzem nicht mehr im Museum erhältlich.

Eine Wiederauflage wäre bei genügender Nachfrage sehr wünschenswert.

Mein besonderer, herzlicher Dank gilt den Eisenbahn- und Museumsfreunden in Stadtlohn und Vreden und ihrer engagierten Arbeit vor Ort. Ebenso den Stadtarchiven beider Städte und ihren Mitarbeitern sowie dem Planungsamt Vreden und dem Kreisarchiv Soest.

Eckart Erb



WLE-Triebwagen 1011 im Bf Stadtlohn. Er übernahm ab 1946 den Personenverkehr auf der Strecke Borken–Burgsteinfurt. Foto: Gerd Wolff, Slg. WLE-Museum

Erst 1897 erhielt die Bergstadt Blomberg über eine 7 km lange Stichstrecke Anschluss an die Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Auch wenn Strecke und Endbahnhof mittlerweile vollständig verschwunden sind, gibt es genug Aspekte, die den „Blomberger Pengel“ zu einer interessanten Vorlage für eine Umsetzung ins Modell machen.

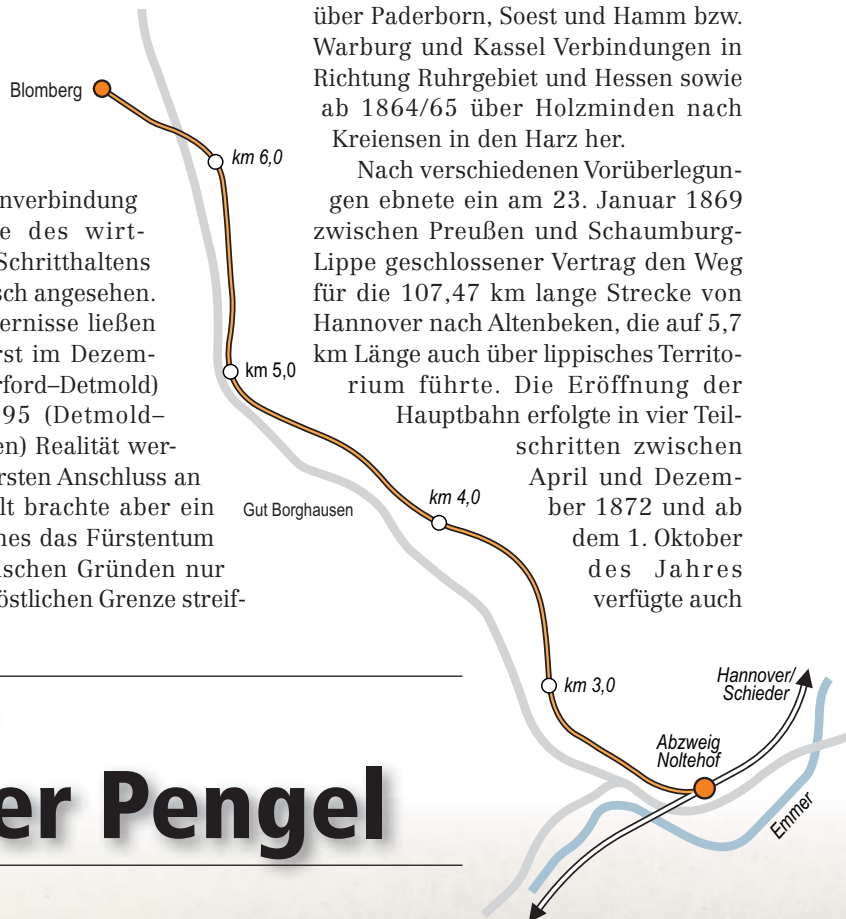
In Schieder erhielt das Fürstentum Lippe 1872 seinen ersten Bahnhof an der Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Die nur wenige Kilometer entfernte, aber größere „Bergstadt“ Blomberg wurde erst 25 Jahre später über eine eingleisige und knapp sieben Kilometer lange Nebenbahn an das Eisenbahnnetz angebunden. Der Personenverkehr war von Anfang an überschaubar und fand schon 1951 sein Ende, während sich der Güterverkehr gut drei Jahrzehnte länger halten konnte.

Das von 1789 bis 1918 bestehende Fürstentum Lippe hat es stets schwer gehabt, seine von verschiedenen Seiten gewünschten Eisenbahnprojekte zu verwirklichen. Zwar wurde eine quer durch

das Land zur Residenzstadt Detmold führende Bahnverbindung im Interesse des wirtschaftlichen Schritthaltens als obligatorisch angesehen. Diverse Hindernisse ließen diese aber erst im Dezember 1880 (Herford-Detmold) bzw. Juli 1895 (Detmold-Himmighausen) Realität werden. Lippes ersten Anschluss an die weite Welt brachte aber ein Projekt, welches das Fürstentum aus topografischen Gründen nur an seiner südöstlichen Grenze streif-

te: Die Hannover-Altenbekener Eisenbahn (HAE). Hannovers Funktion als Verkehrsdrehscheibe für den gesamten norddeutschen Raum ist unzweifelhaft, und auch der vor allem dank der Pionierleistungen von Rolf Ertmer heute noch überaus „modellbahnprominente“ Knoten Altenbeken stellte bereits früh über Paderborn, Soest und Hamm bzw. Warburg und Kassel Verbindungen in Richtung Ruhrgebiet und Hessen sowie ab 1864/65 über Holzminden nach Kreiensen in den Harz her.

Nach verschiedenen Vorüberlegungen ebnete ein am 23. Januar 1869 zwischen Preußen und Schaumburg-Lippe geschlossener Vertrag den Weg für die 107,47 km lange Strecke von Hannover nach Altenbeken, die auf 5,7 km Länge auch über lippisches Territorium führte. Die Eröffnung der Hauptbahn erfolgte in vier Teilschritten zwischen April und Dezember 1872 und ab dem 1. Oktober des Jahres verfügte auch



Blomberg: Vorlage für einen Klassiker

Der Blomberger Pengel





Linke Seite: Um 1898 traf eine preußische T 3 mit drei Wagen aus Schieder in Blomberg ein. Zu beachten sind die Heberleinbremsen des Zuges. Wie damals üblich wurde für das Foto das Personal und die Bediensteten mitabgelichtet.

Foto: Slg. Fritz Schneider

Gmp 9382 (72,1) 3. Klasse										
Söchtelgeschwindigkeit 40 km/h			Schieder—Blomberg			Maßgeb. Bremsenwertstiel 23				
Gt. 34.15 (91 3—18)			Last 350 t			Mindestbremsenwertstiel 21				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2.1		Schieder	—	—	720					
0.2		Abzw Noltehof ..			24	4.0	3.6	5.0		
4.3		Noltehof (unbef) ...	725	1	26	1.0	0.9	4.5		
6.6		Blomberg	739	—	—	13.0	13.0			
				1		18.0	17.6			

Gmp 9385 (72,1) 3. Klasse										
Söchtelgeschwindigkeit 40 km/h			Blomberg—Schieder			Maßgeb. Bremsenwertstiel 37				
Gt. 34.15 (91 3—18)			Last 650 t			Mindestbremsenwertstiel 33				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4.3		Blomberg	—	—	1801					
0.2		Noltehof (unbef) ...	1809	1	10	8.0	6.0			
2.1		Abzw Noltehof ..	—	—	11	1.0	1.0	5.0		
6.6		Schieder	1815	—	—	4.0	3.9	4.9		
				1		13.0	10.9			

Blomberg um 1914 vom Dach des Lokschuppens aus fotografiert bietet einen guten Überblick auf die Gleisanlage mit den kurzen Nutzlängen. Foto: Slg. Peter Heine

Streckensteckbrief	
Eröffnung	1897
Spurweite	1435 mm
Streckenlänge	9,4 km
Stilllegung	1988
Triebfahrzeuge	pr. T 3, pr. T 9.3
Personenverkehr	1897 bis 1958
Güterverkehr	Stückgut, Landhandel
Industrie	Holz, Stuhlfabriken, Kleingewerbe

Lippe über seinen ersten Bahnhof in Schieder. Am 14. Juni 1873 kam es zur Übernahme des HAE-Betriebs durch die Magdeburg–Halberstädter-Eisenbahn (MHE), dem zum 1. April 1881 die Eingliederung in den Bestand der Königlich Preußischen Staatsbahn folgte.

Lippes erster Bahnhof

Für die Wahl Schieders hatte zweierlei gesprochen: Einerseits trafen hier einige wichtige Chausseen aufeinander, andererseits diente es als Sommersitz der fürstlichen Familie. Auf deren

Wunsch hin wurde der zunächst in die dritte Klasse eingestufte Bahnhof dem Schloßpark gegenüber zwar in repräsentativer Lage vorgesehen, befand sich damit aber weit entfernt vom Ortskern. Hinzu kam, dass die benachbarten fürstlichen Besitzungen nicht zur Anlage von Industriebauten zur Verfügung standen und somit kein nennenswerter wirtschaftlicher Nutzen aus der eigentlich so exponierten Lage an der wichtigen Strecke gezogen werden konnte.

In der Bevölkerung wurde aber noch ein anderer durch die Wahl des Tras-

senverlaufs hervorgerufener Missetand beklagt: die Nichtanbindung der ebenfalls lippischen Kleinstadt Blomberg, in der sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine florierende Holzindustrie angesiedelt hatte. Dabei hatte der örtliche Magistrat bereits im Sommer 1869 – also schon lange vor Fertigstellung der HAE-Trasse – herbe Kritik an der beschlossenen Lage des Schiederschen Bahnhofs geübt. So schlug man damals vor, die projektierte Bahnstation bei nur geringen Mehrkosten am Nessenberg bei Noltehof anzulegen und damit die verkehrliche Anbindung Blombergs



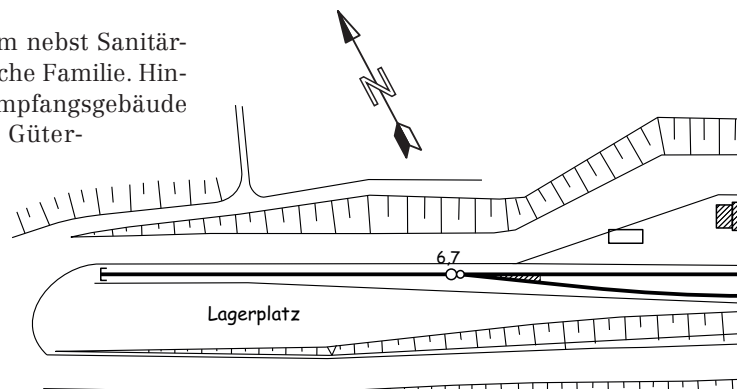
Am 20.4.1950 hat sich das Personal vom Bahnhof Blomberg auf dem Bahnsteig für ein Gruppenbild mit Lok 91 1308 vom Bw Hameln versammelt. Foto: Slg. Peter Heine

zu verbessern. Die seitens der Bahntechniker vorgetragenen Bedenken und nicht zuletzt das Interesse des lipptischen Fürsten an „seinem“ repräsentativen Bahnhof verhinderten dies jedoch. Dabei hätte der alternative Standort auch für viele Schiederaner einen günstigeren Weg zum Bahnhof bedeutet.

Das 124,6 m über NN gelegene Empfangsgebäude entstand als zweigeschossiger und reich mit Schnitzereien verzierter Fachwerkbau. Dieser bot Platz für Fahrkartenausgabe, Gaststätte, Büro, Bahnhofsvorsteherwohnung, die aus dem Ort hierhin umziehende Post und einen separat von außen zu-

gänglichen Warteraum nebst Sanitäreinrichtungen für die fürstliche Familie. Hinzu kamen ein dem Empfangsgebäude gegenüberliegender Güterschuppen, eine Holzverladung sowie Bahnsteige mit niveaugleichem Zugang.

Während bereits Mitte der 1880er-Jahre das erste Schnellzugpaar S 31/32 von Berlin Potsdamer-Bahnhof über Magdeburg, Braunschweig, Hildesheim, Altenbeken, Soest, Unna, Elber-



degleis anlegen zu lassen. Doch auch dieser Versuch scheiterte genauso wie die Ende 1889 eingebrachte Variante, Blomberg mittels einer von Schieder ausgehenden normalspurigen Sekundärbahn in Stichstreckenform direkt anzuschließen. Nach diversen zunächst erfolglosen Bemühungen rückte letztere Variante dann aber doch in greifbare Nähe.

Die Lösung: Eine Nebenbahn

Auf zähe Verhandlungen über die jeweiligen Kostenanteile folgte am 16. Januar 1894 der Abschluss eines Staatsvertrags. Nun galt es die Frage zu erörtern, ob die letztlich 6,61 km lange Neubaustrecke mittels einer Weiche in Höhe des Nolteahofs aus dem vorhandenen HAE-Hauptgleis ausscheren sollte, oder ob man sich etwa das von Beginn an für einen zweigleisigen Ausbau der Hauptstrecke angelegte Planum zu Nutzen machen sollte. Der Vorteil der zweiten Version lag auf der Hand: Einerseits konnte dieses Gleis im Zuge



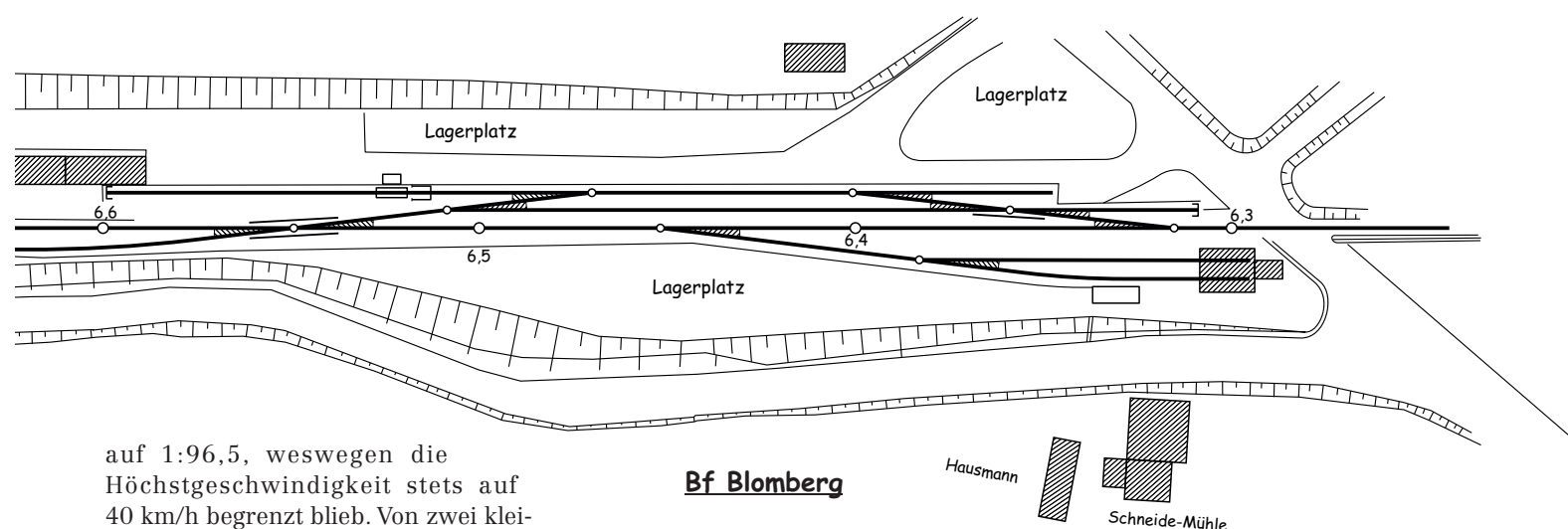
Das Blomberger Empfangsgebäude und auch der Güterschuppen hinterließen in den 1980er-Jahren einen heruntergekommenen Eindruck. Vorn die zum Umsetzen benötigte Weiche 5.

Foto: Slg. Peter Heine

Blick am 10. Juni 1984 anlässlich des ersten Abschiedsfestes vom Ende des Bahnhofs Blomberg über die Weichen 6 und 5. Im Hintergrund der an diesem Tag verkehrende 614.
Foto: Fritz Schneider

des anstehenden zweigleisigen Ausbaus der HAE-Strecke weiter genutzt werden und gleichzeitig bedeutete dies die Einsparung von Kosten für einen andernfalls am Noltehof zu stationierenden Weichensteller.

Im Januar 1897 wurde mit der Herstellung des Oberbaus begonnen. Hinter Noltehof bog die kurvenreiche Trasse in nördlicher Richtung ab, um nach rund vier Kilometern den Endbahnhof im Blomberger Südosten zu erreichen. Der kleinste Bogenhalbmesser belief sich auf 240 m und die größte Neigung



auf 1:96,5, weswegen die Höchstgeschwindigkeit stets auf 40 km/h begrenzt blieb. Von zwei kleinen Brücken abgesehen stellte lediglich der zwischen Noltehof (127,3 m über NN) und Blomberg (150,4 m über NN) zu überwindende Höhenunterschied von 23,1 m eine gewisse Herausforderung dar.

Der Blomberger Bahnhof erhielt ein Empfangsgebäude in Fachwerkausführung mit angebautem Güterschuppen, ein Aborthäuschen, eine Laderampe, eine Waage und einige Holzlagerplätze. Darüber hinaus wurde ein eigener Lokbahnhof mit zweiständigem Rechteckschuppen sowie den obligatorischen Behandlungsanlagen (Wasserturm, Kohlebansen und Schlackengrube) angelegt. Unter Berücksichtigung möglicher Fahrzeugausfälle hatte man einen Bedarf von zwei Lokomotiven kalkuliert, in der Regel scheint man aber mit lediglich einer ausgekommen zu sein.

Die offizielle Streckeneröffnung fand am 30. Juni 1897 statt und noch binnen Jahresfrist kam in km 2,3 ein Hal-

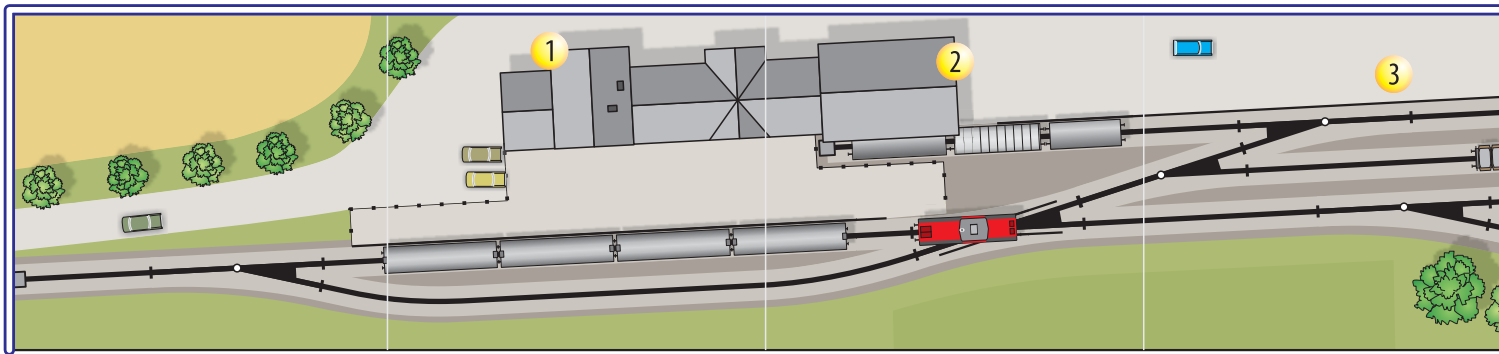
Der Gleisplan von Blomberg um 1900. Der Bahnhof misst von der Einfahrweiche bis zum Gleisende immerhin 500 m, da die Gleisanlagen für den Güter- und Personenbereich hintereinander angeordnet sind. Längenmaßstab: 1:2000, Zeichnung nach Vorlage: Gerhard Peter

tepunkt am Noltehof hinzu. Dort wurde nämlich am 15. Januar 1898 auf der Südseite des Gleises ein in einem 250 -m-Bogen liegender Außenbahnsteig in Betrieb genommen. Die Fahrgäste mussten sich allerdings mit einem lediglich mit Bänken ausgestatteten Aufenthaltstraum begnügen.

Während hier 1902 noch 11 395 Fahrkarten verkauft wurden, war der Fahrkartenerwerb für die Zusteigenden später aber nur noch im Zug möglich. Verantwortlich für die Unterhaltung der Strecke zeichnete übrigens die rund acht Schienenkilometer südwestlich von Schieder an der HAE ansässige Bahnmeisterei Steinheim.

Geringe Nutzung des „Blomberger Pengels“

Seitens der Bevölkerung wurden die Züge aufgrund des weithin zu hörenden Läutewerks der Lokomotiven schon bald als „Blomberger Pengel“ bezeichnet. Enttäuschend war allerdings die nur spärliche Inanspruchnahme des Angebots. Der erste Fahrplan sah zwar vier Zugpaare vor, doch nur drei Monate nach Aufnahme des Betriebs erwog die preußische Staatsbahn die Einstellung eines Zugpaares, da die Züge durchschnittlich nur mit acht bis elf Personen besetzt waren. Im Gegensatz dazu herrschte jedoch im



Anlagensteckbrief

Baugröße	H0
Anlagengröße	395 x 95 cm
Anlagentiefe	45 cm
Anlagentyp	L-Anlage im Regal
Gleissystem	Tillig Elite
Weichen, DKW, EKW	15°
Radien, sichtbar	700 mm

Empfangsgebäude Blomberg: Maßstab 1:160 (Baugröße N), Zeichnung: Gerhard Peter



Güterschuppen und in den zahlreichen entlang der Ladestraße platzierten Lagergebäuden reger Betrieb. Das Transportaufkommen war nicht zuletzt durch den Warenausgang der sich aus mehreren Fabriken zusammensetzenden Blomberger Stuhlindustrie und die für den landwirtschaftlichen Bedarf bestimmten Lieferungen bisweilen größer als in Schieder.

Für eine der wenigen Unterbrechungen im ebenso unspektakulären wie zuverlässigen Betriebsgeschehen sorgte im Februar 1906 ein durch eine Unterspülung verursachter Dammrutsch bei „Spiekers Berg“. Zwar stürzte einer der Personenwagen aus den Gleisen, Opfer waren aber glücklicherweise nicht zu beklagen, da die Reisenden die Fahrzeuge rechtzeitig verlassen konnten.

Zum 1. November 1908 wurde Schieder in die vierte Bahnhofsklasse herabgestuft. Dafür verkehrten 1909 bereits sechs Zugpaare mit Wagen der 3. und 4. Klasse nach Blomberg. Und auch die durch den Bau der Nebenbahn erweiterten Schiederaner Gleisanlagen wurden noch einmal modifiziert. In Vorerwartung möglicher Verkehrszuwächse hatten die HAE-Planer nämlich bereits von Anfang an ein entsprechend großzügig dimensioniertes Planum aufschütten lassen. Zwar waren die Vorarbeiten noch vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs in Angriff genommen, dann aber unterbrochen worden und erst im

Herbst 1922 konnte das Projekt zum Abschluss gebracht werden.

Die „Bergbahn“ nach Blomberg begann damit nun nicht mehr im Bahnhof Schieder, sondern zweigte im HAE-km 84,9 vor der an einem Bahnübergang neu eingerichteten Blockstelle Noltehof – hier vertraute man auf mechanische Jüdel-Technik – aus der Hauptbahn ab und wurde mittels einer einfachen Weiche sowie einer doppelten Kreuzungsweiche an beide Streckengleise angebunden. Schieder wiederum verfügte mittlerweile über den zusätzlichen Gleisanschluss einer Essigfabrik, ein Stellwerksgebäude und ein Schrankenwärterhäuschen am westlich der Bahnsteige gelegenen Bahnübergang.

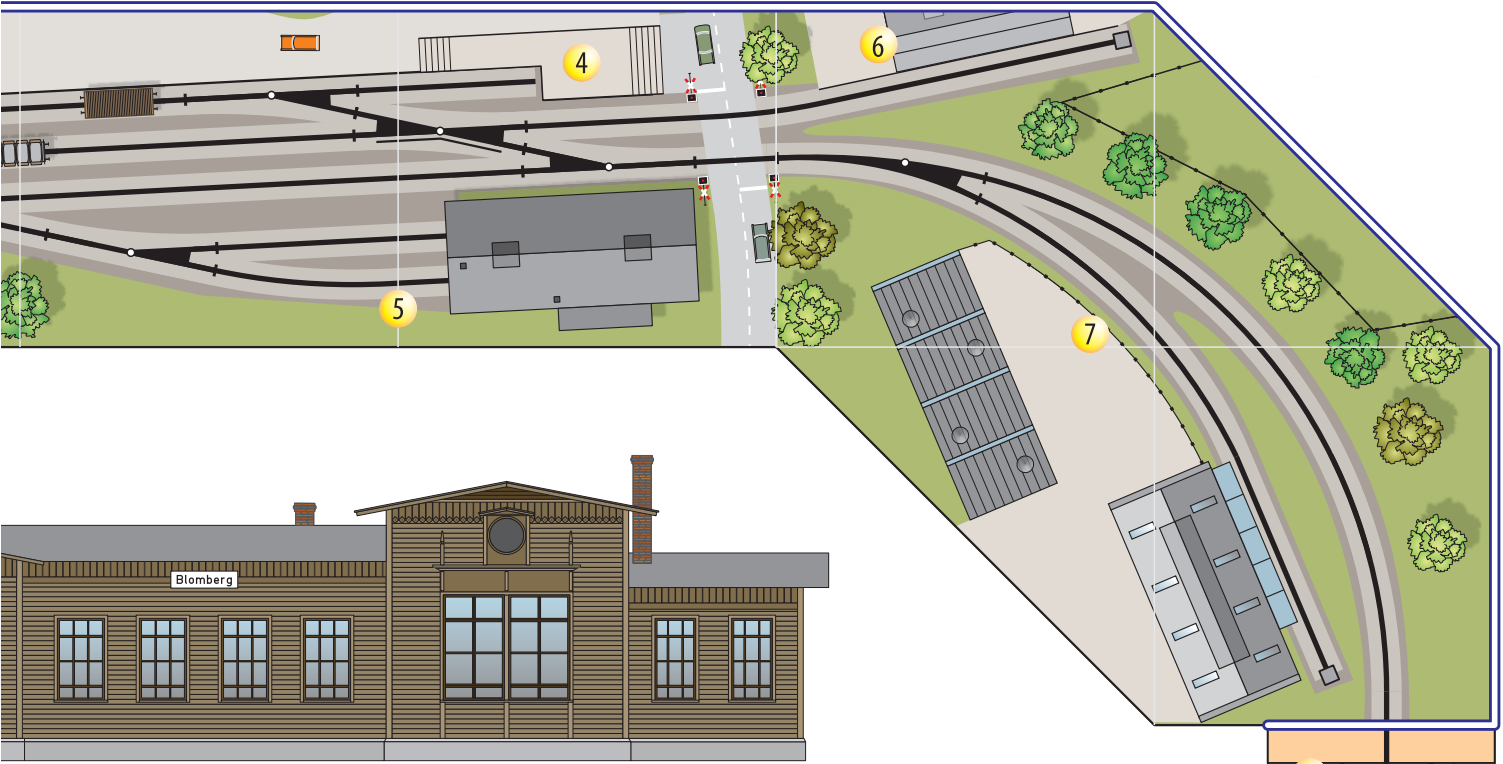
Im Zuge der politischen Umbrüche hatte der zuletzt regierende Fürst Leopold IV. abgedankt, wodurch das nur selten genutzte Fürsten-Wartezimmer im Schiederaner Empfangsgebäude dem Pächter der Bahnhofswirtschaft überlassen wurde. Als wenig glücklich erwies sich auch eine ab dem 11. September 1926 von der Paderborner Elektrizitätswerk- und Straßenbahn AG (PESAG) eingerichtete meterspurige Überlandstraßenbahn von Blomberg über Externsteine nach Paderborn, die aufgrund ausbleibender Kundschaft im Bereich Horn–Blomberg (Linie 7) schon am 13. Februar 1936 auf Omnibusse umgestellt wurde.

Eine Köf fürs Rangiergeschäft

Der Güterverkehr entwickelte sich so gut, dass Schieder zur Abwicklung des Rangiergeschäfts im August 1934 mit der beim Bw Hameln beheimateten Kbe 4092 eine Kleinlok der Leistungsgruppe II erhielt. Im gleichen Zeitraum wurde auch am Ostende des Bahnhofs ein Stellwerk errichtet und 1938 gab es von hier aus bis zu sechs Züge nach Blomberg. Diese benötigten zwischen 14 und 19 Minuten für den Anstieg und als Abfahrzeiten waren im Fahrplan 7:47, 9:50, 14:30, 16:31, 20:01 (W), 20:18 (S) und 21:56 (S) Uhr verzeichnet.

Nach einer zwischenzeitlichen Unterbrechung zumindest des Personenverkehrs auf der Nebenbahn verwies der vom 1. Juli 1946 an gültige Buchfahrplan der Reichsbahndirektion Hannover (Heft 8) einerseits auf die beiden mit Wagen der 3. Klasse ausgestatteten GmP 9382 (Schieder ab 7:20 Uhr und Blomberg an 7:39 Uhr mit 350 t Last) und 9385 (Blomberg ab 18:01 Uhr und Schieder an 18:15 Uhr mit 650 t Last). Hinzu kamen die folgenden, auf jeweils 200 t Last begrenzten und ebenfalls nur die 3. Klasse führenden Kurzpersonnzüge.

Allerdings forderte wenig später mangelnde Inanspruchnahme ihren Tribut: Die noch junge DB stellte den Personenverkehr zum 10. Dezember 1951 auf den Bahnbus um.



Schon kurz nach Einstellung des Personenverkehrs wurde der nicht mehr benötigte Hausbahnsteig abgerissen. Auch die Behandlungsanlagen inklusive des Lokschuppens wurden innerhalb kurzer Zeit zurückgebaut, wobei der Wasserturm bis 1962 erhalten blieb. Eines der beiden Schuppengleise entfiel, während das andere dem Güterumschlag diente. Dieser war immerhin so groß, dass nun das zu kurze Umfahrgleis verlängert wurde und auch die Laderampe im Bereich des vergrößerten Güterschuppens eine Erweiterung erfuhr.

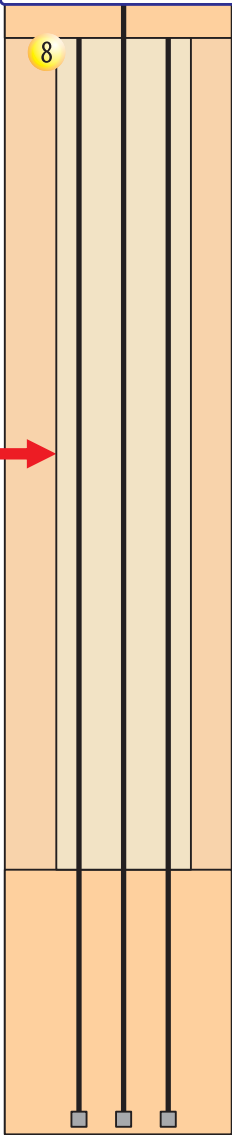
Mehrverkehr durch Schieder Möbel

1971 fertigte die DB in Schieder noch 614 Wagenladungen ab. Mit hieran beteiligt war die 1964 in unmittelbarer Bahnhofsnähe gegründete Firma Schieder Möbel, die binnen kurzem nicht nur zum größten Kunden im örtlichen Wagenladungsverkehr wurde, einen eigenen Gleisanschluss erhielt und am Güterbahnhof eine zusätzliche Traglufthalle errichten ließ, sondern schließlich sogar zum größten Möbelhersteller Europas aufsteigen sollte. Allerdings waren schon 1960 der örtliche Güterschuppen abgerissen und sechs Jahre darauf die Stückgut- und Expressabfertigung mangels Nachfrage geschlossen worden.

Legende (Anlagenentwurf)	
Kreiszahl	Erklärung
1	Empfangsgebäude
2	Güterschuppenanbau
3	Ladestraße mit angrenzenden Lagerschuppen
4	Kopf-/Seitenrampe
5	Lokschuppen
6	PA Lipp. Handelsgenossenschaft
7	Anschluss B. Hausmann
8	Fiddleyard mit dreigleisiger Schiebebühne

Da am 21. Mai 1971 zwischen Hannover und Altenbeken der elektrische Betrieb aufgenommen wurde, hatte die DB auch den Bahnhof Schieder mit der Fahrleitung ausgerüstet – eine Maßnahme, die der Blomberger Strecke natürlich verwehrt blieb. Mehr noch: Die Anbindung der Nebenbahn wurde nun auf eine aus dem Richtungsgleis nach Altenbeken abzweigende einfache Weiche reduziert, sodass die Züge nach Blomberg nun als Sperrfahrten verkehrten. Allerdings gab es von Schieder aus noch morgens und nachmittags je eine Übergabeleistung. Ab Jahresende 1974 reduzierte sich dies auf nur noch eine tägliche Bedienungsfahrt. Deutlich war der Rückgang auch in diesem Verkehrsbereich von 19 574 t im Jahr

Über Eck lässt sich der Bahnhof Blomberg samt Fiddleyard in Form einer Abstell-schiebebühne in H0 realisieren. In der gewählten Version von 1951 bietet der Bahnhof ausreichende Betriebsmöglichkeiten, da ja einige Ladestellen zu bedienen sind. Auch das Bauen und Basteln kommt nicht zu kurz, will man die Gebäude möglichst authentisch umsetzen. Wer in der Länge mehr Platz für den Bahnhof zur Verfügung hat, kann durchaus den Bahnhof mit Weinerts „Mein Gleis“ aufbauen. Für den Betrieb dürfte das dreigleisige Fiddleyard ausreichen. Wer ein paar zusätzliche Wagen zum Wechseln abstellen möchte, kann diesen nach belieben erweitern.



Bahnhof Blomberg



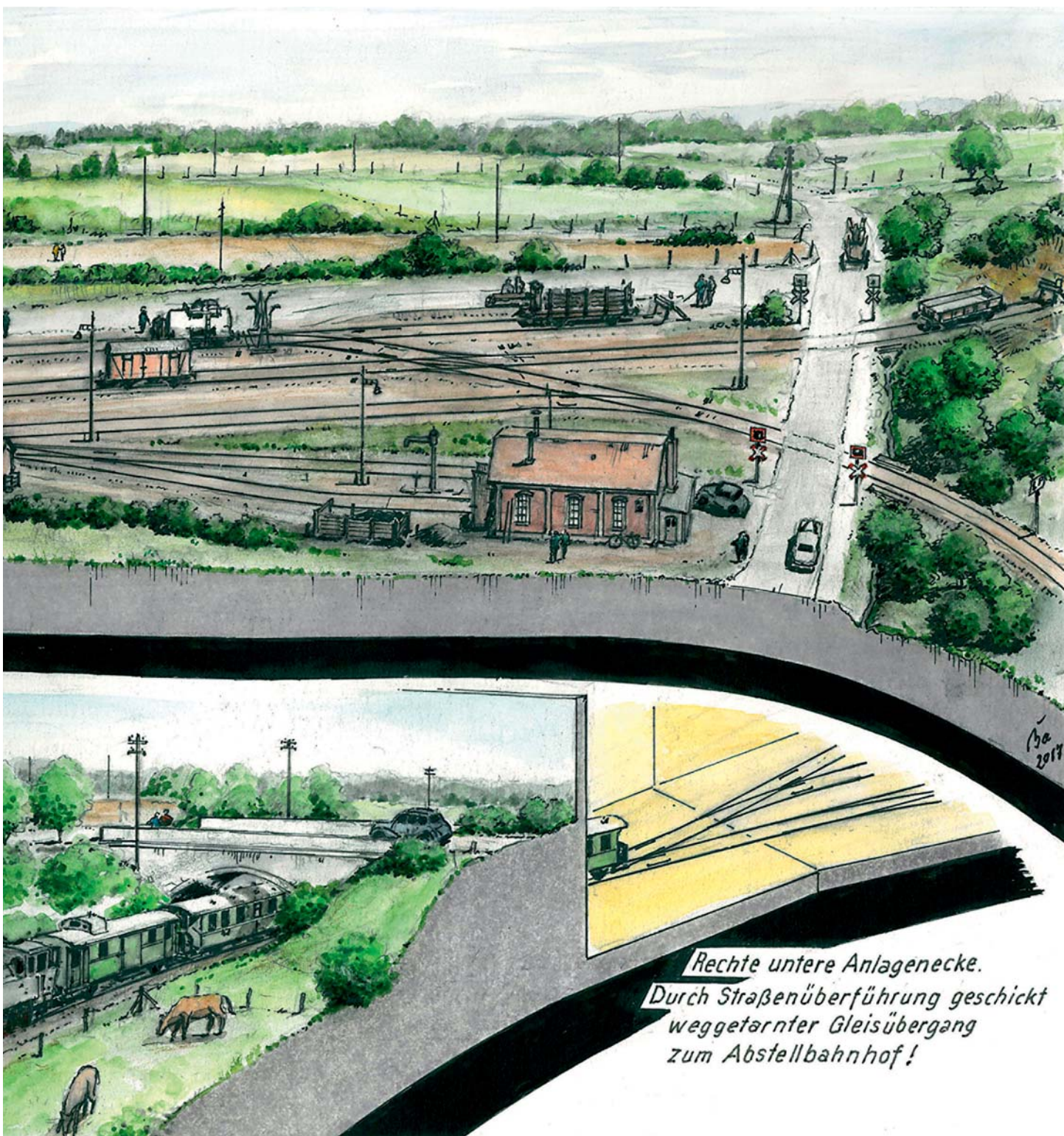
1968 auf 6 981 t im Jahr 1975, was damals einem betriebswirtschaftlichen Minus von rund 35 000,- DM entsprach.

Auch die Blomberger Gleisanlagen präsentierten sich im Vergleich zu früheren Verhältnissen deutlich geschrumpft. Im Oktober 1984 zeigte sich der Bahnhof nur noch mit sechs einfachen Weichen. Das ehemalige An-

schlussgleis der Lippischen Hauptgenossenschaft endete bereits kurz hinter der Weiche 3 noch vor der Straßenquerung.

Weitere Veränderungen gab es in Schieder. Das zuletzt in den 1960er-Jahren teilsanierte Empfangsgebäude wies einen erheblichen Sanierungstau auf und so entschloss sich die DB zur Errichtung eines modernen Zweck-

baus. Ab Herbst 1980 entstand das eingeschossige und nicht unterkellerte Gebäude unmittelbar westlich des alten, ging 1982 in Betrieb und übernahm sämtliche betrieblichen und verkehrlichen Aufgaben. Im Inneren gab es lediglich einen Warteraum und das mit der Fahrkartenausgabe kombinierte Stellwerk Schf mit Sp Dr S60-Technik für die hier nun tätigen Lichtsigna-



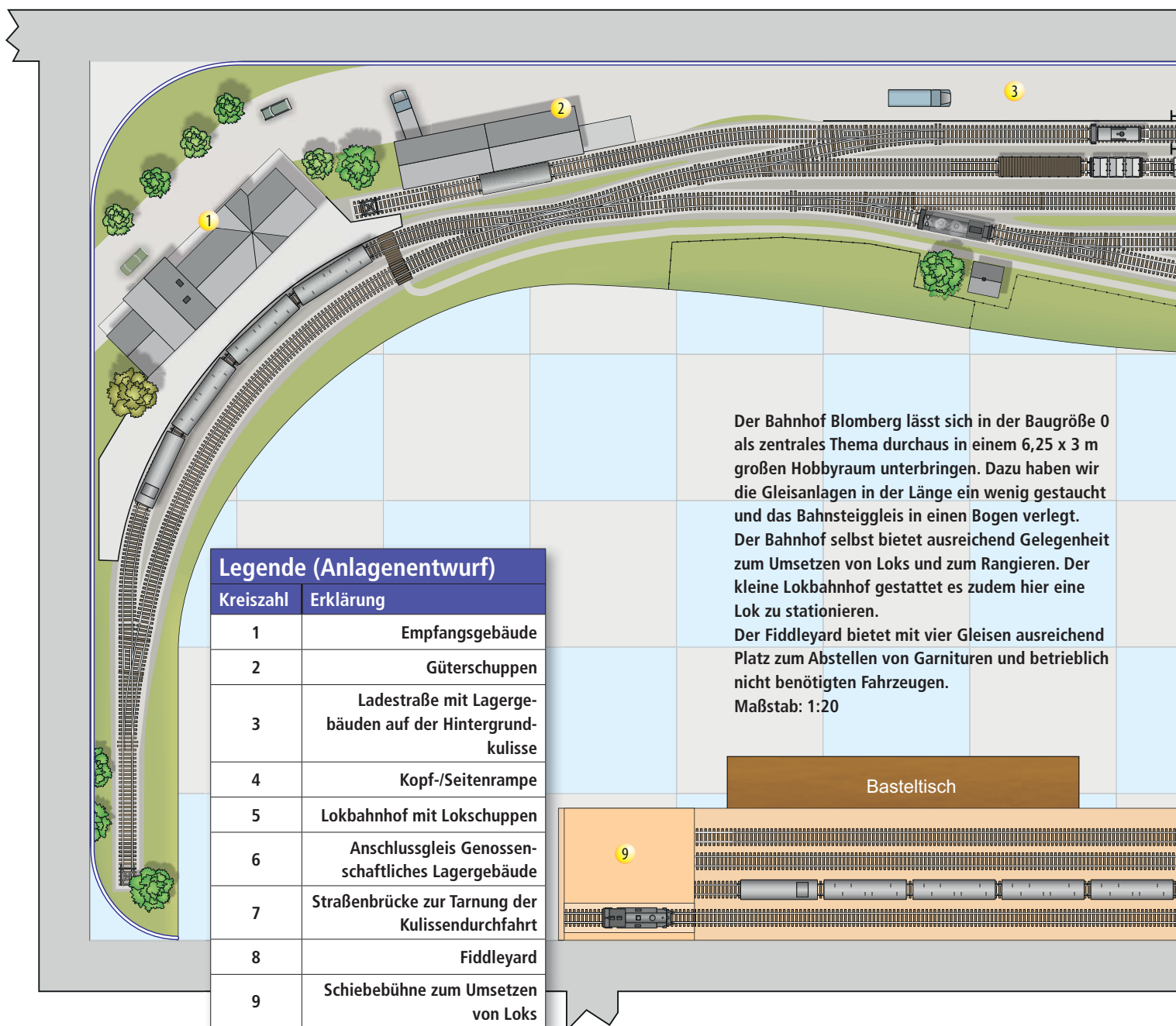
le. Auch der Verkehr nach Blomberg wurde nun von hier aus überwacht.

Dies bedeutete einerseits das Aus für seinen am Bahnübergang gelegenen gleichnamigen Vorgänger und das am südöstlichen Bahnhofsende befindliche Wärterstellwerk Scho. Auch für das alte Empfangsgebäude sowie den zweigeschossigen Fachwerkbau am Abzweig Noltehof stand 1983 der Abriss an.

Der Schiederaner Gleisplan von 1984

Ein Blick auf die Infrastruktur des Jahres 1984 ergibt für Schieder folgendes Bild: Der Bahnhof besaß zu diesem Zeitpunkt inklusive der Anschlussweichen zur Firma Schieder Möbel und zur Lippischen Holzverkohlungs zwölf Weichen, die je zur Hälfte fern- bzw.

handbedient waren. Neben dem Hausbahnsteig an Gleis 1 waren der zwischen den Gleisen 1 und 2 liegende Inselbahnsteig sowie weiterhin der einst zwischen den Gleisen 2 und 3 errichtete Bahnsteig für die Blomberger Züge enthalten, wie aus dem Modellgleisplan auf den Seiten 30/31 ersichtlich. Für den Güterumschlag standen eine kombinierte Kopf-/Seitenrampe



und ein Lademaß zur Verfügung. Das längst nicht mehr zu Bahnzwecken genutzte Blomberger Stationsgebäude wiederum diente ab Frühjahr 1984 einem Antiquitätenhandel.

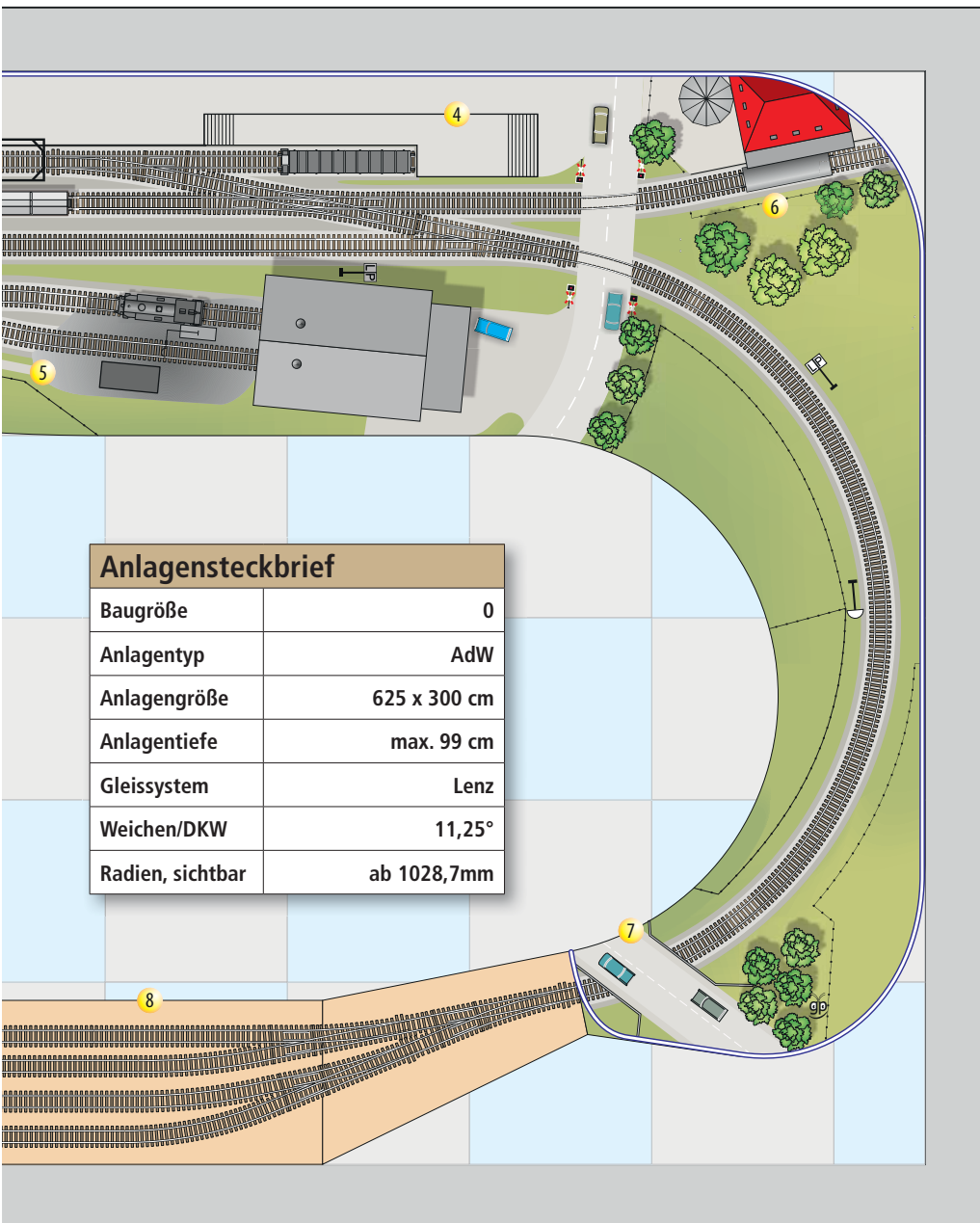
DB und Lokalpolitik diskutierten mittlerweile über die Zukunft des immer weiter ausgedünnten Schienengüterverkehrs. Dabei standen sowohl die Umwandlung der Strecke in ein städtisches Industriestammgleis als auch die generelle Stilllegung zur Wahl. Da aber vonseiten der potentiellen Nutzer kein ernsthaftes Interesse zu verzeichnen war und die Stadt die Kosten für den Erwerb und die langfristig anstehenden Unterhaltungsmaßnahmen scheute, schlug sie das von der DB unterbreitete Übernahmeangebot aus. In Anbe-

tracht des abzusehenden Abschieds kam es am 10. Juni 1984 sogar noch einmal zu Personenzugpendelfahrten zwischen Noltehof und Blomberg, für die jeweils extra neue Behelfsbahnsteige errichtet worden waren.

Ab 1986 waren auf der Strecke nur noch 30 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen und die Gesamteinnahmen des Wagenladungsverkehrs schrumpften auf DM 68 000,-. Die Zustellung der letzten Übergabe – eine Ladung Düngemittel aus Polen für den Landhandel Wnendt – erfolgte schließlich am 2. September 1987. Einen Monat später kam es am 11. Oktober zu einer finalen Neuauflage der bereits drei Jahre zuvor abgehaltenen Abschiedsfeierlichkeiten samt Personenzugfahrten zwischen

Noltehof und Blomberg. Doch jetzt war endgültig Schluss, denn schon am Tag darauf begann der komplette Rückbau sämtlicher – teilweise sogar mit Beton-schwellen ausgestatteter – Gleise und Weichen.

Geplant war auch, das seit 1989 unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude grundlegend zu renovieren. Kurz darauf wurde hier aber ein aussichtsloser Befall mit Haus-schwamm diagnostiziert und der gesamte Bau im Januar 1994 abgerissen. Da sich weitere Schwierigkeiten bei der Umsetzung des ambitionierten Projekts eines Eisenbahnmuseums ergaben, verschwanden im Oktober 1995 wieder sämtliche hierher geschafften rollfähigen Exponate, um sich anschließend in



ger Weichen weiterhin im Gebüsch auszumachen sind. Darüber hinaus hat die HAE ihre einstige Bedeutung als wichtige Umleiter- und Entlastungsstrecke im Güterverkehr seit Fertigstellung der Neubaustrecke Hannover–Würzburg weitgehend eingebüßt und muss sich im Durchgangsgüterverkehr mit einer überschaubaren Zahl regulärer Leistungen begnügen. Doch wenn es andernorts – bisweilen im wahrsten Sinne – wieder einmal brennt, lassen sich weiterhin zahlreiche umgeleitete Züge auch des IC- und ICE-Verkehrs beobachten.

Am ehemaligen Abzweig Noltehof wurde die Geländecontour im Zuge der Auflassung des Bahnübergangs und durch den Brückenbau der Bundesstraße stark verändert, sodass sich in Verbindung mit einem zunehmenden Bewuchs der alte Zustand nur noch abschnittsweise erahnen lässt. Gut zu erkennen hingegen ist die einstige Nebenbahntrasse allerdings auf der Nordseite der B 239. Dort zweigt sie östlich der Nessenbergstraße als Radweg ab und versteht sich nun als Abschnitt der insgesamt 147 km langen „Fürstenroute Lippe“.

Ab hier geht es in sanften Bögen durch eine beschauliche und überwiegend von dichtem Baumbewuchs geprägte Landschaft bergan gen Blomberg. Dabei quert man mit der „Diestel“ gleich 2-mal jenen Bach, der die Errichtung der beiden einzigen Kunstbauten der Nebenbahn – zweier Steinbogenbrücken mit je neun Metern lichter Weite – erforderlich machte. Offen-

sichtlich wird hierbei der Reiz früherer Bahnreisen, der sich bei noch vorhandener Infrastruktur vermutlich auch heute noch angemessen touristisch vermarkten ließe.

