

Meister-Entwürfe für Ihre Modellbahn-Planungen

16 Anlagen-Ideen

- Pläne und Grafiken
- Für alle Baugrößen
- Vom Regal-Modul bis zur Zimmeranlage

Ivo Cordes:
Bad Schwalbach
und weitere Ideen
für clevere Lösungen

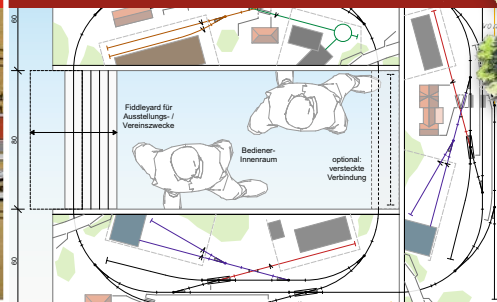
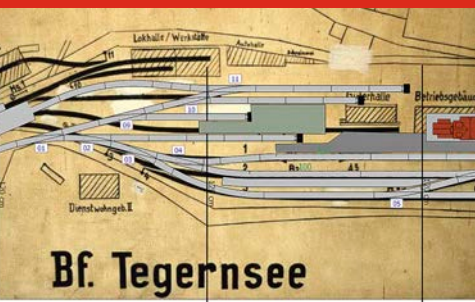
Bf. Buckow:
Ausflugsbahn
im Märkischen

Ahrtalbahn
von Reinhold Barkhoff
Betrieb auf 3 Ebenen

Vorbildsituationen umsetzen
So klappts mit dem Plan

Konzept für mehrere Mitspieler
Modular verschachtelt

Bf. Tegernsee



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.

Ihr Abo-Service: Der DiMo-Jahrgang 2022 steht für Abonnenten als eBook/eMag-Download bereit (dimo.vgbahn.info/archiv).

Hier geht's
direkt zum Abo



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

Was sind die wichtigsten Utensilien bei der Planung einer Modellbahnanlage? Ein großes, leeres Blatt Papier. Klar, aber was noch? Ein Bleistift? Ein Lineal? Vielleicht gar ein Kurvenlineal? Ja, durchaus, alles nicht ganz falsch. Aber das wichtigste Ding überhaupt ist ein Radiergummi! Wer seine Anlage statt nach alter Väter Sitte auf Papier am PC plant, braucht ersatzweise die Rückschritttaste. Das Prinzip jedoch bleibt gleich.

Zusätzlich schadet es aber auch nicht, wenn man ein paar Ideen im Hinterkopf hat. Je mehr, desto besser, könnte man meinen, doch damit fangen die Probleme erst an. Wenn tausend Gedanken gleichzeitig „durchs Gewölbe“ hallen, ist es umso schwieriger, sie in vernünftige Bahnen zu lenken. Man erinnere sich nur an jenen bayerischen Politiker, der „in den Hauptbahnhof“ einstieg, um „in 10 Minuten“ ...

Wichtig ist bei der Anlagenplanung vielmehr, aus den schier unerschöpflichen Anregungen, die das Vorbild uns bietet, jene auszuwählen, die ein stimmiges Gesamtbild abgeben. Schon der verfügbare Platz gebietet es, das Thema „Vom Alpenrand zur Waterkant“ vielleicht doch ein wenig zu reduzieren. Wie bei einer gut reduzierten Soße ist im Ergebnis weniger tatsächlich mehr.

Wer der Versuchung erliegt, alle wünschenswerten Szenen auf einmal unterzubringen, wird schnell feststellen, dass die Anlage letztlich überladen wirkt. Den Anspruch, Betrieb nach einem sinnvollen Fahrplan abzuwickeln, kann man dann vergessen. Aber auch wer beim rollenden Material Wert legt auf eine abwechslungsreiche und immer wieder anders geartete Zugfolge, sollte a priori gewisse Abstriche machen. Ansonsten franst das gewünsch-

te Thema zu sehr aus und die Anlage driftet in eine gewisse Beliebigkeit.

Betrachten Sie das angestrebte Werk als Bühnenstück. Ein oder zwei Hauptrollen sollten ergänzt werden durch ein paar Nebendarsteller – Sidekicks sagt man da heutzutage wohl. Mit jeder weiteren Figur verlöre das Stück an der notwendigen Klarheit und überforderte bald schon den Betrachter.

Um all diesen Problemen beizukommen aus dem Weg zu gehen, haben unsere versierten Autoren auch in dieser Planungsausgabe von MIBA-Spezial wieder all ihre Erfahrungen in Anlagenvorschläge gegossen. Dabei reicht die Vielfalt der Pläne von

Frisch an's Werk!

Entwürfen nach konkretem Vorbild – mit Konzentration auf höchste Authentizität – bis hin zu Anlagen, die der Phantasie freien Lauf lassen und allenfalls von den Wänden des Anlagenraums begrenzt sind.

Welchen Plan Sie nun für Ihre persönlichen Interessen umsetzen, bleibt natürlich Ihnen überlassen. Vielleicht aber adaptieren sie auch nur hier eine Idee aus der einen Anlage, da eine Idee aus der anderen und kombinieren dies zu einem völlig neuen Entwurf. Wenn auch nur ein kleiner Teil in eine realistische Anlage umgesetzt wird, ohne dass das Radiergummi völlig aufgebraucht wird, sind wir ja schon zufrieden – meint Ihr *Martin Knaden*

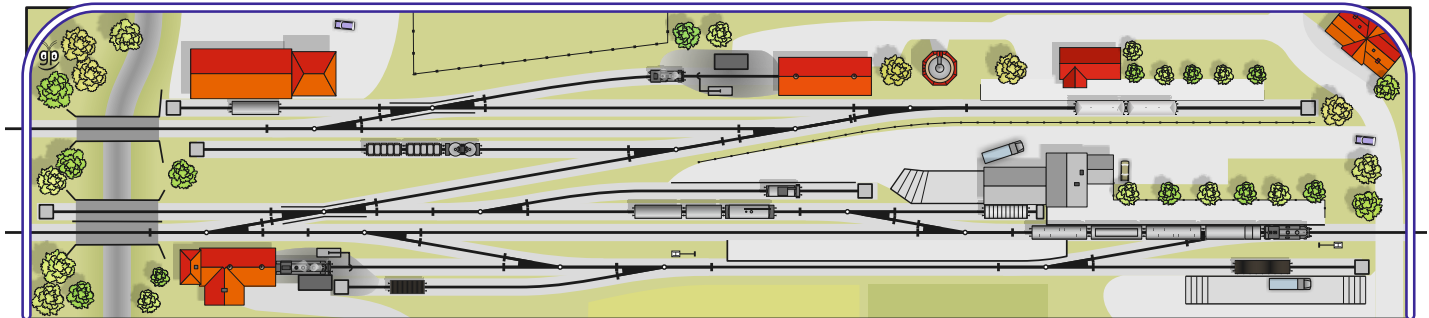
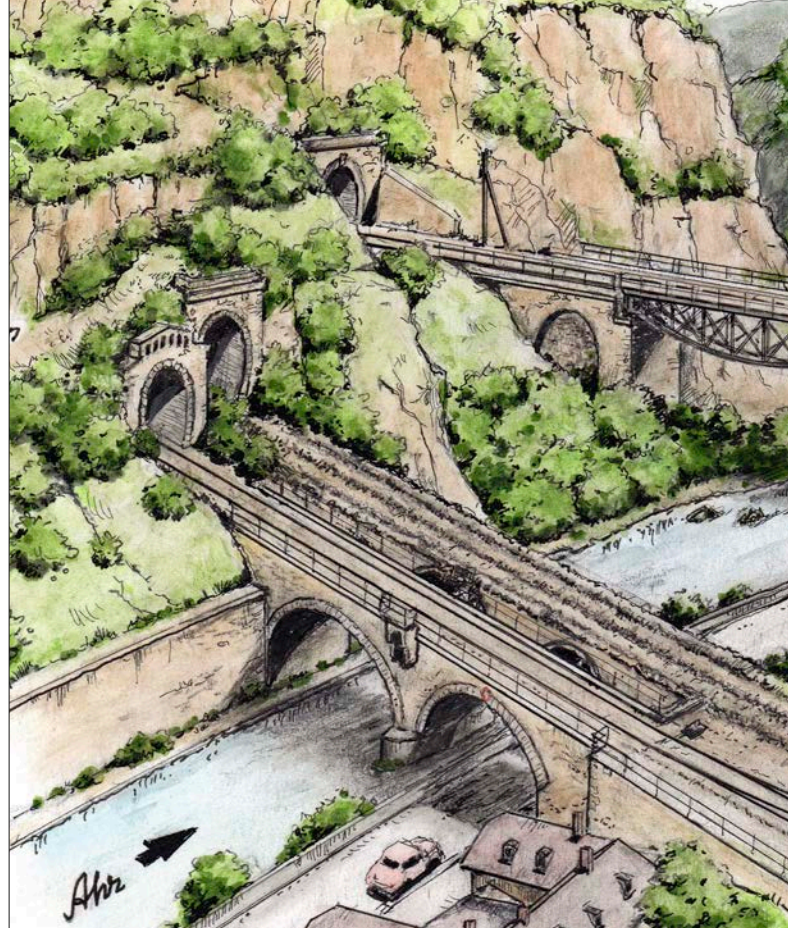


Reinhold Barkhoff kann sich besonders gut in den Zusammenklang von Landschaft und Eisenbahnstrecken hineinversetzen kann. In höchst anschaulichen 3D-Bildern zeigt er uns daher auf der Basis von Thomas-Siepmann-Entwürfen, wie man die Ahrtalbahn im Kleinen wieder zum Leben erwecken kann. Sebastian Koch empfiehlt den Bf. Buckow als Vorbild für einen kleinen Endbahnhof. *Abb.: Reinhold Barkhoff, Slg. Koch*
Zur Bildleiste unten: Ivo Cordes hat viele Schaubilder mit großer Detailtreue erstellt. Einige bisher nicht in der MIBA erschienene Entwürfe – darunter Bad Schwalbach – haben wir für Sie zusammengestellt. Gerhard Peter entwarf eine Anlage für den Betrieb mit mehreren Mitspielern. Manfred Viernann zeigt uns, wie man grundsätzlich an die Planung einer Anlage herangeht. *Abb.: Manfred Viernann, gp, Ivo Cordes*



Der Bahnhof Buckow in Brandenburg ist Endpunkt der Nebenbahn, die von Müncheberg in die malerische „Märkische Schweiz“ führt. Sebastian Koch hat ihn besucht und gibt Anregungen für eine Modellumsetzung – mehr dazu ab Seite 36. Foto: Sammlung Sebastian Koch

Die Ahrtalbahn führt nicht nur durch eine faszinierende Landschaft, sondern bot bis in die Epoche IV hinein außerdem einen interessanten Betrieb. Ludwig Fehr unternahm zusammen mit Reinhold Barkhoff und Thomas Siepmann gewissermaßen eine virtuelle Reise – was daraus geworden ist, stellt er ab Seite 6 vor. Zeichnung: Reinhold Barkhoff



Für eine Modellbahn steht bekanntlich immer viel zu wenig Platz zur Verfügung. Dieter Lutz verbindet in einem Anschlussbahnhof die Transportwege von Staats- und Privatbahn – so ist auf kleiner Fläche viel Rangierbetrieb mit abwechslungsreichem Fahrbetrieb möglich. Wie dies aussehen kann, ist ab Seite 62 zu sehen. Zeichnung: Gerhard Peter



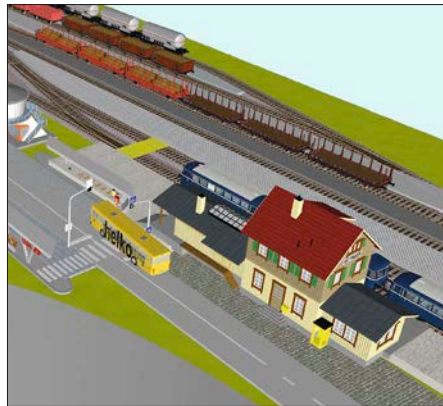
Auch auf der Fläche eines klassischen Rechtecks lässt sich eine betrieblich interessante Gleisentwicklung realisieren. Wie dabei großer Wert auf Rangieraufgaben gelegt werden kann, zeigt Ivo Cordes bei seinem Entwurf ab Seite 86.



MIBA

SPEZIAL 144

DIE EISENBAHN IM MODELL



Auch heute noch gibt es Vorbilder, die einen interessanten Betrieb bieten und sich im Modell mit überschaubarem Platzbedarf realisieren lassen. Manfred Viermann stellt dazu ab Seite 72 zwei Anlagenentwürfe vor.

INHALT

ZUR SACHE

Frisch an's Werk! 3

VORBILD + MODELL

Vielseitige Ahrtalbahn 6
 Bahnhof Buckow im Wandel 36
 Torfwerk Streng 68
 Endbahnhof von zwei Seiten 90

GRUNDLAGEN

Untergrund mit Zugspeicher 26

ANLAGEN-PLANUNG

Steil hinauf und steil hinab 30
 Komfortabel zur Kur 42
 Betriebliche „Überlagerungen“ 46
 Immer rundherum 58
 Zur Kleinbahn bitte umsteigen 62
 Zwei Bahnhöfe nach realen Vorbildern 72
 Eifelzungen 76
 Überschaubare Anlagen in U-Form 80
 Recht kompakte Rechteckform 86

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 98



Für komplexe Betriebsmöglichkeiten auf kleiner Fläche sind intelligente Konzepte gefragt. Dieter Lutz stellt dazu einige mögliche Lösungsansätze zur Diskussion – ab Seite 46. *Zeichnung: Dieter Lutz*

Die Verbindung von normal- und schmalspurigen Strecken bietet sich als Modellbahnthema an – Sebastian Koch fand mit dem Bahnhof Kienberg-Gaming als Endpunkt der Erlaufalbahn und der Ybbstalbahn ein passendes Vorbild – ab Seite 90. *Foto: Thomas Allgeier*



Anlagenvorschlag mit mehreren Ebenen

Vielseitige Ahrtalbahn



Im Archiv Michael Meinhold (mm) schlummern unzählige Anlagenvorschläge, die sehr oft in Zusammenarbeit mit Thomas Siepmann entstanden sind. Keimzelle für den hier vorgestellten Anlagenentwurf war „Eine Reise durch das Ahrtal“, die Thomas Siepmann gemeinsam mit Thomas Mauer als Dreiteiler 1989 in „Bahn&Modell“ veröffentlicht hatten. Die Ahrtalbahn ist aber auch ein Lieblingsthema des Rheinländers Reinhold Barkhoff, der sich schon seit Anfang der 1980er-Jahre immer wieder des Themas angenommen hatte – zuletzt in MIBA 1/2022 – und der jetzt die Siepmann-Pläne mit seinen Schaubildern illustriert hat. Was lag also näher, hieraus ein virtuelles Gemeinschaftsprojekt zu machen.

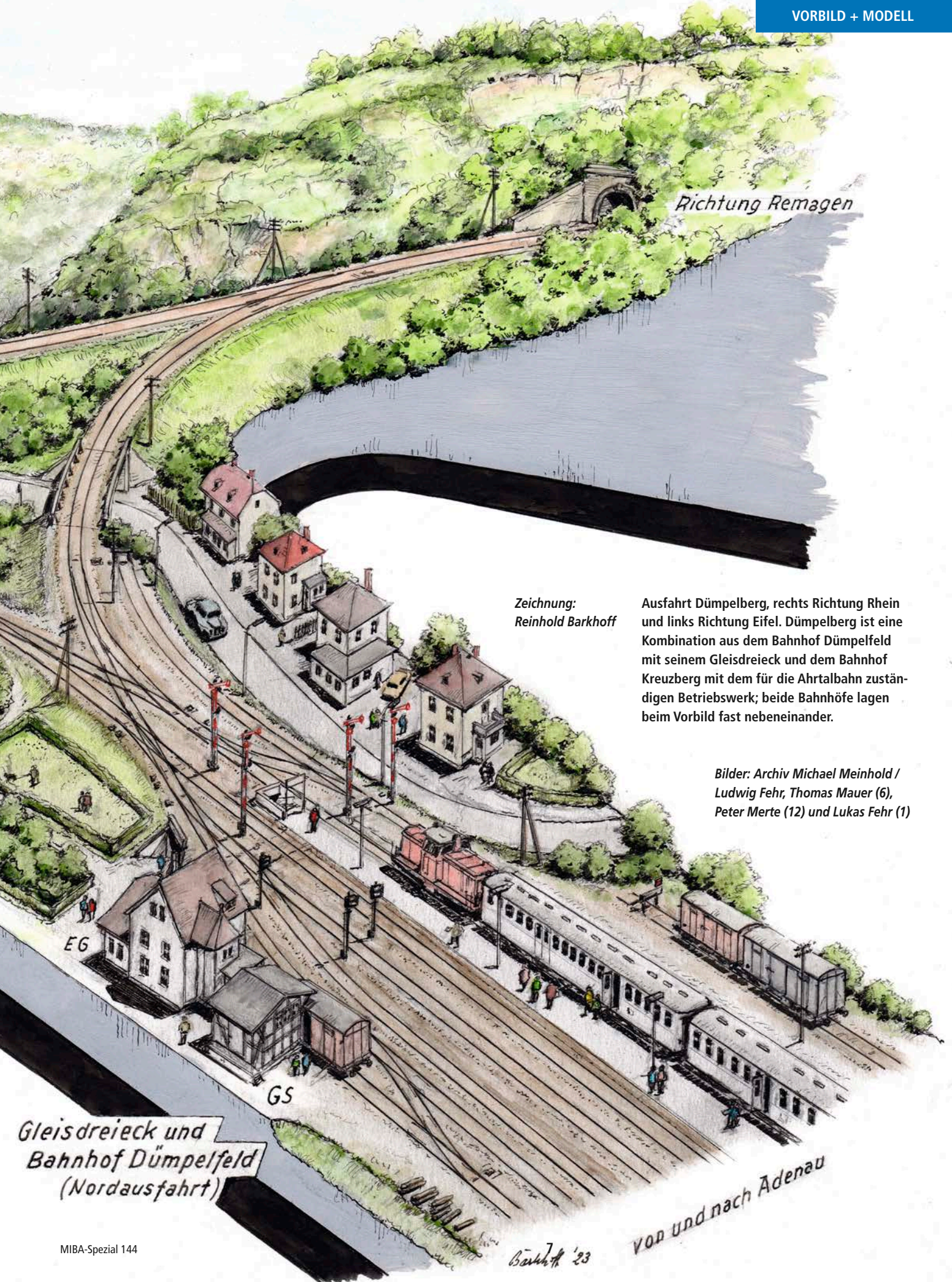
Der Anlagenvorschlag übernimmt Abschnitte der Ahrtalbahn von Remagen nach Adenau / Jünkerath und fügt diese in einer für einen vorbildgerechten Betriebsablauf erforderlichen Anordnung zusammen. Der Anlagenumfang entspricht dem Vorbild in den Epochen III und IV. Lediglich das Gleisdreieck Dümpelfeld ist noch auf allen Schenkeln befahrbar, was den Einsatz von langen Durchgangszügen ermöglicht. Dümpelfeld heißt im Entwurf

Dümpelberg, denn es ist hier eine modellgerechte Kombination der Bahnhöfe Dümpelfeld und des benachbarten Kreuzberg mit seinem für die Ahrstrecke zuständigen Bahnbetriebswerk.

Die Anlage erstreckt sich über drei Ebenen, wodurch mehrere Betriebsstellen und auch schöne lange Fahrstrecken „untergebracht“ werden konnten. Gestartet wird in dem auf Ebene 1 liegenden Betriebs-/Abstellbahnhof Remagen / Jünkerath. Ahraufwärts geht es von „Re-

magen“ über Walporzheim, den verdeckt liegenden Kreuzungsbahnhof Dernau, den auf Ebene 2 liegenden Bahnhof des populären Weinortes Altenahr nach Dümpelberg bzw. über Schuld nach „Jünkerath“. Wird über Dümpelberg gefahren, wird nach Erklimmen der Ebene 3 der Endbahnhof Adenau erreicht.

Wegen der Folgen der Ahrflut von 2021 wird Altenahr mit seinen Brücken und Tunneln hier etwas mehr Aufmerksamkeit gewidmet. (weiter auf S. 15)



Richtung Remagen

*Zeichnung:
Reinhold Barkhoff*

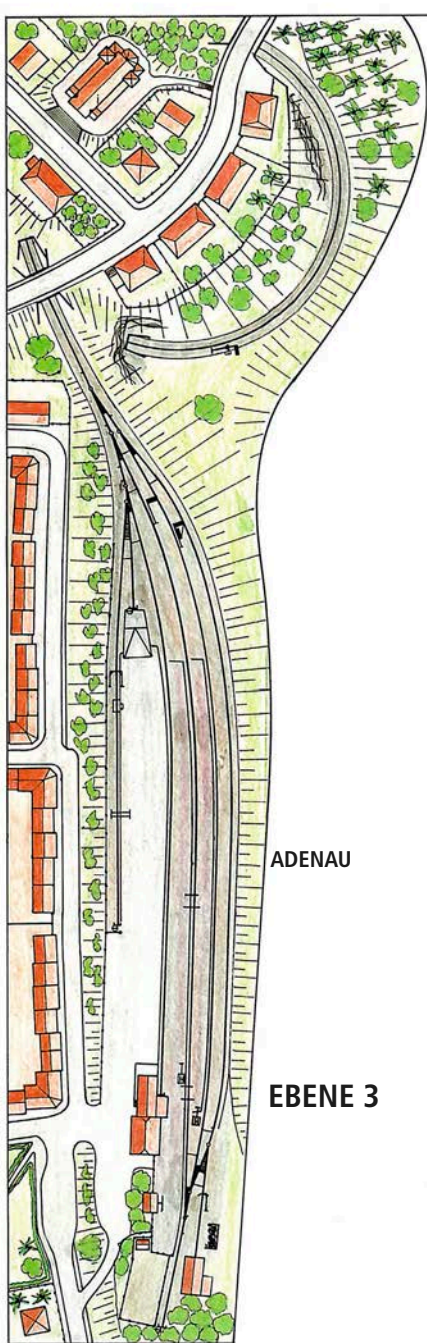
Ausfahrt Dümpelberg, rechts Richtung Rhein und links Richtung Eifel. Dümpelberg ist eine Kombination aus dem Bahnhof Dümpelfeld mit seinem Gleisdreieck und dem Bahnhof Kreuzberg mit dem für die Ahrtalbahn zuständigen Betriebswerk; beide Bahnhöfe lagen beim Vorbild fast nebeneinander.

*Bilder: Archiv Michael Meinhold /
Ludwig Fehr, Thomas Mauer (6),
Peter Merte (12) und Lukas Fehr (1)*

*Gleisdreieck und
Bahnhof Dümpelfeld
(Nordausfahrt)*

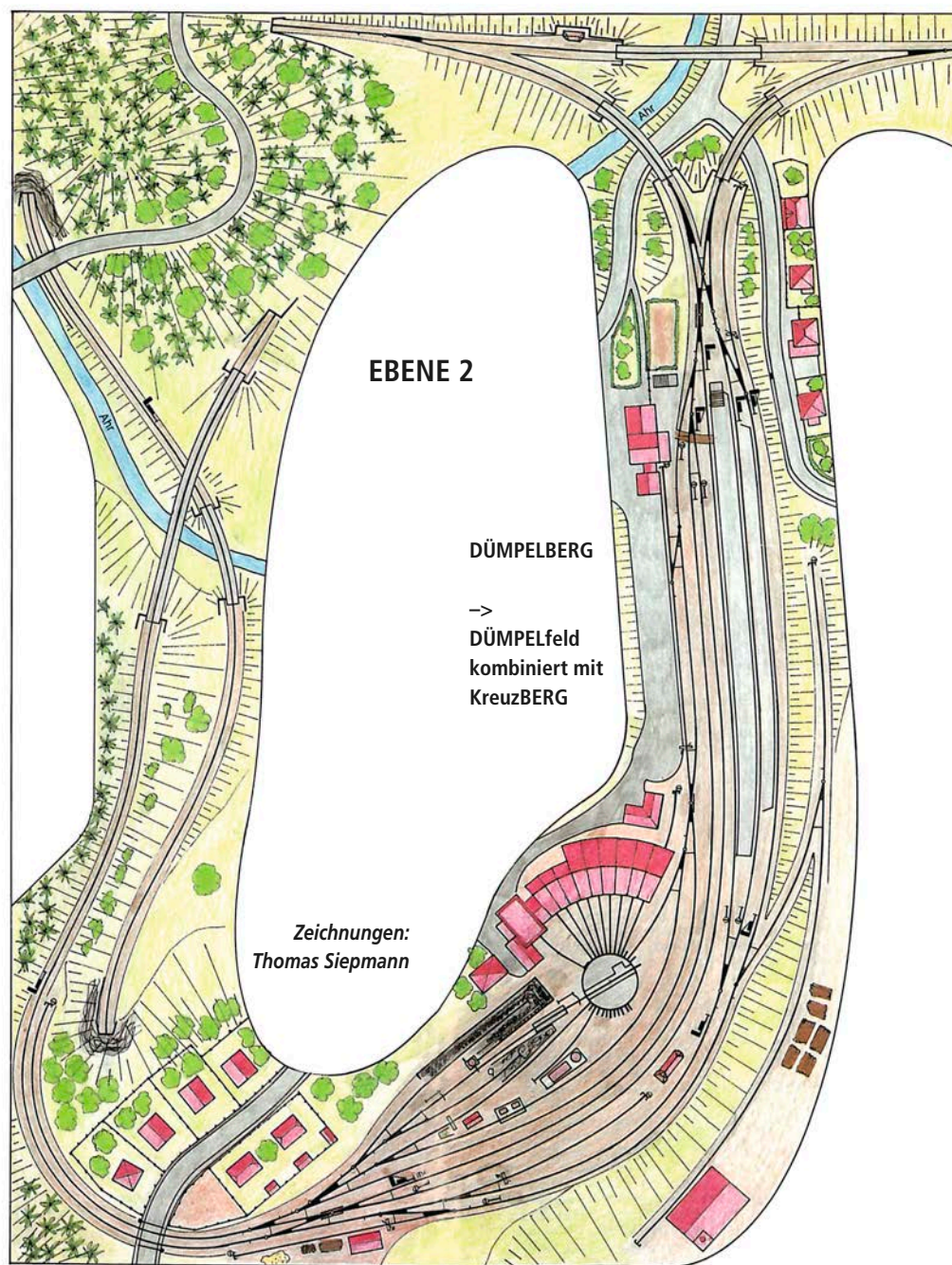
Von und nach Adenau

Barkhoff '23



ADENAU

EBENE 3



EBENE 2

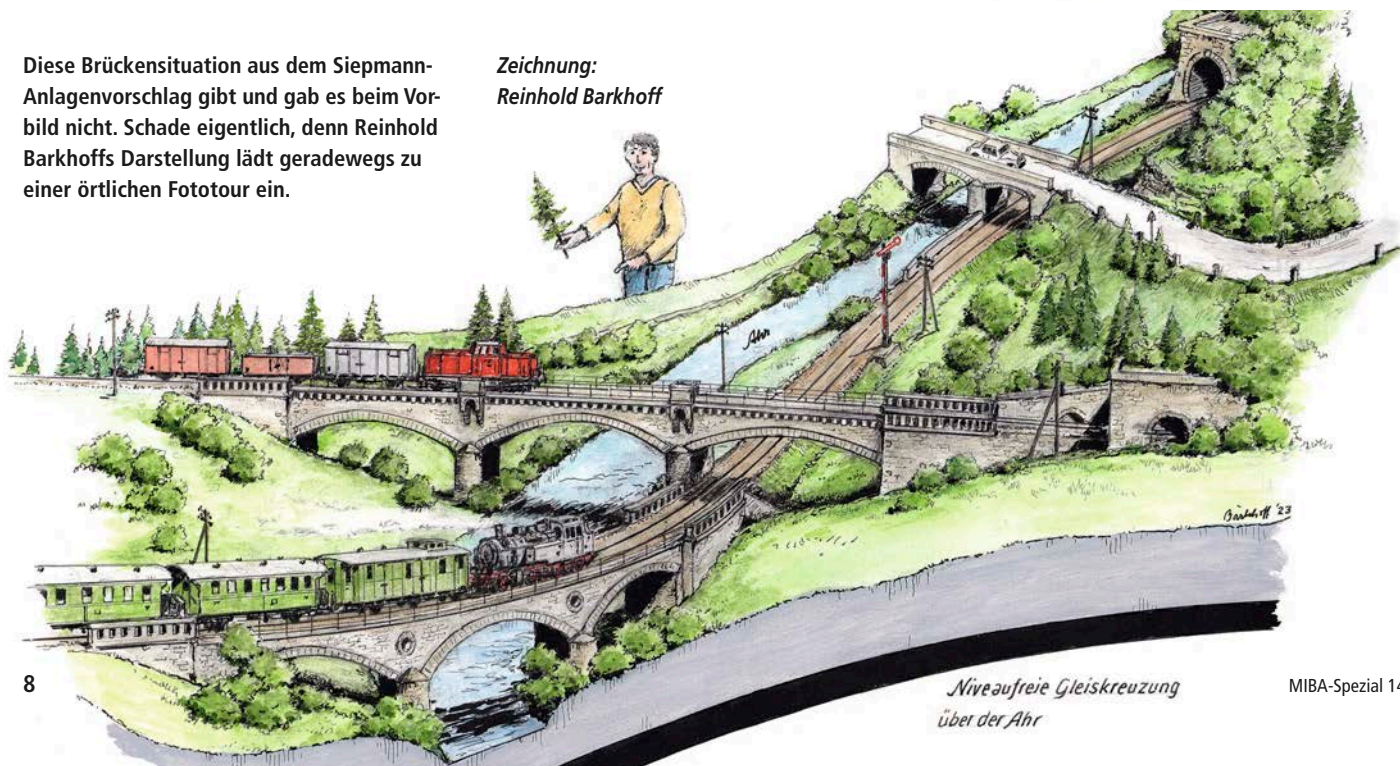
DÜMPELBERG

->
DÜMPELfeld
kombiniert mit
KreuzBERG

Zeichnungen:
Thomas Siepmann

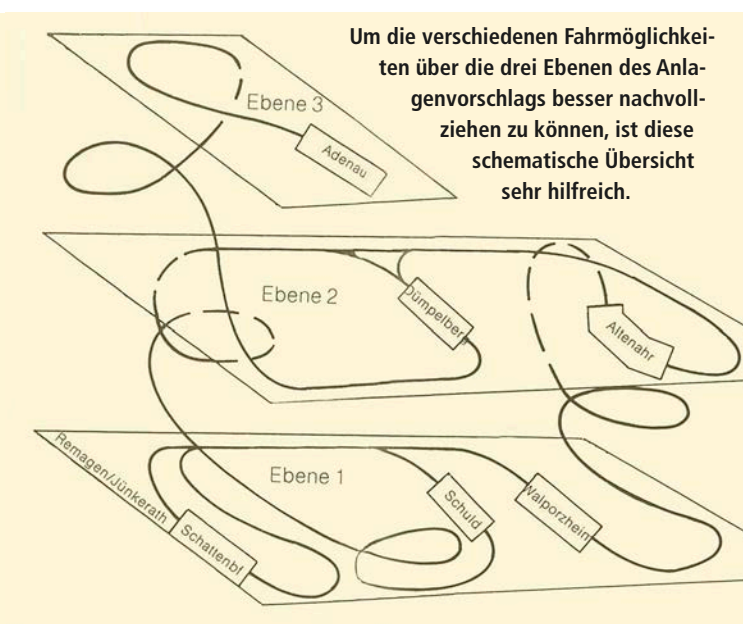
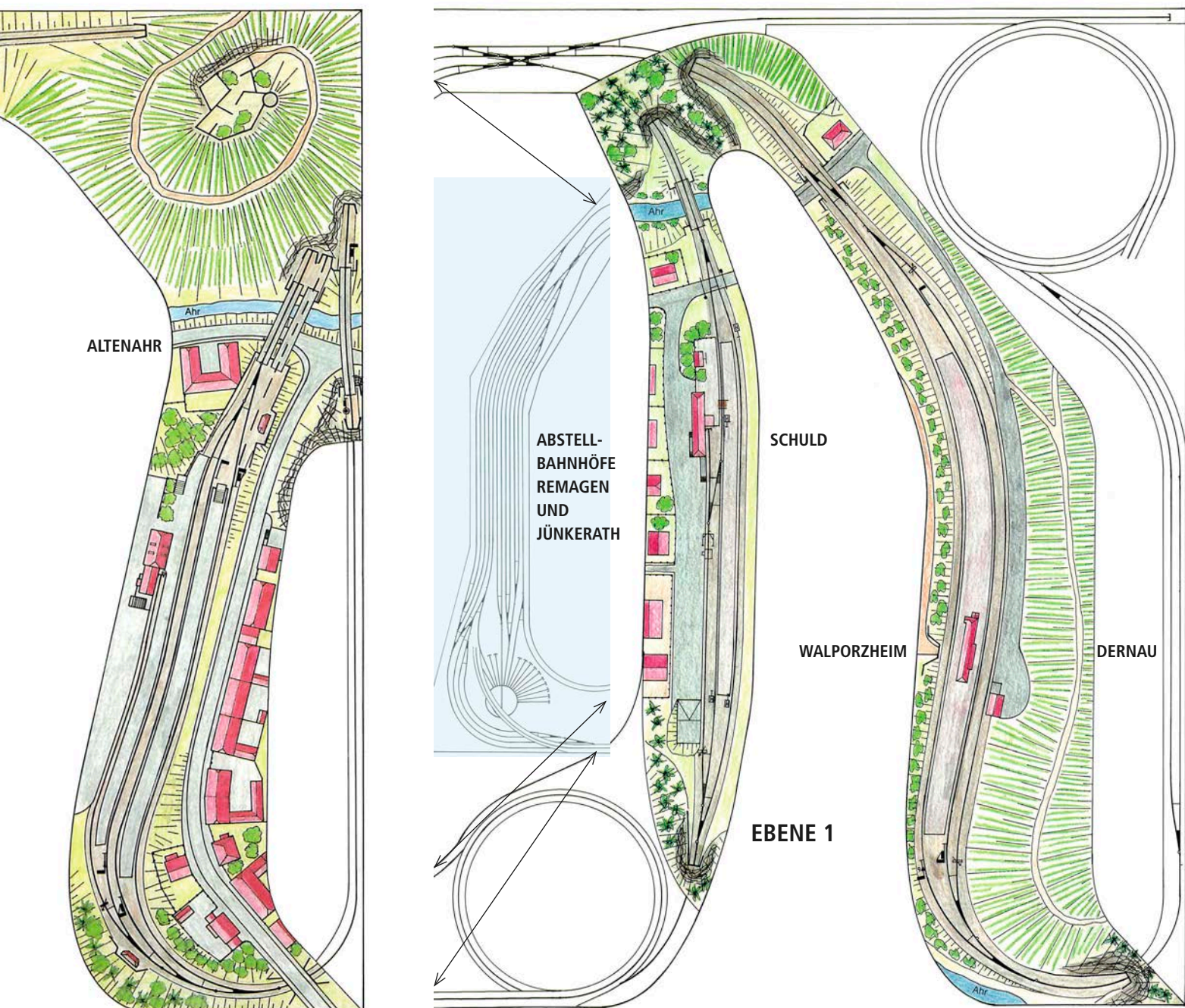
Diese Brückensituation aus dem Siepmann-Anlagenvorschlag gibt und gab es beim Vorbild nicht. Schade eigentlich, denn Reinhold Barkhoffs Darstellung lädt geradewegs zu einer örtlichen Fototour ein.

Zeichnung:
Reinhold Barkhoff



*Niveaufreie Gleiskreuzung
über der Ahr*

MIBA-Spezial 144



Der Güterschuppen von Walporzheim ist eigentlich ein typischer Vertreter der zweiten Ausbauphase mit der 1912 erfolgten Verlängerung von Dümpefeld zur Eifelstrecke. Durch die zeitgleich vorgenommene Bahnverlegung in Ahrweiler bekam aber auch Walporzheim einen neuen Bahnhof und einen solchen an der Unterahr eigentlich untypischen Güterschuppen.

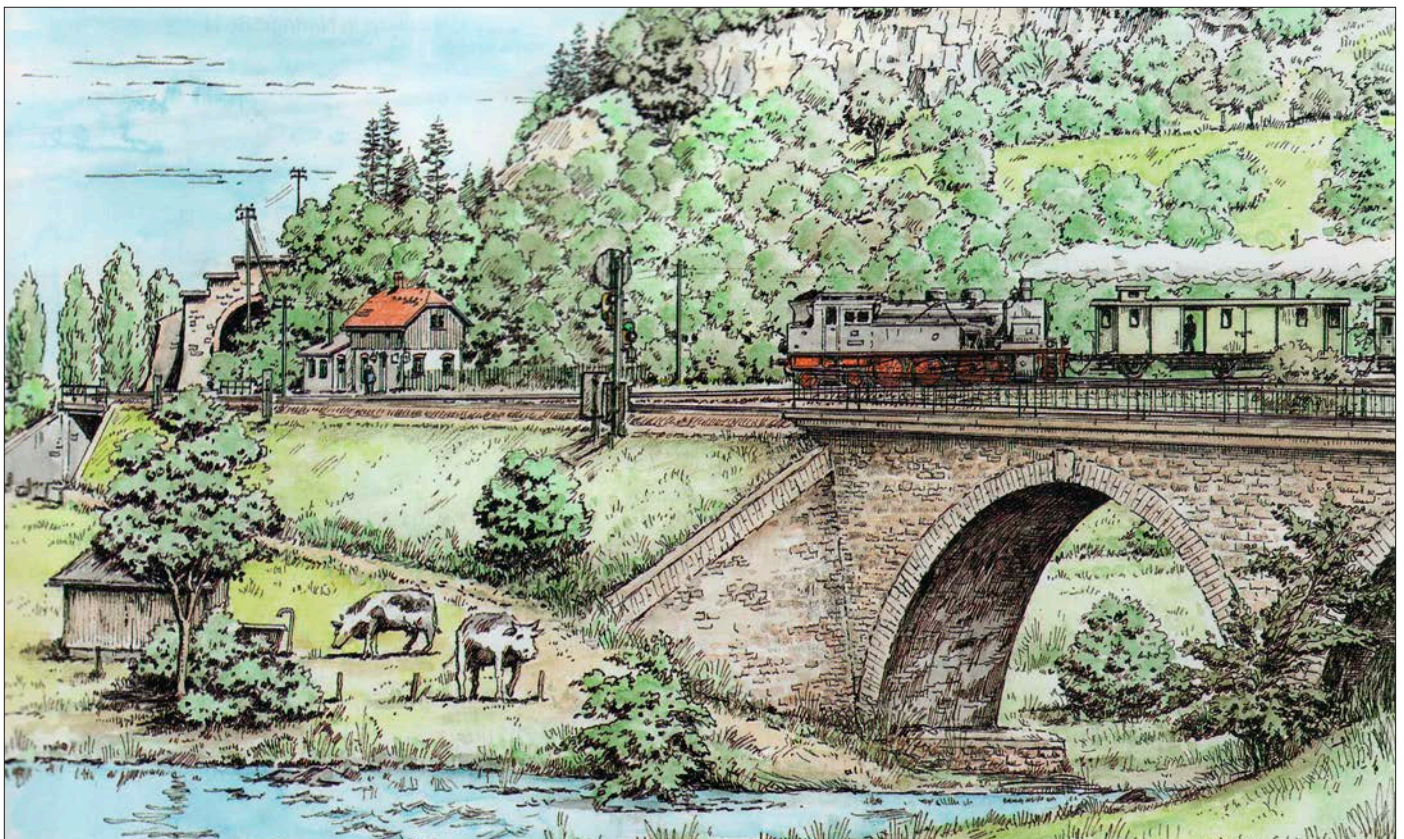


Moderne Fahrzeuge auf alter Infrastruktur – ein Sinnbild für den heutigen Bahnalltag. Was für den (Modell-) Eisenbahnfreund schön aussieht, führt beim Vorbild aber sehr schnell zu den bekannten „Störungen im Betriebsablauf“. Fraglich ist allerdings, ob eine „moderne“ Infrastruktur hier noch über drei Gleise verfügen würde, die für das Verkehren und Abstellen von Sonderfahrten Voraussetzung ist. Mal abwarten, wie der Bahnhof Kreuzberg nach dem Wiederaufbau 2025 aussieht. Die am 24.10.2009 ausfahrende 643er-Talent-Einheit der RB 30 kommt aus Ahrbrück und verkehrt „länderübergreifend“ über die linke Rheinstrecke bis Bonn Hbf.



Sonderfahrten „An die Ahr“ waren schon immer beliebt, wobei die Tagesfahrten zu den herbstlichen Weinfesten gefühlt „immer“ aus dem Ruhrgebiet kamen. Aber auch zu den Autorennen in der grünen Hölle verkehrten reichlich Sonderzüge. In Spitzenzeiten so viele, dass in Adenau eine zusätzliche Abstellgruppe eingerichtet wurde. In der jüngeren Eisenbahngeschichte hat das Ahrtal wohl so ziemlich jede betriebsfähige Museumslok gesehen: 03 001 am 18.9.2005 auf der Ahrbrücke in Altenburg kurz vor dem Bahnhof Kreuzberg.

Unten: Die Ahrbrücken üben auf Reinhold Barkhoff einen besonderen Reiz aus. So gibt es von ihm kaum ein Ahrmotiv, auf dem nicht wenigstens eine Brücke zu sehen ist.



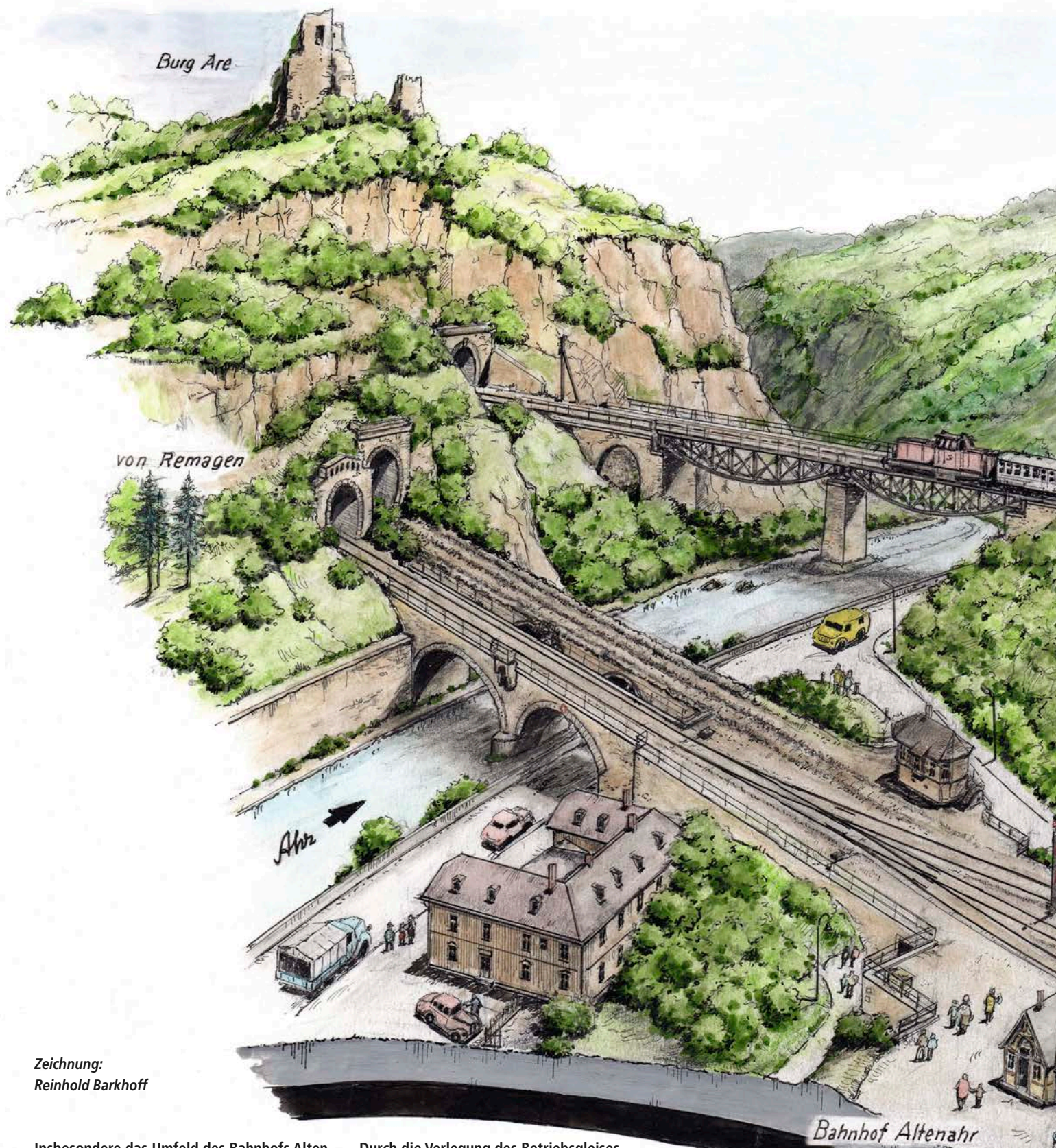


212/213 mit ahraufwärts geschobenen Silberling-Wendezügen waren zu Epoche-IV-Zeiten Standard im Ahrtal. Am 17.7.1985 fährt eine solche Garnitur als N 7161 aus Kreuzberg Richtung Remagen aus. Abwechslung brachten einzelne, meist aus Köln durchlaufende Personenzüge mit vierachsigen Umbauwagen, die gezogen verkehrten. Bis 1985 verkehrten sie bis Adenau, danach nur noch bis Kreuzberg. 1996 wurden die Personenzüge wieder bis Brück verlängert, wobei der Endbahnhof danach Ahrbrück hieß und ohne Weiche nur aus einem einfachen Stumpfgleis besteht – betrieblich also gar kein Bahnhof ist.

Rechts: Beim Dreieck Dümpelfeld ist die Direktverbindung „Rhein–Eifel“ nach Zerstörung der Ahrbrücke im Zuge der „Verbrannten Erde“ – im Gegensatz zum Anlagenvorschlag – nicht wieder aufgebaut worden. Daher mussten alle Züge dieser Relation in Dümpelfeld Kopf machen. Die Brücke im mittleren Bild liegt im „Restdreieck“ auf der Eifelstrecke, ist aber seit 1973 ohne Verkehr. Reinhold Barkhoff hat in seinem Schaubild die Situation komprimiert gemeinsam mit dem Tunnel „Schuld“ eingefangen (links).

Rechts: Über diese Brücke zwischen Ahrbrück und Hönningen lief bis 1999 noch Restgüterverkehr zu einem Gleisanschluss in Hönningen. Das hier war kein besonderes Hochwasser, sondern nur etwas mehr Schmelzwasser im Januar 2021. Das Bauwerk hat zwar die Flut ein halbes Jahr später überstanden, allerdings nicht der anschließende Damm, nachdem das Wasser eine kleine Wegeunterführung „aufgeweitert“ hatte.





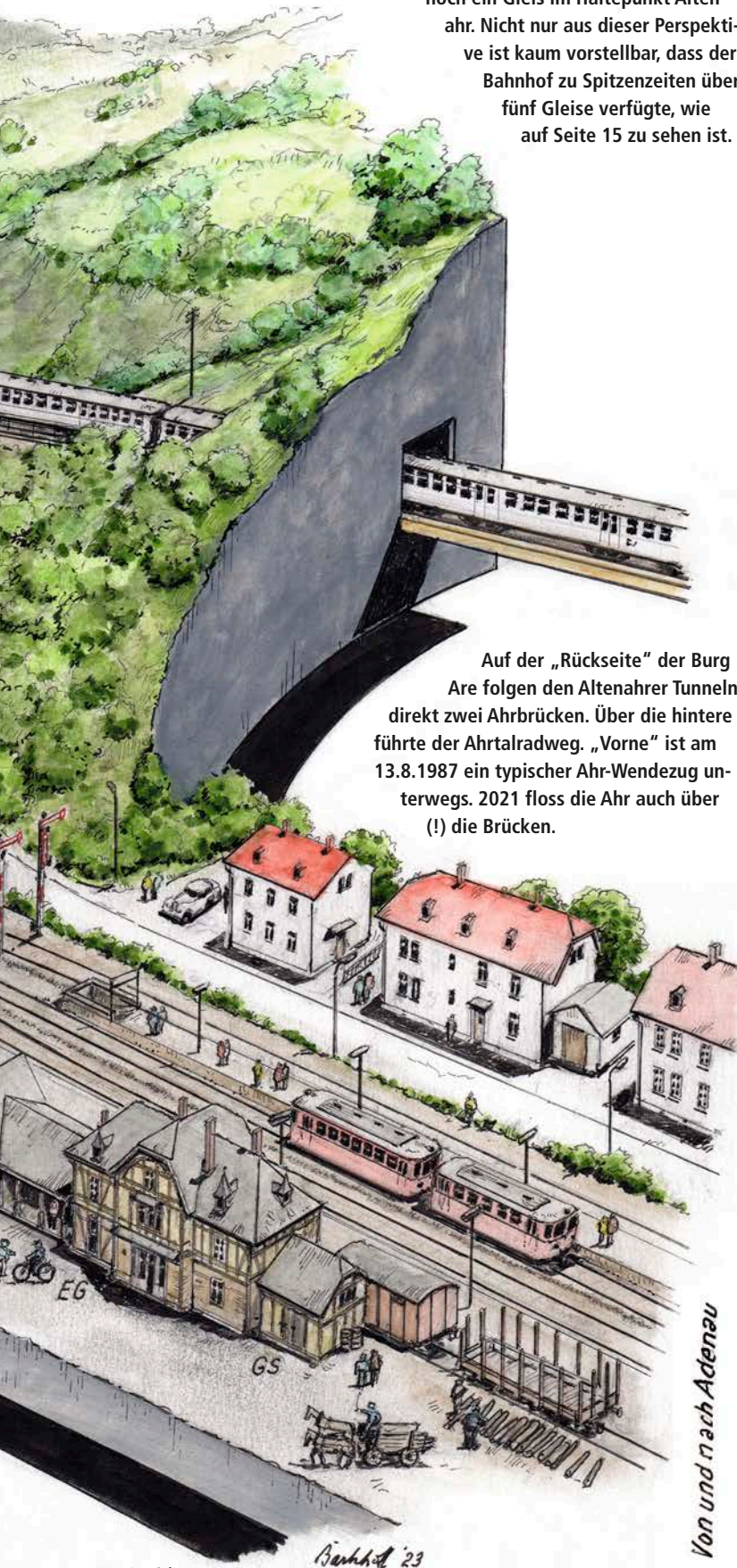
Zeichnung:
Reinhold Barkhoff

Insbesondere das Umfeld des Bahnhofs Altenahr wurde von Thomas Siepmann vom Vorbild etwas abweichend geplant, wodurch aber u.a. das Gebäude der örtlichen Winzergenossenschaft „untergebracht“ werden konnte. Für den Betriebsbahner aber viel relevanter ist, dass die „Umplanung“ die ursprünglich vorhandenen Gleisanlagen berücksichtigt und dadurch wesentlich „modellbahntauglicher“ daherkommt.

Durch die Verlegung des Betriebsgleises auf die vordere Brücke ergeben sich im Bahnhof längere Gleise mit einer schlankeren Anbindung. Die Stahlbrücke im Hintergrund ist modellbahnbedingt; Puristen könnten das Gleis auch hinter der Kulisse vorbeiführen. Bis Mitte der 1930er-Jahre gab es hinter dem Tunnel entsprechende Fischbauchbrücken, auf deren Nachfolger auf dem Bild rechts die V 100 unterwegs ist. Eine schöne Reminiszenz!

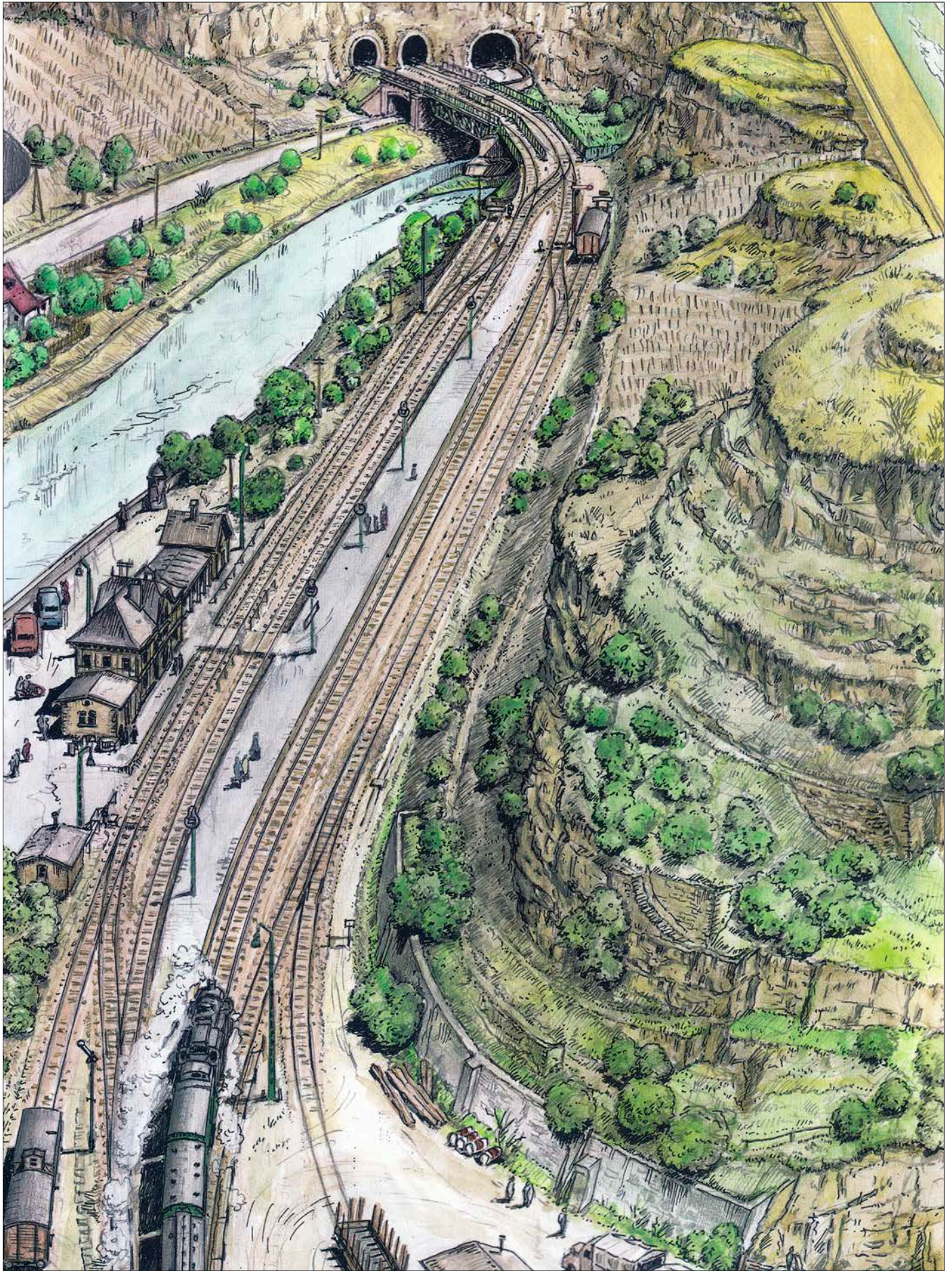
Reinhold Barkhoff hat den Siepmann-Vorschlag einschließlich diverser Details wie das beim Vorbild längst verschwundene Stellwerk im Wortsinne sehr „anschaulich“ umgesetzt. Wer möchte da nicht gleich zum Regler greifen, um den Gegenzug vom Schienenbus zu übernehmen ...

Rechts: Von der Burg Are hat man eine schöne Übersicht über Altenahr und die beengte Lage der Bahn zwischen Felswand und Fluss. Am 11.8.2007 lag hier schon länger nur noch ein Gleis im Haltepunkt Altenahr. Nicht nur aus dieser Perspektive ist kaum vorstellbar, dass der Bahnhof zu Spitzenzeiten über fünf Gleise verfügte, wie auf Seite 15 zu sehen ist.



Auf der „Rückseite“ der Burg Are folgen den Altenahrern Tunneln direkt zwei Ahrbrücken. Über die hintere führte der Ahrtalradweg. „Vorne“ ist am 13.8.1987 ein typischer Ahr-Wendezug unterwegs. 2021 floss die Ahr auch über (!) die Brücken.





Links: Auf diesem schon älteren Schaubild hat Reinhold Barkhoff die Gleisanlagen des Bahnhofs Altenahr mit der Remagener Ausfahrt einschließlich dem markanten Straßentunnel von 1834 sehr vorbildnah dargestellt. Lediglich bei den Ahrbrücken hat er statt der „originalen“ Steinbogenbrücken eher untypische Stahlfachwerkbrücken gewählt. Untypisch wegen ihres nur „einfachen“ Untergurts, wodurch sich ein dreieckiger Brückenquerschnitt ergibt. Eine solche Dreigurt-Brücke gab es an der Ahr durchaus, allerdings zwischen Dernau und Walporzheim. Dieser markanten Brücke hat Reinhold Barkhoff in MIBA 1/2022 ein ausführliches Denkmal gesetzt – und ein Modell gibt es als Bausatz von Krüger Modellbau. Bei der Ahrflut im Juli 2021 schossen die Wassermassen durch alle drei Tunnelröhren.

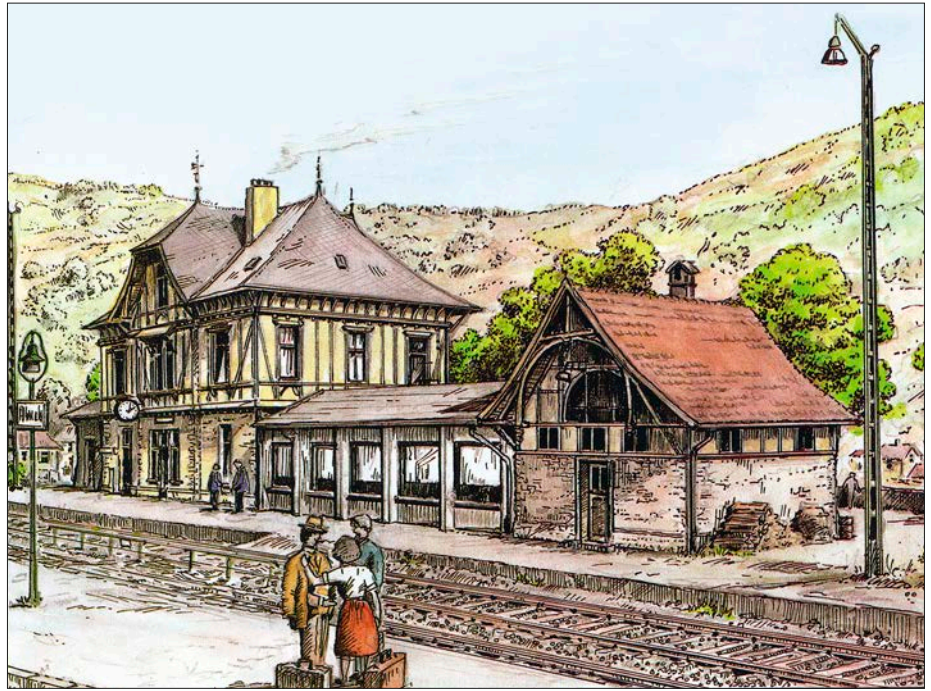
Rechts: Wie gut Reinhold Barkhoff Vorbildsituationen einzufangen versteht, zeigt der Vergleich des Empfangsgebäudes von Altenahr. Auch wenn auf der Aufnahme vom August 2023 statt Zügen Bauschutt präsent ist, hat das Gebäudeensemble nichts von seinem Reiz verloren. Unsere Altvorderen haben nicht nur schön, sondern auch stabil gebaut, denn alle historischen Empfangsgebäude haben beim großen Ahrhochwasser 2021 standgehalten und können wohl wieder instandgesetzt werden.

