

DIE EISENBAHN IM MODELL

Neue Anlagen-Ideen nach Vorbild oder frei interpretiert

Planung mit Perspektive

3D-Schauskizzen, Zeichnungen, Profi-Tipps zur Umsetzung



Betriebs-Attraktion:
Turmbahnhof
Malsfeld als
H0-Projekt

Für realistische Betriebsabwicklungen:
Mehr Spieler – mehr Spaß



Hauptbahn mit
abweigender Nebenbahn
neu interpretiert

„Saubahnchen“ mit Suchtpotential:
Motive von der Moselbahn



Für flexibel nutzbare Räume:
Raffinierte Klapp-Anlage



Ideale Lösung
für kleine
Nenngrößen

Ihr digitaler Einstieg



Testen Sie 2x *Digitale Modellbahn*

Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ Sie sparen € 8,10 gegenüber dem Einzelkauf
- ✓ Die *Digitale Modellbahn* kommt bequem frei Haus
- ✓ Nach den 2 Ausgaben jederzeit kündbar!
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

Auf 84 Seiten erhalten Sie jetzt Praxis- und Erfahrungsberichte, Grundlagen, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, außerdem Neuheiten-Vorstellungen, sowie Tests und fundierte Bastel- und Selbstbauberichte.

Wie geht es weiter?

Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Digitale Modellbahn* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 7,45 pro Heft (statt € 8,50) 4x im Jahr frei Haus. Ich kann den Bezug jederzeit kündigen.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **vgbahn.shop/digitalstarten**

Früher stellte sich die Beschäftigung mit der Modellbahn einfacher dar: Da wurden auf eine Holzplatte möglichst umfangreich Gleise und Weichen geschraubt, um mit vielen Zügen – worum es ja eigentlich ging – auf einer großen Auswahl an Strecken Betrieb machen zu können. Die Gestaltung einer Landschaft war in vielen Fällen eher Nebensache. Zudem war das Spielen mit den Modellzügen eine temporäre Angelegenheit – meist zur Winterzeit. Das änderte sich jedoch, als die „Modellbahnplatte“ ein festes Domizil bekam. Nun konnten Landschaften gestaltet und Gleisanlagen zunehmend am Vorbild orientiert verlegt werden.

Heute ist die Modellbahnerei in vielerlei Hinsicht komplexer, vielschichtiger und damit anspruchsvoller geworden. Schon bei der Planung der Gleisanlage sind viele Faktoren und Parameter zu berücksichtigen. So beeinflussen Platzverhältnisse, Baugröße, Epoche, Themen wie Haupt- und/oder Nebenstrecke, Klein- oder Schmalspurbahn, wohin die Reise gehen soll, um das Vorbild authentisch als Modell wiederzugeben. Der Faktor Zeit ist hier noch nicht einmal berücksichtigt.

Es ließe sich nun trefflich über die genannten Punkte ausschweifend philosophieren, was in welchem Maße wovon abhängig ist. Doch das würde Bücher füllen und somit sind solche Diskussionen nicht zielführend. Stellen wir uns doch besser der Herausforderung, das Lieblingsthema in Abhängigkeit von der gewünschten Baugröße und dem zur Verfügung stehenden Platz in Einklang zu brin-

gen. Hier ist Kreativität gefragt, was ja mithin ein wichtiger Aspekt der Modellbahnerei ist.

Der Weg zum optimalen Gleisplan erfordert es nicht selten, Wünsche und Vorstellungen zu fokussieren – wobei weniger durchaus mehr sein kann. Hilfreich ist es, die Wünsche der Wichtigkeit entsprechend zu formulieren und auch zu notieren – Stichwort „Pflichtenheft“. Das gilt

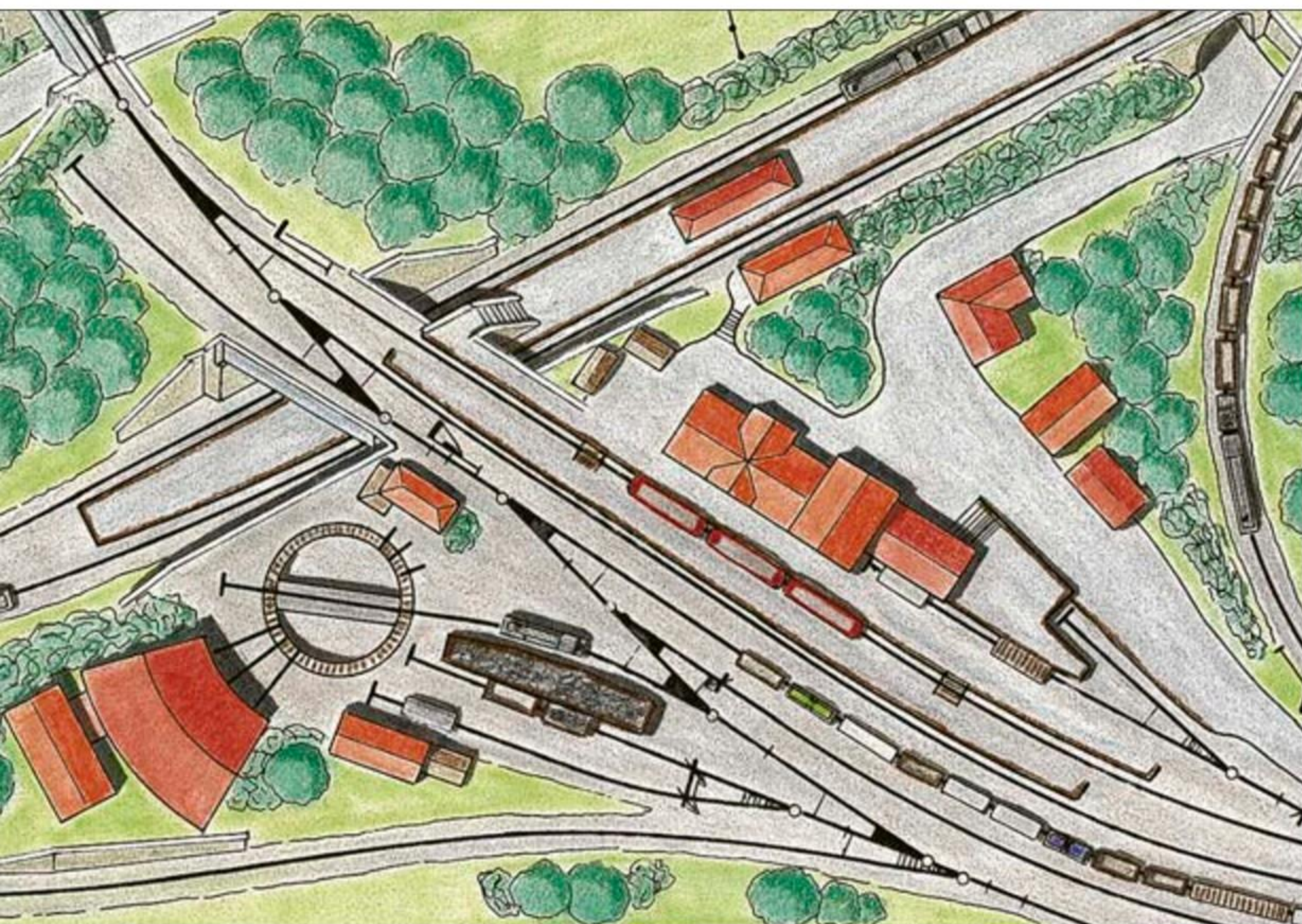
Thema suchen – und fokussieren

gleichermaßen für Anlagenentwürfe ohne oder nach konkretem Vorbild. Dabei durchleuchte ich so manche Modell- und Vorbildgleispläne nach Umsetzbarkeit und Betriebsmöglichkeiten und prüfe, was sich in welcher Baugröße realisieren lässt und was für den vorgesehenen Betriebsablauf entfallen kann oder ihn gar verbessert. Letzterer steht z.B. bei mir im Fokus. Der Betrieb sollte vorbildnah, plausibel und abwechslungsreich erfolgen können.

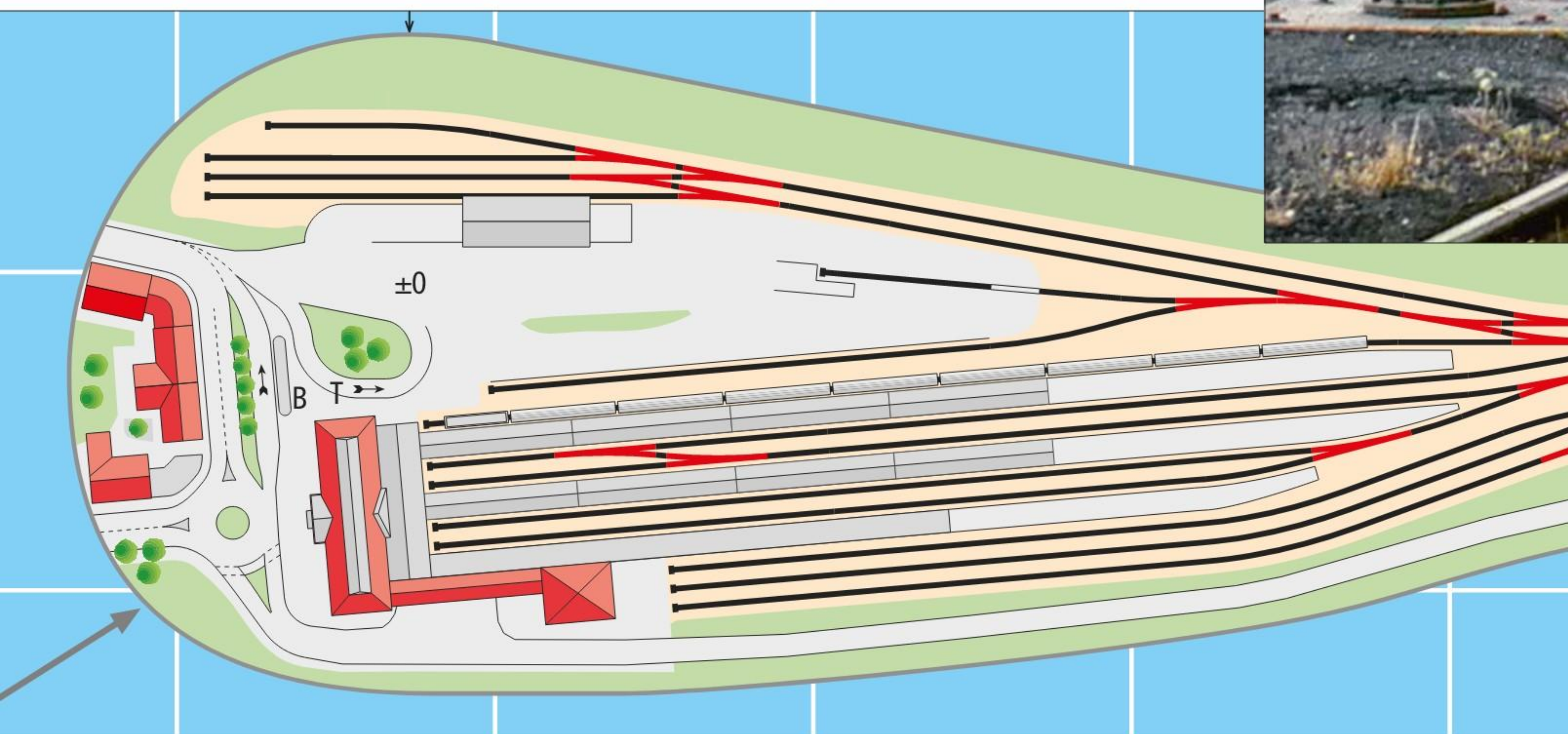
Nun verbleibt es mir, Ihnen viel Spaß beim Studieren der Gleispläne, bei der Suche nach den optimalen Gleisverbindungen und Anschlüssen zu Ladestellen zu wünschen. Lassen Sie sich von den vorgestellten Anlagenentwürfen und -ideen inspirieren – empfiehlt Ihr *Gerhard Peter*



Der Turmbahnhof Malsfeld ist betrieblich eine absolute Besonderheit: Hier kreuzt eine Nebenbahn die Hauptbahn Kassel–Bebra. Der Clou sind die beiden Verbindungskurven, die auch den Modellbahnbetrieb unvergleichlich interessant machen. Reinhold Barkhoff hat auf der Basis eines von Michael Meinhold und Thomas Siepmann entworfenen Anlagenplans eines seiner grandiosen Schaubilder entworfen. *Abbildung: Reinhold Barkhoff*
Zur Bildleiste unten: Der Betriebsbahnhof Götzenhof dient nur Überholungen, umfasst aber auch eine hier einmündende Nebenbahn. Mit einem vorbildgetreuen Fahrplanbetrieb bietet der Bahnhof bis zu drei Mitspielern jede Menge Spielspaß. Dieter Lutz hat sich des Themas Modellbahn angenommen, wobei er sowohl der Bundesbahnstrecke wie auch der durch das Moseltal führenden Kleinbahn Aufmerksamkeit geschenkt hat. Praktisch bei beengten Platzverhältnissen sind Klappanlagen, wie sie Ivo Cordes für TT entwickelt hat. *Abb.: Thomas Siepmann, Eisenbahnstiftung, Ivo Cordes*



Ein ideales Vorbild für eine große Anlage ist der Bahnhof Malsfeld – gewissermaßen „oben Bahnhof, unten Haltepunkt“, verbunden durch eine enge Gleiskurve. Ludwig Fehr berichtet über den Betrieb beim Vorbild, während Thomas Siepmann dazu einen Anlagenplan entwarf. Mehr dazu findet man ab Seite 6. *Zeichnung: Thomas Siepmann*

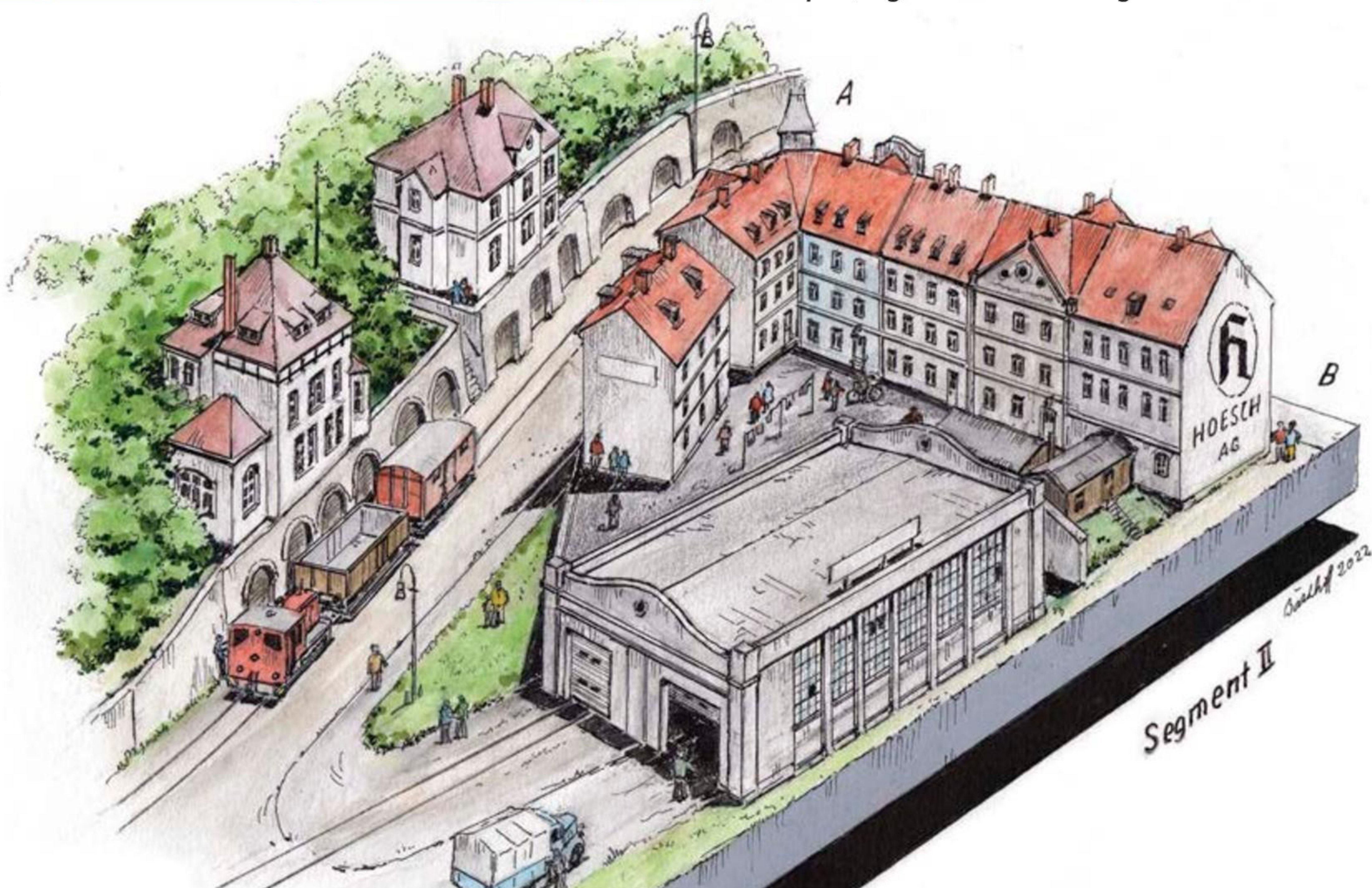


„Eine größere Sache in N“ nahm sich Bertold Langer vor und zeigt, wie sie im Dachgeschoss eines Reihenhauses untergebracht werden kann – ein Kopfbahnhof, ein Durchgangsbahnhof und zwei lange Fahrstrecken wären bei diesem scheinbar üppigen Raumangebot in H0 nicht zu realisieren. Wie dies in N aussehen könnte, ist ab Seite 34 zu sehen.

Zeichnung: Bertold Langer

Hohenlimburg dürfte sicher nicht nur Kennern der Kleinbahnszene ein Begriff sein: schwerer Güterverkehr auf Rollwagen in schmalen Straßenschluchten! Den Entwurf für eine Segmentanlage von Thomas Siepmann hat Reinhold Barkhoff aufgegriffen und zeigt ab Seite 42, wie dieser ins Modell umgesetzt werden kann.

Zeichnung: Reinhold Barkhoff



Ein beliebtes Anlagenthema ist die Verbindung einer zweigleisigen Hauptbahn mit einer privaten Nebenbahn. Das war auch bei dem legendären „Saufbähnchen“ entlang der Mosel der Fall. Die kleine Bahn fasziniert noch heute, auch wenn sie schon seit vielen Jahrzehnten eingestellt ist. Dieter Lutz setzt der Moselbahn ab Seite 20 ein kleines Denkmal in Form interessanter Anlagenentwürfe. *Foto: Manfred van Kampen, Slg. Eisenbahnstiftung*



MIBA

SPEZIAL 138

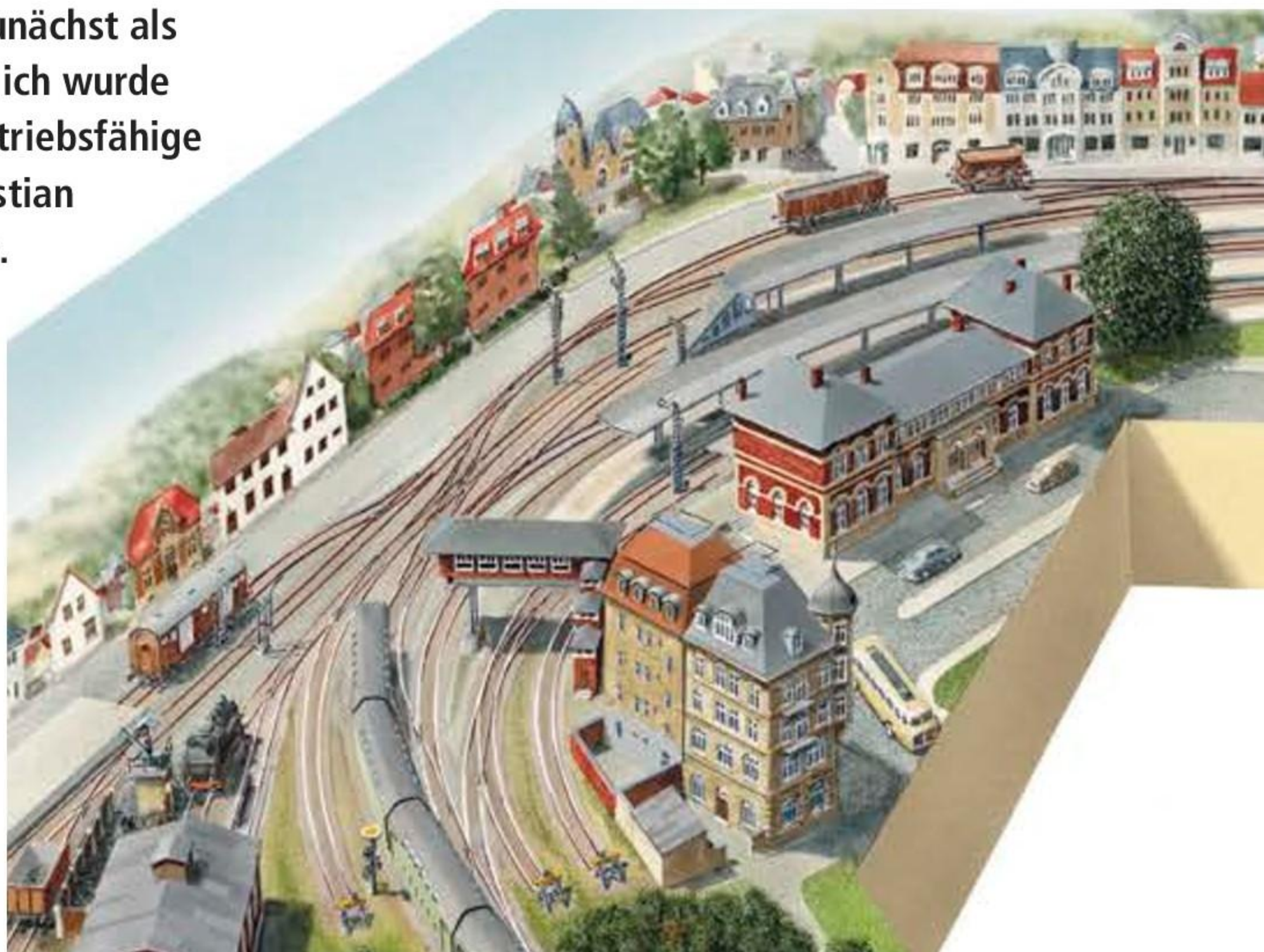
DIE EISENBAHN IM MODELL



„Klein Deetz“ entstand zunächst als Testobjekt – doch schließlich wurde aus dem Diorama eine betriebsfähige Segmentanlage, die Sebastian Koch ab Seite 56 vorstellt.

Foto: Sebastian Koch

Wenn der Platz fehlt, sind beim Anlagenbau unkonventionelle Lösungen gefragt. Altmeister Ivo Cordes stellt ab Seite 78 eine betrieblich interessante Klappanlage vor. *Zeichnung: Ivo Cordes*



Betrieb mit authentischen Zügeinheiten – nach dem Vorbild von Götzenhof an der Rhönbahn entstand ein Anlagenentwurf für die Baugröße H0. Wie dies aussehen kann, ist ab Seite 62 zu sehen.

Foto: Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold

INHALT

ZUR SACHE

Thema suchen – und fokussieren 3

ANLAGEN-PLANUNG

Turmbahnhof Malsfeld 6

Moselmotive 20

Größere Sache in N 34

Flexibel einsetzbarer DB-Bahnhof 56

Götzenhof mit Rhönbahn 62

Klappanlage in TT 78

Fränkische Nebenbahn für den Dachboden 82

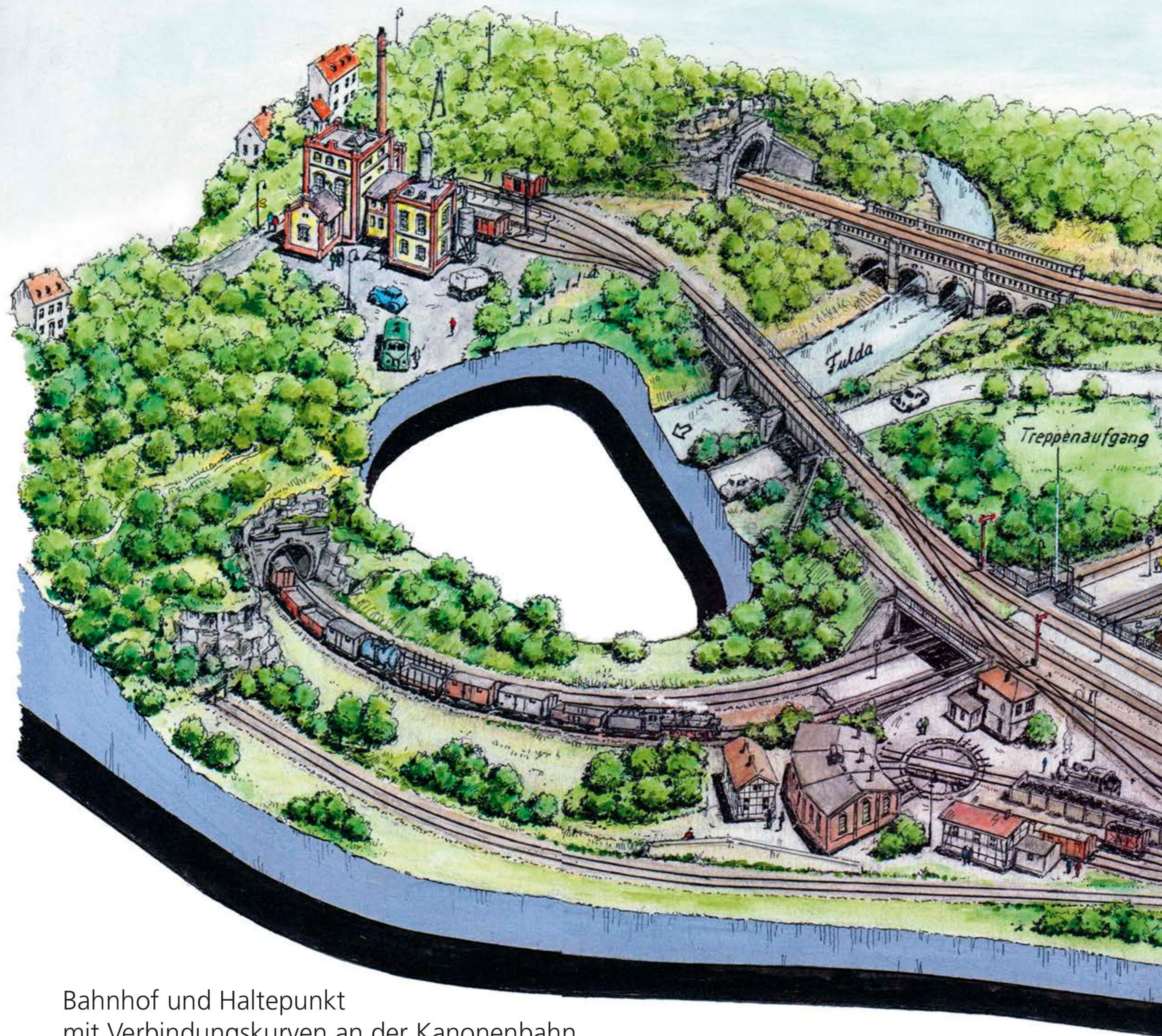
Kleiner Trennungsbahnhof mit Bw 90

VORBILD + MODELL

Hohenlimburger Kleinbahn 42

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 98



Bahnhof und Haltepunkt
mit Verbindungskurven an der Kanonenbahn

Turmbahnhof Malsfeld

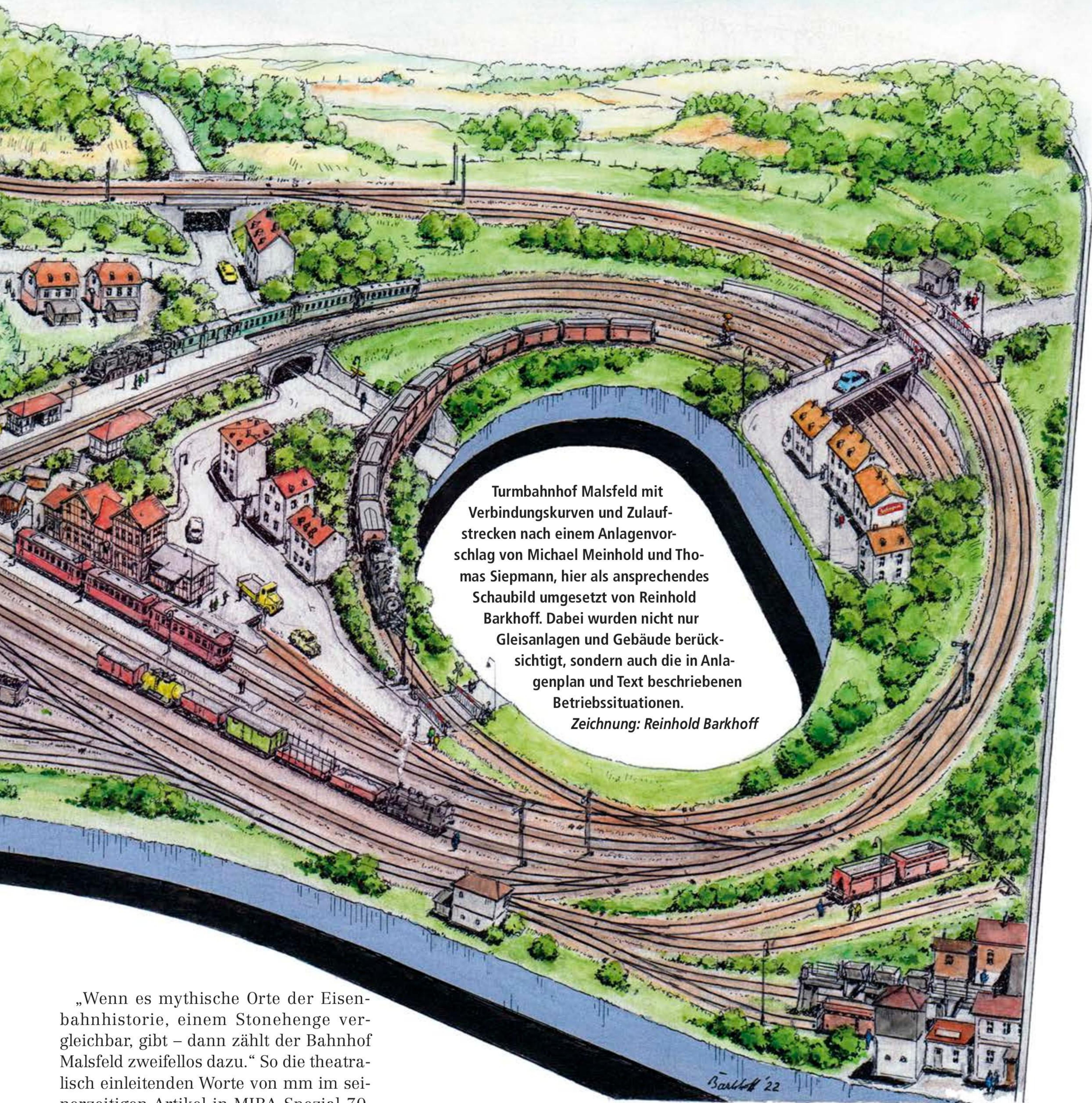
„Oben Bahnhof, unten Haltepunkt“ so ließe sich die Charakteristik des Bahnhofs Malsfeld nach einem Blick in den „Schweers + Wall“ zusammenfassen. Das Bahnhofssymbol und die zugehörigen Strecken sind allerdings grau dargestellt, also stillgelegt. Sie haben die ergänzende Bezeichnung: Kanonenbahn. Und dann ist da noch eine sehr enge Verbindungskurve – ideal für einen Nachbau, meint Ludwig Fehr.

Für Eisenbahn-Archäologen war und ist die Kanonenbahn Kult (-urgut), im Allgemeinen und der Bahnhof Malsfeld im Besonderen. Auch als die unfriedlichen Entstehungsgründe zum Glück schon lange zurücklagen, konnten die Überreste des Bahnhofs Malsfeld allen

Rückbauaktionen zum Trotz im Wesentlichen noch lange vor Ort begutachtet werden, endete der letzte Güterverkehr doch erst in den 1990er-Jahren.

Auch Michael Meinhold (mm) hat sich über Jahre hinweg mit den ausgedehnten Gleisanlagen und den vielfältigen und

nicht nur alltäglichen Betriebssituationen von einst beschäftigt und bereits 2006 zusammen mit Thomas Siepmann einen – ob der komplexen Vorbildsituation – dennoch kompakten Anlagenentwurf samt zugehörigem vorbildorientiertem Betriebskonzept entworfen.



Turmbahnhof Malsfeld mit Verbindungskurven und Zulaufstrecken nach einem Anlagenvorschlag von Michael Meinhold und Thomas Siepmann, hier als ansprechendes Schaubild umgesetzt von Reinhold Barkhoff. Dabei wurden nicht nur Gleisanlagen und Gebäude berücksichtigt, sondern auch die in Anlagenplan und Text beschriebenen Betriebssituationen.

Zeichnung: Reinhold Barkhoff

„Wenn es mythische Orte der Eisenbahnhistorie, einem Stonehenge vergleichbar, gibt – dann zählt der Bahnhof Malsfeld zweifellos dazu.“ So die theatralisch einleitenden Worte von mm in seinerzeitigen Artikel in MIBA-Spezial 70. Davon war und ist Reinhold Barkhoff noch heute so angetan, dass er diesen in gleich mehreren, nicht minder ansprechenden Schaubildern gewürdigt hat. Dabei hat er nicht nur den Anlagenvorschlag an sich, sondern auch gleich die für Malsfeld typischen Betriebssituationen mit in Szene gesetzt.

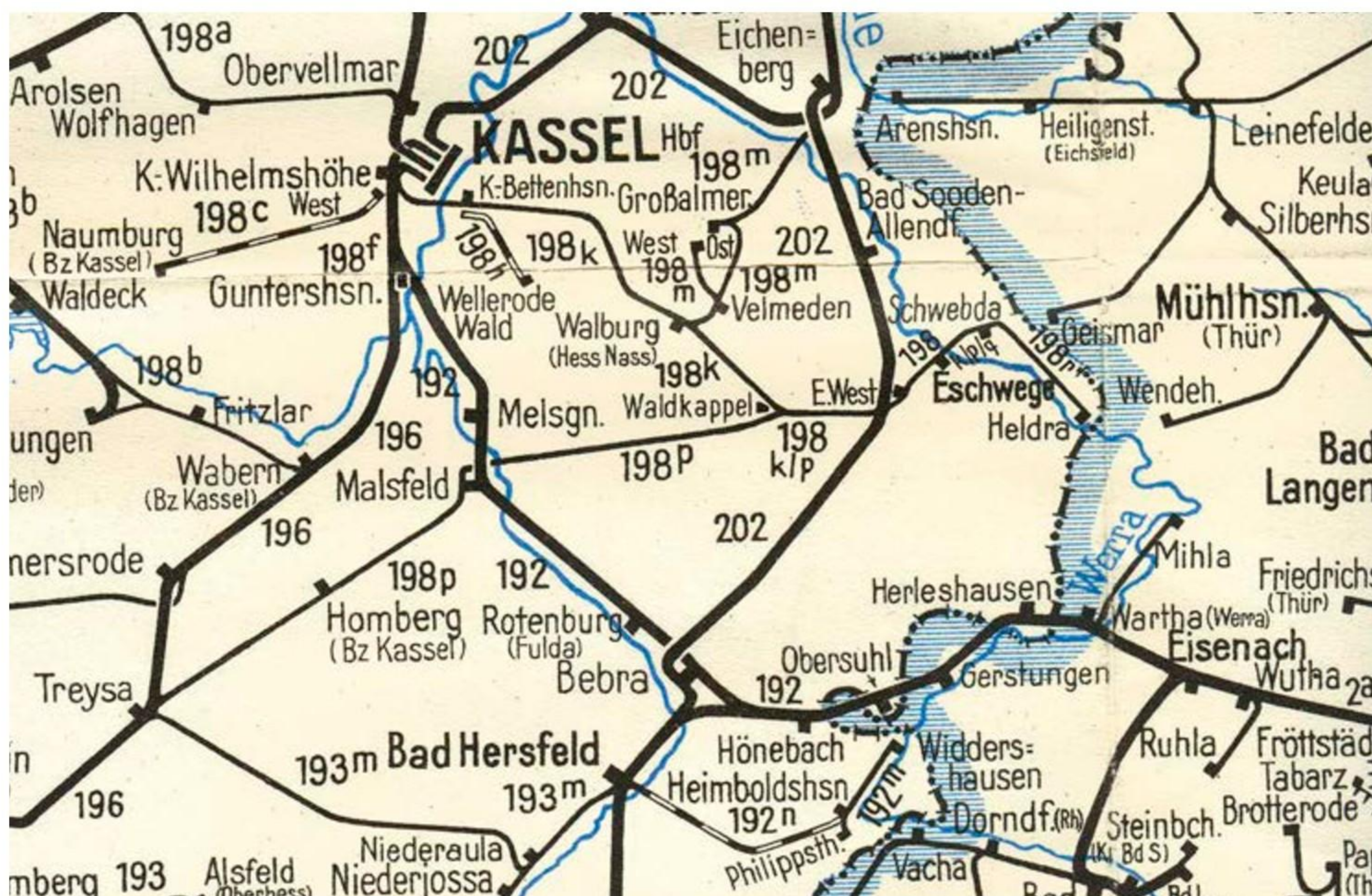
Nun mag man die Vorbildsituation durchaus nüchterner als mm betrachten, gleichwohl kreuzten und verflochten sich in Malsfeld bedeutende Stränge deutscher Eisenbahn- und Zeitgeschichte nicht nur symbolisch, sondern auch im Wortsinn: Die von der Friedrich-Wilhelms-Nord-

bahn-Gesellschaft erbaute und 1849 fertiggestellte Strecke Bebra-Guntershausen (–Kassel) wurde hier von dem 1879 eröffneten Teilstück Leinefelde-Treysa der „Kanonenbahn“ Berlin–Metz in nahezu rechtem Winkel mittels Brückenbauwerk gekreuzt.



Das Empfangsgebäude ist mit seiner Ziegelstein/Fachwerk-Architektur typisch für die Kanonenbahn in dieser Region. Im Sommer 1966 steht Pto 1344 Waldkappel–Treysa am Hausbahnsteig (an Malsfeld 20.22 Uhr, ab 20.33 Uhr). Foto: Konrad Reineke

Unten: Gut erkennbar ist auf dieser Streckenkarte von 1958 die durch die innerdeutsche Zonen-
grenze zwischen Schwebda und Geismar unterbrochene „Kanonenbahn“ Treysa–Eschwege–Leine-
felde. In Malsfeld kreuzt die eingleisige Nebenbahn die zweigleisige Hauptbahn Kassel–Bebra
„höhenfrei“, wie es im Eisenbahndeutsch heißt.



Die beiden Strecken des so entstandenen Turmbahnhofs waren über zwei Verbindungskurven miteinander verknüpft. War der Bau der Kanonenbahn an sich ausschließlich militärstrategisch motiviert, kamen den einzelnen Streckenabschnitten sehr unterschiedliche Verkehrsbedeutungen zu. Während die Relation Malsfeld–Eschwege primär Personen- und lokalen Güterverkehr auszuweisen hatte, verkehrten auf dem Abschnitt Treysa–Malsfeld neben Personenzügen auch Durchgangs- und Kohle-Ganzzüge.

Damit diese überregionalen Züge den Knoten Bebra erreichen konnten, waren die beiden Strecken seit 1911 zunächst nur über eine eingleisige Kurve verbunden, die im Westkopf Malsfeld von der Kanonenbahn ausfädelte und im Bahnhof Beiseförth in die Strecke Bebra–Kassel einmündete.

Auch wenn die militärischen Hintergründe für den Bau der „Berlin-Coblenzer Eisenbahn“, wie die Kanonenbahn militärisch neutral offiziell hieß, nach dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870-1871 schon lange zurücklagen, waren es wiederum militärische Überlegungen, die Ende der 1930er-Jahre zum Bau

Abfahrt in der Richtung nach:							
Kassel		Bebra		Treysa		Eschwege Leinefelde	
				Vorm.	Nachm.	Vorm.	Nachm.
5 ⁰⁰	14 ⁰⁰	0 ⁰⁰	15 ⁴¹	5 ⁴⁸	14 ¹⁷	6 ⁰³	14 ¹⁷
5 ⁴⁰	16 ²⁹	6 ¹⁰	17 ⁰⁰	5 ⁴⁸	17 ⁰⁴	6 ⁰³	17 ⁰⁴
5 ⁵⁰	16 ²⁹	6 ¹⁰	17 ⁰⁰	5 ⁴⁸	17 ⁰⁴	6 ⁰³	17 ⁰⁴
5 ⁵⁰	16 ²⁹	6 ¹⁰	17 ⁰⁰	5 ⁴⁸	17 ⁰⁴	6 ⁰³	17 ⁰⁴
6 ³⁰	17 ⁵⁹	7 ⁵⁰	18 ⁰⁰	8 ⁰⁰	18 ²⁰	7 ⁵⁹	18 ²⁰
7 ¹⁰	18 ³⁹	8 ³⁰	19 ⁰⁰	8 ⁰⁰	18 ²⁰	7 ⁵⁹	18 ²⁰
7 ⁴⁰	19 ⁰⁹	9 ⁰⁰	19 ²⁰	8 ⁰⁰	18 ²⁰	7 ⁵⁹	18 ²⁰
8 ¹⁰	19 ³⁹	9 ³⁰	19 ⁴⁰	8 ⁰⁰	18 ²⁰	7 ⁵⁹	18 ²⁰
10 ²⁸	21 ⁵⁷	11 ⁴⁸	22 ⁰⁰	10 ³³	20 ³¹	10 ³³	20 ³¹
13 ⁰⁹	24 ³⁸	14 ²⁹	24 ⁴⁰	10 ³³	20 ³¹	10 ³³	20 ³¹
schwarz Personenzüge				Der aus Richtung			
W. nur werktags				um Uhr Min. fällige			
S. nur sonntags				Zug wird voraussichtlich			
N. nur werktags				Minuten später ankommen.			

Die Abfahrtstafel des Bahnhofs Malsfeld war in dieser Form auch 1967 schon nicht mehr alltäglich. Foto: Wolfgang Jahn

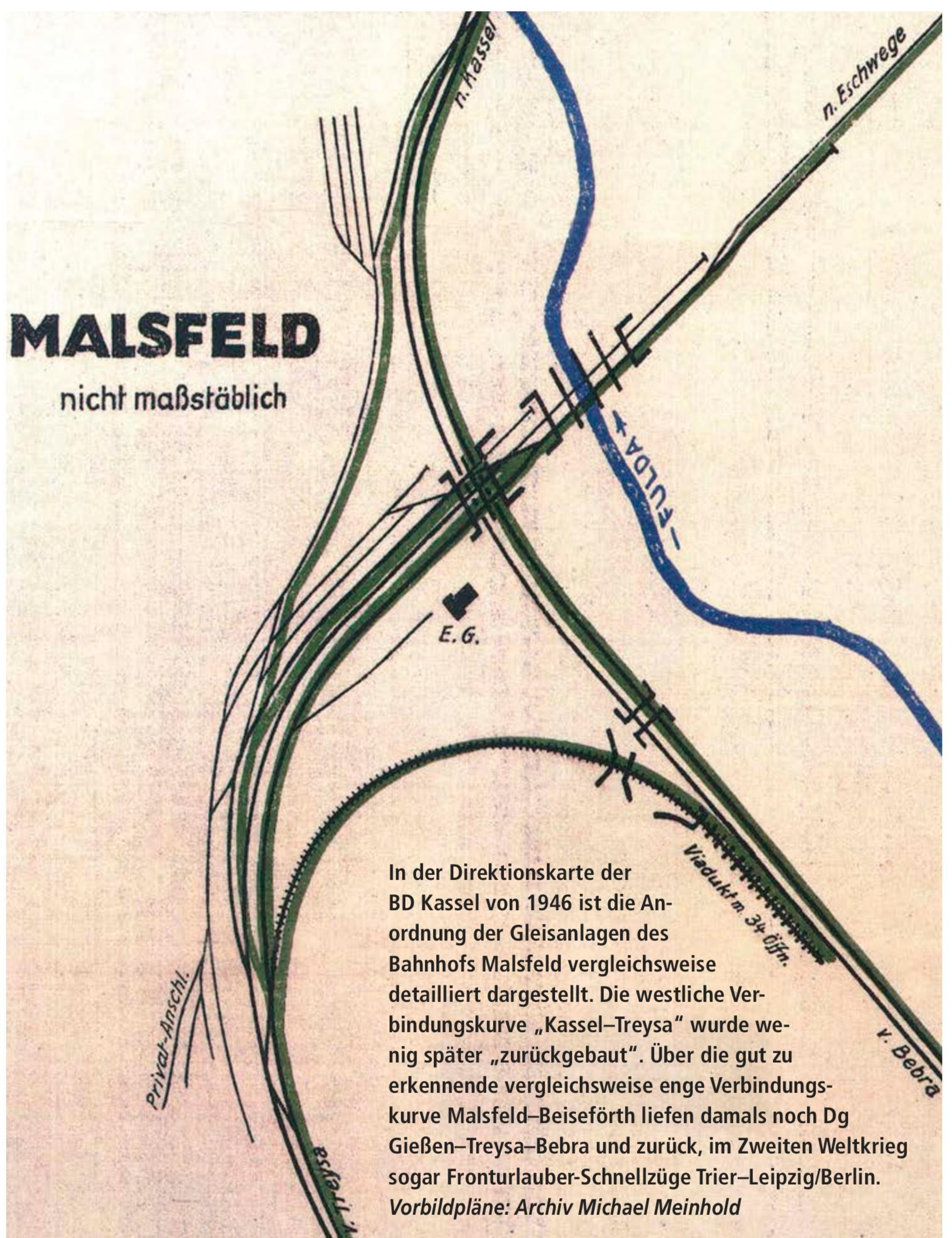
einer zweiten, deutlich weniger spektakulären Verbindungskurve in der Relation Treysa–Kassel führten. In diesem Zusammenhang wurde auch der Streckenabschnitt Malsfeld–Oberbeisheim der Treysaer Strecke zweigleisig ausgebaut. Die zweite Verbindungskurve wurde zwar schon Ende der 1940er-Jahre wieder abgebaut, der zweigleisige Streckenabschnitt blieb aber weiter in Betrieb, um u.a. den Kohleverkehr der Relation Oberbeisheim–Bebra abwickeln zu können.

Der Anlagenvorschlag spielt in den 1950er-Jahren, als die Strecke Treysa–Eschwege noch einen passablen Güterzug- und Reisezugverkehr aufwies. Letzterer wird zum größten Teil mit Schienenbussen (VT 95) vom Bw Eschwege abgewickelt. Lokbespannt verkehren lediglich in den frühen Morgenstunden ein Gmp von Spangenberg nach Malsfeld und ein Personenzugpaar Malsfeld–Spangenberg–Malsfeld–Homberg. Deren Zugloks, 50 oder 86 des Bw Treysa, bespannen auch die Nahgüterzüge und Übergaben, die mit dem Ortsverkehr von Malsfeld und den dortigen Anschlüssen gut ausgelastet sind: zum einen mit der Domäne Fahre an der Strecke nach Spangenberg–Eschwege (im Anlagenvorschlag Fabrik/Brauerei) und zum anderen mit dem per Feldebahn angeschlossenen Schotterwerk am südlichen Bahnhofskopf. Im Bereich der Domäne Fahre entstand das Industriegebiet Pfieffewiesen, dessen Gleisanschluss bis 1994 bedient wurde.



Nochmals der „obere Bahnhof“ von Malsfeld, diesmal Blickrichtung Spangenberg/Eschwege. Unmittelbar hinter der Einfahrweiche liegt die Fuldaabrücke.

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



In der Direktionskarte der BD Kassel von 1946 ist die Anordnung der Gleisanlagen des Bahnhofs Malsfeld vergleichsweise detailliert dargestellt. Die westliche Verbindungskurve „Kassel–Treysa“ wurde wenig später „zurückgebaut“. Über die gut zu erkennende vergleichsweise enge Verbindungskurve Malsfeld–Beiseförth liefen damals noch Dg Gießen–Treysa–Bebra und zurück, im Zweiten Weltkrieg sogar Fronturlauber-Schnellzüge Trier–Leipzig/Berlin. Vorbildpläne: Archiv Michael Meinhold

B.D. Kassel
 Ba. 1 Kassel
 Bm Meisungen
 Ba. Eschwege
 Bm Homberg (Bez. Ksl.)

Bahnhof u. Haltepunkt

Zustand am 1. 3. 1959

Fahrwegprüfbezirke

□ "Mof"
 □ "Mw"

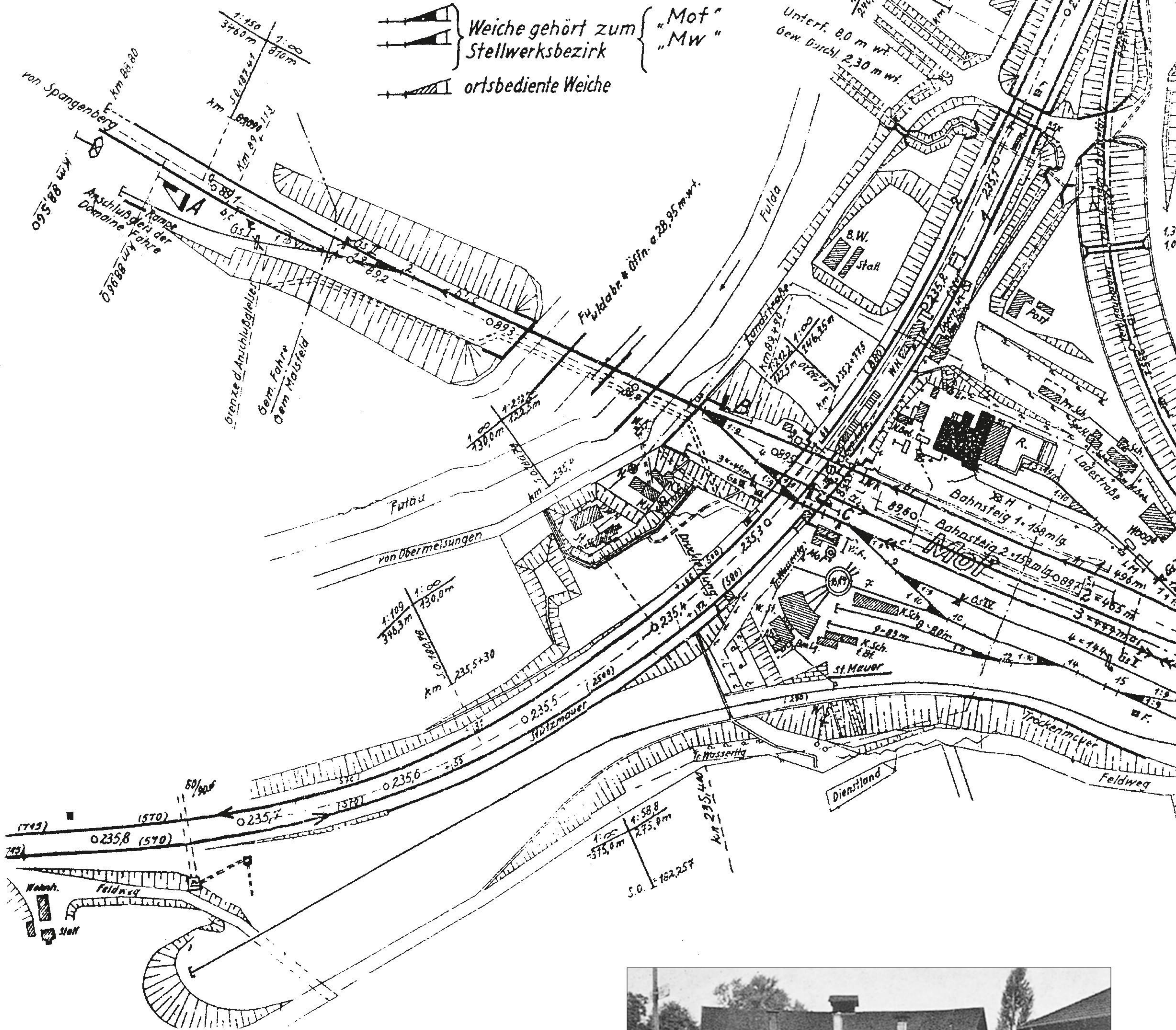
⊙ Fahrdienstleiter

⊠ H = Hydrant

+ = Hauptabsperrschieber f. Wasser

↔ Weiche gehört zum "Mof"
 ↔ Stellwerksbezirk "Mw"

↔ ortsbediente Weiche



Der dreistöckige Schuppen mit der 16-m-Drehscheibe im Sommer 1966. Der Lokbahnhof Malsfeld war beim Bau der „Kanonenbahn“ aus militärstrategischen Gründen angelegt worden. In 1950 war er (buchmäßig mit 21 Eisenbahnen und zwei 38.10) dem Bw Treysa zugeordnet. Rechts ragt noch das Fahrdienstleiterstellwerk Mf ins Bild. Foto: Konrad Reineke

Malsfeld

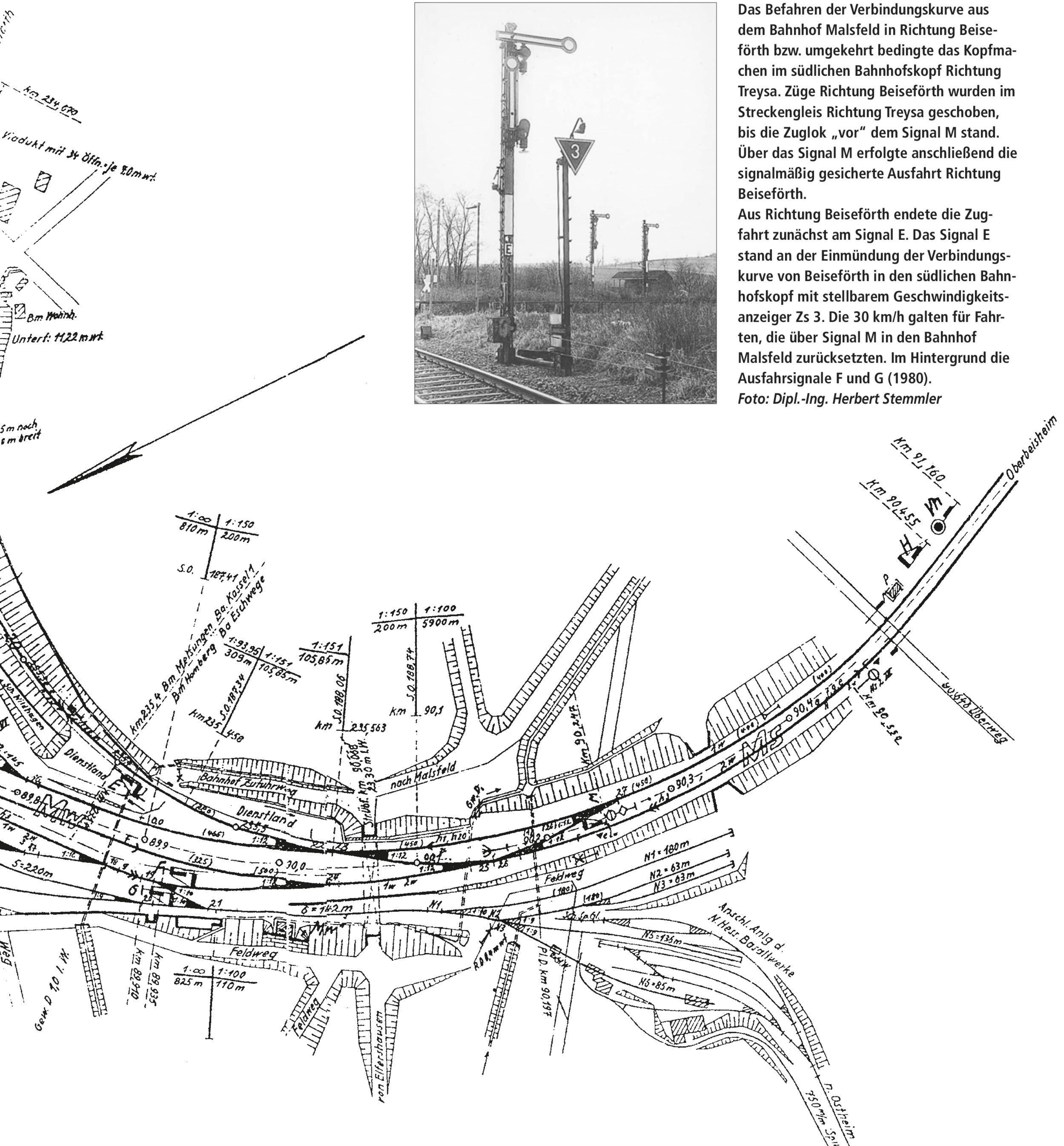
Strecke: Leinefelde – Treysa
u. Halle – Guntershausen – (Kassel.)



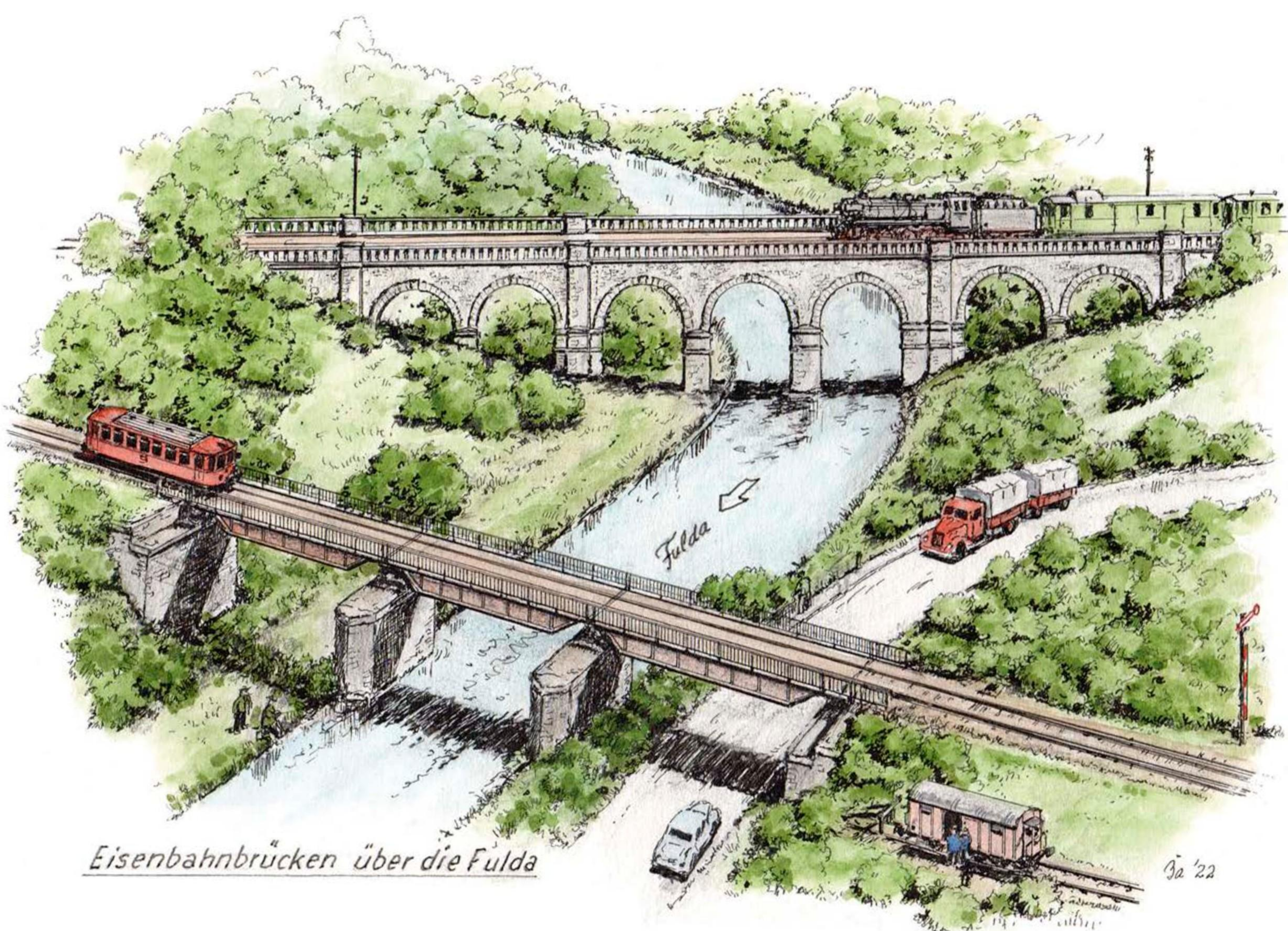
Das Befahren der Verbindungskurve aus dem Bahnhof Malsfeld in Richtung Beiseförth bzw. umgekehrt bedingte das Kopfmachen im südlichen Bahnhofskopf Richtung Treysa. Züge Richtung Beiseförth wurden im Streckengleis Richtung Treysa geschoben, bis die Zuglok „vor“ dem Signal M stand. Über das Signal M erfolgte anschließend die signalmäßig gesicherte Ausfahrt Richtung Beiseförth.

Aus Richtung Beiseförth endete die Zugfahrt zunächst am Signal E. Das Signal E stand an der Einmündung der Verbindungskurve von Beiseförth in den südlichen Bahnhofskopf mit stellbarem Geschwindigkeitsanzeiger Zs 3. Die 30 km/h galten für Fahrten, die über Signal M in den Bahnhof Malsfeld zurücksetzten. Im Hintergrund die Ausfahrtsignale F und G (1980).

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Der Originalplan von Malsfeld, Stand 1.3.1959. Damals waren die Verbindungskurve Richtung Kassel und die Abstellgruppe zwar schon auf ein Stumpfgleis zurückgebaut, die ursprüngliche Lage ist jedoch noch gut erkennbar. Die Hauptstrecke führt links nach Kassel, rechts nach Bebra; die „Kanonenbahn“ links nach Spangenberg/Eschwege, rechts zweigleisig bis Niederbeisheim, von dort eingleisig nach Oberbeisheim/Treysa (vgl. Bildfahrplan). Von dort kommende Züge fahren auf dem in Fahrtrichtung rechten Gleis über Signal H nach Malsfeld oder ab Niederbeisheim auf dem linken Gleis über Signal M in die Verbindungskurve nach Beiseförth; aus dieser kommende Fahrten gehen über Signal E Richtung Oberbeisheim/Treysa bzw. (Übergaben) nach Fahrtrichtungswechsel und Zurücksetzen über das Gleisperrsignal vor Signal M als Rangierfahrt nach Malsfeld. Abb.: Slg. Jörg Ivanschitz



Oben: Bei den Eisenbahnbrücken über die Fulda waren Kompromisse unumgänglich, weil es sie auf der Strecke Malsfeld–Treysa in dieser Form nicht gab. Die Brücke der Strecke Richtung Eschwege im Vordergrund lehnt sich dagegen eng an die Vorbildsituation an.

Zeichnung: Reinhold Barkhoff

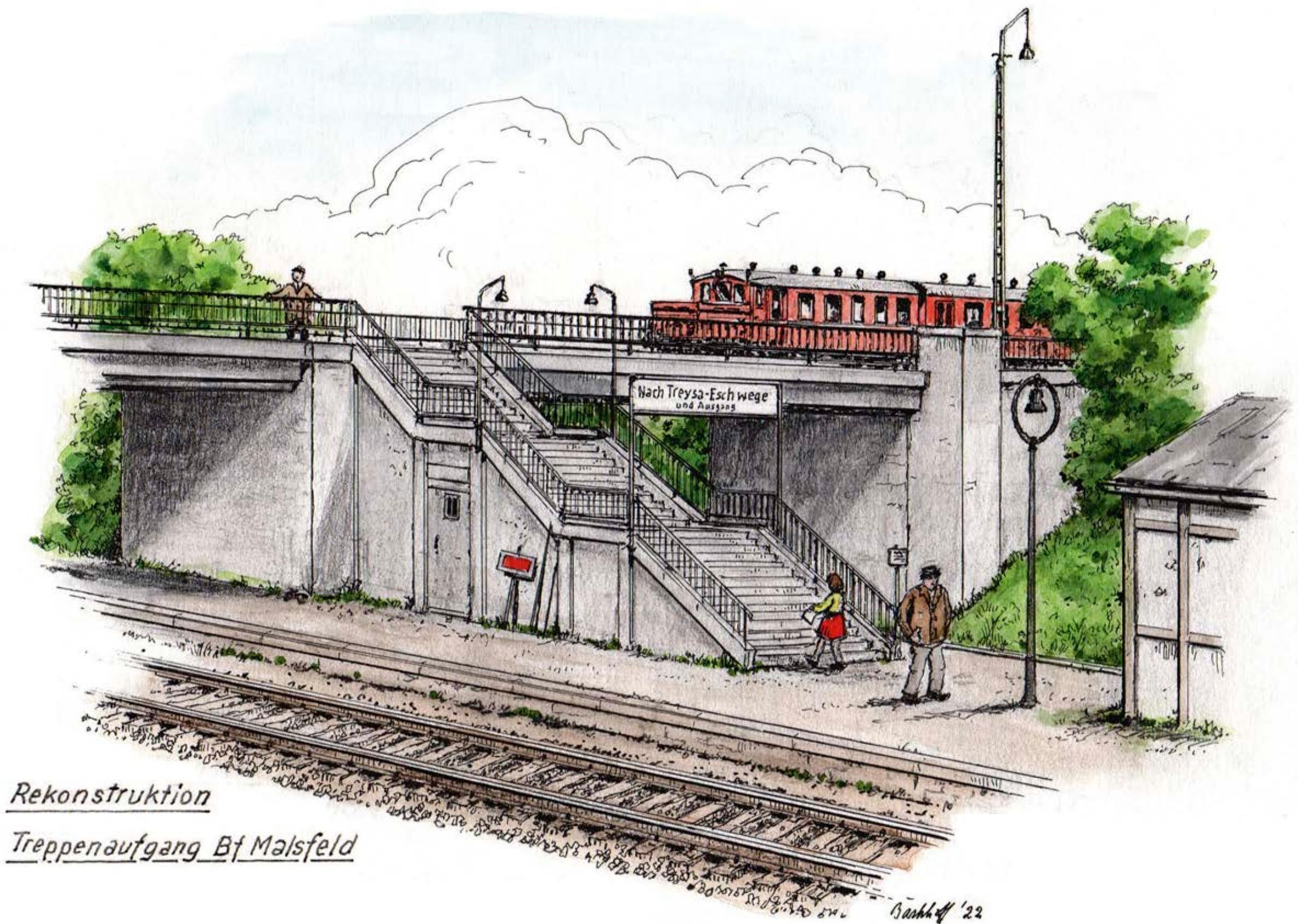
Unten: Blick vom „oberen Bahnhof“ über den zwischen den Hauptstreckengleisen liegenden Inselbahnsteig des „unten liegenden“ Haltepunktes in Richtung Beiseförth/Bebra. Der Fahrgast wartet auf Zug P 1632 Kassel–Bebra, Malsfeld ab 20.27 Uhr.

Foto: Konrad Reineke



Um die Kanonenbahn-Verkehre möglichst vorbildgerecht abwickeln zu können, wurde der Betriebsbahnhof „Eschwege/Treysa“ als offener Fiddleyard angelegt und so an die Anlage angebunden, dass echter „point to point“-Betrieb inkl. Auflösen und Zusammenstellen von Reise- und Güterzügen möglich ist. Die Drehscheibe dient dabei sowohl als platzsparender Weichenersatz als auch dem Verteilen der Triebfahrzeuge auf die Abstellgleise (Bw „Eschwege/Treysa“) sowie dem Wenden von Schlepptenderloks und ganzen VT 95/VB 142-Einheiten.

Während auf der Kanonenbahn also ordentlich manuell „Betrieb gemacht werden kann“, bietet sich für die Hauptstrecke Bebra–Kassel Kollege Computer an. Je nach eingesetzten Zuglängen sieht hier der Anlagenvorschlag verdeckte Abstellkapazitäten von bis zu mindestens acht Zügeinheiten vor. Je nach Platz und kreativer Gleisbelegung – besser Gleisbelegung – sollten aber auch problemlos mehr als acht Züge für abwechslungsreichen (Automatik-)Betrieb untergebracht werden können. Eine besondere Herausforderung ist das zur Kanonenbahn passende Verkehren haltender Personenzüge.



Rekonstruktion

Treppenaufgang Bf Malsfeld

Als gewissermaßen „dritte Ebene“ kommt der damals noch durchaus beträchtliche Güterverkehr der Relation (Gießen-) Treysa-Bebra und zurück hinzu, der die enge Verbindungskurve Malsfeld-Beiseförth befährt. Dank des direkt unter dem Betriebsbahnhof „Eschwege/Treysa“ angeordneten Fiddleyards „Beiseförth“ ist auch hier für genügend Abstellkapazität gesorgt und durch die durchaus vorbildgerechte separate Führung des Verbindungsgleises „bis Beiseförth“ wird jeder Konflikt mit den „Hauptbahnzügen“ vermieden.

Ebenfalls durch die geschickte „unterirdische“ Gleisführung lässt sich der Braunkohle-Verkehr von der Treysaer Strecke vom Bahnhof Frielendorf nach Bebra und die Rückführung der leeren O-Wagen sehr gut nachspielen. (Ja, ich weiß, wir spielen nicht, wir machen Betrieb ...) Einen solchen Lgo in der Verbindungskurve haben sowohl Thomas Siepmann im Anlagenplan als auch Reinhold Barkhoff in den Schaubildern dargestellt.

Weniger spektakulär aber nicht minder betriebsbelebend sind die mehrmals täglich über die Verbindungskurve verkehrenden Übergaben Malsfeld-Beiseförth.

Oben: Die Nachbildung des Treppenaufgangs vom unten liegenden Haltepunkt an der Hauptstrecke Kassel-Bebra zu den oben liegenden Gleisen nach Treysa und Eschwege sowie zum Ausgang stellt sicher eine reizvolle bastlerische Herausforderung dar.

