Spezial 31

ENDE

INDEX

HILFE

Klicken Sie auf eine Überschrift, um in den entsprechenden Artikel zu gelangen. Wenn Sie Beiträge zu bestimmten Themen, Rubriken und Stichworten suchen, so klicken Sie auf den Button „Index“.

INHALT MIBA Spezial 31

Stationen am Schienenstrang

3 Halten Sie mal!
6 Was heißt hier Bahnhof?
14 Ideale Modellbahnhöfe - Umsteigen nach Utopia
20 Spurensuche - Der Bahnhof Pattscheid
22 Bahnhofs-Variationen
30 Nebengebäude - rund um den Bahnhof
36 Repräsentativ und modellbahngerecht - Kleine Hallen
42 Bahnsteige im Modell - Kurzer Halt in Unkelbach
50 Der Bahnsteig als Spiegelbild der Zeit - Warte-Raum im Wandel
54 Mit den richtigen Ausstattungsdetails - Der Bahnsteig lebt
56 Zur sicheren Betriebsabwicklung unverzichtbar: Signale im Bahnhofsbereich - Hp 0 und Freie Fahrt
64 Spannwerke, Seilzüge und Blechkanäle
70 Bahnhofswagen
74 Blick hinter die Kulissen - Drei S braucht der Bahnhof
78 Gedanken zur Namensgebung von Bahnhöfen - Bahnhofsnamen
80 Vorbild-Dorado Wupper-Talbahn - Bilderbuch-Bahnhof Beyenburg
91 Wupper-Wettbewerb
92 Nachspiel - hart an der Grenze: Bahnhof Schirnding, 20.4.1966, 13.14 Uhr

Halten Sie mal!

Wie, halten Sie mal? Festhalten, oder was? Dafür sind die Modelle von heutzutage doch viel zu empfindlich!
Nein, nicht festhalten – innehalten! Bahnhöfe wären doch so gern Orte des Verweilens, an denen man sich wohl fühlen soll. Die DB AG investiert zur Zeit Millionen, um ihre großen Bahnhöfe zu echten Dienstleistungszentren mit mehr Service, mehr Sauberkeit und mehr Sicherheit umzubauen. Da kann man doch wohl mal einen Moment innehalten und wahrnehmen, was sich uns als Kunden so alles anbietet.

Anhalten tun wir ohnehin jeden Tag, hetzen aus der S-Bahn, dem Interregio, seltener aus Fernzügen, meist aber ohne den Ort des Geschehens auch nur eines Blickes zu würdigen. Stimmt nicht? Ach ja, der Eisenbahnfreund mag an allem anderen vorbeilaufen, ohne es eines Blickes zu würdigen, am Bahnhof sicher nicht. Ausschau nach besonderen Lokomotiven, historischen Wagen und ungewöhnlichen Ereignissen wird allemal gehalten.

Manchmal ist es allerdings nicht zum Aushalten: Da möchte man das Gesehene auch im Kleinen auf der Anlage wiederfinden, und dann hat es diese unverschämt riesigen Ausmaße, die in keinem Maßstab der Welt in unsere vier Wände passen. Hunderte von Metern Länge – und doch ist es nur ein unbedeutender Haltepunkt. (Wieso kann ein „Punkt“ eigentlich eine Länge haben?)

Wir müssen uns also zurückhalten. Nicht nur in diesem Metier, aber besonders hier gilt: Weniger ist mehr! Der Großstadtbahnhof dient uns bestenfalls als Traumanlage, die ein Traum bleiben wird. Der romantische kleine Bahnhof muß ohnehin schon in seinen Ausmaßen gestaucht werden, damit er modellbahntaugliche Größe bekommt. Der InterCity bleibt dann eben der Paradestrecke vorbehalten.

Stets sollte man Ausschau halten nach den scheinbar so nebensächlichen Dingen im Bahnhof. Die Wirklichkeit ist wesentlich vielfältiger, als es sämtliche Zubehörhersteller der Welt in ihren Programmen anbieten könnten. Erfüllen Sie ihren Bahnhof mit Leben durch Nebensächlichkeiten: ein Sandhaufen, herumstehende Zugschlußlaternen, gammelige Schwellenstapel bringen die überzeugende Atmosphäre.

Lassen Sie sich nicht aufhalten bei der Verwirklichung ihrer Phantasie! Man kann, aber man muß ja nicht alle Normen einhalten. Model railroading is fun – lautet der zutreffende Leitspruch der amerikanischen Modellbahner. Wir sollten ihn uns zu eigen machen. Oswald Huber zeichnete den Trafo hinter dem Bahnhofsgebäude und ließ dabei offen, ob sich diese Szene im Maßstab 1:1 oder (vielleicht heimlich des Nachts) in kleinerer Nenngröße abspielte. Wie auch immer: unseren Humor sollten wir behalten.

Mit dieser Ausgabe von MIBA-Spezial „Stationen am Schienenstrang“ wollen wir für Sie wieder vielfältige Anregungen und Tips bereithalten. Vielleicht befolgen Sie den einen oder anderen Ratschlag und Basteltip. In jedem Fall werden Sie sich aber gut unterhalten.

Martin Knaden

Ein kleiner Nebenbahn-Bahnhof ist ein besonders geeignetes Beispiel, um Nebenbahnromantik in Szene zu setzen. Bruno Kaiser fotografierte seinen Bahnhof Ettenheim.
Lutz Kuhl beschäftigte sich mit dem Bau eines schmalen Schüttbahnsteiges.

MIBA zum Kennenlernen

Sie wollen mehr über den MIBA-Verlag und seine Produkte wissen? Ganz einfach: Ihren Wunsch ankreuzen, diese Seite ausdrucken und an den MIBA-Verlag schicken bzw. faxen.

❒ **Ja,** **bitte schicken Sie mir das MIBA-Verlagsprogramm**

❒ **Ja,** **bitte lassen Sie mir ein aktuelles Probeheft der Zeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen" zukommen.**

❒ **Ja,** **Ich möchte „MIBA-Miniaturbahnen" testen.**

Das MIBA-Schnupperabo: 3 Ausgaben für nur DM 24,90. Als Dankeschön erhalte ich eine praktische Mini-Datenbank oder einen formschönen Kugelschreiber. Wenn Sie „MIBA-Miniaturbahnen" anschließend weiter beziehen möchten, brauchen Sie nichts zu tun und erhalten 12 Ausgaben MIBA und eine Ausgabe MIBA-Messeheft zum Preis von DM 138,-. Andernfalls genügt innerhalb einer Woche nach Bezug des 2. Heftes eine Mitteilung an den MIBA-Verlag.
Unser Dankeschön dürfen Sie aber in jedem Fall behalten.
Dieses Angebot gilt nur innerhalb Deutschlands.

MIBA Verlag
Bestellservice
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg

Fax: 0911/519 65-40
Tel.: 0911/519 65-0

Name/Vorname

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Mein Schnupperabo bezahle ich per:

◯ Bankeinzug ◯ Rechnung ◯ Kreditkarte

Bankbezeichnung/Kartenart

Konto-Nummer/Kartennummer **BLZ/gültig bis**

Datum, Unterschrift

Als Dankeschön hätte ich gerne

❒ den Füller
❒ die Mini-Datenbank

Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß diese Bestellung erst wirksam wird, wenn ich sie nicht binnen einer Woche ab Absendung dieses Formulars schriftlich beim MIBA-Verlag GmbH, Senefelderstr. 11, 90409 Nürnberg widerrufe, und bestätige dies mit meiner zweiten Unterschrift.

Datum, 2. Unterschrift

Was heißt hier „Bahnhof“?

Öfter schon behandelten wir in MIBA-Spezial dieses Thema: um so schwieriger, Ihnen Neues darüber mitzuteilen. Das hat Bertold Langer auch gar nicht vor. Vielmehr geht es ihm darum, eine möglichst elegante Brücke von Vorbildgegebenheiten zu den Modellbahnerfordernissen zu schlagen.

Im Englischen heißt es *station*, auf französisch *gare*, aber die Deutschen prägten für die neue Sache gleich ein neues Wort: *Bahnhof*. Dieser Begriff betont nicht das Stehen(-bleiben) der Züge dort, nicht die Eigenschaft des sicheren Hafens, sondern er umreißt das, was jeder Betrachter in den Bahn-Urzeiten konkret sehen konnte. Da war ein umzäuntes Gelände, welches die eiserne Schienenbahn durch Tore verließ, um ins offene Land zu führen. Hier hielten die Züge, und die größeren Stationen boten ganzen Zuggarnituren Wetterschutz unter der Bahnhofshalle. In der Frühzeit ähnelten die größeren Bahnhöfe also ein wenig den Posthöfen, wo Pferde gewechselt und Postkutschen untergestellt werden konnten.

Je größer die Bahnhöfe wurden, desto weniger ähnelten sie Höfen. Die Zufahrten wurden komplizierter, Hoftore erwiesen sich bald als hinderlich für den Betrieb. Die Gleisanlagen wucherten ins Land hinaus. Die Anlagen für die Lokbehandlung, die den Hofcharakter am ehesten bewahrten, wurden von den eigentlichen Personen- oder Güterbahnhöfen getrennt. So geriet die ursprüngliche Bedeutung unseres Begriffs in Vergessenheit. Wie anders wäre es zu erklären, daß aus ihm sogar die ziemlich widersinnige Neuschöpfung „Busbahnhof“ entstanden ist! Wo, bitte, ist hier die Bahn, wo die Umzäunung? Wenn schon, hätte man besser „Bushafen“ gesagt, denn der angebliche Vorteil der Busse besteht ja darin, gerade nicht spurgebunden zu sein, wobei sie allerdings auf mehr oder weniger verstopften Kanälen ihrem Ziel zustreben müssen.

Am Kopf der Strecke oder Knotenpunkt im Netz

Auch die großen städtischen Kopfbahnhöfe haben heute ihren ursprünglichen Sinn verloren. Als es noch kein eigentliches Eisenbahnnetz gab, lagen sie am *Kopf* – oder *Ende* – einer Strecke. Je mehr Strecken sie im Lauf der Zeit aufnahmen, desto mehr erwiesen sie sich als Betriebshindernis. Die Lokomotiven konnten immer weitere Läufe absolvieren, so daß so mancher wegen des Kopfbahnhofs notwendige Lokwechsel

Immer wieder fasziniert der klassische Kopfbahnhof, und vielleicht ist er ja der Inbegriff des Bahnhofs überhaupt. Links: Frankfurt/M. Hbf im August 1989. Den drei Hallenschiffen aus den achtziger Jahren des 19. Jh. hatte man vor dem ersten Weltkrieg rechts und links je eine weitere Halle angefügt.
Foto: Dieter Kempf
Rechts: Der zweite Münchner Hauptbahnhof von 1884 zur Zeit seiner Eröffnung. Die Gleispaare wurden auf Drehscheiben zusammengeführt, was bescheidene Loklängen voraussetzte. Die Sichelbögen ruhten auf verkleideten Stützen. In Frankfurt war man da moderner!
Foto: BD Nürnberg

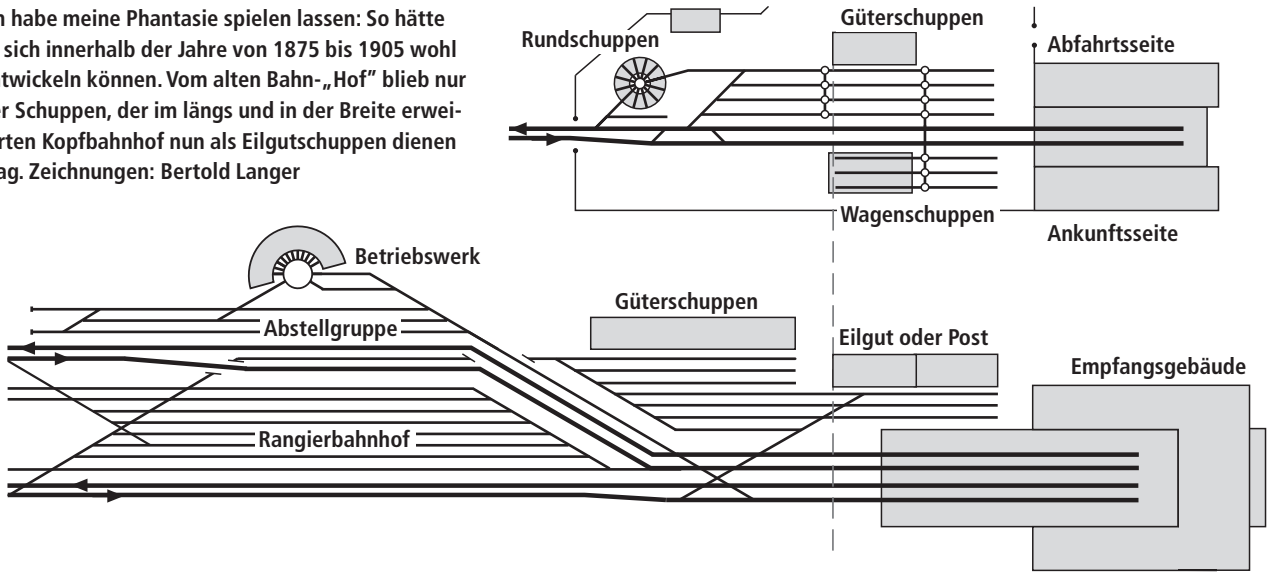
aus maschinentechnischen Gründen nicht mehr erforderlich war. Außerdem entstanden aus freiwilliger oder erzwungener Zusammenfassung einzelner Eisenbahngesellschaften die großen Staatsbahnen, für die aus ökonomischen und ordnungspolitischen Gründen das Netz im Vordergrund des Handelns und Planens stand. So wurden die großen Kopfbahnhöfe zu Knotenpunkten im Eisenbahnnetz.

Ihre Knotenfunktion hätten sie jedoch viel besser ohne die typischen Betriebshindernisse dieser Bahnhofsform erfüllen können. Deshalb strebten die Staatsbahnen nach der Umwandlung von Kopfbahnhöfen in Durchgangsbahnhöfe. Frühe Beispiele hierfür sind Köln oder Düsseldorf. Bei kleineren Bahnhöfen, wie Heidelberg oder Braunschweig, dauerte es Jahrzehnte, bis die Planungen realisiert werden konnten. Im Fall Stuttgarts hat man gar einen gänzlich neuen Kopfbahnhof gebaut, da es damals wegen der verzwickten Topographie keine Alternative dazu zu geben schien.

Die klassischen großen Kopfbahnhöfe haben sich ein wenig von der ursprünglichen Bedeutung des Begriffs „Bahnhof“ erhalten können. Meist sind sie von Kopf- und Flügelbauten geprägt, welche die von einer Halle überspannten Gleise an drei Seiten umgeben. Das Zufahrtsgelände von der vierten Seite her hat sich um ein Mehrfaches verlängert und, sofern es die städtische Bebauung erlaubte, verbreitert. Wo früher vielleicht vier Gleise zweier Strecken lagen, haben sich im Lauf der Entwicklung Lok- und Wagenbahnhöfe angesiedelt. Um den inneren Kopfbahnhof von Güterzugbewegungen zu befreien, wurden im Zufahrtsgelände Rangierbahnhöfe angelegt. Weitere Strecken kamen hinzu, die – den gestiegenen Sicherheitsanforderungen entsprechend – kreuzungsfrei eingeführt werden mußten. Damit vergrößerte sich das Bahnhofsvorfeld abermals.

Um einen Endbahnhof handelt es sich aber auch bei der dreigleisigen Endstation einer Nebenstrecke. Hier braucht man ein Umfahrungsgleis sowie ein Ortsgütergleis. Selbstverständlich sind Personen- und Güterteil eines solchen Stationchens nicht voneinander getrennt. Möglicherweise kommt ein kleiner Lokschuppen hinzu, denn besonders bei Privatbahnen legte man die

Ich habe meine Phantasie spielen lassen: So hätte es sich innerhalb der Jahre von 1875 bis 1905 wohl entwickeln können. Vom alten Bahn-„Hof“ blieb nur der Schuppen, der im längs und in der Breite erweiterten Kopfbahnhof nun als Eilgutschuppen dienen mag. Zeichnungen: Bertold Langer



In Kues an der Mosel endet die Stichbahn von Wengerohr (heute Wittlich Hbf) an der Moselstrecke Koblenz–Trier. Der DB-Bahnhof heißt Bernkastel-Kues, am anderen Ufer lag einst die Moselbahn-Bahnhof Bernkastel Nord. Modellbahnern mag besonders die Lage des Bahnhofs zu der kleinstädtischen Bebauung interessieren. Im Kloster von Kues (rechts oben) hat übrigens der Theologe und Philosoph Nicolaus Cusanus gewirkt. Luftbild: Joachim Hansen, Freigabe durch Bez.-Reg. Rheinhessen-Pfalz 20070-2, 23.11.1988

Rechts: Türkismühle an der Nahetalbahn im Zug der ehemaligen Fernverbindung Mainz–Saarbrücken war während der französischen Verwaltung des Saarlandes nach dem zweiten Weltkrieg Grenzstation. Damals zweigte hier noch die Nebenstrecke nach Hermeskeil ab (Gleis unten links). Wieder ein Bild zum intensiven Lernen: Gleisplan, sowieso, aber wieder sollten wir uns besonders dem Bahnhofs-Ambiente zuwenden. Luftbild: Joachim Hansen, 26.6.1990

Betriebseinrichtungen für die Loks nach draußen: Baugrund und Arbeit waren hier billiger als in der Stadt.

Kopfbahnhöfe auf der Modellbahn

Über die Nebenbahn-Endstation muß nicht viel geschrieben werden, denn sie gestaltet sich recht planungs- und pflegeleicht, weswegen hier kaum Planungsfehler zu erwarten sind. Selbstverständlich muß das Kopfgleis zum Umsetzen der Lok mindestens so lang sein wie die gewöhnlich eingesetzten Loks. Soll der im Personenzug direkt hinter der Lok mitgeführte Güterwagen von hier aus zum Gütergleis gelangen, dann sollte das Kopfgleis auch ihn noch aufnehmen können. Die Lokbehandlungsanlagen sollten, was im übrigen für Lokbewegungen generell gilt, ohne umfangreiche Sägefahrten zu erreichen sein.