Zeichnungen: Reinhold Barkhoff

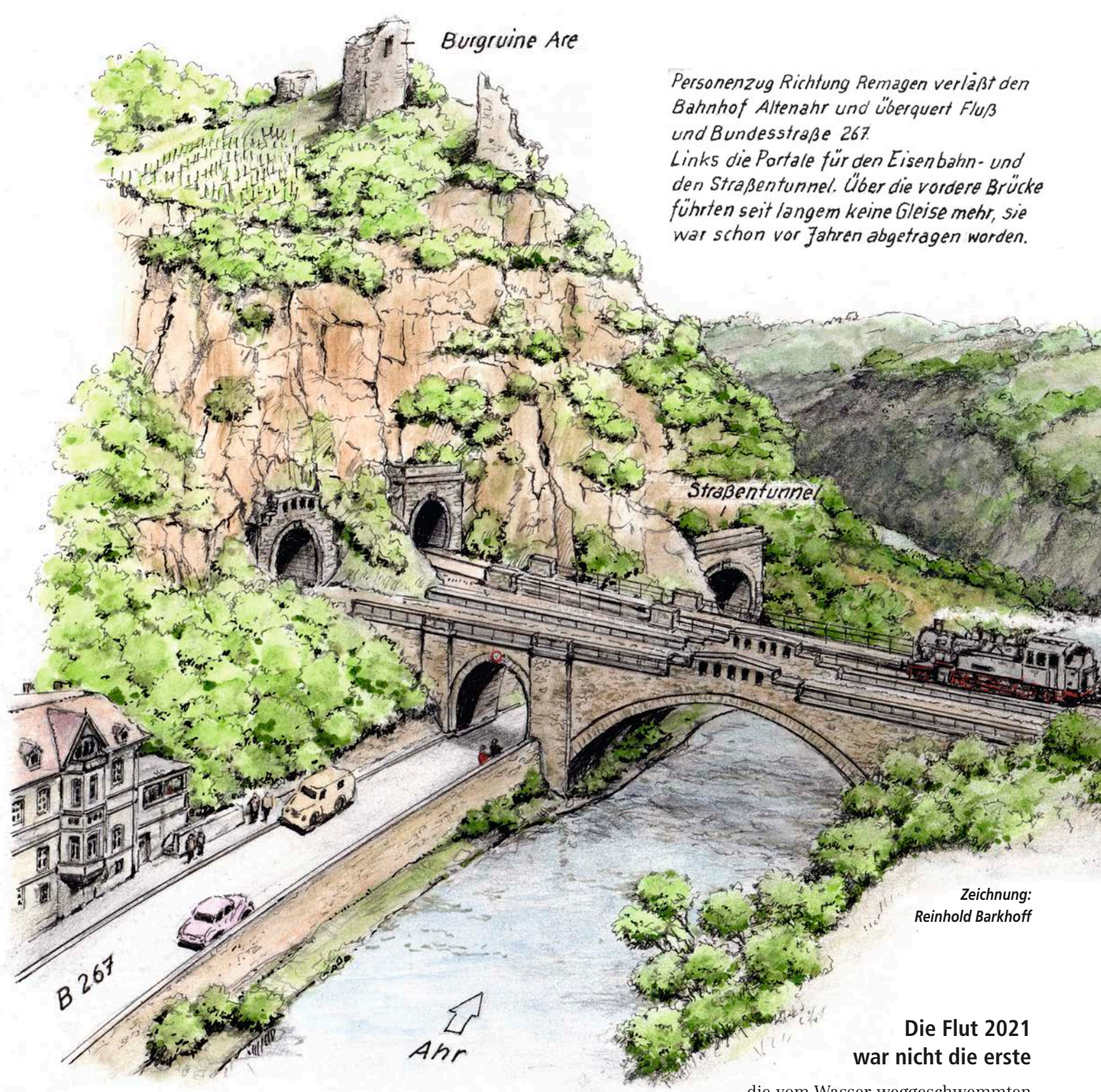
Grundsätzlich in Ordnung ...

... ist die Infrastruktur der Ahrtalbahn eigentlich immer gewesen, wobei der Rationalisierungsdruck, dem die angeblich ach so uneffektive Bundesbahn immer ausgesetzt war, durchaus gravierende Spuren hinterlassen hatte. Nachdem die obere Ahrstrecke ab Dümpelfeld bereits in den 1970ern stillgelegt worden war, war auf den Abschnitten Hönningen–Adenau 1986 und Ahrbrück–Hönningen 1999 Schluss. Zuvor war 1996 der Abschnitt Kreuzberg–Ahrbrück für den Personenverkehr wieder in Betrieb genommen worden.

In den Folgejahren wurde der Oberbau grundhaft erneuert und man begann, erste Stationen mit zeitgemäßen Bahnsteigen und Zugangsanlagen auszurüsten, was für alle Stationen vorgesehen war. Die sicherlich gravierendste Änderung hätte die geplante Erneuerung der Signalanlagen bedeutet. Baubeginn hierfür wäre der 17.7.2021 gewesen. Wäre – die alles zerstörende Flut kam zwei Tage vorher.



Auf dieser leider nicht datierten alten Ansichtskarte sind bei genauer Betrachtung die fünf (!) Bahnhofsgleise und die ursprüngliche Trassenführung im Vordergrund erkennbar.



Burgruine Are

Personenzug Richtung Remagen verläßt den Bahnhof Altenahr und überquert Fluß und Bundesstraße 267. Links die Portale für den Eisenbahn- und den Straßentunnel. Über die vordere Brücke führten seit langem keine Gleise mehr, sie war schon vor Jahren abgetragen worden.

Straßentunnel

Zeichnung:
Reinhold Barkhoff

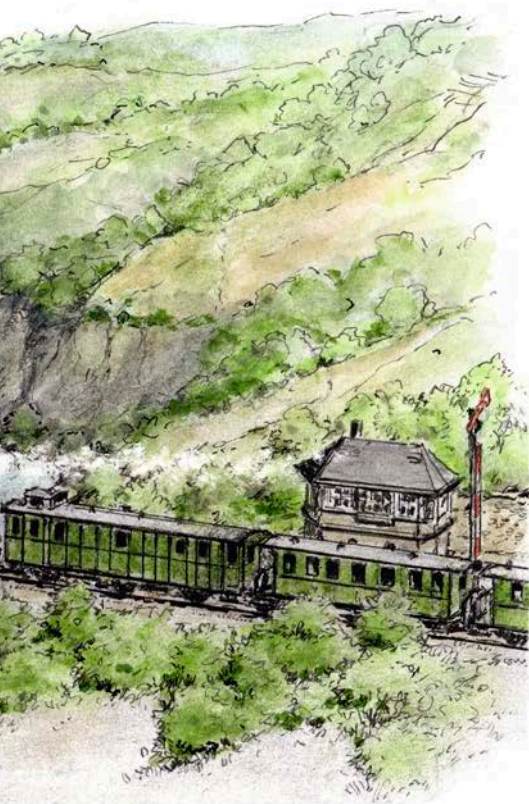
Die Flut 2021 war nicht die erste

„... die vom Wasser weggeschwemmten Trümmer stauten sich an den Eisenbahn- und Straßenbrücken und führten so zu einem zusätzlichen Ansteigen des Wassers. Diesem Druck waren einige der dadurch entstandenen „Dämme“ nicht gewachsen. Die älteren Brücken brachen und es kam zu einer Flutwelle, die Orte Müsch und Schuld wurden völlig zerstört. Bei Dernau war der Bahndamm in den Überschwemmungsbereich gebaut und bildete einen Damm zum Ort hin. Dieser wurde unterspült und der tiefer liegende Teil des Ortes überschwemmt.“



Thomas Mauer hat die Straßenseite des Bahnhofs Altenahr in den 1980er-Jahren aufgenommen. Damals wurde das Empfangsgebäude von der Stadt genutzt und das gesamte Umfeld war wenig attraktiv gestaltet.

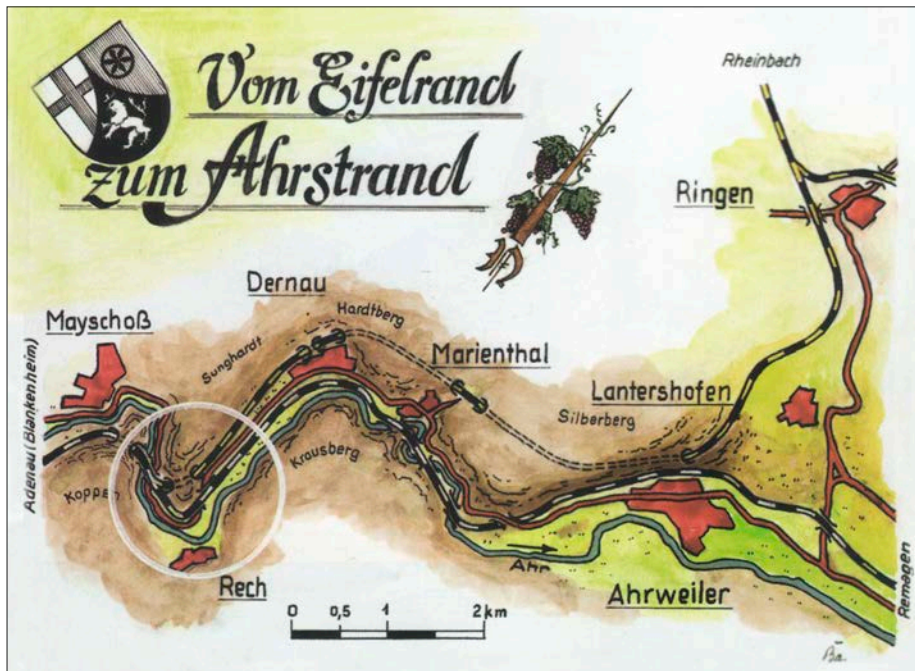
Rechts: Die Vorbildsituation im Sommer 2007 vor Ausbau des Ahrtalradwegs auf der vorderen Trasse, die über die B 267 mit einer einfachen Betonbrücke verlängert worden war. Darunter: Im Januar 2022, ein halbes Jahr nach der Flut, waren die Geröllmassen beseitigt und es beherrschten Provisorien die Situation. Kurz vor Beginn der Wiederaufbaumaßnahmen im September 2023 erahnt man kaum, welche Bauwerke hier mal gestanden haben (unten).



Nein, das sind nicht die Folgen der 2021er-Flut, das ist eine Beschreibung nach dem Hochwasser von 1910. Es gab seinerzeit durchaus fertige Pläne für einen verbesserten Hochwasserschutz und auch Geld, das dann aber wohl lieber für den Bau des Nürburgrings verwendet wurde ...

Bezogen auf die Bahnanlagen sind die Flutfolgen in Altenahr am auffallendsten, weil die Anordnung von Ahrbrücken und Eisenbahn- und Straßentunneln nicht nur unter Eisenbahnfreunden so bekannt ist. Der Straßentunnel, der erste seiner Art Preußens, war immer der Indikator der Hochwasserhöhen. Die höchste Marke lag zwei Meter über Straßenniveau und stammte aus dem Jahr 1910. Für 2021 wird es keine Marke geben, denn das Wasser füllte nicht nur den kompletten Straßentunnel, es floss auch noch durch die höher liegenden Eisenbahntunnel und über die beiden Eisenbahnbrücken am Tunnelende.





Im Bereich zwischen Ahrweiler und Mayschoß kann man noch heute deutliche Spuren und 100-jährige Relikte der „Strategischen Bahn“ oder der „Ruhr-Mosel-Entlastungslinie“, so die zivile Bezeichnung, finden. Die in nebenstehender Übersicht von Rheinbach kommende Strecke, die bei Rech (Kreis) in die Ahrtalstrecke mündet, ist nie in Betrieb gegangen, weil oberhalb von Ahrweiler die Adenbachbrücke nicht fertiggestellt war. Das entstandene Tunnelsystem wurde nach 1960 zum „Ausweichsitz der Verfassungsorgane des Bundes“ (Regierungsbunker) ausgebaut. Das insgesamt knapp 20 km lange Bauwerk war wohl das teuerste Bauwerk der alten Bundesrepublik. Von dem seinerzeitigen Wahnsinn kann heute ein kleiner Teil in der Dokumentationsstätte Regierungsbunker besichtigt werden.

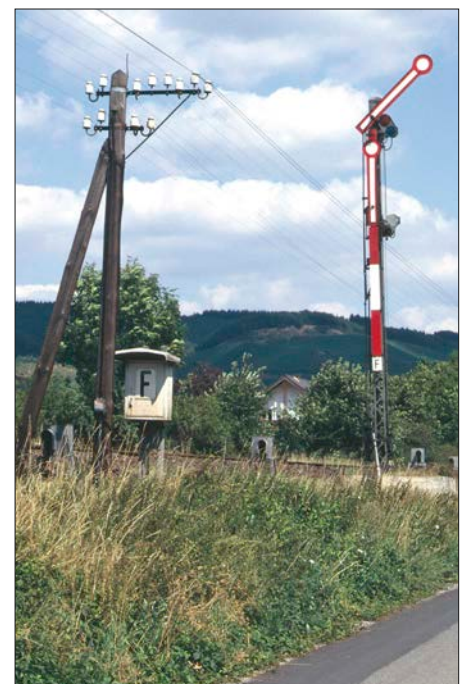
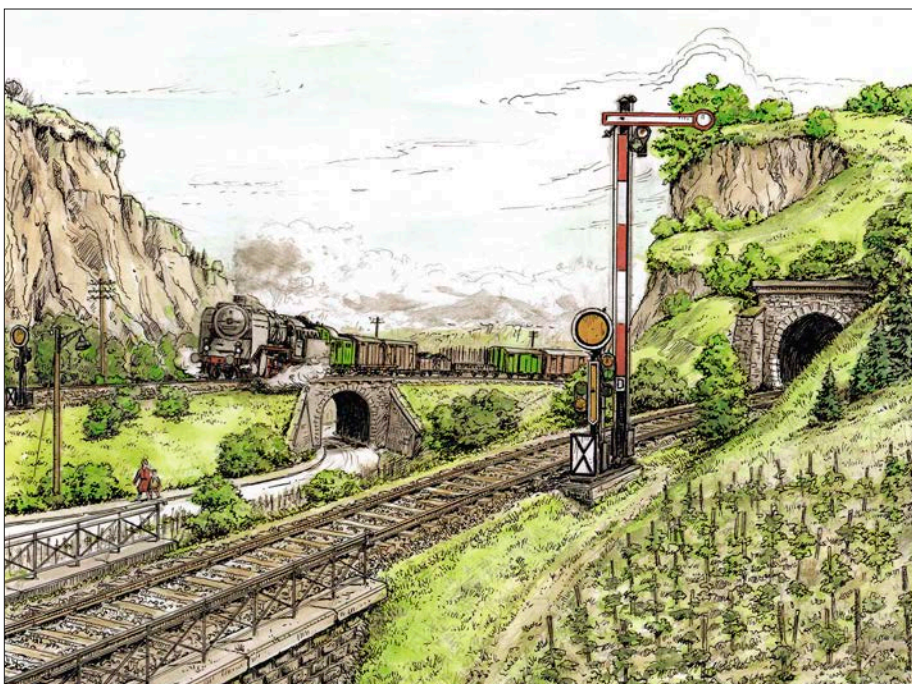
Zeichnungen: Reinhold Barkhoff



Zwischen Rech und Mayschoß lag das südliche Portal des Herrenberg-Tunnels, das komplett überschüttet wurde und heute Teil des anschließenden Weinbergs ist. Erhalten ist aber noch die anschließende Stützmauer auf Höhe der Einfädelung in die Ahrtalbahn.

Auf dem Schaubild unten links hat Reinhold Barkhoff die nördliche Tunneleinfahrt dargestellt, wie sie hätte aussehen können. Die 50er mit ihrem Güterzug ist ahrabwärts Richtung Dernau (–Remagen) unterwegs.

Formsignale und Telegrafeneleitungen waren bis zuletzt „völlig normal“ im Ahrtal, wie hier das Einfahrsignal Dernau von Rech kommend.





Strategische Beweggründe ...

... waren ausschlaggebend für den Bau der oberen Ahrstrecken von Dümpelfeld nach Jünkerath mit den Zweigstrecken nach Gerolstein und Blankenheim gewesen. In diesem Zusammenhang war die „alte“ Ahrstrecke zweigleisig ausgebaut und im Abschnitt Ahrweiler–Walporzheim verlegt worden. Offiziell zur Entlastung der Rhein- und Moselstrecke vom schweren Güterverkehr wurde parallel die sogenannte Ruhr-Mosel-Linie geplant und in der Folgezeit auch weitgehend gebaut.

Die eigentlichen Beweggründe lagen im „Schlieffen-Plan“ und waren rein militärischer Natur. Die Ruhr-Mosel-Entlastungslinie begann bei Neuss und endete unter Umgehung von Köln bei Rech in die Ahrtalbahn. Bis auf die Adenbachbrücke bei Ahrweiler, die bereits eingerüstet war und deren Pfeiler heute als Kletterwand /-park fungieren, war die Strecke in weiten Bereichen fertiggestellt. Nach verlorenem Erstem Weltkrieg durfte nur eingleisig weitergebaut werden, die Fertigstellung scheiterte aber zuletzt an der Unwirtschaftlichkeit der gesamten Strecke, der die Weltwirtschaftskrise letztendlich den Rest gab. Heute verläuft die Autobahn A 61 in der Voreifel über die Trasse der „Unvollendeten“.

Auch wenn die Güterverkehre als fadenscheinige Begründung nur vorgeschoben waren (der Weg entlang von Ahr und Eifel hätte gegenüber der Moselstrecke 200 verlorene Höhenmeter bedeutet) können genau diese Güterzüge den zusätzlichen betrieblichen Reiz im Anlagenvorschlag bedeuten. Das Gleisdreieck Dümpelfeld ist da ja schließlich wiederhergestellt ...

Oberhalb von Dernau ist der Verlauf der Richtung Rech nach links abfallenden „Strategischen Bahn“ mit teilweise hohen Stützmauern und Tunneln immer noch sehr gut erkennbar – und teilweise auch gut begehbar. Der beliebte Rotweinwanderweg verläuft eine „Ebene“ höher.



Am 15.10.2005 kreuzt in Dernau eine Musemsgarnitur eine mit einer V 100 bespannten Plan-Diesel-Garnitur. Zu Zeiten der nahezu omnipräsenten Silberling-Wendezüge waren die Umbauwagen-Garnituren stets eine willkommene Abwechslung.



Außer vor Museumszügen kommen V 100 aber immer wieder auch vor Bauzügen ins Ahrtal, wie hier 212 047 am 23.8.2003 im Bahnhof Dernau.



Immer wieder faszinierend zu sehen, wie es Reinhold Barkhoff versteht, Vorbildsituationen in seinen Schaubildern widerzuspiegeln. Oft sind es unscheinbare Kleinigkeiten wie schlichte Schriftzüge an Hauswänden, die eine regionale Authentizität vermitteln. Dies ist im konkreten Beispiel umso wichtiger, als dass z.B. „Haus Irmgard“ seit der Flut 2021 nicht mehr existiert.

Zeichnung rechte Seite: Reinhold Barkhoff

Zwischen Dernau und Rech ...

... verläuft die Ahrtalbahn eingleisig auf einem in Form einer regelrechten Parastrecke mitten in Weinfeldern liegenden Damm, denn es gibt an der Ahr nicht nur Weinberge. Bis hier wieder genießbarer Wein wächst, dürfte zwar noch etwas dauern, aber die Formsignale und Telegrafanlagen werden nach der für 2025 geplanten Wiederinbetriebnahme ganz sicher nicht mehr vorhanden sein. Die Telegrafanlagen waren zwar schon länger ohne Funktion – und teilweise auch ohne „Leitungen“, aber die fehlenden Drähte sind auf Fotos meist kaum aufgefallen und haben der sicher etwas positiv verklärten Stimmung keinen Abbruch getan. Das werden Oberleitungsmaste definitiv nicht ersetzen können ...

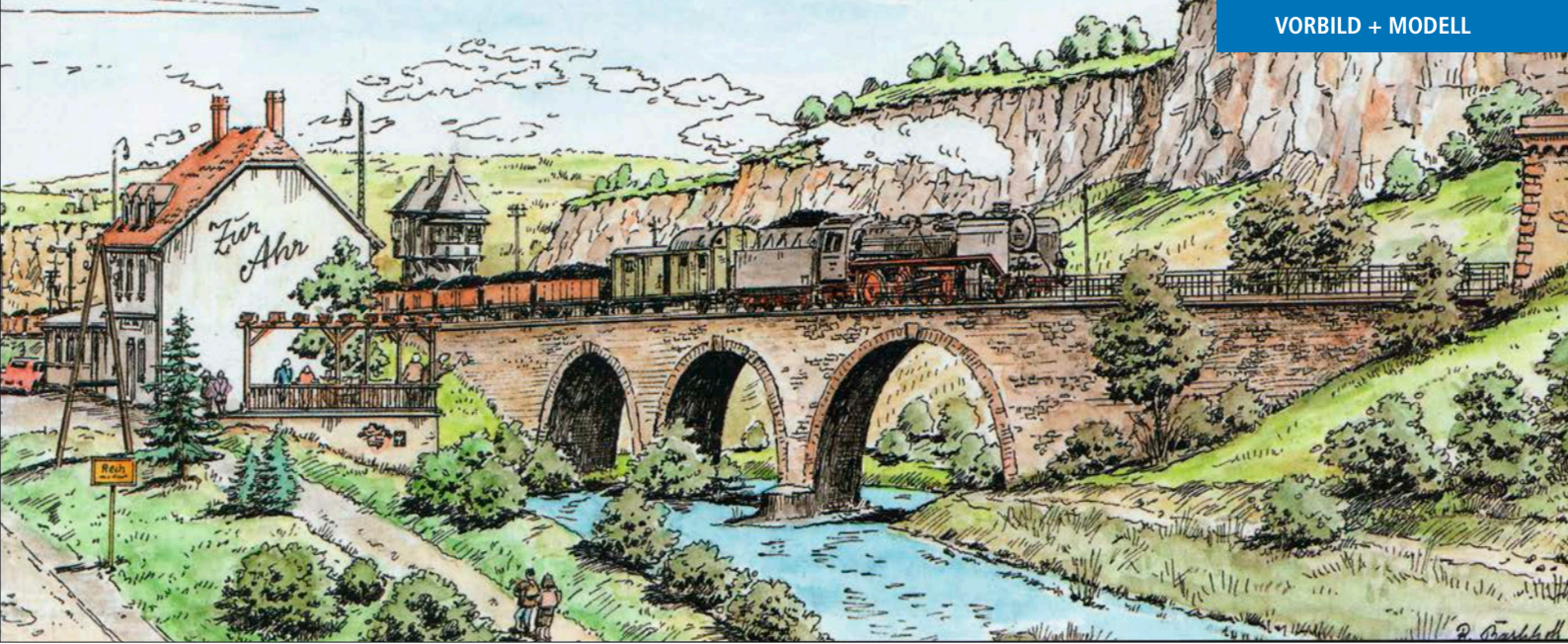
Gleiches gilt zwar ganz sicher auch für die unbefestigten Bahnsteige, aber dass diese künftig barrierefrei zugänglich aufgebaut werden müssen, werden wohl auch hartgesottene Nostalgiker verstehen. In Dernau endete der Halbstundentakt der RB 30, weiter ahraufwärts bis Ahrbrück, das vor der Wiederinbetriebnahme 1996 nur Brück hieß, gab es aber immerhin einen Stundentakt.

Dernau ist im Anlagenvorschlag nur in Form eines nicht gestalteten Kreuzungsbahnhofs hinter der Kulisse zwischen den Modellbahnhöfen Walporzheim und Altenahr vorhanden. Walporzheim war wegen seiner besonderen Lage am Ende der Zweigleisigkeit und seinem reizvollen, in Insellage liegenden Empfangsgebäude mit tiefliegendem Zugang gewählt worden. Altenahr wiederum ist mit seiner einmaligen Kombination aus Brü-



Das Bahnhofsgebäude am Haltepunkt Rech fällt durch seine hochgesetzte Lage etwas aus dem Rahmen. Im dem Gebäude neben der 2016 erneuerten Fußgängerbrücke befand sich ursprünglich die Beamtenwohnung, später das Vereinslokal der Ahrtalbahnfreunde. Fahrkartenausgabe, Gepäckaufgabe und Warteraum befanden sich in einem (abgerissenen) ebenerdigen Anbau. Die „kundengerechte“ Ausführung des im engen Bogen liegenden Bahnsteigs war überaus bemerkenswert: Die „Sicherheitslinie“ bestand aus einer langen Reihe von Erdnägeln!





cken und Tunneln ein Muss, wenn es um das Thema Ahrtalbahn geht. Um eine Kreuzungsmöglichkeit auf der unteren Ahrstrecke zu ermöglichen, war eine möglichst lange Kreuzungsstrecke zu berücksichtigen. Möglichst lang, denn zum Zeitpunkt des Entstehens des Anlagenentwurfs fuhr man noch analog und verdeckte Abläufe waren deutlich schwerer zu überwachen. Der Name hierfür hätte auch Mayschoß oder Rech sein können, aber im Gegensatz zu Dernau gab es dort beim Vorbild schon länger keine Kreuzungsmöglichkeit mehr.

All diesen Bahnhöfen war bis zum Schluss gemein, dass sie über unbefestigte Bahnsteige verfügten und außer Walporzheim es auch nur höhengleiche Bahnsteigzugänge gab. Mit Bahnhofsmmodernisierungen hatte man an den drei Stationen von Bad Neuenahr-Ahrweiler begonnen, weiter war man damit aber noch nicht ins Ahrtal vorgedrungen. Die zuletzt eingesetzten Triebwagen der Baureihen 620/622 mit 800 mm hohen Einstiegsbereichen verfügen daher auch über ausfahrbare Schiebetritte.

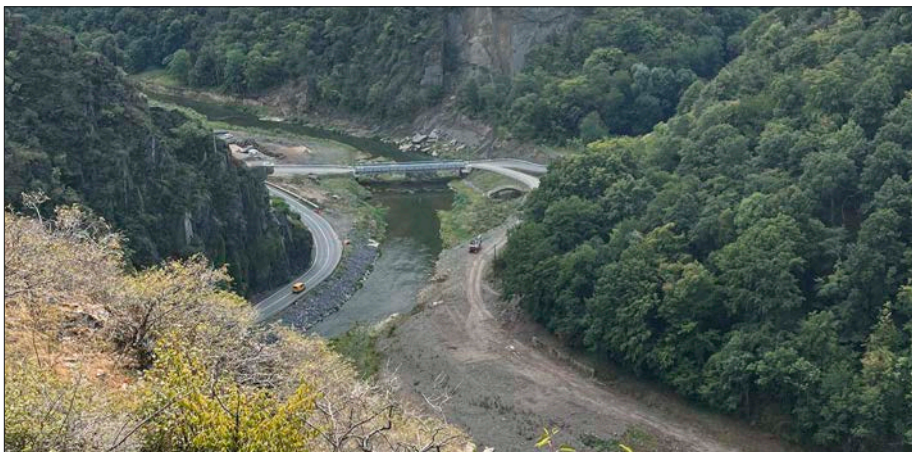
Barrierefrei war das zwar nicht, aber den Begriff gab es in den Epochen III und IV auch noch nicht. Und Fahrräder wurden per Muskelkraft in die Gepäckräume der Silberlinge und Umbauwagen gehoben!

Im Oktober 2020 war es 78 468, die eine der letzten Sonderfahrten im Ahrtal bespannte. Zwischen Dernau und Rech ist die Landschaft faszinierend „bunt“! Eine entsprechende Landschaftsgestaltung auf der Modellbahn könnte sich also an diesem Bild orientieren – auch wenn die Illustrationen auf den Barkhoff-Zeichnungen im Sommer angesiedelt sind.



1997 waren aus den Silberlingen „Mintlinge“ geworden und die 211/212/213er der Baureihe 215 gewichen. Die Bäume sind zwar schon grün, die Weinstöcke aber noch kahl.





„Bunte Kuh“ heißt die markante Felsformation, die rechts oben über die B 267 ragt. Hier befindet sich eine der Engstellen im Ahrtal. Dort wo 212 101 ihren Nahverkehrszug ahr-aufwärts schiebt, war nach der Juli-Flut 2021 ein 10 Meter tiefer Krater anstelle der Bundesstraße. Auf dem Bild links sieht die Örtlichkeit von dem oben in Höhe der Felsnase sichtbaren Aussichtspunkt „Engelsley“ zwei Jahre später immer noch erschreckend „leer“ aus. Die B 267 wurde schnell provisorisch wieder aufgebaut, von der Eisenbahn samt Ahrbrücke keine Spur. Wenige Meter weiter passiert 213 333 am 13.8.1987 das Einfahrsignal von Walporzheim (unten links).

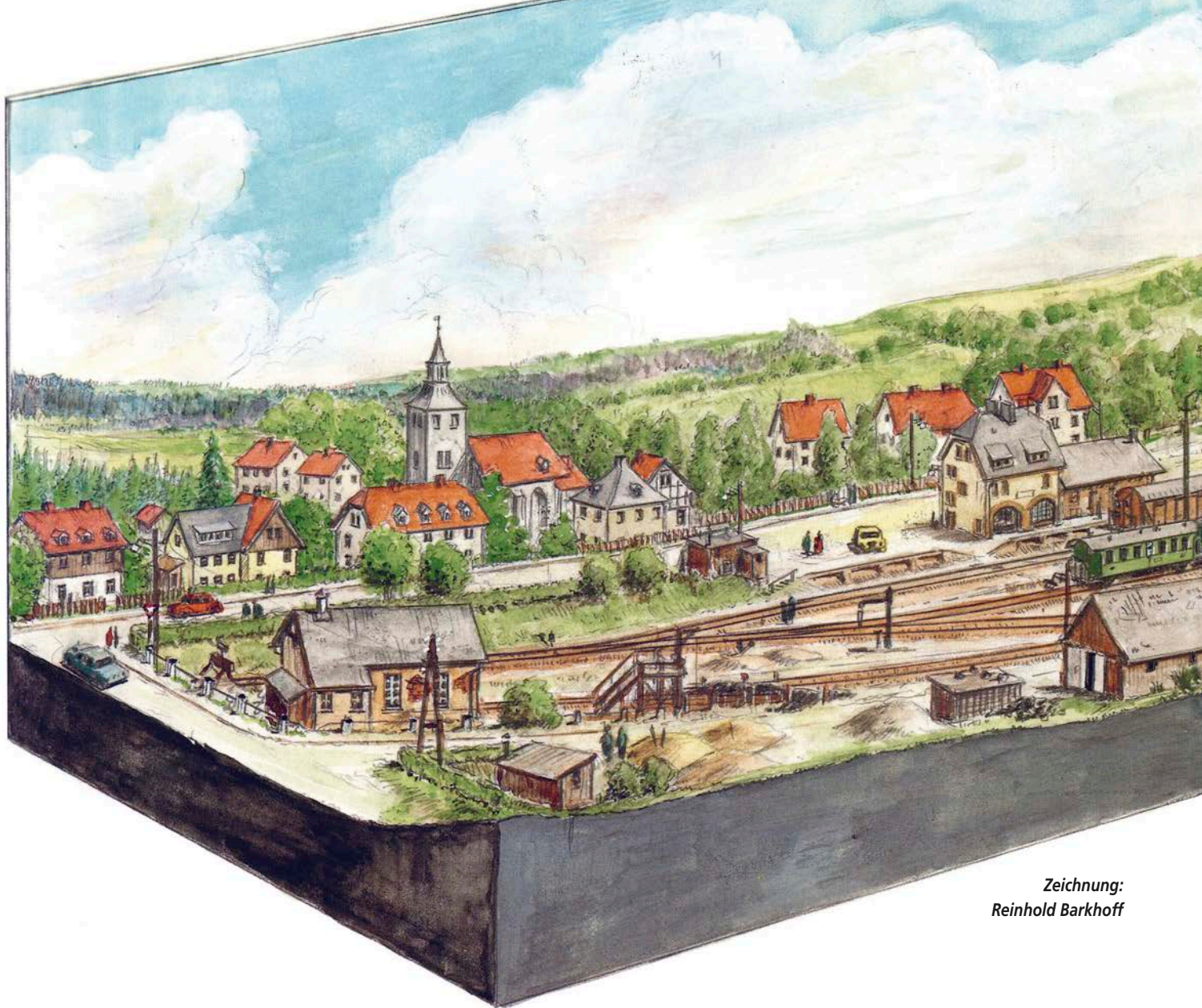


Der Bahnhof Walporzheim ...

... nimmt unter den Ahrtalbahnhöfen mehrfach eine Sonderstellung ein. Da im Bereich Ahrweiler beim Streckenausbau 1912 die Strecke aus der Stadt herausgelegt wurde, war der ursprüngliche Bahnhof fortan ohne Gleise und wird noch heute als privates Wohnhaus genutzt. Die neue zweigleisige Trassierung lag am Fuß der Weinberge: bei Ahrweiler im Anschnitt und bei Walportsheim auf einem Damm. Wie ein Vorstadtbahnhof wurde das auf dem Inselbahnsteig angeordnete Empfangsgebäude vom Straßenniveau über einen Fußgängertunnel mit Treppenanlage erschlossen. Mit Entfall der strategischen Bedeutung wurde ab Walportsheim Richtung Eifel das zweite Streckengleis zurückgebaut. Für den Bau der Umgehungsstrasse der B 267 zwischen Bahn und Weinbergen wurde der Güterschuppen samt Gleis abgebrochen. Walporzheim wurde zu einer Überleitstelle.

Walporzheim ist derzeitiger Endpunkt der Ahrtalbahn. Da das reizvolle Empfangsgebäude, in dem auch der Fahrdienstleiter sitzt, im Zuge des Wiederaufbaus u.a. nicht barrierefrei umgebaut werden kann, wird es demnächst zwar abgetragen, aber im Freilichtmuseum Kommern wiederaufgebaut. Der Bahnsteig hatte sich seit den 1980er-Jahren, als 213 338 auf Ausfahrt wartet, gegenüber 2019 bis auf den „Sicherheitsstreifen“ nicht viel verändert.



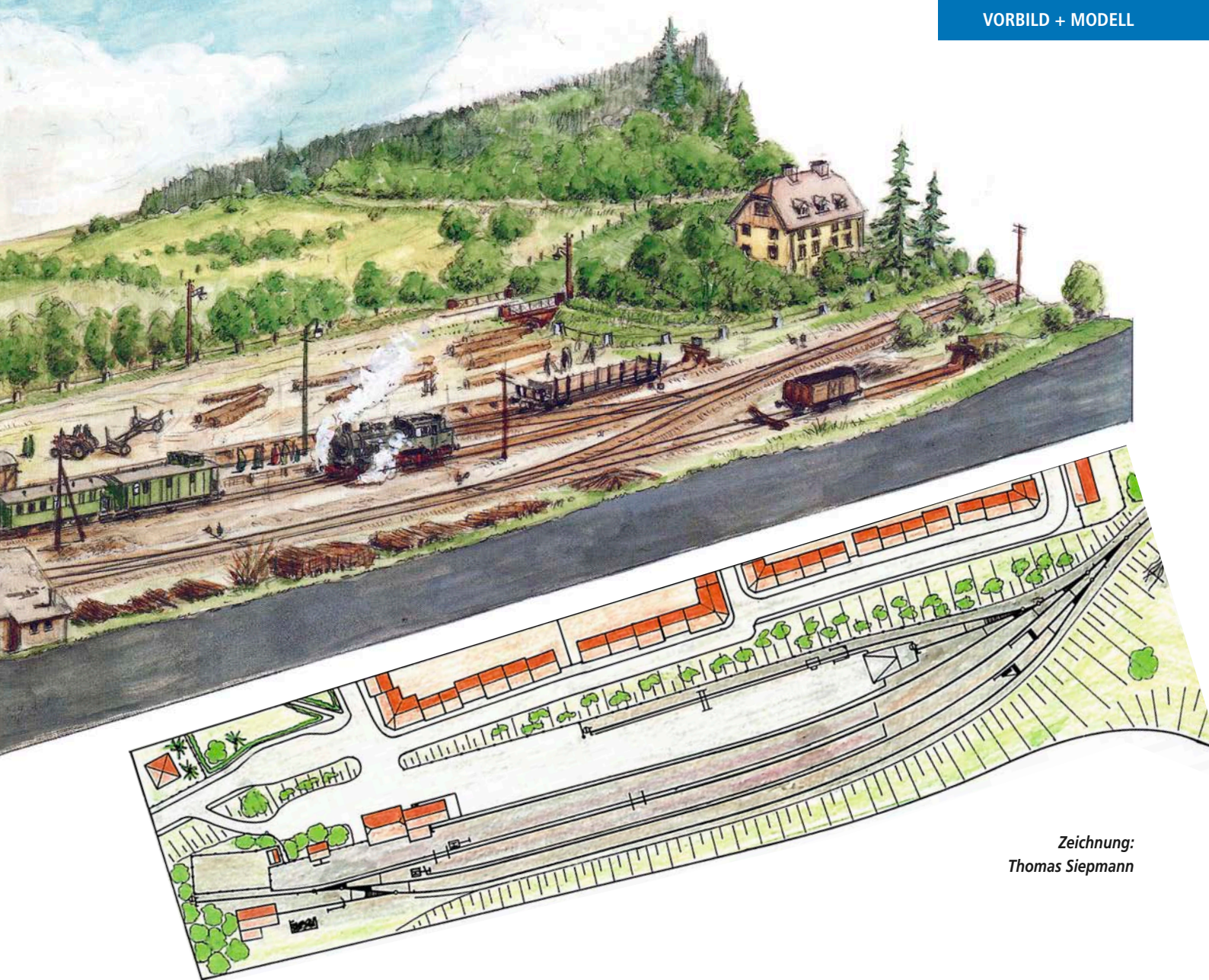


Zeichnung:
Reinhold Barkhoff



Links: Der Güterverkehr ist „zeitlebens“ deutlich hinter der offiziellen zivilen Begründung des Ausbaus zur Entlastung von Rhein- und Moselstrecke zurückgeblieben. Eine Tatsache, die die militärischen Beweggründe im Nachhinein nochmals deutlich unterstreicht, denn außer zu Kriegszeiten gab es keinen durchgehenden Güterverkehr. Auf der Verlängerung ab Dümpelfeld verkehrten die letzten Nahgüterzüge 1973. Von Adenau wurde noch bis 1986 Holz abgefahren und in Hönningen wurde noch bis 1999 ein Unternehmen mit Drahtrollen beliefert.

An der unteren Ahr war der örtliche Wasserabfüller Apollinaris der mit Abstand größte Güterkunde. Die Firma hatte sogar Schiebewandwagen mit Werbung in festen Umläufen. Bis 2001 MORA-C (ein Acronym für Marktorientiertes Angebot Cargo) kam, gab es sogar Containerzüge für den Getränkehersteller. 213 337 rangiert 1987 Apollinaris-Wagen im Bahnhof Bad Neuenahr.



Zeichnung:
Thomas Siepmann

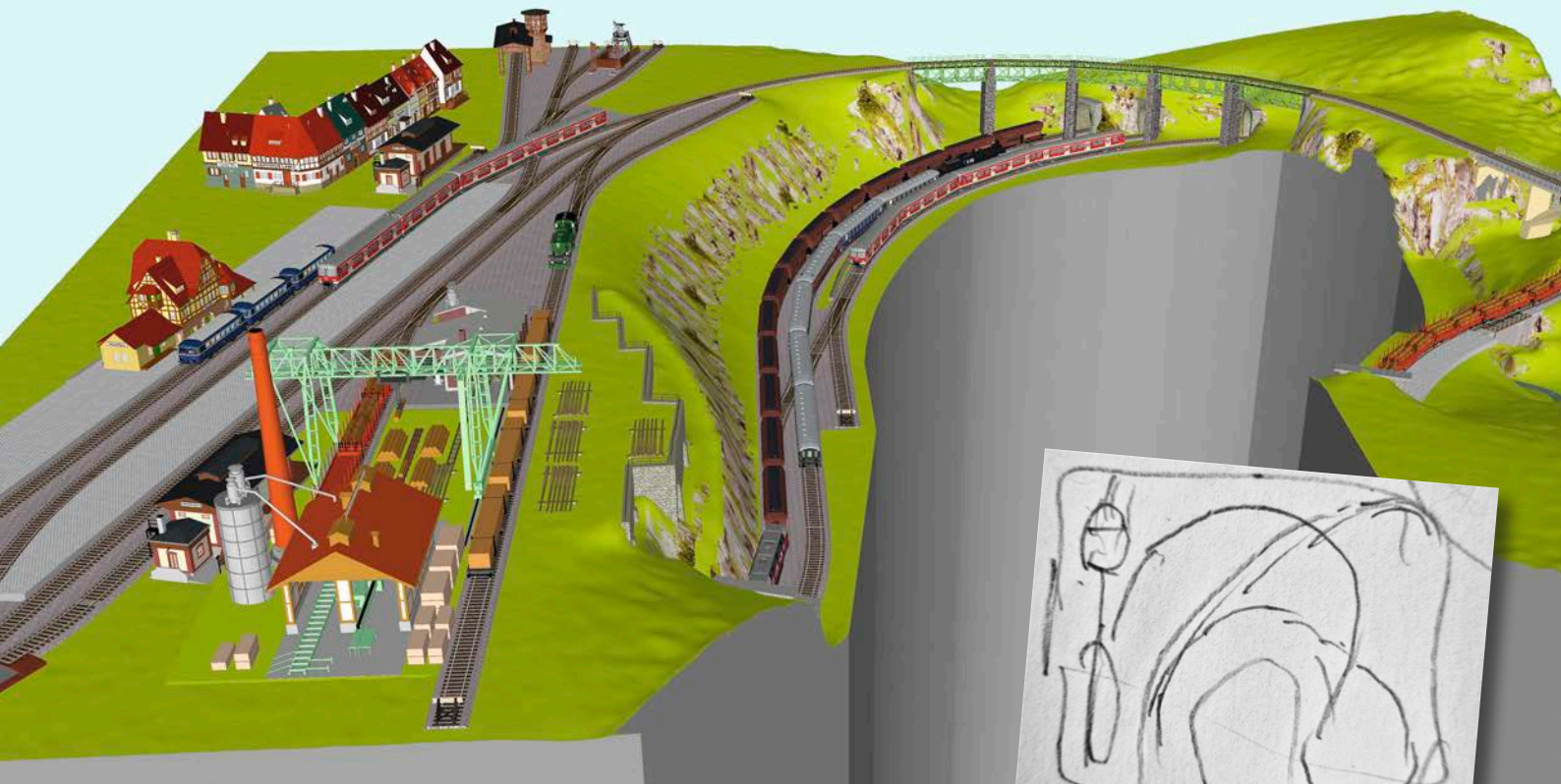
Der Bahnhof Adenau ...

... als ursprünglicher und späterer Endpunkt der Ahrtalbahn findet sich auch im Anlagenentwurf wieder und wird „vorbildgerecht“ nach Durchfahren von Dümpelfeld alias Dümpelberg erreicht. Wie vorbildnah sowohl Reinhold Barkhoff als auch Thomas Siepmann die Vorbildsituation ins Modell übertragen haben, zeigt der Vergleich des Siepmannschen Geisplans mit dem Barkhoffschen Schaubild. Letzteres ist nicht für den Siepmann-Plan entworfen worden, sondern entstand bereits einige Jahre früher. Chapeau an beide Künstler!

Mit dem Endpunkt Adenau sind wir auch am Ende dieses etwas anderen Anlagenvorschlags angekommen. Bleibt zu hoffen, dass die eine oder andere Anregung dabei war und dass im Ahrtal bald wieder Züge fahren. *Ludwig Fehr*



Lange Zeit wurde auch noch ein Baustoffhandel in Bad Neuenahr bedient, hier von 212 239 im Sommer 1998. Zum Einsatz kommen hier ebenfalls Schiebewandwagen.



Gedanken zur Anlagenplanung

Untergrund mit Zugspeicher

Für die Planung einer Anlage gibt es sicher viele Methoden – so nutzt Manfred Viernann dazu neben Papier und Bleistift auch den PC. Dabei sind aber immer einige Vorgaben zu beachten, um zu einem zufriedenstellenden Ergebnis zu gelangen.

Viele Modellbahner fangen nicht selten damit an, irgendetwas in ein Planungsprogramm zu hacken, ohne eigentlich richtig zu wissen, was sie wollen – und sind dann enttäuscht, wenn ihre Entwürfe keinen Gefallen finden. Daher fange ich (meistens jedenfalls, nach über 300 Planungen mag das erlaubt sein ...) ganz altbewährt mit einer einfachen Skizze an. Ob dies nun mit einem exakten Raumplan erfolgt oder nur mit ein paar einfachen Strichen als Ideenspender, spielt zunächst einmal keine Rolle. Für den Anfang empfehle ich aber immer noch Bleistift, Radiergummi und Zirkel!

Vorab kann jedoch am PC mit einem Planungsprogramm eine maßgenaue Zeichnung des vorgesehenen Anlagenraums erstellt und ausgedruckt werden, um entsprechend viele Blatt Papier zum Bemalen parat haben. Dabei sollten

aber auch sofort neben den Wänden – ganz wichtig – Fenster, Türen, Kaminvorsprünge und sonstige Hindernisse miteingezeichnet werden, am besten in einer eigenen Ebene, die man bei Bedarf ein- und ausblenden kann.

Ein paar Grundlagen vorab

Bevor nun aber die Ausdrücke zum „Kreise schlagen“ gemacht werden, ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Planungsprogramme exakt drucken. Außerdem kann ein großer Raum auf einem DIN-A4-Blatt nur stark verkleinert wiedergegeben werden. Um dennoch ein Gefühl für die Proportionen und die tatsächliche Größe zu bekommen, ist es hilfreich, mit der Flexgleisfunktion verschiedene Gleise anzulegen – beginnend mit einem 100 cm langen Gleis und den wichtigsten Gleisradien des gewünsch-

Mit einem schnell hingeworfenen Krakel kann die erste Idee zu einem Anlagenentwurf festgehalten werden. Nach und nach wird daraus dann ein richtiger Anlagenplan – mit einem Gleisplanungsprogramm wie Wintrack lässt sich außerdem eine erste 3D-Ansicht erstellen.

ten Gleissystems. Die kleinsten Gleisradien sollte man dabei aber außen vor lassen! Jetzt kann Mensch kreiseln, um ein Gefühl für den Raum zu bekommen, wo Kehren, Wendeln und sonstiges angelegt werden können.

Gehen wir einmal davon aus, dass die schlanken 15°-Weichen des vorgesehenen Gleissystems mit einem Abzweigradius von etwa 900 mm den Standardweichen des Vorbildes mit einem Radius von 190 m entsprechen. Diese dürfen mit 40 km/h befahren werden – folglich müssten unsere Streckenradien entsprechend deutlich größer sein, um dort schneller fahren zu können. Jetzt sollten wir aber nicht allzu pedantisch werden und verwenden, wenn es nicht anders geht, im sichtbaren Anlagenbereich einfach den Gegenbogen des Gleissystems, um die Strecke „um die Ecke“ bringen zu können – also mit einem Gleisradius von 900 mm. Am besten geht dies mit Flexgleis, weil man dann noch etwas „spielen“ und Übergangsbögen vorsehen kann. In der Mitte des Gleisbogens kann der Radius außerdem noch etwas kleiner werden, was dann später nicht mehr auffällt.

Allerdings gibt es bei der Planung mit dem K-Gleis auch einige Schwachpunkte, die nicht verschwiegen werden sollen. Leider gibt es keine passenden Bogenweichen zu den großen Radien, außerdem hat es der Marktführer bislang nicht geschafft, beim K-Gleis eine 28,8°-Kreuzung anzubieten, geschweige denn eine wirklich passende DKW ...

Kopf- oder Durchgangsbahnhof

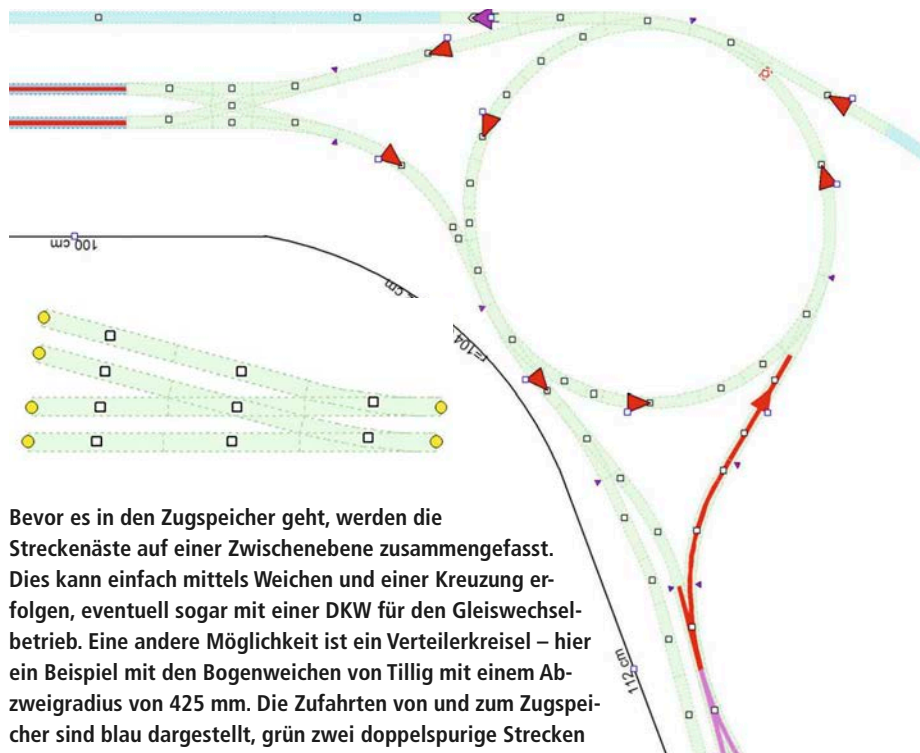
Meine Vorliebe gilt dem Kopfbahnhof oder auch der Spitzkehre, die für mich, vor allem bei kleineren Anlagen, den meisten Spielspaß bieten. Für die faulen Tage kommen einfach Wendezüge zum Einsatz. Wird dagegen (positiver) Stress gewünscht, kann das ganze Programm erfolgen – mit Lokwechsel, Umsetzen der Lok sowie dem Zerlegen und Zusammenstellen von Güterzügen. Bei Durchgangsbahnhöfen beschränke ich mich meist auf nur drei bis vier Gleise, da jedes weitere Gleis das Weichenvorfeld verlängert, womit wir wieder beim alten Thema Platzmangel wären. In jedem Fall sollten aber auch ausreichend Abstellgleise vorhanden sein, um Wagen und auch ganze Züge abstellen zu können.

Eingleisig mit Flexgleis

Gerade bei kleineren Anlagen sieht eine eingleisige Streckenführung in Verbindung mit großen Radien einfach besser aus. Der Gleisplan wirkt viel ruhiger und nicht so überfüllt. Immer wieder sieht man auf Plänen gedankenlose S-Bogen, die sich aber eigentlich fast immer vermeiden lassen. Es heißt zwar in der Regel, der „Hauptstrang muss auf einer Weiche gerade weitergeführt“ werden, aber es gibt bei der Bahn genügend abweichende Vorbilder. Die Weichenradien sind in diesem Fall zwar deutlich größer, aber es gibt sie im Modell mittlerweile auch (etwa von Tillig, Roco oder Weinert, mit 1350, 1540 und 1900 mm).

Der Verzicht auf starre Radien ist der nächste Schritt, weil so der Platz optimal genutzt werden kann. Außerdem entfällt dabei die elende Suche nach den pas-

Ein erster Entwurf für einen kleinen Zugspeicher mit praktikablen Abmessungen. Hellblau ist die Zufahrt, rot für eine eventuelle Kasette, weshalb das Gleis hier auch relativ weit vorne liegt, grün sind die Nutzlängen.



Bevor es in den Zugspeicher geht, werden die Streckenäste auf einer Zwischenebene zusammengefasst. Dies kann einfach mittels Weichen und einer Kreuzung erfolgen, eventuell sogar mit einer DKW für den Gleiswechselbetrieb. Eine andere Möglichkeit ist ein Verteilerkreis – hier ein Beispiel mit den Bogenweichen von Tillig mit einem Abzweigradius von 425 mm. Die Zufahrten von und zum Zugspeicher sind blau dargestellt, grün zwei doppelspurige Strecken (eine davon mit Gleiswechsel). Die erforderlichen Abschnitte zum Umpolen sind rot eingezeichnet; die rote Weiche unten rechts polt lageabhängig um. Jetzt sollten Gleichstromer aber nicht gleich erschrecken – im Prinzip sind nur ein oder zwei Umpolungsabschnitte mehr notwendig. Grafiken: Manfred Viernann

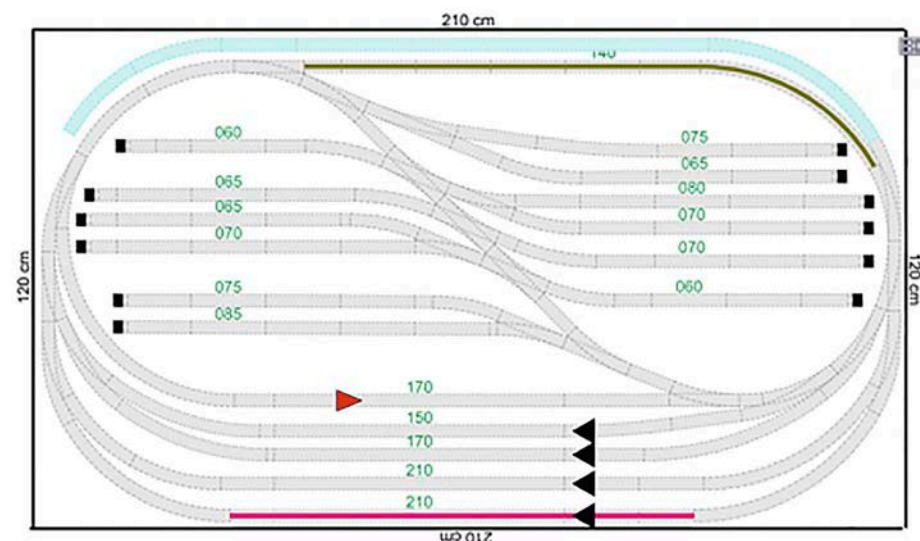
senden – und verhältnismäßig teuren – Ausgleichsstücken. Bei so manchen Plänen habe ich immer den Eindruck, dass die „Plattengröße“ dem Gleisraster angepasst wurde, weil fast nie Ausgleichsstücke zu sehen sind ...

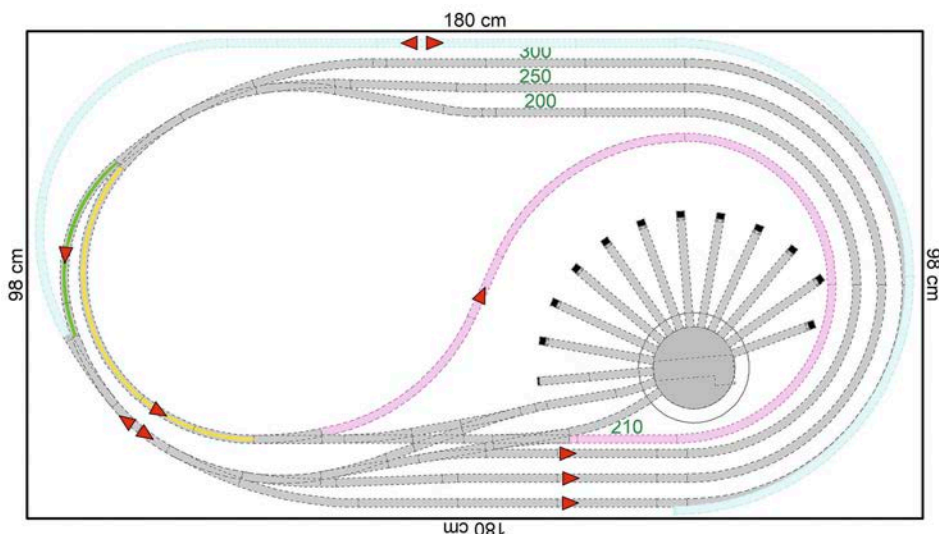
Bei so mancher Ausstellungsanlage, die ich mir angesehen habe, immer das gleiche Schema: ein 30°-Bogen, ein gerades Gleisstück, danach wieder ein oder zwei 30°-Bögen. Einfach langweilig und vorhersehbar! Dennoch kann man „starre“ Gleise auch bei mir finden. Sie liegen aber nur im verdeckten Bereich,

weil sie sich schnell verlegen lassen und man feste Radien einhalten kann, ohne ständig kontrollieren zu müssen.

Rampen versus Wendel

Wenn die Art des Anlagengrundrisses feststeht, fange ich überwiegend mit dem Zugspeicher an. Das mag viele irritieren, aber beim Hausbau fängt Mensch auch mit dem Keller an, weil dort u.a. auch die Versorgungsleitungen für Strom, Gas und Wasser liegen. Die Aufahrt zur Zwischenebene erfolgt über-



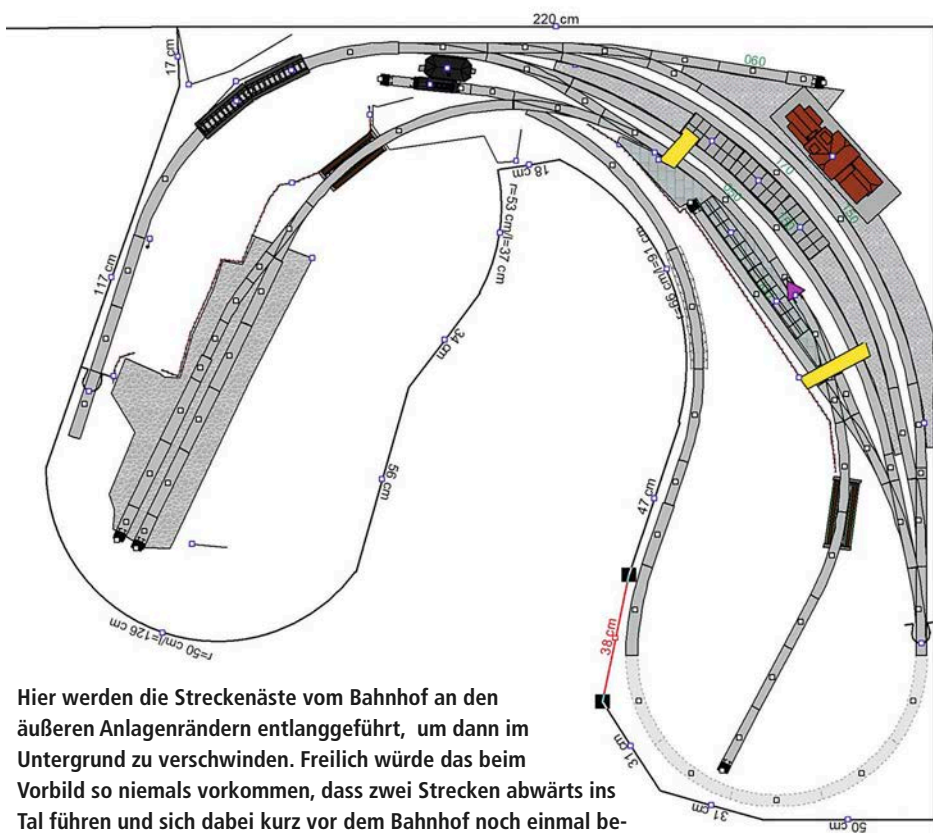


Eine deutlich bessere Möglichkeit für die Gestaltung eines Zugspeichers, diesmal mit deutlich längeren Abstellgleisen und einer Drehscheibe. Das Zufahrtsgleis ist wieder blau dargestellt, die Umpolungsstrecke rot, die „Kreiselstrecke“ grün. Die Ausfahrt, die auch ein lokbespannter Wendezug zum Kopfmachen benutzt, ist gelb eingezeichnet.

wiegend mit Rampen. Sie sind nicht nur billiger und einfacher zu bauen als eine Wendel – auch das Problem einer zu steilen Neigung lässt sich leichter umgehen. Eine Rampe kann bei der Planung viel einfacher verlängert oder in der Neigung geändert werden als eine Wendel. Da die wichtigsten Abschnitte im vorde-

ren Anlagenbereich liegen sollten, ergibt sich die Lage der Zufahrt und der Rampe meist am hinteren Anlagenrand.