In Blomberg selbst endet der Radweg vor einem Kreisverkehr, über den das Gleis einst zum gegenüber auf einer Art Damm liegenden Bahnhofsgelände führte. Auf diesem befinden sich schon seit Jahren eine Raiffeisen-Filiale sowie ein Bau- und Gartenfachmarkt. Lediglich am westlichen Ende des einstigen Bahnhofsgeländes gibt es neben dem Straßenschild „Bahnhofstraße“ einen Verweis auf den Parkplatz „Alter Bahnhof“. Auf der Ostseite des Kreisels wiederum befindet sich noch immer das Lagerhaus der Lippischen Hauptgenos-

die Bestände verschiedener Museen bzw. Vereine einzureihen und um dort sogar wieder zu Einsatzehren zu kommen.

Gegenwärtiger Zustand und Betrieb

In der Gegenwart finden sich vor Ort kaum noch Belege für den einstigen Blomberger Pengel. Zwar hat der Bahnhof Schieder seine Funktion als Nahverkehrshalt bewahren können und profitiert von einem Taktfahrplan (werktags stündlich und am Wochenende zweistündlich). Allerdings halten hier ausschließlich die Züge der anlässlich der EXPO 2000 in Hannover eingerichteten S-Bahn-Linie 5 auf ihrem

Weg von Hannover-Flughafen nach Paderborn Hbf und zurück. In jüngster Zeit wurde auch ein Großteil der Station samt Umfeld grundlegend modernisiert. Neben diversen Park & Ride-Plätzen und einer neuen Bushaltestelle gehören hierzu zwei auf der Westseite an den Bahnübergang anschließende Außenbahnsteige, die am 24. November 2014 ihre weiterhin vorhandenen Vorgänger ablösten.

Vom obligatorischen Fahrkartenautomaten abgesehen gab es hier aber selbst im Frühjahr 2016 noch einen Fahrkartenverkauf durch den Fahrdienstleiter. Lokale Gütertransporte gibt es allerdings nicht mehr und die Zufahrt zu den Nebengleisen 3 und 4 wurde gekappt, wobei diese samt eini-

senschaft. Zwar fehlt auch hier längst das einst mittels zweier Gleissperren beiderseits gegen die Straße hin abgesicherte Anschlussgleis, dessen genauer Verlauf aber ist noch immer anhand der unterschiedlichen Farben des auf dem Gelände vorhandenen Asphalts nachvollziehbar.

Blomberg im Modell

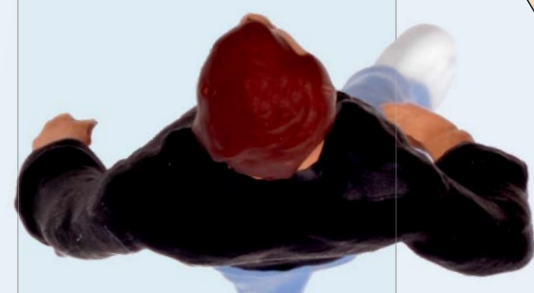
Wer – wie wohl die meisten Modellbahner – nicht über so viel Platz verfügen kann, wie er sich erträumt, wird es vermutlich bei einem Nachbau des Blomberger Bahnhofs belassen (müssen). Hier bieten die beiden Gleispläne aus den Jahren 1951 und 1984 zwei jeweils reizvolle Vorlagen. Außer Frage steht: In ihrem früheren Zustand bietet die Anlage mit acht Weichen, je einer einfachen und einer doppelten Kreuzungsweiche, den beiden von der Bundesstraße gekreuzten Gleisanschlüssen sowie dem Lokbahnhof ein nahezu ideales Maß an Betriebsmöglichkeiten auf verhältnismäßig kleinem Raum. Doch selbst in der zurückgebauten Version mit sechs Weichen lässt sich noch manches Rangiermanöver vollziehen, da lediglich einer Umsetzungsmöglichkeit immerhin fünf Stumpfgleise gegenüber stehen und sich einem „Prellbock-Fetischisten“ reichlich Gelegenheiten zur Unterbringung verschiedenster Gleisabschlüsse bieten.

Was sich über den eigentlichen Bahnhof hinaus noch darstellen lässt, muss wiederum den individuellen räumlichen Gegebenheiten überlassen werden. Nahezu obligatorisch dürfte die Einplanung eines wie auch immer gearteten Zugspeichers mit oder ohne Umsetzungsmöglichkeit sein, egal ob als Fiddleyard oder als in einer Kehrschleife anzulegender Schattenbahnhof. Schön wäre natürlich ein gerütteltes Maß an Strecke, entlang derer sich – vom Bahnhof Blomberg möglichst stark optisch getrennt – auch der Haltepunkt Noltehof mit seinem kleinen Stationsbau platzieren ließe. Und wer schließlich könnte einem hier die modellhafte Realisierung des seinerzeit versagt gebliebenen Ladegleises verbieten?

Steht ein deutlich größerer Raum zur Verfügung, so bestünde die Gelegenheit, sich einem von ganzen Modellbahner-Generationen bis heute erträumten Ideal anzunähern: der zweigleisigen Hauptbahn mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn. Dabei müsste die Nebenbahn keineswegs zu Statistenzwe-



Blomberg



Anlagensteckbrief

Baugröße	N
Anlagentyp	AdW-Anlage zweigeschossig mit Schattenbahn- hof
Anlagengröße	300 x 250 cm
Anlagentiefe	70 cm
Gleissystem	Peco, Code 55
Weichen, DKWs, EKWs	10°
Sichtbare Radien	min. 330 mm
Verdeckte Radien	min. 300 mm

In Baugröße N lassen sich in einem Hobbyraum von 3 x 2,5 m der Bahnhof Schieder mit seinen wesentlichen Gleisanlagen, der Abzweig Noltehof und die Nebenstrecke nach Blomberg inklusive des Endbahnhofs unterbringen. Länge und Führung der Nebenstrecke ist den räumlichen Verhältnissen angepasst. Der Bahnhof Schieder musste durch eine Kulisse begrenzt werden. Diese Einschränkungen haben aber keinen Einfluss auf die vorbildgerechte Umsetzung der Betriebsmöglichkeiten. Die zweigleisige Hauptstrecke endet in beiden Richtungen in einem Schattenbahnhof, sodass hier eingesetzte Züge in beiden Richtungen den Bahnhof durchfahren.

Schieder

11

9

4

3

6

5

14

13

10

8



50 2250 vom Bw Hameln ist am 27. März 1965 mit PZ 3015 von Altenbeken nach Hameln auf Gleis 1 eingefahren. Foto: Slg. Dietrich Bothe

cken degradiert werden. Als „Sparversion“ wäre die HAE als reine Fahrstrecke mit der – vorbildgerecht alternativ über eine Kreuzungs- sowie eine einfache Weiche oder im späteren Zustand über nur noch eine Weiche verfügende – Abzweigstelle Noltehof denkbar. Und im Idealfall böte schließlich die Einbeziehung des noch überschaubaren Dimensionen aufweisenden Bahnhofs Schieder ein geradezu traumhaftes Maß an Betriebsoptionen – selbstverständlich inklusive des beim Blomberger Pengel unerlässlichen Lokumsetzens auf den Gleisen 3 und 4.

Und vor allem kämen bei der Einbeziehung der HAE auch der Schnellzug- und schwere Durchgangsgüterverkehr samt entsprechendem Fahrzeugmaterial zu ihren Rechten. Denn wer möchte bei aller Kleinlokliebe oder PmG-Vernarrtheit nicht doch gelegentlich den einen oder anderen achsreichen Lindwurm an sich vorbei paradiere sehen oder gar anlässlich eines außerplanmäßigen Halts in Schieder zwischenbehandeln?

Wer bzw. was darf fahren?

All dies bringt uns schließlich zur Frage, was man bei mehr oder weniger sklavischer Orientierung an der Realität denn aus den reich gefüllten Vitritten bzw. Regalen auf die Anlage holen darf. Beschränken wir uns zunächst auf den Blomberger Pengel, so kann diesbezüglich von geradezu stoischer

Konstanz gesprochen werden: Zu Dampfzeiten bestanden die Züge in der Regel aus einer Lokomotive, zwei Personenwagen, einem Pack- und den je nach Tagesbedarf anfallenden Güterwagen. Ähnlich überschaubar wie das Fahrzeugmaterial war der hierfür verantwortliche Mitarbeiterstamm – er setzte sich aus vier mit den Maschinen betrauten Eisenbahnern und dem zweiköpfigen Zugpersonal zusammen.

Die Alltagsaufgaben der Lokmannschaften umfassten Arbeiten wie Laden von Kohle, Fassen von Wasser, Ausschlacken, Löscheziehen, die Befuerung während der nächtlichen Betriebsruhe sowie kleinere Wartungs- und Reparaturmaßnahmen. Zum Auswaschen, für größere Reparaturen oder Fristarbeiten hingegen musste via HAE das Heimat-Bw Hameln aufgesucht werden, das für die Gestellung der von Blomberg aus eingesetzten Maschinen verantwortlich zeichnete.

Hatte man den Verkehr in der Anfangszeit vornehmlich mit preußischen T 3 am Laufen gehalten, so kamen später stärkere Maschinen, überwiegend T 9.3 zum Einsatz. Fotografisch belegt sind hierbei zumindest die Hamelner 91 733, 1308 und 1369.

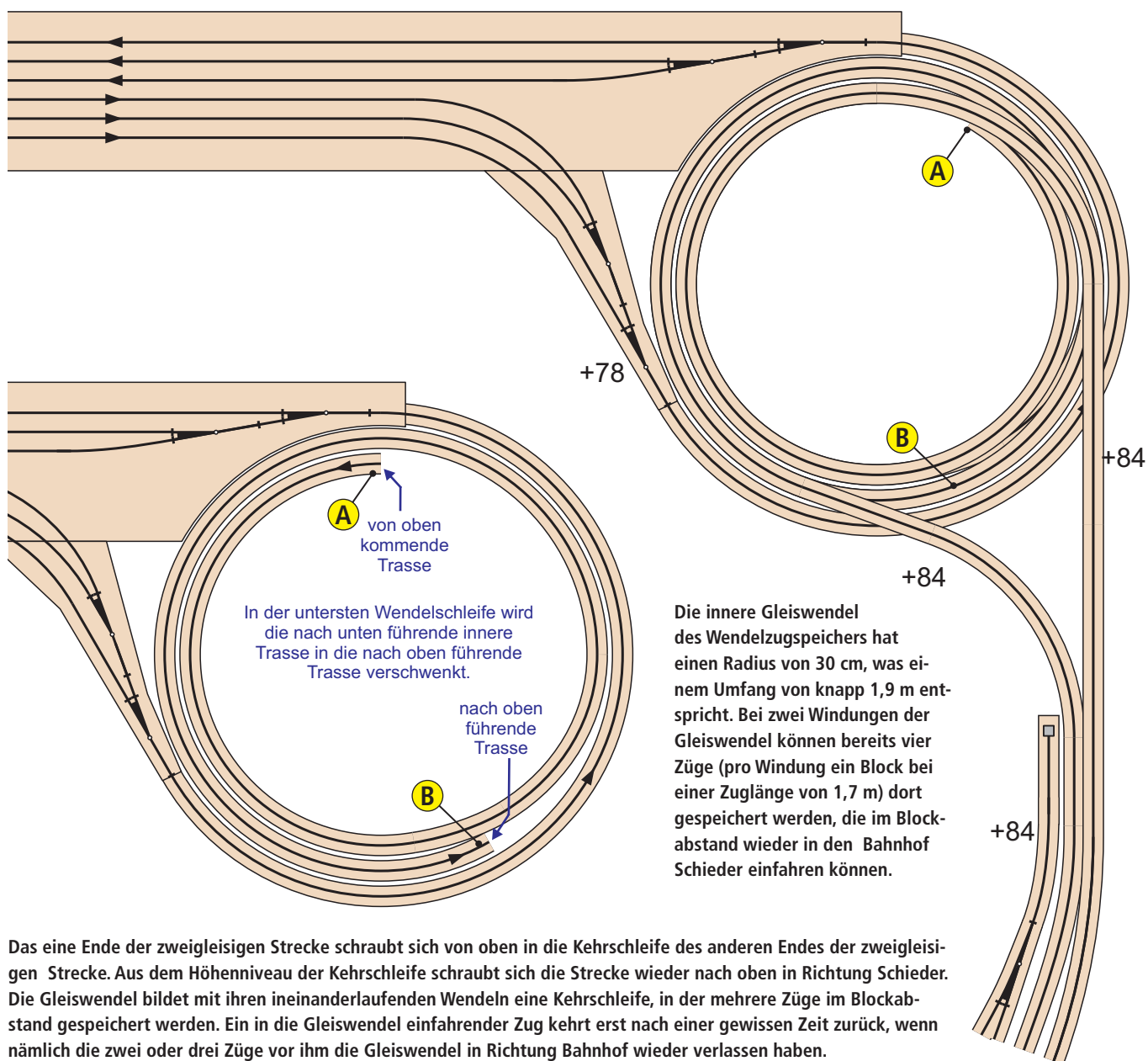
Als vergleichsweise abwechslungsreich stellte sich der Betrieb im Jahr 1946 dar, in dem laut Buchfahrplan sowohl Gmp-Leistungen mit der BR 91.3 (G 34.15) sowie Kurz-Personenzug-Einsätze mit der ebenfalls in Hameln beheimateten BR 86 (Gt 46.15)

absolviert wurden. Die letzten planmäßigen Personenzüge des Blomberger Pengels bestanden dann wieder aus je einer 91.3, einem BCi, einem Ci und einem Packwagen sowie den zuzustellenden bzw. rückzuführenden Güterwagen.

Größere Dampfloks fanden erst später den Weg auf die Nebenbahn. Als am 30. April und 1. Mai 1972 im norddeutschen Raum Abschiedsfahrten für die preußische P 8 durchgeführt wurden, gelangte 038 382 über Bad Münde, Hameln und Block Noltehof auf die Blomberger Strecke, um sich anschließend in Richtung Himmighausen/Altenbeken aufzumachen.

Der „Brot-und-Butter-Fraktion“ entstammten auch die Triebfahrzeuge der sich anschließenden reinen Güterverkehrsphase mit ihrem zunächst deutlich expandierenden Aufkommen. Aufgrund des geforderten Leistungsspektrums kamen hier lange Hamelner 50er zum Zuge, später dann meist vom Bw Altenbeken aus disponierte Diesellokomotiven.

Während beispielsweise 1967 eine Kleinlok der Leistungsgruppe III vorgesehen war, war es im Winterfahrplan 1972/73 ein ehemaliger Wehrmachtsdiesel der Baureihe 236. Ab 1974 gelangte dann vorzugsweise eine Vertreterin der Baureihe 260 nach Blomberg, wobei ab 1980 die 211/212 dominierten und eine von ihnen auch im September 1987 anlässlich des letzten Güterzugs zum Einsatz kam.



Das eine Ende der zweigleisigen Strecke schraubt sich von oben in die Kehrschleife des anderen Endes der zweigleisigen Strecke. Aus dem Höhenniveau der Kehrschleife schraubt sich die Strecke wieder nach oben in Richtung Schieder. Die Gleiswendel bildet mit ihren ineinanderlaufenden Wendeln eine Kehrschleife, in der mehrere Züge im Blockabstand gespeichert werden. Ein in die Gleiswendel einfahrender Zug kehrt erst nach einer gewissen Zeit zurück, wenn nämlich die zwei oder drei Züge vor ihm die Gleiswendel in Richtung Bahnhof wieder verlassen haben.



Schieder am 5.3.1965: 38 3189 vom Bw Hannover fährt mit einem Personenzug auf Gleis 2 in Richtung Altenbeken. Foto: Slg. Dietrich Bothe

Erst kurz vor Schluss: Triebwageneinsätze

Als es zwischen 1984 und 1987 aufgrund der Abschiedsfahrten noch einmal zu kurzzeitigen Neuaufgaben des Personenverkehrs kam, boten diese ein für die Strecke fahrzeugtechnisches Novum: Statt der seit jeher lokbespannten Züge verkehrten nämlich nun ausschließlich Dieseltriebzüge. Beim ersten Abschiedsfest am 10. Juni 1984 bot den Blombergern die dreiteilige Einheit 614 097/914 037/614 080 noch einmal die Gelegenheit, die Vorzüge des Bahnreisens in Anspruch zu nehmen. Ein Jahr später verschlug es am 10. November 1985 anlässlich einer nur für Eingeweihte abgehaltenen Sonderfahrt den VT 98 der Seelzer Eisenbahnfreunde auf die Strecke. Und als letzter Personenzug überhaupt verkehrte am 11. Oktober 1987 die vom Bw Braunschweig betreute VT 08-Museumsgarnitur.

Das DB-Fahrzeugmaterial auf der Hauptstrecke sei an dieser Stelle lediglich angerissen. Standardgäste waren einerseits Schlepptender-Konstruktionen der Baureihen 01, 03, 38, 41, 44 und 50, später dann V 100, V 160 und V 200 sowie die seit der Elektrifizierung dominierenden Maschinen der Baureihen 110, 140, 141, 150 und 151. Angesichts der trotz aller Verkehrsrückgänge weiter bestehenden Umleiterfunktion gilt im Prinzip aber letztlich bis in die Gegenwart: Es ist fast alles erlaubt, was gefällt.

Zugegeben, im Personenverkehr sieht es seit dem Ende des regulären



Das Gebäude und die Silos der Lippischen Hauptgenossenschaft sind noch vorhanden. Das Anschlussgleis lag in Bildmitte. Der Radweg verläuft auf der alten Trasse (20. Juni 2012).

Foto: Slg. Garrelt Riepelmeier

Fernverkehrs und der Integration der Strecke in das Netz der S-Bahn-Hannover sehr mau aus – es sind lediglich die vierteiligen Triebwagen der Baureihen 424 und vor allem 425 anzutreffen. Andererseits zeigen sich im Umleitungsfall immer wieder auch IC und ICE verschiedener Couleur und im längst auch von zahlreichen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen geprägten Güterverkehr hat man – ungeachtet aller heutigen TRAXX-Dominanz – nahezu die freie Wahl.

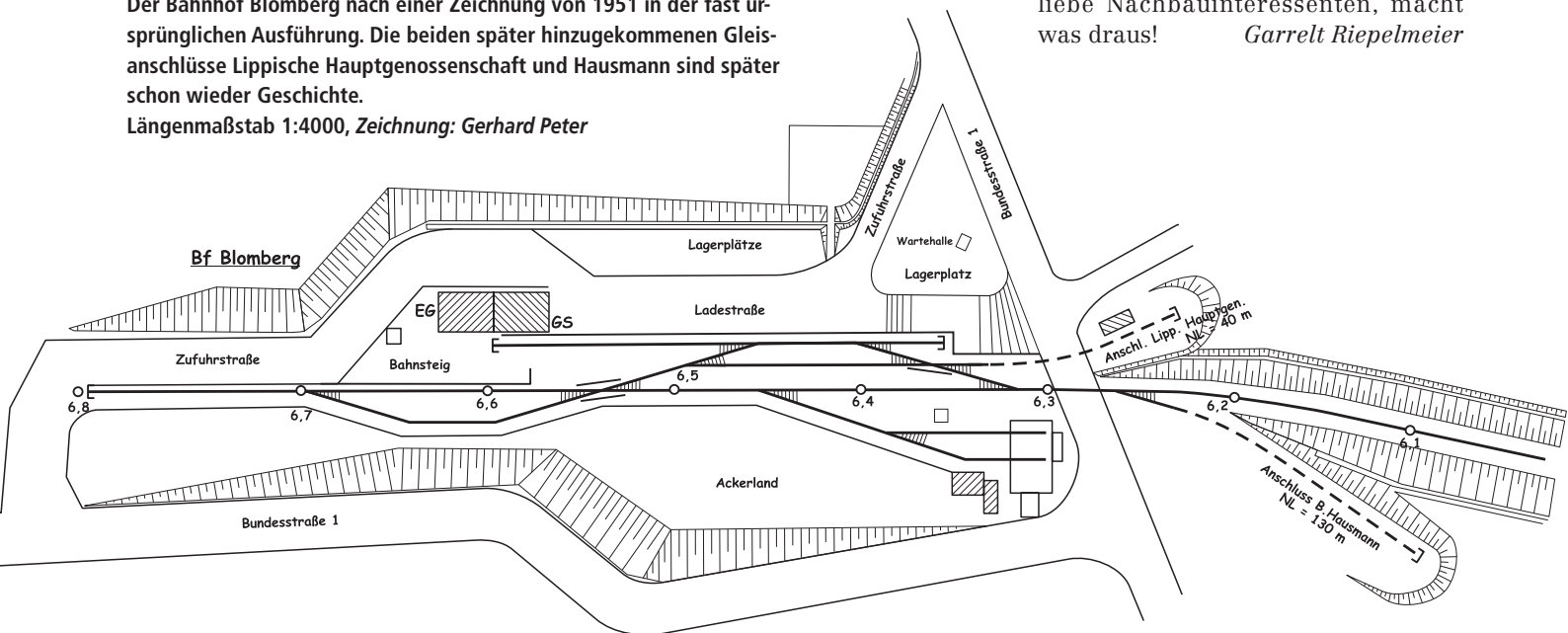
Letztlich spricht auch nichts gegen einen Zustandsmix quer durch die Epochen. So ließe sich beispielsweise auch einmal ein Gegenwarts-Szenario mit

modernisiertem Bahnhof Schieder und noch vorhandener Nebenbahn durchspielen, bei dem etwa ein Regioshuttle RS1 oder der Talent-Triebwagen eines privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) die Anbindung Blombergs übernimmt. Ein dort angesiedelter Industriebetrieb – Blomberg dient seit 1966 als Hauptsitz des im Bereich der Automatisierungs- sowie Interfacetechnik weltweit aktiven Herstellers Phoenix Contact – könnte wiederum seine Produkte auf die Bahn bringen und diese von einem anderen EVU-Nischenanbieter mittels bunt lackierter moderner Diesellok oder auch entsprechend aktualisierter ehemaliger West- oder Ost-V 100 befördern lassen. Also liebe Nachbauinteressenten, macht was draus!

Garrelt Riepelmeier

Der Bahnhof Blomberg nach einer Zeichnung von 1951 in der fast ursprünglichen Ausführung. Die beiden später hinzugekommenen Gleisanschlüsse Lippische Hauptgenossenschaft und Hausmann sind später schon wieder Geschichte.

Längenmaßstab 1:4000, Zeichnung: Gerhard Peter



Blitz, Bulli und Konsorten für die Modellbahn



LADEN UND LIEFERN TRANSPORTER, LIEFERWAGEN UND KLEINE LASTER
Die Motorisierung des Transportwesens fand in den deutschen Wirtschaftswunderjahren weitgehend ihren Abschluss. In den Städten übernahmen Transporter mit der ungefähren Grundfläche eines Pkw die leichteren Verteilungsaufgaben. Der prominenteste Spross aus dieser Fahrzeuggattung ist der VW-Bus. War die Tragfähigkeit zu gering, mussten kleine Laster ran. Mit ihrer Ladefähigkeit von ca. 3 t waren sie in vielen Branchen das Transportmittel der Wahl. Hanomag, Mercedes, Magirus oder Opel sind klingende Namen, die man mit dieser Fahrzeuggattung in Verbindung bringt. Das aktuelle Heft der Reihe „1x1 des Anlagenbaus“ widmet sich diesen aus dem Straßenbild nicht wegzudenkenden Kraftfahrzeugen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Epochen III und IV. Aber auch die modernen Lieferwagen ab 1990 werden behandelt. Themen sind u.a. die korrekte Konzeption von Ladeszenen am Bahnhof, die Vorstellung der verschiedenen Modelle, die Verbesserung mit Farbe, Pinsel und Pulver oder die Gestaltung von kleinen, aus dem Leben gegriffenen Anlagenszenen.



100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, mehr als 250 Abbildungen
Best.-Nr. 682001 | 15,-



Autos für die Anlage
Vorbildgerechter Straßenverkehr
in 1:87
Best.-Nr. 681901 • € 15,-

Auto-Kult für die Modellbahn



Autos sind die größte Konkurrenz der Bahn – und doch geht es nicht ohne sie. Zahlreiche Automobilhersteller sorgen seit den Wirtschaftswunderjahren für eine riesige Typenvielfalt und schufen etliche Kultobjekte. „Autos für die Anlage“ zeigt, mit welchen Tricks sich Modelle vorbildgerecht altern lassen und wie mit individuellen Beschriftungen ganz besondere Fahrzeuge entstehen.



Auto-Bahn
Kfz-Transporte auf der Schiene
Best.-Nr. 711001 • € 15,-

Infos vom Vorbild



Autos im Gepäck
Kfz-Transporte im Reisezugverkehr
Best.-Nr. 711101 • € 15,-

Das „1x1 des Anlagenbaus“ in der EJ-Modellbahn-Bibliothek



Küchentisch-Basteleien
Modellbau in der
„fliegenden Werkstatt“
Best.-Nr. 681802 • € 15,-



Anlagenpläne für RocoLine
Das Gleissystem im Einsatz
Best.-Nr. 681803 • € 15,-



Heißes Eisen
Wo aus Eisenerz, Koks, Kalk und Luft
Roheisen wird
Best.-Nr. 681902 • € 15,-



Zwei Freunde, zwei Anlagen
Zwei Anlagen mit Märklin-Gleis eine Epoche II, die andere Epoche IV
Best.-Nr. 681903 • € 15,-



Zwischen 1949 und 1962 setzte die Ilmebahn eine der ehemaligen Tenderloks der Baureihe 76 (Achsfolge 2' C) ein und reichte sie als Lok 7 in ihren Bestand ein. Hier hat die ehemalige 76 002 am 23.5.1961 in Dassel mit einem Personenzug Kopf gemacht.
Foto: Joachim Claus, Slg. Eisenbahnstiftung

Dassel: Ein Ende am östlichen Rand des Solling

Der Reiz einer Privatbahn

Klein- und Privatbahnen kommen mit ihren überschaubaren Bahnhöfen und dennoch reizvollen Betrieb den Bedürfnissen vieler Modellbahner entgegen. So auch der Bahnhof Dassel der Ilmebahn Einbeck, den wir zusammen mit dem Betrieb der Nebenbahn vorstellen.

Stichbahnen mit einem interessantesten Endbahnhof, der sich von den Längenausdehnungen gut ins Modell umsetzen lässt, der ein wenig Herausforderung beim Bau der typischen Bahngelände verspricht und einen Fahrbetrieb mit einer kalkulierbaren Anzahl von Fahrzeugen bietet, findet man immer wieder bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahn). Auf der Suche nach einem solchen Vorbild stößt man auch auf die Ilmebahn, eine ehemalige Stichbahn von Einbeck nach Dassel. Der Bahnhof von Dassel bietet eine nicht unbedingt typische Gleisanlage, an deren Ende Empfangsgebäude, Güter- und Lokschuppen relativ kompakt beieinander stehen.

Betrachtet man die von der Hauptstrecke Hannover–Kassel abzweigende eingleisige Bahnstrecke in Richtung des östlichen Sollingvorlands mit der Stadt Dassel als Endpunkt, stößt man auf eine interessante Konstellation. Die Stadt Einbeck bemühte sich schon in den 1840er-Jahren um einen Bahnanschluss an die Magistrale Kassel–Hannover. Im September 1879 wurde der Betrieb der kurzen eingleisigen Nebenbahn von Salzderhelden nach Einbeck eröffnet.

Ein im Januar 1878 gegründetes Komitee plante die Weiterführung der Strecke von Einbeck nach Dassel. Erst Ende Juli 1882 erteilte Kaiser Wilhelm I. die Konzession zum Bau der

Das Bild vermittelt recht gut die Gleislage im Bereich von Lokschuppen und Empfangsgebäude und auch einige Details, die für eine mögliche authentische Modellumsetzung interessant sein könnten.

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



13,4 km langen Bahnstrecke. Für den Bau und den Betrieb der Strecke wurde eine private Eisenbahngesellschaft mit dem Namen „Ilmebahn-Gesellschaft .Aktiengesellschaft“ gegründet. Am 20. Dezember 1883 war es soweit, dass der erste planmäßige Zug den Bahnhof Dassel erreichte.

Somit ist die Bahnstrecke von Salzderhelden nach Dassel zum Teil eine staatliche Sekundär- bzw. Nebenbahn und zum Teil eine Privatbahn. Der Bahnhof Einbeck ist ein Übergabebahnhof zwischen zwei verschiedenen Bahngesellschaften. Unabhängig von

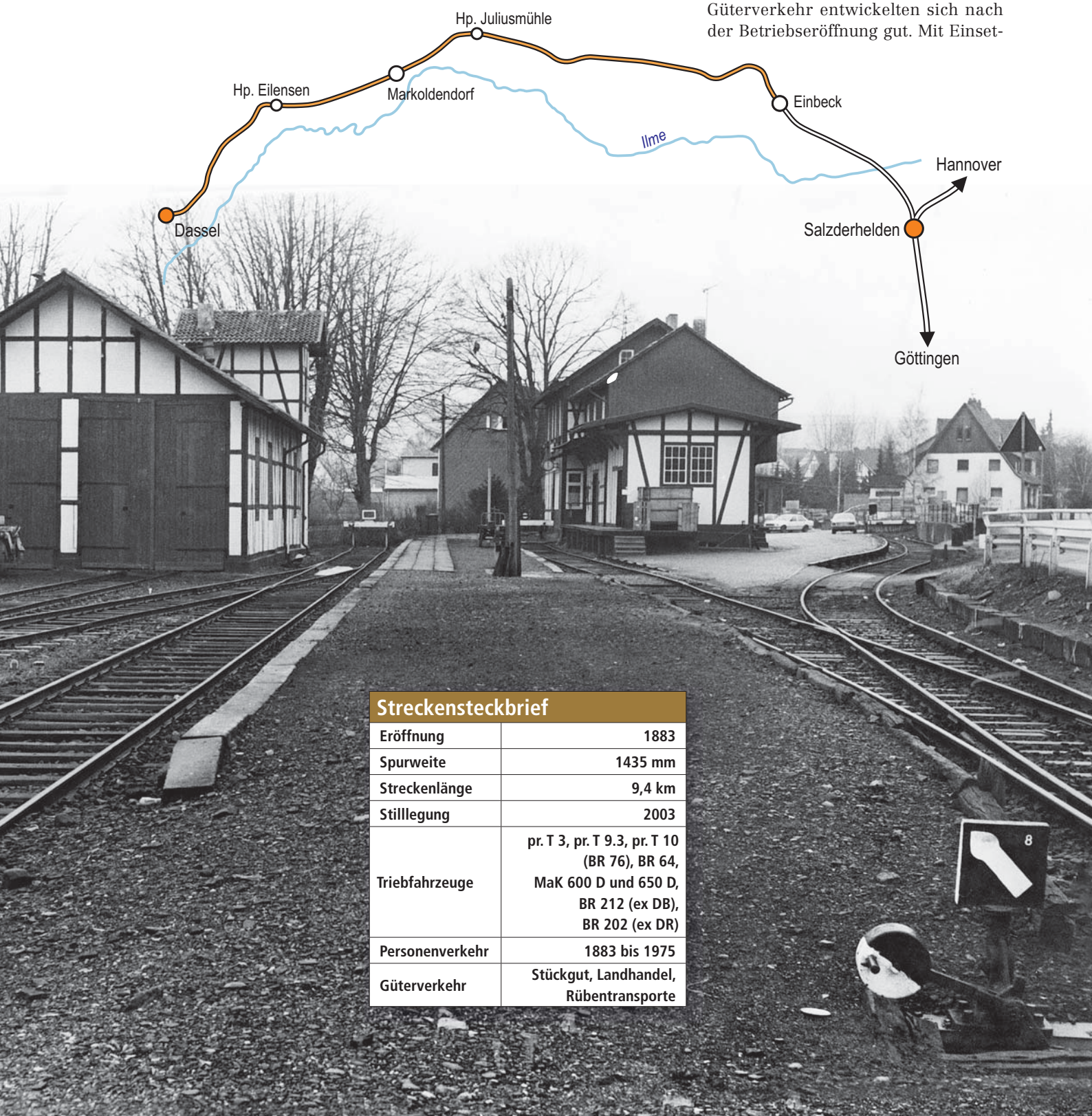
dieser Konstellation trug die Ilmebahn über Jahrzehnte zur Entwicklung des Landstrichs zwischen Harz und Solling bei.

Für den Modelleisenbahner dürften die politischen und bürokratischen Entwicklungen und Entscheidungen für und gegen den Bau der Streckenabschnitte weniger interessant sein, als die verkehrs- und betriebstechnische Entwicklung. Diese liegt eher im Fokus, dient sie doch als Basis für eine modellbahntechnische Umsetzung.

Kuriose Betriebsverhältnisse

Mit Aufnahme des Betriebs auf der Strecke Salzderhelden–Dassel erfolgte die Betriebsführung durch die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft. Fünf Jahre später übernahm die Eisenbahndirektion Hannover und nochmals fünf Jahre später die Eisenbahndirektion Kassel die Führung des Betriebs. Die Züge wurden von der Staatsbahn eingesetzt und verkehrten bis 1924 im Verbundbetrieb zwischen Salzderhelden und Dassel.

Sowohl der Personen- wie auch der Güterverkehr entwickelten sich nach der Betriebseröffnung gut. Mit Einset-



Streckensteckbrief	
Eröffnung	1883
Spurweite	1435 mm
Streckenlänge	9,4 km
Stilllegung	2003
Triebfahrzeuge	pr. T 3, pr. T 9.3, pr. T 10 (BR 76), BR 64, MaK 600 D und 650 D, BR 212 (ex DB), BR 202 (ex DR)
Personenverkehr	1883 bis 1975
Güterverkehr	Stückgut, Landhandel, Rübentransporte

zen der Inflation nach dem Ersten Weltkrieg begann der Niedergang der Stichbahn. Infolge der abgewirtschafteten Bahnanlagen durch den Ersten Weltkrieg und durch die Inflation übernahm am 1. September 1924 die Ilmebahn-Gesellschaft die Betriebsführung. Auch legte die Reichsbahn keinen Wert auf eine Weiterführung des Betriebs der Ilmebahn. Die Zuständigkeit der Reichsbahn endete im reichsbahneigenen Bahnhof Einbeck. Der Bahnhof Einbeck war fortan Gemeinschafts- und Übergabebahnhof.

Mit dieser Situation ergab es sich, dass die Ilmebahn zur Instandhaltung der eigenen Fahrzeuge am westlichen Stadtrand von Einbeck Anlagen zur Behandlung und Abstellung von Lokomotiven schaffen musste. Man wollte nicht auf fremde Hilfe angewiesen sein, son-

der selber die Fahrzeuge instandhalten können.

Für die Fahrgäste verschlechterte sich das Reisen von Salzderhelden nach Dassel. Fuhren die Reisezüge bis zum September 1924 bis Dassel durch, mussten mit Veränderung der Betriebsführung die Reisenden mit ihrem Gepäck in Einbeck von den Reichsbahnzügen in die der Ilmebahn umsteigen. Das missfiel den Reisenden sehr und förderte den Unwillen. Dieser Zustand hielt einige Jahre an. Erst am 15. Mai 1927 befuhren Züge die Strecke zwischen Salzderhelden und Dassel wieder durchgehend. Allerdings mit dem kleinen Unterschied, dass die Lokomotiven der beiden Bahngesellschaften in Einbeck gewechselt wurden.

Die 1939 eröffnete Grube Steinberg in Marktoldendorf zum Abbau von Ei-

senerz sorgte zehn Jahre lang für ein deutlich gestiegenes Güteraufkommen. Nach Abbau der Förder- und Verladeanlagen wurde das Gleis noch von der ortsansässigen Warengenossenschaft genutzt. Der gestiegenen Beförderungsleistung während des Zweiten Weltkriegs folgte nach Kriegsende eine kurze Betriebseinstellung.

Bereits im September 1949 begann die Ilmebahn mit der Eröffnung der ersten Omnibuslinie das Unternehmen in Richtung Straßenverkehrsbetrieb auszubauen. Unabhängig von dem kontinuierlichen Ausbau der Omnibuslinien wurde erst mit Erlass vom 24. September 1975 der Schienenpersonenverkehr eingestellt. Die DB hingegen stellte den Verkehr zwischen Salzderhelden und Einbeck erst 1984 ein. Zum Schluss verkehrten dort noch Akkutriebwagen.

Der bereits erwähnte Lokwechsel der durchgehenden Züge in Einbeck begann am 23. Mai 1954 sein Ende zu nehmen. Die Ilmebahn fuhr mit ihren Loks erst ein Zugpaar täglich durchge-

Die V 601 der Ilmebahn wartet am 20.2.1973 im Ladegleis auf den nächsten Fahrauftrag. Links im Bild der Güterschuppenanbau des Empfangsgebäudes. Foto: Johannes Glöckner, Slg. Eisenbahnstiftung

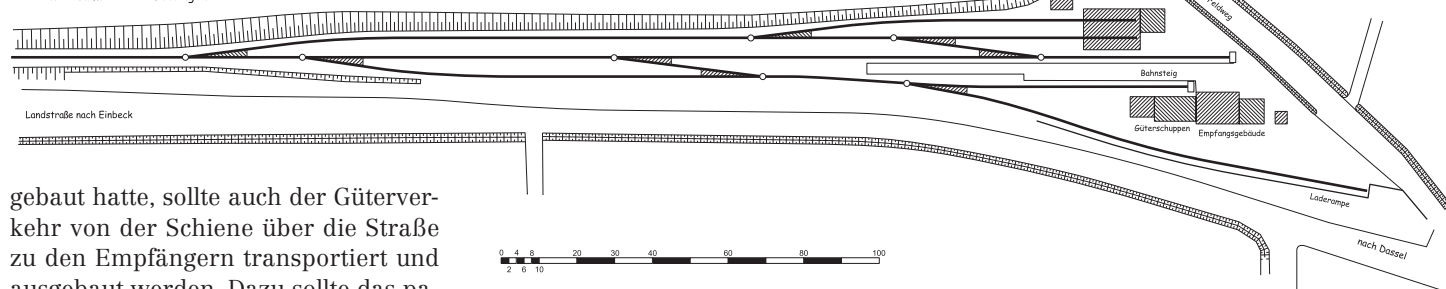


hend von Salzderhelden nach Dassel und ab dem 3. Oktober bespannte sie alle Zugleistungen.

Neben dem Stückgutverkehr, dem Transport von Dünger, Kohle und Holz im Ladungsverkehr sowie dem zehn Jahre andauernden Güteraufkommen durch die Grube Steinberg bestimmte der Saisonverkehr mit dem Rüben-transport den Güterverkehr. Um die Rübenverladung zu automatisieren und damit zu beschleunigen, beschaffte die Ilmebahn eine mobile Verladeanlage. Mit ihr wurden die Anhänger der Landwirte angehoben und in die bereitstehenden Waggons entleert. Die mobile Verladeanlage kam sowohl in den Bahnhöfen Dassel und Markoldendorf sowie auf der Ladestelle Eilensen zum Einsatz. Nachdem die Zuckerfabriken auf die Anlieferung per LKW setzten, wurden die letzten Zuckerrüben 1986 mit der Bahn speditiert.

So wie sich die Ilmebahn im Personenverkehr rechtzeitig mit dem Omnibusbetrieb ein zweites Standbein auf-

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel
Betriebsamt 1 Göttingen



gebaut hatte, sollte auch der Güterverkehr von der Schiene über die Straße zu den Empfängern transportiert und ausgebaut werden. Dazu sollte das pa-Behältersystem genutzt werden. Für den Transport der Behälter zu den empfangenden bzw. versendenden Kunden beschaffte die Ilmebahn 1964 ein Straßenzustellfahrzeug. Es stand immerhin bis in die Mitte der 1980er-Jahre im Einsatz und wurde sogar von der DB genutzt.

Die eigenwillige Betriebsführung der Strecke Salzderhelden–Dassel wurde auch noch nach 1984, nach der Einstellung des Personenverkehrs im Express-, Gepäck- und Stückgutverkehr durch zwei Bahngesellschaften beibehalten. Der Wagenladungsverkehr konzentrierte sich vornehmlich auf den Düngemitteltransport.

Noch bis 2003 erreichten Güterzüge den Bahnhof Dassel. Die Angebote im Express-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr führte die Ilmebahn von Einbeck Mitte aus weiter. Damit ist das Kapitel Ilmebahn und Endbahnhof Dassel zwar beendet, aber nicht das Kapitel Ilmebahn. Denn die ist weiter-



Mit den weiß getünchten Ziegelgefachen sieht der Lokschuppen mit dem Wasserturm und seinem Anbau im Zustand von 1987 recht ansprechend aus und reizt zum Nachbauen.

Foto: Christian Gabriel

Der Gleisplan von Dassel im Maßstab 1:2000 im Zustand von 1917

Das Empfangsgebäude von der Ladestraße aus gesehen mit dem anschließenden Güterschuppen. Im Hintergrund ist das flache, weiße genossenschaftliche Lagergebäude zu sehen. Es ist in den beiden Modellbahnentwürfen eingeplant. Fotos: Dipl.-Ing Herbert Stemmler



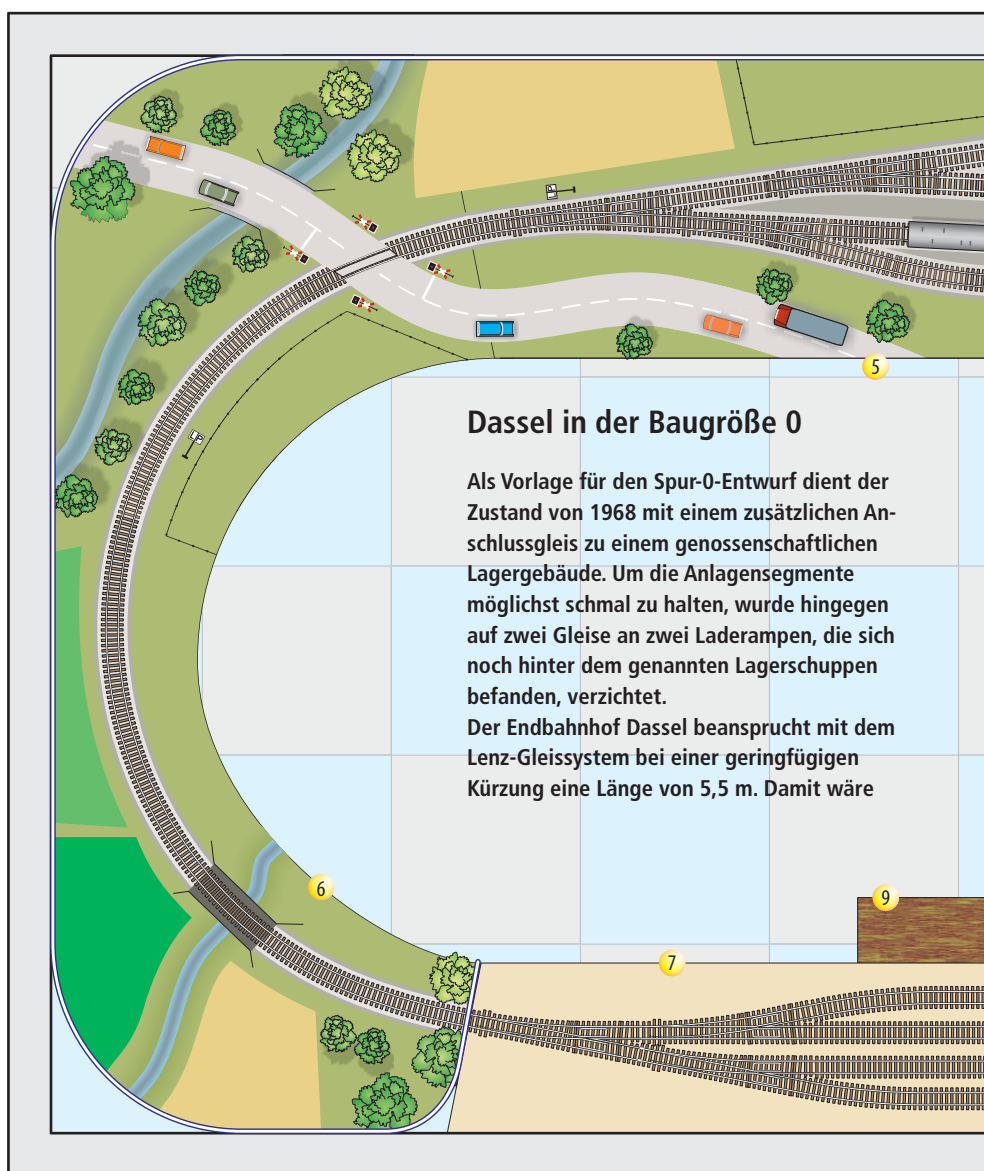
hin im Schienenverkehr tätig und führt Auftragsleistungen der DB Cargo durch. Seit dem 9.12.2018 erreichen wieder Züge des SPNV über Salzderhelden den Bahnhof Einbeck.

Fahrzeuge der Ilmebahn

Mit der Übernahme der Betriebsführung im Jahr 1924 beschaffte man auch die ersten Lokomotiven. Bis 1935 kamen vier Cn2t und zwei 1'Cn2t-Maschinen dazu. Die C-gekuppelten gleichen der pr. T 3. Bei den 1'Cn2t handelt es sich um preußische T 9.3, die die Nummern 5 und 6 erhielten und die vier Cn2t ablösten. Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielt die Ilmebahn Zuwachs in Form der BR 76 der DRB. Sie wurde im April 1963 zusammen mit der Lok 5 verschrottet. Zwischen 1963 und 1969 gab die ehemalige 64 246 des Bw Weiden als letzte Dampflokomotive mit der Nummer 8 der Ilmebahn ein relativ kurzes Gastspiel.

Die Verdieselung der Ilmebahn begann bereits 1955 mit der Anschaffung fabrikneuer MaK-Stangendieselloks. Der dritte MaK-Stangendiesellokomotive wurde gebraucht von der AKN gekauft. Während die erste MaK-Lok V 601 nach einem Getriebschaden nur noch als Ersatzteillieferant diente, wurde als Ersatz die schon genannte MaK von der AKN beschafft. 1995 wurden die Loks verkauft und die V601 verschrottet. Ins Spiel kamen eine ex. DB-Lok der BR 212 und eine ex. DR-Lok der BR 202, die in grüner Farbgebung noch im Dienst stehen (Stand 2017).

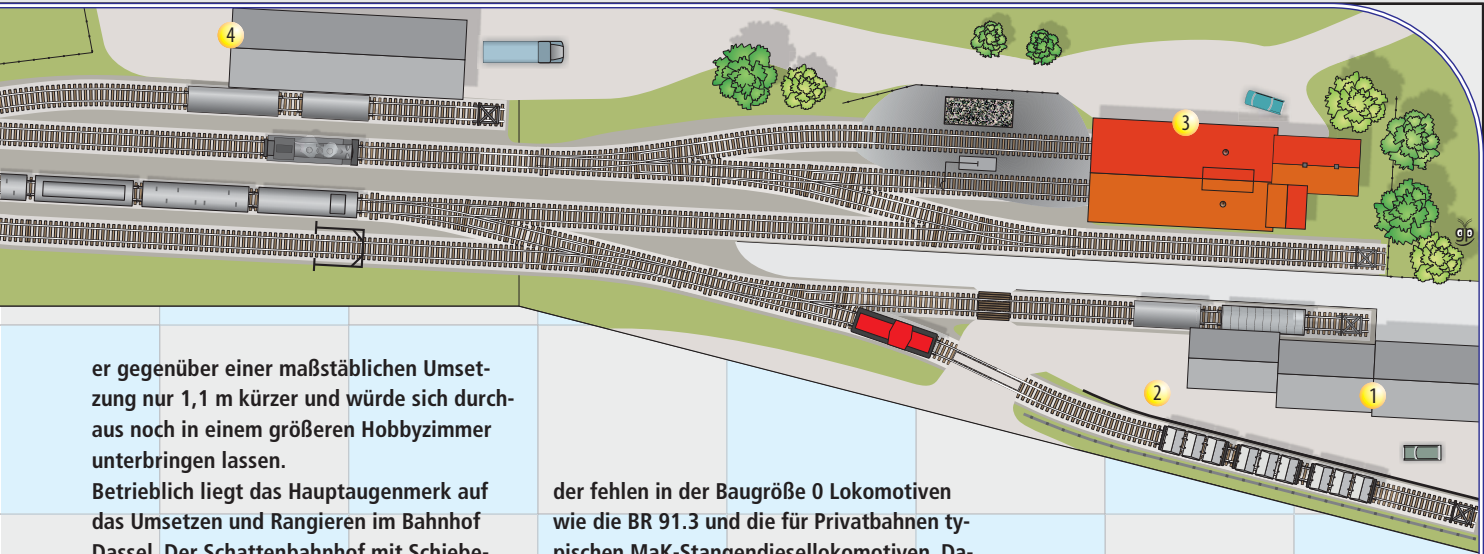
Reinhold Barkhoff skizzierte eine Situation, die er ähnlich selbst in Dassel erlebt hat, als Lok 7 der Ilmebahn im Freiladegleis stand. Illustration: Reinhold Barkhoff



Der Wagenpark der Ilmebahn war recht übersichtlich. Anfang der 1960-Jahre gab es noch drei ältere dreiachsige Personenwagen und zwei von der DB erworbene dreiachsige Umbauwagen der Gattung B3yg, die nach Einstellung des Personenverkehrs an die VEE verkauft wurden. Zudem gab es noch zwei Postpackwagen und eine handvoll eigene Güterwagen. Es kamen zwar hauptsächlich Güterwagen der DB nach Dassel, jedoch traf man auch solche ausländischer Bahngesellschaften.

Modellumsetzung

Der Fokus für die Modellumsetzung liegt schon wegen des Themas der Broschüre eindeutig auf dem Endbahnhof Dassel mit seinem doch interessant an-



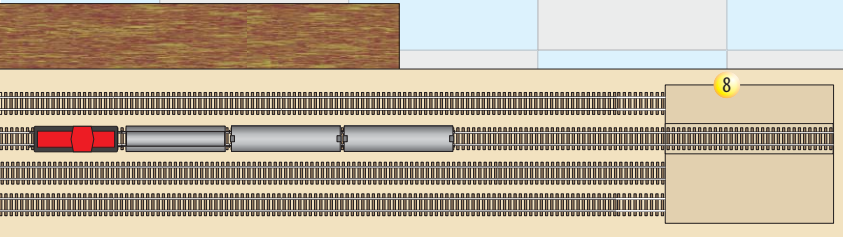
er gegenüber einer maßstäblichen Umsetzung nur 1,1 m kürzer und würde sich durchaus noch in einem größeren Hobbyzimmer unterbringen lassen.

Betrieblich liegt das Hauptaugenmerk auf das Umsetzen und Rangieren im Bahnhof Dassel. Der Schattenbahnhof mit Schiebebühne für die Lokumsetzung ist zwar viergleisig ausgeführt, um ein paar Waggon mehr im Zugriff zu haben, theoretisch würden auch drei Gleise reichen.