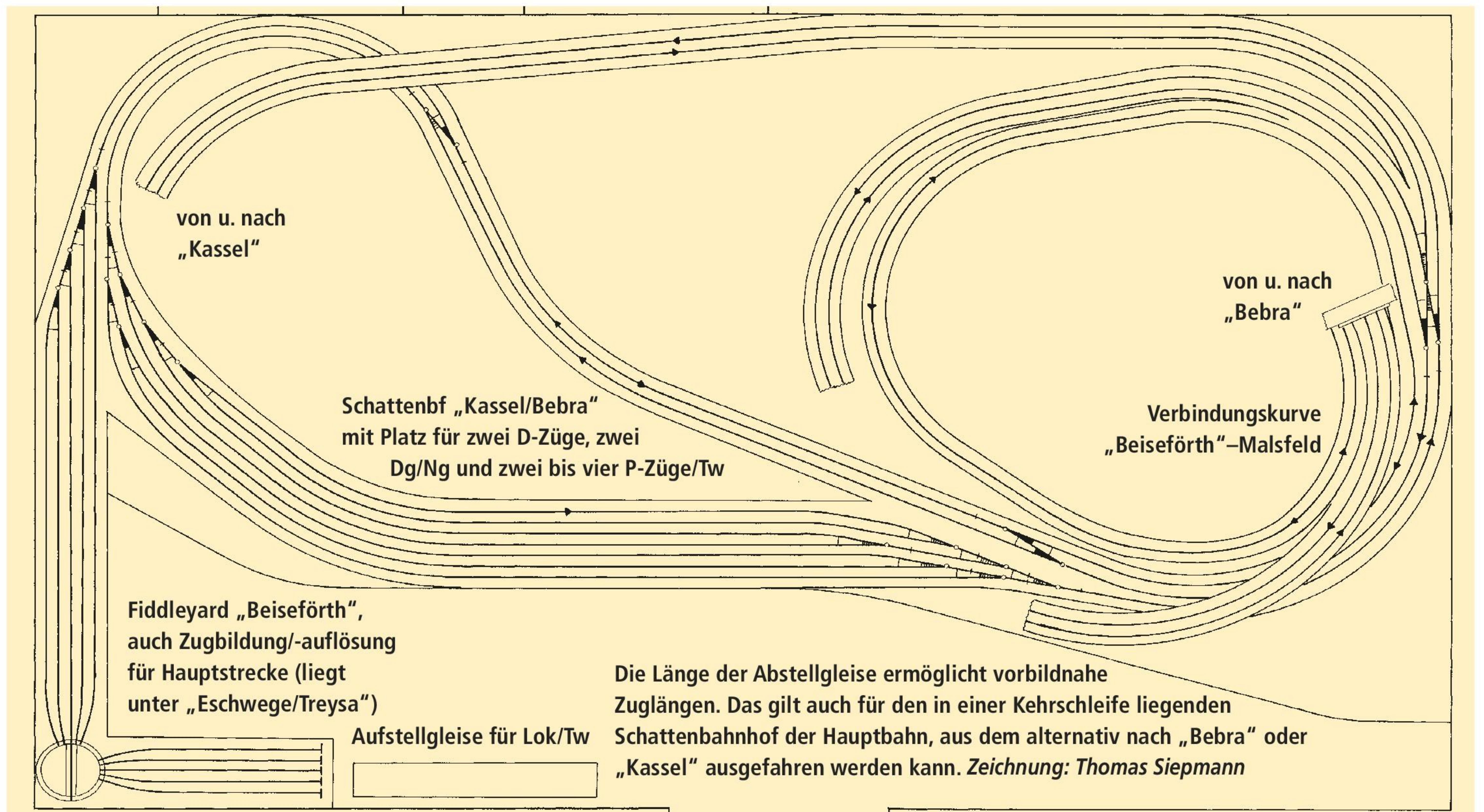
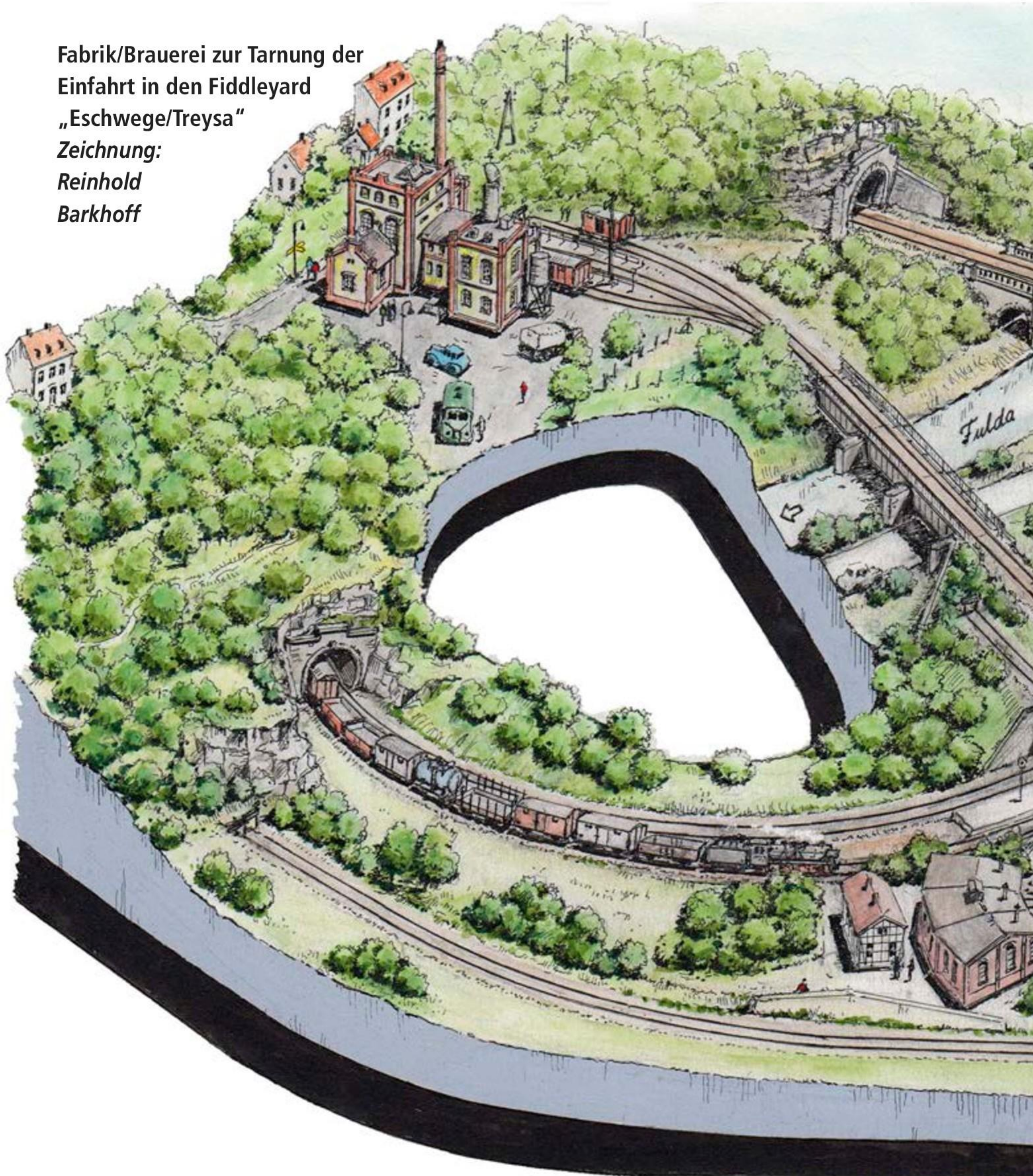
Zeichnung: Reinhold Barkhoff

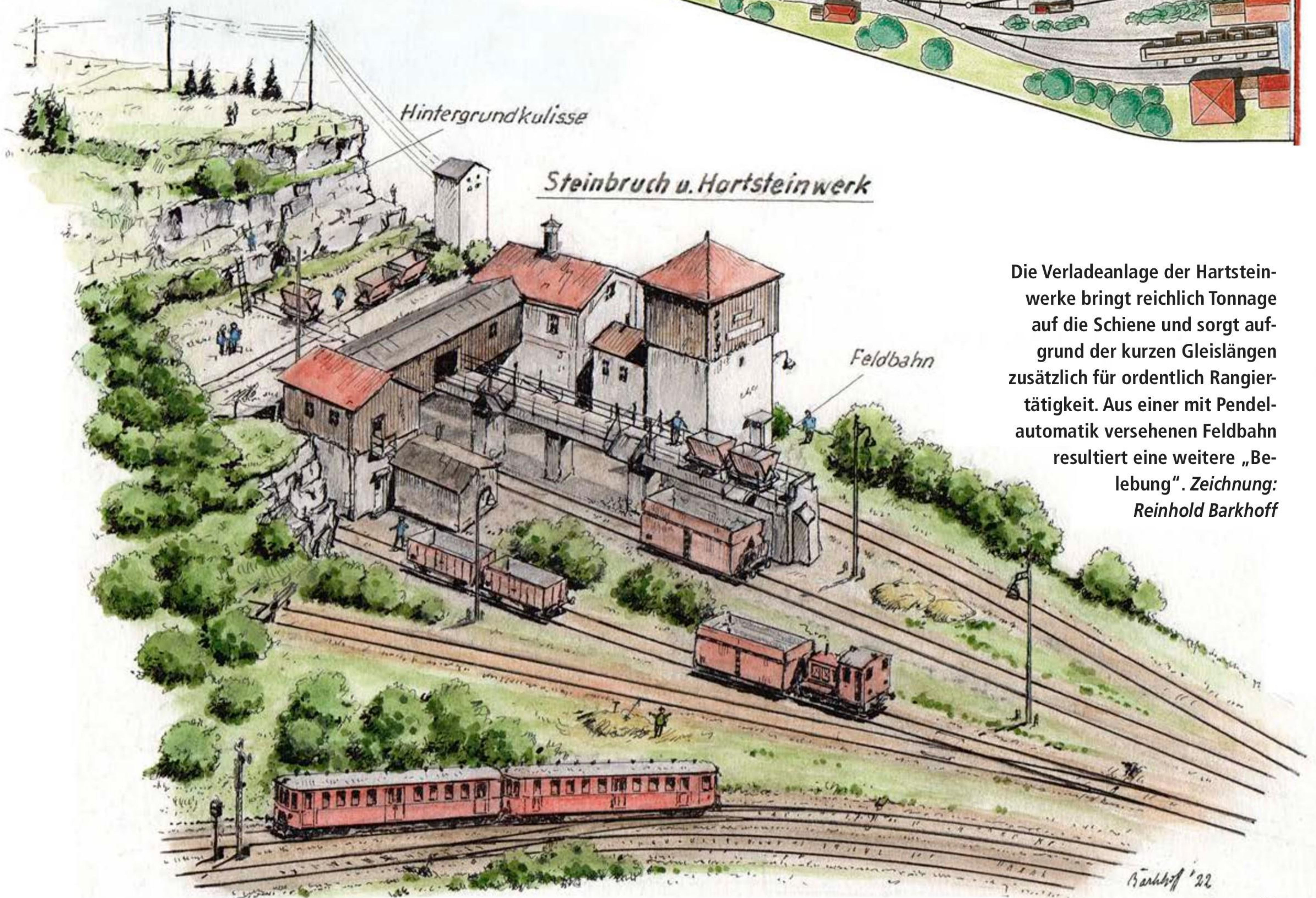
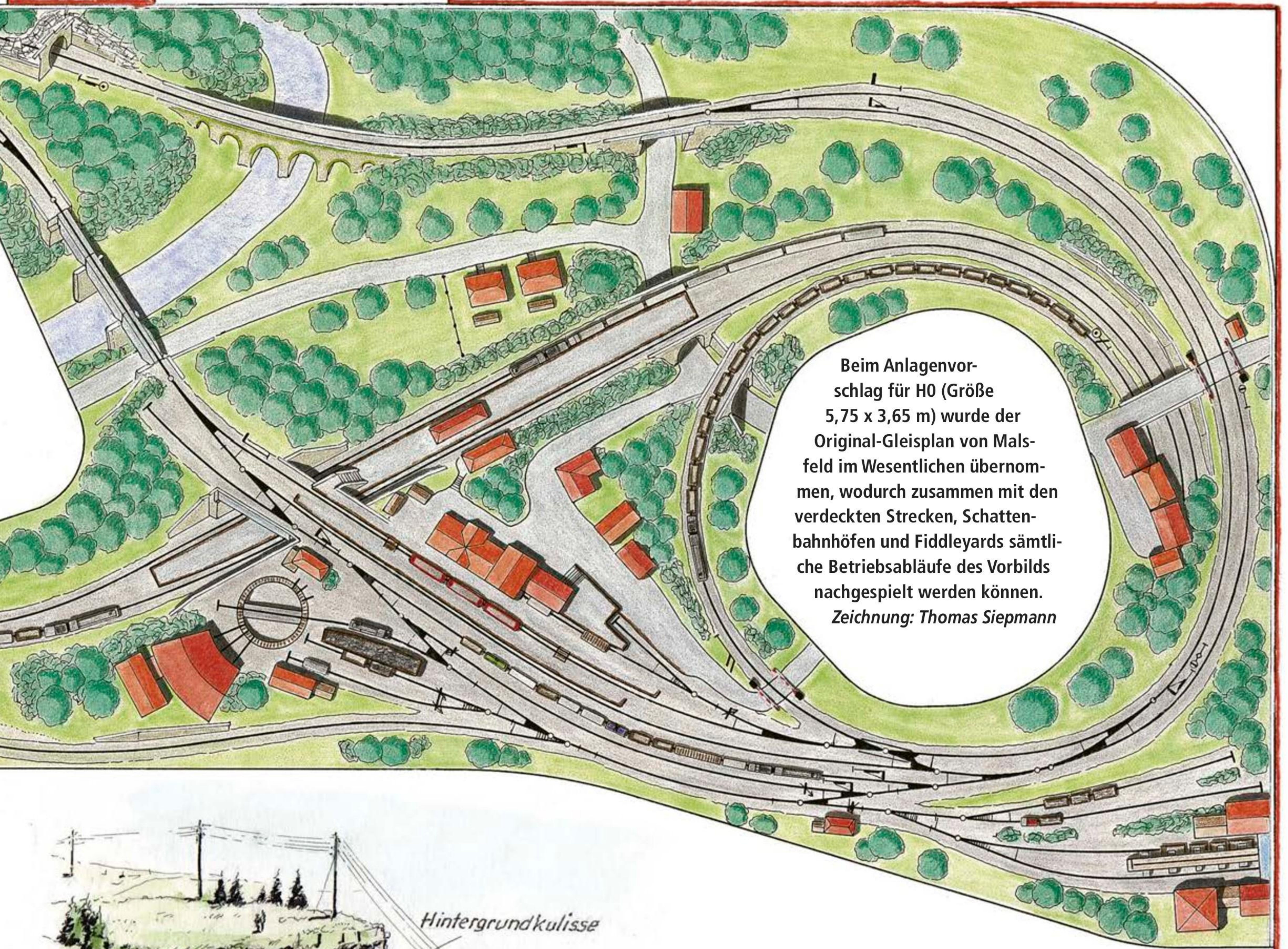
Unten: Blick vom Bahnsteig des Hauptstrecken-Haltepunktes in Richtung Kassel. Im Hintergrund sind abgestellte Güterwagen an der ehemaligen Verbindungskurve Richtung Kassel zu erkennen. Die Treppe zum oberen Bahnhof ist im Sommer 1966 schon arg ramponiert.

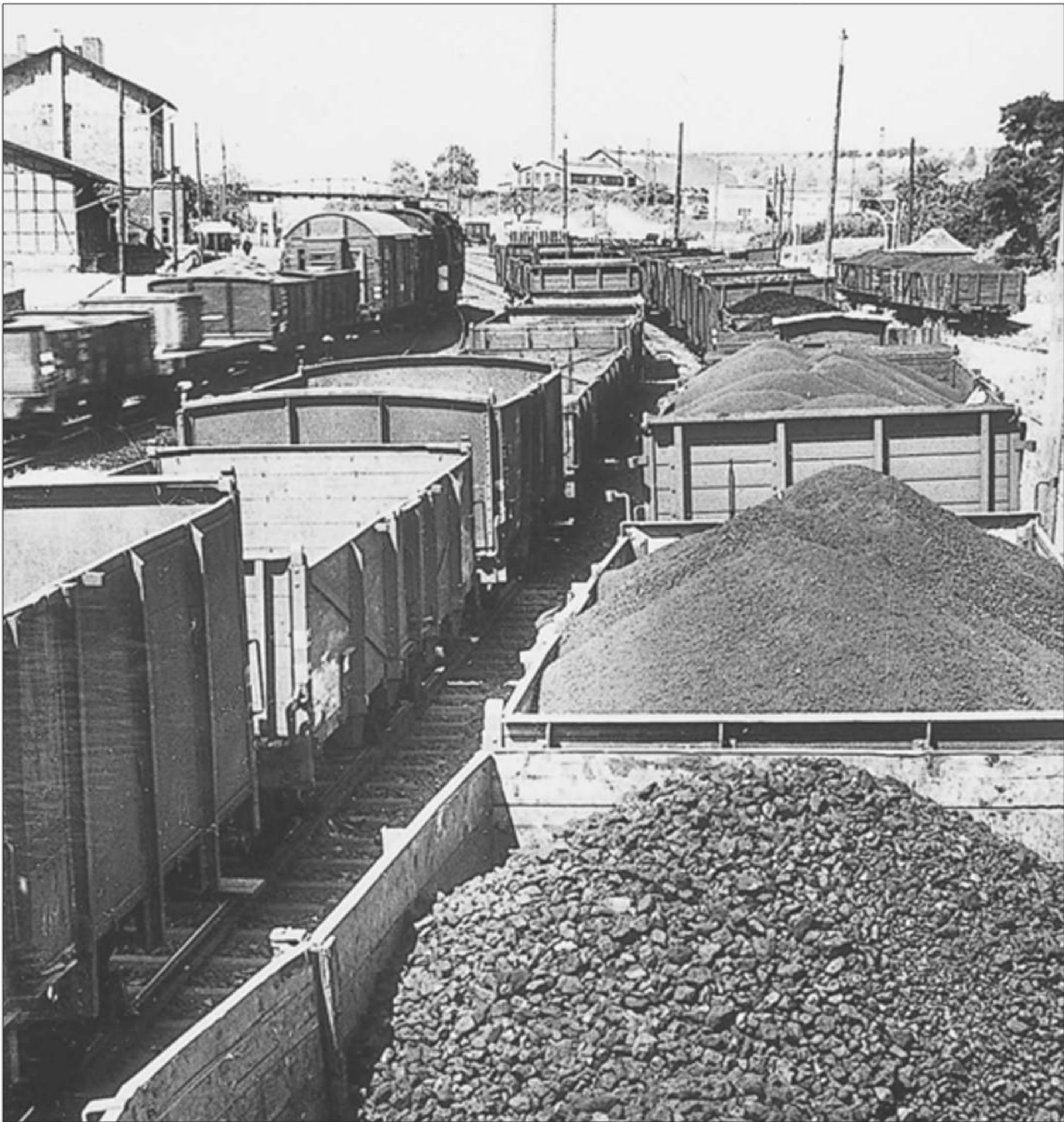
Foto: Konrad Reineke



Fabrik/Brauerei zur Tarnung der
Einfahrt in den Fiddleyard
„Eschwege/Treysa“
Zeichnung:
Reinhold
Barkhoff







Volles Haus in Frielendorf, dem früheren „Braunkohlebahnhof“ an der Strecke Treysa–Malsfeld Kurve–Bebra. Der Buchfahrplan von 1965 zeigt die schweren 44er-bespannten Durchgangs-Güterzüge. Zum Aufnehmen beladener Wagen hatte der 6553 nur 16 Min. Rangierzeit in Frielendorf.

Der Buchfahrplan Heft 4 der BD Kassel aus dem Jahr 1964 enthält auch die Übergabefahrten zwischen Malsfeld und Beiseförth bzw. umgekehrt über die Verbindungskurve (mit Richtungswechsel vor Signal M, siehe Bildtext zum Originalplan). Drei leichten Leistungen mit Köf II nach Malsfeld stehen zwei mit 57.10 bespannte schwerere Gegenleistung nach Beiseförth gegenüber. Zu diesem Zeitpunkt wurde Malsfeld im Güterverkehr nur noch von Beiseförth aus bedient; davor gab es auch noch zwei Ng-Paare Treysa–Malsfeld bzw. Eschwege–Malsfeld, die sich hier morgens und abends trafen und ggf. Wagen austauschten.

Die Güterzugbildungsvorschriften (GZV) der BD Kassel von 1966 zeigen zwei Dg von Gießen nach Bebra mit der bemerkenswerten Mittelstellung des Pwg bei Dg 6557. Zur Entschlüsselung solcher Dokumente sei auf die als Download erhältlichen MIBA-Reports „Zugbildung“ verwiesen (<https://www.vgbahn.shop/zugbildung-band-1>).

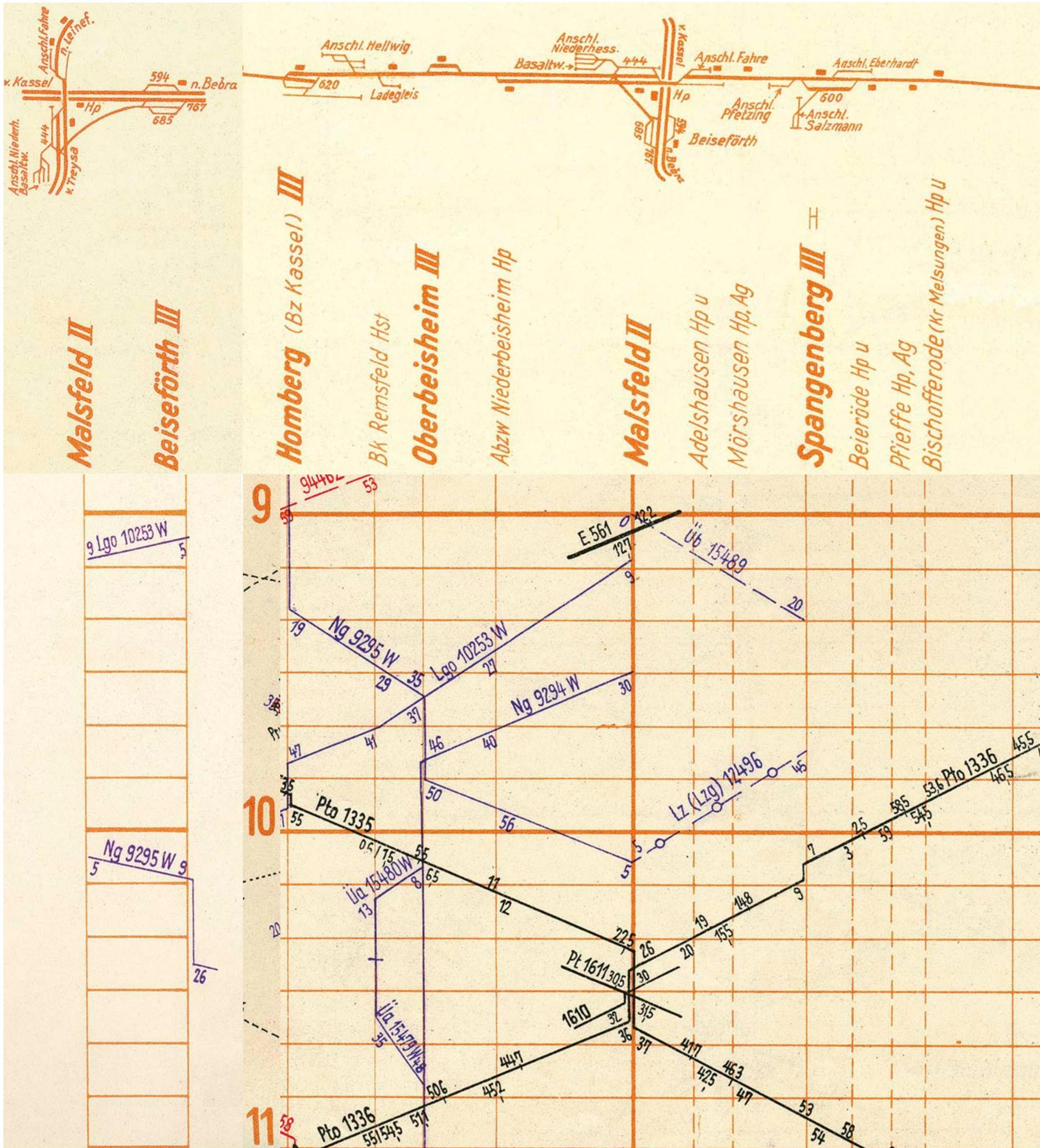
Dg 6553 B (60,5)		Dg 6555 W [nS] (60,1)		Dg 56555 S (60,1)				
Treysa—Beiseförth—(Bebra Rbf)								
Zlok 44			Last 1200 t		46 Mindestbr			
			6553		6555		56555 S	
1	2	3	4	5	4	5	4	5
130,0	65	Treysa		736		937		1002
126,1		Ziegenhain (Bez Ksl) Nord . .		43		44		09
122,0		Leimfeld Hp u . .						
117,6		Frielendorf	756	812		56		20
	50	A (						
113,5	65	Wernswig		18		1001		25
		E (						
108,9	50	Homburg (Bz Ksl) .	823	28		06		30
		A (						
104,0	65	Bk Remsfeld Hst		38		14		38
		103,1 VE ▽ 500 m						
101,3		Oberbeisheim	643	48		19	1043	52
97,2		Niederbeish Hst . .		52		23		56
	60	E (						
89,6	40	Malsfeld		900		31		1104
235,6	50	Beiseförth	904	922	1035	1038	1108	1120
233,1		Bebra Rbf	1009		1144		1207	

Üb 16402 B (76,5)			Üb 16406 W (76,1)			Üb 16408 vS		
Beiseförth—Malsfeld								
Köf II 128 PS			Last 100 t			11 Mindestbr		
			16402 B		16406		16408 vS	
1	2	3	4	5	4	5	4	5
233,1		Beiseförth		442		755		2100
235,6	40	Malsfeld	451		804		2109	

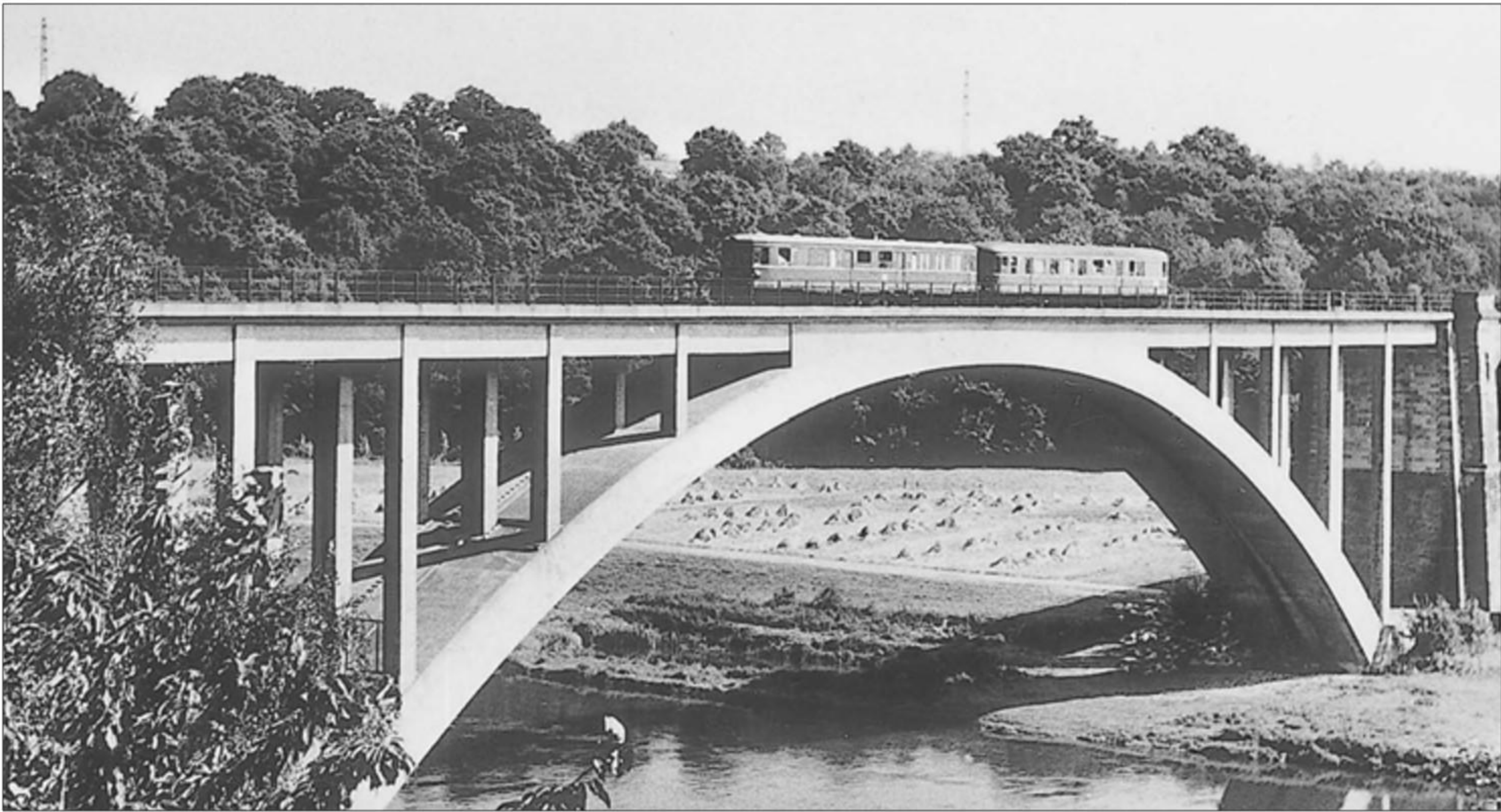
Üb 15405 W (76,1)			Lz 12479 B (96)			
Malsfeld—Beiseförth						
Zlok 57 10—40			Last 400 t		24 Mindestbr	
			15405		12479	
1	2	3	4	5	4	5
235,6		Malsfeld		1944		831
233,1	50	Beiseförth	1949		835	

Diese bringen die der Örtlichkeit geschuldete betriebliche Besonderheit mit, dass sie dabei im südlichen Bahnhofskopf von Malsfeld kopfmachen müssen. Das Vorbild hat sich hier eine besonders interessante Signalisierung einfallen lassen, die beim Originalgleisplan etwas näher erläutert wird und natürlich auch im Anlagenvorschlag berücksichtigt wurde. Als Triebfahrzeuge können sowohl eine bahnhofseigene Köf wie auch 50 oder 86 oder auch eine hierher verschlagene 56.2 des Bw Eschwege West agieren. Im Buchfahrplan der BD Kassel von 1964 sind für die Relation Malsfeld–Beiseförth zwei Übergaben genannt, die mit 57.10 bespannt sein sollen, was auf beladene Schotterwagen schließen lässt.

Dg 6557		Gießen Rbf—Treysa—Beiseförth—Bebra Rbf	
Ab Gießen:		Bf Marburg (L) leichtert Gr 3 nach Vormeldung Kirchhain und Stadt Allendorf. Vorm siehe Abschnitt II.	
1. Bebra.			
2. Marburg.			
3. Treysa einschl Wabern u Kassel (z Auslastung).			
Ab Marburg:		610 m.	
Bebra.			
Ab Stadt Allendorf:		Vorbildunterlagen: Archiv Michael Meinhold	
1. Treysa.			
2. Pwg.			
3. Bebra.			
Dg 6560		Bebra Rbf—Beiseförth—Treysa	
1. Frielendorf einschl Oberbeisheim, Remsfeld, Homburg, Wernswig, Leimfeld (ohne Gr 3).		In Bebra U Zustellen von Gsw. Bebra U meldet Gesamtbelastung u A u t der Gr 1 an Bf Frielendorf vor.	
2. Treysa einschl Marburg u Gießen.		610 m.	
3. Gsw (Leig) Homburg.			



Ausschnitte aus den Bildfahrplänen Malsfeld–Beiseförth und (Treysa–) Homberg–Malsfeld–Bischofferode (–Eschwege) von 1956/57. Güterzüge (blau): Um 9.05 verlässt Lgo (Leergüterzug aus offenen Wagen) 10253 Beiseförth, passiert die Verbindungskurve Malsfeld um 9.09 Uhr und kreuzt in Oberbeisheim mit Ng 9295 W aus Richtung Treysa. Dieser passiert die Verbindungskurve um 10.05 Uhr und trifft um 10.09 Uhr in Beiseförth ein. Die Bedarfs-Übergabe 15489 verlässt Malsfeld um 9.02 Uhr und trifft 9.20 Uhr in Spangenberg ein. Die Zuglok kehrt als Lz bzw. Lzg (mit Güterwagen) 12496 um 9.45 Uhr zurück nach Malsfeld (an 10.05 Uhr). Ng 9294 W verlässt Malsfeld um 9.30 Uhr Richtung Oberbeisheim–Treysa. Reisezüge (schwarz): E 561 Bebra–Kassel hält im Hp Malsfeld um 9.12 Uhr. Gleich vier Reisezüge „treffen“ sich zum Umsteigen zwischen 10.22 Uhr und 10.37 Uhr: „Oben“ kreuzen Pto 1335 Treysa–Eschwege und Pto 1336 Eschwege–Treysa, „unten“ begegnen sich Pt 1611 Kassel–Bebra und P 1610 Bebra–Kassel.



Typische Züge waren in der Epoche III auch auf der Hauptbahn modellbahnfreundliche kurze Triebwageneinheiten. Oben links der lange Zeit mit VT 25.5 / VT 36.5 und verschiedenen VS 145 gefahrene Dt 855/856 Fulda–Bielefeld, hier auf der Fuldabrücke bei Guntershausen.

Nicht nur auf der Nebenbahn verkehren häufig betagte Akku-Triebwagen. Links stellvertretend der ETA 180 009 vom Bw Worms, fotografiert am 27.7.1961 im letzten „Büchsenlicht“.



Später waren auch ETA/ESA 176 vom Bw Kassel auf der Hauptstrecke eingesetzt, hier von Kassel/Malsfeld kommend in der nördlichen Einfahrt von Bebra am 27.08.1958.
Fotos: Archiv Michael Meinhold, davon zwei Helmut Oesterling

P	BR4y	Bebra—Kassel	88	1603	2521
1628	WR	„ „	F 212	„	6153
2					
200 t					

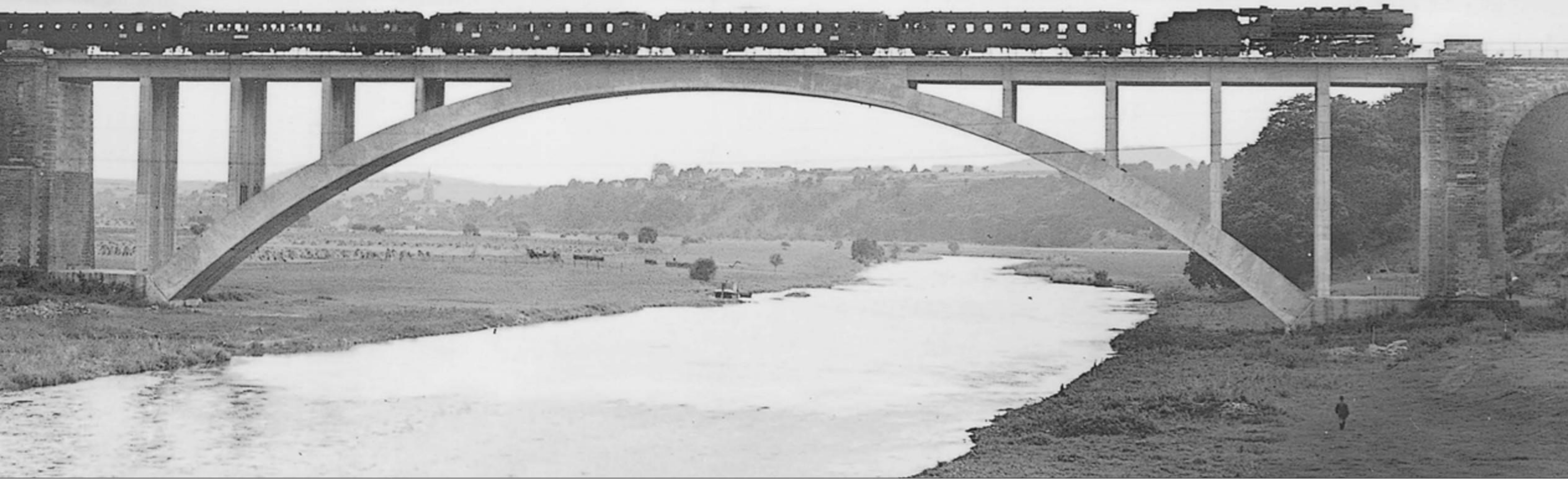
P	S	B3y*, AB3y*, B3y*	Kassel—Bebra	1616	1616	05347
1603	S	BPw3y*	„ „	„	„	„
1 2		AB4ys W	„ „	D 198	D 198	2335
200 t		WR	„ „	1628	F 211	6153
		BR4y	„ „	„	D 87	2521

Als P 1628 werden die Speisewagen aus D 88 und F 212 von Bebra zur DSG-Außenstelle Kassel überführt, zurück im P 1603 samt Kurswagen für D 198 und -3yg-Wagen. Archiv Michael Meinhold

„Starzug“ auf der Hauptstrecke ist das Interzonenzug-Paar D 197/198, dem mm in MIBA 11/1997 ein ausführliches Porträt gewidmet hat. Die beiden D-Zug-Paare D 373/374 mit typischer Kombination von Neubauwagen und Stahlpreuße-Küchenwagen einerseits sowie der Dt 855/856 Fulda–Bielefeld, dessen Garnitur aus Vorkriegs-Triebwagen besteht, würden sich auch im Modell ausgesprochen gut machen.

Bei den Personenzügen gibt es noch einige recht skurril anmutende Zugbildungen, denn die BD Kassel hat auf dieser Strecke noch etwas ganz Besonderes zu bieten. Der Bundesbahn-Service sieht für die Nord-Süd-Schnellzüge – z.B. zwischen Hamburg oder Großenbrode und Bebra – für Mittag- und/oder Abendessen Speisewagen (WR) vor, die am frühen nächsten Morgen wieder in die aus Süden kommenden Gegenzüge für Frühstück und Mittagessen eingestellt werden. Die zwischenzeitlich notwendige Überführung zur DSG-Außenstelle Kassel erfolgt als Personenzug (!) P 1628. Für die Rückleistung Kassel–Bebra wurden die WR dem P 1603 beigestellt.

Fazit: „Das Kreuz an der Kanonenbahn“ in den 1950ern ist also prädestiniert zur Umsetzung des authentischen Originalbetriebs im Modell. Was will man dann noch mehr?
Ludwig Fehr



Haupt- und Starzug auf der Hauptstrecke war nicht nur in der Epoche III der Interzonenzug D 197/198 Leipzig–Mönchengladbach. Oben im Jahr 1956 auf der Fuldabrücke bei Guntershausen, gezogen von 44 1303. Fast scheint es, als hätte der Altmeister die prachtvolle Aufnahme eigens zur Illustration des hier dokumentierten Reihungsplanes angefertigt.

Der zum Bild oben passende Reihungsplan des D 198, der auf seinem Laufweg zweimal „Kopf macht“ und auch immer wieder um Kurswagen „geleichtert“ wird.
Archiv Michael Meinhold

Unten: Sieben Jahre nach der oberen Aufnahme wurde D 198 von 41 142 gezogen bei der Ausfahrt aus Bebra abgelichtet.
Fotos: Carl Bellingrodt und Helmut Oesterling/
Archiv Michael Meinhold

D 198 Leipzig (8.50)–Erfurt–Eisenach–Wartha–Bebra (14.07/25)–Kassel–Altenbeken–									
1. 2. Soest–Hamm (W)–Essen–Duisburg–M-Gladbach (21.05)									
West * 102% 600 t, ab Bebra 500 t, ab Paderborn 450 t									
▲ ab Leipzig und Hamm									
1)	AB							374	374 Ksl 2335
	Post 4							199	200 19 5
2 Kb	B							197	132 Köl 30701472a
	B	1							" " " " "
	AB	2							" " " " "
	WR								" 197 Mtr 7351 1472r
	B								" " Köl 3052 1472
2 Kb	B								" " " " "
	AB	5							" " " 3070 "
	B	4							" " " " "
	B	3							" " " " "
	Pw								" " " 3052 "
▲	B								" " Ksl 2353 1472b
▲	B								" " " " "
	Post 4							539	378 14 30
▼ ab Kassel									
') Sperrwagen									





Links: In den 1930er-Jahren überquert eine 58er mit einem langen Güterzug die Doppelbrücke bei Bullay. Der Bahnhof der Kleinbahn mutet fast wie ein Modell an. Foto: Slg. Udo Kandler

Auch heute, viele Jahrzehnte nach seiner Einstellung, fasziniert das „Saufbähnchen“ entlang der Mosel noch immer. Von 1903 bis 1968 transportierte es Personen und Güter und trotzte oftmals dem Hochwasser der Mosel. Dieter Lutz setzt der Moselbahn ein kleines Denkmal in Form interessanter Anlagenentwürfe.

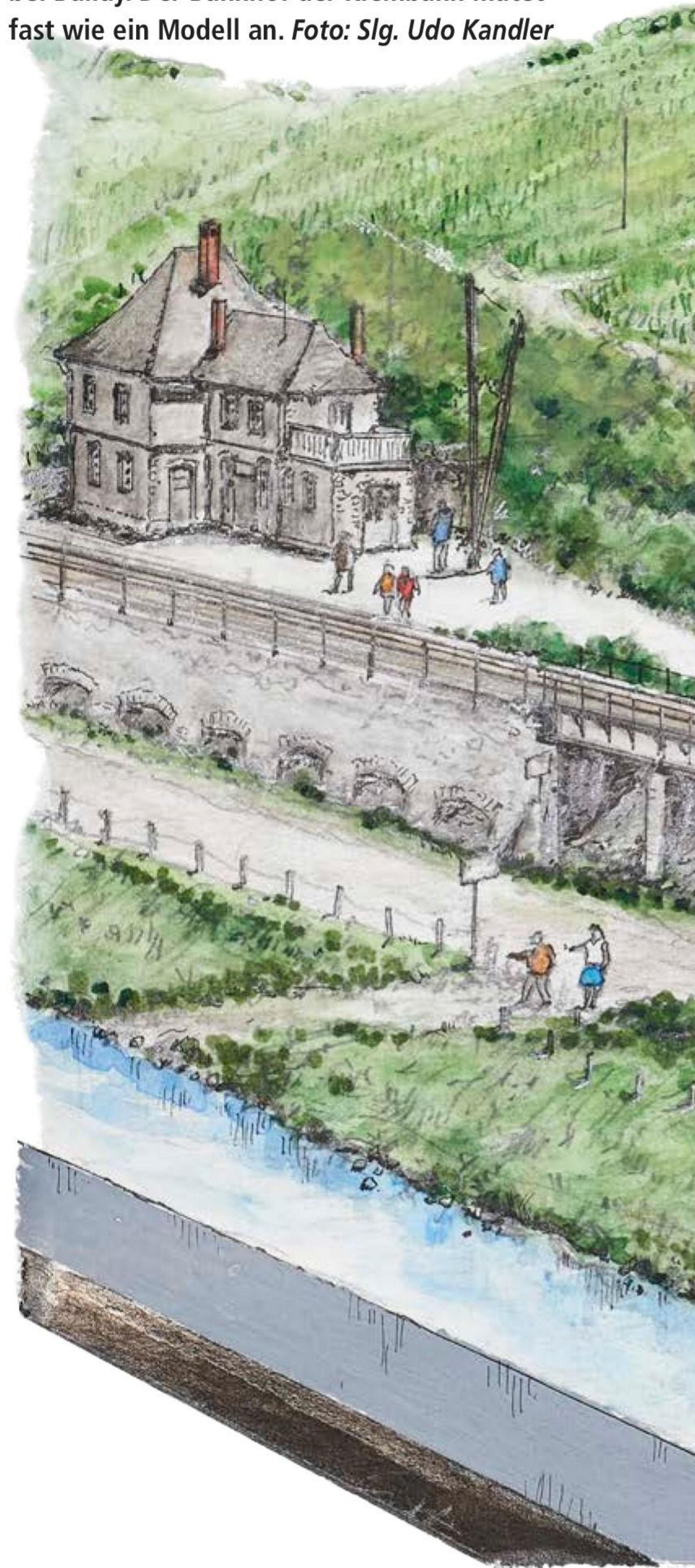
Staats- und Kleinbahn als reizvolles Anlagenthema

Moselmotive

Ein Verwandter trat eines Tages auf mich zu und meinte: „Wenn meine Söhne mal ausziehen, baue ich mir in die freiwerdenden Zimmer meine Traumanlage!“ – „Wie? In beide Kinderzimmer?“, fragte ich ungläubig. – „Ja, klar“, sagte mein Verwandter, „wenn schon, denn schon! Entweder sind es Hamburger Hafenmotive oder es ist – nach Studium des Buchs „Damals bei der Moselbahn“ aus dem Verlag Kenning – eben die Moselbahn!“ So kam es, dass ich die Kinderzimmer ausmaß und im entstandenen Grundriss die Mittelwand herausriss (natürlich nur zeichnerisch), sodass eine freie Fläche von 32 m² entstand. Im Folgenden recherchierte und untersuchte ich für die Moselbahn, welche Motive es sein könnten und wie man sie in eine sinnvolle Beziehung setzen könnte.

Mein Verwandter hatte durchaus klare Vorstellungen und gab mir einen „Lastenkatalog“ an Anforderungen mit auf den Weg, den ich abzuarbeiten hatte:

- Unverzichtbar ist die Bullayer Doppelstockbrücke, gerne sinnvoll verkürzt, aber vom Motiv klar erkennbar.
- Wichtig ist ein überschaubarer Bahnhof vor der Brücke nach Bullayer Motiven. Der Hang zeigt sich mit Gründerzeitvillen und Streuobstwiesen.
- In anderer Richtung ist ein Stück der Pündericher Galerie mit Weinbergsteilhängen und natürlich auch die abzweigende Bahn nach Traben-Trarbach einzuplanen. Auf der Hauptbahn findet Gleiswechselverkehr mit Zugüberholungen und das Einsetzen von Schubloks für Steilrampenbetrieb statt; hier soll der Steigung zum Block Bengel Richtung Wittlich vorgegriffen werden.
- Die Marienburg und der „Zeller Hamm“ sind als Blickfang anzudeuten.
- Möglichst viel Mosel sollte am besten im noch unkanalisierten Zustand mit Bühnen wie vor 1955 gezeigt werden.
- Als Clou ist die am Uferrand bis 1961 (in Abschnitten bis 1968) verkehrende



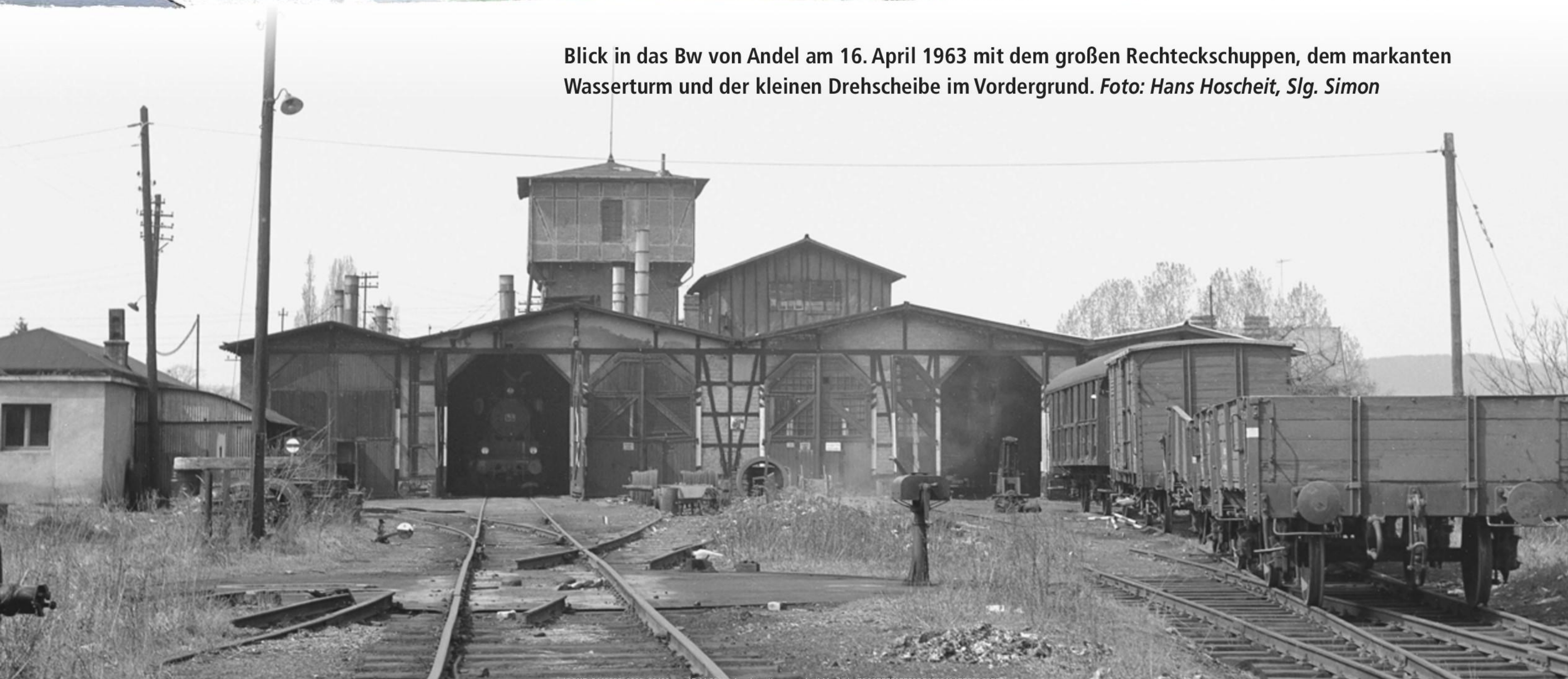
Moselbahn (Saufbähnchen), mit einem Bahnhof (z.B. Bullay Kleinbf.), mindestens noch einem Haltepunkt und obskurem Rollmaterial vorzusehen. Schmalspurige Anschlüsse für Uferarbeiten und Flussbettbaggereien säumen das Flussufer unterhalb ausgehnter Weinberge.

- Ferner ist ein minimierter Übergabebahnhof zwischen Hauptbahn und Moseltalbahn angedacht und nach dem ungefähren Vorbild von Bullay modelliert. Im Übergang sind Garnituren wie einzelne Touropa-Sonderzüge unter Dampf und Diesel wie auch der Gläserne Zug zu sehen.
- Angesiedelt ist das Thema in der Epoche IIIa, also in den frühen 1950er-Jahren (nicht sklavisch genau).

Der Haltepunkt Trittenheim hat es Reinhold Barkhoff angetan und zur zeichnerischen Umsetzung gereizt. Man sieht förmlich vor dem geistigen Auge die Züge einfahren und nach einer kurzen oder auch längeren Pause – je nach dem, ob Weinfässer verladen werden müssen – wieder mit gemächlicher Beschleunigung aus dem Haltepunkt ausfahren.



Blick in das Bw von Andel am 16. April 1963 mit dem großen Rechteckschuppen, dem markanten Wasserturm und der kleinen Drehscheibe im Vordergrund. Foto: Hans Hoscheit, Slg. Simon



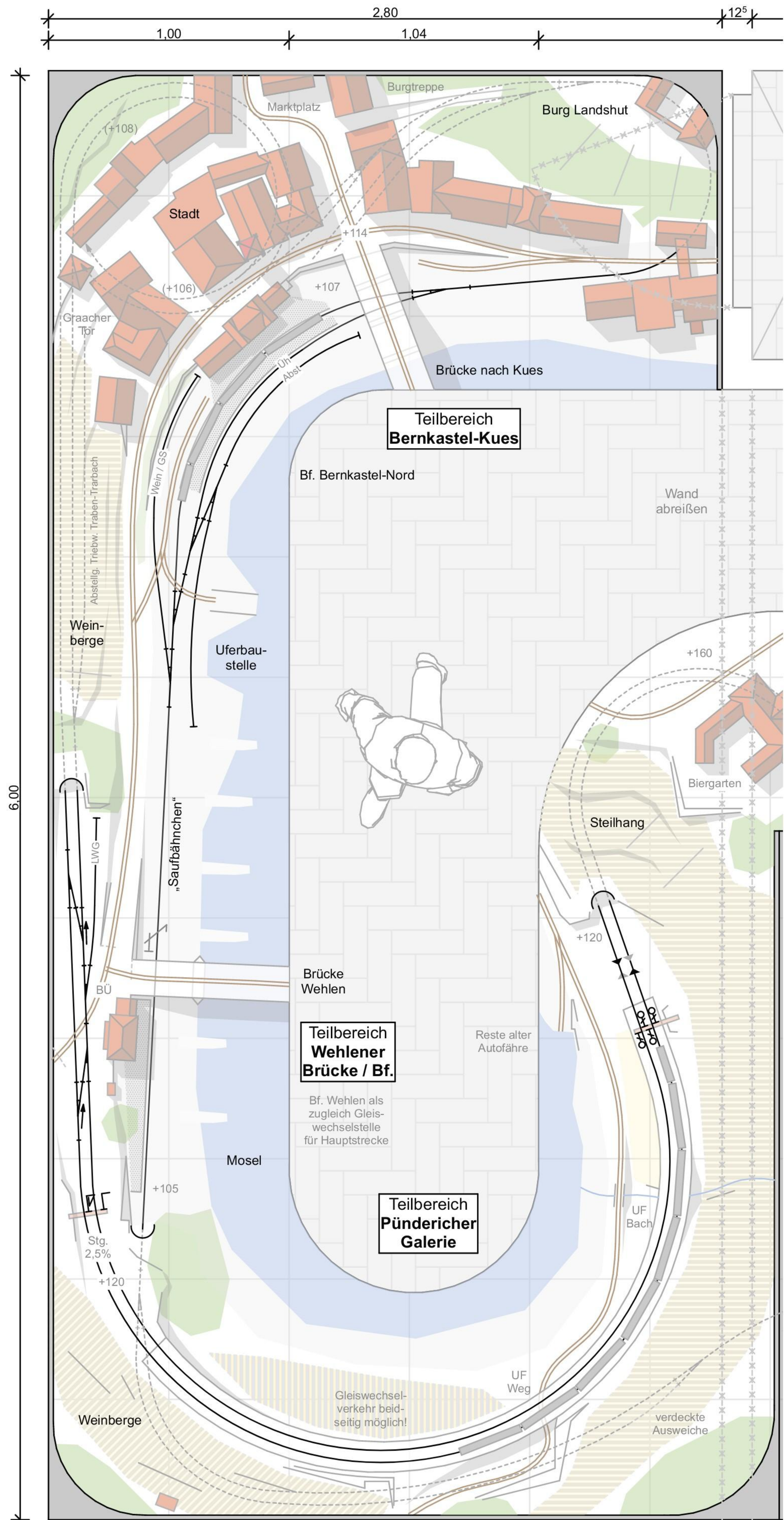
Die Planung

Als Erstes wurde die Hauptbahn angelegt. Um Streckenlänge zu generieren, wurde eine Mittelzunge ausgebildet, die von der Hauptbahn mit Radien von mindestens 90 cm durchkurvt wird. Hier können Fern-, Güter- und Sonderzüge paradieren, unter anderem die typischen Erzganzzüge von und zum Saarland (hierfür sind die Überholgleise im Bahnhof Bullay auf mindestens 2,5 m Nutzlänge ausgelegt). Dem gewünschten „Steilrampen-Betrieb“ (ab Bullay moselaufwärts) wurde mit einem Lokwartegleis für die „bergfahrenden“ Loks auf dem linken Schenkel und Lokschuppen in Bullay Rechnung getragen. Die Steigung beträgt jedoch max. 2,5 % und eine Drehscheibe ist nicht vorgesehen. Wichtiger ist der signaltechnisch installierte beidseitige Gleiswechselbetrieb (z.B. bei Brückenbauarbeiten oder einfach für Überholungen außerhalb des Bahnhofs Bullay).

Die Doppelstockbrücke bekommt ihren eigenen, einen Meter tiefen Anlagenschenkel. Die Brücke ist zwar stark verkürzt, steht aber doch in voller Pracht vor der Hintergrundkulisse, wo sie den Übergang verdeckt – die Mosel verlängert sich hier endlos in die Tiefe.

Als wichtiger räumlicher Kniff liegt eine Nachbildung der „Marienburg“ in möglichst großer Höhe auf dem Kopf des Anlagenschenkels, wo die trennende Hintergrundkulisse endet. Das ermöglicht die raumsparende Back-to-back-Anordnung der raumfressenden Elemente Doppelstockbrücke und Pündericher Galerie. Der „Zeller Hamm“ wird auf der einen Seite als Nordhang (Wald) und auf der anderen als Südhang (Weinberge) dargestellt. Unterhalb der Weinberge entfaltet sich nun in einem langen gefälligen 180°-Bogen, der sicher aber nicht knapper ausfallen dürfte, die „Pündericher Galerie“, eine wiederum stark eingedampfte Version des längsten Hangviaduktes Deutschlands.

Zur Hauptbahn gehört diesseits der Doppelstockbrücke eine Andeutung von „Bullay DB“; vieles wurde rausgekürzt, aber nicht die Überholgleise und auch nicht der Bahnsteig, wo die Personenzüge aus Traben-Trarbach enden – und vor allem nicht die Übergabegruppe zur Moselbahn bzw. zum „Saufbähnchen“, wie die MB im Volksmund genannt wurde. Ankommende DB-Züge zur Übergabe wurden in „Bullay DB“ bereits am Hauptbahnsteig umgespannt und ins lange Ziehgleis zurückgedrückt (das sich hier

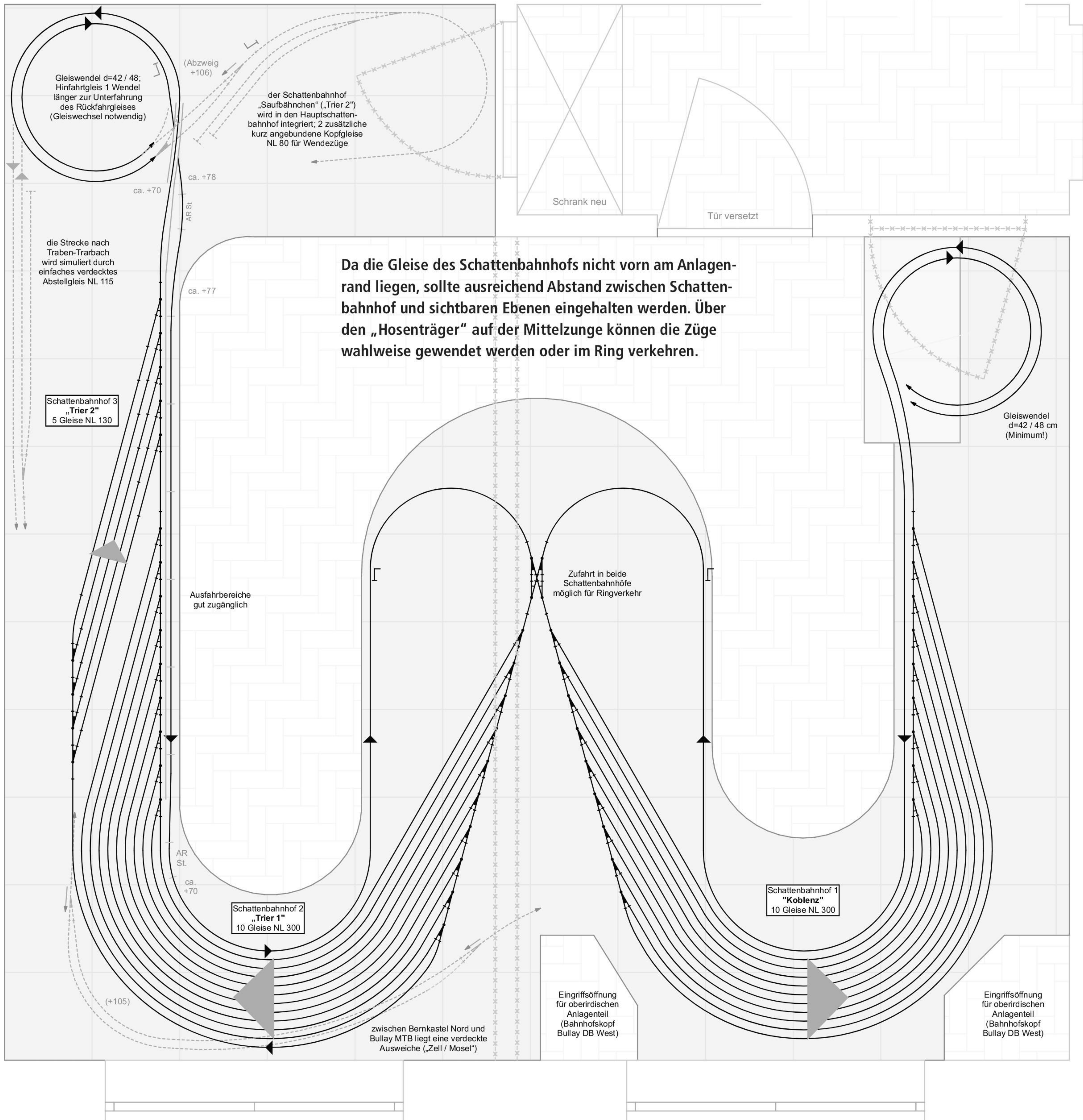




Das bekannte Motiv vom Bf Bullay fasziniert immer wieder. 1960 wartet T 10 als Zug 19 nach Trier auf die Abfahrt um 12.45 Uhr. Hinter ihm steht ein Wismarer Triebwagen für die Abendfahrt nach Zell. Der Wasserkran dient zur Zeit der Aufnahme nur noch den Loks der Güterzüge. Ganz links das Übergabegleis Richtung DB-Bahnhof von Bullay. Foto: Manfred van Kampen, Slg. Eisenbahnstiftung

Die Luftaufnahme vermittelt ein kompaktes Bild des Kleinbahnhofes Bullay, der einer Modellumsetzung entgegenkommt. Am 26. April 1953 rollte eine BR 38 mit dem D 121 „Montan Express“ über die Bullayer Doppelbrücke der Mosel folgend Richtung Koblenz. Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Eisenbahnstiftung





sogar etwas üppiger als das Original mit zwei temporär angelegten Gleisen für eine Uferbaustelle ausgestattet. Hier wird gerade Kies gewonnen, was ja ein Teilaspekt im Lastenheft des Auftraggebers war. Die Strecke der Moselbahn verschwindet nach dem Unterqueren der Brücke nach Kues hinter einer Weinkelerei und wird zum großen Schattenbahnhof geführt ...

Untergrund

Der Schattenbahnhof besteht aus zwei identischen Teilen („Koblenz“ und „Trier“), die jeweils zehn Aufstellgleise mit 300 cm Nutzlänge aufweisen. Der Moselbahn-Schattenbahnhof (da Zielpunkt letztendlich ebenfalls „Trier“ ist) ist als separate Gleisgruppe in den Schattenbahnhof „Trier“ integriert. Ein Ringver-

kehr auf der Hauptstrecke wird durch die Gleisverbindung bei den Einfahrtgleisen, die mit einer simplen Blockstelle gesichert werden kann (wichtig z.B. für den Güterverkehr mit den Erzzügen, die immer nur in einer Richtung voll bzw. leer fahren), möglich. Die langen Aufstellgleise können elektrisch geteilt werden, um kurze Züge hintereinander aufstellen zu können, was die Kapazität weiter erhöht.



Lok 154 (Henschel, Baujahr 1927) war erst 1959 von der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft (RStE) zur Moselbahn gekommen und ergänzt hier am 14. Oktober 1961 ihre Wasservorräte im Bahnhof Andel.

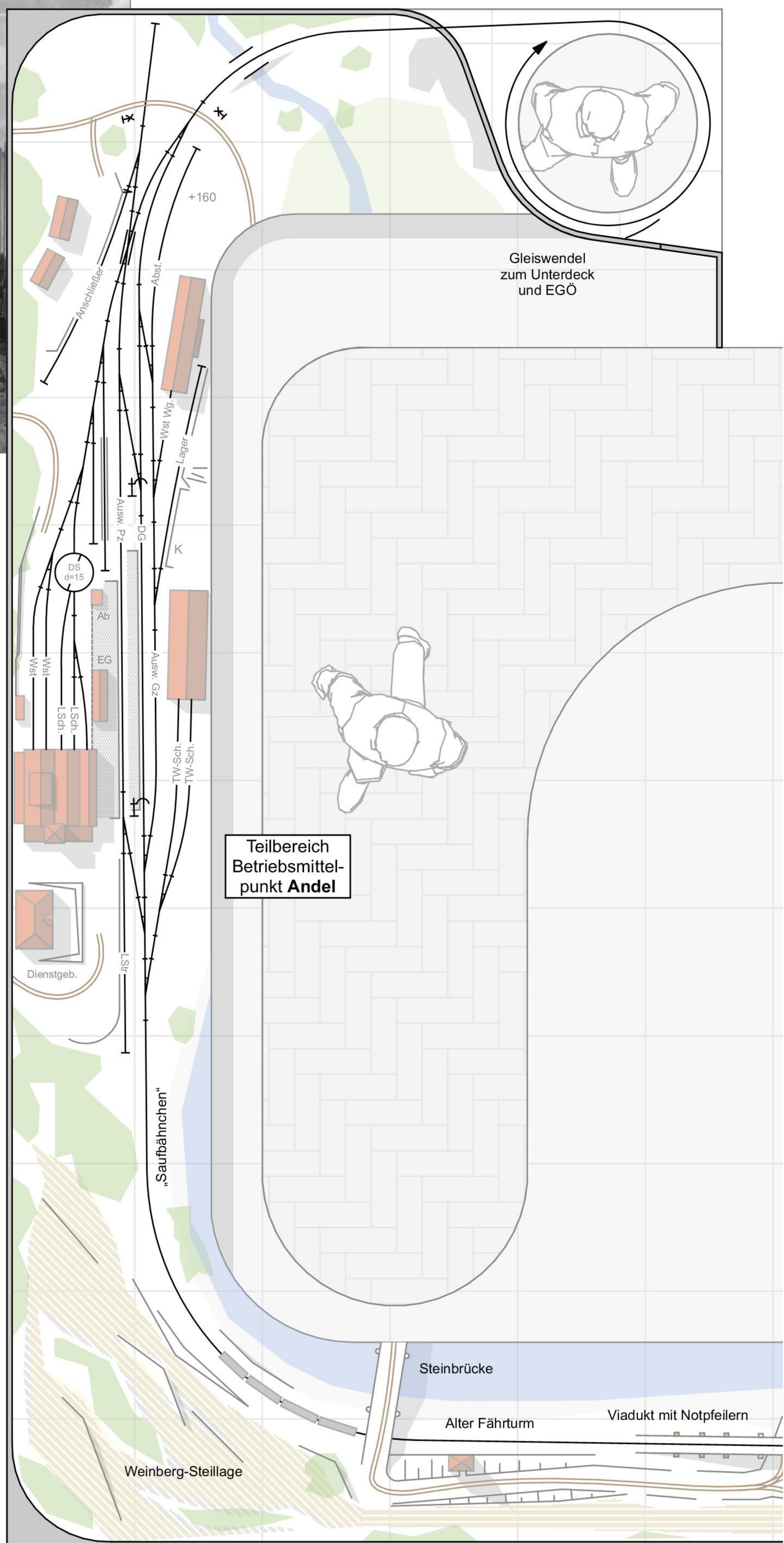
Foto: Gerd Wolff, Slg. Eisenbahnstiftung

Erweiterung zur Doppelstockanlage

Die untere Anlagenebene ist in sich stimmig und gefühltermaßen „vollständig“, aber Landschaft und eine tiefergehende Recherche zum „Saufbähnchen“ (vor allem in Form des sehr empfehlenswerten Buches „Damals bei der Moselbahn“ aus dem Verlag Kenning) animierten dazu, noch weiter auszuholen. Wir gehen hier also in die Vollen und bilden auf einem Oberdeck weitere Teilabschnitte der Moselbahn nach.

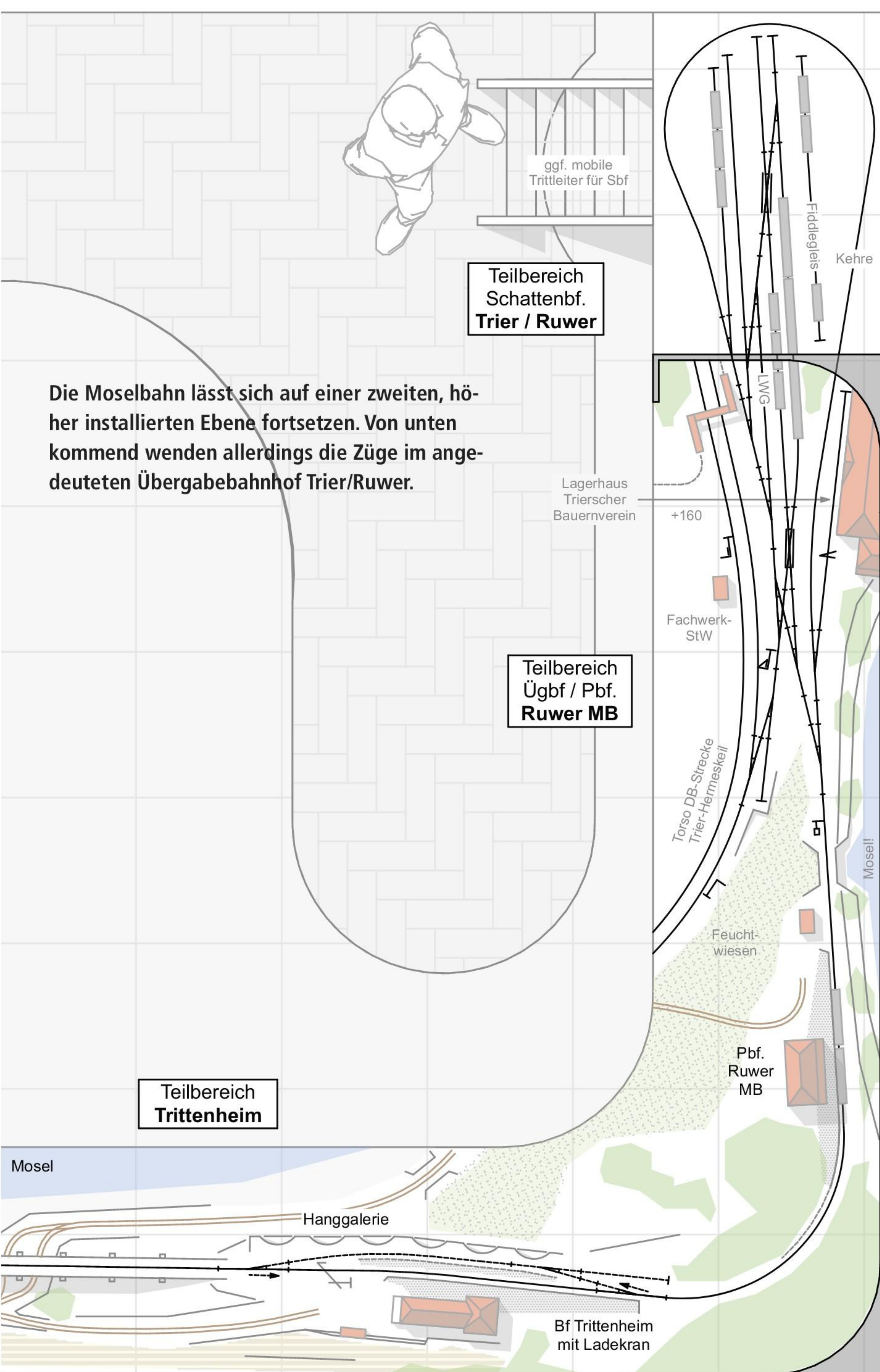
Das erste Motiv ist der Betriebsmittelpunkt Andel kurz hinter Bernkastel, folgerichtig direkt hinter der Gleiswendel angeordnet, die von der unteren Ebene nach oben führt (hierfür muss die Burg Landshut in Bernkastel geopfert werden). Der originelle Gleisplan wurde recht genau umgesetzt, jedoch um Ladestellen ergänzt, um den Warenverkehr auf der Kleinbahn zu stärken.

Im weiteren Verlauf wurden Motive des pittoresken Areals um Trittenheim mit dem Alten Fährturn an der Brücke, dem Nachkriegszustand des reparierten Viadukts und dem Haltepunkt samt Ladekran gestaltet. Trittenheim wurde mit der sinnfälligen Option gezeichnet, den Bahnhof mit Rückfallweichen zur Ausweiche auszubauen – wegen des (weiter auf S. 28)





Die Wagenwerkstatt mit Lackierschuppen steht am östlichen Bahnhofsende von Andel, siehe auch Gleisplan auf Seite 30. Rechts davon befindet sich das Holzlager mit einem Ladegleis dazwischen. Foto: Gerd Wolff, Slg. Eisenbahnstiftung



Ruwer wird nur angedeutet

Vom Personenbahnhof in der Trierer Holzstraße kommend unterquerte die Moselbahn bei der Kläranlage die zur Pfälzer Brücke abschwenkende Hauptbahn (Moselstrecke Trier–Koblenz) und folgte der 1889 eröffneten Nebenbahn nach Hermeskeil („Hochwaldbahn“). Vor dem Güterbahnhof Ruwer waren die vier Anschlussgleise der Eisengießerei und Maschinenfabrik Eduard Laeis & Co. zu bedienen, von denen ein weiteres Gleis zur Strohhülsenfabrik Huberty und dem Unteranschließer Holzindustrie Ruwer P. Becker abzweigte.

Kurz danach folgte der ursprünglich viergleisige Güterbahnhof mit dem langgestreckten Lagerhaus und dem an das Fachwerkgebäude angefügten Büro- und Wohntrakt des Trierischen Bauernvereins (später LHG Raiffeisen). Ein um 1920 aufgenommenes Foto zeigt mindestens zehn Weinkesselwagen unterschiedlicher Bauarten mit einem, zwei oder drei Fässern, Rungenwagen mit Stroh sowie zahlreiche gedeckte Güterwagen – eine Augenweide und Anregung für Betriebsbahner.

Selbst nach der Einstellung des Personenverkehrs zum 31. Januar 1968 bediente die MB mit ihren Dieselloks die Laeis-Werke (1981 noch 127 Güterwagen), den „Holz-Becker“ und das Raiffeisen-Lagerhaus. Der Fachwerkschuppen ist in der Epoche III durch einen zweistöckigen Flachbau mit einem hohen Silogebäude, jedoch unter Beibehaltung des vorhandenen Bürogebäudes abgelöst worden. Auch dies ein architektonisch interessantes Gebäudeensemble.

Mit dem Bahnübergang bei km 4,244, dessen Schranken in einem zwischen Staats- und Privatbahngleisen liegenden Posten – auch ein reizvoller Fachwerkbau – bedient wurden, beginnt der Übergabebahnhof Ruwer der MB, der die Überstellung von Güterwagen und ab Mai 1966 auch die Weiterfahrt der von dem Endpunkt Neumagen kommenden Personenzüge über die DB-Strecke in den Trierer Hauptbahnhof ermöglichte.

Für ein eigenständiges Fremo-Arrangement gäbe es hier Anregungen en masse: die MB-Strecke, drei beidseitig angebundene MB-Aufstell- und Übergabegleise, eine Hosenträgerverbindung, zeitweilig zwei Gleiswägen mit Lademaß, ein einseitiges Anschlussgleis, dazu die DB-Strecke, die in der Kurve liegenden Bahnsteig-, Schuppen- und Freiladegleise der nach Osten führenden Strecke in das weingesegnete Ruwertal.

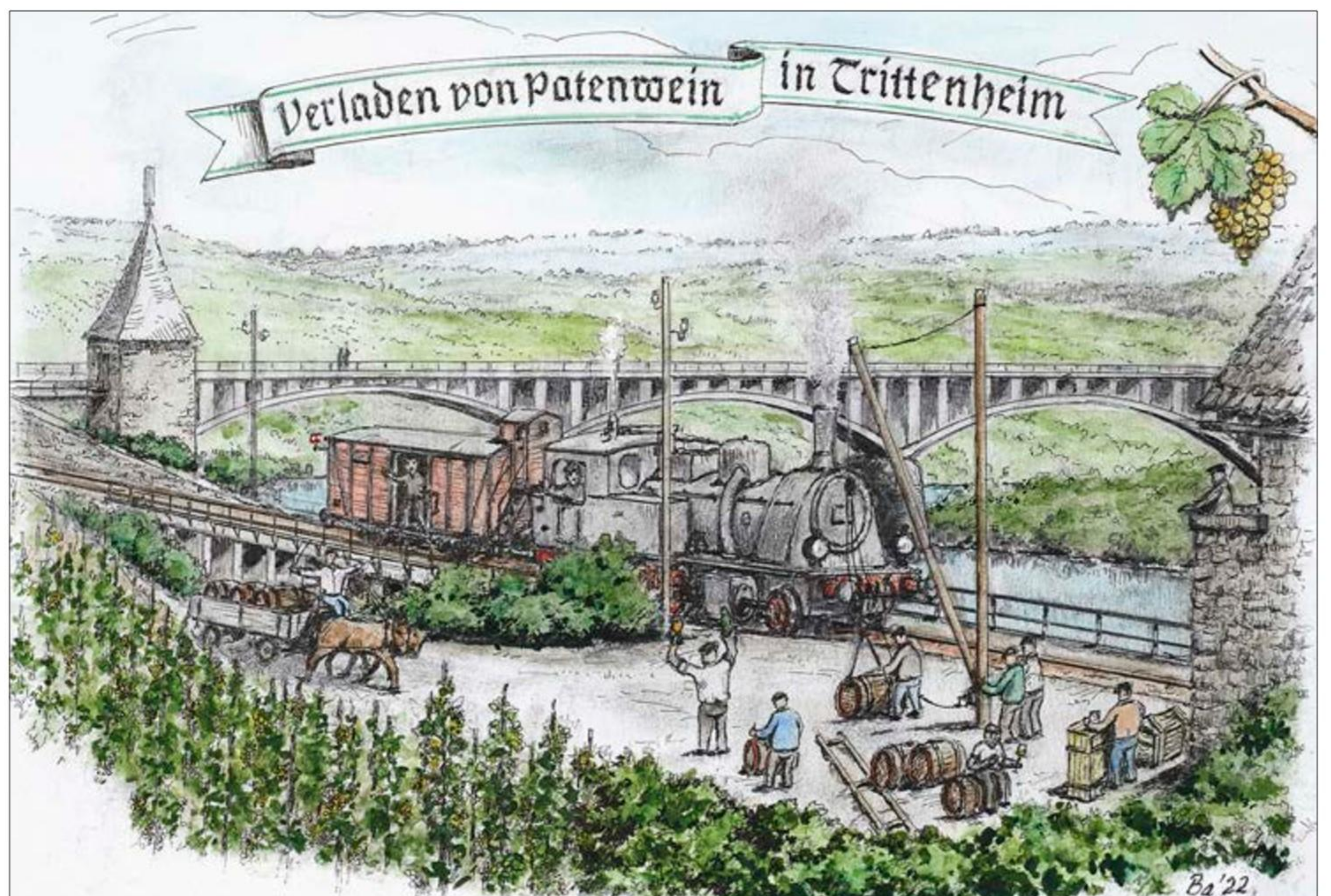
Helmut Reichelt

Haltepunkt Trittenheim

Nach Stilllegung der MB (31. Januar 1968) und Abbau der Gleisanlagen bietet sich dem Moselfahrer auch heute noch vom linken Flussufer ein grandioser Blick auf die gegenüberliegende Weinlage „Trittenheimer Apotheke“, die beiden Fährtürme, die von 1829-1909 (Eröffnung der 1. Moselbrücke) den Betrieb einer Gierponte ermöglichten und das vor allem uns interessierende ehemalige Stationsgebäude. Als Trittenheim mit der „weiten Welt der Schiene“ verbunden wurde, mussten sich Reisende zunächst mit einem hölzernen Unterstand („Dieser primitive Bahnhof ...“ – so die Schulchronik von Trittenheim zur Eröffnung am 28. Mai 1903) zufrieden geben. Das später aus Schiefersteinen errichtete und mit Sandstein-Fensterlaibungen versehene Gebäude – inzwischen rücksichtsvoll restauriert – gehört nun zu einem Weingut.