Bei der Anlagenplanung hört man in Bezug auf den Betrieb oft die Begriffe Hundeknochen, Point-to-Point- und Kreisverkehr, wobei die Strecken in einen – meist zu kleinen – Schattenbahn-



Hier werden die Streckenäste vom Bahnhof an den äußeren Anlagenrändern entlanggeführt, um dann im Untergrund zu verschwinden. Freilich würde das beim Vorbild so niemals vorkommen, dass zwei Strecken abwärts ins Tal führen und sich dabei kurz vor dem Bahnhof noch einmal begegnen oder gar kreuzen. Auch dass die sogenannte Paradestrecke unterhalb des Bahnhofs vorbeigeführt wird, ist eigentlich unrealistisch. Die Strecken müssen folglich optisch getrennt und doch wieder zusammengeführt werden. Aufgabenstellung ist es jetzt, die linke Strecke unter den Bahnhof zu führen ...

hof führen. Bei meinen Planungen hat sich eine etwas andere Vorgehensweise herausgebildet. Sie erlaubt, dass alle genannten Betriebsformen gleichermaßen nachgespielt werden können. Dazu werden die Streckenäste auf einer Zwischenebene zusammengefasst. Dies kann einfach mittels Weichen und einer Kreuzung erfolgen, eventuell sogar mit einer DKW für den Gleiswechselbetrieb. Eine andere Möglichkeit ist der Verteilerkreis.

Züge im Untergrund

Für den Schattenbahnhof verwende ich lieber „Zugspeicher“ als übergeordneten Begriff. Dieser enthält alle Formen, um komplette Züge abzustellen. Des Weiteren setze ich eine elektronische Steuerung voraus. Vor allem bei einer Neuplanung kommt dies letztlich deutlich billiger – nicht des Schaltens wegen, sondern in erster Linie zur Überwachung des Hades.

Er heißt bei mir seit über 20 Jahren „sequentieller“ Zugspeicher. Dies bedeutet, dass mehrere Züge in einem Gleis abgestellt werden, was auch schon bei einer verhältnismäßig kleinen Grundfläche machbar ist. Die Steigerung ist der „voll sequentielle“ Zugspeicher mit einer Kreisstrecke. Bei einem kleinen Zugspeicher, dessen Gleise nur eine kurze Nutzlänge aufweisen, spielt das „Kreiseln“ natürlich keine große Rolle – aber ab größeren Längen von Gleisen und Zügen oder beim Kopfmachen lokbespannter Wendezüge macht es sich bemerkbar.

Mein Zugspeicher bietet einige Vorteile. Er muss zunächst nur zwei bis drei Gleise aufweisen und kann später erweitert werden (der Platz der erforderlichen Weichen kann dabei mit einem Flexgleis überbrückt werden. Während der Bauphase kann bereits gespielt, äh, natürlich getestet werden. Außerdem ist das vorbildgerechte Kopfmachen von lokbespannten Wendezügen möglich. Diese sollen ja so zurückkommen, wie sie aus dem sichtbaren Bahnhof ausgefahren sind – beispielsweise mit dem Steuerwagen voraus. Bei einer einfachen Kehrschleife oder einem „Hundeknochen“ würde der Zug auch wieder mit dem Steuerwagen voraus in den Bahnhof zurückkommen, was aber nicht erwünscht ist. Also macht der Wendezug im Zugspeicher einen Umweg über das „Kreiselgleis“ ins Ausfahrgleis, kann Kopfmachen – und schon ist der Steuer-

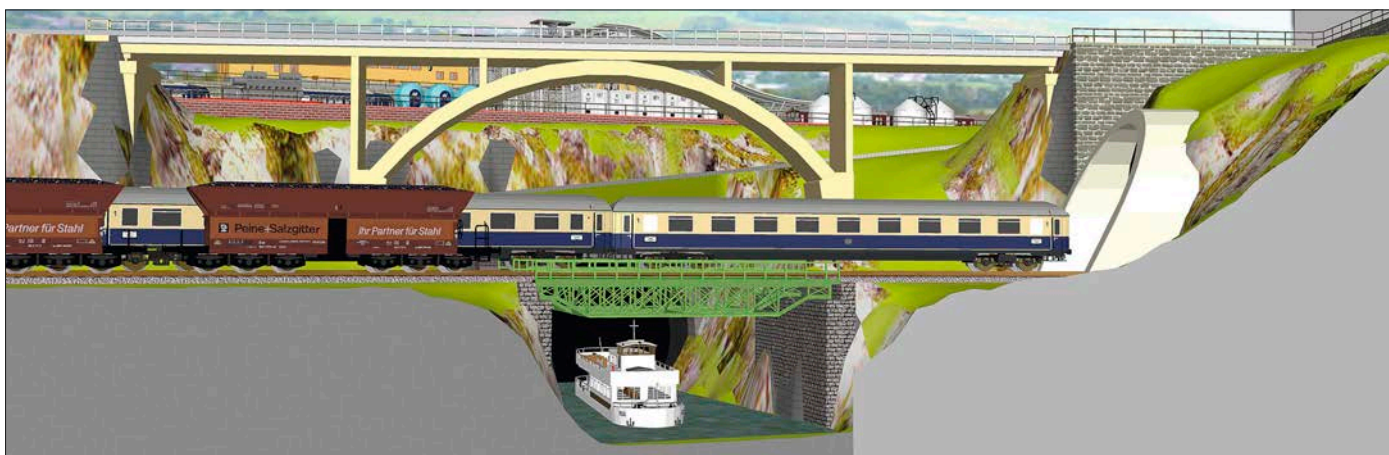
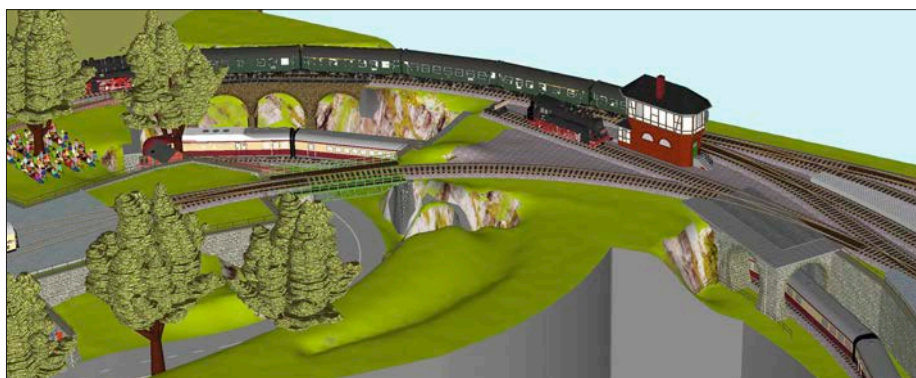
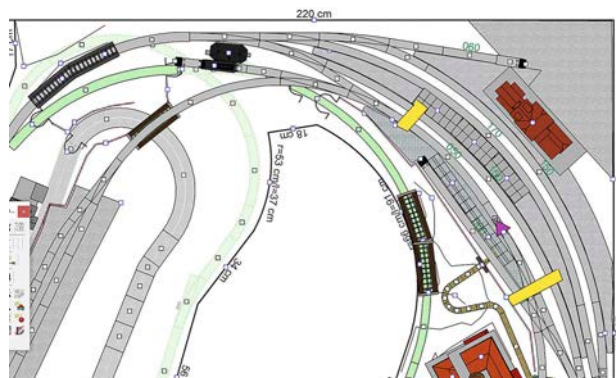
wagen am Zugende. Es sind dazu also keine Stumpfgleise erforderlich, die für reine Wendezüge wie Schienenbus & Co. verwendet werden. Die Gleise werden nun in Blöcke unterteilt, wobei ich noch keine Formel für die optimale Blocklänge gefunden habe. Vereinfacht nehme ich eine Flexgleislänge, weil ein Block ohnehin isoliert werden muss.

Zum Schluss ist noch auf ausreichende Gleisabstände (80 bzw. 50 mm für H0 und N) und auf zusätzliche Eingriffsmöglichkeiten zu achten, damit mit dem „Fünffingerkran“ eingegriffen werden kann, falls es einer Lok (oder einem Wagen) schlecht wird, sie umfällt und wieder aufgerichtet werden muss.

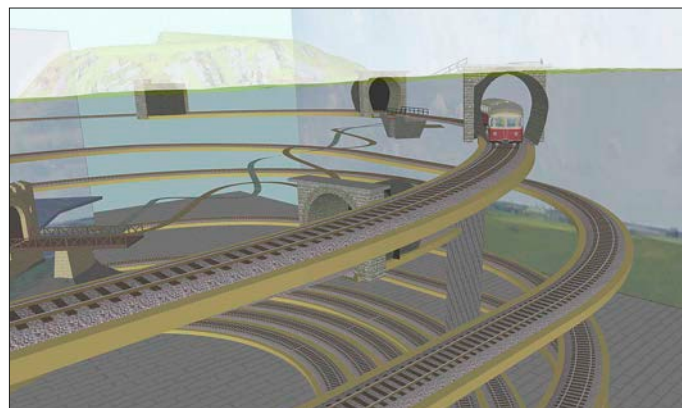
Manfred Viermann

Rechts: So könnte dann der ausgestaltete Anlagenabschnitt aussehen. Der Personenzug hat den Bahnhof verlassen und fährt zum Zugspeicher. Eine Etage tiefer ist der TEE auf der Parastrecke unterwegs.

Die rechte Strecke muss auch unter den Industrieanschluss führen, um an den linken Anlagenrand zu gelangen. Eine 30°-Kreuzung, eine Brücke als Straßenüberführung und etwas Landschaftsgestaltung löst das Problem – wo sich der linke Streckenast vom Bahnhof fortsetzt, muss jetzt nicht mehr erklärt werden.



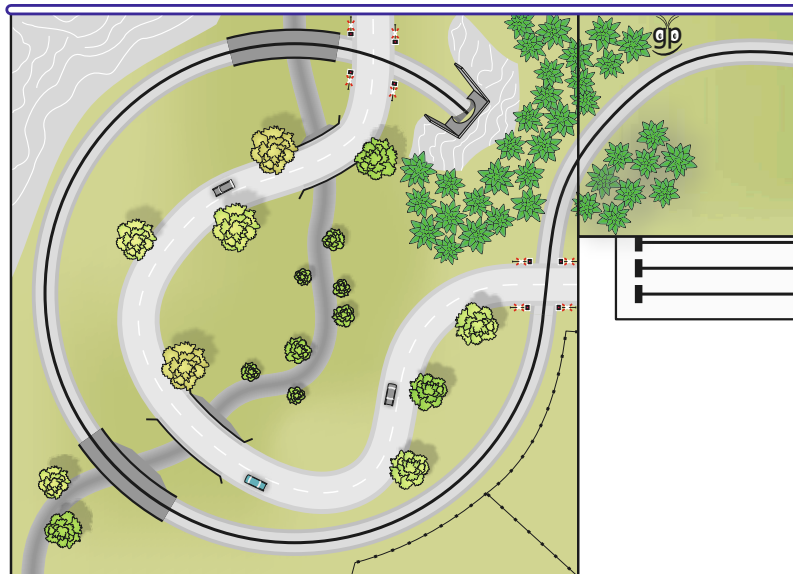
Zum Schluss noch ein paar Bemerkungen zur Gestaltung. Als Blickfang lassen sich ohne großen Aufwand am Anlagenrand Brücken über Flüsse, Kanäle oder Taleinschnitte anlegen. Voraussetzung ist allerdings, dass der Zugspeicher entsprechend tief angelegt wird. Die meisten Strecken liegen beim Vorbild zudem auf Dämmen – und nicht flach auf dem Land (noch nicht einmal in der norddeutschen Tiefebene ...).



Was ebenfalls mit Hintergrundkulissen gemacht werden kann: Sie können „vorgehängt“ werden, um Streckenabschnitte zu tarnen, beispielsweise bei den Rampen, die in den Untergrund zum Zugspeicher führen. Viele käufliche Hintergrundkulissen lassen sich leider nicht nahtfrei verlängern; eine Ausnahme bilden u.a. die Kulissen aus dem „Modellbau-Atelier Dietrich“ (www.atelier-dietrich.at).



Der Betrieb auf Steilstrecken unterliegt besonderen Vorschriften, was die Nachbildung und den Betrieb im Modell durchaus reizvoll machen kann. Eine der wenigen Steilstrecken – bis in die 1920er-Jahre mit Zahnstangenabschnitten – führte von Linz am Rhein über die Hänge des Westerwalds zur Spitzkehre St. Katharinen und nach Flammersfeld. Gerhard Peter stellt verschiedene Modellumsetzungen und Betriebsmöglichkeiten in drei Baugrößen unter dem Motto „Beschaulicher Betrieb mit der Konzentration auf das Wesentliche“ vor.



Pendelbetrieb auf Steilstrecken nach Westerwälder Motiven

Steil hinauf und steil hinab

Bereits vor Jahrzehnten faszinierte mich ein schon fast exotischer Wendezug, den ich aber erst 2022 in Baugröße N umsetzte und ab MIBA 5/2023 vorstellte. Neugierig geworden beschäftigte ich mich mit der Westerwälder Steilstrecke und den historischen Zusammenhängen. Dabei stieß ich zwangsläufig auf den Spitzkehrenbahnhof St. Katharinen, den ich anfangs wegen seiner überschaubaren Gleisanlage mit zwei Weichen nicht weiter beachtete. Schließlich gibt es interessantere und größere Spitzkehrenbahnhöfe.

Erst die Information von Jörg Seyffert, dass beide Streckenäste zum Bahnhof St. Katharinen Steilstreckenabschnitte aufwiesen, weckte mein Interesse. Da beide Streckenäste mit Steilstreckenabschnitten zum Spitzkehrenbahnhof hinaufführten, war wegen der Steilstreckenvorschrift ein Umsetzen der Dampflok nicht notwendig, denn die Loks mussten sich stets auf der Talseite befinden. Zudem war St. Katharinen auch kein Kreuzungsbahnhof. Ich spielte verschiedene Betriebsszenarien durch, die meine Begeisterung für diesen Bahnhof und die Betriebschwernisse durch die beiden Streckenäste weckten. Vor meinem geistigen Auge entstanden verschiedene, schlichte Anlagenentwürfe in drei Baugrößen, die ich im Folgenden vorstelle.

Fokussierung

Bei den vorgestellten Entwürfen geht es nicht um lange Züge, Rangierbetrieb bis der Arzt kommt oder maximale Anzahl von Gleisen pro Quadratmeter Modellbahnanlage. Vielmehr steht der beschauliche Betrieb auf dem Programm. Wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h auf den Steilstrecken lassen sich die Züge trefflich bei ihrer Fahrt verfolgen und das Arbeiten von Stangen und Steuerung an den Dampflok beobachten.

Damit wäre das Zeitfenster eines Anlagenentwurfs ab Epoche II bis zum Beginn der Epoche IV definiert. Selbst der Betrieb mit einer Steilstrecken-V-100 (BR 213) und einem Steilstreckenschienenbus (BR 797) bietet interessanten abwechslungsreichen Betrieb. Das gilt besonders während der Phase des Traktionswechsels bei einem Mischbetrieb.

Allen Entwürfen gemeinsam ist der geringe modelltechnische Aufwand ohne elektrisch fernbedienbare Weichen und nur wenigen schaltbaren Gleisabschnitten. Der Fahrbetrieb erfolgt manuell entweder mit einem analogen oder digitalen Steuergerät. Dank der schaltbaren Gleisabschnitte kann auch zwischen Analog- und Digitalbetrieb gewechselt werden, wenn die Loks in stromlosen Gleisabschnitten stehen.

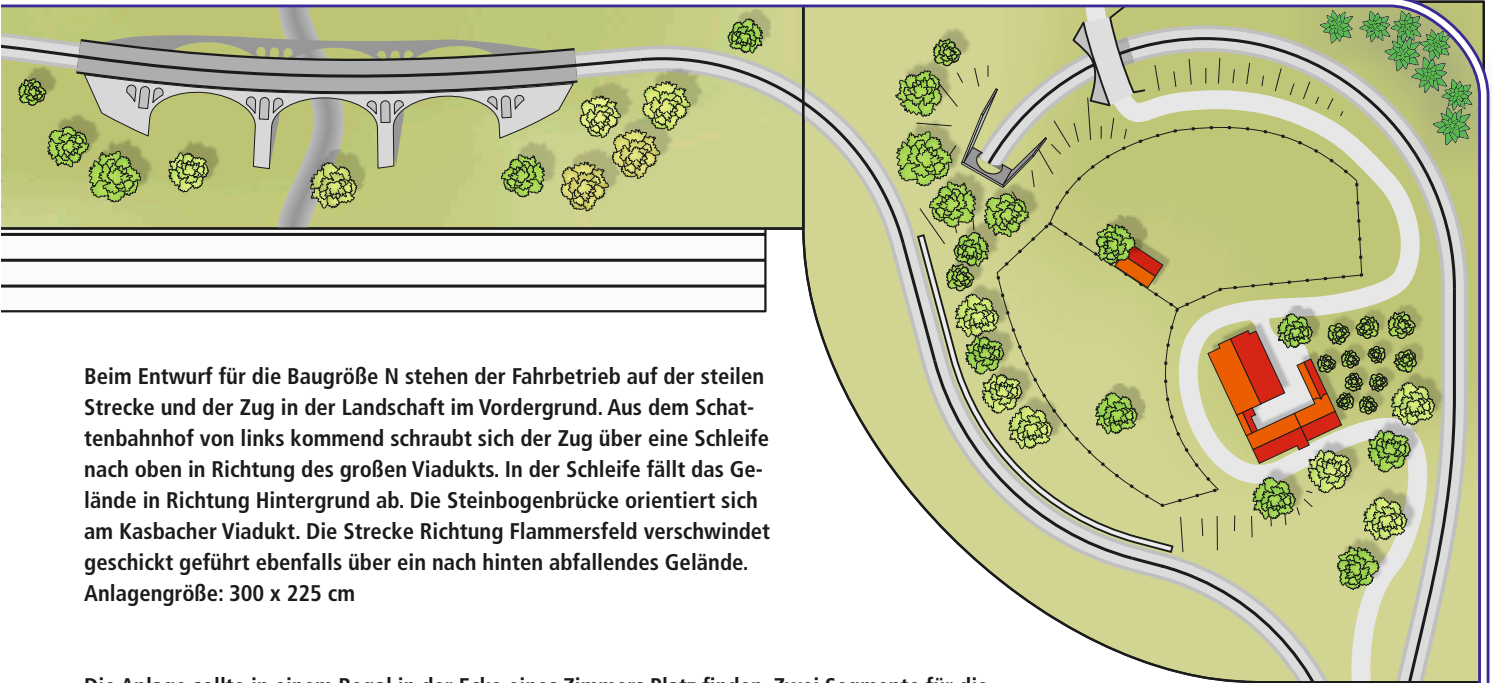
Wegen des notwendigen Einsatzes von Steilstreckenloks ist die Auswahl an Fahrzeugen sehr überschaubar. Lassen wir den Zahnstangenbetrieb mit den Zahnradloks der Baureihe 97.0 (pr. T 26) mangels Modellen außer Acht, zumal er bereits ab 1924 aufgegeben wurde. Zur Auswahl kommen lediglich die Baureihen 93 und 94 sowie zur DB-Zeit zusätzlich noch die BR 82.

In Sachen Platzbedarf und Schwierigkeitsgrad beim Modellbau reicht die Spanne von leicht bis etwas anspruchsvoll. Unabhängig von der Baugröße kann sich der Steilstreckenbetrieb auf die Spitzkehre konzentrieren. Hat man Platz, lassen sich Teile der Streckenäste vielleicht mit Haltepunkten und Bahnhöfen ausschmücken.

Beschaulich in St. Katharinen

Bei allen vorgestellten Anlagenentwürfen stellt St. Katharinen den betrieblichen Mittelpunkt dar, in dem prinzipiell nicht allzuviel passiert. Der Fokus liegt auf der Beobachtung des langsam hereinrollenden Wendezugs. Nach einem kurzen Aufenthalt verschwindet er mit gemächlichem Tempo über den anderen Streckenast im Hintergrund.

Der überschaubare Ablauf ist ideal, um Fahrzeuge mit Betriebsgeräuschen einzusetzen. Ein kurzer Wendezug, ge-

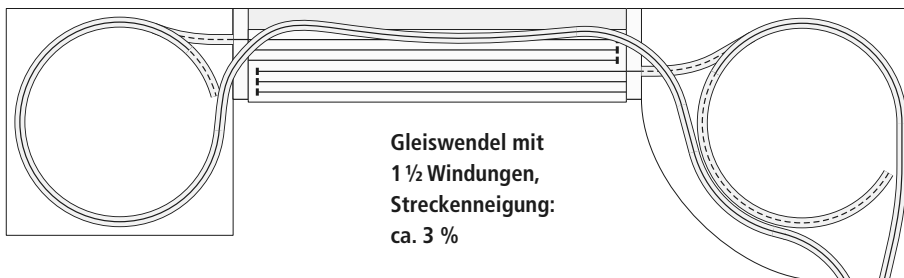


Beim Entwurf für die Baugröße N stehen der Fahrbetrieb auf der steilen Strecke und der Zug in der Landschaft im Vordergrund. Aus dem Schattenbahnhof von links kommend schraubt sich der Zug über eine Schleife nach oben in Richtung des großen Viadukts. In der Schleife fällt das Gelände in Richtung Hintergrund ab. Die Steinbogenbrücke orientiert sich am Kasbacher Viadukt. Die Strecke Richtung Flammersfeld verschwindet geschickt geführt ebenfalls über ein nach hinten abfallendes Gelände. Anlagengröße: 300 x 225 cm

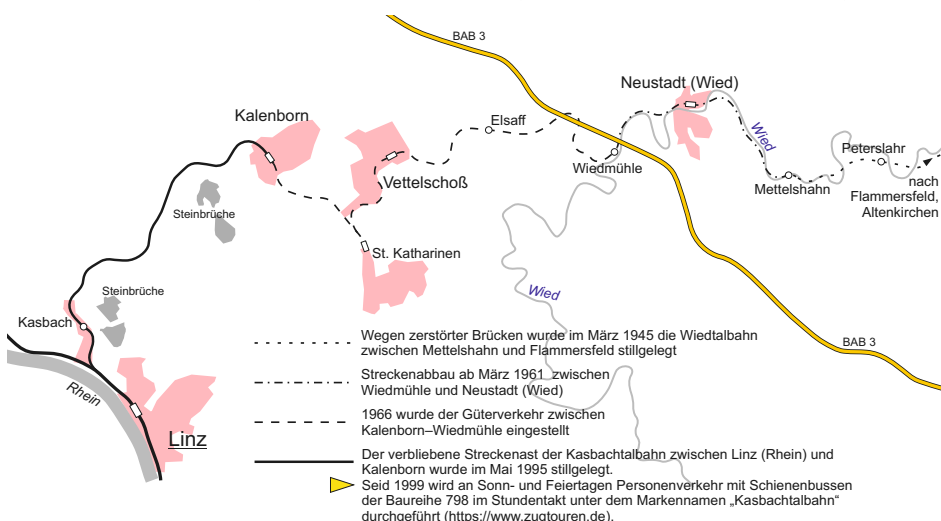
Die Anlage sollte in einem Regal in der Ecke eines Zimmers Platz finden. Zwei Segmente für die einfachen Gleiswendeln und zwei Segmente für den Bahnhofs- und Streckenteil sollten den Anlagenbau überschaubar halten. Wenig zu installierende Technik, kreativer Landschaftsbau und Züge in der Landschaft sind die Merkmale dieses Konzepts.

Gleiswendel mit
1 ¾ Windungen,
Strecken­neigung:
ca 3 %

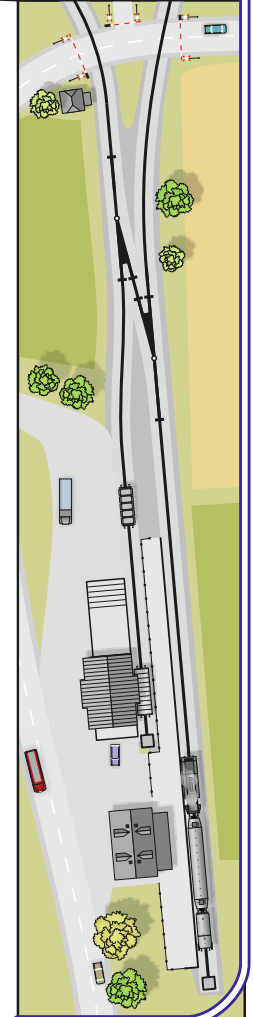
Maßstab: 1:25



Der Fiddleyard ist für das N-Projekt aus Platzgründung und zur Vermeidung von Gleiswendeln mit vielen Windungen in einer Schublade untergebracht. Um die Schublade komplett unter der Anlage hervorziehen zu können, sind Vollauszüge zu montieren. Diese sind zwar teurer als normale Teleskopzüge, werden aber deutlich präziser geführt. Ist der Fiddleyard als Schublade mit umlaufendem Rahmen konzipiert, könnte man die Konstruktion bis auf die Einfahrten staubdicht ausbilden. Die Schublade erlaubt das Einsetzen, Tauschen oder „Umbauen“ von Zügen. Von vorn bietet eine Plexiglasscheibe Einblicke in den eventuell mit LED-Bändern beleuchteten Schattenbahnhof. Ein einfacher Riegel sollte die Schublade für jedes Gleis arretieren. *Gleispläne: gp*



Maßstab: 1:10



Der Spitzkehrenbahnhof St. Katharinen dient zwar als Vorlage, jedoch könnte man Ladegleis und Gebäude auch an die Hintergrundkulisse legen, ohne die einfache Bahnhofsstruktur zu verändern. Segmentgröße: 135 x 30 cm

schoben z.B. von einer BR 94, rollt ohne Auspuffschlag in den Bahnhof. Zu hören sind nur die Pumpen, der Generator und das Rollen der Räder. Vielleicht quetschen beim Anhalten noch ein wenig die Bremsen. Über ein stationäres Geräuschmodul hört man, wie Türen geöffnet oder zugeschlagen werden, Stimmen im Hintergrund und andere Geräusche aus dem Umfeld des Bahnhofs.

Während des Aufenthalts wird die zentrale Weiche in der Bahnhofseinfahrt vom Heizer umgelegt. Im Modell passiert das über eine mechanische Stellvorrichtung vom Anlagenrand aus.

Nach einem kurzen Aufenthalt hört man das Türenzuschlagen und die Trillerpfeife des Schaffners. Der Lokführer lässt noch einen kurzen Pfiff ertönen, bevor er den Regler öffnet. Der Zug setzt sich mit leisen Auspuffschlägen in Bewegung, da er weder schwer ist noch stark beschleunigt werden muss.

Spannender wird es, wenn ein Güterzug von Linz kommend auf der Strecke nach Neustadt unterwegs ist. Nehmen wir an, er hat einen Rungenwagen dabei, der in St. Katharinen an der Ladestraße abgesetzt werden muss. Der dort stehende gedeckte Güterwagen muss nach Linz überstellt werden.

Um den gedeckten Güterwagen nicht unnötig über die Steilstreckenabschnitte zu schleppen, wird nur der Rungenwagen zugestellt. Der Güterwagen wird erst bei der Rückfahrt mitgenommen. Zweckmäßigerweise hängt der Rungenwagen direkt an der Lok.

Lassen wir nun den Güterzug gedanklich in den Bahnhof rollen. Man hört wieder das leise Rollen der Räder, das Klackern der Schienenstöße und die Betriebsgeräusche der Tenderlok ohne Auspuffschlag. Mit dem Abbremsen des Güterzugs ist auch das Quietschen einiger Bremsen zu vernehmen. Der Heizer kuppelt für das anstehende Rangiermanöver den Zug bis auf den Rungenwagen ab.

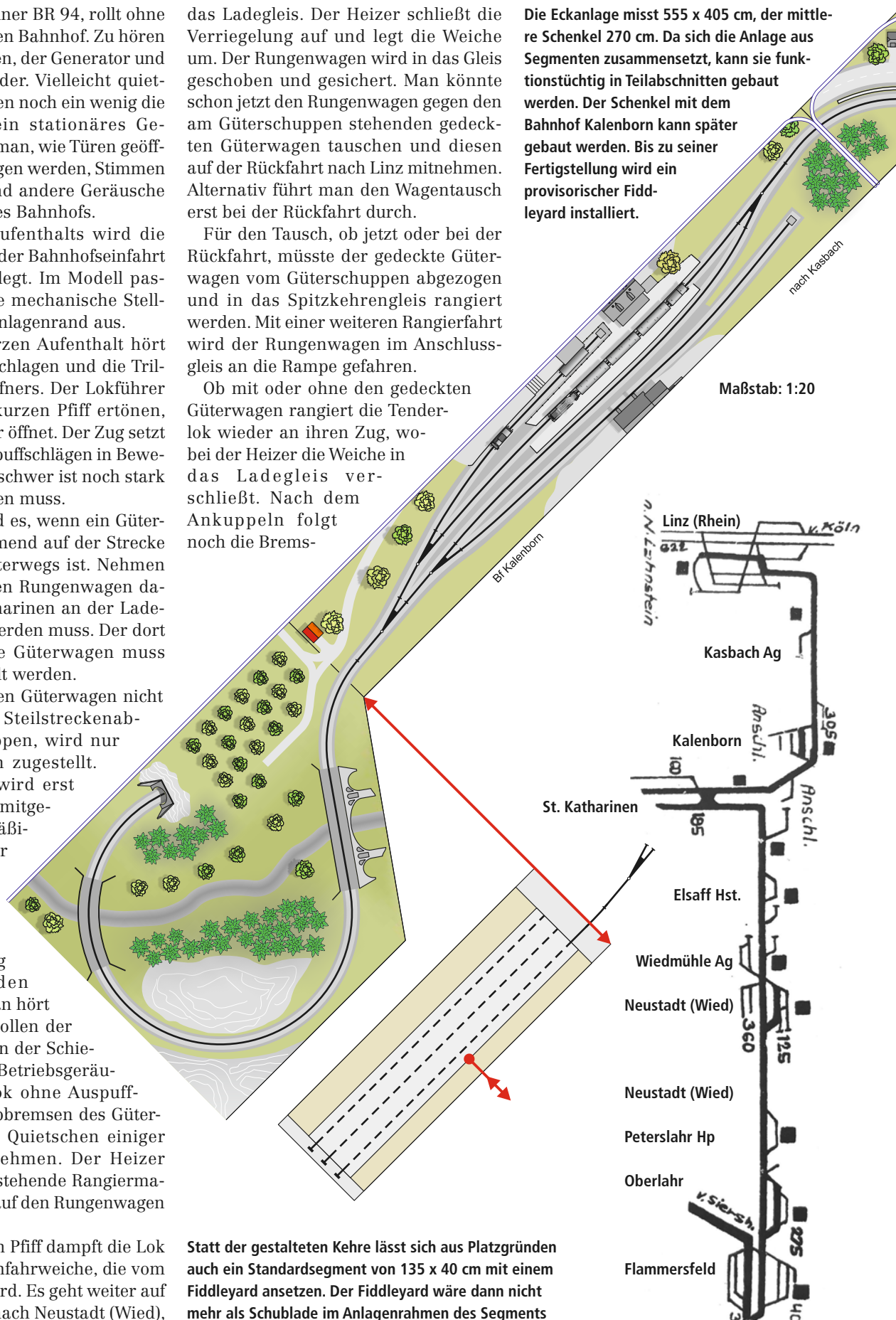
Mit einem kurzen Pfiff dampft die Lok bis kurz vor die Einfahrweiche, die vom Heizer umgelegt wird. Es geht weiter auf das Streckengleis nach Neustadt (Wied), aber nur bis kurz hinter die Weiche in

das Ladegleis. Der Heizer schließt die Verriegelung auf und legt die Weiche um. Der Rungenwagen wird in das Gleis geschoben und gesichert. Man könnte schon jetzt den Rungenwagen gegen den am Güterschuppen stehenden gedeckten Güterwagen tauschen und diesen auf der Rückfahrt nach Linz mitnehmen. Alternativ führt man den Wagentausch erst bei der Rückfahrt durch.

Für den Tausch, ob jetzt oder bei der Rückfahrt, müsste der gedeckte Güterwagen vom Güterschuppen abgezogen und in das Spitzkehrengleis rangiert werden. Mit einer weiteren Rangierfahrt wird der Rungenwagen im Anschlussgleis an die Rampe gefahren.

Ob mit oder ohne den gedeckten Güterwagen rangiert die Tenderlok wieder an ihren Zug, wobei der Heizer die Weiche in das Ladegleis verschließt. Nach dem Ankuppeln folgt noch die Brems-

Die Eckanlage misst 555 x 405 cm, der mittlere Schenkel 270 cm. Da sich die Anlage aus Segmenten zusammensetzt, kann sie funktionstüchtig in Teilabschnitten gebaut werden. Der Schenkel mit dem Bahnhof Kalenborn kann später gebaut werden. Bis zu seiner Fertigstellung wird ein provisorischer Fiddleyard installiert.



Statt der gestalteten Kehre lässt sich aus Platzgründen auch ein Standardsegment von 135 x 40 cm mit einem Fiddleyard ansetzen. Der Fiddleyard wäre dann nicht mehr als Schublade im Anlagenrahmen des Segments zu integrieren.

Die Anlage ist durch die Kulissenführung in drei Abschnitte unterteilt. Das bietet die Option, die Anlagenteile gestalterisch und optisch voneinander zu trennen.

probe, bevor die Fahrt über die Steilstreckenabschnitte nach Neustadt weitergeht. Ein kurzer Pfiff und der Zug setzt sich mit seiner Fuhre und leisen Auspuffschlägen in Bewegung. Bei der Rückfahrt des Zugs wiederholt sich das Spektakel.

Mit Steilstreckenabschnitten

Abhängig von den Platzverhältnissen im Hobbyraum lässt sich ein Teil der Steilstrecke einbeziehen, um dort die mit maximal 30 km/h fahrenden Züge mit vernehmlicher Geräuschkulisse bei der Bergfahrt beobachten zu können. Die Steilstrecken können bis auf markante Abschnitte wie das Kasbacher Viadukt aus Platzgründen nur stellvertretend abgebildet werden.

Der N-Entwurf auf der vorherigen Doppelseite zeigt den nach Linz führenden Streckenast. Das Kasbacher Viadukt als markanter Abschnitt ist auf dem mittleren Segment nachgebildet. Die Strecke nach Neustadt verschwindet hingegen in einer linksläufigen Wendel vorbildgerecht bergab und modelltypisch in den Untergrund.

Das Besondere bei diesem Entwurf ist der sechsgleisige Schattenbahnhof, der in einer gemeinsamen Schublade untergebracht ist. Ein Durchfahren der Züge ist aber nicht vorgesehen, da nur jeweils drei Gleise aus jeder Richtung zu erreichen sind.

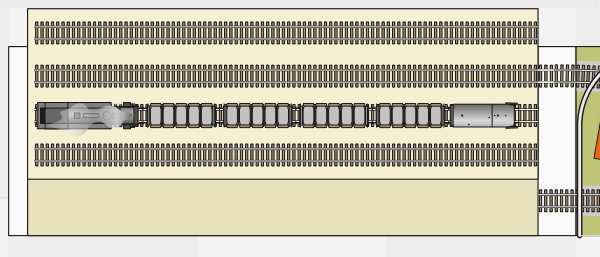
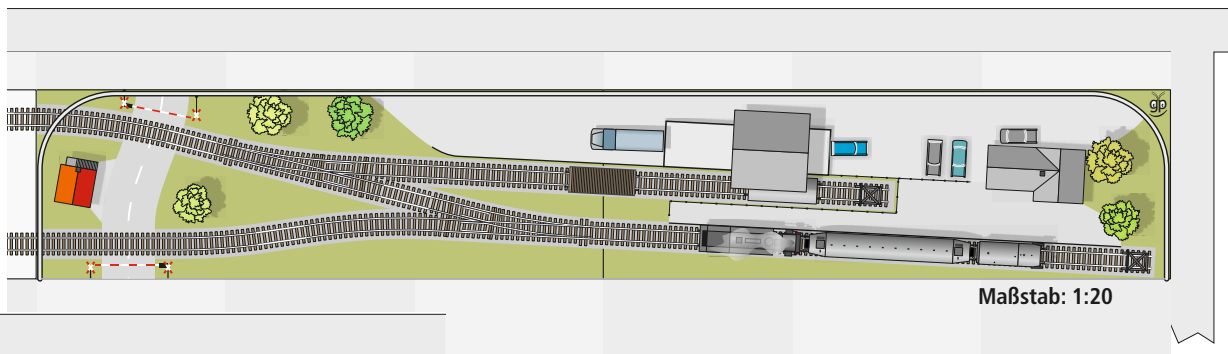
Etwas ausgefallen präsentiert sich der Entwurf für die Baugröße H0 mit dem in den Raum ragenden Spitzkehrenbahnhof. Auf den beiden an den Zimmerwänden aufgestellten Segmenten sind zwei Bahnhöfe untergebracht. Auf dem linken Schenkel befindet sich

der zwischen Linz und St. Katharinen befindliche Bahnhof Kalenborn mit einem Hochbunker als Ladestelle der umliegenden Basaltbrüche.

Das auf der linken Seite abgebildete Streckenprofil könnte man dahingehend interpretieren, dass die Spitzkehre bis in die späte Epoche II in der Bahnhofseinfahrt einen „Hosenträger“ besaß. Der Anlagenvorschlag für den zungenförmigen H0-Entwurf wurde auf Basis des Elite-Gleissystems von Tillig entsprechend ausgestattet. Bei drei der Weichen handelt es sich um Flexweichenbausätze.

Bei dem Anlagenentwurf handelt es sich um den klassischen Betrieb zwischen zwei Endpunkten. Die Endpunkte bilden Fiddleyards, von wo aus die Züge starten bzw. enden. Die Fiddleyards sind als staubdichte Schubladen ausgelegt. Eine Plexi- oder Acrylglascheibe bietet Einblicke. Über präzise Vollauszüge lassen sich die Schubladen vollständige herausziehen, um Fahrzeuge oder Züge tauschen zu können.

Maßstab: 1:40



Der für Baugröße 0 konzipierte Minimalentwurf besteht inklusive des Fiddleyards aus drei Segmenten zu je 150 cm Länge bei einer Anlagentiefe von 50 cm. Wegen der Schiebebühne müsste die Anlage etwas von der hinteren Wand entfernt stehen, um alle Gleise zu erreichen. Der Minimalentwurf lässt sich praktischerweise auch in kleineren Baugrößen verwirklichen, was den Platzbedarf reduziert, aber nicht den überschaubaren Spitzkehrenbetrieb. In Baugröße N käme man mit 15 cm Tiefe hin und könnte den Bahnhof als Schau-bild an die Wand hängen.

Auf dem rechten Schenkel ist die Haltestelle Elsaß untergebracht. Ihr wurde noch das Anschlussgleis Neustadt (Wied) angegliedert, um den Betriebswert zu erhöhen. Da sich die Loks talseitig am Zug befinden, sind auch die Anschlussgleise entsprechend angebunden. Das erspart unnötiges Umfahren des Zuges.

Auch bei diesem Entwurf sind die Schattenbahnhöfe in Schubladen als Fiddleyards untergebracht. In diesem Fall sind es zwei Schubladen in den Segmenten der jeweiligen Anlagenschenkel.

Entspannender Betrieb

Die Strecke von Linz (Rhein) über St. Katharinen nach Neustadt (Wied) soll hier nur als Vorlage für eine Modellbahnanlage mit Steilstreckenbetrieb ohne An-

spruch auf Vollständigkeit der Bahnhöfe und Strecken dienen. Es wird lediglich mit einem Zug gefahren, und das auch relativ langsam. Die geringen Fahr-schwindigkeiten lassen die Fahrstrecken länger erscheinen. Auch sind die Züge wegen der Steilstreckenvorschrift und der begrenzten Zuglast nicht übermäßig lang und bestehen aus etwa 8-10 Waggons. Das Anlagenkonzept bringt es mit sich, dass nur eine Lokomotive unterwegs ist. Hier wird es dann zu einem Erlebnis, wenn eine Tenderlok mit Sounddecoder zum Einsatz kommt und sich die Lok mit kräftigem Auspuffschlag die Steigung hocharbeitet.

Die überschaubaren Gleisanlagen des Spitzkehrenbahnhofs waren zusammen mit den einhergehenden simplen Betriebsabläufen ursprünglich der Auslö-

ser für die vorgestellten sparsamen Anlagenkonzepte. Der Gleisplan des Bahnhofs erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr sollen die Entwürfe die Fantasie anregen, auf dieser Basis ein eigenes Projekt anzugehen, auch wenn es nur eine Art Bühnenbild ist. Letzteres wurde mehrfach in der MIBA thematisiert.

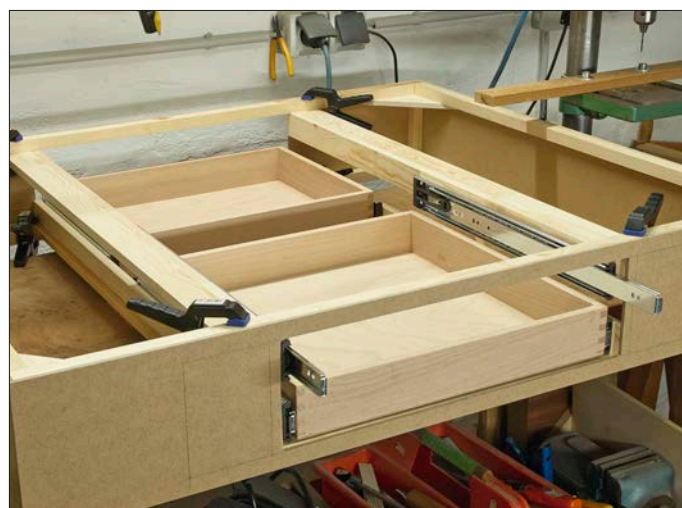
Platzverhältnisse, eine vom favorisierten Entwurf abweichende Baugröße und eventuell auch die Weichengeometrie erfordern in vielen Fällen eine Anpassung. Wem das Konzept prinzipiell zusagt, der Bahnhof jedoch zu wenig Anreize bietet, könnte das Anlagenkonzept z.B. mit dem Bf Rennsteig umsetzen. Auch hier führen die Steilstrecken aus beiden Richtungen zum Bahnhof hinauf.

gp



Holz ist teuer und belastet das Hobbybudget über Gebühr.

Für die vorgestellte Segmentanlage reicht ein Leichtbaurahmen aus 3 oder 5 mm dicken MDF-Platten und 20 x 20 bzw. 20 x 30 mm messenden Holzleisten. Ein Ausschnitt dient der als Fiddleyard genutzten Schublade. Fotos: gp



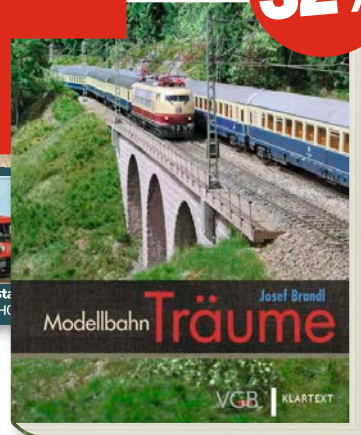
Hier dient die Schublade zur Unterbringung von Fahrzeugen. Eine solche Schublade lässt sich in fast voller Breite des Segments über Teleskopvollauszüge komplett aus dem Segmentkasten herausziehen.

Mehr Wissen – mehr Spaß



Jetzt **MIBA** mit Neuheiten Report 2024 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

* Kioskpreis

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

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





Nebenbahn-Endbahnhof Buckow: erst Schmalspur, dann elektrifizierte Regelspur

Bahnhof Buckow im Wandel

Der Bahnhof Buckow (Märk. Schweiz) in Brandenburg ist Endpunkt der Nebenbahn aus Müncheberg (Mark) und führt in die malerische Märkische Schweiz. Sebastian Koch porträtiert diese kleine Landstation und gibt Anregungen für eine Modellumsetzung.

Auf dem Bild aus dem Jahr 1976 sind zwei Triebwagen vor der Modernisierung bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof zu sehen. Rechts erkennt man die zweigleisige Wagenhalle, hinten das Empfangsgebäude mit Güterschuppen.

Etwa 50 Kilometer östlich von Berlin liegt die Märkische Schweiz als wald- und seenreiche Region. Das Örtchen Buckow (Märkische Schweiz) liegt inmitten dieser schönen Landschaft und entwickelte sich seit 1860 zum Kurort,

den seither viele Berliner für Ausflüge nutzen. Im Jahr 1867 eröffnete man die Ostbahn von Berlin in Richtung Küstrin-Kietz. Hierbei wurde die kürzeste Linieneinführung gewählt, sodass die Bahn etwa fünf Kilometer entfernt an Buckow

vorbeiführte. Die nächstgelegene Station war Dahmsdorf-Müncheberg, der heutige Bahnhof Müncheberg (Mark). Die Märkische Schweiz war durch die Ostbahn nun zwar leichter zu erreichen, um nach Buckow zu gelangen, blieb aber meist nur der Fußmarsch oder eine Kutschfahrt. Diese Situation befriedigte die Stadtväter von Buckow keineswegs, die bereits beim Bau der Ostbahn einen Bahnanschluss für ihren Ort gefordert hatten.

Durch das preußische Kleinbahngesetz war es ab 1892 möglich, Kleinbahnen anzulegen, die leichter zu finanzieren und zu betreiben waren. Auf dieser Grundlage beantragte der Magistrat von Buckow am 30. August 1892 eine Klein-



Diese Postkarte aus den 1930er-Jahren zeigt das im damaligen Stil errichtete Empfangsgebäude mit verputzter Fassade. Im Obergeschoss befindet sich eine Dienstwohnung. Rechts die Diensträume und der Güterschuppen. Vor dem quer zu den Gleisen stehenden Gebäude befindet sich ein Vorplatz mit Grünflächen.

bahn mit 750 Millimeter Spurweite beim zuständigen Kreis Lebus, bei der Provinz Brandenburg und beim preußischen Staat.

Eine Schmalspurbahn

Nach Verzögerungen bei der Genehmigung schritt der Bahnbau dann doch schnell voran, sodass die Bahn am 23. Juli die eisenbahntechnische Abnahme erhielt und drei Tage später – am 26. Juli 1897 – dem Verkehr übergeben wurde.

Die Fahrgastzahlen entwickelten sich so stark, dass die Bahn dem Verkehrsaufkommen nur noch selten gewachsen war. Von anfangs 50.000 Fahrgästen verdoppelte sich die Zahl bis 1914 auf 100.000. Neben dem starken Verschleiß an Fahrzeugen und Oberbau musste man feststellen, dass die Bahn ihrem Verkehrsauftrag nicht gerecht werden konnte. Zu oft konnten die kleinen Schmalspurzüge nicht alle aus Berlin ankommenden Ausflügler mitnehmen, sodass viele warten mussten.

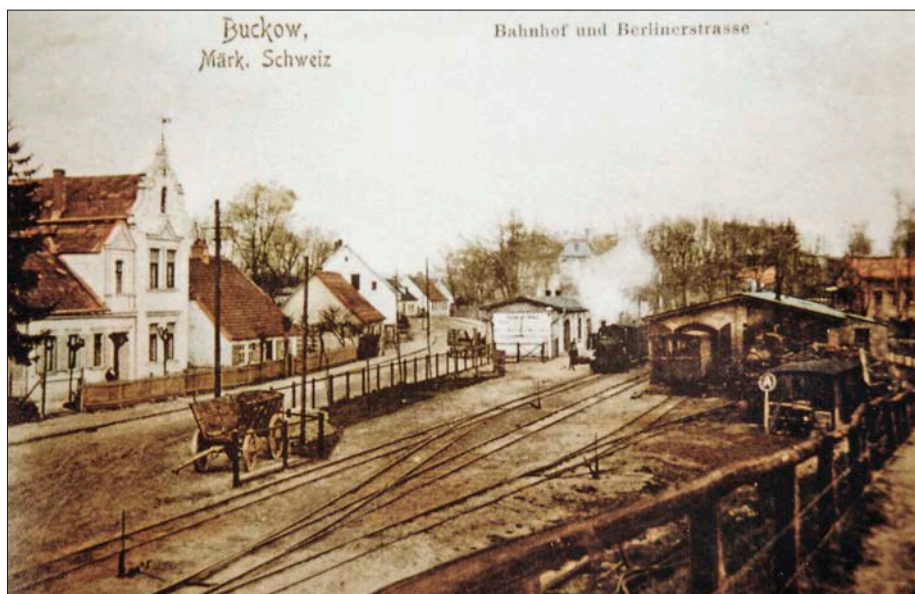
Im Güterverkehr erschwerte das Umladen in Dahmsdorf-Müncheberg den Verkehr. Der Einsatz von Rollböcken oder Rollwagen gestaltete sich aufgrund der Streckenführung ebenfalls recht schwierig und wurde nach einem kurzen Versuch 1928 nicht fortgeführt.

Als in den Goldenen Zwanzigern jährlich 150.000 Fahrgäste gezählt wurden, musste eine Änderung her. Bereits in den 20er-Jahren plante man den Umbau auf Regelspur, hierzu fehlte allerdings wie auch schon beim Bau das entsprechende Kapital. Zur Beschaffung der notwendigen Gelder wurde am 1. Juni 1929 eine neue Kleinbahngesellschaft, die Buckower Kleinbahn-AG zu Müncheberg, gegründet.

Umbau auf Regelspur

Das Projekt zum Umbau wurde am 20. August 1929 genehmigt. Die Bahn wurde weitestgehend neben der Schmalspurtrasse gebaut, die während der Bauarbeiten den Betrieb aufrechterhielt. Die neue Linienführung wurde aber etwas begradigt und mit geringeren Längsneigungen ausgestattet. Sie ist seitdem 5,172 km lang.

Seit dem 15. Mai 1930 fährt man von Buckow nach Müncheberg auf Regelspurgleisen, die zudem mit einer Fahrleitung (750 Volt Gleichspannung) elektrifiziert wurden. Für den Elektrobetrieb



Der Endbahnhof Buckow besaß zur Zeit der Schmalspurbahn einen zweigleisigen Lokschuppen mit integrierter Werkstatt und ein seitlich stehendes, eingeschossiges Empfangsgebäude. Neben einem Hauptgleis verfügte der Endbahnhof selbstverständlich noch über ein Umfahrgleis zum Umsetzen der Lokomotiven.



Drei dreifach gekuppelte Dampfloks und vierachsige Personen- und Güterwagen bildeten den Betriebspark der kleinen Bahn. Die Gleise waren in einer Kiesbettung verlegt.

Fotos:
Slg. Sebastian Koch

Die elektrifizierte Regelspurstrecke wurde 1930 neben der Schmalspurbahn gebaut. Im Bild ist links die neue Wagenhalle mit den regelspurigen Triebwagen zu sehen, während am rechten Bildrand noch die Gleisanlagen der Schmalspurbahn zu erkennen sind.





Bis 1980 versahen die Triebwagen von 1930 ihren Dienst. Die Beiwagen konnten in Ermangelung eines Steuerabteils nur zwischen zwei Triebwagen laufen. Ab 1982 kamen moderne Fahrzeuge mit geschweißten Wagenkästen zum Einsatz. Die Garnituren waren nun als Wendezug nutzbar.

war in Buckow ein aus zwei Quecksilber-Gleichrichtern bestehendes Unterwerk hinter der Werkstatthalte errichtet worden. Die Schmalspurstrecke wurde nach der Eröffnung stillgelegt und komplett abgebaut. Der Personenverkehr wurde fortan mit drei Trieb- und drei Beiwagen abgewickelt, die in dieser Form bis 1980 im Einsatz waren.

Die östlich von Berlin tobenden Schlachten zum Kriegsende 1945 verschonten die Bahn mit Ausnahme der

Fahrleitung. Der elektrische Betrieb musste demzufolge nach dem Krieg eingestellt werden. Am 1. April 1946 wurde der Verkehr mit einer Lok der Gattung T 3 der Oderbruchbahn wieder aufgenommen. Knapp 18 Monate später fuhr man wieder elektrisch von Buckow nach Müncheberg.

Nach dem Krieg wurde die Aktiengesellschaft in der sowjetischen Besatzungszone aufgelöst und wie viele andere Kleinbahnen als Volkseigentum wei-



tergeführt. Zum 1. April 1949 wurde die Bahn dann von der Deutschen Reichsbahn übernommen und als vereinfachte Nebenbahn betrieben. Sie unterstand fortan – aufgrund der Instandhaltung der Fahrzeuge – der S-Bahn in Berlin.

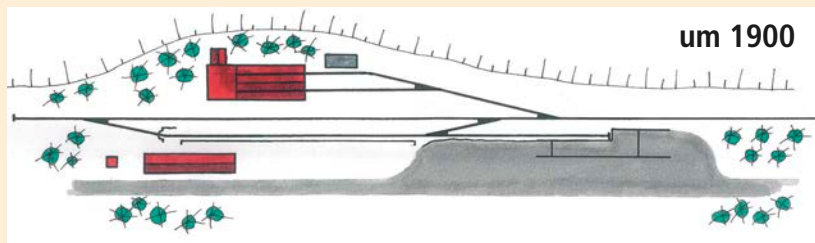
Stilllegungsbestrebungen für die kleine Bahn gab es bei der DR schon in den 60er-Jahren. Grund dafür war ihr Dasein als Außenseiterin. Doch da die Verkehrsströme nicht mit Bussen aus der Kreisstadt Strausberg zu bedienen waren, sondern im Wesentlichen aus Berlin kamen, wurde die Bahn weiter betrieben. Den bis dahin bescheidenen Güterverkehr stellte man aber bereits im Januar 1965 ein.

Ein unentbehrliches Standbein der Bahn war der Berufsverkehr, die 16 täglichen Zugpaare waren bis zur Wende meist voll besetzt. Den Verantwortlichen blieb daher in den 80er-Jahren keine Alternative, als die Bahn grundlegend zu modernisieren. Neben den Fahrzeugen erneuerte man auch die gesamten Gleisanlagen, um einen weiteren Betrieb über Jahre gewährleisten zu können. Dabei wurde die Bahnstromanlage geändert und die Spannung auf 600 Volt herabgesetzt. Den Gleisplan im Bahnhof Buckow vereinfachte man etwas.

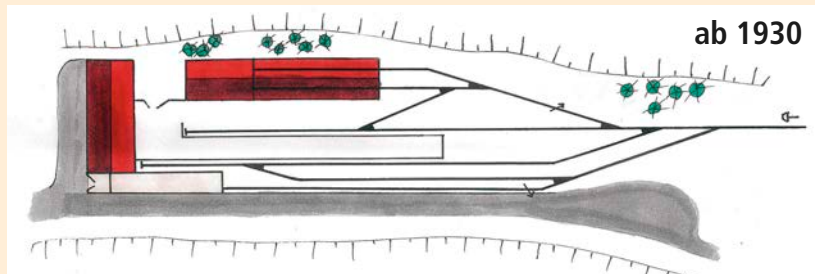
Anfang der 90er-Jahre brachen die Fahrgastzahlen ein. Ausflüge wurden mehr und mehr mit dem Auto unternommen. Es war abzusehen, dass der bisherige Verkehr nicht mehr aufrechterhalten werden konnte. Bereits 1992 sah man eine Verdieselung des Betriebes vor, da die „Oder-Spree-Energieversorgungs AG“ ihr Stromnetz von 10 kV auf 20 kV umstellen wollte. Der Reichsbahn war der Einbau eines neuen Transformators aber zu teuer. Der planmäßige elektrische Betrieb wurde auf der Kleinbahn am 22. Mai 1993 beendet. Die Elektrotriebwagen wurden abgestellt und die Triebfahrzeugführer zur Berliner S-Bahn umgesetzt. Fortan übernahmen Diesellokomotiven der Baureihe 771/772 aus Frankfurt/Oder den Dienst.

Zwei Tage später, am 24. Mai 1993, wurde die elektrische Anlage abgeschaltet. Die Diesellokomotiven führten bis zum 27. September 1998, zuletzt auch nur

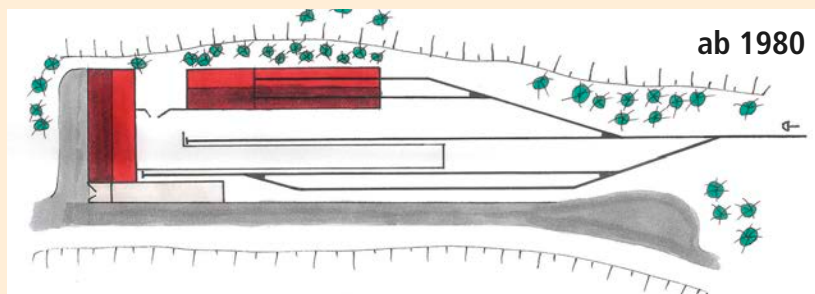
Zum Ende des regulären Betriebes setzte die DB AG Schienenbusse ein, da die Fahrleitung seit 1993 abgeschaltet war. 772 143 wartet hier am Bahnsteig vor dem Anbau mit dem Gleichrichter. Im Hintergrund erkennt man das Empfangsgebäude.



um 1900



ab 1930



ab 1980

Gleispläne von Buckow

Auf den drei Grafiken sind die Gleispläne aus der Geschichte von Buckow (Märk. Schweiz) ersichtlich. Oben der Zustand als schmalspuriger Endbahnhof. Der Lokschuppen mit Werkstatt für den kleinen Fahrzeugpark befand sich in Buckow. Ansonsten besaß der Bahnhof zwei Gleise. Das äußere lag am Bahnsteig und an einer kurzen Ladestraße mit Kopf- und Seitenrampe.

1930 erfolgte der Umbau auf Regelspur und die Elektrifizierung. Für den Triebwagenverkehr musste man die Triebfahrzeuge nicht mehr umsetzen, so dass am Bahnsteig Stumpfgleise genügten. Am unteren Bahnsteiggleis konnte man Loks von kurzen Sonderzügen umsetzen. Für den Güterverkehr sah man 1930 eine Rampe und eine Ladestraße vor. Die Gleise der Wagenhalle und der Ladestraße waren mit Gleissperren gesichert. Die Einfahrt verfügt seitdem über eine Trapeztafel.

Beim Umbau 1980 entfernte die Deutsche Reichsbahn die Gleise für den nicht mehr stattfindenden Güterverkehr, sodass die Laderampe nun nicht mehr angebunden ist. Auch am unteren Bahnsteiggleis ist ein Umsetzen einer Lok noch möglich gewesen. Um die Wagenhalle zu erreichen, muss man vor die Bahnsteige rangieren. Alle Gleise sind mit einer einfachen Fahrleitung elektrifiziert.

noch an den Wochenenden. Zu den Buckower Rosentagen, einem Stadtfest, fuhren am 19. und 20. Juni 1999 die letzten planmäßigen Reisezüge auf der Strecke. Heute wird die Strecke wieder elektrisch vom Verein Eisenbahnfreunde Märkische Schweiz als Museumsbahn betrieben.

Die Linienführung

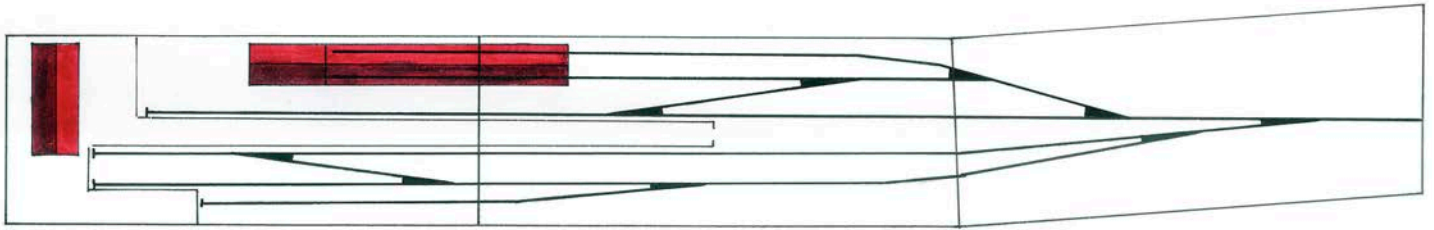
Linienführung und Bahnanlagen entsprechen heute noch im Wesentlichen dem Zustand von 1930. Der Streckenanfang ist im Bahnhof Müncheberg (Mark), wo die Kleinbahn an der Westseite des Bahnhofs bis vor wenigen Jahren mit

der Staatsbahn verbunden war. Die Kleinbahn liegt mit einem Bahnsteiggleis nördlich der Staatsbahngleise. In Müncheberg existiert für die Kleinbahn ein kurzes Bahnsteiggleis. In nordwestliche Richtung verlässt die Bahn den Bahnhof Müncheberg und führt durch hügeliges Gelände nach Waldsievers-

Die Museumseisenbahn beherbergt heute noch weitere Fahrzeuge in Buckow. Rechts die Wagenhalle. Es ist auch die Fahrleitung mit einfachem Fahrdrat ohne Tragsäule zu erkennen. Die Kilometertafel zeigt, dass die Bahn nur knapp 5 km lang ist.