In welcher Epoche man die Anlage ansiedelt, hängt vom gewählten Fahrzeugpark ab. Lei-

der fehlen in der Baugröße 0 Lokomotiven wie die BR 91.3 und die für Privatbahnen typischen MaK-Stangendiesellokomotiven. Dafür kann man auf Großserienloks wie die pr. T 3, die BR 64 und die V 100 zurückgreifen, die in Dassel im Einsatz standen. Und wer mag, kann auch auf Loks wie die BR 86 und 94 oder auch auf V 20 und V 36 zurückgreifen, die dort als Leihloks zum Einsatz kamen.

Anlagensteckbrief	
Baugröße	0
Anlagentyp	Segmentanlage
Anlagengröße	640 x 285 cm
Segmenttiefe	40-80 cm
Größte Segmenttiefe	145 cm
Gleissystem	Lenz
Weichen	11,25°
Radien, sichtbar	ab 1028,7 mm



Legende (Anlagenentwurf)	
Kreiszahl	Erklärung
1	Empfangsgeb. mit Gütersch.
2	Ladestraße
3	Lokschuppen mit Wasserturm
4	Genossenschaftliches Lagergeb.
5	Landstraße 580
6	Beverbrücke
7	Fiddleyard
8	Schiebebühne zum Umsetzen
9	Arbeits- und Basteltisch

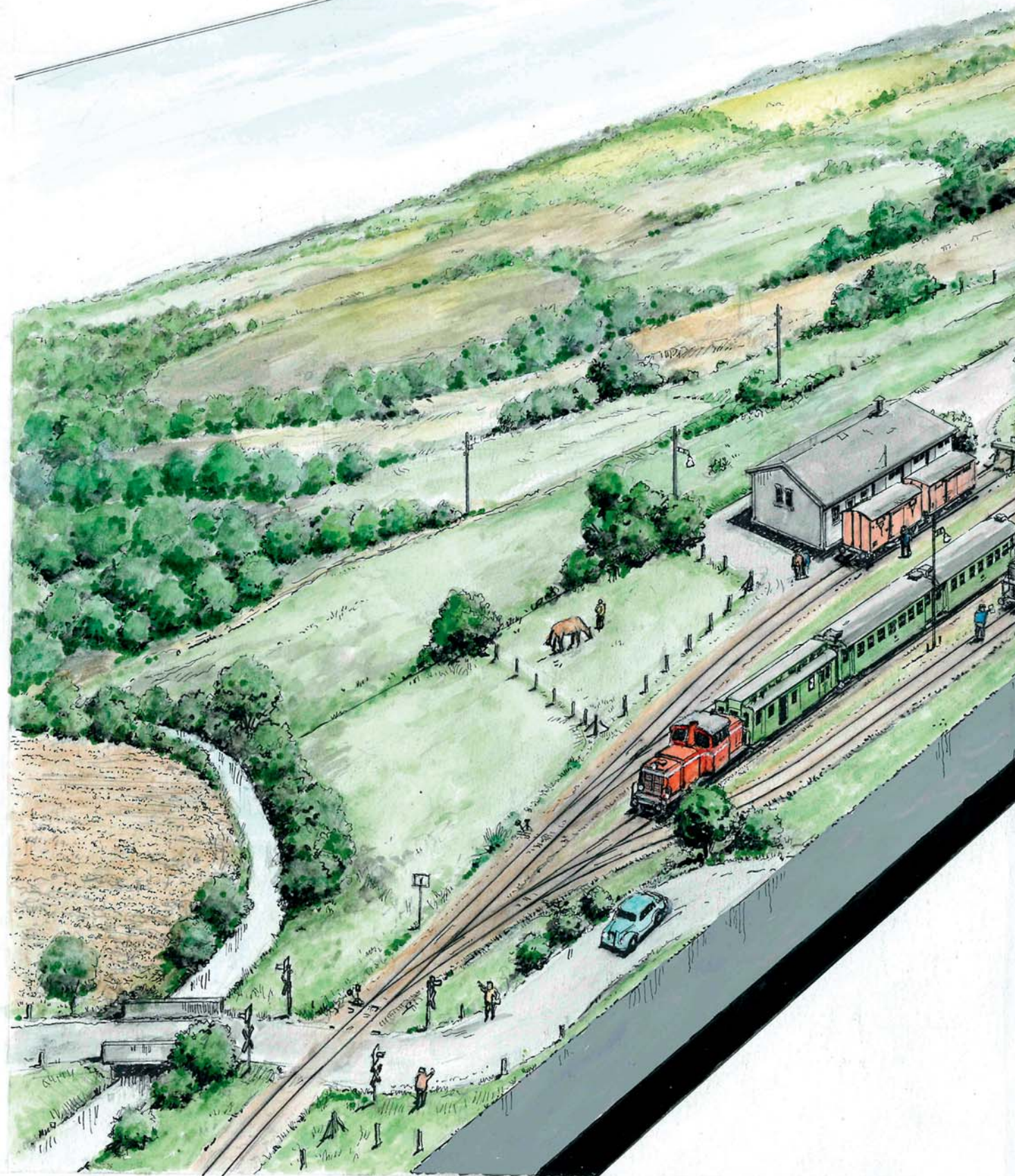
Im Jahr 1974 bedient eine der MaK-Loks der Ilmebahn in Dassel den Güterschuppen. Im Gleis zwischen Freiladestraße und Landstraße 580 stehen unter anderem ein Viehwagen. Die Aufnahme entstand vom Dach des genossenschaftlichen Lagergebäudes.

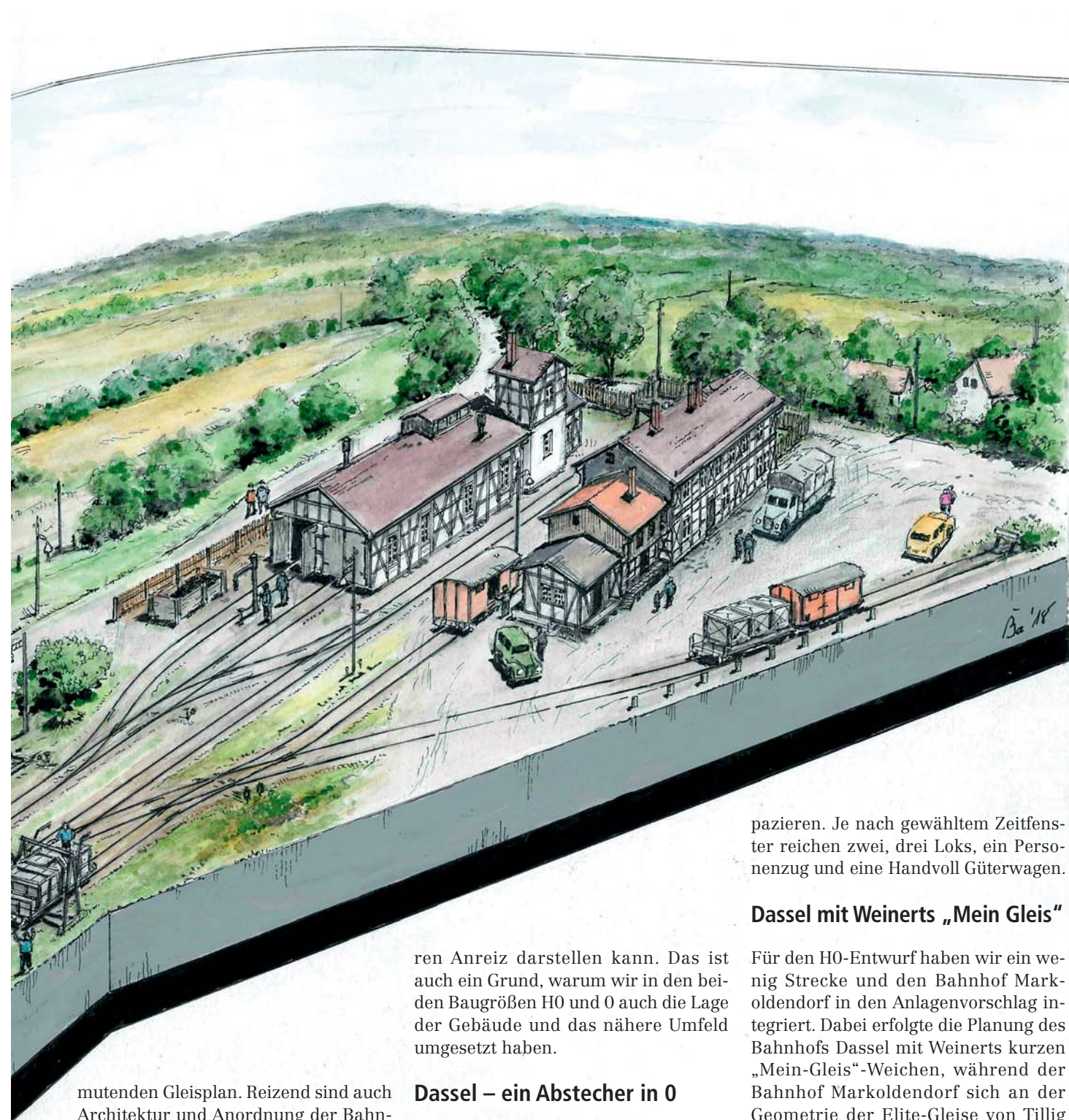
Foto: Christian Gabriel



Empfangsgebäude und Lokschuppen präsentiert Reinhold Barkhof auf seinem Schaubild in dem attraktiven, weiß getünchten Ziegelgefache. Zwischen den Gleisanlagen und der Hintergrundkulisse hat auch noch das genossenschaftliche Lagergebäude mit Ladegleise einen Platz gefunden. Hinter dem Lagergebäude gab es noch zwei weitere Ladegleise, zwei Seitenrampen mit gemeinsamer Kopframpe.

Illustration: Reinhold Barkhoff





mutenden Gleisplan. Reizend sind auch Architektur und Anordnung der Bahngelände. Ein weiterer Grund könnte auch die zeitweilig kuriose Betriebsführung zweier Bahngesellschaften zwischen Salzderhelden und Dassel sein. Der Bf Einbeck als „Grenzbahnhof“ zwischen den beiden Bahngesellschaften lässt sich durchaus auf einer modularen H0-Anlage umsetzen, jedoch klammern wir ihn aus unserer Planung für einen wohnraumgerechten Entwurf aus.

Möchte man den Bahnhof Dassel nicht nur wegen seines Gleisplans umsetzen, so muss man sich darüber im Klaren sein, dass die Gebäude im Selbstbau entstehen müssen, um das Erscheinungsbild des Bahnhofs widerzuspiegeln, was durchaus einen weite-

ren Anreiz darstellen kann. Das ist auch ein Grund, warum wir in den beiden Baugrößen H0 und 0 auch die Lage der Gebäude und das nähere Umfeld umgesetzt haben.

Dassel – ein Abstecher in 0

Der Bahnhof Dassel ist nicht nur wegen seiner relativ kurzen Gleisanlagen für einen Nachbau reizvoll, sondern durchaus auch wegen seines interessanten Fahrzeugeinsatzes. Da auf der Ilmebahn zeitweise Leihlokomotiven wie die BR 94.5 und auch die V 36 von der DB zum Einsatz kamen, um einen Engpass bei den Triebfahrzeugen zu kompensieren, wird die Geschichte spannend.

Weitere Aspekte sind das Empfangsgebäude mit angrenzendem Güterschuppen und der zweigleisige Lokschuppen, die zum Nachbau reizen. Zudem bieten die Gleisanlagen vielfältige Betriebsmöglichkeiten, ohne den Aufwand an rollendem Material zu str-

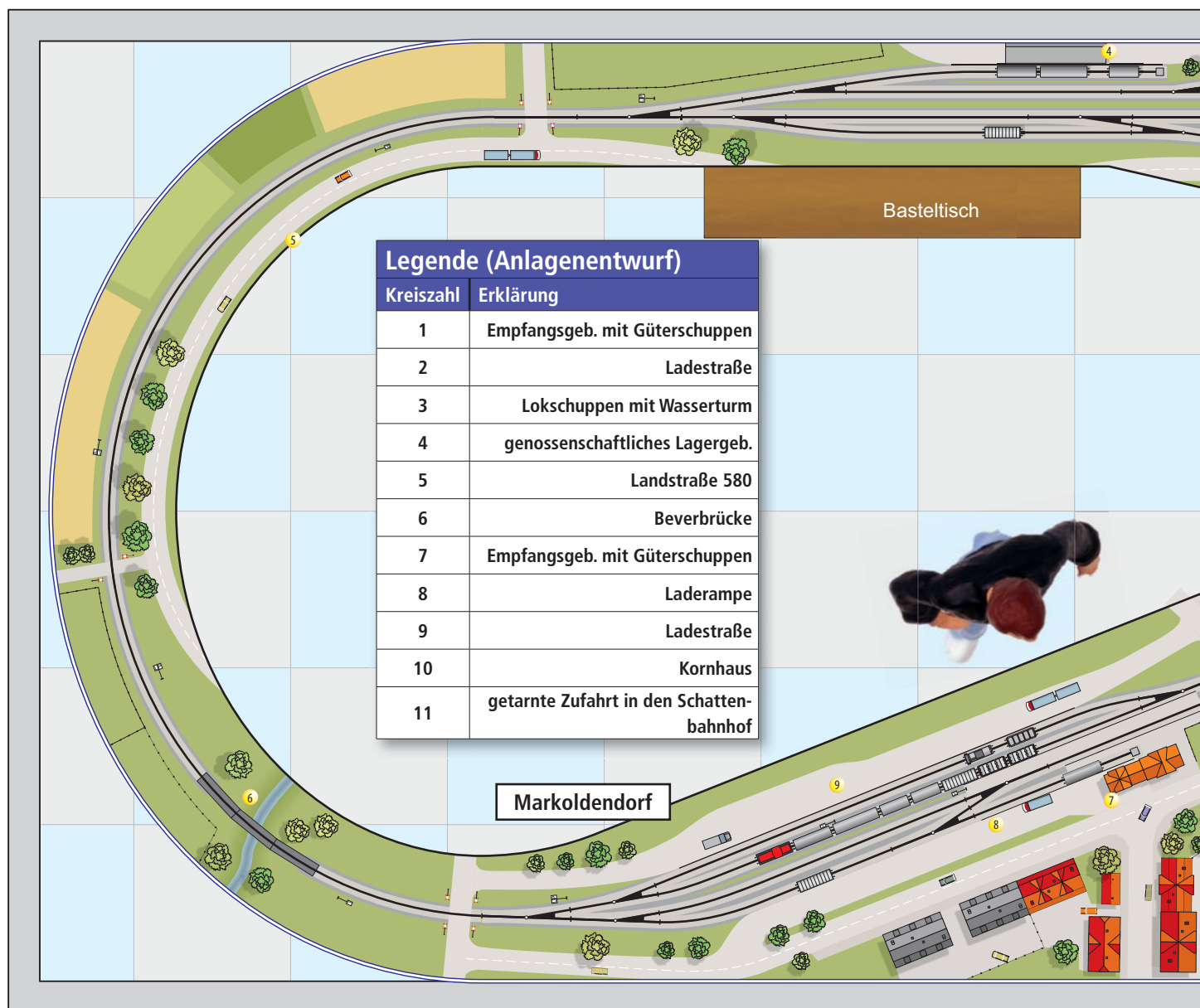
pazieren. Je nach gewähltem Zeitfenster reichen zwei, drei Loks, ein Personenzug und eine Handvoll Güterwagen.

Dassel mit Weinerts „Mein Gleis“

Für den H0-Entwurf haben wir ein wenig Strecke und den Bahnhof Markoldendorf in den Anlagenvorschlag integriert. Dabei erfolgte die Planung des Bahnhofs Dassel mit Weinerts kurzen „Mein-Gleis“-Weichen, während der Bahnhof Markoldendorf sich an der Geometrie der Elite-Gleise von Tillig orientiert.

Trotz der Einplanung von Weinerts kurzen „Mein-Gleis“-Weichen kommt man bei fast maßstäblichen Nutzlängen der Gleise auf ein Gesamtmaß von etwa 370 cm. Die Gleisanlagen wirken weder gedehnt noch gestaucht.

Die U-förmig konzipierte Anlage besitzt einem schmalen Teil mit dem Endbahnhof Dassel als Segmentanlage. In einem weiten Bogen mit einem Radius von 122 cm führt die Bahnstrecke auf die andere Zimmerseite mit dem Bahnhof Markoldendorf. Die Stadt ist hier nur angedeutet und könnte sich auf der Hintergrundkulisse fortsetzen. Die Anlage nimmt hier an Tiefe zu und ist damit fester Bestandteil der Anlage. Die



Strecke taucht nach Verlassen des Bahnhofs in einem engeren Bogen hinter dem hier ansteigenden Gelände und einem Einschnitt hinter einer Straßenbrücke ab und verschwindet.

In einem leichten Gefälle erreicht die Bahnstrecke nach 2,5 Windungen den Fiddleyard unter dem Bahnhof Markoldendorf. Betriebstechnisch würde der Fiddleyard dem Bahnhof Einbeck entsprechen. Das Umsetzen der Loks an das andere Zugende über das Lokumfahrgleis würde entweder über eine kleine Schiebebühne erfolgen oder über Weichenverbindung – je nach Anzahl der Gleise im Fiddleyard und einer real zur Verfügung stehenden Länge.

Dassel und Fahrzeuge in H0

Will man Dassel mit den korrekten Fahrzeugen „bespielen“, muss man zur Epoche II Abstriche bei den Personen-

wagen machen. Zwischen 1924 und 1960 kamen drei aus Untergestellten belgischer Staatsbahnwagen neu aufgebaute Personenwagen zum Einsatz. Als Zugloks fungierten anfangs vier Cn2t-Loks, wovon zwei wohl der pr. T 3 entsprachen und die beiden anderen eher Privatbahntypen zuzuordnen waren. Sowohl die T 3 wie auch die in den 1930er-Jahren beschafften T 9.3 gibt es als ausgezeichnete Modelle von Fleischmann.

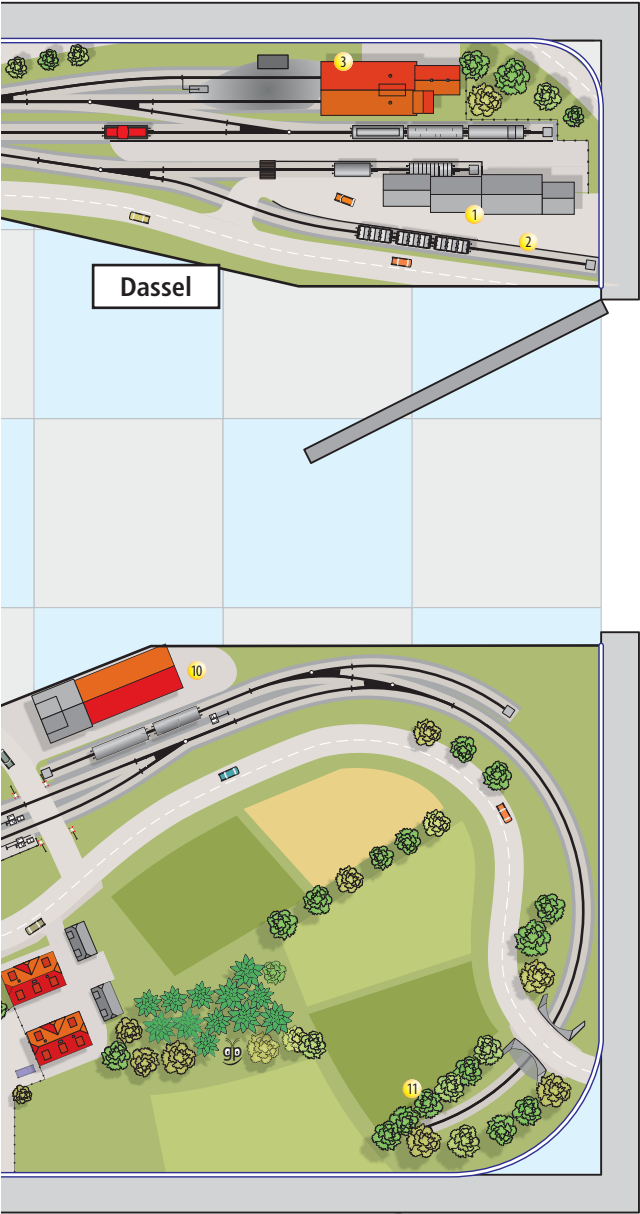
Für den Modelleisenbahner dürften fahrzeugtechnisch die Jahre zwischen 1955 und 1963 interessant sein, die sich auch im Modell umsetzen lassen. Die exotisch anmutende BR 76 findet man im Fleischmann-Programm, während man für die BR 64 auf das Modell von Roco oder Trix zurückgreifen kann. Parallel zu den Dampfloks tummelt sich seit 1955 auch eine MaK-Stangendiesellok auf den Gleisen der Ilmebahn.

Wer Gefallen an dem kurzen Personenzug bestehend aus zwei dreiachsigen Umbauwagen und dem PwPost 31 in Kombination mit einem MaK-Stangendiesellok findet, könnte auf die 2019 angekündigte Privatbahn-MaK-Stangendiesellok von Hobbytrade zurückgreifen. Farbgebung und Anschriften müssten jedoch in eigener Regie angepasst werden.

Eines ist beim Projekt Ilmebahn zu beachten, wenn man Wert auf authentische Fahrzeuge legt. Alle Triebfahrzeuge und Personenwagen bedürfen mindestens einer Anpassung der Anschriften. Die Güterwagen hingegen dürfen ihre Hoheitszeichen behalten.

Für den Güterverkehr kommen gedeckte Güterwagen modernerer DB-Bauarten, offene Güterwagen z.B. für den Zuckerrübenverkehr und Tragwagen für den „Von-Haus-zu-Haus“-Verkehr zum Einsatz.

gp



Anlagensteckbrief

Baugröße	H0
Anlagentyp	Segmentbauweise
Anlagengröße	530 x 300 cm
Segmenttiefe	40 cm
Größte Anlagentiefe	140 cm
Gleissystem	Weinert „Mein Gleis“
Weichen, DKW, EKW	6,6°/r = 1600 mm
Radien, sichtbar	1200 mm

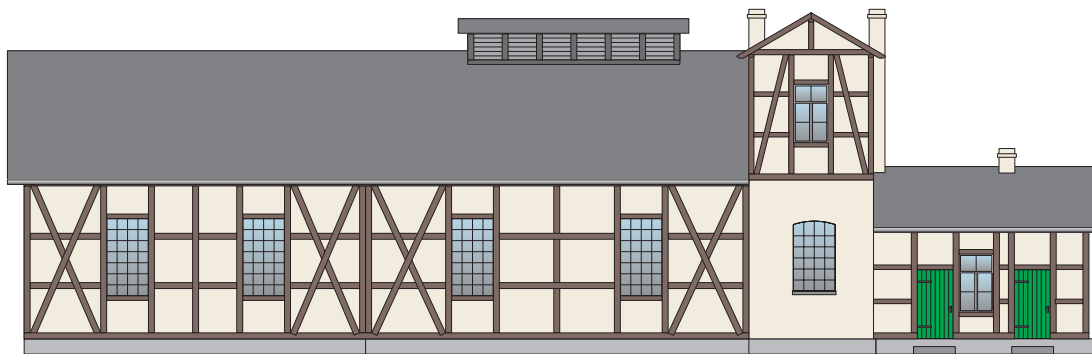
In einem größeren Hobbyraum findet in der Baugröße H0 nicht nur der Endbahnhof Dassel Platz, sondern auch noch ein weiterer Bahnhof als Betriebsstelle der Ilmebahn. Ein Teil des Entwurfs mit dem Bahnhof Dassel und dem 180°-Streckenteil ist als Segmentanlage geplant, um z.B. mit ihr auf Ausstellungen gehen zu können.

Der Anlagenteil um den Bahnhof Markoldendorf ist hingegen eine feste Installation. Hier führt die Strecke gedacht weiter zu den Bahnhöfen Einbeck bzw. Salzhedden, die hier in Form eines Schattenbahnhofs vertreten sind. Der Schattenbahnhof wird über ein paar Windungen der Gleiswendel erreicht und ist unter dem Bahnhof Markoldendorf angesiedelt. Je nach gewählter Epoche bzw. eher Zeitabschnitt unter Berücksichtigung der eingesetzten Züge lässt sich ein interessanter Verkehr abwickeln, der Zeit und Muße zum Rangieren lässt. Der Einsatz von der DB geliehener Loks kann dabei eine ergänzende Rolle spielen. Je nach Ausstattung der Anlagengestaltung bzw. Tauschbarkeit epoche relevanter Details lässt sich Betrieb mit einer pr. T 9.3 und T 10 durchführen. Fast parallel dazu steht auch die BR 64 als Lok der Ilmebahn im Einsatz. Gelegentlich dampft dann ebenso eine DB-94er über die Ilmebahn.

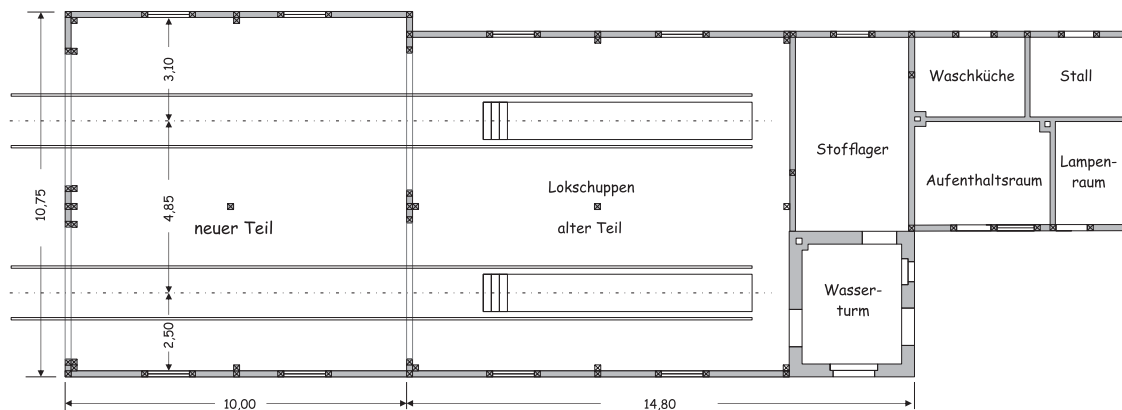
Wer lieber mit Dieselloks fährt, setzt auf die MaK-Stangendiesels. Leider gibt es diese noch nicht als Privatbahn-Ausführung. Hier müsste man auf DB-Loks zurückgreifen und diese umlackieren und neu beschriften.

Eine Betriebssituation, die zum Nachgestalten und -spielen reizt. Ein Personenzug bestehend aus den von der DB stammenden Umbauwagen sowie einem Postgepäckwagen hinter der MaK-Lok ist gerade eingetroffen. Am Nachbargleis stehen einige Güterwagen, die wohl in Kürze wieder in Richtung Salzhedden gefahren werden.
Foto: Slg. Eisenbahnstiftung





Seitenansicht und Grundriss des Dassel-Lokschuppens im Maßstab 1:220. Im Grundriss ist gut der später dazugekommene „neue“ Teil zu erkennen. Nur im alten sind Untersuchungsgruben und eine Laterne auf dem Dach für den Rauchabzug vorhanden.

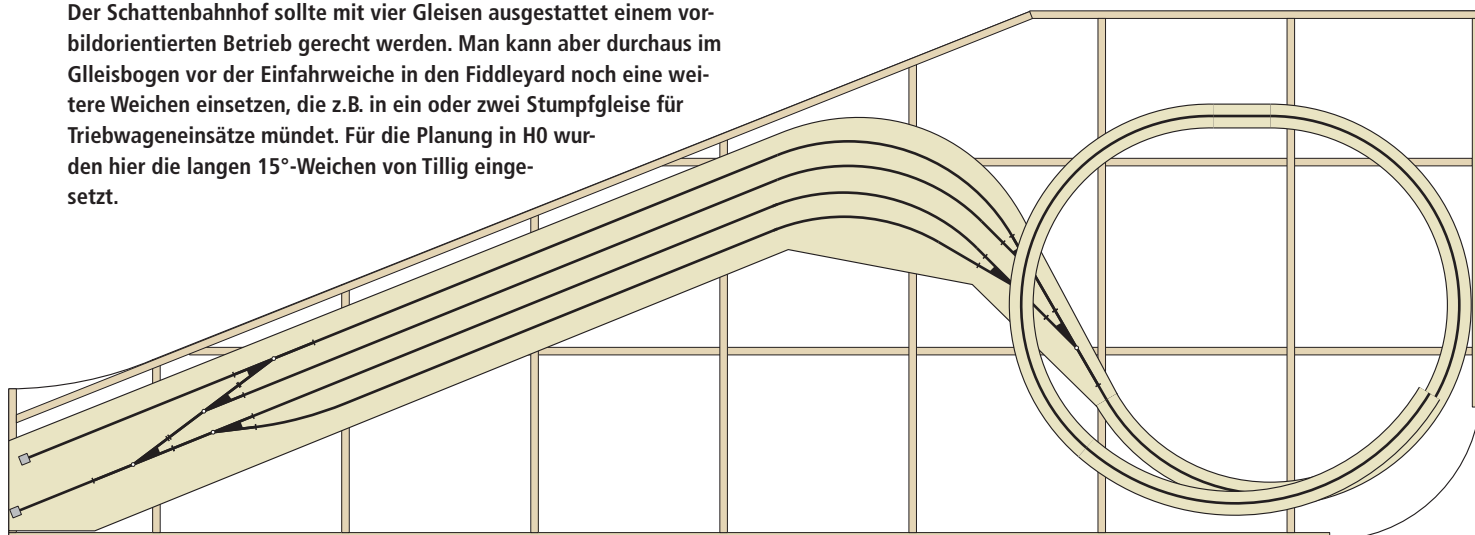


Eine ganz besondere Zugkomposition der Ilmebahn ist die MaK-Diesellok mit dem Postgäckwagen und dem Umbauwagenpärchen, die die Ilmebahn von der DB gekauft hatten.
Foto: Archiv Ilmebahn GmbH



Mit dem hauseigenen Sattelschlepper für den pa-Behältertransport versorgte die Ilmebahn ihre Kundschaft.
Foto: Archiv Ilmebahn GmbH

Der Schattenbahnhof sollte mit vier Gleisen ausgestattet einem vorbildorientierten Betrieb gerecht werden. Man kann aber durchaus im Gleisbogen vor der Einfahrweiche in den Fiddleyard noch eine weitere Weichen einsetzen, die z.B. in ein oder zwei Stumpfgleise für Triebwageneinsätze mündet. Für die Planung in H0 wurden hier die langen 15°-Weichen von Tillig eingesetzt.



Modellbahn-Schule

Erstklassige Ideen und Expertentipps



Die ModellbahnSchule zeigt im Schwerpunktthema die vielfältigen Möglichkeiten, sein kreatives Hobby nicht nur auszuleben, sondern auch vorzuführen. Dazu gehören neben der Erstellung eines Fotohintergrundes auch die Ausleuchtung und die Präsentation der Werke auf öffentlichen Messen.

Ziegeleien sind ein beliebtes Motiv auf Anlagen, wie in der ModellbahnSchule zu sehen. Sie bieten neben den Bauten und der Lehmgrube zusätzlich einen Zugbetrieb mit einer Feldbahn. Die Modellbundesbahn in Brakel schickt sich gerade an, das längste, vorbildgetreue Modell-Brückenbauwerk Deutschlands zu erschaffen und die ModellbahnSchule ist dabei. Das bekannte Viadukt von Altenbeken soll die bekannte Ottbergen-Ausstellungsanlage bereichern.

Der Artikel Gleisbau mit dem feinstdetaillierten Gleissystem von Weinert wird fortgesetzt und Rolf Weinert gibt viele Tipps im Umgang mit seinem neuen „Mein Gleis“, das mittlerweile sehr umfangreich geworden ist und immer noch weiter wächst. Die Magnetkupplung von REE ist in Deutschland weitgehend unbekannt, aber dennoch hochinteressant, und Jörg Chocholaty zeigt, wie er seine vielgenutzten Schleifflaten selbst anfertigt.

100 Seiten, Format 225 x 300 mm, Klebebindung, rund 250 Abbildungen und Skizzen

Best.-Nr. 920042 • € 12,-



www.facebook.de/vgbahn



MBS 41
Rund ums Gleis
Best.-Nr. 920041
€ 12,-



MBS 40
Landwirtschaft
Best.-Nr. 920040
€ 12,-



MBS 39
Steile Strecken
Best.-Nr. 920039
€ 12,-



MBS 38
Modellfotografie
Best.-Nr. 920038
€ 12,-



MBS 37
Lokversorgung
Best.-Nr. 920037
€ 12,-



MBS 31
Waldleben
Best.-Nr. 920031 | € 8,99



Jetzt als eBook verfügbar!

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 MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, shop.vgbahn.de





Wellerode-Wald: Ein Bahnhof für Braunkohle und Basalt

Die Söhrebahn

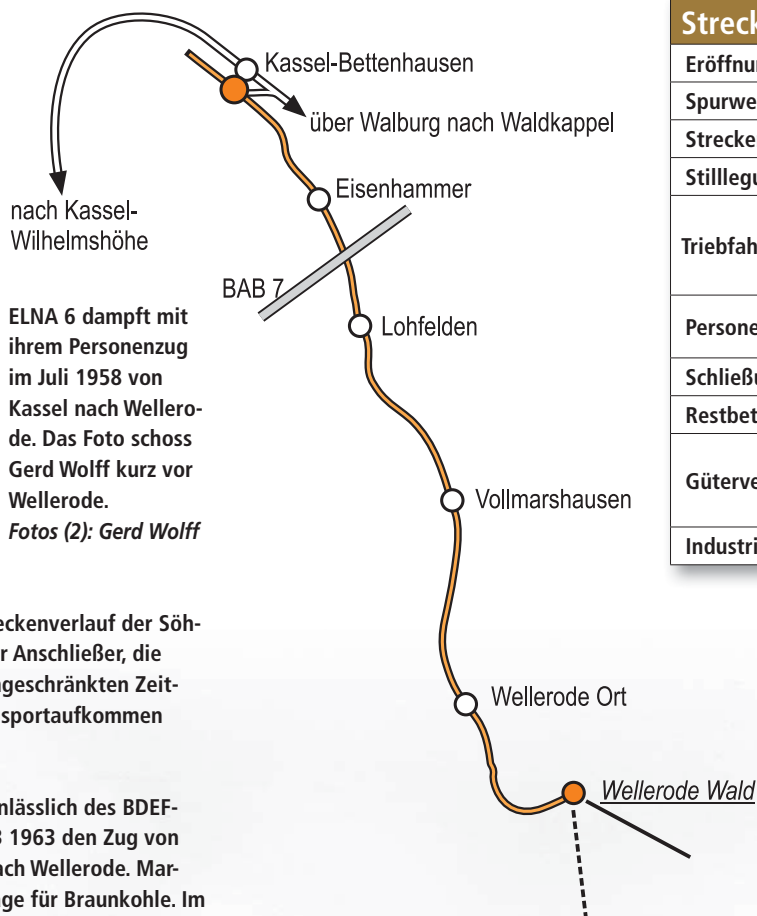
Die Söhrebahn mit dem Endbahnhof Wellerode-Wald ist schon lange Geschichte. Die Braunkohleverladeanlage und deren Drahtseilbahn können ebenso wie die Gleisanlagen von Wellerode-Wald dazu inspirieren, einzelne Aspekte des Endbahnhofs oder gar der Söhrebahn ins Modell umzusetzen.

Es gab in Deutschland sehr viele Privatbahnen, von denen man heute kaum mehr als den Namen kennt, wo man allenfalls vor Ort noch durch Straßennamen, ehemalige Bahnhofsgebäude, Kilometersteine oder Rad- und Wanderwege auf ehemaligen Bahntrassen, daran erinnert wird. So ist es auch mit der Söhrebahn. Die Söhre, südlich von Kassel gelegen, war um 1900, eisenbahntechnisch gesehen, ein weißer Fleck auf der Eisenbahnkarte. Heute ist sie es leider wieder.

Um 1900 wurde die Söhre westlich von der bereits 1849 gebauten Linie Hümme-Kassel-Guntershausen-Bebra abgegrenzt, aber vorbei an der Söhre. Nördlich und nordöstlich der Söhredörfer verlief die Bahn Kassel-Waldkappel (Eröffnung 1879/1880). Im Süden verlief die sogenannte Kanonenbahn Berlin-Metz im Bereich Waldkappel-Spangenberg-Malsfeld. Niederhonne-Treysa, Eröffnung am 15. Mai 1879; Eschwege-West hieß damals noch Niederhonne.

Somit wurden die gewonnenen Bodenschätze Braunkohle, Basalt, Sand,





ELNA 6 dampft mit ihrem Personenzug im Juli 1958 von Kassel nach Wellerode. Das Foto schoss Gerd Wolff kurz vor Wellerode.
Fotos (2): Gerd Wolff

Streckensteckbrief

Eröffnung	22.8.1912
Spurweite	1435 mm
Streckenlänge	10,5 km
Stilllegung	1990
Triebfahrzeuge	Henschel Dh2t, ELNA 6, DH 850 D, Akku-Triebwagen
Personenverkehr	Berufs- und Schülerverkehr, Ausflugsverkehr
Schließung	1966 (Wellerode-Wald)
Restbetrieb	1980
Güterverkehr	Holz, Basalt, Braunkohle, Fracht aus Privatan-schlüssen, Stückgut
Industrie	Junkers Werke, AEG

Die Karte zeigt den Streckenverlauf der Söhrsbahn mit einigen ihrer Anschließer, die häufig nur für einen eingeschränkten Zeitraum für ein hohes Transportaufkommen sorgten.

Mit einem Sonderzug anlässlich des BDEF-Verbandstags zog Lok 3 1963 den Zug von Kassel-Bettenhausen nach Wellerode. Markant ist die Verladeanlage für Braunkohle. Im Hintergrund ist der zweigleisige Lokschuppen in Fachwerkbauweise zu sehen.





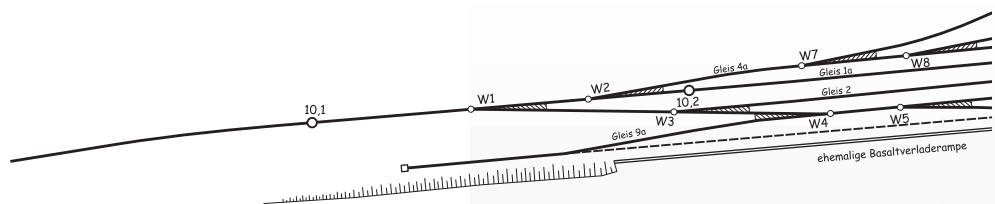
sowie das eingeschlagene Holz und die landwirtschaftlichen Erzeugnisse mit Kuh- und Pferdefuhrwerken nach Kassel transportiert. Die Arbeitnehmer mussten aus den Söhredörfern nach Kassel laufen, egal bei welchem Wetter. Auch gab es noch keinen Achtstundentag und keine Fünftagewoche.

Mit dem Anstieg der Industrialisierung wurde jedoch nach effektiveren Transportmitteln gesucht. Und was lag näher als der Bau einer Eisenbahnlinie in die Söhre. Die Fuhrleute lehnten sich dagegen auf, verloren sie doch ihre Existenzgrundlage durch eine Bahnlinie. Ebenso war die Stadt Kassel skeptisch, da sie Verluste an Wirtschaftskraft in das südliche Umland befürchtete, wie schon bei der Bahn Kassel-Waldkappel geschehen.

Andererseits war man aber an preiswerter Lieferung von Braunkohle, Holz, Basalt, Split, Sand, Ziegelsteinen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen interessiert. Außerdem sah man in der Erschließung der Söhre durch eine Eisenbahn für die Naherholung der Städter einen großen Vorteil.

Bereits im August 1904 sprach der Gutsbesitzer Rüdiger aus Ochshausen bei der 1895 neu eingerichteten KED Cassel (Königliche-Eisenbahn-Direktion Cassel) vor. Er informierte dort über das Interesse in den Gemeinden Crumbach, Ochshausen, Vollmarshausen, Wellerode, Wattenbach und Eiterhagen über den Bau einer vollspurigen Kleinbahn von Kassel-Bettenhausen nach Wellerode und einer späteren Verlängerung nach Wattenbach, wegen der dortigen Kohlegruben.

Vorarbeiten seien bereits in Auftrag gegeben worden. Dies belegt auch ein Plan von 1904. Die Bahn sollte zum Arbeitertransport nach Kassel-Betten-



hausen und zum Transport der Bodenschätze aus der Söhre dienen. Die Weiterführung der Strecke von Wellerode bis Wattenbach wurde aber wegen der schwierigen Geländebedingungen nicht weiter verfolgt. Andere Quellen sprechen vom Widerstand der Fuhrleute in Wattenbach (Wattenbacher Kohleburgen) gegen diesen Streckenabschnitt.

Schwierigkeiten zur Realisierung des Projektes gab es bei der Finanzierung. Woher das Geld für die Vorarbeiten stammte, ist nicht bekannt, denn die Finanzierung zog sich bis 1910 hin. Am Ende brachten der preußische Staat durch Gewährung eines Darlehens ein Drittel der Kosten auf, ein weiteres Drittel der Bezirksverband und den Rest die interessierten Kommunen und Privatleute.

Am 07. Mai 1910 wurde die Söhrebahn AG in Kassel gegründet. Die Eintragung im Handelsregister erfolgte am 03. Juni 1910, mit einer Konzession auf 100 Jahre. Damit fehlte aber noch die Baugenehmigung. Die Veröffentlichung (Genehmigungsurkunde) zum Bau einer vollspurigen Kleinbahn von Kassel-Bettenhausen nach Wellerode (Landkreis Kassel), erfolgte erst im Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Cassel Nr. 45 vom 09. November 1910; Kassel wurde bis Dezember 1926 mit C = Cassel geschrieben.

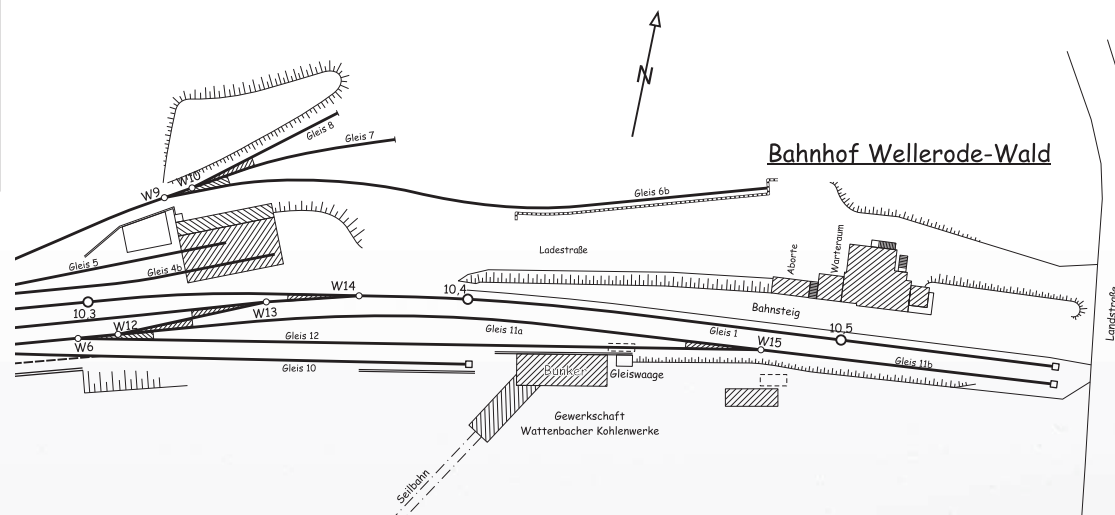
Dank der Genehmigung konnte nun mit dem Bau der 10,56 km langen Strecke mit der Spurweite von 1435 mm

Am 31. August 1961 wartet eine der Henschel-Stangendieselloks mit ihrem Personenzug auf Abfahrt nach Kassel-Bettenhausen. Recht imposant wirkt die Braunkohleverladeranlage, die die besten Zeiten hinter sich hat. Unabhängig davon reizt die Verladeanlage zum Nachbau. Foto: Gerd Wolff



Auf der Luftaufnahme von 1963 stechen sowohl der Verladebunker wie auch der Lokschuppen hervor. Zu sehen sind am Bahnhofsende vier offene Güterwagen und auf Gleis 1a knapp auf Höhe des Lokschuppens noch fünf abgestellte Personenwagen.

Foto: Slg. Michael Bismarck



Gleisplan von Wellerode-Wald (Stand 1960). Die Gleise 6-8 sind später dazugekommen. Gleis 6b ist eine noch später vorgenommene Verlängerung mit Seitenrampe. Das Gleis 6b liegt auch etwa 2,5-3 m tiefer als Gleis 1. Das gestrichelt eingezeichnete Gleis lag an der ehemaligen Basaltverladerampe. Längenmaßstab: 1:2000
Gleisplan nach Vorlage: gp

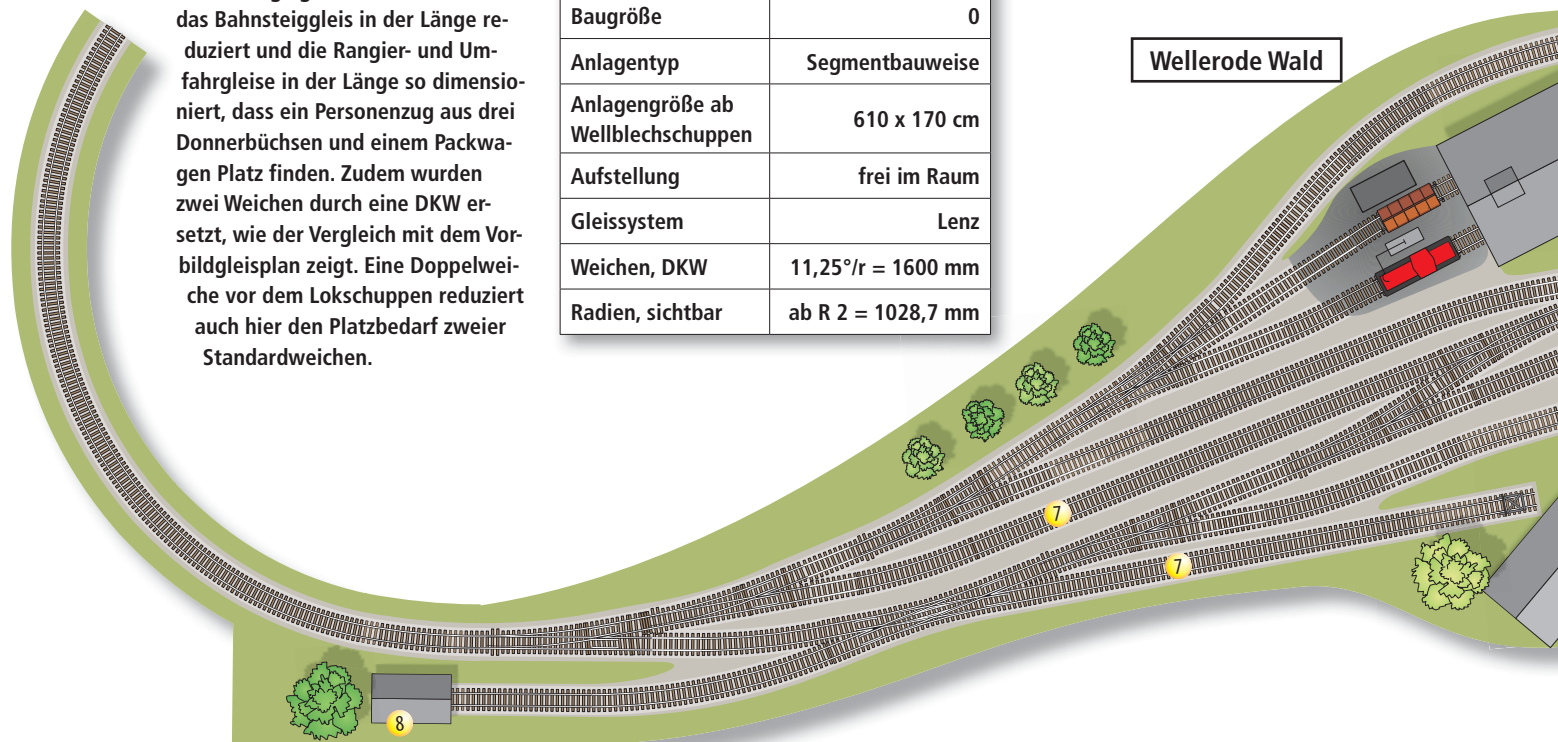


Für die Baugröße 0 ist der Gleisplan in der Länge gestaucht. Dazu wurde das Bahnsteiggleis in der Länge reduziert und die Rangier- und Umfahrgleise in der Länge so dimensioniert, dass ein Personenzug aus drei Donnerbüchsen und einem Packwagen Platz finden. Zudem wurden zwei Weichen durch eine DKW ersetzt, wie der Vergleich mit dem Vorgldgleisplan zeigt. Eine Doppelweiche vor dem Lokschuppen reduziert auch hier den Platzbedarf zweier Standardweichen.

Anlagensteckbrief

Baugröße	0
Anlagentyp	Segmentbauweise
Anlagengröße ab Wellbleischuppen	610 x 170 cm
Aufstellung	frei im Raum
Gleissystem	Lenz
Weichen, DKW	11,25°/r = 1600 mm
Radien, sichtbar	ab R 2 = 1028,7 mm

Wellerode Wald



begonnen werden. Sie hatte einen Höhenunterschied von 183 m zu überwinden. Der Bf Kassel-Bettenhausen „Kleinbahn“ bei km 0,0, lag auf einer Höhe von 140 m über N.N., während der Endbahnhof Wellerode-Wald in km 10,560 auf 323 m über N.N. lag.

Aufgeteilt war die Strecke in fünf Bauabschnitte. Der Bau erfolgte durch die Bahnindustrie Actiengesellschaft, Hannover, die Anfang 1909 aus der Hannoverschen Bahnindustrie GmbH hervorgegangen war. Die Bahnindustrie Actiengesellschaft, Hannover, lieferte auch das erforderliche Material für den Bau dieser Strecke.

Ausgeführt wurden die Arbeiten unter der Leitung von Dipl.-Ing. Holländer und seitens der Söhbahn von Regierungsbaumeister Hansing, der auch alle Pläne geprüft hatte. Er hatte ebenfalls die Strecken- und Höhenprofilpläne aufgestellt, die Steigungen von 1:38 bis 1:400 auf unterschiedlichen Längen aufwiesen. Die endgültige Prüfung der Pläne erfolgte durch die KED Cassel und den Regierungspräsidenten in Kassel.