Beim Planen eines städtischen Kopfbahnhofs ist genau zu überlegen, welche Teile man nachbilden will, denn in der Regel reicht der zur Verfügung stehende Platz bei weitem nicht, um auch nur wenige der vielen Vorbildgegebenheiten zu berücksichtigen. Bei der Umsetzung ins Modell interessieren:

- der Personenbahnhof mit Empfangsgebäude und Bahnsteigüberdachungen oder Bahnsteighalle,
- der Ortsgüterbahnhof mit Schuppen, Rampen und Freiladegleisen,
- das Betriebswerk,
- die Abstellgruppe für Reisezugwagen,
- der Rangierbahnhof,
- das Vorfeld, darin integriert Bw, Abstellgruppe, Rangierbahnhof oder kreuzungsfreie Streckenüberwerfungen.

Entscheidet man sich für eine die Gleise überspannende ein- oder mehrschiffige Bahnsteighalle, dann kann man den Hallenanfang kurz vor eine quer zur Gleisachse verlaufende Hintergrundkulisse legen. Rolf Knipper hat das auf seiner Anlage „Elberfeld“ vorexerziert. Obwohl seine Station ein Durchgangsbahnhof ist, kann diese Art der Gestaltung voll und ganz auf Kopfbahnhöfe übertragen werden, wenn man das Problem der eingeschränkten Einsehbarkeit hinreichend löst. Die Kopfgleise enden also im nicht einsehbaren Bereich, und in der Tat stellt sich der Eisenbahnfreund lieber auf eine Brücke über dem Bahnhofsvorfeld, als daß er in einer dunklen, unübersichtlichen Halle bei jeder Zugankunft seinen Lieblingen von einem Gleis zum anderen hinterherhechtet.

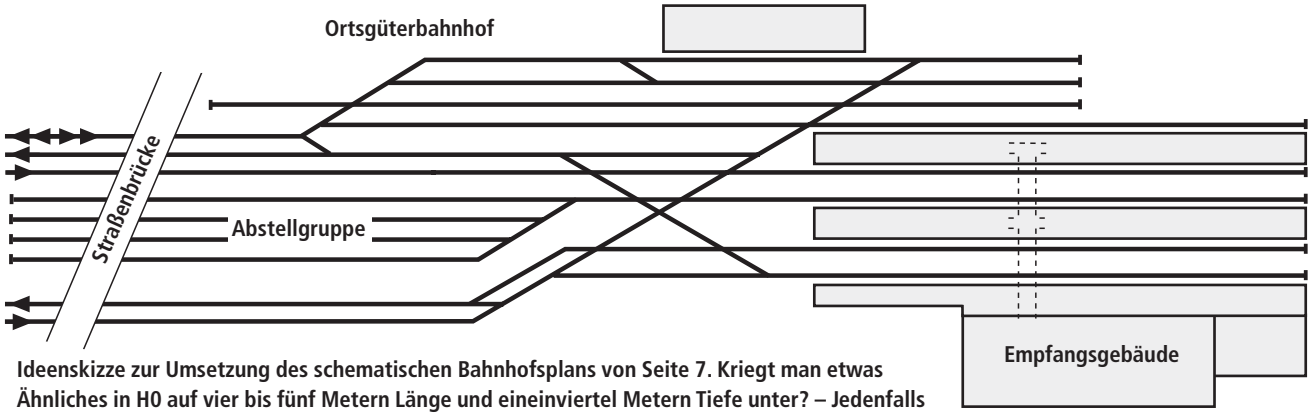
Nachgestaltenswert erscheint auch ein zwischen zwei Straßenbrücken liegender Vorfeldbereich, den möglichst eine mit Doppelkreuzweichen ausgestattete Traverse prägt. Zwei gegenläufige Querungen wären freilich noch schöner, wenn auch u.U. mechanisch und ganz bestimmt sicherungstechnisch noch schwieriger.

Einige Züge werden geradeaus fahren, andere nur Teile des Vorfelds queren, wieder andere werden von ganz außen nach ganz innen kommen. Die querenden Züge bewegen sich nahezu in Schrittgeschwindigkeit, so daß sie in ihrer ganzen Schönheit zu bewundern sind. Eine Abstellgruppe zwischen den Streckengleisen erfordert intensiven Rangierbetrieb. Hier könnte aber auch ein Bw-Teil angedeutet sein, etwa eine Halle für Dieseltriebwagen oder für die S-Bahnloks nebst Waschanlage für die S-Bahnwagen. Oder wie wäre es mit einer Mitropa-Versorgungsstation, wo Speise- und Schlafwagen für die nächste Fahrt ausgestattet werden?

Der Normalfall: Bahnhof mit Durchgangsverkehr

Nach dem Kopfbahnhof, der uns fatalerweise Lust auf immer Größeres macht, nun zum Zwischenbahnhof an der Strecke, in dem nicht alle Reisezüge unbedingt halten müssen. Nach der amtlichen Definiton sind Bahnhöfe Eisenbahnbetriebsanlagen, in denen Züge – betrieblich und verwaltungstechnisch – beginnen und enden können. Demnach brauchen sie – etwa für Übergaben – eine Umfahrungsmöglichkeit. Züge müssen hier also wenden können, um, Lok voran, die Rückreise anzutreten.

Gehen wir von einer eingleisigen Strecke aus, dann haben wir ein durchgehendes Hauptgleis, das im Regelfall ohne Ablenkung befahren wird. In der

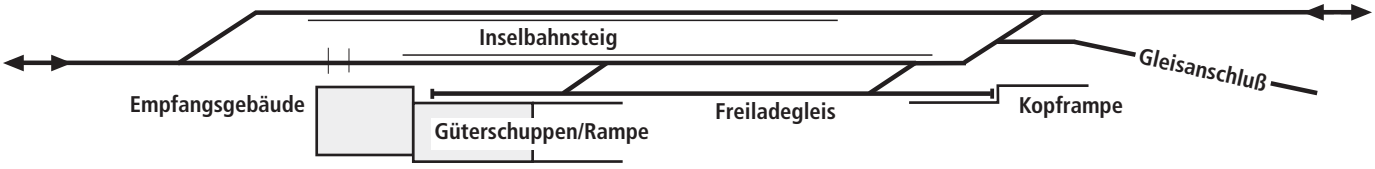


Ideenskizze zur Umsetzung des schematischen Bahnhofsplans von Seite 7. Kriegt man etwas Ähnliches in H0 auf vier bis fünf Metern Länge und eineinviertel Metern Tiefe unter? – Jedenfalls wird's verdammt knapp, und mehr als die Nachbildung von Personenbahnhof, Ortsgüteranlage und einer Abstellgruppe ist nicht drin. Rangierbahnhof und Bw liegen entweder real oder auch nur fiktiv außerhalb der sichtbaren Anlage. Ein eigenes Gleis, parallel zur oberen Strecke, verbindet beide mit dem Personen- und dem Güterbahnhof. Wer statt des Güterbahnhofs ein Bw haben möchte, hat ebenfalls eine Chance, wenn er für den Segmentschuppen noch etwas mehr in die Tiefe geht. Dkw oder Ekw habe ich nicht eigens markiert, welche von beiden wo hin muß, ergibt sich beim Studium des Gleisplans. Zeichnung: Bertold Langer

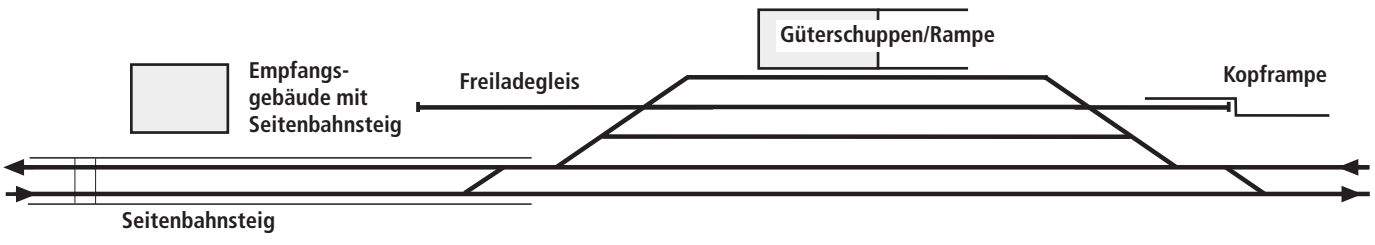
Frühzeit der Eisenbahn, als man der Funktionssicherheit auf Abzweig liegender Weichen noch nicht recht traute, fuhr man jedoch „gerade“ ein (spitz) und über die abzweigende Weiche aus (stumpf). Dies nannte man „Achsensprung“, was die Epoche-1-Anhänger unter uns beachten sollten. Gesprungen sind hier – hoffentlich – nicht die Wagenachsen, sondern es ergab sich ein Achsenversatz zwischen dem hereinund dem hinausführenden Gleis. Trafen sich hier zwei Züge, dann fuhr jeder der beiden also über eine auf „geradeaus“ stehende Weiche ein.

Ein Zwischenbahnhof sollte als Überholungs- und – auf eingleisigen Strekken – als Kreuzungsstation genutzt werden können. Dementsprechend ist die Länge der Gleise zu wählen. Überholungs- und Kreuzungsgleise müssen die längsten für die spezielle Strecke zugelassenen Züge aufnehmen können. Bei Ausnahmen von dieser Regel mußten früher die Fahrdienstleiter benachbarter Stationen darauf achten, daß Überholungen und Kreuzungen im dafür geeigneten Bahnhof stattfanden. Heute werden solche Probleme meist zentral gelöst.

Früher wenigstens gehörte zu den Zwischenbahnhöfen auch die Ortsgüteranlage, also Güterschuppen, Rampe und Freiladegleis. Am Freiladegleis konnten und können immer noch Verladeanlagen von Bahnkunden plaziert sein, etwa die Hochbunker eines Kieswerks oder die Zuckerrübenbühne einer Landwirtschaftlichen Genossen-



Oben: preußischer Landbahnhof mit „Achsensprung“. Die Ladegleise am Schuppen und an der Ladestraße sind jeweils unabhängig voneinander zugänglich. Die Reisenden besteigen ihren Zug vom Bahnsteig zwischen den beiden Hauptgleisen aus.



Unten: badische Station an zweigleisiger Strecke. Personen- und Güterbahnhof sind hintereinander angeordnet. Überholungen finden auf Höhe des Güterbahnhofs statt. Eine recht ansprechende Bahnhofsform, obwohl sie eine größere Längenentwicklung voraussetzt. Zeichnungen: Bertold Langer

Linke Seite: Wie hier in Düren können Modellbahn-Nebenstrecken am Bahnhofsgebäude enden. Zwar ist eine Drehscheibe als Weichenersatz eisenbahntechnisch nicht gerade das Aktuellste, aber wenn ich mich mal an den Bau eines Länderbahn-Bahnhofs heranmachen sollte, dann kommt so etwas in die engste Wahl.
Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

Rechts: Hier der Beweis, daß auch ein kleiner Durchgangsbahnhof seinen Reiz hat. Bahnhof Hirschsprung an der eingleisigen Höllentalbahn hat drei Durchgangsgleise. Auf der Modellbahnanlage würde eine solche Gleislage wohl auch für eine zweigleisige Hauptbahn taugen. Bermerkenswert in dieser Aufnahme vom 23. September 1976 ist u.a. das Ausfahrtssignal, das wegen der Sichtverhältnisse auf der falschen Seite steht.
Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

schaft. Schließlich gab und gibt es noch immer private Gleisanschlüsse für Wagenladungsverkehr, also etwa bei Fabriken oder großen privaten Lagerhallen.

Größere Durchgangsbahnhöfe können über alle unter dem Stichwort „Kopfbahnhof“ aufgeführten Betriebseinrichtungen verfügen. Manchmal kombinieren sie die Eigenschaften eines Durchgangs- und Kopfbahnhofs. Im Nürnberger Hauptbahnhof z.B. machen Züge der Relation München–Würzburg kopf, während die Züge von (Wien–) Passau in Richtung Norden ihre Fahrtrichtung nicht zu ändern haben. Ein anderes Beispiel: Die beiden Streckenäste der Verbindung Aschaffenburg–Mainz/Wiesbaden führen auf Darmstadt Hbf zu. Die früher üblichen Eilzüge Aschaffenburg–Mainz mußten also in Darmstadt Hbf kopf machen, was nach der Einführung von zunächst dampfgeführten und später elektrisch betriebenen Wendezügen kein allzu großes Problem mehr bereitete. Für Güterzüge gibt es eine direkte Verbindung, die Darmstadt auf der dritten Seite des Dreiecks umgeht.

Das Übliche auch auf Modellbahnanlagen

Selbst kleinere Zwischenstationen auf Hauptbahnen zeigen dem Modellbahner, wie wenig er bei seiner üblichen Platzvorgabe machen kann. Im Gegensatz zu Kopfbahnhöfen mit Stumpfgleisen braucht der Durchgangsbahnhof an beiden Enden je eine Gleisentwicklung. hier kann man sich helfen, wie man es z.B. in Darmstadt Hbf oder in Heidelberg Hbf beim Vorbild gemacht hat: Die Südausfahrt beider Bahnhöfe geht ziemlich rasch in eine zweigleisige Strecke über, während die einst umfangreichen Betriebsanlagen und Gleisausfädelungen im Norden bzw. Nordwesten liegen.

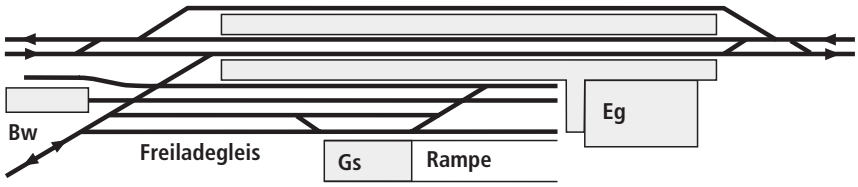
Handelt es sich um einen städtischen Durchgangsbahnhof, dann gilt für die Themenauswahl grundsätzlich das, was bereits über den städtischen Kopfbahnhof angemerkt wurde. Konsequente Auswahl ist alles! Und konsequent sollten Sie sein, wenn es darum geht, sich an die einmal getroffene Auswahl zu halten. Beeinflussen wird Ihre Themenwahl auch, ob Sie „Bahnhof pur“ oder „Bahnhof mit Ambiente“ vorziehen, denn für die Andeutung dörflicher oder städtischer Bebauung müssen Sie kostbaren Platz bereitstellen.

Doch zurück zur betrieblichen Seite des Durchgangsbahnhofs: Wenn er sich in ihrem einfachen oder auch trickreich verschleierten Oval befindet, dann ist er ein Teil dieses Ovals, das Kreisverkehr zuläßt. Nicht umsonst bilden die meisten Modellbahner einen Durchgangsbahnhof nach. Der Modellbahn-Kreisverkehr war ja lange Zeit verpönt, aber er hat auch sein Gutes. Auf der Kreisbahn können Sie ihre Züge so richtig zischen lassen, mitunter auch jenseits der 40% Geschwindigkeitszuschlag, die die NEM zugestehen. Aber selbst wenn Sie diese Art von Kindlichkeit überwunden haben sollten, dann genießen Sie bestimmt, wie Ihr Autotransport-Ganzzug mit Durchfahrtsbeschränkung auf 80 km/h die auf dem Bahnsteig stehenden Reisenden seinen nicht unerheblichen Luftzug spüren läßt: alles ganz nach Vorschrift, aber trotzdem ein Erlebnis für Sie, obwohl Sie ja leider nicht selbst von Ihrer Bahnsteigkante zurücktreten können.

D.m.a.N. einmal anders

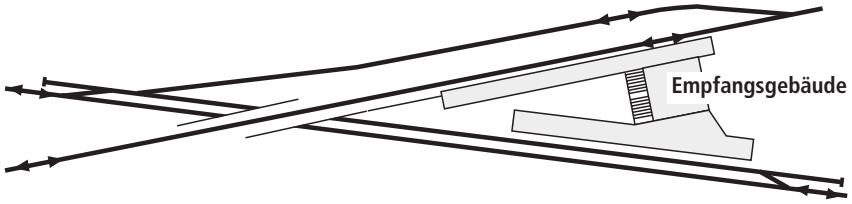
Immer wieder reizvoll ist es, eine Modellbahn-Durchgangsstation auch mit End- oder Kopfbahnhofsfunktionen zu betrauen: „*D*urchgangsbahnhof *m*it *a*bgehender *N*ebenbahn“ – so heißt der Dauerbrenner unter den Modell-Bahnhöfen. Eisenbahntheoretisch handelt es sich um einen *Abzweigbahnhof*, in dem eine untergeordnete Strecke von der übergeordneten abgeht.

Wenn’s ein bißchen mehr sein darf als der Abzweig von Pampa nach Ober-Pampa, böte sich ein städtischer Bahnhof an, in dem Nebenbahn-Wendezüge enden. Um Platz zu sparen, könnte man die Wendezuggleise als echte Kopfgleise ausbilden; deren Verbindung mit der durchgehenden Strecke wäre dann nur an einem Bahnhofskopf herzustellen.



Oben: So könnte der Spurplan für einen Bahnhof aussehen, in dem eine Privatbahn auf eine Hauptstrecke stößt.

Unten: Bei diesem Turmbahnhof besteht eine Gleisverbindung zwischen beiden Strecken. Zeichnungen: Bertold Langer



Wie es hinter dem sichtbaren Teil weitergeht, ob die Strecken wirklich getrennt werden oder ob es bei einer Strecke bleibt, spielt nicht die große Rolle. Besonders attraktiv erscheint auch immer wieder ein Durchgangsbahnhof, in dem Gleise einer Privatbahn in Höhe der Seitenfront des Empfangsgebäudes enden. Legt man den Betriebsmittelpunkt samt Bw und Wagengleisen der Privatbahn in diesen Bahnhof, dann kann der Verkehr auf der Hauptstrecke getrost zum Nebenthema werden.