Zwistigkeiten mit der Gemeinde Trittenheim oder doch Terrainprobleme zwangen die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, sowohl auf ein Überhol- wie auch ein einseitig angebundenes Ladegleis zu verzichten. Weinfässer und andere schwere Lasten wurden während der Zugpausen mit einem Kran verladen. Interessanterweise verzeichnen die Unterlagen von 1927 ein hohes Aufkommen an versendetem (572 Stück) und empfangenem Großvieh (297 Stück). Die Viehverladung muss ein einmaliges Schauspiel gewesen sein. Das fast einen Kilometer lange Hangviadukt sollte auch bei Hochwasser einen ungestörten Bahnbetrieb gewährleisten. Kostspielige Bauten dieser Art und die fast jährlich auftretenden Hochwasser zählten zu den Ursachen, warum die Moselbahn finanziell nie „auf einen grünen Zweig“ kam. *Helmut Reichelt*

Der Haltepunkt Trittenheim erhielt kein Ladegleis. Das Verladen bedingte eine gewisse Aufenthaltszeit des Zuges. Reinhold Barkhoff illustrierte eine Verladung der Weinfässer mit einem einfachen Ladebaum, wie es durchaus hätte sein können. *Illustration: Reinhold Barkhoff*

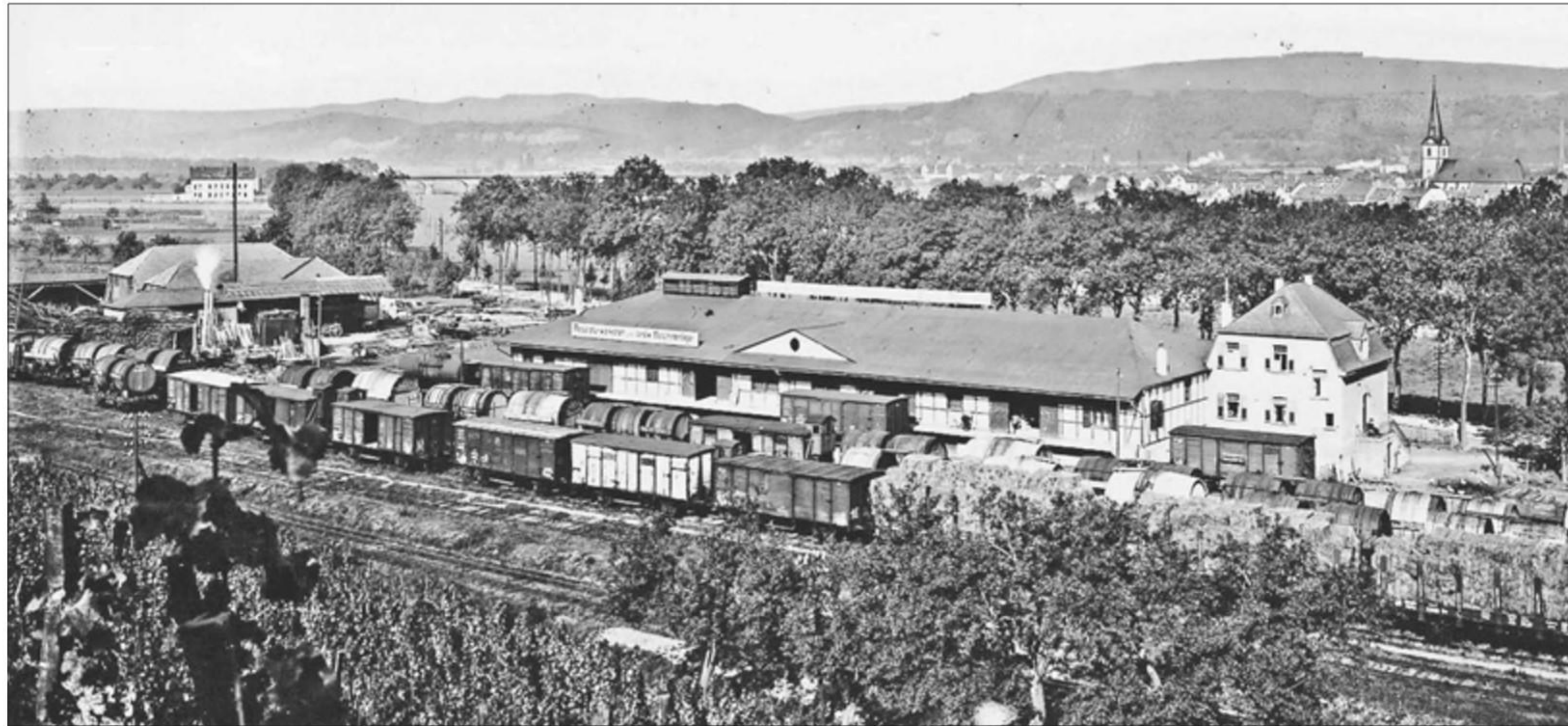


Als Ersatz für die vom 30. April bis zum 15. Juli 1966 ausgefallene MB-Diesellok V 64 (MaK 1953/500003) zieht die rote DEG V 41 (Esslingen 1953/5129) ihren kurzen Güterzug am 25. Juni 1966 über das Trittenheimer Hangviadukt nach Trier. Foto: Hans Hoscheit, Sammlung Manfred Simon

Links Seite: Am 21. April 1957 verließ der Triebwagen T 41 Trittenheim in Richtung Trier.

Foto: J.C. de Jongh, Slg. Eisenbahnstiftung

Das Bild von 1925 zeigt den Güterbahnhof Ruwer. Im Vordergrund liegt das Gleis Trier–Hermeskeil, dahinter das Streckengleis der MB. Faszinierend sind die unterschiedlichen Weinfasswagen. Im Hintergrund die Pfälzer Brücke der Hauptstrecke Trier–Koblenz und Trier–Köln (Eifelstrecke). Der Ort auf der anderen Moselseite ist Pfälzel. Links vom Lagerhaus der „Holz-Becker“ und die Strohhusenfabrik Slg. Manfred Simon



schwierigen Zugriffs ist hier aber bewusst kein echter Bahnhof vorgesehen.

Um die durch Wald kaschierte Ecke landen wir umgehend am dritten ausgewählten Motiv, dem Personenbahnhof Ruwer und in der anschließenden Übergabestelle der Moselbahn zur DB (die funktionslose DB-Strecke Trier–Hermeskeil ist links angeschnitten); der charakteristische „Hosenträger“ sowie das Stellwerk in Fachwerkbauweise sind modifiziert nachgebaut, ergänzt durch das Lagerhaus des Trierschen Bauernvereins (das eigentlich im Güterbahnhof Ruwer steht!). Der Kulissenübergang wird durch Gebüsch und eine fiktive Fußgängerbrücke verdeckt. Kehre und Fiddleyard liegen offen und erfordern unter Umständen

den eine mobile Trittleiter, falls dort Züge umgestellt werden sollen.

Ob sich eine solche Erweiterung vom Aufwand her lohnt und ob eine zweite Ebene in dieser Ausbildung sicher und bequem zu betreiben ist, darüber kann allerdings trefflich gestritten werden. Allein die untere Ebene könnte sich vom Aufwand her ja bereits zu einem Lebenswerk auswachsen.

Für den Heimgebrauch könnte man sich deshalb auch kurzerhand einzelne Moselbahnmotive herausgreifen und auf eine deutlich weniger aufwendige Weise gestalten. Segmente bieten hierfür ideale Voraussetzungen, wie die folgende Variante als Anregung für einen Zimmerentwurf zeigen soll.

Moselmotive – bescheidener

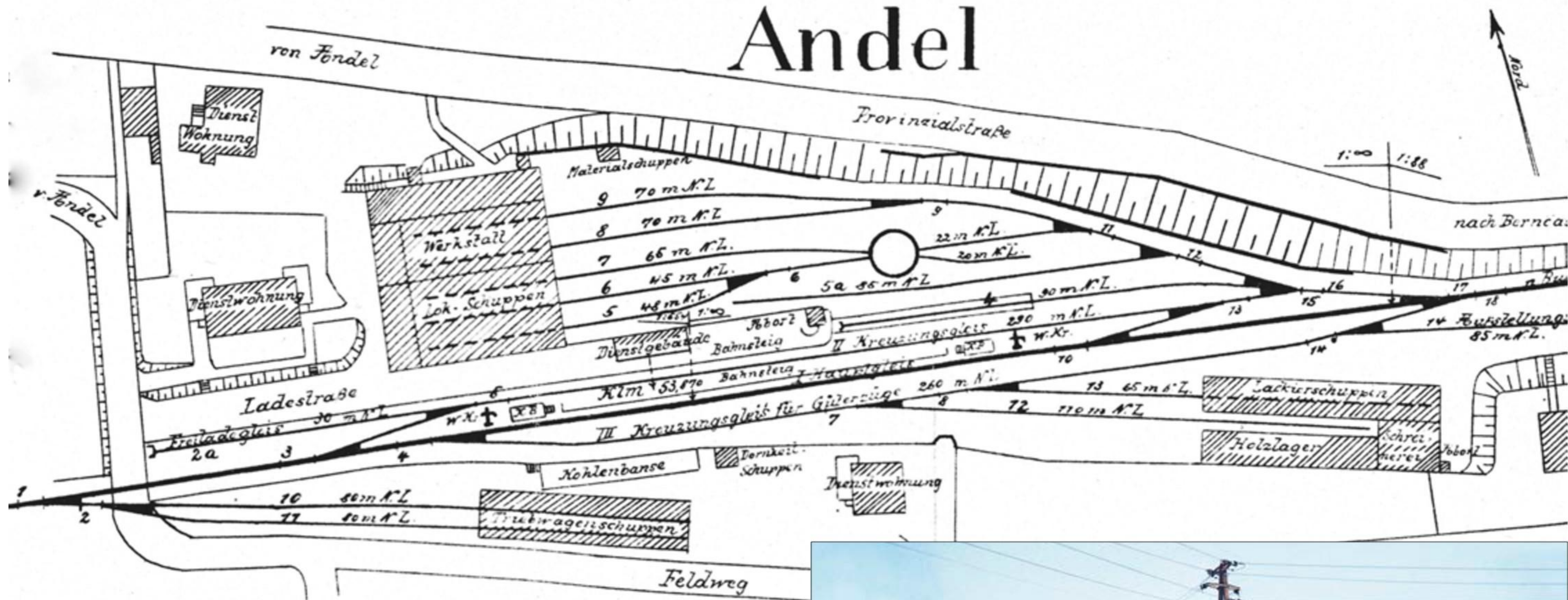
Es ist eine Variante mit Vorbildbahnhöfen der Moselbahn, die auch als Saufbähnchen bekannt war und von 1905 bis 1961 (vor dem schrittweisen Rückbau) an der Mittelmosel zwischen Bullay und Trier betrieben wurde – den „großspurigen“ Entwurf zu allen möglichen Moselthemen kennen Sie ja schon. Hier hingegen liegt der Fokus auf dem reinen Nebenbahnbetrieb, allerdings mit den aus meiner Sicht zwei reizvollsten Stationen der Strecke, nämlich Andel und Bullay-Süd.

In der vereinfachten Umsetzung findet ein Punkt-zu-Punkt-Verkehr zwischen Andel an der Mittelmosel und dem Endbahnhof „Bullay Süd“ in (weiter auf S. 32)

Auch wenn die Gleise längst abgebaut sind, vermittelt das Trittenheimer Motiv von 1975 die Atmosphäre vergangener Zeiten. Foto: Helmut Reichelt



Andel



Typisch für den Bf Andel waren die umfangreichen Lok- und Wagenschuppen der Moselbahnfahrzeuge. Hier wurden auch zur Epoche IIIa die Touropa-Wagen der Sonderzüge ab- bzw. bereitgestellt.



Sieben der von Humboldt 1906 gebauten 1'B-Loks prägten viele Jahrzehnte die Moselbahn. Lok 11 wurde als letzte 1961 abgestellt. Hier steht sie am 13. Sept. 1959 in Andel. Foto: Robin Fell, Slg. Eisenbahnstiftung

Der Esslinger Triebwagen T 63 wartet am 14. Oktober 1961 auf den in Andel einfahrenden Personenzug. Foto: Gerd Wolff, Slg. Eisenbahnstiftung

Moselmotiv: Bf Andel

Schon der Gleisplan des Bahnhofs Andel aus dem Konzessionsgesuch von 1904 mit der Lokwerkstatt samt angebautem Wasserturm, der 8-m-Drehscheibe und den Dienstwohnhäusern bietet zahlreiche Anregungen zum Nachbau. Doch die in den 1930er-Jahren erweiterten Gleisanlagen mit dem neuen zweigleisigen Schuppen für die ab 1936 beschafften Wismarer Triebwagen (Typ Mosel) sowie der neue Lackierschuppen mit dem daneben liegenden Gleis zum Holzlager stellen selbst für routinierete Modellbauer eine Herausforderung dar. Während für den Nachbau der Dienstwohnhäuser auf „Auhagen-Bauteile“ zurückgegriffen werden könnte, dürfte die Anfertigung der verschiedenen Schuppen als „Laser-Konstruktion“ am sinnvollsten sein.

Reizvoll sind zudem die unterschiedlichen Baustile: Ziegelbauten mit angesetzten hölzernen Veranden bei den Dienstwohnungen, Ziegel an Seiten- und Rückwand beim großen Lokschuppen, jedoch Fachwerk auf der Einfahrseite (1904), der „neue“ VT-Schuppen und das Holz-

lager als mit Ziegeln ausgemauerte Fachwerkkonstruktion und schließlich das grauweiß verputzte in den 1950er-Jahren aus einem ehemaligen Luftschutzbunker umgebaute Stationsgebäude mit Teerdach.

Mit dem Aufkommen der Esslinger Triebwagen ab 1952 (T 63 und T 64 – Exemplare von Brekina sind im Internet und bei Modellbahnbörsen noch zu bekommen) beginnt für den Betriebsmodellbahner die interessanteste Zeit. Hinzu kommen der Gläserne Zug (Liliput), die blauen Touropa-Liegewagen, die in Andel abgestellt und für die Rückfahrt ab Bernkastel Nord nach Hamburg und Dortmund vorbereitet wurden, aus dreiachsigen Umbauwagen gebildete Sonderzüge zum Bernkasteler Weinfest sowie ab und an eine Sonderfahrt mit dem roten Schienenbus. Ist dann noch der „normale“ Güterverkehr mit der ELNA vom Typ 2 (Modell von Weinert) abzuwickeln, kann der Fahrdienstleiter von Andel ganz schön ins Schwitzen kommen, wenn das Kreuzungsgleis für Güterzüge teilweise durch vier abgestellte Touropa-Wagen blockiert ist, jedoch Zuglok und Personal für die Weiterfahrt nach Bullay getauscht werden

müssen und zudem der Schülerzug von Bernkastel kreuzen muss. Die Modellbahnindustrie bietet in H0 genügend Modelle – selbst eine pfälzische P 5/BR 77 (1'C 2'-Lok von Rivarossi) könnte – auf den Schneidbrenner wartend – im Bahnhof Andel abgestellt sein.

Vielleicht können die Kleinbahnfreunde auf das H0-Modell eines Wismarers vom Typ Mosel hoffen, doch die 1'B-Loks aus der Anfangszeit dürften nur im reinen Selbstbau zu erstellen sein. Ob eine „Zuckersusi“ (Roco) als Basismodell für den Umbau in eine Moselbahn-Mallet zu gebrauchen ist, müsste allerdings geprüft werden.

Für N-Bahner, die ihr Herz an die Moselbahn verloren haben, fehlt es hingegen an allem: 1'C-ELNA, Esslinger Triebwagen und, und, und ... Vielleicht wird diese MIBA-Spezial-Ausgabe auch aufmerksam in den Konstruktionsbüros und Wirtschaftsabteilungen der Modellbahnfirmer gelesen.

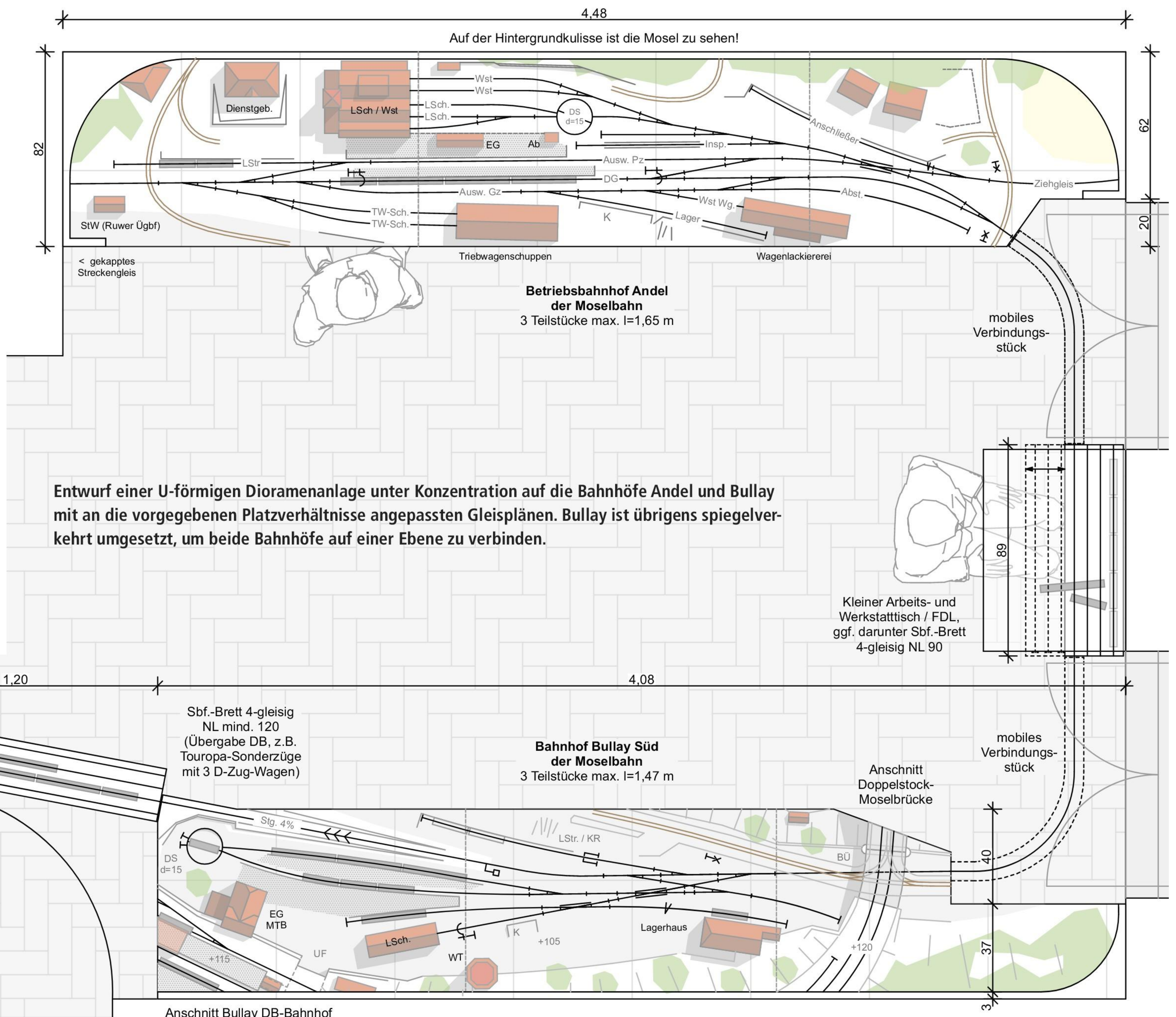
Helmut Reichelt



Die von der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloher Eisenbahn stammende 1'C 1' h2t-Lok 211 war bei der Moselbahn ab 1957 im Einsatz und wurde 1966 verschrottet. Hier steht sie am 13. September 1959 vor dem Lokschuppen in Andel. Foto: Will A. Reed, Slg. Eisenbahnstiftung



Links im Bild vom 21. April 1957 der VB 130 im Bf Andel. Der dreiachsige Personenwagen wurde an das Erscheinungsbild der Esslinger Triebwagen angepasst und als Beiwagen geführt. Rechts hinten die Wagenwerkstatt von Andel. Foto: J.C. de Jongh, Slg. Eisenbahnstiftung





Die Pündericher Galerie ist der wohl markanteste und bekannteste Streckenabschnitt der Moselbahn. Am heißesten Tag des Sommers 2012 mit bis zu 38 Grad genießen die Urlauber das kühlende Moselwasser bei Pünderich. Über das Pündericher Hangbauwerk rollen am 19. August 2012 zwei 189er mit GM 48728 (Dillingen Hochofen Hütte–Maasvlakte Oost) Bullay entgegen. *Foto: Joachim Bügel*

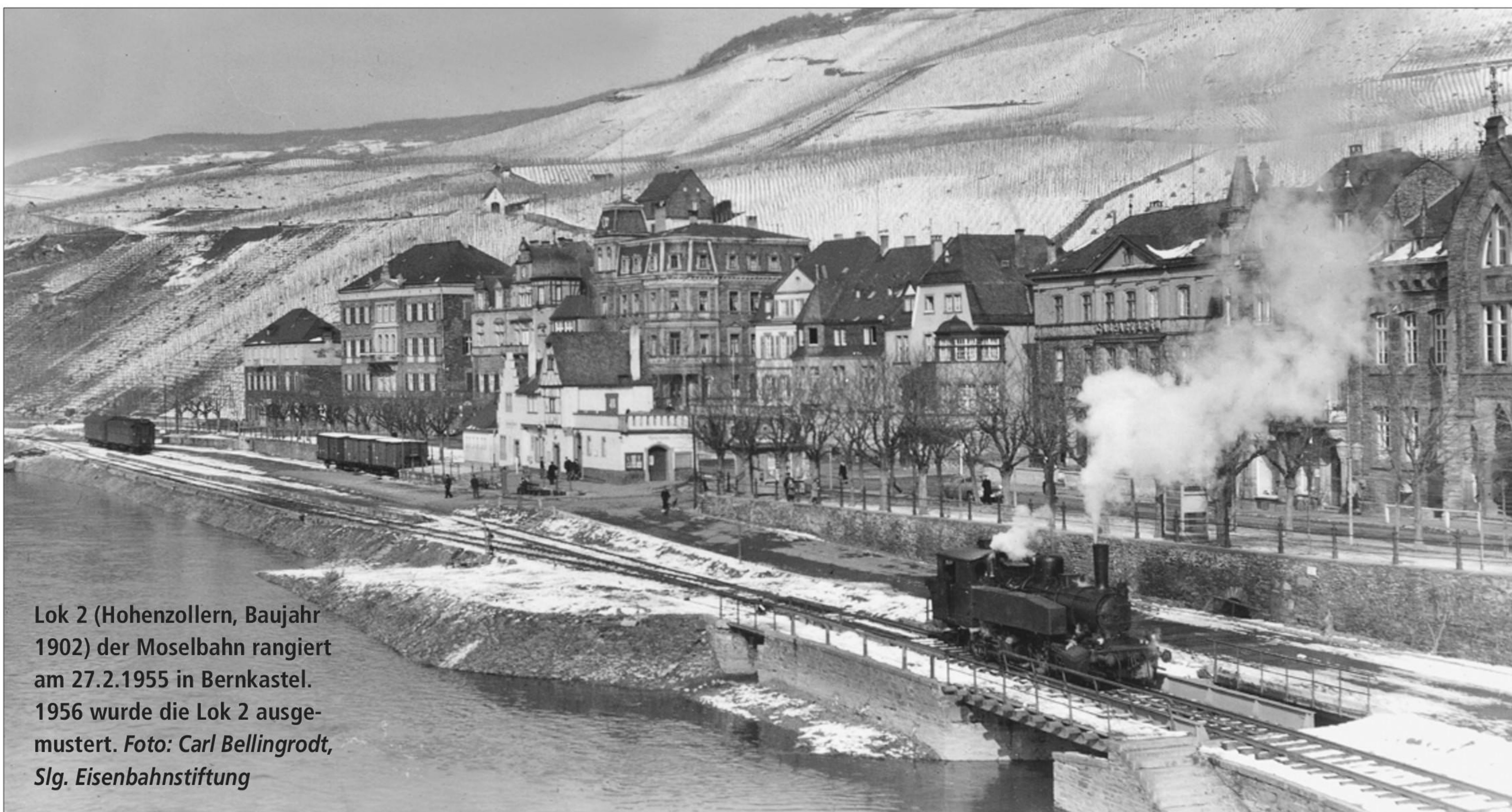
seiner interessanten Lage zwischen dem DB-Bahnhof Bullay (der ihn anbindet) samt seiner berühmten Doppelstockbrücke und der Mosel statt. Die Brücke sollte unbedingt als angeschnittenes Modell angedeutet werden. Bullay ist ungefähr in seiner Vorkriegsausstattung samt „Hosenträger“, eingleisigem Lokschnuppen und kleiner Drehscheibe sowie dem Empfangsgebäude, das sich hier verschlafen an den Damm der Hauptbahn schmiegt (in Wahrheit stand es ein paar Meter weiter entfernt), nachgebildet. Al-

lerdings wurde der Bahnhof aus Gründen einer praktischen Anbindung spiegelverkehrt aufgebaut.

Die Züge verkehren zwischen den Bahnhöfen über mobile Ansatzbretter, die bei Betriebsruhe weggeräumt werden, um die Fenster wieder freizugeben. Dazwischen kann unter- oder oberhalb des Werkstatt- bzw. Arbeitstisches gegebenenfalls ein kleiner Zwischenschattenbahnhof eingesetzt werden, abhängig von der Höhe der Anlagenteile über dem Fußboden. Der Zwischenschattenbahn-

hof bringt nochmals Abwechslung in das Betriebsgeschehen.

Wichtig ist hier auch das zweite „Fiddlebrett“ am Ende von Bullay, mit dem originalgetreu die Übergabe-Garnituren von der DB über eine steile Gefällestrecke zugeführt wurden. Dazu gehörten seinerzeit unter anderem Touropa-Sonderzüge aus drei D-Zug-Wagen und auch der „Gläserne Zug“. Zudem erfolgte hier die Übergabe von Güterzügen, was im Modell dem betrieblichen Aspekt zugute kommt. *Dieter Lutz*



Lok 2 (Hohenzollern, Baujahr 1902) der Moselbahn rangiert am 27.2.1955 in Bernkastel. 1956 wurde die Lok 2 ausgemustert. *Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Eisenbahnstiftung*

© Otto Humbach

Werden Sie zum **SPEZIAL**isten



2 für
nur **€ 14,90**
(statt € 25,80
bei Einzelkauf)

- ✓ Sie sparen 42% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Die **MIBA Spezial**-Hefte kommen bequem frei Haus*

Gute Gründe, warum Sie **MIBA Spezial** lesen sollten

MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter *MIBA*-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes *MIBA-Spezial* zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

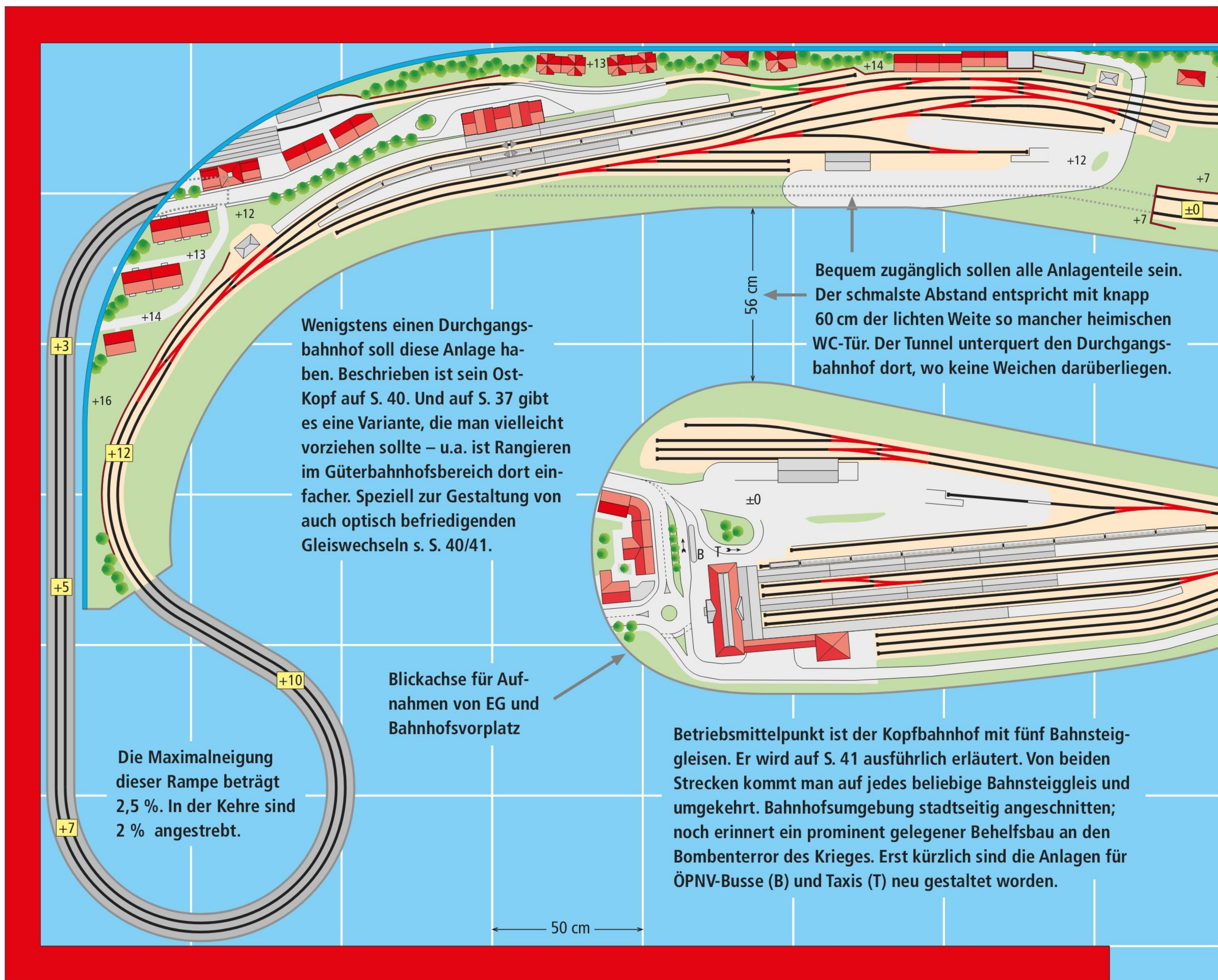
Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *MIBA Spezial* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,65 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/spezial**



Ein bereits bekanntes Dachgeschoss, diesmal für eine

Größere Sache in N

In MIBA-Spezial 132 plante Bertold Langer eine H0-Anlage für das Dachgeschoss eines Reihemittelhauses. Jetzt geht es um eine N-Anlage im selben Raum mit einem Kopfbahnhof, einem Durchgangsbahnhof, zwei recht langen Fahrstrecken und einem Betriebskonzept, das selbst bei diesem scheinbar üppigen Raumangebot in H0 überhaupt nicht zu realisieren wäre.

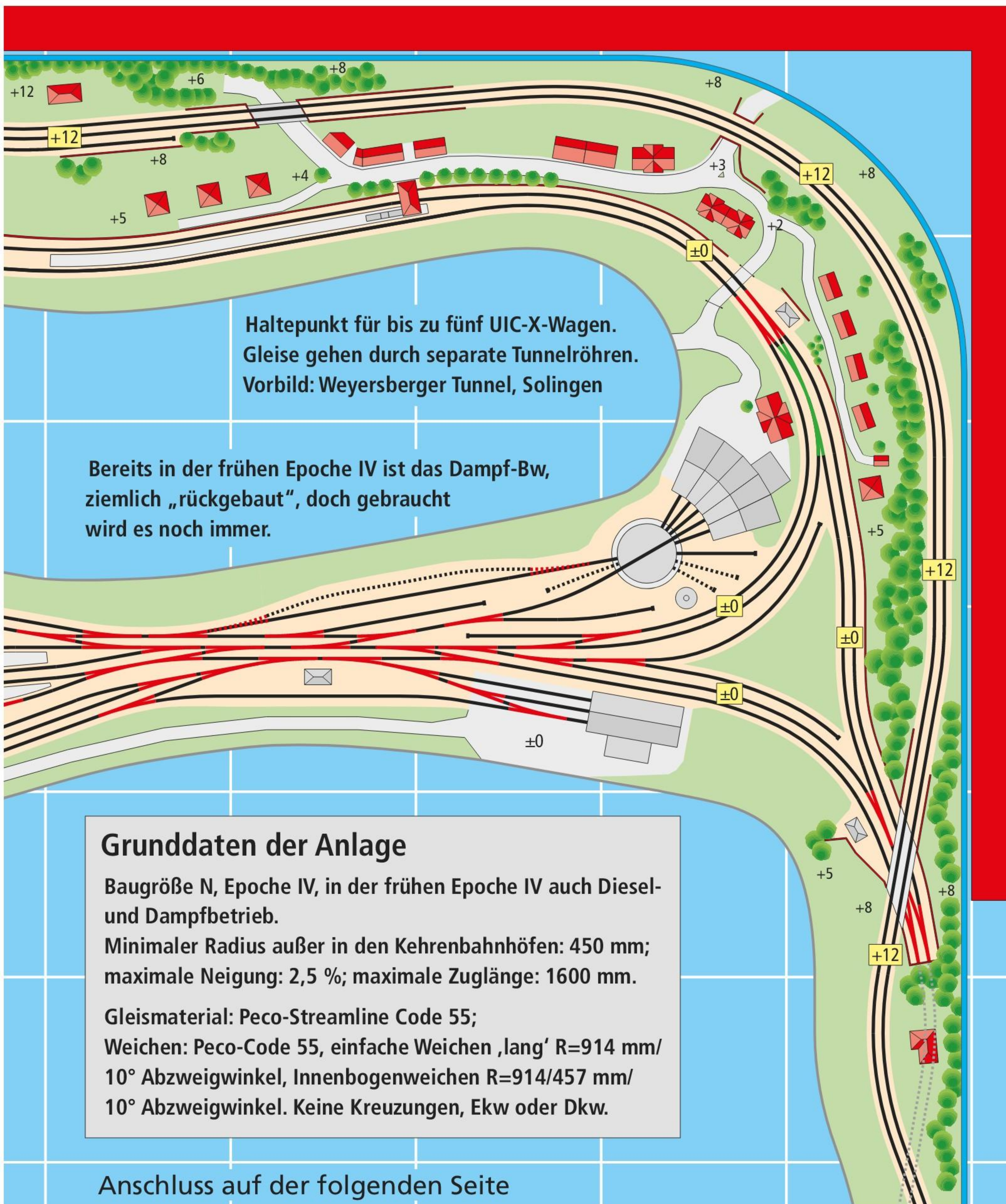
In MIBA-Spezial 132 hatte ich für das noch nicht ausgebaute Dachgeschoss des Reihemittelhauses, in dem ich wohne, eine H0-Anlage entworfen. Sie gefiel mir recht gut, aber vor allem die Streckenradien waren für meine Ansprüche einfach zu gering. Außerdem schien mir

die hauptsächliche Station – immerhin ein Trennungsbahnhof – zu kurz. Also packte mich als Kopfbahnhof-Fan die planerische Neugier: Passt in denselben Raum eine N-Anlage mit mittelstädtischem Kopfbahnhof als Zentrum abwechslungsreichen Betriebs?

Kopfbahnhof ...

Damit er nicht Endbahnhof bleibt, sollen von ihm mindesten zwei Strecken ausgehen; eine Umfahrung, vor allem für Güterzüge, muss auch vorhanden sein, um ohne Bahnhofsberührung von der einen auf die andere Strecke zu gelangen.

In Kopfbahnhöfen, in die mindestens zwei Strecken münden, werden die Loks übergehender Züge gewechselt, sofern es keine Wendezüge sind. Also braucht man ein nicht nur angedeutetes Bw. Setzt man in der frühen Epoche IV noch Schleppender-Dampflok ein, wird eine Drehscheibe fällig. Am besten macht sie sich, wenn sie einen Ringlokschuppen bedient. Ein Diesel-Bw muss es ebenfalls geben, denn der Abschied von der Dampflok war in der Epoche IV ja längst schon das große Ziel, das man auch durch das Dampflokverbot im Oktober 1977 erreichte.



Links: Anlagensegmente im langen Schenkel des L-förmigen Raums (6 x 3 m). Ihr Umriss ist so schmal gehalten, dass recht bequemer Zugang und Zugriff gewährleistet sind. Die Zugangswege sind mindestens 56 cm breit. Die Gegend um das Gleisdreieck des Kopfbahnhofs ist jedoch nicht optimal zu erreichen.

Der Kopfbahnhof lässt sich von drei Seiten bespielen und betrachten. Auf seinen Bahnsteiggleisen kommen jeweils Reisezüge mit maximal acht UIC-X-Wagen unter. Was noch dazugehört: drei Abstellgleise für Züge dieser Länge, ein dreigleisiger Diesel-Schuppen sowie Behandlungsanlagen, Drehscheibe und Ringlokschuppen für Dampflok. Eine recht umfangreiche Ortsgüteranlage ist auch vorhanden.

Eine beachtlich lange Doppelgleisstrecke verbindet den Kopfbahnhof (Niveau ± 0 cm) mit dem Durchgangsbahnhof (Niveau +12 cm). Von da führt sie weiter in den oberen Kehrenbahnhof im kurzen Schenkel des Raums. Die zweite Strecke aus dem Kopfbahnhof geht – viel kürzer als die erste und ohne Zwischenbahnhof – zum zweiten Kehrenbahnhof, der deckungsgleich unter dem oberen liegt.

Der Durchgangsbahnhof hat drei in beiden Richtungen befahrbare Bahnsteiggleise (acht UIC-X-Wagen plus Lok). Ortsgüteranlage für rangierfreudige Modellbahner.

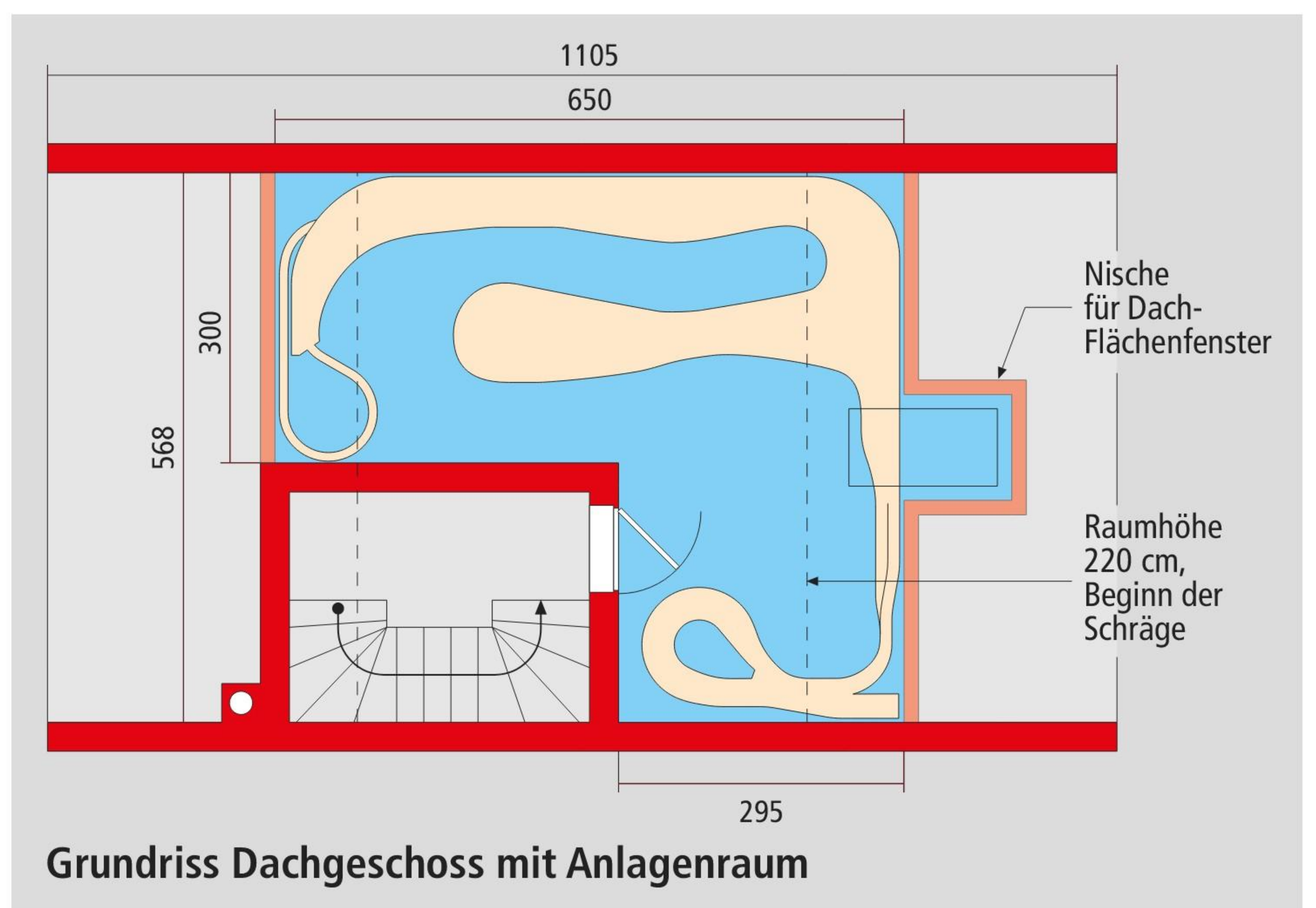
Plan im Maßstab 1:20 für Baugröße N und alle anderen Zeichnungen: *Bertold Langer*

Unten: In MIBA-Spezial 132 ist der Modellbahnraum im Dachgeschoss ausführlich vorgestellt worden. Hier nur seine Lage dort mit den Umrissen der aktuellen Anlage.

All das braucht viel Platz. Eine Spielbahn in H0 wäre im zur Verfügung stehenden Raum vielleicht noch zu realisieren, doch mit dem Raumbedarf des Vorbilds hätte das nichts mehr zu tun. Auf einer Modellbahnanlage hingegen soll man nicht nur Betriebsabläufe des Vorbildes nachbilden können. Sie soll vor allem auch dessen optischen Eindruck wiedergeben, so gut es eben geht.

... und Durchgangsbahnhof

Kopfbahnhof und sonst nur Strecken, auch wenn sie noch so lang sind? Das war mir zu wenig. Eine Modellbahnanlage sollte auch das Bremsen, das oft nur kurzes Anhalten und die darauf folgende Anfahrt nachempfinden lassen. Schnelle Durchfahrten auch von Güterzügen möchte man ebenfalls erleben können. Also muss zudem ein beachtenswerter



Den kurzen Schenkel des L-förmigen Anlagenraumes dominieren zwei identische fünfgleisige Kehrenbahnhöfe mit ca. 20 cm Höhenabstand. Sie dienen vor allem als Endstationen, in denen jeweils bis zu vier Züge gespeichert werden können. Es können auch mehr sein, wenn man ein Kehrgleis für zwei hintereinander abzustellende kürzere Züge teilt. Doch dafür ist eine möglichst computergestützte Logik nötig.

Schleptenderloks setzen sich ans andere Zugende und stehen dann mit dem Schlot voraus zur Rückfahrt bereit. Für den Lokwechsel gibt es Lok-Abstellgleise.

Endloser Kreisverkehr zwischen beiden Kehrenbahnhöfen geht auch, und zwar über die Umgehung des Kopfbahnhofs.

Durchgangsbahnhof her. Bahntechnisch gesehen ist es ein Zwischenbahnhof, denn weitere Strecken gehen von ihm nicht ab. Ich siede ihn in einer kleineren Stadt an, in der D-Züge allenfalls zum Ein- und Ausstieg von Parlamentariern zu halten geruhen. Bis hinauf zu Eilzügen

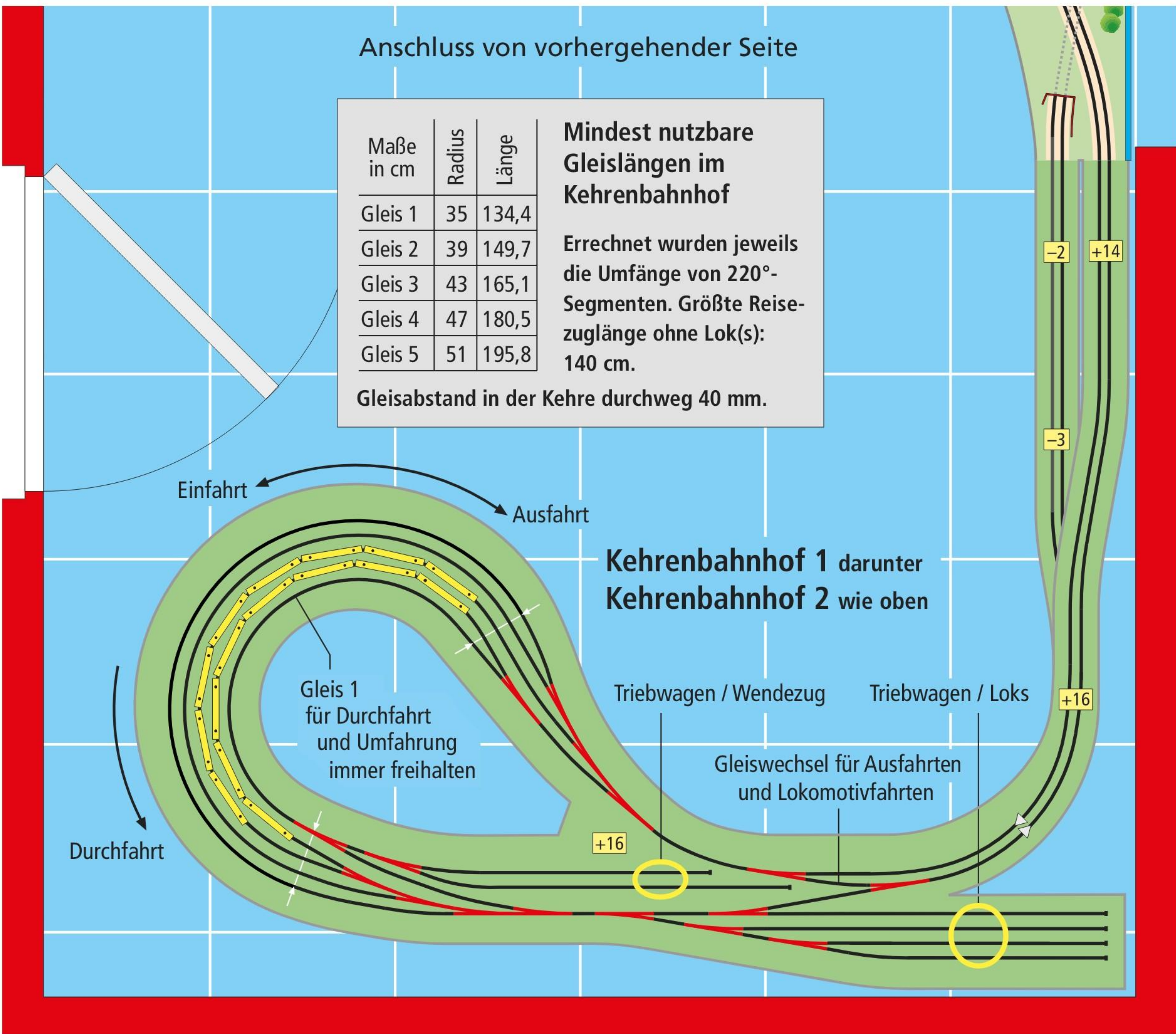
machen hier alle Reisezüge aber planmäßig Halt. Auch lebhafter Güterverkehr kann stattfinden, selbst wenn nur eine einzige

Fabrik mit Anschlussgleis in Bahnhofsnähe zu sehen ist. Straßenfahrzeuge übernehmen den Verkehr zwischen kleineren Industriebetrieben und der Ortsgüteranlage. Sie ist jedoch nicht ganz unkompliziert ausgefallen. Und grundsätzlich fragt sich, ob das deshalb notwendige intensive Rangieren in Größe N außerordentlich lustig sein kann.

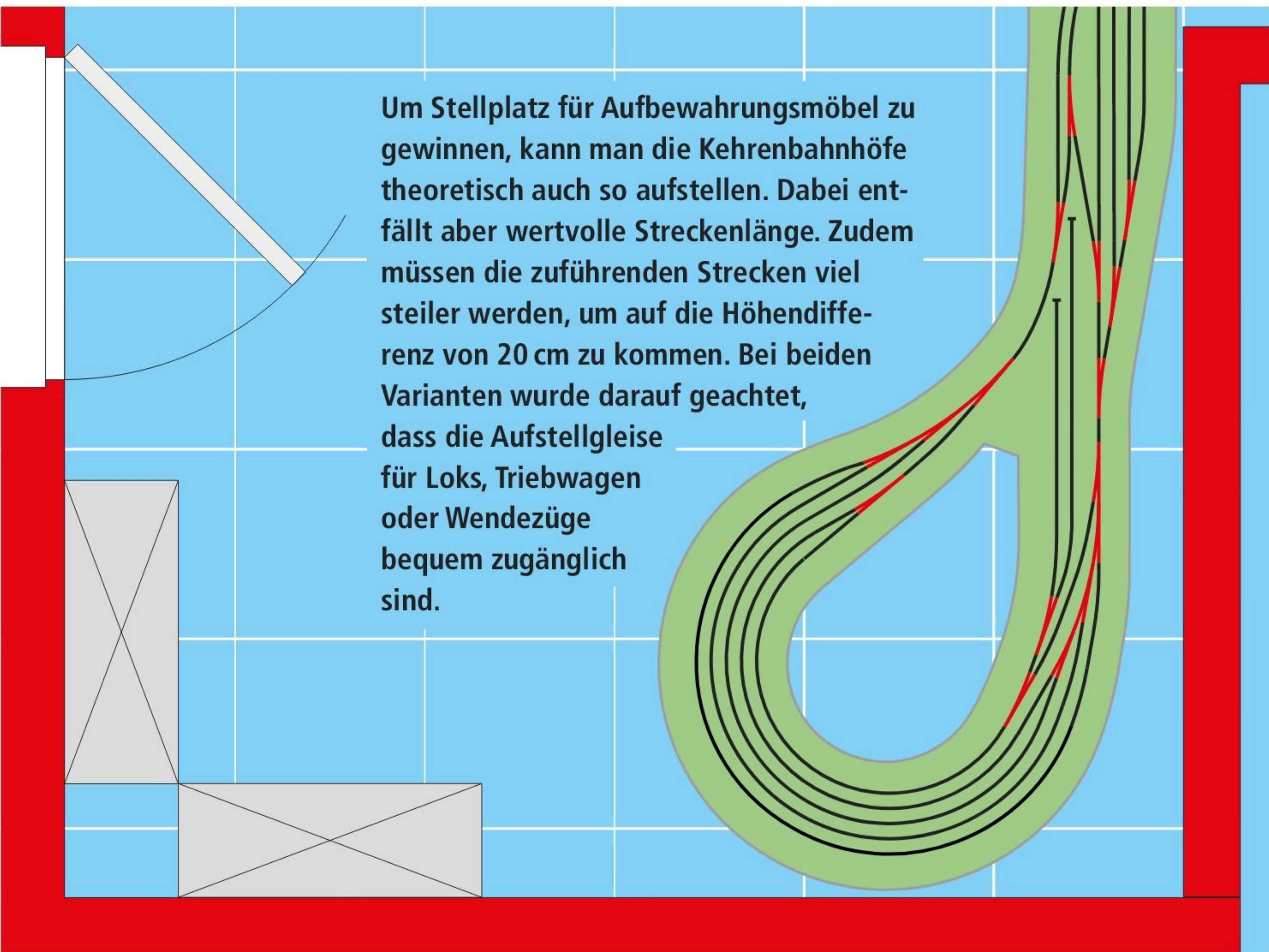
Verkehrsgeschichtliches ...

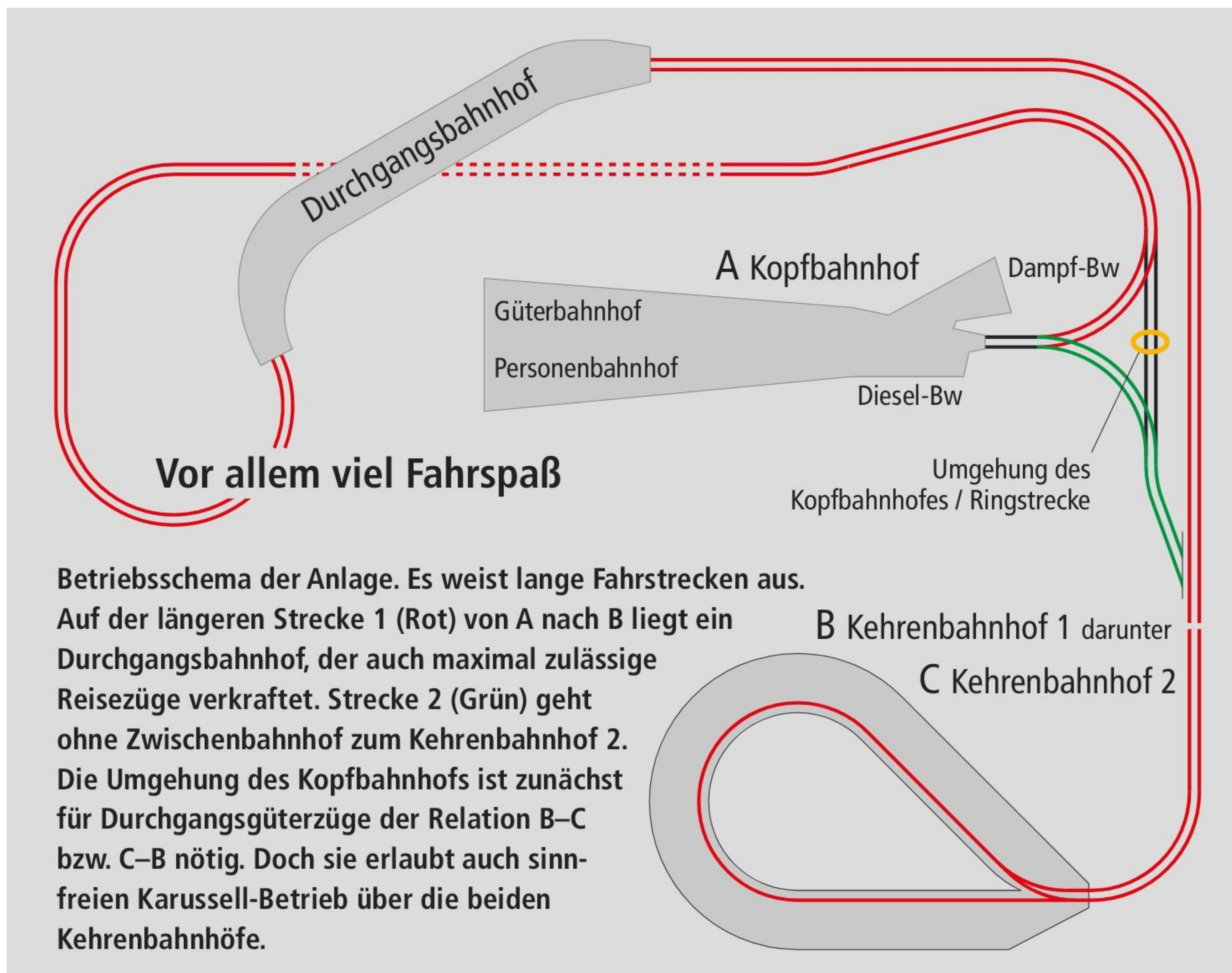
Eisenbahnstrecken müssen ein Verkehrsbedürfnis bedienen. Sie wurden gebaut für den Verkehr von Personen und Gütern zwischen A und B. Je mehr Zwischenstationen mit nennenswertem Verkehrsaufkommen, desto größer die veranschlagte Rentabilität der Strecke. Im Lauf der Geschichte änderten sich die Verkehrsbedürfnisse. So wanderte besonders nach dem Zweiten Weltkrieg ein großer Teil des Bahnverkehrs auf die Straße ab – mit den bekannten Folgen.

Meine Anlage spielt in der Epoche IV, als die Bahn sich noch nicht gänzlich aus dem traditionellen Güterverkehr zurückgezogen hatte. Also gibt es noch Orts-



Um Stellplatz für Aufbewahrungsmöbel zu gewinnen, kann man die Kehrenbahnhöfe theoretisch auch so aufstellen. Dabei entfällt aber wertvolle Streckenlänge. Zudem müssen die zuführenden Strecken viel steiler werden, um auf die Höhendifferenz von 20 cm zu kommen. Bei beiden Varianten wurde darauf geachtet, dass die Aufstellgleise für Loks, Triebwagen oder Wendezüge bequem zugänglich sind.





güteranlagen für Stückgut und Wagenladungen. Heute sind solche „Güterbahnhöfe“ beseitigt, ihre Grundstücke sind unwiederbringlich verkauft. Die Bahn konzentriert sich auf den Containertransport und auf Ganzzüge für Massengüter.

Gerade beim Personenverkehr sah sich die Bahn schon in der Epoche III gezwungen, die Züge schneller und bequemer zu machen. Man beschaffte neues Wagen-

material und setzte auf Elektro- und Dieseltraktion. Wo diese Modernisierung nicht zu helfen schien, legte man Strecken still und baute sie ab. Dies ist die Ausgangsposition für die Zeit, in der das Tempo des Wandels noch zunahm.

Immerhin sind die beiden Strecken, die in meinen Kopfbahnhof münden, zweigleisig geblieben. Den recht bescheidenen Kopfbahnhof hat man bislang nicht

durch eine viel rationellere Durchgangsstation ersetzt. Personenverkehr scheint hier noch grenzrentabel, und die anfallenden Güter sind noch nicht ganz zur Straße übergelaufen. Wahrscheinlich ist diese für uns geradezu paradiesische Situation darauf zurückzuführen, dass die Strecken hier keine Magistralen sind und unter dem Radar der Modernisierer hindurchwitschen konnten.

... und Betriebliches

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken richtet sich nach den verkehrlichen Bedürfnissen sowie nach Streckenausstattung, Fahrzeugmaterial und Fahrplan als Eckdaten der Betriebsführung.

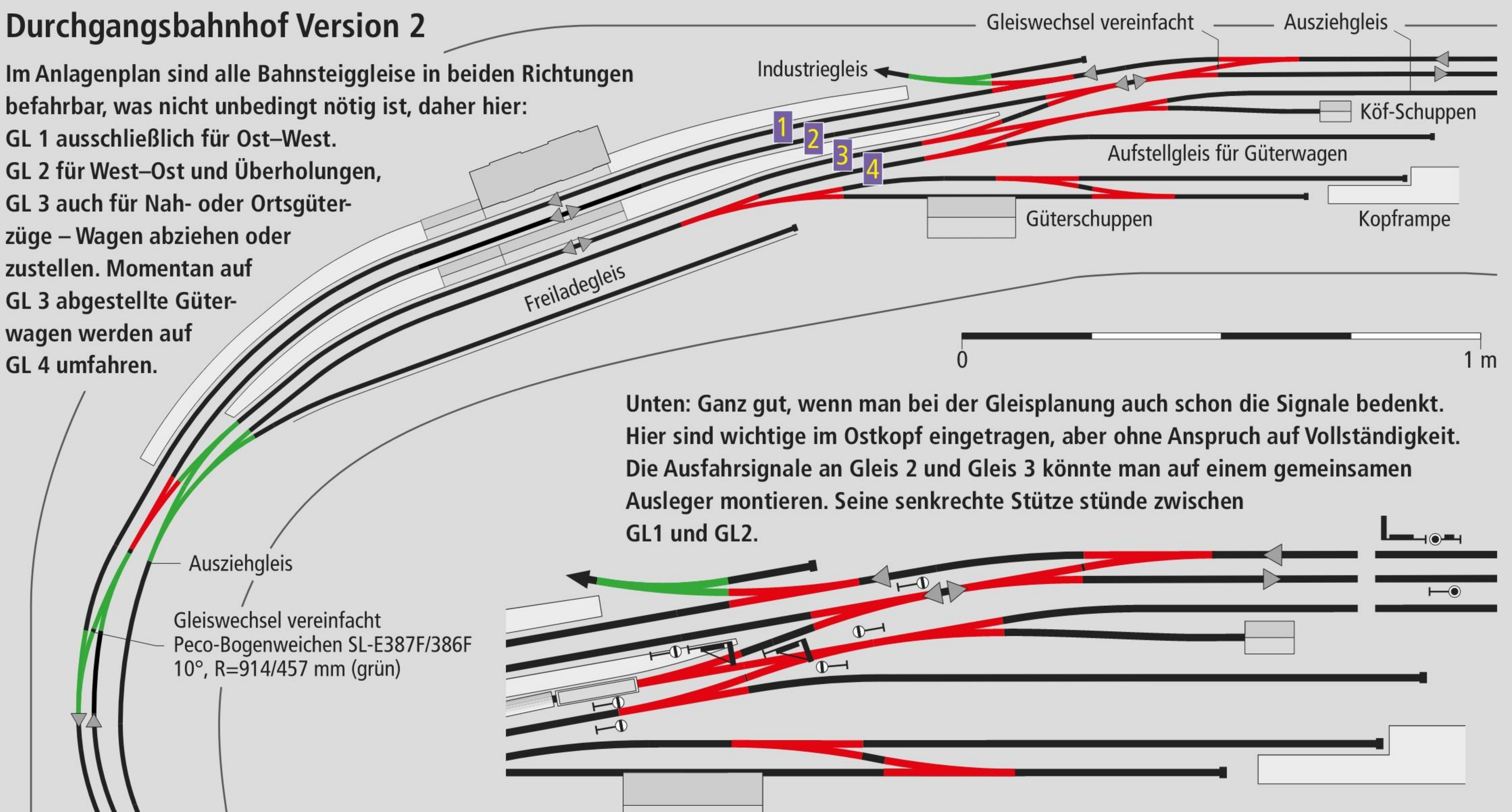
Meine beiden Strecken sind für eine Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt, die größte Neigung beträgt 2,5 %. Die Blockabschnitte sind durch Formsignale und Blockwärterposten gesichert. Dies erlaubt auch den Einsatz von D-Zügen, die hier vereinzelt verkehren. F-Züge sollte man verbannen, denn die sind den Magistralen vorbehalten.

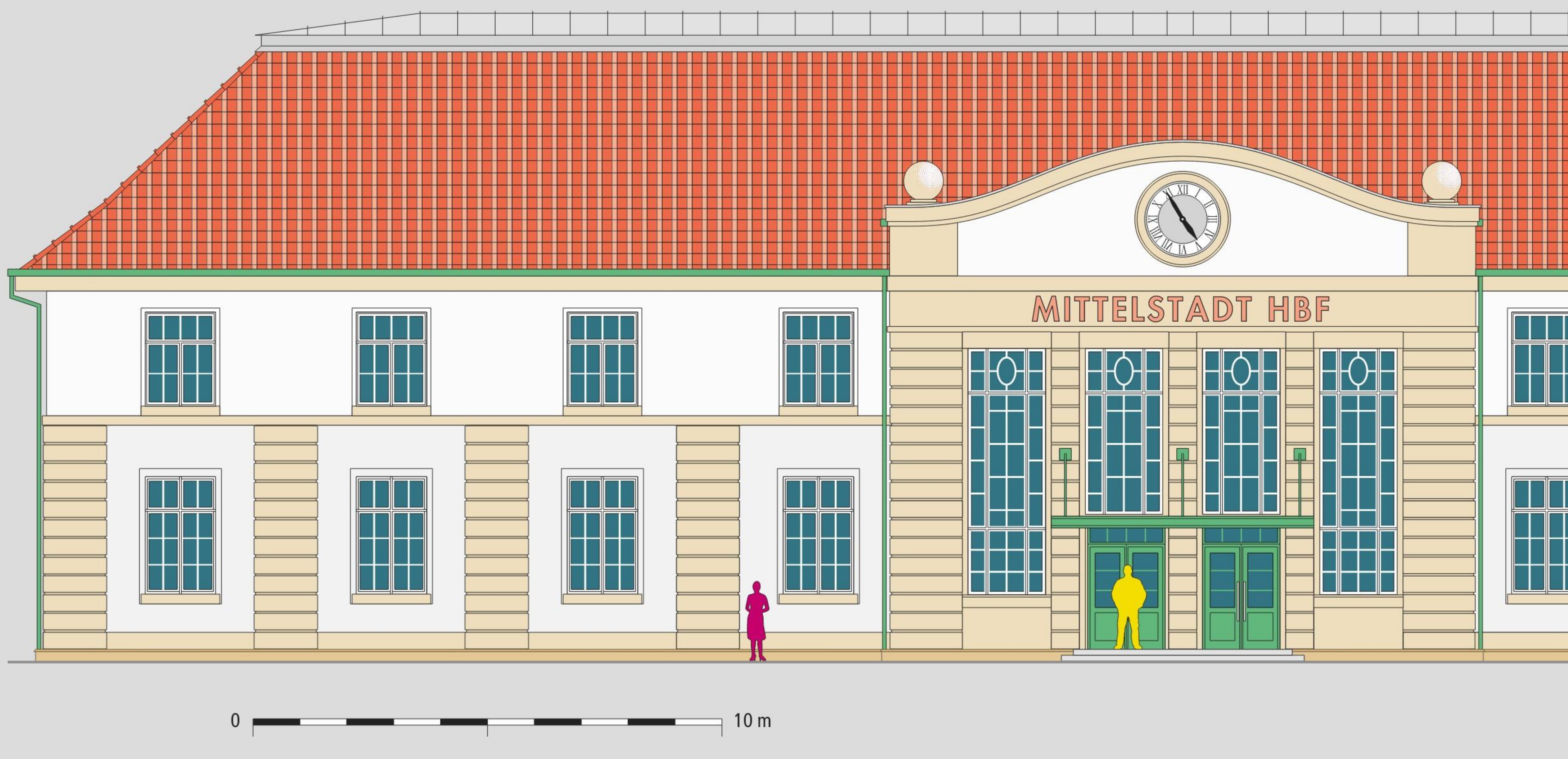
Reisende nutzen meist E- oder N-Züge. Oft sind es schon Wendezüge mit Dieselloks. Allein drei 26,4-m-Eilzugwagen mit Mitteleinstieg, ein Steuerwagen derselben Typenreihe und eine Lok aus der 216er-Familie ergeben einen attraktiven Zug. Auch Berufspendler, die noch nicht

Durchgangsbahnhof Version 2

Im Anlagenplan sind alle Bahnsteiggleise in beiden Richtungen befahrbar, was nicht unbedingt nötig ist, daher hier:

GL 1 ausschließlich für Ost–West.
 GL 2 für West–Ost und Überholungen,
 GL 3 auch für Nah- oder Ortsgüterzüge – Wagen abziehen oder zustellen. Momentan auf GL 3 abgestellte Güterwagen werden auf GL 4 umfahren.





Empfangsgebäude in Kopflage gibt es nicht als Modell, schon gar nicht solche, die einem bestimmten Einsatzzweck genau entsprechen. Hier geht es um den Kopfbahnhof einer Mittelstadt und nicht um den einer Metropole. Angeregt ist dieser Entwurf durch das EG eines Durchgangsbahnhofs. Das macht aber nichts, denn die zentrale Halle, die hier zum Querbahnsteig führt, bietet an ihrer rechten Langseite genug Platz für Fahrkarten- und Gepäckschalter; an die linke können sich Wartesäle und Bahnhofsrestauration anschließen. Das Kerngebäude könnte ruhig etwas breiter werden.

aufs eigene Auto umgestiegen sind, fühlen sich damit noch recht gut bedient.

Eine V 200 (220) vor den seltenen D-Zügen will zwar nicht so recht ins Setting der Anlage passen, aber die Lok hat ihre Fans. Also sei sie erlaubt. In der frühen Epoche IV ist ein Lokwechsel Diesel/Dampf noch möglich, weshalb das bereits

reduzierte Dampflokbw noch steht. Die BRen 01 (001, 011) oder 23 (023) wären da noch zu gebrauchen. Die BR 50 (050) und 44 (044) mit ihren Varianten sind noch vor Ferngüterzügen tätig, während mittelstarke 211 oder 212 (V 100) schon Nah- und Ortsgüterzüge ziehen. Für die Rangiererei im Durchgangsbahnhof kann

man eine Köf II vorhalten. Möglicherweise lassen sich Modelle dieser Lok sogar in N mit einer Digitalkupplung ausrüsten.

Übrigens: Michael Meinholds MIBA-Publikationen über das Thema Zugbildung seien allen Anlagenplanern sehr empfohlen.

Kopfbahnhof als Betriebszentrum

Vielen Modellbahnern dürfte ein Hauptstrecken-Kopfbahnhof das Objekt der Begierde sein. Im zugrundegelegten Modellbahnraum lässt es sich verwirklichen, wenigstens in Baugröße N oder kleiner. Gerade der Lokwechsel bei Reisezügen, die hier von einer auf eine andere Strecke übergehen, hat etwas. Spielt die Anlage in der frühen Epoche IV, ist wie gesagt für Diesel- und Dampfloks zu sorgen. Eine gute alte Ortsgüteranlage garantiert zusätzlichen Betrieb.

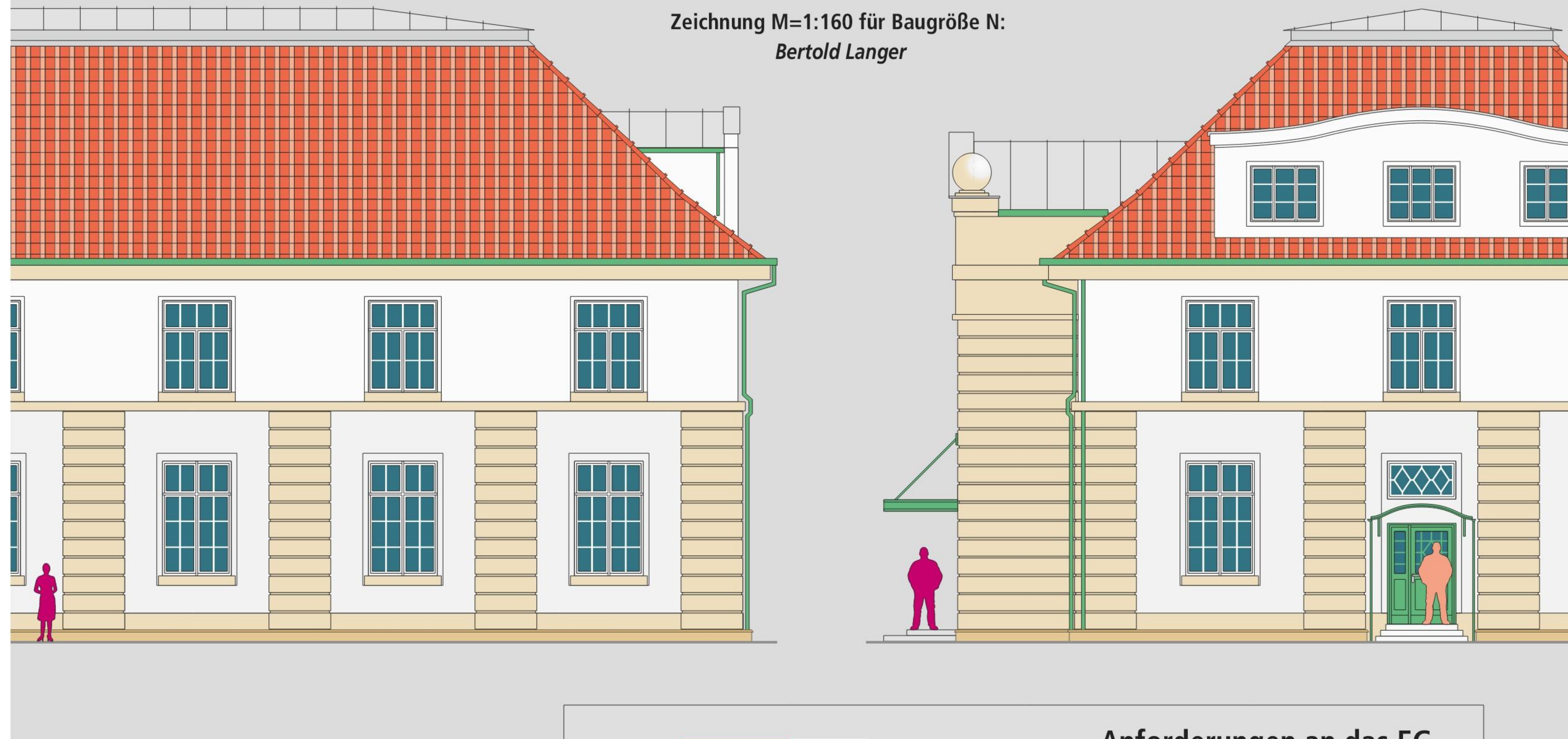


EG Wuppertal-Steinbeck, 1913 in Betrieb genommen. Das Foto, wahrscheinlich auch aus dieser Zeit, leidet allerdings an tölpelhafter Retusche ...

Eine Architektur zwischen Monumentalbau (Fassade der Eingangshalle mit klobigem Segmentgiebel) und Gartenstadt-Villa (Walmdach, Fensterläden im Obergeschoss, Kamine) – aber gerade deshalb bemerkenswert.

Foto: Eisenbahnstiftung

Zeichnung M=1:160 für Baugröße N:
Bertold Langer

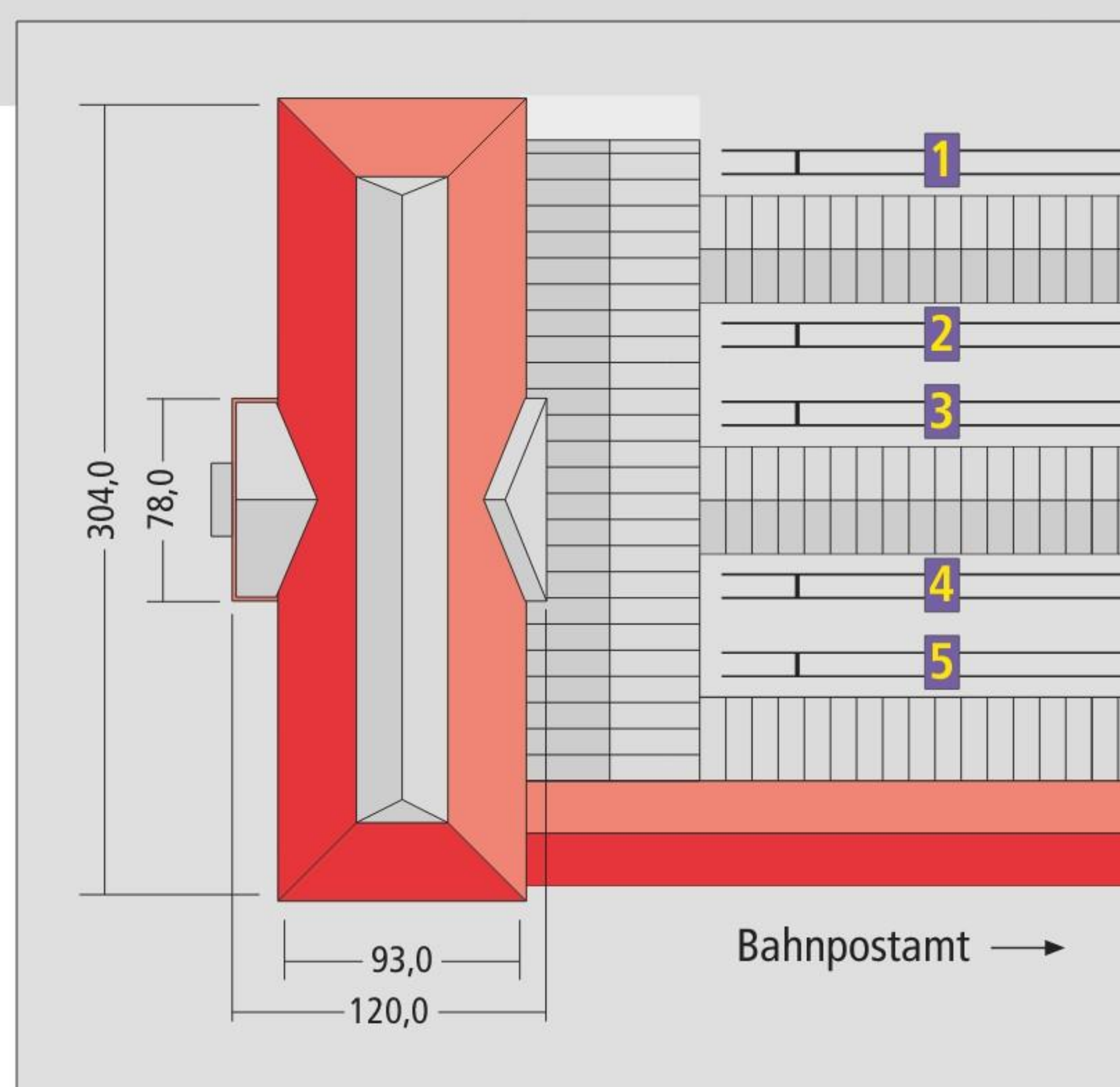


In meiner Vorstellung braucht ein richtiger Kopfbahnhof ein Empfangsgebäude in Kopflage, aber so etwas gibt es nicht als Modell. Deshalb habe ich eines entworfen und mich dabei vom EG Wuppertal-Steinbeck inspirieren lassen. Das ist freilich kein Kopf-EG, sondern steht parallel zu den Gleisen eines ehemals noch vorstädtischen, aber bedeutenden Abzweigbahnhofs.

In Betrieb ging das Vorbild 1913. Gerade mal 30 Jahre später wurde es bombardiert, verlor sein mächtiges Walmdach samt Uhrturm und brannte aus. Beim Wiederaufbau beließ man die Außenmauern, wobei deren Naturstein-Architekturglieder des Erdgeschosses und der Hallenfront wenigstens auf der Straßenseite erhalten blieben. Doch dem neuen Flachdach auf dem Obergeschoss musste nun auch der mächtige Segmentgiebel über der Hallenfassade weichen.

Beim Entwurf des EG-Modells, der das Vorbild bewusst neu interpretiert, habe ich darauf geachtet, dass die Außenwände aus maximal drei Lagen Laserkarton zu fertigen sind. Mehrere Lagen Polystyrol jedoch in reiner Handarbeit zuzuschneiden wäre auch ein Weg zum Modell. Die in Baugröße N besonders feinen Fensterkreuze sollten aus Stabilitätsgründen jedenfalls aus beidseitig geätztem Messingblech bestehen.

Ob in meinem Entwurf alle Funktionen eines um 1910 modernen Mittelstadt-EG unterkommen? Ich rätsele u.a. immer



Anforderungen an das EG

- Das Kopf-Empfangsgebäude soll an alle Bahnsteige anschließen;
 - die Mittelhalle soll mit einem der Bahnsteige korrespondieren;
 - der Kopfbahnsteig soll breit genug sein auch für den Verkehr von Gepäck- und Postkarren, falls keine speziellen Tunnel mit Aufzügen zu den Bahnsteigen vorhanden sind.
- Die Gepäckabfertigung befindet sich im rechten Teil des EG. Gleis 5 u.a. für Expressgut- und Postzüge. Auf dieser Seite liegt auch das Bahnpostamt.

wieder über die Lage der stillen Orte für „Herren“ und „Damen“. Sie sollten in das Gebäude integriert sein, denn freistehende Abort-Komplexe waren damals schon aus der Mode. Eine Lösung dafür steht weiterhin aus.