Foto: S. Koch (3), Slg. Koch (1)





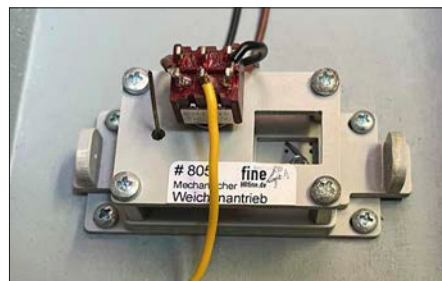
Der Bahnhof besteht aus drei Segmenten, wobei das im Bild linke Gleis etwas verschwenkt wurde, um das gerade Gleis Fremo-konform an den Anlagenübergang zu führen. Nebenbahntypisch wurde kein separater Unterbau im Bahnhofsbereich angelegt.



Als Gleismaterial kam das „Mein Gleis“-System von Weinert-Modellbau zum Einsatz. Die Weichen erforderten eine Verlegung über die Segmentkanten, wobei die Schienen im Zwischenschienenbereich der Weiche getrennt wurden. In den Gleisen liegen Doppelschwellen an den Stößen.



In der Wagenhalle wurden Untersuchungsgruben von Weinert-Modellbau vorgesehen. Die Schienenprofile laufen hier auf dem Imitat des Betonunterbaus. Am Bahnsteig wartet ein LVT der DB AG – wie in der Epoche V üblich.



Die Weichen werden mit Stellstangen vom Anlagenrand aus betrieben. Zur Arretierung der Zungen und zum Umschalten der Herzstückpolarisierung kamen handbetätigte Weichenantriebe von H0fine zum Einsatz.

Martin Roeder baute den Bahnhof Buckow auf drei Segmenten nach. Für abwechslungsreichen Betrieb entschied er sich für den Gleisplan vor 1980, modifizierte die Gleisanlagen an der Ladestraße aber etwas, um interessantere Rangiermanöver abbilden zu können. Die Anordnung von Bahnsteigen und Gebäuden entnahm er aber dem Vorbild aus Brandenburg.

dorf, dem einzigen Unterwegshalt. Früher befanden sich hier ein Ladegleis und eine Ladestraße. Seit 1969 handelt es sich nur noch um einen Haltepunkt. Buckow ist Kopfbahnhof mit einem 150 Meter langen Inselbahnsteig. Das Empfangsgebäude mit Güterschuppen liegt quer zu den Stumpfgleisen. In Buckow steht auch die Triebwagenhalle mit angebautem Unterwerk.

Fahrzeugausstattung

Zur Eröffnung der Kleinbahn 1897 standen zwei Dampflokomotiven der Bauart Cn 2t mit etwa 60 PS zur Verfügung. Es handelte sich hierbei um relativ einfache Nassdampfmaschinen mit Innenrahmen, Scheibenrädern und Alan-Steuerung. 1914 wurde eine der beiden Maschinen (wahrscheinlich Lok 2) abgegeben und durch eine ähnliche Lok ersetzt. Diese wurde von Krauss in München unter der Fabriknummer 2377 gebaut.

Dem Schmalspurbetrieb standen vier vierachsige Personenwagen für den Personenverkehr zur Verfügung. Daneben besaß die Bahn einen kombinierten Post- und Gepäckwagen sowie einige Güterwagen. Da in den Sommermonaten die Kapazität der Personenwagen schnell ausgeschöpft war, rüsteten die Eisenbahner offene und geschlossene Güterwagen mit Sitzbänken aus.

Nach der Umbau der Strecke standen drei Trieb- und drei Beiwagen zur Verfügung, die 1930 von der Hannoverschen Waggonfabrik geliefert wurden und je mit zwei AEG-Tatzlagermotoren ausgerüstet waren. Diese brachten zusammen 150 kW auf das Gleis. Die Fahrzeuge waren 14.300 Millimeter lang, hatten

eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h und besaßen 50 Sitzplätze. Weil die Beiwagen über kein Steuerpult verfügten, konnten sie nur zwischen zwei Triebwagen eingestellt werden, da ein Umsetzen der Fahrzeuge auf der Bahn nur mit erheblichem Aufwand verbunden war. Einer der drei Beiwagen kam aus diesem Grund relativ schnell zur Oderbruchbahn und dann als VB 140 603 zur DR.

Diese Fahrzeuge wurden bis 1980 eingesetzt und anschließend im Berliner S-Bahn-Werk Schöneeweide grundlegend rekonstruiert. Bei den Fahrzeugen dürfte es sich allerdings um vollständige Neubauten handeln. Der Neubau musste nur unter dem Begriff Rekonstruktion erfolgen, da die DDR aufgrund von Verträgen innerhalb des RGW keine elektrischen Eisenbahntriebwagen bauen durfte. Eine Neubeschaffung hätte also den Kauf erfordert, wofür keine Devisen vorhanden waren. Denkmalschutzanforderungen und osteuropäische Wirtschaftspolitik konnten so mit einer Klappe geschlagen werden.

Der alte Beiwagen kam aus diesem Grund wieder zurück und wurde unter der Nummer 279 006 wieder eingereiht. Die jetzigen Beiwagen besaßen auf einer Seite ein Steuerpult, sodass sie als Steuerwagen eingesetzt werden konnten. Die Inbetriebnahme der Fahrzeuge erfolgte 1982. Sie sind heute in nahezu unveränderter Form als Museumsfahrzeuge im Einsatz. Eigene Regelspurgüterwagen besaß die Bahn nicht. Zur Instandhaltung der Gleisanlagen waren eine Motordraisine und ein Oberleitungsrevisionstriebwagen vorhanden. Der Eisenbahnverein beherbergt heute neben den Trieb- und Steuerwagen etliche Klein- und Rangierlokomotiven, die aus den umliegenden Betrieben gerettet und nach Buckow überführt worden sind.

Buckow im Modell

Der Bahnhof Buckow eignet sich sowohl im Modell als Endbahnhof einer Schmalspurbahn als auch als Endbahnhof einer regelspurigen Nebenbahn. In den Anfangsjahren der regelspurigen Bahn besaß der Bahnhof auch Anlagen für den Güterverkehr und entsprechende Umfahrmöglichkeiten. Nach dem Umbau war er für den Triebwagenverkehr optimiert, bietet durch die Werkstatt aber auch einen betrieblichen Mittelpunkt, was ihn im Modell recht attraktiv macht.

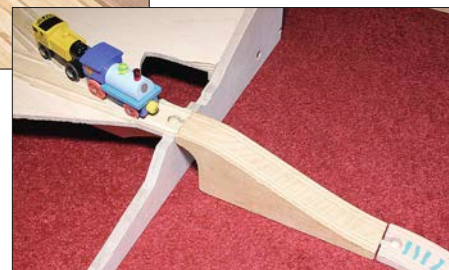


Der Nachwuchs von Martin Roeder und der des Autors sind gleich alt. So wurde der BRIO-Bahnhof Buckow leihweise auch einmal im Kinderzimmer von Janne Koch aufgebaut, der sichtlich seinen Spaß daran hatte.



Der Rahmen des kleinen Spielbahnhofs besteht aus 10 mm starkem Sperrholz. Am Rand stößt das Gleis senkrecht an die Kante. Die Rahmenhöhe entspricht einer Brückenauffahrt von Brio, sodass man auf dem Boden beliebig weiterbauen kann. Modellfotos: S. Koch

Die Fahrbahn wird aus Holzstreifen und Profilholzleisten gebildet. Das Spurmaß wurde auf die BRIO-Fahrzeuge abgestimmt, sodass diese darin leicht fahren können. Die Weichen setzten ein Bearbeiten der Hölzer mit einer Dekupiersäge voraus. Fixiert wurde dann alles mit Holzleim.



Eine Nachbildung des Bahnhofs Buckow hat sich Martin Roeder als Ziel gesetzt. Im Rohbau ist der Bahnhof auf drei 1,25 m langen Segmentkästen fertig. Für die Gleisanlagen verwendete er das Gleissystem von Weinert, welches durch die schlanken Weichen sehr vorbildnah wirkt. Im Bereich der Wagenhalle hat er Untersuchungsgruben vorgesehen. Da es sich auch im Modell um einen Nebenbahn-Endbahnhof handelt, wurden die Weichen als ortsbediente Weichen ausgeführt. Dazu wurden unterflur Stalleinrichtungen von H0fine montiert, die dann vom Anlagenrahmen über Stellstangen bedient werden. Weil das Hauptgleis nicht in der Mitte liegt, wurde das Modul zur angrenzenden Strecke hin etwas verschwenkt, um am Über-

gang die Fremo-Norm einhalten zu können.

Um seinen Sohn Serafin bei dem Projekt mitzunehmen und für die Eisenbahn zu begeistern, baute Martin Roeder zeitgleich einen stark verkürzten Bahnhof aus Profilholzleisten, die für die Brio-Eisenbahn des Juniors gedacht waren. Der Gleisplan wurde auf ein 1,25 m langes Segment übertragen. Die Schienenoberkante befindet sich mit der Rahmenhöhe auf dem gleichen Niveau, sodass der kleine Bahnhof mit einer Brückenauffahrt vom Fußboden aus leicht erreicht werden kann. So kann der Nachwuchs auf dem Fußboden mit weiteren Schienen seine eigene Kreativität entfalten und den von Papa gebauten Bahnhof als Betriebsmittelpunkt nutzen. sk

Komfortabel zur Kur



Mit diesem Entwurf liefert Ivo Cordes eine kleine Reminiszenz an die vierachsigen Reisezugwagen, die diesem Ort ihren Namen verdanken: die Langenschwalbacher.

In der Umsetzung zur zimmerfüllenden H0-Anlage verspricht das Vorbild der Station Bad Schwalbach ein realitätsnahes Resultat. Im Vordergrund liegen bei dieser Perspektive Lokschuppen und Drehscheibe, die bis etwa 1970 genutzt wurden und auf einem Bahnhof dieser Größenklasse eher selten anzutreffen waren. Durch die Anordnung des Bahnhofs an der einen Längswand und die Lage des Bahnbetriebswerkes an der anderen Wand hat der Betrachter nie beides gleichzeitig im Blick, wodurch der Entwurf eine gewisse Großzügigkeit der betrieblichen Anlagen suggeriert.



Dem Hilfeersuchen zur Planung einer privaten Anlage folgend ist dieser Entwurf entstanden. Bei der Suche nach einer Vorbildsituation, die sich in den gegebenen Rahmen einpassen lassen könnte, rückte die Station des bekannten Kurorts Bad Schwalbach/Ts. ins Blickfeld. Sie liegt an einer Nebenstrecke, die von Diez an der Lahn über den Mittelgebirgskamm nach Wiesbaden am Rhein führt. Gemäß dem nebenher fließenden Flüsschen wird sie Aartalbahn genannt. Nach dem Ende des regulären Bahnverkehrs auf dem südlichen Abschnitt im Jahr 1983 fand hier bis 2009 gelegentlich Museumsbahn-Betrieb statt, auch mit Dampflok.

Dieser Modellvorschlag widmet sich der ausgehenden Epoche III; zu einer Zeit, als es dort noch geschäftig zuing und sich ein recht interessanter Fahrzeugmix darbot. Aus früheren Tagen rührt diesbezüglich eine gewisse Bekanntheit: Die damalige Ortsbezeichnung Langenschwalbach war namensgebend für eine spezielle Bauart von kurzen vierachsigen Reisezugwagen, die hier ihr erstes Einsatzgebiet hatten. Trotz schwieriger Streckenverhältnisse waren komfortabel laufende Fahrzeuge gefragt, denn einen großen Teil der Reisenden bildete die anspruchsvolle Kundschaft der Kureinrichtungen in Langenschwalbach und Wiesbaden. Seinerzeit wurde sogar eine speziell auf die Stre-

ckenverhältnisse zugeschnittene C1'-Tenderlok (pr. T 9.0) konzipiert, die allerdings nicht lange eingesetzt wurde.

Im hier betrachteten Zeitraum traf man vornehmlich auf übliches Nebenbahnmaterial wie die Baureihen 93⁵⁻¹², 86 und 50, jedoch auch auf andernorts bereits seltene Fahrzeugtypen, etwa den stromlinienförmigen Akku-Triebwagen ETA 176, bekannt als „Limburger Zigarre“, und die Neubau-Tender-Dampflok der Baureihe 65.

Die Gleisanlagen bieten sich durchaus freundlich zur Übertragung ins Modell an. Bereits in einpassungsfreudiger Bogenlage präsentierte sich ein überschaubarer Besatz mit Durchgangs- und Nebengleisen. Dieser genügt gewiss für lebhaften Zügeinsatz und verspricht abwechslungsreiche Betriebsmomente.

Als bauliche Besonderheit konnte Bad Schwalbach mit einem kleinen Bw samt vierständigem Rundschuppen und kurzer Drehscheibe aufwarten. Wer darüber hinaus noch mehr Abwechslung ins Spiel bringen will, könnte die aufgezeigten Ergänzungen in Form weiterer Anschlüsse anfügen. Allerdings geht damit auch der Charakter einer eng dem Vorbild folgenden Nachbildung verloren; auch muss eine deutlich andersartige Geländegestalt in Ansatz gebracht werden.

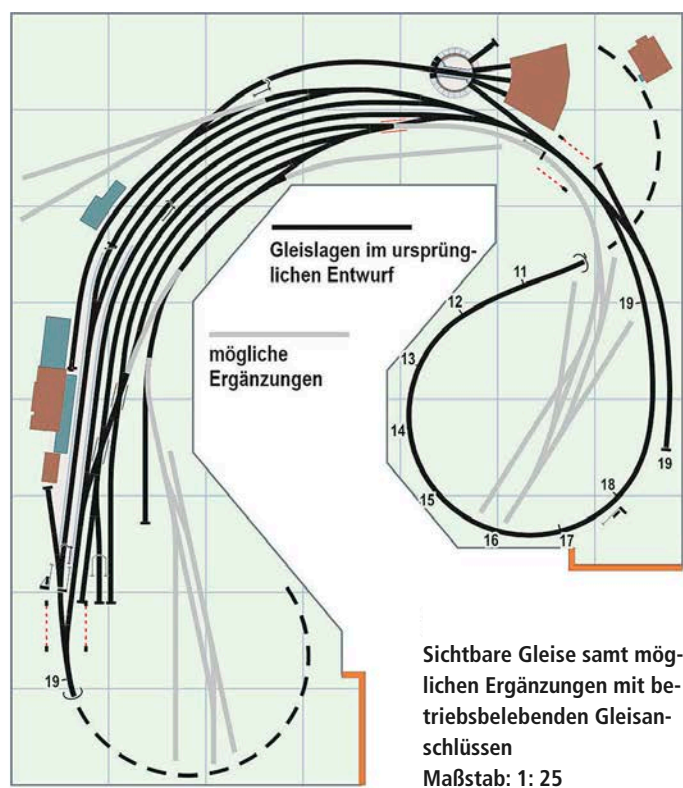
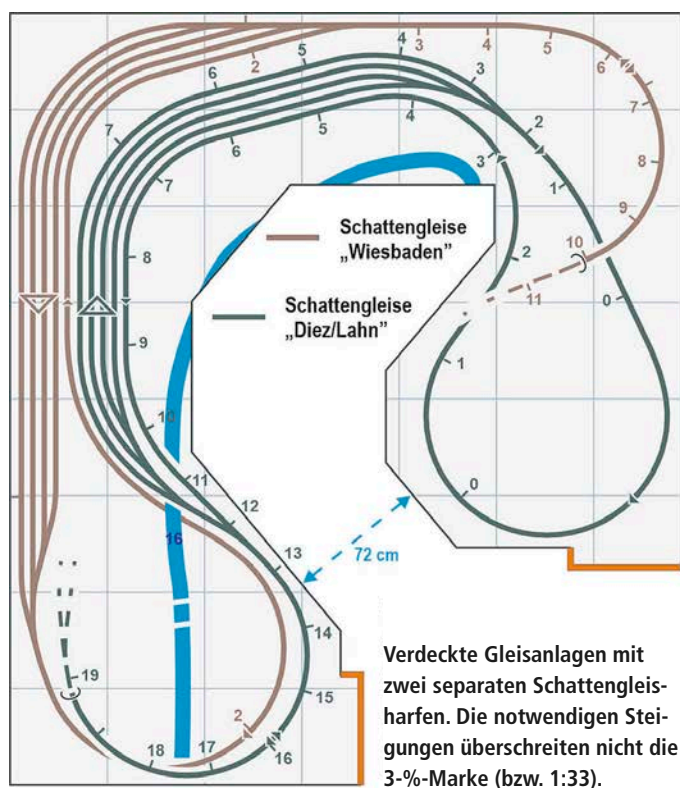
Die gezeigte Nachempfindung orientiert sich hingegen so weit wie möglich

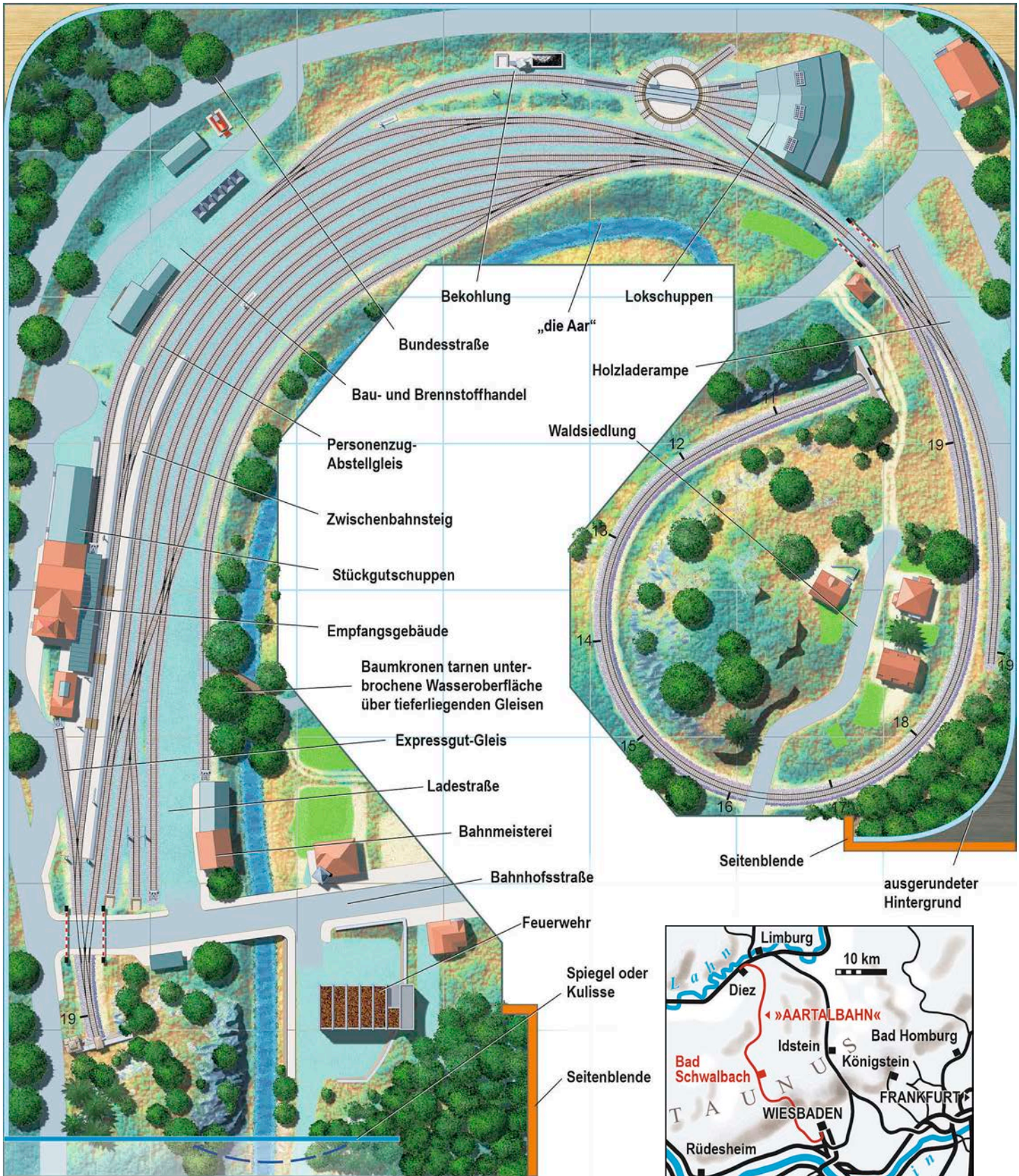
an den vorgefundenen landschaftlichen Verhältnissen. Das betrifft sowohl die bewaldeten Hänge, das im Tal dahinfließende Flüsschen Aar als auch die wenigen Bauten, die neben Bahn und Straße noch Platz finden.

Bei der Planung stellte sich übrigens der Flusslauf als unerwarteter Stolperstein dar. Der Wasserspiegel muss nämlich durchschnitten und die entstandene Lücke mit darüberhängenden Baumkronen getarnt werden, damit genügend Lichtraum für in der Tiefe querende Gleise bleibt. Einem ähnlichen Erfordernis ist der Einsatz eines Spiegels bzw. einer vorgezogenen Kulisse vor der unteren Wand zuzuschreiben.

Die Anlagenform gewährleistet hinlänglich Bewegungsraum für einen Bediener im Innern; die Mehrzahl der oberirdischen Gleislagen liegt noch innerhalb üblicher Armreichweite. Allerdings gilt es zu überlegen, die Szenerie zwischen Bahnstraße und Spiegel abnehmbar zu belassen, um im Notfall noch von unten her an die äußerste Einfahrweiche heranlangen zu können. Damit die Ansicht auf die platten Seitenwände nicht gar zu desillusionierend ausfällt, empfehlen sich dort an den Enden vorgezogene Seitenblenden.

Zwei getrennte Kehrschleifen-Schattenbahnhof-Kombinationen sorgen für thematisch ausreichende Aufstellkapazitäten im Untergrund. Ivo Cordes





Die Gleisausstattung des Bahnhofs von Bad Schwalbach im Zustand gegen Ende der 1960er-Jahre wird in diesem Entwurf für eine H0-Anlage mit den Maßen 3,45 x 4,0 m vollständig erfasst. Der Mindestradius liegt bei 62 cm. Dem Plan liegen 12°-Weichen aus den Programmen von Tillig-Elite oder Peco-Finescale zugrunde. Die Höhenangaben in cm beziehen sich auf das tiefste Niveau der Schattengleise. Maßstab 1:18

Nicht jedem wird die Lage des behandelten Bahnhofs und der seinerzeitig hier verlaufenden „Aartalbahn“ sofort geläufig sein. Diese Karte soll Aufschluss bieten.

Betriebliche „Überlagerungen“

Will man viel Zugbetrieb und komplexe Betriebsmöglichkeiten auf kleiner Fläche, sind intelligente Konzepte gefragt. In der Verschachtelung bzw. Überlagerung von Bahnanlagen sieht Dieter Lutz Lösungsansätze, die er hier auf anregende Weise zur Diskussion stellt.

Seit einer Weile beschäftige ich mich damit, Gleispläne in H0 zu entwickeln, die bei geringem Platzbedarf einen befriedigenden Betrieb ermöglichen. Mit Betrieb sind vorbildgerechte Zugbewegungen in allen Facetten gemeint (Fahrpläne, Zuggattungen, Betriebsstellen etc.).

Im deutschsprachigen Modellbahnkontext scheint mir heutzutage die „vorbildgerechte Anlagenplanung“ zu dominieren, die nicht nur vorbildgerechten Betrieb, sondern auch die annähernde Abbildung vorhandener Bahnhof- und Streckenpläne favorisiert. Das ist zwar eine feine Sache und ergibt viele großartige Anlagen, aber aus meiner Sicht kann man diese zwei Dinge durchaus trennen: Man kann vorbildgerechten Betrieb nachspielen, ohne eine Vorbildsituation nachzubilden.

Wenn der „Lieblingsbahnhof“ nicht ins Modellbahnzimmer passt, muss man

dann die Ansprüche reduzieren und eine Nummer kleiner planen? Muss der Bahnhof in seiner Vollständigkeit nachgebildet werden? Muss man den zweiten und dritten Bahnhof, der das Spiel erst richtig sinnvoll werden lässt, weglassen? Fragen wie diese treiben jeden Planer mit Platzproblemen um.

Ich möchte einige skizzenhafte Konzepte präsentieren, die diese Fragen kreativ bearbeiten. Gemeinsam ist allen diesen Konzepten, dass sie auf geringer Fläche mehr Bahnhof bieten als es gemeinhin möglich scheint – durch das Prinzip der „Überlagerung“! Streifen Sie auf diesen Seiten mit mir durch einige Varianten dieses Prinzips und lassen Sie sich dadurch anregen, die gezeigten Konzepte weiterzudenken.

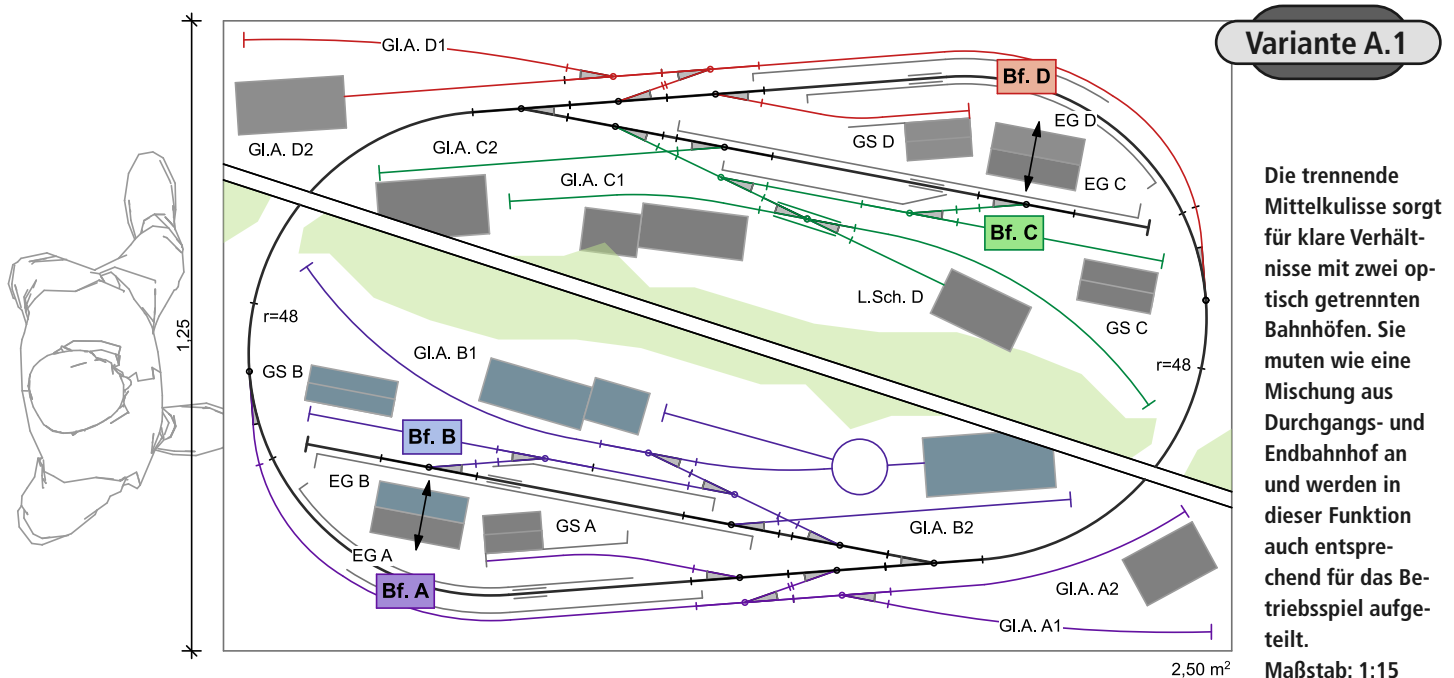
Bewusst sind die Gleispläne etwas schematisch gehalten und bedienen sich einer generischen 15°-Weichengeometrie mit 50 mm Gleismittenabstand, die

dem gewählten Herstellersystem anzupassen ist. Der Platzbedarf ist auf H0 bezogen und jeweils als Näherungswert zu betrachten.

Variante A

Das Grundkonzept basiert auf einem amerikanischen Gleisplan, den ich irgendwann zufällig im Internet fand. Dort wurde eine typische „8 x 4-Fuß“-Tischanlage gezeigt, die zwar sehr einfach gehalten, aber in betrieblicher Hinsicht konzeptionell überraschend anders behandelt wurde: Es fanden sich dort zwei Bahnhöfe an einem einfachen eingleisigen Oval, getrennt durch eine Mittelkulisse.

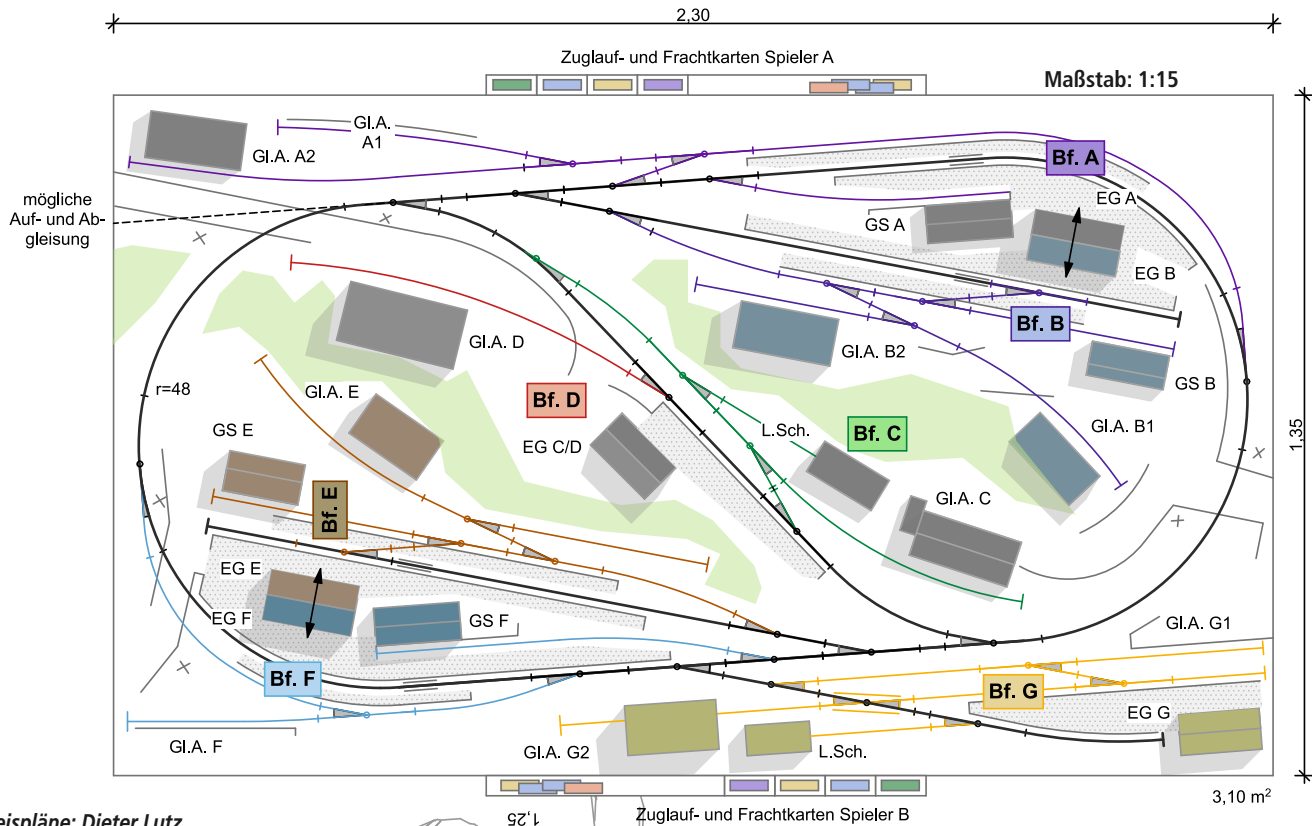
Die Bahnhöfe hatten aber gleichzeitig drei bis vier verschiedene Namen. Die Betriebsstellen waren also gedanklich auf mehrere Stationen verteilt und mussten auch so angefahren werden. Hat man auf einer solch kleinen Anlage aber vier bis sechs gedachte Stationen, so resultieren daraus komplexere Betriebsabläufe und potentiell mehrere Spielpartner – und das alles bei minimalem Platzbedarf! Dieses einfache, aber interessante Prinzip wurde hier nochmal untersucht und variiert.



Variante A.1

Die trennende Mittelkulisse sorgt für klare Verhältnisse mit zwei optisch getrennten Bahnhöfen. Sie muten wie eine Mischung aus Durchgangs- und Endbahnhof an und werden in dieser Funktion auch entsprechend für das Betriebsspiel aufgeteilt.

Maßstab: 1:15



Gleispläne: Dieter Lutz

Variante A.1

In einem Gleiskreis sind zwei Stationen untergebracht, die in Wahrheit vier Stationen sind: jeweils ein Endbahnhof und ein Durchgangsbahnhof. Sie teilen sich das Empfangsgebäude. Jeder Bahnhof verfügt über zwei bis drei Gleisanschlüsse. Eine Zugumfahrung ist überall möglich und man kann Bahnhöfe prinzipiell in beliebige Relation setzen – eine erste vielversprechende Fingerübung zum Thema!

- Maße: ca. 200 x 125 cm in H0 (2,5 m²)

Variante A.2

Schade ist an der Variante A.1, dass es keine offenen Wendemöglichkeiten für Züge gibt, und dass die Endstationen gleichsinnig angebunden sind, was einen direkten point-to-point-Verkehr verhindert. Beides wird in Variante A.2 verändert. Durch die integrierte offene Kehre wächst der Platzbedarf zwar leicht, aber dafür werden hier kurzerhand sieben Stationen für den Betrieb definiert. Langsam beginnt es nun wirklich, Spaß zu machen!

Der „main track“ (wie der Amerikaner sagen würde) ist fett dargestellt (siehe auch Skizze). Die Bahnhofsgleispläne

Der Anlagenentwurf mutet eher wie eine temporäre Weihnachtsanlage an und weniger wie eine klassisch gestaltete Modellbahn. Dafür bietet er mit seinem Gleisplan und den definierten Betriebsstellen vielschichtigen Betrieb.

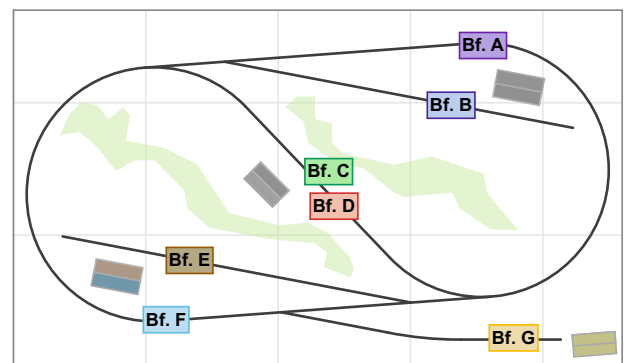
können natürlich noch weiter individualisiert werden.

- Maße: ca. 230 x 135 cm in H0 (3,1 m²)

Bei diesem Anlagentyp stehen sicher nicht die landschaftliche Glaubhaftigkeit und auch nicht großen Zuglängen im Vordergrund. Es geht um das große betriebliche Potenzial, das durch das Gleisbild entsteht.

Bei den Variante A.1 und A.2 wird davon ausgegangen, dass man Bahnhöfe als ganze Einheiten mit jeweils eigenem Bahnsteig usw. definiert. Der Betrieb erfolgt somit zwischen „ganzen“ Bahnhöfen, egal wie eng gedrängt die Stationen nebeneinander liegen. Man kann das gedanklich aber auch anders aufziehen, wie die folgende Variante B zeigt.

Variante A.2

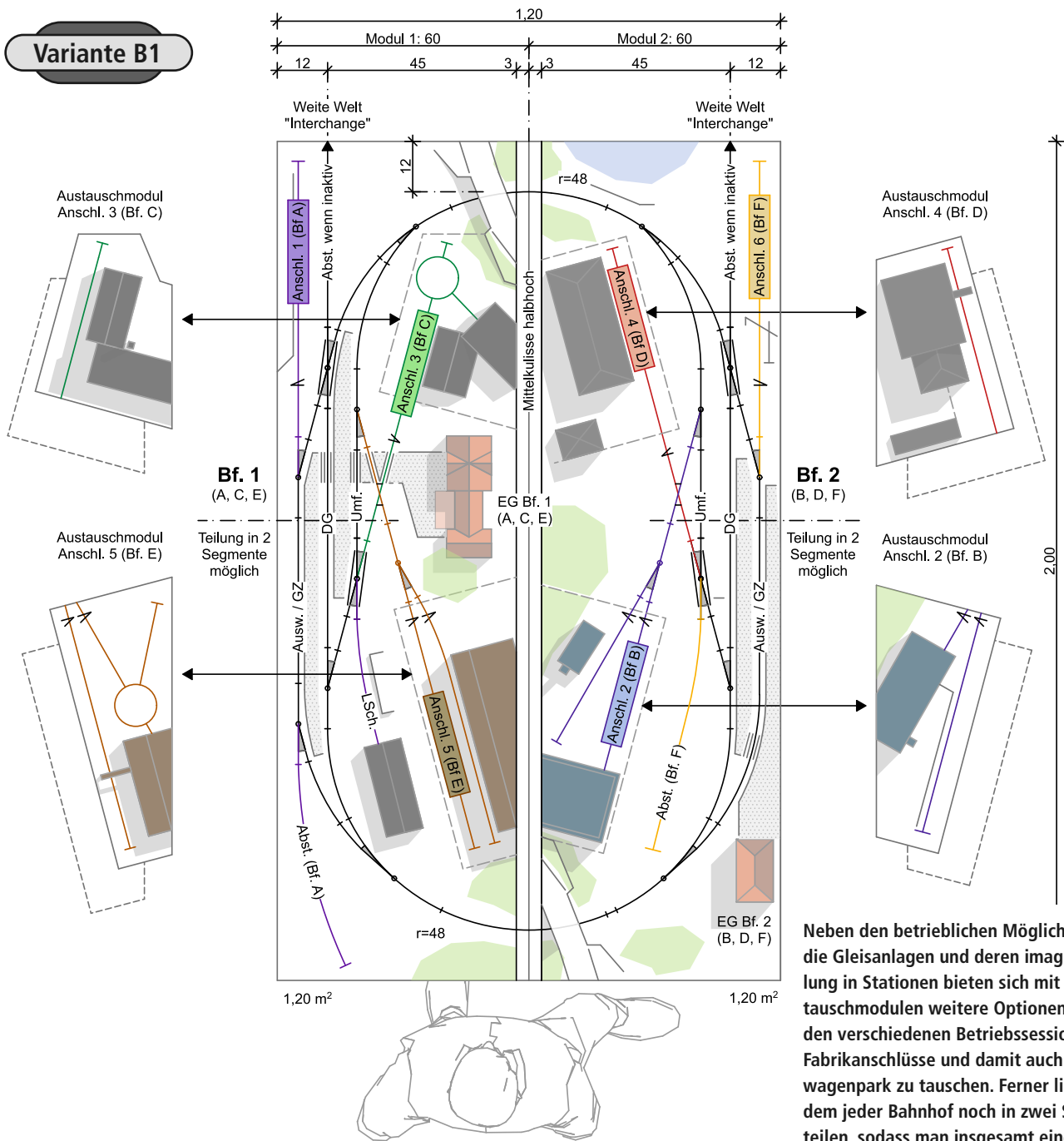


Variante B

Diese Variante wird auf einer kleinen Tischplatte von 1,2 x 2 m entwickelt, die vermutlich noch jeder untergebracht bekommt. Trotzdem soll hier eine Menge passieren, vor allem im Güterverkehr. Der Personenverkehr kann freier behandelt werden. Deswegen wird hier folgende Konzeption vorgeschlagen (frei nach einer Idee des Amerikaners Robert Chant):

- Es gibt zwei Bahnhöfe; der eine wird als Startpunkt und der andere als Endpunkt von Güterzugläufen definiert. Gleichzeitig repräsentieren beide Bahnhöfe jeweils zwei weitere Bahnhöfe mit ihren Anschlussstellen.

Variante B1

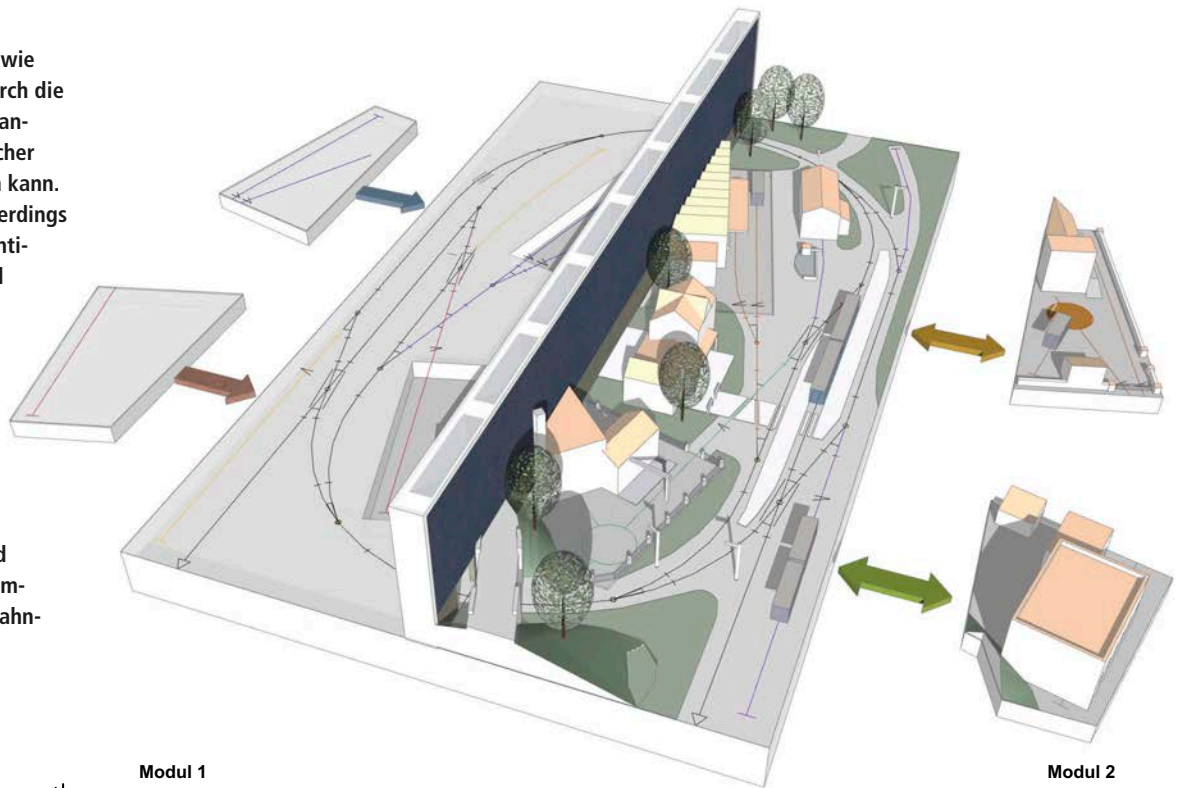


Neben den betrieblichen Möglichkeiten durch die Gleisanlagen und deren imaginäre Einteilung in Stationen bieten sich mit den Austauschmodulen weitere Optionen, zwischen den verschiedenen Betriebssessions die Fabrikanschlüsse und damit auch den Güterwagenpark zu tauschen. Ferner ließe sich zudem jeder Bahnhof noch in zwei Segmente teilen, sodass man insgesamt eine gut transportable Anlage erhielte.

Maßstab: 1:15



Die 3D-Schaubilder zeigen, wie man die Segmentanlage durch die Austauschbarkeit von Gleisanschlüssen abwechslungsreicher und interessanter gestalten kann. Diese Option sollte man allerdings bereits beim Bau berücksichtigen und den Ausschnitt und das Tauschsegment definieren. Die Tauschmodule können später nach Fertigstellung der Basisanlage als „Küchenbastelei“ entstehen. Eine halbhohe Hintergrundkulisse schließt die Szenerie ab und ermöglicht trotzdem die Kommunikation zwischen den Bahnhofsbetreibern.

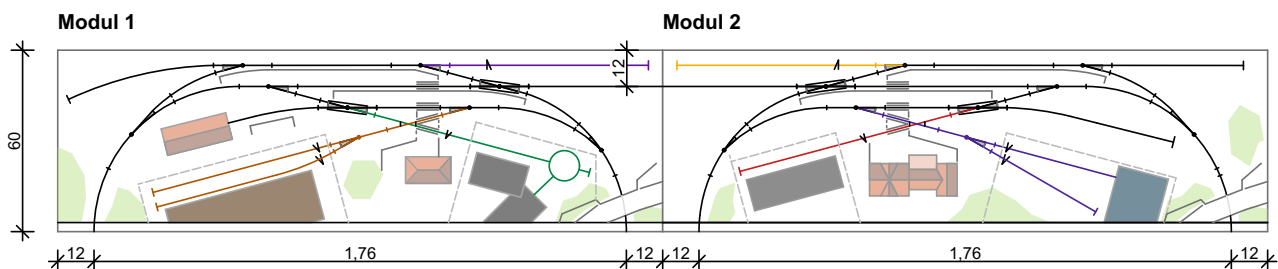
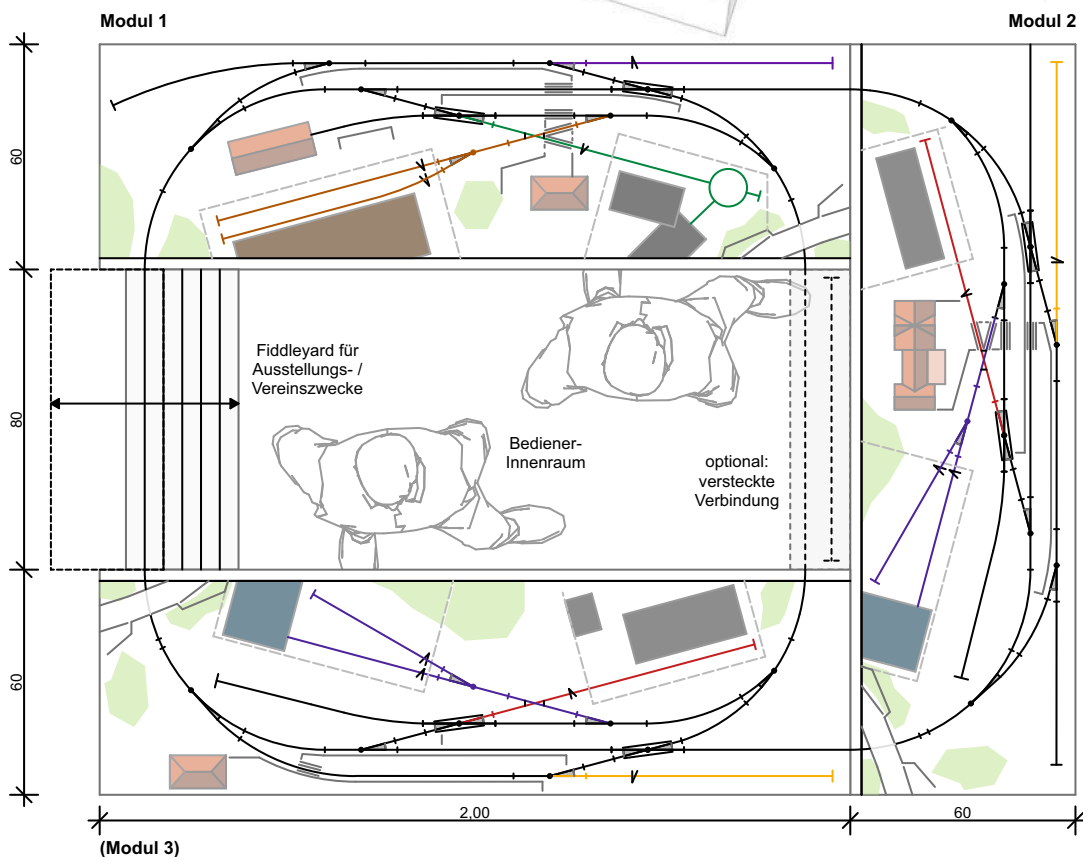


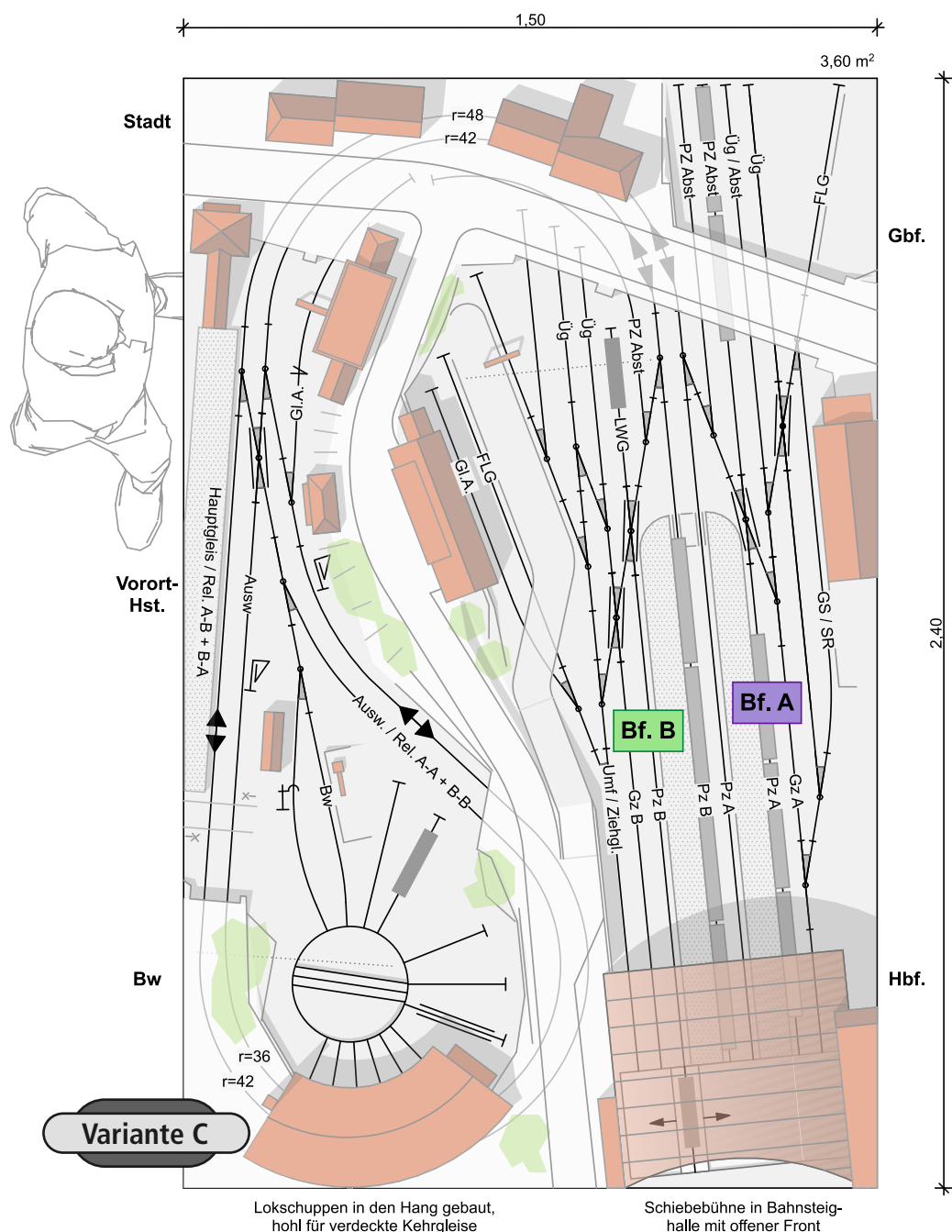
Variante B2

Je nachdem, wo man die durchgehenden Gleise anordnet, resultieren die Möglichkeiten, die Anlagenteile neu zu kombinieren. Hier sind sowohl die Streckengleise als auch die „Weite-Welt“-Gleise jeweils exakt 12 cm vom Anlagenrand entfernt – daraus ergeben sich die auf dieser Seite gezeigten Konfigurationen. Maßstab: 1:20

Die Segmente lassen sich über die „Interchange“-Gleise auch in ein Regal integrieren (Variante B3). Maßstab: 1:25

Variante B3





Das Streckenschema zeigt die Fahrmöglichkeiten zwischen den beiden Kopfbahnhöfen.

Links: Der Bahnhof sieht zwar aus wie ein größerer Kopfbahnhof, jedoch sind es betrieblich betrachtet zwei Kopfbahnhöfe. Mit kurzen lokbespannten Zügen oder Triebzügen lässt sich trefflich Großstadtverkehr simulieren. Über die zweigleisige Kehrschleife gelangen die Züge wahlweise in die eine oder andere Kopfbahnhofshälfte. Das Bw bietet zudem die Möglichkeit, Lokwechsel durchzuführen.

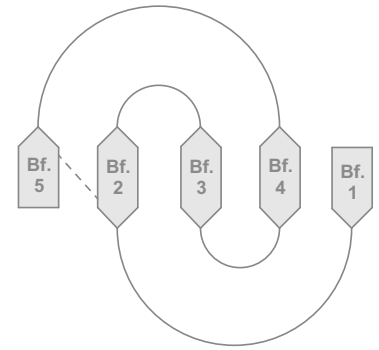
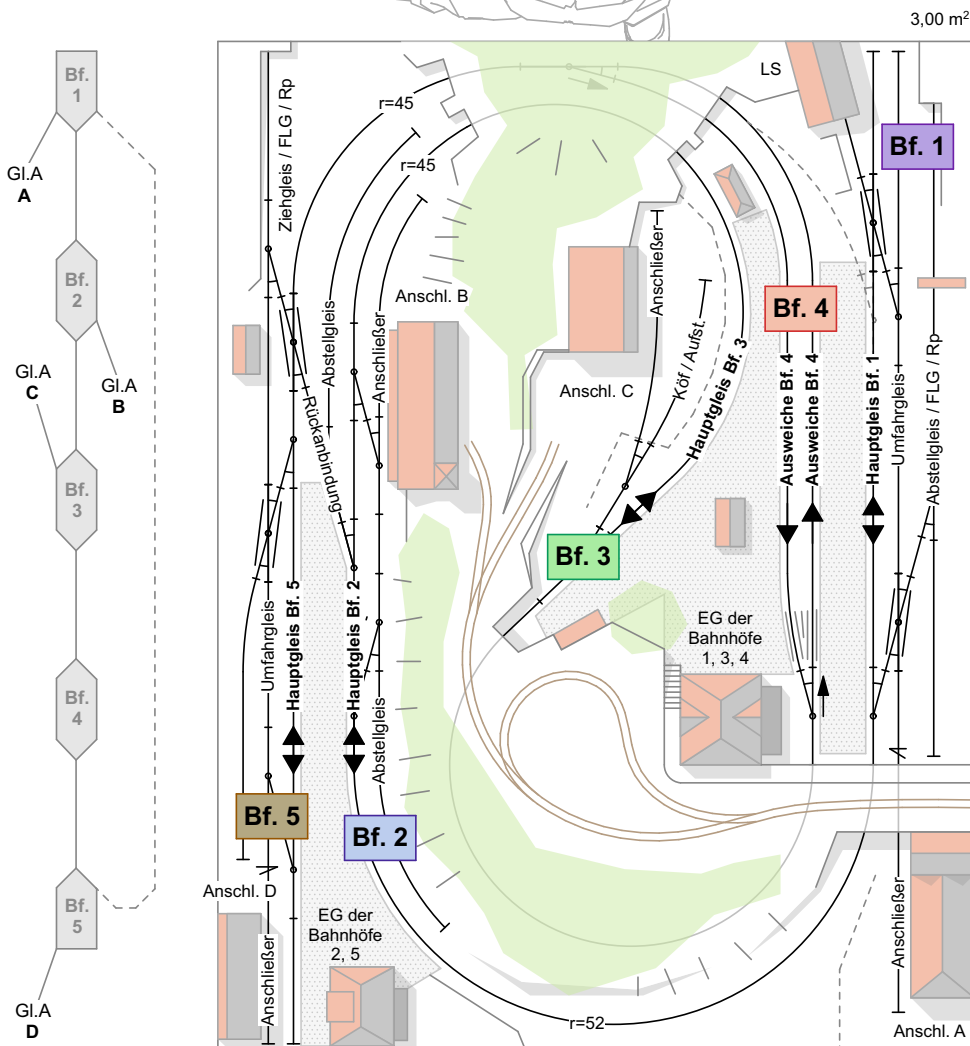
Maßstab: 1:15

- Ein Güterzug fährt im Bahnhof 1 los, und zwar an Station A. Der Zug muss die Relation $A > B > C > D > E > F$ bedienen. Dafür fährt er zunächst auf die andere Anlagenseite und setzt beim Gleisanschluss der Station B die fälligen Güterwagen aus und nimmt die fertigen auf. Anschließend fährt er wieder auf die vorherige Seite, wo er dasselbe beim Gleisanschluss der Station C vollführt. So geht es von Station zu Station. Wenn er bei der Station F ankommt, hat er die Anlage mehrfach umrundet. Anschließend geht es auf dem umgekehrten Weg zurück; im Lokschuppen von Station A gönnt sich die Lok eine Betriebspause.
- Die allgemeinen Stationsgleise (schwarz) stehen für alle Stationen zur Verfügung (A, C, E bzw. B, D, F). Damit gibt es auch überall die komfortable Situation, den Güterzug umfahren zu können, selbst wenn eines der beidseitig angebundenen Gleise besetzt sein sollte. Kann die Anlage in der Breite und/oder Länge größer gebaut werden, sollten gegebenenfalls noch mehr Gleisanschlüsse für mehr Rangierbetrieb vorgesehen werden.
- Personenzüge/Triebwagen oder parallel stattfindende weitere Güterzugfahrten z.B. aus der Gegenrichtung „stören“ willkommenermaßen den Ablauf.

Weitere reizvolle Möglichkeiten

- Ferner kann hier die amerikanische Idee umgesetzt werden, dass Gleisanschlüsse als Tauschmodule vorgesehen werden. Dann hat man – bei ein bisschen sonntäglicher Bastelarbeit – für jeden Anschluss mehrere Optionen und kann auch die betrieblichen Relationen ändern: Man nimmt die eine (z.B. Gurken-) Fabrik heraus und setzt eine andere (z.B. Brauerei) ein!
- Die Anlage hat eine niedrige Mittelkulisserie, die die Anlage optisch teilt. Sie ist geometrisch so angelegt, dass man die „Weite-Welt“-Gleise (im Amerikanischen wären das die „interchange“-

Variante D



Das Streckenschema zeigt, wie die Bahnhöfe für die kompakte Tischanlage aufgewickelt wurden. Über die gestrichelte Verbindung zwischen Bf 2 und Bf 5 kann bei Bedarf für Züge, die in Bf 1 starten, eine Kehrschleife eingerichtet werden.