Bahnhof am Scheideweg

Bahnhöfe, in denen sich eine Strecke in zwei oder mehr Strecken aufspaltet, heißen *Trennungsbahnhöfe*. Vor der Inbetriebnahme der ICE-Strecke teilte sich in Gemünden (Main) die von Würzburg kommende Fernverkehrsmagistrale in Richtung Frankfurt und Richtung Bebra. Bei Gemünden handelt es sich um ein Paradebeispiel des Trennungsbahnhofs, weil die beiden abzweigenden Strecken von ihrer Bedeutung her gleichrangig sind.

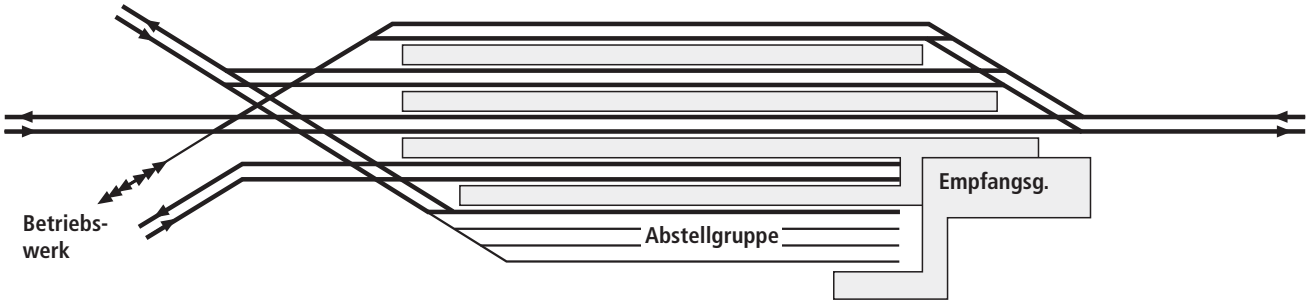
Einen Sonderfall des Trennungsbahnhofs stellt der *Keilbahnhof* dar. Bei ihm liegt das Bahnhofsgebäude in dem Gleiskeil, den die beiden abgehenden Strecken bilden. Ein Beispiel dafür ist Gießen. Hier zweigt von der Main-Weser-Bahn Frankfurt–Kassel u.a. die – allerdings nachrangige – Strecke nach Fulda ab. Am entgegengesetzten Ende des Gießener Bahnhofs verzweigen sich außerdem die Hauptstrecken nach Frankfurt/M und Wetzlar (–Siegen). Gießen ist also mehr als ein einfacher Abzweigbahnhof, aber um einen Keilbahnhof handelt es sich allemal.

Gerade der Keilbahnhof, ganz gleich, ob gleichrangige oder nicht gleichrangige Strecken von ihm wegführen, hat einen großen Reiz für den Modellbahner. Im Zwickel lassen sich neben dem Empfangsgebäude und der Ortsgüteranlage eventuell Abstellgleise oder gar ein kleines Bw unterbringen. Allerdings muß man bei der Planung ganz schön knobeln. Eigentlich brauchte man wegen der abführenden Strecken eine T-förmige Anlage, aber das T genügt nicht, weil die heranführende Strecke ja auch irgendwo herkommen muß. Trotzdem läßt sich bei bescheideneren Anprüchen einiges machen. Ich verweise nur auf meinen Doppelplan und die entsprechenden Schaubilder von Rolf Knipper im längst vergriffenen MIBA-Spezial 9.

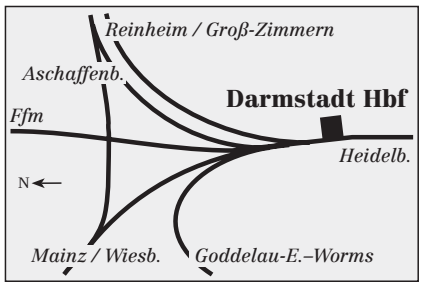
Ich hatte den Keilbahnhof in eine Anlagenecke plaziert, wobei die abzweigenden Strecken dann doch grundsätzlich parallel weitergeführt wurden, eine vor, die andere hinter der Kulisse.

Bahnhof drunter und drüber

Eher ein Exot unter den Stationen ist der sog. *Turmbahnhof*, ein Bahnhof also, in dem zwei Strecken einander auf verschiedenen Ebenen kreuzen. Als prominentes Beispiel dafür sei Köln-Deutz genannt. Hier überqueren die aus Köln Hbf über die Hohenzollernbrücke führenden Strecken die Fortsetzung der rechten Rheinstrecke von



Zu diesem Spurplan für einen Knotenpunkt hat mich Darmstadt Hbf inspiriert. Jedoch treffen sich hier nur vier Strecken (-äste), und um die rechte Weichenentwicklung zu reduzieren, wurden die Gleise, die Kopffunktion haben, auch als Kopfgleise realisiert. Mit immensem Aufwand hatte man die Strecken in Darmstadt Hbf kreuzungsfrei eingeführt, wovon oben freilich nicht die Rede sein kann. Allerdings könnten Sie die beiden winkelig abgehenden Strecken kreuzungsfrei zu den Kopfgleisen bringen, falls Sie die nötige Länge zur Verfügung haben. Übrigens ließe sich das Bw direkt links von der Abstellgruppe unterbringen, was aber Sägefahrten nötig machte. Unterhalb der Abstellgruppe hätten u.U. noch ein Postgleis und eines fürs Eilgut Platz. Zeichnungen: Bertold Langer



Zu ihrer Entstehungszeit befanden sich die stählernen und steinernen Gebäude von Frankfurt Hbf auf dem Stand fortgeschrittenster Technik. Die Hallen sind Dreigelenk-Konstruktionen ohne Stützen. Die Schalterhalle wird als eigenständige Bauaufgabe verstanden und nicht etwa als falscher Barockpalast gestaltet. Nur die Spätrenaissanceformen der Bauglieder sind ein Zugeständnis an die Epoche, die offenbar keinen eigenständigen dekorativen Stil entwickeln konnte. Foto: Dieter Kempf

Troisdorf (–Beuel). Durch den U-bahnähnlichen Tunnel (Köln-Deutz Tief) könnte man rechtsrheinisch nach Norden gelangen, ohne den Umweg über den Kölner Hauptbahnhof machen zu müssen. Jedoch spielt Köln-Deutz Tief für den öffentlichen Personenverkehr keine Rolle mehr.

Zum Schluß: Bahnhof am Streckenkreuz

Den *Kreuzungsbahnhof* nenne ich hier zuletzt, weil er den Modellbahnern zur Verfügung stehenden Platz wohl am meisten strapaziert; er braucht nämlich wie der normale Durchgangsbahnhof zwei ausgebildete Gleisentwicklungen und dazu noch mindestens vier Strekkenäste, die überzeugend abgeführt sein wollen.

Als Vorbildbeispiel nenne ich Treuchtlingen, wo sich die gleichrangigen Strecken aus Ansbach, Nürnberg, Ingolstadt und Donauwörth treffen. Seit einigen Jahren liegen hier Weichen, die den IC und ICE 130 km/h im Abzweig erlauben, denn die Züge von Nürnberg nach Donauwörth (–Augsburg) müssen hier ja von links nach rechts queren; die von (Würzburg–) Ansbach nach Augsburg fahrenden bleiben im rechten Bahnhofsteil.

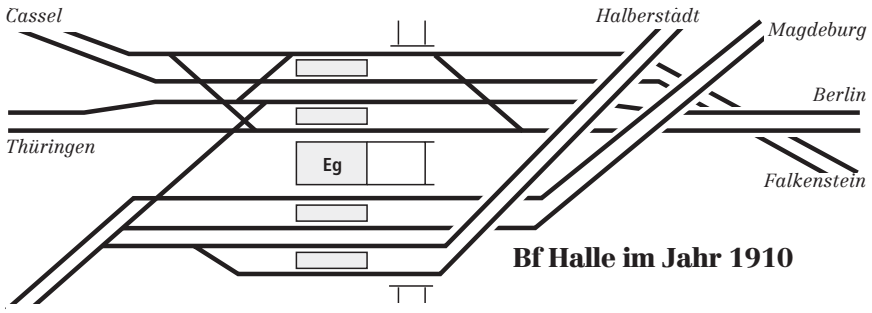
Während in Treuchtlingen das Empfangsgebäude an der einen Außenkante des Bahnhofsgeländes liegt, befindet es sich z.B. im Knotenbahnhof Halle – von zwei Gleisgruppen eingezwängt – in Insellage (*Inselbahnhof*). Die Straßenzufahrt befindet sich in der unteren Ebene. Im Inselbahnhof Hanau hingegen erreicht man das Empfangsgebäude (kann man dort von einem solchen zur Zeit überhaupt sprechen?) über eine Zufahrt von der Straßenbrücke.

Jetzt bin ich durch mit den Bahnhofsformen. Oder fehlt eine? – Ja, da gibt es noch den *Berührungsbahnhof*, in dem sich zwei oder mehrere Strecken nur berühren, so daß direkte Fahrten von einer zur anderen nicht möglich sind.

Zu erwähnen bleiben auch die unter Modellbahnern immer größere Beliebtheit findenden Verknüpfungpunkte von Normal- und Schmalspur mit ihren vielfältigen Ausführungen.

Insgesamt dürfte dieser Überblick zunächst einmal genügen, denn im weiteren Verlauf des Heftes bekommen Sie bestimmt jede Menge Anregungen, die Ihre Planung auf den *point of no return* bringen, und der signalisiert Ihnen: „Genug hin und her überlegt – jetzt geht's endlich an den Bahnhofsbau!"

Bertold Langer



Hier kommen einige Bahnhofsformen zusammen: Durchgangs-, Trennungs-, Kreuzungs- und Berührungsbahnhof! Das Empfangsgebäude in Insellage und die Gleise erreichen die Reisenden „immer unten durch", denn die Gleise liegen über Niveau. Zeichnung: Bertold Langer nach Manfred Berger, Historische Bahnhofsbauten, (Bd. 1), Berlin 1980, S. 231

Beim Bahnhofsbau auf der Modellbahn sind schnell die Grenzen des Machbaren erreicht – der Platzbedarf für eine halbwegs vorbildgerechte Nachbildung wird leicht unterschätzt. Dennoch wollen einige Regeln und Grundsätze beachtet sein, wenn die Gestaltung stimmen soll.

Ideale Modellbahnhöfe

Umsteigen nach Utopia!

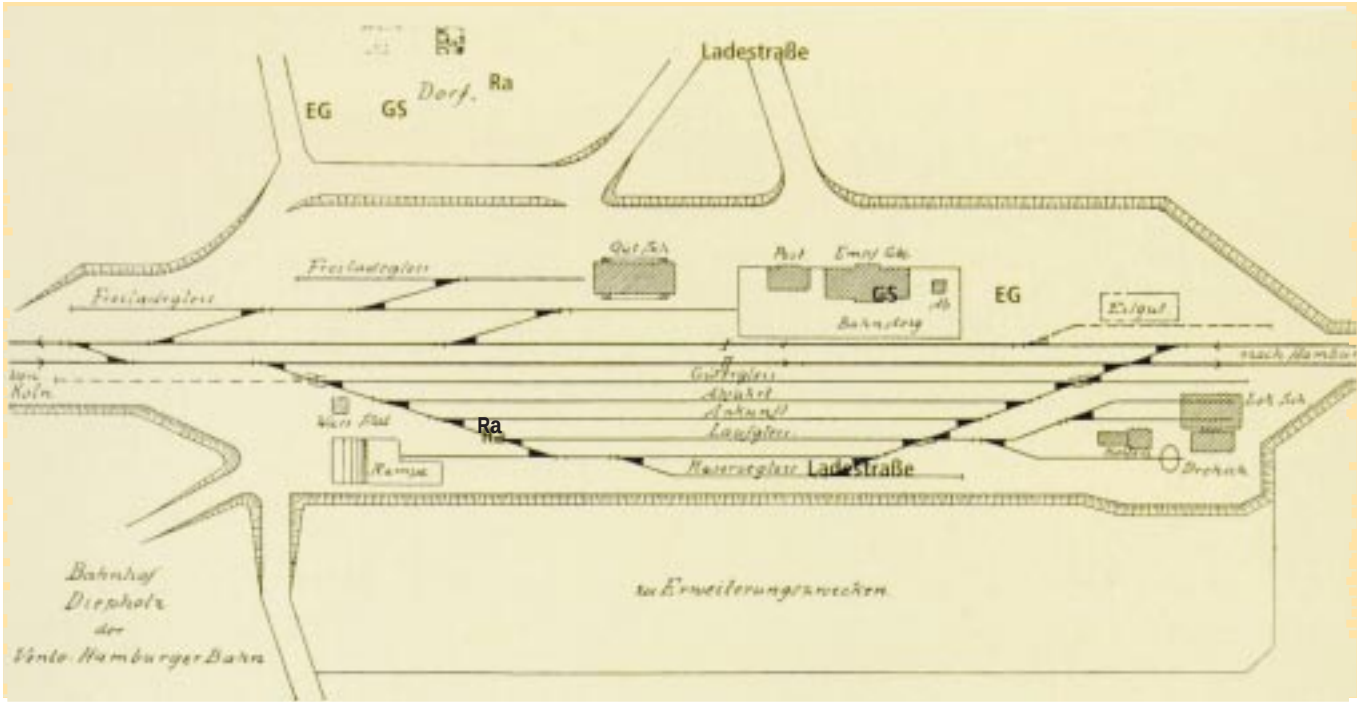
Gute Frage: Gibt es überhaupt so etwas wie einen idealen Bahnhof für die Modelbahn? Vielleicht sollte man dabei besser von idealen Bahnhofsformen, die sich besonders für die Modellbahn eignen, sprechen. Schließlich dürfte es bei der Vielzahl der verschiedenen Möglichkeiten, die das Vorbild bietet, doch eher ein Ding der Unmöglichkeit sein, daraus so etwas wie ein Ideal zu destillieren.

Leipzig Hbf hätte auch in der Baugröße N im Keller eines durchschnittlichen deutschen Reiheneigenheims wenig Chancen, und Hinterkrähwinkel mit zwei Weichen und eineinhalb Gleisanschlüssen ist vom Betrieb her vielleicht doch etwas eingeschränkt (eingefleischte Puristen mögen mir hier ruhig widersprechen). Also heißt es, für den meistens ohnehin zu knappen Platz, der zur Verfügung steht, einen Kompromiß zu finden – das private Utopia im Modellbahnkeller sollte sich schon im Bereich des Machbaren befinden.

Werfen wir doch einen Blick auf das vielbeschworene Vorbild. Meine ganz persönliche Vorliebe gehört Bahnhöfen der Länderbahnzeit. Sie kommen in der Regel mit erfreulich wenigen Gleisen und Weichen aus, ohne daß die Betriebsmöglichkeiten eingeschränkt wären. An manchen Nebenbahnen oder Strecken abseits von Ballungsgebieten, die kein extrem angestiegenes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen hatten, waren in einigen Bahnhöfen diese Art von Gleisplänen bis in die fünfziger Jahre hinein zu finden.

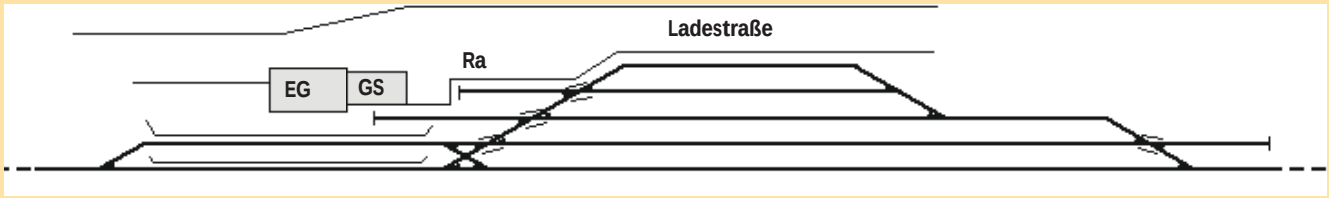
Auffällig ist die Dominanz der Anlagen für den Güterverkehr. Die Anzahl der Bahnsteige beschränkt sich bei Durchgangsstationen häufig gerade einmal auf zwei, während die Gütergleise selbst auf kleinen Bahnhöfen schnell recht umfangreiche Formen

Oben: Der kleine Bahnhof „Barthelsaurach" von Gebhard. J. Weiß bietet auf wenig Raum viele Rangiermöglichkeiten; ein Bw ist ebenfalls vorhanden.
Rechts: Es war einmal. Empfangsgebäude und Bahnsteige des Bahnhofs „Netzig" auf der mittlerweile abgebauten Anlage des Autors.
Fotos: Lutz Kuhl

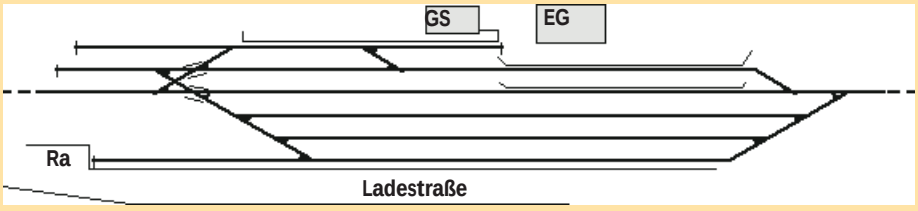


annehmen. Ladestraße, Kopframpe und Güterschuppen sollten auf jeden Fall vorhanden sein. Für ihre Anordnung wurden im Lauf der Zeit verschiedene Standardlösungen entwickelt, um die Rangierarbeiten zu erleichtern und den laufenden Zugverkehr nicht zu behindern und aus denen sich Lage und Zuordnung der einzelnen Gleise ergibt. An diese Regeln können wir uns auch beim Entwerfen unseres Bahnhofs für die Modellbahn halten. Allerdings sind die Gleise für Personen- und Güterverkehr oft hintereinander angeordnet. Daraus ergibt sich aber eine sehr große Bahnhofslänge, die zwar das Rangieren erleichtert, sich für die Nachbildung im Modell je-

Nahezu mundgerechte Modellbahnvorlage: ein kleiner Durchgangsbahnhof mit allem, was dazugehört, einschließlich Bw. Güterschuppen und Empfangsgebäude sind auf einer Seite mit einer gemeinsamen Straßenzufahrt angeordnet, ein gesondertes Gleis für den Eilgutschuppen ist ebenfalls vorgesehen. Zeichnung: Knauer, Der Eisenbahnbau, 1887

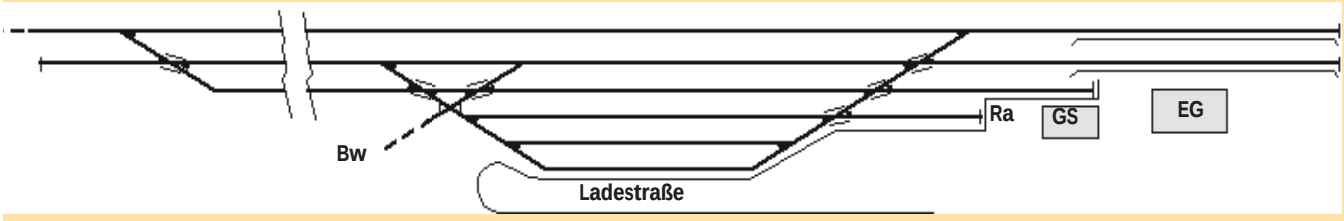


Ein paar Grundsätze zur Bahnhofsgestaltung



Die Anordnung der Gleise für Personen- und Güterverkehr hintereinander ist im Modell aufgrund der goßen Länge nur selten machbar. Beim Vorbild werden auf diese Weise zwar die Rangierarbeiten erleichtert. Bei einer parallelen Lage verringert sich die Länge des Bahnhofs beträchtlich; dafür müssen aber betriebserschwerende Kreuzungen der Hauptgleise hingenommen werden.