Planung und Gestaltung

Zugänglichkeit zur Anlage, gerade in Baugröße N, ist für mich die allererste Planungsgrundlage. Schattenbahnhöfe im Untergrund sind aus Betriebs- und Wartungsgründen zu vermeiden. Deshalb ist das Anlagen-Grund-„Brett“ so schmal wie möglich gehalten. Doch es ist immerhin so breit, dass sich Strecken- und Bahnhofsumgebungen überzeugend gestalten lassen. Schlecht zugänglich ist aber der Bereich am rechten Rand des Kopfbahnhof-Segments. Man kann nur

hoffen, dass hier nichts Schlimmes passiert oder Wesentliches kaputtgeht.

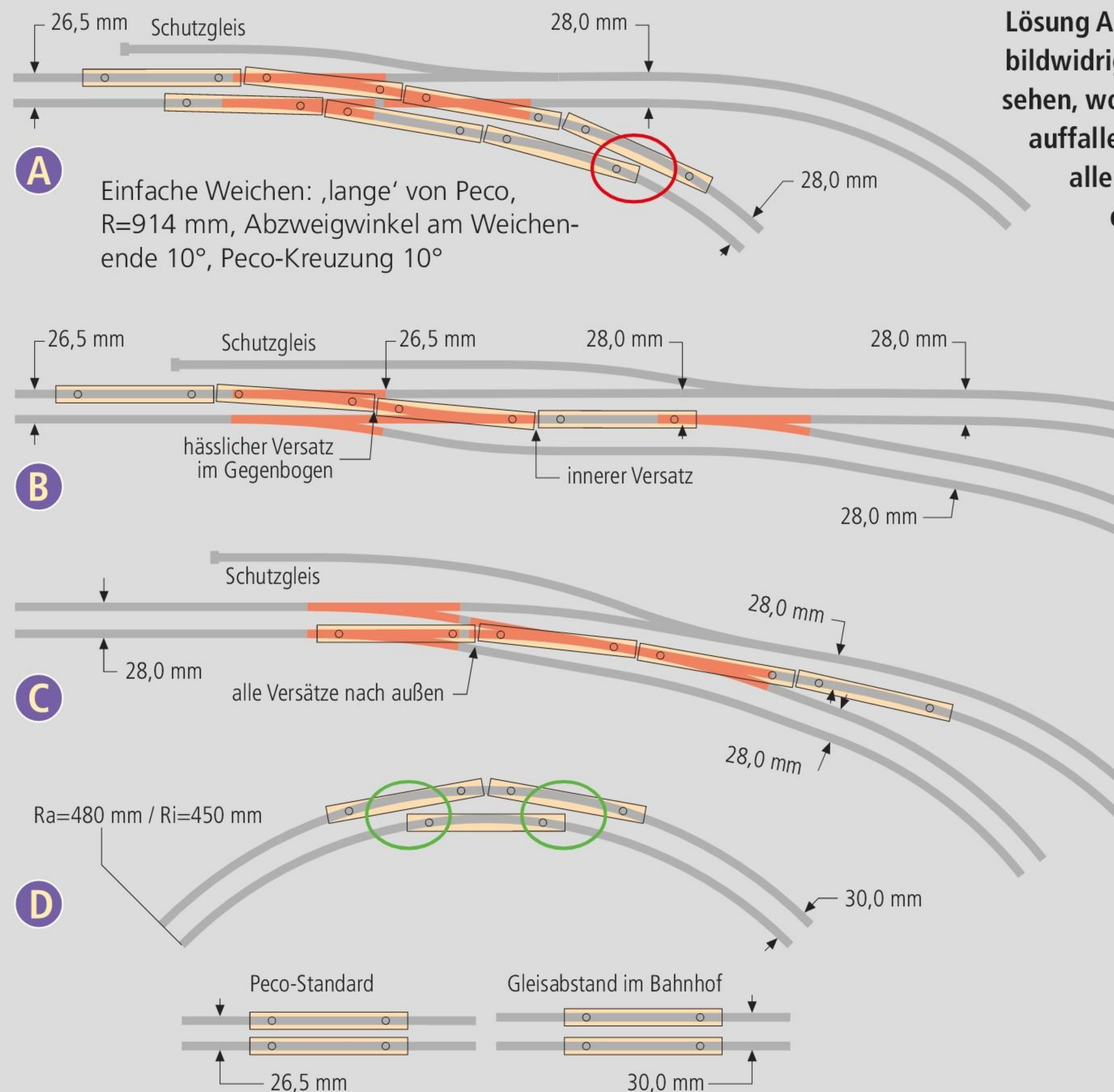
Lange Strecken führen durch eine – wenn auch nur ausgeschnittene – Landschaft. Also braucht man viel Vegetation, von Wiesen und Feldern bis hin zu Büschen und großen Bäumen. Der finanzielle und handwerkliche Aufwand dafür ist oft ebenso hoch wie der für Gebäude.

Freilich könnte man die Umgebung der Strecken noch mehr verstädtern als im Plan angedeutet. Doch wirken urbane Gebäude-Häufungen auf Modellbahnanlagen nicht von vornherein überzeugend. Wir streben nach Modellbahn mit Stadtbezug und nicht nach einem Stadtmodell, durch das nebenbei auch eine Modelleisenbahn fährt.

Etwa für das Dampf-Bw muss man einen Platz schaffen, der den betrieblichen Anforderungen entspricht. Gleich-

Verzweigung von Doppelgleis-Strecken

Die Aufgabe: Eine Doppelgleisstrecke (Richtungsgleise) soll sich in der Nähe einer 90°-Raumecke verzweigen. Damit Züge mit langen Vierachsern – Vorbild-LüP 26,4 m – dort eine gute Figur machen, sollen sie sich dem Betrachter jeweils vom Inneren der Bogen her präsentieren. Der gewählte minimale Streckenradius von 450 mm liegt weit unter einem vorbildentsprechend verkleinerten. Der noch recht kleine Vorbildradius von 300 m müsste im Maßstab 1:160 ca. 1,9 m betragen. Wegen zu geringer Radien entsteht zwischen den Modell-Wagen ein vorbildwidriger Versatz, der vor allem beim Durchfahren von Gegenbogen unliebsam auffällt.



Lösung A: Abzweig mit zwei Weichen und einer Kreuzung. Die vorbildwidrig starken Versätze der Wagenkästen sind von innen zu sehen, wo die Lücken kleiner sind und Versätze deshalb weniger auffallen. Diese Anordnung braucht am wenigsten Platz. Bei allen Lösungen können zwei Züge auf derselben Strecke in der Verzweigung einander begegnen – z.B. gleichzeitige Ein- und Ausfahrten sind beim Kopfbahnhof möglich.

Lösung B: Kreuzungen oder Dkw werden beim Vorbild durch einfache Weichen ersetzt, sofern es der Platz zulässt. Auch beim Modell fährt man sanfter über einfache Weichen. Nachteil im Modell: Gleisführung mit störenden Gegenbogen. Bei Peco-Weichen geht der Bogen durchs Herzstück durch, sodass bei einem Gleiswechsel der Bogen einer Weiche unmittelbar in den gegenläufigen der anderen Weiche übergeht.

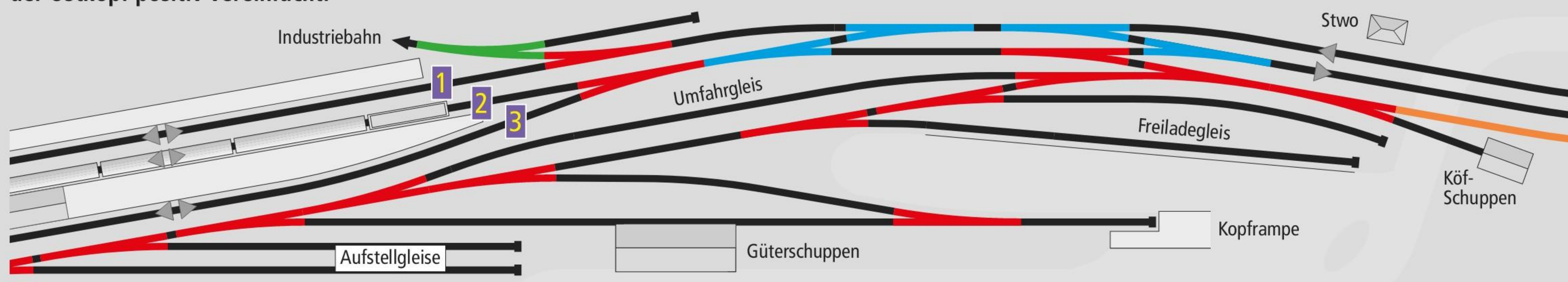
Lösung C: Hier ist es gelungen, Gegenbogen zu vermeiden. Nur die weniger störenden Versätze nach außen kommen vor.

Skizze D: Die Gleisabstände im Bogen liegen über den Werten in NEM 112. Jedoch sind beim Einzeichnen der UIC-X-Wagen Zweifel gekommen, siehe rote Markierung unter Lösung A. Vielleicht empfiehlt es sich, bei R=450 mm des inneren Bogens den Gleisabstand auf 30 mm zu vergrößern.

Ausprobieren: Theorie bewährt sich an der Praxis.

Ostkopf des Durchgangsbahnhof mit Ortsgüteranlage – ursprüngliche Version

Längere Durchgangsbahnhöfe im Modell wirken recht starr, wenn sie samt den Bahnhofsköpfen in der Geraden verlaufen. Also sind die Köpfe dieses Exemplars im Bogen verlegt. Ein weiterer Grund hierfür: Der Bahnhof soll eine Ecke des Modellbahnraums attraktiv nutzen, für eine einfache Streckenkehre wäre sie viel zu schade. Vgl. „Version 2“ auf S. 37. Dort ist gerade auch der Ostkopf positiv vereinfacht.



Im Gegensatz zum Westkopf liegen die Bahnsteiggleise hier nicht im Bogen. Alle drei Bahnsteiggleise für beide Verkehrsrichtungen, Gleiswechsel hierfür mit vier einfachen Weichen ohne Gegenbogen (blau ausgelegt), daher kein gegenläufiger Wagenversatz bei der Überfahrt. Alle Bahnsteiggleise für Züge mit max. acht langen Reisezugwagen UIC-Typ X samt passender Dampf- oder Diesellok. Güterzüge, denen Wagen abgezogen oder beigestellt werden, auf Gleis 3. Ortsgüteranlage nur am Ostkopf mit einem der Stammgleise verbunden. Eigenes Umfahrgleis ohne Berührung mit Bahnsteiggleisen, die deshalb nicht fürs Umfahren von einzelnen Wagen oder Wagengruppen verwendet werden müssen. Ausziehgleise West (abgeschnitten) und Ost (orange ausgelegt) enden stumpf ohne Anschluss an Hauptgleise. Ökonomisches Rangieren mit der Köf oder der Zuglok erfordert einige Übung.

Gleisabstände nach NEM

Vor allem Drehgestellwagen ragen im Bogeninneren über das Umgrenzungsprofil hinaus: der Wagenkasten „hängt über“. Daher muss der Gleisabstand im Bogen vergrößert werden, je kleiner der Radius und je größer die Kastenlänge, desto größer der Gleisabstand. In NEM 112, S. 2 findet sich eine entsprechende Tabelle für gängige Spurweiten, hier ein Auszug für N (9 mm, 1:160):

Radius innen	Gruppe A	Gruppe B	Gruppe C
350	26	28	29
400	25	27	28
450	25	26	27
500	25	25	26
550	25	25	26
600	25	25	26
700	25	25	25

Abstände bei größeren Radien und auf gerader Strecke 25 mm

NEM 112:
Bei Zwischenwerten gilt das Abstandsmaß des kleineren angegebenen Radius.
Maße in mm

NEM 103, S. 1 definiert drei Gruppen von Drehgestellwagen. Hier die Werte für Spurweite und Baugröße N:
Gruppe A mit bis zu 125 mm Kastenlänge
Gruppe B mit bis zu 151 mm Kastenlänge
Gruppe C mit bis zu 170 mm Kastenlänge
Google: NEM 103, NEM 111, NEM 112

zeitig soll es ein „Hingucker“ werden. Doch vor allem muss es im Zugriff der Modellbahner-Hände liegen. Ganz sicher braucht es mehrere Planvarianten, bis das alles unter einen Hut kommt. Und wenn auch die Bahn die Hauptrolle spielt, muss der Bezug zur Stadt glaubhaft angedeutet sein.

Planung multiperspektivisch

Man verzeihe mir das modische Fremdwort, aber es trifft genau das, was beim Planen einer Modellbahnanlage wichtig ist. Wir haben ein bestimmtes Projekt im Kopf, das man von vielen Blickpunkten aus betrachten muss. Dabei überlappen sich die einzelnen Perspektiven und verschränken einander. Die Kunst des Planens besteht jetzt darin, aus dieser Vielzahl von Ansichten einen konkreten Plan zu erstellen, der zudem auch rein technisch realisierbar sein muss.
Bertold Langer

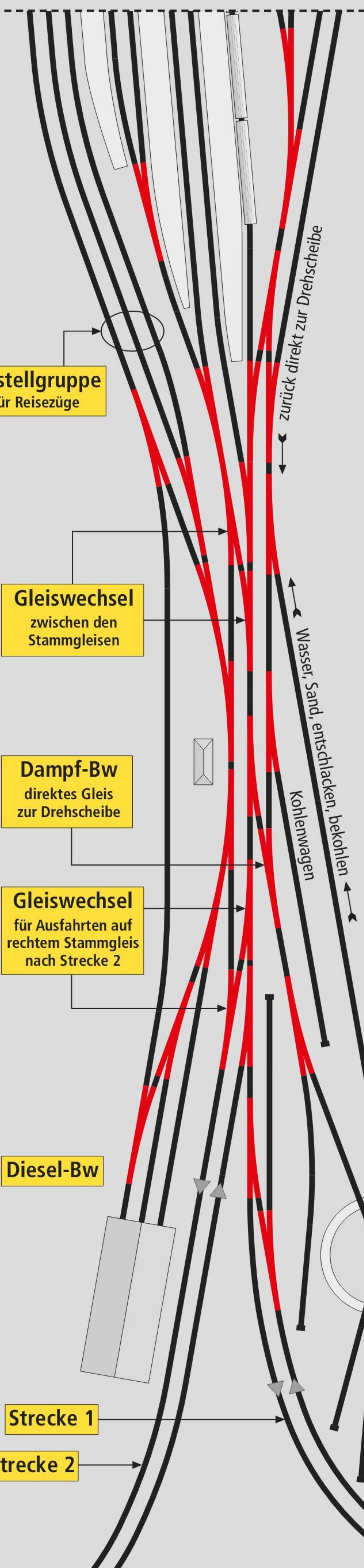
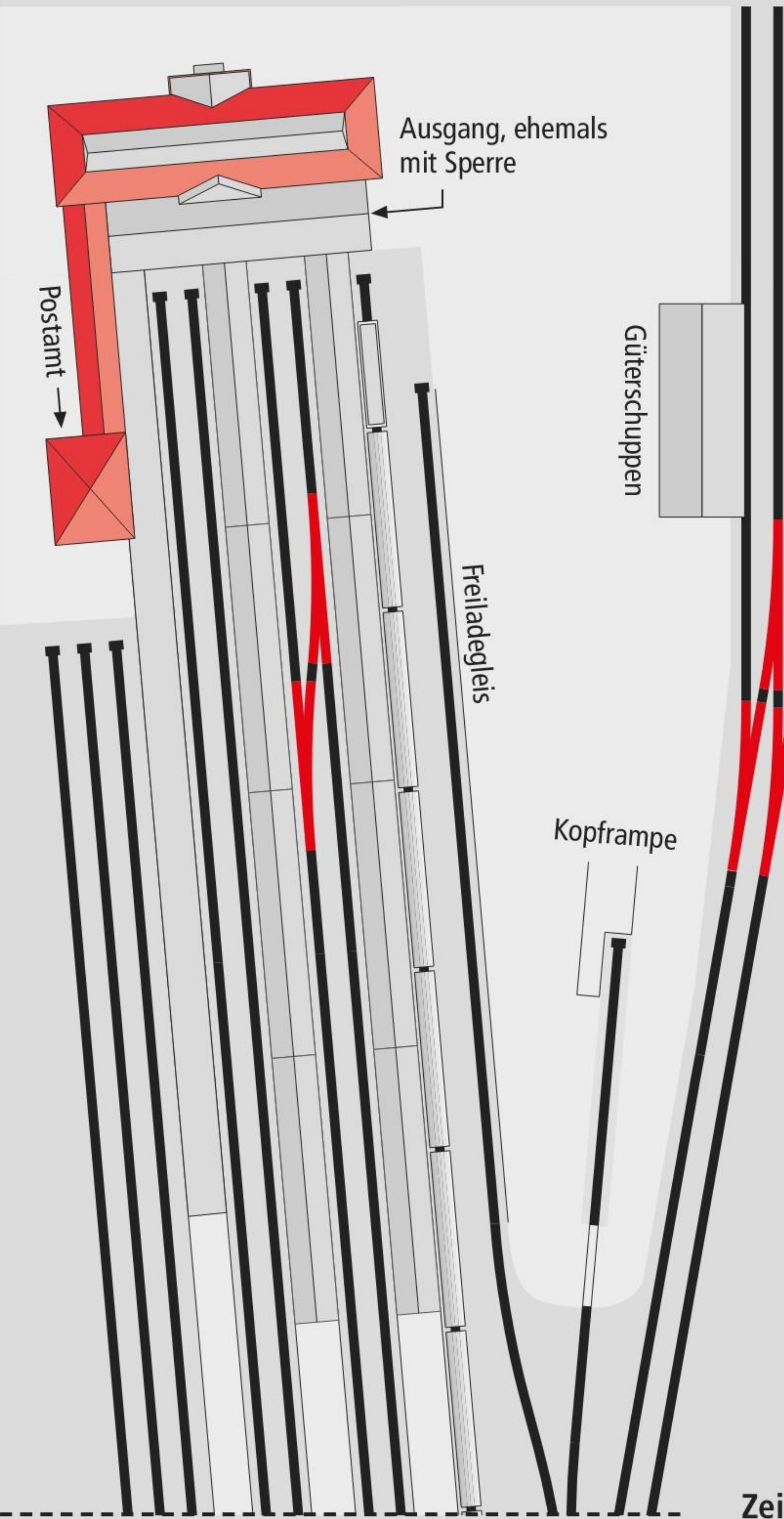
Details des Kopfbahnhofs

Allgemeines: Wie über die Streckenverzweigungen sollen auch hier Reisezüge mit langen Wagen elegant fahren können. Deshalb werden Gegenbogen in den Hauptgleisen vermieden. Dazu trägt vor allem bei, dass drei der fünf Bahnsteiggleise zunächst im 10°-Weichenwinkel an die beiden Stammgleise anschließen. Im weiteren Verlauf sind sie jedoch nur noch um 5° geneigt, was die Anlagenbreite vermindert. Auf die vier Inselbahnsteiggleise passen jeweils Züge mit maximal acht UIC-X-Modellen (Vorbild-LüP 26,4 m).

Alle Weichen: einfache „lange von Peco, keine Kreuzungen oder Dkw, die den Gleisplan zwar vereinfachen, den Fahrkomfort aber mindern würden.

Lokwechsel: direkter Weg zwischen allen Bahnsteiggleisen und der Drehscheibe, aber u.U. Sägefahrten zum und vom Diesel-Bw. Der Zwickel zwischen den beiden Strecken ist zu klein fürs Diesel-Bw.

Inselbahnsteige: 66 mm Gleisabstand, wie für einige Auhagen-Bahnsteige, etwa Art.-Nr. 14481; 1,25 cm Abstand von Gleismitte zur Bahnsteigkante, hohe Bahnsteigkanten nur entlang gerader Gleise. Für das Empfangsgebäude in Kopfplage fehlt ein käufliches Modell.



Zeichnung M=1:10 für Baugröße N: Bertold Langer



Durchs Tal der Nahmer in H0m – oder vielleicht doch in 0m?

Hohenlimburger Kleinbahn

Hohenlimburg – nicht nur unter Kennern der Kleinbahnszene wird mit diesem Ortsnamen sofort eine Kult-Bahn assoziiert: Schwerer Güterverkehr auf Rollwagen in schmalen Straßenschluchten! Auch das „Planer-Duo“ Michael Meinhold und Thomas Siepmann war hiervon so fasziniert, dass sie bereits 1996 einen H0m-Anlagenvorschlag entwarfen. Diesen wiederum hat Reinhold Barkhoff aufgegriffen und hinreißende 3D-Segmentansichten entworfen. Ideal auch für einen Nachbau in 0m, meint Ludwig Fehr.

Nach 83 Jahren im täglichen Einsatz zwängte sich am 23.12.1983 zum letzten Mal ein Rollwagenzug mit kreischenden Spurkränzen durch die Kurven der Industriestadt im engen Nahmertal, in der zahlreiche eisen- und stahlverarbeitende Betriebe mit der schmalspurigen Hohenlimburger Kleinbahn (HKB) an die Ruhr-Sieg-Strecke der DB angeschlossen waren. 30 bis 40 Regelspurwagen pro Tag fanden auf diesem Weg zu einem der vielen Anschließer. Hierfür hatte die HKB über 40 Rollwagen im Bestand, die in den letzten 23 Betriebsjahren von fünf Dieselloks gezogen wurden.

Der von Reinhold Barkhoff sehr anschaulich illustrierte Anlagenvorschlag von Michael Meinhold (mm) und Thomas Siepmann wird anhand der Bildtexte ausführlich erläutert, sodass hier näher auf das Vorbild eingegangen werden soll.

Das Nahmertal war eines dieser Bachtäler im Sauerland, in dem sich schon frühzeitig Mühlenbetriebe sowie die eisenverarbeitende Industrie angesiedelt hatten. In der Folge entstanden eine Vielzahl an Hammerwerken, Schmieden sowie Kleineisen- und Beschlägefabriken. Bis Ende des 20. Jahrhunderts prägten Gesenkschmieden, Press- und Walzwerke

sowie Drahtziehereien das Nahmertal in Hohenlimburg.

Heutzutage werden zunächst Straßen angelegt, wenn ein neues Industriegebiet entstehen soll, denn eine gute Verkehrsanbindung ist wichtiger Standortvorteil. Etwas weiter blickende Stadtväter und -Mütter berücksichtigen zumindest planerisch einen Anschluss an das Schienennetz; ganz Mutige lassen sogar gleich ein Industriestammgleis errichten, an das die Betriebe anbinden können. Früher, nein, da war nicht alles besser, früher war das nicht anders als heute – mit der Ausnahme, dass ein Eisenbahnanschluss

Links: Dieses Motiv von der Mühlenteichstraße mit „bergfahrendem“ Rollwagenzug gehört zu den bekanntesten der Hohenlimburger Kleinbahn. Bei Bergfahrt pro Lok maximal zwei beladene Rollwagen, lässt sich das „Lastdiagramm“ knapp umschreiben. Ein Drehgestellwagen mit Stabstahl und ein leerer E-Wagen (für Schrott) erfordern daher am 4.7.1978 den gemeinsamen Einsatz von Lok 3 und Lok 5.

Rechts: Lok 3 hat Rollwagen zur Beladung bereitgestellt. Dahinter ist gut der hier noch zweigleisige Bereich am Beginn der Lenneufferstraße zu erkennen ...

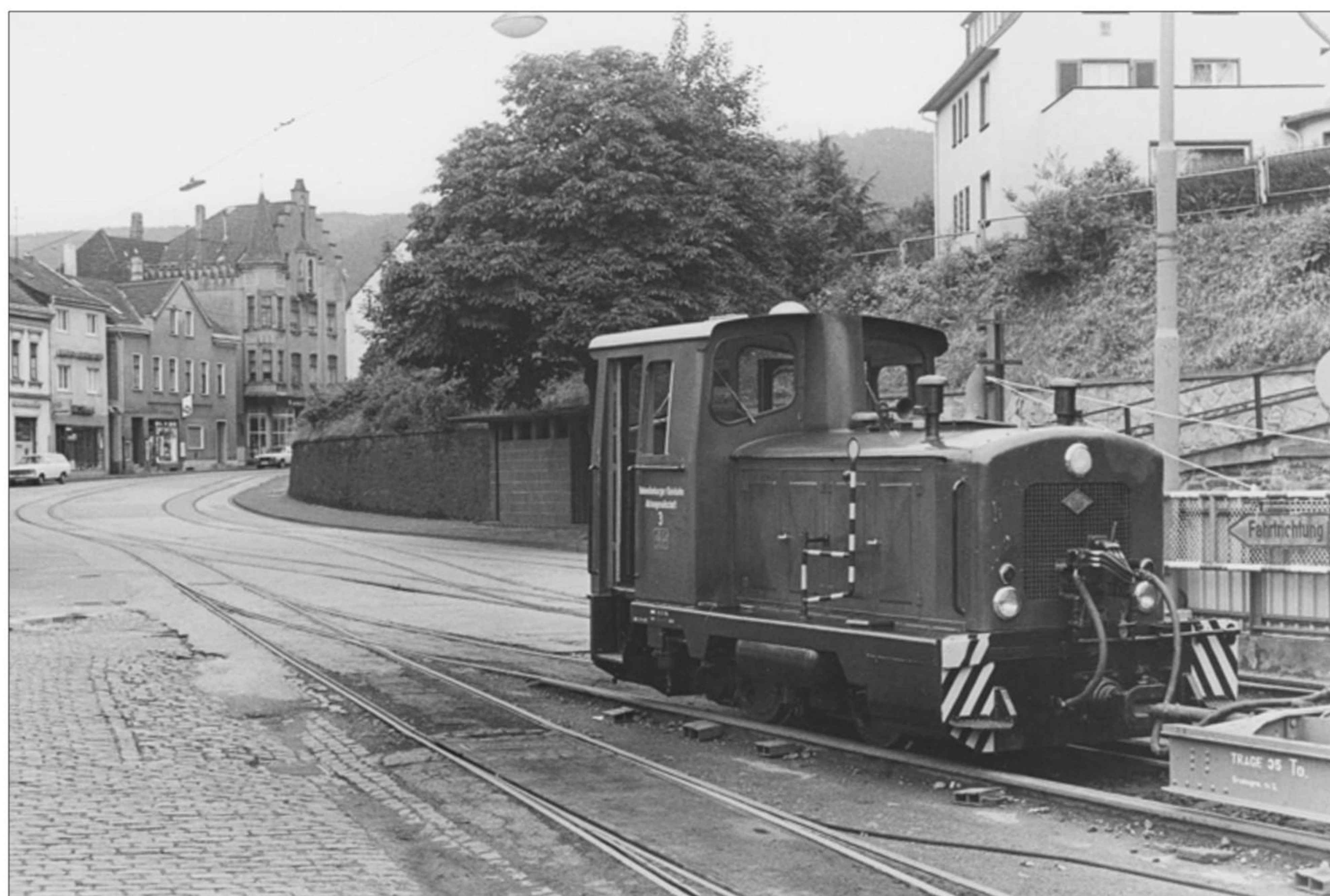
Mitte: ... an dessen Ende die eigentliche Stadtstrecke beginnt. Der Zweiwagenzug ist „ordentlich“ mit Schluss Scheibe signalisiert.

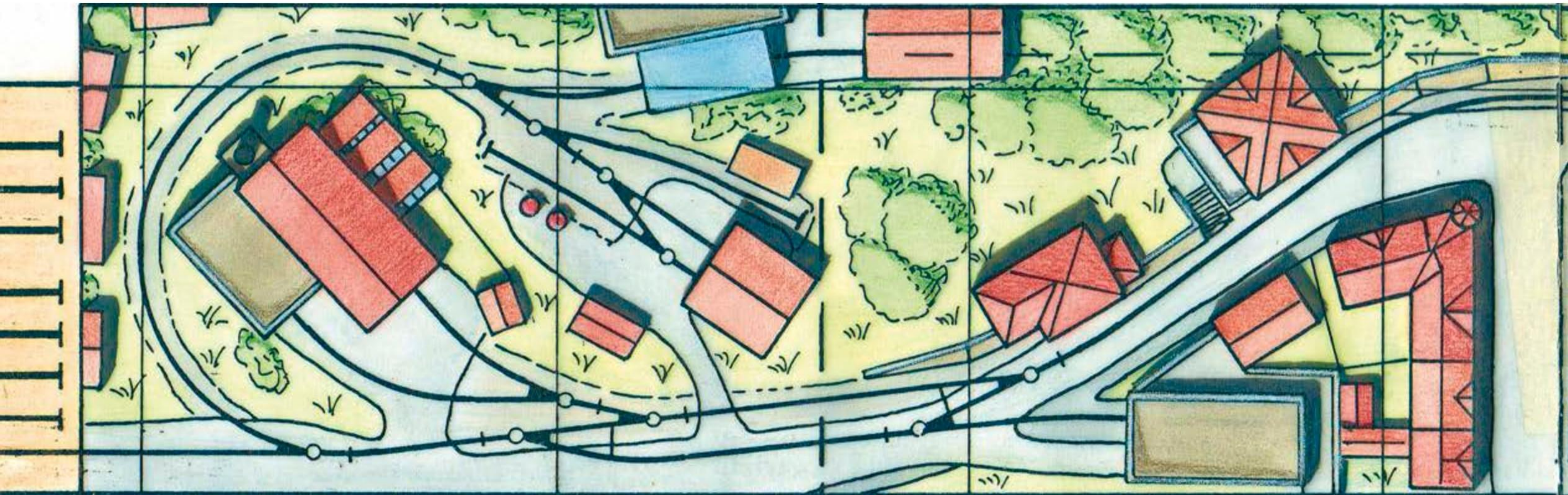
Unten: Im weiteren Straßen- und Streckenverlauf „kommt“ die Bebauung zunehmend näher. Fotos: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

Merkmal einer guten Verkehrsanbindung war. Und so waren es auch die im Nahmertal ansässigen Betriebe, die einen Anschluss an die 1861 eröffnete Ruhr-Sieg-Strecke forderten. Aber nicht nur forderten, sondern auch finanziell förderten und zeitlebens Miteigentümer der danach entstandenen Hohenlimburger Kleinbahn AG (HKB) waren. Hier liegt gewiss ein nicht unerheblicher Unterschied zu heute, denn die wenigsten Unternehmen lassen sich freiwillig teure Infrastruktur ans sprichwörtliche Bein binden.

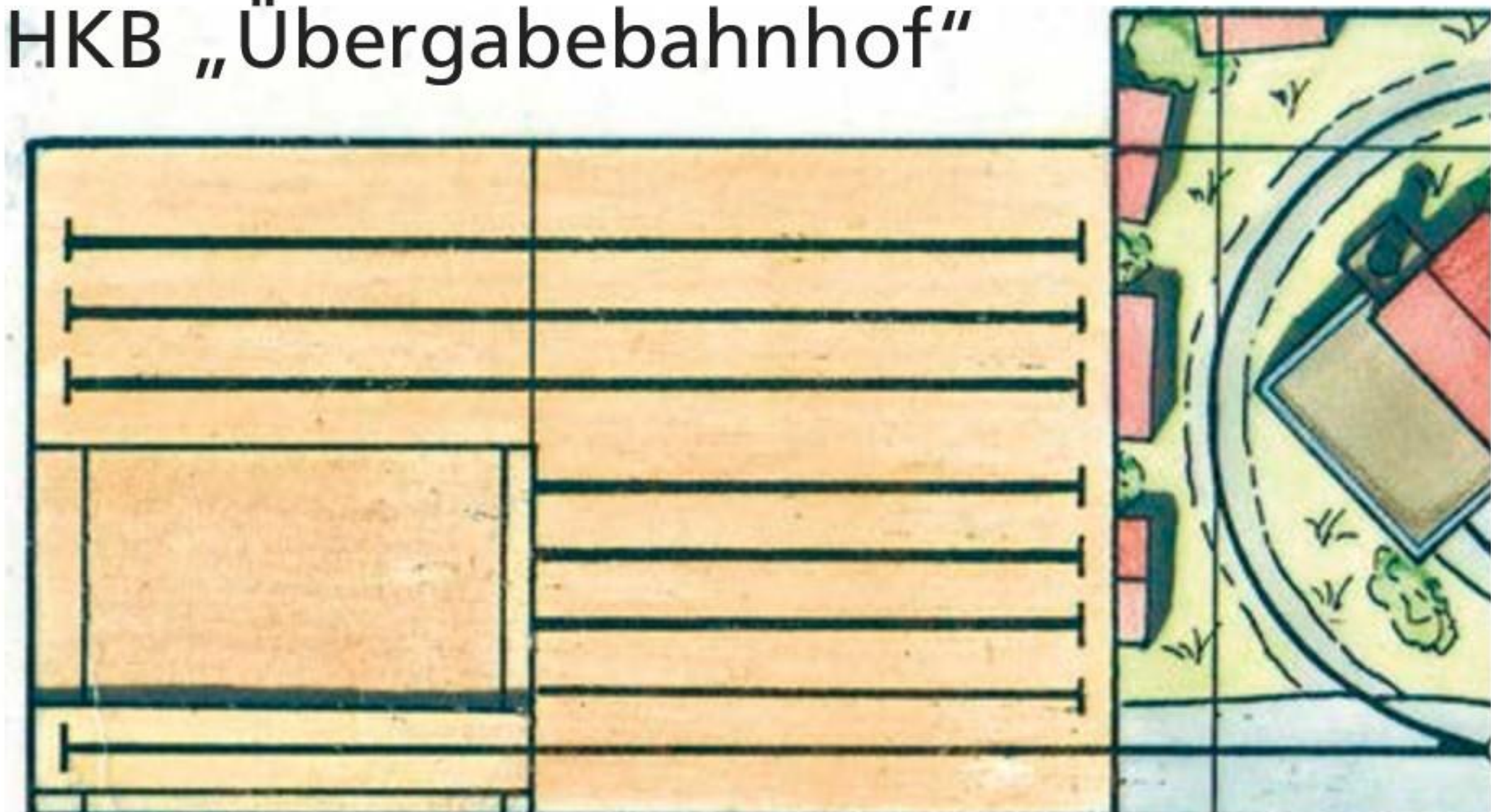
Die HKB ist nach unzähligen Planungsvarianten schließlich im Jahr 1900 als Meterspurbahn eröffnet worden, da im engen Nahmertal einfach keine Regelspurstrecke unterzubringen war. Da das Umladen von gewichtigen Eisen- und Stahlprodukten keine Option war, wurden von Anbeginn an Rollwagen zum Transport der Regelspurgüterwagen eingesetzt.

Neben den Rollwagen gab es nur einige wenige Schmalspurgüterwagen, die primär als Stückgutwagen eingesetzt wurden. Personenwagen, Triebwagen? Fehl-anzeige! Die HKB war zeitlebens eine reine Güterbahn und eine kurze dazu, denn die Streckenlänge betrug gerade einmal 3,3 km. Die Gesamtgleislänge lag jedoch noch in den 1970er-Jahren mit 11,5 km bei mehr als dem Dreifachen. Das resultierte aus den teilweise recht verwinkelten Anschlussgleisen, denn dank der bei einer Schmalspur möglichen kleinen Radien reichten die Schienen bis vor die Werkbänke. Kleine Radien, das waren anfangs nur 15 m, die für den Transport von Drehgestellwagen später auf immerhin 30 m vergrößert wurden.





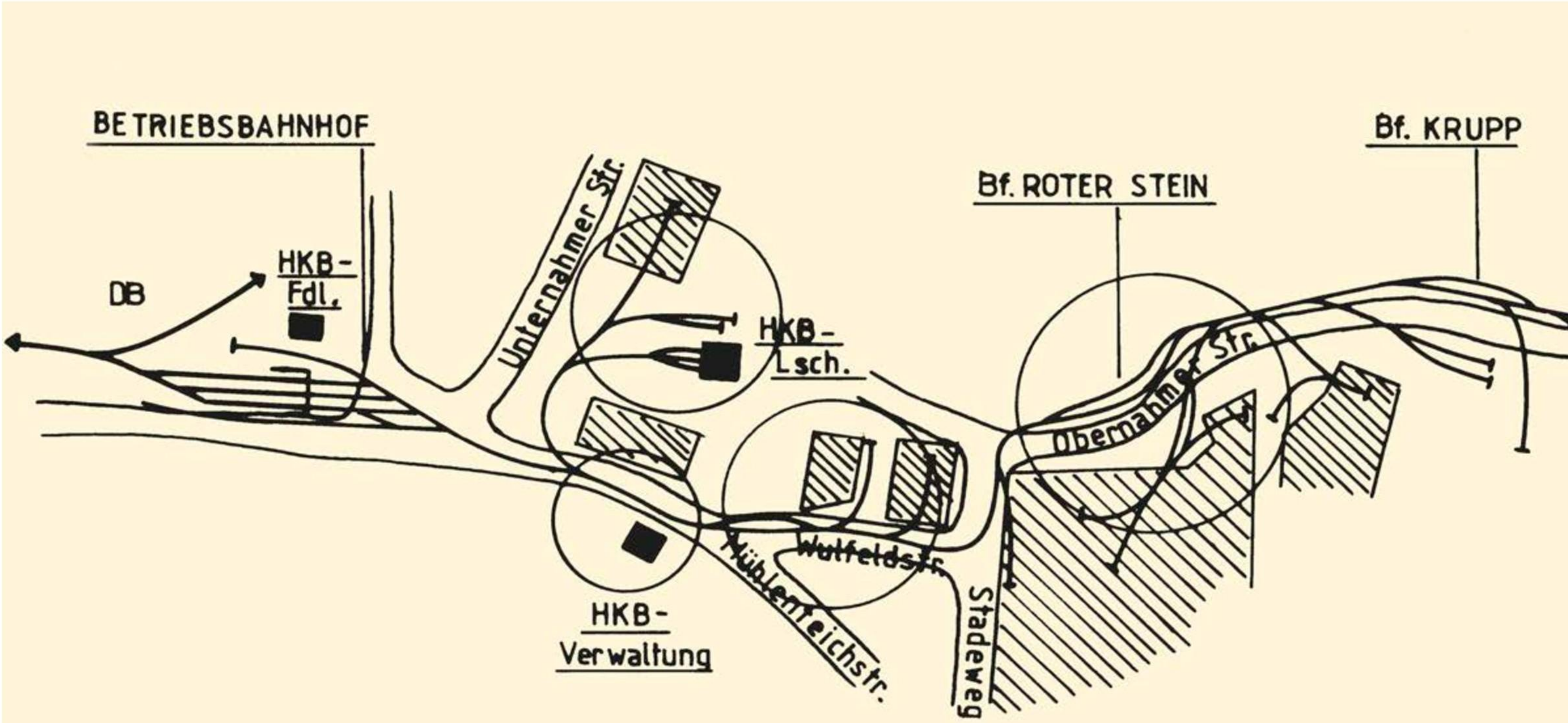
HKB „Übergabebahnhof“



Eine Nachbildung des Übergabebahnhofs hätte allein aus Platzgründen den Anlagenvorschlag gesprengt. Schon dessen Bedienung würde als separates Anlagenthema reichen ... Er wurde daher hier als (abnehmbarer) Fiddleyard konzipiert, der mittels Schiebebühne „händisch“ bedient wird. Ein Gleis für leere Rollwagen, drei Gleise für „im Einsatz“ befindliche Regelspurwagen und drei Abstellgleise.
Zeichnung: Thomas Siepmann

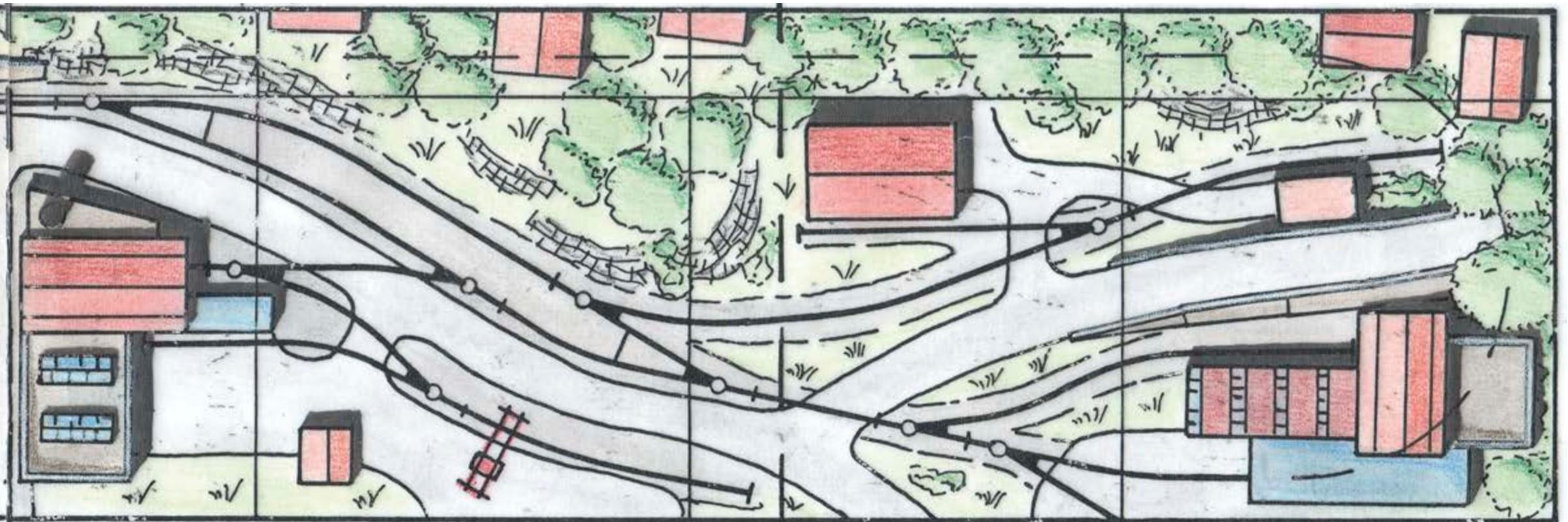


Das Bild mit Rollwagenzug auf der Mühlenteichstraße scheint genau zum obigen Plan zu passen. Dieser ist aber gespiegelt; Lok 3 kommt (!) vom Übergabebahnhof.
Foto: Dipl. Ing. Herbert Stemmler



Segment III: „Hoesch II“, Ausweiche Roter Stein

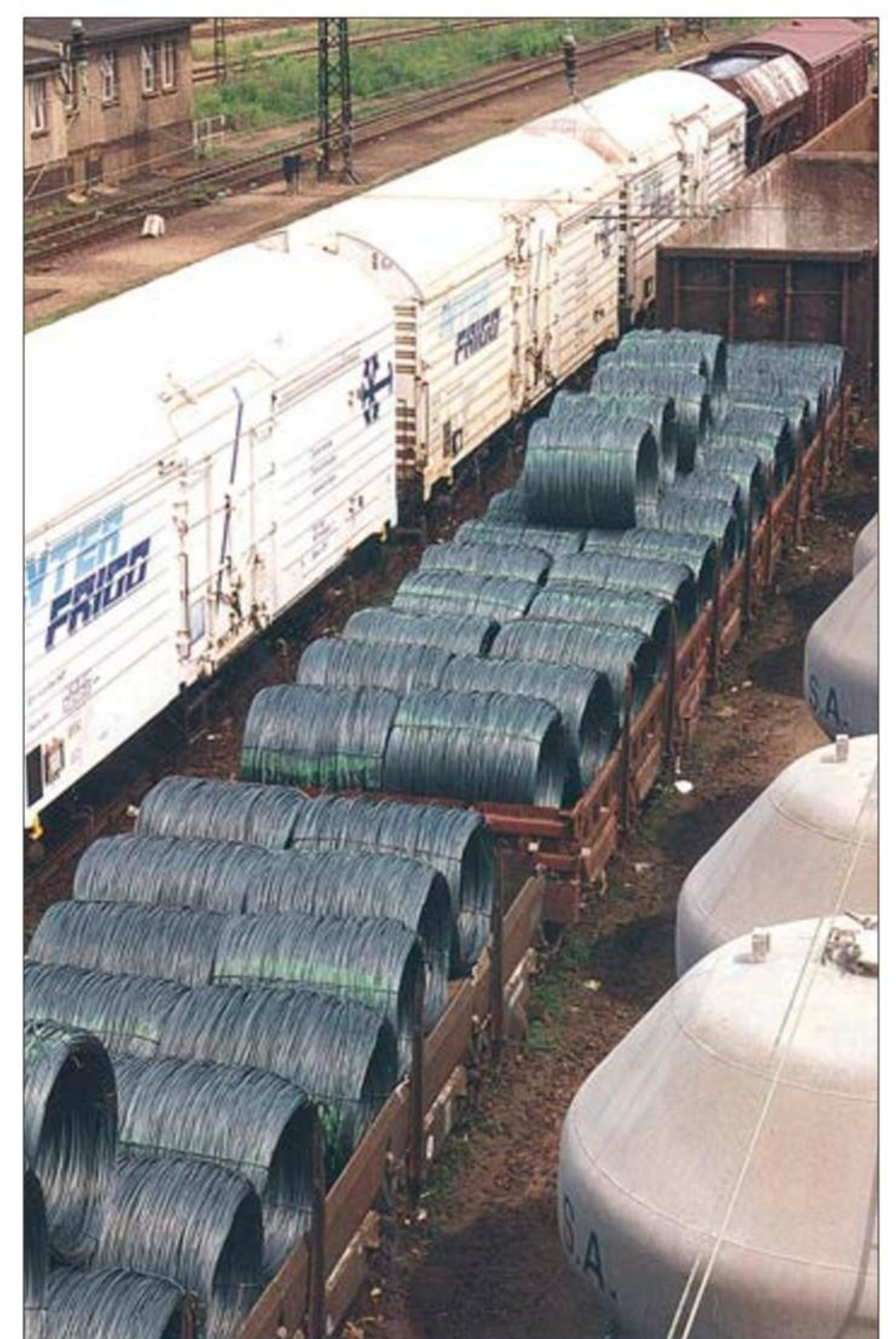
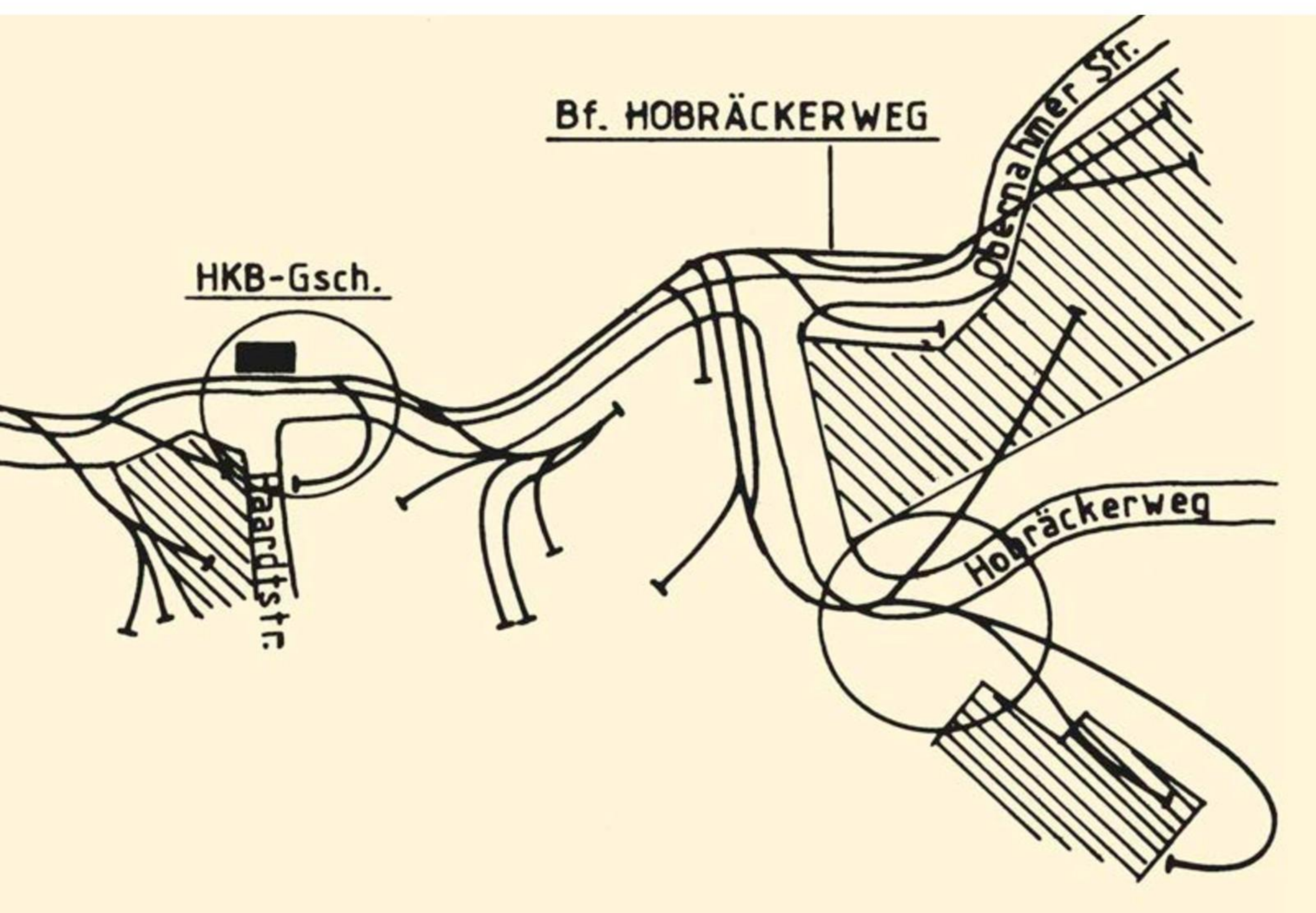
Segment IV: HKB Güterschuppen, „Krupp“

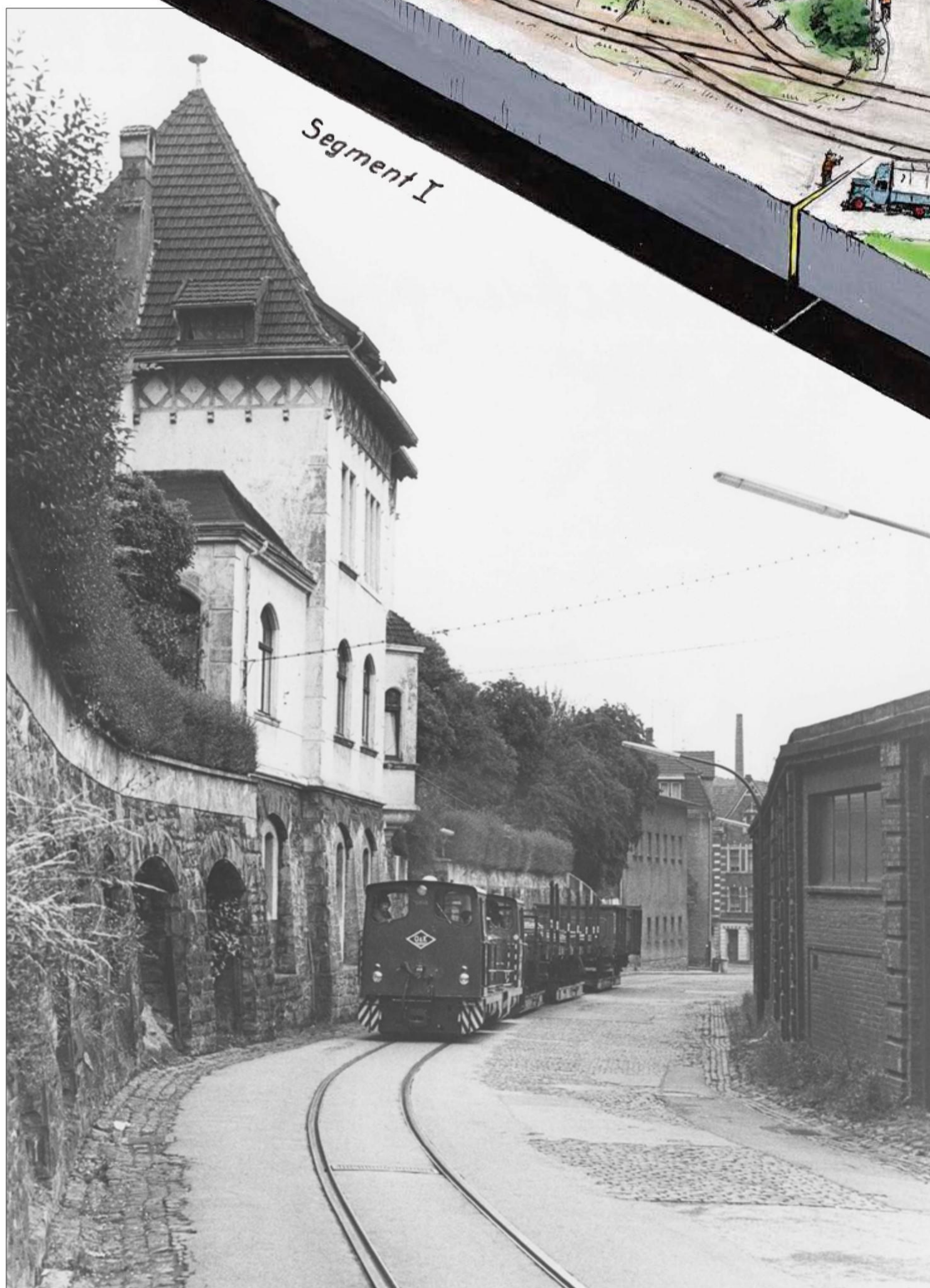
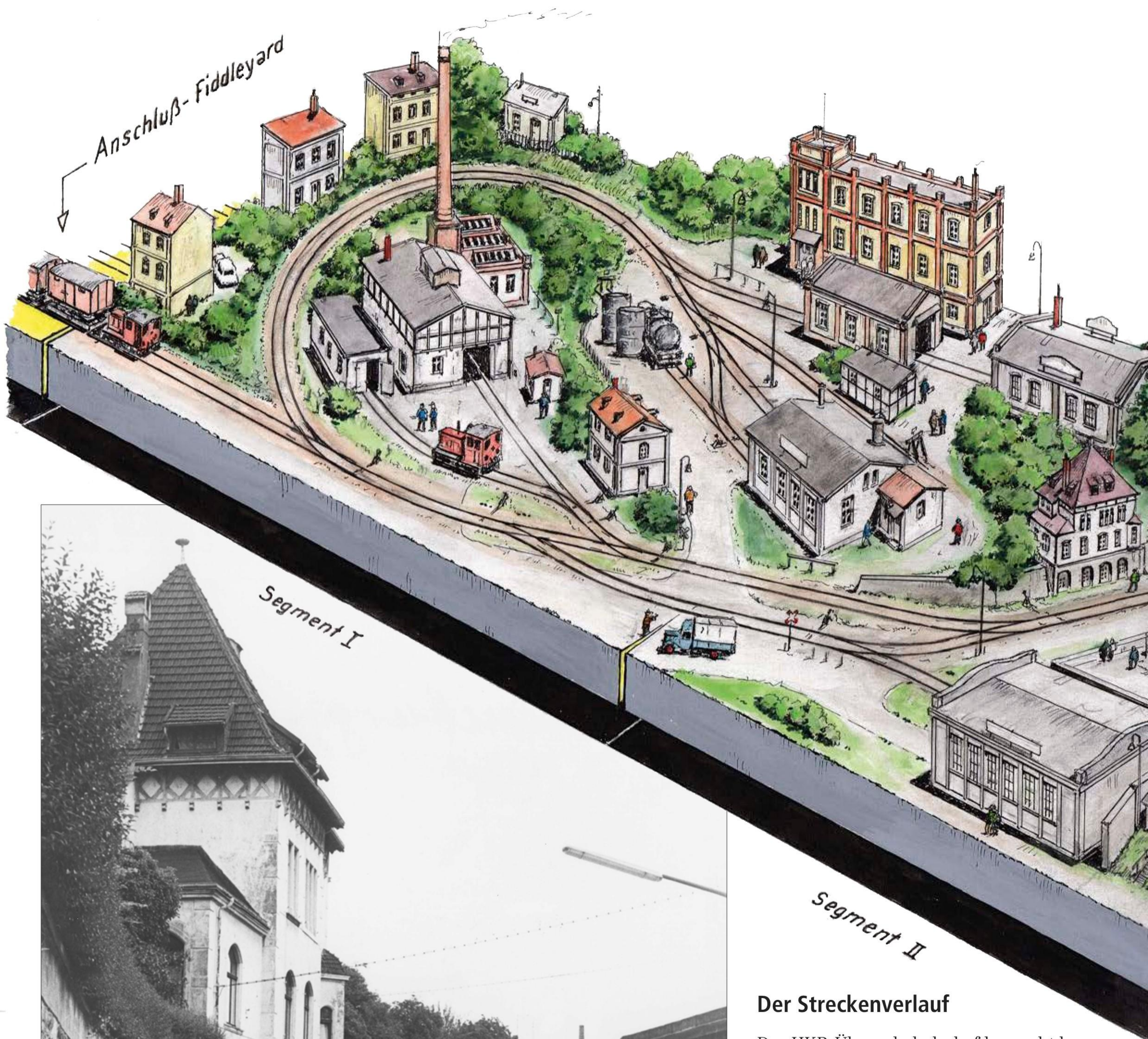


Thomas Siepmann hat seinen Anlagenvorschlag in vier Segmente à 90 x 60 cm für H0 aufgeteilt, für 0m sollte man mindestens 135 x 90 cm vorsehen. Die MV 8 und die Rollwagen von Schnellenkamp schaffen wohl auch noch Radien kleiner als 40 cm, aber das sieht dann einfach nicht mehr aus. Über die gestrichelt dargestellte Linie kann ein Rundkurs „zum Einfahren“ realisiert werden. Der gestaltete Bereich greift – teilweise gespiegelt – Hohenlimburger Vorbildsituationen auf, die jeweils mit einem Kreis in der unten gezeigten Streckenskizze gekennzeichnet sind. Da der Bau von Rillenschienenweichen selbst aus Bausätzen nicht jedermanns Sache ist, wurden im Anlagenvorschlag möglichst wenige Weichen ins Straßenplanum gelegt. Auf der 0m-Ausstellung in Buseck waren aber erste Muster von Rillenschienenweichen zu sehen. Zeichnungen: Thomas Siepmann



Lok 3 müht sich mit ihrem Rollwagenzug durch die engen Kurven der gepflasterten Stadtstraßen. Epoche-IV-Fahrer werden die Drahtringe aber eher auf Rs- oder Ea-Wagen (s. Seite 48) verladen. Fotos: MK (oben), Bernd G. Lang (unten)



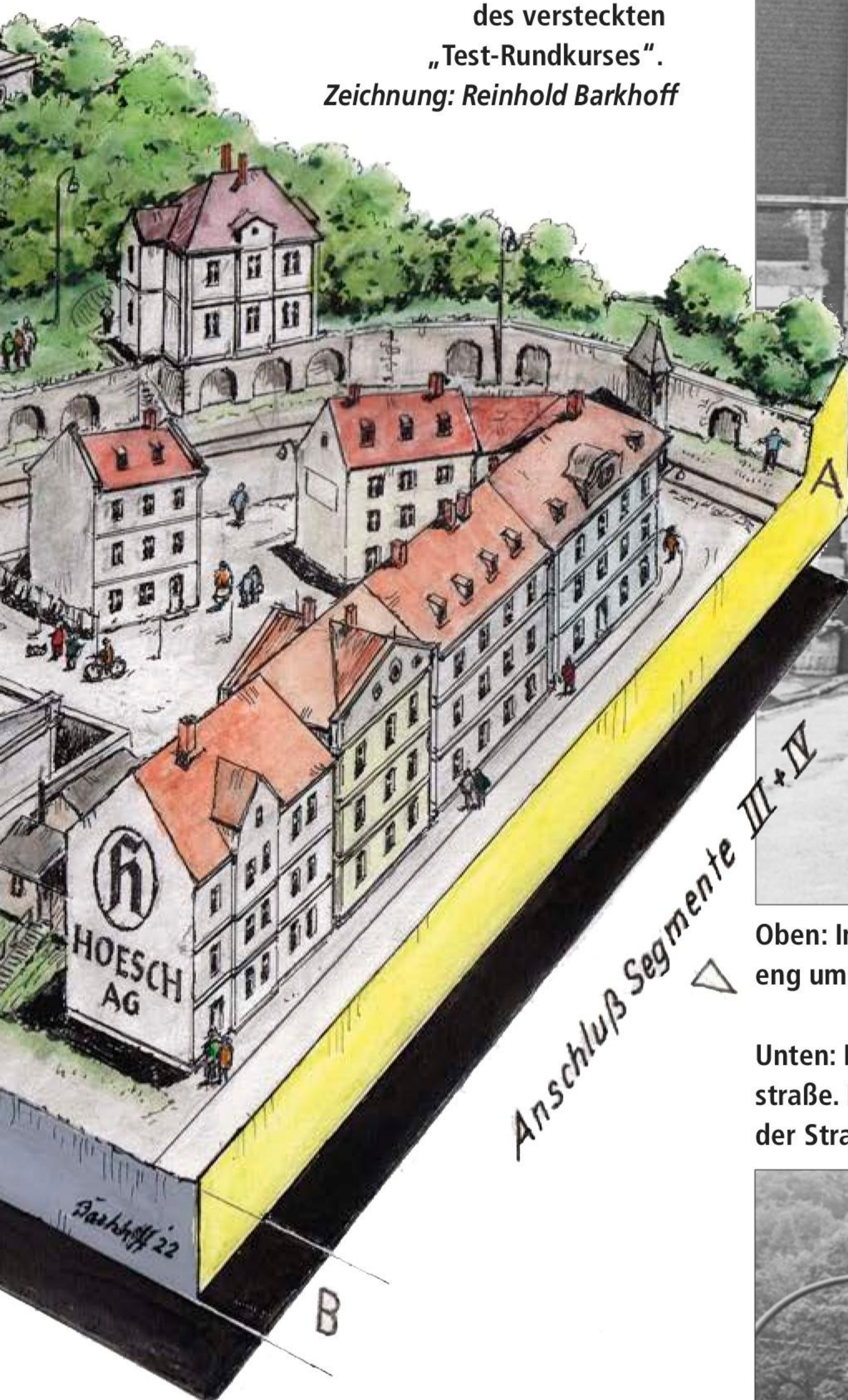


Der Streckenverlauf

Der HKB-Übergabebahnhof lag recht beengt zwischen dem Staatsbahnhof Hohenlimburg und der unteren Isenbergstraße, früher untere Schulstraße. Hier lagen fünf Meterspur-Gleise nebeneinander, wobei die drei mittleren Rollwagenrampen aufwiesen. Die beiden äußeren Gleise liefen – teilweise als Dreischienengleis – hinter den Rollwagenrampen wieder zusammen. Ein Gleis verlief hierbei in der Straße und ermöglichte die direkte Fahrt von Stückgutzügen an die Stückguthalle bzw. Güterschuppen der DB auf deren „Straßenseite“. Um die aus dem Nahmertal kommenden Rollwagenzüge umfahren zu können, war vor dem Übergabebahnhof ein Bereich zweigleisig, der sich bis in die anschließende Lenneuferstraße hineinzog.

Insbesondere das Segment I stellte für Thomas Siepmann eine Herausforderung an eine kreative Umsetzung dar. Das Ergebnis ist eine verdichtete Anordnung von auslaufender Lenneuferstraße, Kronenburgplatz und Mühlenteichstraße, die jedoch keinesfalls überladen wirkt. Reinhold Barkhoff hat die Situation überwiegend unter „Verwendung“ handelsüblicher Bausätze „eingefangen“. Die Anordnung des Baumbestandes am hinteren Anlagenrand rechts der grauen Fabrikhalle ermöglichen ein Durchfahren der Halle zum Erreichen des versteckten „Test-Rundkurses“.

Zeichnung: Reinhold Barkhoff



Die ab hier eingleisige Stadtstrecke folgte zunächst der Lenneuferstraße und bog am Kronenburgplatz nach rechts in die Mühlenteichstraße ab, wo es zu Zeiten des Bahnbaus auch einen solchen gegeben hat. Der Teich wurde zugeschüttet, um verschiedene Betriebe anzusiedeln, die wiederum mit Gleisanschlüssen an die HKB angebunden waren. U.a. lag hier auch der Lokschuppen der HKB. In der Mühlenteichstraße wird das Gebäude der Kleinbahnverwaltung passiert und dann in engem Linksbogen in die Wulfeldstraße abgebogen.



Oben: Immer unter den Augen der Kleinbahnverwaltung, die im Haus rechts ihren Sitz hatte, ging es eng um die Kurve in die Wulfeldstraße.

Unten: Immer knapp an der Mauer vorbei verläuft die Strecke nicht nur hier in der Mühlenteichstraße. Der namensgebende Mühlenteich hatte sich zu Zeiten des Bahnbaus unmittelbar links neben der Straße befunden. Fotos: Dipl. Ing. Herbert Stemmler





Wenn man die vergleichsweise kleinen O&K-Loks mit den großen geschlossenen Vierachsern (Rolldach- und Schwenkdachwagen) auf den engen Stadtstraßen sieht, ist man fast verwundert, dass das „Verkehrshindernis“ HKB so lange überlebt hat. Während am 4.7.1978 ein Rolldachwagen angetroffen wurde, sind von den letzten Betriebsjahren überwiegend Schwenkdachwagen auf Rollwagen dokumentiert. Die Schlussscheibe gibt Rätsel auf ...

Links ist Lok 3 in der Wulfeldstraße unterwegs, in die sie im Bild darunter von der Mühlfeldstraße eingebogen ist. Zwischen Schwenkdachwagen und dem markanten Eckerker dürfte dabei nicht mehr allzuviel „Luft“ gewesen sein. Noch viel knapper dürfte eine Nachbildung dieser Szene im Modell werden.

Fotos: Dipl. Ing. Herbert Stemmler



In der Wulfeldstraße befindet sich noch heute die Firma C. D. Wälzholz, eine der wenigen verbliebenen damaligen Betriebe. Es folgten zwei enge 90-Grad-Bögen, von denen beiderseits Gleise zu den Hoesch-Werken abzweigten. Zunächst ging es nach links in den Stadeweg und kurz darauf rechts in die Oberrahmerstraße. Auf deren linker Seite wurde Mitte der 1920er-Jahre eine Felsenase abgetragen und die Ausweichstelle „Roter Stein“ angelegt – einer der wenigen Bereiche, wo die HKB außerhalb der Straße lag.

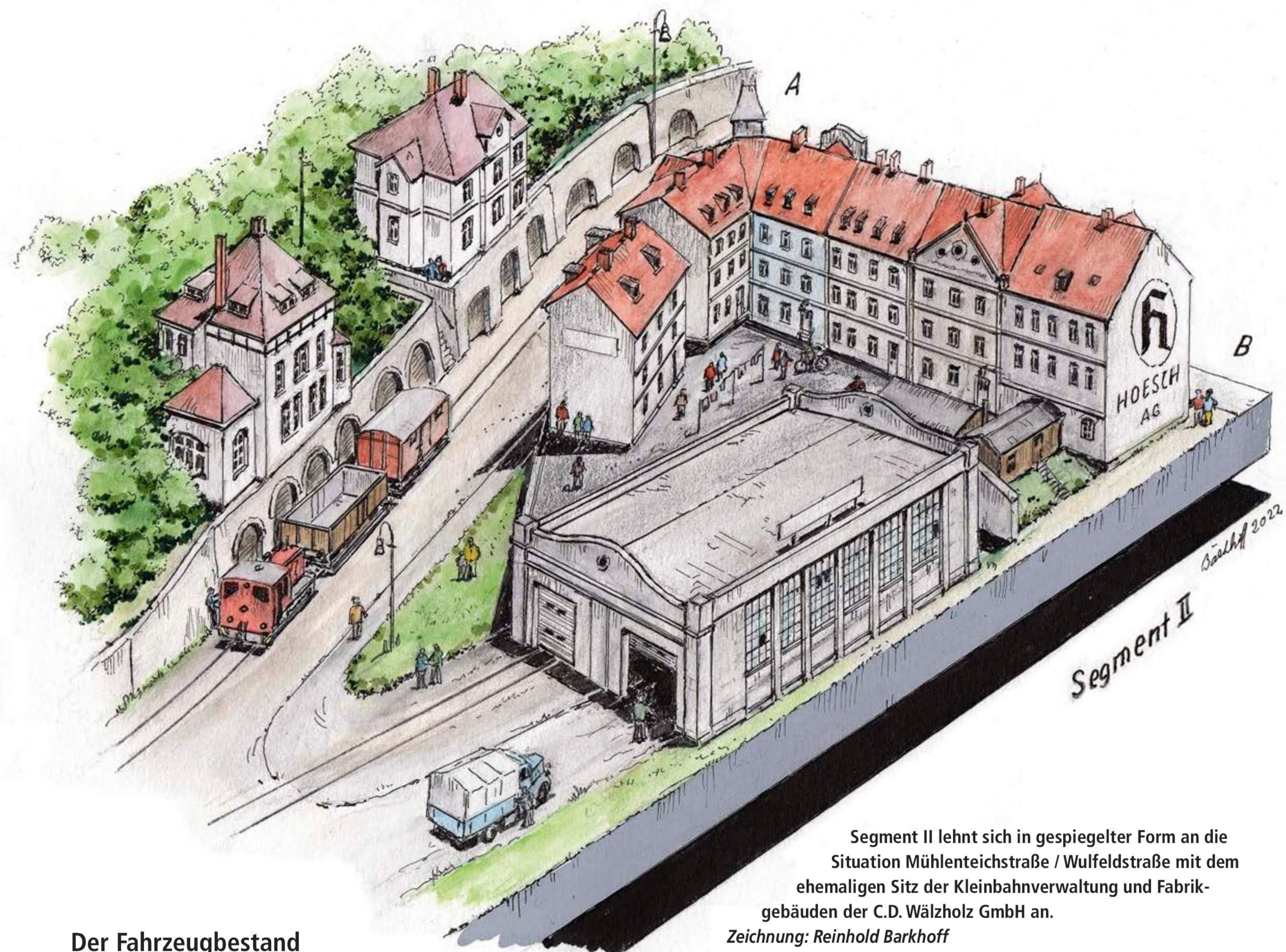
Etwa mittig der Oberrahmerstraße befand sich eine weitere Ausweiche, an der der Stückgutshuppen der HKB stand, während auf der gegenüberliegenden Seite ein Werk von Krupp angeschlossen war. Am oberen Ende der Oberrahmerstraße gab es einen Komplex mehrerer Betriebe mit Anschlussgleisen, die letztendlich auch zu Krupp gehörten. Im angrenzenden Hobrackerweg lagen noch Anschlüsse der Firma Hüsekens und nochmal Krupp.

Den Streckenverlauf kann man auf den einschlägigen Internetseiten heute noch gut nachverfolgen und auf etlichen Firmengeländen kann man hierbei noch erstaunlich viele Gleise entdecken. Vom Streckengleis der HKB zweigten insgesamt 18 Anschlussgleise ab, die zwar regelmäßig, allerdings in sehr unterschiedlicher Frequenz bedient werden wollten.

Je nach Witterungsempfindlichkeit des transportierten Materials müssen nicht unbedingt geschlossene Wagen verwendet werden. Während in H0 alle Wagenbauarten als Modell vorhanden sind, wird der ambitionierte Epoche-IV-0-Bahner froh sein, hier mangels geschlossener Modelle auch die offenen Eaos-Typen einsetzen zu können.