Auch bei diesem Tischanlagenkonzept wird mit der räumlichen Überlagerungen gearbeitet. Hier sind zwei bzw. drei Bahnhöfe zu jeweils einem zusammengefasst, was durch den Aufbau der Gleisanlagen nicht sofort ins Auge fällt. Eine pfiffige Verschachtelung der Gleisanlagen trifft auf betriebliche Komplexität und auf bauliche Schlichtheit – alles liegt in einer Ebene. Der Anlagenentwurf bietet eine Menge Rangieraufgaben bei kleiner Fläche – mehr ist kaum möglich! Immerhin sind 15 Weichen und 4 DKWs eingeplant. Im Übrigen wäre dieser Entwurf einer der Favoriten für eine Weihnachtsanlage.

Anlagengröße: 200 x 150 cm
Gleisplan: 1:15

Gleise zu anderen Bahngesellschaften) mit Streckengleisen anders arrangieren kann, sodass man die Tischanlage zu einer L- oder I-Anlage in Schranktiefe umformen kann. Bei Bedarf lässt sie sich dargestellt zu einer Ausstellungsanlage von 3-4 „halben“ Tischanlagen mit einem Bedienerinnenraum und z.B. einem ergänzenden Schattenbahnhofs Brett als Verbinder zum großen Oval zusammenfügen.

Variante C: „Zweimal Kopfbahnhof und zurück“

Die reizvollen und mit wenig Aufwand erkaufte Betriebsmöglichkeiten der Varianten A und B regten mich an, weitere

Versuche für Tischanlagen zu machen. Das Tischanlagenkonzept links basiert in der grundsätzlichen Geometrie auf einem Entwurf von Wolfgang Besenhardt in Baugröße Z (siehe Alba, „Die schönsten Modellbahn-Anlagen in Farbe Band 1“ von 1994, S. 39), der hier ausgebaut wurde. Ziel war es für mich, einen Kopfbahnhof mit Güter- und Personenverkehr zu formulieren, der in Wahrheit zwei Kopfbahnhöfe ist, und eine Strecke anzubieten, die es ermöglicht, von einem Kopfbahnhofsteil zum anderen oder jeweils zum selben zurück zu gelangen (siehe Streckenschema).

Konzeptionelles Herzstück der Anlage ist also der linke Teil, in dem eine doppelte Kehrschleife angeboten wird, die

die Relationen A-A, B-B, A-B und B-A erlaubt und gleichzeitig Ausweiche ist (im Kehrtunnel kann man im Übrigen auch mal einen Zug oder zwei verstecken).

Der Raum im Kehrbogen wird für ein kleines Schaubahnbetriebswerk genutzt, dessen in den Hang eingegrabener Lokschuppen allerdings unbenutzbar ist, da er als „hohler Vogel“ für die verborgenen Kehrgleise dient; aber man will seine Triebfahrzeuge ja sowieso bewundern können und stellt sie lieber draußen ab (hierfür gibt es fünf Plätze).

Schaut man sich den Kopfbahnhof genau an, merkt man, dass es mittig keine Gleisverbindung gibt, es sich betrieblich also wirklich um zwei Stationen handelt.

Wie man diese genau ausformuliert, ist Geschmackssache. Es liegt allerdings nahe, platzsparend am Kopfende eine Schiebebühne zum Lokumsetzen zu verwenden; diese wurde in der Bahnhofshalle versteckt, aber man kommt in diesem Fall gut an sie heran, weil die Stirnseite der Bahnhofshalle offen gelassen wird.

Ferner sind alle Güter- und Abstellgleise einseitig angebunden, sodass die eingefahrenen Züge einfach in die passenden Gleise zurückgedrückt werden können, wenn auch zum Teil über Sägefahrten. Einzige Ausnahme ist der Gleisanschluss auf der linken Seite, der in Falschfahrt von der Station B aus bedient werden muss.

- Maße: ca. 240 x 150 cm in H0 (3,6 m²)

Schaubild zu Variante D: Interessant erscheinen die Gleisanlagen des unten abgebildeten Bahnhofs. Er bildet Mischung aus Kopf- und Durchgangsbahnhof in Keilform. Das Empfangsgebäude steht im Zwickel der Teilbahnhöfe, wodurch sie wie ein Bahnhof wirken. Die Gleisanlage bietet mit ihren Anschlüssen einen regen Fahr- und Rangierbetrieb.

Illustration: Reinhold Barkhoff

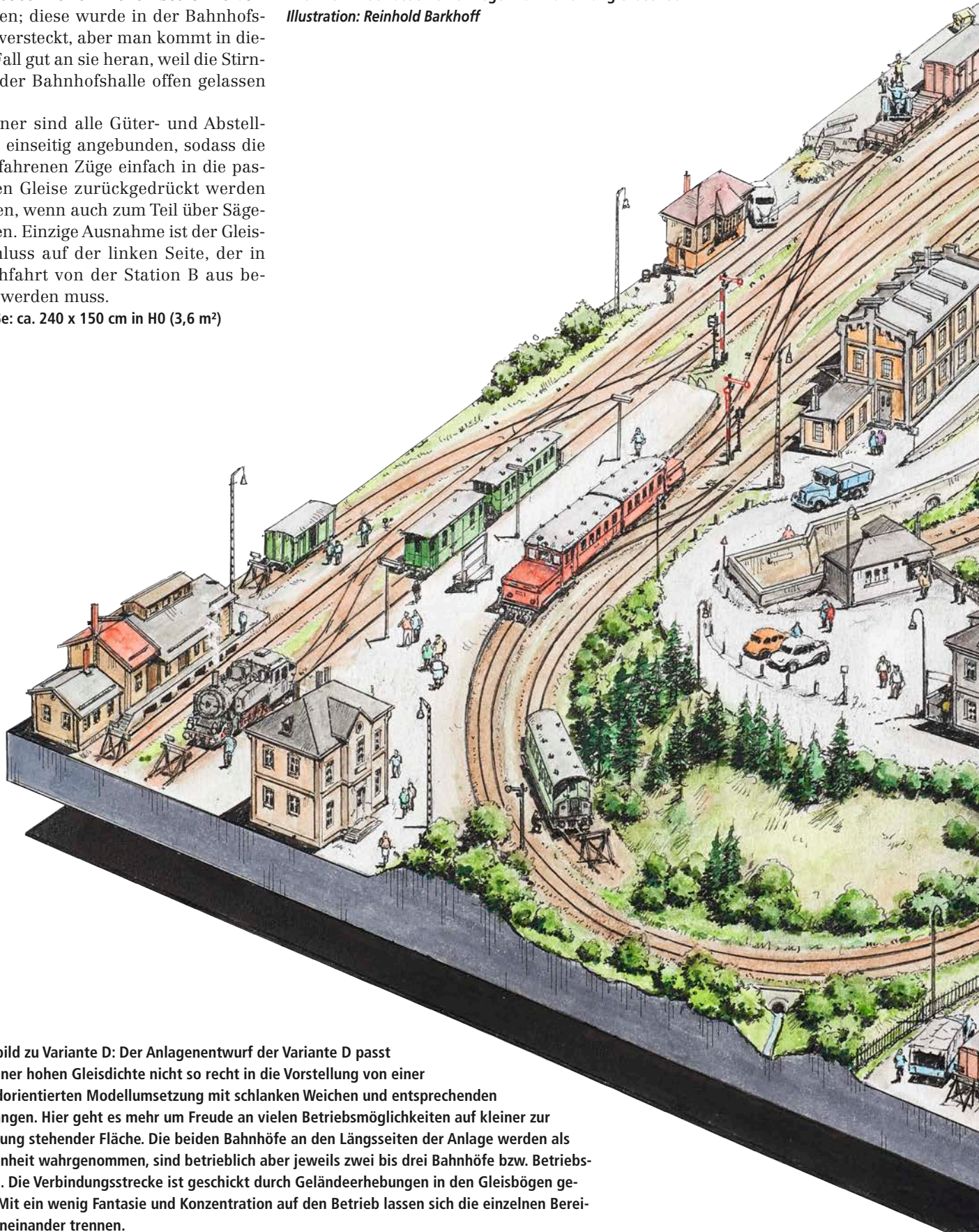
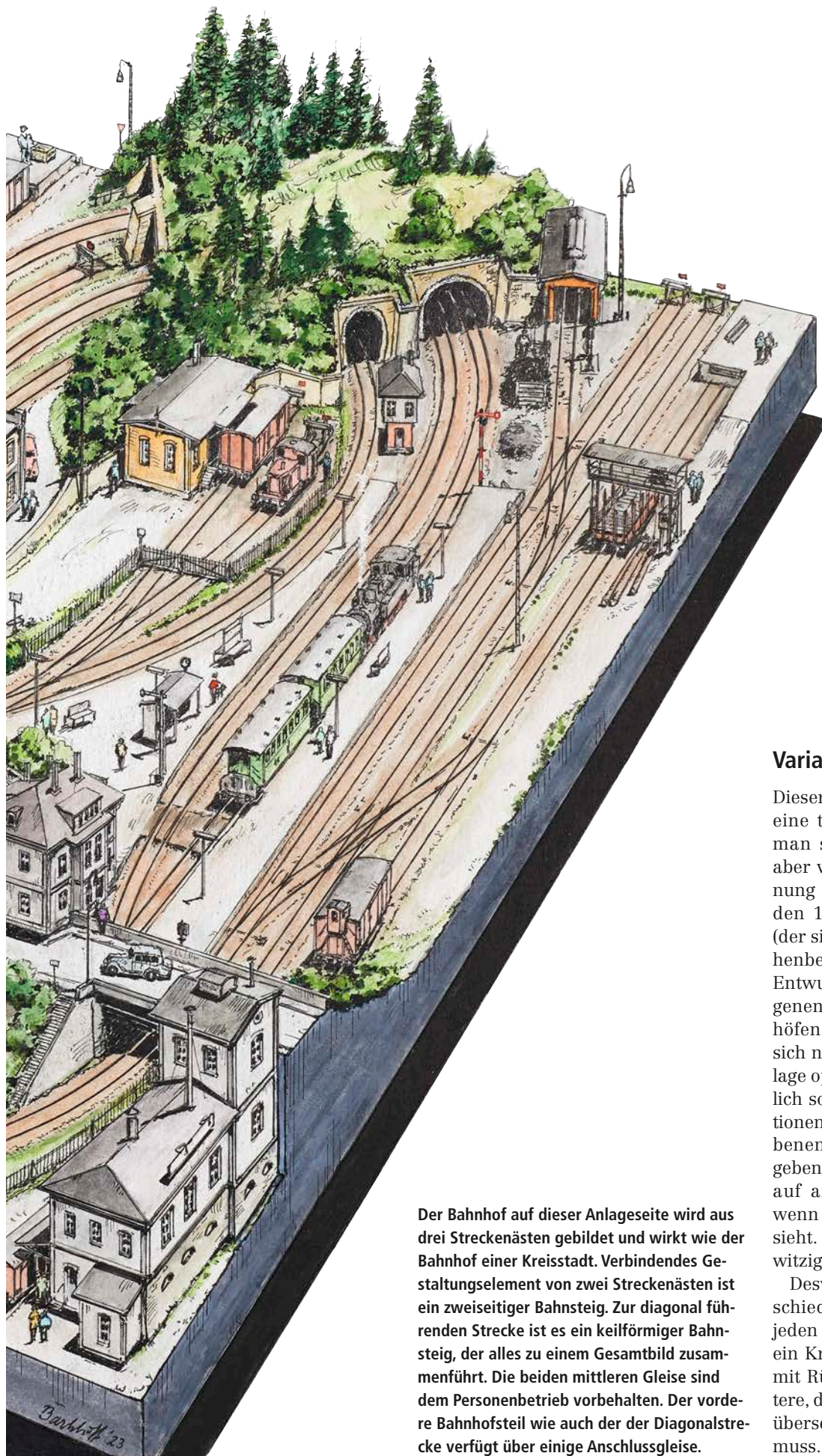


Schaubild zu Variante D: Der Anlagenentwurf der Variante D passt mit seiner hohen Gleisdichte nicht so recht in die Vorstellung von einer Vorbildorientierten Modellumsetzung mit schlanken Weichen und entsprechenden Gleislängen. Hier geht es mehr um Freude an vielen Betriebsmöglichkeiten auf kleiner zur Verfügung stehender Fläche. Die beiden Bahnhöfe an den Längsseiten der Anlage werden als eine Einheit wahrgenommen, sind betrieblich aber jeweils zwei bis drei Bahnhöfe bzw. Betriebsstellen. Die Verbindungsstrecke ist geschickt durch Geländeerhebungen in den Gleisbögen getarnt. Mit ein wenig Fantasie und Konzentration auf den Betrieb lassen sich die einzelnen Bereiche voneinander trennen.

Reduziert man die Anlagengröße nur geringfügig, lässt sich das für H0 vorgestellte Konzept für die Baugrößen TT oder N etwas „luftiger“ gestalten. Dadurch wird der Entwurf auch für kleinere Wohnräume umsetzbar.



Der Bahnhof auf dieser Anlagenseite wird aus drei Streckenästen gebildet und wirkt wie der Bahnhof einer Kreisstadt. Verbindendes Gestaltungselement von zwei Streckenästen ist ein zweiseitiger Bahnsteig. Zur diagonal führenden Strecke ist es ein keilförmiger Bahnsteig, der alles zu einem Gesamtbild zusammenführt. Die beiden mittleren Gleise sind dem Personenbetrieb vorbehalten. Der vordere Bahnhofsteil wie auch der der Diagonalstrecke verfügt über einige Anschlussgleise.

Variante D

Dieser Gleisplan sieht ja erst einmal wie eine typische Tischanlage aus, in der man sinnarm im Kreis herumfährt – aber von wegen, weit gefehlt! In Anlehnung an eine Anlage, die Ivo Cordes in den 1980er-Jahren einmal vorschlug (der sie seinerseits von einem Herrn Rührenbeck entlehnt hatte), besteht dieser Entwurf aus einer kunstvoll verschlungenen Streckenführung mit fünf Bahnhöfen. Die tun aber so, als handle es sich nur um zwei Bahnhöfe, um die Anlage optisch nicht zu überladen. Betrieblich sollte man hier jedoch die fünf Stationen als solche nutzen und ihnen gegebenenfalls sogar verschiedene Namen geben, was den Betrachter der Bahnhöfe auf amüsante Art verwirren dürfte, wenn er sich die Bahnsteigschilder ansieht. Jeweils zwei Bahnhöfe teilen sich witzigerweise einen Bahnsteig!

Deswegen wurden hier auch vier verschiedene Anschließer vorgesehen, für jeden Bahnhof einen. Bahnhof 4 ist nur ein Kreuzungsbahnhof und folgerichtig mit Rückfallweichen ausgestattet. Letztere, damit man sich nicht um die schnell übersehene Weiche im Tunnel kümmern muss.

Als kleiner Kniff ist eine Rückanbindungsoption im Bahnhof 5 vorgesehen, sodass man nicht immer nur zwischen Bahnhof 1 und 5 pendelt, sondern die Strecke verlängert und über die Kehrschleifenverbindung wieder zu Bahnhof 1 zurückkehrt). Dasselbe könnte auch zwischen Bahnhof 1 und 4 vorgesehen werden (gestrichelt), aber vielleicht auch besser nicht, aus puristischen Gründen sozusagen, sonst gewinnt der „Loop-Raser“ die Oberhand über den „point-to-point-Zuckler“.

Diese ziemlich raffinierte, aber gleichzeitig technisch und baulich höchst unkomplizierte Tischanlage kann durch die szenische Trennung mittels des zentralen Höhenrückens auch sehr gut als Partneranlage betrieben werden. Im Extremfall ist je einer für einen Bahnhof zuständig, das wären dann fünf Betreiber – aber zwei dürften reichen, so komplex ist es hier ja nicht ...

- Maße:
ca. 200 x 150 cm (3 m²)

Variante E „Rosinenschnecke“

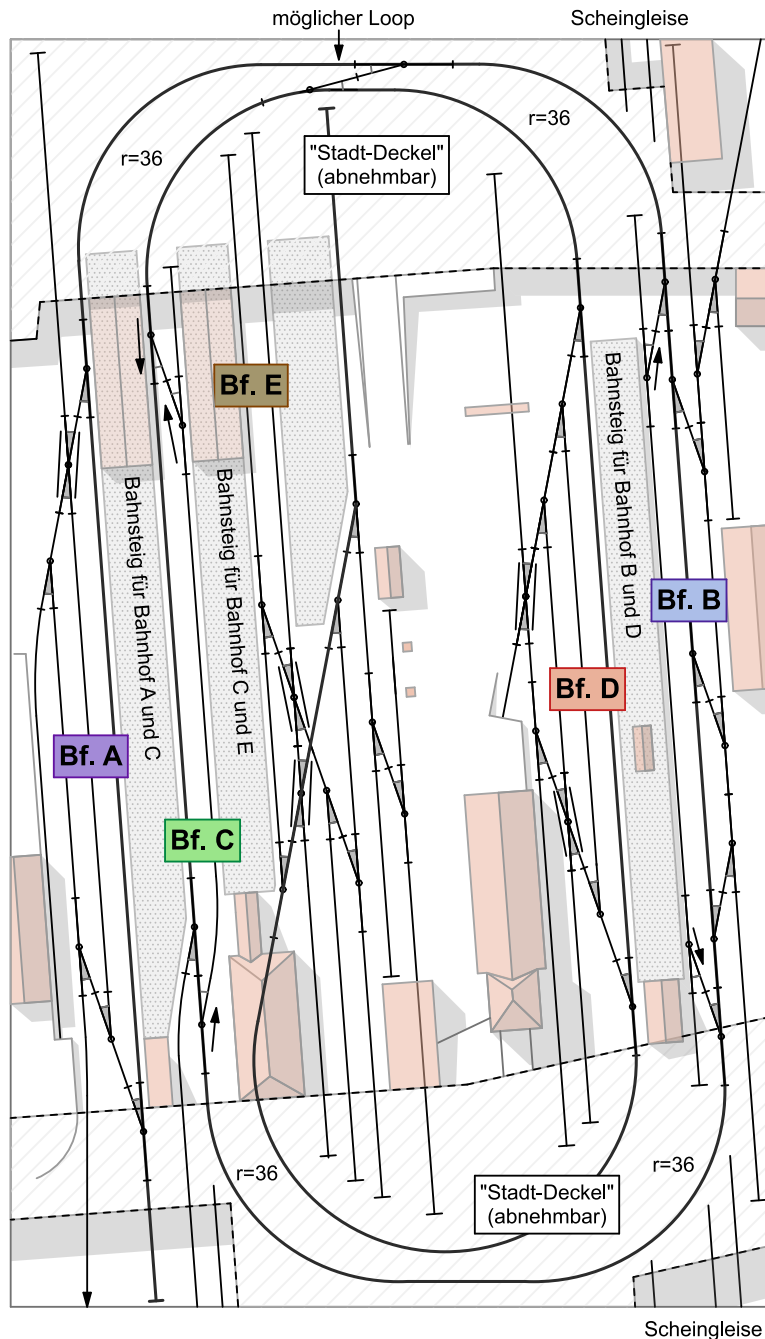
Wie kann Überlagerung noch gehen? Um das einmal auszuloten, wollte ich es etwas auf die Spitze treiben! Hier also – quasi als Finale des Kapitels – ein gewagter Versuch, der aber nicht unmöglich ist. Wiederum sind es fünf Stationen an einer mehrfach aufgewickelten Strecke, die gestalterisch zusammengefasst werden zu einer einzigen beeindruckenden Bahnhofssituation im städtischen Kontext.

An den kurzen Seiten der großen Tischanlage (bei 1,5 m Tiefe kommt man von beiden Seiten gerade so eben noch an alles heran) werden die Strecken mit einem Minimalradius von 36 cm um die Ecke gebogen und durch Straßenbrü-

cken und andere optische Tricks in ihrem wahren Verlauf verborgen (siehe mittlere Darstellung).

Folgt man als Betrachter dort dem Gleisverlauf (der „main track“ ist wiederum fett dargestellt), wird die rosinenschneckenartige Aufwicklung der Strecke nachvollziehbar – deswegen der Titel „Rosinenschnecke“ (was ganz nebenbei gesagt auch mein Lieblingsgebäck ist) ...

Die genaue Ausstattung der jeweiligen Stationen kann man punktgenau festlegen, je nach betrieblichen Wünschen. Hier sind naheliegende Beispiele gewählt: Bahnhof A ist ein kleiner ausge-



Variante E

Fünf kleine Bahnhöfe, die an einer spiralförmig aufgewickelten Strecke liegen, inszenieren einen Großstadtbahnhof. Diese Gleisplanskizze zeigt den vollständigen Streckenverlauf inklusive der verdeckten Bereiche.
Maßstab: 1:15

wogener Endbahnhof, Bahnhof B hat einen Schwerpunkt auf Gleisanschlüssen, Bahnhof C ist – als mittige Station – eine reine (Personenzug-) Ausweiche, Bahnhof D verfügt über mehrere Aufstellgleise für Güterzüge und stellt den Endpunkt für Güterzugläufe dar, während Bahnhof E primär als Endbahnhof für Personenzüge mit entsprechenden Abstellgruppen inszeniert ist.

Alles das ließe sich auch anders festlegen – man könnte ja auch beispielsweise reinen Personen- oder Güterverkehr favorisieren. Zwei bis fünf Spieler hätten hier gut zu tun, und für den Fall, dass man mal im Kreis fahren möchte (für Testfahrten oder einfach zum Spaß), ist ein verdeckter Kurzschluss zum

Loop vorgesehen.

Mit dem richtigen Gleissystem (am besten 15°-Weichen und einem möglichst knappen Gleismittenabstand!) wäre so eine Fahranlage relativ schnell „auf die Platte gebracht“ – die Herausforderung läge eher in der stimmigen Gestaltung der Szenerie, die sicher einiges Kitbashing und eine sorgfältige Gebäudeauswahl verlangt. Mehr Länge täte hier der Gleisentwicklung (im wahrsten Sinne des Wortes!) gut, aber es soll ja eine Kompaktanlage bleiben – in Baugröße N kann man alles sicher etwas weniger „knirsch“ anlegen.

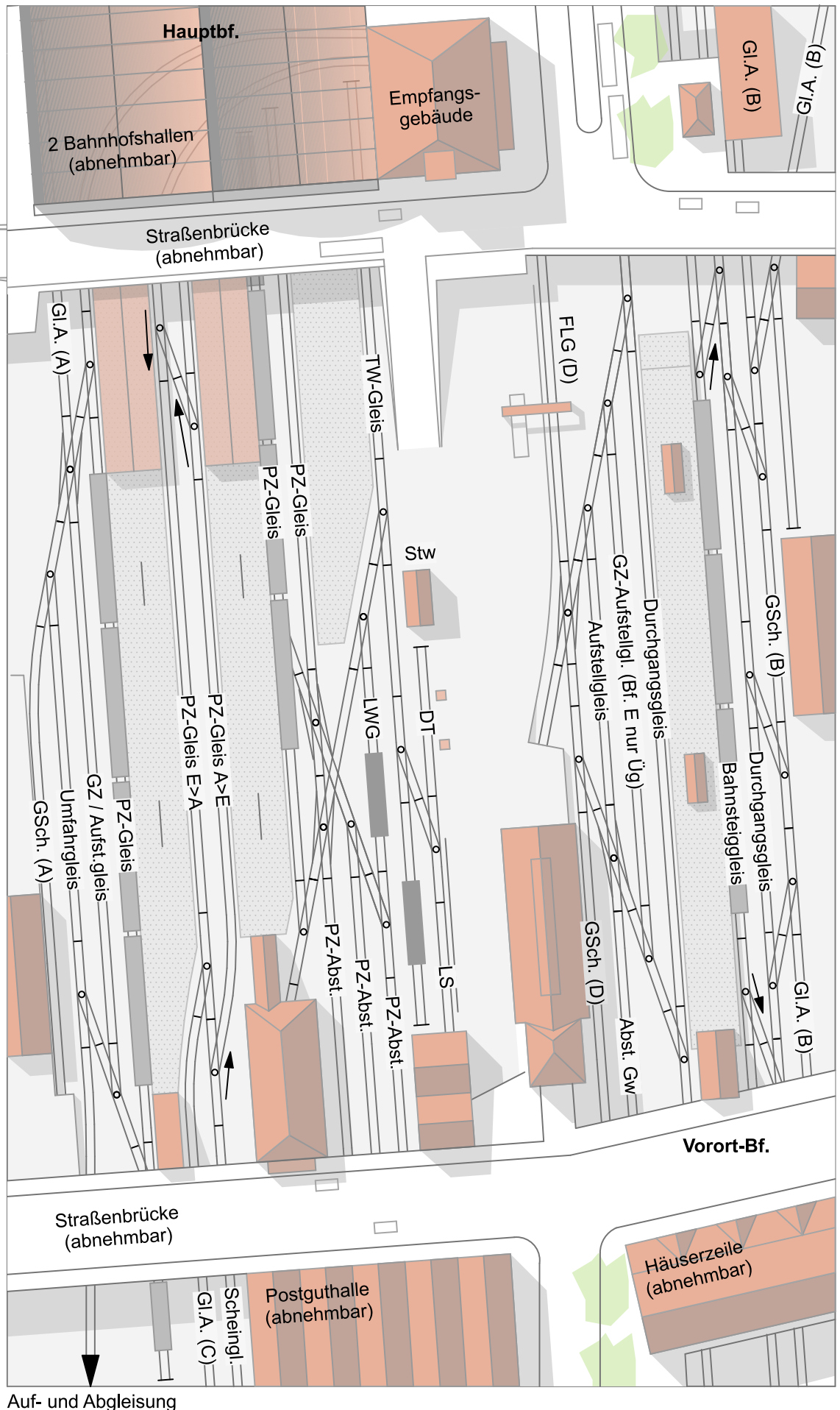
- Maße: ≥ 250 x 150 cm in H0 (3,75 m²)

Variante E

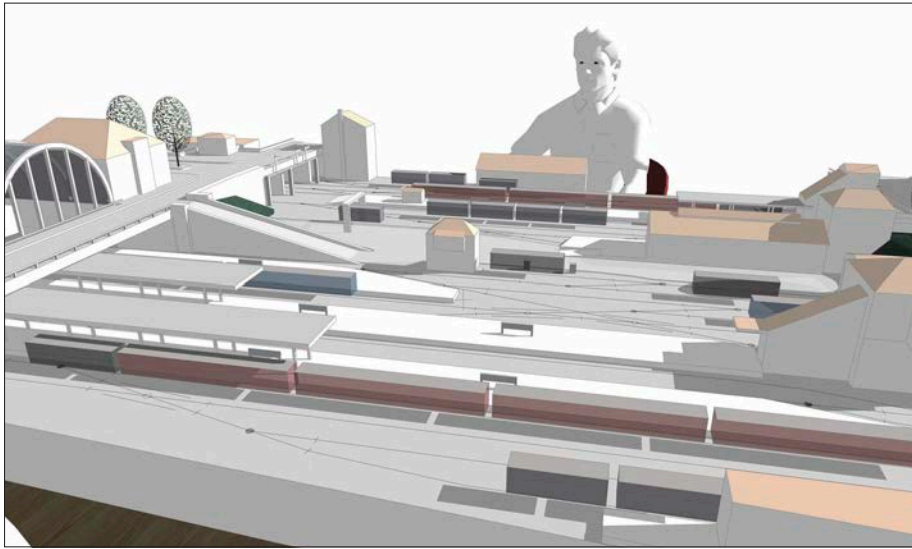


Eingefasst zwischen Straßenbrücken, Gebäuden und Bahnsteig-halle vermitteln die Gleisanlagen einen Ausschnitt aus einem Großstadtbahnhof. Im Gleisplan links lässt sich mit dem Finger der Zug von Bahnhof A zum Bahnhof E fahren. Dabei taucht der Zug mehrmals in dem scheinbaren Großbahnhof auf.

Maßstab: 1:10



Auf- und Abgleisung

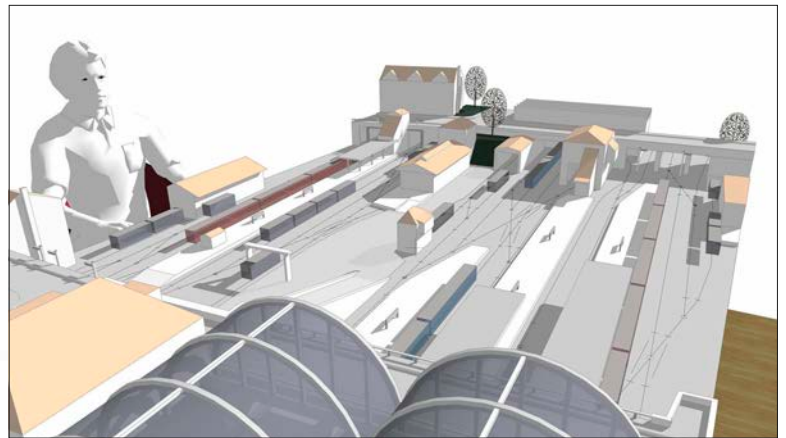


Das Konzept der verschachtelten Bahnhöfe soll als Anstoß für eigene Überlegungen dienen und ist auch auf andere Anlagenformen und kleine Baugrößen übertragbar. Besonders in TT oder N käme man auf sehr wohnraumfreundliche Abmessungen, ohne auf abwechslungsreichen Betrieb verzichten zu müssen. Voraussetzung ist allerdings, sich von bisherigen Konventionen in Sachen Anlagenplanung zu verabschieden. Ich würde mich freuen, wenn der eine oder andere Leser dadurch Mut fasste, sein eigenes originelles Modellbahnreich in Angriff zu nehmen, frei nach dem Motto: Wer wenig Platz hat, braucht einfach mehr und intelligente Ideen!

Dieter Lutz

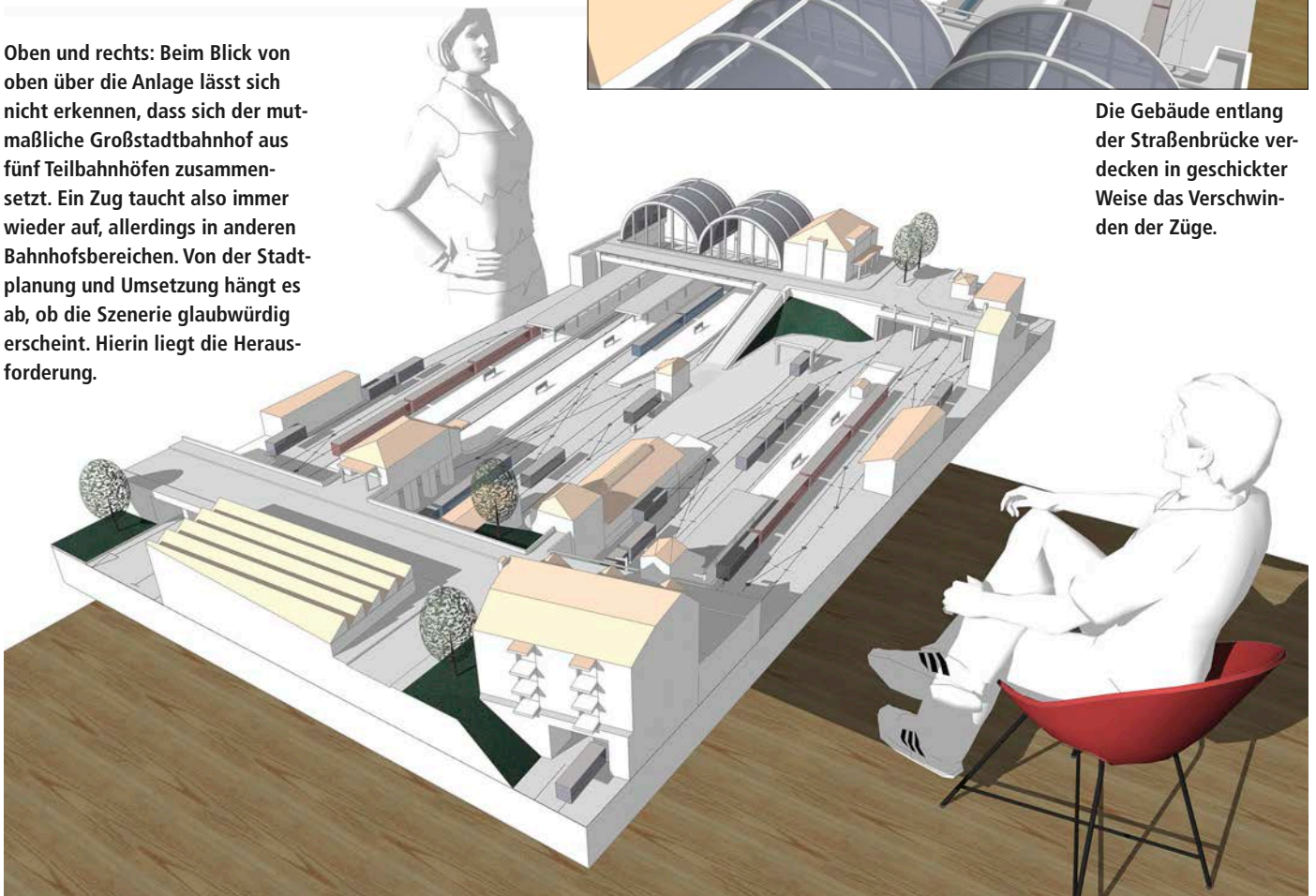
Fazit

Diese fünf Anlagenvarianten wählen das ungewöhnliche Konzept der Überlagerung, um auch bei kleinen und kompakten Anlagen zu erreichen, dass sie in betrieblicher Hinsicht dauerhaft Freude bereiten. Auf zweieinhalb bis dreieinhalb Quadratmetern Anlagenfläche kann in H0 eine Menge passieren!



Oben und rechts: Beim Blick von oben über die Anlage lässt sich nicht erkennen, dass sich der mutmaßliche Großstadtbahnhof aus fünf Teilbahnhöfen zusammensetzt. Ein Zug taucht also immer wieder auf, allerdings in anderen Bahnhofsbereichen. Von der Stadtplanung und Umsetzung hängt es ab, ob die Szenerie glaubwürdig erscheint. Hierin liegt die Herausforderung.

Die Gebäude entlang der Straßenbrücke verdecken in geschickter Weise das Verschwinden der Züge.



2024 IN BILDERN



Josef Brandl – der bekannteste deutsche Modellbahn-Anlagenbauer – zeigt hier seine besten Modellbahnszenen in atemberaubenden Aufnahmen.
Best.-Nr. 53634 · € (D) 22,99



weitere Kalender



Best.-Nr. 53635 · € (D) 22,99



Best.-Nr. 53636 · € (D) 22,99



Best.-Nr. 53637 · € (D) 25,99



Best.-Nr. 53639 · € (D) 22,99



Best.-Nr. 53638 · € (D) 19,99

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



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop bestellen:
www.vgbahn.shop/kalender

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

*Unabhängig vom Bestellwert werden bei Kalendern einmalig Versandkosten in Höhe von € 3,95 fällig.

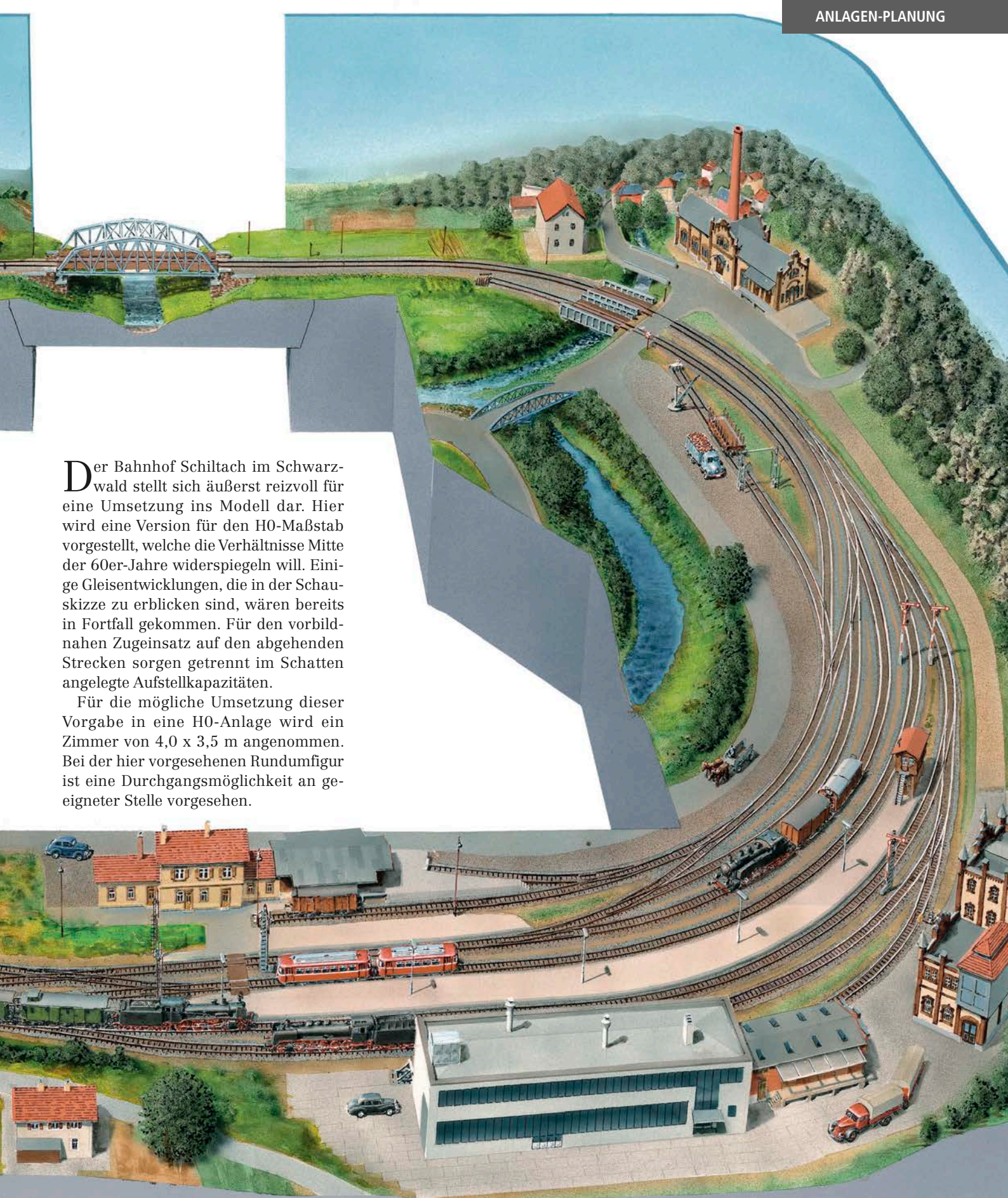


Schiltach
im Schwarzwald

Immer rundherum

Diesen Entwurf für den landschaftlich schön gelegenen Bahnhof Schiltach plante Ivo Cordes als Rundumanlage mit herausnehmbarer Brücke als Zugang ins Zimmer.

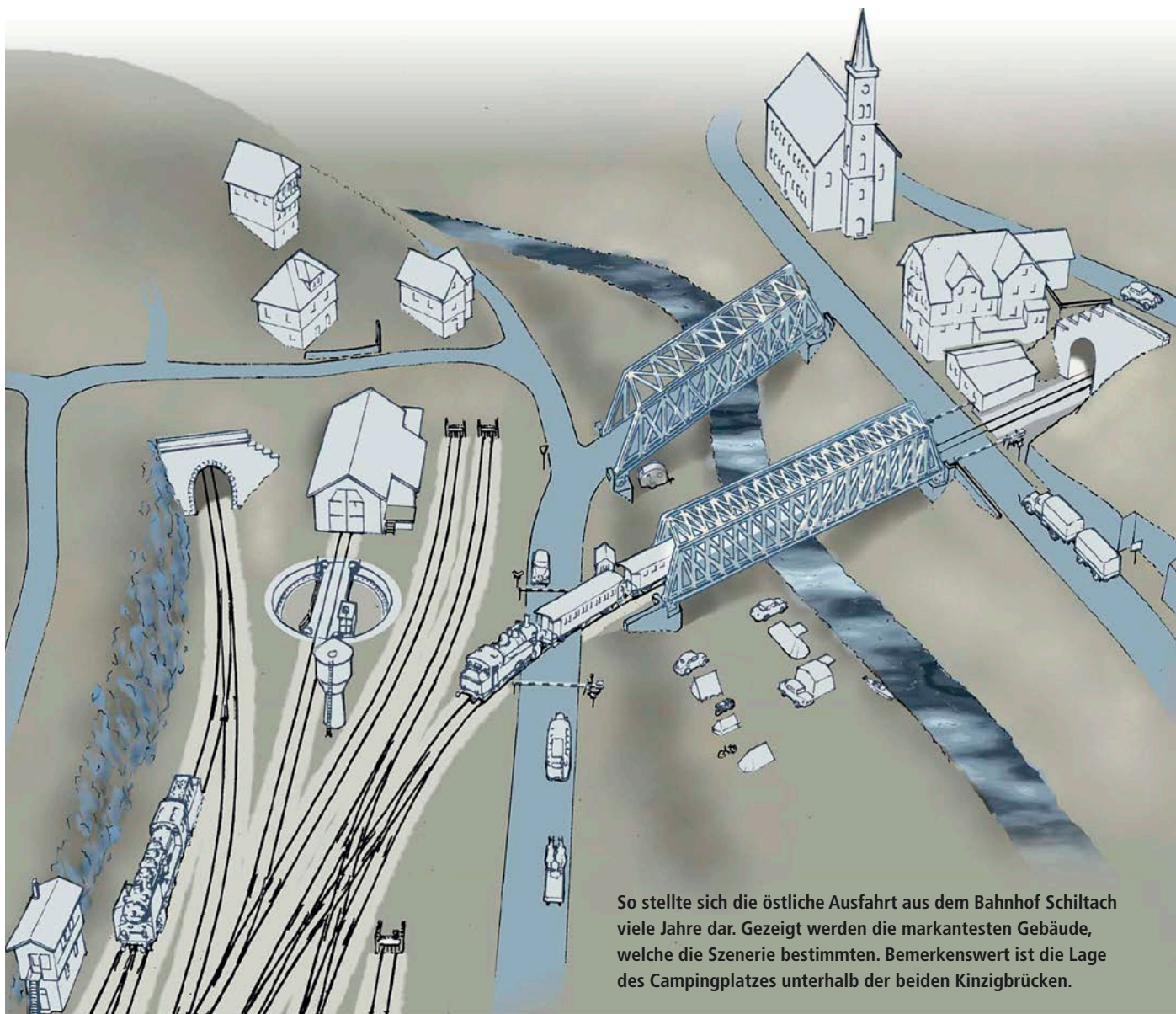
In entgegengesetzter Blickrichtung zur 2D-Draufsicht auf der nächsten Doppelseite hier die perspektivische Ansicht der Anlage mit dem Motiv des Bahnhofs Schiltach und seiner Umgebung. Die Unterbrechung im Himmel hinter der Brücke ließe sich durchaus auch mit einem Einsatzstück schließen.



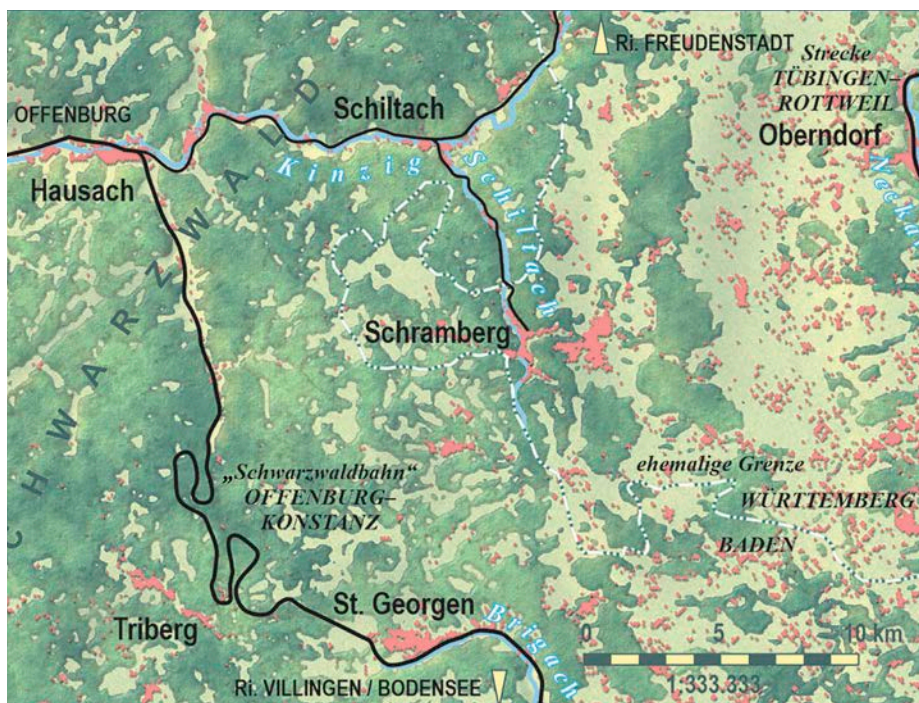
Der Bahnhof Schiltach im Schwarzwald stellt sich äußerst reizvoll für eine Umsetzung ins Modell dar. Hier wird eine Version für den H0-Maßstab vorgestellt, welche die Verhältnisse Mitte der 60er-Jahre widerspiegeln will. Einige Gleisentwicklungen, die in der Schauskizze zu erblicken sind, wären bereits in Fortfall gekommen. Für den vorbildnahen Zügeinsatz auf den abgehenden Strecken sorgen getrennt im Schatten angelegte Aufstellkapazitäten.

Für die mögliche Umsetzung dieser Vorgabe in eine H0-Anlage wird ein Zimmer von 4,0 x 3,5 m angenommen. Bei der hier vorgesehenen Rundumfigur ist eine Durchgangsmöglichkeit an geeigneter Stelle vorgesehen.

Für H0 wurde lediglich ein geringfügiger „Stauchungsfaktor“ in Ansatz gebracht. Insbesondere bei der Partie mit den Kinzig-Brücken und dem Campingplatz darunter orientiert sich der Plan eng an den Gegebenheiten des Vorbilds.

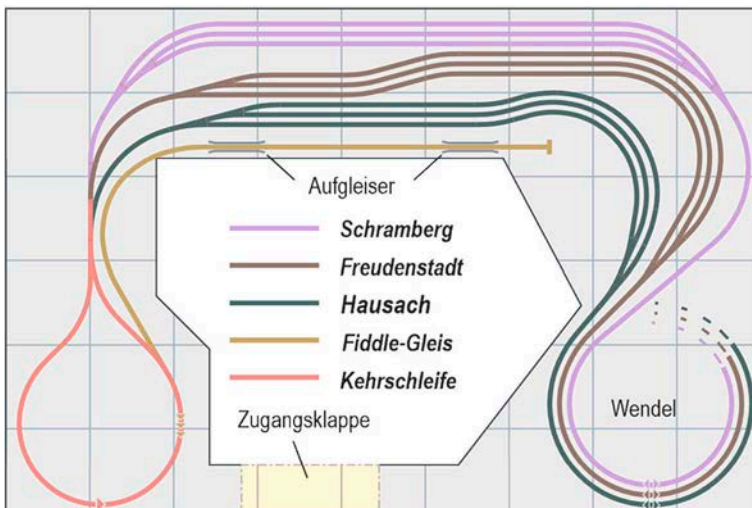
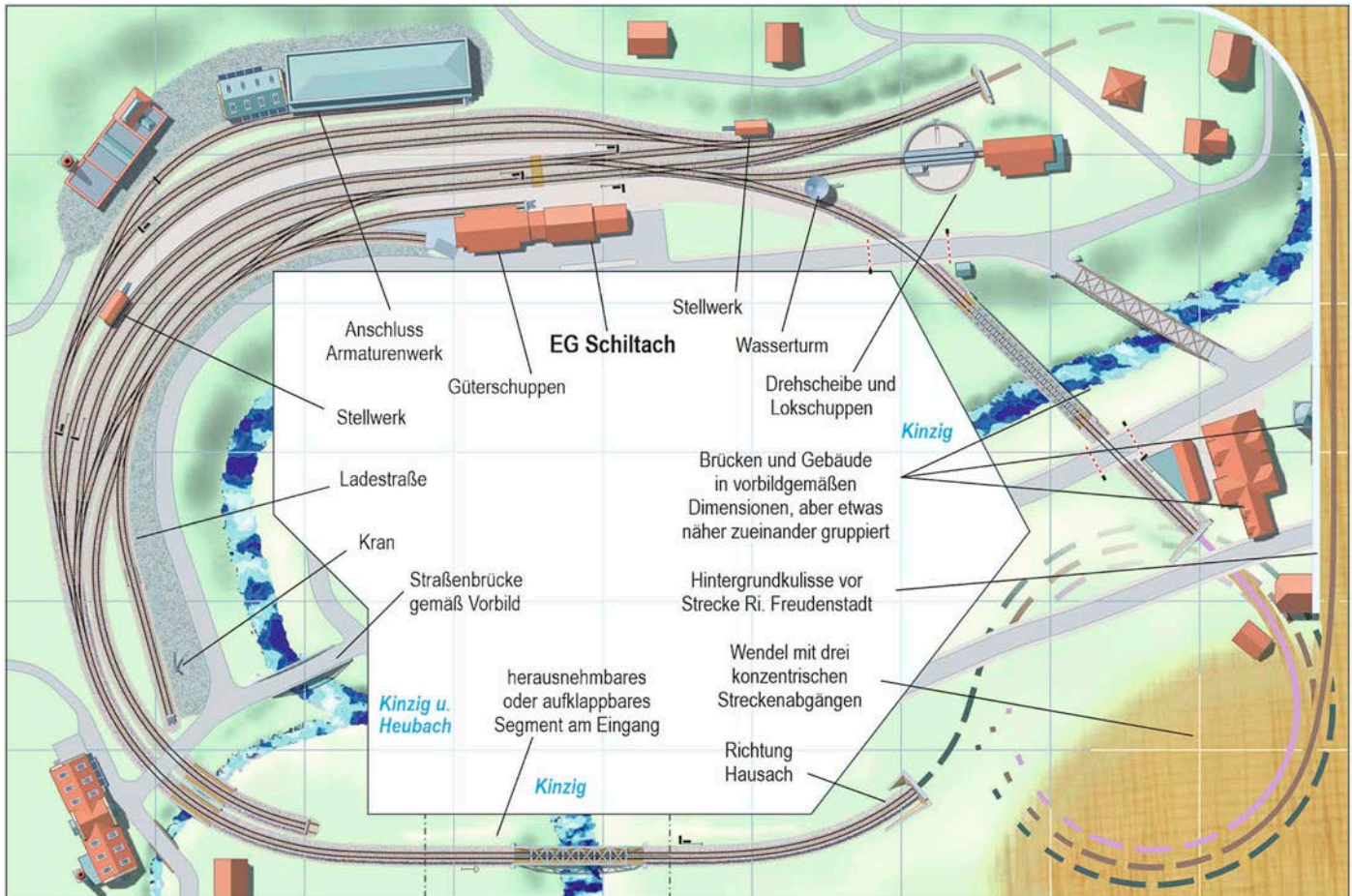


So stellte sich die östliche Ausfahrt aus dem Bahnhof Schiltach viele Jahre dar. Gezeigt werden die markantesten Gebäude, welche die Szenerie bestimmten. Bemerkenswert ist die Lage des Campingplatzes unterhalb der beiden Kinzigbrücken.



Links: Hätte es die zur Zeit des Bahnbaus bestehenden Grenzen zwischen Baden und Württemberg nicht gegeben, wäre höchstwahrscheinlich die wichtige Verbindung Offenburg-Bodensee über Schiltach und Schramberg geführt worden. Stattdessen wurde die „Schwarzwaldbahn“ mit ihren aufwendigen Kehren bei Triberg auf ausschließlich badi-schem Territorium gebaut.

Für die Umsetzung eines solchen Motivs kann ein Planungsvorschlag dieser Art freilich nur zur ersten Anregung dienen. Darüber hinaus sollte sich der Nachbauwillige schon eigenständig mit weitergehenden Informationen aus zusätzlichen Quellen versorgen, um ein überzeugendes Abbild im Modell zu realisieren. Selbstverständlich ist auch eine veränderte Umsetzung innerhalb abweichender räumlicher Vorgaben – auch in andersartigen Maßstäben des Modellbaus – allemal erlaubt! Ivo Cordes

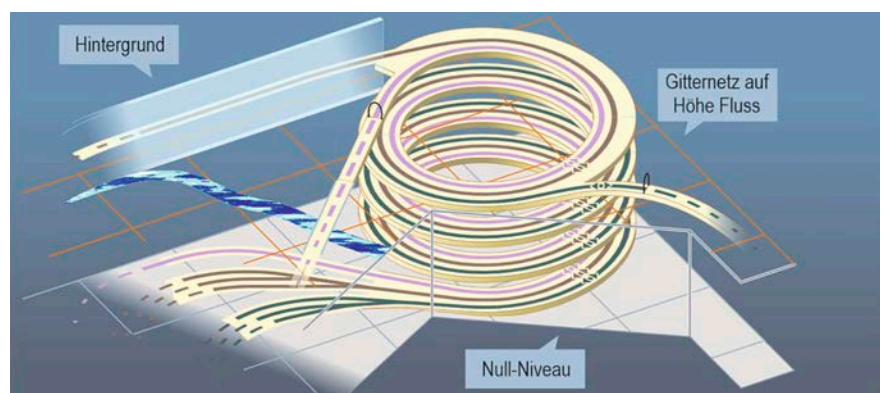


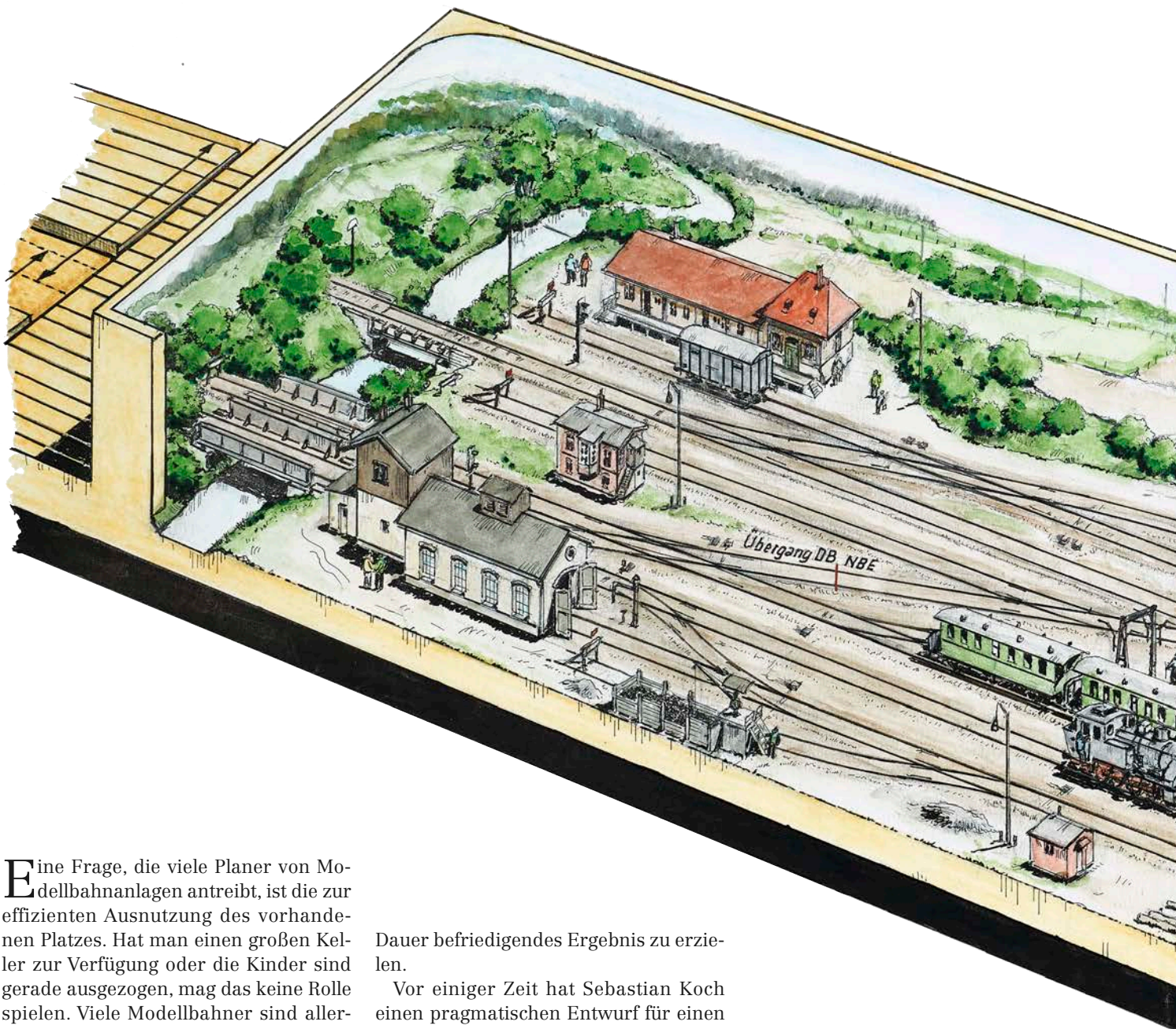
Das Thema Schiltach hier als H0-Vorschlag für eine Zimmer-Grundfläche von 4,5 x 3,0 m (Maßstab 1:25) 12°-Weichen – z.T. verbogen bis 80 cm Abzweigradius. Rmin verdeckt 48 cm, Strecke sichtbar 90 cm, Nebengleise 72 cm, Steigungen maximal 3,3 %. Netzlinsenabstand 50 cm für H0

Links: Die Schattengleise werden hier in ihrer Funktion und nach Fahrtzielen farblich unterschiedlich dargestellt. Hereinkommene Züge werden nacheinander über die Kehrschleife geleitet und finden dann in einer der Harfengleise Aufstellung zur Wiederausfahrt. Ein aus dem Innenraum der Anlage bequem zugängliches Fiddle-Gleis dient der direkten Bildung bzw. Umbildung von Zugverbänden. Die Zugangsklappe mit der Kinzigbrücke ist im verdeckten Bereich freigehalten von Gleisen, sodass das Konstruieren und Handhaben unkompliziert sein dürfte. (Maßstab 1:50)

Rechts: Recht aufwendig gestaltet sich im H0-Entwurf die Verbindung der sichtbaren Gleise mit dem Schattenbereich. Hier wird perspektivisch veranschaulicht, wie die drei Streckenabgänge (farblich identisch zur obigen Zeichnung) in einer einzigen Wendelkonstruktion gesammelt in den Untergrund geleitet werden. Dort erreichen sie den jeweiligen Fahrtzielen zugeordnete Einsatzgleis-Harfen.

Die Darstellung erfolgt mit zweifacher Überhöhung der vertikalen Abstände. (Höhe Fluss ca. 30 cm über Null-Niveau)





Eine Frage, die viele Planer von Modellbahnanlagen antreibt, ist die zur effizienten Ausnutzung des vorhandenen Platzes. Hat man einen großen Keller zur Verfügung oder die Kinder sind gerade ausgezogen, mag das keine Rolle spielen. Viele Modellbahner sind allerdings zu Kompromissen gezwungen und müssen sich überlegen, wie sie ihre Wünsche in dem dafür vorhandenen Raum unterbringen. Eine Wunschliste mit Vergabe von Prioritäten kann hilfreich sein.

In diesem Falle ist das umso mehr der Fall, weil die H0-Anlage einen prominenten Platz im Wohnraum einnehmen soll; genauer gesagt steht eine 4,5 m lange Zimmerwand zur Verfügung. Die Anlage soll außerdem in eine Schrankwand oder ein Bücherregal eingepasst werden.

Hinzu kommt, dass die Anlage für jemanden gedacht ist, dessen handwerkliche Kapazitäten begrenzt sind. Wünschenswert wäre es, mit überschaubarem Aufwand an Zeit und Arbeit ein auf

Dauer befriedigendes Ergebnis zu erzielen.