Bei Kopfbahnhöfen ist es zweckmäßig, die Gütergleise von beiden Seiten anzuschließen; der Platzbedarf ist in diesem Fall nur wenig geringer als bei einem Durchgangsbahnhof. Wenn es aus Platzgründen nicht möglich ist, sind Ausziehgleise vorzusehen.



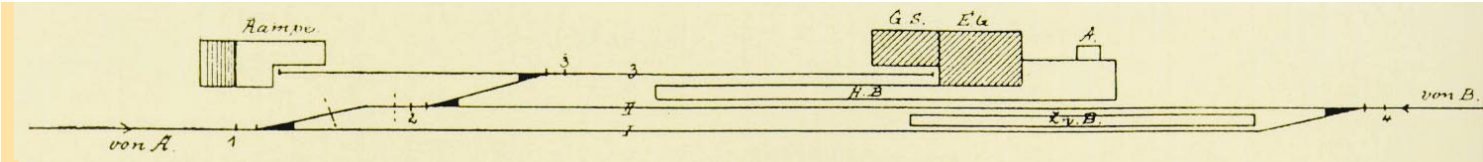


Abb. 32.

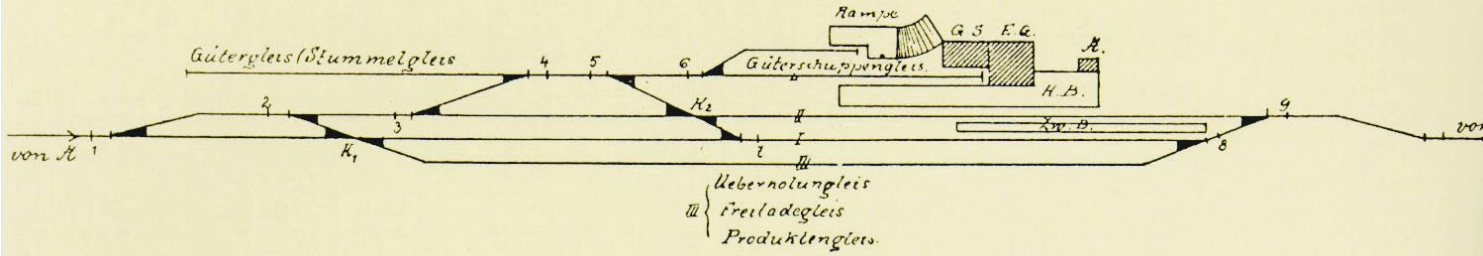


Abb. 33.

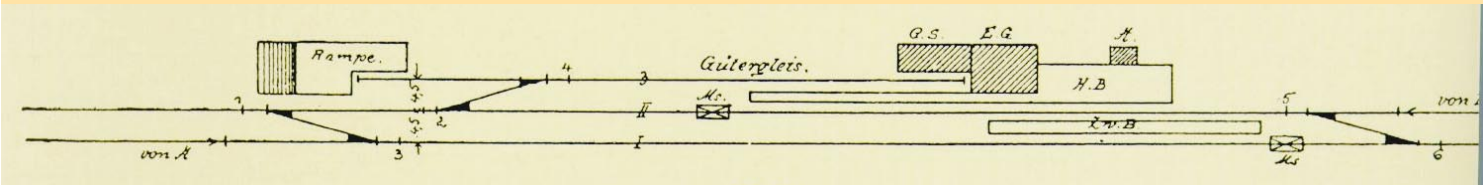


Abb. 34.

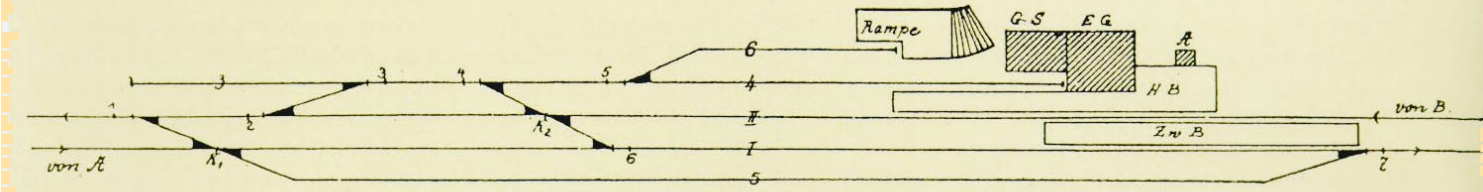
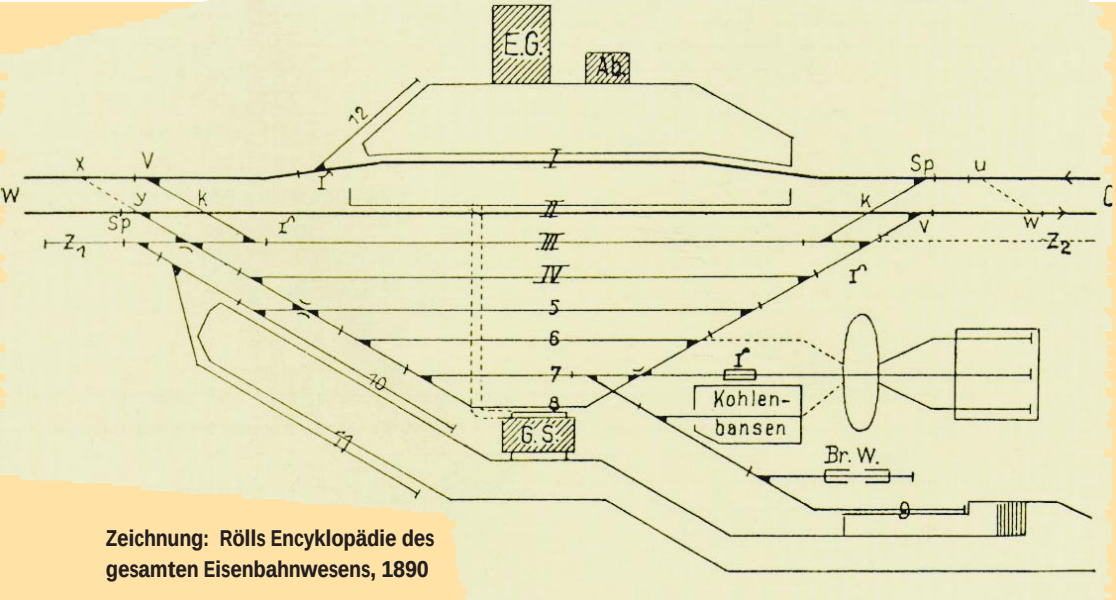


Abb. 35.

Zeichnungen: H. Knauer, Der Eisenbahnbau, 1887

Vier kleine Zwischenstationen preußischer Bauart an ein- und zweigleisigen Strecken. Bei den den beiden Bahnhöfen an eingleisiger Strecke ist der „Achsensprung" bemerkenswert, bei dem die einfahrenden Züge immer über den geraden Strang der Einfahrtsweiche laufen. Bei den Bahnhöfen an den zweigleisigen Strecken erfolgt die Einfahrt immer gegen das Herzstück, Zugfahrten über die Weichenspitze werden vermieden. Bei Rangierbewegungen im Bereich der Gütergleise werden die Bahnsteiggleise nach Möglichkeit nicht berührt, eine Gefährdung von wartenden Reisenden auf diese Weise weitgehend vermieden. Außerdem liegen die Weichen relativ dicht beieinander, so daß die Rangierfahrten zügig erfolgen können und der Weichenwärter nicht so weit zu laufen braucht. Die Rangierbewegungen laufen folgendermaßen ab: „...ein von A kommender Zug hält vor Weiche 6, die Maschine mit den für den Station bestimmten Wagen hängt ab, geht durch Weiche 6, Kreuzung K2 und Weiche 4 nach Gleis 3, wo sie die Wagen absetzt, holt dann aus dem Gütergleis die zur Abgabe bereitgestellten Wagen heraus, fährt hierauf durch die Weiche 4, Kreuzung K2 und Weiche 6 nach Gleis I, setzt die abgeholten Wagen zwischen Weiche 6 und 7 ab und geht endlich durch Weiche 6, Kreuzung K2, Weichen 4,3,2,1, Kreuzung K1 und Weiche 7 vor den Zug."



Zeichnung: Rölls Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens, 1890

Prinzipskizze eines weiteren Zwischenbahnhofs mittlerer Größe mit Bw. Der Güterschuppen ist hier auf der dem Empfangsgebäude gegenüberliegenden Seite angeordnet.

- I Durchgehende Personenzüge
- II Durchgehende Personenzüge
- III Überholgleis f. Güterzüge
- IV Überholgleis f. Güterzüge
- 5 Ankommende Güterwagen
- 6 Abgehende Güterwagen
- 7 Durchfahrgleis
- 8 Güterschuppengleis
- 9 Rampengleis
- 10 Freiladegleis
- 11 dito
- Z Ausziehgleise

Blick über die Gleisanlagen des Bahnhofs Kirchberg in der Nähe Jülich, aufgenommen im Sommer 1989. Rechts der DB-Teil mit den beiden in einem leichten Bogen liegenden Bahnsteiggleisen. Auf der linken Seite die drei Gleise der Privatbahn mit dem bescheidenen Wartehäuschen. Für Modellbahner interessant ist auch die unterschiedliche Farbe des Schotters bei den privaten und den DB-Gleisen.

doch nur wenig praktikabel erweist. Besser ist es in diesem Fall, die entsprechenden Gleise parallel zueinander anzulegen. Liegen dann auch Ortsgüteranlage und Aufstellgleise zu beiden Seiten der Hauptgleise, so sind betriebserschwerende Kreuzungen erforderlich. Aber was beim Vorbild nach Möglichkeit vermieden wird, kann uns auf der Modellbahn nur recht sein.

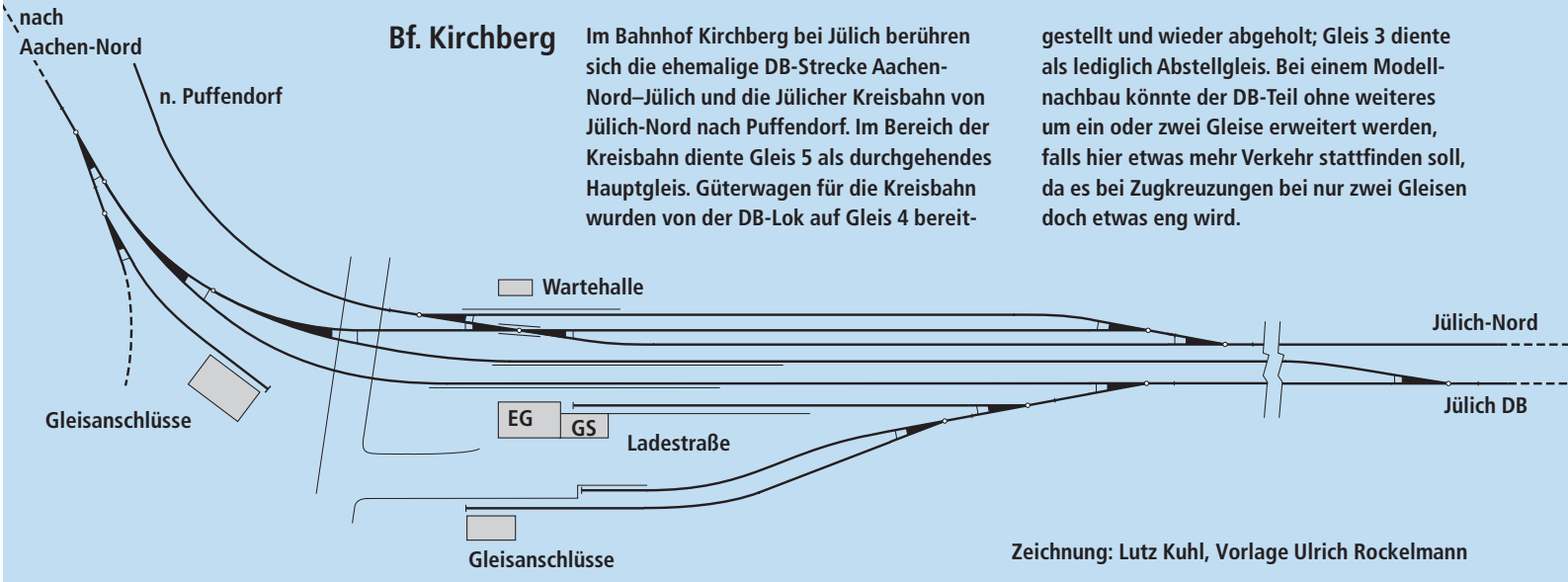
Bahnhöfe mittlerer Größe weisen für den Güterverkehr außerdem ein oder zwei Gleise für ankommende Züge (Überholungsgleise) sowie je ein Gleis für ankommende und abgehende Wagen sowie ein Durchfahrgleis auf. Die jeweilige Zuordnung ist auch in der Bahnhofsfahrordnung festgelegt.

Interessant wird vor allem, wenn es nicht bei dem reinen Zwischenbahnhof mit Durchgangsverkehr bleibt. Nicht zu Unrecht ist daher die „zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn" immer noch das beliebteste Modellbahnthema. Die hier anfallenden Rangieraufgaben etwa bei Zugtrennungen oder dem Zustellen von Kurswagen lassen beim Betrieb kaum Langeweile aufkommen. Eine Abwandlung dieses Themas: In einem Bahnhof gehen die Gleise einer Privatbahn und

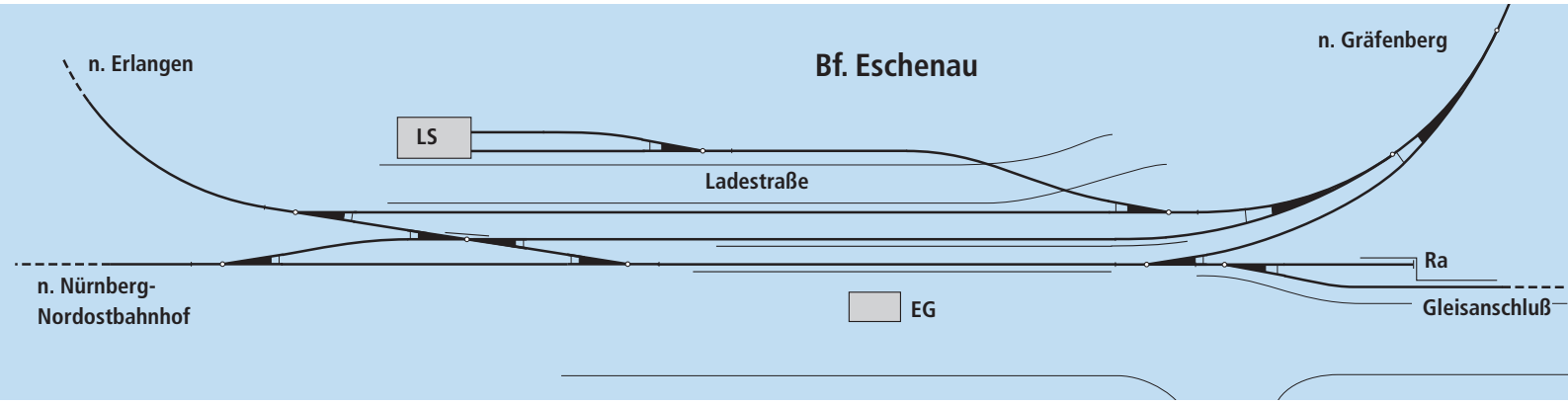
Blick in die Gegenrichtung. Rechts führt die Strecke der Kreisbahn weiter nach Puffendorf (das heißt wirklich so); links daneben das DB-Gleis in Richtung Aachen-Nord mit diversen Gleisanschlüssen.

Bf. Kirchberg

Im Bahnhof Kirchberg bei Jülich berühren sich die ehemalige DB-Strecke Aachen-Nord–Jülich und die Jülicher Kreisbahn von Jülich-Nord nach Puffendorf. Im Bereich der Kreisbahn diente Gleis 5 als durchgehendes Hauptgleis. Güterwagen für die Kreisbahn wurden von der DB-Lok auf Gleis 4 bereitgestellt und wieder abgeholt; Gleis 3 diente als lediglich Abstellgleis. Bei einem Modellnachbau könnte der DB-Teil ohne weiteres um ein oder zwei Gleise erweitert werden, falls hier etwas mehr Verkehr stattfinden soll, da es bei Zugkreuzungen bei nur zwei Gleisen doch etwas eng wird.