Das Gleis wurde in der genormten Schienenform, Form 8, und einer Spurweite von 1435 mm mit getränkten Buchenholzschwellen gebaut. Als stabiler

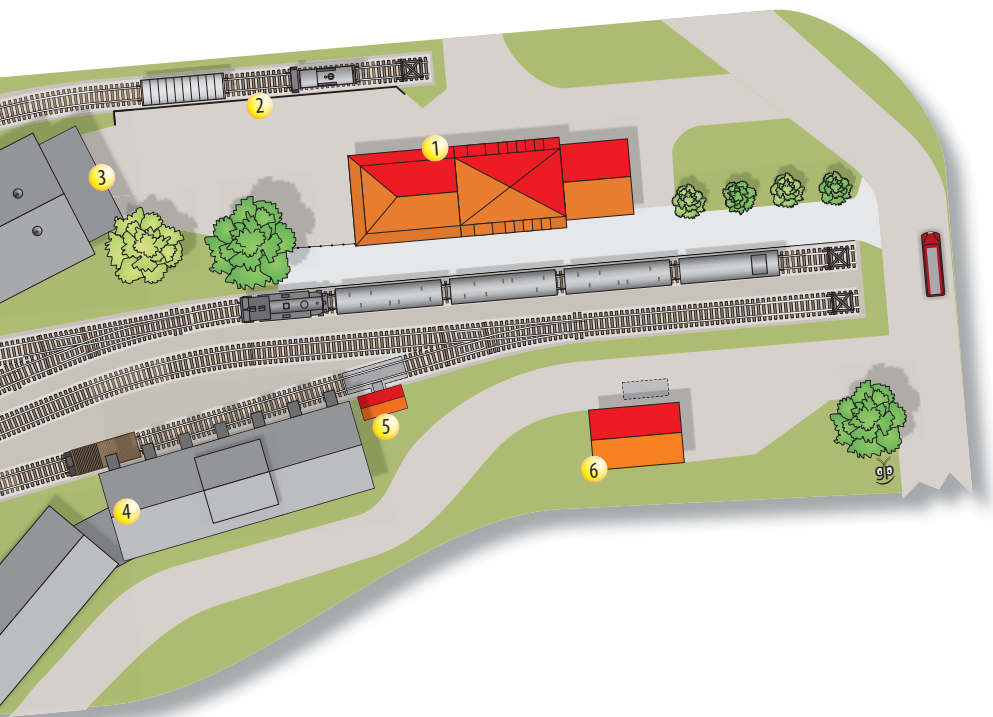


Die Bekohlung der Dampfloks erfolgt an der Bekohlungsanlage in Wellerode Wald mit einem elektrisch bedienbaren Kran und Kohlehunte. Foto: Peter Letulé, Slg. Michael Bismarck

Untergrund diente eine Packlage-schicht, auf die eine Schotter-schicht aufgebracht und planiert wurde. Anschließend wurde das Gleis eingeschottert und gestopft, wodurch eine stabile Gleislage erreicht wurde. Zwei Stahlblechträgerbrücken sowie kleinere gemauerte Brücken und Wasserdurchlässe waren für den Streckenbau erforderlich.

An den Bahnübergängen wurde der Schotter zwischen den Schienen mit Split planiert. Die Bahnübergänge an den Hauptstraßen wurden später as-

phalziert. Gesichert wurden die Bahnübergänge durch gusseiserne Tafeln. Darauf stand: „Halt, wenn das Läutewerk der Lokomotive ertönt oder die Annäherung eines Zuges anderweitig erkennbar wird“. Später wurden diese durch Andreaskreuze ersetzt, wie sie heute noch an jedem Bahnübergang die Verkehrsteilnehmer auf den Eisenbahnverkehr aufmerksam machen. Vor den Bahnübergängen gab es in einem gewissen Abstand zum Bahnübergang, rechts vom Gleis, Läute- oder Pfeiftafeln.



Legende (Anlagenentwurf)	
Kreiszahl	Erklärung
1	Empfangsgebäude mit Güterschuppen
2	Ladestraße
3	zweigleisiger Lokschuppen mit Betriebswerkstatt
4	Braunkohleverladeanlage
5	Gleiswaage
6	Lagerschuppen Waage
7	Abstellgleise
8	Wellbleischuppen in der Bahnhofseinfahrt für Motordraisine

Die Bahnhöfe der Söhrebahn

Die Hochbauten an der Strecke wurden durch ortsansässige Bauunternehmer erstellt. Das Bahnhofsgebäude Kassel-Bettenhausen „Kleinbahn“, Sitz der Verwaltung und Betriebsführung, wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört und durch einen Behelfsbau ersetzt. Der Bahnhof besaß einen Güterschuppen und Laderampengleis sowie diverse Abstell- und Anschlussgleise. Als einziger Bahnhof besaß er eine befestigte Bahnsteigkante. Ein Verbindungsgleis führte zur Staatsbahn.

Der Haltepunkt Eisenhammer war nur als Bedarfshaltepunkt eingerichtet. Er bestand aus einem Behelfsunterstand aus Holz und verfügte über einen Bahnsteig mit Splittbelag.

Die Bahnhöfe Ochshausen-Crumbach (ab 1941 Lohfelden) und Vollmarshausen waren baugleich mit angebautem Güterschuppen, wobei in Ochshausen-Crumbach noch ein Abortgebäude am Güterschuppen angebaut war. Die Bahnhöfe waren mit sogenannten Bahnstabsagenten besetzt, die den Fahrkartenverkauf sowie den Lade- und Stückgutverkehr durchführten. Im Obergeschoss befand sich ihre Dienstwohnung.

Die Bahnhöfe besaßen zwei Gleise und eine Ladegleis. Auch deren Bahnsteige waren mit einem Belag aus Splitt ausgeführt. 1938 wurde vom Bahnhof Ochshausen-Crumbach ein Verbindungsgleis mit eigener Kilometrierung und eigener Streckennummer nach Kassel-Waldau gebaut. Damit wurden das Fieseler-Flugzeugwerk II und die Fa. Junkers (ab 1948 AEG) an das Schienennetz angebunden.



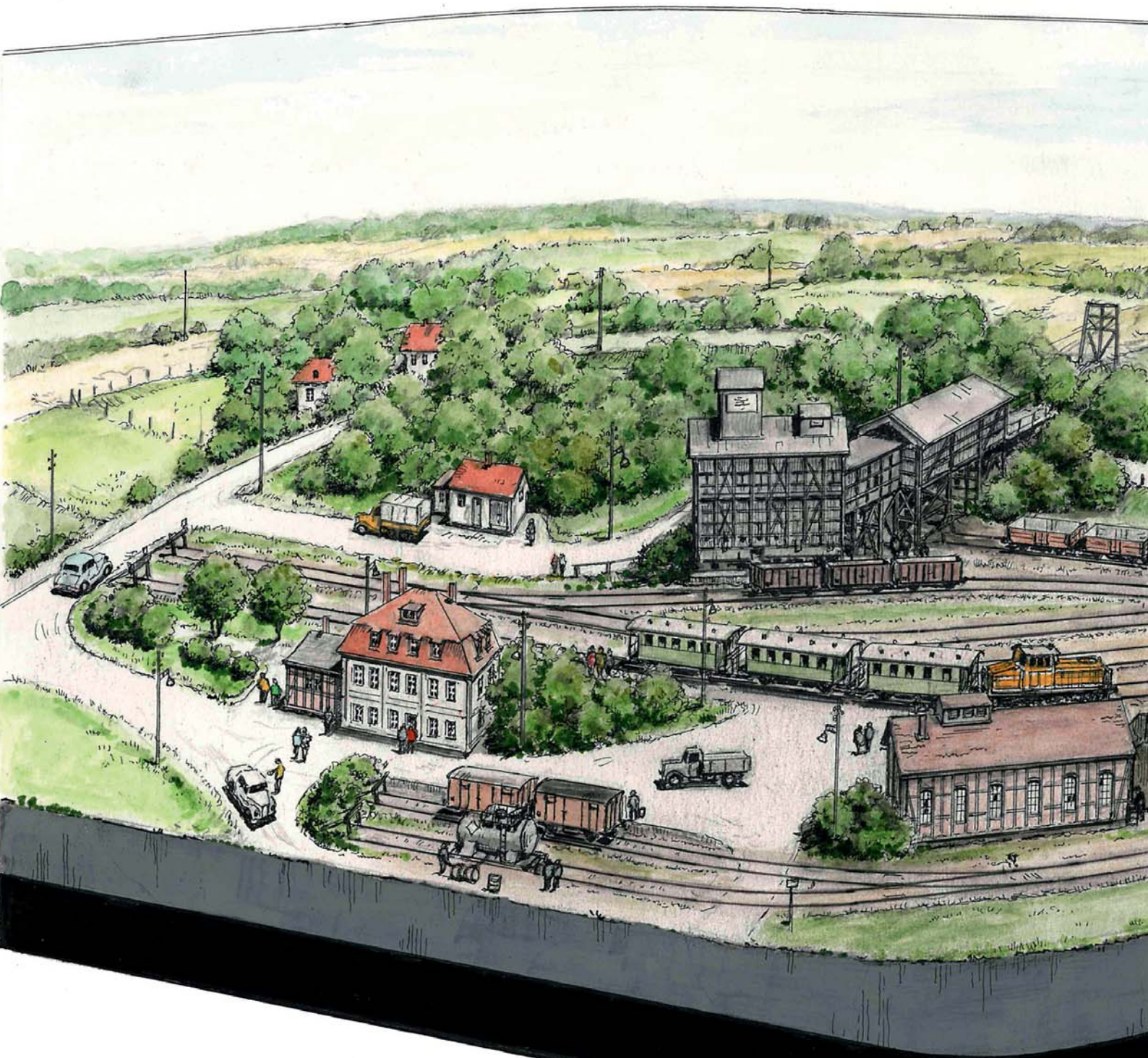
Der Lokschuppen war reichlich bemessen, jedoch diente er auch als Werkstatt für diverse Reparaturen. Foto: Peter Letulé, Slg. Michael Bismarck

Insgesamt wurden 32 Weichen eingebaut. Sie besaßen ebenfalls die Schienenform 8, wurden aber nicht genagelt, sondern mit Holzschrauben in Verbindung mit Klemmplatten auf Holzschwellen montiert. Ein Novum dürfte damals für eine Kleinbahn der Einbau von „Federweichen“ gewesen sein. Hierbei bilden die Weichenzungen mit den zum Herzstück führenden Flügelschienen eine Einheit.

In den Nebengleisen wurden Weichen mit Gelenkzungen eingebaut. Die Weichen hatten einen Radius von 190

m und am Herzstück eine Neigung von 1:9. Geliefert wurden die Weichen, wie auch zuvor die Schienen vom „Bochumer Verein“, einem Betrieb zur Stahlherstellung. Datiert sind die Pläne mit dem 19. Dezember 1911.

Die Höchstgeschwindigkeit der Züge betrug anfangs 25 km/h, gebaut und zulässig war die Strecke jedoch für 40 km/h. Später wurden die Schienen durch solche der Form S 49 ersetzt. Die Befestigung der Schienen auf den Schwellen erfolgte hierbei nun wie schon bei den Weichen von 1912.



Nach dem Zweiten Weltkrieg war auf dem ehemaligen Fieseler-Flugzeugwerksgelände ein Camp der Amerikaner eingerichtet, das durch die Söhrebahn vor allem mit Treibstoff beliefert wurde. Später siedelten sich hier verschiedene Firmen an.

Im Bahnhof Vollmarshausen wurde um 1960 gegenüber dem Bahnhofsgebäude, neben dem durchgehenden Hauptgleis eine erhöhte Zuckerrübenverladerampe gebaut. Während der Zuckerrübensaison fuhren die Züge durch das Gleis vor dem Bahnhofsgebäude. So auch geschehen bei der letzten Fahrt eines Personenzuges am 30. September 1966.

Wellerode-Ort war nur ein Haltepunkt. Das Stationsgebäude in Fach-

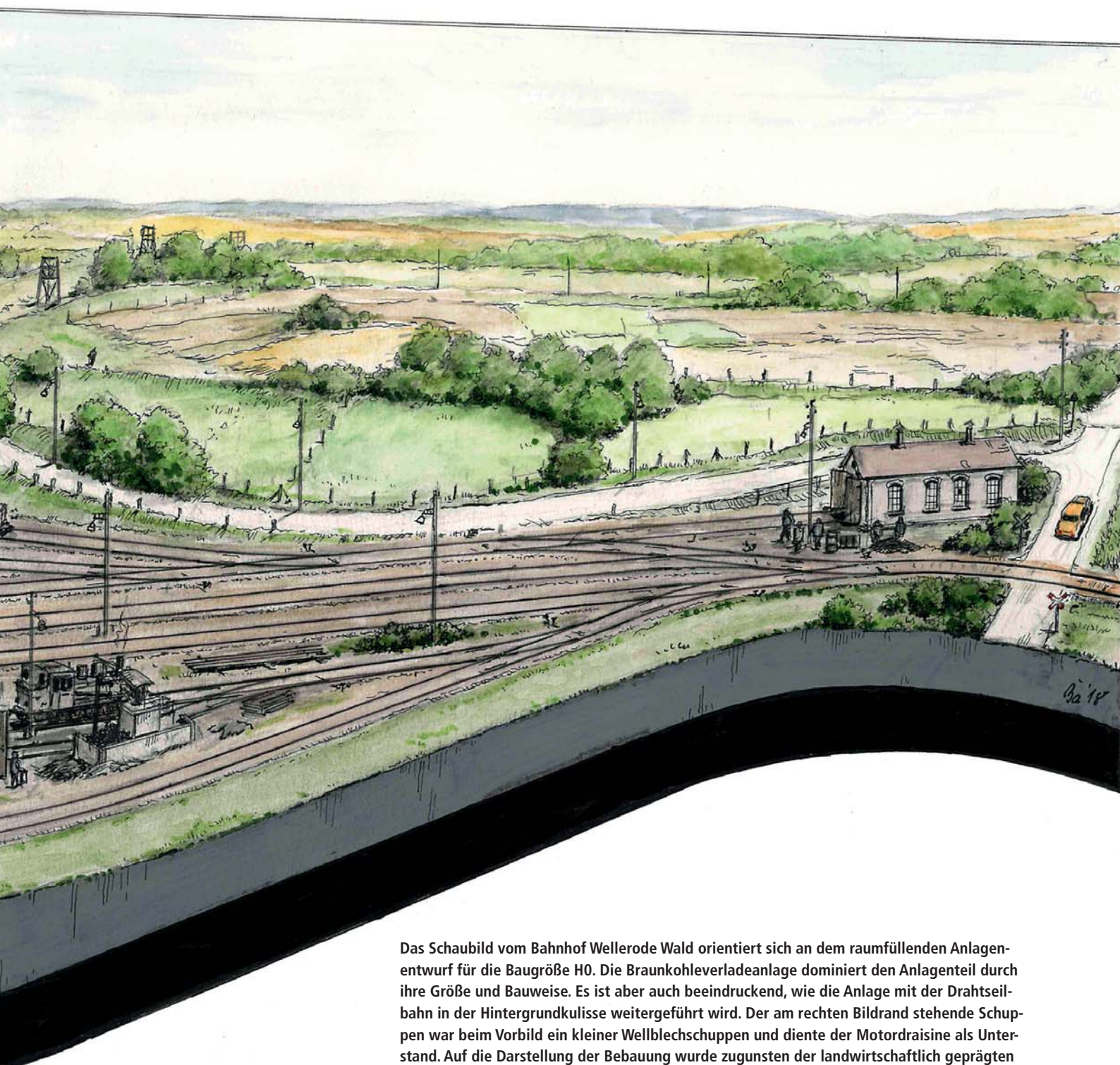
werkbauweise war auch nur während des Zugverkehrs zum Fahrkartenverkauf besetzt. Das einseitig angeschlossene Ladegleis verfügte über eine Kopf- und Seitenrampe und diente dem Forst Waldau zur Holzverladung. Auch Wellerode-Ort besaß einen mit Splitt belegten Bahnsteig.

Wellerode-Wald ist der Endbahnhof der Söhrebahn. Nach der Zerstörung des Bahnhofsgebäudes in Kassel-Bettenhausen diente das Empfangsgebäude in Wellerode-Wald als Sitz der Verwaltung, während die Betriebsführung weiterhin in Kassel-Bettenhausen saß.

Der Güterschuppen war an das Bahnhofsgebäude angebaut. Der zweigleisige Lokschuppen war in Fachwerkbauweise ausgeführt und besaß einen Werkstattanbau sowie die notwendigen Lokbehandlungsanlagen.

An der Bahnhofsausfahrt Richtung Kassel stand ein abschließbarer Wellblechschuppen als Unterstand für die Draisine. Später diente er als Lager- und Aufenthaltsraum für die Gleisbaurotte.

Wellerode-Wald besaß umfangreiche Gleisanlagen zum Verladen von Basalt und Braunkohle sowie einige Abstell-



Das Schaubild vom Bahnhof Wellerode Wald orientiert sich an dem raumfüllenden Anlagenentwurf für die Baugröße H0. Die Braunkohleverladeanlage dominiert den Anlagenteil durch ihre Größe und Bauweise. Es ist aber auch beeindruckend, wie die Anlage mit der Drahtseilbahn in der Hintergrundkulisse weitergeführt wird. Der am rechten Bildrand stehende Schuppen war beim Vorbild ein kleiner Wellblechschuppen und diente der Motordraisine als Unterstand. Auf die Darstellung der Bebauung wurde zugunsten der landwirtschaftlich geprägten Fläche verzichtet. *Illustration: Reinhold Barkhoff*

gleise. Es gab ein Gleis an einer Seitenrampe für die Basaltverladung sowie eins am daneben stehenden Kohlebunker, der 1912 gebaut wurde. Der Braunkohlebunker wurde bis 1930 über zwei Seilbahnanschlüsse bedient und ab 1930 nur noch über eine Seilbahn, die im schrägen Winkel von der südwestlichen Seite zugeführt wurde.

Es gab ein Wiegehaus für die Gleiswaage mit Spilleinrichtung sowie ein Wiegehaus für die Straßenwaage. Gleichzeitig diente das Wiegehaus der Straßenwaage als Sozialgebäude für die am Kohlebunker Beschäftigten.

Auf der Rückseite des Bahnhofsgebäudes gab es noch ein Ladegleis mit Kopf- und Seitenrampe. Ein weiteres Gebäude in Wellerode-Wald ist das ehemalige Beamtenwohnhaus der Söhrebahn sowie der ehemalige Wasserbehälter der Söhrebahn südlich des Kohlebunkers. Er ist zwar noch vorhanden (Stand 04/2019), jedoch außer Betrieb. Von hier aus wurden der Lokschuppen mit Wasserkran, das Bahnhofsgebäude, das Beamtenwohnhaus der Söhrebahn, das Wiegehaus mit Sozialraum, das Zechenhaus an der Hauptstraße nordöstlich vom Wiegehaus, und das

ehemalige Verwaltungsgebäude der Zechen Reuss'sche Erben, links neben der Hauptstraße nach Wattenbach, versorgt.

Zwischen den Stationen – einschließlich Lokschuppen, jedoch nicht der Haltepunkt Eisenhammer – gab es eine interne Telefonverbindung mit einer Rufzeichentafel. Es bestand aber keine Verbindung zum öffentlichen Telefonnetz.

Die Bahnhöfe wurden mit Trapeztafeln statt eines Einfahrtsignals gekennzeichnet. Als Flankenschutzeinrichtungen dienten Gleissperren in Abhängig-



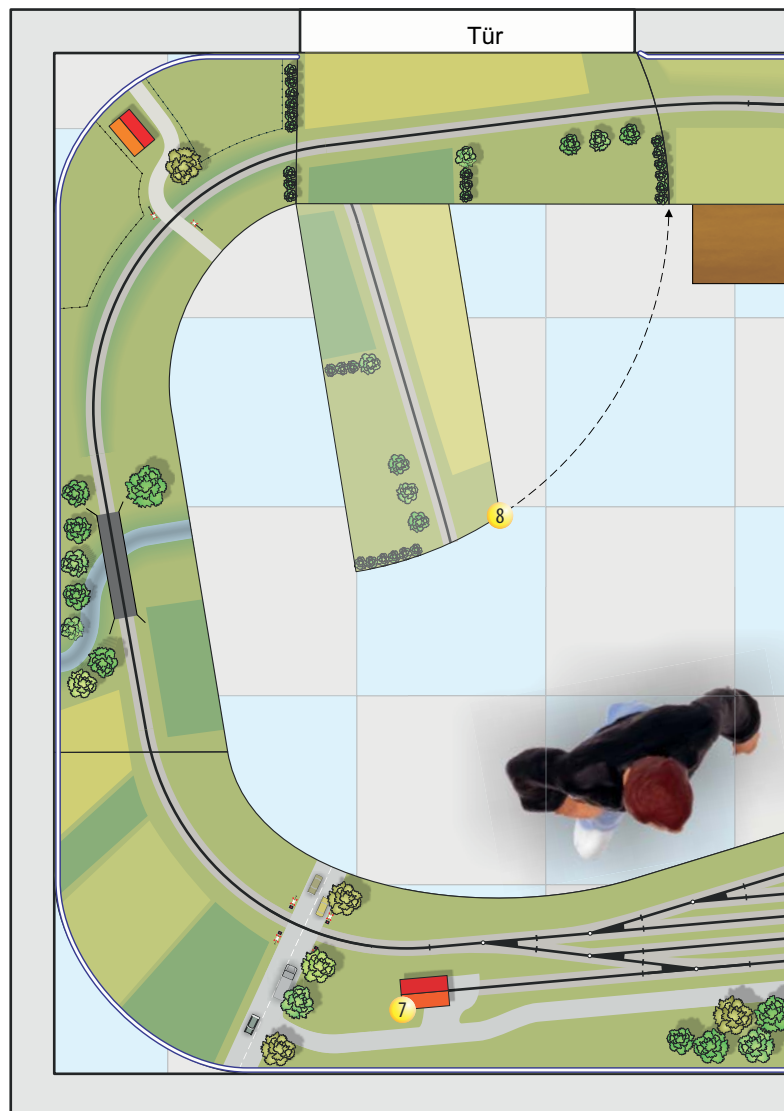
Nur mit einem „kurzen“ Personenzug verlässt Lok 5, die 1961 gelieferte vierachsige Henschel-Diesellok DH 850 D, im April 1963 den Bahnhof Lohfelden in Richtung Wellerode.
Foto: Gerd Wolff

Anlagensteckbrief

Baugröße	H0
Anlagentyp	Segmentbauweise
Anlagengröße	480 x 270 cm
Segmenttiefe	40-60 cm
Größte Anlagentiefe	90 cm
Gleissystem	Tillig Elite
Weichen	15°/r = 866 mm 12°/r = 1350 mm
Radien, sichtbar	700 mm

Legende (Anlagenentwurf)

Kreiszahl	Erklärung
1	Empfangsgebäude mit Güterschuppen
2	Ladestraße
3	zweigleisiger Lokschuppen
4	Braunkohleverladeanlage
5	Gleiswaagen
6	Fahrzeugwaage mit Wiegehaus
7	Draisinenschuppen
8	schwenkbares Anlagensegment
9	Empfangsgebäude Vollmarshausen
10	Freiladegleis
11	Holzladerrampe



keit mit Weichenschlössern, eingebaut im Winter 1937 nach einer Flankenfahrt im Bf Bettenhausen „Kleinbahn“ wegen einer nicht ordnungsgemäß umgestellten Weiche.

Eröffnung und Betrieb

Am 20. August 1912 erfolgte vormittags die landespolizeiliche Abnahme der Söhrebahn. Von der Fa. Henschel & Sohn, die die D-gekuppelten Lokomotiven geliefert hatte, nahm Oberingenieur Hahne teil, der die Lokomotive während der Abnahme selber fuhr. Die Söhrebahn hatte nun die Möglichkeit, noch vorgefundene Mängel zu beheben, weshalb am 22. August 1912 vormittags nochmals eine landespolizeiliche Abnahmefahrt stattfand. Diese verlief zu voller Zufriedenheit. Nachmittags fand dann die eigentliche Eröffnungsfahrt von Kassel-Bettenhausen „Kleinbahn“ nach Wellerode-Wald statt. Der Betriebsablauf sah immer

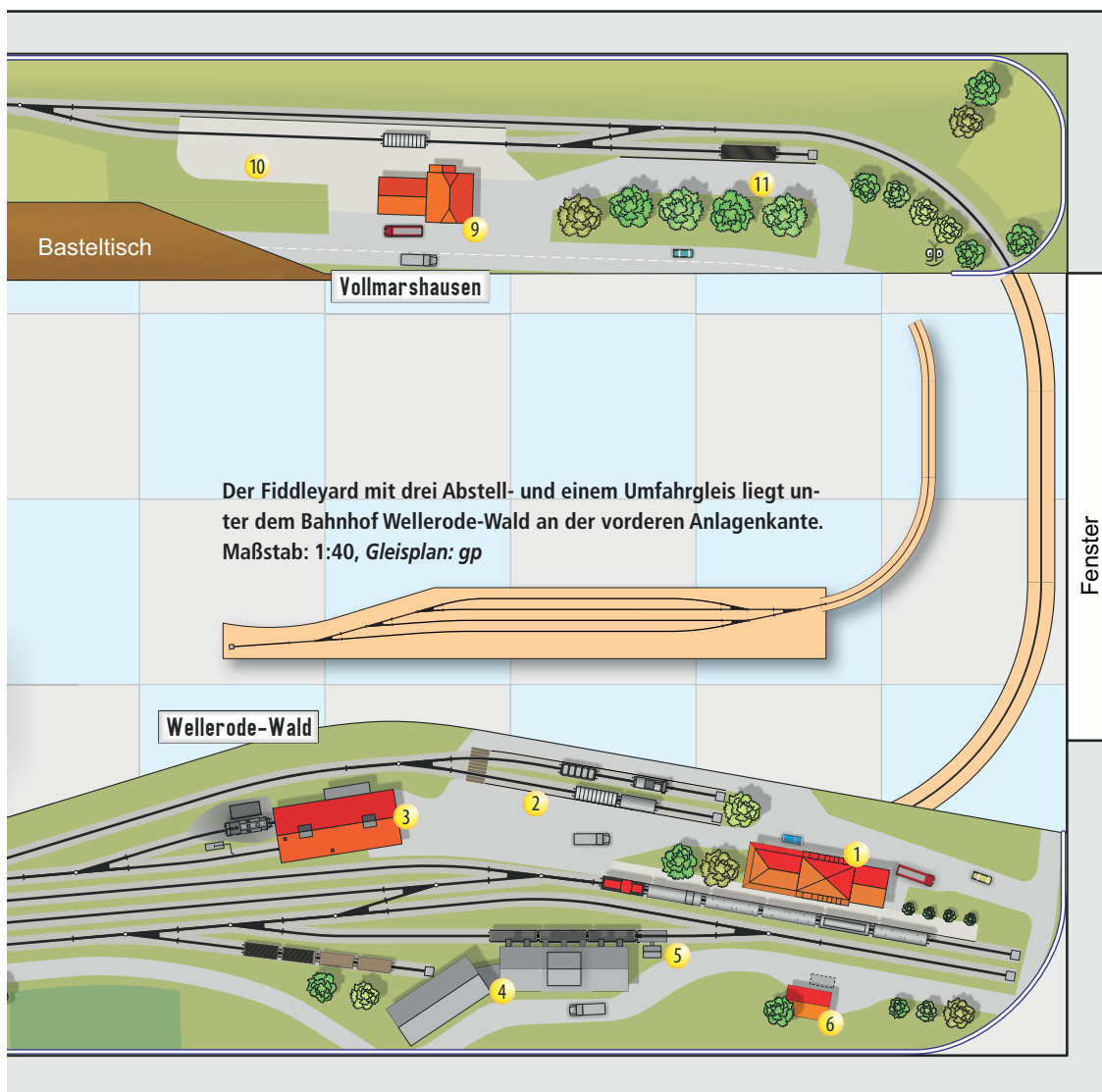
nur einen Zug auf der eingleisigen Strecke vor.

Im Sommerfahrplan 1914 verkehrten werktags sieben und an Sonn- und Feiertagen sechs Zugpaare mit jeweils 2., 3. und 4. Wagenklasse. Der Fahrplan vom Mai 1932 sah werktags sechs Züge von Wellerode-Wald nach Kassel-Bettenhausen vor, während sonntags nur drei fuhren. In der Gegenrichtung waren es fünf Züge werktags und drei sonntags. Zusätzlich verkehrte Samstags in beiden Richtungen noch je ein Zug. Die Züge führten nicht immer die 2. Wagenklasse mit, sondern nur die 3. und 4. Klasse.

Die Züge der Relation Kassel-Bettenhausen/Wellerode-Wald besaßen gerade und in der Gegenrichtung ungerade Zugnummern. Güterzüge verkehrten als eigene Züge, bei Bedarf wurden Güterwagen auch mit den Personenzügen transportiert. Eine Reihe von Jahren bis 1928 oblag der Söhrebahn auch die Postbeförderung.

Ab 1944 bis Kriegsende 1945 dürfte der Zugverkehr ein größeres Verkehrsaufkommen gehabt haben, da zusätzlich noch Züge mit Zwangsarbeitern vom Zwangsarbeiterlager der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke, südlich von Wellerode-Wald zum Werk an der Lilienthalstraße über Lohfelden und den Gleisanschluss Waldau fuhren. Ein Teil dieser Zwangsarbeiter, ca. 50 Personen, arbeiteten für die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke in einer Autobahnbrücke, nordöstlich von Wellerode gelegen.

Hinzu kamen noch Rüstungsindustrietransporte von Kassel-Bettenhausen über Lohfelden nach Waldau, sowie in Gegenrichtung, zu den Firmen Junkers und Fieseler Flugzeugwerke. Ebenso erfolgten Transporte von Panzerabwehrkanonen zum Einschießen in einem Steinbruch südlich von Wellerode, in der Relation Kassel-Bettenhausen/Wellerode-Wald/Kassel-Bettenhausen. Nach Einmarsch der Amerikaner zum



Der südliche Teil der Söhrebahn von Wellerode Wald bis Vollmarshausen als H0-Projekt in einem Hobbyraum mit den Abmessungen von 4,75 x 2,8 m. Die U-förmige Anlage ist als AdW-Anlage konzipiert. Die schmalen Anlagenteile können dabei durchaus in einem Regal integriert sein.

Der Entwurf ist so ausgelegt, dass die Strecke von Wellerode aus bis auf den Bahnhof Vollmarshausen ständig abwärts führt. Damit kann die Strecke bequem unter Wellerode Wald verschwinden und in einem Fiddleyard enden.

Der Teil vor dem Fenster ist nur als Trasse in Trogbauweise ausgeführt und kann bei Bedarf herausgenommen werden. Um ohne Bücken in das Modellbahnzimmer zu gelangen, kann ein spezielles Streckensegment nach innen gedreht werden. Eine sich in den Raum öffnende Zimmertür müsste allerdings durch eine Schiebetür ersetzt werden. Maßstab: 1:20



Nach der Anschaffung der ersten Henschel-Diesellok diente die ELNA 6 als Lok 3 der Söhrebahn als Reserve. Hier steht sie auf dem links vom Lokschuppen vorbeiführenden Gleis.



Als Lok 4 wurde die erste DH 850 D von Henschel in Dienst gestellt. Sie unterscheidet sich von der zweiten Lok gleichen Typs über einen leicht abgeschrägten langen Vorbau – hier zum Zug zeigend.

Ende des Zweiten Weltkrieges, ruhte der Betrieb auf der Söhrebahn bis September 1945.

Die Fahrzeuge der Söhrebahn

Von Henschel & Sohn, Cassel wurden 1912 zwei vierfachgekuppelte Tenderlokomotiven der Bauart Dn2t beschafft. Die Baunummern bei Henschel lauteten 11101 und 11102. Bei der Söhrebahn bekamen sie die Nummern 1 und 2. Später wurden beide Lokomotiven in Heißdampfloks mit Überhitzer-System zur besseren Ergiebigkeit und Nutzung des Dampfes ohne Erhöhung des Kesseldrucks von 13 kg/cm² umgebaut. Lok 2 bekam um 1920 eine Krimpe am Schornstein. Dadurch konnte man die Loks schon von weitem unterscheiden.

Die Firma Credé in Kassel-Niederzwehren lieferte den Wagenpark. Es handelte sich um 13 Personenwagen, 2 kombinierte Personen-, Gepäck- und Postwagen, sowie 29 offene Güterwa-

gen mit und ohne Bremserhaus und einem Ladegewicht von 15 000 kg. Alle Wagen waren im Staatsbahnwagenverband zugelassen.

Die Personen- und Gepäckwagen hatten eine Wagenbeleuchtung mit hängendem Gasglühlicht nach dem System Blau. Eine Umstellung der Wagenbeleuchtung auf elektrische Beleuchtung dürfte in den 1920er-Jahren erfolgt sein.

1917 kaufte die Söhrebahn eine dritte, zweiachsige Zweizylindernassdampf-Tenderlok. Hergestellt wurde die Bn2t 1898 von Krauss in München mit der Baunummer 3812. Die Lok war 1898 an die Freigerichter Kleinbahn geliefert und dort 1911 schadhaft abgestellt worden. Über Umwege und repariert mit einer Hauptuntersuchung kam sie zur Söhrebahn. Sie bekam die Nummer 3 und blieb bis 1934 in Betrieb, dann wurde sie ausgemustert und verschrottet.

1924 schaffte die Söhrebahn eine Motordraisine an. Sie diente zur Stre-

ckenkontrolle, Inspektionsfahrten und in Notfällen zum Transport verunfallter oder erkrankter Personen. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 50 km/h bei 32 PS. Als Unterstand diente eine Wellblechgarage, die wir schon erwähnten. Das Fahrwerk befand sich noch 1979 im ehemaligen Lokschuppen Wellero-de-Wald.

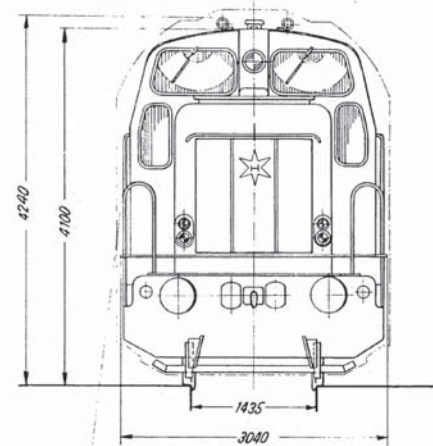
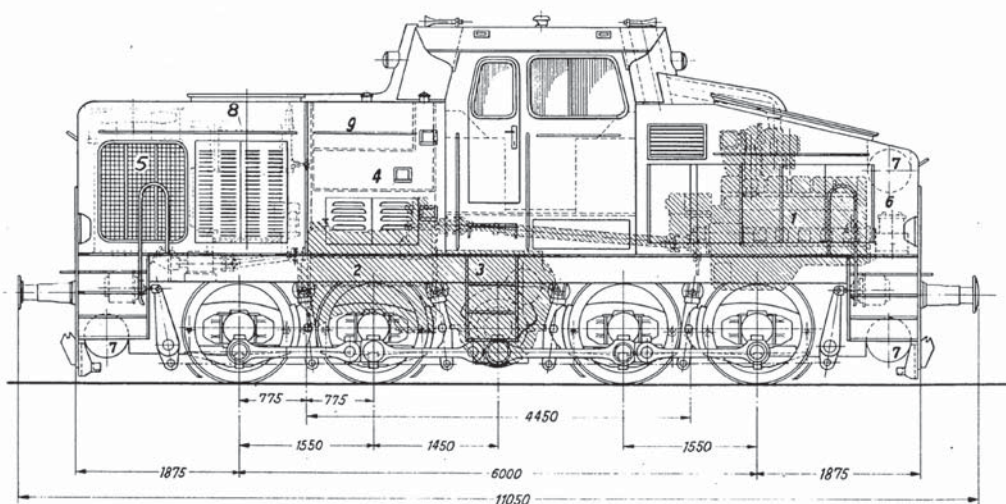
Kurze Ära der Akkutriebwagen

Im Jahre 1926 kaufte man einen dreiteiligen Edison-Akku-Triebwagen mit der Achsfolge 1A + 1A + 1A, der aus Stahllakkumulatoren gespeist wurde. Er wurde ab 1916 als Gattung A7 von den Linke-Hofmann-Werken Breslau gebaut. Jeder der drei Wagen war zweiachsig und hatte jeweils einen Motor mit einer Stundenleistung von 88 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Söhrebahn erwarb noch eine weitere dreiteilige Garnitur sowie zwei Wagen ohne Batterien. Ein Triebwagen war bis 1934 in Betrieb. Wegen der schlechten Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen wurde 1934 ein Mittelwagen bei der Firma Credé in Kassel-Niederzwehren in einen dieselelektrischen Triebwagen umgebaut. Er bekam die Bezeichnung T10, hatte eine Länge von 13,95 m, ein Gewicht von 31,8 t und eine maximale Leistung von ca. 290 PS.



Zwei Wagen des Akku-Triebwagens der Linke-Hofmann-Werke wurden zu Personenwagen umgebaut und dienten der Söhrebahn bis zur Einstellung des Personenverkehrs. Fotos (3): Peter Letulé, Slg. Michael Bismarck



Die Henschel-Diesellok des Typs DH 850 D mit nicht abgeschrägtem langem Vorbau als Lok 5 der Söhrebahn (Maßstab 1:87) Zeichnung: Henschel, Slg. gp

- 1 Dieselmotor Mercedes-Benz Type MB 820 Bb
- 2 Flüssigkeitsgetriebe Voith L217
- 3 Nachschaltgetriebe
- 4 Kraftstoffbehälter
- 5 Kühler

Bei einem End- und einem Mittelwagen wurden jeweils die Fahrstände, die Akkumulatoren sowie die Fahrmotoren ausgebaut, und bei Bedarf dem Triebwagen als Personenwagen angehängt. Diese beiden Wagen blieben bis zum Ende bei der Söhrebahn. Der T10 wechselte 1938 zur Ruppiner Eisenbahn, wo er die Nummer 89 erhielt. Nach Kriegsende ging er in den Bestand der DR der DDR über, wo er als Triebwagen VT 135 551 bis 1968 eingesetzt wurde.

Zum 25-jährigen Jubiläum der Söhrebahn, kaufte sie 1937 bei Henschel eine Dampflokomotive vom Typ ELNA 6, Dh2t, mit der Baunummer 23662 (Länge über Puffer 10,6 m, Dienstgewicht 56 t, Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, 715 PSi indizierte Leistung). Sie bekam die Nummer 3 in zweiter Besetzung.

1958 stieg die Söhrebahn mit dem Kauf der ersten Diesellokomotive vom Typ DH 850 D von Henschel, mit der Baunummer 26530 auf die Dieseltraktion um. Die Lok bekam die Nummer 4.

Die zweite Diesellokomotive folgte 1961, ebenfalls Typ DH 850 D, von Henschel mit der Baunummer 30308. Bei der Söhrebahn wurde sie als Lok 5 eingereiht. Beide Lokomotiven hatten 850 PS, waren mit einer Dampfheizung für die Personenwagen ausgerüstet und besaßen eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Unterscheiden konnte man die Diesellokomotiven nur an den unterschiedlichen Vorbauten. 2019 standen sie noch in Italien im Einsatz.

Michael Bismarck

Mit dem letzten Zug des Berufsverkehrs hat sich im Bahnhof Wellerode-Wald der Fahrzeugpark der Söhrebahn versammelt. Während die Henschel-Diesellokomotive am nächsten Morgen wieder unterwegs ist, dient die ELNA 6 nur noch als eiserne Reserve. Foto: Gerd Wolff



Volkach: Das Ende an der „Mainschlinge“

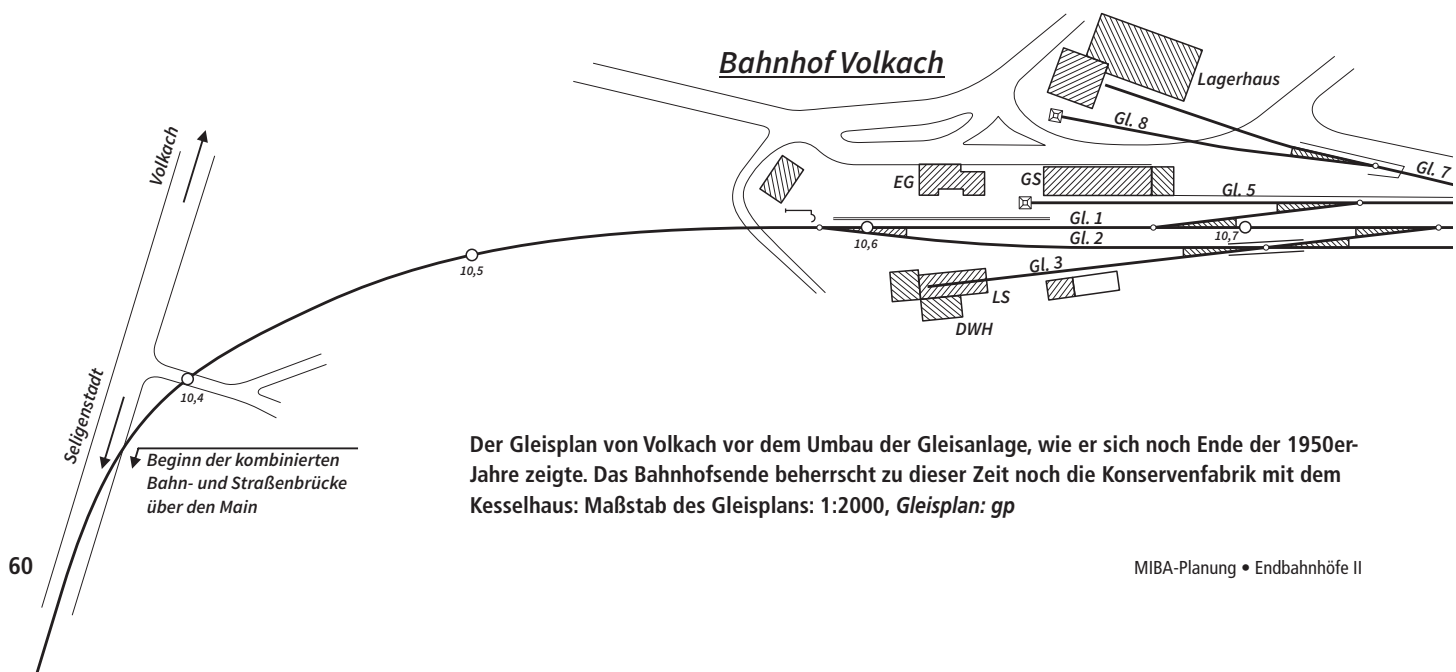
Das Schoppenbähnle



Streckensteckbrief

Eröffnung	Februar 1909
Spurweite	1435 mm
Streckenlänge	10,7 km
Stilllegung	Mai 1994
Wiederzulassung	Juli 2003 zugelassen als nicht staatliche Eisenbahn ohne Verbindung in Seligenstadt zur DB AG
Lokeinsätze	98.3, BB II, 98.8, 64, V 60, V 90, V 100
Personenverkehr	Berufs- und Ausflugsverkehr
Güterverkehr	Konservenfabrik, BayWa, Glaswarenfabrik, Mainöllager

Die Mainschleifenbahn präsentiert dem vorbildorientierten Modellbahner betrieblich bis etwa zum Jahrtausendwechsel interessanten Schienenverkehr. Der Gleisplan von Volkach bietet neben vielen Betriebsstellen und damit Betriebsmöglichkeiten auch eine reizvolle weil im leichten Bogen befindliche Gleislage.



Der Gleisplan von Volkach vor dem Umbau der Gleisanlage, wie er sich noch Ende der 1950er-Jahre zeigte. Das Bahnhofsende beherrscht zu dieser Zeit noch die Konservenfabrik mit dem Kesselhaus: Maßstab des Gleisplans: 1:2000, Gleisplan: gp

Volkach und die Mainschleife ist vielen Weinkennern deutscher Qualitätsweine ein Begriff, gilt das Gebiet um die Volkacher Mainschleife als das Herz Weinfrankens. Hier werden Weine wie Volkacher Ratsherr oder Nordheimer Vögelein in die bekannten flachbauchigen Kugelflaschen abgefüllt. Fast die Hälfte der fränkischen Weine wird hier produziert.

Mit Volkach, der Mainschleife und der Stichstrecke von Seligenstadt nach Volkach, verbinden viele die Mainschleifenbahn. Heute fungiert sie nur noch als Ausflugsbahn, die vom Förderverein Mainschleifenbahn ins Leben gerufen wurde und sie vor der Einstellung gerettet hat.

Auch Volkach suchte wie viele andere Städte und Gemeinden in der späten zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mithilfe der Eisenbahn den Anschluss an die weite Welt. Die Bevölkerung erhoffte sich einen wirtschaftlichen Aufschwung. 1887 wurde deshalb ein „Eisenbahn Comitee“ gegründet, um einen Eisenbahnanschluss zu erhalten. Allerdings wurde dieser erst im August 1904 genehmigt. Es bauchte damals Zeit, bis endlich die heute bekannte Streckenführung gefunden und beschlossen wurde.

Reiseverkehr Richtung Würzburg, Ausflugsverkehr aus Richtung Würzburg kommend, Güterverkehr für landwirtschaftliche Güter abgehend von Volkach, ankommend Kohle, Baustoffe, Eisenwaren und Maschinen sollten für einen rentablen Betrieb sorgen. Trotz der guten Prognosen bezüglich der Rentabilität wurde die Strecke möglichst einfach und preisgünstig gebaut. Alle Gemeinden trugen insofern dazu bei, als dass sie auf eigene Kosten Straßen und Wege zu den Haltestellen bzw. Bahnhöfen anlegten, Gemeindeland



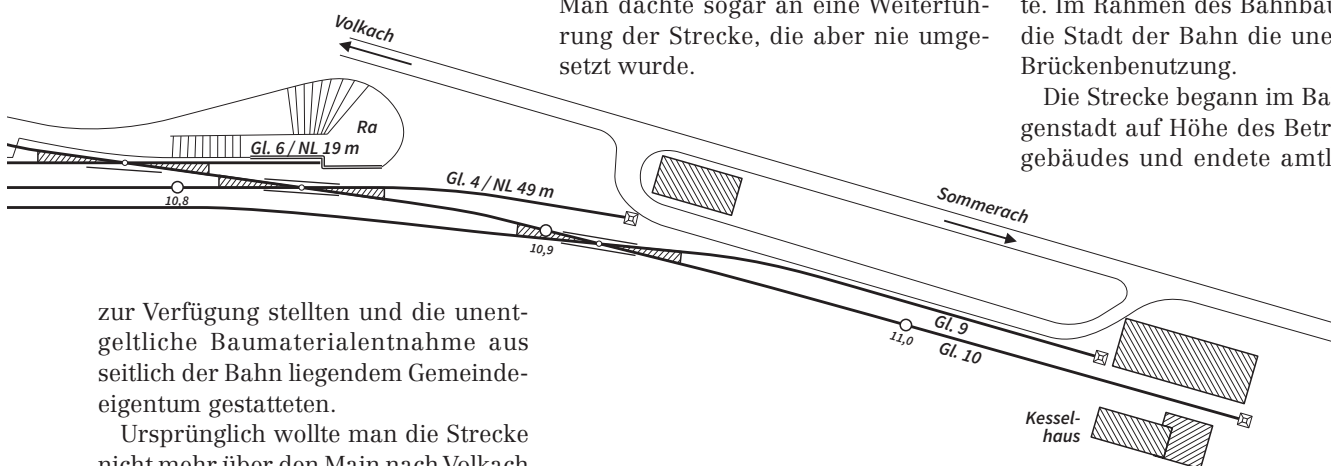
Noch 1919 dampft der Glaskasten mit kurzen bayerischen Personenwagen zwischen Volkach und Seligenstadt. Fotos (2): Slg. Dr. Wolfgang Schramm



führen, sondern sie rechtsseitig in Astheim enden lassen. Dagegen wehrten sich die Volkacher, sodass die Bahn über die Mainbrücke geführt wurde und vor den Toren Volkachs endete. Man dachte sogar an eine Weiterführung der Strecke, die aber nie umgesetzt wurde.

Im Rahmen der Planung und Finanzierung soll noch erwähnt werden, dass Volkach die Mainbrücke 1892 erbauen ließ und damals von jedem Brückenbenutzer ein Brückenzoll kassierte. Im Rahmen des Bahnbaus erlaubte die Stadt der Bahn die unentgeltliche Brückenbenutzung.

Die Strecke begann im Bahnhof Seligenstadt auf Höhe des Betriebshauptgebäudes und endete amtlich mitten



zur Verfügung stellten und die unentgeltliche Baumaterialentnahme aus seitlich der Bahn liegendem Gemeindeeigentum gestatteten.

Ursprünglich wollte man die Strecke nicht mehr über den Main nach Volkach



Das Gebäude der landwirtschaftlichen Lagerhausgenossenschaft besaß zwei Anschlussgleise. Eins direkt am Gebäude und eines davor. Postkarte: Slg. Dr. Wolfgang Schramm



Am Ende der Volkacher Gleisanlagen befand sich die Konservenfabrik Joh. Braun, die über zwei Anschlussgleise verfügte. Dieses Ensemble ist für eine Modellumsetzung ein durchaus interessantes Vorbild.



vor dem Volkacher Empfangsgebäude bei Kilometer 10,584 km. Die Gleisanlage endete jedoch bei km 11,1 vor der damaligen Konservenfabrik Braun bzw. der späteren BayWa.

Die damals ausgeführte einfache Bauweise begrenzte die maximale Streckengeschwindigkeit auf 30 km/h. Im Bereich von Bahnübergängen durfte sogar nur mit 10 km/h gefahren werden. Auf der Mainbrücke waren gar nur 6 km/h zulässig. Daraus ergab sich für damalige Verhältnisse eine konkurrenzlose Fahrzeit je nach Richtung von 31-40 Minuten. Fußgänger benötigten für die Strecke von Volkach nach Seligenstadt zwischen zwei bis drei Stunden! Postkutschen brauchten nur unwesentlich weniger Zeit.

Streckenbeschreibung

Seligenstadt lag auf einer Hochebene bei 290 m über NN, während Volkach „unten“ am Main bei etwa 195 m über NN lag. Damit ist klar, dass die Bahnstrecke von Seligenstadt nach Volkach im Gefälle lag. Ausnahmen bildeten zwei Anstiege, einer zwischen Seligenstadt und Prosselsheim und ein weiterer 1 km langer zwischen Prosselsheim und Untereisenheim. Der Streckenverlauf war hier eher unspektakulär, wand sich die Strecke doch durch die leicht wellige und durch weite Felder geprägte Landschaft.

Interessant wurde die Strecke erst hinter dem Haltepunkt Escherndorf. Von ihm ging es in stetem Gefälle am Berghang entlang abwärts, vorbei am Haltepunkt Vogelsburg und vorbei an terrassenförmig angelegten Rebanbauflächen hinab ins Maintal bis zum Haltepunkt Astheim. Hier führte die Bahn dann über die Mainbrücke rüber nach Volkach.

Die mehrbogige Steinbrücke über den Main wurde beim Bau der Bahn verstärkt, um auch die schweren Züge sicher tragen zu können. Wie so vielen Brücken erging es auch der Mainbrücke gegen Ende des Zweiten Weltkriegs. Sie wurde von der Wehrmacht am 7. April 1945 gesprengt. Erst im Sommer 1947 wurden die Trümmer der Brücke aus dem Main geräumt und man be-

Das Familienbild aus vergangenen Tagen gibt Aufschluss über die Anbindung der Konservenfabrik Braun über eine DKW, die jenseits des rechten Bildrandes liegt.

Fotos (2) Slg. Dr. Wolfgang Schramm

Der Blick über das Baustofflager der BayWa und das Maintanklager. Im Hintergrund sind die alte Güterschuppen und das renovierte Empfangsgebäude sowie der Gleisbogen zur Mainbrücke zu sehen. Foto: Dr. Wolfgang Schramm

gann mit dem Bau einer neuen Brücke. Sie entstand als Obergurttachwerkkonstruktion aus Restbeständen der Wehrmacht. Im März 1949 fuhren dann wieder Züge bis Volkach.