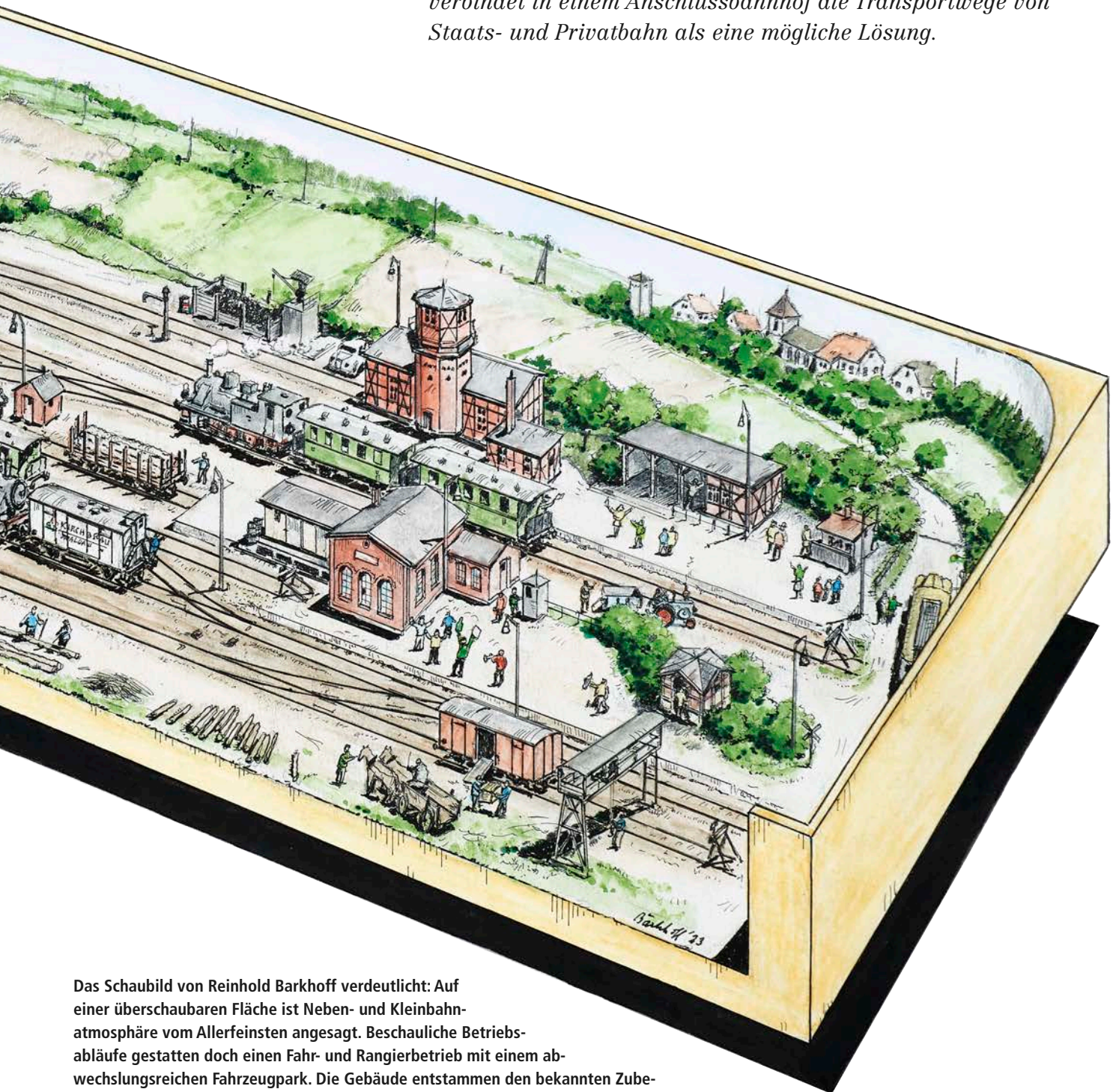
Vor einiger Zeit hat Sebastian Koch einen pragmatischen Entwurf für einen preußischen Nebenbahnhof in einer MIBA-Spezial-Ausgabe vorgestellt, der die Blaupause für den hier vorgestellten Entwurf abgibt („Groß Deetz“ aus MIBA-Spezial 138). Beim Autor fiel nach wiederholter Beschäftigung mit diesem reizvollen Entwurf der Groschen: Hier gab es die gute Gelegenheit, mit geringem Aufwand ein hohes betriebliches Potenzial zu erschließen. Das Thema lautet: Im norddeutschen, ländlichen Bereich trifft eine Nebenbahn der DB auf eine nichtbundeseigene regelspurige Kleinbahn. Um das Thema authentisch umzusetzen, ist das Ganze in der Epoche III angesiedelt, so wie es das Schaubild von Reinhold Barkhoff zeigt. Der Anschlussbahnhof wird entsprechend ausformuliert.

Die Vorteile liegen auf der Hand: es werden zwei Bahnhöfe an einer Stelle errichtet, die beide nur überschaubare Gleisanlagen aufweisen müssen. Handelt es sich um verschiedene Bahngesellschaften, gibt es ferner die Möglichkeit, die Triebfahrzeugbestände und den Wagenpark ungewöhnlich bunt gestalten zu können, ohne realitätsfern zu sein. Der Übergang von rollendem Material von der einen zur anderen Bahngesellschaft sorgt für reizvolle Rangiermanöver. Außerdem kann man die Anlage durchaus als Partneranlage betreiben, schließlich sind es ja zwei Stationen mit jeweils eigener Administration ...

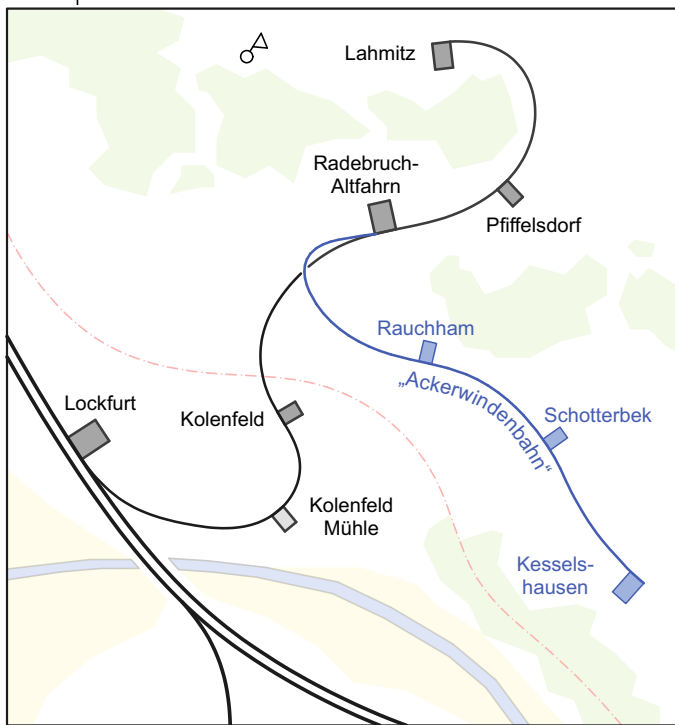
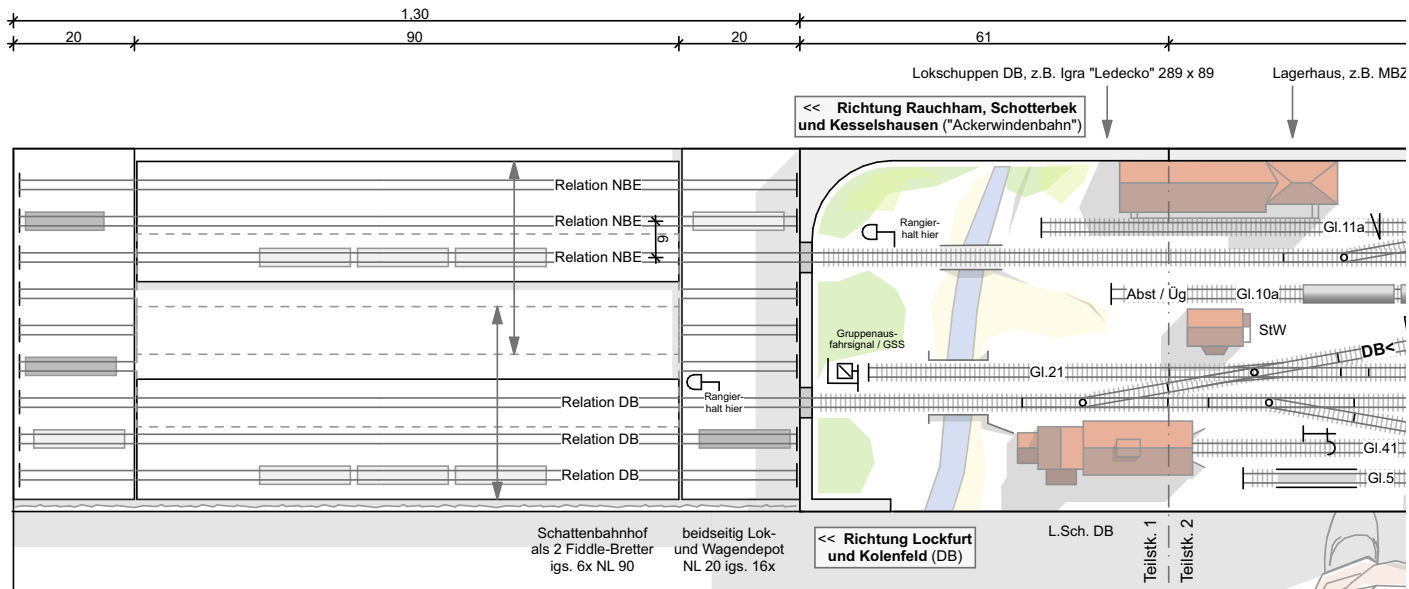
Platzsparend und betriebsintensiv: der Anschlussbahnhof im Schrank

Zur Kleinbahn bitte umsteigen!

Gesucht war ein Konzept, das auf kleiner Fläche viel Rangierbetrieb mit abwechslungsreichem Fahrbetrieb ermöglicht. Dieter Lutz verbindet in einem Anschlussbahnhof die Transportwege von Staats- und Privatbahn als eine mögliche Lösung.



Das Schaubild von Reinhold Barkhoff verdeutlicht: Auf einer überschaubaren Fläche ist Neben- und Kleinbahnatmosphäre vom Allerfeinsten angesagt. Beschauliche Betriebsabläufe gestatten doch einen Fahr- und Rangierbetrieb mit einem abwechslungsreichen Fahrzeugpark. Die Gebäude entstammen den bekannten Zubehörherstellern. Dieses Schaustück fordert dazu heraus, bei der Gestaltung des Ensembles z.B. entsprechend der 1950er- bzw. 1960er-Jahre auf Details, Farbgebung und Patina zu achten. Und im Hintergrund, vielleicht als feines Gipsalbreilief nach englischer Manier, lugt das Dorf „Radebruch“ über den Bäumen hervor.



In Verbindung mit dem speziellen Fiddleyard mit zwei Bühnen ergeben sich auf dem Betriebsdiorama vielfältige Betriebsmöglichkeiten. Maßstab: 1:12,5, Zeichnungen: Dieter Lutz

Eine selbstgemalte Landkarte hilft die Fantasie anzuregen und den Bahnhof in ein fiktives Streckenspiel einzupassen, das die betrieblichen Relationen zur Außenwelt bestimmt. Außerdem macht es Spaß, sich passende Ortsnamen auszu-denken. Aus Platzgründen muss die Strecke nach Lahmitz entfallen, wodurch der Anschlussbahnhof für die Nebenbahn zum Endbahnhof wird.

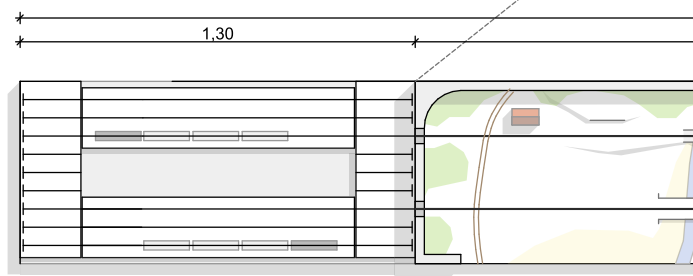
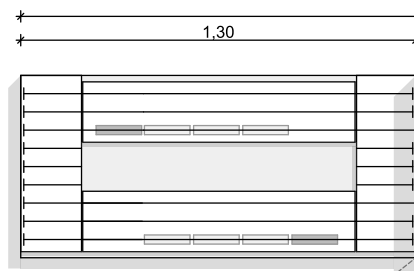


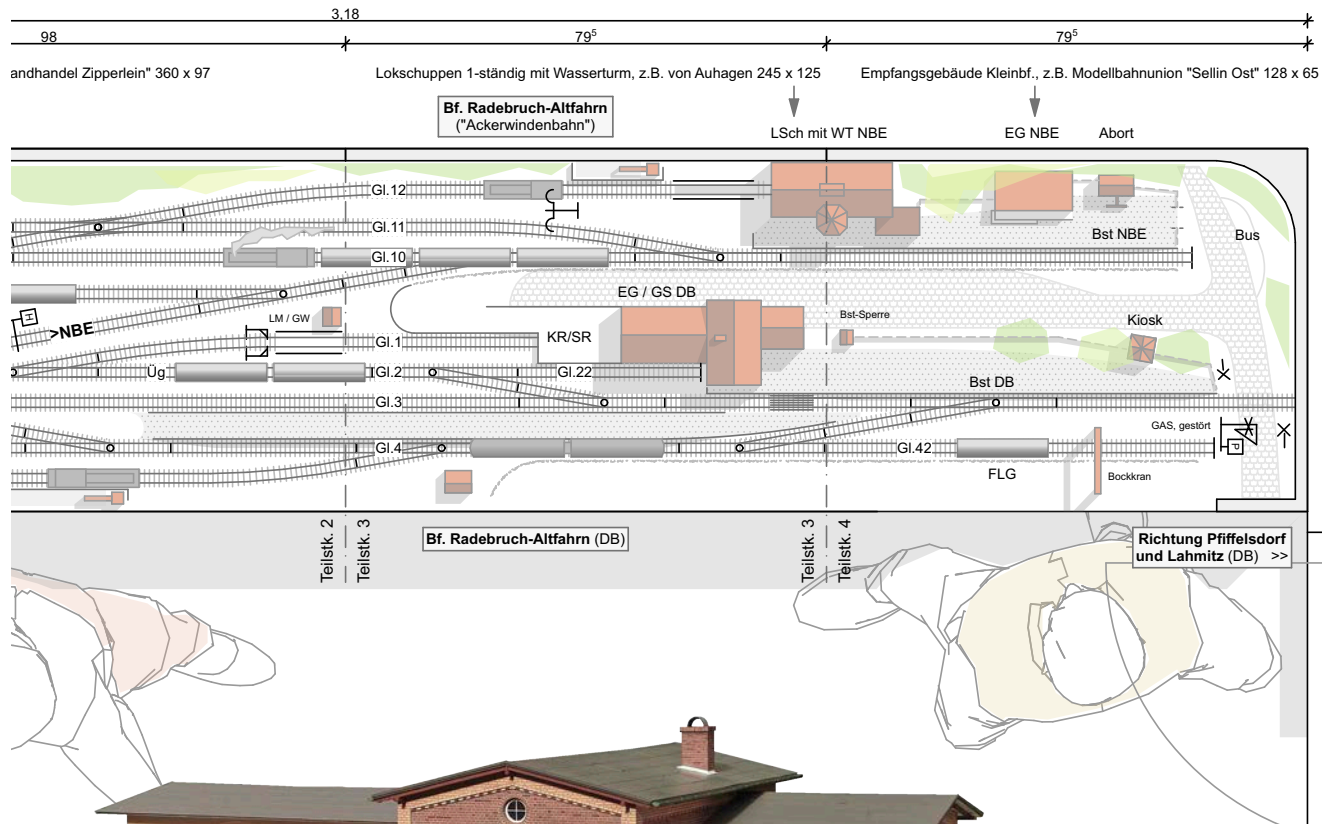
In ansprechender roter und beigefarbener Backsteinoptik präsentiert sich das Stellwerk „Oschatz“ von Auhagen. Werkfoto

Der Plan zeigt „Radebruch-Altfaß“, einen fiktiven Anschlussbahnhof, der zwei Empfangsgebäude und zwei Lokschuppen aufweist. Von links führen zwei getrennte Streckenarme in den Bahnhof, die auch parallelen Zugbetrieb erlauben. Jenseits der Hintergrundkulisse schließen sich ebenfalls zwei Schattenbahnhofsegmente mit jeweils drei Abstellgleisen an, was die Welt vermutlich so noch nicht gesehen hat. Die DB hat drei fiddlefähige Schattengleise und die nicht bundeseigene Bahn gleichfalls. Das Einzige, was sie sich gegebenenfalls teilen, ist das verdeckte Lok- und Wagendepot links und rechts der verschiebbaren Fiddlebühnen.

Rechts: Die Basisvariante ist für eine Zimmerwand von 4,5 m Länge konzipiert. Damit sind einigermaßen befriedigende Zuglängen und ein entspanntes Gleisbild möglich. Der verdeckte Zugspeicher bietet passende Abstellgleise.

Bei 6 m Raumlänge geht deutlich mehr. Es lässt sich am zweiten Streckenast der DB ebenfalls ein Zugspeicher ansetzen, sodass die Station zu einem echten Durchgangsbahnhof wird und Zugkreuzungen stattfinden können.



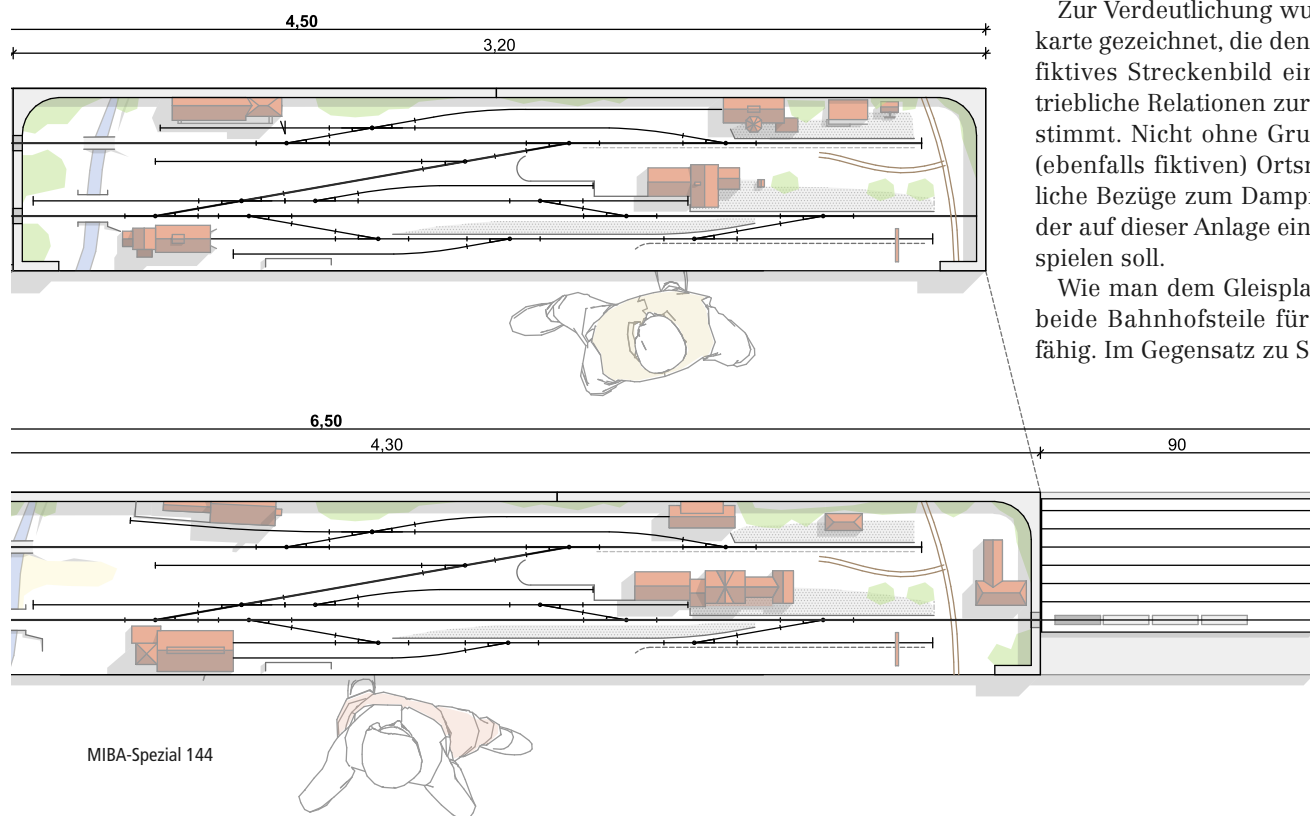


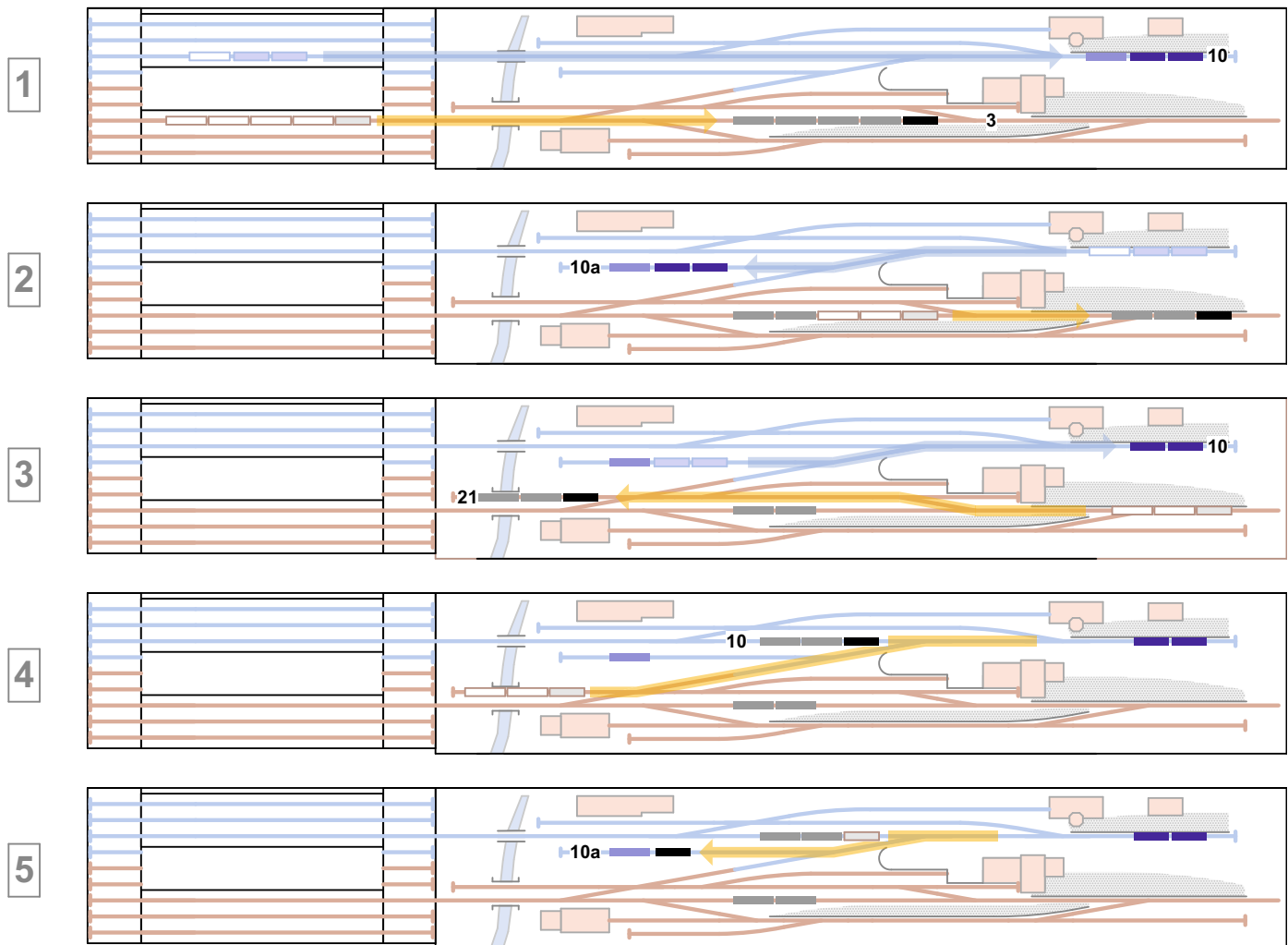
In gleicher Farbgestaltung der Backsteine wie das Stellwerk zeigt sich das Empfangsgebäude von Real-Modell. Der einheitliche Baustil prägt die Zugehörigkeit. Der Bausatz ist eine fotorealistische Ausführung aus gefärbtem Resin-Kunststoff mit geätzten Fenstern und Türen. *Werkfoto*

Während der NBE-Bahnhof ein Kopfbahnhof ist (hier endet die kurze Privatbahn), ist der DB-Bahnhof eigentlich eine Durchgangsstation; falls es mehr Platz gibt als für die dargestellte Basislösung, ließe sich auch rechts vom Bahnhof ein weiteres Fiddlebrett ansetzen – so aber machen die Züge wegen einer behaupteten Streckenstörung zur Zeit alle Kopf.

Zur Verdeutlichung wurde eine Landkarte gezeichnet, die den Bahnhof in ein fiktives Streckenbild einpasst und betriebliche Relationen zur Außenwelt bestimmt. Nicht ohne Grund weisen alle (ebenfalls fiktiven) Ortsnamen sprachliche Bezüge zum Dampflokbetrieb auf, der auf dieser Anlage eine gewisse Rolle spielen soll.

Wie man dem Gleisplan ansieht, sind beide Bahnhofsteile für sich betriebsfähig. Im Gegensatz zu Sebastian Kochs





(1) Bei der Privatbahn (Blau) trifft ein zweiteiliger Triebwagen mit einem Waggon ein, der an die DB überstellt werden soll (PmG). Bei der DB (orangefarben) trifft parallel ein kurzer Güterzug ein. (Die Triebfahrzeuge sind in der Zeichnung stets dunkler dargestellt.)

(2) Der NBE-Triebwagen schiebt nach der Abfertigung der Fahrgäste den Güterwaggon ins

Übergabegleis 10a. Währenddessen zieht die DB-Lok zwei Güterwagen, die heute an die Privatbahn gehen sollen, von ihrem Zug ab und rückt bis hinter die letzte Weiche vor.

(3) Die DB-Lok drückt die Waggons ins Ziehgleis 21, während der Triebwagen zum Bahnsteiggleis der NBE zurückkehrt und das Personal pausiert.

(4) Die DB-Lok nutzt die Betriebspause bei der NBE, um die Güterwagen über das Verbindungsgleis zum Gleis 10 der Privatbahn zu verschieben.

(5) Mit einer Sägefahrt fährt sie über das Übergabegleis in das Gleis 10a und kuppelt an den Güterwagen an, der an die Staatsbahn überstellt werden soll.

Entwurf gibt es jedoch ein Verbindungsgleis für den direkten oder indirekten Übergang zwischen den Bahngesellschaften. Die im Folgenden dargestellte Rangiersequenz zeigt, wie reizvoll die Betriebssituation genutzt werden kann.

Der Entwurf wird hier auch näher betreffs der Gebäudeausstattung beleuchtet und mit passenden Bausätzen guter Modellbau-Hersteller bestückt. Es sind echte Lasercut-Leckerbissen darunter, wie die großartige Empfangsgebäude-Güterschuppen-Kombi „Lippamsdorf“ von Real-Modell, hier in einer Fassung mit hellfarbigen Pfeilern und Stürzen, damit sie gut zum Stellwerk „Oschatz“ von Auhagen passt. Mit diesem geringen

Besatz bahnhofernaher Anlagen lässt sich eine schnuckelige Szenerie erzeugen.

Auf alle Details kann man sich in Ruhe konzentrieren, da der zu gestaltende Bereich überschaubar ist. Auch sonst ist der Aufwand gering: Alle Gleise liegen steigungsfrei in einer Ebene, der Gleisplan kommt ohne Sonderlösungen aus, und der Betrieb und die Eingriffstiefe erlauben den durchgängigen Einsatz von Handweichen und Nebenbahnsignalisierung. Der sichtbare Bereich lässt sich bei Bedarf auch in mehrere handliche Segmente zerlegen (z.B. zwei Segmente zu ca. 60 x 160 cm oder vier Segmente zu ca. 60 x 80 cm, je nach konkre-

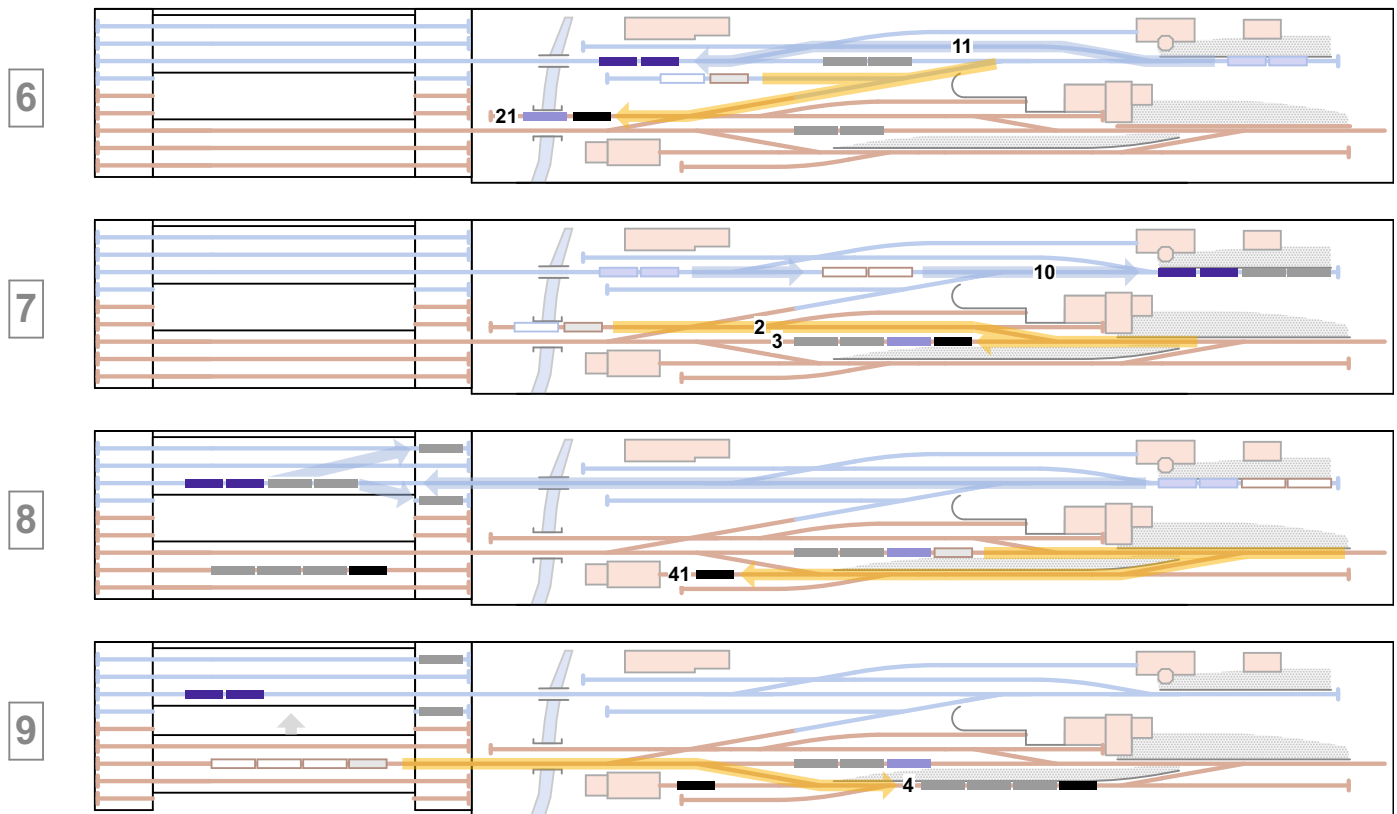
ter Weichenlage), sodass ein Umzug unproblematisch und auch Ausstellungsbetrieb möglich ist.

Fazit: Die gezeigte Planung ist trotz ihrer Einfachheit originell und besticht durch einige wesentliche Vorteile:

- relativ kompaktes Bühnenbild
- betriebsintensiver Gleisplan
- vielfältiger Fahrzeugeinsatz durch die Privatbahn
- überschaubarer baulicher und gestalterischer Aufwand
- platzsparender „Schubladen-Fiddleyard“

Viel Freude beim Eintauchen in die typische Eisenbahnatmosphäre vergangener Tage wünscht

Dieter Lutz



(6) Die Privatbahner haben ihre Vesper beendet und umfahren mit der Triebwagengarnitur die zwei überstellten Güterwagen (sonst steht ihnen kein Triebfahrzeug zur Verfügung). Zuvor hat die DB-Lok ihre Fuhre in das Ziehgleis 21 verschoben.

(7) Der Privatbahnzug schiebt zurück zum Bahnsteig und nimmt Fahrgäste auf. Die DB-Lok rangiert derweil den Waggon zur abgestellten Wagenschlange in Gleis 3.

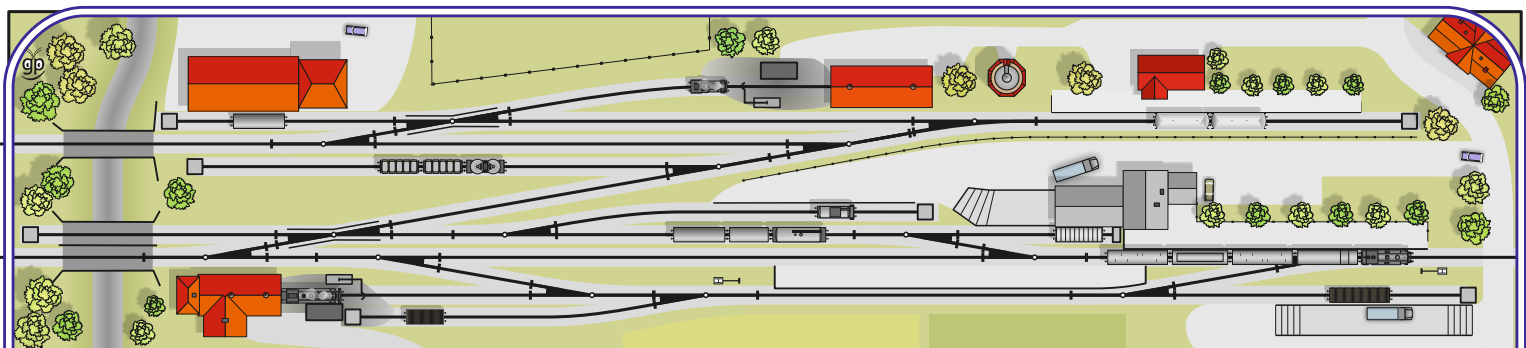
(8) Der PmG der Privatbahn fährt ab und verschwindet von der Bühne. Die Güterwagen

werden anschließend an ein fiktives Ziel überstellt, das in den kleinen Abstellgleisen im Fiddleyard räumlich fixiert werden kann, z.B. „Lagerhaus in Kesselshausen“. – Die DB-Lok wird inzwischen zum Lokschuppen zum Auffrischen der Vorräte rangiert. Sie muss jetzt so wieso warten, bis der nachmittägliche Personenzug angekommen ist, bevor sie die Güterwagen an die Ladestellen bringt.

(9) Der Nachmittagszug rollt auf dem Überholgleis ein; das Durchgangsgleis extra freizuräumen, fällt dem Personal dieser gemütlichen Nebenstrecke heute nicht ein. Und zum Um-

fahren des Zuges ist ja schließlich immer noch ein Gleis frei ...

Betriebsabläufe wie diese können von zwei Partnern (einer repräsentiert die DB bzw. DR und einer die NBE) bewerkstelligt werden. Sämtliche Weichen werden per Hand vom Anlagenrand aus über Stellstangen bedient. Die Signalisierung erfolgt im vereinfachten Nebenbahnbetrieb. Durch die Übergabe von Rollmaterial kommt es zu durchaus skurrilen Zugarnituren. Sie sind, themen- und epochenbedingt, zwangsläufig kurz, aber niemals langweilig!



In der Baugröße N reduziert sich der Platzbedarf naturgemäß durch den Baumaßstab. Hier wurde das Konzept mit den mittleren und langen 10°-Weichen des Peco-Code-55-Gleises umgesetzt. Das niedrige Profil der Peco-Gleise unterstützt den Neben- und Kleinbahncharakter der Anlage. Die Gleisanlage der Kleinbahn wurde etwas weiter nach hinten

verschoben, um das Ensemble rund um das Empfangsgebäude großzügiger gestalten zu können. Die Architektur der Gebäude sollte sich auch hier an Backsteinfassaden orientieren. Passendes findet man bei Auhagen, Kibri und einigen Anbietern von Lasercutmodellen. Die Anlage misst 200 x 45 cm, Maßstab: 1:10, Gleisplan: gp

Geleisanschluss für Regelspur und Feldbahn

Torfwerk Strengen

Gelegen im Elbe-Weser-Dreieck bietet sich dieser einstige Werkskomplex als handliche Vorlage für die Nachstellung im Modell an – wie Ivo Cordes auf den folgenden Seiten zeigt.



Früher führte mich der Weg per Bahn von Bremerhaven nach Hamburg häufig durch die kleine Station Heinschenwalde. Innerhalb des dicht mit Bäumen umstandenen Bahnhofsbereichs erregte ein Gebäude besondere Aufmerksamkeit: Es zeigte sich mit markantem Äußeren und fiel insbesondere durch die Überdachung eines vorbeiführenden Ladegleises auf. Darunter duckten sich meist zum Beladen bereitge-

stellte Waggons, großräumige Gl oder Wagen mit öfFnungsfähigem Dach.

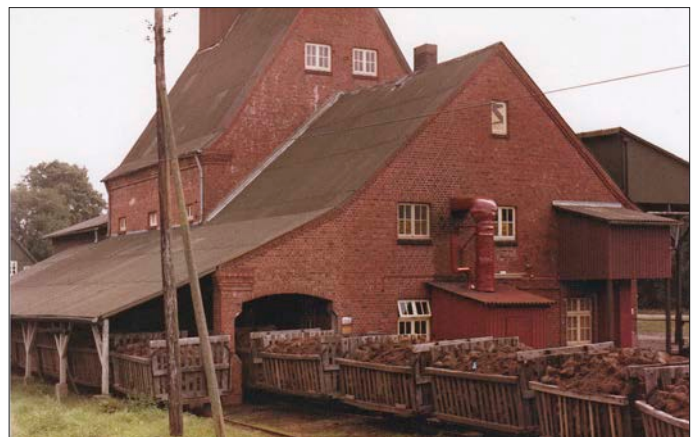
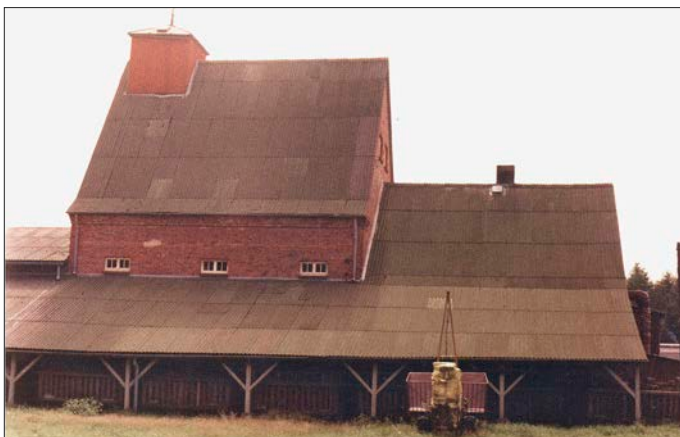
Hinter dem Komplex konnte man gelegentlich das Rollmaterial einer schmalspurigen Feldbahn erblicken. Die umgebende Fläche war mitunter mit ansehnlichen Hügeln von Torfbällen bedeckt – was auch gleich die Zweckbestimmung dieses Areals offenbarte: Es handelte sich um die Aufbereitungs- und Verladeanlagen eines Torfabbau-Betriebs.

Das vom Unternehmen ausgebeutete Moorgebiet fand sich etliche Kilometer abseits der Bahnlinie, die für eine Abfuhr hätte sorgen können. Deshalb wurde eine 600-mm-Feldbahn dorthin verlegt, mit der das Material weitertransportiert wurde. Im Betriebsteil beim Bahnhof erfolgten schließlich die Aufarbeitung, Abpackung und der Weitertransport des Brennstoffs und Düngers per Bahn, später auch mit dem Lastwagen.



Fotokünste und verwendetes Filmmaterial zeitigten zu Beginn der 1970er-Jahre nur bescheidene Ergebnisse. Dank Bildbearbeitung kann das damalige Erscheinungsbild des Torfwerks Strengen in Heinschenwalde aber noch einigermaßen befriedigend vermittelt werden.

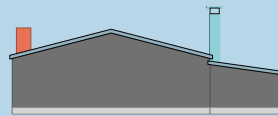
Heute steht das Gebäude leer; das Ladegleis hat seine charakteristische Überdachung eingebüßt, die Feldbahngleise sind gänzlich verschwunden. Für uns Modellbahner bleibt der betrieblich interessante Ablauf des Umladevorgangs von der Feldbahn auf die Regelspurbahn. Versierte Bastler werden vielleicht einen Mechanismus ersinnen, der das Entladen der Feldbahnloren nachbildet. Denkbar ist beispielsweise der wechselweise Einsatz von zwei Zügen: einer beladen zum Torfwerk verkehrend, einer unbeladen zum Moor zurückfahrend.



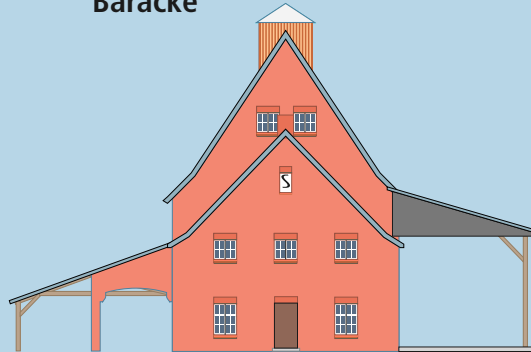
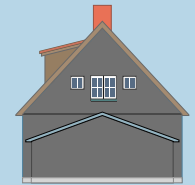
Die Gebäude des Torfwerks Strengte beim Bahnhof Heinschenwalde im Zustand von 1975



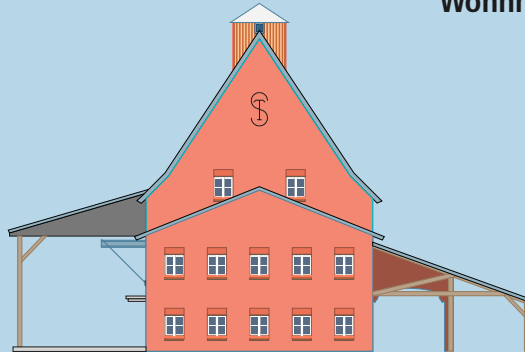
Baracke



Wohnhaus



Ansicht von Westen

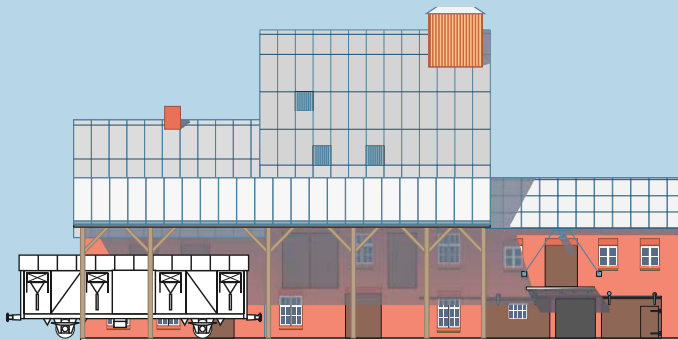


Ansicht von Osten

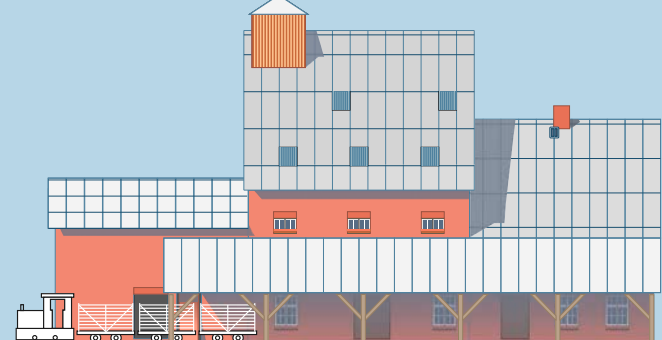
Ansichten des Hauptgebäudes



Feldbahnzug



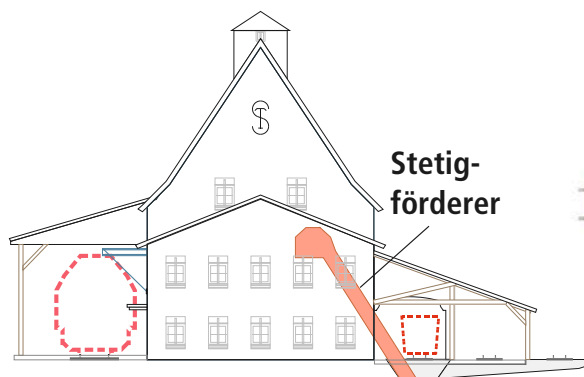
Ansicht von Süden



Ansicht von Norden

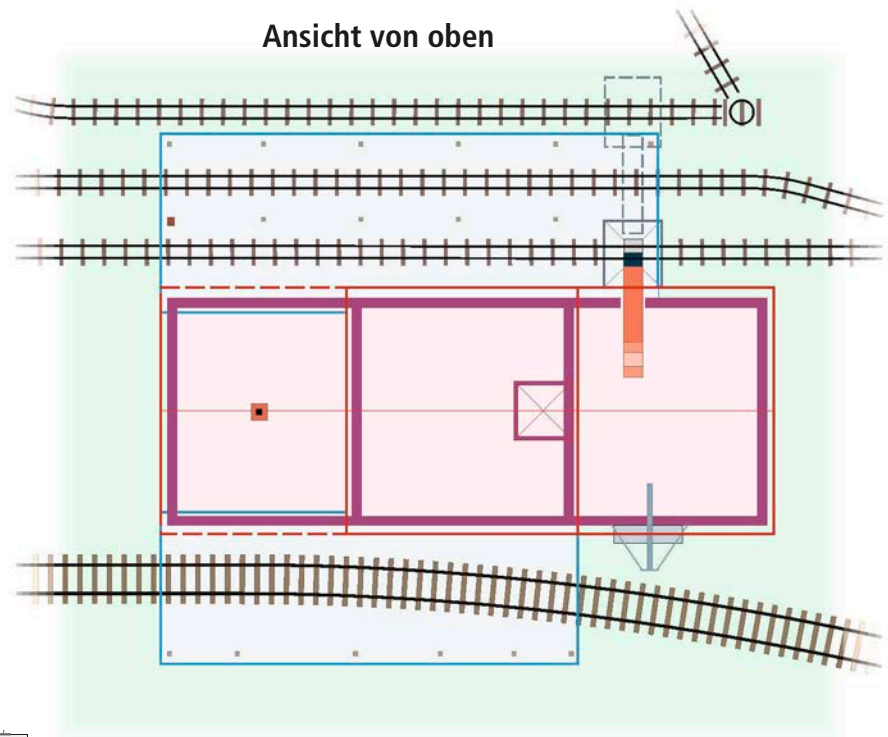


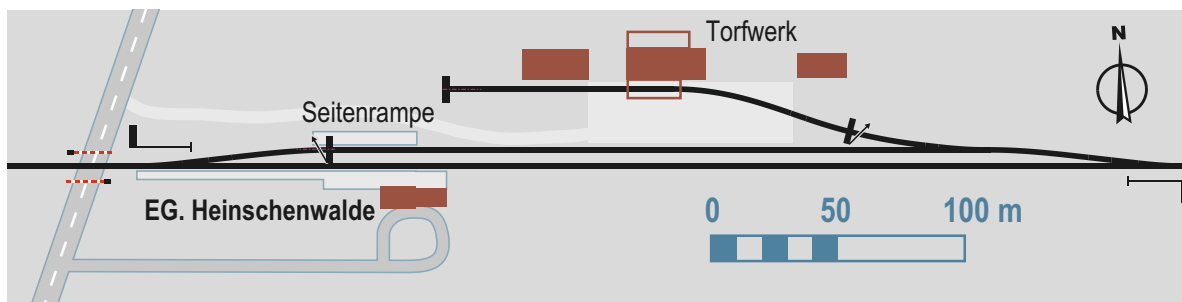
Die Zeichnungen geben Aufschluss über die Gebäude im Torfwerk Strengte (alle im Maßstab 1:400). Während das Wohnhaus und die Baracke recht bescheiden sind, erhebt sich das eigentliche Torfwerk über drei Stockwerke plus steil aufragendem Dach in die Höhe. Auf seiner Südseite liegen die Gleise der Regelspurbahn, auf der Nordseite die der Feldbahn. Entsprechend unterschiedlich sind die Überdachungen dimensioniert.



Stetig-förderer

Ansicht von oben





Angesichts seiner minimalen Gleis-ausstattung fun-giert die Station Heinschenwalde eigentlich nur als Haltestelle. Regu-läre Zugkreuzun-gen fanden hier nicht statt.

Aus den wenigen Bauten der Station sticht das solcherart gekennzeichnete „Torfwerk Strenge“ heraus. Der solide Backsteinbau weist eine recht lebhaft Gliederung auf; sein Dach wird von einem Türmchen gekrönt. Die vom Gebäude eigentlich belegte Grundfläche stellt sich dabei relativ kompakt dar. Hinzu kamen jedoch ausgreifende Überdachungen an Vorder- und Rückfront, so-

wohl für Normalspur- als auch für 600-mm-Gleisabschnitte.

Offen bleiben muss das Entstehungsdatum; ich vermute aber die 50er-Jahre. Ob auch die hauptsächlich aus Well-Eternit gebildete Dacheindeckung bereits von Anfang an vorhanden war, ist ebenfalls nicht sicher. Auf jeden Fall hätte die Nachbildung im Modell wohl einen recht attraktiven Zweckbau zum

Ergebnis, der zudem ein belebendes Potenzial für die Wirtschaftsstruktur einer Anlage mit sich bringt. Zugleich kann der Bedarf an benötigtem „Baugrund“ noch bescheiden genannt werden.

Für eine stimmige Nachempfindung im H0-Maßstab kämen insbesondere die Artikel aus dem Busch-Feldbahn-Sortiment wie gerufen. Die dort angebotenen Fahrzeuge entsprechen bereits recht stimmig dem einstigen Fuhrpark – wenngleich nun nicht jede der eingesetzten Schöma-Loks vertreten ist.

Beim aufgezeichneten Verlauf der Feldbahngleise lehnt sich der Entwurf an die mit dem Busch-H0f-Sortiment vorgegebenen Maße von Weichen und engsten Bögen an.

Im Großen zeigen sich Feldbahnen allerdings häufig mit abenteuerlich verlegtem Schienenweg. Es bleibt ohnehin abzuwägen, ob man bei einem Modell von „Heinschenwalde“ auch alle der einstig beim Vorbild anzutreffenden ausgreifenden Gleislagen nachstellen möchte. Eine verschlankte Ausführung der Gleisentwicklung bedeutet hier sicher keinen allzu großen Schaden – wie auch überhaupt die Einbindung des gesamten Torfwerk-Komplexes in ein anders gestaltetes Umfeld allemal denkbar wäre.

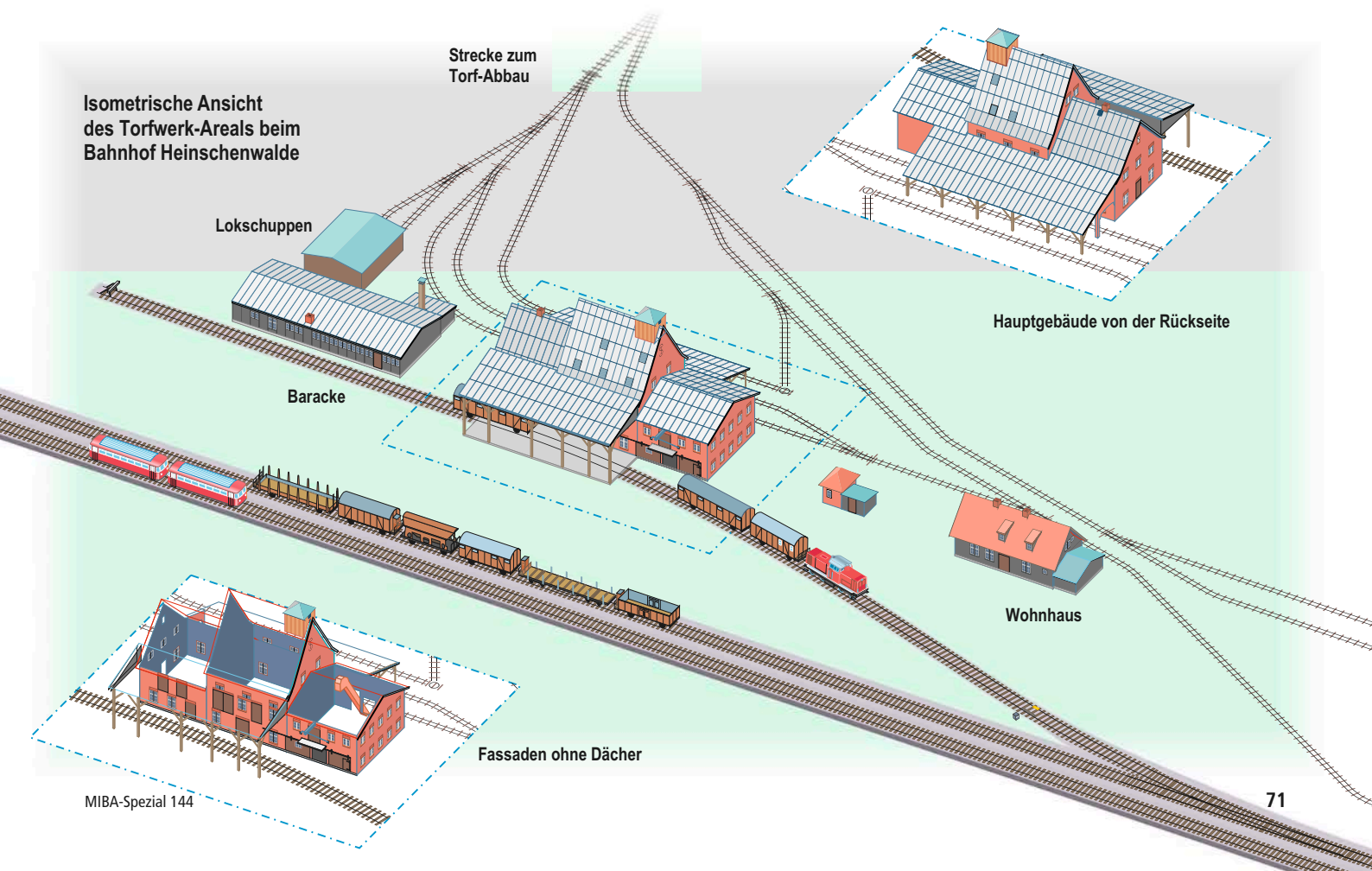
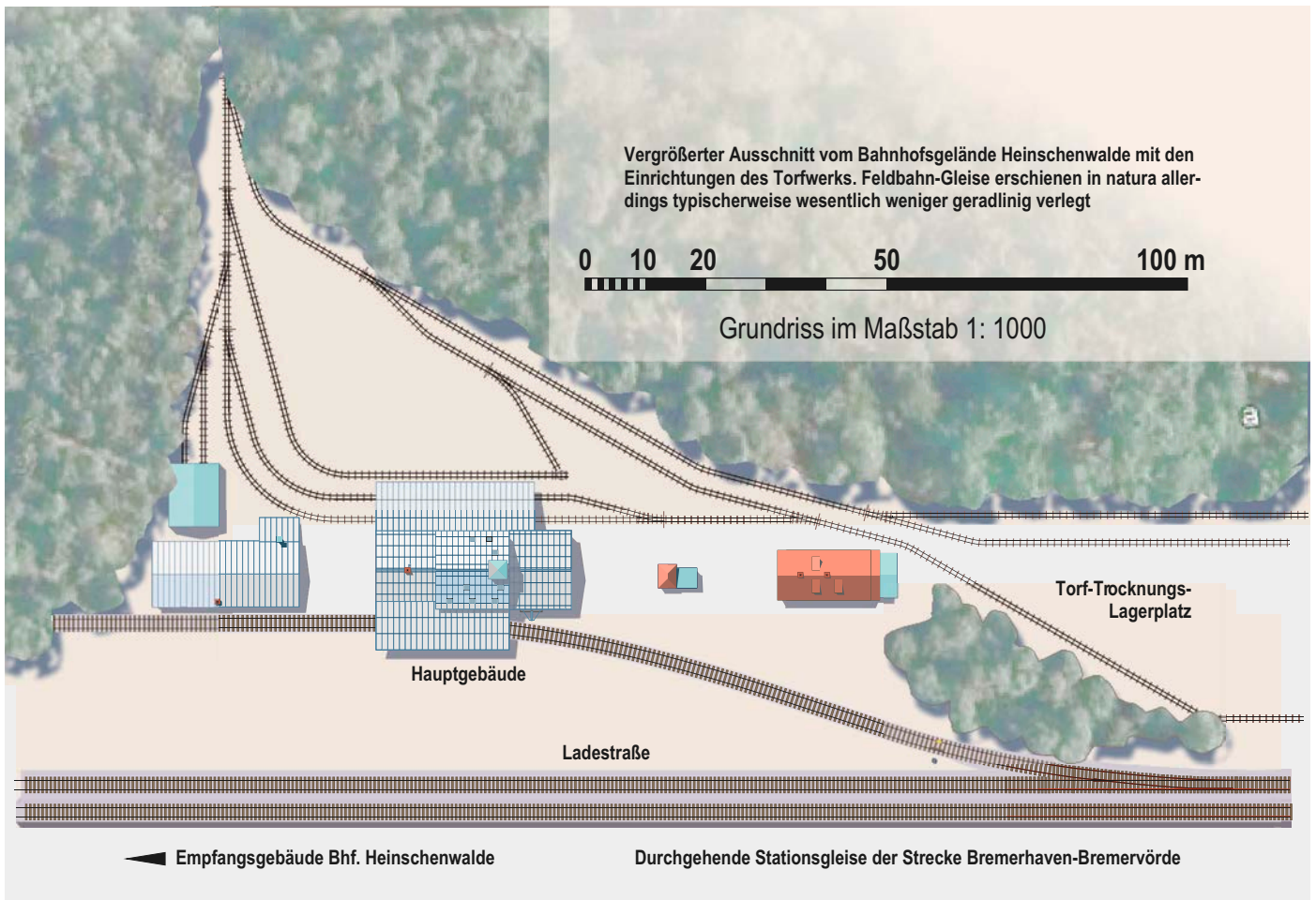
Das Torfwerk Heinschenwalde hat den Betrieb im Jahr 1987 eingestellt. Der Abbau von Moorboden fand nicht zuletzt aus Umweltschutzgründen sein Ende. Die abgetorfte Zone ist mittlerweile zum Naturschutzgebiet erklärt worden; zum Wohle der sich erholenden Pflanzen- und Tierwelt ist der Zutritt untersagt.

Das einstige Werksgelände beim Bahnhof bietet sich derzeit als „Lost Place“ dar. Auf dem Ende des verbliebenen Gleisstützens finden sich vergessen einige Fahrzeuge der früheren Bremerhavener Straßenbahn aufgestellt – leider in zunehmend verrottetem Zustand. Das stimmt gerade mich melancholisch, bin ich mit diesen Fahrzeugen doch noch in den 60er-Jahren zur Schule gefahren.

Ivo Cordes

Wir blicken auf den auch als „Nasses Dreieck“ bezeichneten Landstrich zwischen den Mündungsgebieten von Elbe und Weser. Die näher betrachtete Station Heinschenwalde wird nach einer eigentlich noch ein Stück abseits der Bahnstrecke gelegenen Ortschaft benannt. Die unmittelbar an den Bahnhof angrenzenden Wohnstellen werden Siedlung Hipstedt genannt.