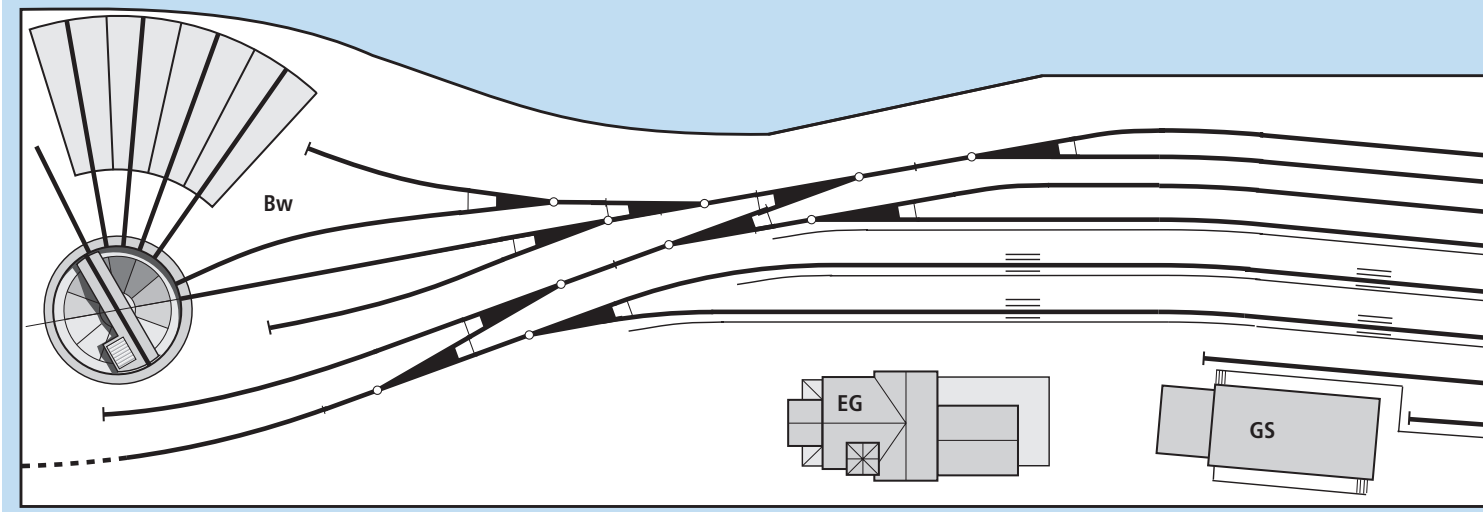
Zeichnung: Lutz Kuhl, Vorlage Ulrich Rockelmann



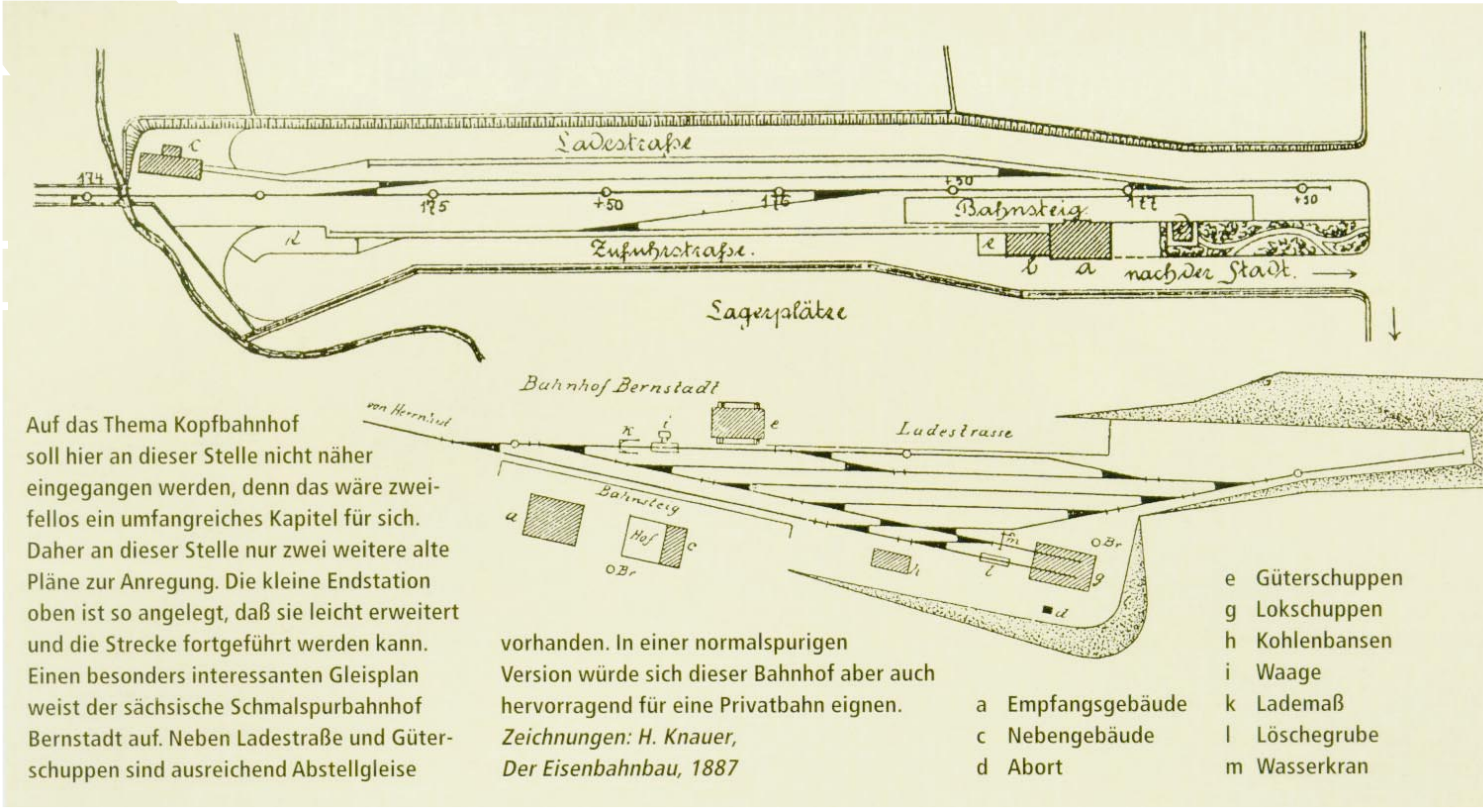
Soeben erreicht der Personenzug aus Gräfenberg den Bahnhof Eschenau, Aufnahme im August 1994. Von der „Seekuh" in Richtung Erlangen ist heute praktisch nichts mehr vorhanden, während in Eschenau nur wenige Gleise abgebaut wurden.

der DB ineinander über. Als Beispiel soll hier der Bf. Kirchberg bei Jülich stehen. Die nicht allzu umfangreichen Gleisanlagen lassen ihn für eine Modellnachbildung besonders geeignet erscheinen. Der Personenverkehr auf der Kleinbahn wurde seinerzeit mit Triebwagen abgewickelt, auf der DB-Strecke kamen lokbespannte Züge und später Triebwagen zum Einsatz. Reger Rangierbetrieb wurde vor allem durch die Übergaben von der Kleinbahn zur DB und umgekehrt ermöglicht; die Gleisanschlüsse zu verschiedenen Industriebetrieben belebten das Ganze mit zusätzlichem Verkehr.

Modellbahnerisch interessanter Betrieb findet auch in Trennungsbahnhöfen statt. Hier teilt sich eine Strecke in zwei oder mehr annähernd gleichwertige Äste. Bei Nebenbahnen können dabei die Gleisanlagen wieder recht bescheiden ausfallen. Gewissermaßen die Grundausstattung zeigt der Bahnhof Eschenau. Hier trifft die Strecke vom Nürnberger Nordostbahnhof auf die legendäre „Seekuh" Erlangen–Gräfenberg. Eckverkehr von Nürnberg nach Erlangen fand hier normalerweise nicht statt; durchgehende Personenzüge fuhren immer nur von Nürnberg oder Erlangen nach Gräfenberg (mehr zum Thema „Nordostbahnhof" in MI-



Der Name ist geblieben, der Bahnhof dagegen völlig neu: Ik's privates Utopia, das der eigentlichen Wortbedeutung (Nirgendwo) recht nahe kommt, denn einmal besitzt der Bahnhof „Netzig" durchaus kein konkretes Vorbild, zum anderen existiert bislang noch nicht viel mehr als die Einfahrweiche. Über den Gleisplan des Bw's ist auch noch nicht das letzte Wort gesprochen, und die gestrichelt gezeichnete Weiterführung der Strecke nach links ist allemal utopisch ... Zeichnung: Lutz Kuhl



Auf das Thema Kopfbahnhof soll hier an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden, denn das wäre zweifellos ein umfangreiches Kapitel für sich. Daher an dieser Stelle nur zwei weitere alte Pläne zur Anregung. Die kleine Endstation oben ist so angelegt, daß sie leicht erweitert und die Strecke fortgeführt werden kann. Einen besonders interessanten Gleisplan weist der sächsische Schmalspurbahnhof Bernstadt auf. Neben Ladestraße und Güterschuppen sind ausreichend Abstellgleise vorhanden. In einer normalspurigen Version würde sich dieser Bahnhof aber auch hervorragend für eine Privatbahn eignen.

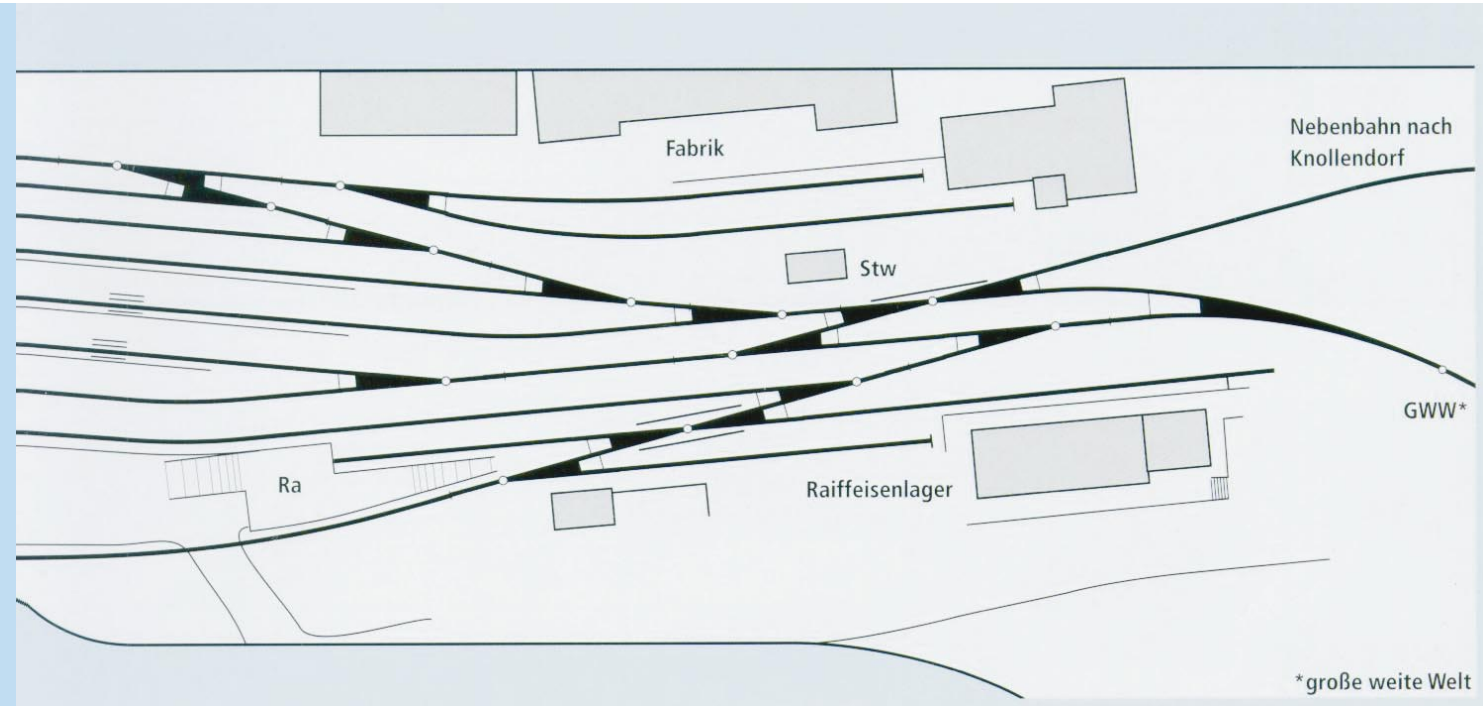
Zeichnungen: H. Knauer, Der Eisenbahnbau, 1887

BA-Spezial 21 „Stadt... Land... Fluß“). Hier wäre ebenfalls der Übergang zwischen der Staatsbahn und einer privaten Eisenbahngesellschaft denkbar.

Mit diesen wenigen Anregungen ist das Thema „idealer Bahnhof“ freilich noch lange nicht ausgeschöpft. Utopia sollte daher in diesem Sinn auch für ein persönliches Ideal und nicht für ein unerreichbares Wunschbild stehen …

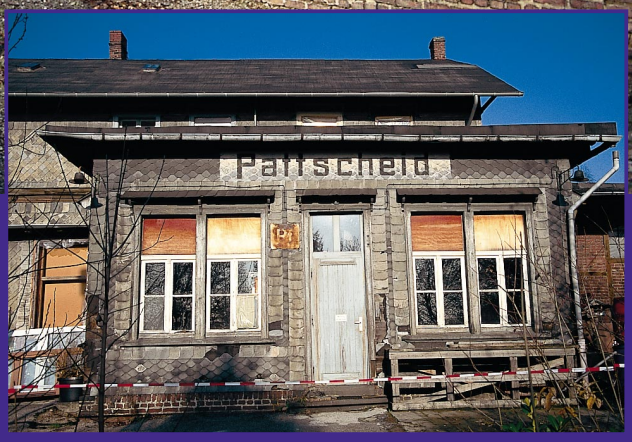
Lutz Kuhl

Eine gewisse Ähnlichkeit läßt sich nicht leugnen: Die Gleisentwicklung im rechten Bahnhofsteil von „Netzig” orientiert sich an der Ausfahrt des Nürnberger Nordstbahnhofs in Richtung Gräfenberg.



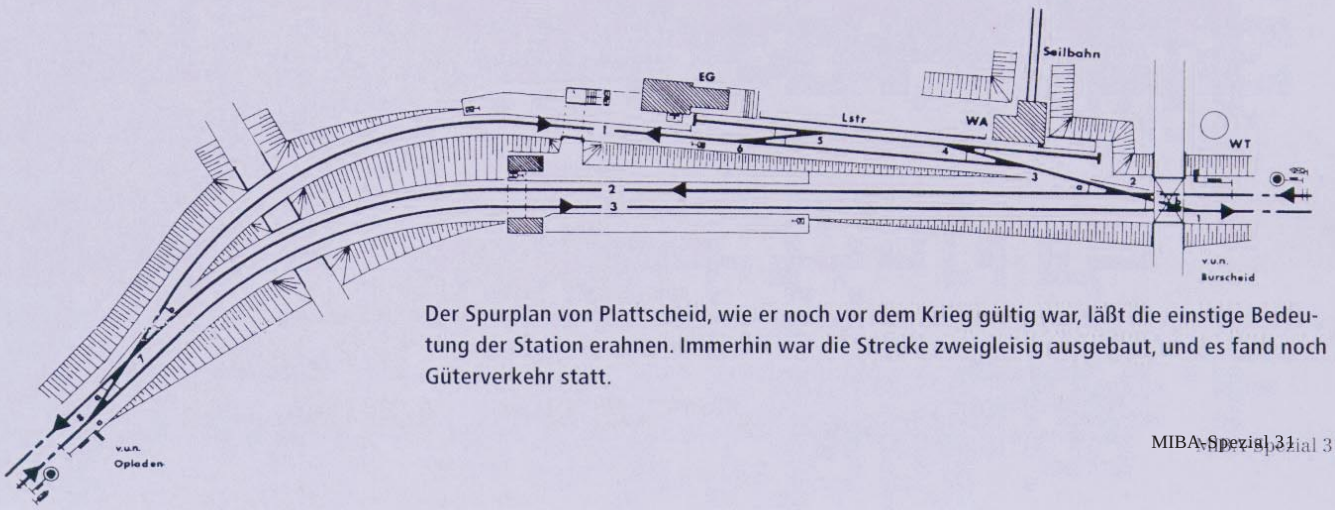
Spuren-suche

Der Bahnhof Pattscheid



Nicht viel hat vom kleinen Bahnhof Pattscheid bis heute überdauert. Der Güterschuppen reichte gerade einmal für einen G-Wagen. Beachtenswert dürfte auf jeden Fall die gemauerte Seitenrampe für den Modellbahner sein. Das Fahrdienstleiterstellwerk „Pf“ ist als Anbau dem Empfangsgebäude vorgelagert. Hier befanden sich sämtliche mechanischen Einrichtungen für den Betrieb.

Das Gleis Richtung Burscheid. Wo sind die Züge? Fast wie ein verkrautetes Feldbahngleis mutet in diesem heutigen Zustand der Oberbau an. Im Hintergrund ist die Straßenüberführung noch gerade auszumachen.



Der Spurplan von Plattscheid, wie er noch vor dem Krieg gültig war, läßt die einstige Bedeutung der Station erahnen. Immerhin war die Strecke zweigleisig ausgebaut, und es fand noch Güterverkehr statt.

MIBA-Spezial 31

Blick auf das recht lädierte EG. Gerüchten zufolge wird es in Kürze nach Orginalplänen instand gesetzt und soll dann als Schulungszentrum eine neue Verwendung finden. Derzeit steht es noch leer.