Fotos: Bernd G. Lang/Archiv Michael Meinhold





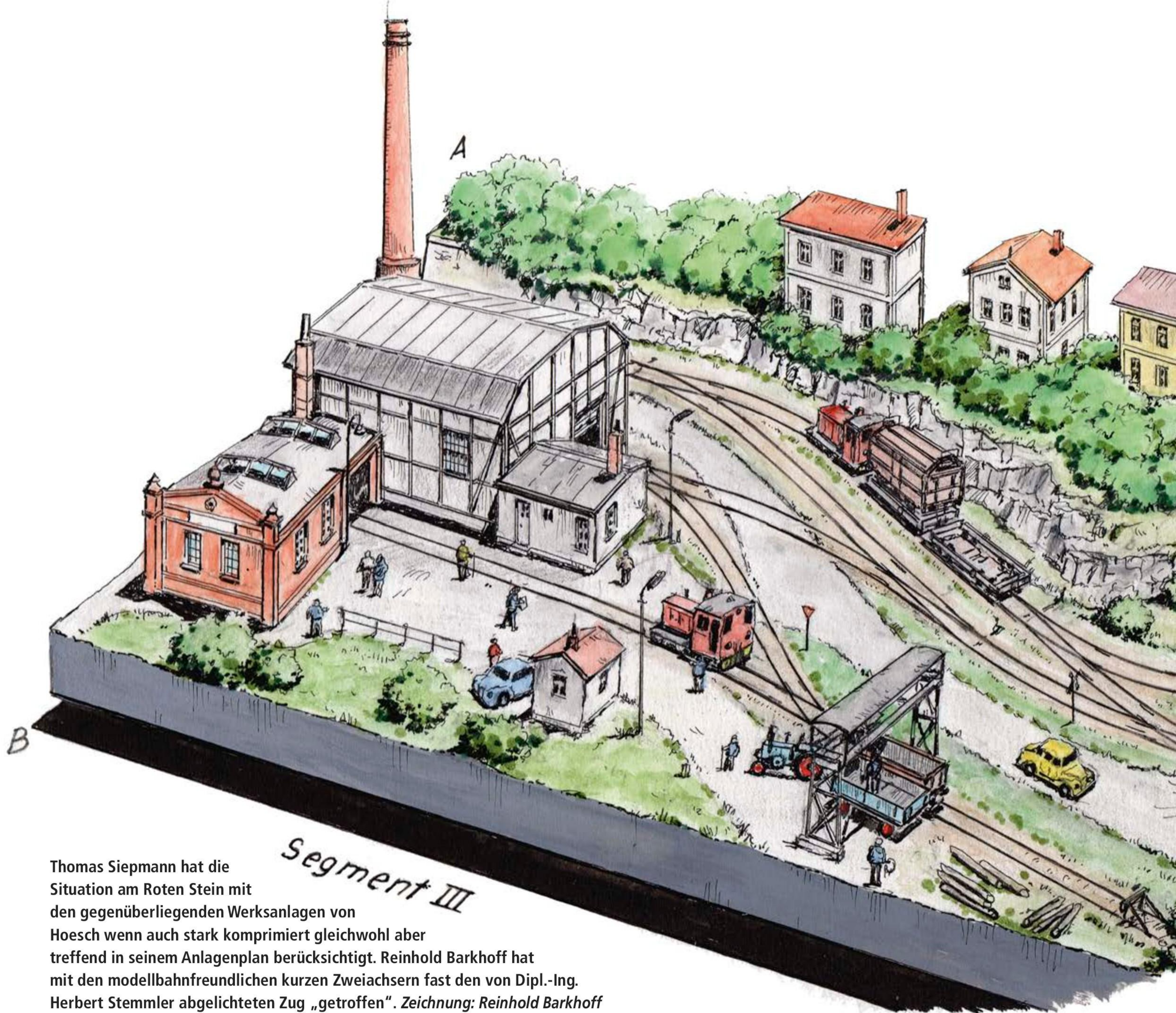
Segment II lehnt sich in gespiegelter Form an die Situation Mühlenteichstraße / Wulfeldstraße mit dem ehemaligen Sitz der Kleinbahnverwaltung und Fabrikgebäuden der C.D. Wälzholz GmbH an.
Zeichnung: Reinhold Barkhoff

Der Fahrzeugbestand

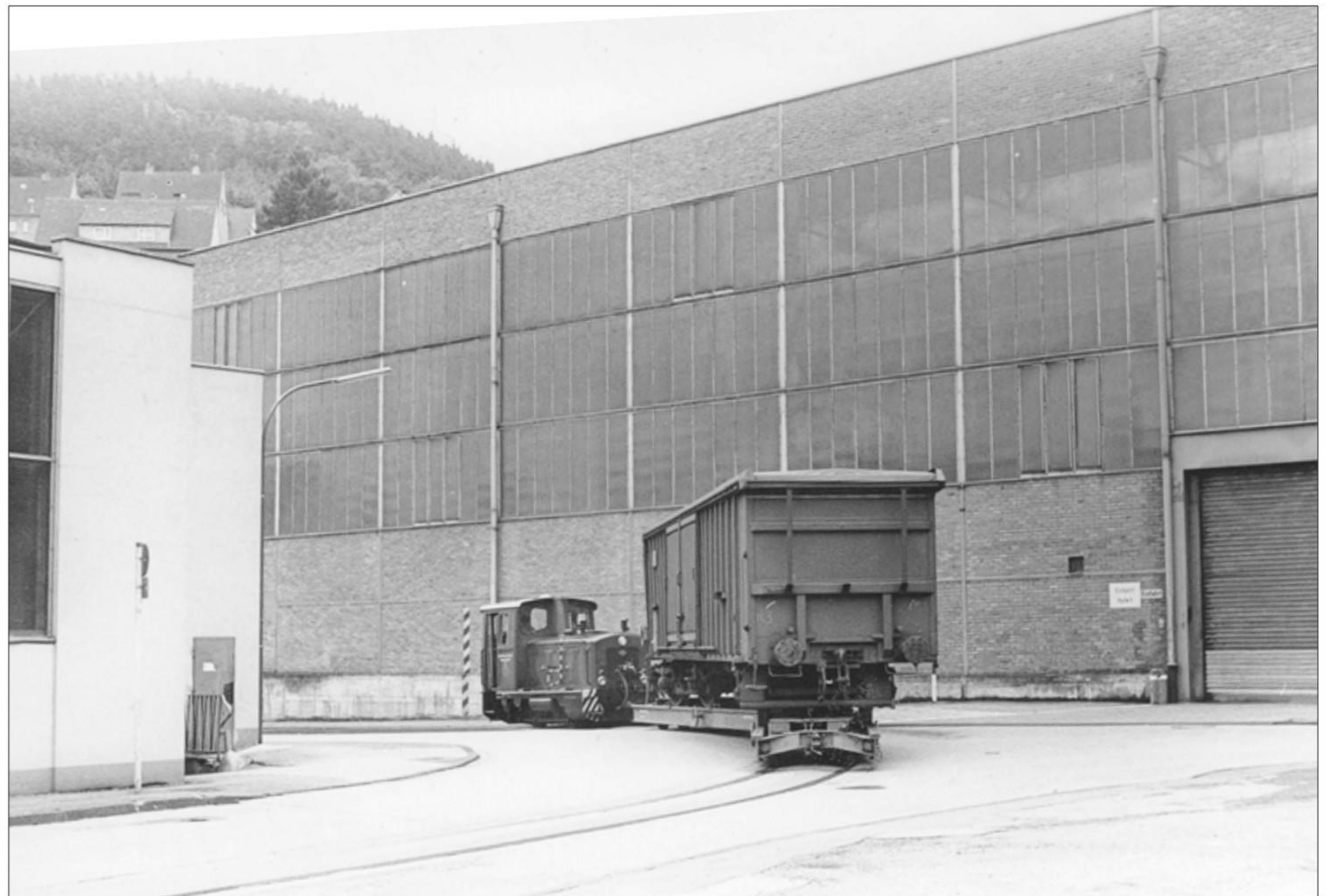
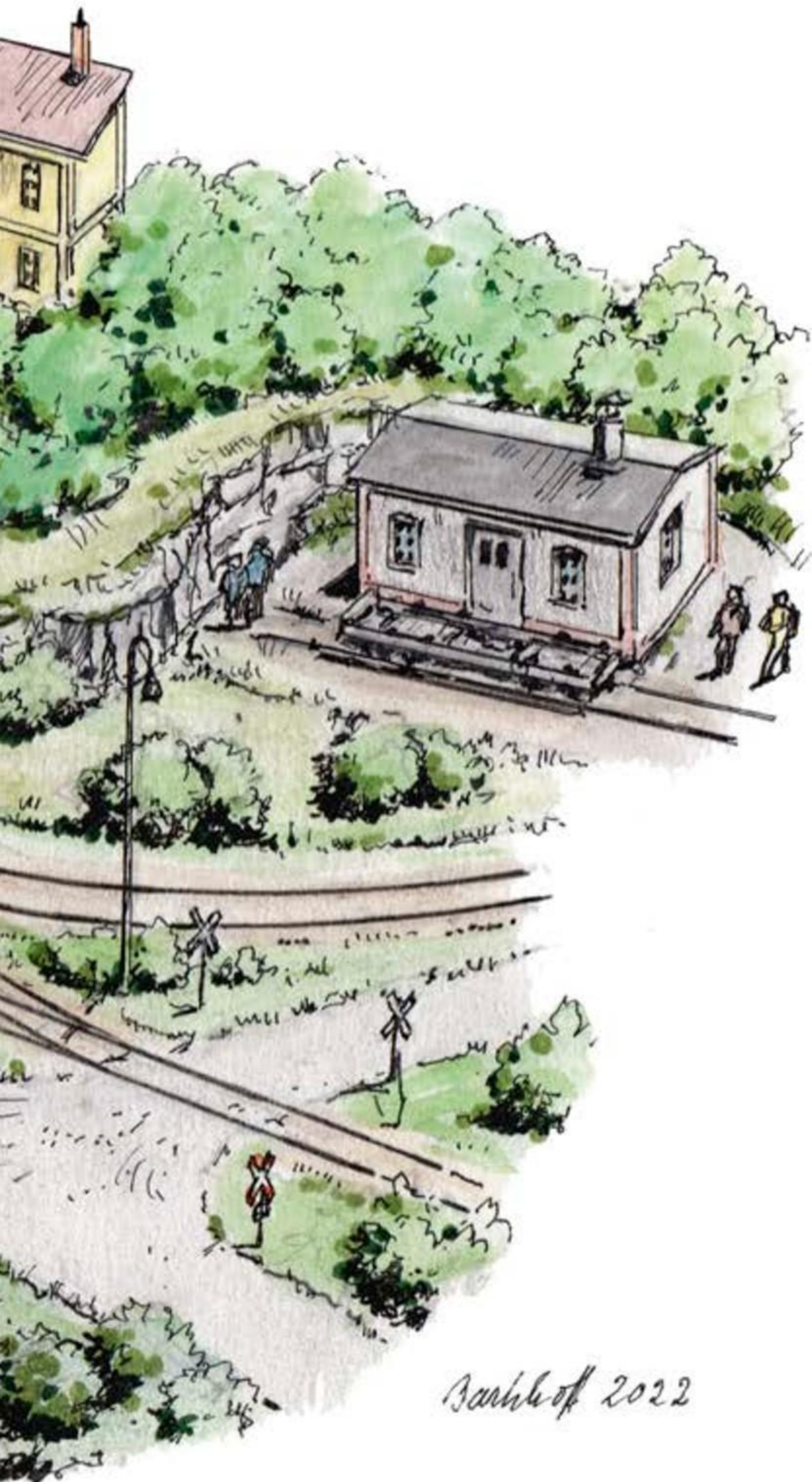
Zu Betriebsbeginn startete die HKB mit drei Trambahnlokomotiven, also Kastenlokomotiven in Straßenbahnbauart, wie sie damals bei etlichen Kleinbahnen (z.B. der „benachbarten“ Plettenberger Kleinbahn) im Einsatz waren. Diese kompakten B-Kuppler bewährten sich auf den engen Kurven der Strecken- und insbesondere der Anschlussgleise ausgesprochen gut, sodass bei der HKB im Laufe der Zeit insgesamt neun Trambahnloks im Einsatz standen. Darunter waren auch leichtere Exemplare, die zwar günstig gebraucht erworben werden konnten, aber auch wenig befriedigten. Da das Verkehrsaufkommen ständig zunahm und die Regelspurwagen schwerer wurden, beschaffte die HKB 1925/27 bei Jung Jungenthal zwei für Kleinbahnverhältnisse schwere C-Kuppler in Regelbauart. Der mit nur 1,60 m sehr kurze Gesamtachsstand gab den Maschinen zwar ein proportional unausgewogenes Aussehen, der kurze Achsstand war aber zum Befahren der bis zu 15 m kleinen Radien erforderlich.

Der weitgehend bereits im Endzustand gezeigte Prototyp der O&K MV 8 von Schnellenkamp ist hier mit einem Stückgutwagen unterwegs. Michael Schnellenkamp bietet für die HKB Lok 2 und Lok 3 an, was insofern Sinn ergibt, als dass Lok 3 als einzige mit dem Motorvorbau Richtung Übergabebahnhof „zeigte“. Foto: Ludwig Fehr





Rechts: Lok 3 kommt mit ihrem Rollwagenzug von den Anschlüssen im Hobräckerweg und fährt auf dem Weg zum Übergabebahnhof zunächst in die Ausweiche Roter Stein ein.
Fotos (3): Dipl. Ing. Herbert Stemmler



Rechts Mitte: So riesengroß der vierachsige Rolldachwagen auf den engen Stadtstraßen aussieht, so winzig erscheint er geradezu vor den Industriehallen, die eine wunderbare Anlagenkulisse abgeben.

Diese industrielle Kleinbahnatmosphäre der HKB haben Johannes Otterbach und Markus Kost auf ihrer – nach eigenem Bekunden – noch lange nicht fertigen Segmentanlage ganz vorzüglich eingefangen. Neben den nicht nur wegen ihrer Patinierung faszinierenden Gebäuden tragen hierzu auch ganz erheblich die im Straßenpflaster verlegten Rillenschienen bei. Dass diese nicht nur gut aussehen, sondern auch gut funktionieren, konnte der Prototyp von Schnellis MV 8 auf der von Michael Schnellenkamp im September 2022 erstmals organisierten reinen Om-Ausstellung ausgiebig „erfahren“. Falls Gelegenheit besteht, die Anlage zu besichtigen: unbedingt ausnutzen! Foto: MK

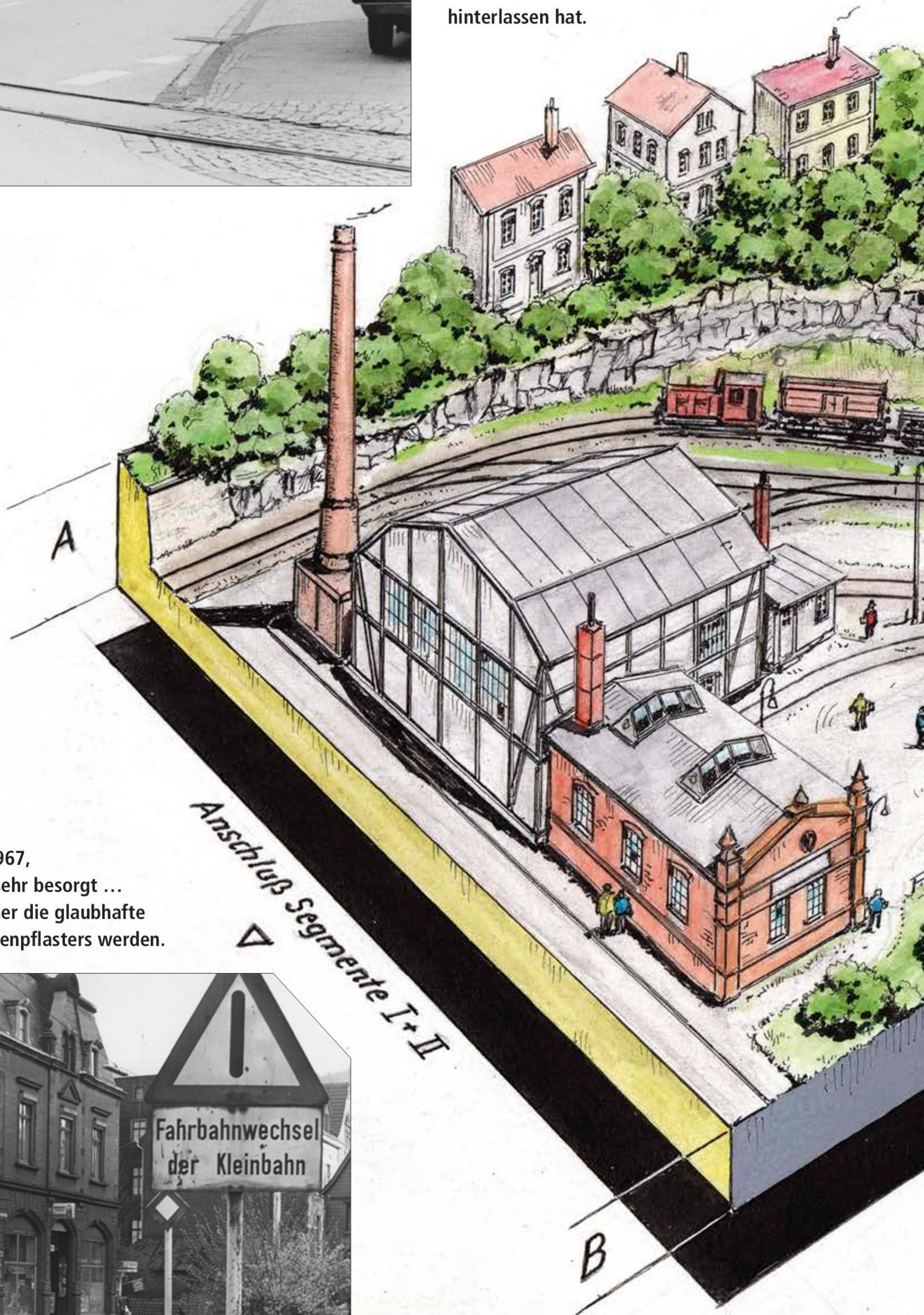




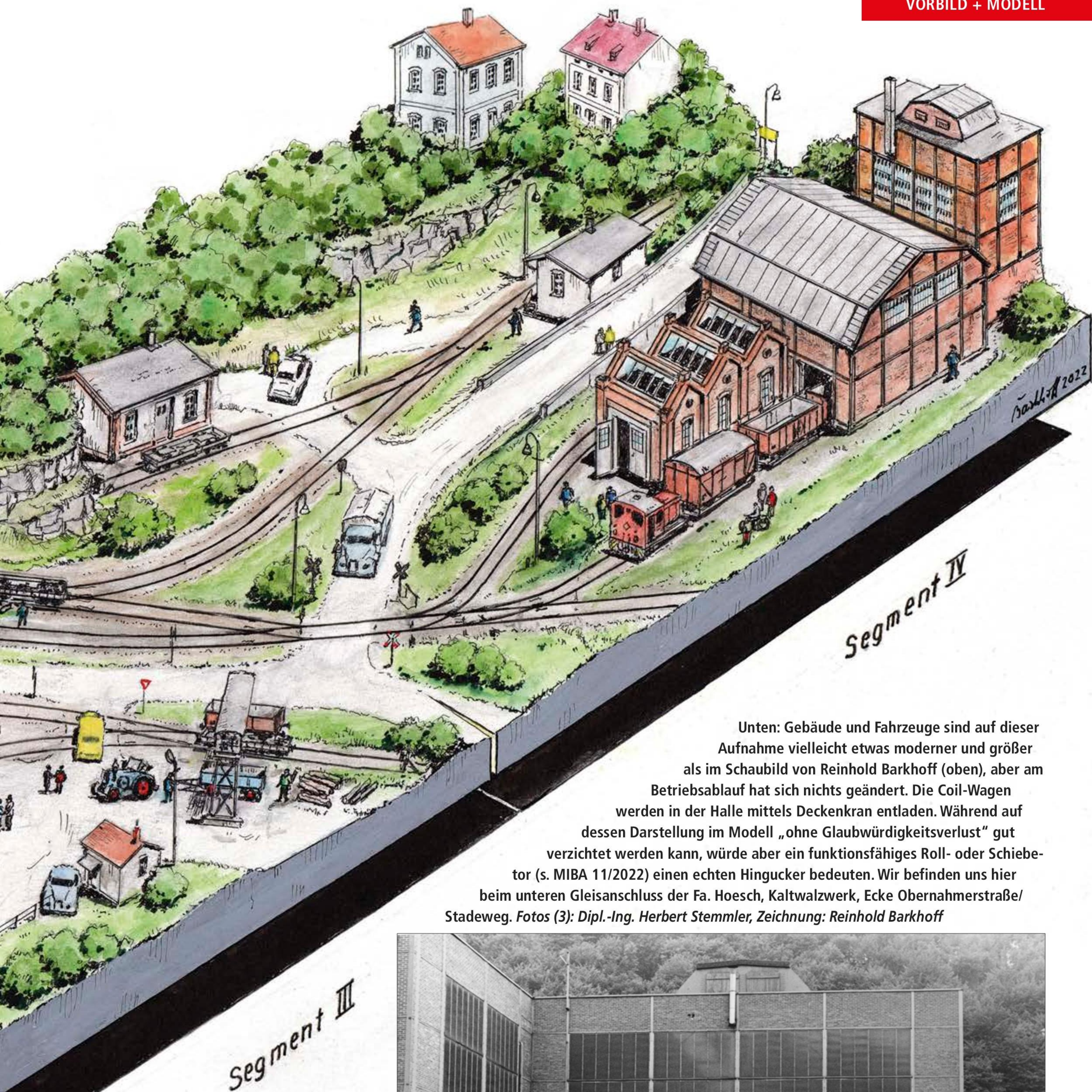
Lok 3 kommt mit leeren Schiebedachwagen und mit Schrott beladenem offenem Wagen vom Bahnhof Roter Stein die Obernahrmerstraße herab, wird gleich in einem 90-Grad-Bogen die Straße queren und in den Stadeweg einbiegen. Unter den rechts parkenden Autos verläuft der früher hier offene Nahmerbach, der beim Hochwasser vom Juli 2021 in seinem Verlauf erhebliche Schäden hinterlassen hat.

Die beiden Loks erfüllten die Erwartungen und so wurden 1937/39 zwei nicht nur optisch fast baugleiche Maschinen – allerdings als B-Kuppler – wiederum bei Jung beschafft. Mit 15 Tonnen Achslast waren die beiden Loks allerdings so schwer, dass sie auf keiner anderen Meterspurbahn hätten eingesetzt werden können. Gemeinsam mit einer erst 1935 von Henschel beschafften Heißdampf (!)-Trambahnlok bewährten sich die Maschinen sehr gut, erhielten in den 1950er-Jahren nochmals Komplettinstandsetzungen und wurden erst durch den Einsatz der O&K-Dieselloks arbeitslos. 1934 war zwar schon einmal der Versuch mit einer Diesellok unternommen worden, doch die Maschine von DWK konnte nicht überzeugen und wurde nach nur zwei Jahren Betriebseinsatz wieder abgegeben.

Bereits in der Epoche III, die Aufnahme entstand 1967, war man um das Wohl des deutschen Autofahrers sehr besorgt ... Spannender für den Modellbahner dürfte ganz sicher die glaubhafte Nachbildung des nicht flächig „zugeteerten“ Straßenpflasters werden.



Die „richtige“ Verdieselung begann 1960 mit der Beschaffung von fünf O&K-Dieselloks des Typs MV 8. Dies geschah allerdings nicht ganz freiwillig, denn der



Unten: Gebäude und Fahrzeuge sind auf dieser Aufnahme vielleicht etwas moderner und größer als im Schaubild von Reinhold Barkhoff (oben), aber am Betriebsablauf hat sich nichts geändert. Die Coil-Wagen werden in der Halle mittels Deckenkran entladen. Während auf dessen Darstellung im Modell „ohne Glaubwürdigkeitsverlust“ gut verzichtet werden kann, würde aber ein funktionsfähiges Roll- oder Schiebetor (s. MIBA 11/2022) einen echten Hingucker bedeuten. Wir befinden uns hier beim unteren Gleisanschluss der Fa. Hoesch, Kaltwalzwerk, Ecke Obernahrerstraße/Stadeweg. Fotos (3): Dipl.-Ing. Herbert Stemmler, Zeichnung: Reinhold Barkhoff

Einsatz von Dieselloks war Voraussetzung für die anstehende Konzessionsverlängerung. Hintergrund war schon damals der Umweltschutz, in Form des Schutzes der insbesondere in den engen Stadtstraßen von der Rauchentwicklung betroffenen Bevölkerung. Bilder von Dampflokensätzen auf der Stadtstrecke sind zwar nicht so häufig wie solche mit Dieseltraktion, aber es ist fast immer ein regelrechtes Einräuchern zu erkennen.





Zum Schluss noch ein paar Bilder vom Übergabebahnhof der HKB im Bahnhof Hohenlimburg – obwohl oder gerade weil er in unserem Anlagenvorschlag nicht mit „untergebracht“ werden konnte. Selbst wenn er etwas kleiner dimensioniert werden würde, wären hier immer noch mehr als genug nachbauwerte Szenen dabei, die problemlos für ein eigenständiges Anlagenthema reichen würden.

Links der Blick von der Lenneufferstraße auf die Rollwagenrampengleise. Beim mittleren Bild steht Lok 4 auf dem Gleis, auf dem früher die Stückgutzüge direkt zum DB-Güterschuppen durchfahren konnten. Das Gleis wurde später zum Abziehen von Regelspurwagen von den Rollwagen per Seil genutzt. Unten der Stückgutschuppen, der auf dieser Seite früher mit einem Meterspur-Gleis angebunden war.

Fotos (3): Dipl. Ing. Herbert Stemmler



Die kleinen Diesel-B-Kuppler mit außenliegender Blindwelle bewährten sich trotz lediglich 140 PS Leistung ausgesprochen gut. Sie waren mit einer einfachen pneumatischen Mehrzugsteuerung ausgestattet, sodass zwei Maschinen von einem Lokführer bedient werden konnten. Diese „Doppeltraktion“ kam vergleichsweise häufig zum Einsatz, denn sie war bei mehr als drei zweiachsigen Einzelwagen oder ab zwei Drehgestellwagen erforderlich.

Angeichts der bei Talfahrt nicht ganz ungefährlichen „Streckeneinsätze“ erscheint es aus heutiger Sicht verwunderlich, dass erst mit Indienststellung der O&K-Dieselloks der Einsatz von Druckluftbremsen vorgeschrieben wurde. Vorher saßen Bremser unter den aufgeschemelten Regelspurwagen und mussten mittels Pfeifsignalen mit dem Lokführer kommunizieren.

Zu bedienende Gleisanschlüsse gab es an der HKB-Strecke zuhauf, in Spitzenzeiten sind es um die 40 Anschlussgleise gewesen, 1980 immerhin noch 19. Um die vielen angeschlossenen Werke auch bedarfsgerecht bedienen zu können, war eine Vielzahl an Rollwagen erforderlich. Zur „Anfangspackung“ der HKB gehörten 15 leichte Rollwagen mit 23 t Tragkraft und Längen von 6,5 bzw. 7,5 m, die schwersten Exemplare hatten bei 9,0 m Fahrbahnlänge eine Tragkraft von 45 t. Der Höchststand lag 1935 bei 49 Stück und zur Betriebseinstellung waren immerhin noch 44 Exemplare vorhanden. Die Rollwagen stammten von den unterschiedlichsten Fabriken, wobei 16 von der „Hohenlimburger Maschinenbauanstalt Boecker & Volkenborn“ kamen, die im Nahmertal ansässig war.



Rechts: Beladene Coil-Wagen waren in den späten Betriebsjahren die auffälligsten „Ladegüter“ der Rollwagen. Je nach Versender wurden Coils auch häufig in Schiebedachwagen transportiert, was im Modell aber lange nicht so interessant wäre.

Foto: Dipl. Ing. Herbert Stemmler

Mit Schiebedachwagen wurden z.B. auch palletierte Halbfertigprodukte „verfrachtet“. Vorteil für den Modellbahner: Last- und Leerlauf erfolgen mit äußerlich unveränderten Wagen – und die Verladung muss man ja nicht zeigen, sie kann ja in einer Halle erfolgen. Aber vielleicht macht sich jemand denn doch die Mühe und baut einen Wagen mit geöffnetem Dach und geöffneten Türen um. Gabelstapler gibt es ja in 1:43 genug, auch ältere Bauarten. Das wäre ein netter Hingucker!

Foto: Archiv Michael Meinhold

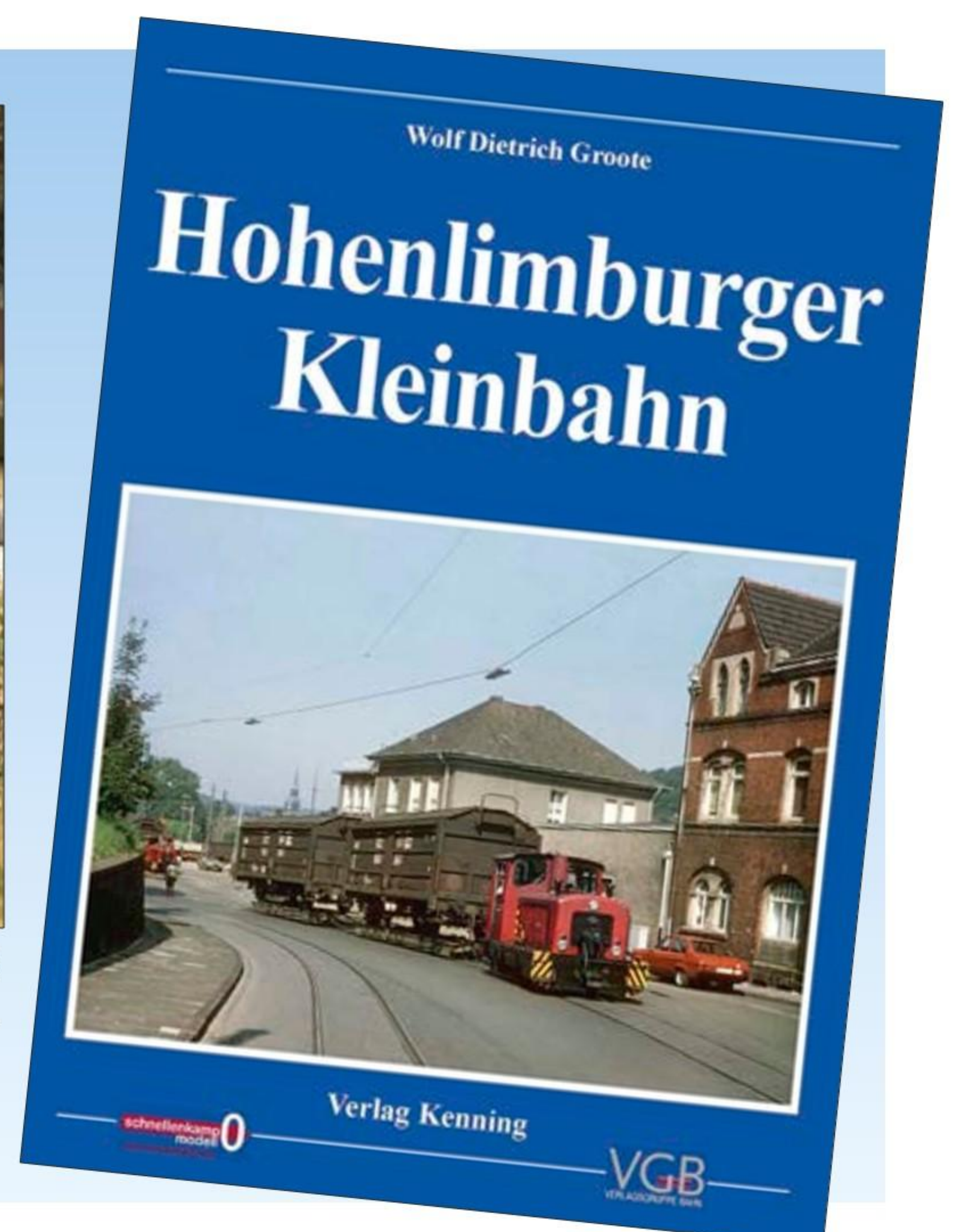


Im Spitzenjahr 1960 hat die HKB im Rollwagenverkehr über 200.000 Tonnen Fracht (!) transportiert. Alles in allem also eine höchst betriebsintensive Bahn mit markanter Topographie, die eine Umsetzung ins Modell geradezu herausfordert. Der Anlagenvorschlag von mm und Thomas Siepmann wurde zwar für H0m entworfen, die Schaubilder von Reinhold Barkhoff sind aber „maßstabsneutral“, sodass eine Umsetzung in 0m durchaus überlegenswert erscheint. Dank Michael Schnellenkamp und Jaffa tut sich bei der Meterspur in 1:45 derzeit erstaunlich viel. Die Rollwagen sind ja bereits erhältlich. Die Aufnahmen der O&K MV 8-Prototypen entstanden auf der „MeterSpur-Schau“, einer reinen 0m-Ausstellung, im September 2022 in Buseck. Also, lasst uns gleich anfangen ...

Ludwig Fehr



Hier das aktuelle 0m-Modell der O&K MV 8 von Michael Schnellenkamp von vorn gesehen. Lok 2 hat die Art.-Nr. 7245, Lok 3 ist unter 7246 bestellbar. Der Preis liegt bei € 600. Rechts das im Verlag Kenning in Kooperation mit VGB vertriebene HKB-Buch von Wolf Dieter Grohe. Das Buch gibt es für die ersten 300 Besteller zum 0m-Modell übrigens gleich dazu. Foto: MK





Als Zwischen- oder Endbahnhof nutzbare TT-Nebenbahnstation der Epoche III

Flexibel einsetzbarer DB-Bahnhof

Begonnen hat Sebastian Koch quasi als Testobjekt mit einem Empfangsgebäude und einigen Gleisen von TTfiligran. Vereinsfreunde überredeten ihn dann jedoch, aus dem Diorama einen vollständigen Bahnhof zu bauen, der möglichst flexibel sowohl als eigenständige Anlage als auch im Rahmen von Modularrangements einsetzbar sein sollte. Den fertigen Bahnhof und das dahinterstehende, äußerst flexible Konzept mit zusätzlichen Kurvenmodulen und einem Schattenbahnhof stellt er hier vor.

Bastelspaß stand bei diesem Projekt an erster Stelle. Zusätzlich sollten aber auch einige neue Materialien und Vorgehensweisen ausprobiert werden. Entstanden ist ein kleiner TT-Bahnhof einer Nebenbahn, der ohne Signale auskommt. Er ist so konzipiert, dass er ganz flexibel sowohl als Endbahnhof als auch als Zwischenstation eingesetzt werden kann. Die Einfahrten in den Bahnhof regeln Trapeztafeln. Die Ausfahrten der



Von der Architektur her ist der Bahnhof im nördlichen Niedersachsen angesiedelt. Das preußische Empfangsgebäude von Auhagen (Art.-Nr. 13328) verfügt über die typischen Merkmale. Das große Bild oben zeigt einen Wendezug aus V 36 und Steuerwagen, wie sie auf Nebenbahnen in den 1950er-Jahren anzutreffen waren. Das Gespann aus TT-Fahrzeugen von Tillig wendet in der kleinen Station. Im Bild links steht ein Güterzug mit T 3 (Tillig) bereit und wartet auf den Güterwagen vom Güterschuppen, den die Bahnhofs-Köf (Arnold) noch an den Zug rangieren muss.

Züge aus dem Bahnhof werden vom örtlichen Fahrdienstleiter im Empfangsgebäude gegeben. Zusätzlich zu den Regelspurgleisen sah ich noch einige Schmalspurgleise in TTe am Rande des Bahnhofs vor. Auch hier konnte wieder viel selbst gebastelt werden.

Angesiedelt sein sollte der Bahnhof im Norden von Deutschland. Die preußischen Gebäude von Auhagen fand man so in Nordostdeutschland, aber auch im nördlichen Niedersachsen. Die Gebäude änderte ich noch ein wenig ab und versah sie mit zusätzlichen Details. Auch Schmalspurbahnen fand man in Niedersachsen, sodass es ähnliche Vorbildsituationen durchaus gab. Orientiert habe ich mich an dem Endpunkt einer Schmalspurbahn, der nicht der Betriebsmittelpunkt ist, so konnten die schmalspurigen Bahnanlagen überschaubar ausfallen.

Aufgebaut wurde der Bahnhof auf zwei Segmenten mit den Abmessungen von jeweils 1,0 x 0,5 m, die man mit Stirnplatten zu Transportzwecken gegeneinanderschrauben kann. Zusätzlich sind zwei passende Streckensegmente entstanden. Wendeschleifen, Bogenmodule und einen Schattenbahnhof konnte ich aus meinem Fundus ergänzen. Der Bahnhof kann so in unterschiedlichen Anlagenkonzepten aufgebaut werden.

Als Gleismaterial kam das System mit Kunststoffschwelen von TTfiligran zum Einsatz. Die Weichen entsprechen hier 190er-Reichsbahnweichen, sind aber auf 2/3 der Länge verkürzt. Insbesondere durch die niedrigen Schienenprofile und die schlanken Weichen entstand ein sehr vorbildnaher Gleisoberbau. Die TTe-Gleise, ebenfalls von TTfiligran, sind aus gelaserten Sperrholz-Schwelenrosten gefertigt. Auch die Schmalspurweichen sind auf 2/3 ihrer Länge verkürzt, wirken aber immer noch sehr schlank.

Gleisplan

Die kleine Nebenbahnstation besteht aus einem durchgehenden Hauptgleis, an dem auch der Bahnsteig angeordnet ist. In der Einfahrt des Bahnhofs gehen zu beiden Seiten Nebengleise für die Güteranlagen und die Umfahrung ab. An die Umfahrung habe ich einen zweistöckigen Lokschuppen angebunden. Er liegt direkt neben dem durchgehenden Hauptgleis. Das Auhagen-Modell des Lokschuppens (Art.-Nr. 13342) wurde verfeinert und aufgewertet. Es verfügt über einen Wasserturm. Dieser erhielt zur Gleisseite hin einen Wandwasserkran, sodass die Loks zum Wasserfassen auf das durchgehende



An der Bahnhofseinfahrt befindet sich ein zweigleisiger Lokschuppen mit Wasserturm und Werkstatt. Das Modell kommt von Auhagen. Zum Wassernehmen müssen die Loks auf das durchgehende Bahnhofsgleis fahren und am Wasserturm halten. Der Wandwasserkran ragt dann über den Tender (links).

Hauptgleis fahren müssen. Bei Nebenbahnen ist dies nicht ungewöhnlich. Im Modell entstehen so interessante Rangiermanöver.

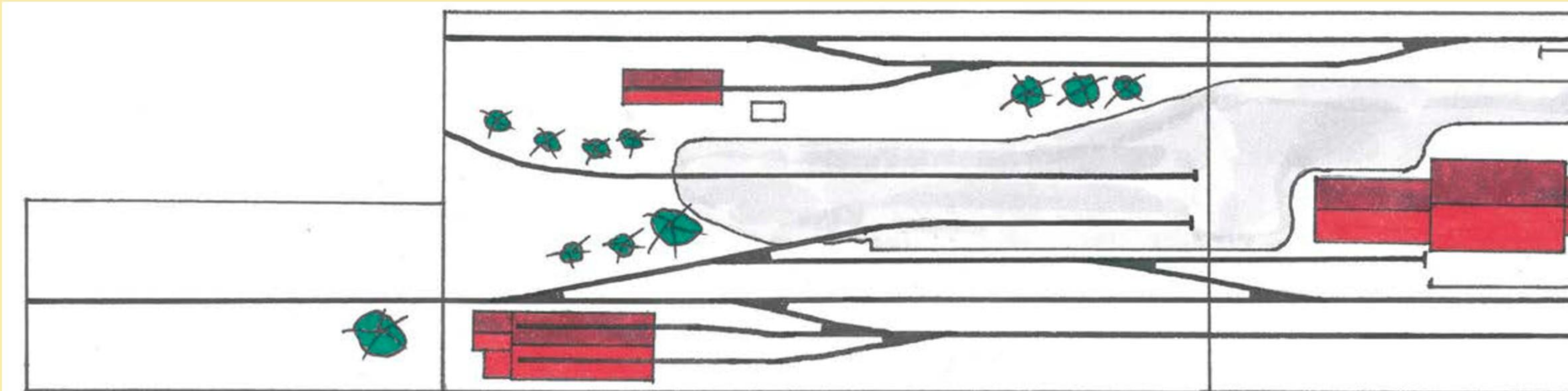
Ein Umfahrgleis verläuft parallel zum Hauptgleis und mündet etwa 20 cm vor dem hinteren Anlagenende über eine Weiche wieder ein. Auf der Seite des

Empfangsgebäudes sind zwei Ladestraßengleise und ein Gleis am Güterschuppen verlegt.

Die schmalspurige Stichstrecke endet stumpf an einem kurzen Bahnsteig hinter dem Empfangsgebäude. Davor sind eine kleine Umfahrung und ein Lokschuppen vorhanden. Ein Gleis führt zum Umladen

Unten: Direkt am Lokschuppen liegt die Einfahrweiche des Bahnhofs. Alle Weichen verfügen über Handstellhebel. Nach rechts verzweigen sich die Ladegleise, nach links das Umfahrgleis und die Anbindung des Lokschuppens. Am Wasserturm des Lokschuppens ist der Wandwasserkran zu erkennen.





Die Segmentanlage „Klein Deetz“ besteht aus zwei identisch großen Bahnhofsegmenten von 1,0 x 0,5 m Größe. Links daneben ist ein Streckensegment vorhanden, über das Rangierabteilungen ausziehen und so die Gütergleise erreichen können. Rechts ist ein kurzes Ansatzteil zum leichteren Umsetzen einzelner Lokomotiven oder einer Köf mit Güterwagen vorhanden. Der Bahnsteig der Regelspurgleise mit Empfangsgebäude befindet sich am durchgehenden Hauptgleis. An das Umfahrgleis ist der zweigleisige Lokschuppen angebunden. Oben auf der Zeichnung findet man die Anlagen der Schmalspurbahn mit Bahnsteig am Stumpfgleis. Hier...

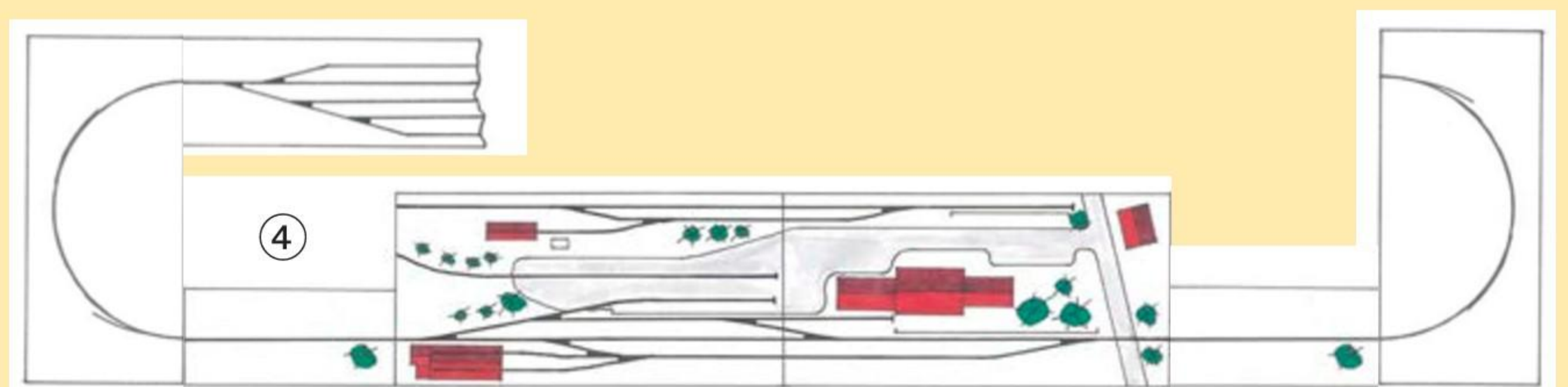
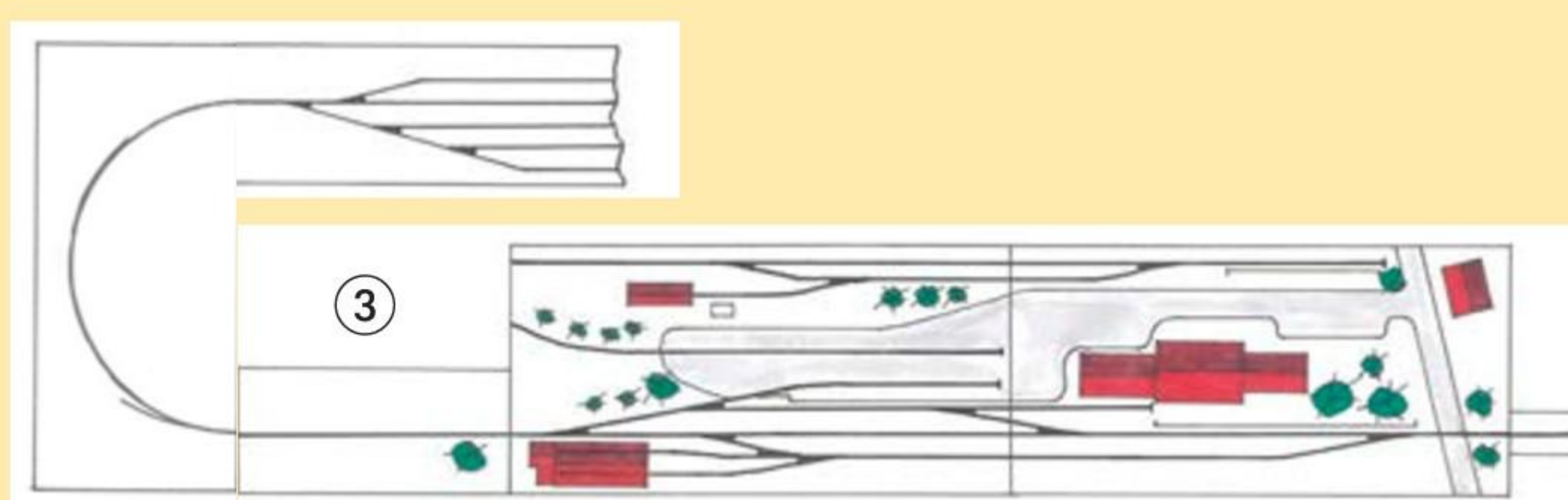
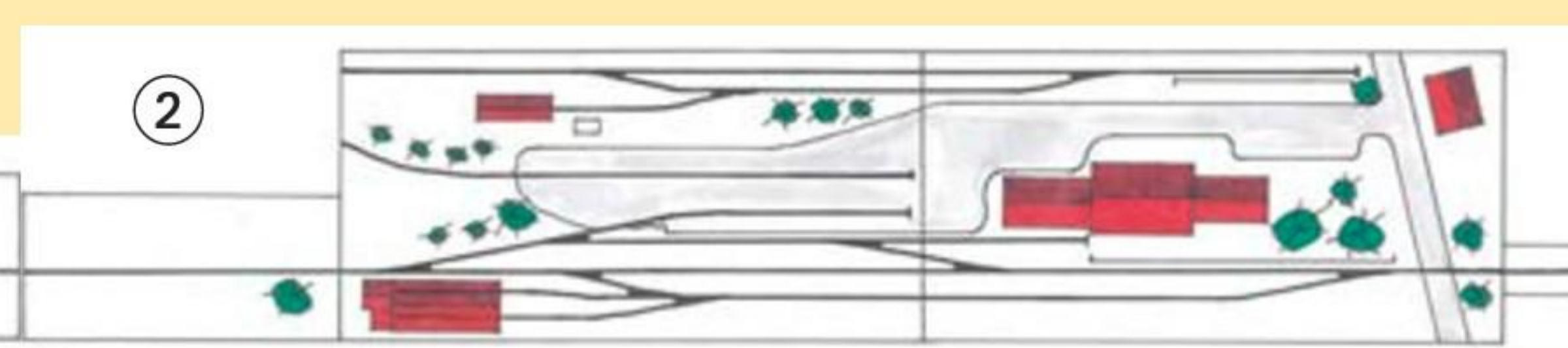
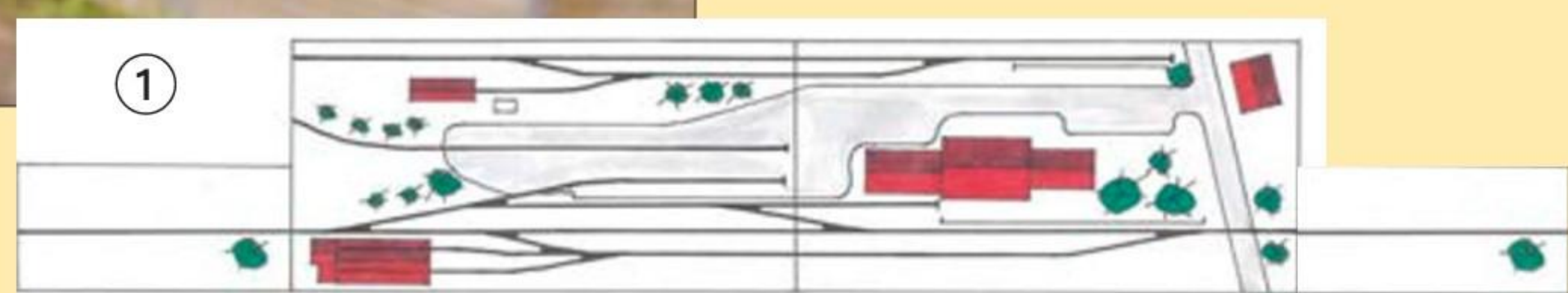
Ansicht von der Bahnhofseinfahrt neben dem Lokschuppen in Richtung Empfangsgebäude. Links sind die Ladegleise und rechts die Umfahrung mit der Lokschuppenanbindung zu erkennen.

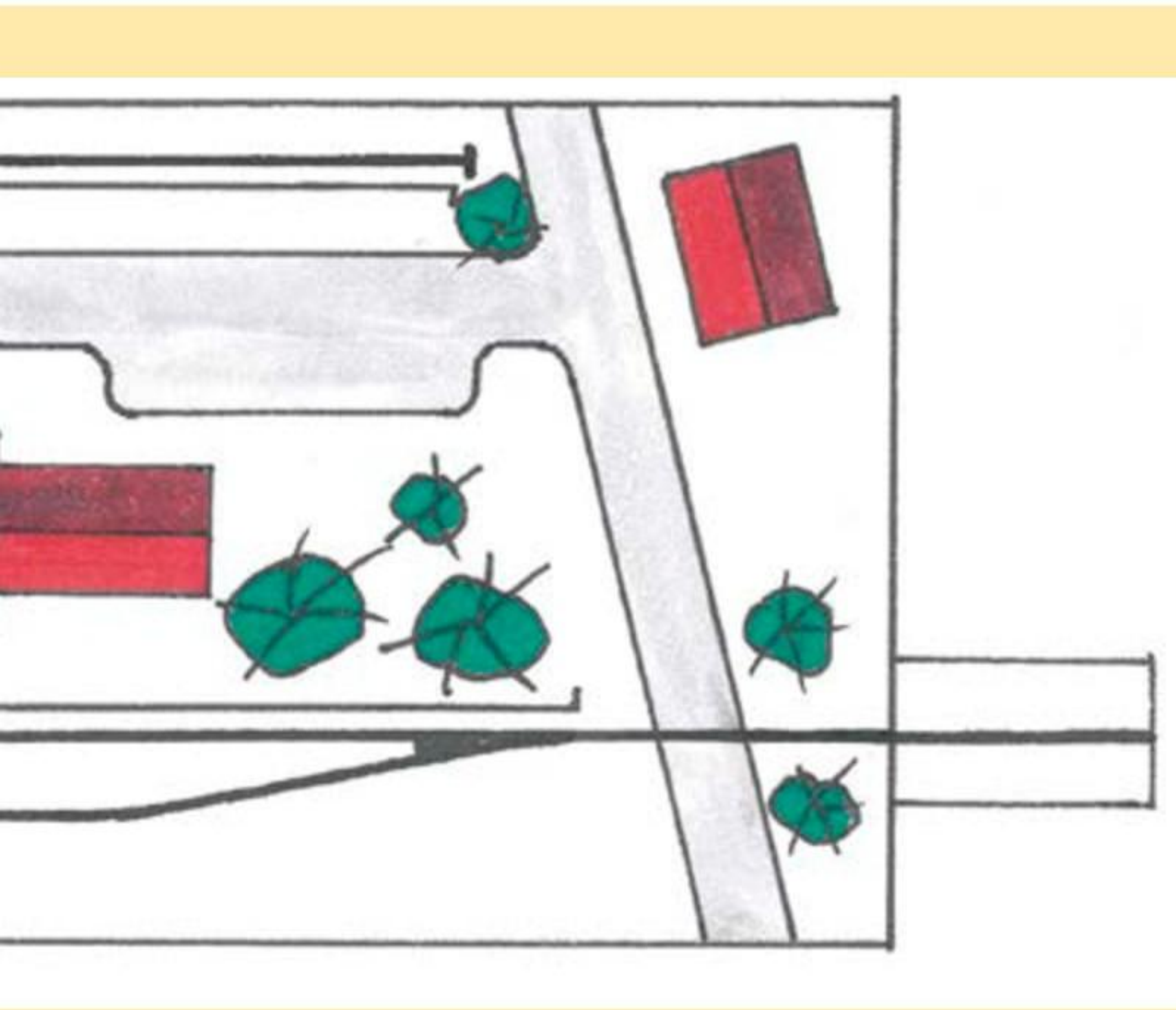


an die Ladestraße der Regelspurgleise. Mögliche Güter- und Abstellgleise der Schmalspurbahn liegen außerhalb des hier gestalteten Bahnhofsgeländes und können bei Bedarf später auf einem zusätzlichen Modul ergänzt werden. Das Hauptaugenmerk der Anlage liegt auf dem Regelspurbetrieb, sodass die Schmalspurgleise nur zum Rangieren genutzt werden. Über ein Ausziehgleis lässt sich aber dennoch Betrieb machen, sodass man über die Umfahrung in den Schmalspur-Lokschuppen gelangt.

Flexibler Aufbau

- ① Mit zwei Streckenmodulen an den Enden, die jeweils eine Trapeztafel für die Einfahrt in den Bahnhof besitzen, kann der Bahnhof „Klein Deetz“ als Zwischenstation in Modularrangements betrieben werden.
- ② Die Darstellung darunter zeigt den Bahnhof als Endbahnhof, der mit einem Schattenbahnhof verbunden ist. Diese Aufbauvariante findet auf dem Dachboden des Erbauers Platz und ermöglicht etwas abwechslungsreichen Betrieb. Hier könnte auch die Schmalspurbahn erweitert werden.
- ③ In der Mitte erkennt man diese Aufbauvariante nur durch ein zusätzliches Bogenmodul, sodass der Schattenbahnhof hinter dem Bahnhof liegt und mit einer Hintergrundkulisse verdeckt werden kann. Auch hier fungiert der Bahnhof als Endbahnhof.
- ④ Die Abbildung unten zeigt den Bahnhof mit zwei Bogenmodulen als ovalförmiges Anlagenkonzept.





... sind eine Umfahrung und ein kleiner Lokschuppen angeordnet. Mit anzusetzenden Strecken- oder weiteren schmalspurigen Bahnhofsteilen kann der Betrieb durchaus organisiert werden.

Anlageneinsatz

Die Bahnstabssegmente können in unterschiedlichen Anlagenkonzepten eingesetzt werden. Die einfachste Form ist das isolierte Betreiben des Bahnhofs mit einem Streckengleis, bei dem im Bahnhof nur rangiert wird. Diese Form des Aufbaus wird im heimischen Hobbyzimmer angewandt; eine Unterbringung als Regalanlage ist denkbar. Der Betrieb ist hier zwar stark eingeschränkt, dafür ist er aber schnell realisierbar. Etwas mehr



Über das Umfahrgleis vor dem Empfangsgebäude werden die Loks an das andere Zugende rangiert. Bei längeren Zügen müssen die Wagen vorher hinter das Grenzzeichen zurückgedrückt werden. Hier umfährt V 80 008 von Tillig einen Zug aus dreiachsigen Umbauwagen ebenfalls von Tillig.

Platzbedarf erfordert der Einsatz eines Schattenbahnhofs, entweder direkt am Bahnhof oder am Ende des kleinen Streckenstückes. Hiermit lassen sich Zugfahrten und ein Umsetzen im Bahnhof praktizieren, da dieser dann als Endbahnhof fungiert. Für größere Arrangements muss ich meinen Dachboden und mein Arbeitszimmer verlassen und an Modultreffen oder Ausstellungen teilnehmen, die zumeist in großen Hallen stattfinden.

Auch hier kann der Bahnhof am Ende eines Nebenbahnarrangements als End-

bahnhof betrieben werden. Im Bahnhof enden die Züge, und Loks können umgesetzt werden. Güterwagen kann man im Bahnhof rangieren und Loks in der kleinen Dienststelle behandeln. Zum einfacheren Betrieb habe ich mir eine kleine Verlängerung für das Ende des Bahnhofs gebaut. Damit können dann auch kurze Rangiereinheiten und längere Loks jenseits des Bahnsteigs umsetzen.

Der umfangreichste Betrieb ist geboten, wenn der Bahnhof als Zwischenstation genutzt wird. Stelle ich alleine aus, so

Der Blick vom Ende des Bahnhofs fällt über den Bahnübergang auf das Bahnsteiggleis und die Umfahrung, an die der Lokschuppen angebunden ist. Hinter dem Empfangsgebäude befinden sich die Güter- und Schmalspurgleise des Bahnhofs.





Für den Schmalspurteil des Bahnhofs entstanden hinter dem Empfangsgebäude ein kurzer Bahnsteig, einige Gleise und ein Lokschuppen. Fahrzeuge nach westdeutschen Vorbildern muss man selbst bauen. Hier wird ein Triebwagen eingesetzt, wie er bei der Mittelbadischen Eisenbahn beheimatet war. Das Modell wurde aus einem 3D-Gehäuse von www.shapeways.com erstellt und mit einem Fahrwerk der Baugröße Z bestückt.



Hinter der letzten Bahnstrecke befindet sich noch eine Verlängerung des durchgehenden Streckengleises. Wird der Bahnhof als Endbahnhof verwendet, können hier nebenbahntypische Loks umsetzen. Die Länge des Gleises ist so bemessen, dass von den Zungenspitzen bis zum Gleisende Dampflok der Bau- reihen 50/52 passen.



Bequemer ist es, wenn das Streckengleis durch ein angesetztes Gleisstück verlängert wird, sodass man etwas mehr Platz zum Rangieren hat. Diese einfache Konstruktion (Bild links) ist nur 20 cm lang und bietet als Absturzsicherung vorne und an den Seiten umlaufende Profilholzleisten.



Gesteuert wird die Anlage mit einer Intellibox II. Hinzu kommen noch kabelgebundene Handregler, sodass der Lokführer stets auf Höhe des Geschehens ist.

setze ich an beide Seiten des Bahnhofs Streckensegmente an und kann dann Zugfahrten durch den Bahnhof durchführen. Abwechslung bringen Rangieraufgaben von mitgeführten Güterwagen oder ein Lokwechsel. Da ich nur eine Bahnsteigkante gebaut habe, sind Begegnungen von Personenzügen nur mit zusätzlichem Rangieraufwand möglich. Das Kreuzen oder Überholen von Güterzügen ist aber mit den durchgehenden Gleisen problemlos machbar.

An die Enden der Streckenteile setze ich dann den Schattenbahnhof und kann so sehr bequem fahren. Auch das Ansetzen von zwei 180°-Bogenmodulen und das Anordnen des Schattenbahnhofs hinter dem Bahnhof ist möglich. Mit nur einem Bogenmodul erhält man wieder einen Endbahnhof. Bei der Verwendung von beidseitigen Bogenmodulen kann man den Bahnhof als Zwischenstation betreiben. Bahnhof und Schattenbahnhof sollte man dann durch eine Hintergrundkulisse voneinander trennen.

In Kombination mit den Segmenten und Modulen weiterer Modellbahner können Bahnhof und Streckenmodule auch in größere Arrangements integriert werden. Dazu enden die Gleise an den Segmenten im rechten Winkel, sodass sie auf anderen Modulen weitergeführt werden. Die Unterschiede in den Profilhöhen der Schienen muss man durch die Modulhöhe beim Aufbau ausgleichen. Alle meine Segmente verfügen über Beinhalterungen für Aluminiumbeine, die in der Höhe variiert werden können. Ein Aufbau ist so problemlos möglich.

Gesteuert wird meine Anlage digital im DCC-Format. Loks und Weichen erhielten dazu entsprechende Decoder. An den

Weichen von TTfiligran mit durchgehenden Zungen wurden Motorantriebe verbaut, die die Kraft haben, die Zungen auch sicher umzustellen. Eine Intelli-box II und entsprechende Handregler reichen zum Steuern völlig aus. Gleisbelegtmelder oder eine Automatik habe ich hier nicht verbaut. Der Bahnhof ist komplett beleuchtet, auch die eingesetzten Triebfahrzeuge und Wagen verfügen über eine Beleuchtung.

Fahrzeuge und Betrieb

Bei den Regelspurmodellen nach Vorbild der Deutschen Bundesbahn hat man auch in TT mittlerweile ein sehr großes Angebot, um eine Nebenbahn authentisch betreiben zu können. Nebenbahndampflok wie zum Beispiel die preußischen Baureihen P 8 oder T 3 oder spätere Entwicklungen wie die 86, 50 oder 52 erhält man bei Tillig. Auch Dieselloks der Baureihenfamilien V 36, V 80, V 100, V 160 und V 200 bekommt man von den Sebnitzern. Die V 60 der DB hat Kühn im Programm, Arnold bietet eine Köf.

Triebwagen liefern Kres (VT 98 und VT 70) oder Tillig (VT 25). An Güter- und Personenwagen erhält man ein umfangreiches DB-Angebot bei Tillig. Wie die Bilder in diesem Beitrag zeigen, lassen sich mit den Modellfahrzeugen authentische Zugbildungen der DB-Epoche III darstellen.

Bei den Schmalspurmodellen erhält man in TTe von Groß- oder Kleinserienherstellern nur Modelle nach DR-Vorbild.



Für den Bahnhof gibt es ein kurzes Streckenstück, welches hinter die Einfahrweiche geschraubt werden kann. Dieses benötigt man zum Rangieren, da hierüber die Rangierabteilungen aus dem Bahnhof auf die Strecke ausziehen können. Im Bild rangiert Arnolds TT-Köf einen Güterwagen.

Für mein westdeutsches Vorbild nutze ich einige Güterwagen nach sächsischen Motiven. Da die Schmalspurbahnen in der DB-Epoche III aber zumeist kurz vor der Stilllegung standen, genügen mir Triebwagen, die den Verkehr abwickeln. Hier setze ich einen zweiachsigen Triebwagen ein, dessen Gehäuse von www.shapeways.com stammt und mit einem Fahrwerk mit 6,5 mm Spurweite von sb-Modellbau versehen wurde. Das Vorbild

dieses Fahrzeuges lief zwar in Baden-Württemberg bei der MEG, es passt aber auch zu norddeutschen Schmalspurbahnen. Wenn Karsei seinen Wismarer Schienenbus in TTe herausbringt, könnte man diesen auch zu einem westdeutschen Vorbild umwidmen. Da die Schmalspurbahn aber nicht den Hauptteil des Betriebes auf meinem Bahnhof trägt, genügt das Angebot an Fahrzeugen völlig den Anforderungen. *Sebastian Koch*

Klassische Nebenbahn-Atmosphäre vermittelt das Streckenstück mit der Trapeztafel vor dem Bahnhof. Die Kiesbettung dieses Abschnitts ermöglicht nur leichten Fahrzeugen wie dem VT 98 von Kres das Befahren. Für den schweren Güterverkehr ist diese Modellbahnanlage nicht entworfen. Fotos und Zeichnungen: Sebastian Koch





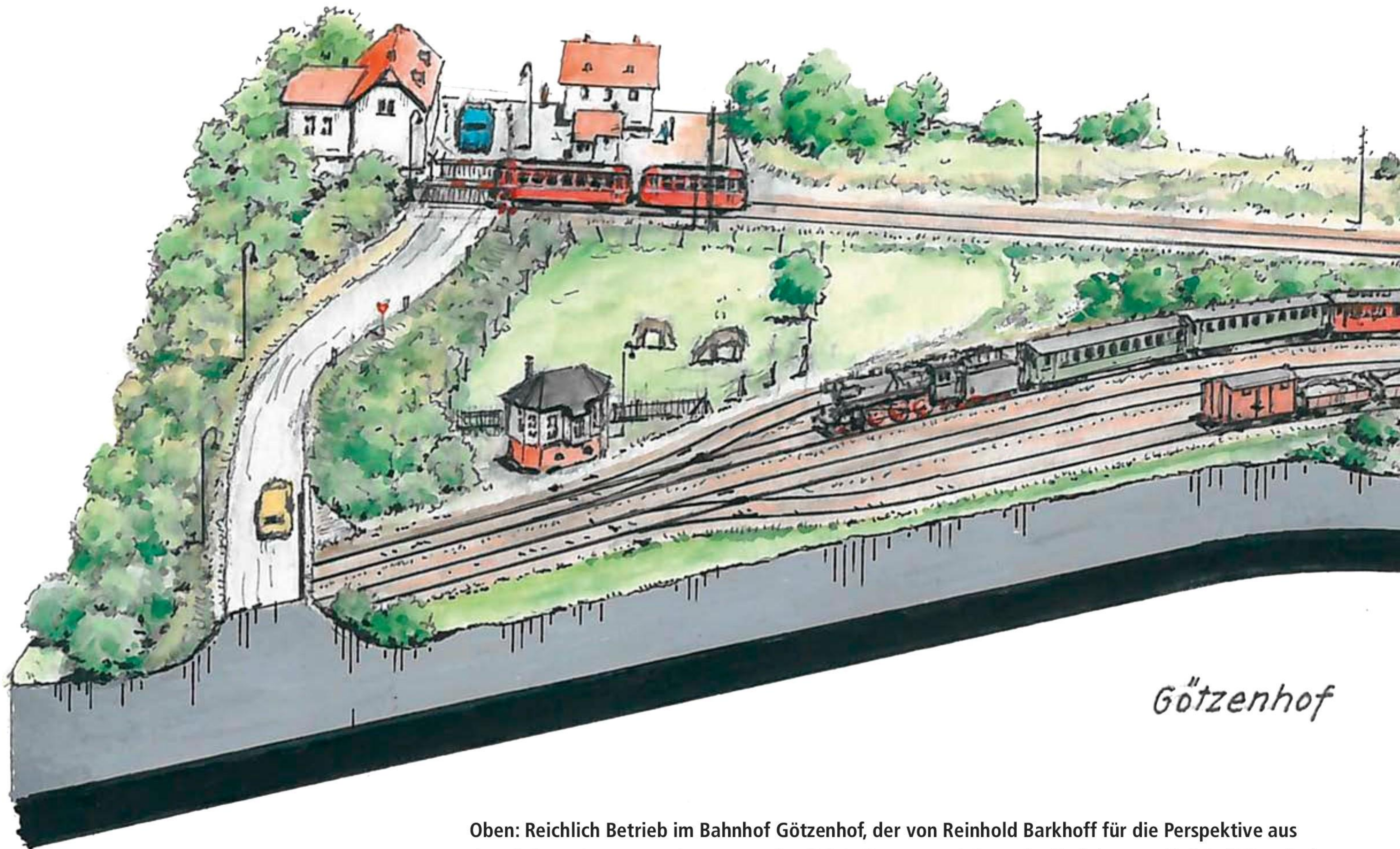
Nord-Süd-Magistrale mit abzweigender Nebenbahn

Götzenhof mit Rhönbahn

„Betrieb, Betrieb, Betrieb!“ hätte man auch gut als Motto für diesen Anlagenvorschlag ausrufen können. Vorbildgerechter Betrieb mit authentischen Zugeinheiten natürlich, schließlich stammt der ursprüngliche Anlagenentwurf von Betriebs-Guru Michael Meinhold (mm), wie so häufig umgesetzt von Thomas Siepmann. Die „Ergebnisse“ dieses Duos haben schon wiederholt Reinhold Barkhoff animiert, hierzu seine wunderbaren „3D-Schaubilder“ zu entwerfen. So auch diesmal – auf dass der umfangreiche Betrieb in und um Götzenhof noch anschaulicher vermittelt wird, meint Ludwig Fehr.

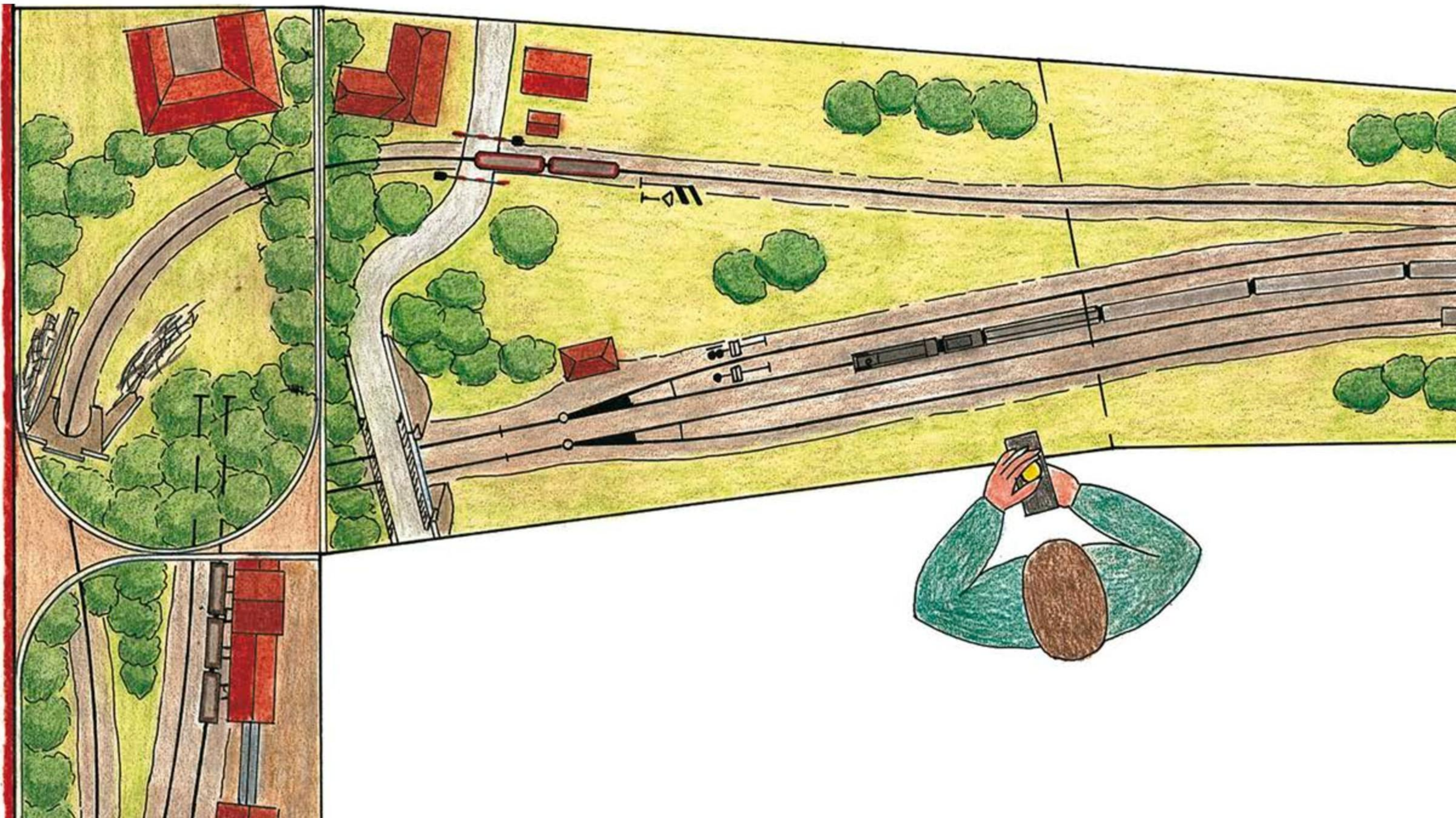


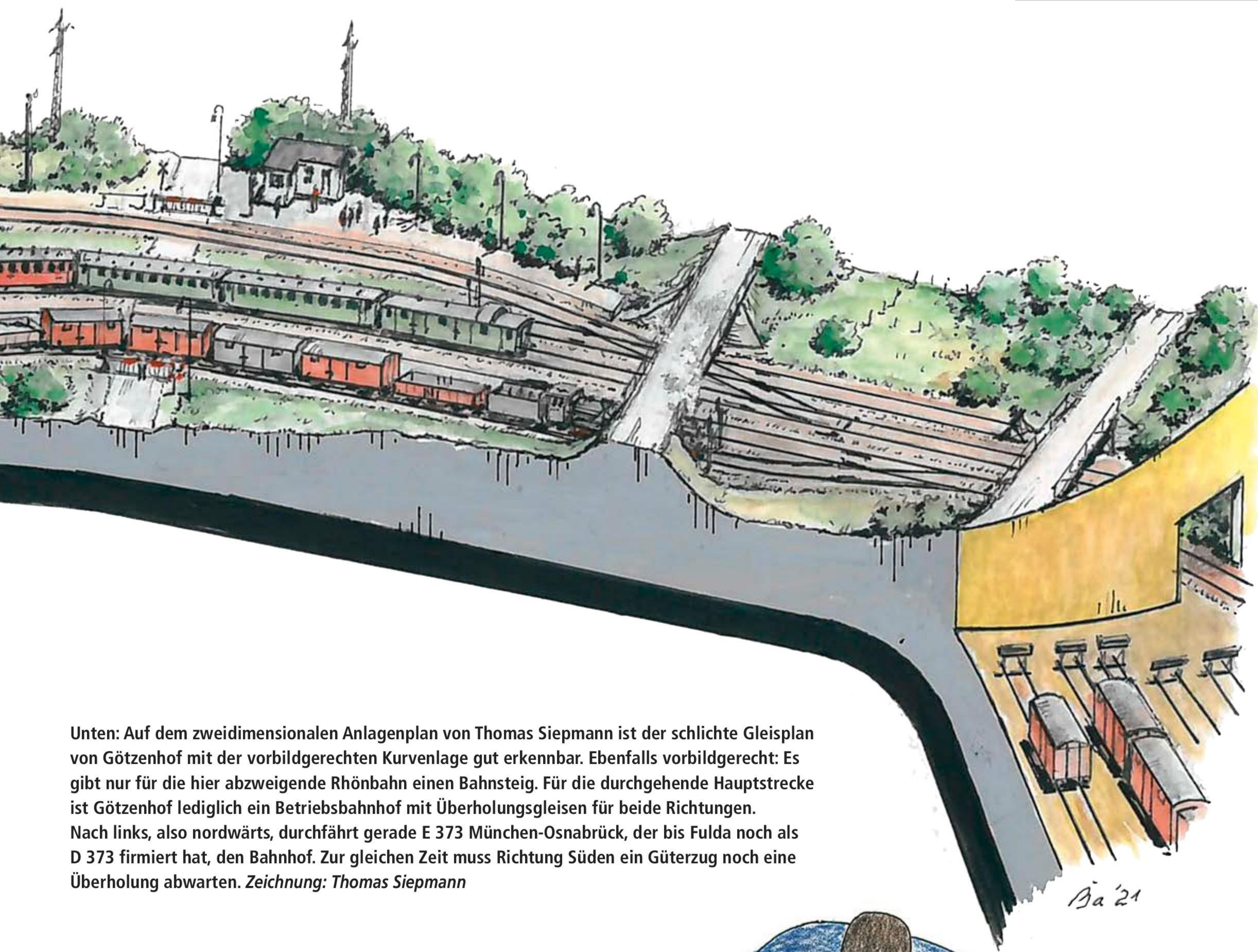
Den von mm und Thomas Siepmann in MIBA-Spezial 76 „Bahn, Betrieb und viel Bewegung“ vorgestellten Anlagenentwurf für Götzenhof „verkaufte“ mm unter dem von ihm kreierten „Neuen ökonomischen System Planung und Lenkung“ (NÖSPL). Die Idee dahinter war, mit dem Einsatz von wenig Ressourcen möglichst vorbildgerechten Betrieb zu machen. Also Verzicht auf lange unterirdische Strecken und riesige Schattenbahnhöfe, wo für jeden Zug ein separates Gleis vorhanden ist. Vordergründiger Hintergrund war, dass das alles viel Geld für Gleise, Weichen und Rollmaterial kostet, der Bau sehr arbeitsintensiv und der Betrieb sehr störungsanfällig sei. Heute könnte man das kurz positiv mit „nachhaltig“ zusammenfassen. Insgeheim ging es dem Betriebs-Guru mm aber auch darum, dass bei diesem Konzept aktiv Zugbildung betrieben werden muss.



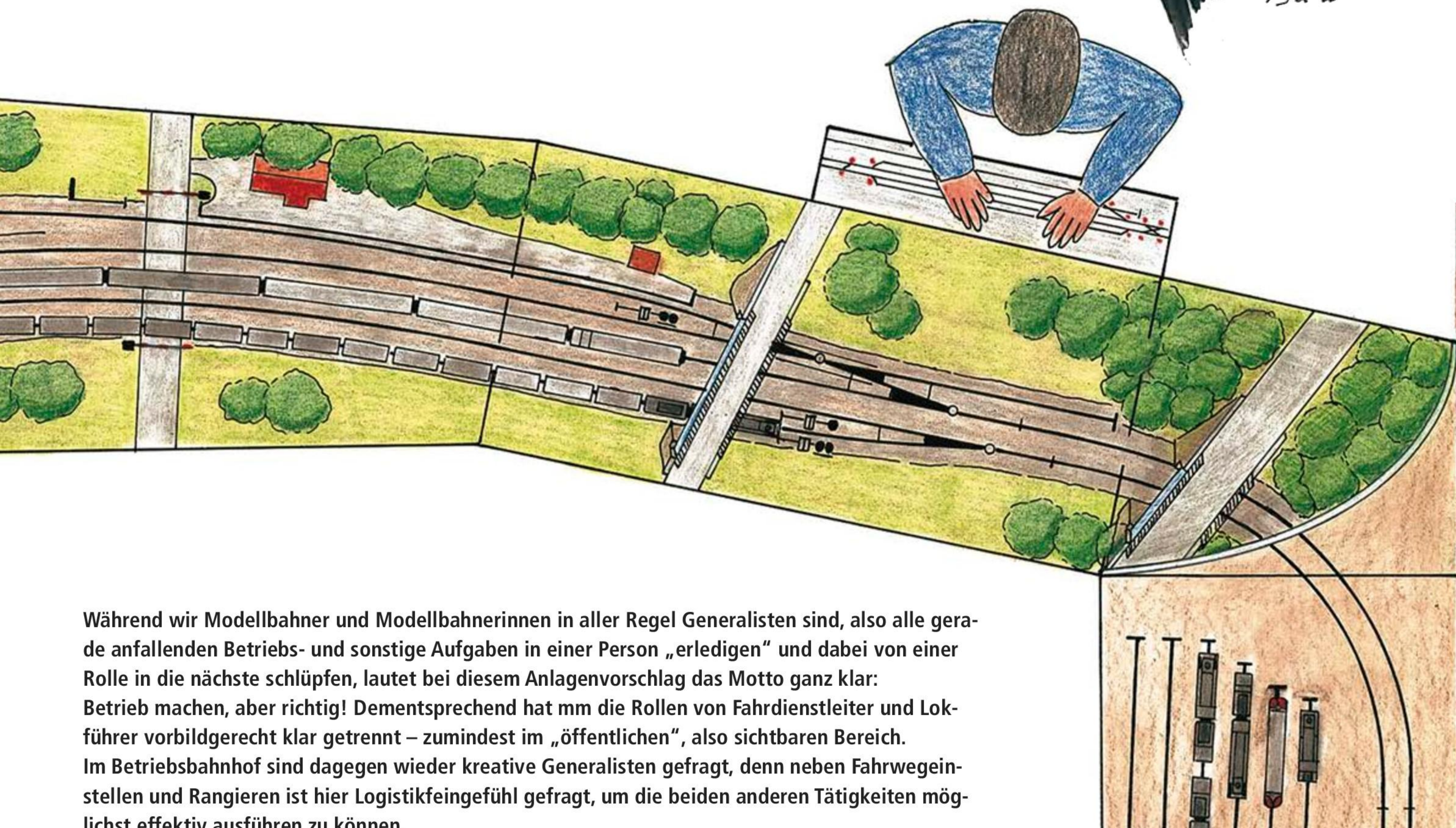
Götzenhof

Oben: Reichlich Betrieb im Bahnhof Götzenhof, der von Reinhold Barkhoff für die Perspektive aus dem Anlageninnenraum heraus anschaulich in Szene gesetzt wurde. Nach kurzem Halt in Götzenhof wird der Schienenbus als Pto 2580 seine Fahrt nach Fulda fortsetzen, gefolgt von dem in der Überholung stehenden De 5154. Immer wieder faszinierend, wie das Motiv durch die Straßenüberführungen sofort eine Dreidimensionalität erfährt, die sich aus einem Lageplan so allenfalls für ein geübtes Auge erschließt. Zeichnung: Reinhold Barkhoff





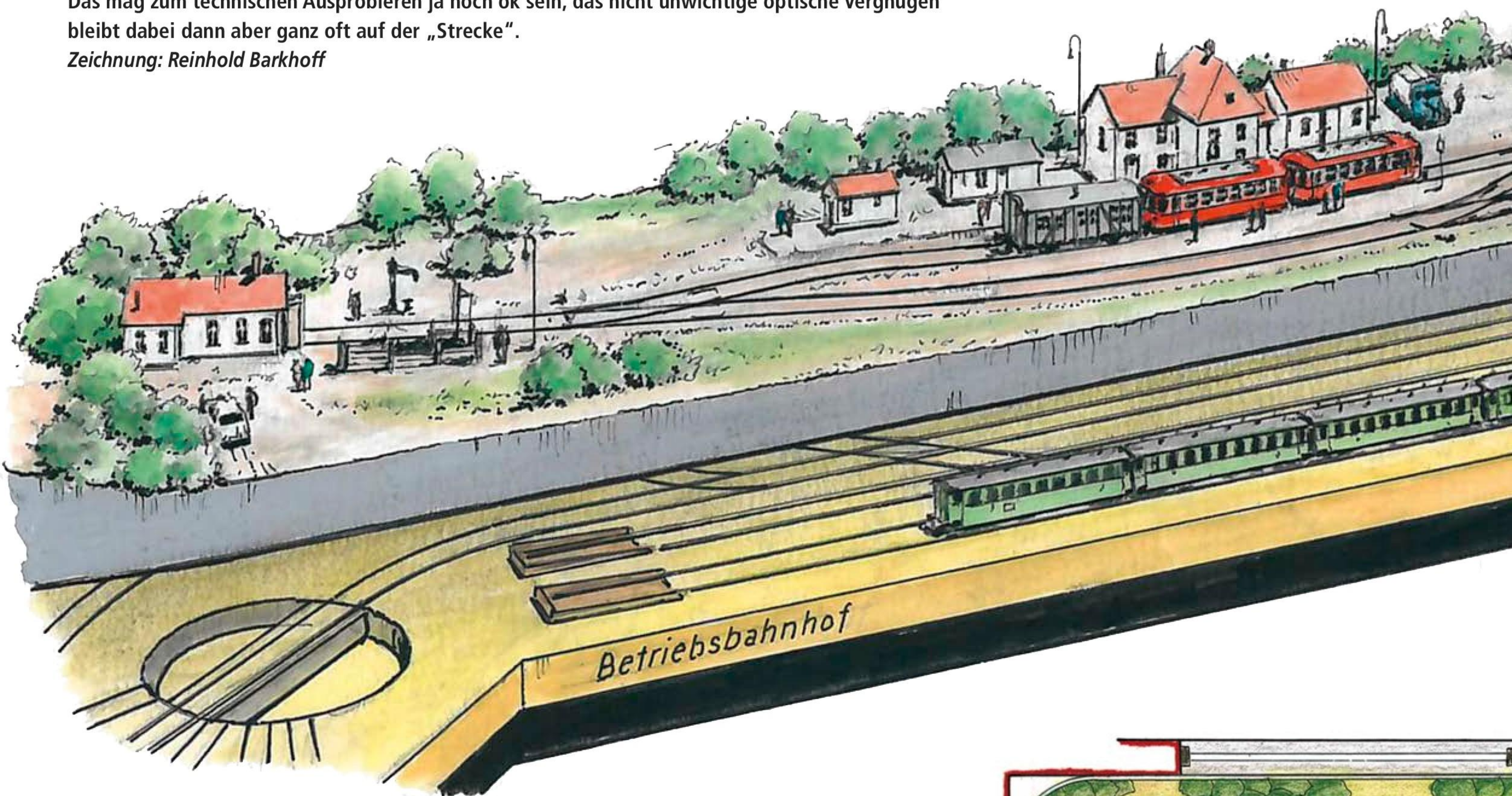
Unten: Auf dem zweidimensionalen Anlagenplan von Thomas Siepmann ist der schlichte Gleisplan von Götzenhof mit der vorbildgerechten Kurvenlage gut erkennbar. Ebenfalls vorbildgerecht: Es gibt nur für die hier abzweigende Rhönbahn einen Bahnsteig. Für die durchgehende Hauptstrecke ist Götzenhof lediglich ein Betriebsbahnhof mit Überholungsgleisen für beide Richtungen. Nach links, also nordwärts, durchfährt gerade E 373 München-Osnabrück, der bis Fulda noch als D 373 firmiert hat, den Bahnhof. Zur gleichen Zeit muss Richtung Süden ein Güterzug noch eine Überholung abwarten. Zeichnung: Thomas Siepmann



Während wir Modellbahner und Modellbahnerinnen in aller Regel Generalisten sind, also alle gerade anfallenden Betriebs- und sonstige Aufgaben in einer Person „erledigen“ und dabei von einer Rolle in die nächste schlüpfen, lautet bei diesem Anlagenvorschlag das Motto ganz klar: Betrieb machen, aber richtig! Dementsprechend hat mm die Rollen von Fahrdienstleiter und Lokführer vorbildgerecht klar getrennt – zumindest im „öffentlichen“, also sichtbaren Bereich. Im Betriebsbahnhof sind dagegen wieder kreative Generalisten gefragt, denn neben Fahrwegeinstellen und Rangieren ist hier Logistikfeingefühl gefragt, um die beiden anderen Tätigkeiten möglichst effektiv ausführen zu können.