Der Ausbau des Mains zur Großschiffahrtstraße erforderte es, die zehn Jahre zuvor in Betrieb genommene neue Mainbrücke um 1,69 m anzuheben. Die DB musste die Strecke entsprechend anheben. Die Steigung vom Bahnhof Volkach bis zur Brücke begann bereits an der Einfahrweiche.

Bahnhof Volkach

Volkach besaß damals zur Eröffnung ein beiderseits angeschlossenes Nebengleis mit 103 m Nutzlänge sowie ein beidseitig angeschlossenes Ladegleis mit 85 m Nutzlänge. In der Beschreibung von 1909 wird zudem ein 103 m langes Sackgleis (Hinterstellgleis) genannt. Weitere Sackgleise führten zum Lokschuppen (NL = 70 m), zur Güterhalle (NL = 55 m) und zur Rampe mit 55 m Nutzlänge. Zudem besaß der Bahnhof ein Lademaß, eine Gleiswaage und einen Kran.

Da die Strecke nach allen Regeln der Sparsamkeit gebaut wurde, so sind auch die Gebäude in bescheidener Bauweise nach Einheitsplänen aus Holz und Ziegeln errichtet. Die Toilettenanlagen für Damen und Herren waren vom Typ Plumpsklo.

In Hinblick auf die damals geplante Weiterführung der Strecke besaß Volkach umfangreichere Gleisanlagen und auch Gebäude. Das Diensthauptgebäude in Volkach enthielt jeweils einen Dienst-, Warte- und Gepäckaufbewahrungsraum. Die Güterhalle war unterkellert und das Maschinenhaus mit einem Raum für das Kesselwasser ausgestattet. Des Weiteren verfügte es über einen Wohnanbau mit Übernachtungsraum für fremdes Maschinenpersonal, einen Werkzeugraum und eine Mietwohnung für den Stammlokführer.

Interessant ist für den Betriebsbahner die Beschreibung des Fahrzeugmaterials, zumal diese in neue und alte Fahrzeuge unterteilt waren. Zur Verfügung standen eine neue PtL 2/2 (Glas-



kasten) und eine „alte“ D VI mit Westinghouse-Bremse. Die zweiachsige Tenderlok D VI diente als Ersatzlok. An neuen Personenwagen standen zwei CL mit Dienstraum, ein CL mit und einer ohne Schubabteil jedoch mit Dienstraum und zwei PPostL zur Verfügung. Dazu gesellten sich noch ein alter PPostL und ein GwL mit Westinghouse-Leitung.

Eine Erweiterung des Bahnhofs erfolgte um 1916, als die Bahn mit der alten BayWa einen neuen Kunden ge-

wann, der zur Verbesserung des Güterverkehrs beitrug. Das Lagerhaus wurde direkt gegenüber dem Empfangsgebäude errichtet.

Ein Jahr später errichtete die Lagerhausgenossenschaft Volkach am Bahnhofsende ein Gebäude als Obst- und Gemüsetrockenfabrik. 1923 wurde das Gebäude von der Joh. Braun AG übernommen und in eine Konservenfabrik umgebaut. Ein Gleisanschluss war für den wirtschaftlichen Erfolg dringend notwendig. Angeliefert wurde

Legende (Anlagenentwurf)	
Kreiszahl	Erklärung
1	Empfangsgebäude
2	Güterschuppen
3	Lokschuppen mit Wohnanbau
4	Freiladegleis
5	BayWa
6	Wohnhäuser
7	Kopf-/Seitenrampe
8	Lagerplatz für Baustoffe
9	BayWa
10	kombinierte Straßen-/Schienenbrücke über den Main
11	Brückenhaus
12	EG mit Güterschuppenanbau
13	Holzlagerplatz
14	Freiladestraße
15	Kopf-/Seitenrampe
16	abwärtsführende Strecke, getarnt durch die zylindrische Kulisse
17	zylindrischer Kulisseneinsatz
18	verdeckte Strecke zum Schattenbahnhof



Tillig-Elite-Gleis-Entwurf

Hier wurde ein Hobbyraum nur im Bereich der Wände genutzt, um die Mainschleifenbahn mit zwei Bahnhöfen und der Mainbrücke nachzubilden. Die Streckenführung ist den Platzverhältnissen geschuldet. Auch musste die Strecke am Brückenhaus gegenüber dem Vorbild in die entgegengesetzte Richtung geführt werden. Die Raummitte sollte für einen von allen Seiten zugänglichen und eventuell verfahrbaren Basteltisch frei bleiben.

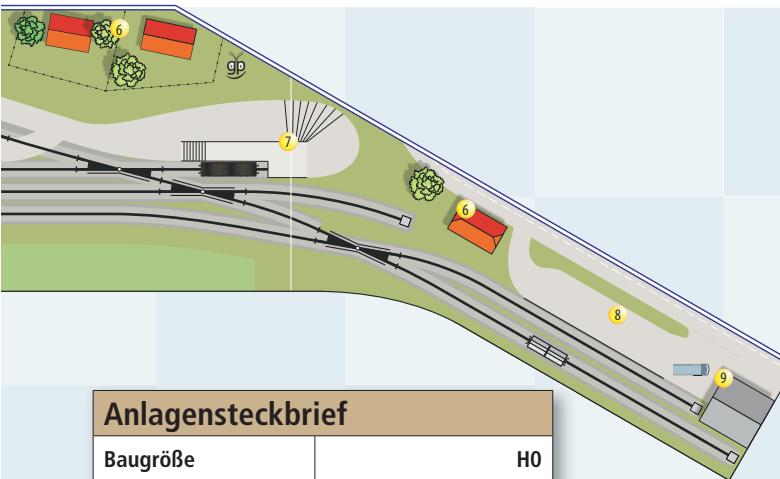
Die Gleisgeometrie der gewählten Tillig-Elite-Gleise bestimmt die Gleislage des hinteren Bahnhofsbereich. Neben den gegenüber dem Vorbild kürzeren Weichen wurden auch die Nutzlängen etwas gekürzt, um die Längsentwicklung des Bahnhofs nicht zu sehr ausufern zu lassen. Da hier beim Vorbild weder lange Lokomotiven noch lange Züge – außer

Auf verschiedene Initiativen hin wurde das Empfangsgebäude aufwendig saniert.



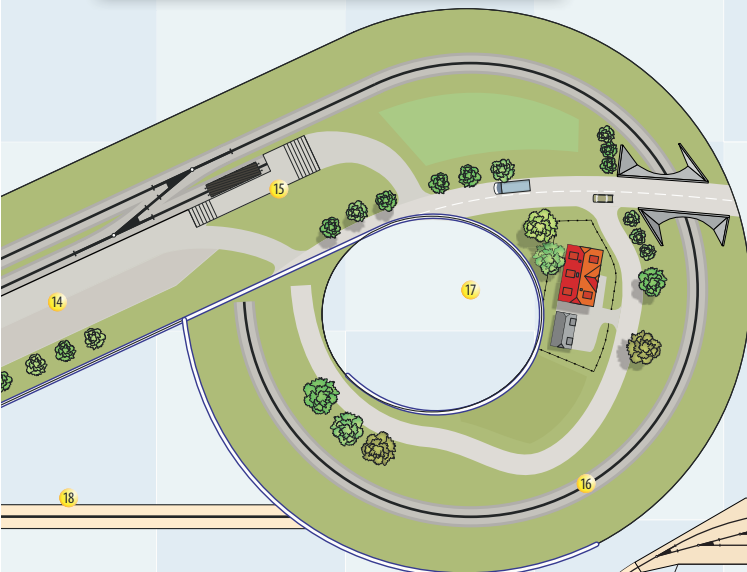
den Kesselwagenzügen – zum Einsatz kamen, sollten die geringfügig verkürzten Nutzlängen keine allzu große Rolle spielen.

Zusammen mit dem Bahnhof Untereisenheim und dem Fiddleyard unter dem Bahnhof Volkach lässt sich mit überschaubarem Fahrzeugeinsatz ein vorbildgerechter Betrieb abwickeln. Das gilt auch, wenn man die Zugfolge deutlich erhöht. Da im Prinzip immer nur ein Zug auf der Strecke ist, kann man den Zug mit einem mobilen Handsteuergerät verfolgen und in den Bahnhöfen den Rangierbetrieb durchführen. Der Betrieb mit nur einem Zug macht umso mehr Spaß, wenn dann die eine Lok oder der Triebwagen mit den originalen Betriebsgeräuschen unterwegs ist.



Anlagensteckbrief

Baugröße	H0
Anlagentyp	AdW-Anlage
Anlagengröße	470 x 365 cm
Segmenttiefe	35-75 cm
Anlagenbauweise	Segmentbauweise
Gleissystem	Tillig-Elite-Gleis
Weichen, DKWs, EKW	15°
Radien, sichtbar	600-750 mm



Die Art der Streckenführung von Untereisenheim zum Fiddleyard über ein Rondell mit mittiger Kulisse ist als Anregung zu verstehen. Um die mittige, säulenförmige Kulisse herum wird die Strecke nach unten geführt und entschwindet ohne große Tunnelöffnung oder sonstige landschaftliche Tricks hinter der runden Kulisse im Untergrund. Wie viel Windungen man die Strecke nach unten führt, hängt davon ab, wie viel Platz man zwischen Schattenbahnhof und oberer Trasse zum Eingreifen haben möchte. Auch die Strecke von der Gleiswendel bis zum Schattenbahnhof verliert bei 2 % Gefälle noch eine Höhe von 10 cm. Zusammen mit zwei Windungen ergibt sich eine Eingriffhöhe von 26 cm.



Der schlichte Volkacher Güterschuppen von der Straßenseite mit Laderampe und zwei Schuppentoren.



Der Volkacher Lokschuppen zeigt sich mit unterschiedlicher Farbgebung von Schuppen und Wohnanbau. Ungewöhnlich erscheinen auch die kleinen Fenster im Schuppen. Fotos (3): Slg. Dr. Wolfgang Schramm



Für die Nachbildung der Betriebsvorgänge reichen drei Gleise zum Abstellen der Züge und ein Gleis zum Umfahren im Schattenbahnhof aus. Wer das Maintanklager mit in das Betriebskonzept integrieren möchte, sollte jedoch die Gleise verlängern, um entsprechend lange Kesselwagenzüge fahren zu können.

Legende (Anlagenentwurf)

Kreiszahl	Erklärung
1	EG
2	Güterschuppen
3	BayWa
4	Kopf-/Seitenrampe
5	BayWa
6	Mainöltanklager

aufgebaut werden, wenn man eine offene Rahmenkonstruktion ohne vollflächige Trassenplatte bevorzugt. Der klassische Plattenaufbau auf einer 10-12 mm dicken Sperrholzplatte ist auch möglich, sollte aber in diesem Fall gleichfalls durch Glattholzleisten verstärkt werden. Hochkant unter die Platten geschraubte Leisten bieten zudem Raum für die Elektrotechnik sprich Verkabelung.

Gegenüber dem Entwurf mit den Tillig-Elite-Gleisen wurde hier die Gleisanlage der späteren Epoche IV gewählt. Der Lokschuppen ist

Geschichte. Den Gleisen zur früheren Konservenfabrik fehlt die DKW. Zwei Weichen sorgen für den Weichenwechsel. Anstelle der Konservenfabrik hat sich die BayWa mit Baustoffen etabliert. Für Güterverkehr sorgt zudem das Maintanklager mit einem eigenen Anschlussgleis.

terialien kamen Feldbahngleise, Lokomotiven und Loren per Bahn nach Volkach.

Der Bau der Bundesautobahn A3 brachte einen ähnlichen aber nur kurzen Anstieg des Güterverkehrs. Dauerhafte Nutzer für den Frachtverkehr blieben die BayWa und einige mittelständische Betriebe. Zu nennen ist die Glaswarenfabrik OSON, die ihre Glasampullen für den medizinischen Bedarf bis nach Ägypten und auch Kanada lieferten. Ein weiterer Bahnkunde in den 1950er- bis 1970er-Jahren war der Hersteller Mevo, der Basaltsteinwolle herstellte und Automobilhersteller wie VW und Mercedes belieferte. Die Steinwolle fand sogar in Südafrika Abnehmer.

Das Maintanklager als einer der letzten großen Bahnkunden wurde bereits 1956 errichtet. Noch gegen Ende der 1980-Jahre erreichten lange Ölzüge den Bahnhof Volkach.



Im Sommer 1991 wurde der BayWa-Gleisanschluss gegenüber vom Güterschuppen bedient. Mit dem Großraumwagen wurde Dämmmaterial von Isover an die auch im Baustoffhandel tätige BayWa geliefert. Im Hintergrund ist der Kirchturm von Volkach zu sehen.

Foto: Dr. Wolfgang Schramm

Anlagensteckbrief

Baugröße	0
Anlagentyp	raumnutzende Anlage
Anlagengröße	600 x 550 cm
Segmenttiefe	35-75 cm
Anlagenbauweise	offene Rahmenbauweise, die schmalen Anlagenbereiche eventuell in Segmenten
Gleissystem	Lenz
Weichen, DKWs	11,25°
Radien, sichtbar	1028 und 1649 mm

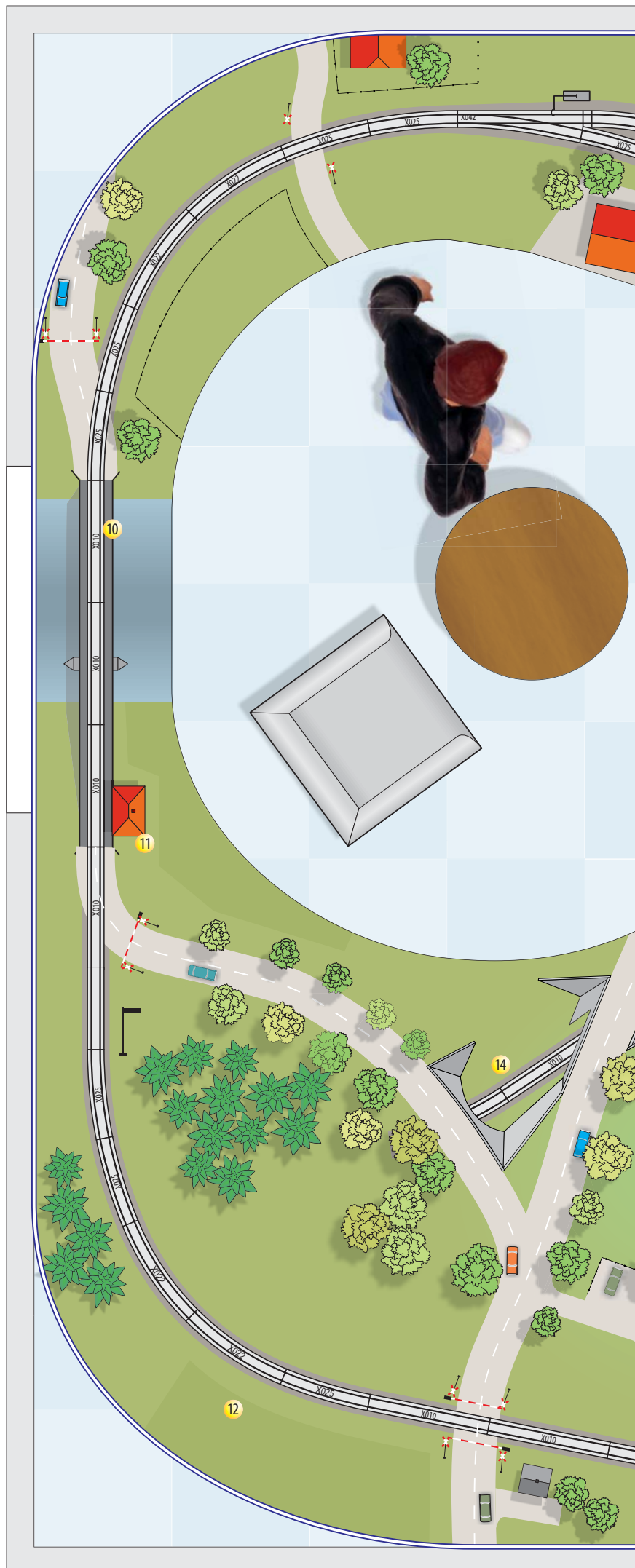
Projekt Volkach in 0

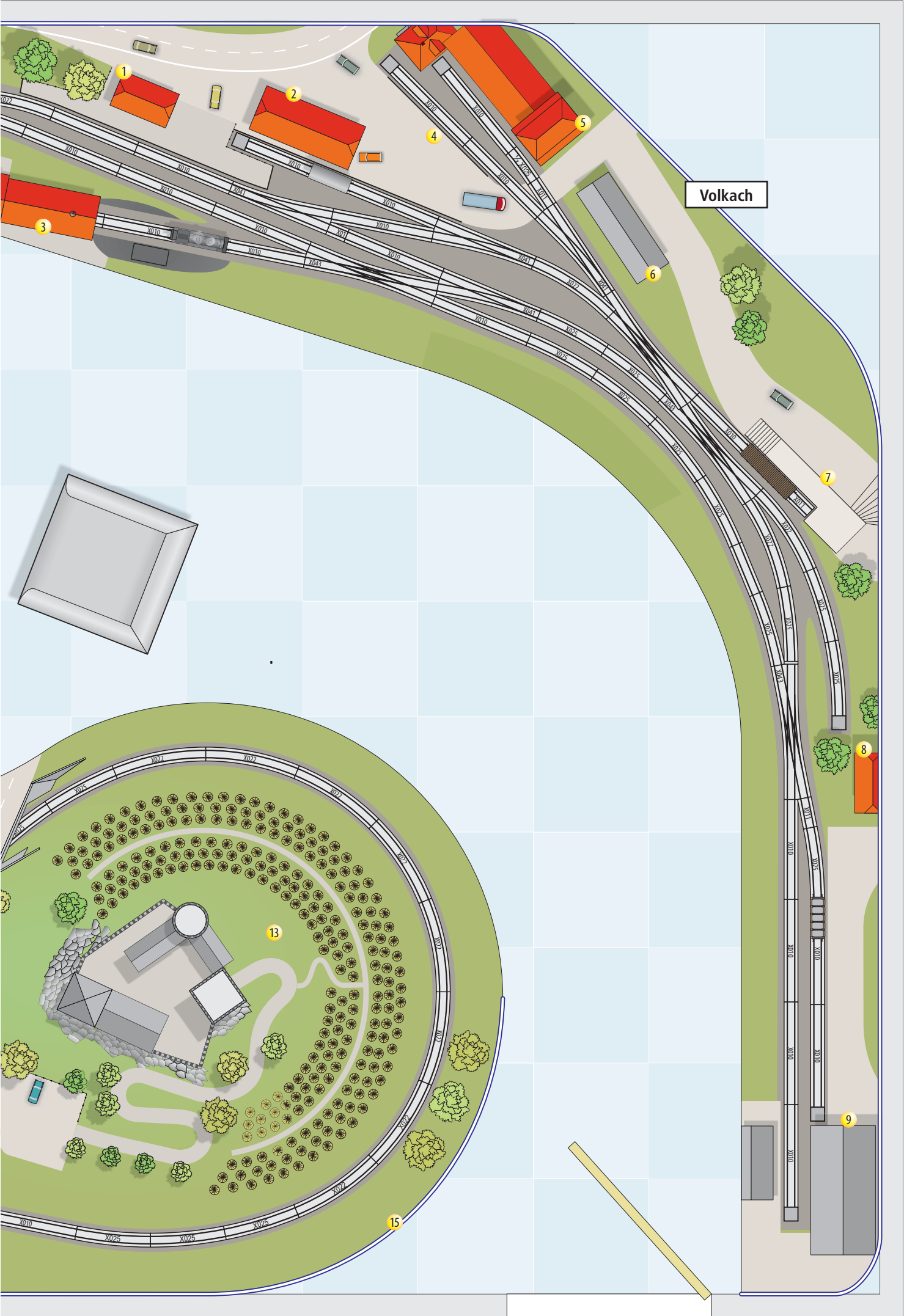
Für den nebenstehenden Entwurf diente das Lenz-Gleis als Basis. Es wurde versucht, in einen fiktiven Hobbyraum mit durchaus realistischen Abmessungen Volkach mit der Brücke über den Main umzusetzen. Dabei sollte der Raum nicht mit der Anlage zugebaut werden. Für den erforderlichen Fiddleyard bieten sich zwei Möglichkeiten an. Bei der vorgestellten Variante liegt der Schattenbahnhof unter dem Bahnhof Volkach. Die Strecke dorthin führt über eine Gleiswendel mit 2½ Windungen nach unten und fällt zum Schattenbahnhof weiter ab, um unter dem Flussbett des Mains durchtauchen zu können.

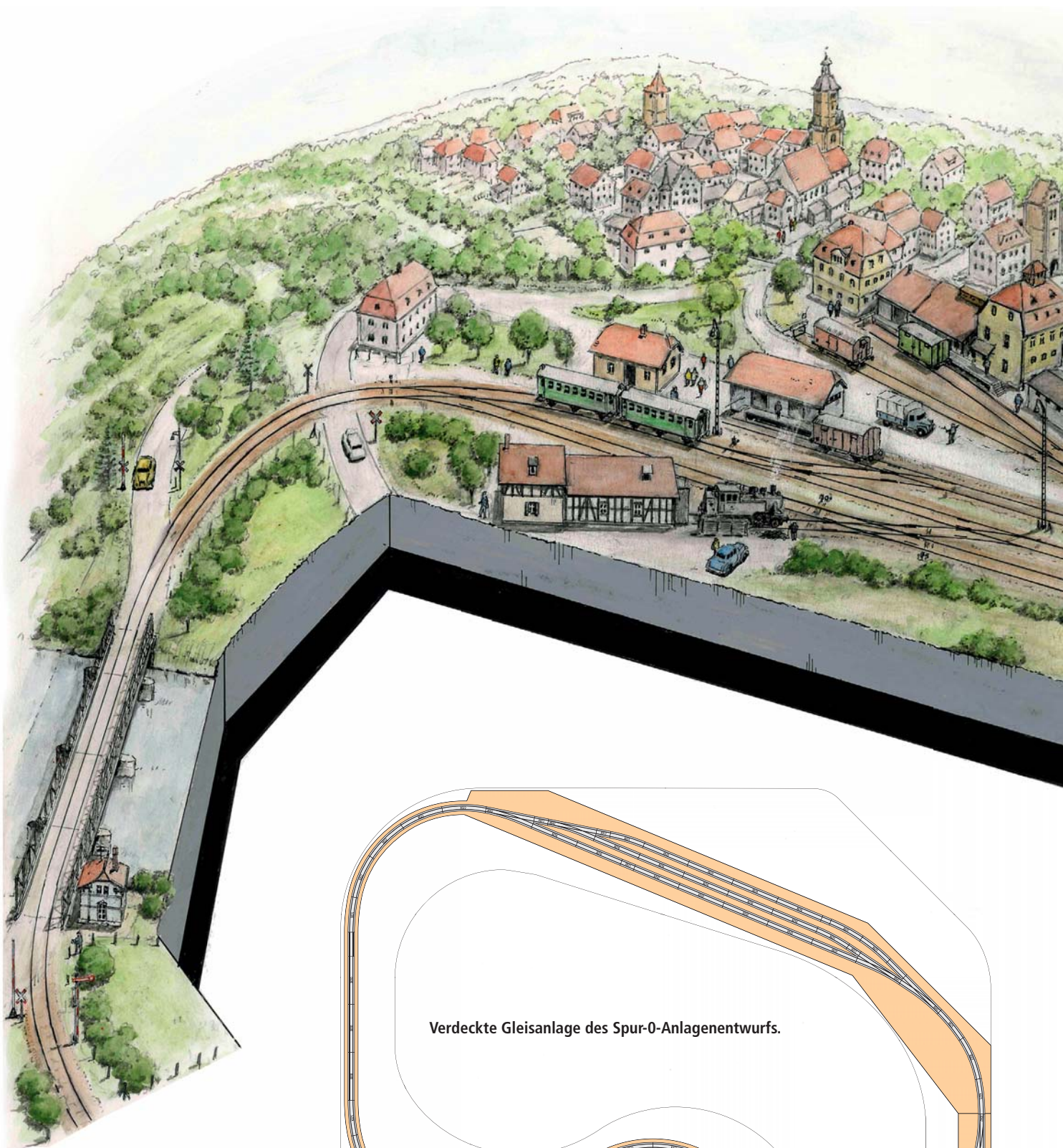
Die zweite Option für einen Fiddleyard ist ein offener Betriebsbahnhof anstelle der Gleiswendeln. Der Vorteil läge darin, dass man ihn bequem einsehen und bedienen

Legende (Anlagenentwurf)

Kreiszahl	Erklärung
1	Empfangsgebäude
2	Güterschuppen
3	Lokschuppen mit Wohnanbau
4	Freiladegleis
5	BayWa
6	Lagergebäude
7	Kopf-/Seitenrampe
8	Wohnhaus als Halbreif
9	Konservenfabrik
10	kombinierte Straßen-/Schienenbrücke über den Main
11	Brückenhaus
12	typische weitläufige Landschaft mit Fel- dern
13	Weinberg mit Schloss- bzw. Burgruine
14	scheinbare Streckenweiterführung ka- schiert die unter der Brücke verschwin- dende Strecke
15	umlaufende Hintergrundkulisse







Das Schaubild zeigt den H0-Entwurf mit einer kleinen Änderung. Hier wurde das Gebäude der ehemaligen Konservenfabrik Joh. Braun mit dem Maintanklager am zweiten Gleis ergänzt.

Schaubild: Reinhold Barkhoff

Verdeckte Gleisanlage des Spur-0-Anlagenentwurfs.

Gleiswendel auf Basis Lenz R2
pro Wendel 14 cm Höhenunterschied
bei 2,3 % Streckenneigung

sich zwangsläufig eine im Winkel angeordnete Gleisanlage, um die Räumlichkeiten optimal zu nutzen.

Die Gleise zur Konservenfabrik sind noch über eine DKW angebunden. Die Lade- bzw. Abstellgleise führen auf einem schmalen Segment bis zu den am Ende stehenden Fabrikgebäuden. Je nach Platzverhältnissen kann es als Voll- oder Reliefgebäude gebaut werden.

Die Länge der Mainbrücke und auch die Breite des Mains mussten an die Platzverhältnisse angepasst werden. Hier steht mehr die betriebliche Vorbildsituation im Vordergrund, weniger die maßstäbliche Umsetzung. Wichtig ist allerdings, den Charakter der Steinbrücke bei einer Umsetzung zur Epoche I oder II und die der Stahlbrücke während der Epochen ab III zu berücksichtigen. Auch muss das Brückenhaus unbedingt mitintegriert werden. Dass die Strecke hinter dem Brückenhaus nicht nach rechts sondern nach links abschwenkt, ist den Platzverhältnissen geschuldet.

Die Strecke ist in Form einer Gleiswendel angedeutet und führt gegen den Uhrzeigersinn nach unten. Die Straßenbrücke, die die Bahn unterquert, dient eigentlich nur der Täuschung. Die Strecke führt nicht wie offensichtlich zu sehen ist weiter, um in einem weiteren Unterführungsbauwerk zu verschwinden. Die Gleiswendel führt im Bogen weiter und verschwindet quasi im Brückenkopf der Straßenbrücke und führt in weiteren Windungen abwärts.

kann. Man kommt hier durchaus mit dem Gleisumfang aus wie der Schattenbahnhofsentwurf, der im Beispiel gezeigt wird. Als Nachteil könnte man anführen, dass man dadurch die Gleiswendel mit der Landschaftsgestaltung und den Weinhängen einbüßt.

Der Spur-0-Gleisplan orientiert sich an der Vorbildsituation Mitte der 1950er-Jahre, bevor das Maintanklager gebaut wurde. Da der Bahnhof beim Vorbild im mittleren Teil in einem weiten Bogen angelegt ist, wurde diese Situation auf der Basis der Weichenwinkel des Lenz-Gleissystems umgesetzt. Daraus ergibt



Am 23.8.1976 brachten die 261 108 und 261 104 eine Übergabe nach Volkach.
Foto: Christian Arbeiter



Ein Kesselwagenzug steht 1989 zur Entladung bereit. Am Zugende sind zwei Dieselloks zu erkennen. Foto (2): Wolfgang Schramm

Festlich geschmückt hat die letzte Übergabe Ende September 1991 mit 360 211 den Endbahnhof Volkach erreicht.



Fahrzeuge und Betrieb

Wie schon eingangs erwähnt, startete das „Sackbähnle“ nach Volkach mit einer Lok der Bauart PtL 2/ 2, auch Glaskasten genannt. Später übernahmen Malletloks der Gattung BB II (spätere Baureihe 98.7) die Zugleistungen bis zu ihrer Ausmusterung Anfang der 1930er-Jahre. Nun kamen für ein paar Jahre Loks der Baureihe 98.8 (GtL 4/4) zum Einsatz. Sie gab im Laufe der 1930er-Jahre die Leistung an Maschinen der Baureihe 64 ab. Zu DB-Zeiten verschlug es auch die BR 50 u.a. im Zusammenhang mit der Rübenkampagne auf die Mainschleifenbahn.

Im Frühjahr 1966 endet die Ära der Dampfloks. Die BR 64 gab den Staffelstab an die V 100 ab. Sie übernahm den Güter- und Personenverkehr. Letzterer endete allerdings bereits Ende September 1968. Der Güterverkehr lief jedoch weiter. Übergabezüge, gezogen von der BR 212 erreichten Volkach und auch das Maintanklager wurde mit zum Teil langen Ölzügen angefahren. Bedient wurden weiterhin die BayWa und auch die Bundeswehr. Zunehmend setzte man Dieselloks der BR 360 und 290 vor den genannten Leistungen ein. Ende September 1991 wurde die Mainbrücke für den Bahnverkehr gesperrt.

Die Mainschleifeninselbahn

Der Abbau der Mainschleifenbahn konnte durch die Interessengemeinschaft Mainschleifenbahn verhindert werden. Allerdings wurde die Anbindung an den Bahnhof Seligenstadt durch den Ausbau der Verbindungsweiche unterbrochen. Die Mainschleifenbahn besteht weiterhin zwischen Seligenstadt und Astheim als „Inselbahn“ ohne Gleisanschluss mit Tourismusverkehr. Ein eigener Schienenbus mit Steuerwagen ist dort regelmäßig unterwegs.

Der Bahnhof Volkach im Modell

Ob man den Bahnhof Volkach nun in einer ausgewählten Epoche authentisch nachbildet, oder den Gleisplan mit seinen Gleisanschlüssen als Idee für eine angelehnte Umsetzung hernimmt, bleibt den Wünschen und der Fantasie des Modellbauers überlassen. Dabei kann die Mainbrücke ebenso in einem Anlagenkonzept berücksichtigt werden wie Teilaspekte der Mainschleifenbahn.

Die Anlagenvorschläge berücksichtigen sowohl die Mainbrücke wie auch im Ansatz die Strecke. Letztere wurde hier allerdings an die vorgegebenen Räumlichkeiten kreativ angepasst.

Der Endbahnhof von Volkach ist in mehrfacher Hinsicht für eine Modellumsetzung reizvoll. Da ist zum einen der sehr interessante Gleisplan mit vielen Ladestellen, sowohl vor wie auch nach dem Umbau der Gleisanlage. Hinsichtlich des Triebfahrzeugeinsatzes lässt sich dieser von Epoche I bis IV in den Baugrößen H0 und N nachvollziehen. Auch betrieblich bietet er in allen Epochen ausreichend Beschäftigung.

Möchte man den Bahnhof mit seinen Gebäuden authentisch nachbilden, ist der Selbstbau der Gebäude angesagt. Empfangsgebäude und Güterschuppen sind holzverkleidet und lassen sich relativ problemlos mit Profilbrettern z.B. von Evergreen nachbilden. Das restaurierte Empfangsgebäude kann vor Ort vermessen werden.

Die meisten der auf der Mainschleifenbahn eingesetzten Fahrzeuge sind in N und H0 in den Sortimenten der Hersteller zu finden. In O muss man eventuell Abstriche machen. Gleiches gilt auch für den Einsatz bayerischer Personenwagen.

Das Ende zeichnet sich ab: Nur noch wenige Güterwagen stehen in Volkach.



Bevor der Wagen im Hof der BayWa auf den Haken genommen werden kann, muss zuvor das Tor der Umzäunung geöffnet werden. Foto (2): Wolfgang Schramm



Kennen Sie Herzogenaurach? Klar, werden viele von Ihnen sagen: Dort ist der Sportartikelhersteller Adidas ansässig. Und ist Ihnen auch bekannt, dass die Stadt einmal einen Bahnhof hatte? Das wissen schon wesentlich weniger Leute. Daher wollen wir über den Endbahnhof und seine interessanten Betriebsabläufe berichten.

Nachdem die ersten Eisenbahnstrecken im Königreich Bayern durch private Initiativen verwirklicht wurden, nahm der Staat ab 1841 den Bahnbau weitgehend selbst in die Hand. Als erste Bahnlinie wurde der Abschnitt von Nürnberg nach Bamberg im Sommer 1844 eröffnet. Weitere Linien folgten und so konnte die Hauptstrecke zwischen Nürnberg und Würzburg ab Mitte 1865 durchgehend befahren werden.

Während entlang der Bahnlinie die Wirtschaft florierte, erfuhr der lokale Handel in den abseits gelegenen Ortschaften hohe Einbußen. Dort verfielen

Herzogenaurach: Endbahnhof

einer fränkischen Lokalbahnstrecke

Ein Ende in Franken

Streckensteckbrief

Eröffnung	1894
Spurweite	1435 mm
Streckenlänge	9,12 km
Stilllegung	1995
Lokeinsätze	Bay. D VI und D VII, VT 75.9, VT 70.9, BR 98.8, VT 98, V 100
Personenverkehr	bis 1984
Güterverkehr	Holz, Papier, Stückgut
Industrie	Schuhfabriken, Nadellagerfabrik

Am 12. September 1967 hat V 100 1139 mit zwei Pärchen dreiachsiger Umbauwagen den Bahnhof von Herzogenaurach erreicht. Wenn alle Reisenden den Zug verlassen haben, setzt die Lok um. Foto: Jäger, Slg. Reinhard Schlifke

beispielsweise die Viehmärkte zur Bedeutungslosigkeit, da sich die Geschäfte weitgehend in die an den Bahnlinien gelegenen Städte verlagerten.

Sehr bald erkannte man wie in anderen kleinen Orten so auch in Herzogenaurach, dass der Erhalt eines direkten Bahnanschlusses dringend erforderlich wäre, wollte man nicht den Anschluss an die wirtschaftliche Entwicklung verpassen. Das industriereiche Städtchen zählte damals 2500 Einwohner, hatte zwei mit Wasser und vier mit Dampfkraft betriebene Wollspinnereien, über 70 Tuch- und Zeugmacher sowie 99 Schuhmacher und war vor allem für die umfangreiche Filzschuhproduktion bekannt.



Kolorierte Postkarte von 1907 mit der Silhouette von Herzogenaurach. Rechts vom Empfangsgebäude mit angebauter Stückgutabfertigung ist die Bahnhofsgaststätte zu sehen. Der separate Güterschuppen ist noch nicht errichtet. *Slg. Reinhard Schlifke*





Mit einem buntgemischten Personenzug dampft 98 812 am 9.3.1957 über die Brücke der Regnitz von Erlangen nach Herzogenaurach.

Foto: Josef Seng



Nachdem alle Fahrgäste im Endbahnhof ausgestiegen waren, musste die Garnitur ein paar Meter zurückfahren, ehe 98 839 umsetzen konnte.

Mit Erlangen fand man bald einen engagierten Partner, um von der bayerischen Regierung die Genehmigung für den Bau einer Verbindung, einer sogenannten Vizinalbahn, zwischen Erlangen und Herzogenaurach zu erhalten. Als Vizinalbahn wurden in Bayern Eisenbahnen zur Erschließung des ländlichen Raums bezeichnet. Das Vizinalbahngesetz von 1869 regelte den Bau von „Bahnverbindungen von lokaler Wichtigkeit“. Nach langen, zähen Verhandlungen wurde 1892 endlich

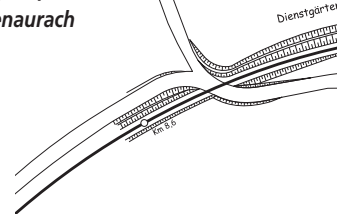
der Bau und Betrieb einer Lokalbahn zwischen Erlangen und Herzogenaurach per Gesetz genehmigt.

Beim Bau der knapp 9,1 km langen Strecke musste mit vier Brückenbauwerken das weite Regnitztal überwunden werden. Den 1846 eröffneten Ludwigskanal überquerte man mittels einer offenen Blechträgerbrücke mit einer Spannweite von rund 10 Metern.

Neben der Endstation Herzogenaurach richtete man folgende Haltestellen zur Güterabfertigung ein: Bruck, Frau-

Schaut man sich die Kilometrierung des Endbahnhofs an, stellt man fest, dass dieser mit ca. 300 m Länge doch ziemlich modellbahnkompatibel ist. Der Gleisplan zeigt die Situation von 1909. Maßstab: 1:2000,

Zeichnung nach Originalplan aus dem Stadtarchiv Herzogenaurach



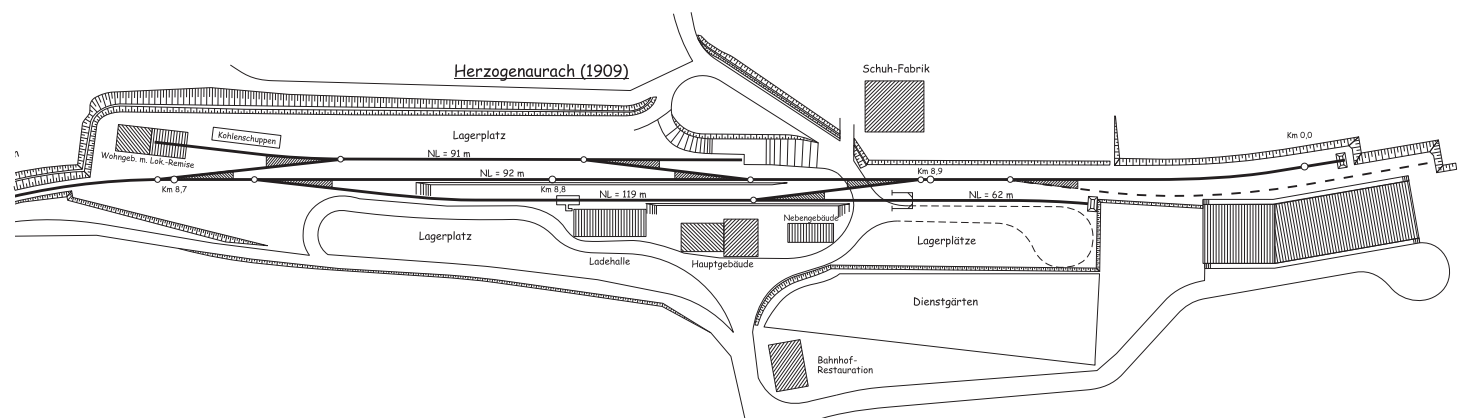
Luftaufnahme von 1965. In Bildmitte das Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen und Nebengebäude, links am Bildrand ist noch schwach der Lokschuppen zu erkennen, gegenüber dem Bahnhof die INA-Nadellagerfabrik, rechts das Adidas-Stammhaus, unterhalb des Bahnhofs die Bahnhofsgaststätte. Der Vergleich mit dem Gleisplan zeigt bereits einige bauliche Veränderungen.

Foto: Puma Archiv



Die GtL 4/4 war die typische Maschine auf den bayerischen Lokalbahnen. Foto (3): Richard Schatz, Slg. Kimmigs

Die ortsgestellte Weiche ist umgelegt, die Zuglok kann in das Umfahrgleis einfahren.



enaurach, Kriegenbrunn, Neuses und Hauptendorf. Reine Haltestellen für den Personenverkehr entstanden in Kriegenbrunn, Neuses und Hauptendorf.

Der Endbahnhof erhielt als bahntechnische Hochbauten ein Betriebsgebäude mit angebauter Stückgutabfertigung, einen separaten Güterschuppen, ein Nebengebäude mit Abort und einen einständigen Lokschuppen samt Wohnungsanbau. Zusätzlich errichtete man eine hölzerne Kohlebühne und eine Vorrichtung zur Wasserentnahme mit Pulsometerbetrieb (Normalerweise fließt das Wasser per Gefälle in die Wasserkräne. Beim Pulsometerbetrieb wird das Wasser mittels einer Dampfmaschine (Pulsometer) gefördert. Den dazu benötigten Dampf zapfte man von der Lok ab.). Für den Güterverkehr kamen noch eine Bodenwaage und eine 45 Meter lange, gemauerte Laderampe dazu.



1927 gründeten die Gebrüder Dassler gegenüber vom Bahnhof ihre Schuhfabrik in diesem bescheidenen Gebäude. Foto: Puma Archiv

Betriebliches

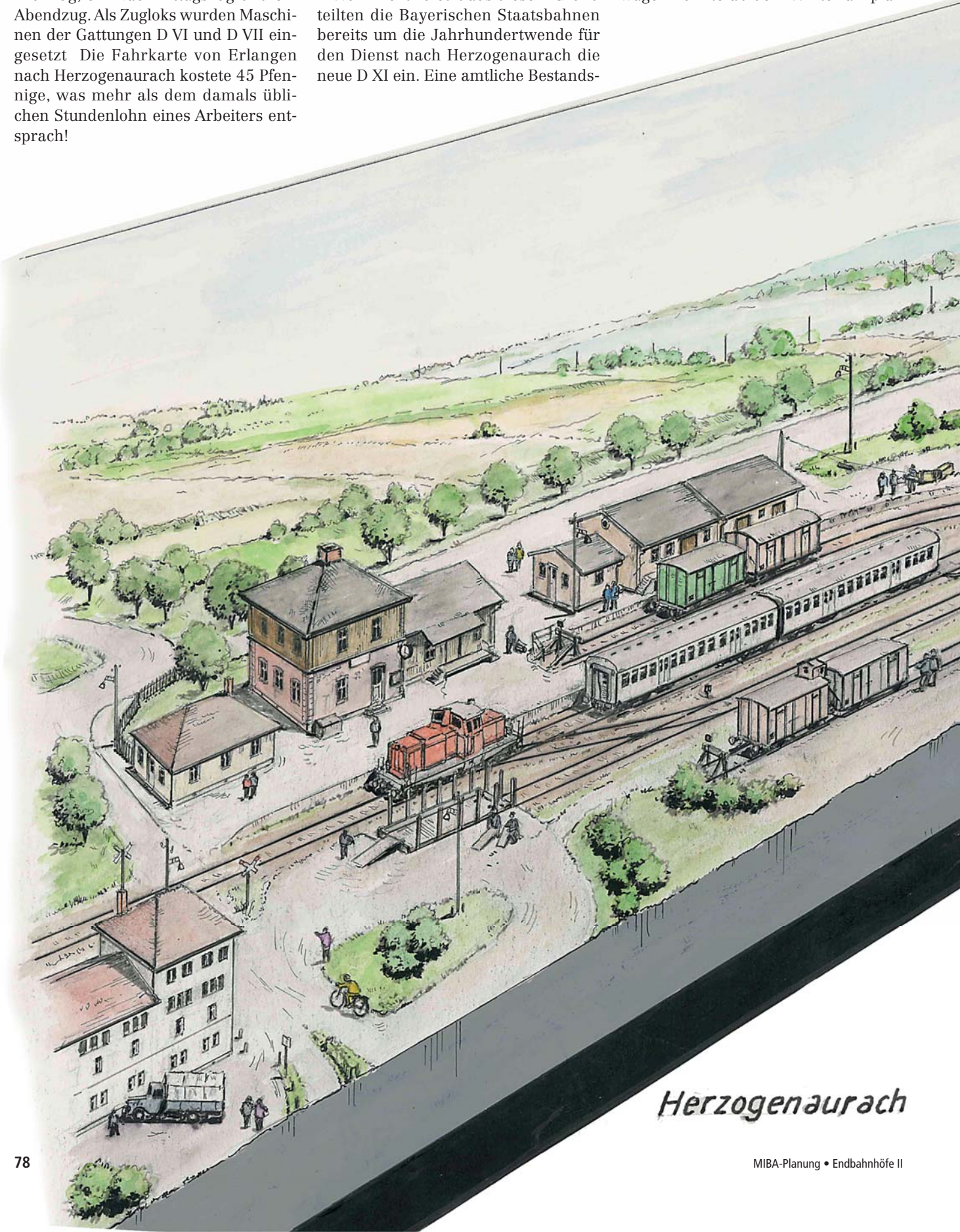
Nach nur knapp einjähriger Bauzeit konnte die Strecke am 7. April 1894 offiziell in Betrieb genommen werden. Es verkehrten täglich drei Zugpaare: ein Frühzug, ein Nachmittagszug und ein Abendzug. Als Zugloks wurden Maschinen der Gattungen D VI und D VII eingesetzt. Die Fahrkarte von Erlangen nach Herzogenaurach kostete 45 Pfennige, was mehr als dem damals üblichen Stundenlohn eines Arbeiters entsprach!

Das Verkehrsaufkommen auf der Lokalbahnstrecke entwickelte sich wesentlich günstiger als ursprünglich prognostiziert; so betrug der Gewinn im ersten Betriebsjahr immerhin fast 30 %!

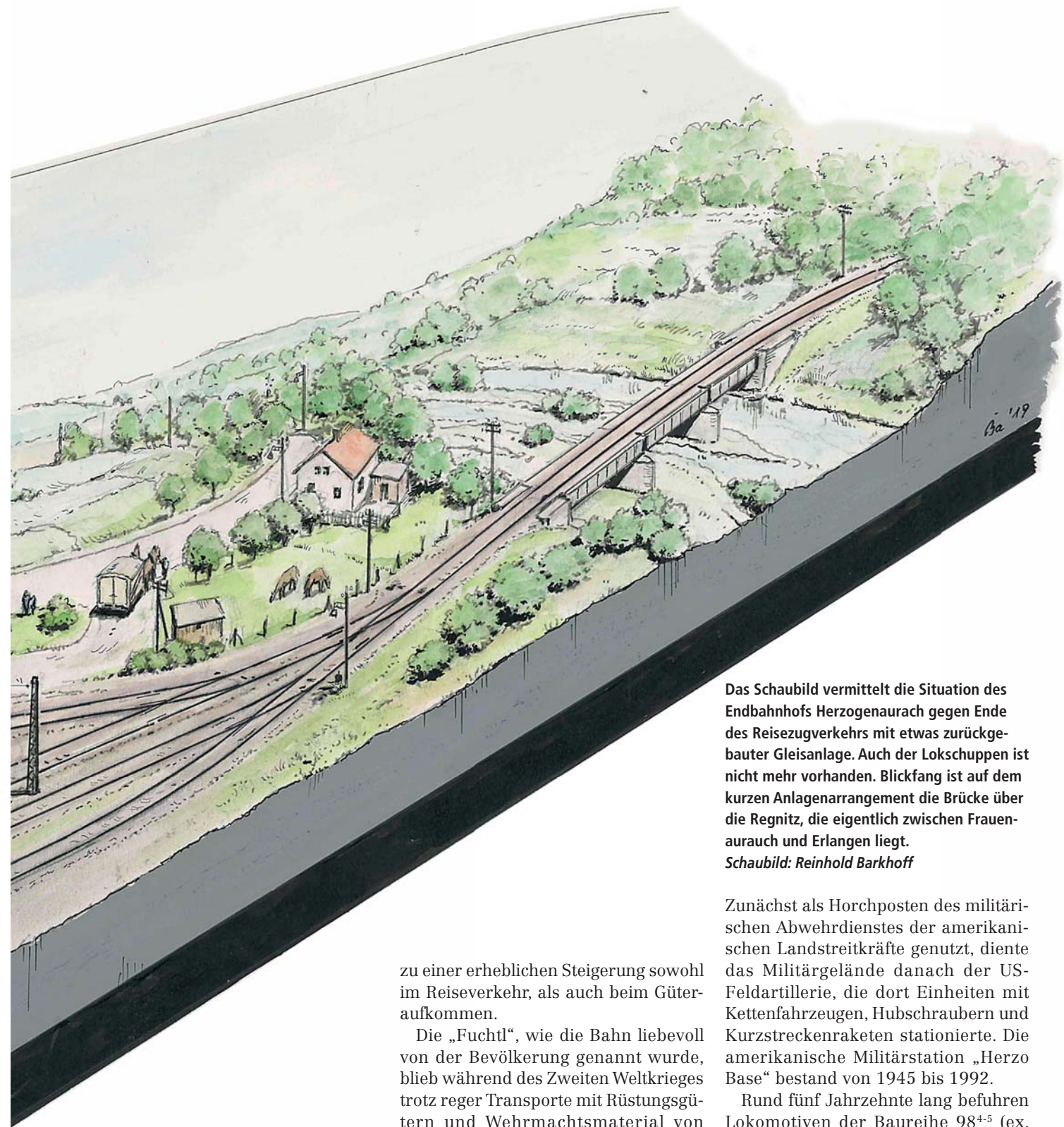
Wohl nicht zuletzt aus diesem Grund teilten die Bayerischen Staatsbahnen bereits um die Jahrhundertwende für den Dienst nach Herzogenaurach die neue D XI ein. Eine amtliche Bestands-

liste vermerkte für die Lokalbahn-Lokstation Herzogenaurach 1905/06 die Stationierung von zwei Lokomotiven der Gattung D XI, je eine als Turnus- und eine als Reservelok.

Mit dem Einsatz zweiachsiger Triebwagen konnte ab dem Winterfahrplan



Herzogenaurach



Das Schaubild vermittelt die Situation des Endbahnhofs Herzogenaurach gegen Ende des Reisezugverkehrs mit etwas zurückgebafter Gleisanlage. Auch der Lokschuppen ist nicht mehr vorhanden. Blickfang ist auf dem kurzen Anlagenarrangement die Brücke über die Regnitz, die eigentlich zwischen Frauenaurach und Erlangen liegt.

Schaubild: Reinhold Barkhoff

1932/33 das Zugangebot zwischen Erlangen und Herzogenaurach erhöht werden. Zunächst pendelten hier die VT 135.0 (spätere VT 75.9), bald auch die neuen VT 135 (VT 70.9).

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 wurde der Bereich rund um den Herzogenauracher Bahnhof als Industrie- und Gewerbegebiet ausgewiesen. Die Wehrmacht richtete im folgenden Jahr östlich der Stadt einen Fliegerhorst ein. Dies führte bald

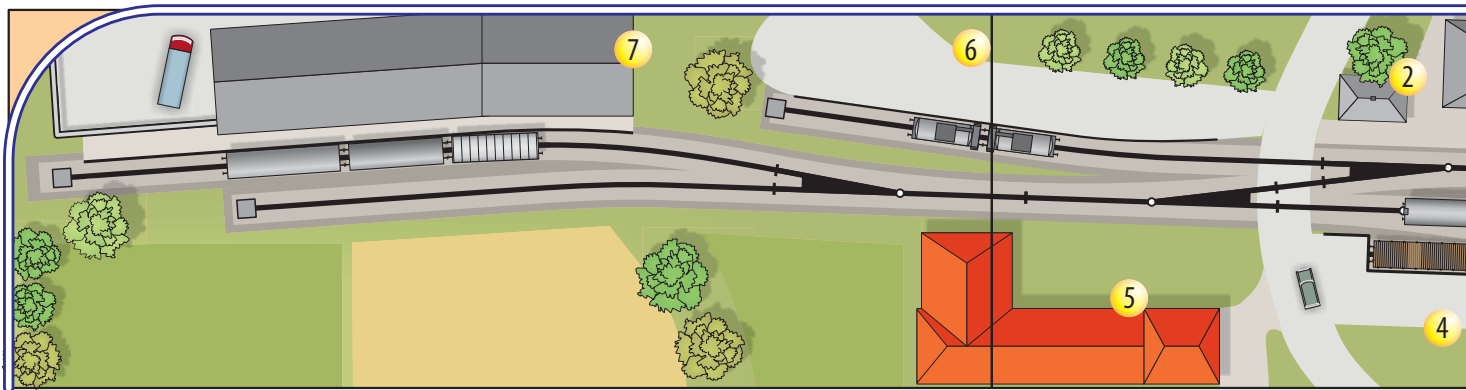
zu einer erheblichen Steigerung sowohl im Reiseverkehr, als auch beim Güteraufkommen.