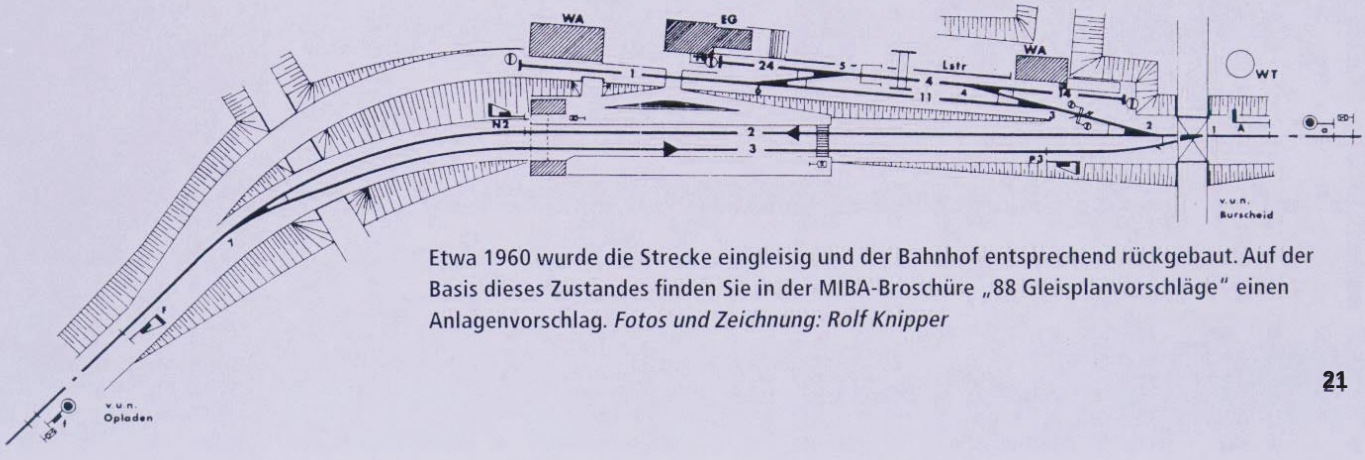
Eine Unterführung verband bis zur Betriebseinstellung die beiden Bahnsteige im unteren Bereich. Eine Treppe führte hinauf zum Empfangsgebäude. Heute finden sich Mengen von Unrat in den Abgängen.

Ganz schwach ist am Durchlaß unter dem Hausbahnsteig noch die Anschrift „Ausgang“ zu erkennen.

Nun hat auch der Fernsprechkasten ausgedient. Für den Zugleitbetrieb ersetzte er bereits Mitte der 80-er Jahre das Stellwerk.

Blick vom unteren Bahnsteig auf das Empfangsgebäude. Die Anordnung der tieferliegenden Durchgangsgleise stellen ein Novum für Stationen dieser Größe dar. Erreichbar waren sie über die beidseitig angelegten Rampen. Die Situation an sich vermag so richtig die (Planungs-)Phantasie anzuregen.

Nur das Gleis 2 ist geblieben – der Bahnhof wurde zum Haltepunkt degradiert. In Kürze wird der Abbauzug das letzte Indiz einer Eisenbahn entfernt haben. Die Natur hat bereits von der einstigen Fußgängerrampe Besitz ergriffen.

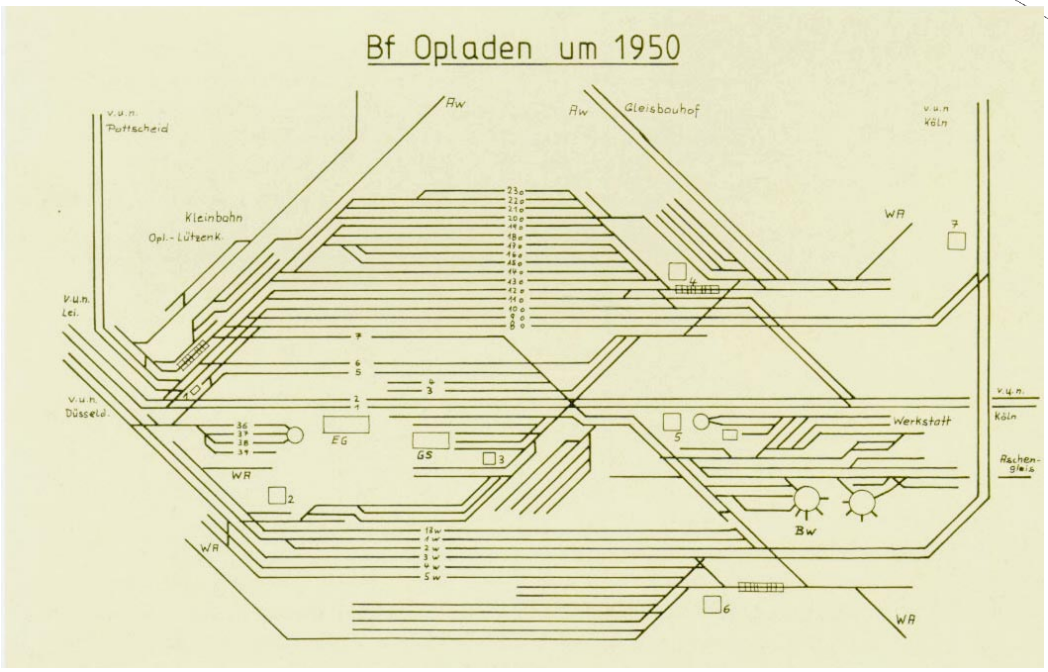


Etwa 1960 wurde die Strecke eingleisig und der Bahnhof entsprechend rückgebaut. Auf der Basis dieses Zustandes finden Sie in der MIBA-Broschüre „88 Gleisplanvorschläge“ einen Anlagenvorschlag. *Fotos und Zeichnung: Rolf Knipper*

Bahnhofs-Variationen

Bahnhof ist nicht gleich Bahnhof. Manche Traumstation muß schon wegen ihrer Größe ein Traum bleiben. Rolf Knipper beschreibt ausführlich, warum ein Bahnhof wie Opladen auch bei großzügigen Platzverhältnissen nicht realisierbar ist. Aber Rolf Knipper wäre nicht unser Anlagen-Planungs-Experte, wenn er nicht auch ein paar Alternativen auf Lager hätte.

So sah einer der Wanddurchbrüche auf der stationären Vereinsanlage der FdE Burscheid aus. Gleismäßig wurde er auch so gebaut, aber die Gestaltung harrte bis zum Abbau der Anlage auf ihre Fertigstellung. Man versuchte hier einfach, zuviel auf zu wenig Raum unterzubringen. Trotz einer Länge von 17 m war ein gescheiter Betriebsbahnhof mit seinem Drumherum nicht darstellbar!



Nur als Schema ist hier der Bf Opladen um 1950 dargestellt. Die Längenausdehnungen entsprechen in der Relation nicht denen der Breite. Das AW und der Gleisbauhof fehlen völlig. Interessant dürften aber die Verbindungen der beiden Hauptstrecken sein. Rechts überschneiden sie sich sogar. Die Steigungsverhältnisse des Vorbildes lassen sich hingegen im Modell wohl kaum umsetzen. Die Kleinbahn Opladen–Lützenkirchen wurde einst mit Straßenbahnwagen betrieben und diente zuletzt nur noch als Werksanschluß. Heute findet man davon überhaupt nichts mehr!

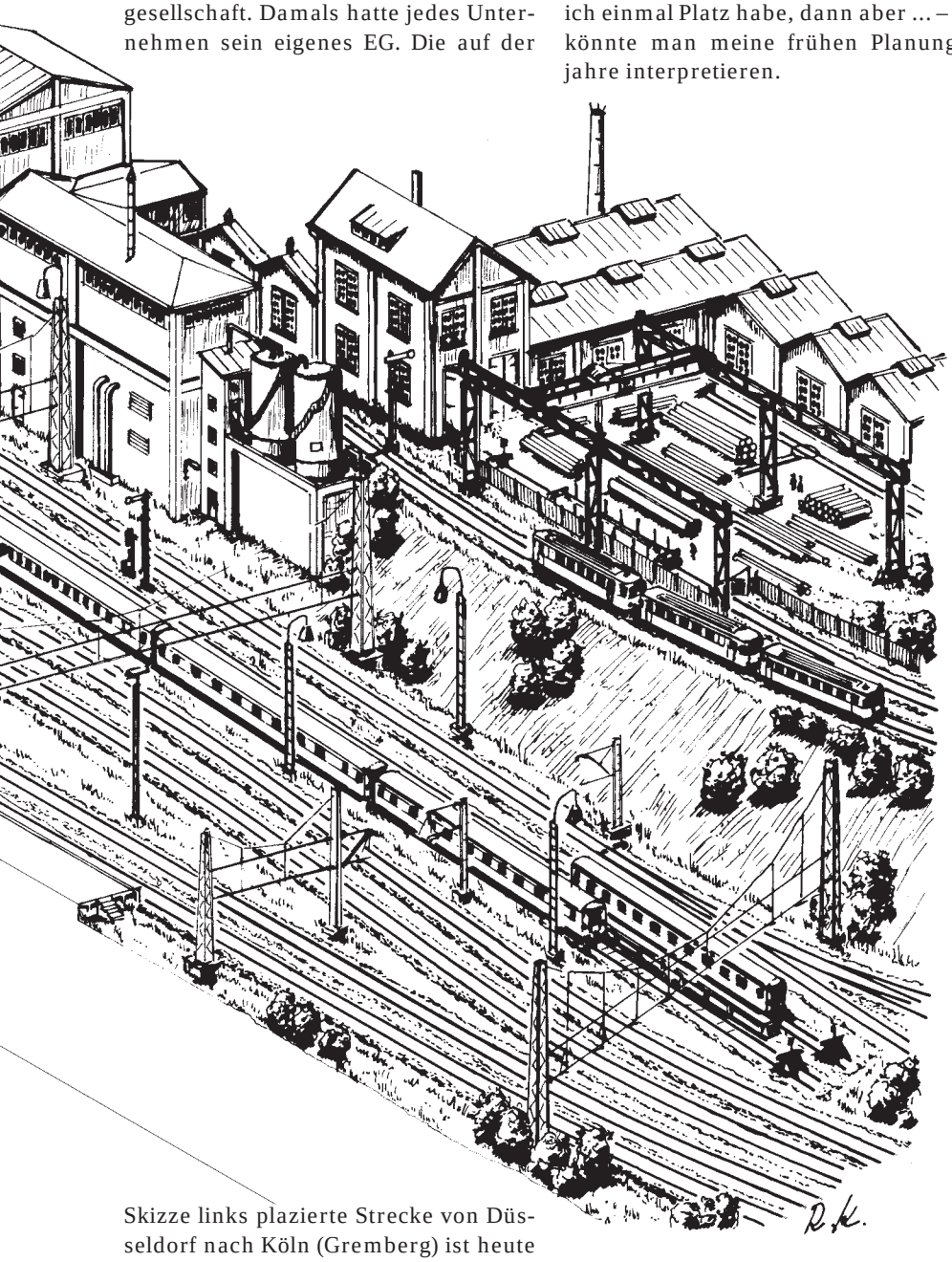
Ca. 5 Kilometer vom Bf Pattscheid entfernt in Richtung Köln endet die bis vor dem Kriege zweigleisig angelegte Strecke im Bf Opladen. Diese Station dürfte wegen seines E-Lok-Ausbesserungswerkes wohl bekannt sein. Zuletzt war es sogar Stützpunkt für die Päsentation der MÄRKLIN-Weihnachtslok. Das Empfangsgebäude und die Güterabfertigung befinden sich in einer recht ungewöhnlichen Insellage.

Dieser Umstand rührt noch aus der Länderbahnzeit her, berührten sich hier die Linien der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft. Damals hatte jedes Unternehmen sein eigenes EG. Die auf der Skizze links plazierte Strecke von Düsseldorf nach Köln (Gremberg) ist heute nur noch dem Güterverkehr vorbehalten. Die Reisezugstrecke von Leichlingen (Wuppertal) nach Köln Hbf tangiert die vorhandenen Bahnsteige. Der Verkehr von (Remscheid-Lennep–) Pattscheid endete in den Gleisen 6 und 7.

Während des Dampfokeinsatzes der Epoche III genoß das umfangreiche Bw mit zwei Drehscheiben einen hohen Stellenwert für die Beschickung der Strecke. Um 1950 wurde dann die Linie auf ein Streckengleis zurückgebaut und Pattscheid gewann als Kreuzungsstation besonders an Bedeutung.

Bahnhofsträume

Natürlich prägte der Bf Opladen meinen Bahnverstand. Ein großer Bahnhof mußte einfach so aussehen! Als H0-Anlage der absolute Traum – und wenn ich einmal Platz habe, dann aber ... – so könnte man meine frühen Planungsjahre interpretieren.



Natürlich blieb es bei einem Luftschloß, denn gerade jetzt, wo Platz vorhanden wäre, steht das Thema nicht mehr an. Man muß sich die Dimensionen solcher Projekte genau vor Augen führen: Im Fall „Opladen in H0“ ergibt sich eine Längenausdehnung von ca 35 m von Einfahrsignal zu Einfahrsignal. Die Tiefe beliefe sich ohne AW so um die 5 m!

Der Wunsch, maßstäblich einem Vorbild nachzueifern, wäre im vorliegenden Fall spätestens jetzt für die meisten ausgeträumt, und dabei handelt es sich nur um eine Eilzugstation! Andere Faktoren, wie Finanzen und Zeitaufwand für einen einzelnen, tragen das Ihre zum Verzicht bei. Auch N oder Z sind nicht das Allheilmittel.

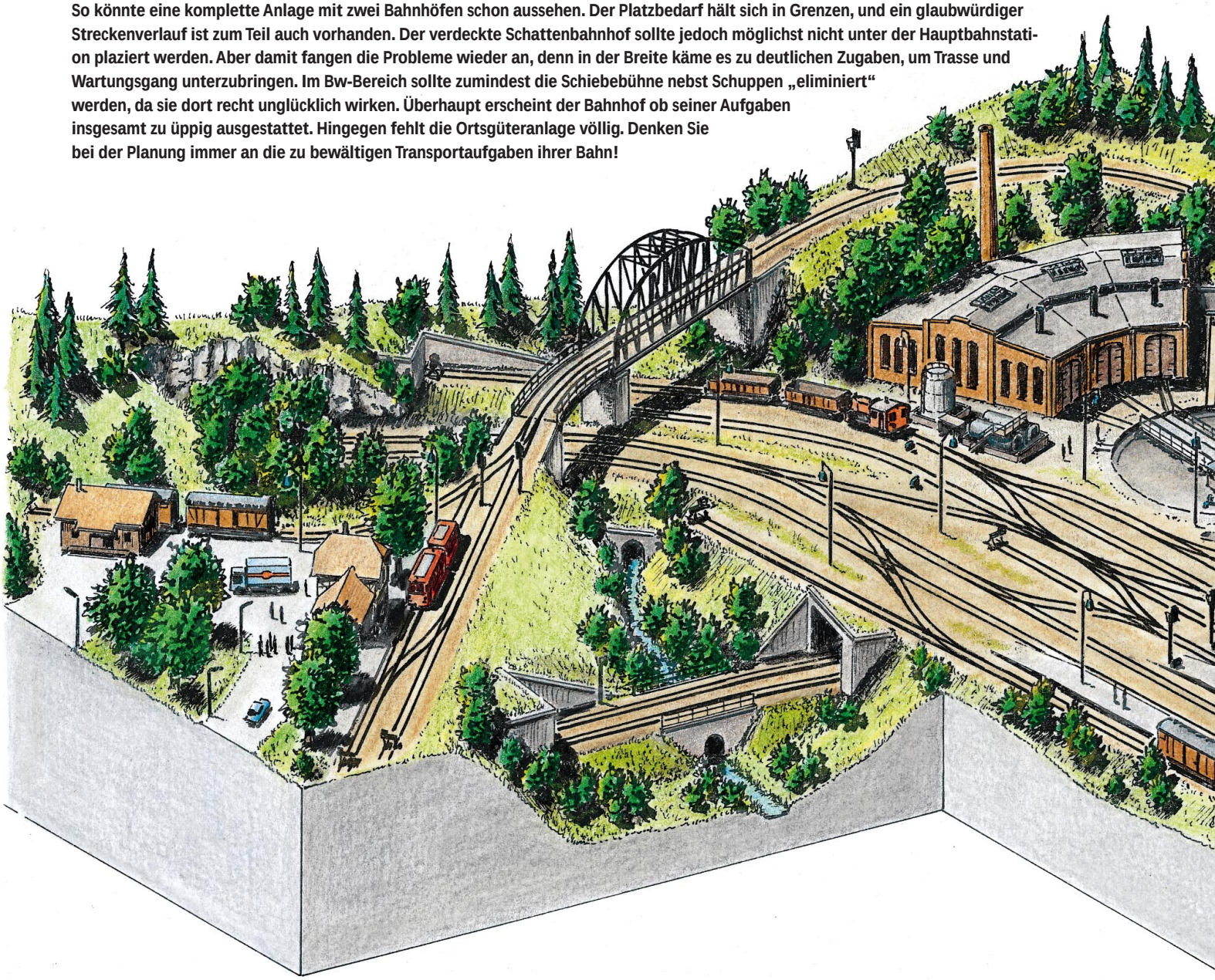
Denn versuchen mußte man es aber doch. Mitte der 70er Jahre entstand die stationäre Vereinsanlage der FdE Burscheid in einem Raum von rund 17 mal 4 Metern. Die Abstellbahnhöfe wurden durch Wanddurchbrüche erreicht.

Aus heutiger Sicht spiegelt sich der Zeitgeist in aller Konsequenz darin wieder. Prägend und als Vorbild stand die REPA-Bahn II von Rolf Ertmer mit dem Bf Altenbeken ganz hoch im Kurs. Nur hat es Herr Ertmer damals schon viel besser verstanden, sein Projekt zu bewältigen. Er nahm Längen- und Breitenstauchungen in Kauf und schloß einen stimmigen Kompromiß mit seinem Vorbild.

Wir hatten es aber noch größer und vermeintlich besser machen wollen. Auf dieser großen Anlage wollte es uns jedoch einfach nicht gelingen, all die angedachten Themen wie Personen- und getrennter Güterbahnhof, Bw, Nebenbahn und Vorortstationen mit Abstellanlagen sinnvoll unterzubringen. In einem Falle mußten die Gleise eines Betriebsbahnhofes getarnt mit einer Straßenüberführung durch eine Trennwand zum Schattenbahnhof geführt werden. Oberhalb im zweiten Stock durchfuhr die Nebenbahn einen Fabrikkomplex, um den Nebenraum zu erreichen. Bekanntermaßen wurde schließlich unsere Anlage 1990 zerlegt.