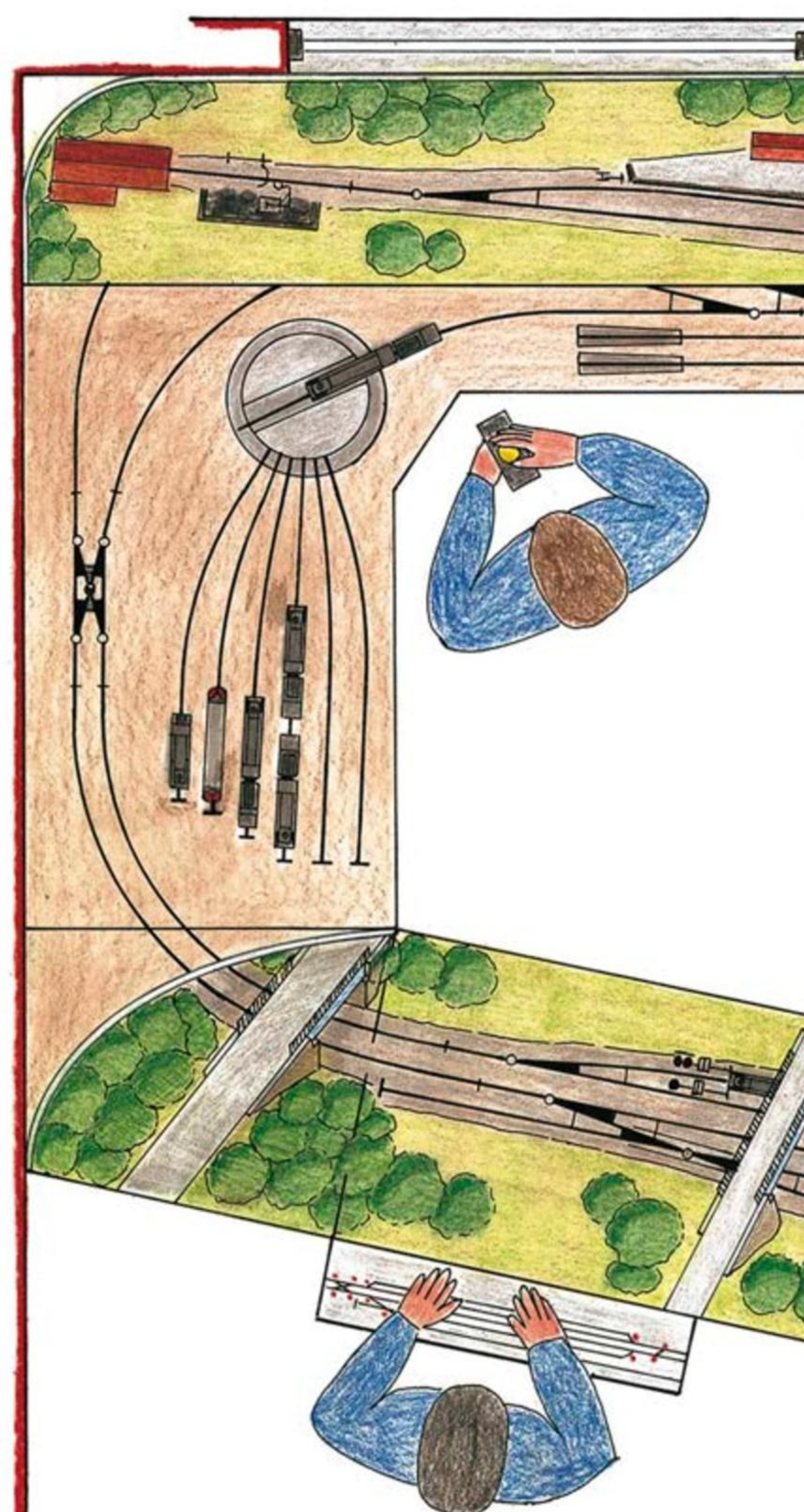
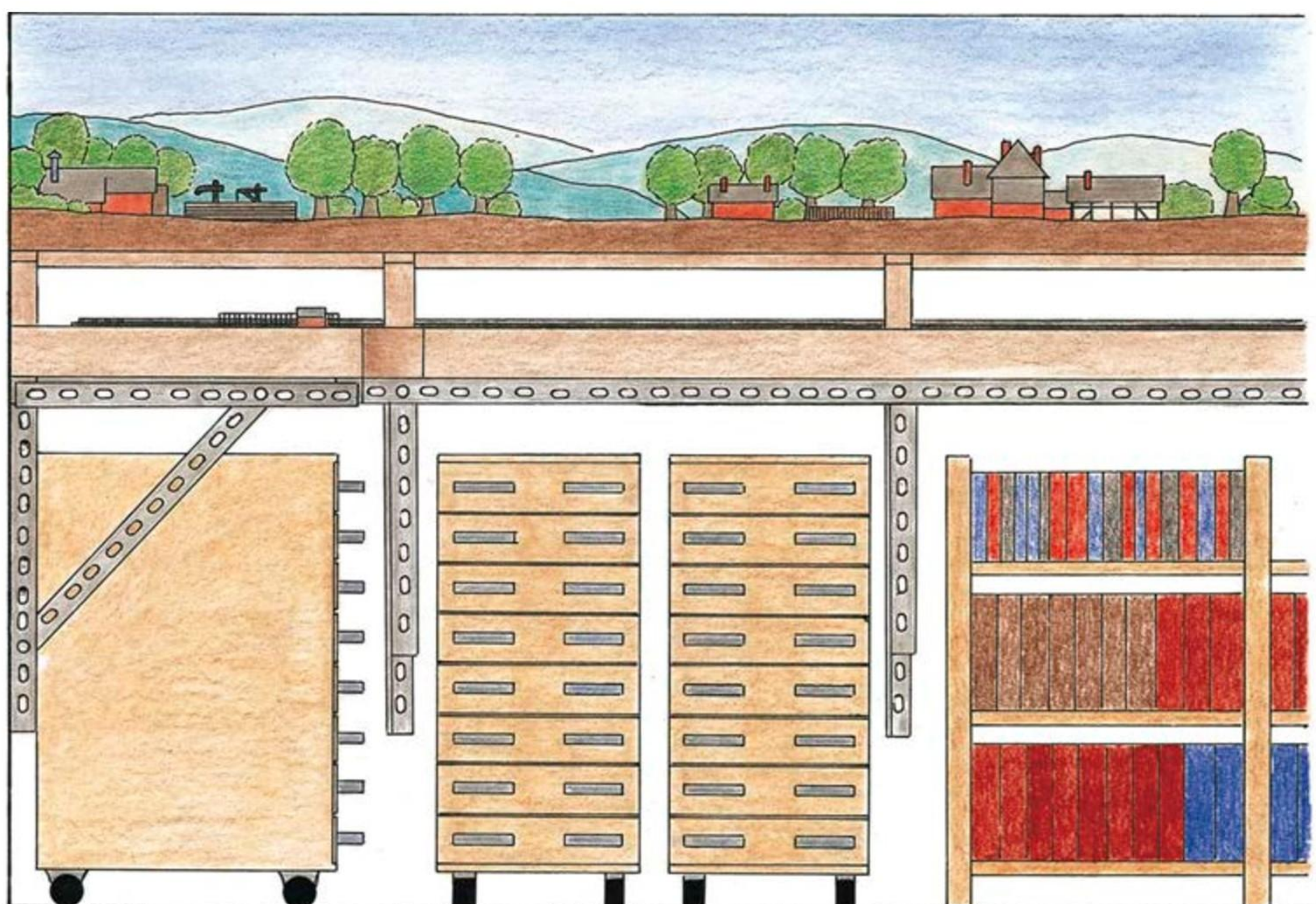
Bahnhof Wüstensachsen mit darunter liegendem, halb verdecktem Betriebsbahnhof Bebra/Fulda. Gegenüber dem 2D-Anlagenplan hat Reinhold Barkhoff seine 3D-Schaubilder etwas gestauchter ausgeführt. Letzteres ist zumindest für Modellbahn-Einsteiger in jedem Fall anwenderfreundlich, denn auf einem nur zweidimensionalen Plan lässt sich immer scheinbar viel mehr unterbringen, als es bei einer praktischen Umsetzung dann auch noch gut aussieht. Das mag zum technischen Ausprobieren ja noch ok sein, das nicht unwichtige optische Vergnügen bleibt dabei dann aber ganz oft auf der „Strecke“.

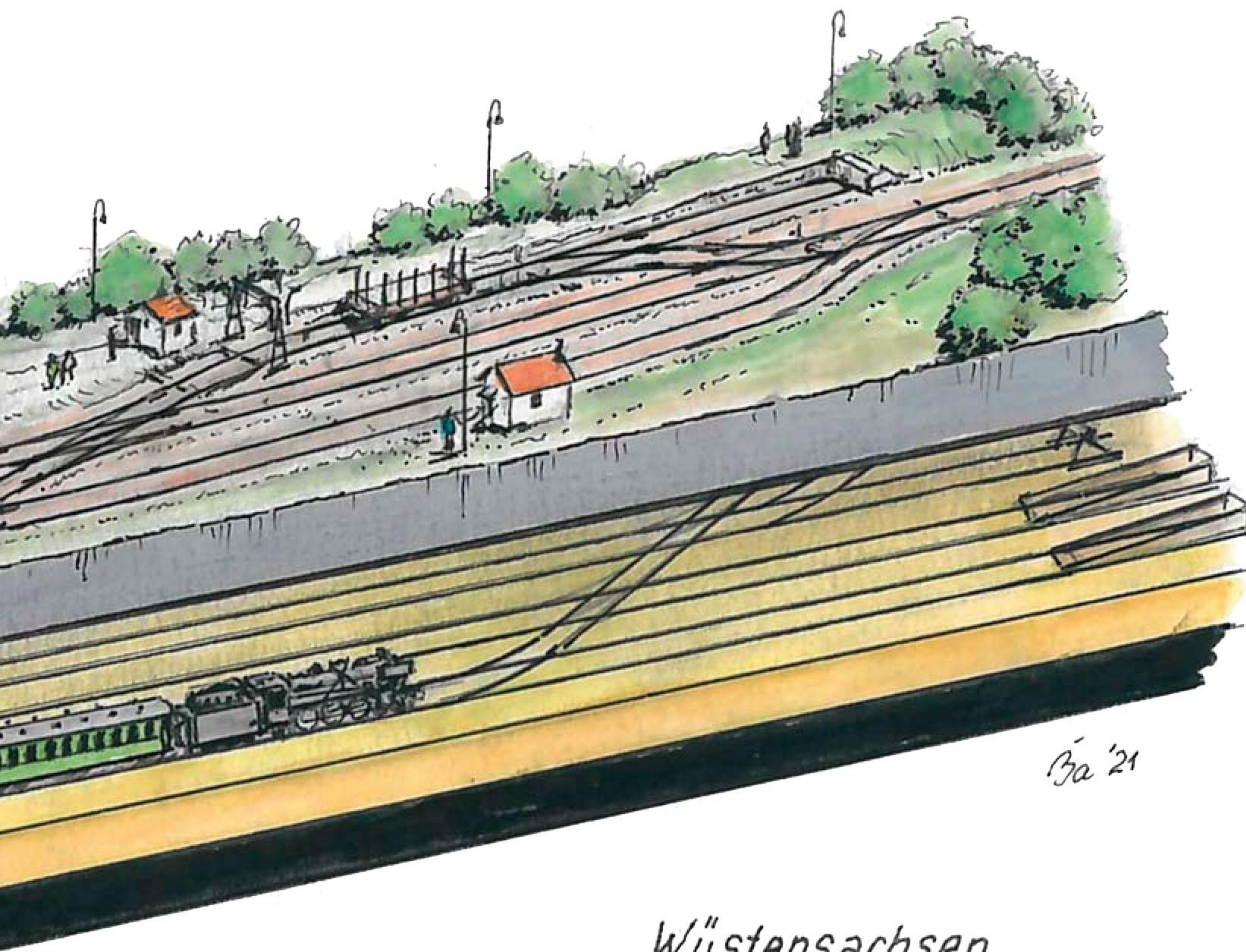
Zeichnung: Reinhold Barkhoff



Unten: So sähe der Blick auf den Bahnhof Wüstensachsen aus dem Anlagen-Innenraum heraus aus. Unter Wüstensachsen liegt der nicht gestaltete Betriebsbahnhof Bebra/Fulda mit Drehscheibe (links) und darunter befinden sich ausreichend Schubladenschränke für die geordnete Aufbewahrung der nicht ständig im „Betriebseinsatz“ befindlichen Fahrzeuge.

Zeichnung: Thomas Siepmann

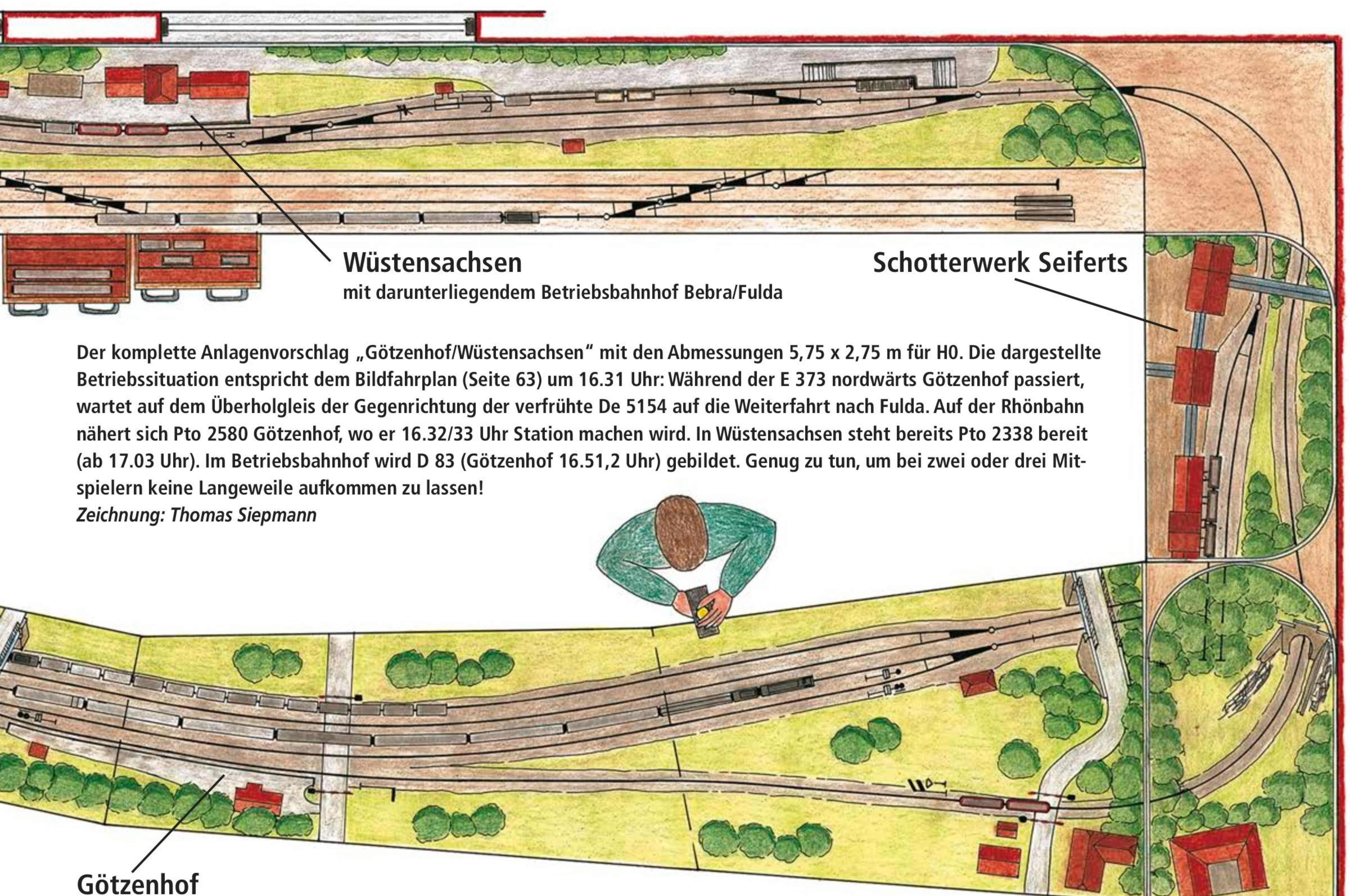




Wüstensachsen

Ein Faible, das mm offensichtlich schon mit der Muttermilch aufgesogen hatte und was ihn spätestens nach dem Studentenjob als Schlaf- und Liegewagenschaffner vollends in den Bann gezogen hatte. Dass so ein Konzept mit halboffenem Betriebsbahnhof ja durchaus Spaß machen kann, können die an der legendären Vogelsberger Westbahn (s. MIBA 1-12/1998) Beteiligten aus eigener Erfahrung vollauf bestätigen. Auch dort wurden die Züge für das Betriebsspiel jeweils „à la minute“ – also frisch – zusammengestellt. Aller Nachhaltigkeit zum Trotz geht der Trend bei den allermeisten Modellbahnern aber doch eher zum Zweit- oder Drittmodell der Baureihe XY und schließlich lebt auch die Modellbahnindustrie ganz überwiegend vom Verkauf neuer Modelle.

Weitere Voraussetzung für ein derartiges Anlagenkonzept ist der Betrieb mit mehreren Personen. Das gemeinsame Spiel (!) ist zwar durchaus positiv zu bewerten, aber spätestens seit der großen Seuche wissen wir, dass das mit den Mitspielern manchmal nicht so richtig funktioniert. Während bei anderen Anlagen in dieser Zeit zunehmend der coronaviren-



Wüstensachsen
mit darunterliegendem Betriebsbahnhof Bebra/Fulda

Schotterwerk Seiferts

Der komplette Anlagenvorschlag „Götzenhof/Wüstensachsen“ mit den Abmessungen 5,75 x 2,75 m für H0. Die dargestellte Betriebssituation entspricht dem Bildfahrplan (Seite 63) um 16.31 Uhr: Während der E 373 nordwärts Götzenhof passiert, wartet auf dem Überholgleis der Gegenrichtung der verfrühte De 5154 auf die Weiterfahrt nach Fulda. Auf der Rhönbahn nähert sich Pto 2580 Götzenhof, wo er 16.32/33 Uhr Station machen wird. In Wüstensachsen steht bereits Pto 2338 bereit (ab 17.03 Uhr). Im Betriebsbahnhof wird D 83 (Götzenhof 16.51,2 Uhr) gebildet. Genug zu tun, um bei zwei oder drei Mitspielern keine Langeweile aufkommen zu lassen!

Zeichnung: Thomas Siepmann

Götzenhof



Unten: Reihungspläne des D 373/374 im Jahr 1959. Dem Bk an der Spitze folgen Neubau-Schnellzugwagen -üm. Ein Postwagen kommt erst in Kassel bzw. Bebra dazu. In dieser Reihung ist D 373 am 14.8.1959 bei Gemünden unterwegs. Der Bk hinter der Mischvorwärmer-01 046 ist ein Oberlicht-Stahlpreuße mit Küchenabteil.
Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold

D 373 München (11.02)–Augsburg–Würzburg–Bebra–Kassel–Altenbeken–Herford–Bünde–Osnabrück (22.53)									
1. 2. Süd	⚡ bis Treuchtfl	**	101%	400 t, ab Altenb 350t					
	↑ ab München								
	Bk			München–Osnabrück	374	374	Mst	4331	
	Büm	3*		„ „	„	„	„	4330	
	Büm	4		„ „	„	„	„	„	
	ABüm	5		„ „	„	„	„	„	
	ABüm	6		„ –Altenbeken (–Münst)	„	473	„	4250	
2 Kb	Büm	7		„ „ („)	„	„	„	„	
	Büm	8		„ „ („)	„	„	„	„	
1)	Pw			„ „ („)	„	„	„	„	
ns	Post4m	(Nürnberg–) Bebra–		„ (–Osnabr)	5059	„	10	45	
	Post4m	Kassel–		„ (–Münst)	388	„	„	52	
	↓ ab Kassel				3029				



D 374 Osnabrück (7.43)–Bünde–Herford–Altenbeken–Kassel–Bebra–Würzburg–Augsburg–München (19.18)									
1. 2. Süd	⚡ ab Treuchtfl	**	101%	350 t, ab Altenb 400 t					
ns	Post 4m	(Osnabr–) A'beken–Wüb (–Nür)			2006	1410	10	45	
	Bk	Osnabrück–München			2008	373	373	Mst	4331
	Büm	3		„ „	„	„	„	4330	
	Büm	4		„ „	„	„	„	„	
	ABüm	5		„ „	„	„	„	„	
	ABüm	6 (Münst–) Altenbeken–		„	474	„	„	4250	
2 Kb	Büm	7 („)		„ „	„	„	„	„	
	Büm	8* („)		„ „	„	„	„	„	
	Pw	(„)		„ „	„	„	„	„	
	↓ ab Kassel								

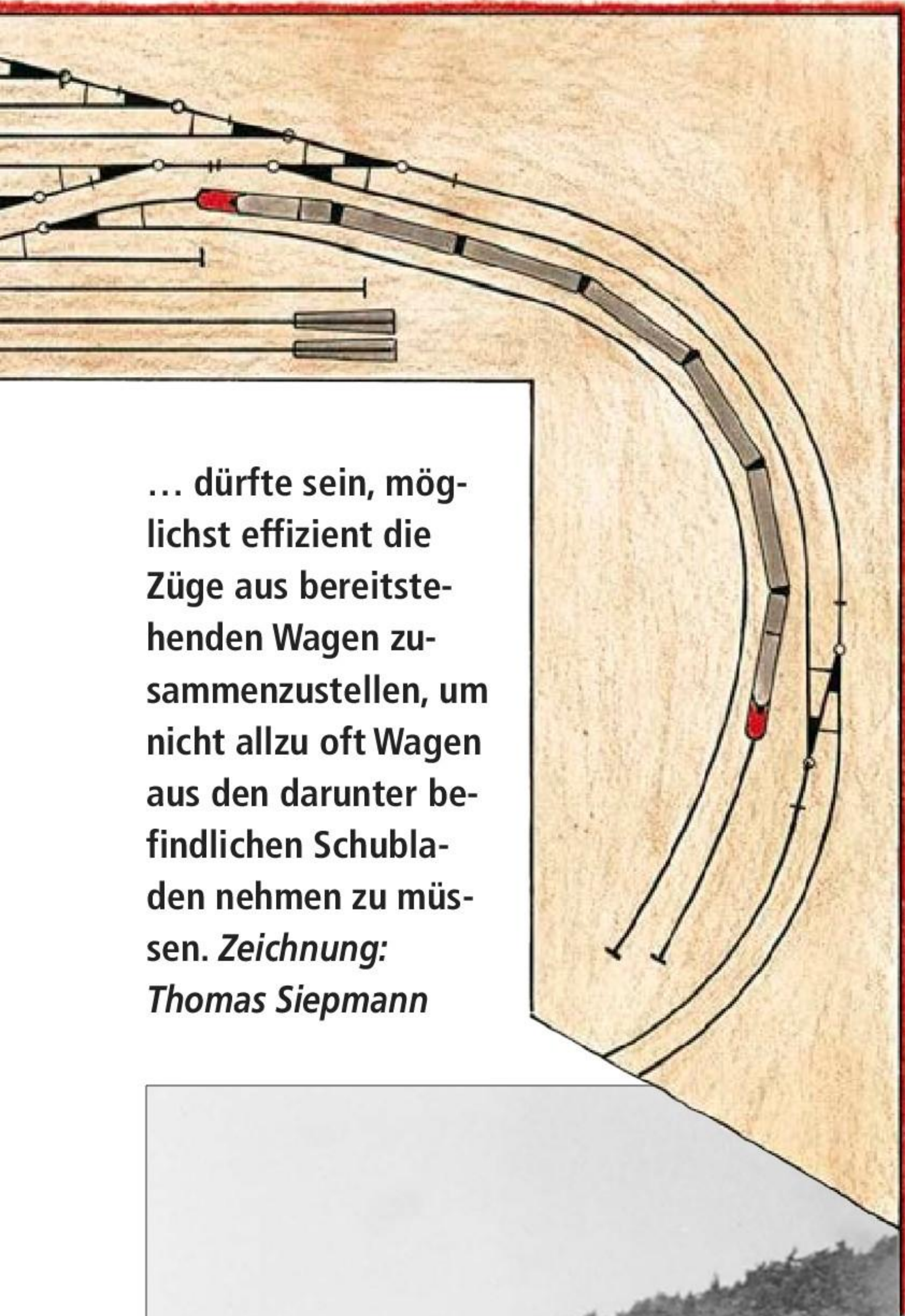
Der Gleisplan des im vorderen Bereich offenen und nur im hinteren Bereich vom Bahnhof Wüstensachsen überdeckten Betriebsbahnhofs. Im hinteren „Schattenbereich“ stehen die nicht umzubildenden langen Dg zur wahlweisen Fahrt in beide Richtungen. Die richtungs-spezifischen Güterzüge sowie zahlreiche Reisezüge wie der hier dargestellte P 1862 (Aufmacher auf S. 62 oben) müssen jeweils neu zusammengestellt werden. Ambitioniertes Ziel des für den Betriebsbahnhof zuständigen Spielers ...

resistente „Kollege Computer“ die Mitspieler mehr oder weniger gut ersetzen konnte, ist er (zumindest bislang) mit dem Herausnehmen und Aufgleisen von Modellen aus dem Schubladenschrank noch deutlich überfordert.

Da unabhängig dieser von uns kaum zu beeinflussenden Randbedingungen vorbildgerechter Betrieb gerade mit dem hier vorgeschlagenen Konzept besonderen Spaß macht, wurde der Anlagenvorschlag von Reinhold Barkhoff in herrliche Schaubilder umgesetzt, um die „NÖSPL“ von mm – im Wortsinne – anschaulicher zu machen.

Die betriebsfähige Rundumanlage hat Außenabmessungen von 5,75 x 2,75 m und kann in „Betriebspausen“ zu einem flachen U von 5,75 x 1,65 m reduziert werden, wobei die 1,65 m auch nur für die beiden schmalen seitlichen Anlagenschenkel gelten. Hierzu ist der Bahnhof Götzenhof in einzelne Segmente aufgeteilt, die herausgenommen und unter oder über der Anlage auf Regalkonsolen gelagert werden können. Würden noch entsprechende Übergangsegmente vorgehalten, könnte Götzenhof auch „außer Haus“ auf Modultreffen, z.B. beim Fremo, zum Einsatz kommen.

Der Betriebsbahnhof „Bebra/Fulda“ steht hingegen fest installiert an der Zimmerwand und eine Etage höher befindet sich „Wüstensachsen“, der Endbahnhof der Rhönbahn. Letzterer könnte ebenfalls durchaus „mobil“ gestaltet werden. An der Rhönbahnstrecke liegt noch das Schotterwerk Seiferts, das allerdings spiegelbildlich angeordnet werden sollte, damit man „alles im Blick hat“. Siehe hierzu auch das Schaubild von Reinhold Barkhoff auf Seite 75.



... dürfte sein, möglichst effizient die Züge aus bereitstehenden Wagen zusammenzustellen, um nicht allzu oft Wagen aus den darunter befindlichen Schubladen nehmen zu müssen. Zeichnung: Thomas Siepmann



20.6.1958: Die Bebraner 01 1101 bei Neukirchen (s. Bildfahrplan S. 63) mit D 290, in dem gemäß Reihungsplan oben an 4. Stelle der CIWL-Schlafwagen (hier ausnahmsweise kein U-Hansa) läuft. Für den ca. vier Stunden später Götzenhof passierenden Gegenzug D 289 (17.25,7 Uhr im Bildfahrplan) müssten bei einer Modell-Zugbildung im Betriebsbahnhof lediglich die zwei Oberstdorfer B-Kurswagen Nr. 4 und 5 vom Schluss an die nunmehrige Spitze des Zuges umgesetzt werden, wie der Reihungsplan unten zeigt. Auch die Zuglok kann analog zum Vorbild nach dem Drehen in „Würzburg“, d.h. dem Betriebsbahnhof, wieder vorgespannt werden – vorbildgetreuer Betrieb mit ökonomischem Fahrzeugeinsatz! Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold

Will man einen halbwegs repräsentativen Ausschnitt des Originalbetriebes „ordentlich“ nachspielen, bieten sich die Mittags- und Nachmittagsstunden des auf Seite 63 gezeigten Bildfahrplans an, wenn im hessischen Mittelgebirge die langen Nord-Süd-Fernzüge ihren jeweiligen Gegenzügen begegnen. Allerdings ist dann für den Bediener des Betriebsbahnhofs ordentlich „Äktschn“ angesagt, da neben den nachfolgend genannten Reisezügen zeitgleich auch noch jede Menge Güterzüge gebildet werden wollen.

Beispiele: D 374 kommt um 13.29 Uhr südwärts durch Götzenhof, und aus derselben Garnitur mit dem typischen Bk-Küchenwagen wird der Gegenzug D 373 gebildet, der Götzenhof fast genau drei Stunden später nordwärts passiert. Ähn-

D 290 Adria-Express

1. 2. Süd

Kobenhavn (22.30)—Gedser—Grossenbrode Kai (3.50/4.40)—Lübeck—Hannover—
Bebra—Würzburg—Nürnberg—Augsburg—München—Salzburg (20.56/21.35)—
Badgastein—Villach—Rosenbach—Jesenice—Ljubljana—Rijeka (7.38)

⚡ ab WÜb ** 108% 500 t

Kobenhavn—Salzburg (—Rijeka) 26./27. VI.—11./12. IX.

▲ ab Grossenbrode Kai

B	5	Hannover—Augsbg (—Oberstd)	289	892	Han	1882	
B	4	(Hmb=A—) Lünebg— „ („)	390	„	Hmb	1113	
AB	109	Kobenhavn—München (—Roma)	704	71		983	1625
WLAB	1	„ „ („)	„	„	CIWL	9758	„
B	167	Grossenbrode—Rijeka	511				
APws	166	„ „	289	109	Hmb	936	2224
B	165	(Hmb=A—) Lünebg— „	289	„	„	935	„
AB	164	(„) „ —Ancona	390	„	„	976	2225
WR		(„) „ —Salzburg	„	„	„	977	2191
▲ B	6	(„) „ „	„	289	DSG	6016	
B	7	(„) „ „	„	„	Hmb	1114	
			„	„	„	„	

▼ ab Nürnberg

D 289		Adria-Express											
1. 2. Süd	Rijeka (22.00)– <u>Ljubljana</u> –Jesenice–Rosenbach– <u>Villach</u> –Badgastein–Salzburg (8.30/ 9.02)– <u>München</u> –Augsburg– <u>Nürnberg</u> –Würzburg–Bebra–Hannover–Lübeck– Grossenbrode Kai (0.45/2.00)–Gedser– Kobenhavn (6.55)												
	⚡ bis Wüb ** 108% 500 t												
AB	109	(Roma–)	München–Kobenhavn	40	709	Hmb	983	1625					
WLAB	1	(„)	„ „	„	„	CIWL	9758	„					
B	167		Rijeka–Grossenbrode	108	<u>290</u> 512	Hmb	936	2224					
APws	166		„ „	„	290	„	935	„					
B	165		„ –Lünebg (–Hmb=A)	„	389	„	976	2225					
AB	164		Ancona– „ („)	„	„	„	977	2191					
WR			Salzburg– „ („)	290	290	DSG	6016						
▲ B	6*		„ „ („)	„	„	Hmb	1114						
B	7		„ „ („)	„	„	„	„						
B	4	(Oberstd–)	Augsbg– „ („)	689	„	„	1113						
B	5	(„)	„ –Hannover	„	„	Han	1882						
▼ ab Nürnberg													



Während links in der Garnitur von 10 001 am 22.8.1958 in Bebra noch einige Altbauwagen mitlaufen, sind auf den 1963 in Elm gemachten Aufnahmen mit V 200 nur noch Neubau-Sitzwagen erkennbar. Oben zieht V 200 066 den D 383 nordwärts, während unten V 200 043 mit dem D 483 in Richtung Hamburg unterwegs ist.

Fotos:

Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold



liches gilt für den prominenten „Adria-Express“ D 290 (Götzenhof 12.36 Uhr) und seinen Gegenzug D 289 (17.25 Uhr). Hier gibt es noch etwas mehr zu tun, wie ein Vergleich der Reihungspläne auf S. 69 zeigt. Dagegen hat man für D 690/689 Kassel–München (s. MIBA 9/2007) mit früher Hinfahrt (Götzenhof 7.25 Uhr) und später Rückfahrt (21.50 Uhr) reichlich Zeit und das bei unveränderter Garnitur. Nochmals deutlich entspannter wird es für den Betriebsbahnhofsbediener bez. der Triebwagenzüge, seien es die Schienenbusse der Rhönbahn oder die TEE der Hauptstrecke oder andere Zügeinheiten, die nicht umgebildet werden müssen.

Im rechten Bereich des Betriebsbahnhofs lassen sich diverse Stumpfgleise für kürzere Garnituren wie z.B. den lokbespannten Personenzug der Rhönbahn für den Früh- und Abendverkehr oder den mit Triebwagen gefahrenen Dt 855/856 unterbringen. Längere im Bogen liegende Stumpfgleise nehmen den TEE 77/78 „Helvetia“ oder den damals auch mit VT 08 gefahrenen Ft 53/54 „Adler“ auf. Auch die Garnitur des F 55/56 „Blauer Enzian“ kann hier abgestellt werden.

weiter auf S. 76



Zur besten Kaffeezeit ist VT 07 501 von Hamburg-Altona als TEE 78 „Helvetia“ auf seiner Non-Stop-Fahrt von Göttingen nach Frankfurt/Main durch Götzenhof geröhrt. Hier bei der Ankunft in Frankfurt auf Höhe des Bw Frankfurt 1 am 6.8.1957. Seine Fahrplanlage ist im Bildfahrplan gut erkennbar. Der Gegenzug TEE 77 passiert Götzenhof zur Mittagszeit nordwärts. Normalerweise wurde diese Leistung mit VT 08 gefahren und ab Oktober 1958 mit VT 11.5. Für solche Triebwagenzüge sind im Modell-Betriebsbahnhof Stumpfgleise vorgesehen.

Rechts: 01 1105 vom Bw Bebra am 27.8.1958 in Elm mit D 290, in dem neben diversen Altbauwagen gemäß Reihungsplan an 4. Stelle ein CIWL-Schlafwagen – im Gegensatz zum Bild auf Seite 69 diesmal „ordnungsgemäß“ ein U-Hansa – läuft.



Interzonen-Zug D 199/200 Frankfurt/M–Leipzig aus „28ern“ der DR, einem mittig gereihten WR der DSG und einem Post4 der DBP verkehrt in beiden Richtungen unverändert. Hier 01 1080 am 19.6.1958 in Bad Hersfeld mit D 200, an dessen Schluss Pw und Post laufen. Die Bespannungsübersicht 1958 nennt für D 200 eine 39 (!) des Bw Frankfurt/M 1 als Zuglok. Die unten gezeigte 39 162 wurde aber schon 1955 dort aufgenommen. Fotos: Carl Bellingrodt, Helmut Oesterling (6)/Archiv Michael Meinhold





Am 27.8.1958, als 10 002 vom Bw Bebra den schon überwiegend aus Neubauwagen bestehenden D 383 nordwärts durch die bekannte Elmer Kurve zieht, ist von den bevorstehenden Elektrifizierungsarbeiten noch rein gar nichts erkennbar.

Als 01 1081 vom Bw Bebra am 27.4.1957 nach Würzburg einfährt, hängt hier zwar schon der Fahrdraht, aber er kommt von Nürnberg und noch nicht von Treuchtlingen, wo 01 1081 den D 373 übernommen hat. Obwohl D 373 den direkten Weg von Treuchtlingen nach Würzburg nimmt und nicht wie D 173 über Nürnberg fährt, hat er bis zur Durchfahrt in Götzenhof nur eine unwesentlich kürzere Fahrzeit aufzuweisen. Ab Fulda ist der D 373 dann „nur noch“ als E 373 Richtung Osnabrück unterwegs. Gemäß Zug- und Wagenverzeichnis ist der Speisewagen dennoch von München bis Kassel eingestellt. Fotos:

Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold



Neben dem TEE „Helvetia“ ist F 55/56 „Blauer Enzian“ der zweite Star-Zug der Nord-Süd-Strecke. V 200 051, hier 1959 mit F 55 bei Gomfritz, wird ca. 35 Minuten später Götzenhof durchfahren. Auch diese Garnitur aus vier Aüm und mittig gereihtem WR kann samt Lok, die allerdings umsetzen muss, unverändert aus dem Gegenzug F 56 kommen.

(Nimmt man es mit der am Vorbild orientierten „Spielzeit“ nicht sklavisch genau, könnte der „Blaue Enzian“ mit der ehemaligen Henschel-Wegmann-Garnitur und dem Henschel-Wegmann-Gegenzug gefahren werden. Allerdings wurden diese Garnituren an den jeweiligen Zielbahnhöfen mühsam gedreht. Folglich würde dies deutlich mehr Zugbildungsarbeit im Betriebsbahnhof bedeuten und mit zwei statt einer Wagengarnitur nicht so recht zum Konzept „NÖSPL“ von mm passen wollen ...)

Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



V 200 007 steht am 26.8.1958 mit D 484 Hamburg–Stuttgart abfahrtsbereit im Bahnhof Fulda. Wie die zwischen München und Hamburg verkehrenden Tages-D-Züge D 383/384 und D 83/84 war auch D 483/484 möglichst ausschließlich aus modernen Neubauwagen zusammengestellt und daher als LS-Zug (Leichtschnellzug) gekennzeichnet. Diese Bezeichnung bezog sich natürlich nur auf die Sitzwagen, denn die Behelfspackwagen waren noch deutlich länger auch in hochwertigen Zügen im Einsatz. Fotos:

Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold

Der Reihungsplan des D 173/174 rechts zeigt uns nicht nur seinen vom D 373/374 abweichenden Laufweg über Nürnberg, sondern auch, dass man ab Würzburg Richtung Süden unter Oberleitung unterwegs war. Und dann die Kurswagen: Während das abschnittsweise Mitführen von Postwagen (damals) ja völlig normal war, wurde in Südrichtung ab Gemünden ordentlich „geleichtet“. Dort ließ man den am Zugschluss laufenden Kurswagen nach Bad Kissingen stehen; in Würzburg verblieben die Wagen nach Bayreuth und Hof. Archiv Michael Meinhold

D 174 Bremerhaven-Lehe (7.12)–Bremen–Hannover–Bebra–Würzburg–Nürnberg–									
1. 2. Augsburg–München (19.29)									
Süd									
⚡ ab Wüb ** 108% 500 t									
bis Hannover = E									
A) Sommerabschnitt									
▲ ab Bremerhaven									
ns	Post 4m	(Hann–)	Wüb–Nür	(–Mü)	5164	586	11	42	
ns	Post 4	(Bremen–)	„ –München		„	3017	„	43	
ns	Post 4 m	(„)	Hann–Wüb	(–Stg)	646	584	18	2	
	MPw		Bremerh–München		173	173	Mü	3987	
1)	Büm	3*	„	„	„	„	„	„	
2 Kb	Büm	4	„	„	„	„	„	„	
	BRm		„	„	„	„	„	„	
	ABüm	5	„	„	„	„	„	„	
	Büm	6	„	„	„	„	„	„	
	Büm	7*	„	„	„	„	„	„	
	ABüm	9	„	–Würzbg (–Hof)	„	865	Reg	4716	
a) ▲	Büm	8*	„	„ („)	„	„	„	„	
aa)	AB	10	„	„ (–Bayreuth)	„	„	Nür	4415	
	ABüm	11	„	–Gemünd (–Bad Kiss)	„	3918	„	4605	
▼ ab Nürnberg									
a) bis 20. VII. u ab 29. VIII.									
aa) 21. VII.–28. VIII.									

01 1084 vom Bw Bebra hat am 29.5.1960 den D 174 Bremerhaven–München nach Würzburg gebracht und geht nun mit dem an der Spitze laufenden Post4m Hannover–Würzburg vom Zug. Weiter geht es elektrisch nach Nürnberg, wo Richtung Augsburg Kopf gemacht werden muss.



V 200 050 vom Bw Hamburg-Altona durchfährt mit D 84 den Bahnhof Elm am 7.4.1963 in südlicher Richtung. Der D 84 Hamburg–München lief nur wenige Minuten vor dem D 484 Hamburg–Stuttgart. Beide Züge kamen gegen 13 Uhr durch Götzenhof.





Auch das ist ein Schnellzug: Dt 855 Fulda–Kassel–Altenbeken–Hannover–Hamburg–Altona am 19.6.1958 in Marbach nahe Götzenhof. Der Fotograf nennt Et 373, den es als Et aber nie gab. D 373 lief ab Fulda als E 373, siehe Reihungsplan S. 68. In Plan des Dt 855 (und zwischendurch auch als P-Züge) waren tatsächlich Vorkriegstriebwagen wie der VT 45 504, aber auch andere Vorkriegs-VT eingesetzt.

Foto: Carl Bellingrodt/Archiv M. Meinhold

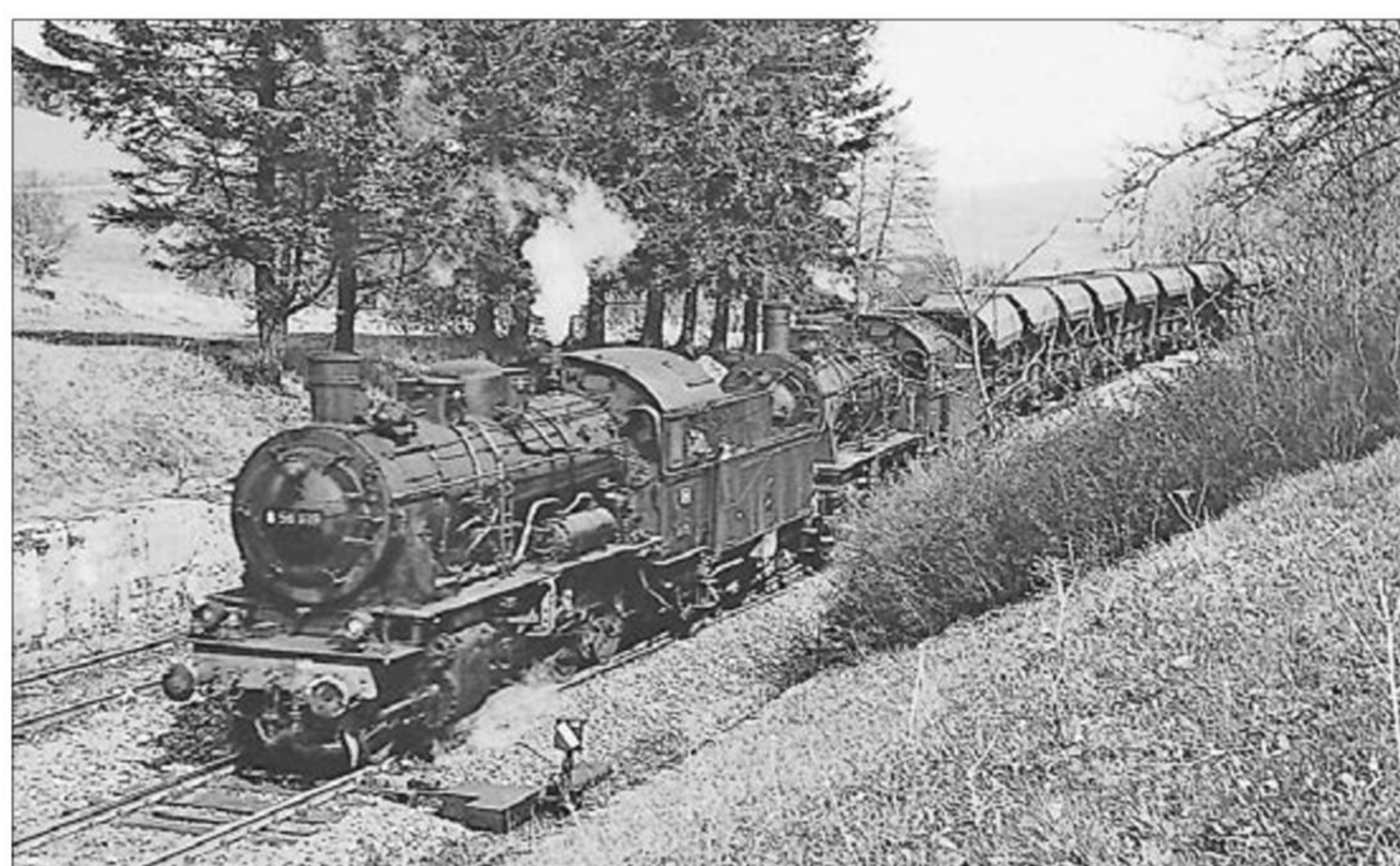
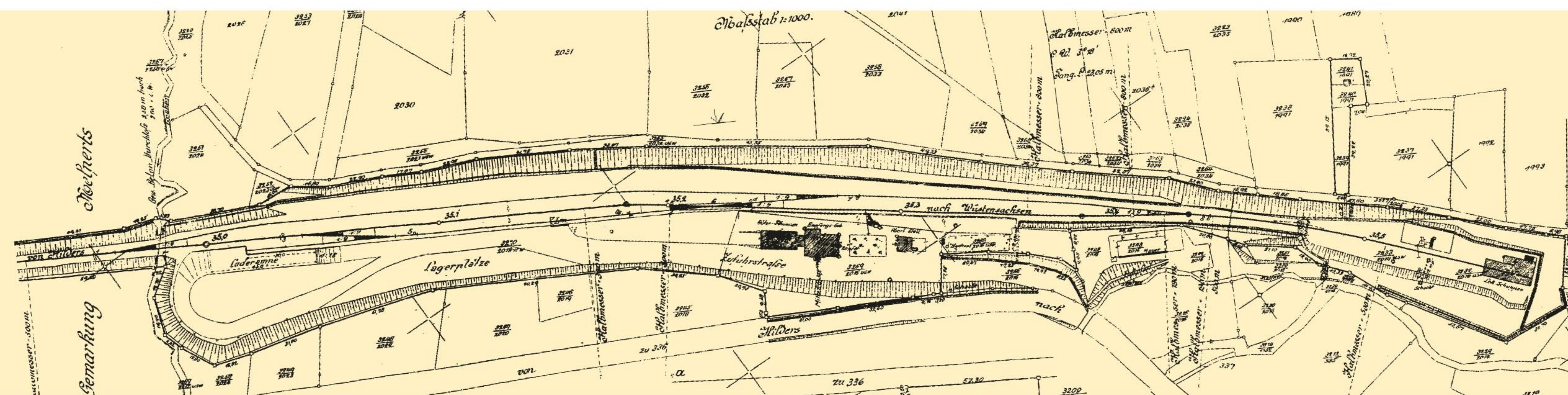


Im Bahnhof Wüstensachsen (Endstation der Rhönbahn im Großen wie auf unserem Anlagen-vorschlag) steht im Herbst 1959 eine Schienenbus-Garnitur samt MBI-Behelfspersonenwagen zur Abfahrt nach Hilders–Götzenhof–Fulda bereit. Hinter dem Bahnhofsgebäude sind DKW-Laterne, Wiegehäuschen und Lademaß zu erkennen, deren Position aus dem Originalgleisplan hervorgeht.

Foto: Joachim Kroitzsch/Archiv Michael Meinhold

Unten: Der Originalgleisplan des Bahnhofs Wüstensachsen aus dem Jahr 1912. Er konnte im Anlagen-vorschlag mit lediglich geringer Längenstauchung umgesetzt werden. Im Verzeichnis der Bahnbetriebswerke und Lokbahnhöfe 1950 ist für Wüstensachsen „Personenstand: 7 Köpfe“ und „1 Lok Reihe 50“ ausgewiesen, allerdings schon mit dem Vermerk: „zur Auflösung vorgesehen“. Gleichwohl übernachteten hier noch bis ca. 1961 Lok und Personal der Frühzüge nach Fulda.

Archiv Michael Meinhold



Schotterwerk Seiferts

Bei der Darstellung des Schotterwerks Seiferts hat Reinhold Barkhoff bewusst dessen „Schokoladenseite“ ausgewählt. Dieser Blick auf Gebäude und Fahrzeuge ist bei einer Anordnung gemäß Anlagenplan leider nicht möglich, da auf dieser Seite eine Zimmerwand steht.

Mit einer vertretbaren Kürzung der Steigungsstrecke der Rhönbahnausfahrt aus Götzenhof ließen sich die Gleisachsen in diesem Bereich aber so tauschen, dass das Streckengleis beim Blick von „innen“ vor denen des Gleisanschlusses zu liegen käme. Da der Gleisanschluss selbst ja keine konkrete Vorbildnachbildung ist, könnte man auch die Gebäudeanordnung problemlos spiegeln, sodass sich wieder ein „anschauliches“ Gesamtbild ergäbe. *Zeichnung: Reinhold Barkhoff*

Selbst wenn es beim ursprünglichen Anlagenvorschlag von mm wie so oft schwerpunktmäßig um die vorbildgerechte Zugbildung von Reisezügen ging – welche auch bildmäßig in der Regel besser dokumentiert und rekonstruierbar sind –, so sollen an dieser Stelle aber die nicht minder wichtigen Güterzüge zumindest mit einigen Bildern ebenfalls berücksichtigt werden. Rechts rollt 50 2178 vom Bw Frankfurt/M 2 am 27.8.1958 südward durch Bad Hersfeld. Bis Götzenhof hat sie noch rund 40 km und sicher die eine oder andere Überholung vor sich. *Foto: Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold*

Unten rechts: 44 433 MV des Bw Bebra durchfährt am 19.6.1958 den Bahnhof Marbach (Kr. Fulda). Noch ca. 15 Minuten bis Götzenhof. *Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold*

Linke Seite innen: Typisch nicht nur für die Rhönbahn waren die Retter der Nebenbahnen, meist bis zu deren „bitterem Ende“. Auch wenn ein Großteil der Nebenbahnen nicht dauerhaft „gerettet“ werden konnten, so hat der Schienenbuseinsatz deren Existenz doch häufig deutlich verlängert. Hier stellvertretend 798 712 als 5188 nach Bad Brückenau in Jossa. *Foto: Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold*

Linke Seite außen: Schotterzug auf der Rhönbahn bei Milseburg, 7.3.1963. Die der 55 vorspannende 56 619 gehört zum Bw Fulda. *Foto: Kurt Eckert*





Immer wieder die Elmer Kurve. Der Bahnhof Elm und die südlich anschließende 180-Grad-Kurve waren nicht nur bei Helmut Oesterling beliebter Fotostandort, konnten hier doch Züge oft in voller Länge im Bild „eingefangen“ werden. Am 7.4.1963 hing die Oberleitung zwar schon, aber noch bringt 41 328 vom Bw Fulda den ausschließlich aus geschlossenen Wagen bestehenden Güterzug mit der Kraft des Dampfes nordwärts und wird wahrscheinlich bis Bebra am Zug bleiben.



Die beiden V 188 waren bis zur Elektrifizierung regelmäßig im Güterzugdienst zwischen Bebra und Gemünden in Umlaufplänen der Baureihe 44 unterwegs. Der planmäßige Einsatz im „gemischten Doppel“ ist eigentlich nicht überliefert – und bei 2000 PS Leistung auch kaum nötig gewesen –, sodass davon auszugehen ist, dass es sich hier um die Mitnahme einer 50er zur Vermeidung von zusätzlicher Streckenbelegung handelt. V 188 001 in ihrem Heimatbahnhof Gemünden am 10.8.1967.



Im linken Bereich wiederum liegt die Tfz-Abstellgruppe mit Drehscheibe zum Wenden der Schlepptenderloks bzw. zum Verteilen auf die Lok-Wartegleise. Alle Gleisverbindungen sind so ausgelegt, dass auf jedes Streckengleis ausgefahren und sowohl von den Streckengleisen Fulda-Bebra als auch Bebra-Fulda in jedes Gleis des Betriebsbahnhofs eingefahren werden kann.

Durchgangsgüterzüge, welche nicht umgebildet werden müssen, sollten in den hinteren „Schattenbereich“ verbannt werden. Wer Platz hat für ein weiteres Gleis, könnte auch den Fisch-Sg (Schnellgüterzug) aus Bremerhaven hier abstellen. Wird dagegen Wert gelegt auf richtungsspezifische Güterzüge wie z.B. Importkohle von Hamburg, VW-Transporte von Fallersleben oder auch Leergüterzüge mit offenen Wagen (Lgo), so müssen diese jeweils neu gebildet und nach deren Verkehren wieder „schubladiert“ werden. Arbeit genug also für den Mann am Betriebsbahnhof. *Ludwig Fehr*

Zum Schluss noch ein Blick in die damalige Zukunft – wenn man den Anlagenentwurf zum zeitlichen Maßstab macht. Als 140 066 vom Bw Offenburg am 23.7.1978 mit ihrem Güterzug in Fulda südwärts unterwegs ist, deutet fast nichts darauf hin, dass das „blau-beige Zeitalter“ bereits begonnen hat. Es gibt zwar keinen Güterzugbegleitwagen mehr, aber die in den Zug eingestellten Güterwagen mit „Bretterwänden“ dürften bereits zur „Spielzeit“ des Anlagenentwurfs im Einsatz gewesen sein. Wer mag, kann also mit geringen Änderungen das Geschehen in die Epoche IV verlegen.

Fotos: Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold



**Jetzt
NEU am
Kiosk!**

MIT **N** AUF DER RICHTIGEN SPUR!

NBAHN
Spezial

Ausgabe 1 | 2023
 EUR 9,95 (D) · SFr 19,80 (CH) · EUR 10,95 (A) · EUR 11,50 (BeNeLux)

ISBN 978-3-96453-645-7

Spezial

International: SBB- und SNCF-Zugverkehr auf einer Anlage

Anlagen vom Feinsten

Faszination N: Vom Betriebsdiorama bis zur digitalen Ausstellungsanlage

Großes Gewinnspiel:
20 Triebfahrzeuge aus allen Epochen für Ihre Anlage!

Königssee-Idylle:
Alpen-Bahnhof nach DB-Vorbild

Hattingen: Vorbildgerechter Betrieb im Abzweigbahnhof

US-Industrie: Raffiniertes Diorama im Mini-Format

Küstenlinie: So entsteht Urlaubsstimmung in 1:160

Acht Anlagen vom Feinsten

Vom Betriebsdiorama bis zur digitalen Ausstellungsanlage – acht Beispiele für vorbildgerechten und faszinierenden Anlagenbau im Maßstab 1:160

- Moderne Züge vor imposanter Industrie-Kulisse
- Diorama „Königssee“ nach konkretem Bundesbahn-Vorbild
- Kompakte Heimanlage mit SBB- und SNCF-Zügen
- Vorbildgerechter Betrieb im Abzweigbahnhof Hattingen
- Viel Bewegung auf Hauptbahn, Straßenbahn und Kanal
- Raffiniertes US-Industrie-Diorama
- So entsteht Urlaubsstimmung: Küstenstrecke in Ligurien
- Rübenverladung im Modell

portofrei bestellen

www.nbahnmagazin.de/spezial

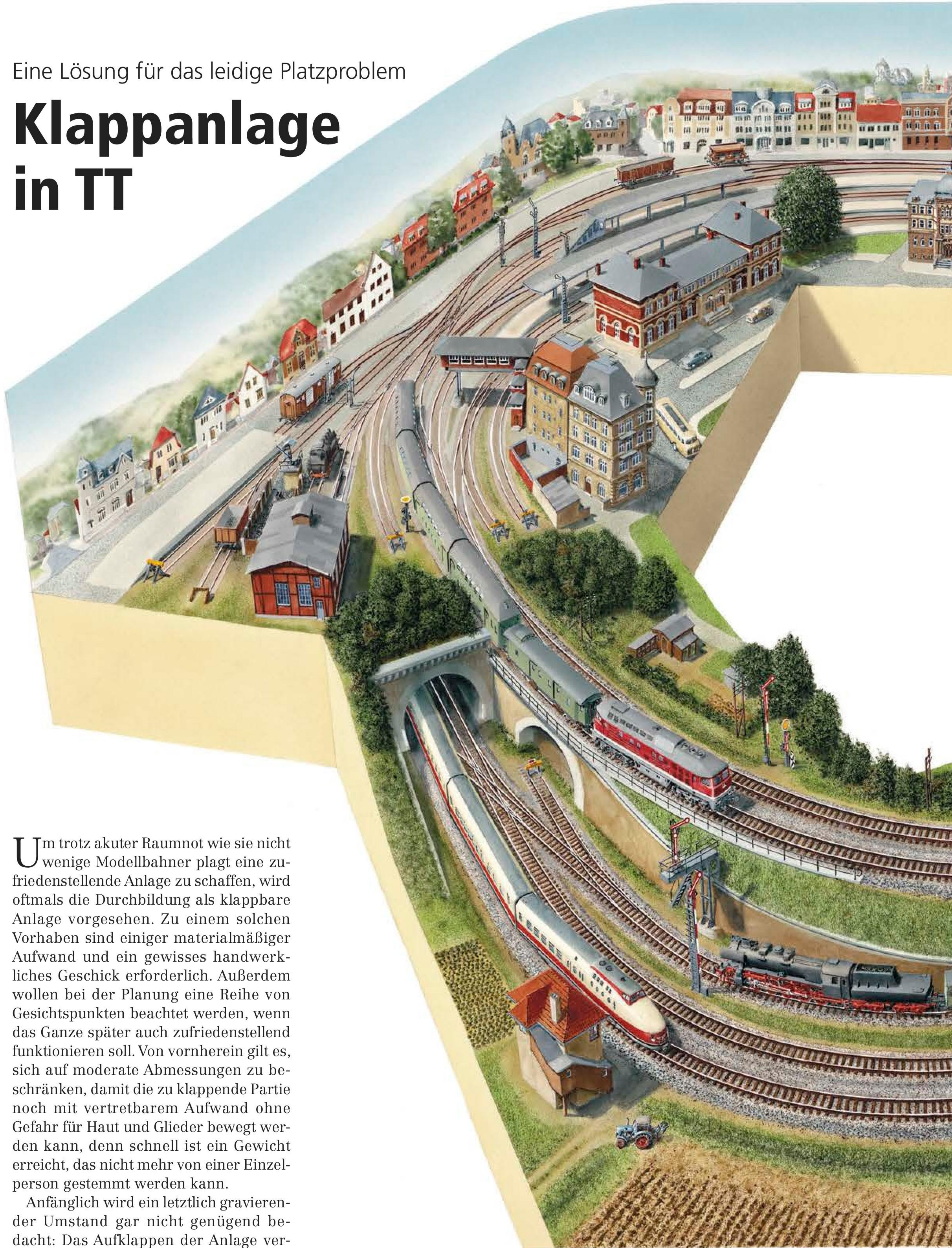


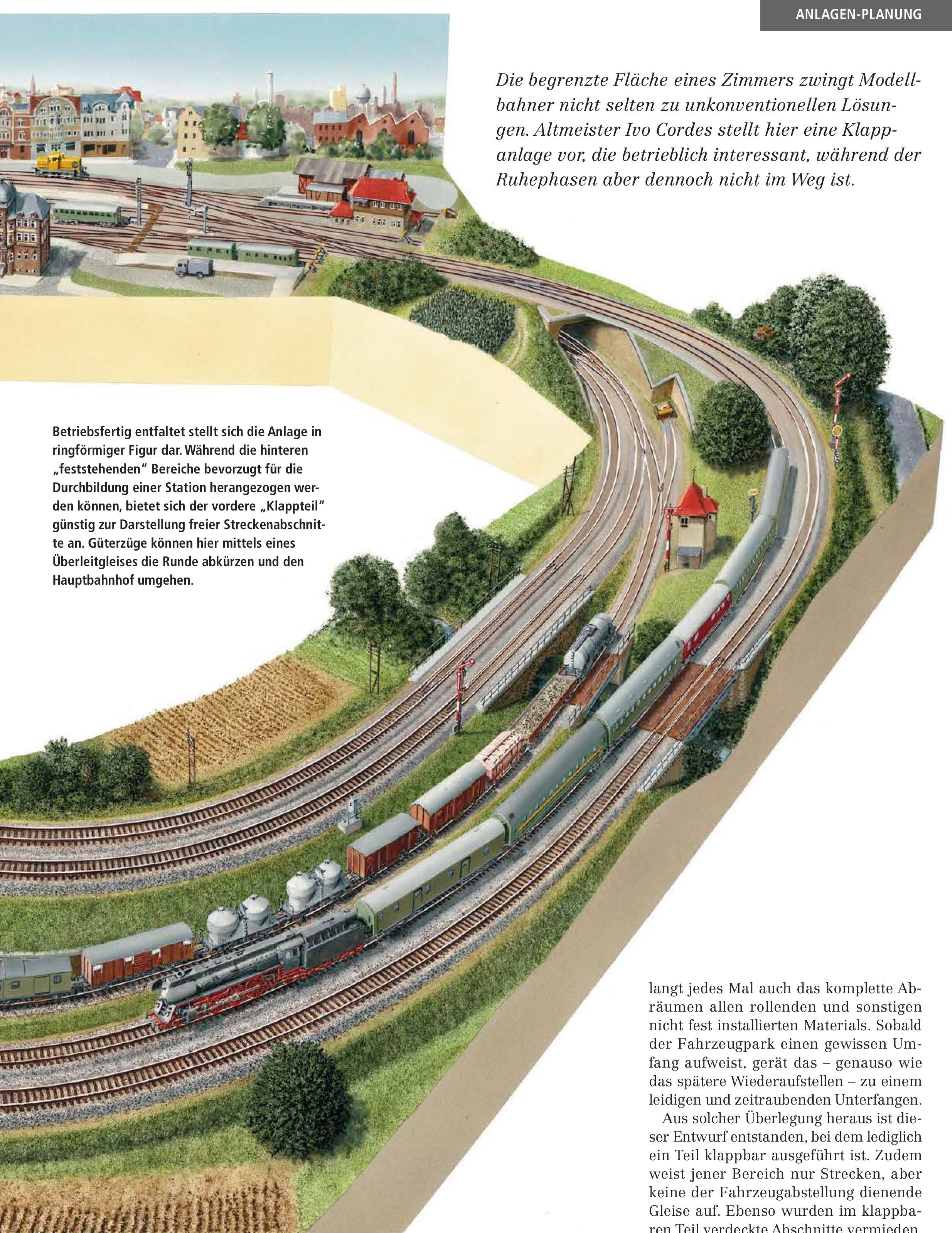
Eine Lösung für das leidige Platzproblem

Klappanlage in TT

Um trotz akuter Raumnot wie sie nicht wenige Modellbahner plagt eine zufriedenstellende Anlage zu schaffen, wird oftmals die Durchbildung als klappbare Anlage vorgesehen. Zu einem solchen Vorhaben sind einiger materialmäßiger Aufwand und ein gewisses handwerkliches Geschick erforderlich. Außerdem wollen bei der Planung eine Reihe von Gesichtspunkten beachtet werden, wenn das Ganze später auch zufriedenstellend funktionieren soll. Von vornherein gilt es, sich auf moderate Abmessungen zu beschränken, damit die zu klappende Partie noch mit vertretbarem Aufwand ohne Gefahr für Haut und Glieder bewegt werden kann, denn schnell ist ein Gewicht erreicht, das nicht mehr von einer Einzelperson gestemmt werden kann.

Anfänglich wird ein letztlich gravierender Umstand gar nicht genügend bedacht: Das Aufklappen der Anlage ver-



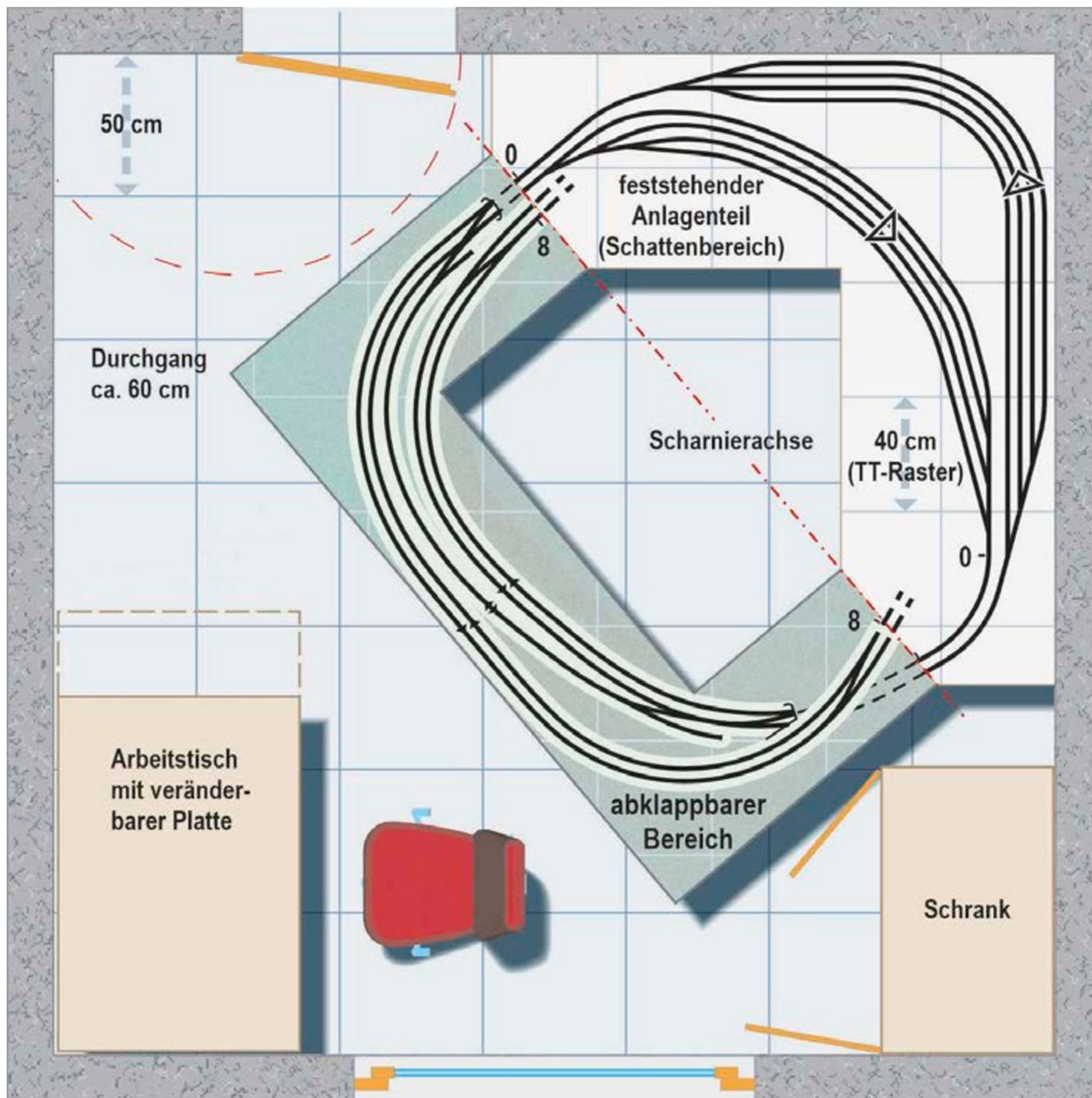


Die begrenzte Fläche eines Zimmers zwingt Modellbahner nicht selten zu unkonventionellen Lösungen. Altmeister Ivo Cordes stellt hier eine Klappanlage vor, die betrieblich interessant, während der Ruhephasen aber dennoch nicht im Weg ist.

Betriebsfertig entfaltet stellt sich die Anlage in ringförmiger Figur dar. Während die hinteren „feststehenden“ Bereiche bevorzugt für die Durchbildung einer Station herangezogen werden können, bietet sich der vordere „Klappteil“ günstig zur Darstellung freier Streckenabschnitte an. Güterzüge können hier mittels eines Überleitgleises die Runde abkürzen und den Hauptbahnhof umgehen.

langt jedes Mal auch das komplette Abräumen allen rollenden und sonstigen nicht fest installierten Materials. Sobald der Fahrzeugpark einen gewissen Umfang aufweist, gerät das – genauso wie das spätere Wiederaufstellen – zu einem leidigen und zeitraubenden Unterfangen.

Aus solcher Überlegung heraus ist dieser Entwurf entstanden, bei dem lediglich ein Teil klappbar ausgeführt ist. Zudem weist jener Bereich nur Strecken, aber keine der Fahrzeugabstellung dienende Gleise auf. Ebenso wurden im klappbaren Teil verdeckte Abschnitte vermieden.



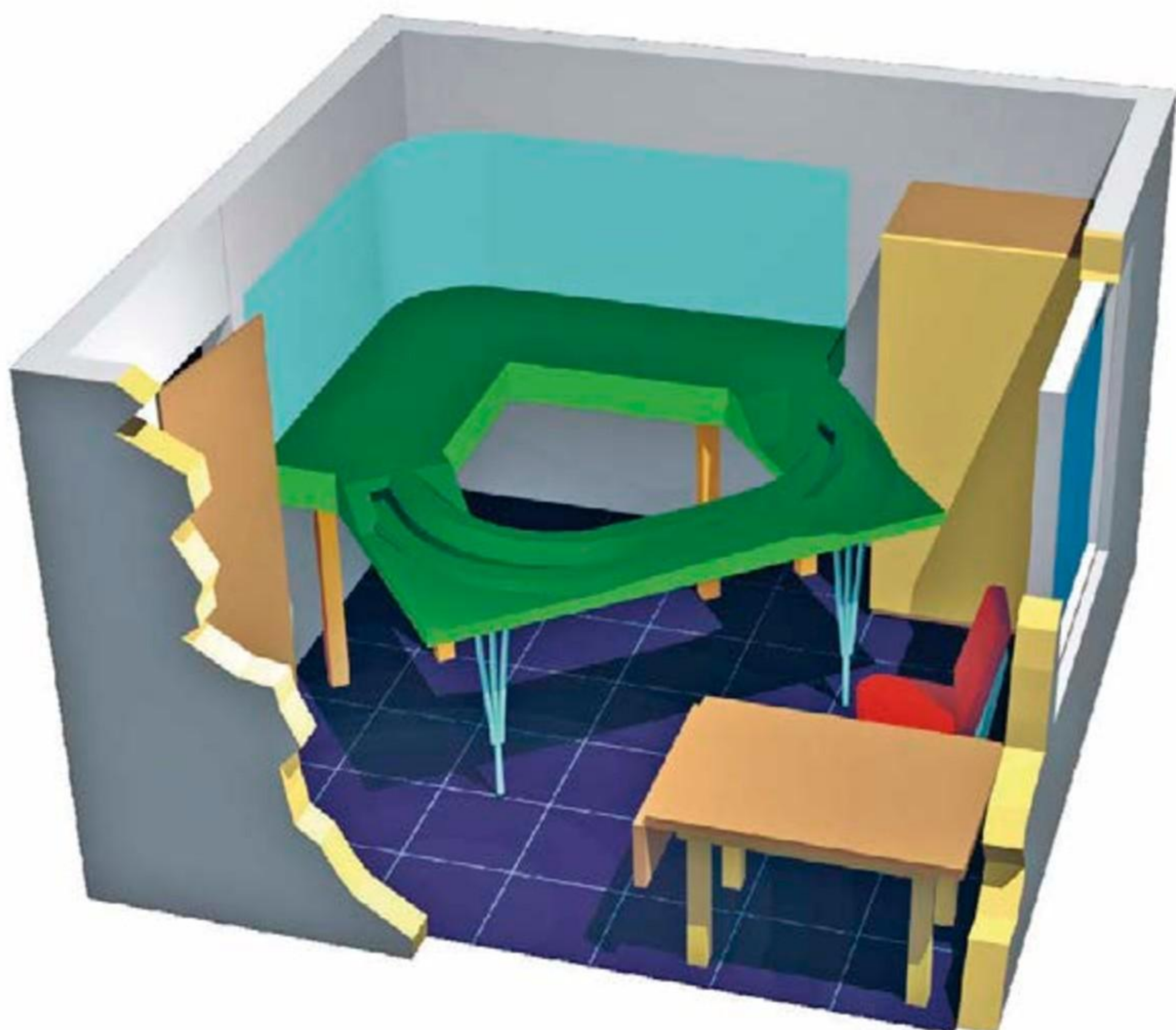
Rechte Seite: Plan des Anlagenbereichs für die Zimmeranlage mit variabler Stellfläche im ausgeklappten und betriebsbereiten Zustand. Zur Ausführung bietet sich der TT-Maßstab (1:120) an. Dementsprechend wird die Gleisgeometrie des bevorzugt infragekommenden Tillig-TT-Gleismaterials berücksichtigt und das unterlegte Raster hier mit 40 cm (!) Maschenweite gezeigt. Höhenangaben in Zentimetern über unterster Schattengleisebene. Abbildungsmaßstab 1:15

Somit kann wohl kein Fahrzeug übersehen werden, sobald das Gelände „Schlagseite“ bekommt. Bei Nichtbetrieb findet sich alles rollende Material im feststehenden Bereich versammelt, sei es im sichtbaren Bahnhof oder auf den darunterliegenden Schattengleisen.