Die „Fuchtl“, wie die Bahn liebevoll von der Bevölkerung genannt wurde, blieb während des Zweiten Weltkrieges trotz reger Transporte mit Rüstungsgütern und Wehrmachtsmaterial von Luftangriffen verschont. Erst unmittelbar vor Kriegsende zerstörten deutsche Truppen beim Rückzug die Regnitzbrücke; es dauerte einige Monate, ehe ein Provisorium die Befahrbarkeit der Strecke wieder herstellte.

In den letzten Kriegswochen hatte die US-Luftwaffe den Fliegerhorst besetzt und für den Vormarsch der alliierten Truppen genutzt. Nach der Kapitulation Deutschlands belegten wechselnde US-Truppen das Militärgelände.

Zunächst als Horchposten des militärischen Abwehrdienstes der amerikanischen Landstreitkräfte genutzt, diente das Militärgelände danach der US-Feldartillerie, die dort Einheiten mit Kettenfahrzeugen, Hubschraubern und Kurzstreckenraketen stationierte. Die amerikanische Militärstation „Herzo Base“ bestand von 1945 bis 1992.

Rund fünf Jahrzehnte lang befuhren Lokomotiven der Baureihe 98⁴⁻⁵ (ex. bay. D XI) den zwölf km langen Schienenstrang. Als letztes Exemplar ihrer Familie beim Bw Nürnberg Hbf wurde 98 494 Mitte April 1956 von der Ausbesserung zurückgestellt. Damit verabschiedete sich eine bewährte Lokalbahn-Konstruktion endgültig von der „Fuchtl“. Abgelöst wurden sie Ende 1953 von den neuen Schienenbussen VT 95. Diese Fahrzeuge sorgten zwischen Erlangen und Herzogenaurach für einen bis dato unbekannten Reise-



komfort. Neben den modernen Triebwagen befuhren Ende der 1950er-Jahre die in den 1930er-Jahren erbauten VT 70 noch die von Erlangen ausgehenden Nebenbahnen. Deren Einsatz endete 1960. Zur gleichen Zeit wurden die VT 95 von den zweimotorigen Schienenbussen VT 98 abgelöst. 1962 erfolgte der Traktionswechsel: Die Diesellok V 100 löste die Schienenbusse ab. Im gleichen Jahr endete auch der Einsatz der Dampflokomotiven. Bald darauf wurde der Loksuppen abgerissen, lediglich der Wohnhausanbau blieb noch einige Jahre stehen.

Der Sommerfahrplan 1957 wies werktags elf, samstags neun sowie an Sonn- und Feiertagen acht Zugpaare aus. Ab Ende 1965 kehrte auf dem Schienenstrang im Aurachgrund sonn- und feiertags Ruhe ein; der Zugverkehr beschränkte sich seither nur noch auf die Werktage.

Als Nachfolger rollten auf der neu eingerichteten Linie nach Herzogenaurach fortan Bahnbusse. Der Winterfahrplan 1968/69 reduzierte die Leistungen der Personenzüge auf täglich nur noch vier Zugpaare. Im Winter 1980 wurde das Nachmittags-Zugpaar

ersatzlos gestrichen. Die Bundesbahn reagierte damit auf den von der Stadt Herzogenaurach gewünschten Einsatz von Schnellbussen, die etwa zeitgleich zu den bisherigen Zügen verkehrten. Ab Sommer 1982 fuhr nur noch ein Zugpaar täglich. Die aus einer wendenzugfähigen Lok der Baureihe 211/212 und drei „Silberlingen“ gebildete Garnitur stattete dem Endbahnhof jeweils einen neunminütigen Besuch ab. Mit Ablauf des Sommerfahrplans endete am Freitag den 28.09.1984 der Personenverkehr zwischen Erlangen und Herzogenaurach. Sechs Monate später rückte ein Bagger an, um das Bahnhofsgebäude abzureißen. Bereits ein Jahr zuvor fiel die Gaststätte „Zur Eisenbahn“ der Spitzhacke zum Opfer.

Nach 1984 rollten planmäßig nur noch Güterzüge durch das Aurachtal, geführt zunächst von Maschinen der Baureihe 290, ehe die Dienste 1992 auf Kleinlokomotiven der Leistungsklasse III (Köf) übergingen. Noch bis 1993 fanden einmal jährlich Ausflugsfahrten mit Personenzügen unter dem Motto „Stadt auf Reisen“ von Herzogenaurach aus z.B. nach Oberstdorf und Leipzig statt.

Industrie, Gewerbe und der Güterverkehr

Nachdem die Gebrüder Dassler bereits 1927 eine Schuhfabrik gegründet hatten, entstand 1948 nach der Trennung der beiden Brüder gleich neben der Endstation das Stammhaus des späteren Adidas-Giganten.

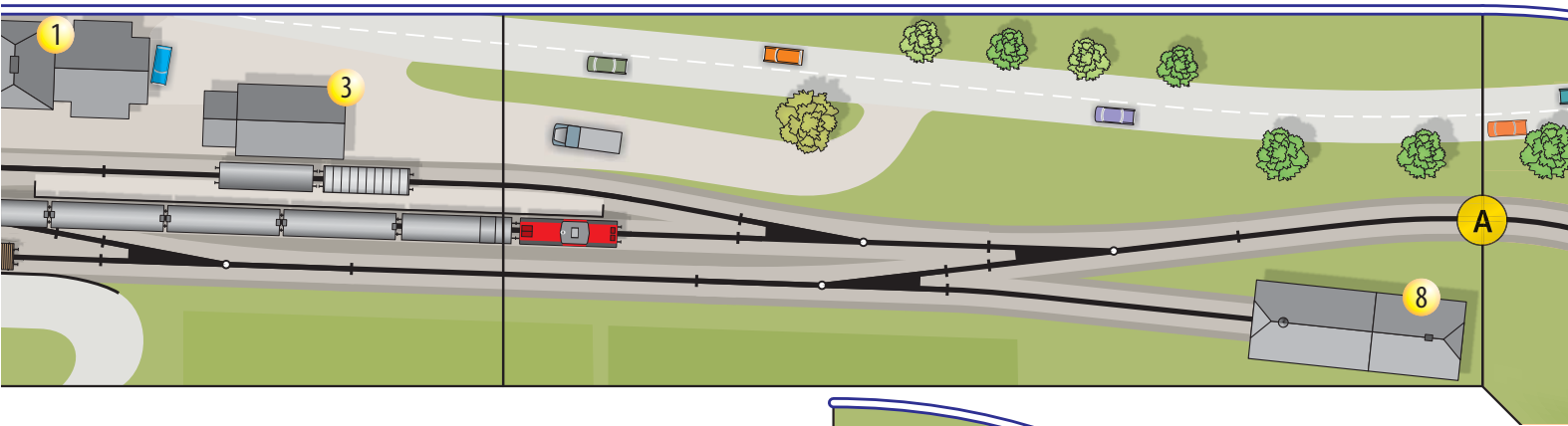
Zwei andere Brüder, Dr. Wilhelm und Georg Schaeffler, verlegten 1946 – kriegs- und nachkriegsbedingt – den Hauptsitz ihres Nadellagerbetriebs aus dem Fichtelgebirge nach Herzogenaurach. Die Firma expandierte nach und nach zum größten Betrieb der Stadt mit bis zu 5000 Beschäftigten. Auch die Papierfabrik Glock fand in der Nähe des Bahnhofs ihren Standort, bis sie von der Schaefflerindustrie aufgekauft wurde.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte der Güterverkehr der Lokalbahn einen erheblichen Aufschwung. Zwanzig Züge pro Tag besuchten den Ort, davon allein vier Güterzüge. Früh gegen 4 Uhr traf der erste Güterzug ein. Dann wurde abgekuppelt und die Lokomotive vor den Personenzug gespannt, der um 5:10 Uhr in Richtung Erlangen abdampfte. Gegen 10 Uhr wurden die Güterwagen „abgezogen“, also entleert und bereitgestellt. Ein Hauptprodukt, welches zum größten Teil auf die „Herzo Base“ geliefert wurde, war Koks, an manchen Tagen bis zu zehn Waggons. Außerdem nahm das Lagerhaus der BayWa, dorthin führte ein eigenes Be- und Entladegleis, große Gütermengen ab, insbesondere Kunstdünger, Saatgetreide, Baumaterial, Maschinen und Bedarfsartikel für die Landwirtschaft. Kartoffeln, Getreide und Zuckerrüben (davon alleine 100 Waggons pro Saison) kamen am Bahnhof zum Versand. Die zahlreichen Schuhfabriken lieferten täglich ihre Ware in großen Kartons verpackt am Bahnhof an, in Spitzenzeiten bis zu 1 000 Paketsendungen täglich. Tiertransporte gehörten ebenfalls

98 813 poltert mit einem Personenzug über die dreifeldrige Flutbrücke im Regnitzgrund.

Foto: Josef Seng

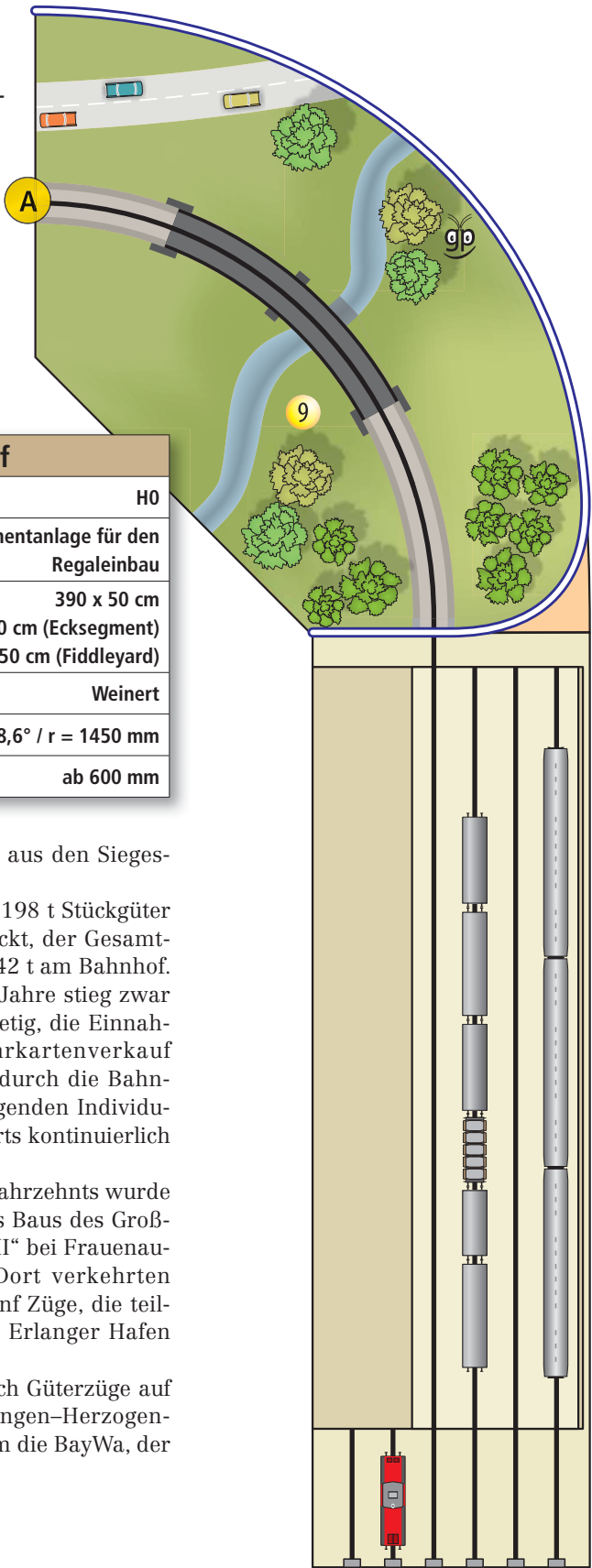




Der H0-Entwurf orientiert sich am Gleisplan von 1909. Bei einer Originallänge von ca. 320 m von der Einfahrweiche bis zum Ende am Gleis der Bay-Wa wäre der Bahnhof in H0 „nur“ knapp 3,7 m lang. Daher haben wir den Entwurf mit den „kurzen“ Weinert-Weichen konzipiert. Der Bahnhof findet auf drei Segmenten von jeweils 135 x 50 cm seinen Platz. Er kann Teil einer modularen Heim- oder auch Ausstellungsanlage sein. Das Bogenmodul und der Fiddleyard sind nur als Beispiel für eine feine Heimanlage gedacht.

Legende (Anlagenentwurf)	
Kreiszahl	Erklärung
1	EG mit Güterschuppen
2	Aborthäuschen
3	Lagerschuppen
4	Kopfseitenrampe
5	Fabrikgebäude Adidas
6	Freiladegleis
7	BayWa-Lagergebäude
8	Lokschuppen mit Anbau
9	Brücke über die Regnitz

Anlagensteckbrief	
Baugröße	H0
Anlagentyp	Segmentanlage für den Regaleinbau
Anlagengröße	390 x 50 cm 90 x 80 cm (Ecksegment) 135 x 50 cm (Fiddleyard)
Gleissystem	Weinert
Weichen	8,6° / r = 1450 mm
Radien	ab 600 mm



zu den Leistungen der Bahn. Bald reichte die kleine Rampe am Güterbahnhof nicht mehr aus, sie wurde verlängert.

Bei den eingehenden Gütern gab es häufig Lieferungen von grüner Farbe für die Firma Weiler zum Spritzen der Maschinen und Drehbänke, während die Schuhindustrie große Mengen Leder, Gummi und Leim benötigte. Nicht zu vergessen die Kesselwagen, beladen mit Schweröl für den Maschinenpark bei Schaeffler. Tag für Tag lieferte das Schaeffler-Teppichwerk schwere Teppichrollen mit werkseigenen LKWs auf der Ladestraße an. Ein stationärer Kran erleichterte die Ladearbeiten.

Abgeschickt wurde auch Grubenholz für die Zechen des Ruhrgebiets; Stahl- und Eisenspäne sowie anderer Schrott fanden oft Abnehmer in Norditalien. Später traten die Adidas- und Puma-

Sportschuhe von hier aus den Siegeszug in alle Welt an.

1947 z.B. wurden 1 198 t Stückgüter mit der Bahn verschickt, der Gesamtumschlag betrug 11 342 t am Bahnhof. Bis Ende der 1960er-Jahre stieg zwar der Güterumschlag stetig, die Einnahmen durch den Fahrkartenverkauf aber waren, bedingt durch die Bahnbuslinie und den steigenden Individualverkehr, wie vielerorts kontinuierlich rückläufig.

Mitte des gleichen Jahrzehnts wurde die Strecke wegen des Baus des Großkraftwerks „Franken II“ bei Frauenaurach modernisiert. Dort verkehrten täglich mindestens fünf Züge, die teilweise auch noch den Erlanger Hafen ansteuerten.

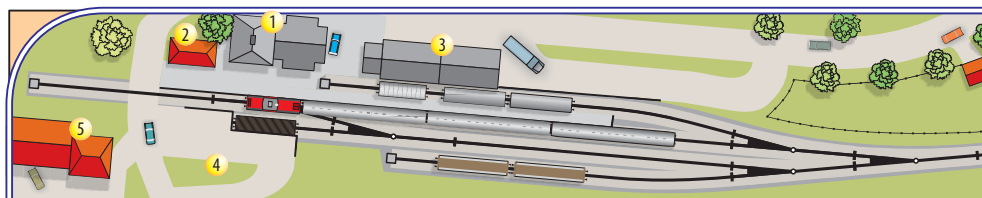
Bis 1990 fuhren noch Güterzüge auf der Bahnstrecke Erlangen-Herzogenaurach. Doch nachdem die BayWa, der



letzte große Transportpartner der Bundesbahn, aus Rationalisierungsgründen die Herzogenauracher Filiale stilllegte, war 1995 auch das Ende des Güterverkehrs gekommen. Zur gleichen Zeit wurde ebenfalls der Stückgutverkehr am Bahnhof aufgegeben.

Seit Auflösung des Großkraftwerkes Franken II frequentieren heute lediglich Ganzzüge das Gleis bis Frau-

Am 12. September 1967 wartet V 100 1139 mit zwei Pärchen dreiachsiger Umbauwagen auf die Ausfahrt nach Erlangen-Bruck. Im Hintergrund rechts im Bild ist das BayWa-Lagerhaus zu sehen. Foto: Jäger, Slg. Reinhard Schlifke



Zum Umsetzen der 211 266 wurde die aus drei „Silberlingen“ bestehende Garnitur zurückgedrückt. Als diese Aufnahme am 12. Juli 1984 entstand, sollte das einzige verbliebene Zugpaar N 8750/8751 zwi-



schen Erlangen und Herzogenaurach nur noch zweieinhalb Monate verkehren. 211 266 setzt für die Rückfahrt um. Das BayWa-Lagerhaus musste einem Verwaltungsgebäude weichen.

enaurach, um auf der Erlanger Hafenbahn die Müllumladestation zu erreichen.

Nach Stilllegung der Infrastruktur verschwanden zwar alle Gleisanlagen in Herzogenaurach, nicht aber das eigentliche Streckengleis. Es gibt seither immer wieder Diskussionen, hier eine Stadt-Umland-Bahn einzurichten – bisher allerdings ohne Ergebnis.

Modellumsetzung

Der Endbahnhof Herzogenaurach kann als Segmentanlage in Rahmenbauweise entstehen. Dabei ist es möglich, den Gleisplan, der sich in den 90er Jahren des Bestehens der Bahn fast nicht verändert hatte, ohne Änderungen vom Original zu übernehmen. Lediglich in der Länge müssten die Gleise je nach vorhandenem Platz gekürzt werden.

Die Strecke führt aus dem Bahnhof hinaus in den Landschaftsteil. Nachdem der Zug die nachgebildete Regnitz-Brücke überquert hat, verschwindet er, versteckt hinter einem Wald, durch die Kulisse in den Schattenbahnhof.

Der Schattenbahnhof kann nach einer Idee von Rolf Knipper (MIBA-Spezial 30) recht einfach aus einem zweigleisigen Bahnhof und einem Abstell-

gleis (Stumpfgleis) bestehen. Ein ankommender Zug fährt in den Schattenbahnhof ein und die Lok kuppelt auf dem fest eingebauten Entkupppler ab. Auf dem Stumpfgleis wartet bereits eine andere Lok, um sich vor den Zug zu setzen. Nach der Ausfahrt des Zuges setzt die erste Lok in das Stumpfgleis zurück, und das Spielchen kann von vorne beginnen.

Der zeichnerisch dargestellte Schattenbahnhof ist etwas anspruchsvoller in der technischen Bauausführung, da die Abstellgleise auf einer Schiebebühne angeordnet sind. Diese Ausführung erlaubt auch den Einsatz von Güterzügen. Die Schiebebühne erspart zudem eine unnötige Längenentwicklung, da keine Weichen genutzt werden.

Für zusätzliche Erschweris, modellbahnerisch aber durchaus gewünscht, sorgt nach Ankunft in Herzogenaurach das Umsetzen der Lokomotiven an das andere Ende des Zuges für die Rückfahrt. Zu beachten: die Dampflok fuhr immer mit der Rauchkammer Richtung Endbahnhof.

Der Anlagenvorschlag ist gleichermaßen für die Epochen I bis III geeignet, es sind lediglich geringe Veränderungen nötig. Besonders geeignet für die Modellumsetzung ist der Zeitraum nach dem Zweiten Weltkrieg. Hier las-

Anlagensteckbrief

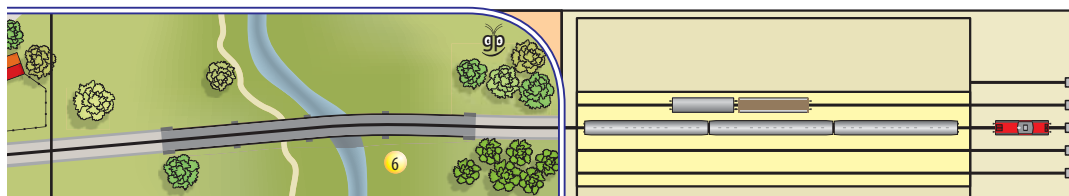
Baugröße	N
Anlagentyp	Regalanlage in Segmentbauweise
Anlagengröße	202,5 x 25 cm 67,5 x 25 (Fiddleyard)
Gleissystem	Peco-Code-55
Weichen	10° / r = 914 mm
DKW	10°
Radien, sichtbar	90 cm

sen sich problemlos alle oben angeführten Loktypen und Triebwagen einsetzen.

Bei den Personenwagen reicht die Spanne von bayerischen Lokalbahnwagen über Donnerbüchsen und dreiachsigen Umbauwagen bis hin zu Silberlingen. Für den Gütertransport können dem Ladegut entsprechend die unterschiedlichsten zweiachsigen Typen eingesetzt werden. Da täglich vormittags und nachmittags je ein Zug als GmP unterwegs war, ist für zusätzlichen Rangierspaß gesorgt.

Gebäude für Herzogenaurach

Bei der Gebäudeausstattung für die Anlage wird man keine passenden Bausätze bei den Zubehörherstellern finden. Entweder man betreibt ausgiebig Kitbashing, z.B. auf Basis des Lasercutbausatzes „Tannau“ von Noch, oder man schreitet



Anschließend brachte die Lok die Wagen an den Bahnsteig zurück. Als nächste Aufgabe stand die Rückfahrt als N 8751 über Erlangen nach Forchheim an. Fotos (3): Axel Tomforde

Für den Entwurf der Baugröße N diente die Vorbildsituation nach teilweisem Rückbau der Gleisanlagen. Die fehlenden Anschlussgleise jenseits des Bahnübergangs verkürzen den Bahnhof. Auf Basis der langen 10°-Weichen des Peco-Code-55-Gleises

entstand die Regalanlage. Wie beim H0-Entwurf wurden die Gleislängen mit geringen Abweichungen maßstäblich umgesetzt, sodass auch hier ein Zug aus drei Silberlingen umfahren werden kann. Die Regalanlage benötigt inklusive des Fiddleyards eine Länge von 270 cm bei einer Tiefe von lediglich 25 cm. Der Bahnhof konzentriert sich auf eine Länge von 135 cm. Bei einer Umsetzung des Bahnhofs analog zum H0-Entwurf wird man mit 200 cm Länge für den Bahnhof auskommen. Bei ausreichend Platz könnte man zwischen dem Bahnhof und der Regnitzbrücke noch weitere Streckensegmente einfügen.

Legende (Anlagenentwurf)

Kreiszahl	Erklärung
1	EG mit Güterschuppen
2	Aborthäuschen
3	Lagerschuppen
4	Kopfseitenrampe
5	Fabrikgebäude Adidas
6	Brücke über die Regnitz

gleich zum kompletten Selbstbau. Den Bauplan dazu lieferte Ingrid Peter in MIBA 2/2011. Sie schildert den Bau eines Empfangsgebäudes und eines Güterschuppens, die beide gut zu unserem Endbahnhof passen. In MIBA 8 und 11/2013 beschreibt Lutz Kuhl den Bau eines Lokschuppens mit angebauter Dienstwohnung. Genau dieser Typ stand auch in Herzogenaurach (auswärtige Zugführer, Lokführer und Heizer nächtigten im Obergeschoß des Lokschuppens).

Für den Bau des BayWa-Lagerhauses ist ein Studium von MIBA-Spezial 101

„Landhandel“ sehr hilfreich. Zu beachten ist, dass laut Gleisplan die Straßenseite des Lagerhauses ein Stockwerk tiefer lag als die Gleisseite.

Möchte man die Bahnhofsgaststätte auch nachbilden – bei einer größeren Anlagentiefe als der H0-Vorschlag – wird man sicherlich in den einschlägigen Katalogen fündig werden. Das große Gebäude der Dassler-Schuhfabrik/Adidas wird sich relativ leicht im Selbstbau unter Verwendung von Polystyrolplatten, fertigen Fenstern, Türen und Dachplatten erstellen lassen. Wie die Gebäude im Einzelnen aussehen,

kann man den zahlreichen Vorbildfotos entnehmen.

Erst mit einer passenden Hintergrundkulisse wird der Bahnhof seinen Charme entfalten. Eine Stadtsilhouette wird sich problemlos mit den Blättern von MZZ auf einem neutralen Himmelhintergrund kreieren lassen. Dabei sollten die beiden charakteristischen Türme der alten Stadtbefestigung zumindest als Schattenriss zu sehen sein.

Da auf der Strecke der vereinfachte Nebenbahnbetrieb galt, gab es weder Form- noch Lichtsignale. Der Betrieb wurde mittels Signaltafeln geregelt.



Nicht nur der regelmäßig verkehrende Personenzug sorgt mit dem notwendigen Umsetzen der Diesellok für Betrieb. Auch musste die Baywa wie auch das davor liegende Freiladegleis immer wieder bedient werden.
Foto: Richard Schatz, Slg. Kimmig



Linke Seite: Das Streckenende lag in Herzogenaurach eingezwängt zwischen dem BayWa-Lagerhaus (links im Bild) und dem Firmengelände mit Fertigungs- und Lagerhallen der Firma Adidas. Letzterer war es wohl auch zu verdanken, dass an dem Schuppen- und Freiladegleis immerhin fünf gedeckte Güterwagen standen – ein Zeichen dafür, dass um 1970 der Schienengüterverkehr auch für Stückgut und Wagenladungen noch wettbewerbsfähig war. Foto: Richard Krauss, Slg. Stefan Carstens

Hinweise über Art und Aufstellung von Trapez-, Kreuz-, H-, Läut- und Pfeiftafeln findet man z.B. in MIBA-Spezial 64 „Hauptsache Nebenbahn“ und in der MIBA-Report-Broschüre „Signale 4“. Wer dennoch Flügelsignale einsetzen möchte, dem seien besonders die epochenübergreifend verwendbaren bayerischen Flügelsignale, z.B. von Viess-

mann, empfohlen. Der Bahnübergang neben dem Bahnhof wurde nur zum Umsetzen der Loks und zur Bedienung der Gleisanschlüsse von BayWa und Adidas sowie von Lagerplatz und Laderampe benutzt. Es existierten keine Schrankenanlagen, die Sicherung erfolgte jeweils durch einen Beamten mit Signalflagge.

Zum Schluss möchte ich mich bei allen Bildautoren bedanken, ohne die dieser Beitrag nicht so umfangreich hätte illustriert werden können. Besonderer Dank gilt auch den Herren Gaebelein und Klebes, die mit ihren vielen Informationen zum Gelingen beigetragen haben.

Reinhard Schlifke



Neben dem schon mächtig gewachsenen Firmengebäude (vergl. Seite. 69 unten) ist auch das doppelte Andreaskreuz nicht uninteressant. Es zeigt einen mehrgleisigen Bahnübergang an. Foto: Stadtarchiv Herzogenaurach, Slg. Reinhard Schlifke

Bad Wörishofen: Das Ende einer kurzen Stichbahn

Kurbetrieb

Der Endbahnhof von Bad Wörishofen gehört zu den wenigen Bahnhöfen, die sich selbst in Baugröße 0 ohne nennenswerte Längeneinbußen umsetzen lassen. Auch der Fahrzeugpark ist überschaubar, sodass dieses Projekt mehr als überlegenswert ist.

Im Sommer 1992 traf man hauptsächlich Triebwagen der Baureihe 627 in Bad Wörishofen.

Foto: Gerhard Peter

Dieter Rothenfuß hat den Bahnhof in H0 gebaut und eine Szenerie nachgestellt, als noch Akku-Triebwagen der Reihe 515 fuhren.

Foto: Dieter Rothenfuß



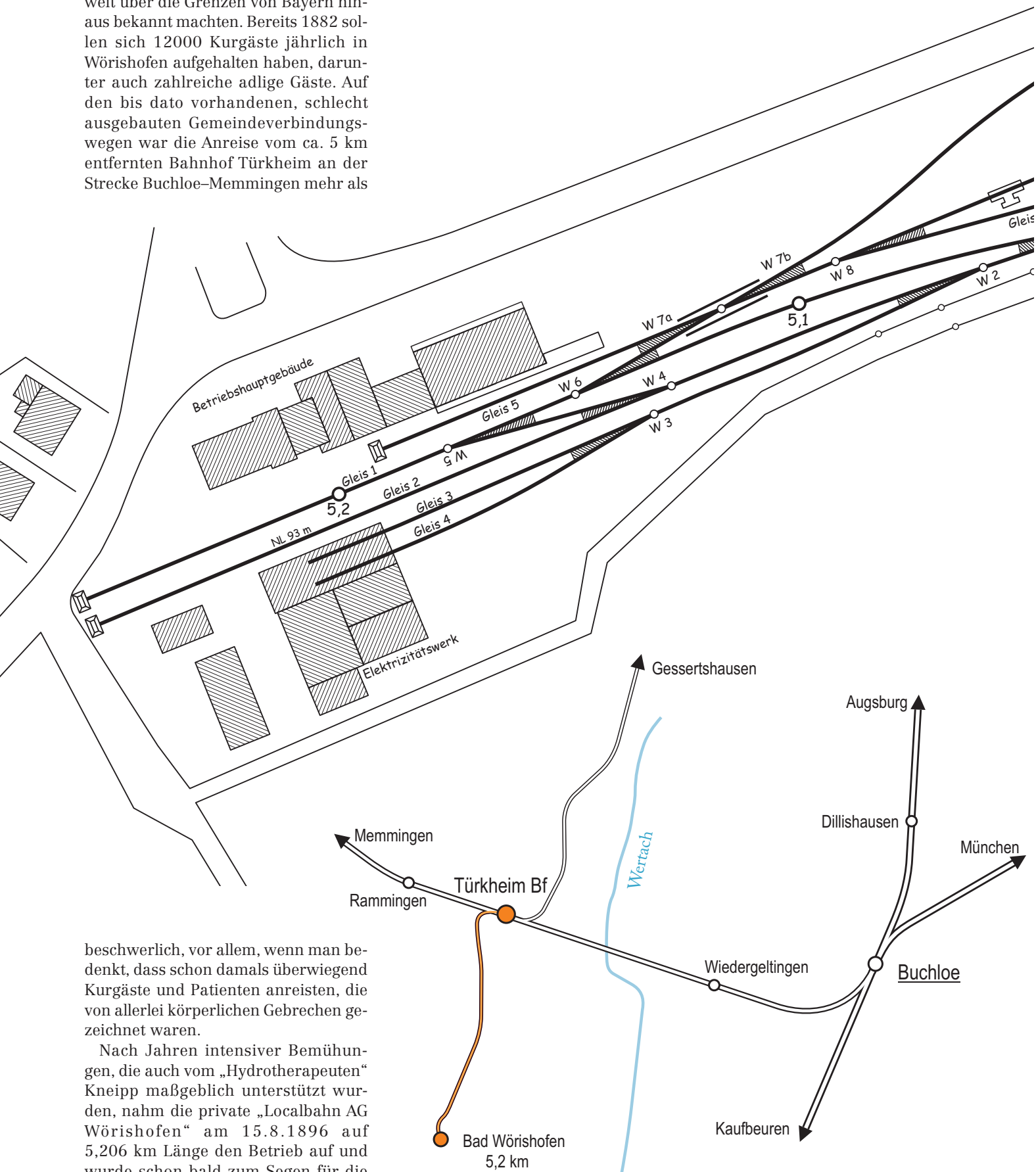


Streckensteckbrief

Eröffnung	August 1896
Spurweite	1435 mm
Streckenlänge	5,2 km
Stilllegung	Mai 1994
Lokeinsätze	98.4, 98.8, 64, 86, V 100
Personenverkehr	Schüler- und Berufsverkehr, Kurgäste
Güterverkehr	BayWa, Kohlen

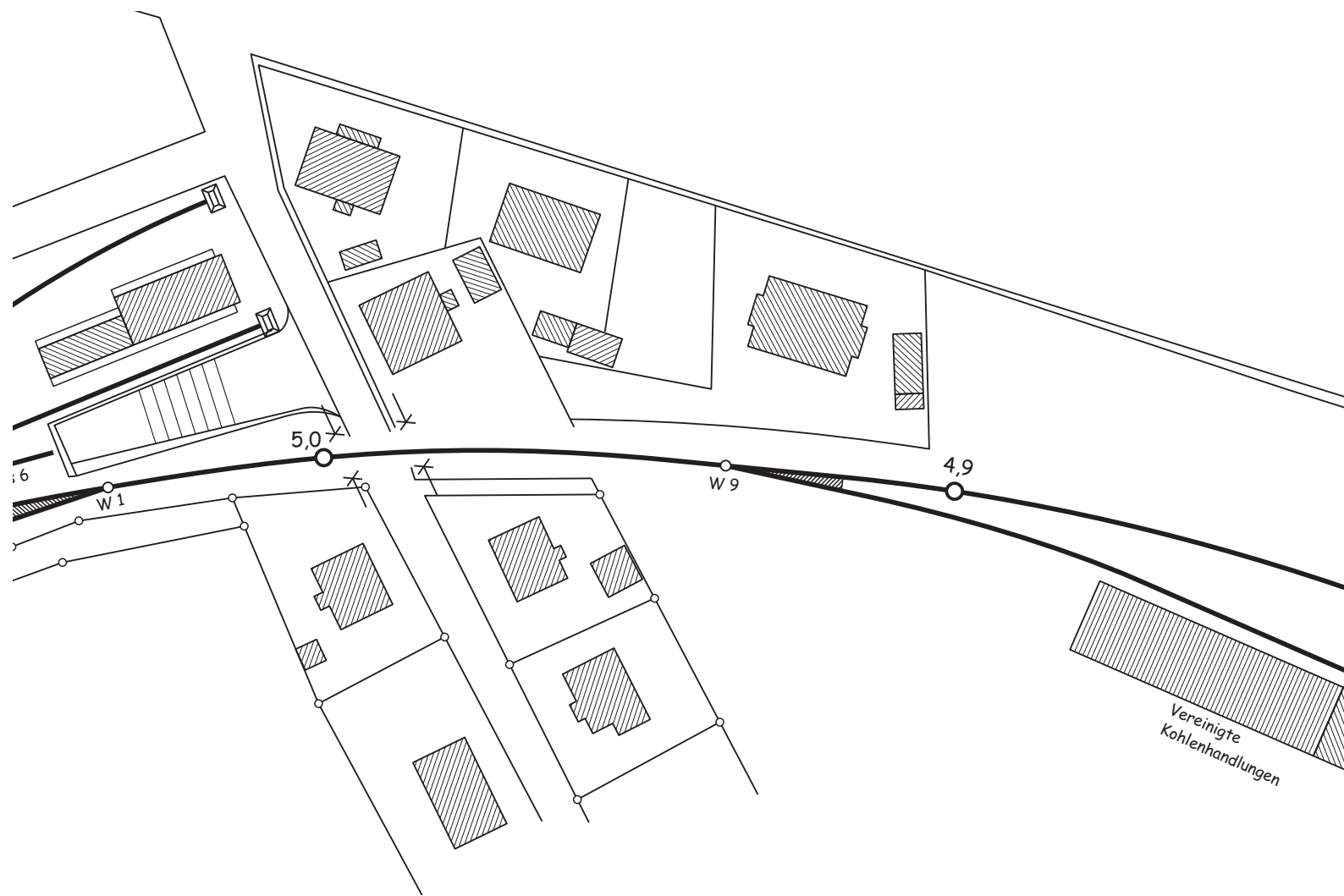
Die Idee einer Eisenbahn in Bad Wörishofen geht zurück in die 1880er-Jahre, als die Wasserkuren des Pfarrers Sebastian Kneipp (1821-1897) den Ort weit über die Grenzen von Bayern hinaus bekannt machten. Bereits 1882 sollen sich 12000 Kurgäste jährlich in Wörishofen aufgehalten haben, darunter auch zahlreiche adlige Gäste. Auf den bis dato vorhandenen, schlecht ausgebauten Gemeindeverbindungs- wegen war die Anreise vom ca. 5 km entfernten Bahnhof Türkheim an der Strecke Buchloe–Memmingen mehr als

Der Gleisplan zeigt den Endbahnhof im Zustand von 1959, als die Triebwagenhalle und das Elektrizitätswerk noch vorhanden waren. Der Güterbereich war mit Ladestraße, Kopf-Seitenrampe, Lagerhalle und Güterschuppen für den kleinen Bahnhof recht umfangreich. Maßstab 1:1000



beschwerlich, vor allem, wenn man bedenkt, dass schon damals überwiegend Kurgäste und Patienten anreisen, die von allerlei körperlichen Gebrechen gezeichnet waren.

Nach Jahren intensiver Bemühungen, die auch vom „Hydrotherapeuten“ Kneipp maßgeblich unterstützt wurden, nahm die private „Localbahn AG Wörishofen“ am 15.8.1896 auf 5,206 km Länge den Betrieb auf und wurde schon bald zum Segen für die



BR 212 mit 2 Kurswagen auf der Fahrt nach Buchloe. Zur Vermeidung einer Leerfahrt wurde der ETA 515 mit Beiwagen gleich angehängt.



Region und für die weitere Entwicklung des Ortes. Als moderner Kurort wollte man schon damals den Kurgästen die rauchenden und pfeifenden Dampflokomotiven nicht zumuten und so wurde die Strecke schon in der Frühzeit mit einer einfachen Fahrleitung und 550 Volt Gleichspannung elektrifiziert. Den Betrieb übernahmen provisorisch hergerichtete Elektrotriebwagen, die eher wie eine Mischung aus Kutsche und Straßenbahn daherkamen.

Der sich rasch verschlechternde Zustand der mit einfachsten Mitteln erbauten Bahnlinie sowie finanzielle Schwierigkeiten der kleinen Bahngesellschaft führten später zum Verkauf an die Localbahn AG München. Diese modernisierte sowohl die Strecke wie auch die Triebwagen umfassend. Dabei erhielten die Personentriebwagen eine zweifarbige Lackierung. Die genauen Farbtöne waren nicht zu ermitteln, konnten den alten Schwarzweißaufnahmen nicht entnommen werden. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Farben dem damals üblichen rotbeigen Farbschema für Triebwagen entsprachen. Die Investitionen zogen eine stetige Zunahme der Fahrgastzahlen nach

sich und führten schon bald wieder zu einem positiven Betriebsergebnis.

Die beiden Personentriebwagen mit den Nummern LAG 761 und LAG 762 wurden bei der Reichsbahn als ET 186 01 und 02 umgezeichnet. Der dritte Triebwagen diente grau lackiert ausschließlich dem Gepäcktransport und erhielt die Betriebsnummer ET 194 11. Interessant zu erwähnen ist die Geschichte des Gepäcktriebwagen, der 1892 durch den Umbau eines Packwagens entstand.

Die drei Triebwagen teilten sich im Verbund mit den Lokalbahndampflok der Baureihen 98.4, 98.8, 98.10 bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs den Fahrbetrieb auf der kurzen Stichstrecke. Ganz ohne Dampflok ist es also doch nicht gegangen. Als am 12. September 1939 aufgrund einer Verfügung der nahen Flugplatzkommandantur quasi über Nacht die Fahrleitung abgenommen werden musste, wurden die Zugleistungen nunmehr komplett von Lokalbahndampflokomotiven übernommen. Die Vibrationen der Fahrstromabnehmer an der Fahrleitung führten offenbar zu Navigationsstörungen, so die damalige Begrün-

Einfahrende dreiteilige Akku-Triebwagengarnitur kreuzt den mit Wechselblinkanlage gesicherten Bahnübergang Irsinger Straße.

dung des Militärs. Erst 1950 waren wieder Triebwagenleistungen auf der Strecke zu verzeichnen, damals durch die Akkutriebwagen ETA 177 bzw. 180, die von Hameln und Limburg an das Bw Augsburg abgegeben wurden.

Seinerzeit bestand der Endbahnhof der nur 5,2 km langen Strecke noch aus sechs einfachen Weichen, einer Doppelkreuzungsweiche sowie je einer Innenbogenweiche für die Bahnhofseinfahrt und zum Anschlussgleis der „Vereinigten Kohlenhandlungen“ zwischen den beiden Bahnübergängen (siehe Gleisplan).

Zwischen 1954 und 1958 traf man auch auf die bekannten SchiStra-Omnibusse der Relation Augsburg–Füssen, die von Augsburg bis Bad Wörishofen auf der Schiene verkehrten. Von dort bis zum Bahnhof Pforzen benutzten sie die Straße, um anschließend wieder auf der Schiene nach Roßhaupten zu fahren. Von dort rollten sie erneut auf der Straße weiter bis nach Füssen. Für heutige Verhältnisse sind solche Reisen wohl unvorstellbar.

Bereits Mitte der 1950er-Jahre erschienen die fabrikneuen ETA 150 auf den meisten Strecken, die vom Bw Augsburg aus bedient wurden. In der Folge verschwanden die Wittfeld-Triebwagen um 1960 auch aus dem Unterallgäu.

Zu den Dampflokomotiven gesellten sich die Einheitsbaureihen 64 und 86, die vor allem im Güterverkehr und mit GmPs eingesetzt wurden und die Lokalbahnmaschinen alsbald ablösten. In den Triebwagenläufen wurden auch Schienenbusse der Baureihen VT 98 und VT 95 eingesetzt. So sind z.B. Fahrten mit vierteiligen Garnituren (VT+VB+VB+VT) sonntags von Augsburg nach Bad Wörishofen bekannt. Mit diesen Zügen fuhren die Augsburger damals gerne nachmittags zum Kaffeetrinken in den Kurort und am frühen Abend wieder zurück. Mündlichen Überlieferungen zufolge sollen diese Fahrten bis in die 1970er-Jahre hinein stattgefunden haben.

Während dieser Zeit wurden die Dampflok wie vielerorts durch Die-

Solo steht der Akku-Triebwagen 515 in der Mittagssonne vor dem Empfangsgebäude und wartet auf den Abfahrtauftrag.





selloks der Baureihen 211 und 212 ersetzt. Auch die Kleinlokomotiven Köf 2 und 3 fanden gelegentlich vor Übergaben den Weg in den Kurort. Während des Umbaus der Gleisanlagen Mitte der 1970er-Jahre kamen auch Rangierloks der Baureihe 260 vor den Bau- und Gerätezügen zum Einsatz.

Zu den ersten Akkutriebwagen der Baureihe 515 im neuen ozeanblau-beigen Look gesellten sich erstmals die Dieseltriebwagen der Baureihen 628.0 und 627.0, später in den 1980ern auch die Weiterentwicklungen in Form der Typen 628.1 bzw. 627.1 sowie 628.2. Die DB musste sich damals den Vorwurf gefallen lassen, man verstecke die neuesten Fahrzeuge auf dem Lande, anstatt sie einem breiteren Fahrgastpublikum zugänglich zu machen.

Vor Kurswagen wurde auch die BR 218 des Bw Kempten in Bad Wörishofen zunehmend eingesetzt, vor allem später, als nur noch elektrisch heizbare Bm und ABm verkehrten, verdrängte sie ebenso die Baureihen 211 und 212 vollständig aus diesen Diensten.

Erwähnenswert sind auch die langen Wallfahrtsonderzüge, z.B. nach Altötting, die früher ab Bad Wörishofen verkehrten. Aufgrund der kurzen Bahnstrecke konnte nicht umgesetzt wer-

den und die bis zu acht Wagen langen Sonderzüge wurden hinten und vorn mit je einer Maschine der Baureihe 218 bespannt. Für die Aufenthaltszeit im Bahnhof blockierte der Pilgerzug natürlich auch den Bahnübergang „Irsinger Straße“. Daher mussten die Autofahrer einen Umweg durch die Wohngebiete auf der jeweils anderen Seite in Kauf nehmen. Der Bahnsteig selbst bot nur für zwei D-Zug-Wagen Platz, den zahlreichen Pilgern in den vorderen Wagen in Richtung Türkheim wurde damals ein Marsch durch den ganzen Zug zugemutet.

Heute wird der Verkehr auf der Strecke, die 1993 in den Allgäu-Schwaben Takt eingebunden wurde, weitgehend von Triebwagen der Baureihe 642 abgewickelt. Hierbei ist zu erwähnen, dass der 642 089-7 auf den Namen der Stadt getauft wurde; das Logo „Bad Wörishofen im Allgäu“ ziert die beiden Köpfe des Triebwagens.

Die Strecke von Türkheim zum Haltepunkt degradierten Bahnhof Bad Wörishofen ist heute die am besten bediente Nebenstrecke im Bereich der vormaligen BD München und wird zusammen mit anderen Strecken im Süden von Augsburg unter dem Namen „Kneipp-Lechfeldbahn“ vermarktet.

Kurswagenverkehr

Schon auf frühen Schwarzweißaufnahmen der 1930er-Jahre sind Schnellzugwagen zu erkennen. Es ist anzunehmen, dass es schon zu Reichsbahnzeiten bei hohem Fahrgastaufkommen Einsätze einzelner Kurswagen gegeben hat. War doch die Bahn damals das komfortabelste Verkehrsmittel zur Anreise aus entfernten Regionen Deutschlands und dem benachbarten Ausland.

Für den Modellbahner richtig interessant wurde der Betrieb mit Einführung regelmäßiger Kurswagenumläufe aus Norddeutschland Anfang der 1970er-Jahre, unter anderem aus Hamburg und Dortmund. In Spitzenzeiten waren bis zu drei Kurswagen am Tag in Bad Wörishofen anzutreffen.

Diese Kurswagen wurden in den Bahnhöfen Memmingen und Buchloe von Ihren regulären Zugstämmen in Richtung Oberstdorf getrennt und an die planmäßigen Triebwagen gekuppelt. Durch die Notwendigkeit der Zugheizung, die nicht vom ETA selbst erbracht werden konnte, ergaben sich insbesondere in den Winterfahrplänen sehr skurrile Zuggarnituren, die den besonderen Reiz der Nachbildung im Modell erst ausmachen.



BR 212 rangiert einen Flachwagen mit Deutz-Traktor an die Laderampe. Das gute alte Stück wird nach der Reparatur von seinem Besitzer sehnsüchtig zurückerwartet.



Auf der Speisekarte der großen Kurhotels steht morgen Fisch – soeben wurde der Kühlwagen mit Nordseefisch zum Entladen bereitgestellt.



Ein von Gleis 2 ausfahrender Triebwagen der Baureihe 515 passiert einen abgestellten Tief-ladewagen mit Straßenwalze. Offenbar stehen in Bad Wörishofen Straßenbauarbeiten an.

Einige Beispiele, jeweils in der Originalreihung beschrieben:

BR 211, ABm, BR 515

BR 212, Bm, Bm, BR 515

BR 515, Bm, BR 815

BR 218, Bm, ABm, BR 515/815

BR 628, Bm, BR 515/815

Die uneinheitlichen Farbschemata der 1970er-Jahre, klassische Farben, Popfarben und das oceanblau/beige Farbmuster ergaben interessante Kombinationen. Nach der Ankunft im Kurort wurden die Kurswagen auf den Gütergleisen hinterstellt und die Zuglok verschwand derweil in anderen Diensten. Einige Zeit vor der Rückleistung kamen die BR 211/212 als Lz zurück, um die Wagen im Güterbahnhof mit Dampf vorzuheizen.

Später, als die Kurswagen nur noch elektrisch heizbar waren, wurden diese nach dem Aussteigen der Fahrgäste leer nach Buchloe zurückgebracht, um dort die vorhandene elektrische Vorheizanlage zu nutzen, und anschließend wieder leer in Bad Wörishofen zur Abfahrt bereitgestellt. Alles in allem ein heute unvorstellbar hoher Aufwand zugunsten einer umsteigefreien Verbindung.

Der Kurswagenverkehr nach Bad Wörishofen wurde mit Einführung des Allgäu-Schwaben-Taktes Mitte der 1990er-Jahre eingestellt. Der Kurswagenverkehr ist in unserer durchrationalisierten Zeit nicht mehr denkbar, im Modell jedoch ein willkommener Anlass, die zahlreichen Zug- und Rangierfahrten nachzubilden.

Gleis- und Signalanlagen

Wurden die Weichen 5 und 6 schon früh durch eine Doppelweiche ersetzt, um die Nutzlänge von Gleis 1 zu erhöhen, so entledigte man sich beim Umbau Mitte der 1970er-Jahre der nicht mehr benötigten Zufahrtsgleise zum Lokscheunen und ehemaligen Kraftwerk zur Stromerzeugung. Weiterhin wurde der Güterbereich auf die damaligen Bedürfnisse um das Gleis zur Kopframpe zurückgebaut. Dabei wurde die vorhandene Doppelkreuzweiche ausgebaut und durch zwei Außenbogenweichen ersetzt. Die verbliebenen Gleise zur BayWa und zur Ladestraße „bog man passend zurecht“, sodass sich eine recht eigenartige Gleislage ergab. Im Modell habe ich verschiedene Zeiträume gemischt. Mein Gleisplan enthält zwar den vollständigen Güterbereich, jedoch mit rückgebautem Lok-



Als es noch Stückgut- und Paketversand mit der Bahn gab, herrschte noch ein wenig mehr Betriebsamkeit. Die BR 212 hat gerade G-Wagen an der Güterhalle zum Entladen bereitgestellt. *Modellfotos: Dieter Rothenfußer*

schuppen. Im Modell habe ich gegenüber dem Empfangsgebäude eine Schrebergartenkolonie angelegt

Ein abermaliger Rückbau der Gleisanlagen erfolgt in den 1980er-Jahren. Dabei verschwanden das BayWa-Lagerhaus und die Seitenrampe. Auf dem frei werdenden Gelände entstand ein modernes Betriebsgebäude der Stadt. Die Kohlenhandlung „Köpfer & Reiser“ wurde abgerissen und das Anschlussgleis zurückgebaut. Hier befindet sich heute ein großer Supermarkt.

Den letzten Einschnitt erfuhr der Gleisplan durch den Rückbau sämtlicher Weichen und Nebengleise im Jahr 1996. Seit diesem Kahlschlag präsentiert sich der einstige Kurbahnhof als Haltepunkt mit nur einem Kopfgleis. Für den vorhandenen Triebwagenverkehr ausreichend, wurde damit jede Möglichkeit für lokbespannte Sonderzüge und Umsetzbewegungen oder gar Güterverkehr vollständig verbaut. An die einst umfangreichen Bahnanlagen erinnern nurmehr das modernisierte,

stattliche Empfangsgebäude. Die ehemalige Güterhalle wurde in jüngster Zeit ebenfalls abgerissen, der Besucher findet hier heute ein modernes Geschäfts- und Bürogebäude.