Hanfertal und Tegernsee im Modell

Zwei Bahnhöfe nach realen Vorbildern

Es muss nicht immer eine mehr oder weniger ferne Vergangenheit sein – auch heute noch gibt es viele Vorbilder, die einen interessanten Betrieb bieten und sich im Modell mit überschaubarem Platzbedarf realisieren lassen. Manfred Viermann stellt dazu zwei Anlagenentwürfe vor.

Hanfertal ist ein kleiner Bahnhof der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL). Er hat nur rund 70 Meter lange Bahnsteige, weist aber zwei Doppelkreuzweichen auf. Er liegt an der Kursbuchstrecke 768 (Gammertingen–Sigmaringen) bzw. 9462 (Bingen–Sigmaringen) mit Anschluss nach Ulm. Ursprünglich führte die 1908 eröffnete Strecke nach Bingen, erst drei Jahre später wurde die Abkürzung nach Sigmaringen Landesbahnhof gebaut. In jüngerer Zeit wurde

die Strecke 2021 durch den Einsatz des elektrischen Triebzugs Alstom Coradia iLint bekannt, dessen Stromversorgung über mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen erfolgt.

Hanfertal im Modell

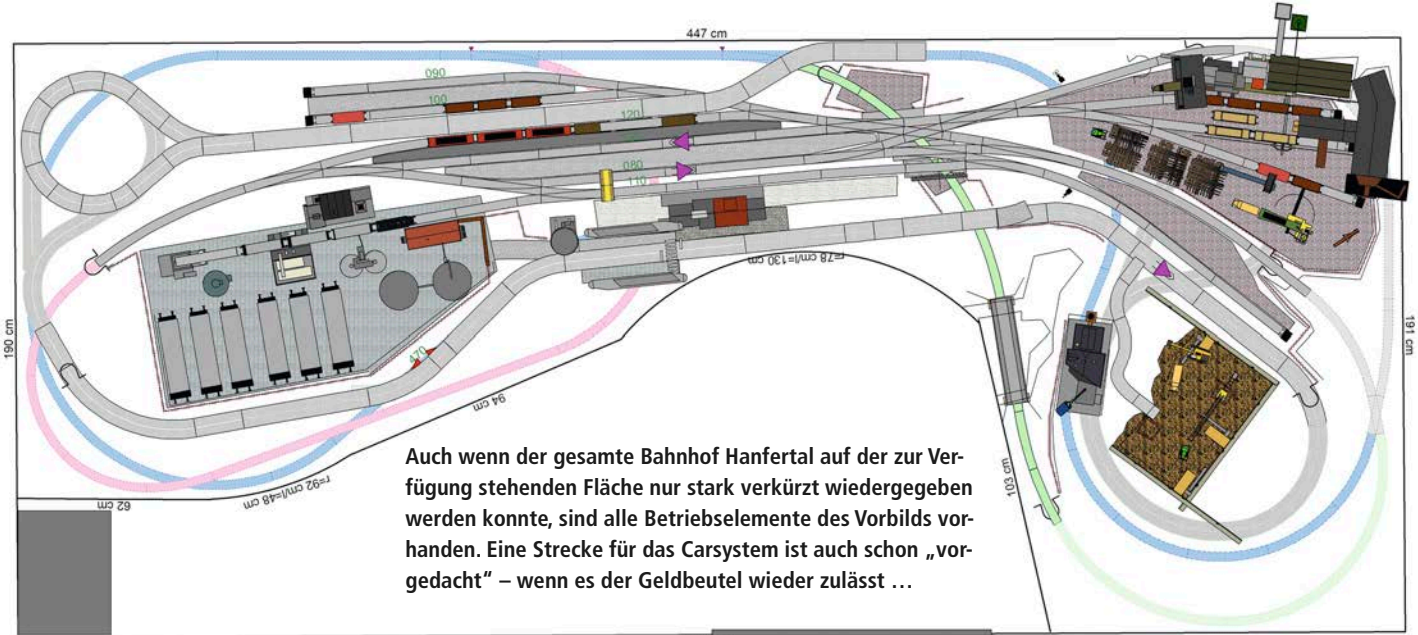
Eine ältere und wesentlich größere Anlage nach dem Vorbild Hanfertal gab es bereits. Sie musste aber in den Keller „umziehen“. Dort stand jedoch nur noch

Ein vom Baustil her passendes Empfangsgebäude für den Bahnhof Hanfertal wird von Falter angeboten. Auf der linken Anlagenseite fand das Gaslager aus abgestellten Gaskesselwagen Platz, das es in ganz ähnlicher Form auch beim Vorbild gibt. Auf der rechten Anlagenseite befindet sich die herausnehmbare Fabrikbaustelle.

eine Fläche von 450 cm x 190 cm zur Verfügung. Außerdem musste hier noch ein Kamin in einer Ecke und eine nach innen aufgehende Tür berücksichtigt werden. Der Plan entspricht jetzt zwar nicht mehr ganz dem Original – was durch die „verbogene“ Ausfahrt im Südwesten ohnehin schwierig genug war – aber der Gesamteindruck blieb. Die langen Peco-Weichen mit einem Abzweigradius von 1524 mm sind jedoch geblieben, dazu kamen zwei Flex-Bogenweichen von Weinert, um ein besseres Weichenbild zu erzielen. Eine weitere Option wäre noch der Einsatz der verkürzten Weinert-DKW gewesen; in diesem Fall wäre die Nutzlänge der Bahnhofsgleise deutlich geschrumpft. So mussten lediglich die Streckenradien um 150 mm auf 1350 mm verringert werden.

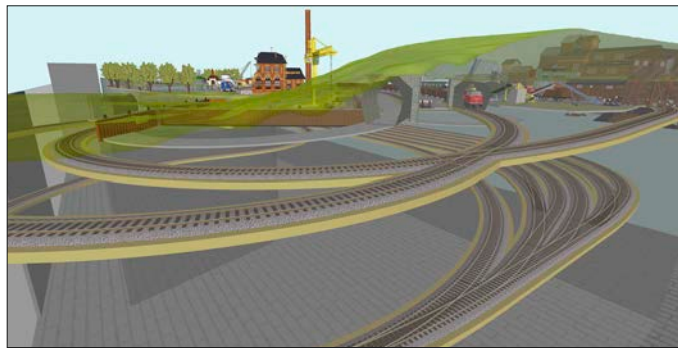
Gleis 1 wird normalerweise nicht für den Personenverkehr benutzt – heute jedoch ausnahmsweise, weil ein Rübenzug aus der Schweiz durchfuhr, bespannt mit der „Am Vier-Viertel“ (einer ehemaligen V 200). Es könnte hier auch Ganzzüge vom Salzbergwerk Stetten oder dem Zementwerk Holcim geben, zumindest als Ausweichstrecke.

Das Gaslager entspricht weitgehend dem Vorbild und wurde mit „tiefergelegten“ Gaskesselwagen nachgebildet. Da-



für wurde Gleis 1 auf der rechten Seite verlängert, um die Gaswagen besser umsetzen zu können. Das Gleis diente auch zur Anlieferung von Baumaterial für den Neubau einer Fabrikhalle, das alte Gebäude wird gerade abgerissen. Gleichzeitig verdeckt die Ausschachtung das berühmte „Mannloch“.

Im Norden (auf der linken Anlagenseite) führt die Strecke nach Veringenstadt und Gammertingen. Auf der rechten Seite liegt am hinteren Anlagenrand der Hanfertaler Tunnel, durch den die Strecke nach Hitzkofen bzw. Bingen führt. Die Sigmaringer Strecke liegt dagegen vorne im sichtbaren Bereich. Die beiden Strecken kreuzen sich im verdeckten Bereich, sodass die Illusion der richtigen Streckenführung bleibt. Eine Parallelausfahrt ist auch möglich, da der Hanfertaler Tunnel (er ist beim Vorbild nur 65 m

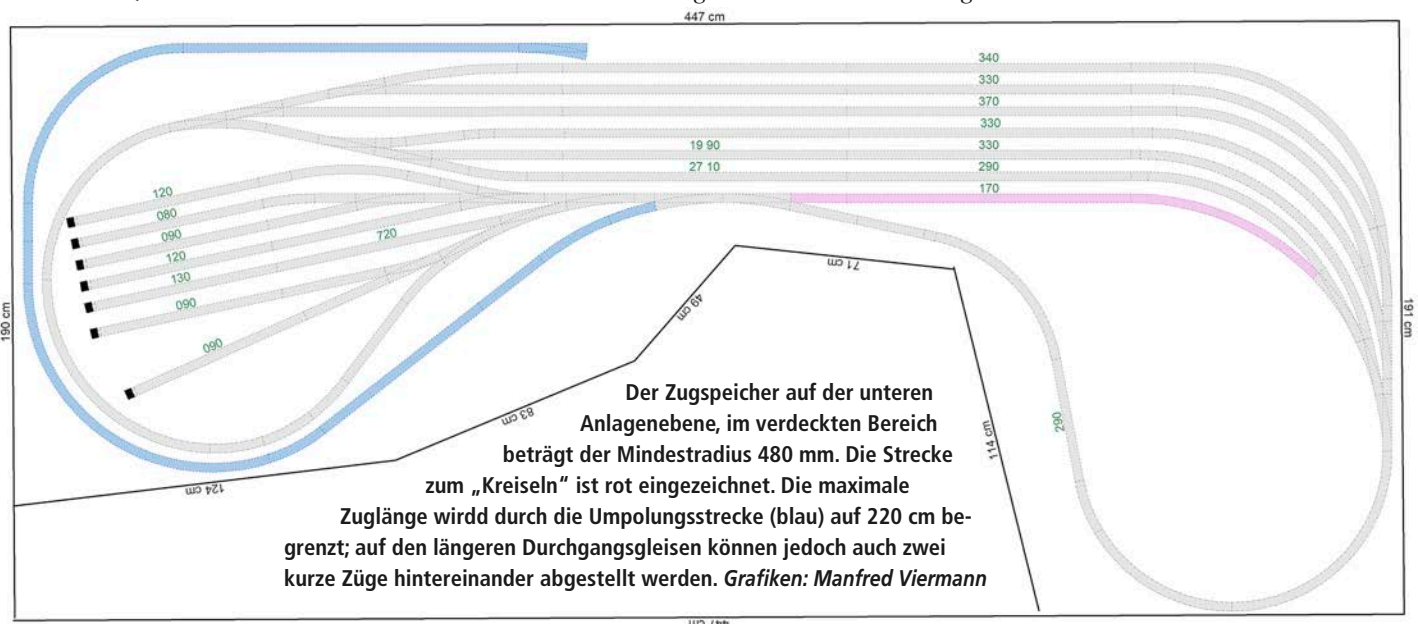


Links: Ein Blick in den verdeckten Bereich auf der rechten Anlagenseite. Hier kreuzen sich die Strecken nach Bingen (sie führt direkt in den Untergrund) und nach Sigmaringen – diese wird noch einmal sichtbar.

lang) im Modell deutlich „verlängert“ wurde – hier kann ein Zug zunächst verschwinden. In diesem Fall muss die Kreuzung aber gesichert werden, damit es nicht zu einem Zusammenstoß der beiden Züge kommt.

Die hochgesetzte Verladestation im Hintergrund rechts kann schön vergammelt aussehen. Möglich wäre auch noch

die Anlage einer Rampe für die Holz- und Rübenverladung. Betrieblich interessant könnte auch die Verladung von Militärfahrzeugen der nahe gelegenen Kaserne sein; beim Vorbild gibt es unweit des Bahnhofs Hanfertal eine ehemalige Panzerverladerampe, die heute noch gelegentlich für den Güterverkehr genutzt wird.





Die Anordnung der Gleise entspricht weitgehend dem Vorbild – die weitere Anlagengestaltung erfolgte dagegen frei. Auf der rechten Seite blieb genügend Platz, um ein kleinstädtisches Bahnhofsumfeld darzustellen.

Gleisplan fast exakt nach Vorbild

Als Grundlage für meinen zweiten Anlagenentwurf verwendete ich einen Vorbildplan des Bahnhofs Tegernsee. Etwas gestaucht konnte er noch auf einer Fläche von 360 cm mal 120 cm untergebracht werden. Bei einer L- oder U-förmigen Anlage gäbe es natürlich ganz andere Möglichkeiten, aber der zur Verfügung stehende Platz war nun einmal nicht größer. Folglich blieb nichts anderes übrig, als die Zufahrtsstrecke in einem Bogen auf die linke Seite zu legen.

Während der Gleisplan weitgehend dem Vorbild folgt, sind Landschaft und Bahnhofsumgebung frei gestaltet – Bahnhof und Ort liegen jetzt angemessenermaßen ein paar Meter über dem See. Die Anlagentiefe ist vergleichsweise groß; links bei der Burg habe ich daher noch ein 45 x 55 cm großes „Mannloch“ für Notfälle eingeplant, der Rest der Anlage ist gut erreichbar. Alternativ könnte die Brücke am Anlagenvorderrand noch ein Stück weiter nach innen rücken; dazu müsste der Gleisradius von der Paradestrecke von derzeit 1500 mm aber verringert werden.

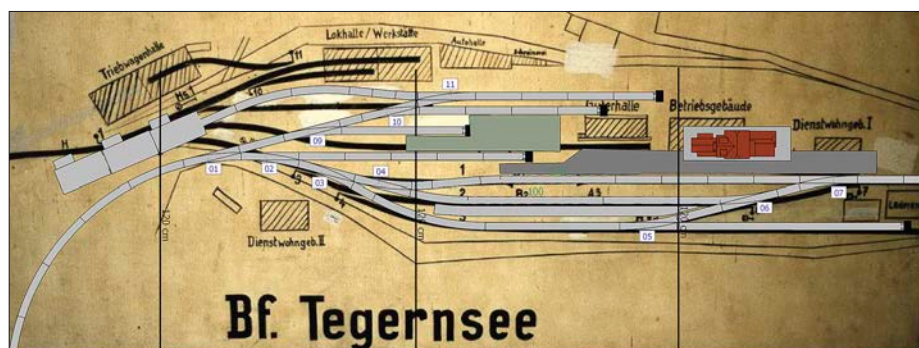
Der Gleisplan des Bahnhofs wurde direkt über einem Vorbildplan gezeichnet. Abweichend liegt die Bahnhofseinfahrt auf der linken Seite in einer Kurve, die wichtigsten Gleisverbindungen konnten jedoch übernommen werden.

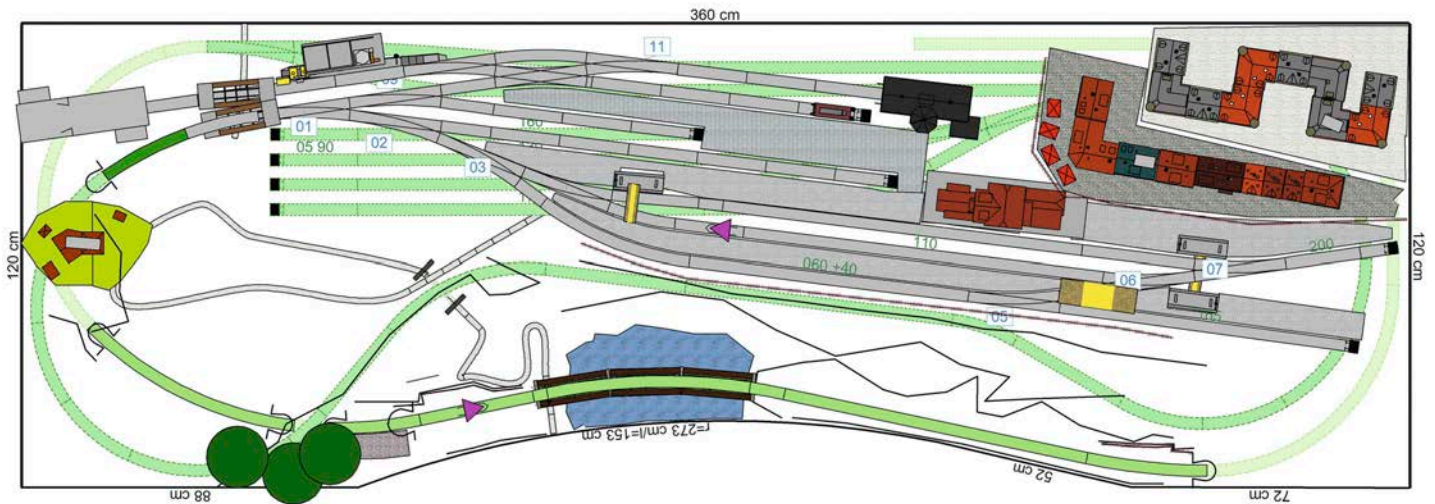


Der landschaftlich gestaltete Teil auf der linken Seite der Anlage. Der Hügel über der Unterführung verdeckt dabei die aus dem Bahnhof kommende Strecke. Ein Blickfang ist die Brücke bei der im Anlagenvordergrund liegenden Paradestrecke.

Als Gleissystem habe ich 15°-Weichen mit einem Abzweigradius von 900 mm vorgesehen, im Zugspeicher sind es entsprechend kürzere Weichen. Die Streckenführung ist etwas tricky, da sie zunächst unter dem Bahnhof wendet und dann eine Ebene tiefer von links nach rechts unten in den Zugspeicher und da-

mit in die „weite Welt“ führt. Auf der verdeckten Zwischenebene liegt ein zweigleisiger Ausweichbahnhof am hinteren Anlagenrand; hier befinden sich außerdem noch vier Abstellgleise für den Pendelverkehr mit Wendezügen. Sie weisen Längen zwischen 160 cm und 130 cm auf. Hier können Schienenbusse



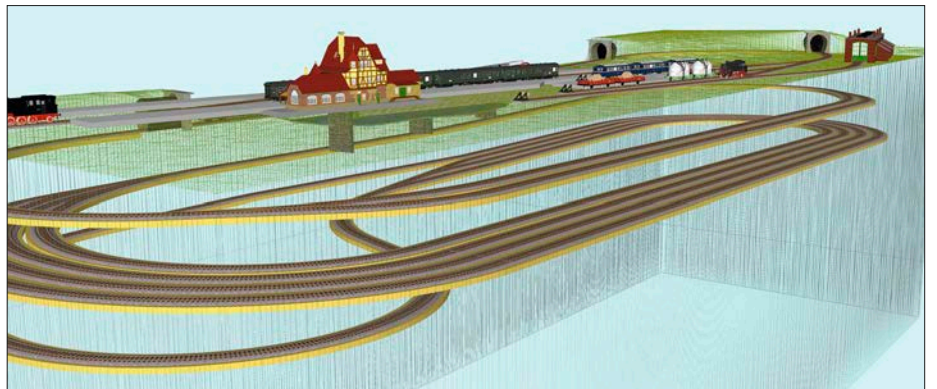
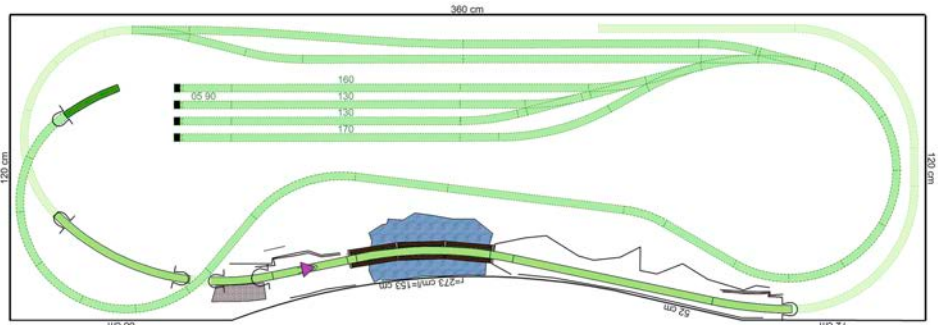


Nach dem Verlassen des Bahnhofs führt die Strecke zunächst verdeckt zur Zwischenebene mit dem „Vorbahnhof“. Von dort geht es über die Paradestrecke im Anlagenvordergrund weiter zum Zugspeicher eine Etage tiefer.

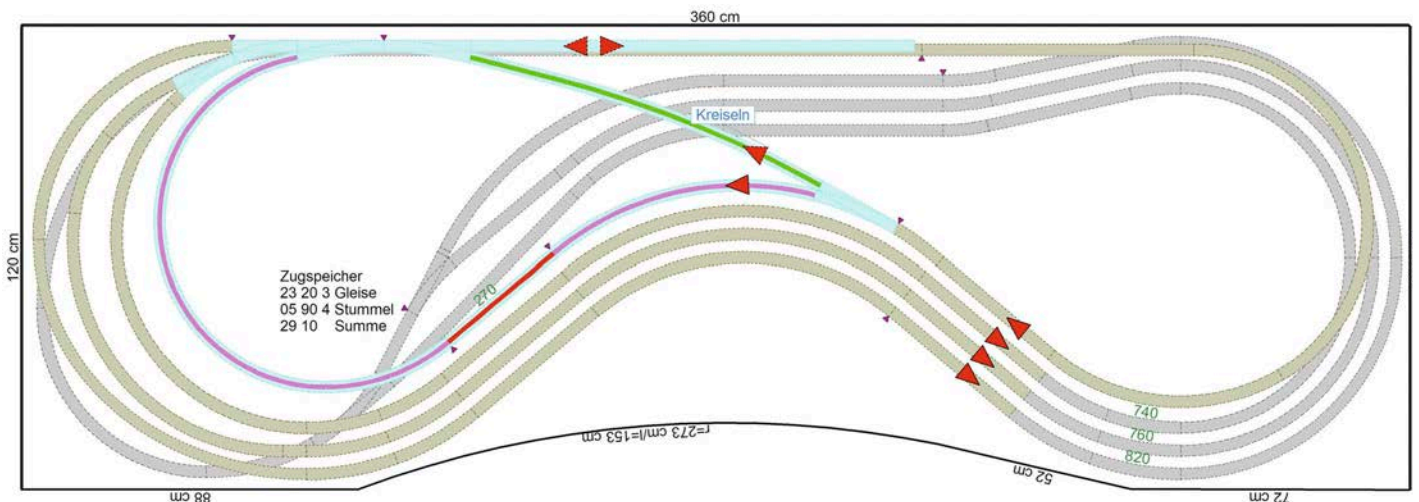
und andere Triebwagen zu zweit oder dritt hintereinander abgestellt werden.

Der voll sequentielle Zugspeicher mit drei Gleisen von je 600 cm Länge ist spiralförmig angelegt, die „Kreiselstrecke“ befindet sich jedoch am oberen Ende der Bergstrecke aus dem Speicher. Im verdeckten Bereich beträgt die Durchfahrthöhe lediglich an einer Stelle „nur“ 75 mm – das ist zwar etwas knapp, aber so kann die Streckenneigung unter 2,5 % bleiben. Im sichtbaren Anlagenbereich liegen die Gleisradien zwischen 900 mm und 1500 mm; im verdeckten Bereich wurde ein Mindestradius von 420 mm vorgesehen. Auf der Anlage können Züge mit einer Länge von bis zu 160 cm eingesetzt werden. Auch der achteilige Vt 11.5, der auf den Bildern zu sehen ist, findet als „Sonderzug“ im Bahnhof auf den Gleisen 3 und 3a noch Platz ...

Manfred Viernmann



Der Röntgenblick zeigt die verdeckte Gleisführung mit dem Zugspeicher im Anlagenuntergrund. Die Gleise verlaufen hier noch gerade, sie wurden später bogenförmig angelegt. Auf diese Weise wurden sie nicht nur verlängert, sondern es konnte auch noch Platz für die Brücke der Paradestrecke im Anlagenvordergrund geschaffen werden.





Im Tal der Kyll

Eifel- zungen

Eifelzungen? Nein, das ist keine – wie man meinen könnte – kulinarische Spezialität aus dem Südwesten von Nordrhein-Westfalen, dem Pfälzer Saumagen vielleicht nicht unähnlich. Vielmehr ist es eine Anlagenform, die das Bespielen der besagten Zunge von allen Seiten aus ermöglicht, sodass mehrere Mitspieler den ihnen zugedachten Aufgaben nachkommen können. Trennungsbahnhof, Schotterwerk und Fiddleyard wären mögliche Einsatzorte.

Mit 5,0 x 3,8 m Grundfläche sind die Zimmermaße dieses Entwurfs nicht gerade kleinlich angenommen worden. Die vorgesehene Anlage nutzt diesmal nicht die volle Breite, da ein Durchgang zwischen zwei Zugängen bestehen bleiben soll. Danach ist nun allerdings die Möglichkeit gegeben, die zentral in die Zimmermitte ragende Zunge als recht breites Szenenstück zu gestalten, weil hier von beiden Seiten zugegriffen werden kann. Trotzdem sollte in diesem

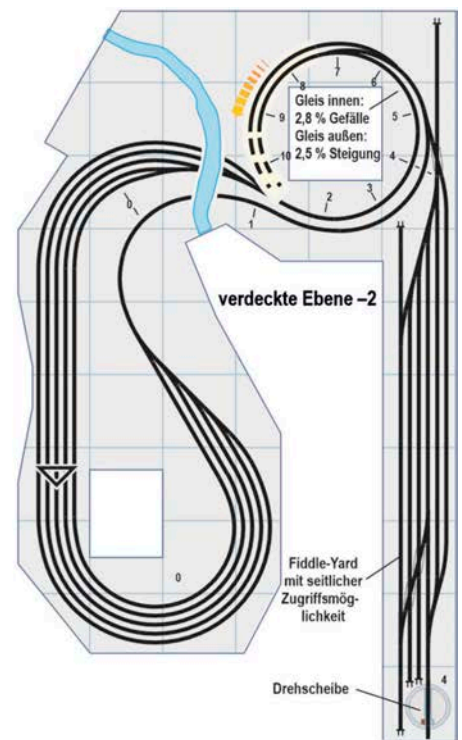
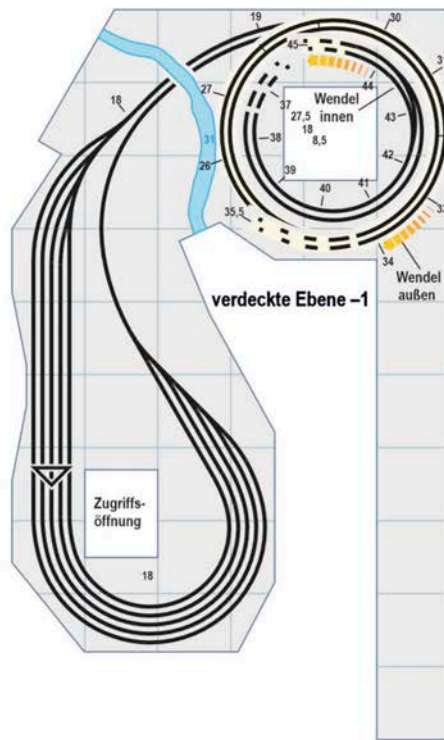
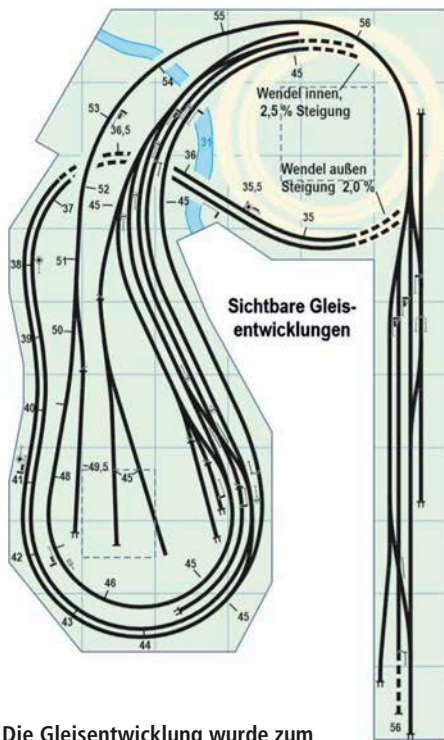
Bereich – und auch bei der im Zimmer Eck gegenüber gelegenen Kehre – eine Zugriffsmöglichkeit von unten her vorgesehen werden.

Im aufgezeigten Rahmen erscheint in Baugröße H0 das so beliebte Konzept „zweigleisige Hauptbahn plus abzweigende Nebenbahn“ allemal machbar. Hierin einbezogen sind: Eine angemessen dimensionierte Abzweigstation, ein akzeptabel durchgebildeter Endbahnhof und genügend Zugspeicher-Kapazität im Schatten.

Eine eher unübliche Besonderheit stellt dabei der im Unterdeck offen liegende Komplex von Abstellgleisen dar. Hier besteht die Möglichkeit, die auf die Nebens Strecke übergehenden Garnituren vor ihrem erneuten Einsatz passend „zurechtzufideln“. Die auf zwei Etagen gelagerten schmalen Szenenstücke ließen sich eventuell auch abnehmbar und transportabel halten, um sich damit gelegentlich an das Modular-
rangement einer Gruppe anschließen zu können.

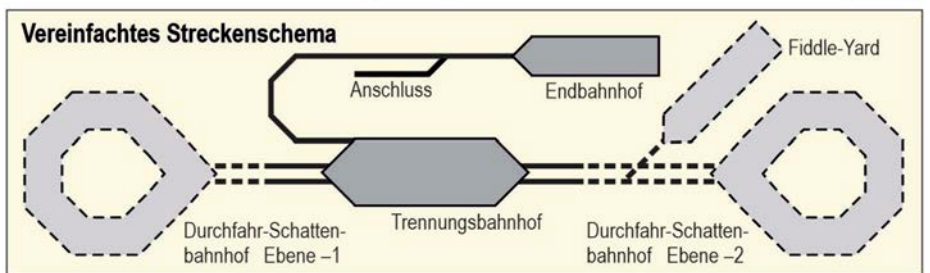
Als Landschaftsmotiv für die geländemäßige Gestalt wurde die Eifel auserkoren. Bei einer an diese Planung ange-

Als breite Zunge schiebt sich ein Teil der Anlage ins Zimmer. Hier auf präsentiert sich eine weithin einsehbare doppelgleisige Hauptstrecke samt einem Trennungsbahnhof. Dort besitzt eine eingleisige Nebenstrecke ihren Ausgangspunkt. Sie führt auf einen schmalen entlang der Seitenwand gestreckten Flügel, wo sie in eine hochgelegene Endstation mündet. Darunter angeordnet findet sich ein seitlich zugänglicher, landschaftlich nicht weiter durchgestalteter Fiddleyard.



Die Gleisentwicklung wurde zum großen Teil für Stücke des Roco-Line-Sortiments geplant. Für die Bogenweichen wäre aber eine gesonderte Fertigung vorzusehen. Höhenangaben in Zentimetern über tiefstem Schattenniveau. Rmin 54 cm, Maßstab 1:50

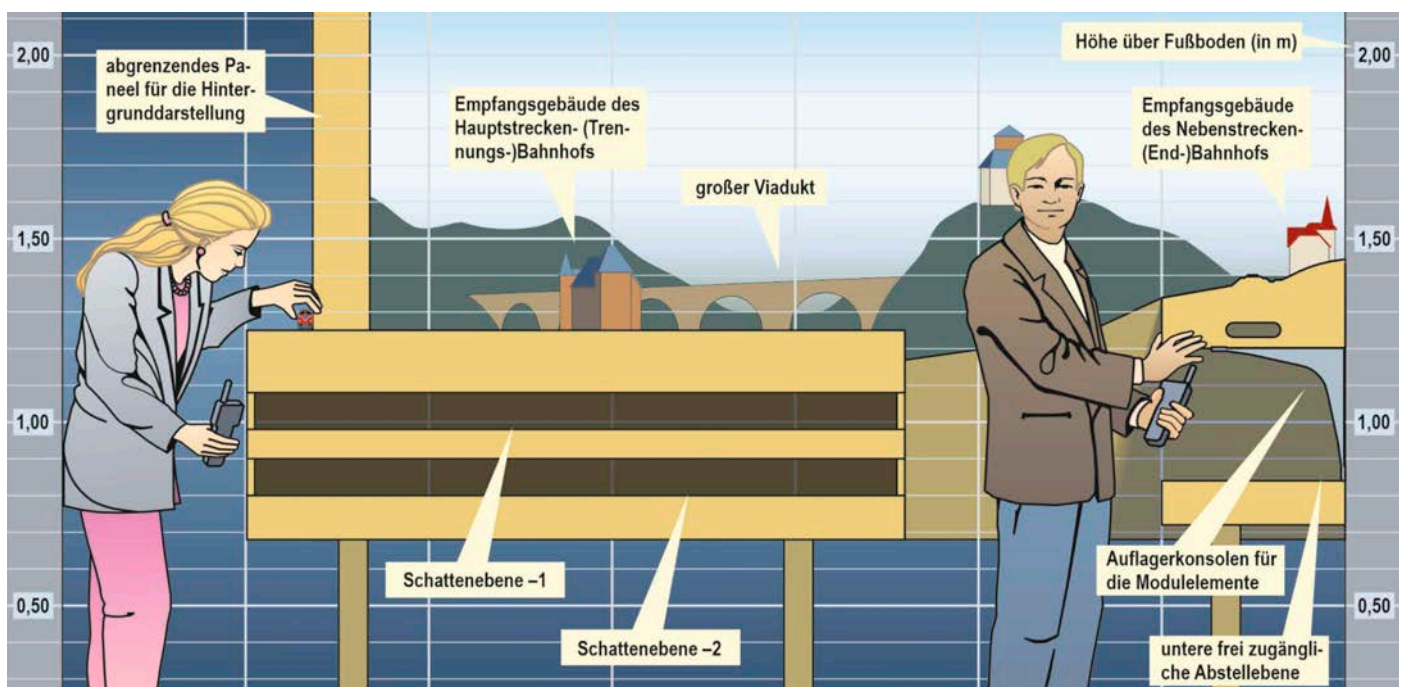
Rechts: Querschnitt durch die Anlagenbereiche. Lage der Zimmerwände nicht verbindlich

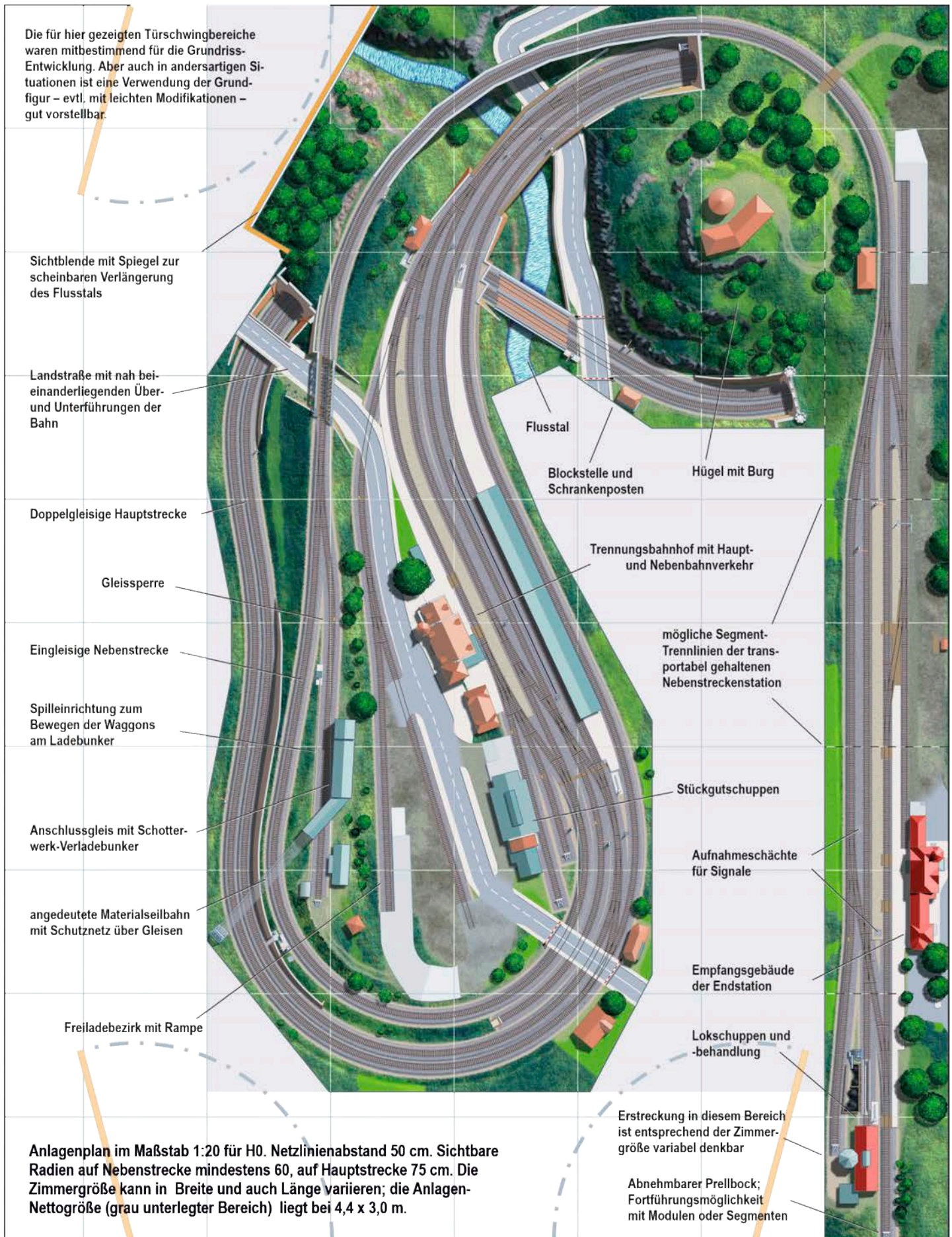


lehnten Nachempfindung darf man sich aber gerne an anderen passenden Mittelgebirgsregionen orientieren. Jedenfalls will hier der Hauptstreckenverlauf den

Weg der Bahn im Tal der Kyll nachzeichnen. Dort findet sich einsam gelegen das Empfangsgebäude mit dem Stationsnamen Speicher – weitab von der zugehö-

rigen Ortschaft auf Bergeshöhen. Zudem orientieren sich Tunnelportale und Brückenbauwerke an in dieser Gegend angebotenen Vorbildern. Ivo Cordes







Viel Betrieb auf kleiner Fläche

Überschaubare Anlagen in U-Form

Steht viel Platz zur Verfügung, kann man seiner Phantasie freien Lauf lassen – aber nur die wenigsten Modellbahner dürften in dieser glücklichen Situation sein. Auf kleiner Fläche wird es schon deutlich schwieriger, Gleise für lange Züge und großzügige Radien zu realisieren – Manfred Viermann stellt drei Anlagenentwürfe vor, bei denen dies gelungen ist ...



Der erste Anlagenentwurf findet auf einer Fläche von 360 x 345 cm Platz, er wurde für das Märklin-K-Gleis geplant. Betriebsmittelpunkt ist der Kopfbahnhof auf dem rechten Anlagenschkel. Von hier aus führt eine kurze Nebenstrecke (sie ist im Plan grün eingezeichnet) zu einem kleinen Endbahnhof auf dem linken Anlagenschkel. Betrieblich wichtiger ist die eingleisige Hauptstrecke; sie führt am vorderen Anlagenrand über eine verdeckte Kehre unter dem kleinen Endbahnhof hindurch, wird noch einmal in der „hohlen Gasse“ sichtbar und verschwindet dann wieder im Untergrund in Richtung Zugspeicher.

Auf den ersten Blick wirken die Gleisanlagen des Zugspeichers im Vergleich zum sichtbaren Anlagenbereich – hier hat der Bahnhof nur eine Nutzlänge von 160 cm – reichlich überdimensioniert. Meine Vorgabe war aber, dass der viel zu große Bestand an rollendem Material zumindest zum Teil untergebracht werden kann und außerdem noch ein Fiddleyard mit Schiebebühne zum manuellen „Mischen“ der Züge Platz findet – deshalb auch die etwas eigenwillige Zufahrt in den „Schatten“.

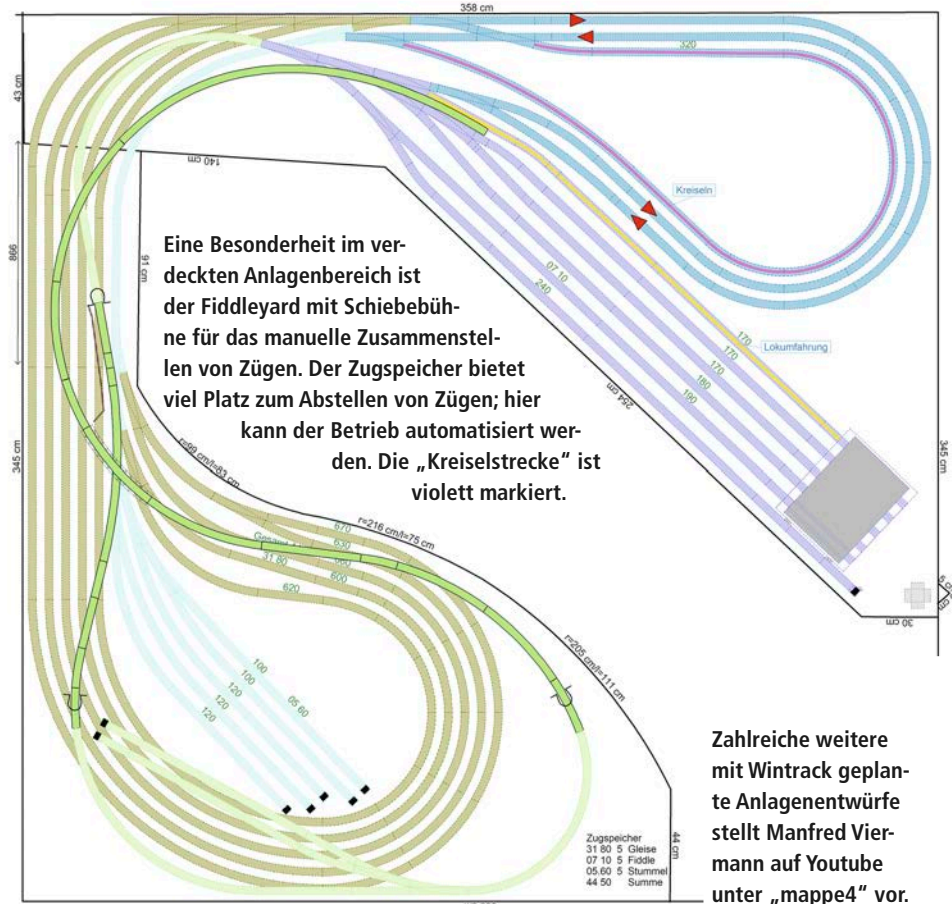
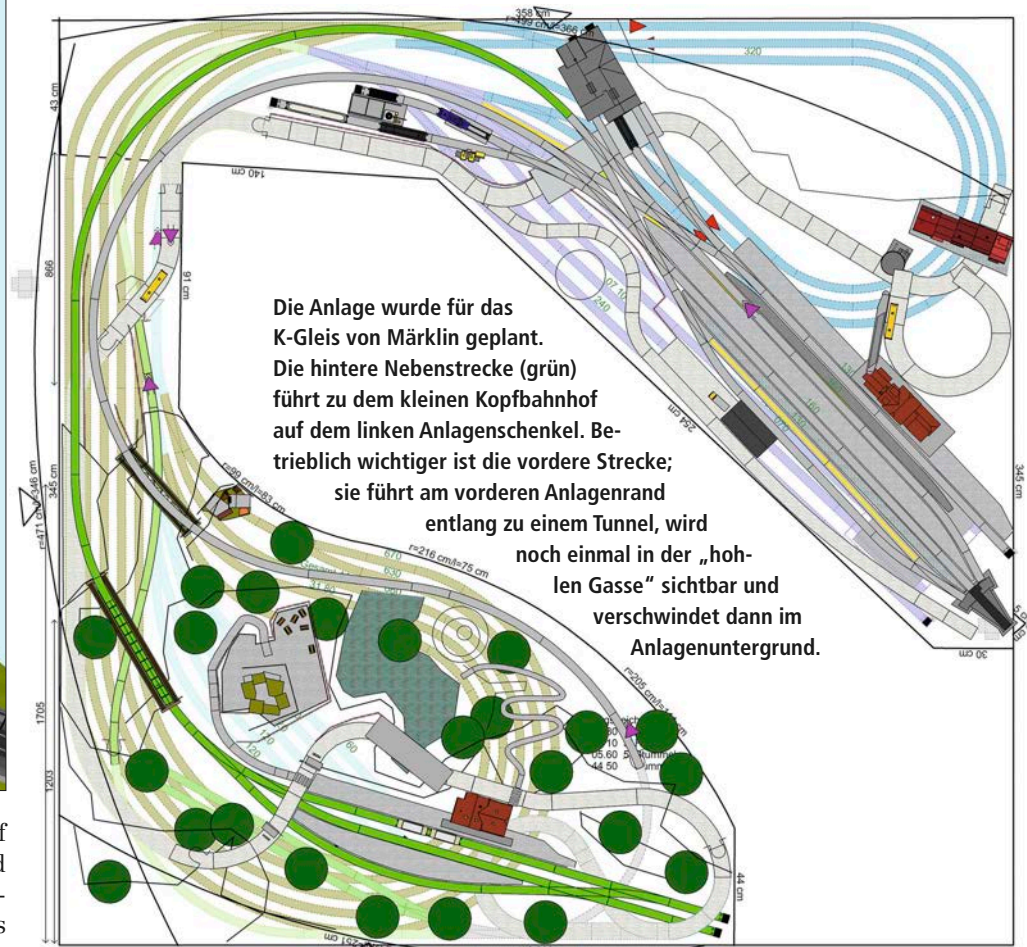
Auf dem landschaftlich gestalteten linken Anlagenschkel fand noch der kleine Kopfbahnhof der Nebenbahn Platz. Der Pendelverkehr mit Triebwagen kann hier weitgehend automatisiert erfolgen.

Betriebsmittelpunkt ist der Kopfbahnhof auf dem rechten Anlagenschenkel. Die Segmentdrehscheibe zum Umsetzen der Loks spart Platz, auf diese Weise konnten die Bahnsteiggleise noch eine Nutzlänge von 160 cm erhalten – ausreichend für mindestens fünf Schnellzugwagen älterer Bauart. Das kleine Bild zeigt die „hohle Gasse“; der Vt 11.5 auf der Brücke wird nach kurzer Fahrt den Bahnhof erreichen.

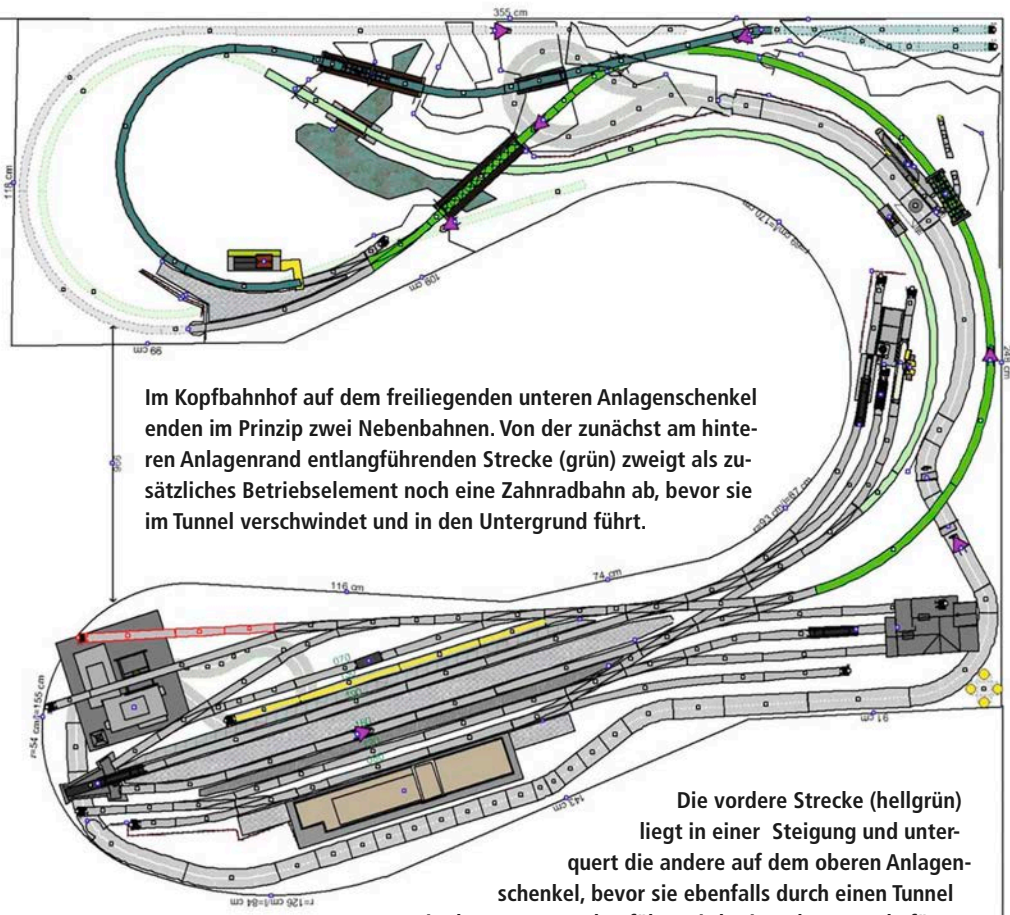


Die lange Fahrstrecke von rund elf Metern zwischen Zugspeicher und Bahnhof wurde bewusst in Kauf genommen: hier heißt es „Entschleunigung“, es soll ja kein Stress aufkommen. Außerdem sind parallel noch viele andere Aufgaben als Fahrdienstleiter zu tätigen. Die aus dem Untergrund kommenden Züge werden in der „hohlen Gasse“ manuell übernommen bzw. in der Gegenrichtung wieder an die elektronische Überwachung abgegeben. Sie regelt den Verkehr im Schatten automatisch, ebenso den Pendelverkehr auf der Nebenbahn (bis auf Ausnahmen). Die Segmentdrehscheibe im Bahnhof ist noch nicht endgültig, da hier der Anlagenschenkel eventuell noch etwas verlängert werden kann – dann wäre auch eine Gleisverbindung und ein Ausziehgleis zum Umsetzen der Loks möglich.

Die Gleisradien im sichtbaren Bereich liegen zwischen 900 und 1100 mm; der kleinste Radius im verdeckten Bereich beträgt 425 mm (R2). Die maximale Steigung liegt bei 2,2 %, wofür manch ältere Lok dankbar sein dürfte. Der voll sequentielle Zugspeicher weist fünf Gleise mit insgesamt 31,80 m Nutzlänge auf. Der Fiddleyard mit Schiebebühne besitzt vier Gleise mit Nutzlängen zwischen 170 und 190 cm. Am vorderen Anlagenrand ist außerdem ein Gleis zum Einsetzen einer Kassette vorgesehen, die bis zu 2 m lang sein kann.

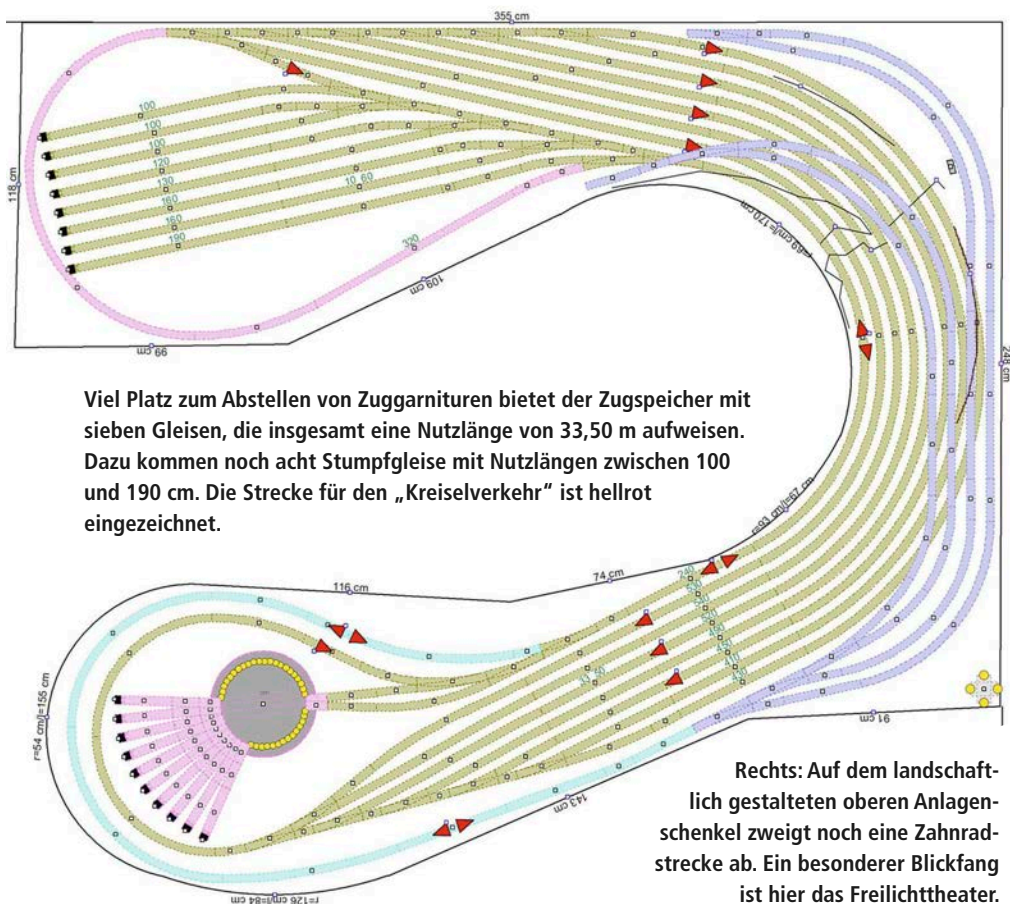


Zahlreiche weitere mit Wintrack geplante Anlagenentwürfe stellt Manfred Viermann auf Youtube unter „mappe4“ vor.



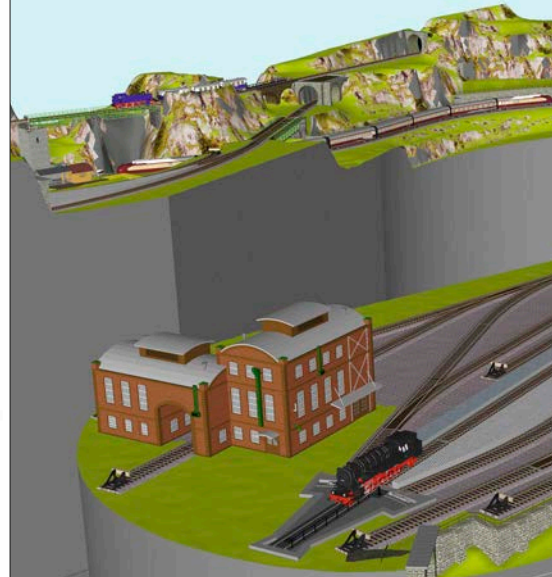
Im Kopfbahnhof auf dem freiliegenden unteren Anlagenschenkel enden im Prinzip zwei Nebenbahnen. Von der zunächst am hinteren Anlagenrand entlangführenden Strecke (grün) zweigt als zusätzliches Betriebselement noch eine Zahnradbahn ab, bevor sie im Tunnel verschwindet und in den Untergrund führt.

Die vordere Strecke (hellgrün) liegt in einer Steigung und unterquert die andere auf dem oberen Anlagenschenkel, bevor sie ebenfalls durch einen Tunnel in den Untergrund geführt wird. Die Anlage wurde für das Code-75-Gleis von Peco geplant.



Viel Platz zum Abstellen von Zugarnituren bietet der Zugspeicher mit sieben Gleisen, die insgesamt eine Nutzlänge von 33,50 m aufweisen. Dazu kommen noch acht Stumpfgleise mit Nutzlängen zwischen 100 und 190 cm. Die Strecke für den „Kreiselverkehr“ ist hellrot eingezeichnet.

Rechts: Auf dem landschaftlich gestalteten oberen Anlagenschenkel zweigt noch eine Zahnradstrecke ab. Ein besonderer Blickfang ist hier das Freilichttheater.

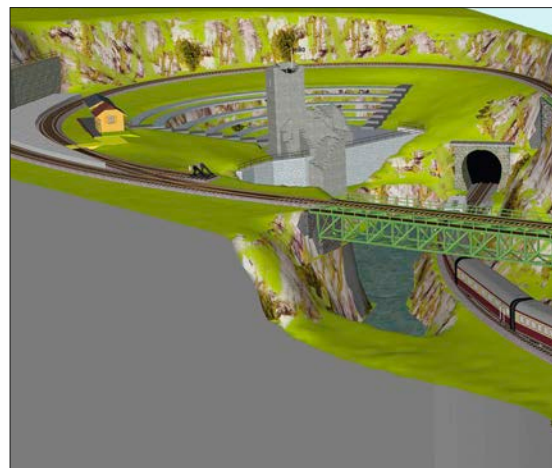


Der Kopfbahnhof als Betriebsmittelpunkt liegt auf dem freiliegenden unteren Anlagenschenkel. Als platzsparende Lösung kommt eine Segmentdrehscheibe für das Umsetzen der Loks zum Einsatz.

U-Form mit Theater

Die zweite Anlage ist mit einer Fläche von 330 x 230 cm etwas kleiner ausgefallen, dabei wurde das Code-75-Gleis von Peco vorgesehen. Das Anlagenthema ist ebenfalls eine Nebenbahn mit Kopfbahnhof. Bei der Planung war zu berücksichtigen, dass der Anlagenraum zwei ungünstig gelegene Türen und ein hochgesetztes Fenster aufwies. Außerdem gab es noch ein großes Regal (es ist nicht im Plan ersichtlich, aber es liegt am unteren Rand). Daher ergab sich fast automatisch wieder die U-Form; so konnte auch noch ein 140 cm breiter Arbeitsplatz untergebracht werden.

Die zunächst gewünschten maximalen Zuglängen von 200 cm wurden zwar nicht ganz erreicht, aber der im Bild unten zu sehende TEE passt noch auf das 190 cm lange Gleis 4 des Bahnhofs; die Nutzlängen der drei anderen Gleise be-



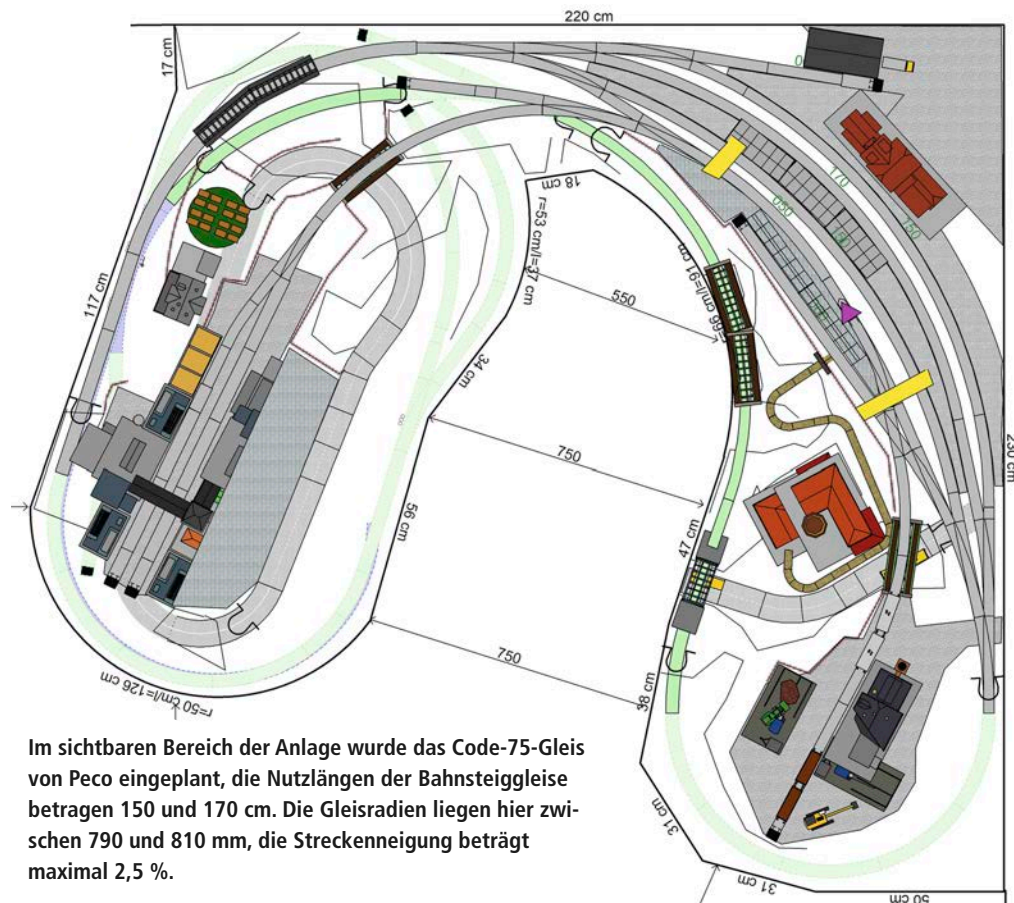


tragen 170, 110 und 60 cm. Der Bereich am Bahnhof ist von beiden Seiten zugänglich. Deshalb konnte im Untergrund dieser Anlage auch eine Drehscheibe für den Lokwechsel Platz finden.