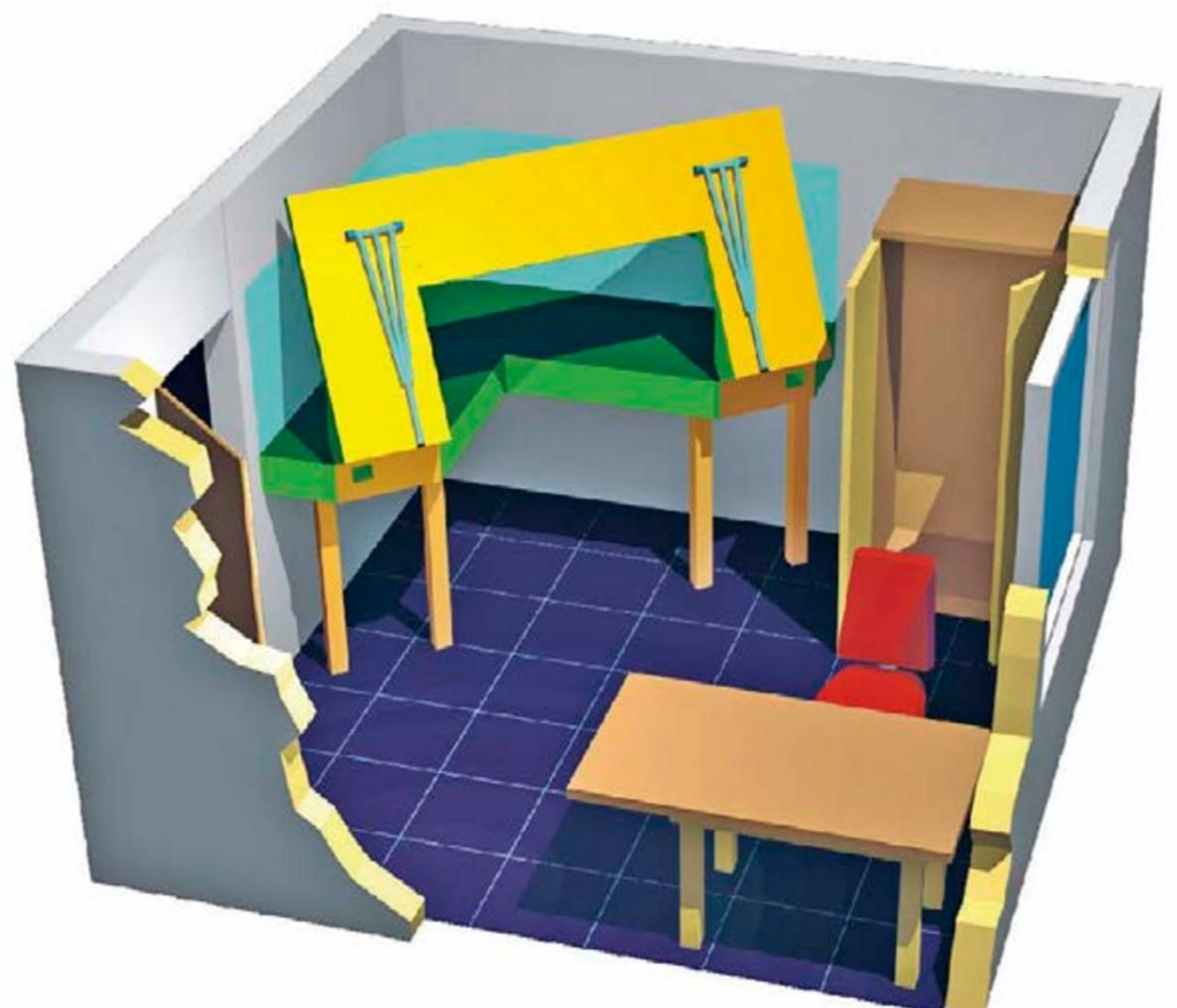
Im „entfalteten“ Zustand stellt sich die Anlage als ringförmige Figur dar, wobei der Bediener seinen Standort im mittleren Ausschnitt findet. Aus dieser Perspektive heraus sollte der Verkehr auf den umlaufenden Strecken, trotz beschränkter Dimensionen, einen recht erfreulichen Anblick bieten. Die verschiedenen mit dem Raumangebot und der Materialwahl einhergehenden Beschränkungen legten die Ausführung im TT-Maßstab (1:120) nahe. Das gezeigte Prinzip ließe sich mit ähnlichen Abmessungen aber auch für eine größere Nenngröße anwenden, dann jedoch besser ohne zweite Ebene für Schattengleise, um das deutlich anwachsende Gewicht wieder einzusparen.

Ivo Cordes

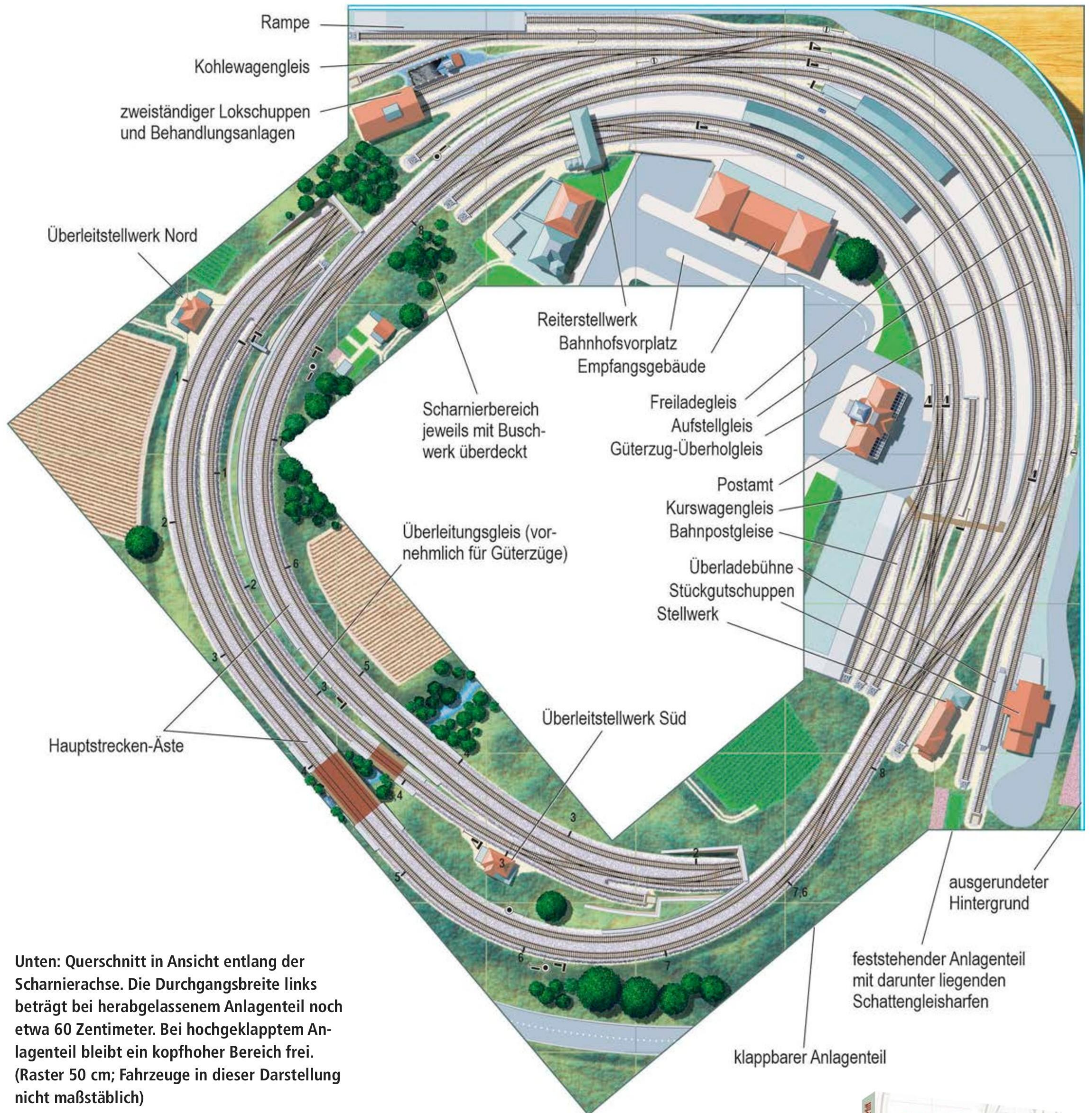
Der Klappanlagen-Vorschlag passt sich hier in einen quadratischen Zimmergrundriss ein, wie er dem Modellbahner so ähnlich durchaus häufig begegnet. Nach Hochklappen des grün unterlegten Teils wird sogleich ein erheblicher Bereich der Fläche begehbar und das Zimmer für andere Zwecke nutzbar. Das Raster auf dem Fußboden liegt bei 50 cm.



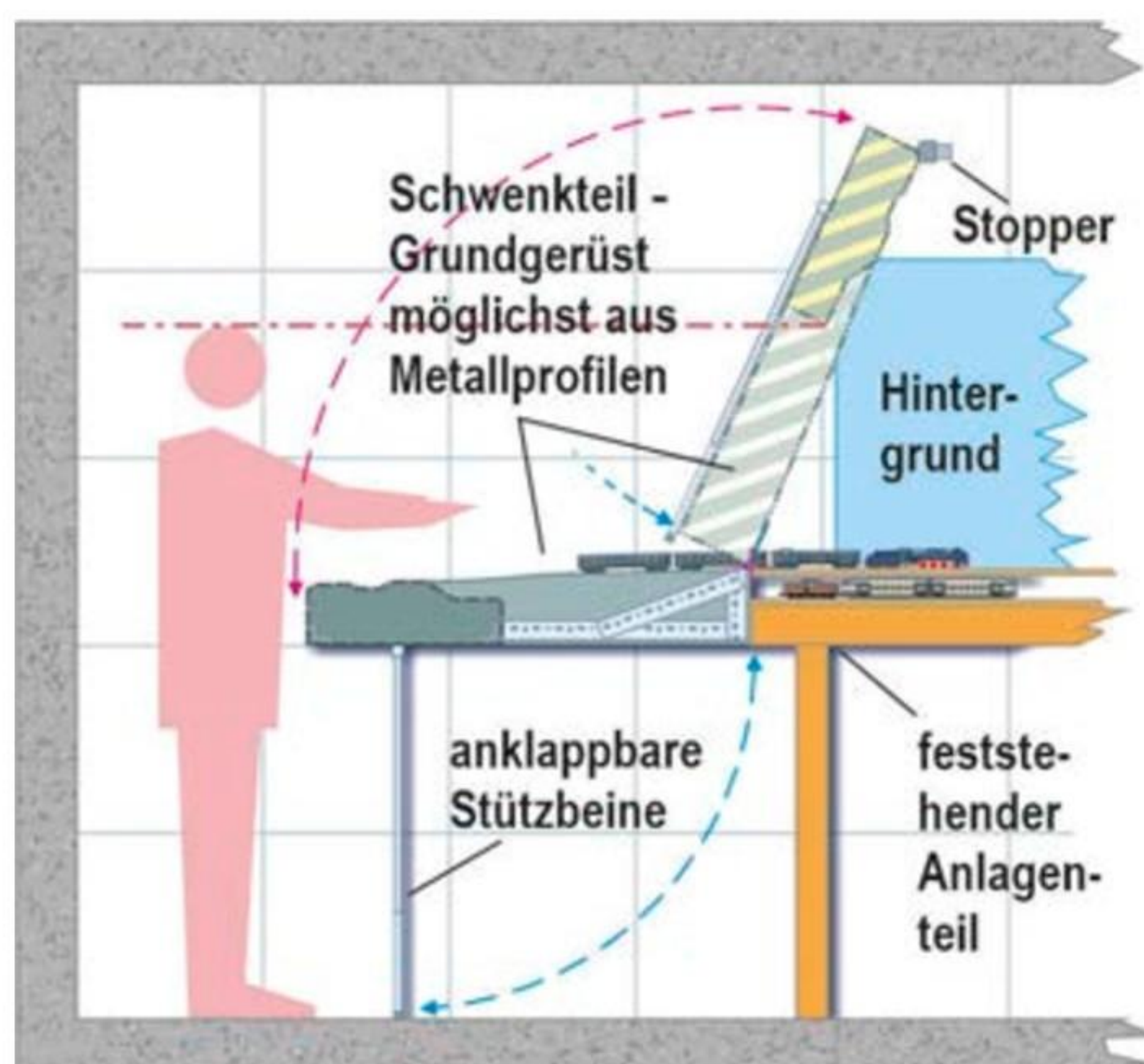
Zimmeransicht bei betriebsbereiter Anlage. Auch hier ist eine Begehrbarkeit noch einigermaßen möglich. Es empfiehlt sich aber, am Arbeitstisch den dafür vorgesehenen Teil der Platte abzuklappen und den Stuhl beiseite zu rücken. Natürlich können jetzt die Schranktüren und der Fensterflügel nicht ohne Weiteres voll geöffnet werden.



Hier wurde der in den Raum ragende Anlagenteil hochgeklappt. Das Zimmer wird dadurch auf erheblich größerem Bereich frei begehbar. Am Arbeitstisch lässt sich ungehemmt werkeln. Der Schrank ist voll zugänglich und das Fenster lässt sich weit öffnen. Trotzdem bleibt im Bahnhofsbezirk immer noch der Zugriff zu den Fahrzeugen möglich.

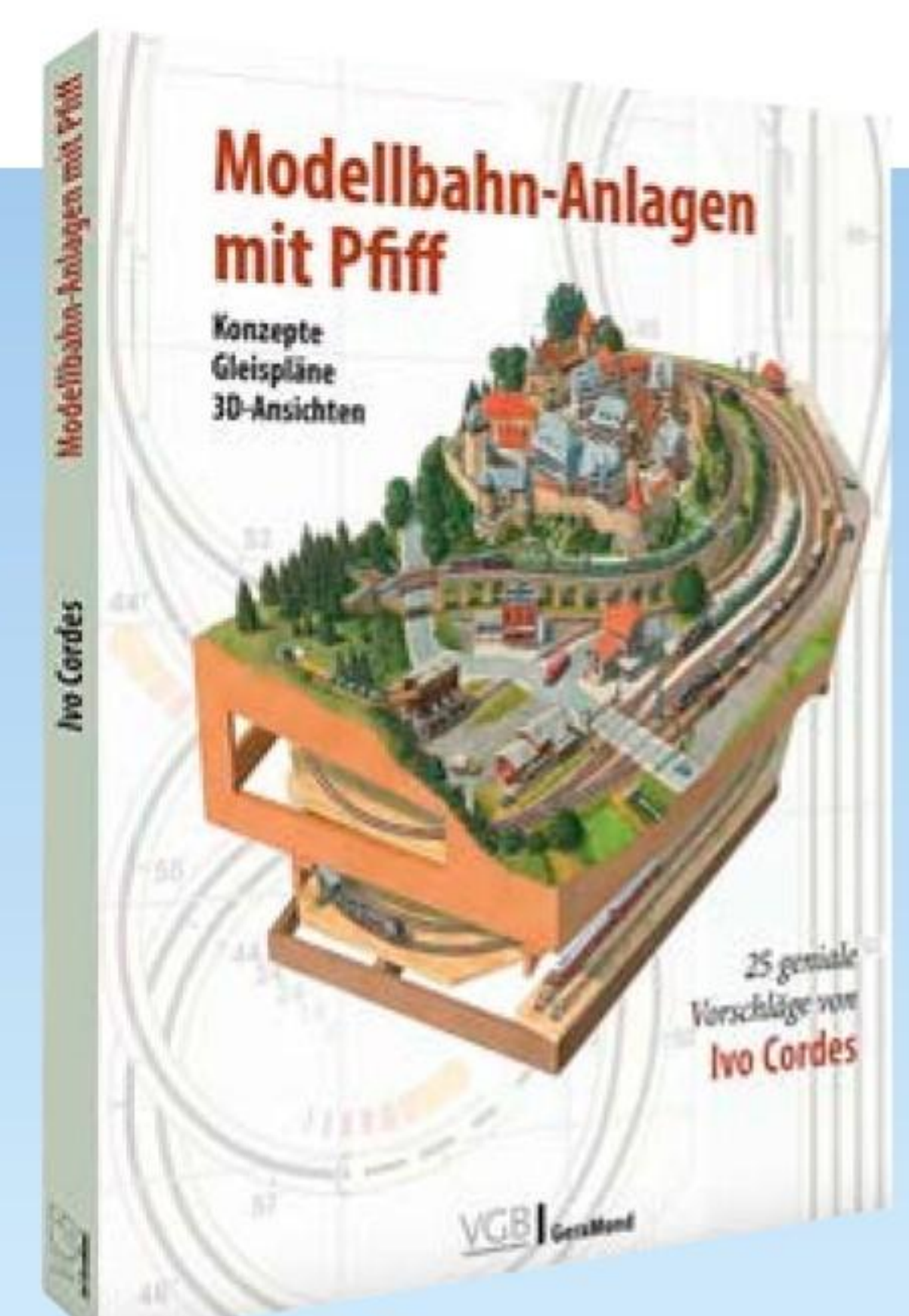


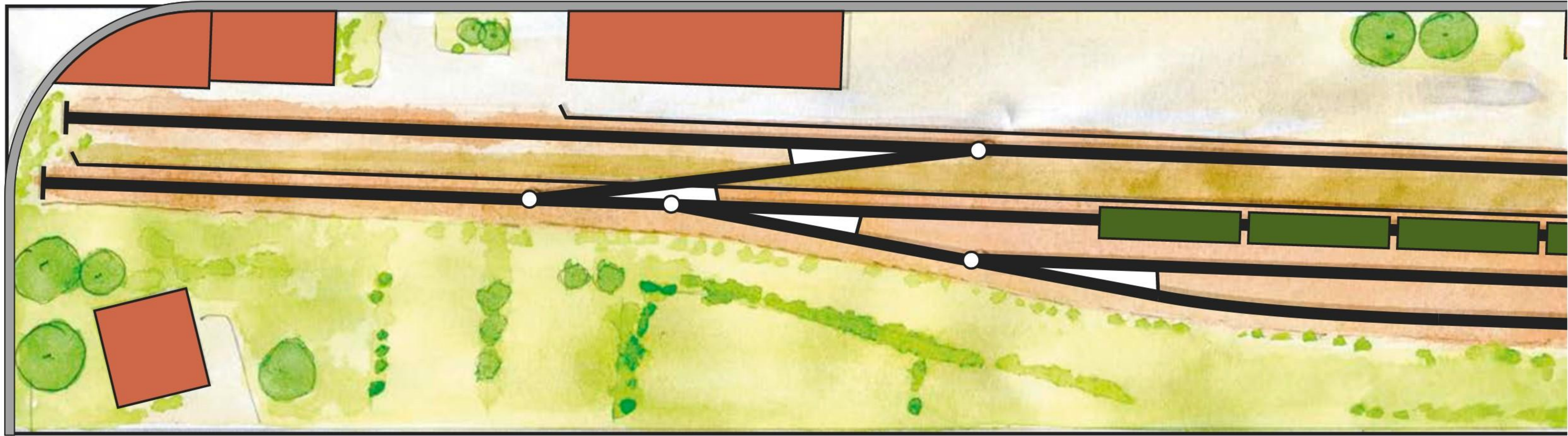
Unten: Querschnitt in Ansicht entlang der Scharnierachse. Die Durchgangsbreite links beträgt bei herabgelassenem Anlagenteil noch etwa 60 Zentimeter. Bei hochgeklapptem Anlagenteil bleibt ein kopfhoher Bereich frei. (Raster 50 cm; Fahrzeuge in dieser Darstellung nicht maßstäblich)



In seinem neuesten Buch „Modellbahn-Anlagen mit Pfiff“ hat Ivo Cordes 25 Anlagen aus seinem langjährigen Schaffen zusammengefasst. Jede einzelne ist schon allein wegen der großen 3D-Schauansicht ein Genuss. Und die pfiffigen Ideen, die sich auf verschiedene Maßstäbe, Vorbildsituationen und Jahreszeiten verteilen, sind für jeden Modellbahner eine wertvolle Fundgrube für eigene Projekte.

ISBN 978-3-96453-362-3 • € 34,99
Jetzt im Buchhandel erhältlich
oder im Internet unter www.vgbahn.shop
oder telefonisch unter 089 46220002





Von Gasseldorf nach Heiligenstadt in der Baugröße 0

Fränkische Nebenbahn für den Dachboden

Der Betrieb mit Fahrzeugen in der Baugröße 0 kann schon Spaß machen – allerdings sollte der Platzbedarf nicht unterschätzt werden. Lutz Kuhl zeigt, wie ein kleiner bayerischer Endbahnhof in einem typischen ausgebauten Dachboden untergebracht werden könnte und entwarf dazu auch gleich die passenden Weichen.

Bislang hatte ich mich zugegebenermaßen nicht sonderlich für die Baugröße 0 interessiert. Das änderte sich eigentlich erst, als Lenz vor einiger Zeit das Modell der 98.8, der ehemaligen bayerischen GtL 4/4 ankündigte. Dazu sollen auch gleich die bayerischen Lokalbahnwagen der Gattung CL Bay 06b erscheinen (bislang sind sie allerdings noch nicht lieferbar ...). Diese Garnitur hatte es

mir irgendwie angetan – da lag es nahe, hierzu einmal eine passende Anlage zu entwerfen.

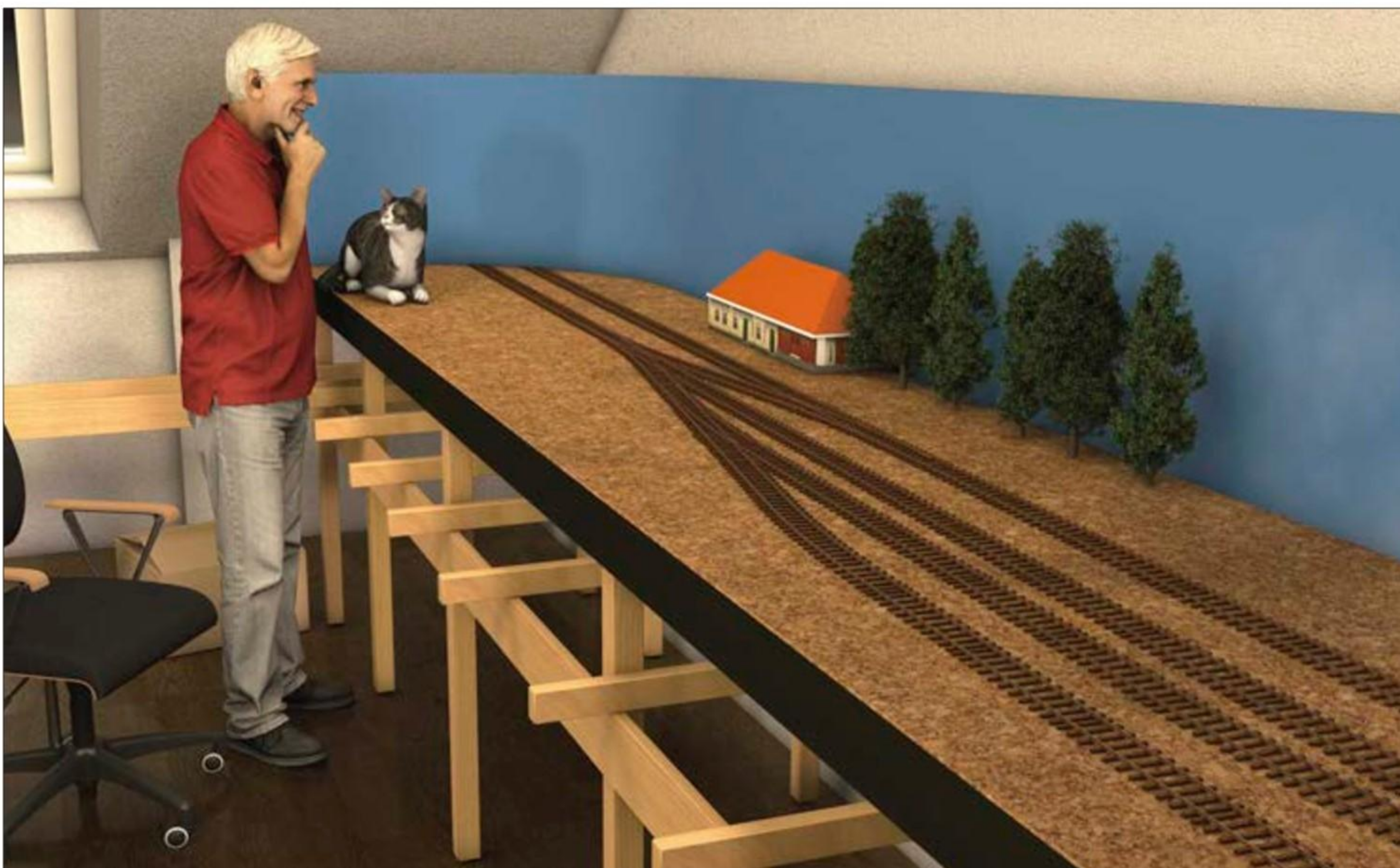
Der Platzbedarf sollte sich in Grenzen halten, das war von vornherein klar. Mehr als ein typischer kleiner Endbahnhof, wie er in ganz ähnlichen Ausführungen vielerorts im Bereich der ehemaligen K.Bay.Sts.B. zu finden war, dürfte sich kaum realisieren lassen, wenn der Auf-

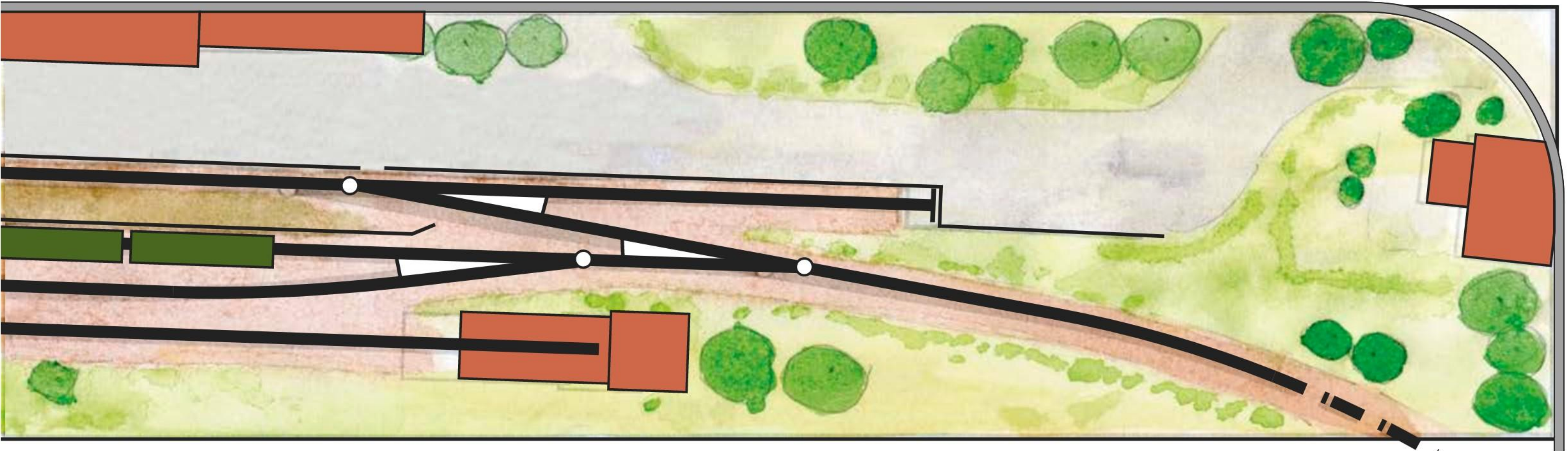
wand einigermaßen überschaubar bleiben sollte. Nach diversen Ausflügen zur zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle verkehrenden „Dampfbahn Fränkische Schweiz“ (DFS) war daher ein entsprechendes Vorbild schnell gefunden. Etwas interessanter als der heutige Endbahnhof Behringersmühle erschien mir dabei allerdings der Bahnhof Heiligenstadt.

Das Vorbild

Ursprünglich wurde die 1915 in Betrieb gegangene Strecke nach Heiligenstadt als Verlängerung der bereits existierenden Lokalbahn zwischen Forchheim und Ebermannstadt gebaut. Der im Bahnhof Gasseldorf abzweigende Streckenast nach Behringersmühle wurde dagegen erst fünfzehn Jahre später fertiggestellt. Ein nennenswertes Verkehrsaufkommen gab es hier allerdings nie, und so wurde auf dem Abschnitt zwischen Gasseldorf und Ebermannstadt schon 1960 der Personenverkehr eingestellt, acht Jahre später erfolgte die endgültige Stilllegung. Bereits kurze Zeit später wurden hier auch die Gleise abgebaut, sodass heute praktisch nichts mehr an die Bahn erinnert. Die Strecke nach Behringersmühle blieb immerhin noch bis 1976 in Betrieb und konnte danach von der DFS übernommen werden – es kommen heute regelmäßig Dampffzüge zum Einsatz (der Fahrplan ist unter www.dampfbahn.net zu finden).

Wie geht es weiter? Hier scheint sich unser Modellbahner noch nicht ganz schlüssig zu sein. Auf den ersten Blick ist im Dachbodenraum jede Menge Platz vorhanden. Bei genauerem Hinsehen und Nachmessen kann es jedoch bei der Baugröße 0 schon recht eng werden. Für die in H0 beliebten Gleiswendeln und Kehrschleifen reicht es jedenfalls nicht ...





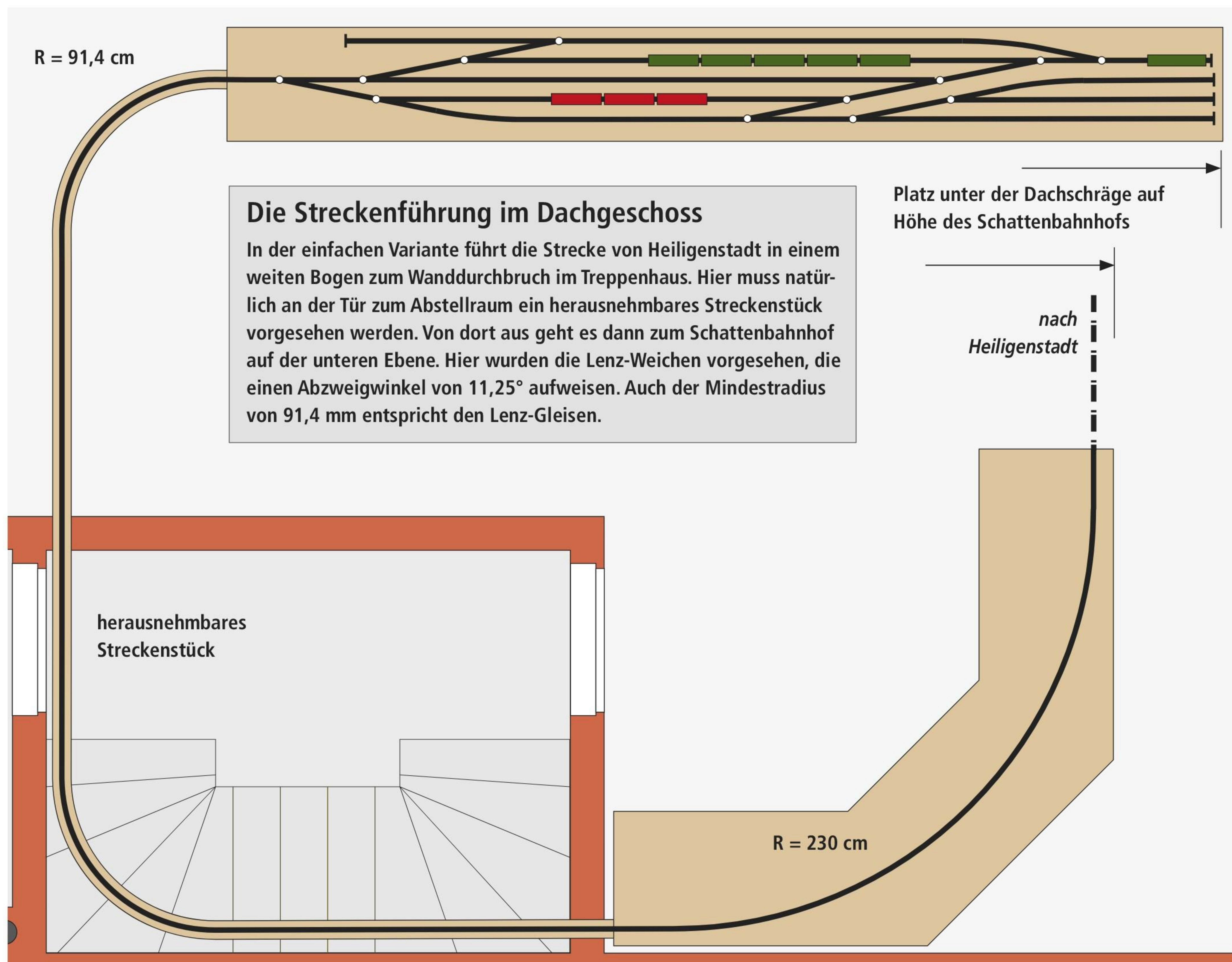
Die Modellumsetzung

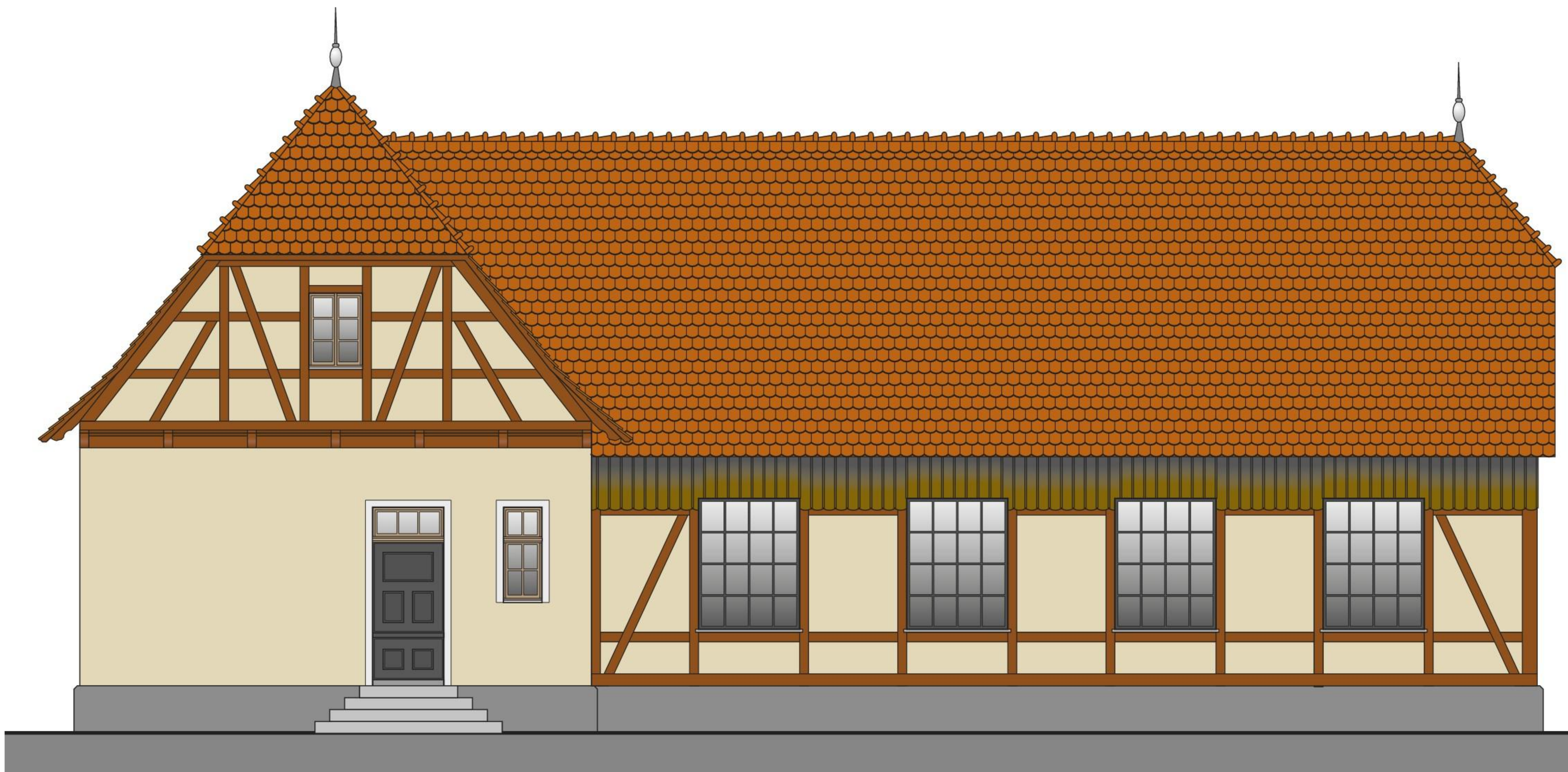
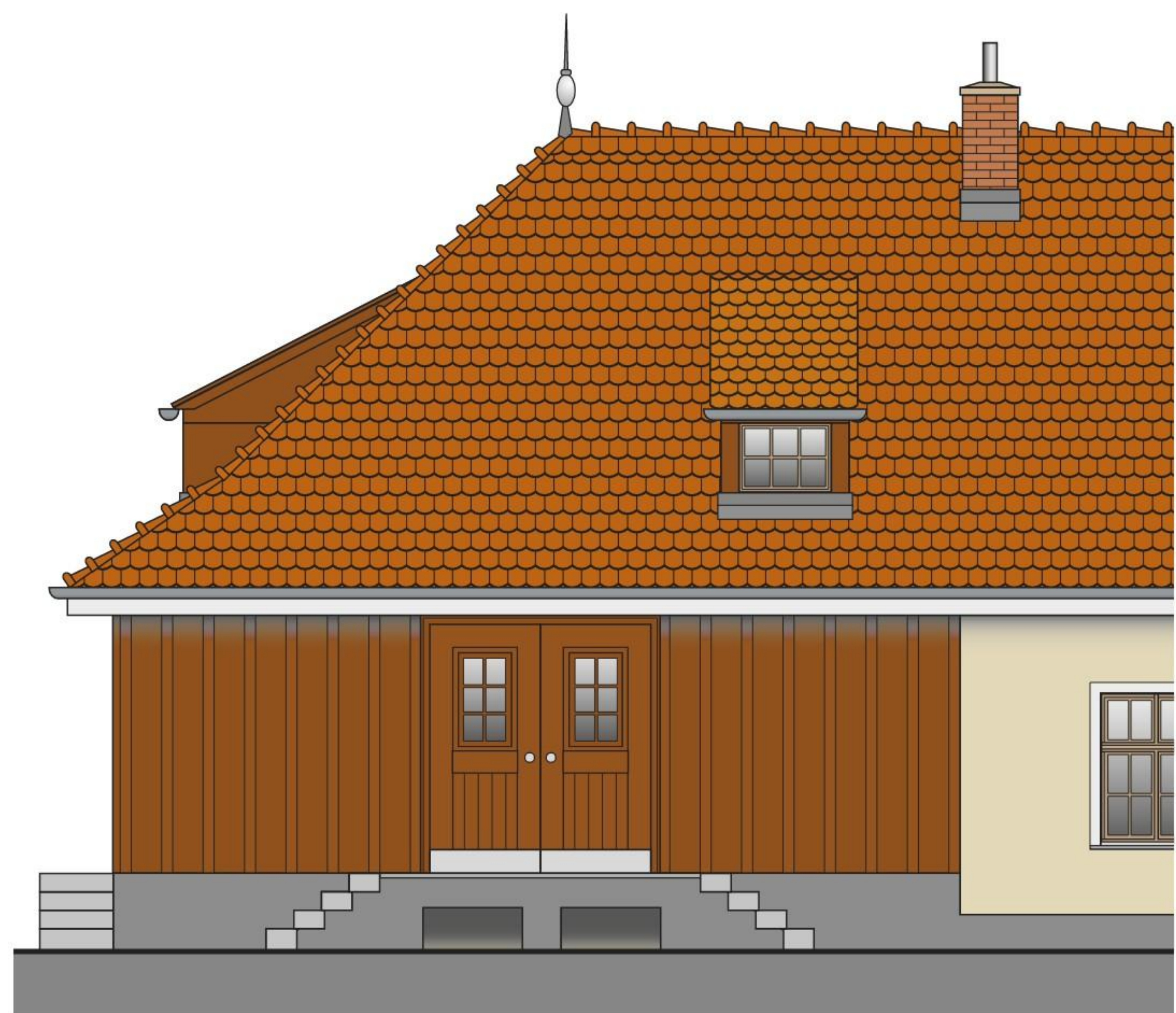
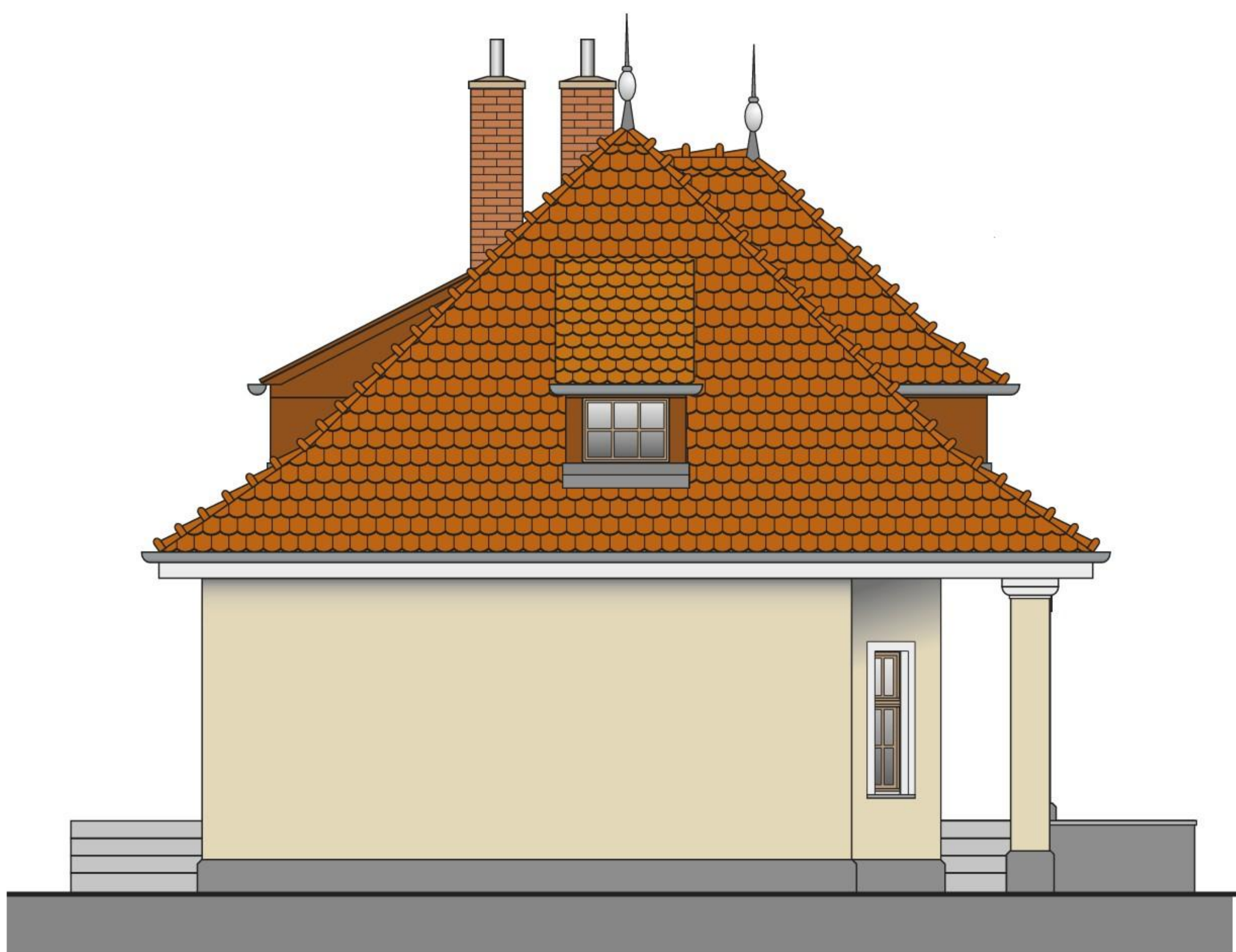
Meinem Entwurf legte ich wieder unseren „Standard-Reihenhaus-Dachboden“ zugrunde, in dem Bertold Langer bereits seine große N-Anlage untergebracht hat (siehe Seite 34). Für mich hat sich mittlerweile eine Anlagenhöhe von 110 cm ergeben, bei der es sich noch bequem im Stehen arbeiten und bei einer Tiefe von 85 cm auch der hintere Anlagenrand

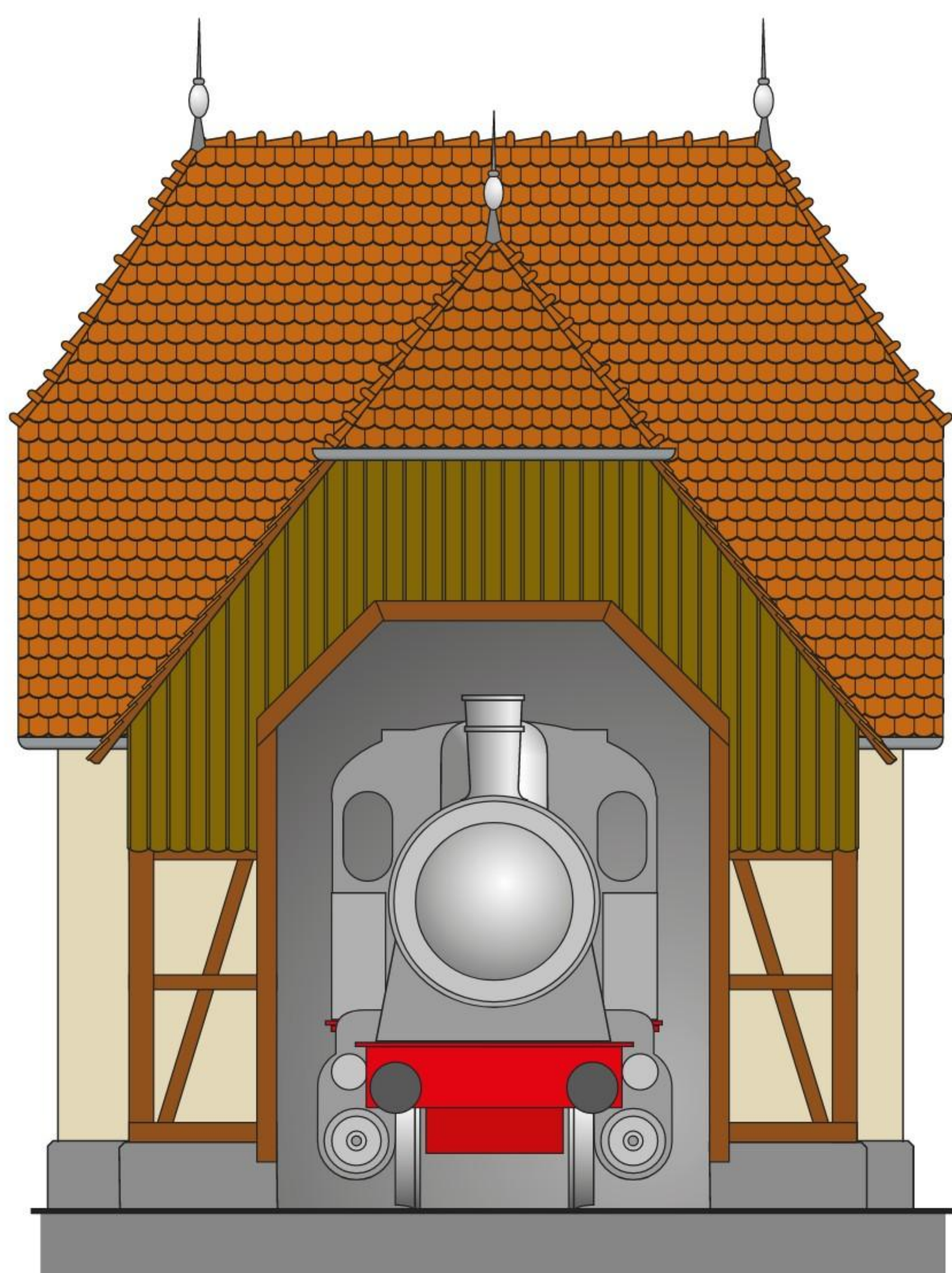
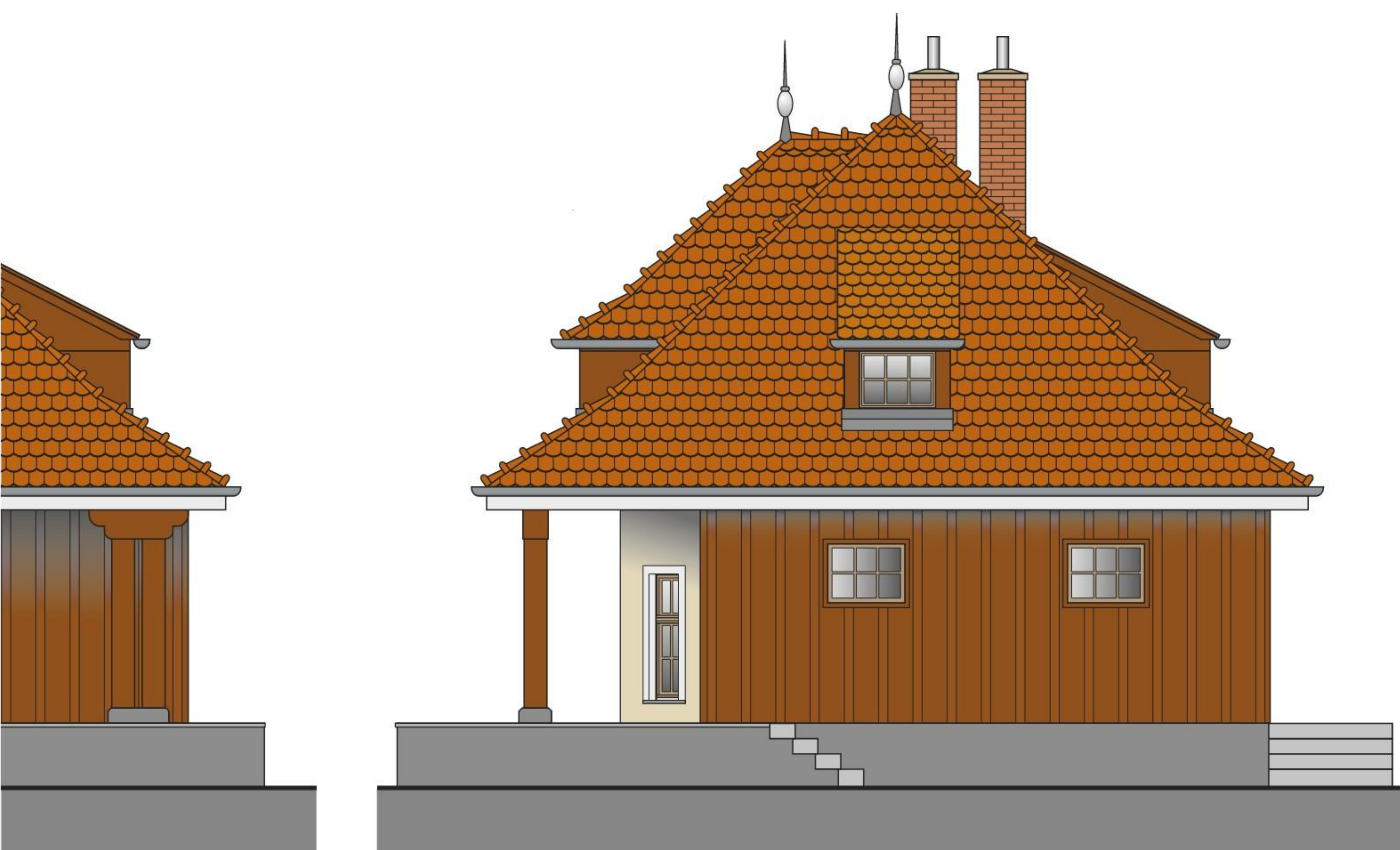
noch problemlos erreichen lässt. Kommt hier noch eine rund 50 cm hohe Hintergrundkulisse hinzu, bleibt zwischen den Dachschrägen eine nutzbare Anlagenlänge von 6,50 m übrig – darauf müsste sich eigentlich ein bayerisches (oder in diesem Fall besser fränkisches ...) Endbahnhöfchen auch in der Baugröße 0 noch glaubwürdig realisieren lassen.

Doch wie geht es danach weiter? Für den Betrieb ist noch ein weiterer Abstell-

Oben: Der Bahnhof Heiligenstadt in der Baugröße 0. Die Gesamtlänge beträgt 650 cm, die Anlagentiefe 90 cm. Die Gleislängen sind gegenüber dem Vorbild zwar etwas gekürzt – das lässt sich wieder einmal nicht ganz vermeiden – aber vorbildgerechte Zuggarnituren wie eine BR 64 oder eine V 100 mit drei 4yg lassen sich problemlos einsetzen. Der Gleisplan ist dabei für viele kleine bayerische Endbahnhöfe typisch.







Die Bahngebäude für Heiligenstadt

Das Empfangsgebäude von Heiligenstadt wurde schon bald nach der Streckenstilllegung abgerissen. Nach Fotos in diversen Publikationen ließ es sich jedoch recht zuverlässig rekonstruieren. Gebaut kurz nach 1910, weist es mit der offenen Halle auf der Gleisseite eine gewisse Ähnlichkeit mit dem in der gleichen Zeit entstandenen Empfangsgebäude des Nürnberger Nordostbahnhofs auf.

Der Lokschuppen von Heiligenstadt war laut einem alten Plan für zwei „Motorwagen“ bemessen – damit war die bayerische PtL 2/2 gemeint, die spätere BR 98.3 („Glaskasten“). Eine Lok der Baureihe 64 oder 86 passt aber ebenfalls noch hinein.

Zeichnungen: Lutz Kuhl

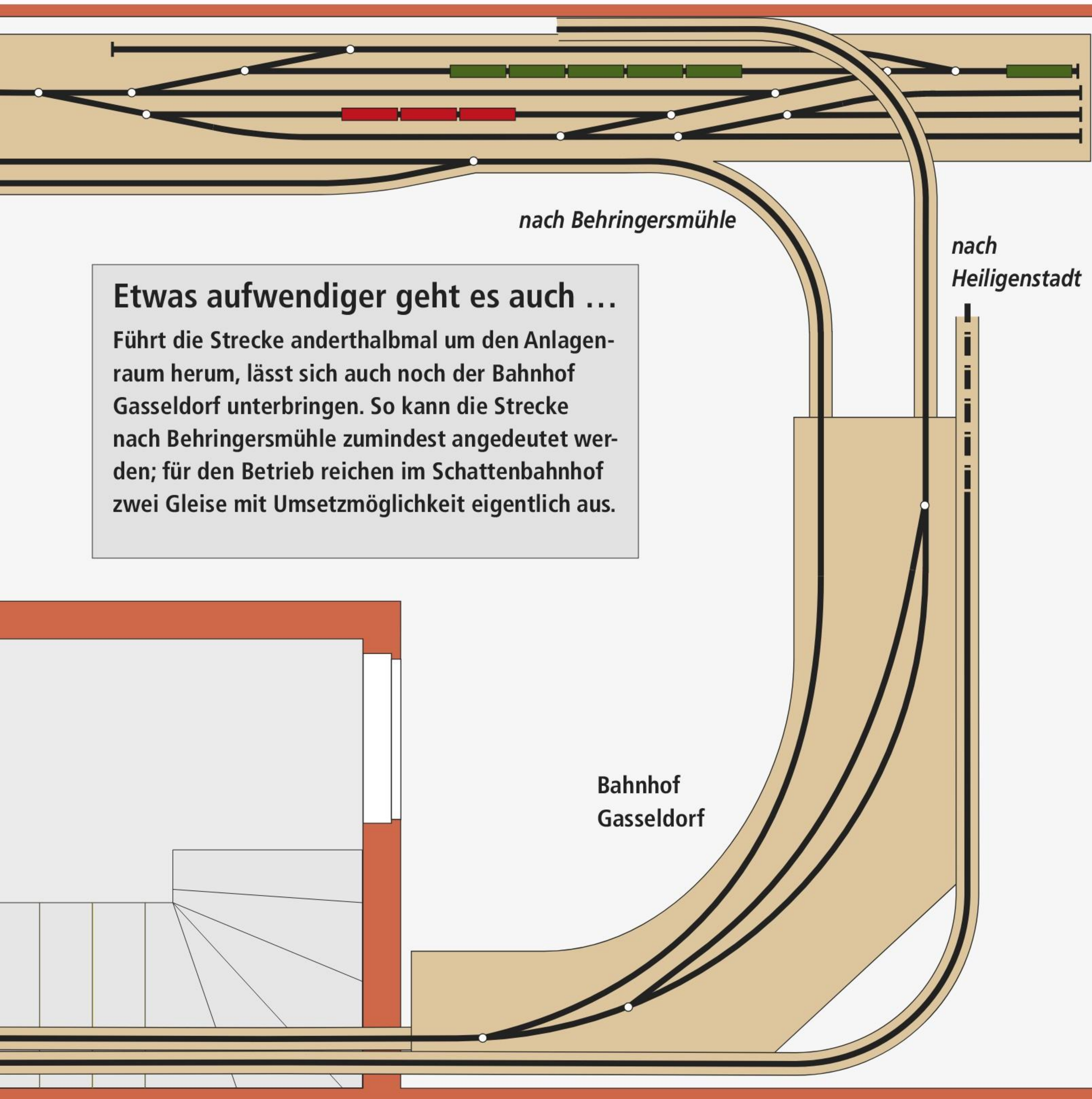
bahnhof erforderlich – und da wird es dann schon eng. In der Baugröße 0 ist hinsichtlich des Platzbedarfs ein gewisses Umdenken nötig. Herkömmliche Kehrschleifen sind jedenfalls aufgrund des Platzbedarfs kaum möglich. Der kleinste Radius beim Lenz-Gleis beträgt 91,4 cm, eine volle Kehre hat dann zusammen mit dem Trassenbrett einen Außendurchmesser von mindestens 2 m. Somit wird es in dem zunächst recht großzügig wirkenden Dachbodenraum wieder einmal recht eng – das alte Modellbahner-Dilemma ...

Bei meinen ersten Skizzen erfolgte die Ausfahrt aus dem Bahnhof Heiligenstadt in einer Linkskurve auf der linken Anlagenseite. An der dem Bahnhof gegenüberliegenden Wand des Treppenhauses sollte dann ein leicht demontierbarer Abstellbahnhof aufgestellt werden, in dem die Strecke endet (gewissermaßen Ebermannstadt und Forchheim in einem). Die Gleiskurve hätte zwar noch in den Raum gepasst – aber dann wären für die Abstellgleise keine ausreichenden Nutzlängen übriggeblieben, wenn auf der rechten Seite noch ein ausreichend bemessener Durchgang frei bleiben soll.

Daher drehte ich den Bahnhof zunächst einmal kurzerhand um, sodass die Ausfahrt jetzt auf der rechten Anlagenseite erfolgt. Das hat zudem den Vorteil, dass das Empfangsgebäude nun von der interessanteren Bahnsteigseite zu sehen ist. Den Abstellbahnhof legte ich auf eine zweite Ebene unter den ausgestalteten Bahnhof Heiligenstadt. Frei zugängliche Abstellgleise sind mir eigentlich lieber, aber eine andere Möglichkeit sah ich hier nicht.

Außerdem sind nun zwei Wanddurchbrüche zum Treppenhaus erforderlich – gehen wir einmal davon aus, dass die Wände hier einfach nur aus Gipskartonplatten bestehen, in denen die Ausschnitte einfach ausgesägt werden können. Vor der Tür zu dem kleinen Abstellraum unter der Dachschräge müssen natürlich noch herausnehmbare Streckenabschnitte vorgesehen werden, damit sie zugänglich bleibt. So geht es jetzt einmal um den Dachbodenraum herum, ehe der Abstellbahnhof erreicht wird. Die Strecke ist zudem ausreichend lang genug, um mit einer mäßigen Neigung die nötige Tiefe unter dem Bahnhof zu erhalten.

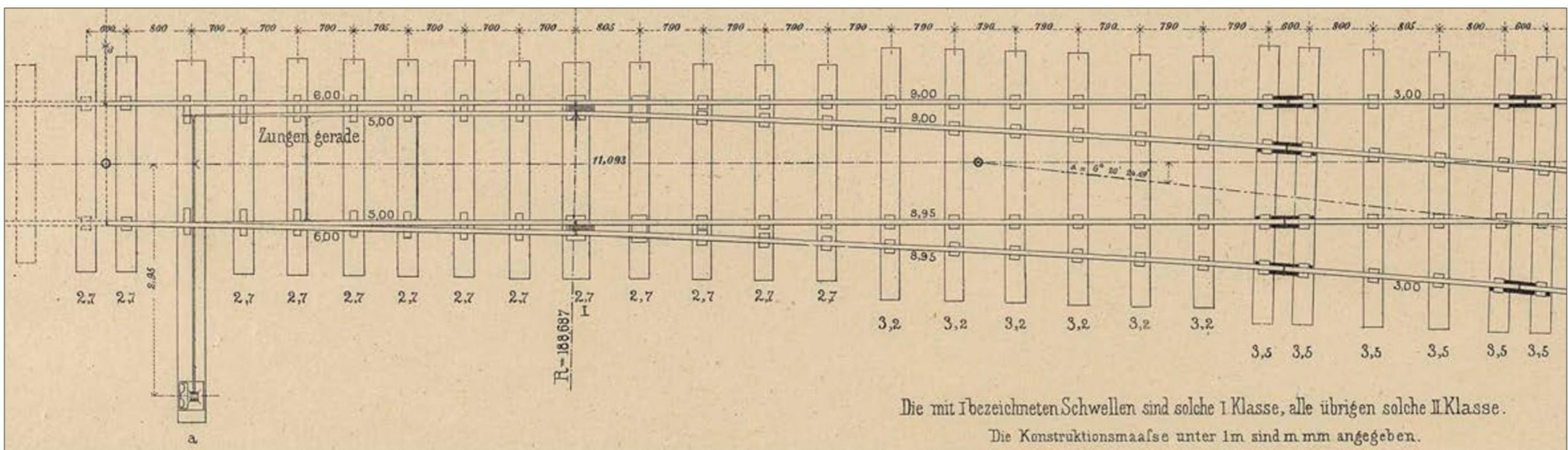
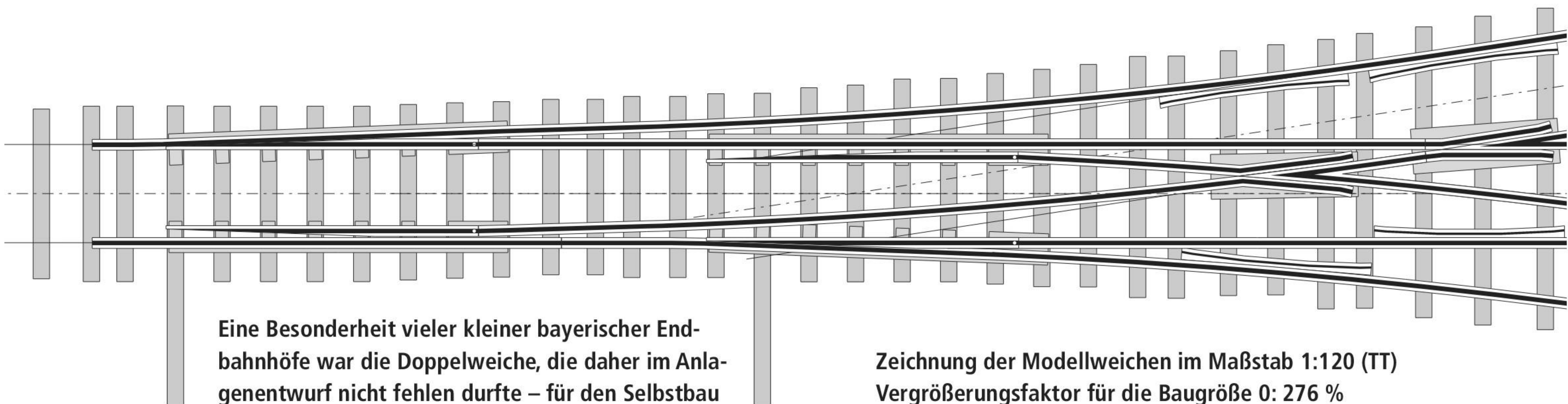
Das sollten in diesem Fall wenigstens rund 30-35 cm sein – ein weiterer Punkt, bei dem man für die Baugröße 0 umdenken muss, wenn man vorher nur im Maßstab 1:87 geplant hat. Hier ginge es zwar auch mit einer etwas geringeren Höhe,



aber eine gewisse Zugänglichkeit sollte erhalten bleiben. Auf diese Weise liegen die Abstellgleise auch nicht gänzlich im „Schatten“, sodass hier beim erforderlichen Rangieren einfach auf Sicht gefahren werden kann.

Diese Anlagenanordnung weist außerdem einen weiteren Vorteil auf. Im Eingangsbereich des Dachbodenraums erhält man nämlich eine lange sichtbare Strecke, die viele Möglichkeiten zur Ausgestaltung bietet – schließlich sollen die schönen Fahrzeuge auch in einer entsprechenden Umgebung zur Geltung kommen.

Jetzt kann man natürlich gleich noch einen Schritt weiter gehen – gewissermaßen zur Maximallösung. Dabei endet die Strecke nicht direkt im Schattenbahnhof, sondern umrundet den Dachboden ein weiteres Mal; im rechten Bereich des Anlagenraums bietet sich dabei die Möglichkeit, auch den kleinen Abzweighof Gasseldorf nachzubilden. Nach der Ausfahrt aus Heiligenstadt könnte dabei in diesem Fall das Gleis entweder verdeckt hinter der Hintergrundkulisse geführt werden oder auch – modellbahnerisch eigentlich interessanter – oberhalb des Bahnhofs Gasseldorf als Paradenstrecke sichtbar bleiben. Von Gasseldorf aus geht



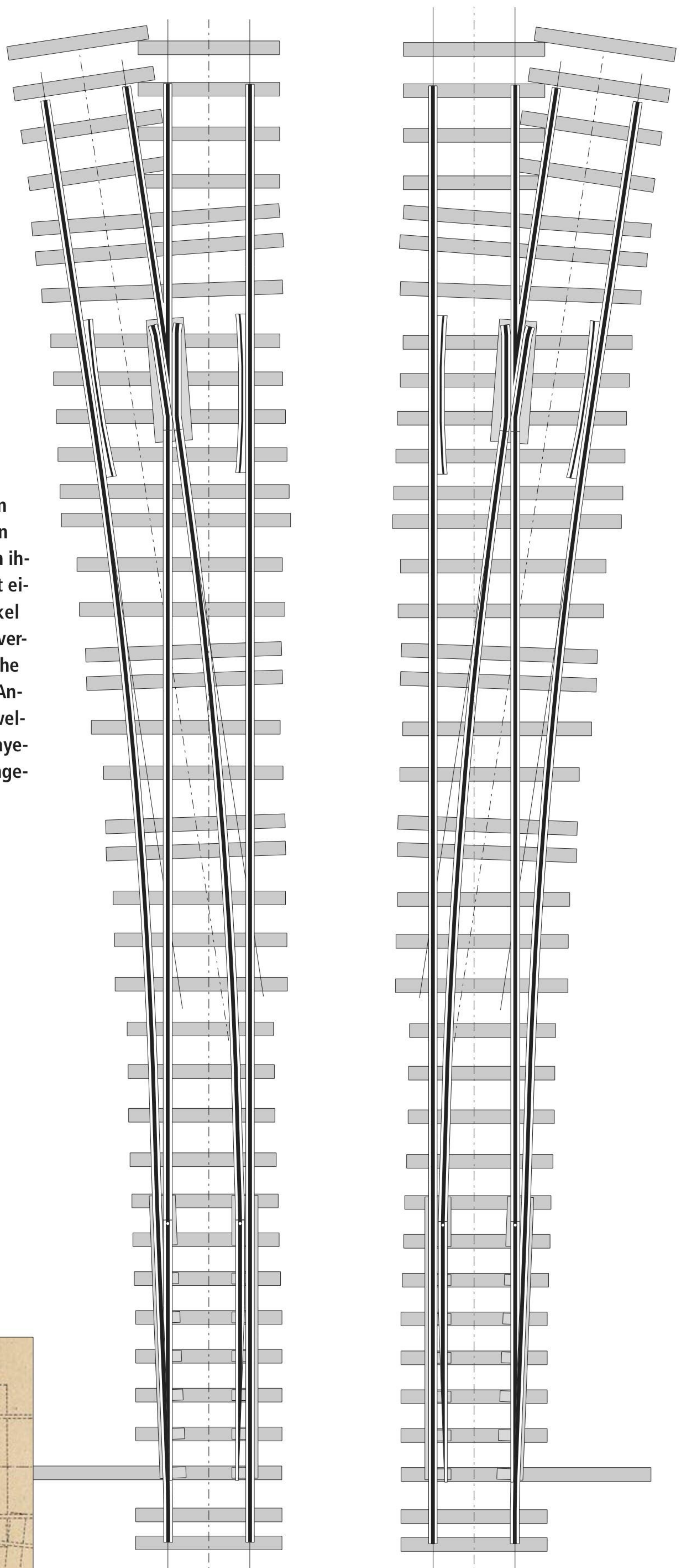
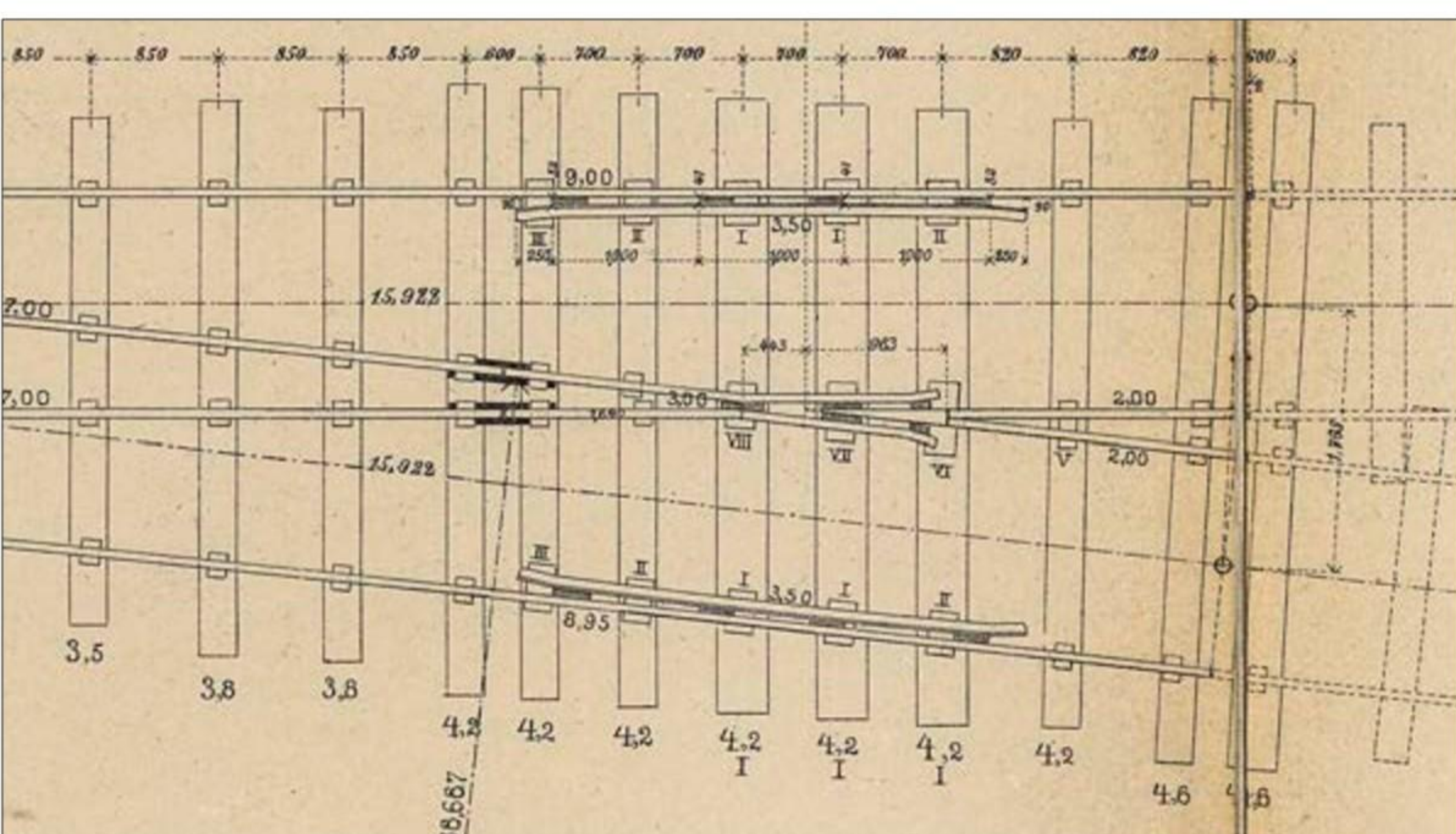
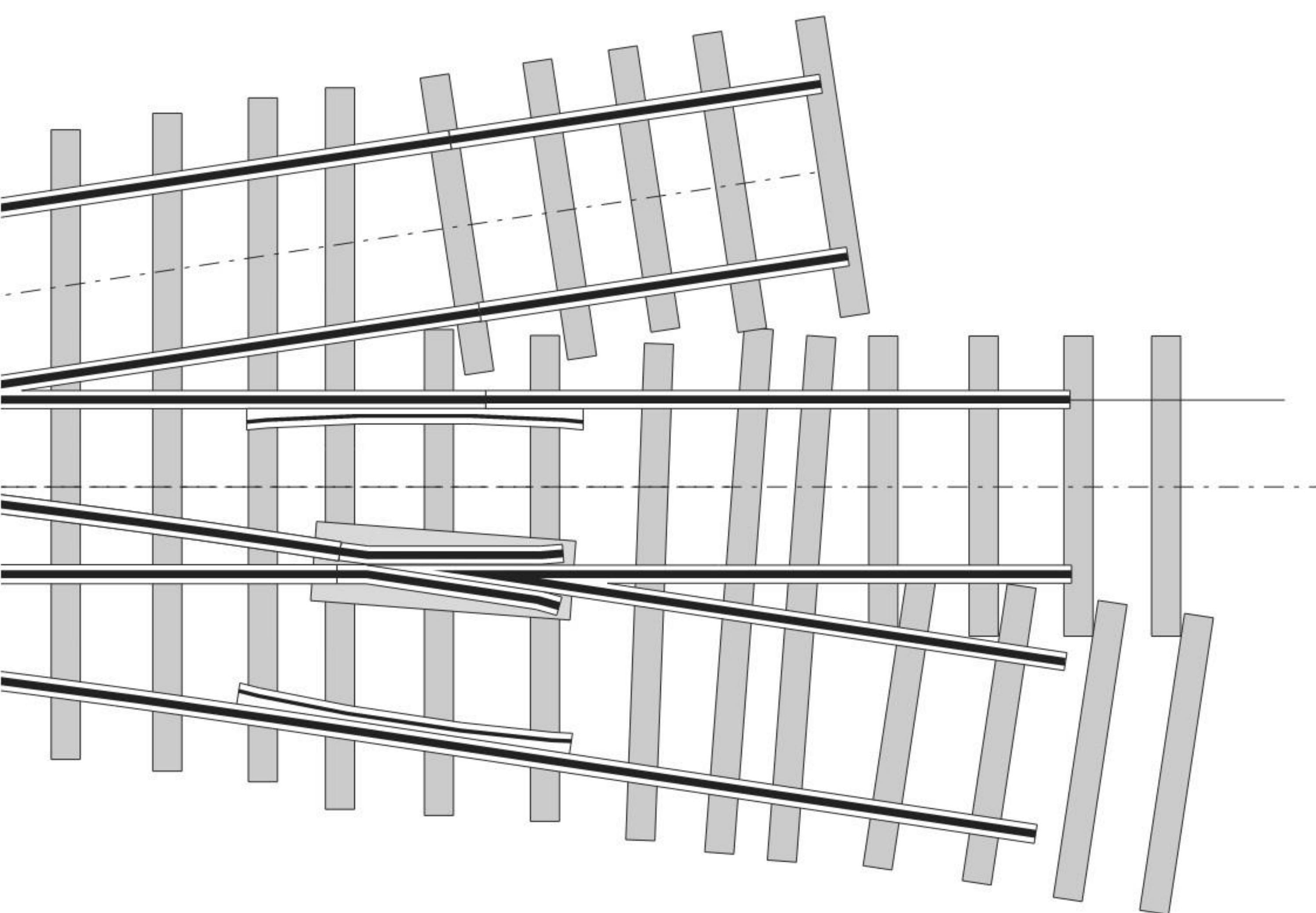
es dann ein weiteres Mal durch das Trep-
penhaus und danach in den verdeckten
Abstellbahnhof. Dieser kann jetzt noch
ein Stück weiter unter die Dachschräge
geschoben werden, sodass bei den Ab-
stellgleisen etwas größere Nutzlängen
möglich sind – letztendlich wird es wie-
der einmal auf den Kampf um den letzten
Zentimeter hinauslaufen. Bleibt man
aber bei vorbildgerechten Zuggarnituren
mit vier bis fünf Donnerbüchsen oder
zwei 3yg-Pärchen, sollten die in dem
Dachraum möglichen Gleislängen ausrei-
chend sein.