Modellbahnfreundlich

Die Gleisanlage hatte eine modellbahnfreundliche Gesamtlänge von rund 250 m von der Einfahrweiche bis zu den Prellböcken. Noch dazu liegt die Einfahrt in einer engen Kurve, sodass sich der Bahnhof besonders für einen Nachbau unter beengteren Platzverhältnissen eignet. Sogar in Spur 0 ist der Bahnhof auf gut 5,5 m Länge unterzubringen und somit auch im Reihenhauuskeller durchaus denkbar.

Alle Weichen mit Ausnahme der Einfahrweiche 1 waren handbedient. Zur Sicherung der Zugfahrten besaß der Bahnhof ein zweiflügeliges Einfahrsignal (Hp0/Hp2) sowie ein einflügeliges Ausfahrsignal (Hp0/Hp1), das hinter der Einfahrweiche aufgestellt war und

als Gruppenausfahrsignal für beide Bahnhofsgleise galt. Sicherter anfangs bayerische Signale den Bahnhof, wurden diese später durch Signale der Einheitsbauform ersetzt.

Bad Wörishofen war damals der einzige Bahnhof an einer Lokalbahnstrecke in Mittelschwaben, der ein Ausfahrsignal besaß. Alle anderen Stationen waren lediglich mit Trapez- und Haltetafeln ausgerüstet, nur größere Gleisanlagen erhielten eine Sicherung mit Einfahrsignalen. Beim Umbau der Signalanlagen in den 1980er-Jahren auf Lichtsignale in Nebenbahntechnik ersetzten die Arbeiter der Signalmeisterei das Gruppenausfahrsignal durch zwei Einzelsignale.

Die Signale sowie die Einfahrweiche 1 wurden von einem kleinen Außenstellwerk der Bauart Kraus, das sich unter dem Bahnhofsvordach befand, fernbedient. Hier fanden sich auch die Schlüssel für die Schlösser der ortsgestellten Weichen. Ebenfalls im Bahnhofsbereich liegen zwei Bahnübergän-



Im Juni 1992 verkehrte zumindest noch der 627 102, der gerade den Bahnübergang überquert und mit gemächlicher Geschwindigkeit in das Gleis 2 einfährt. An der Ladestraße steht noch ein einsamer Güterwagen.

ge, die früher durch entsprechende Blinklichtanlagen abgesichert waren und heute durch Dauerlichtzeichenanlage mit Halbschranken und BÜ-Signalen. Im Verbund mit diversen Signaltafeln und den Drahtzugleitungen des mechanischen Stellwerkes ergab sich so ein interessantes Gleisbild, das es auch mit Modell nachzubilden galt.

Umsetzung in 1:87

Die Gleisanlagen des Bahnhofes ruhen auf wieder verwendeten Modulkästen einer früheren Anlage, die den Bahnhof Markt Wald in Mittelschwaben zum Thema hatte. Zur Anlage gehören der ca. 30 cm tiefer liegende Schattenbahn-

hof „Türkheim“, die fiktive Station Kirchdorf, ein Stück freie Strecke sowie der Endbahnhof Bad Wörishofen.

Als Folge des intensiven Studiums des Buches „Schwäbische Nebenbahnen“ von Siegfried Baum begann ich bereits Mitte der 1990er-Jahre mich mit dem Bahnhof Wörishofen auseinanderzusetzen.

Bei einem Besuch vor Ort musste ich sehr ernüchtert den bereits beschriebenen Rückbau zur Kenntnis nehmen. So basieren meine Nachbauten im Modell zwar auf den Originalgleisplänen jedoch auf relativ wenigen eigenen Aufnahmen vom Besuch des Bahnhofes vor der Jahrtausendwende. Glücklicherweise fanden sich vor dem Nach-

bau jedoch viele Informationen und Bilder in Büchern und in privaten Fotoalben.

Meine Anlage spielt in den 1970er-Jahren mit rückgebautem Lokschuppen jedoch vollständiger Güteranlage, also eine Situation, die es beim Vorbild höchstens während der Zeit des Umbaus gegeben hat. Auf dem freigewordenen Gelände des Lokschuppens steht heute das Bad Wörishofener Rathaus. Im typischen, gesichtslosen Betonstil der 1970er-Jahre erbaut, habe ich mir den Nachbau des ausladenden Gebäudes im Modell sowohl aus optischen als auch aus betrieblichen Gründen verkniffen. Die Zugänglichkeit beim Rangieren, insbesondere beim Kurswagen-

Gut zu erkennen ist die im Gleisbogen liegende Bahnhofs-einfahrt mit der Innenbogenweiche. Die Situation lässt sich platzsparend ins Modell umsetzen, was dem Nachbau des Endbahnhofs Bad Wörishofen samt der beiden einfachen Lichtsignale förderlich ist. Beachtenswert ist die neu eingebaute Weiche mit Betonschwellen.

Fotos (4):

Gerhard Peter





Der vor kurzem eingefahrene 627 wartet in Gleis 2 noch nicht auf seine Rückfahrt, sondern auf den zweiteiligen 628, der in Gleis 1 eingefahren ist. Dieser wird zuerst seine Fahrt über Türkheim Bf nach Buchloe antreten.



verkehr wäre bei mir an dieser Stelle doch sehr eingeschränkt. Im Modell finden sich bei mir stattdessen einige Schrebergärten, wie sie noch heute häufig im Umfeld von Bahnanlagen zu finden sind.

Der exakt maßstäbliche Nachbau in 1:87 ergäbe im Modell eine Länge von 287 cm zwischen Einfahrtweiche und den Prellböcken. Mein zur Verfügung stehender Anlagenschenkel hat eine Länge von 330 cm. Unter Berücksichtigung des von mir vorgesehenen Mindestradius von 90 cm in der Einfahrtskurve erreichte ich dann eine Bahnhofslänge von 250 cm, was im Verbund mit den verwendeten langen Tilligweichen (Abzweigradius 1350mm) jedoch ausreichend ist. Es ergaben sich trotzdem maßstäbliche Gleisnutzlängen (teilweise sogar etwas länger als beim Vorbild) und ein gefälliges Bild der Gleisanlagen. Die Kurve in der Bahn-

hofsteinfahrt erhielt selbstverständlich eine Gleisüberhöhung. Die Einfahrt eines Modellzuges in Augenhöhe verfolgt, wirkt dabei sehr eindrucksvoll. Neben den Weichen kam auch das Flexgleismaterial mit Stahlschwellen des gleichen Herstellers zum Einsatz.

Als Weichenantriebe verwendete ich die lautlosen Getriebemotoren von „Feathers Products“ die auch die Polarisierung übernehmen. Die anfangs eingebauten Tillig-Antriebe befriedigten wegen des hohen Geräuschpegels und der fehlenden Anpresskraft der Zungen nicht und wurden wieder demontiert. Die Gleisanlagen verdrahtete ich herkömmlich mit zuschaltbaren Gleisabschnitten in Z-Schaltung, um neben dem digitalen Fahrbetrieb auch analog fahren zu können.

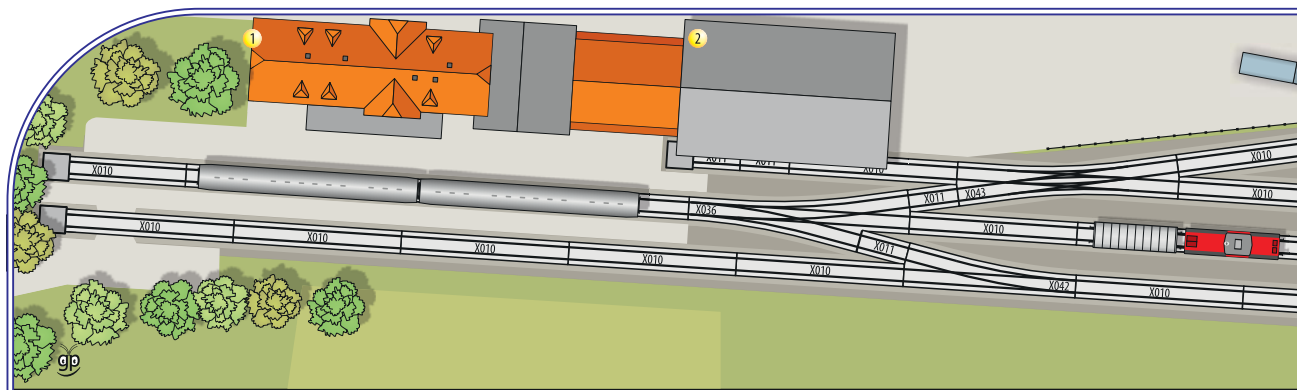
Die Schalter der ortsbedienten Weichen sind in die Modulkästen eingelassen und werden im Rangierbetrieb wie

beim Vorbild vor Ort geschaltet, alle im Original fernbedienten Einrichtungen fanden in einem selbstgebauten Gleisbildstellpult ihren Platz.

Hier ist auch die Roco-Digitalzentrale und die zentrale Stromversorgung für Fahrstrom, Magnetartikel und Beleuchtung untergebracht. Von dort führen Leitungen mit Computersteckern zu den vier Bahnhofsmodule. Die Weiterleitung der Stromverbindungen auf die Streckenmodule übernehmen Leitungen mit DIN-Steckern.

Gebäudeselbstbau

Die signifikanten Gebäude wie z.B. das Empfangsgebäude, der Güterschuppen oder die „Kurpension Alpenblick“ entstanden im völligen Selbstbau aus Polystyrol, Dachplatten und Fenstereinsätzen (z.B. von Auhagen). Für das Empfangsgebäude konnte ich durch



glückliche Umstände einen Originalbauplan auftreiben. Für eine authentische Umsetzung musste ich die Fenster in mühevoller Einzelfertigung mit Laubsäge und Feile aus dünnem Polystyrol selbst herstellen. Die anderen Gebäude entstanden auf Basis eigener Fotos und Vermessungen.

Just, als ich wieder einige Detailaufnahmen der markanten „Kursension Alpenrose“ anfertigen wollte, fand ich vor Ort eine leere Baugrube vor – das Gebäude wurde zusammen mit dem Hotel Lisl vor einiger Zeit abgerissen, so blieb nur der Nachbau anhand der wenigen vorhandenen Aufnahmen.

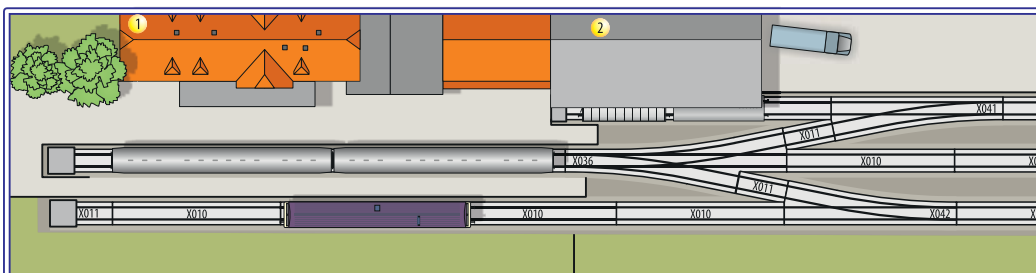
Bei meinen Recherchen lernte ich auch einen ehemaligen Mitarbeiter der Brennstoffhandlung „Köpfer & Reiser“ kennen, der die Firmengebäude seines Arbeitgebers vom eigenen Sportflugzeug aus einmal fotografiert hatte. Freundlicherweise überließ mir Herr Engelmaier Abzüge seiner Aufnahmen, so konnte ich die Gebäude und Firmengelände gut nachgestalten.

Eine maßstäbliche Nachbildung der langen Lagerhalle, sowie des zwischenzeitlich auf Firmengelände erbauten Autohauses, hätte jedoch den Platz des vorgesehenen Modulkastens bei weitem gesprengt, zumal das Einfahrsgleis

Der Gleisplan für die Baugröße 0 basiert auf dem Lenz-Gleissystem und orientiert sich an der Situation vor dem Ausbau der DKW und der Weiche an der Kopf-Seitenrampe. Im Anlagenentwurf wurde auch das Ausfahrtsignal berücksichtigt. Die beiden Silberlinge am Hausbahnsteig vermitteln in etwa die Proportionen der Anlage, auch unabhängig von

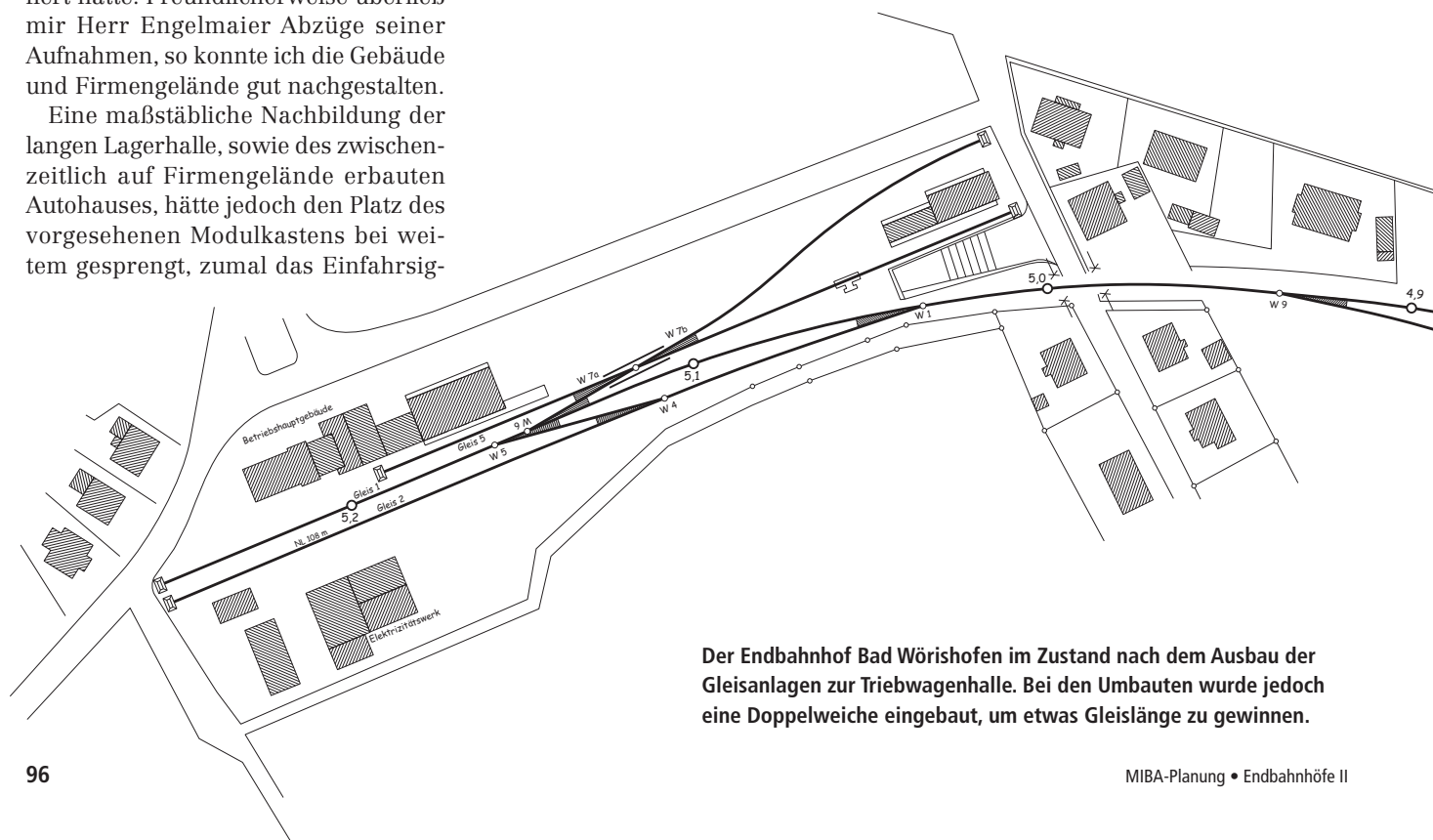
der Baugröße. Neben dem doch sehr ausgeprägten Personenverkehr bieten die fünf Ladestellen ausreichend Möglichkeiten für den Rangierbetrieb. Auch Reisezüge mit einem Kurswagen lassen sich hier rangiertechnisch bewältigen.

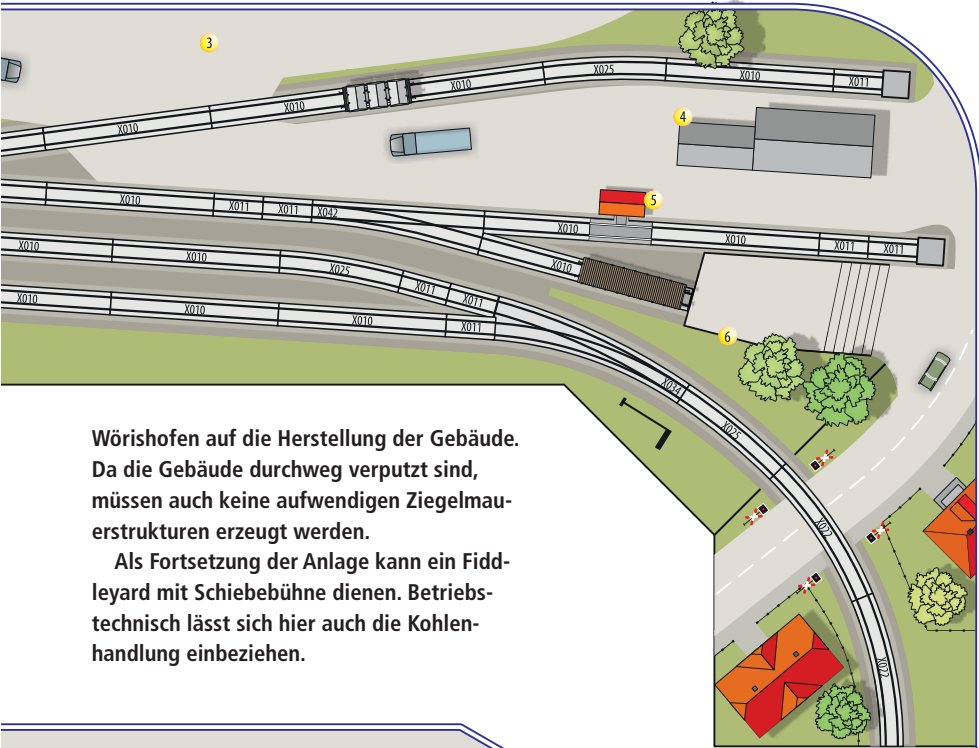
Durch die Verwendung des Lenz-Gleises konzentriert sich der Bau des Bahnhofs Bad



Die kleinere Version zeigt den Bahnhof in seiner Gleisausstattung nach dem Umbau in den 1990-Jahren. Berücksichtigt wurden nicht nur die Lichtsignale, sondern auch die

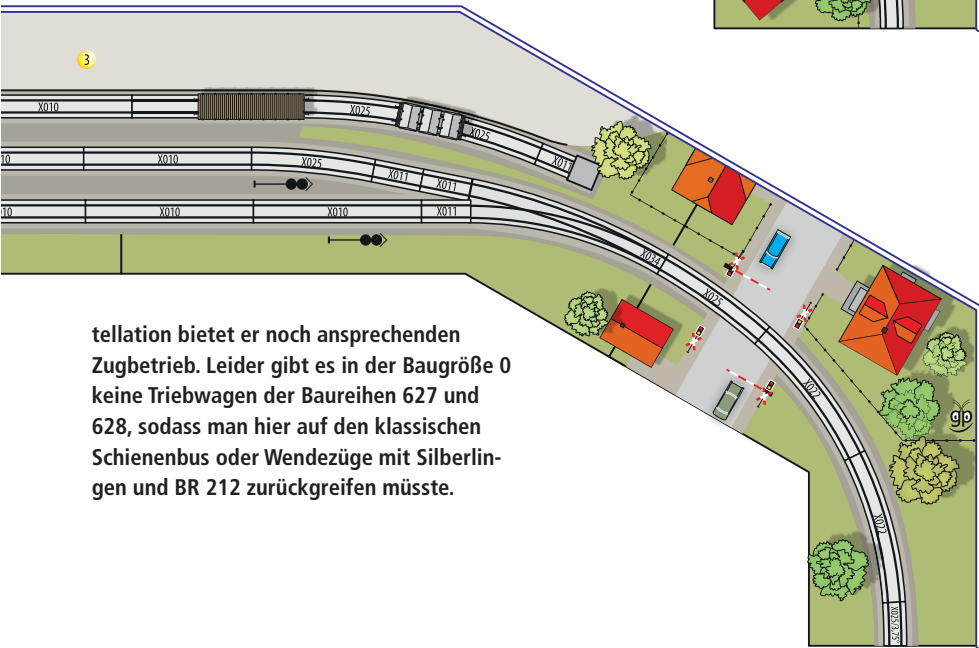
Sicherung des Bahnübergangs mit Lichtzeichenanlage und automatischen Halbschranken. Die fehlenden Ladegleise erlauben eine geringere Anlagentiefe. Auch in dieser Kons-



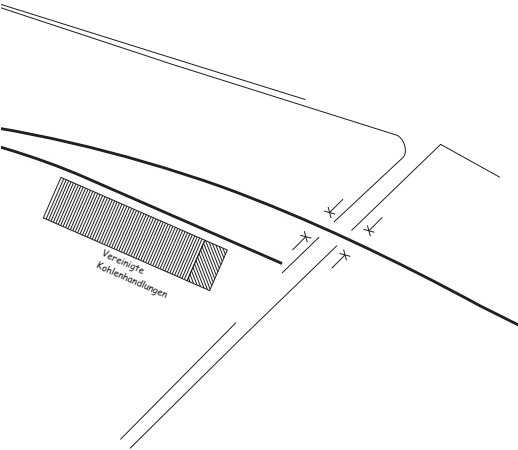


Wörishofen auf die Herstellung der Gebäude. Da die Gebäude durchweg verputzt sind, müssen auch keine aufwendigen Ziegelmauerstrukturen erzeugt werden.

Als Fortsetzung der Anlage kann ein Fiddleyard mit Schiebebühne dienen. Betriebstechnisch lässt sich hier auch die Kohlenhandlung einbeziehen.



tellation bietet er noch ansprechenden Zugbetrieb. Leider gibt es in der Baugröße 0 keine Triebwagen der Baureihen 627 und 628, sodass man hier auf den klassischen Schienenbus oder Wendezüge mit Silberlingen und BR 212 zurückgreifen müsste.



Anlagensteckbrief	
Baugröße	0
Anlagentyp	Segmentanlage
Anlagengröße	600 x 198 cm
Anlagentiefe	100 cm
Gleissystem	Lenz
Weichen, DKW	Lenz, 11,25°
Radien, sichtbar	ab 1028,7 mm

Legende (Anlagenentwurf)	
Kreiszahl	Erklärung
1	Empfangsgebäude
2	Güterschuppen
3	Freiladebereich
4	Lagerschuppen
5	Gleiswaage
6	Kopfseitenrampe

nal samt Bahnübergang auch noch darauf Platz haben sollte. Trotz der Verkürzung des Gebäudes um ca. 50 % wirkt es im Modell noch immer eindrucksvoll und das Autohaus habe ich dann komplett weggelassen.

Die Bahnlinie führt auf ihrem Weg in die Kneippstadt über eine längere Wegstrecke kerzengerade durch eine topfebene Landschaft, gesäumt von Feldern, Wiesen und kleinen Wäldchen. Auf meiner räumlich begrenzten Modellstrecke zwischen Kirchdorf und Bad Wörishofen wollte ich dieses Landschaftsbild zumindest entlang eines kleinen Streckenabschnittes nachempfinden. Unmittelbar an den Bahnübergang nach der Firma Köpfer & Reiser schliesst ein Streckenmodul an, das den Charakter dieser ebenen Strecke am Waldrand entlang einfangen soll.

Analog zum Vorbild platzierte ich rechterhand der Strecke (in Fahrtrichtung Bad Wörishofen gesehen) den Waldrand eines Fichtenwaldes, hierbei entschied ich mich für die Fertigbäume der Firma Busch, denen sogar kleine Fichtenzapfen zum Ankleben beiliegen. Im Vordergrund stehen Bäume mit vollständigem Nadelkleid bis in Bodennähe, in den hinteren Reihen finden sich Fichten mit kahlem Stamm. In beiden Fällen wurden die Stämme mit Rundholzstückchen und Rindenimitation um ca. 5 cm verlängert, insgesamt wurden auf der relativ kleinen Fläche ca. 40 Bäume „gepflanzt“.

Anlagensteckbrief	
Baugröße	0
Anlagentyp	Segmentanlage im Regal
Anlagengröße	532x 169 cm
Anlagentiefe	70 cm
Unterbau (beide Entwürfe)	Offener Rahmen aus Holzleisten oder Segmentkästen aus Sperrholz
Gleissystem	Lenz
Weichen, DKW	11,25
Radien	ab 1028,7 mm



Bei der Landschaftsgestaltung orientiere ich mich am Übergang vom Spätsommer zum Frühherbst. Das Landschaftsmaterial stammt von den gängigen Herstellern, die Gestaltung der Gärten und Wiesenflächen erfolgte mit Grasmatten von Silhouette sowie mit dem Elektrostaten und unterschiedlich langen Grasfasern. Ein kleiner Tipp zwischendurch: Lange Grasfasern lassen sich gut mit einem Langhaarschneider auf verschiedene Wuchshöhen trimmen. Die Laubbäume entstanden im Wesentlichen im Eigenbau mit der Drahtdrillmethode und einer Belaubung von Silhouette. Einige schöne

Einzelbäume sowie die Nadelbäume entstammen dem Programm der rührigen „Modellbaum Manufaktur Grünig“ aus München.

Besonderen Spaß bereitete mir die Anfertigung der verschiedenen Lauben und Schuppen der Schrebergartenanlage, hierbei leistete eine gut bestückte Bastelkiste beste Dienste. Es entstanden Frühbeete, Gewächshäuschen, Rankgerüste und Spalierbäume. Zahlreiche Gewächse in den Beeten entstanden in Eigenkreation, so z.B. Kohlköpfe aus zerknüllten Lagen von Papiertaschentüchern. Im Verbund mit einer entsprechenden Patina konnte so

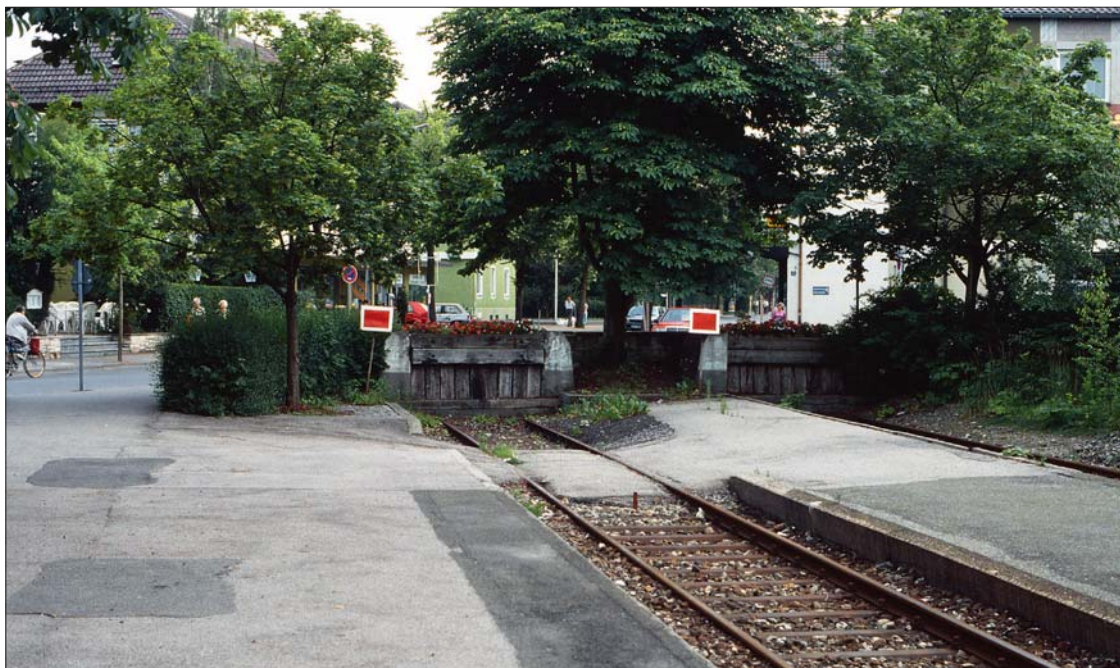
die typische, bunte Schrebergartenatmosphäre gut eingefangen werden.

Die farbliche Behandlung der geschotterten Gleisanlagen erfolgte mit Airbrush und Pulverfarben. Selbstverständlich sind alle Fahrzeuge gealtert. Personenwagen erhalten nach farblicher Anpassung der Inneneinrichtung auch Fahrgäste aus dem Hause Preiser. Zur Gestaltung eigener Szenerien verwende ich gern die Figuren zum Selbstbemalen. Die Autos entsprechen den damaligen Modellpaletten der 1970er. Das Fahrzeugangebot von Busch, Brekina und Wiking ist meines Erachtens mittlerweile sehr umfangreich, ledig-



Der Triebwagen 627 102 wartet am 20.4.1990 im Bahnhof Bad Wörishofen auf seine Rückfahrt.
Foto: Peter Schiffer, Slg. Eisenbahnstiftung

Nicht sonderlich spektakulär ist das Ende in Bad Wörishofen mit den beiden hölzernen Prellböcken. Jedoch ist es ein inspirierendes Motiv zum Nachgestalten in dieser oder auch abgewandelter Form.



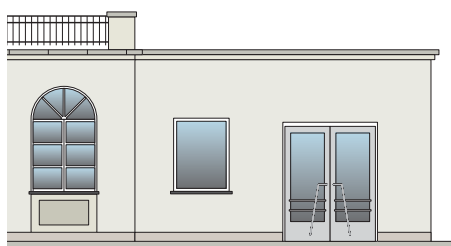
lich bei den Lastwagen wünscht man sich eine größere Auswahl alltäglicher Modelle aus damaliger Zeit, so z.B. Baufahrzeuge oder Speditionsfahrzeuge für den Regionalverkehr. Die Detailausgestaltung stammt größtenteils von Weinert und dem Programm der rühmigen Firma Kotel.

Zum Fahrbetrieb

Passend zur nachempfundenen Epoche IV liegt mir aus dem Jahre 1975 eine Bahnhofsfahrordnung vor, die mit dem Fahrplanwechsel zum 28.9. in Kraft trat. Jeweils freitags verkehrten

Ansicht des Empfangsgebäudes von der Gleisseite im Maßstab 1:160

Unter dem Schleppdach des Empfangsgebäudes war die kleine Hebelbank untergebracht. Auch dieses Motiv lässt sich auf vergleichbare Szenarien übertragen.
Foto (2): Gerhard Peter



damals die Kurswagen, die den Kurort Bad Wörishofen mit Norddeutschland verbanden.

Der „Betriebstag“ meiner Strecke im Modell wurde deshalb auf einen darauffolgenden Freitag, nämlich den 3. Oktober 1975 gelegt. Einem schönen Altweibersommertag, wie Sie beim Betrachten der Bilder feststellen werden. An dieser Fahrordnung orientiert sich der Betrieb auf meiner Anlage und die Ausstattung des Schattenbahnhofes.

Der Güterverkehr erstreckt sich im Wesentlichen auf die An- und Abfuhr landwirtschaftlicher Güter in offenen und gedeckten Wagen. In Bad Wörishofen als Kurort mit großen Hotel- und Klinikküchen kommen zudem Kühlwagen mit Seefischen bzw. großen Obst- und Gemüselieferungen an.

Das besondere Schmankerl im Modell sind jedoch die Nachbildung der verschiedenen Garnituren, in denen

die Kurswagen nach und von Bad Wörishofen verkehrten. Diese waren auch in Modellbahnerkreisen auf Ausstellungen echte Hingucker, sind es doch nicht alltägliche Zusammenstellungen, die man sonst nur in der Vorbildliteratur findet, nicht aber im Modellbetrieb.

Während des Betriebs daheim fuhr ich gern mit Sound. Dieser kommt aus den nachträglich eingebauten ESU-Sounddecodern, die mit dem Lokprogramm auf meine Bedürfnisse angepasst wurden.

Meine Fahrzeuge entstammen dem Sortiment der üblichen Hersteller. Eine Lücke gab es lange bei den Triebwagenbaureihen 627.0-1 und 628.0-1. Beim Bw Kempten stationiert waren sie praktisch auf allen nicht elektrifizierten Strecken im Süden zwischen Zugspitze und Schwarzwald anzutreffen. Während ein farblich gesuperter Lima VT 628.0 aufgrund zu hoher Spurkränze im Wesentlichen als Stand- und Fotomodell auf meiner Anlage anzutreffen war, gibt es zwischenzeitlich ein sehr schönes Modell des VT 627.0 von Rivarossi.

Für mich kam der Triebwagen leider zu spät. Aufgrund des Umstiegs zur Spur 0 verkaufte ich 2013 meine Anlage. Der Bahnhof Kirchdorf mit Schattenbahnhof ging an einen Privatmann, der Bahnhof Bad Wörishofen wurde von der Stadt Bad Wörishofen käuflich erworben und steht heute für jedermann zugänglich unter Glas vor dem Zimmer des Bürgermeisters im 1. Stock des Rathauses von Bad Wörishofen.

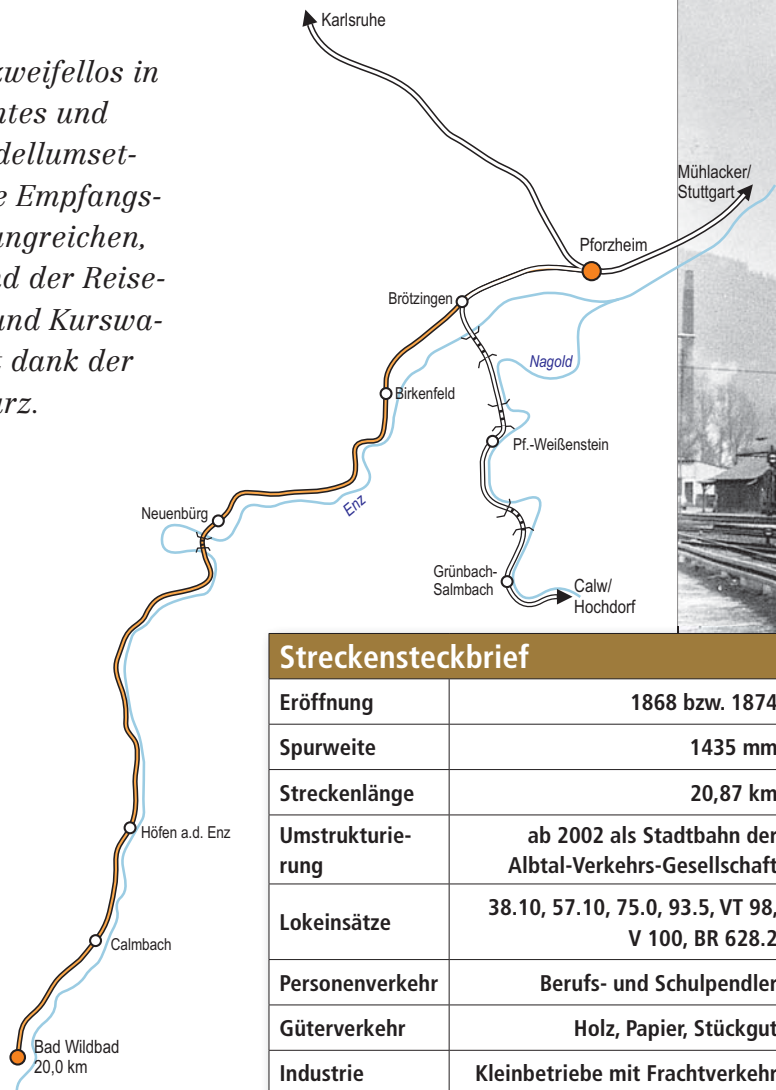
Dieter Rothenfuß



Der Bahnhof von Bad Wildbad ist zweifellos in mehrfacher Hinsicht ein interessantes und lohnenswertes Projekt für eine Modellumsetzung. Dafür sprechen das mondäne Empfangsgebäude, die Drehscheibe, die umfangreichen, jedoch kompakten Gleisanlagen und der Reisezugverkehr zum Teil mit Eilzügen und Kurswagen. Auch der Güterverkehr kommt dank der Lade- und Abstellgleise nicht zu kurz.

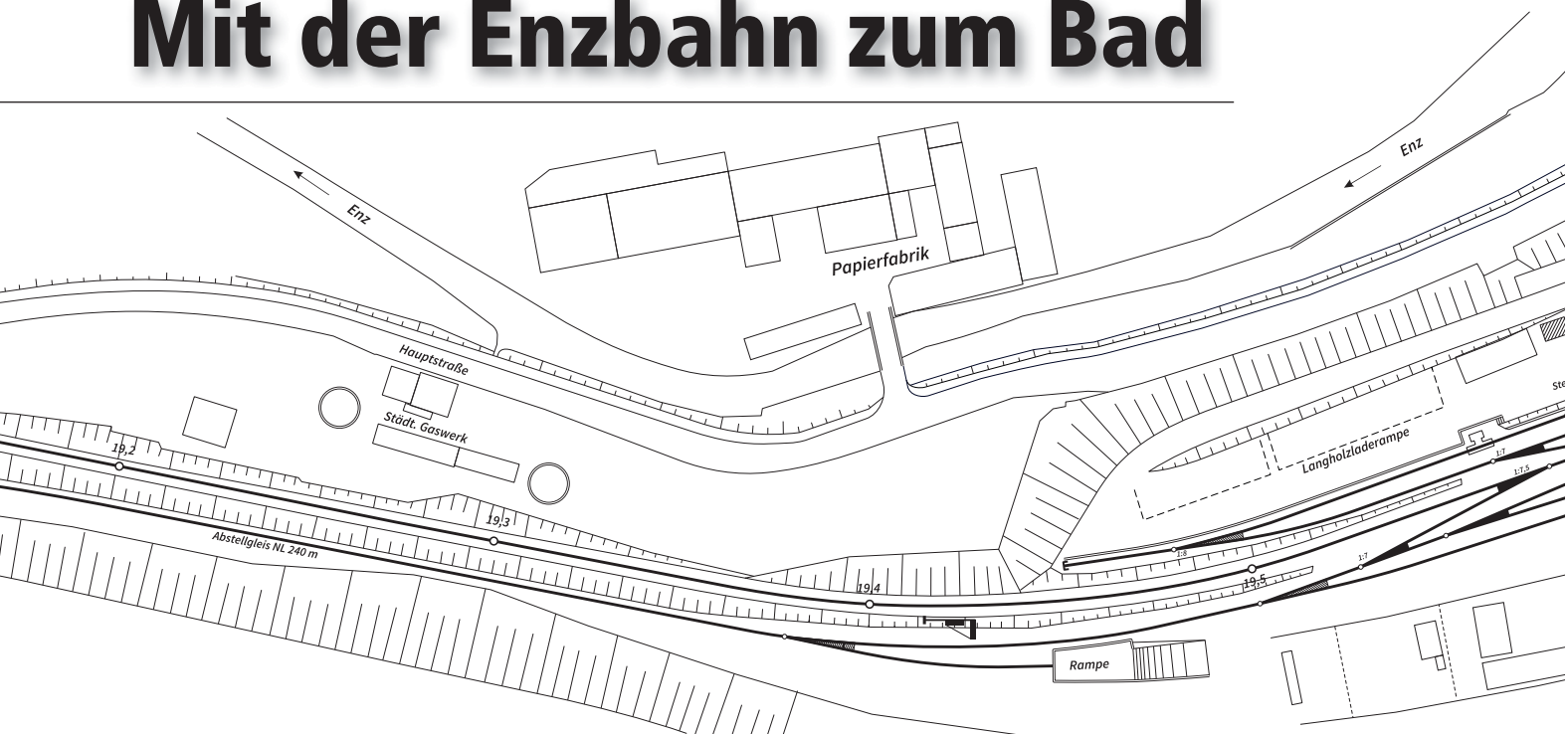
Die Eisenbahn sorgte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts für eine bisher nie dagewesene Massenmobilität. Nicht nur Güter wurde in zunehmenden Maßen und Massen über weite Strecken transportiert. Auch die Menschen nutzten die Bahn in vielfältiger Weise. Ausflugsziele rückten näher und damit auch Kurorte. So wie ländliche Gegenden um einen Bahnanschluss kämpften, so versuchten auch Kurorte mithilfe der Bahn an betuchte Kundenschaft zu gelangen.

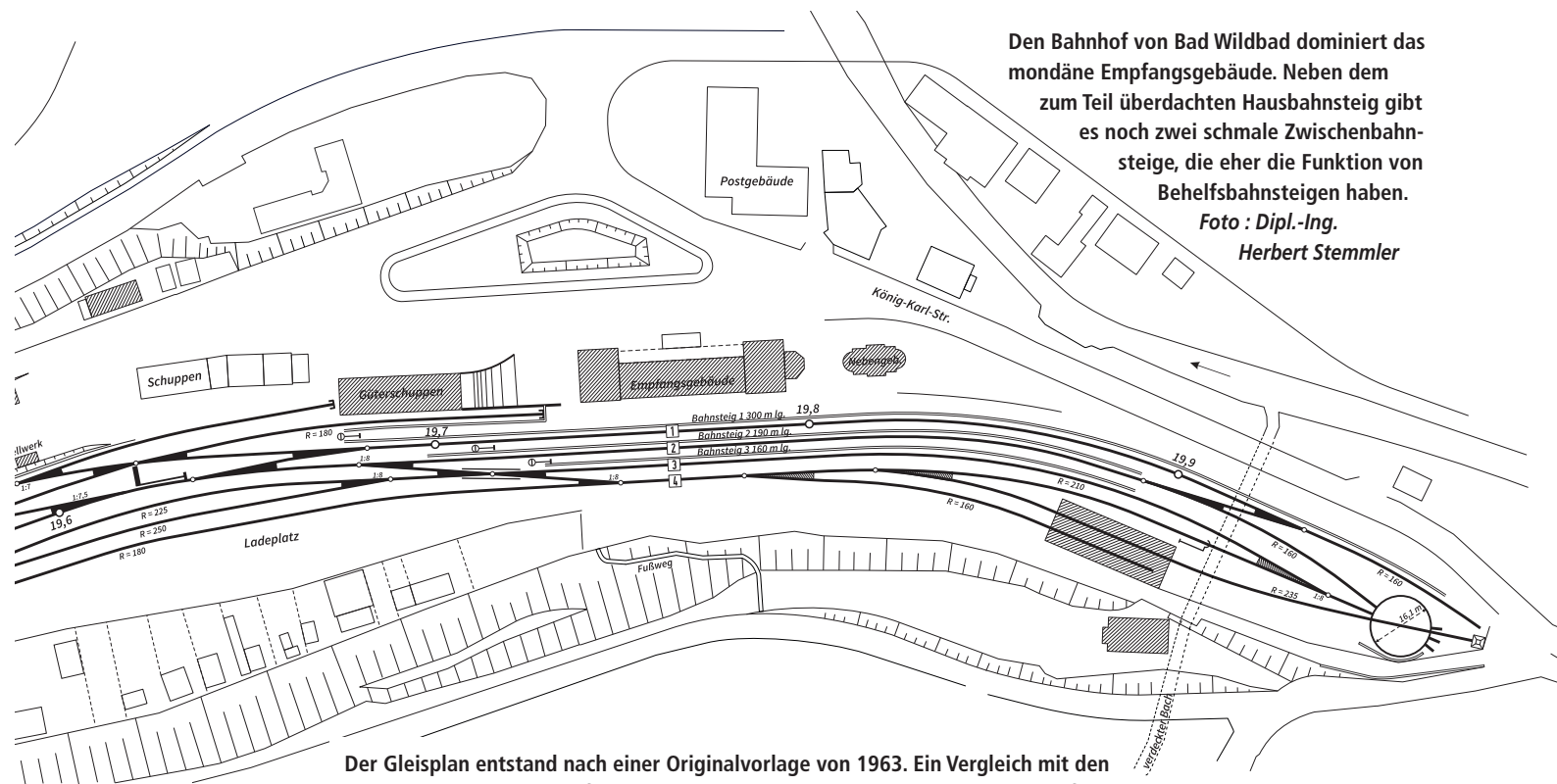
Das galt auch für Wildbad im württembergischen Schwarzwald. Bekannt für seine Heilbäder weit über die Landesgrenzen hinaus, gab es schon in den 1850er-Jahren die ersten Bemühungen, den Kurort mit dem Schienennetz



Bad Wildbad: Ein Ende mit Scheibe

Mit der Enzbahn zum Bad







der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn zu verbinden.

So sehr die Eisenbahn die Menschen wie auch die Wirtschaft in ihrem Handeln und Treiben beflügelte, so sehr wurden die Möglichkeiten der Bahn durch die damaligen Grenzprobleme nach Baden, Bayern und Hessen ausgebremst. Erst Staatsverträge mit den

angrenzenden Ländern, die den Grenzverkehr regelten, schufen eine Basis, die die zunehmende Mobilität durch die Eisenbahn förderten und das Transportbedürfnis der Wirtschaft unterstützten.

Um im Fall Wildbad einen kostengünstigen und rasch durchzuführenden Bahnbau zu fördern, sollte die

Strecke nicht nur über badisches Gebiet führen. Geplant war, sie im badischen Pforzheim beginnen zu lassen und durch das Tal der Enz ins württembergische Wildbad zu führen. Die 20,8 km lange Strecke erreicht von Pforzheim aus bereits nach 4,5 km kurz hinter Brötzingen württembergisches Gebiet.



Oben: Auf der Drehscheibe am Ende des Bahnhofs Bad Wildbad konnten Loks wie die BR 38.10 gerade noch gewendet werden. Von den beiden Schuppengleisen führt nur noch eins bis zur Drehscheibe.
Foto : Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

Dort wo die dreiachsigen Umbauwagen abgestellt sind, stand einst der Lokschuppen. Noch sind Wasserkran und Drehscheibe vorhanden. *Fotos (2): Georg Bolay*

Zwischen der Eröffnung am 11. Juni 1868 bis zur Fertigstellung der Strecke von Pforzheim nach Calw am 1. Juni 1874 verkehrten die Züge zwischen Pforzheim und Wildbad im Inselbetrieb, also ohne Anschluss an die große weite Welt. Die württembergische Lokstation Mühlacker diente den dort eingesetzten Lokomotiven als Heimatdienststelle. Wildbad erhielt damals eine kleine Außenstelle, um Lokomotiven morgens auch von dort einsetzen zu können.

Den Besuch von Kurbädern konnte sich zur damaligen Zeit nur der hochgestellte und wohlhabende Teil der Bevölkerung leisten. So lag es wohl im Interesse des Kurorts, die gut betuchten Kurgäste mit einem mondänen Empfangsgebäude zu begrüßen. Der Hausbahnsteig war sogar im Bereich des Gebäudes und ein Stück darüber hinaus überdacht. Die bis zum Ende des Gleises reichende Bahnsteighälfte hatte zwar eine befestigte Bahnsteigkante, jedoch nur eine Splitt- bzw. Kieschüttung. Es gab zudem noch zwei schmale Mittelbahnsteige, allerdings

nur mit einer einseitigen Bahnsteigkante. Die Inselbahnsteige dienten vermutlich nur den regulären Personenzügen, wenn der Hausbahnsteig durch einen der damals verkehrenden Schnell- oder Eilzüge belegt war.

Obligatorischer Bestandteil eines Bahnhofs ist der Güterschuppen, den man in Wildbad in Holzbauweise errichtete. Zur Gleisseite besitzt er drei Ladetore, allerdings ohne eine Rampe, sodass die Güterwagen direkt durch die Tore des Schuppens in die Ladeöffnung des Güterwagens be- und entladen wurden. Der Schuppen besaß seitlich angeschlossen noch eine kleine Laderampe

An der Verlängerung des Güterschuppengleises lag eine große Langholzrampe mit Gleiswaage. Der Abtransport von Holz war ein wesentlicher Bestandteil des Güterverkehrs. Gegenüber der Holzladerampe lagen zwei Bereitstellungsgleise sowie ein langes Ladegleis mit Ladestraße. An dieser Ladestraße gab es zudem eine Vielzahl von Handwerksbetrieben bzw. deren Lagerschuppen. Von dem paral-

lel zum Streckengleis liegenden Ziehgleis aus wurde noch eine Kopframpe bedient.

Das Besondere am Bf Bad Wildbad war zweifellos die kleine Drehscheibe mit dem württembergischen Einheitsmaß von 16,1 m, in die am Ende der Gleisanlage die Gleise 2 und 3 einmündeten. Gleis 1 endete neben der Drehscheibe. Von der Drehscheibe führten auch zwei Gleise in den Rechteckschuppen, mit dem die Außenstelle ausstaffiert wurde. Der Schuppen war zweiseitig angeschlossen, sodass er nicht nur über die Drehscheibe erreicht werden konnte, sondern auch über das Gleis 4, das als Betriebsgleis diente.

Der Schuppen war mit Untersuchungs- bzw. Reinigungsgruben ausgerüstet. Im Betriebsgleis gab es eine weitere Untersuchungsgrube sowie einen Wasserkran. Auf der zum Empfangsgebäude zugewandten Seite war die Schlackengrube untergebracht. Eine Bekohlung ist auf keinem der Gleispläne und Bilder nachweisbar. Scheinbar war hier ein Bekohlen der Loks aus betrieblicher Sicht nicht notwendig.

Beachtenswert ist die Signalisierung mit Gleisperrsignalen, zwei davon in Zwergausführung. Die V 100 wartet mit ihrem Nahverkehrszug auf die Ausfahrt nach Pforzheim.



Ganz ohne Signale kam man in dem Endbahnhof nicht aus. Es gab ein einfaches Formsignal für die Einfahrt, das etwa in Höhe der Kopframpe stand. Für die ausfahrenden Züge gab es gleichfalls ein einflügeliges Formsignal, das am Gleis des Hausbahnsteigs vor der ersten Weiche stand. Später, zu DB-Zeiten, erfolgte die Signalisierung mit Lichtsignalen für die Ein- und Ausfahrt. Es gab sogar zwei Ausfahrtsignale. Das

Bahnhofsende wurde zusätzlich mit Zwergsignalen abgesichert.