Auch auf 17 Metern Länge war also in der angedachten Form ein Großstadtszenarium nicht unterzubringen. Wären wir in Rolf Ertmers Spuren gewandelt und hätten wir uns seine Philosophie zu eigen gemacht, könnte heute noch ein „Altenbeken“ in Burscheid stehen, was dem Orginal schon nahe gekommen wäre. Aber damals war die Zeit wohl noch nicht reif für uns.

So könnte eine komplette Anlage mit zwei Bahnhöfen schon aussehen. Der Platzbedarf hält sich in Grenzen, und ein glaubwürdiger Streckenverlauf ist zum Teil auch vorhanden. Der verdeckte Schattenbahnhof sollte jedoch möglichst nicht unter der Hauptbahnstation plaziert werden. Aber damit fangen die Probleme wieder an, denn in der Breite käme es zu deutlichen Zugaben, um Trasse und Wartungsgang unterzubringen. Im Bw-Bereich sollte zumindest die Schiebebühne nebst Schuppen „eliminiert" werden, da sie dort recht unglücklich wirken. Überhaupt erscheint der Bahnhof ob seiner Aufgaben insgesamt zu üppig ausgestattet. Hingegen fehlt die Ortsgüteranlage völlig. Denken Sie bei der Planung immer an die zu bewältigen Transportaufgaben ihrer Bahn!



Der klassische Bahnhof in der Anlage

Der Bahnhof an sich bildet immer den Mittelpunt einer Anlage – eine Binsenweiheit, die uns Herr Nawrocki mit seinem reinen Streckenthema Lügen straft. Zugegeben, es handelt sich dabei um eine der wenigen Ausnahmen, aber auch er kann auf einen verdeckten Schattenbahnhof nicht verzichten. Um den Spieltrieb des Modellbahners zu befriedigen, dürfte vorliegender Entwurf auf den ersten Blick ins Schwarze treffen.

Eine mittlere Durchgangsstation mit abzweigender Nebenbahn gilt wohl als klassische Situation schlechthin. Die Anlagenform als L trennt die beiden Bereiche optisch und liefert zudem eine relativ lange Fahrstrecke. Allerdings bleibt die Nebenbahn vollends sichtbar und verrät damit ihre Schwäche: eine gewissen Unsinnigkeit, denn der Nebenbahnhof liegt zwangsläufig dicht am Ausgangspunkt der Strecke.

Aber immerhin finden wir schon einmal zwei Bahnhöfe. Das macht betrieblich auf jeden Fall Sinn, denn die Bahn hat nun einmal Transportaufgaben zu erledigen. Dazu kann sich dann im Untergrund der zweigleisigen Hauptstrecke noch ein Schattenbahnhof gesellen. An diesem Punkt werden aber nach seiner Überbauung in aller Regel Schwierigkeiten auftauchen, da man nur sehr schlecht bei Störungen im Tiefgeschoß herumfingern kann. (Ich rede da aus leidvoller Erfahrung.)

Gleiswendel könnten die Zugriffshöhen verbessern, aber die Lokmotoren werden merklich mehr belastet, also es geht aufs Material. Besser wäre es, den Schattenbahnhof hinter der Geländekante zugriffsfreundlich – da offen – zu plazieren. Natürlich entstehen wieder Platzprobleme, um entsprechende Verkehrswege für das Wartungspersonal zu schaffen.

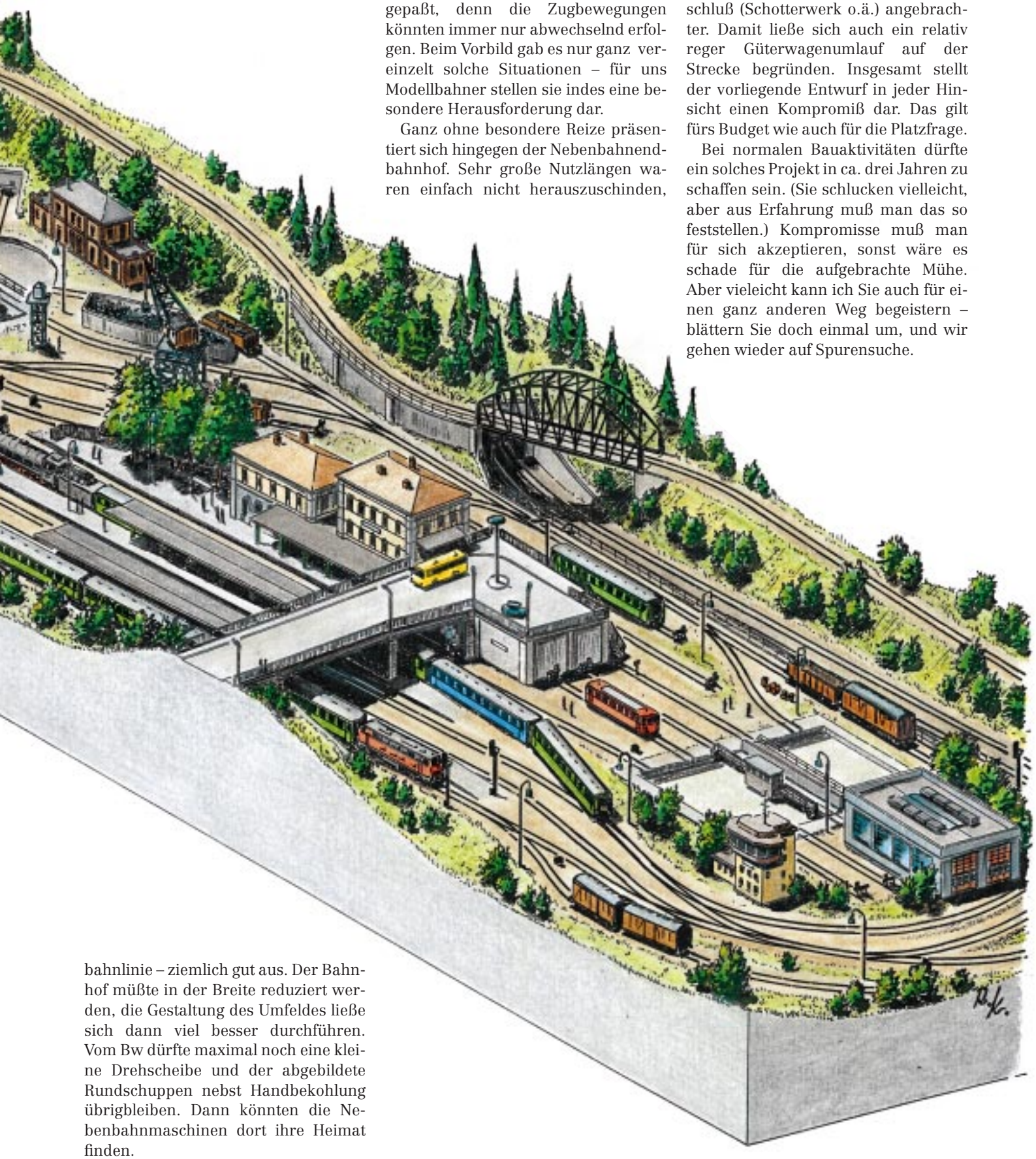
Sie merken es schon, so ganz komme ich mit dieser Art Anlage immer noch nicht zu Rande. Das trifft im besonderen auch für die Bahnhöfe zu. Sicherlich erscheint die Insellage des Empfangsgebäudes mit der Straßenüberführung interessant, aber das Rundherum will nicht passen. Die Ausdehnungen des Bw sind gegenüber der Bedeutung des Verkehres reichlich überdimensioniert. Die klassische Güterabfertigung fehlt hingegen.

Im Grunde mußte wieder einmal viel zuviel in die Anlagenkonzeption. Der Streckenverlauf nutzt den Raum – abgesehen von der zu kurzen Neben-

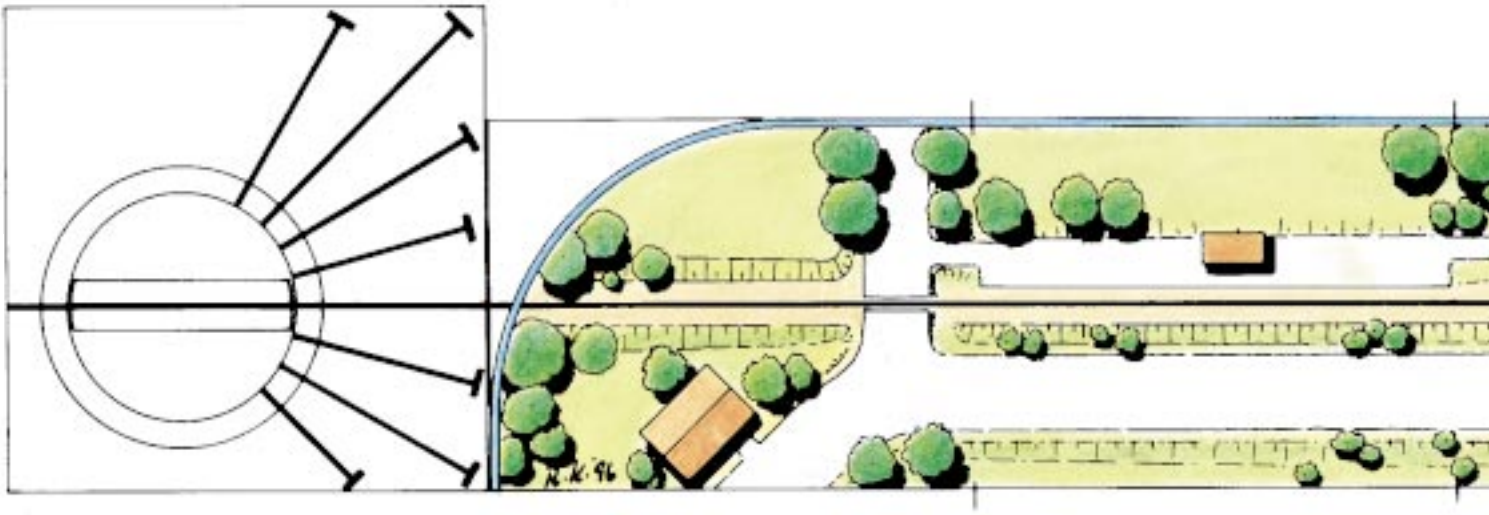
Apropos Nebenbahn, sie kreuzt auf der Skizze unten rechts die Hauptstrecke, um an den ihr zugedachten Bahnsteig zu gelangen. Da Bw läge somit an richtigen Stelle, aber betrieblich hieße es für den Fahrdienstleiter aufgepaßt, denn die Zugbewegungen könnten immer nur abwechselnd erfolgen. Beim Vorbild gab es nur ganz vereinzelt solche Situationen – für uns Modellbahner stellen sie indes eine besondere Herausforderung dar.

Ganz ohne besondere Reize präsentiert sich hingegen der Nebenbahnendbahnhof. Sehr große Nutzlängen waren einfach nicht herauszuschinden, aber für einen VT 95 ist reichlich Platz vorhanden, um das erforderliche Umsetzmanöver durchzuführen. Etwas deplaziert wirkt der an dem abgewinkelten Gleisstumpf gelegene Güterschuppen. Hier wäre ein Werksanschluß (Schotterwerk o.ä.) angebrachter. Damit ließe sich auch ein relativ reger Güterwagenumlauf auf der Strecke begründen. Insgesamt stellt der vorliegende Entwurf in jeder Hinsicht einen Kompromiß dar. Das gilt fürs Budget wie auch für die Platzfrage.

Bei normalen Bauaktivitäten dürfte ein solches Projekt in ca. drei Jahren zu schaffen sein. (Sie schlucken vielleicht, aber aus Erfahrung muß man das so feststellen.) Kompromisse muß man für sich akzeptieren, sonst wäre es schade für die aufgebrachte Mühe. Aber vieleicht kann ich Sie auch für einen ganz anderen Weg begeistern – blättern Sie doch einmal um, und wir gehen wieder auf Spurensuche.



bahnlinie – ziemlich gut aus. Der Bahnhof müßte in der Breite reduziert werden, die Gestaltung des Umfeldes ließe sich dann viel besser durchführen. Vom Bw dürfte maximal noch eine kleine Drehscheibe und der abgebildete Rundschuppen nebst Handbekohlung übrigbleiben. Dann könnten die Nebenbahnmaschinen dort ihre Heimat finden.



Spurensuche im hohen Norden

Selbstredend muß man sich als Modellbahner auch für das Vorbild interessieren. Dampflokspektakeln hinterherlaufen ist allerdings dabei weniger angesagt als vielmehr die Augen offenhalten nach geeigneten darstellenswerten Situationen. Dabei stieß ich unlängst auf ein empfehlenswertes Buch aus dem Verlagshaus Kenning vom Autor Hinrich Rudolfsen mit dem Titel „Die Kleinbahn Ihrhove–Westrhauderfehn".

Hierin wird die Geschichte – im wahrsten Sinne des Wortes – einer typischen normalspurigen Kleinbahn in der norddeutschen Tiefebene beschrieben. Der Autor hat es wohl verstanden den Leser in seinen Bann zu ziehen, auch wenn man, wie ich, persönlich dieses Bähnchen nicht kannte. Heute ist es dafür auch viel zu spät, denn die letzten Streckenreste wurden 1979 rückgebaut. Bertold Langer hat uns die Vorzüge einer privaten Privatbahn mehrfach vor Augen geführt, und ich möchte es an dieser Stelle nachhaltig noch einmal tun. Stellen Sie sich bitte vor: mit zwei B-Kupplern, zwei Personen-, einem Post- und drei Güterwagen startete die Bahn 1912 ihren Betrieb.

Über die Länge der Zugeinheiten braucht man gar nicht zu spekulieren! Kurz waren sie und entsprechend auch die Bahnhofsanlagen. 13 Weichen und rund 12 Kilometer Gleis hat man für sechs Bahnhöfe nebst Strecke verbaut. Bezüglich des Budgets werden wohl jetzt bei den meisten Anlagenplanern keine Probleme mehr auftauchen.

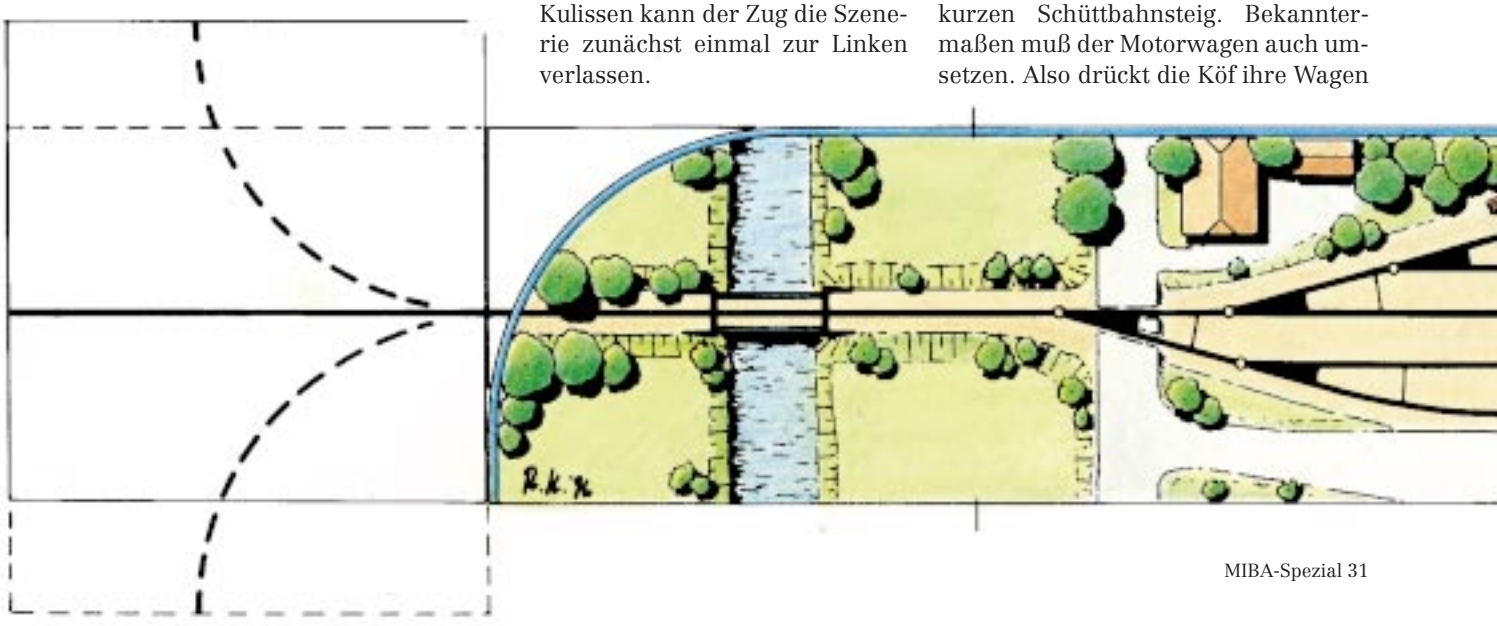
Neben anmachenden Fotos liefert das Büchlein aber auch sämtliche Gleispläne, und hier erfolgte dann bei mir der absolute Durchbruch! Dargestellt ist bei der oberen Skizze der Bf Collinghorst. Das Empfangsgebäude war in den Anfangsjahren eher als Wartehalle zu bezeichnen. Später wurde es durch diverse Anbauten auf respektable Abmaße erweitert. Das bürokratische Erfordernis, daß ein Bahnhof mindest eine Weiche haben muß und dort Züge enden und beginnen können, wird wohl gerade hier besonders augenscheinlich.