Die Arbeitshöhe im Zugspeicher beträgt 100 cm über dem Fußboden, die Bahnhofsebene liegt noch einmal 20 cm höher. Die Nebenbahn bei der Freilichtbühne könnte als Zahnradbahn oder auch als Steilstrecke ausgeführt werden, momentan weist sie eine Neigung von „nur“ 3 % auf. Im sichtbaren Bereich der Anlage wurden Gleisradien von mindestens 800 mm vorgesehen, im verdeckten Bereich 425 mm. Die offen liegenden Strecken haben eine Neigung von 1,8 %, im Untergrund sind es immer noch moderate 2,4 %.

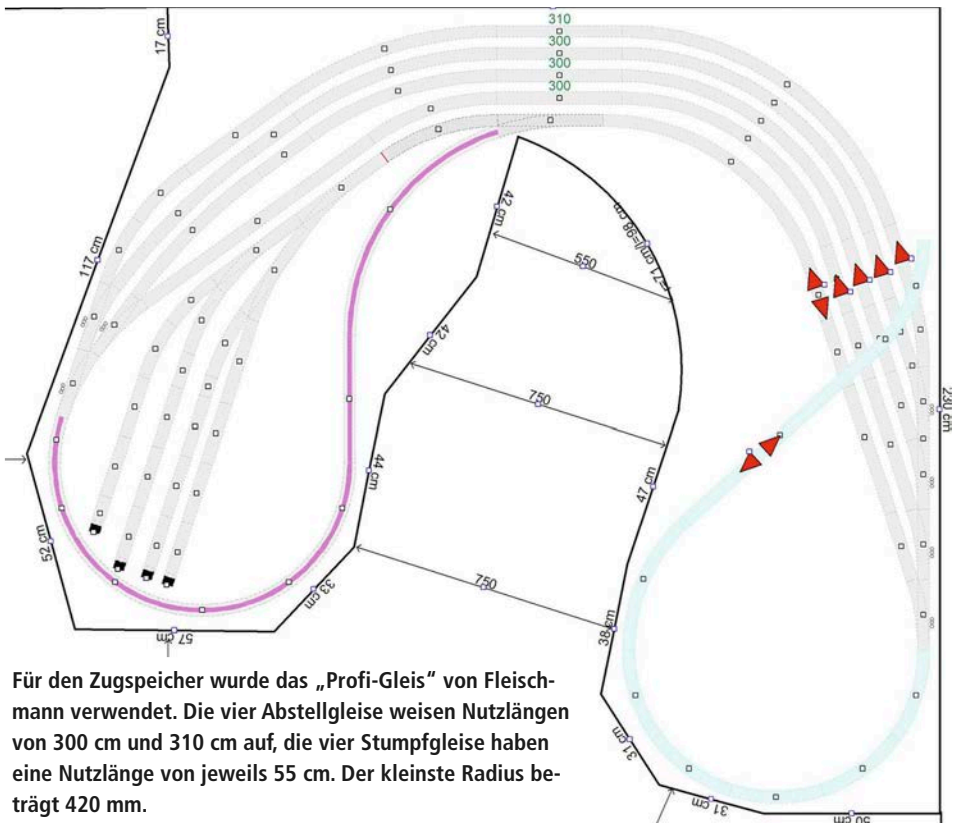
Nebenbahn mit Brauerei

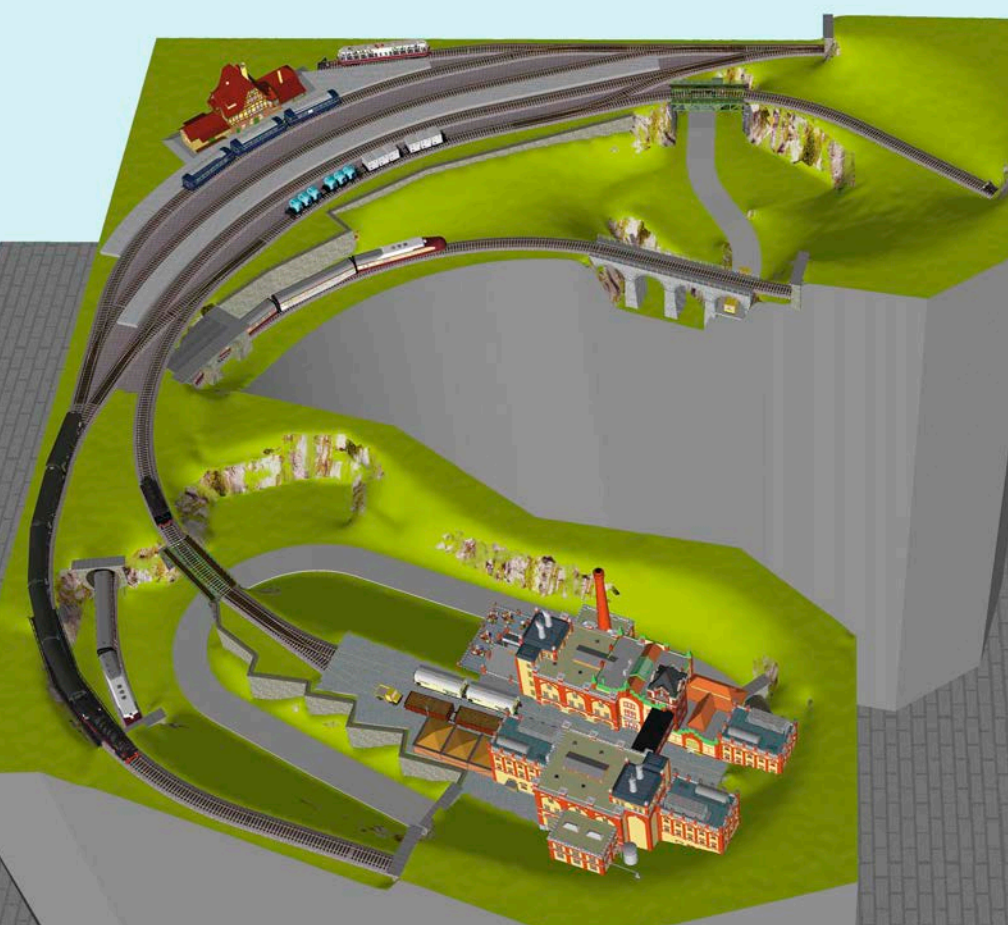
Die dritte Anlage weist mit den Abmessungen von 230 x 230 cm die kleinste Größe auf. Hier wurde ebenfalls das Code-75-Gleis von Peco gewählt. Im Untergrund wurden dagegen die Restbestände des „Profigleises“ von Fleisch-



mann eingesetzt; der Zugspeicher ist hier auch nicht ganz so üppig ausgefallen wie bei den beiden vorhergehenden Entwürfen. Es wurde wieder die U-Form gewählt, wobei der eine Schenkel schräg

in den Raum ragt und von beiden Seiten aus zugänglich ist. Ein zweigleisiger Betrieb wurde zum Glück nicht angestrebt. Betriebsmittelpunkt ist in diesem Fall ein kleiner Durchgangsbahnhof.





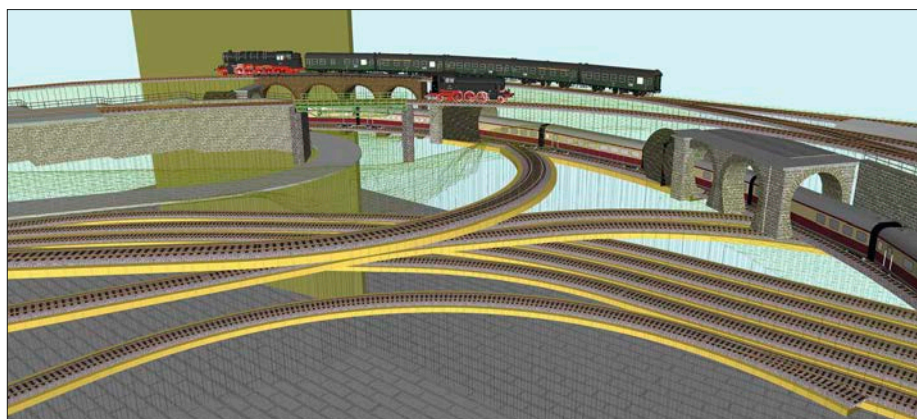
Der Durchgangsbahnhof erstreckt sich über den rechten Anlagenschenkel. Unter dem linken Anlagenschenkel mit der Brauerei geht es in zwei Windungen mit einem Ausweichgleis für Zugkreuzungen hinab zum Zugspeicher.

Das Problem bei einer U-förmigen Anlage ist, dass beide Streckenäste zwangsläufig am äußeren Anlagenrand entlanggeführt werden müssen. Sie würden dann irgendwo auf gleicher Höhe – und auch wieder in Bahnhofsnähe – zusammentreffen. Eine solche Streckenführung ist natürlich nicht sonderlich vorbildgerecht. Folglich entfleucht die Strecke auf der linken Seite hinter der Brauerei in die weite Welt. Auf der rechten Seite geht es direkt in einen Tunnel, danach wird die Strecke noch ein Stück am vorderen Anlagenrand sichtbar. Der Trick ist nun, dass sich die beiden Strecken in dem verdeckten Bereich kreuzen, der unter der Zufahrt zur Brauerei liegt (wobei natürlich wieder eine entsprechende Sicherung vorgesehen werden muss).

Hier sollte eigentlich eine Bogenkreuzung eingesetzt werden, die aber selbst gebaut werden müsste – stattdessen wurde eine normale 36°-Kreuzung von Fleischmann eingesetzt. Deshalb mussten die Tunnelportale mit genügend Abstand platziert werden, um den sichtbaren Knick im Zugbild zu vermeiden. Im weiteren Verlauf zum Zugspeicher befindet sich noch ein Ausweichbahnhof für Zugkreuzungen.

Noch ein paar Worte zum Industrieanschluss – es muss sich natürlich nicht um eine Brauerei handeln. Der Gebäudekomplex sollte aber so groß sein, dass er ein gewisses Güteraufkommen rechtfertigt. Schließlich soll sich der eigene Gleisanschluss auch rentieren ...

Manfred Viermann



Blick in den Kreuzungsbereich, der unter dem Gleisanschluss der Brauerei liegt. Der Vt 11.5 ist auf der Strecke unterwegs, die zur rechten Bahnhofseinfahrt führt. Das Bild unten zeigt, wie die Kreuzung der beiden Strecken getarnt werden kann.



AUF DER RICHTIGEN SPUR!



NEU!

... jetzt im günstigen Miniabo mit N-Bahn-Magazin bestellen und fast 37 % sparen

✓ ohne Risiko und bequem frei Haus

✓ Sie können den Bezug nach dem Testzeitraum jederzeit kündigen.

Sofort bestellen und sparen:

3 Ausgaben N-Bahn-Magazin
je € 7,50 = € 22,50
+ 1 Ausgabe NBM-Special € 9,95
Gesamtpreis der Einzelhefte € 32,45
Im Mini-Abo nur € 19,90

Ich spare € 12,55 gegenüber
den Einzelheft-Verkaufspreisen!



PLUS



3 Ausgaben
+ Spezial
nur
€ 19,90
statt € 32,45

Jetzt online bestellen unter

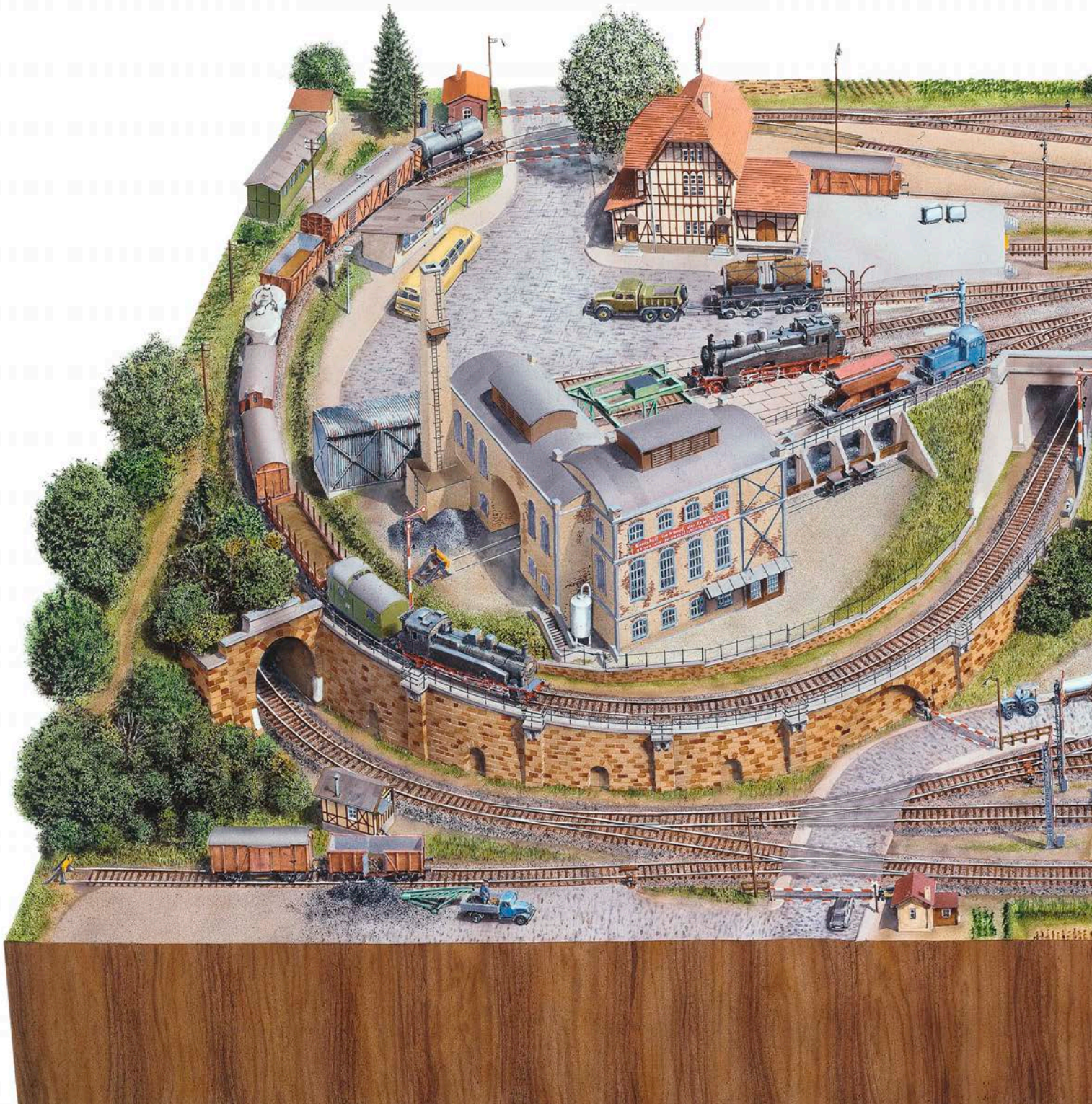
www.nbahnmagazin.de/abo



Im Erzgebirge – oder einem anderen Mittelgebirge

Recht kompakte Rechteckform

Wenn die gegebenen Platzverhältnisse nunmal keine ausladende Anlagenform gestatten, so kann man auf der Fläche eines klassischen Rechtecks dennoch eine betrieblich interessante Gleisentwicklung vorsehen. Ivo Cordes hat bei dem hier vorgestellten Entwurf großen Wert auf Rangieraufgaben gelegt.



Einige wenige Hochbauten müssen ausreichen, um das Umfeld der Modellgleise zu charakterisieren. Auf diese Weise kann das hohe Rangierpotenzial dieser Anlage günstig ausgenutzt werden. Die rechts unten an der Anlagenkante endenden Stationsgleise bieten sich geradezu an, hier eine Fortsetzung mit Betriebs- oder Streckengleisen anzufügen – und sei es nur als temporäre Erweiterung an bestimmten Betriebstagen.

In unseren Tagen hat sie deutlich an Ihrer einstigen Beliebtheit eingebüßt: die kompakt umrissene Rechteck-Anlage. Doch bei geringem Raumangebot und dem Wunsch nach einigermaßen flüssigem Zugverkehr besitzt diese Bauform noch immer ihre Berechtigung. Im ersten Planungsimpuls wird dafür oft eine Streckenführung im Oval vorgesehen, womöglich sogar als Doppelgleis.

Nach einer gewissen Weile vermag aber so mancher dem sich ohne wirklichen Anfang und Ende darbietenden „unendlichen“ Schienenweg nicht mehr rechten Gefallen abzugewinnen. Zumal, wenn einmal nähere Bekanntschaft mit fortgeschrittenen Planungsideen und Modellbahn-Philosophien geschlossen wurde. Das vor Zeiten noch häufig bei der elektrischen Miniaturbahn gesuchte Vergnügen an reiner Bewegung und ergötzlichem Tempo vermögen heutzutage



alternative Angebote wie Fernlenkautos, Drohnen und Computerspiele sehr viel eindrücklicher zu vermitteln.

Andererseits werden Simulationen am Bildschirm nicht so recht dem Nacherleben rangiertechnischer Momente zur Zugbildung und Fahrzeug-Zustellung gerecht. Solches vermag aber immer noch eine überlegt ausgelegte Modellbahn zu bieten – und sei sie auch nur bescheiden in ihren Abmessungen. Bei lediglich eingleisiger Streckenführung gewinnen sodann die Erfordernisse einer gewissenhaften Fahrplanabwicklung und reglementierter Zugfolge deutlich an Gewicht.

Hier stellen sich regelmäßig verkehrliche Herausforderungen, welche allemal das betriebliche Angebot einer durch weite Zimmerfluchten geführten Paradebahn überbieten dürften. Ein nicht unbedeutender Teil der Modellbahnerschaft findet darin den entscheidenden „Spaß“. Für die sich angesichts geringer Ausdehnungsmöglichkeiten einstellende begrenzte verkehrliche Vielfalt und weniger eindrucksvolle Zugarnituren vermag die Darstellung eines

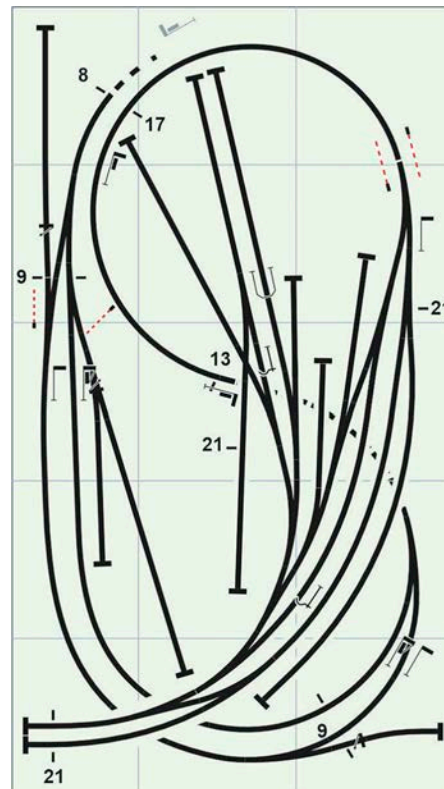
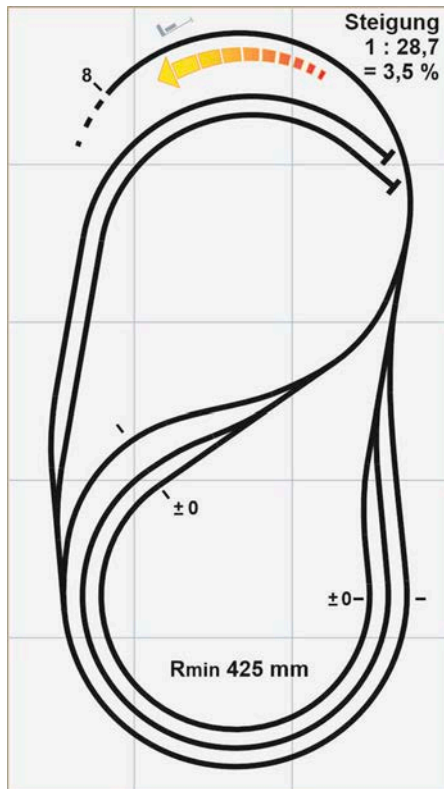
Nebenstrecken-Abschnitts samt Endbahnhof einen vollkommenen Ausgleich zu bieten.

Der hier vorgelegte Entwurf orientiert sich motivisch an Gegebenheiten, wie sie vermehrt in den Gefilden sächsischer Mittelgebirge angetroffen werden. Dementsprechend firmiert das Projekt unter dem Titel „Erzgebirgsbahn“. Das heißt aber nun keineswegs, dass eine Nachempfindung unbedingt diesem Lokalkolorit entsprechen muss, denn vergleichbare Bahnsituationen finden sich zuhauf auch in anderen Gegenden und Landschaften.

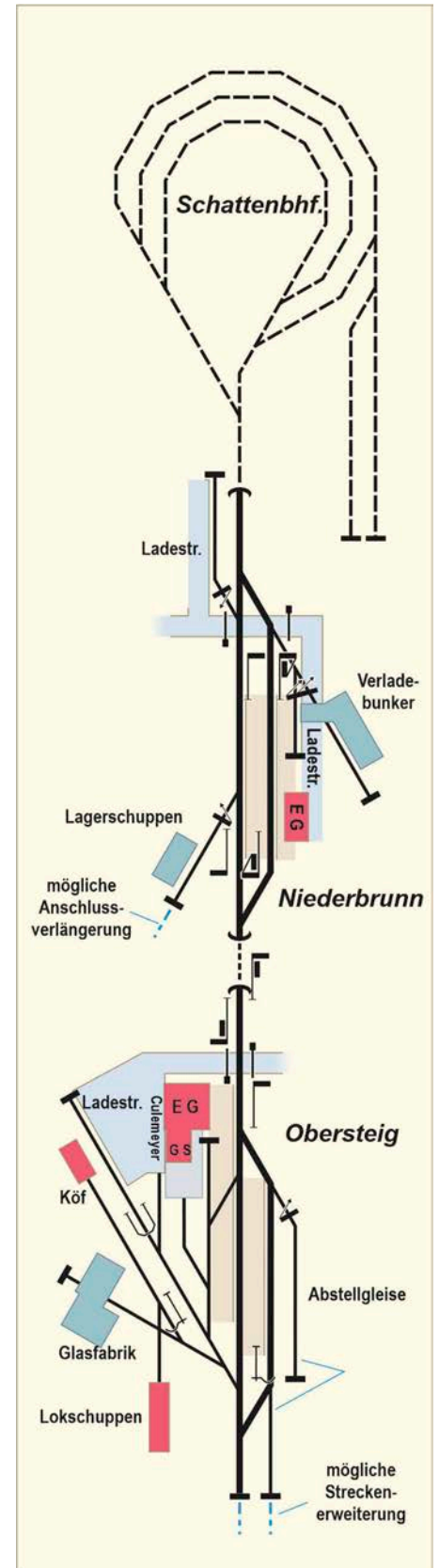
Eine als Kehrschleife ausgebildete Schattengleis-Formation sorgt für hinreichend Abwechslung in den Zugsätzen, wie sie sich bei der großen Bahn mit vergleichbarer Thematik einstellen könnten. Zwei angegliederte Stumpf-Abstellgleise dienen zur Vorratshaltung fallweise erwünschter Sonderzugleistungen.

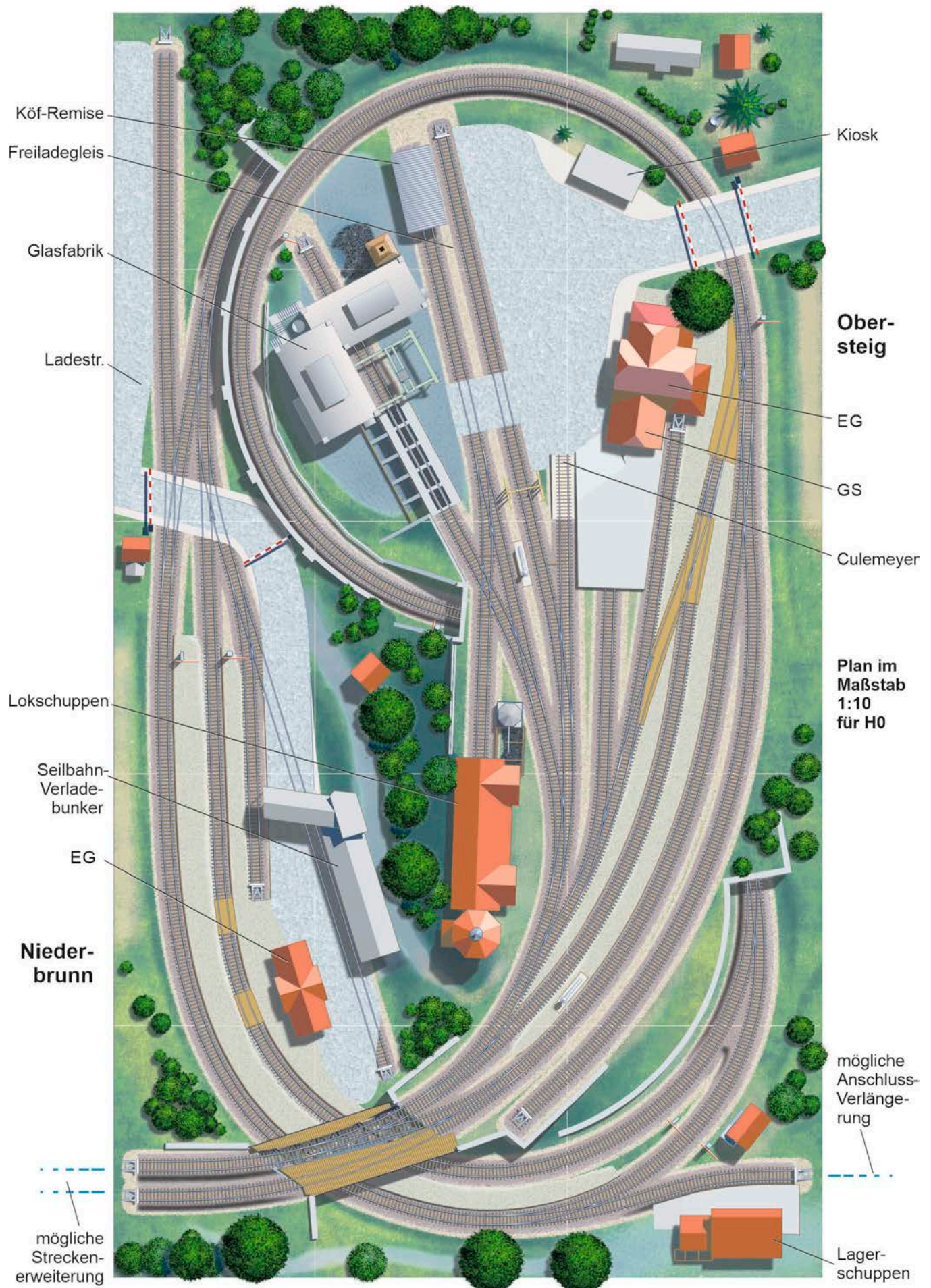
Bis auf als weite Kurven geführte Flexgleisabschnitte wurde der Fahrweg mit Standardgleisstücken des Tillig-Elite-Sortiments gebildet. *Ivo Cordes*

Links die unteren Bereiche mit den verdeckten Gleisen des Schattenbahnhofs, rechts die obere Ebene mit der gestalteten Landschaft. Hier ist auch bereits die technische Ausstattung mit Signalen eingezeichnet. Die Zahlen bilden die Höhenangaben über dem Schattenbahnhof an. Maßstab 1: 25 für den H0-Entwurf



Unten: Schematisch entrolltes Streckenband der Modell-„Erzgebirgsbahn“. Start und Ziel aller Streckenfahrten ist der kleine, aber hinreichend dimensionierte Schattenbahnhof, der von zwei Stumpfgleisen, auf denen Triebwagen abgestellt werden können, ergänzt wird.







Kienberg-Gaming – gemeinsamer Bahnhof von Ybbstal- und Erlaufthalbahn

Endbahnhof von zwei Seiten

Der in Niederösterreich gelegene Bahnhof Kienberg-Gaming war Endpunkt der normalspurigen Erlaufthalbahn und der schmalspurigen Ybbstalbahn. Da die Ybbstalbahn mit einer Bergstrecke Richtung Lunz am See den Bahnhof verließ, war hier Rollbock- oder Rollwagenverkehr nicht möglich, sodass die Ladegüter in Kienberg-Gaming umgeladen werden mussten. Der Gleisplan musste dem Rechnung tragen, was den Bahnhof für eine Nachbildung ins Modell umso interessanter macht.

Das Tal der Erlauf in Niederösterreich war durch die Eisenindustrie geprägt. Zusätzlich war die Region waldreich. Da die österreichische Westbahn

an Pöchlarn vorbeiführte, forderte insbesondere die Industrie einen Bahnanschluss des Erlaufthals. Realisiert wurde eine Nebenbahn von Pöchlarn über

Scheibbs nach Kienberg-Gaming. Der Endbahnhof lag zwischen den beiden namensgebenden Orten.

Die regelspurige Nebenbahn ging am 22. Oktober 1877 in Betrieb. In Kienberg-Gaming errichtete man ein Heizhaus, wie man in Österreich die Lokschuppen nannte, mit Behandlungsanlagen für die Dampfloks sowie einen Bahnsteig mit Empfangsgebäude und Ladestraßen, die insbesondere für den Holzenschlag genutzt wurden. Wegen Finanzproblemen wurde die den Bau ausführende Privatbahn-Firma 1887 liquidiert und die Strecke von der Staatsbahn übernommen.



Kienberg-Gaming ist Endpunkt der Ybbstal-Bergstrecke, die seit 1990 Museumsbahn ist. Am Stumpfgleis vor dem Empfangsgebäude wartet ein Dampfzug auf Reisende in Richtung Lunz am See. Foto: Thomas Allgaier

Als Zubringer zur Museumsbahn auf der Bergstrecke der Ybbstalbahn fuhren auch viele Sonderzüge nach Kienberg-Gaming. Am 3. Oktober 2004 endete anlässlich der Schmalspur-Expo in Lunz am See eine Garnitur aus ÖBB-Triebwagen im Endbahnhof. Am Ende lief 5042.14 und wurde hier am Hausbahnsteig fotografiert.

Links: Der Regelbetrieb wurde in den letzten Jahren bis zur Einstellung von ÖBB-Triebwagen der Baureihe 5047 erbracht. Am 4. Oktober 2004 hält 5047 010 in Kienberg-Gaming und wartet auf die Rückfahrt.



Da hinter Kienberg-Gaming sehr bergiges Gelände begann, konnte eine Verlängerung der Strecke nur als Schmalspurbahn realisiert werden.

Die mit 760 Millimeter schmalspurige Ybbstalbahn beginnt im niederösterreichischen Ort Waidhofen an der Ybbs und führt die Ybbs entlang bis Lunz am See. Hier nahm man bis zum 15. Mai 1898 den Betrieb auf. Von Lunz am See bis zum Bahnhof Kienberg-Gaming musste

bergiges Gelände überwunden werden. Dieser 17,6 km lange auch als Bergstrecke der Ybbstalbahn bezeichnete Abschnitt wurde am 12. November 1898 mit imposanten Kunstbauten eröffnet. Ein Rollschemelvekehr war auf diesem Abschnitt durch das errichtete Lichtraumprofil und die vorhandenen Längsneigungen nicht möglich.

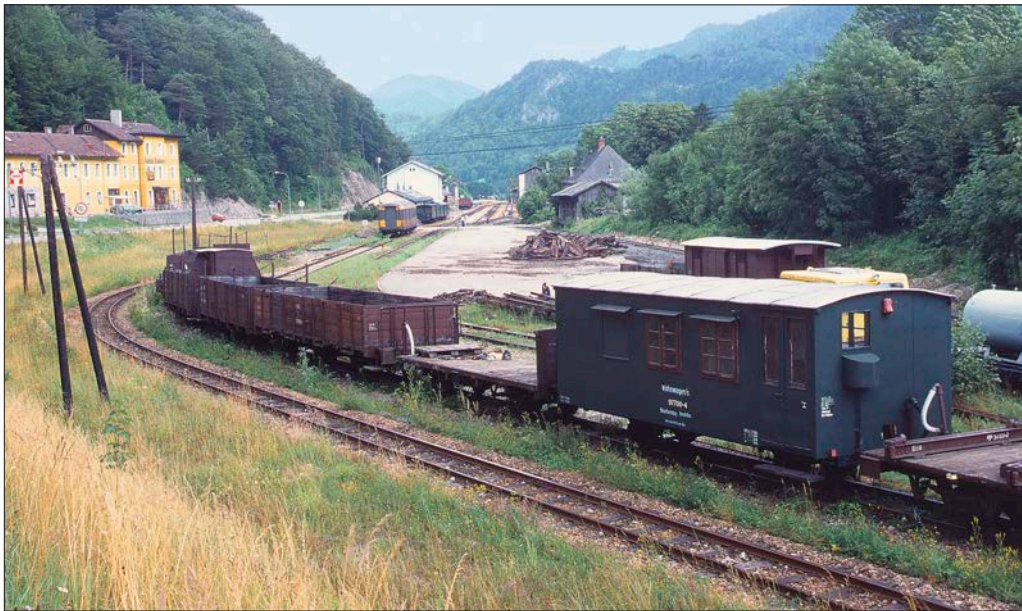
Den Verkehr auf der zuletzt meist nur durch Touristen genutzten Bergstrecke

stellte die ÖBB im Mai 1988 ein. Nach Unwettern zu Beginn der 2000er-Jahre verschlechterte sich zunehmend die Infrastruktur und damit auch die Wirtschaftlichkeit der übrigen Ybbstalbahn. Am 12. Dezember 2010 übernahm das Land Niederösterreich die Strecke, es wird aber nur der Abschnitt von Waidhofen an der Ybbs bis Gstadt weiterbetrieben.

Nach der Einstellung der Bergstrecke im Jahr 1988 verhinderten Eisenbahn-



Ansicht des Bahnhofs Kienberg-Gaming mit Blick in Richtung Regelspurgleise. An der Einfahrt aus Richtung Scheibbs befindet sich noch eine Laderampe, an der regelspurige Holzwagen beladen werden. Im Vordergrund erkennt man rechts die neue Wagenhalle der Museumseisenbahn, die 1998 eröffnet wurde. Links der Bahnsteig mit einem wartenden Schmalspur-Personenzug. Am Ende des Bahnhofs werden die Regelspurgleise beidseitig von den Schmalspurgleisen umgeben. Fotos: Sebastian Koch (3)



Im Mai 1998 fotografierte Thomas Allgaier die Bahnanlagen aus Richtung Westen. Deutlich sind die drei durchgehenden Regelspurgleise und das Empfangsgebäude zu erkennen. Hinter dem Empfangsgebäude wird ein Ea-Wagen mit Holz beladen. Im Vordergrund verläuft das Schmalspurgleis, welches vor dem Empfangsgebäude dann am Bahnsteig endet. Hinter den abgestellten Schmalspurwagen befindet sich die große Ladestraße, die jeweils mit Regel- und Schmalspurgleisen angebunden ist. An ihr wurde früher vor allem Holz umgeladen und zwischengelagert. Rechts gegenüber den Bahnsteigen erkennt man das Wasserhaus vor dem Heizhaus. Fotos: T. Allgaier



Hier ist die Anbindung der Ladestraße durch einen Bahnübergang mitten im Bahnhofsbereich zu erkennen. Rechts die Regelspurgleise, die an der Ladestraße enden, links die Zufahrt zum Schmalspurlokschuppen. Das Schmalspurgleis dient gleichzeitig als Ladegleis an der Ladestraße.

liebhaber den Abbau der Bergstrecke. Der Verein Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLG) gründete 1990 die Betriebsgesellschaft Niederösterreichische Lokalbahnen (NÖLB), die daraufhin den Streckenabschnitt von der ÖBB pachtete und einen Museumsbetrieb einrichtete. Die Verkehre vermark-

tete man unter dem Namen „Ötscherland Express“. Im Lokschuppen in Kienberg-Gaming wurden fortan historische Schmalspurfahrzeuge restauriert und hinterstellt.

Der Normalspurverkehr zwischen Scheibbs und Kienberg-Gaming wurde bis 2010 von der ÖBB betrieben und

dann eingestellt. 2015 kaufte die ÖGLG die Strecke von der ÖBB und baute die Gleisanlagen ab, um den Kauf damit zu finanzieren. Der Bahnhof Kienberg-Gaming ist seitdem nur noch Endbahnhof der Schmalspurbahn der ÖGLG, der nun aber die Trasse gehört, sodass eine Verlängerung der Schmalspurbahn theoretisch möglich wäre.

Änderungen im Bahnhofsgelände

Die Bahnanlagen des Bahnhofs Kienberg-Gaming waren stets sehr interessant. Typisch für Endbahnhöfe verfügten die Bahnanlagen nur über wenige Bahnsteige, die in den Anfangsjahren ohne Kanten, sondern nur als befestigte Flächen zwischen den Gleisen ausgeführt waren.

Mit dem Bau der normalspurigen Nebenbahn errichtete man auch einen Lokschuppen am östlichen Bahnhofsende. Mit der Schmalspurbahn kam ein



Im Jahr 2004 war die neue Wagenhalle der ÖGLG bereits errichtet und beherbergte viele Schmalspurfahrzeuge. Vor den Hallentoren warteten Draisinen zur Gleisunterhaltung.



Die Zufahrt zum alten Lokschuppen erfolgt hinter der neuen Wagenhalle. Hier befinden sich auch die Behandlungsanlagen der Dampftraktion. Die Heeresfeldbahnlok dient zum Vershub im Bahnhof. Fotos: S. Koch (2)



Die Behandlung der Dampfloks im Museumsbetrieb kann an den Fahrtagen mit mehreren Loks beobachtet werden. Hinter der Wagenhalle fuhren die Dampfloks in das alte Heizhaus.

Die Bekohlung erfolgte aus einem zweiachsigen E-Wagen, der ein Dach zum Schutz der Kohlen erhielt. Vor dem Wagen war neben dem Schmalspurgleis eine Schüttbühne aus Holz vorhanden, von der aus die Loks bekohlt wurden.

Hinter der Bekohlung und neben dem alten Holzhaus befindet sich eine Drehscheibe, die von Hand bewegt werden musste. Deutlich ist auf der Drehbühne das Vierschienengleis zu erkennen. Auch aus Richtung Osten erkennt man im Vordergrund eine regelspurige Zufahrt zur Drehbühne. Thomas Allgaier porträtierte den Betrieb am 17. Mai 1998.



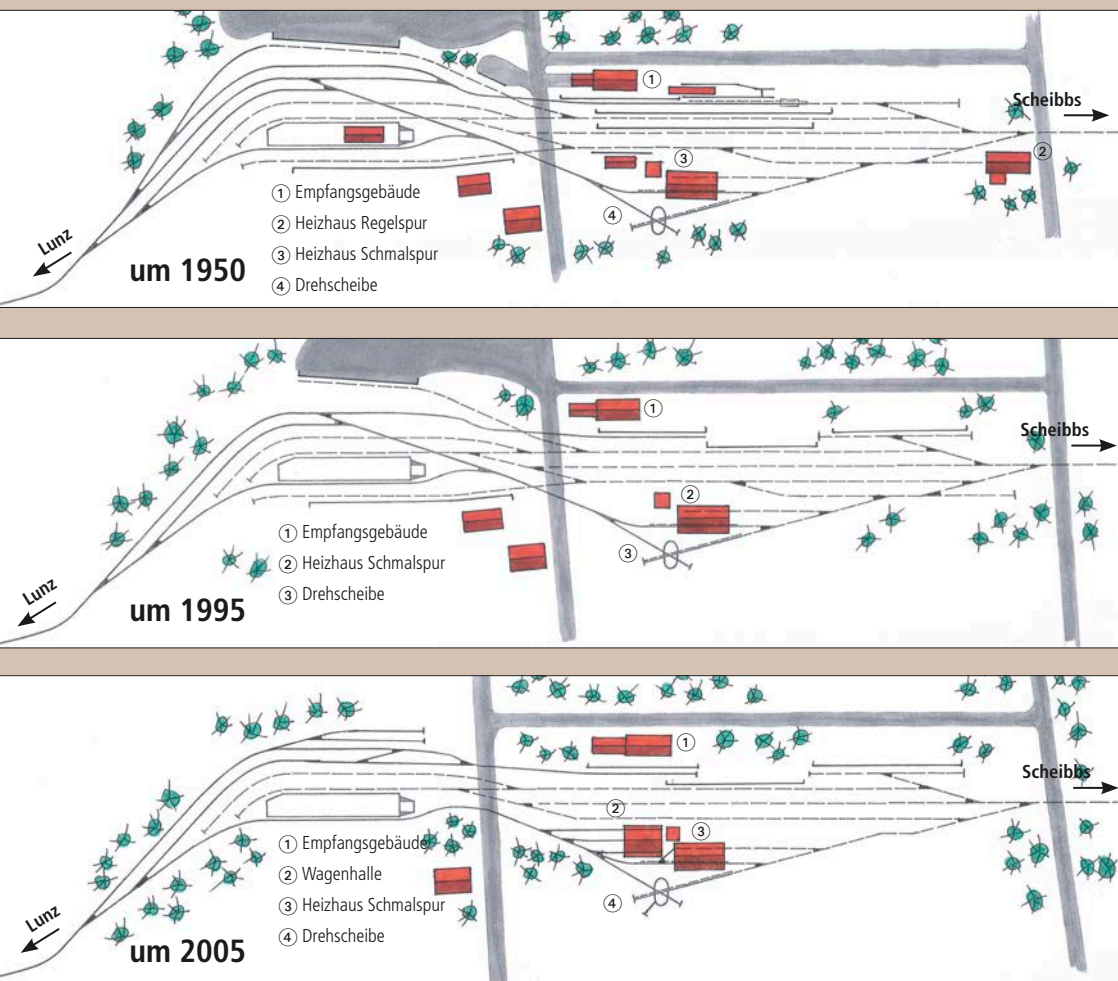
großes Heizhaus hinzu, das aus östlicher Richtung auch von den Regelspurgleisen aus befahren werden konnte. Hinter dem Heizhaus befanden sich eine Drehscheibe und die Behandlungsanlagen der Schmalspurbahn. Die Drehscheibe besaß ein Vierschienengleis, sodass sie auch von den regelspurigen Loks genutzt werden konnte. Aufgrund der Größe konnten hier aber nur die Schmalspurloks und kleinere Regelspurloks gedreht werden.

Interessant für den niederösterreichischen Bahnhof war die Anlage der Bahnhofsteile. In der Mitte lagen die drei regelspurigen Bahnhofsgleise, die im

Westen in Ladestraßengleise übergingen. Das nördlich gelegene Empfangsgebäude befand sich direkt am regelspurigen Bahnsteig, westlich daneben der Bahnsteig der Schmalspurbahn. Da sich die Behandlungsanlagen der Schmalspurbahn südlich befanden, erfolgte eine Aufteilung der schmalspurigen Bahnanlagen bereits vor dem Bahnhof, sodass die Strecke der Ybbstalbahn in das Stumpfgleis des Bahnhofs führte; ein Nebenast führte an den Ladestraßen vorbei zum Heizhaus. Vom Heizhaus kreuzten die Schmalspurgleise die Regelspurgleise, um von der Remise zum Schmalspurbahnhof zu gelangen. Ein

Umsetzen eingefahrener Schmalspurpersonenzüge war nur möglich, wenn die Züge zurück in die Bahnhofseinfahrt auf Höhe der Ladestraßen gedrückt wurden.

Lademöglichkeiten für den Güterverkehr fand man einige im Bahnhof. In der östlichen Bahnhofseinfahrt befand sich eine Laderampe für den Holzumschlag auf regelspurige Güterwagen. In der Anfangszeit der Bahn fand man hier auch eine Gleiswaage, die von beiden Spuren genutzt werden konnte. Schmalspurige Wagen musste man dazu vom Schmalspurbahnsteig am Empfangsgebäude vorbei zur Gleiswaage rangieren.



Die drei Gleispläne zeigen unterschiedliche Zustände des Bahnhof Kienberg-Gaming in den Jahren 1950, 1995 und 2005. Gestrichelt sind die Regelspurgleise dargestellt, durchgezogene die Schmalspurgleise mit 760 mm Spurweite.

In Richtung Osten verlässt die Regelspurstrecke den Bahnhof nach Scheibbs und Pöchlarn.

Die Schmalspurgleise führen in südwestlicher Richtung nach Lunz. In Bahnhofsmitte befindet sich das Empfangsgebäude mit den Bahnsteigen und das Heizhaus mit dem Wasserturm. Das ursprüngliche Heizhaus war aus beiden Richtungen befahrbar. In der Anfangszeit der Bahn besaß der Regelspurteil noch ein Heizhaus an der Bahnhofseinfahrt. Der Bahnhof verfügte über einige Ladestraßen und -rampen, die hauptsächlich zum Holzumschlag genutzt wurden. Im westlichen Teil des Bahnhofs nutzte man eine große Ladestraße zum Umladen von Schmal- auf Regelspur. Die Museumsbahn errichtete eine Wagenhalle und zusätzliche Abstellgleise in der Nähe des Schmalspurbahnsteiges.

Umfangreiche Anlagen des Güterverkehrs befanden sich am westlichen Bahnhofsende zwischen den beiden schmalspurigen Bahnhofsteilen. Hier endeten die Regelspurgleise an Prellböcken. Zusätzlich existierte viele Jahre

eine Lademöglichkeit für Holz westlich neben dem Schmalspurbahnsteig für Regelspurwagen. Das Zuführungsgleis musste dafür das Schmalspurgleis kreuzen. Da der Holzumschlag das größte Aufkommen ausmachte, sah man große

Freiladeflächen vor, auf denen man auch größere Holzmen gen zwischenlagern konnte. Beidseitig war die Ladestraße mit Schmal- und Regelspurgleisen angebunden, sodass eine Umladung erfolgen konnte. Auf Nebengleisen hatte man Platz, um Wagen abzustellen. Das regelspurige Heizhaus riss man nach dem Traktionswechsel ab, die Bahnanlagen blieben aber bis zum Abbau der Regelspurgleise weitestgehend so bestehen.

Nachdem sich der Museumsverkehr in Kienberg-Gaming und auf der Bergstrecke der Ybbstalbahn etabliert hatte, errichtete die ÖGLG eine Wagenhalle, um ihre Fahrzeugsammlung geschützt unterstellen zu können. Mit dem Bau wurde 1997 begonnen, wozu auch die Gleis-



Thomas Bradler besuchte die Ybbstal-Bergstrecke am 16. Mai 2019. 2190.01 bespannt hier den Personenzug aus zwei zweiachsigen Spantenwagen. Die Regelspurgleise waren 2019 bereits entfernt, der Schmalspurbahnsteig befand sich an gleicher Stelle wie vorher.



Die neue Wagenhalle entstand direkt am alten Wasserhaus und entspricht den architektonischen Merkmalen aus der k.u.k.-Zeit. So passt sie sich harmonisch in das Bahnhofsumfeld ein. Am Wasserhaus konnten Regelspurloks Wasser nehmen. Im Inneren sind Fahrzeuge trocken abgestellt und können gepflegt werden.
Fotos: S. Koch (1), Thomas Bradler (2)

anlagen angepasst werden mussten. Das südliche Regelspurstumpfgleis der Ladestraße wurde abgetragen und dafür eine neue schmalspurige Zufahrt zu der dreigleisigen Wagenhalle errichtet.

Auch die Anbindung des alten Heizhauses wurde angepasst und erfolgt nun hinter der neuen Wagenhalle. Zusätzlich bauten die Schmalspurbahner im Bereich der nördlichen Laderampe eine Umfahrung in der Nähe des Personenbahnsteigs der Schmalspurbahn und eine Gleisharfe zum Abstellen von Wagengarnituren der Schmalspurbahn. So kann der wachsende Fahrzeugpark der Schmalspurbahn abgestellt und der Museumsbetrieb einfacher abgewickelt werden. Nach dem Abtragen der Regelspurgleise im Jahr 2010 hat der Bahnhof Kienberg-Gaming als Spurwechselbahnhof sein Gesicht verloren.

Für den Museumsbetrieb wurde hinter dem Bahnsteig der Schmalspurbahn eine Umfahrung errichtet. Die Fläche einer alten Ladestraße wird jetzt mit zwei Stumpfgleisen genutzt, auf denen zusätzliche Wagen abgestellt werden können.



und den umfangreichen Lade- und Behandlungsanlagen verspricht sehr viel Abwechslung auch im Modell.

Nahezu alle eingesetzten Schmalspurfahrzeuge sind in den H0e-Sortimenten von Roco, Liliput und Halling verfügbar.

Die regelspurigen Fahrzeuge für den ÖBB-Nebenbahnbetrieb stellen ebenfalls kein Problem dar. Typische Dampfloks und Wagen vertreibt Roco und die Triebwagenbaureihen der ÖBB sind bei Roco, Rivarossi und Piko erhältlich. *sk*

Der Betrieb im Modell

Im Modell kann der Bahnhof als solches oder die Art der Betriebsführung nachgebildet werden. Hierzu ist auch der Bau eines Modularrangements mit etwa 70 Zentimeter breiten Segmenten möglich. Der Betrieb mit den kreuzenden Gleisen

Vor dem Bau der neuen Wagenhalle änderte man die Zufahrten. Die regelspurige Zufahrt zur Ladestraße wurde entfernt und dafür eine Schmalspurweiche für die neue Wagenhalle eingebaut. Der Betriebsalltag sah in Kienberg-Gaming über Jahrzehnte so aus, dass am Hausbahnsteig die Triebwagen der ÖBB hielten und davor die Schmalspurzüge der Ybbstalbahn abfuhr. Foto: Thomas Allgaier (8. Juli 1994)



Landschaften gestalten

NEU

Eine perfekt gestaltete Landschaft macht die Modellbahn-Anlage erst vollständig. Thomas Mauer zeigt, wie es geht. Die überarbeitete und erweiterte Neuausgabe steckt voller Anregungen. Tipps und Tricks helfen Einsteigern und Experten gleichermaßen. Schritt-für-Schritt-Anleitungen helfen pragmatisch weiter. So werden Fallstricke umgangen und Fehler vermieden.

128 Seiten · ca. 400 Abb.
Best.-Nr. 02022

€ (D) 27,99



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]

PARTNER VOM FACH

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. 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-Oppenheimer-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

MODELLBAHNSERVICE

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



MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 ☎ 04298/91 6521
info@haar-lilienthal.de
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 9.00–18.30 Uhr • Sa. 9.00–14.00 Uhr

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

Breyer Modellbahn GmbH
Kaiserdamm 99 • 14057 Berlin
Tel.: 030 / 301 67 84
www.breyer-modellbahn.de
info@breyer-modellbahn.de



Ihr Fachgeschäft für Modellbahnen mit eigener Werkstatt.

über Jahre
Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 10–18.30 Uhr
Sa. 10–13.30 Uhr

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!

Böttcher Modellbahntechnik

Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen • Ladegutprofile

Am Hechtenfeld 9 • 88558 Hohenwart-Weichenried • Telefon: 0843-2859960
www.boettcher-modellbahntechnik.de

Dampföl & Reinigungsöl

für Dampflok Modellgebäude & Modellschiffe	für Lokomotoren Lokgetriebe & Schienen Anwendung im Ultraschallbad	• wirkt sofort schmutzlösend • greift keinen Kunststoff an • geeignet für Schienen- reinigungswagen
---	---	---

Kein Schmieröl / Inhalt: 1 Liter / Artikelnummer: BM 7503 / 8,50 € inkl. MwSt. zzgl. Versand

DIE ELLOK-BR E 01 UND E 71¹

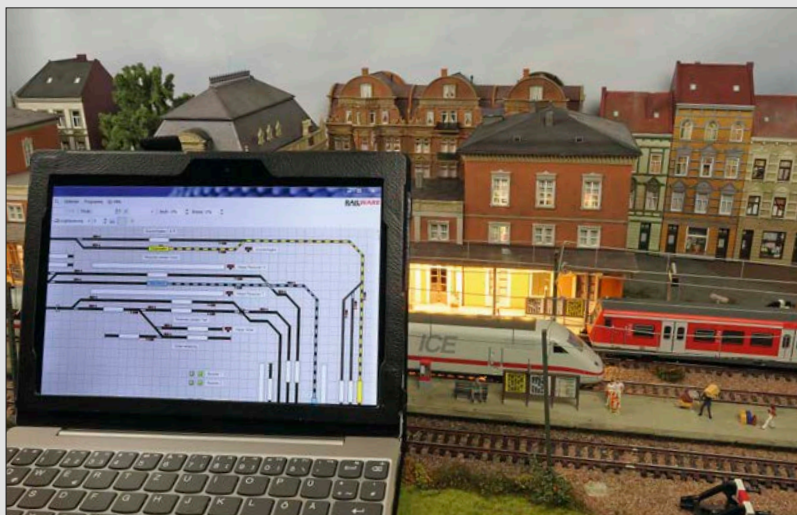
100 Jahre elektrische Serienlokomotiven der Königlich-Preussischen Staatsbahn. Vor 100 Jahren, im März 1914, nahm die Königlich-Preussische Staatsbahn ihre ersten elektrischen Serienlokomotiven in Betrieb. Dieses Jubiläum ist Anlass, eine umfassende Aufarbeitung der Lokomotivgeschichte der damaligen Entwicklungsepoche vorzulegen. Der Leser erfährt nicht nur viel über die ersten preussischen Serien-Elloks ES 9 bis 19 (ab 1926 Baureihe E 01), EG 511 ...

192 Seiten • Best.-Nr. 68109 • € (D) 19,99



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 GERA)



Fahrstraßen sind technisch gesicherte Fahrwege für Schienenfahrzeuge. Welche Möglichkeiten es gibt, die eigene Modelleisenbahn mit und ohne den PC über Fahrstraßen zu steuern, ist ein Schwerpunktthema dieser Spezialausgabe. Foto: Maik Möritz

Modellbahn digital Fahrwege & Fahrstraßen

Im der nächsten Ausgabe von MIBA-Spezial befassen wir uns u.a. mit den Fahrwegen und Fahrstraßen auf der Modellbahn. Neben den wichtigsten Grundlagen für einen vorbildnah gesicherten Fahrbetrieb stellen wir Ihnen praktische Möglichkeiten vor, wie Sie Ihre Modellbahn mit einer betriebssicheren Fahrstraßensteuerung ausrüsten und davon im täglichen Betrieb profitieren können.

MIBA-Spezial 145
erscheint am 19. Januar 2024

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 144
ISBN: 978-3-98702-066-7, Best.-Nr. 02066
Chefredakteur: Martin Knaden (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Gerhard Peter, Lutz Kuhl
Autoren dieser Ausgabe: Reinhold Barkhoff, Ludwig Fehr, Manfred Viermann, Sebastian Koch, Dieter Lutz
Redaktionssekretariat: Angelika Gäck
Layout: Snezana Singer
Lektorat: Eva Littek (fr)
Editorial Director: Michael Hofbauer
Leitung Produktion: Andreas Hofner
Leitung Produktion Magazine: Grit Häußler
Herstellung/Produktion: Sabine Springer

Verlag: GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.vgbahn.de
Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein
Gesamtleitung Media: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigenposition: 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

© 2023 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 00 01
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 Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ0000314764 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 Adressticket 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 Anzeigenpreisleiste vom 1.1.2023



© Otto Humbach

Werden Sie zum **SPEZIAL**isten



- ✓ 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.

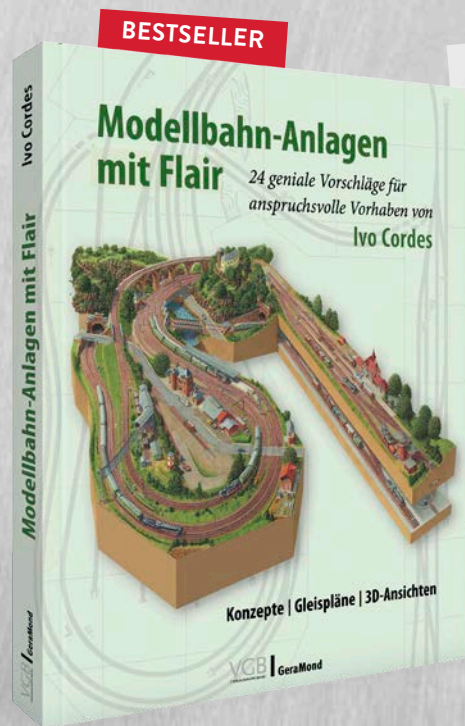
Hier geht's
direkt zum Abo



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

MEIN HOBBY. MEINE LEIDENSCHAFT

Buchräume für Schiene-Enthusiasten



24 Projekte und Planungen für etwas anspruchsvollere Anlagen mit detaillierten Plänen, Schaubildern, Skizzen sowie Hinweisen zur Betriebsabwicklung

128 Seiten · ca. 220 Abb. · € 34,99
ISBN 978-3-98702-000-1



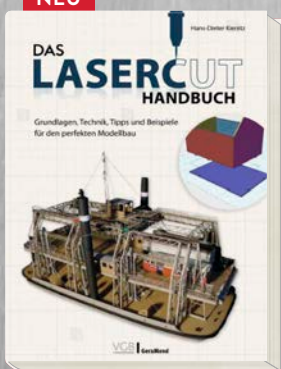
Eine perfekt gestaltete Landschaft macht die Modellbahn-Anlage erst vollständig. Thomas Maurer zeigt, wie es geht.

128 Seiten · ca. 400 Abb. · € 27,99
ISBN 978-3-98702-022-3



Clever Digitalprojekte zum Nachbauen für die H0-Modellbahn.

128 Seiten · ca. 185 Abb. · € 27,99
ISBN 978-3-96453-604-4



Das Handbuch, um mit Lasercut zu beginnen oder noch besser zu werden. Eine Technik, die im Modellbau immer wichtiger wird, da immer preiswerte Geräte angeboten werden.

160 Seiten · ca. 300 Abb. · € 29,99
ISBN 978-3-98702-010-0



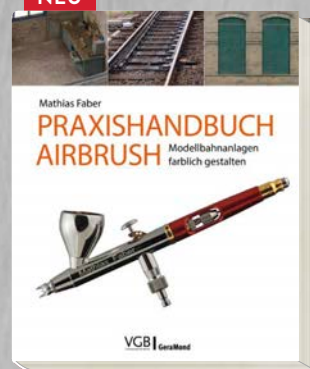
Wirklich komplett ist die Modellbahnanlage erst mit einem realistischen Betriebswerk. Der umfassende Leitfaden zeigt, wie Planung und Bau gelingen.

144 Seiten · ca. 350 Abb. · € 24,99
ISBN 978-3-96453-674-7



Ein äußerst rares Märklin-Kultbuch von 1949 als originalgetreuer Reprint. Für jeden Märklinisten ein Muss. – Mit einem Nachwort von Hans Zschaler.

112 Seiten · ca. 110 Abb. · € 24,99
ISBN 978-3-7654-7313-5



Beim Farbauftrag auf der Modellbahnanlage spielt der Airbrush eine zentrale Rolle. Was geht dort mit dem Airbrush, wie geht es, wo wird es spannend?

168 Seiten · ca. 330 Abb. · € 29,99
ISBN 978-3-96453-603-7

Für Bahnfans ein Genuss unter WWW.GERAMOND.DE

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]