Den Bahnhof Bad Wildbad gibt es in der hier vorgestellten Form nicht mehr. Die Gleisanlagen wurden in den 1970er-Jahren zurückgebaut. Die Drehscheibe verschwand ebenso wie der Lokschuppen. Auch das frühere Gleis 2 wurde entfernt und bot nun Platz für einen breiteren Bahnsteig. Der zurückgehende Güterverkehr machte auch die Aufstellgleise überflüssig, so-

dass sie nach und nach dem Rotstift zum Opfer fielen. Ende 2001 stellte die DB Cargo den Güterverkehr ein

Heute zeigt sich die Enztalbahn nach ihrer Umstrukturierung zur Stadtbahn der Alb-Verkehrs-Gesellschaft AVG modern mit elektrischen Stadtbahntriebwagen. Auch ist Bad Wildbad kein Endbahnhof mehr, sondern ein Systemwechselbahnhof. Die Strecke wurde bis Bad Wildbad Kurhaus innerstädtisch verlängert. Dabei kam nicht das bis Bad Wildbad reichende Bahnstromsystem mit 15 000 V/16 2/3 Hz zum



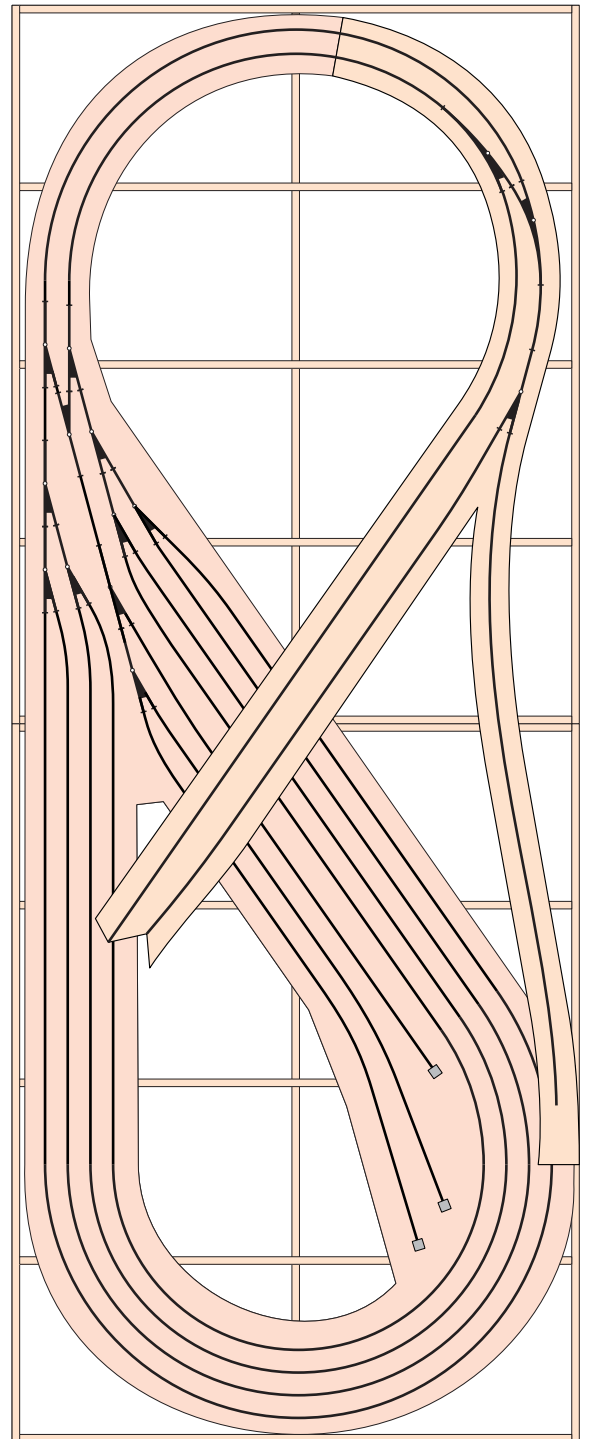
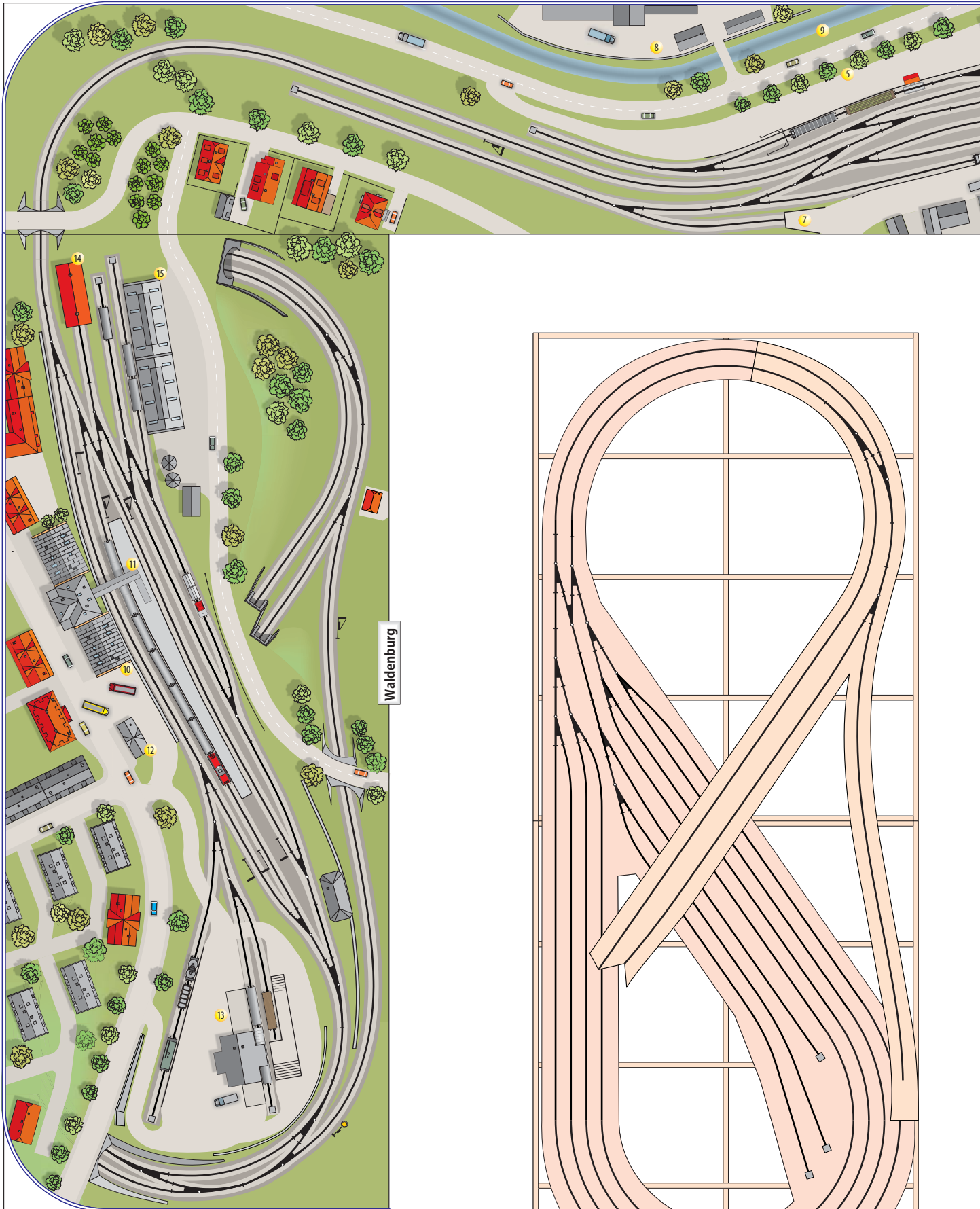
Die Güterwagen am Freiladegleis und auf den Gleisen im Bereich des Güterschuppens zeugen von Betriebsamkeit zur Epoche III. Längst haben V 100 die Zugleistungen übernommen. Gut auszumachen ist die Position des Ausfahrsignals.

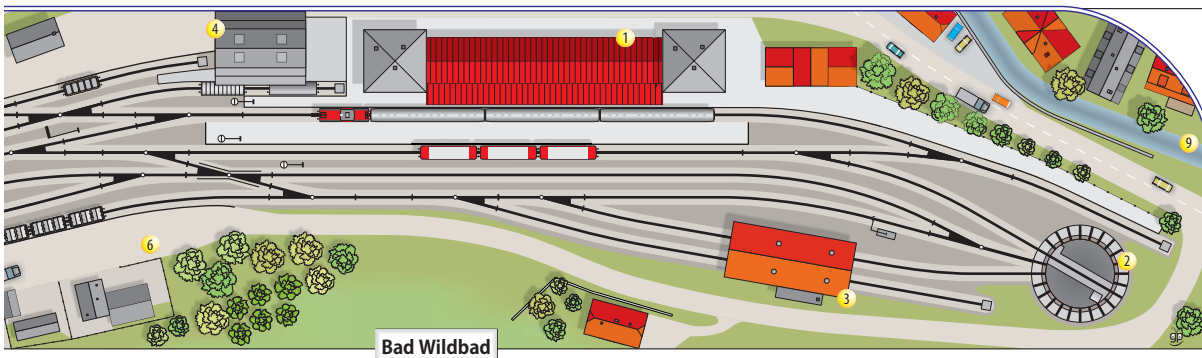
Foto: Georg Bolay

Großes Bild: Eine V 100.10 rangiert eine Leig-Einheit zusammen mit einem G 10 an den Güterschuppen von Bad Wildbad.

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler







Der L-förmige Anlagenentwurf weicht von allen bisherigen Vorschlägen ab, da hier zwei unterschiedliche Anlagenkonzepte kombiniert werden. Es ist zum einen der Endbahnhof Bad Wildbad auf Basis des Vorbildplans von 1968 auf einem langgestreckten Anlagenteil und eine Kompaktanlage mit Fahrstrecke und verdecktem Abstellbahnhof.

Für beide Anlagenteile kam das Tillig-Elite-Gleis mit 12°- und 15°-Weichen zum Einsatz. Die kürzeren Weichen reduzieren die Längenausdehnung des Bahnhofs Bad Wildbad ein wenig, sodass der Bahnhof vom Einfahrtsignal bis zur Drehscheibe mit 5,2 m auskommt. Die gegenüber dem Vorbild steileren Weichenwinkel bringen es allerdings auch mit sich, dass die Gleisanlagen im Güterbereich etwas weniger elegant aus dem Bahnhof führen. Gegenüber dem Vorbild wurde auch der Gleismittenabstand von Gleis 1 zu Gleis 2 vergrößert, um einen etwas breiteren Bahnsteig unterbringen zu können. Hier könnte man allerdings auch, wie es das Bild auf Seite 103 zeigt, das Gleis 2 weglassen.

Die Bebauung um den Bahnhof herum und auch die Gestaltung des Geländes orientiert sich am Vorbild. Da vom Bahnhof aus gesehen hinter der Enz das Gelände ansteigt, sollte auch die Hintergrundkulisse ein entsprechendes Motiv zeigen. Der heute fotografierte Hang zeigt ein deutlich anderes Bild, als das von Seite 104/105.

Unabhängig von dem etwas weniger elegantem Erscheinungsbild des Gleisplans bietet die Modellumsetzung alle betrieblichen Möglichkeiten des Vorbilds. Die Enztalstrecke führt nach einem kurzen Streckenabschnitt im 90°-Gleisbogen rechtwinklig von dem Anlagenteil des Bahnhofs Bad Wildbad weg. Hier kann man entweder im Rahmen einer Segmentanlage weitere Streckensegmente ansetzen oder direkt einen offenen Fiddleyard anbinden, wie es in dieser Broschüre schon häufig gezeigt wird.

Ein interessanter betrieblicher Aspekt bietet der Anschluss einer Kompaktanlage. Das geht aber nur, wenn ein passender Übergang vorhanden ist, wie es die extra konzipierte

Kompaktanlage zeigt. Bei einer vorhandenen Anlage müsste ein passender Gleisübergang geschaffen werden.

Herzstück der Kompaktanlage, die sich an einem Entwurf von Lorenz Bauer orientiert (vorgestellt in MIBA-EXTRA Modellbahn digital 18), ist ein diagonal angeordneter Bahnhof, der allerdings kein Vorbild hat. Hier könnte man durchaus auch einen der Bahnhöfe entlang der Enztalbahn wie Neuenbürg umsetzen. In Verbindung mit dem Anlagenteil Bad Wildbad dient der Bahnhof ohne Vorbild als Kreuzungsbahnhof. Ohne den angeschlossenen Anlagenteil wird der Kreuzungsbahnhof zu einem Endbahnhof, was bei einer Umsetzung mit einem der Bahnhöfe der Enztalbahn berücksichtigt werden müsste.

Beim Betrieb der Kombianlage startet ein Zug in Bad Wildbad in Richtung Kreuzungsbahnhof Waldenburg und wartet dort den Gegenzug ab. Danach verlässt der von Bad Wildbad kommende Zug den Bahnhof und fährt weiter abwärts über einen zweigleisigen Abschnitt zum Schattenbahnhof. Dort kann der Zug über die Kehrschleife gedreht werden, um nach einer Betriebspause wieder in Richtung Bad Wildbad starten zu können.

Wird die Kompaktanlage ohne den Bad Wildbad-Teil betrieben, dient der Bahnhof als Endbahnhof. Neben einigen Ladestellen verfügt er auch über einen Lokschuppen für eine Rangierlok. Gestalterisches Merkmal ist das über den Gleisen thronende Empfangsgebäude und die Fußgängerbrücke.

Betrieblich bietet die Anlage noch die Möglichkeit, dass die vom Schattenbahnhof kommenden Züge den Endbahnhof über einen eingleisigen Streckenabschnitt auch umfahren können. Dabei kann der eingleisige Abschnitt in beiden Richtungen befahren werden.

Der Schattenbahnhof bietet ausreichend Platz für beide betriebliche Konstellationen. Drei Stumpfgleise, die an beide Streckengleise angebunden sind, bieten die Option, Wend- und Triebzüge bequem abstellen zu können, und sie auf das rechte Streckengleis ausfahren zu lassen.

Legende (Anlagenentwurf)

Kreiszahl	Erklärung
1	EG Bad Wildbad
2	Drehscheibe
3	Lokschuppen
4	Güterschuppen
5	Ladestraße mit Holzladeplatz
6	Freiladegleis mit Anliegern
7	Kopframpe
8	Gaswerk
9	Enz
Ange-setzte Kompaktanlage	
10	EG Waldenburg
11	Fußgängerbrücke zum Mittelbahnsteig
12	Kiosk und Wartehäuschen
13	Ortsgüteralage
14	Lokschuppen
15	Stuhlfabrik

Anlagensteckbrief

Baugröße	H0
Anlagentyp	Anlagenkombination aus Segment- und Rechteckanlage
Anlagengröße Bf Bad Wildbad	700 x 90 cm
Anlagengröße Kompaktanlage	380 x 150 cm
Gleissystem	Tillig-Elite
Weichen	12° und 15°
DKW	15°
Radien, sichtbar	min. 600 mm
Radien, verdeckt	min. 490 mm
Steigungen	2,2 %



Am Ende der Kopframpe mit dem DKW ist das Einfahrsignal zu erkennen. Die V 100 ist gerade auf dem Ziehgleis unterwegs, von dem auch das Rampengleis abzweigt. Der Schuppen an der Rampe ist später gebaut worden, wie der Vergleich mit dem Gleisplan zeigt.

Bild rechte Seite: Der Blick von der Langholzladerampe zum Empfangsgebäude zeigt die interessante Gleisentwicklung mit der im Bogen liegenden Kreuzung. Zu erkennen ist auch der schmale Bahnsteig zwischen Gleis 1 und 2. Interessant sind auch die am rechten Bildrand zu sehenden Pa-Behälter-Tragwagen, die häufig in Bad Wildbad zu Gast waren. *Fotos: Georg Bolay*

Einsatz, sondern das Stromsystem mit 750 V Gleichstrom. Nun gelangt man mit der Stadtbahn in kurzen Taktabständen und mehr Haltestellen von Karlsruhe bis nach Bad Wildbad.

Bahnbetrieb durch die Epochen

Auf der Grundlage des Staatsvertrages mit Baden vom 18. Februar 1865 sollte Pforzheim–Wildbad als Hauptbahn ausgeführt werden. Anfangs fuhren dort Lokomotiven der württembergischen Klassen A und F. Interessant und auch belegbar ist, dass noch 1914 täglich ein Schnellzugpaar zwischen Pforzheim und Wildbad unterwegs war. In diesem Sommerhalbjahr fuhren sogar drei Schnellzüge nach Wildbad, jedoch gab es nur eine entsprechende Rückleistung. Die in Pforzheim verkehrenden Züge führten Kurswagen von und nach Berlin, Frankfurt, München und Stuttgart mit.

Nach dem Ersten Weltkrieg lag das Zugangebot nur noch bei knapp der Hälfte, Schnellzüge verkehrten keine mehr. Dieser Zustand hielt sich bis Ende der 1950er-Jahre. Schienenbusse stellten jedoch mittlerweile den Reiseverkehr sicher. Auch dampften noch Loks der BR 38.10 mit einem von Stuttgart kommenden durchgehenden Zugpaar durchs Enztal. Auf Bildern sind ebenso Maschinen der BR 93.5 nachweisbar, die von Pforzheim die Reise nach Bad Wildbad antraten. Den Güterverkehr wickelten auf der Enzbahn Loks der Baureihen 57.10 ab.

Das Dampfzeitalter endete in den 1960er-Jahren, als Dieselloks der Baureihe V 100 Güter- wie auch Nahverkehrszüge bespannten. Sie beförderten auch später aus Silberlingen gebildete Wendezüge.

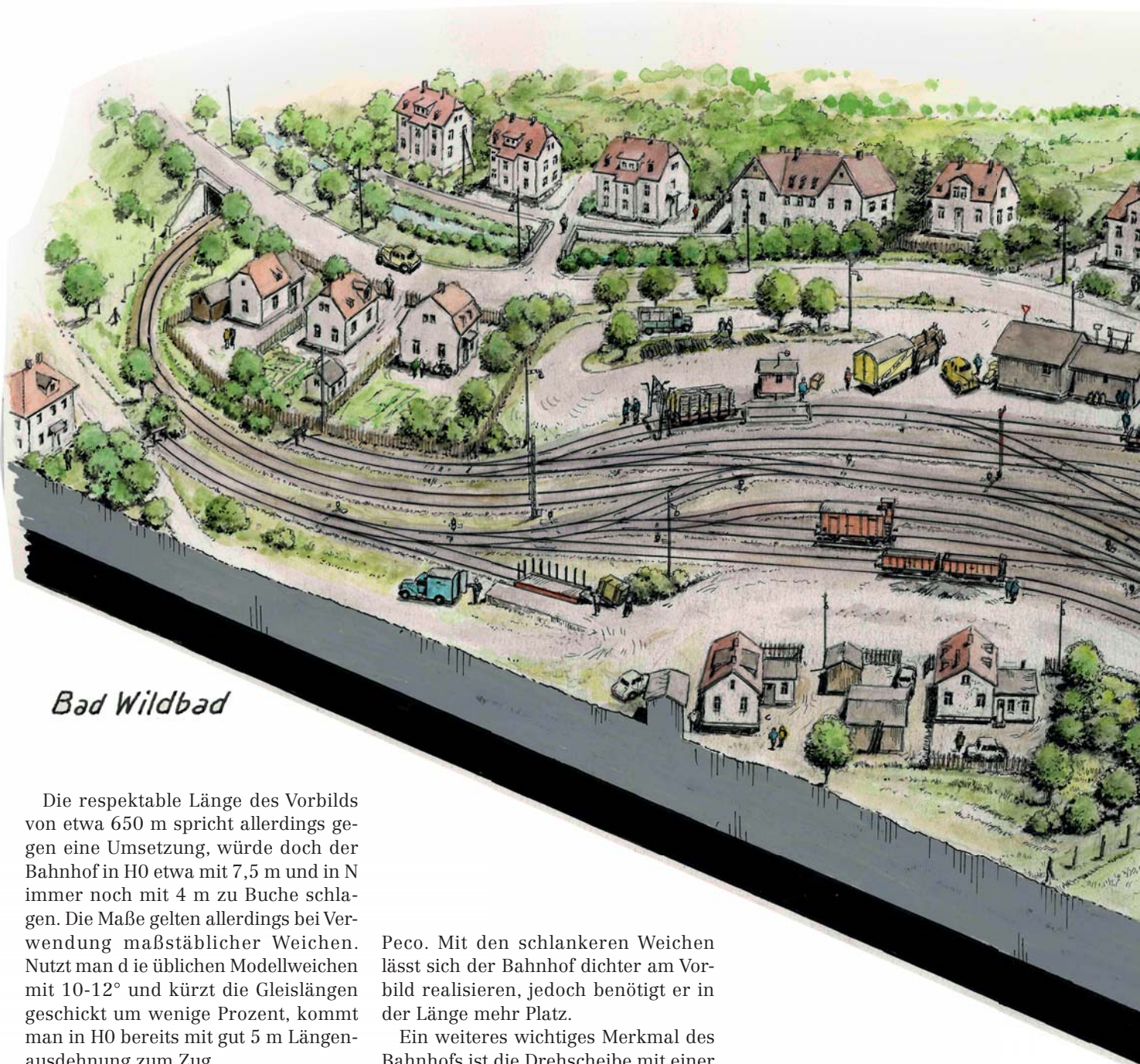
Ab 1988 vollzieht sich ein weiterer Traktionswechsel, die Triebwagen der BR 628.2 übernehmen anfangs ein

Viertel der Verkehrsleistung. Fünf Jahre später verkehren nur noch Triebwagen der Baureihe 628.2. Mit Eröffnung der Stadtbahn am 14.12.2002 erreichen von Pforzheim kommend Karlsruher Stadtbahnwagen den Bahnhof von Bad Wildbad.

Wildbad im Modell

Der Bahnhof von Wildbad reizt schon wegen seines außergewöhnlichen Gleisplans mit der Drehscheibe am Ende sowie den Güter- und Aufstellgleisen für eine Modellumsetzung. Das mondäne Empfangsgebäude und auch der Rechtecklokschuppen mit durchgehenden Gleisen ist sicherlich eine weiterer Aspekt, der für den Bahnhof spricht. Aus betrieblicher Sicht ist Bad Wildbad allemal eine Modellumsetzung wert und bietet betrieblich bis in die Epoche IV hinein abwechslungsreichen Fahr- und Rangierbetrieb.





Bad Wildbad

Die respektable Länge des Vorbilds von etwa 650 m spricht allerdings gegen eine Umsetzung, würde doch der Bahnhof in H0 etwa mit 7,5 m und in N immer noch mit 4 m zu Buche schlagen. Die Maße gelten allerdings bei Verwendung maßstäblicher Weichen. Nutzt man die üblichen Modellweichen mit 10-12° und kürzt die Gleislängen geschickt um wenige Prozent, kommt man in H0 bereits mit gut 5 m Längenausdehnung zum Zug.

Ein wesentliches Merkmal des Bahnhofs ist sein geschwungener Einfahrbereich. Möchte man diesen nachempfinden, sind Weichen mit einem kleinen Abzweigwinkel vonnöten. Für den H0-Entwurf kamen 15°-Weichen von Tillig zum Einsatz und in N 10°-Weichen von

Peco. Mit den schlankeren Weichen lässt sich der Bahnhof dichter am Vorbild realisieren, jedoch benötigt er in der Länge mehr Platz.

Ein weiteres wichtiges Merkmal des Bahnhofs ist die Drehscheibe mit einer Bühnenlänge von 16,1 m. Das Maß entspricht in H0 einer Länge von 185 mm. Damit käme die Fleischmann-Drehscheibe #6154C mit einer Bühnenlänge von 183 mm ins Spiel. Mit dem 15°-Raster lässt sich durchaus arbeiten, jedoch wäre es praktisch, wenn man dieses

auf 11° reduzieren könnte, sodass die Abgänge ähnlich wie beim Vorbild aneinanderstoßen.

Für Baugröße N schaut es hinsichtlich der Drehscheibe mehr als mau aus. Alternativ lässt sich die neue Minitrix-Drehscheibe mit einer Bühnenlänge

Der Gleisplan von 1928 zeigt im Bereich der Anbindung zum Güterschuppen und zur Holzladerampe einige Unterschiede zum Gleisplan auf Seite 100/101.

Gleisplan: Gerhard Peter

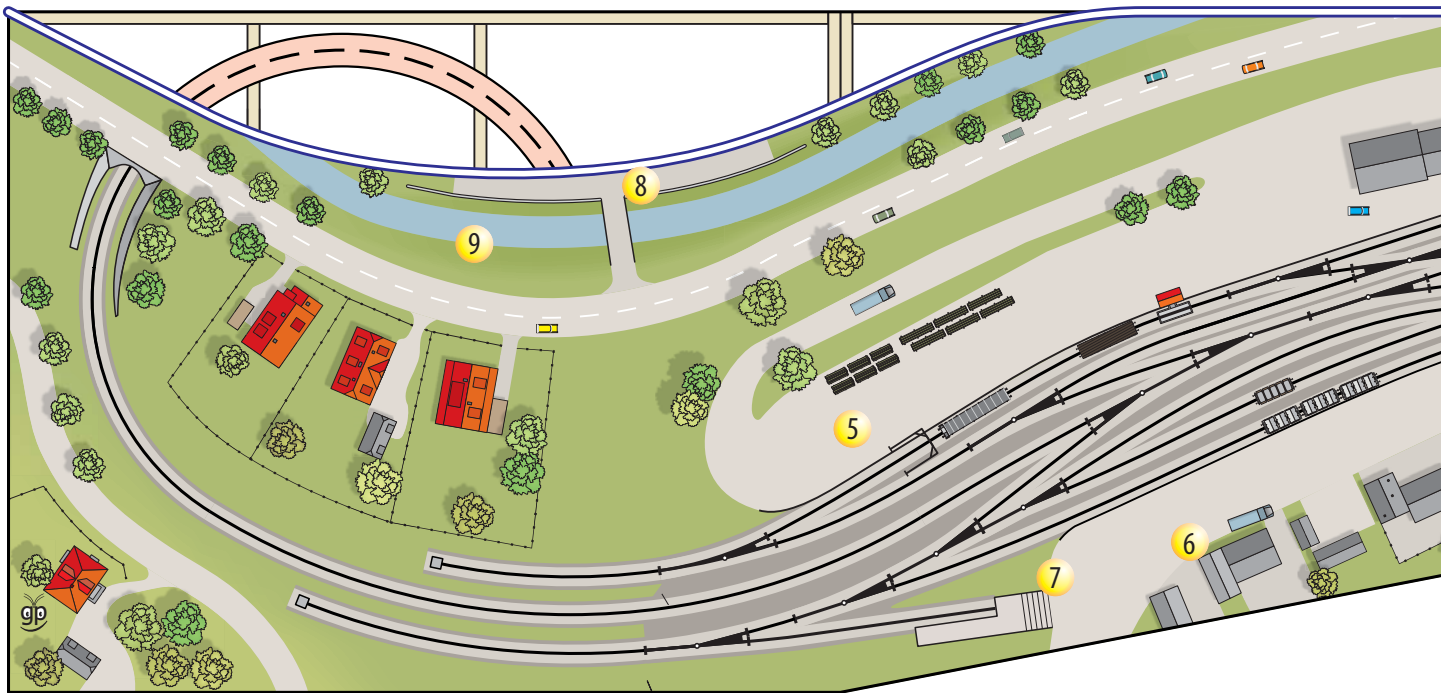


Der Bahnhof Bad Wildbad als Schaubild des N-Entwurfs mit beidseitig angebundenem Lokschuppen. Wegen der 15°-Einteilung der neuen Minitrix-Drehscheibe führen die beiden Schuppengleise über eine Weiche zur Drehscheibe. Schaubild: Reinhold Barkhoff

von 132 mm einsetzen, die auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2020 angekündigt wurde. Die Bühnenlänge entspricht im Maßstab 1:160 einer Vorbildlänge von 21 m. Sie erlaubt das Drehen der Baureihen 38.10 und 57.10 sowie gerade soeben das einer BR 50.

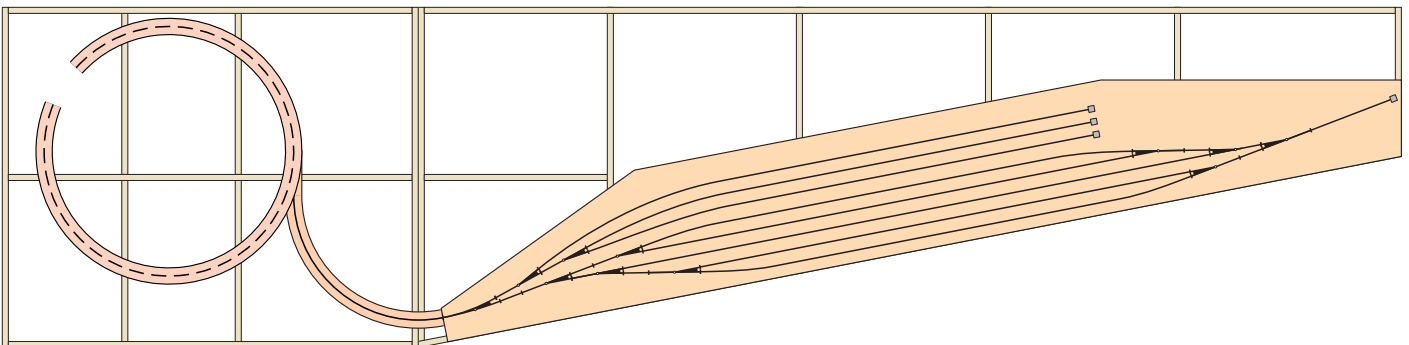
Zweigleisige Lokschuppen gibt es in allen Baugrößen. Eine Version mit Toren auf beiden Seiten muss man wohl aus zwei Bausätzen komponieren und könnte dabei gleich die Länge entsprechend dem Vorbild anpassen.

Wer jedoch Wert auf das optische Erscheinungsbild mit dem Fachwerk legt, muss sich an den Selbstbau begeben. Der Nachbau des Lokschuppens sollte auf Basis der Zeichnung in allen Baugrößen gelingen.



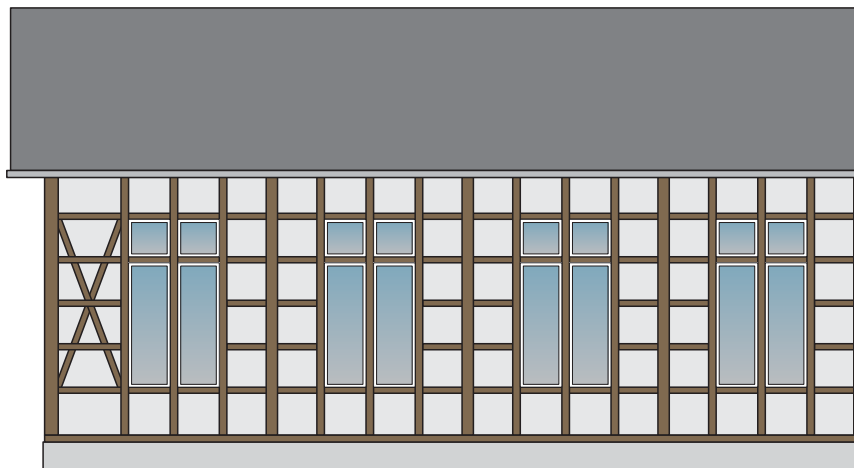
Beim Anlagenkonzept für die Baugröße N geht es nur um den Bahnhof Bad Wildbad. Daraus ergibt sich ein relativ schmaler Anlagenentwurf. Entgegen ähnlicher Entwürfe sollte kein Fiddleyard seitlich angesetzt werden, sondern ein klassischer Schattenbahnhof unter der gestalteten Anlage untergebracht werden. Das erfordert eine Gleiswendel, für die ein Radius von 33 cm eingeplant wurde. Das ergibt eine Streckenlänge von 207 cm und eine Steigung von 2,5 % bei einer Höhendifferenz von 5 cm. Damit sollte die Gleiswendel mit allen nach Bad Wildbad fahrenden Zügen gemeistert werden.

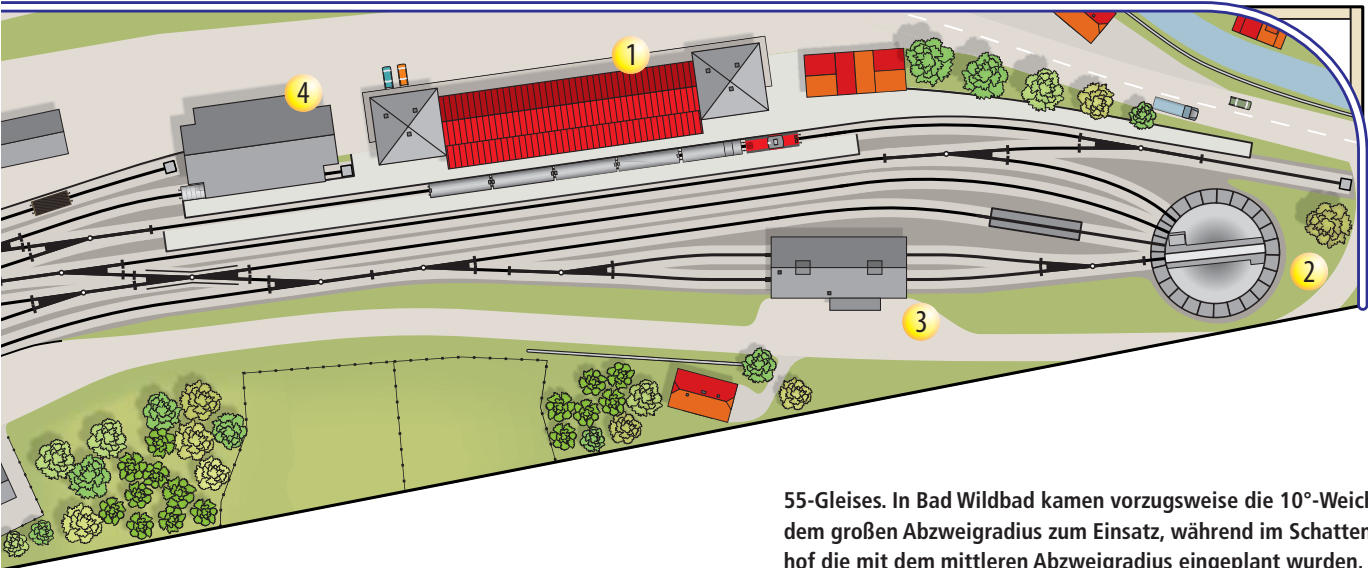
Zwei wichtige Punkte bezüglich der Platzierung des Schattenbahnhofs sollen noch genannt werden. Zum einen sollte der Schattenbahnhof wie im Plan links an der Vorderkante der Anlage untergebracht werden. Das ist für die bessere optische Überwachung von Vorteil, wenn manuell auf Sicht gefahren wird. Des Weiteren ist zwischen Schattenbahnhof und Unterkante des oberen Anlagenteils etwa 15 cm Eingriffhöhe einzuplanen. In diesem Fall wären es $2\frac{3}{4}$ Gleiswindungen samt des Gegenbogens in Richtung Schattenbahnhof.



Anlagensteckbrief

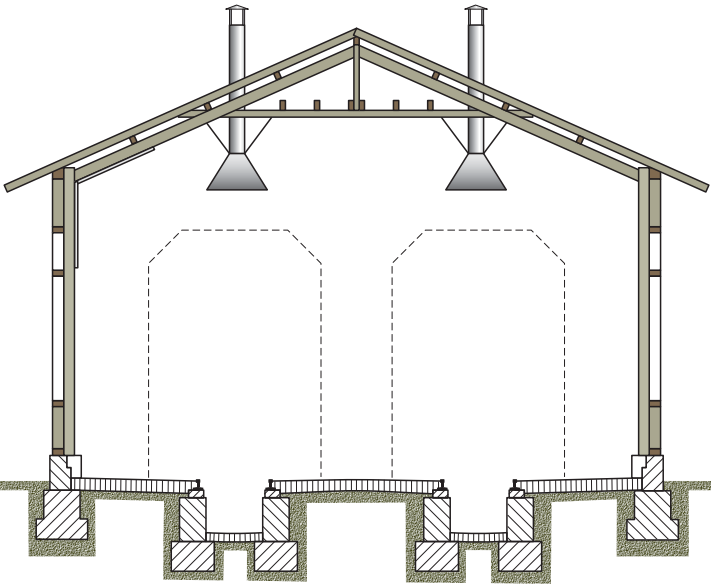
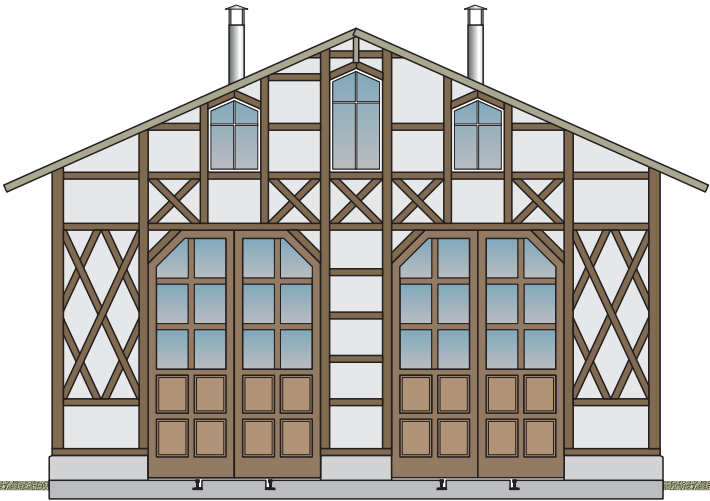
Baugröße	N
Anlagentyp	Anlage als Diorama
Anlagengröße	370 x 90 cm
Gleissystem	Peco-Code-55
Weichen	10° / r = 914 und 760
DKW	10°
Radien, sichtbar	900 bzw. 330 mm
Radien, verdeckt	330 mm
Steigungen	2,7 %



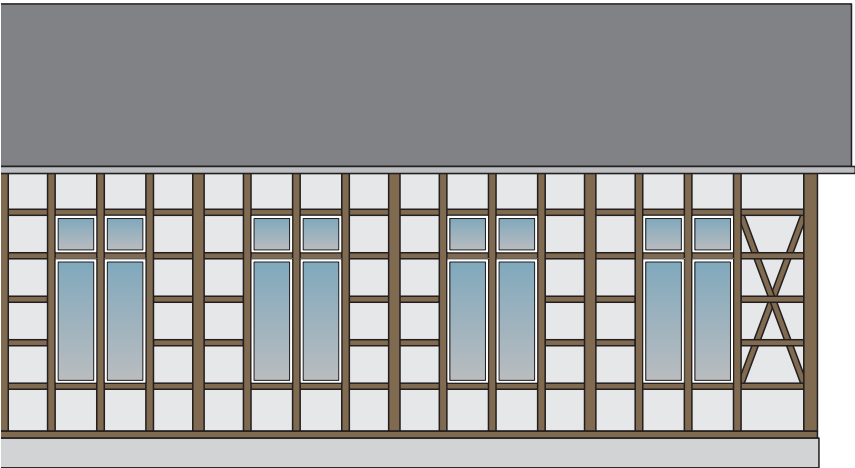


Wie schon an anderer Stelle angemerkt, lässt sich der Bahnhof mit 15°-Weichen nicht so recht umsetzen, wenn man das Erscheinungsbild der Gleisanlagen nachempfinden möchte. Daher entstand der Entwurf auf Basis der Weichen und Kreuzungen des Peco-Code-

55-Gleises. In Bad Wildbad kamen vorzugsweise die 10°-Weichen mit dem großen Abzweigradius zum Einsatz, während im Schattenbahnhof die mit dem mittleren Abzweigradius eingeplant wurden. Eine passende 16,1-m-Drehscheibe (10 cm Bühnenlänge in N) gibt es nicht im Handel. Ein kompletter Selbstbau ist etwas für Spezialisten. Daher haben wir die neue Minitrix-Drehscheibe (aus dem Märklin-Z-Sortiment) hergenommen. Vielleicht ließe sich die 15°-Einteilung auf einen kleineren Winkel von etwa 10° reduzieren.



Da der Lokschuppen von Bad Wildbad durchgehend befahrbar war, sind auch beide schmucken Giebel identisch ausgeführt.
Maßstab der Zeichnung: 1:160, Zeichnungen: Gerhard Peter

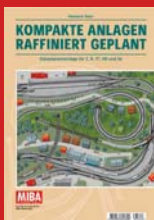


Legende (Anlagenentwurf)	
Kreiszahl	Erklärung
1	EG Bad Wildbad
2	Drehscheibe (Märklin Z)
3	Lokschuppen
4	Güterschuppen
5	Ladestraße mit Holzladeplatz
6	Freiladegleis mit Anliegern
7	Kopframpe
8	Gaswerk (als Relief auf Hintergrundkulisse)
9	Enz

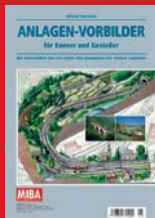
Hiermit **planen** sie **richtig**



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



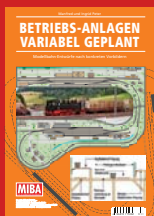
Endbahnhöfe planen + bauen
Best-Nr. 15087607
116 Seiten • € 15,-



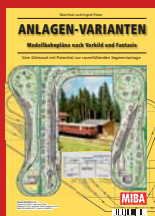
Rolf Knippers schönste Anlagen-Entwürfe
Best-Nr. 15087608
116 Seiten • € 15,-



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



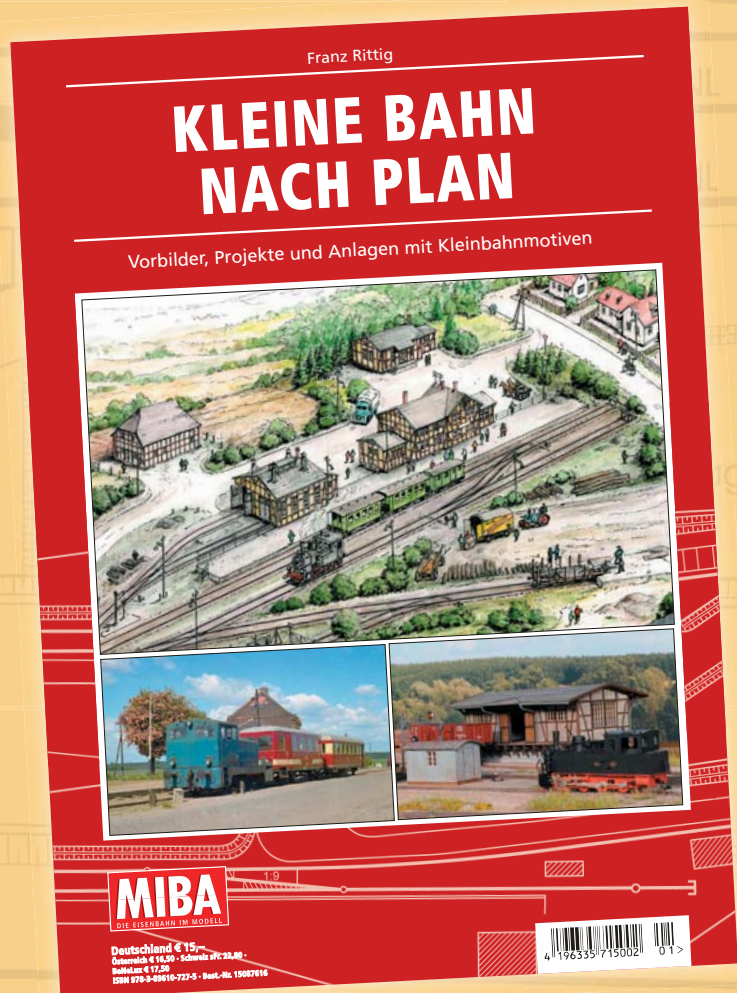
Betriebsanlagen variabel geplant
Best-Nr. 15087610
116 Seiten • € 15,-



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



Kleinstanlagen
Best-Nr. 15087614
116 Seiten • € 12,80



Diese Ausgabe der erfolgreichen MIBA-Planungshilfen widmet sich ausschließlich dem Thema „Kleinbahnen“ in Vorbild und Modell. In vier großen Kapiteln erhält der Leser umfangreiches Vorbildmaterial mit zahlreichen, bisher unveröffentlichten Fotos, bekommt durchdachte Planungsgrundlagen wie Gleispläne und Zeichnungen sowie ein buntes Kaleidoskop an beispielhaft geplanten, gebauten und gestalteten Anlagen. Sämtliche Gleispläne entstanden nach einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen. Modellbahner, die vor Planung und Bau einer eigenen Anlage stehen, finden in dieser MIBA-Sonderausgabe nicht nur Gleisplanvorschläge und Gestaltungsanregungen, sondern auch konkrete Empfehlungen zu Gleissystemen, Gebäude-Modellen, Lokomotiv- und Wagenmodellen sowie zum Bau der jeweiligen Anlage. **116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, mit über 200 Farb- und historischen Schwarzweißfotos, 25 farbigen Gleisplänen, 3D-Schaubildern sowie zahlreichen Zeichnungen und Skizzen**
Best.-Nr. 15087616 | € 15,-



Auch als eBook verfügbar!

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

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 081 41/534 810, Fax 081 41/534 81-100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de

Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

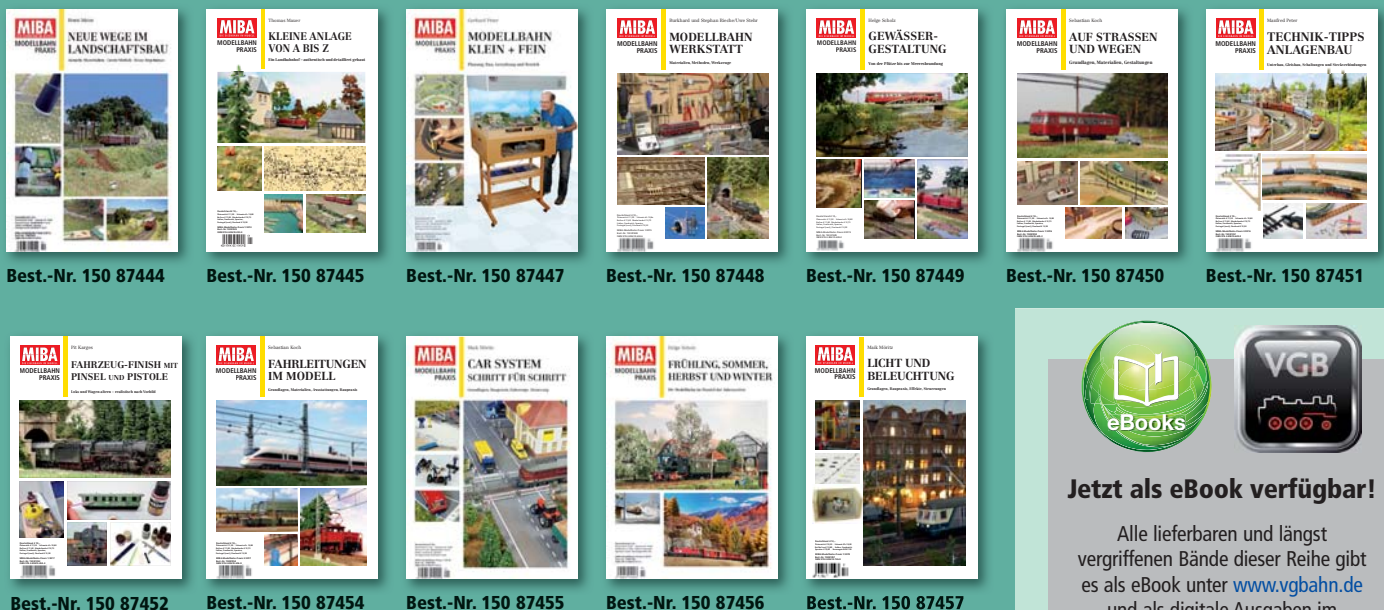
Profitipps für die Praxis



Mit viel Einfühlungsvermögen hat Thomas Mauer „das Ländliche“ in all seinen Ausprägungen eingefangen und – oft mit einem kleinen Augenzwinkern versehen – ins Modell umgesetzt. Entstanden sind Gebäude und Szenen, deren Darstellung sich von der Epoche III bis in die Moderne zieht. Der thematische Bogen spannt sich von Scheunen und Ställen über Zäune und Fahrzeuge bis hin zu Wiesen, Weiden und Feldern. In eigenen Kapiteln zeigt der Autor, wie ein Misthaufen oder ein Güllegrube entsteht oder wie die lebendige Szene einer Kartoffelernte im Modell aussieht. Dabei verwendet er ausschließlich Arbeitstechniken, die auch für (Wieder-)Einsteiger gut beherrschbar sind, und Materialien, die leicht zu beschaffen sind. Eine Praxis-Ausgabe, die in keiner Modellbahn-Werkstatt fehlen darf!

84 Seiten im DIN-A4-Format 210 x 297 mm,
mehr als 250 Abbildungen, Klammerbindung
Best.-Nr. 15087458 | € 12,-

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,-/12,-



Jetzt als eBook verfügbar!

Alle lieferbaren und 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
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 081 41/534 81 0, Fax 081 41/534 81 -100,
bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de



WIR SIND DIE GLEISSPEZIALISTEN IN TILLIG-HO-ELITE – dem Original am nächsten!

TILLIG **HO**BAHN



Dem Original am nächsten



Eine Modellbahnanlage erhält ihren besonderen Reiz vor allem durch eine detailgetreue Nachbildung des Vorbildes. Hierbei spielt die Gestaltung der Gleisanlagen eine wesentliche Rolle. Ihre hochwertigen Modelle kommen in einem vorbildgetreu und liebevoll gestalteten Umfeld erst so richtig zur Geltung. Unser ELITE-Gleissystem bietet Ihnen dafür die besten Voraussetzungen – und das nicht nur für Profis!

HO-ELITE-Gleis: Das Beste für Ihren Gleisbau

... Eines für alle

- Geeignet für: NEM-Radsätze, RP 25-Radsätze, ältere Fahrzeuge mit Spurkränzen bis ca. 1,2 mm
- Geometrie auf den Einsatz maßstäblich langer Fahrzeuge angepasst
- Gleisbau nicht nur für „Profis“

... Unerschöpfliche Möglichkeiten

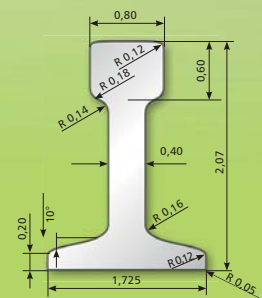
- Für großzügige und vorbildnahe Anlagen
- Große Vielfalt an Gleiselementen
- Flexible Weichen und Gleise: Individuelle Gleisplanung ohne Vorgabe eines bestimmten Rasters möglich

... Gestaltung wie im Original

- Niedriges Schienenprofil (2,07 mm = Code 83) mit außerordentlich geringer Kopfbreite (0,8 mm)
- Profile und Schienenverbinder in vorbildgerechter Farbgebung (brüniert)
- Kleisen entspricht dem typischen Oberbau „K“, dadurch geeignet für alle Modellbahnepochen
- Einzigartige Weichenkonstruktion: Ohne störende Gelenke (Federungen), feingefräste Weichenzungen und Herzstücke aus Profil

Gleisgeometrie

- Gerade Gleisstücke: Basislänge 228 mm, 1/2- und 1/4-Teilung sowie Pass-Stücke für Ausgleich von Längendifferenzen beim Einbau von Gleisverbindungen
- Gleis-Regelabstand: 59 mm
- Feste Bogenradien: 366, 425, 484, 543 mm
- Erweiterung nach oben durch Flexgleise möglich
- Flexgleis für den individuellen Bau mit beliebigen Längen und Bögen
- Neben den Passstücken G2 – G6 können alle übrigen benötigten Teile aus Flexgleis bzw. Selbstbaumaterial mit Meter-Profil selbstgefertigt werden



Flexgleise

- Für individuelle Radien und großzügige Gleisbögen
- Realistischer Gleisoberbau durch drei verschiedene Schwellenarten
- Kombination verschiedener Schwellenarten ist durchaus vorbildtypisch (z. B. Streckengleis – Betonschwelle, Brücken und Weichen – Holzschwelle)