Gedanken zum Gleis

Lenz bietet ein attraktives und betriebs-
sicheres Gleissystem an, das den Ansprü-
chen der meisten Modellbahner, die sich
der Baugröße 0 widmen, sicher gerecht
wird. Dabei ist auch eine Doppelweiche
erhältlich, die nicht nur Platz spart, son-
dern beim Vorbild für bayerische End-
bahnhöfe geradezu typisch ist. Allerdings
entspricht die Schwellenlage der Lenz-
Weichen nicht gerade bayerischen Lokal-
bahnvorbildern. Bei meinen H0-Projekten
habe ich mich zudem gerade an die
schlanken Weinert-Weichen gewöhnt –
und da erscheinen mir die Lenz-Weichen

Rechts: Die beiden
einfachen Weichen
orientieren sich in ih-
rer Geometrie mit ei-
nem Abzweigwinkel
von $8,6^\circ$ an der „ver-
kürzten“ H0-Weiche
von Weinert. Die An-
ordnung der Schwel-
len wurde dem baye-
rischen Vorbild ange-
nähert.

Zeichnungen:
Lutz Kuhl



Links: In einem 1895 erschienenen Buch fand sich diese Zeichnung einer bayerischen Lokalbahnweiche. Auffällig sind die großen Schwellenabstände, die sich im Zungen- und Herzstückbereich deutlich verringern. Die ebenfalls etwas enger liegenden Kuppelschwellen an den Gleisstößen sind leicht schräg zur geraden Gleisachse gestellt. *VMN/Sammlung Kuhl*



So geht es um die Kurve. Hier verschwindet die Strecke zunächst hinter der Hintergrundkulisse, auf der unteren Ebene soll der Bahnhof Gasseldorf entstehen. Aber vielleicht wäre es besser, die Strecke sichtbar zu lassen ...

Unten: Der Bahnhof von der anderen Seite. Die selbstgebaute bayerische Doppelweiche kommt hier jedenfalls gut zur Geltung.



Ein erster Eindruck von der Anlage. Im Bahnhof sind die Gleise ausgelegt, und mit einigen einfachen Kartonmodellen kann die Lage von Empfangsgebäude und Raiffeisen-Lagerhaus überprüft werden.

vom Aussehen her doch etwas gedrängt. Hier wäre wieder einmal der Gleisbauer gefragt; passend für den Bahnhof Heiligenstadt habe ich daher die Entwürfe für schlanke „bayerische“ Weichen gemacht. Ihre Geometrie mit einem Abzweigwinkel von $8,6^\circ$ entspricht dabei den H0-Weichen von Weinert. Für die Schienenprofile habe ich diejenigen von Hegob vorgesehen, sie weisen eine Profilhöhe von 3,3 mm (Code 125) und eine Schienenfußbreite von 2,8 mm auf. Das entspricht in der Baugröße 0 zwar ziemlich genau dem S49-Profil des Vorbilds und wäre damit für ein Länderbahngleis etwas überdimensioniert, doch besser passende Schienenprofile sind leider nicht erhältlich. Mir sind jedenfalls keine bekannt, aber vielleicht weiß hier ja jemand mehr?

Fahrzeugeinsatz

An Fahrzeugen für einen vorbildgerechten Betrieb sollte der Anlagenbau jedenfalls nicht scheitern. Die eingangs erwähnte 98.8 mit ihren Lokalbahnwagen von Lenz dürfte in absehbarer Zeit lieferbar sein. Angekündigt ist außerdem eine Neuauflage der BR 64 in verschiedenen Ausführungen für die Epochen III und IV. Ältere Modelle wie etwa der Schienenbus VT 98 werden immer wieder gebraucht von Händlern angeboten oder sind bei ebay zu finden.

Gleiches gilt auch für die diversen Personenwagen wie die drei- und vierachsigen Umbauwagen. Auf der Strecke nach Heiligenstadt kamen in den 1950er- und frühen 1960er-Jahren noch die Behelfspersonenwagen der Gattung MCi 43 zum Einsatz, die es im Modell auch einmal bei Lenz gab. Ebenfalls typisch für fränkische Nebenbahnen war die V 36 mit Aussichtskanzel und drei oder vier rotlackierten Donnerbüchsen als Wendezug. Wer es etwas moderner mag, kann natürlich auch eine V 100 mit drei Silberlingen fahren lassen.

Bei Güterwagen braucht man sich keine Beschränkungen aufzuerlegen. Um dabei mehr Betriebs- und Rangiermöglichkeiten zu erhalten, könnte auch noch ein zusätzlicher Industrieanschluss im Bahnhof (wo es ihn beim Vorbild nicht gab) oder an der Strecke vorgesehen werden, zu dem Übergabefahrten mit einer Köf erfolgen.

lk

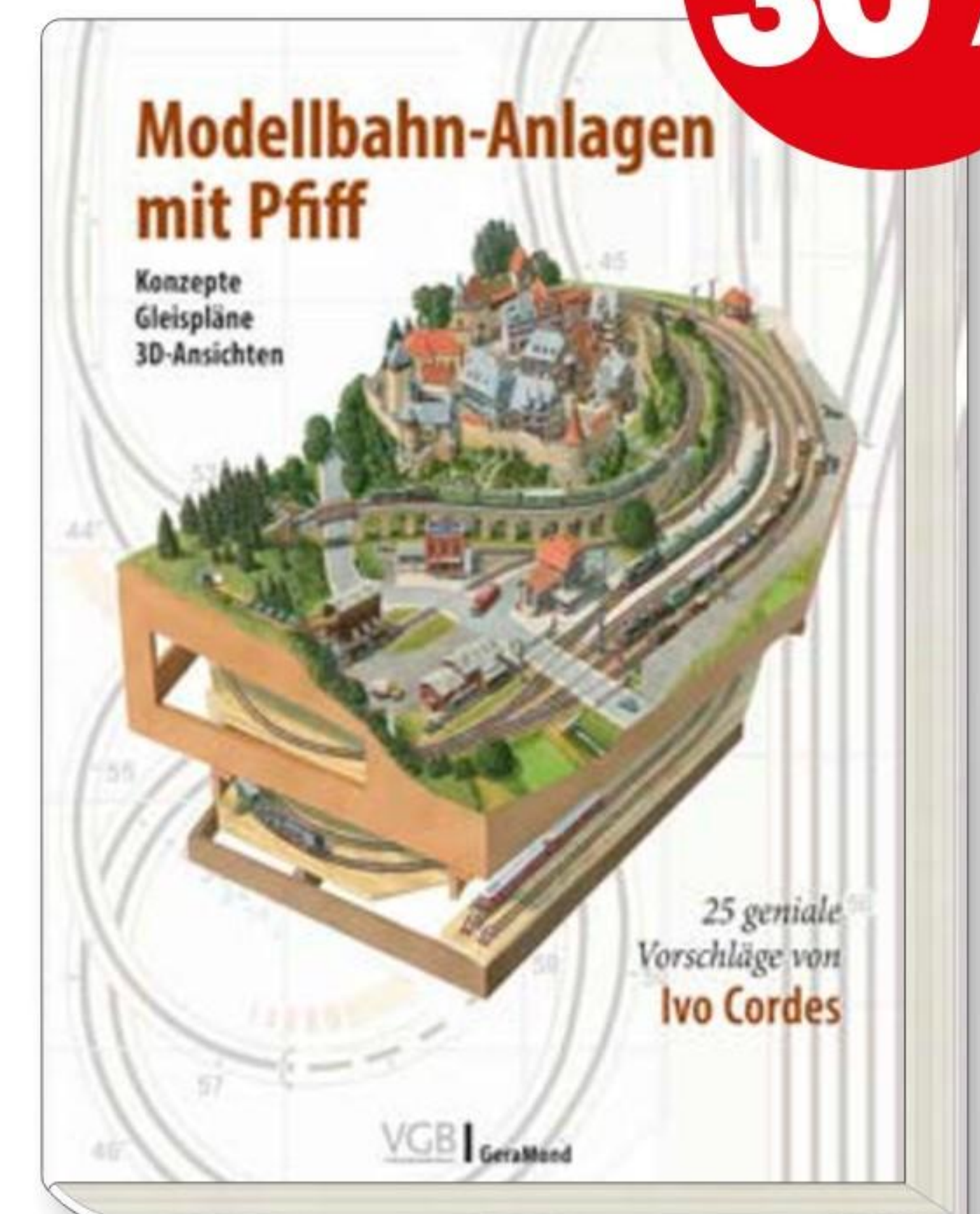
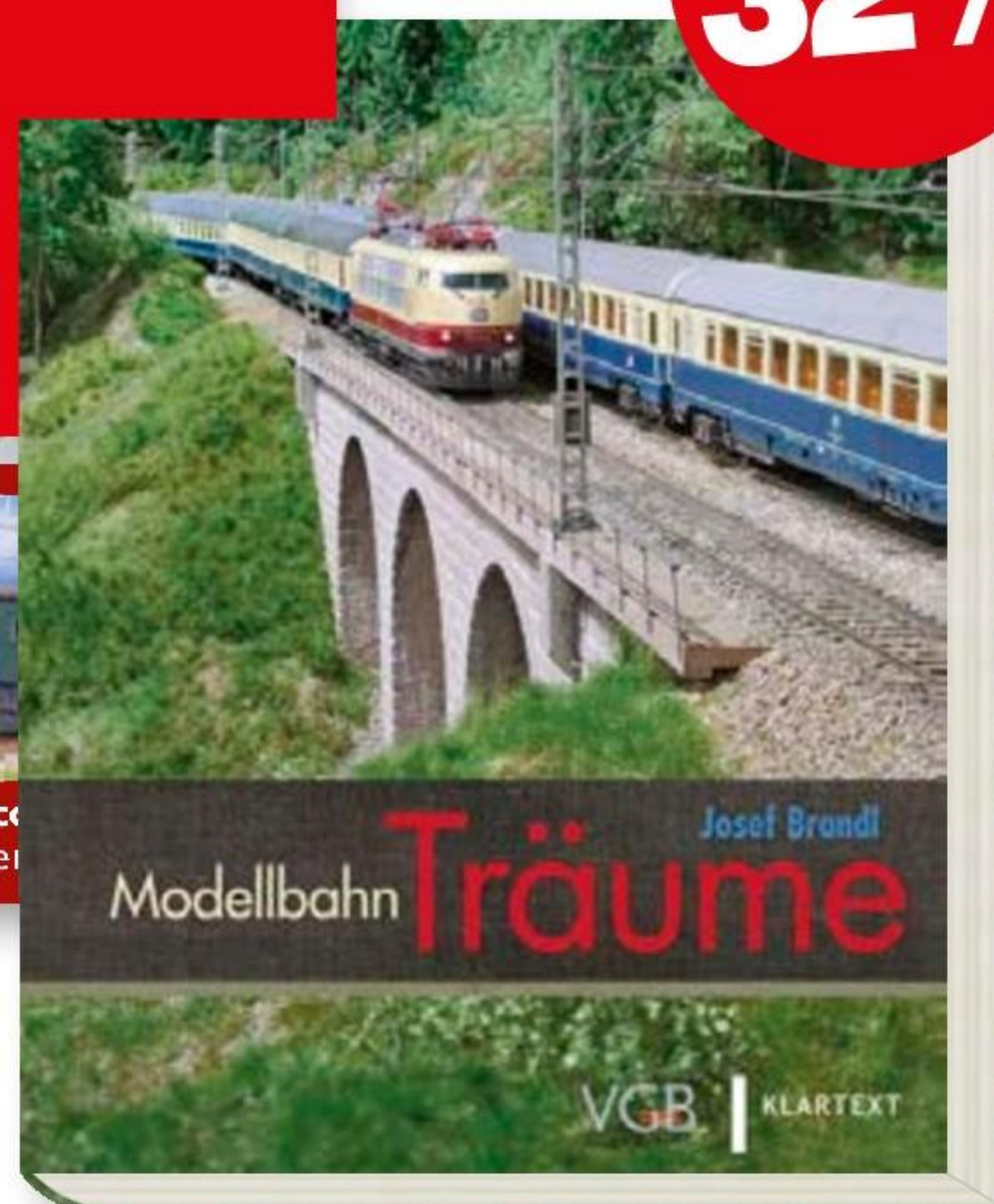
Mehr Wissen – mehr Spaß



Jetzt **MIBA** mit Neuheiten Report 2023 lesen, aktuellen Buch-Bestseller wählen und zusammen richtig sparen!

Sie sparen fast
32%

Sie sparen fast
30%



Weitere Gründe, warum Sie **MIBA** lesen sollten

- ✓ Ausführliche und akribische Testberichte mit Maßtabellen und Messwerten
- ✓ Relevante Vorbildinformationen zu den jeweiligen Testmodellen
- ✓ Umfangreiche Vorstellungen der weiteren Neuheiten
- ✓ Alle Produktinformationen inkl. Preis und Bezugsquellen
- ✓ Praxistipps von Modellbahnprofis für kleine und große Basteleien
- ✓ Porträts ausgesucht schöner Modellbahnanlagen in allen Baugrößen

Modellbahn Träume € 39,95

12 Ausgaben MIBA +
Neuheiten Report 2023* € 107,70*

Regulärer Preis ~~€ 147,65~~
Ihre Ersparnis € 47,75

Gesamtpaket nur € 99,90

Modellbahn-Anlagen mit Pfiff € 34,99

12 Ausgaben MIBA +
Neuheiten Report 2023* € 107,70*

Regulärer Preis ~~€ 142,69~~
Ihre Ersparnis € 42,79

Gesamtpaket nur € 99,90



Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/abo**



Lipová-Lázně – ein idealer Bahnhof für die Modellumsetzung

Kleiner Trennungsbahnhof mit Bw

Für die Modellbahn interessieren eher die kleinen Bahnhöfe, die sich mit wenigen Kompromissen nachbilden lassen. Haben diese Vorbilder dann noch Nebenanlagen wie Bahnbetriebswerke oder Ladestellen ermöglichen sie auch abwechslungsreichen Betrieb. Einen solchen modellbahntypischen Bahnhof fand Sebastian Koch mit Lipová-Lázně im tschechischen Altvatergebirge.

Während meiner Fototouren treffe ich oft auf Bahnhöfe, die mich faszinieren, weil sie sich durch ihre Größe oder die Gestaltung der Bahnanlagen ideal für eine Modellumsetzung eignen. Gedanklich überlege ich dann immer schon, wie man das Vorbild auf ein paar Modulen unterbringen könnte.

Einer dieser Bahnhöfe ist der von Lipová-Lázně im schlesischen Teil Tschechiens an der Grenze zu Polen. Bis 1918 gehörte die Region zu Österreich und Li-

pová-Lázně trug den Namen Nieder Lindewiese, von 1918 bis 1938 und wieder nach 1945 den Namen Dolní Lipová. In den 1960-Jahren wurde er auf Lipová-Lázně geändert.

Lipová-Lázně liegt am nördlichen Rand des landschaftlich sehr reizvollen Jeseníky (Altvatergebirge), einer Topographie, die bei den Eisenbahnstrecken der Region zu sehr steilen und kurvenreichen

Lipová-Lázně verfügt über einen fünfständigen Lokschuppen mit Drehscheibe. Davor erkennt man die Behandlungsanlagen aus der Dampflokzeit. Heute hält man hier nur noch eine Dieseltankstelle vor. Die Anlagen der Einsatzstelle befinden sich längs zu den Bahnsteiggleisen auf der gegenüberliegenden Seite des Empfangsgebäudes. Man kann aus beiden Seiten ins Bw einfahren.





Der Auszug der tschechischen Eisenbahnkarte zeigt die Eisenbahnen in Schlesien. Mittig im Bild liegt der Bahnhof Lipová-Lázne an der Hauptstrecke Zábřeh–Krnov. Sie führt nach Norden und erschließt das Altvatergebirge in der Grenzregion zu Polen. In Glucholazy hat die Hauptstrecke Verbindung an das polnische Eisenbahnnetz.

In Lipová-Lázne zweigt die Nebenstrecke nach Javorník ab, die bis an die Grenze führt. Der Ast nach Vidnava wird heute nicht mehr betrieben. Auch die Nebenstrecken nach Javorník und Vidnava führten früher weiter und stellten eine Verbindung zur heute in Polen befindlichen Strecke Kamieniec Zabkowicki–Nysa her.

Grafik: Slg. Koch

Strecken führt. Der Bahnhof ist Teil der eingleisigen Hauptbahn Hanušovice (Hannsdorf)–Glucholazy (Ziegenhals) und stellt den Startpunkt der Nebenstrecke nach Javorník (Barzdorf) her.

Fasziniert hat mich der Bahnhof vor allem durch seine kurzen Gleise von 200 bis 233 m Länge. Nur Gleis 4 verfügt über 415 m. Die Bahnsteige haben eine Länge von 150 m. Die Ausprägung als Trennungsbahnhof macht ihn im Modell genauso interessant wie das kleine Bahnbetriebswerk, welches bis heute noch in Betrieb ist.

In den Jahren 2015 bis 2017 wurden die Strecken im Altvatergebirge umfassend modernisiert. Heute sind die Weichen in Lipová-Lázne elektrisch gestellt und die Bahnsteige erneuert. Dennoch ist der alte Charme des Bahnhofs bestehen geblieben, auch weil hier bis heute Holzverladung im Einzelwagenverkehr stattfindet und der Bahnhof täglich zum Bilden von Güterzügen aus der Region genutzt wird.

Geschichtliche Entwicklung

Als 1888 die eingleisige Hauptstrecke von Hannsdorf nach Ziegenhals eröffnet wurde, bestand die Verpflichtung, bei Bedarf eine Zweigstrecke nach Barzdorf zu bauen. Nachdem 1893 die Preußische Staatsbahn im angrenzenden Schlesien (heute Polen) die Strecke Ottmachau (heute Otmuchów)–Heinersdorf (heute Dziewietlice) bis zur österreichischen Grenze eröffnet hatte, baute der österreichische Staat die Verbindung über Barzdorf an die Grenze. Diese Strecke wird seit 1945 nicht mehr grenzüberschreitend betrieben. Heute existiert nur noch der tsche-

Das kleine Empfangsgebäude vom Lipová-Lázne beherbergt im Vordergrund den Dienstraum für den Fahrdienstleiter. Nach Umrüstung auf elektrische Weichenantriebe und Lichtsignale wird der Bahnhof heute komplett von hier aus gesteuert. Der Hausbahnsteig ist überdacht und die Bahnsteigzugänge sind ebenerdig.



Das noch weitestgehend im Ursprungszustand erhaltene Empfangsgebäude verfügt über viele liebevolle Details, die auf der Modellbahn zum Nachbauen einladen. Nicht wenige von ihnen haben sich über Jahrzehnte erhalten und können folglich in mehreren Epochen nachgebildet werden.

Fotos: S. Koch

Auf die Dachstützen aus Gusseisen wurde eine Holzkonstruktion gesetzt. Der Zaun verhindert ein Betreten der schmalen Bahnsteige, bevor die Aufsicht den Zugang zum Bahnsteig nach Einfahrt der Züge freigibt. Im Hintergrund wartet ein CD-Triebwagen der BR 810, die hier lange typisch waren.





Die schmalen Bahnsteige befinden sich zwischen den Gleisen. Sie sind – typisch für Tschechien – aus Betonfertigteilen errichtet. Hier kreuzen die Züge der Hauptstrecke und die Züge der Nebenstrecke aus Javorník enden hier. Wenn alle Personenzüge an den Bahnsteigen zum Stehen gekommen sind, können die Bahnsteige betreten werden. Die Aufsicht im Empfangsgebäude gibt hierzu dann ein Zeichen. Im Hintergrund wartet ein Holzzug von CD Cargo. Am rechten Bildrand befinden sich hinter dem Bahnsteig ein Güterschuppen und eine Ladestraße zur Holzverladung.

Ideal für die Modellbahn sind die kurzen Bahnsteige und die nicht so langen Bahnhofsgleise. Auf dem Bild von Ronny Sdunzik wartet ein Triebwagen der Reihe 810 auf die Abfahrt nach Javorník. Links neben dem Holzzug erkennt man die Weiche für die Anbindung der kleinen Einsatzstelle. Foto: R. Sdunzik

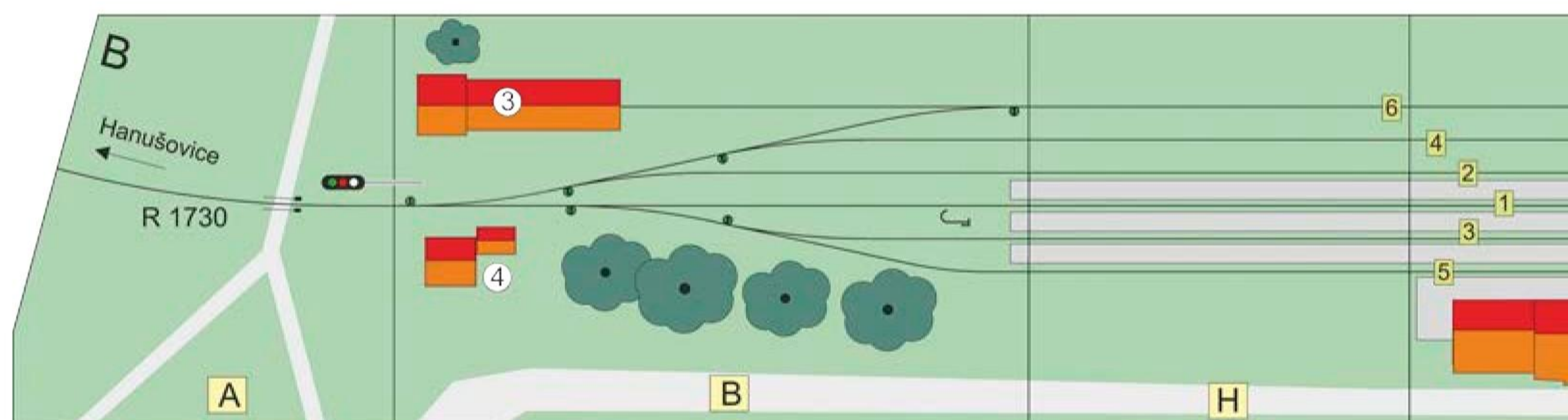
chische Abschnitt von Lipová-Lázne nach Javorník. Die eingleisige Hauptbahn wurde 1889 verstaatlicht, die Nebenstrecke nach Javorník wurde bereits von der Staatsbahn errichtet. An der Architektur der Gebäude erkennt man eindeutig die k.k.-Staatsbahnhistorie.

In Lipová-Lázne befinden sich die Bahnanlagen und das Empfangsgebäude heute noch vielfach im Ursprungszustand. Der Güterschuppen entstand in den 1950er-Jahren. Der alte eingleisige Loksuppen an der östlichen Bahnhofsausfahrt aus der k.u.k. Zeit ist nicht mehr vorhanden und das Bahnbetriebswerk wurde nach 1945 erweitert und modernisiert. Die Anlagen des Kohlenbansens im Bw sind bis auf den Sockel des Kohlenkrans nicht mehr vorhanden. An deren Stelle findet man heute eine Dieseltankstelle für die im Altvatergebirge eingesetzten Dieseltriebwagen und Dieselloks des Güterverkehrs.

Die umfangreichen Ladegleise mit der ausgedehnten Ladestraße werden heute wie schon in früheren Zeiten für die Holzverladung im waldreichen Altvatergebirge genutzt. Die Holzverladung findet auch auf vielen benachbarten Bahnhöfen statt. Die Einzelwagen werden morgens verteilt und nachmittags wieder abgeholt. Die wegen der steigungsreichen Strecke nach Hanušovice recht kurzen Ganzzüge werden dann in Lipová-Lázne gebildet. Beladene Güterwagen, die am Vormittag



Der tschechische Modellbahner Milan Cernohorský hat Lipová-Lázne als H0-Modularrangement im Zustand der 1970er-Jahre nachgebaut. Im Modell misst der Bahnhof 6,05 m und ist auf 9 Segmente (A - I) verteilt. Segment H von 0,6 m Länge kann herausgenommen werden. Da die Modellbahner nach Fremo-Norm bauen, sind an den Enden des Bahnhofs genormte Übergänge mit senkrechter Gleisführung vorhanden. Die Gleise verlassen den Bahnhof im Bogen, daher haben die Modellbauer die Kanten der Segmente im Winkel von 15 und 30 Grad gebaut. Die Länge der Segmente liegt zwischen 0,6 und 1,0 m. Die Tiefe der Segmente im Bereich des Empfangsgebäude beträgt ...



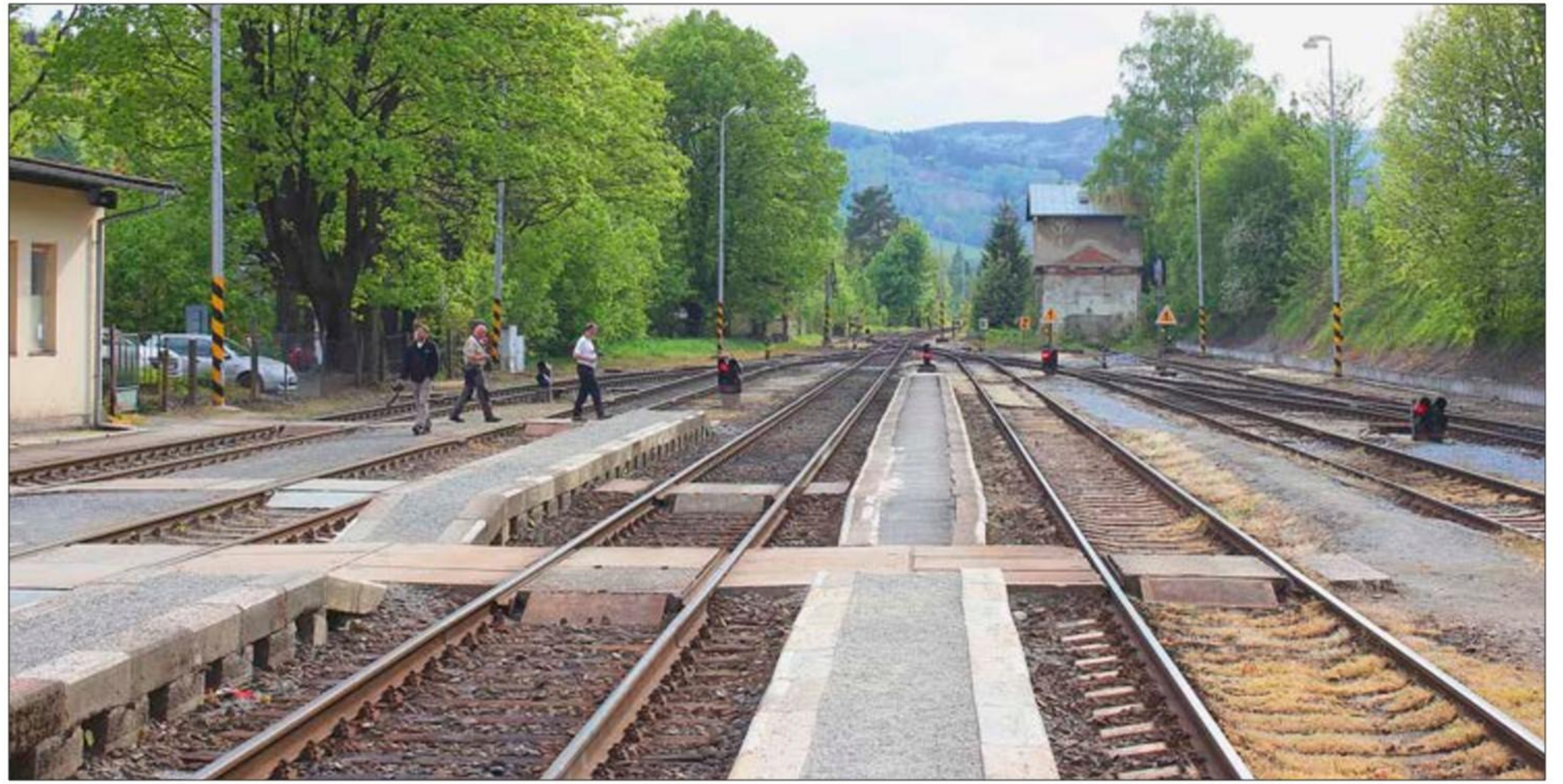
Im nachgebildeten Zustand besitzt das H0-Modell noch den Loksuppen mit Wasserturm an der westlichen Bahnhofsausfahrt. Das Gebäude stammt noch aus der Anfangszeit der Bahn. Die Länge der Hauptgleise 1 und 2 beträgt 2,60 bis 2,70 m, Gleis Nr. 4 ist 3,40 m lang. Das Stellwerk an der Ladestraße ist ebenfalls noch vorhanden. Die Ausfahrten aus dem Bahnhof regeln Lichtsignale. Es sind Gruppenausfahrtsignale, die jeweils zu einem der drei Streckenäste des Bahnhofs gehören.

bereits abgeholt wurden, warten dann den Tag über im Bahnhof.

Im Personenverkehr bietet die CD auf der Hauptstrecke heute Stundentakt und nach Javorník einen Zweistundentakt an. In den Stoßzeiten werden Verstärkerzüge gefahren. Hinzu kommen Schnellzüge, die bis und ab Prag verkehren.

Mögliche Modellumsetzung

Der Bahnhof Lipová-Lázne lässt sich sowohl als schmale Modulanlage, wie man sie im Fremo kennt, ins Modell umsetzen, aber auch als landschaftsbetonte Anlage der waldreichen Region. Die Bahnhofsgleise verlaufen alle gerade durch den Bahnhof. Die östliche Bahnhofsausfahrt Richtung Hanušovice führt in einen

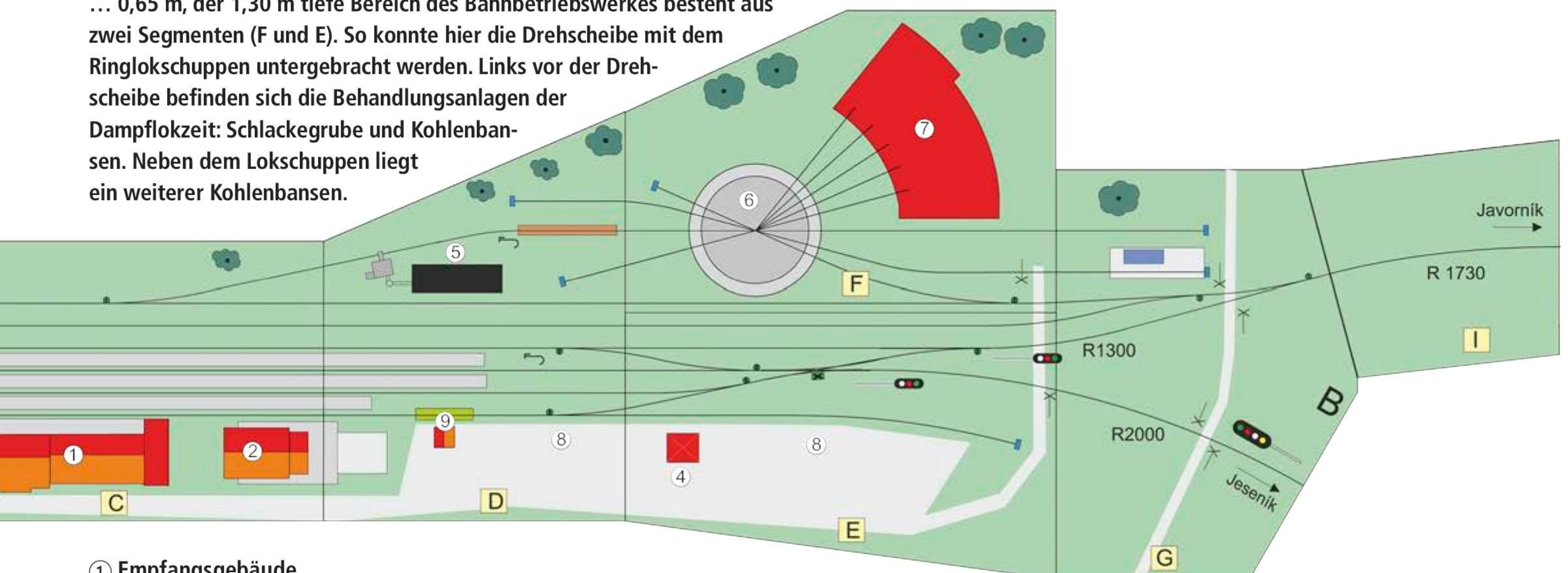


An der östlichen Ausfahrt befand sich ursprünglich ein kleiner Lokschuppen aus der Entstehungszeit der Bahn. Die niedrigen Ausfahrtsignale stehen heute an jedem Gleis. Der Bahnhof verfügt über keine Schutzweichen. Im Hintergrund erkennt man die eingleisige Strecke nach Zabrě.



Neben dem Bahnhofsgebäude befinden sich die Güteranlagen. Hier ist eine Ladestraße mit reichlich Platz zur Zwischenlagerung von Holz vorhanden. Es existiert ein Güterschuppen mit einer davor angeordneten sehr langen Seitenrampe (Bild links). Den Blick aus der westlichen Bahnhofseinfahrt zeigt das rechte Bild. Es sind die drei Bahnsteiggleise mit den Inselbahnsteigen zu erkennen. Nach der Modernisierung blieb der Bahnhof im Kern bestehen. Heute werden die Weichen durch Elektroantriebe gestellt. Die Ladestraße ist nur noch von der westlichen Seite aus angebunden.

... 0,65 m, der 1,30 m tiefe Bereich des Bahnbetriebswerkes besteht aus zwei Segmenten (F und E). So konnte hier die Drehscheibe mit dem Ringlokschuppen untergebracht werden. Links vor der Drehscheibe befinden sich die Behandlungsanlagen der Dampflokzeit: Schlackegrube und Kohlenbansen. Neben dem Lokschuppen liegt ein weiterer Kohlenbansen.



- ① Empfangsgebäude
- ② Güterschuppen
- ③ alter Lokschuppen mit Wasserturm
- ④ Stellwerk
- ⑤ Entschlackungsgrube und Kohlenbansen

- ⑥ Drehscheibe
- ⑦ Ringlokschuppen
- ⑧ Ladestraße
- ⑨ Gleiswaage

Zeichnung: Milan Cernohorský



Vor der Drehscheibe befindet sich heute die Dieseltankstelle für die in Lipová-Lázne stationierten Triebwagen. Früher lag hier der Kohlenban-sen und der Kran zur Bekohlung der Loks.



Auf der Drehscheibe dreht am 19. Mai 2012 die Museumslok der CD 534.0432. Diese Nachkriegsbauart der CSD war auf den Nebenstrecken um Lipová-Lázne unterwegs und hier früher auch beheimatet. *Foto: R. Sdunzik*



Der Blick aus dem Bw in den Bahnhof. Die Zuführung zur Drehscheibe führt durch die Überdachung der Dieseltankstelle. Vor der Modernisierung der Bahnanlagen befand sich am Ende der Lade-straße noch ein Stellwerk für die westliche Bahnhofsausfahrt.

Foto: Slg. Koch

Rechtsbogen. In der westlichen Ausfahrt zweigt die Strecke nach Javorník nach Norden ab, die Hauptstrecke verlässt in einem leichten Bogen nach Norden den Bahnhof.

Unweit des Bahnhofs befindet sich am Streckenast nach Javorník der Werksan-

schluss eines Werkes für die Verarbeitung von Calciumcarbonat. Auch diese Werksbahn sorgt für Einzelwagentransporte nach Lipová-Lázne, die im Modell nachgestellt werden können.

Die Bahnanlagen liegen an einem Hang. Nach Norden steigt das Gelände

sanft an. Die eingeebnete Bahnhofsfäche sorgt an der Südseite für ein starkes Gefälle, welches teilweise mit Wänden abgestützt wird.

Das kleine Bahnbetriebswerk liegt längs der Bahnhofsgleise; es kann aus beiden Seiten ein- und ausgefahren werden. Bis in die 1990er-Jahre waren alle Anlagen zur Dampflokbehandlung vorhanden, danach orientierte man sich auf die hier eingesetzten Dieselfahrzeuge und baute die Anlagen der Dampflokunterhaltung ab. Je nach gewünschter Modellepoche lassen sich also die Anlagen im Modell gestalten.

Bis zum Umbau 2015 verfügte der Bahnhof Lipová-Lázne über zwei Stellwerke an den beiden Bahnhofsenden. Seit dem Umbau werden alle Weichen und Signale aus den Diensträumen im Empfangsgebäude gesteuert. Dazu sind elektrische Weichenantriebe und Lichtsignale an jedem der Hauptgleise im Bahnhof vorhanden.

Tschechische Modellbauer, die nach Fremo-Norm bauen, haben einige Bahnhöfe der Region um das Altvatergebirge gekonnt im Maßstab 1:87 umgesetzt. Unter den Bahnhöfen, mit denen man an Modultreffen teilnimmt, gehört auch der Bahnhof Lipová-Lázne. Auf der Internetseite der eifrigen Modellbauer (<http://ostramo.parostroj.net/>) erhält man viele Informationen vom Bau und den Ausstellungen. In H0 und TT erhält man mittlerweile die gängigen bei der CSD und heute von der CD eingesetzten Fahrzeuge, so dass auch ein vorbildgerechter Modellbetrieb möglich wäre. Auch wenn die Gebäude im Eigenbau gefertigt werden müssen, ist viel Zubehör nach tschechischen Vorbildern zu haben. *Sebastian Koch*



Das Bahnbetriebswerk steht im Modell voll mit typisch tschechischen Dampfloks.



Der Blick von Osten in den H0-Bahnhof. Der weitestgehend maßstäbliche Bahnhof besticht auch durch seine schlanken Weichen mit den Gleisen von Peco. Die vielen Abstell- und Ladegleise mit dem Bahnbetriebswerk sorgen im Modell für sehr viele Betriebsmöglichkeiten.



Das Empfangsgebäude entstand aus Polystyrolplatten im Eigenbau. Davor sind noch die einfachen und flachen Bahnsteige zu erkennen.

In Tschechien gibt es den Modellbahnverein Ostramo. Hier bauen die Mitglieder Module nach Fremo-Vorgaben und treffen sich zu großen Modultreffen. Thema der Arrangements ist das Altvatergebirge. Wie die Bilder dieser Seite zeigen, wurde von Milan Cernohorský ein exzellentes Modell des Bahnhofs Lipová-Lázne erbaut. Die Bilder des sehr detaillierten Bahnhofs entstanden auf einem Modultreffen der tschechischen Modellbahner. Die Gleise des Bahnhofs stammen von Peco und wurden auf einer Unterlage aus Kautschuk verlegt. Die Rahmen der Segmente wurden aus Sperrholz gefertigt und formen bereits den Geländeverlauf. An den Ausfahrten der Streckenäste sind genormte und Fremo-kompatible Übergänge vorhanden, sodass der Bahnhof je nach Arrangement an verschiedenen Stellen aufgebaut werden kann. Weil die Bahnhofsssegmente eine gewisse Breite erhalten haben, konnte auch viel Umfeld nachgebildet werden. Der hohe Eigenbauanteil bei Gebäuden und Zubehör macht die Vorbildumsetzung des Modells besonders authentisch. *Modellfotos: Milan Cernohorský, Martin Kejhar*



An der westlichen Bahnhofsausfahrt befindet sich gegenüber vom alten Lokschuppen ein eingeschossiges Stellwerk mit Diensträumen. Das vorge-setzte Stellwerk besitzt eine große Verglasung für die Sicht des Fahrdienstleiters auf den Bahnhof.



An der Ladestraße stand ein zweigeschossiges Stellwerk, welches die Ausfahrt der beiden sich trennenden Streckenäste regelt. Auch die Bedienung der Ladestraßen und in das Bw werden von hier geregelt. Wie alle Gebäude des Bahnhofs wurde auch dieses Modell im Eigenbau errichtet.

ABSCHIED VON EINER LEGENDE - MIT EXKLUSIVEN FOTOS

NR. 11

SPECIAL



NATIONAL
GEOGRAPHIC

SPECIAL

ELIZABETH II.
Exklusive Fotos
aus dem Archiv von
National Geographic

JETZT IM
HANDEL

SCANNEN UND KIOSK
IN DER NÄHE FINDEN!



Königin Elizabeth II.,
1969 von Anthony
Buckley fotografiert.

Die QUEEN

Ihr Leben.
Ihre Familie.
Ihr Vermächtnis.
1926-2022



ODER TESTABO BESTELLEN UNTER
www.nationalgeographic.de/special-testen



NATIONAL
GEOGRAPHIC

SPECIAL

PARTNER VOM FACH

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten.

Die Ordnung nach Postleitzahlen garantiert Ihnen ein schnelles Auffinden Ihres Fachhändlers ganz in Ihrer Nähe.
Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der MIBA.



fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau

Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com

Über 45 Jahre Spezial-Werkzeuge für Modelleisenbahner
und Zangen, Bohrer, Messgeräte, Bleche & Profile und vieles mehr ...

Erich-Oppheimer-Straße 6F • 02827 Görlitz • Fon + 49 (0) 3581 429628 • Fax 429629



Dirk Röhrich
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. / Fax: 0 35 81 / 70 47 24

**SX/SX2/DCC Decoder von D&H
aus der DH-Serie**

Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll
Decoder-, Sound-, Rauch-, Licht-Einbauten
SX/DCC-Servo-Steuer-Module / Servos
Rad- und Gleisreinigung von LUX und
nach „System Jörger“

www.modellbahnservice-dr.de

Spielwarenfachgeschäft WERST

www.werst.de • e-mail: werst@werst.de
Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Tel.: 0621/68 24 74 • Fax: 0621/68 46 15

Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi

Auf über 600 qm präsentieren wir Ihnen eine
riesige Auswahl von Modellbahnen,
Modellautos, Plastikmodellbau und
Autorennbahnen zu günstigen Preisen.
Digitalservice und Reparaturen
Weltweiter Versand

HOBBY SOMMER

www.hobbysommer.com

Roco, Heris, Liliput, Lima, Rivarossi, Trix, Dolischo, Electrotren Piko, etc.
österreichische Sonderserien, Exportmodelle, Modellbahn und Autos

Versand: A-4521 Schiedlberg • Waidern 42 • ☎ 07251 / 22 2 77 (Fax DW 16)

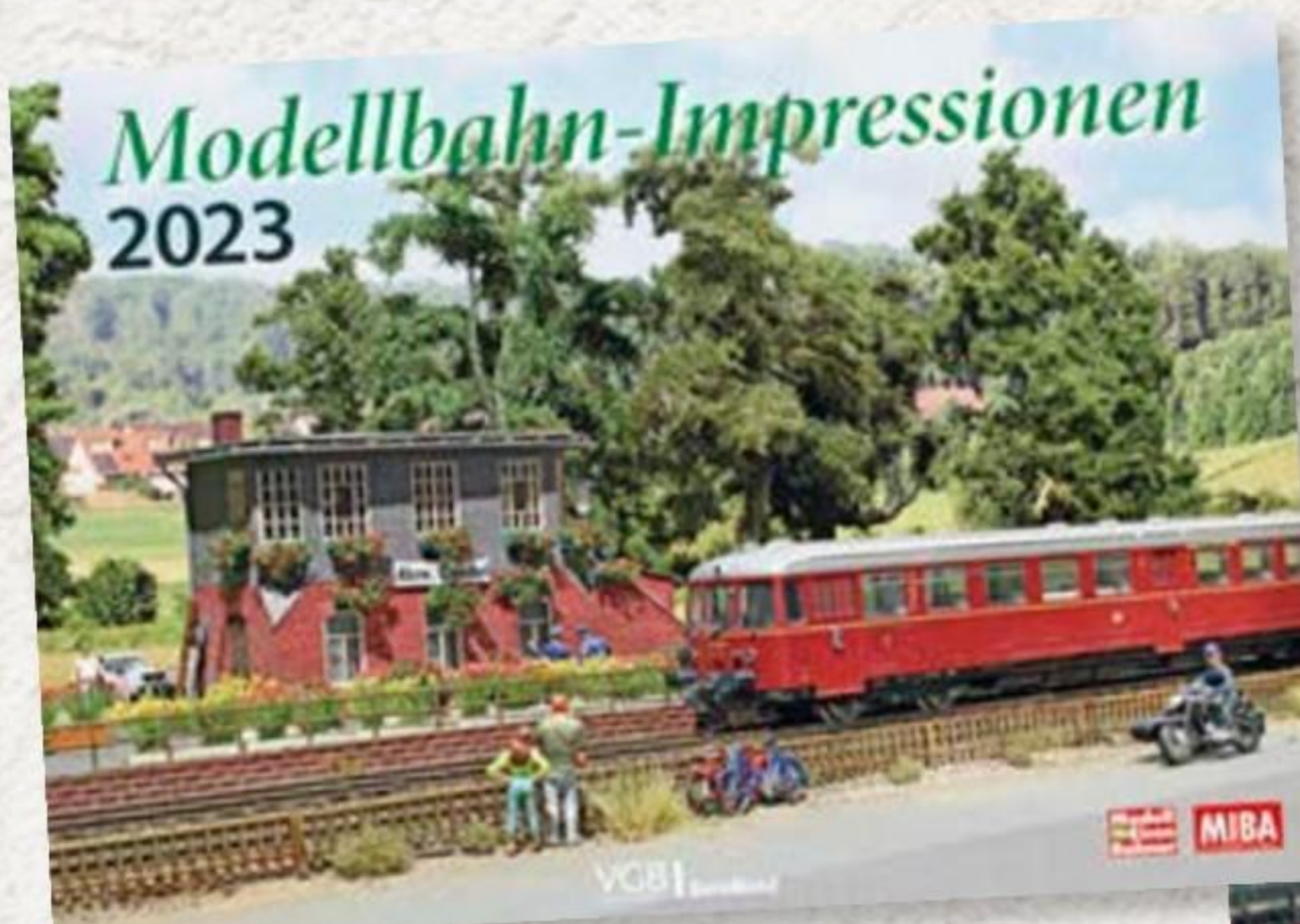
Shop: Salzburg • Schranngasse 6 • ☎ 0662 / 87 48 88 (Fax DW 4)

Aktuelle Angebote und Kundenrundschriften gratis • Postkarte genügt!

FACHHÄNDLER AUFGEPASST!

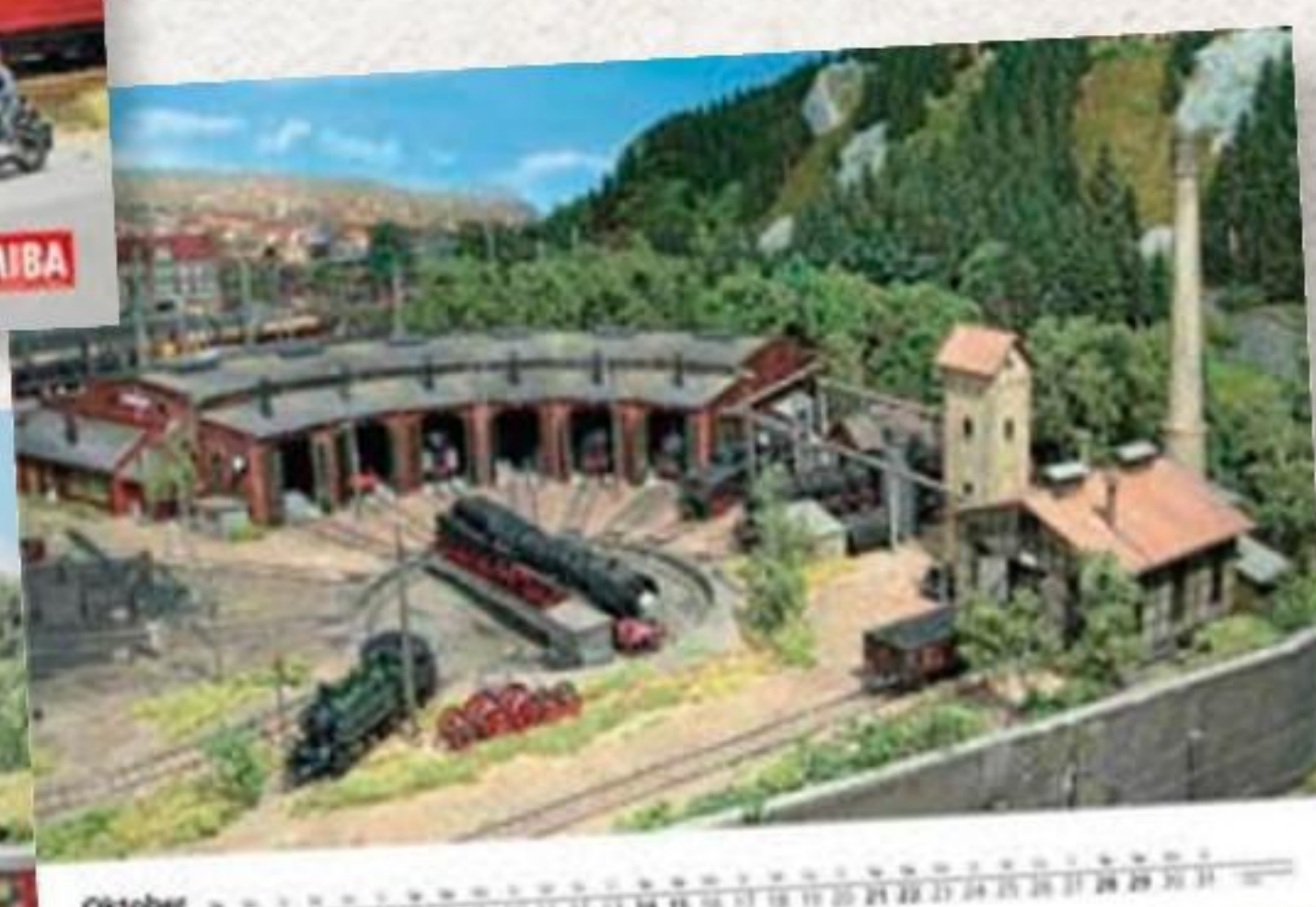
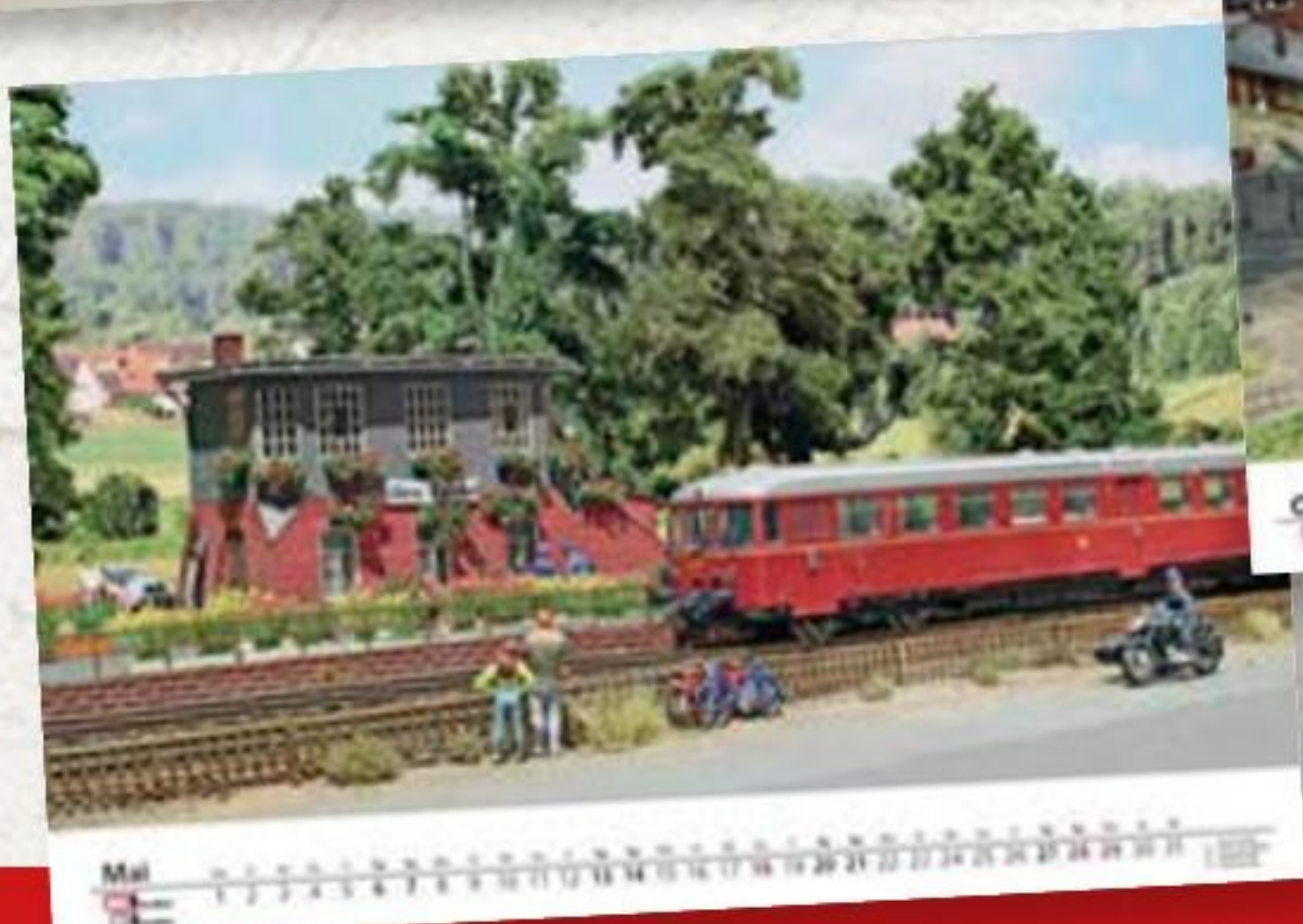
Hier könnte Ihre Anzeige stehen! Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife für die Fachhandelsrubrik
„Partner vom Fach“ Sie werden staunen, wie günstig Werbung in der MIBA ist.

Tel.: +49-89-130 699-523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de



Modellbahnbilder von Top-Fotografen

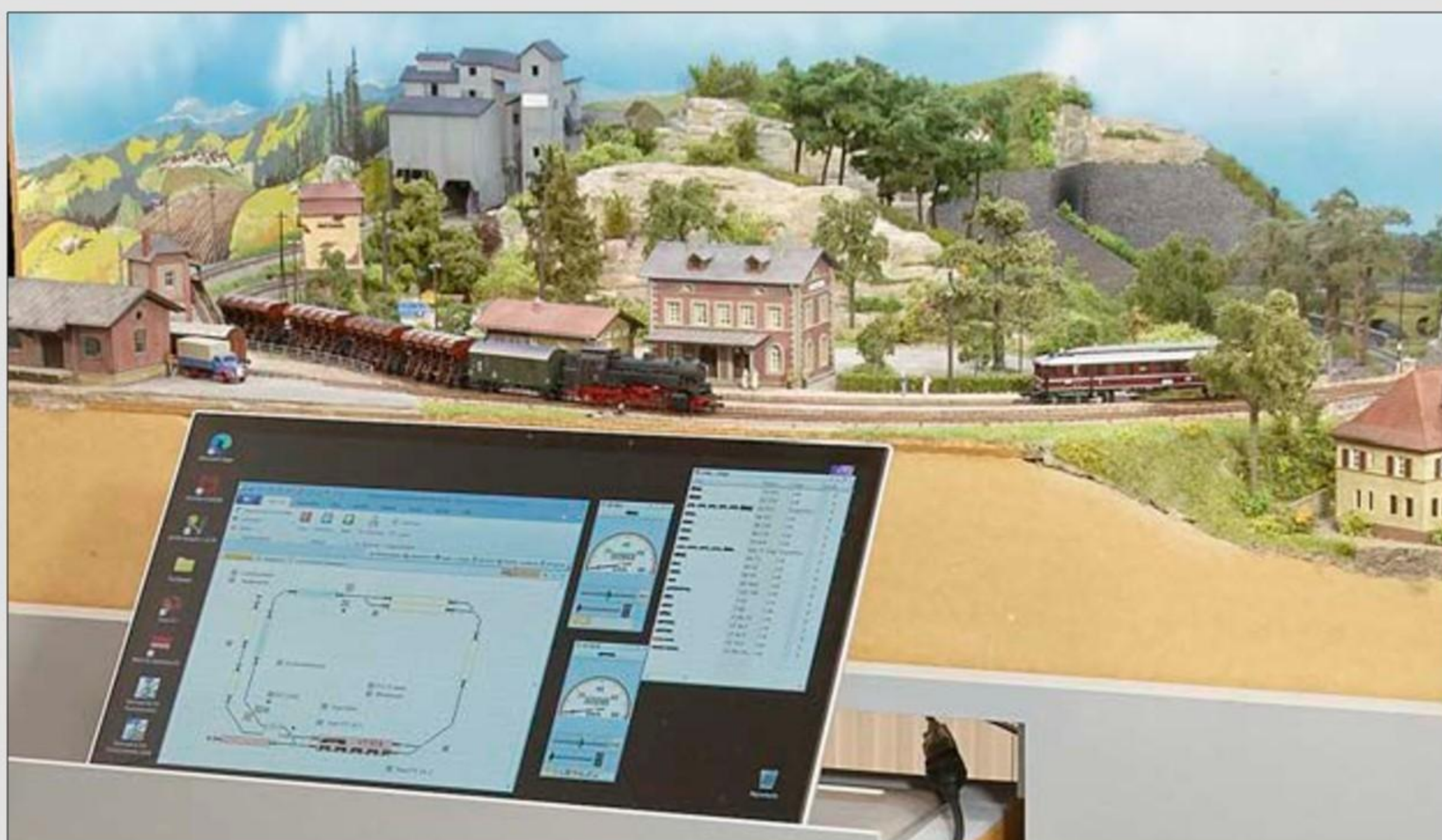
KALENDER



Modellbahn vom Feinsten, kompromisslos und
technisch perfekt eingefangen von den Spitzen-
fotografen der bekannten Modellbahnzeitschrift
„MIBA-Miniaturbahnen“ und des „Modelleisen-
bahners“ für einen Monatskalender, der mehr ist
als ein bloßer Wandschmuck für kahle Hobby-
räume. 12 meisterhaft inszenierte Motive, entstan-
den auf Anlagen der Extraklasse, wiedergegeben
im Großformat, laden Monat für Monat aufs Neue
zum Träumen und Genießen ein.

Wandkalender • 49 x 34 cm • Best.-Nr. 53554 • € (D) 19,99

Weitere Kalender finden Sie unter www.vgbahn.shop/kalender



Bei großen Modellbahnanlagen ist es durchaus sinnvoll, diese mit dem Computer zu steuern. Aber auch bei kleinen Anlagen kann es sehr reizvoll und praktisch sein, sie per PC zu steuern, wie auf der Ausstellung „Die Welt der kleinen Bahnen“ auf Frauenchiemsee demonstriert wurde. Foto: Gerhard Peter

Steuern mit PC und Software

Abwechslungsreicher Fahrbetrieb mit Computer und Steuerungssoftware ist ein weiterer interessanter Aspekt der Modellbahnerei. Dabei geht es nicht nur darum, Züge automatisch über die Anlage kurven zu lassen. Weichen, Signale, Bahnübergänge und dergleichen wollen vorbildorientiert in Abhängigkeit von den Zugfahrten bedient werden. Was beim Einrichten einer Steuerungssoftware grundsätzlich und in speziellen Anwendungsfällen zu beachten ist, zeigen wir neben Themen zu Lokdecodern am Beispiel verschiedener Steuerungsprogramme.

MIBA-Spezial 139
erscheint am 20. Januar 2023

Damit Sie die nächsten Ausgaben nicht verpassen: Scannen Sie einfach den QR-Code ①, um die nächsten beiden Ausgaben im günstigen Mini-Abo für nur € 14,90 portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind, und sparen 42 Prozent gegenüber dem Einzelverkaufspreis! Wenn Sie eine einzelne Ausgabe zugeschickt bekommen möchten, wählen Sie den QR-Code ②. Unter dem QR-Code ③ finden Sie rasch und unkompliziert Verkaufsstellen in Ihrer Nähe, an denen MIBA-Spezial erhältlich ist.



42 % sparen:
Zwei Hefte
für 14,90 Euro!
www.miba.de/spezial

MIBA

SPEZIAL

DIE EISENBAHN IM MODELL

IMPRESSUM

Ausgabe MIBA-Spezial 138
ISBN: 978-3-96453-567-2, Best.-Nr. 53567
Chefredakteur: Martin Knaden (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Gerhard Peter, Lutz Kuhl
Redaktionssekretariat: Angelika Gäck
Layout: Snezana Singer
Lektorat: Eva Littek
Leitung Produktion Magazine: Sandra Kho
Herstellung/Produktion: Sabine Springer

Verlag: VerlagsGruppeBahn GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.vgbahn.de
Geschäftsführung: Clemens Schüssler
Geschäftsleitung Marketing: Josef Linus Stahl
Gesamtleitung Media: Bernhard Willer, bernhard.willer@verlagshaus.de
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
www.mzv.de

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Poland

© 2022 VGB VerlagsGruppeBahn GmbH, ISSN 0938-1775
Gerichtsstand ist München



Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



Kundenservice, Abo und Einzelheftbestellung

✉ MIBA Abo-Service,
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
☎ Tel.: 0 89/46 22 001
Unser Service ist Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr telefonisch erreichbar.
✉ E-Mail: leserservice@miba.de
🌐 www.miba.de/abo

Preise: Einzelheft 12,90 € (D), 14,20 € (A), 23,80 sFr (CH), 14,80 € (B/Lux), 15,90 € (NL), 17,40 € (P), 139,00 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten); Jahresabopreis (6 Ausgaben) 69,90 € (D) inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand.

Abo bestellen unter: www.miba.de/abo

Die Abgebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: MIBA-Spezial erscheint 6-mal jährlich. Sie erhalten MIBA (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Portugal, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

Leserbriefe & -Beratung

✉ MIBA-Spezial, Infanteriestraße 11a, 80797 München
☎ +49 (0) 89 / 13 06 99 872
✉ redaktion@miba.de
🌐 www.miba.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per Mail immer Ihre Postanschrift an.

Anzeigen

✉ anzeigen@verlagshaus.de
Mediadaten: www.media.verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2022



HANDHABBARE MODELLBAHN-ANLAGEN

NEU

25 illustrierte Entwürfe zu Modellbahnanlagen – mit detaillierten Plänen, Schaubildern, Skizzen und Hinweisen zur Betriebsabwicklung

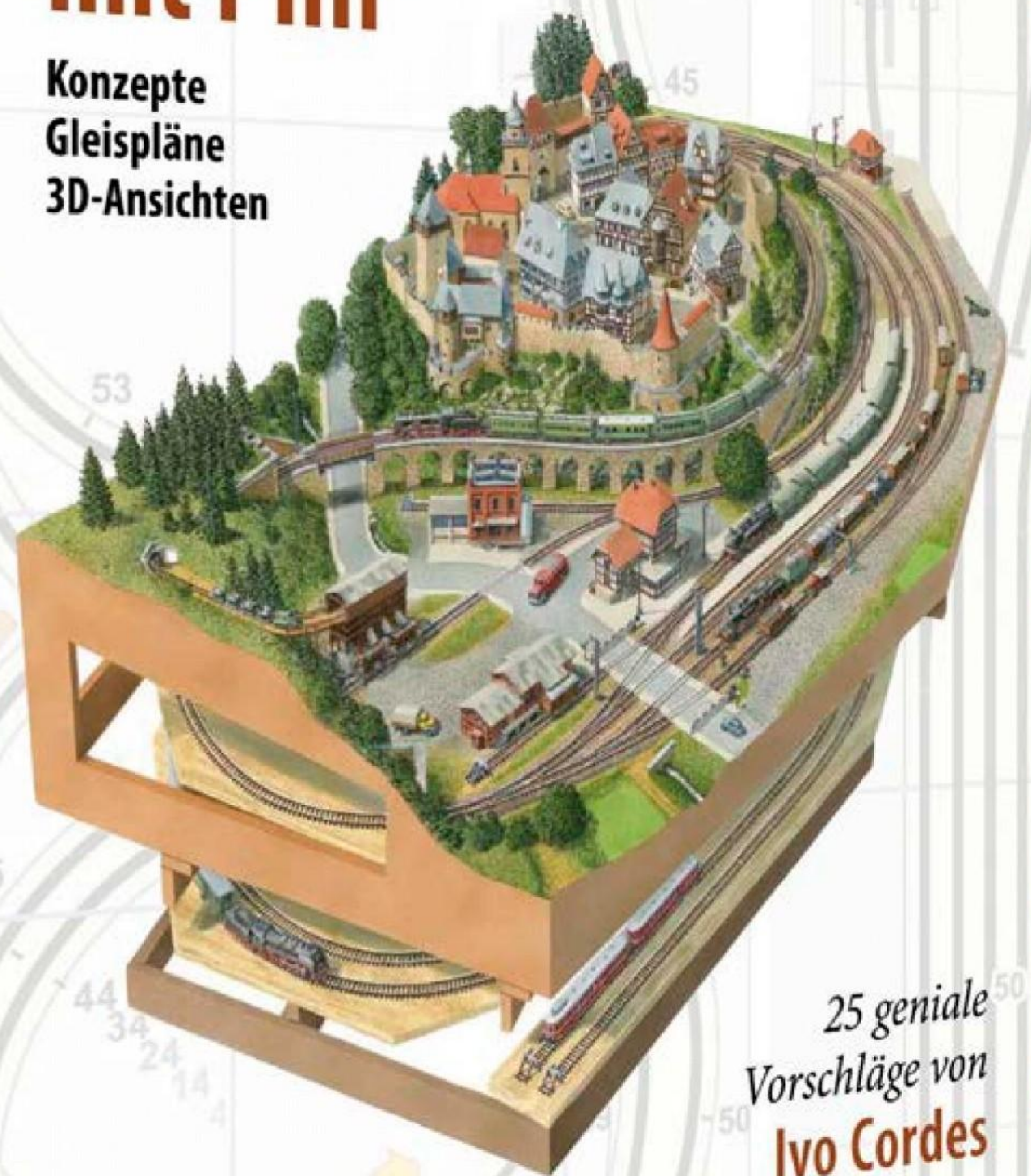
128 Seiten
ca. 220 Abb.
Best.-Nr. 53362
€ (D) 29,99

Modellbahn-Anlagen mit Pfiff

Ivo Cordes

Modellbahn-Anlagen mit Pfiff

Konzepte
Gleispläne
3D-Ansichten



25 geniale
Vorschläge von
Ivo Cordes

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

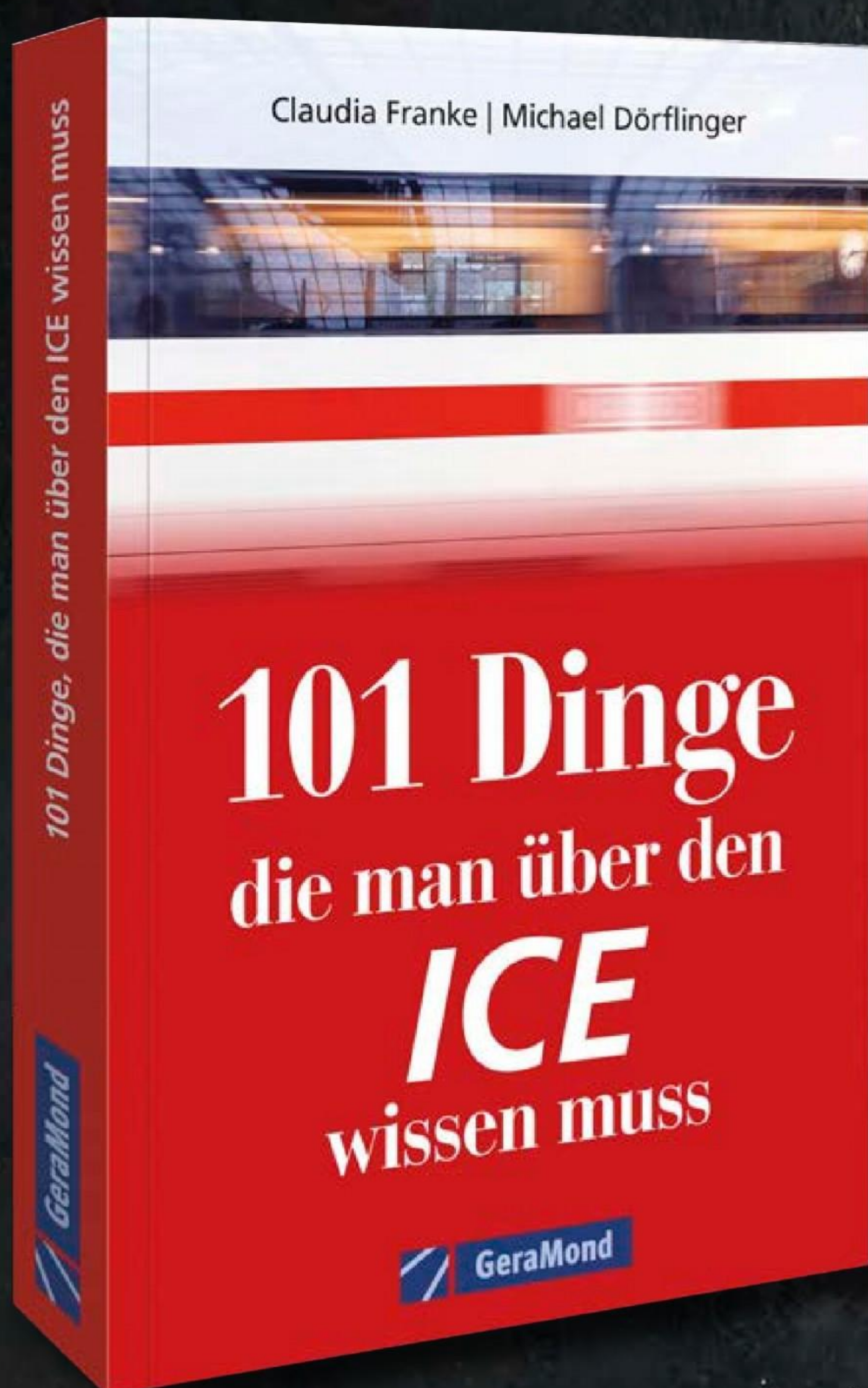


JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

ALLES ZUM ICE UND BAHNHÖFE



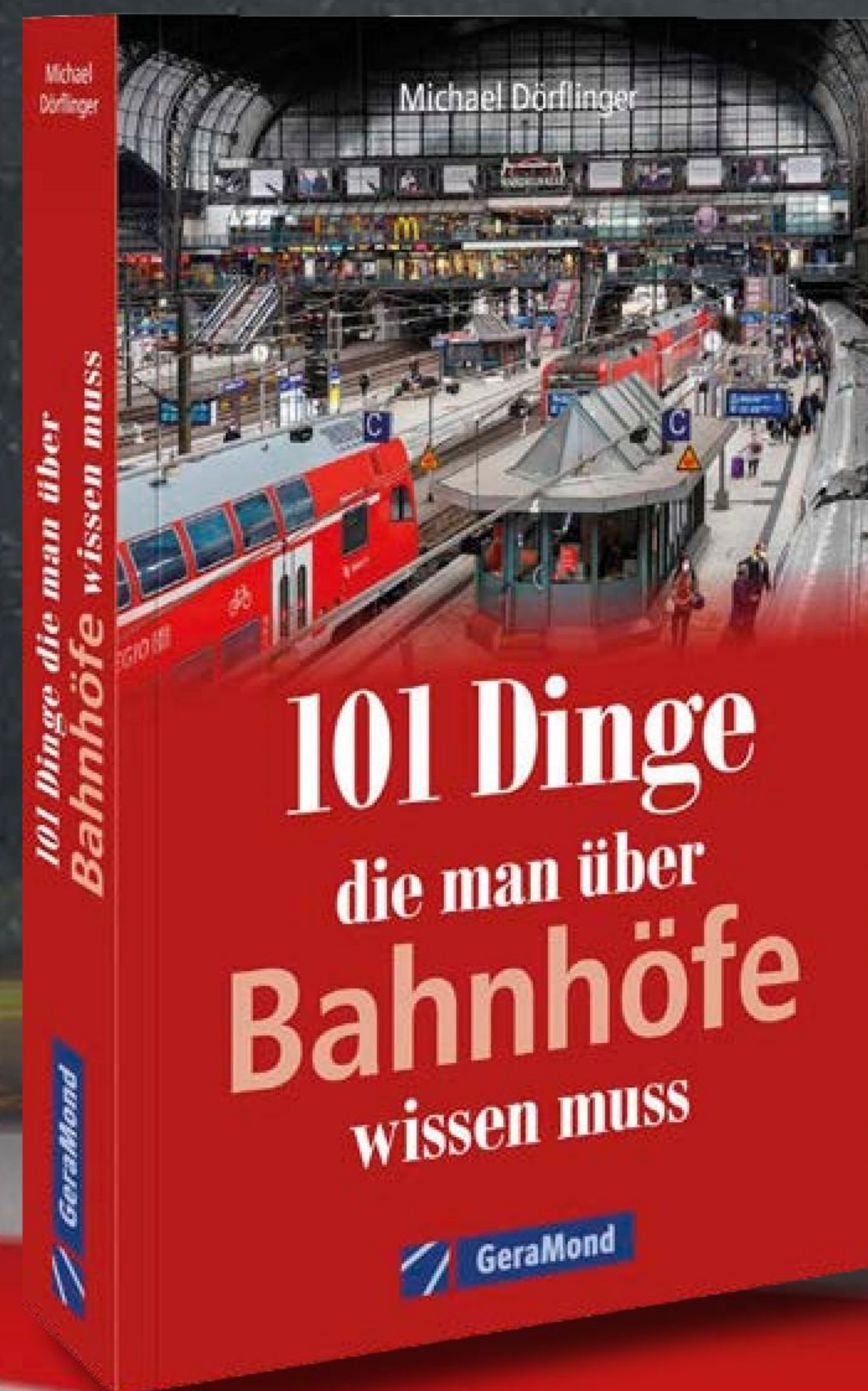
NEU

Wo fährt der ICE 320 km/h? Warum mögen Radfahrer den ICE nicht so sehr? Zuschlagsfrei mit dem ICE fahren, gab es das wirklich? – Geschichte und Gegenwart dieser besonderen Zuggattung werden hier mit vielen Fotos vorgestellt. Informativ und gleichzeitig unterhaltsam erlebt jeder Eisenbahnfan 101 Aha-Momente zum Thema Hochgeschwindigkeitszüge. – Mit interessanten Ausflügen zu Shinkansen, TGV & Co.

192 Seiten · ca. 100 Abb.
Best.-Nr. 53310
€ (D) 16,99

Auf tiefgründige aber auch unterhaltsame Weise stellt dieses Buch das Wichtige, das Unbekannte sowie Kuriose rund um das Thema Bahnhöfe vor.

192 Seiten · ca. 100 Abb.
Best.-Nr. 53575
€ (D) 16,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]