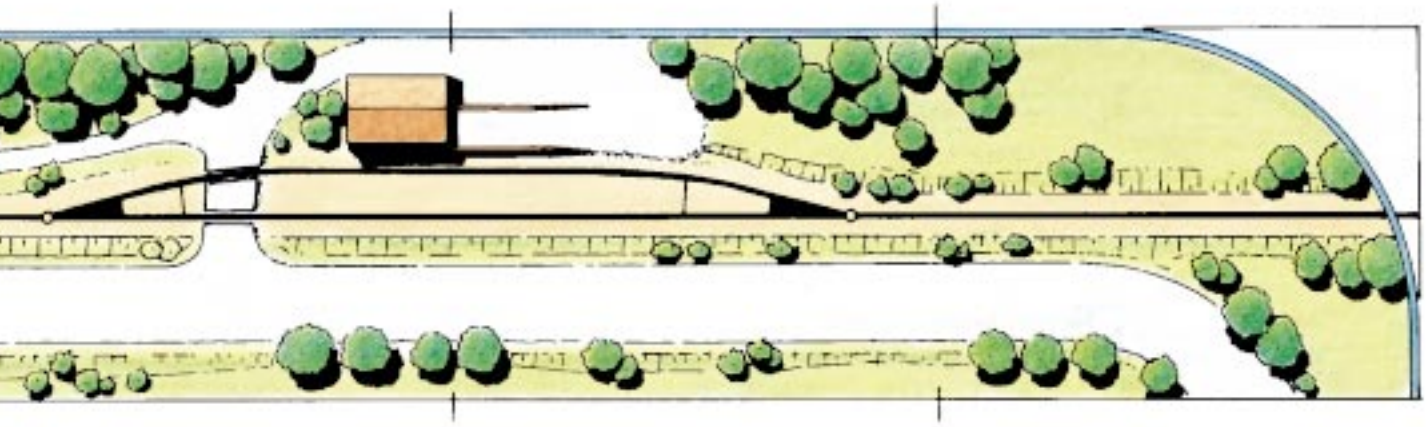
Ja, all dies ist hier möglich, und man sollte es für eigene Planungen durchaus ins Kalkül ziehen. Auf 50 cm tiefen Bur-Modulen läßt sich das Thema mittels drei jeweils 65 cm langen Einheiten plausibel verwirklichen. Links und rechts habe ich jeweils ein Streckenteil zusätzlich angesetzt. Dank der Kulissen kann der Zug die Szenerie zunächst einmal zur Linken verlassen.

Dort befindet sich eine offene „Black Box" mit einer Drehscheibe und zugehörigen Abgängen. Die Abmaße entsprechen dem Modell von Fleischmann. Man erhält auf diese Weise eine Wendemöglickeit ganzer Einheiten bis 30 cm Länge. Gleichzeitig können Kurzzüge abgestellt werden bzw auch einfach die Lok wechseln. Dem Einsatz des neuen Fleischmann-VT-95 nebst Anhängsel stünde also nichts mehr im Wege, falls man auf Privatfahrzeuge verzichten wollte. Die Epoche III kannte ja noch solche Situationen, z. B. der bekannte Bahnhof „Krähwinklerbrücke" an der Wupper-Talbahn.

Für den Güterverkehr würde eine Köf durchaus reichen. Stellen Sie sich also einmal folgende Betriebslage vor: Die Kleinlok brachte einen Stückgut- und einen Rungenwagen gezogen zum Bf Collinghorst. Nach unserer Zeichnung ist ja hier Endstation – vielleicht ging es ja einstmals weiter, aber ein Prellbock markiert heute auf der rechten Seite in Höhe der Kulisse das Ende.

Das Maschinchen setzt nach dem direkten Bereitstellen am Ladegleis um und parkt derweil in Richtung Schattenbahnhof. Nun kommt besagter „roter Brummer" mit Beiwagen aus der Kulisse und hält vorschriftsgemäß am kurzen Schüttbahnsteig. Bekanntermaßen muß der Motorwagen auch umsetzen. Also drückt die Köf ihre Wagen





bis an den Prellbock des Streckenendes. Der Triebwagen rückt bis in Höhe des Güterschuppens vor, entkuppelt und setzt sich wieder vor das andere Ende. Die Zeit für die Rückfahrt ist gekommen und schon steht das Gespann wieder am Bahnsteig. Das Verlassen der Station meldet der Zugführer über Streckentelefon dem Zielbahnhof, in unserem Falle wäre es die Kulissendrehscheibe. Anschließend kann im Blockabstand die Leerfahrt der Köf starten. Wehe-wehe wenn jetzt noch ein weiterer Güterzug käme, der Dispatcher käme ganz schön ins Schwitzen und das alles nur bei zwei Weichen und ein paar Meter Gleis!

Nun mag es für viele von Ihnen nicht ausreichen, so ganz einfach nur einen Bahnhof mit zwei Weichen zu bauen. Auch blieben die Zuglängen doch sehr begrenzt. Dennoch handelt es sich bei dem Entwurf um eine komplette Anlage, und die Schmerzgrenze für die Anzahl der evtl. anstehenden Faulhaberumbauten hält sich in Grenzen. Aber lieber drei vernüftige Loks als 30 Krücken! (Übrigens trifft das natürlich nicht für den angesprochenen Fleischmann-Schienenbus zu.)

Kommen wir zur nächsthöheren Ausbaustufe – einem Endbahnhof. Falls Sie Collinghorst gebaut hätten und eine Streckenverlängerung wünschten, käme der eng an das Vorbild angelegte Bf Westrhauderfehn gerade recht. Nicht, daß es in Natura so war, nein, vielmehr sind seine Dimensionen ebenfalls von den eingesetzten Zuggarnituren geprägt. Also wieder ein Fall für uns. Die Drehscheibe könnte man sogar direkt ansetzen und entsprechend die passende Zugreihung vorsehen. Der eigentliche Bahnhofsteil besteht aus zwei 97,5 cm und einem Endteil von 65 cm Länge. Die Tiefe beträgt 50 cm. Ähnlich wie beim Bf Collinghorst setzen die Züge, bzw. deren Loks außerhalb des Bahnsteigs um. Neben dem Empfangsgebäude befindet sich die Triebwagenhalle, denn beim Vorbild verkehrte u.a. ein Schweineschnäuzchen. Auch Vierachser kamen später und hatten somit ein Dach über Dach.

Der andere Schuppen dient den Dampfern und zur Ausbesserung des Fahrzeugmaterials. Die Behandlungsanlagen waren äußerst bescheiden. Unser Plan zeigt mit dem Kohlenkran sogar eine „aufgemotzte“ Version. Das vordere Gleis dient dem Güterumschlag, vor allem Viehverladung fand dort statt. Die Länge ist recht üppig, aber hier können die Wagen eines Tages für den abendlichen Abtransport gesammelt werden. Ganz rechts schließt sich am Empfangsgebäude direkt der Güterschuppen nebst Rampe an.

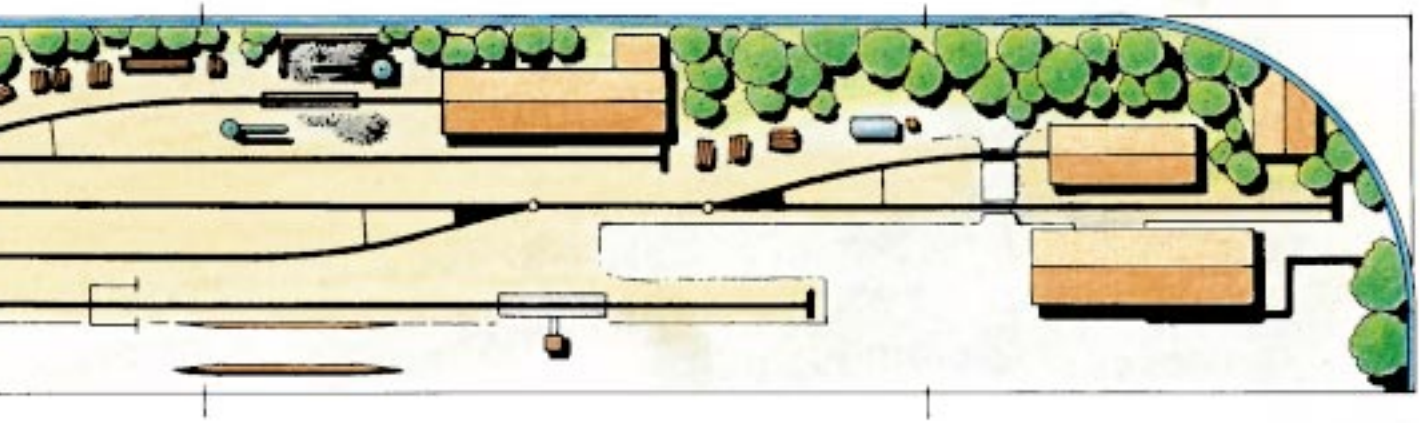
Ganz einfach und dennoch gut – der „Bf Collinghorst“ an der Kleinbahn Ihrhove–Westrhauderfehn im Emsland. Zwei Weichen und und eine Drehscheibe als Schattenbahnhof reichen für einen zünftigen Betrieb durchaus.

In aller Regel fuhren die Reisezüge entgegen den Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift in ein u.U. besetztes Gleis ein, nämlich dann, falls an der Rampe ein Wagen entladen wurde. Durch entsprechende örtliche Weisungen wurde das offiziell geregelt.

Ich halte den Bf Westrhauderfehn für *den* Lokalendbahnhof schlechthin. Hier findet sich alles in bescheidener Form wieder, um einen zünftigen Betrieb auf kleinstem Raum durchzuführen. Das Grundraster ließe sich auch für andere Projekte, ja sogar für das der vorhergehenden Seite umsetzen.

Ich hoffe, bisher Ihre Phantasie oder gar den Baudrang beflügelt zu haben. Für meinen Teil dürfte der Bazillus tief, sehr tief, sitzen, und seien Sie versichert, in der MIBA davon noch mehr zu hören und vor allem zu sehen!

Recht komfortabel präsentiert sich dann schon der Endbahnhof „Westrhauderfehn“. Alles was so eine Station haben muß, ist vorhanden, wenn auch in bescheidenen Formen. Einständige Schuppen – je für Dampfloks und Triebwagen besonders – passen bestens ins Gesamtbild.



Pattscheid – die erste …

Hier schließt sich der Kreis. Diesmal ist er entgegen dem damaligen MIBA-Entwurf in den „88 Gleisplan-Vorschlägen“ auf drei Bur-Modulen von 1,30 Meter mit einer Tiefe von 65 cm untergebracht. Zudem entspricht diese Version dem Vorbild Anfang der 80er Jahre. Die Strecke ist eingleisig, und der Güterbereich hat zur Linken keinen Anschluß mehr.

Auf der Basis vom Peco-Code-75-Programm wurde die Gleisgeometrie angelegt. Ladestraße und Empfangsgebäude liegen in der Waagerechten, und die beiden Bahnsteiggleise im vorderen Bereich fallen nach links hin ab. Das stellt im Moment für den Übergang im angesprochenen Modulraster noch eine Schwierigkeit dar. Um mit Gleichgesinnten aufbauen zu können, wäre also eine spätere Streckenanhebung auf Normalniveau vonnöten.

Betrieblich bietet dieser Gleisplan einiges. Die Topographie der zwei Ebenen stellt beim Vorbild ein Novum dar. Hier teilt sich nicht etwa eine Strecke von der anderen, sondern man hat zu Reichsbahnzeiten den unteren Bereich nachträglich angelegt, um die gewaltige Steigung der alten Einfahrt zu entkräften.

Im Grunde waren drei Durchgangsgleise vorhanden. Es lag also auf der Hand, den Steigungsabschnitt alsbald stillzulegen. Nach dem Kriege war die untere Straßenüberführung zerstört, und die alte Rampe kam für den Gesamtverkehr zu neuen Ehren. Das gestaltete sich vor allem bei den langen Nachkriegszügen recht schwierig, denn mehrere Male mußte u.U. eine 93 mit ihren Donnerbüchsen Anlauf nehmen, um in den Bahnhof zu gelangen.

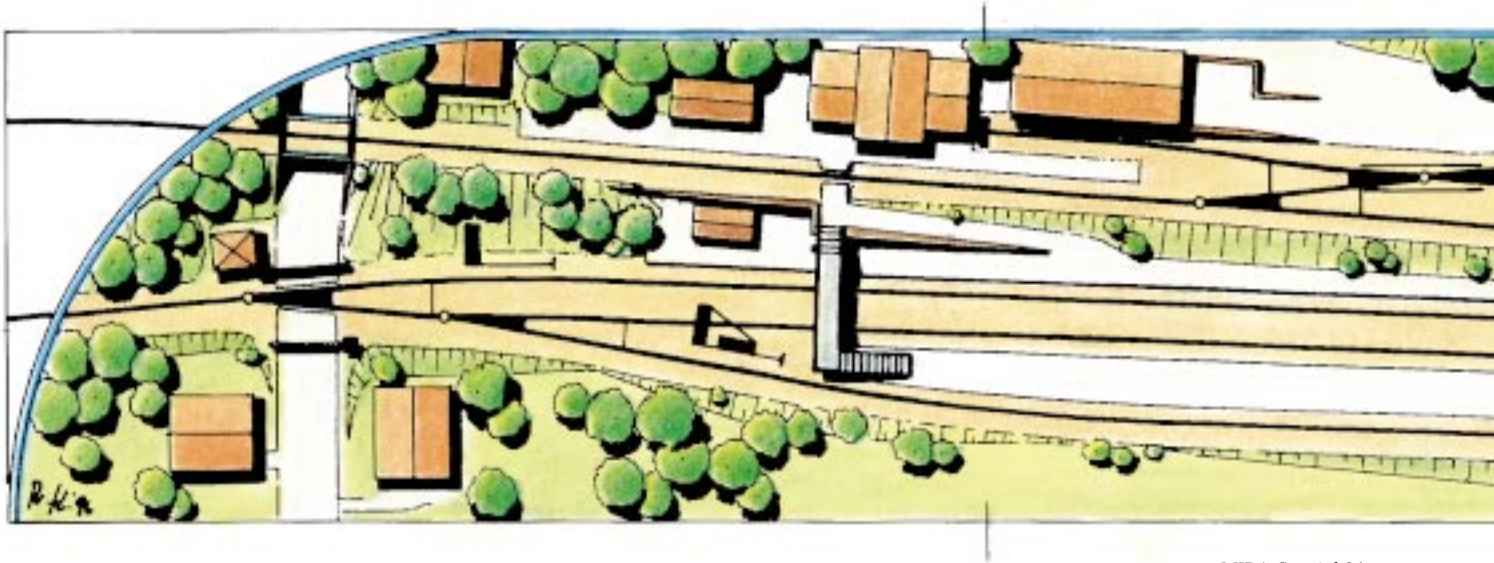
Dieses Provisorium dauerte allerdings nicht sehr lange, denn der Wiederaufbau schritt schnell voran, und die alten Stammgleise kamen wieder in Betrieb. Man legte aus Sicherheitsgründen zudem eine Fußgängerunterführung an, und über die Doppelrampe gelangten die Reisenden dann zum Empfangsgebäude.

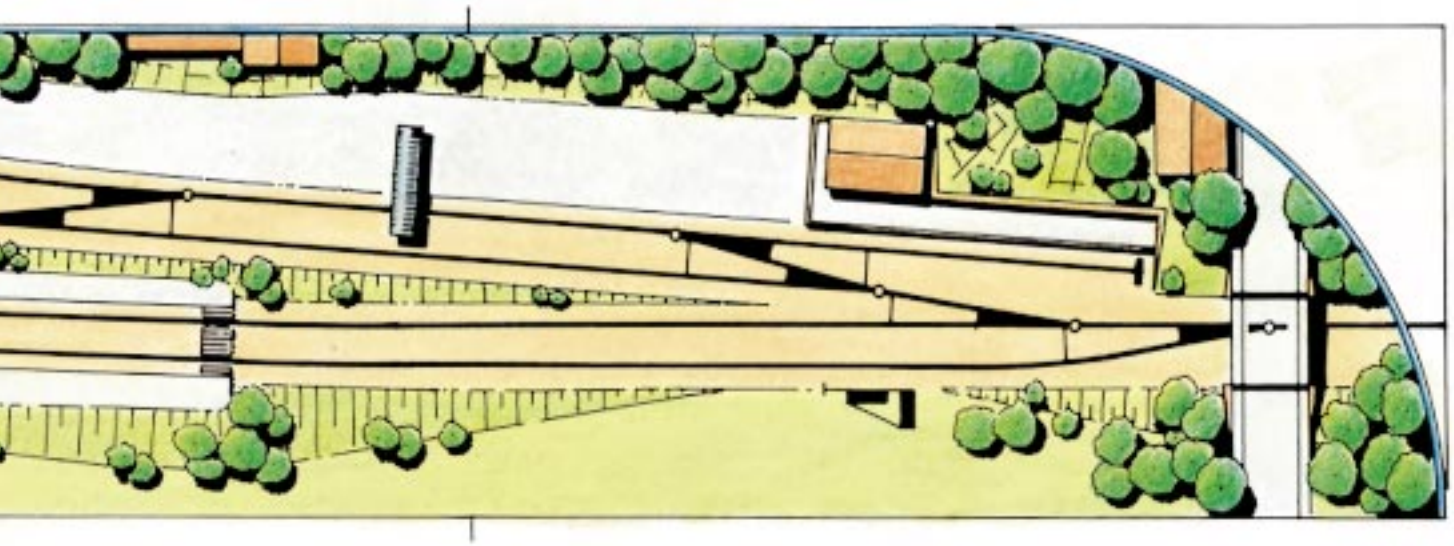
Prägnant erhob sich an der Ladestraße der Bockkran in die Höhe. Er entsprach ziemlich dem Kibri-Modell. Eine Stahlbaufirma hat dort bis zuletzt Großkessel auf Rungen- und Tiefladewagen verfrachtet. Oft waren es Lademaßüberschreitungen, die beim Vorbild besondere Vorkehrungen erforderlich machten. Auch im Modell würde so etwas gut wirken, selbst wenn der Ladevorgang nicht ganz der Realität entsprechen würde. Aber immerhin, wieder einmal Problemstellungen in einem kleinen Bahnhof!

Die Bedienung erfolgte in aller Regel mit der Burscheider Köf und später auch mit einer 290 aus Opladen. Für den Personenverkehr kämen besonders beide Schienenbusvarianten in Betracht. Daneben könnte die V 100 mit Silberlingen oder Umbauwagen verkehren. Als letzte Dampflok zog eine 50kab den abendlichen Personenzug mit Donnerbüchsen und dreiachsigen Umbauwagen gen Lennep und natürlich auch wieder zurück.

Pattscheid – die zweite …

Irgendwie übt die besondere Gleisführung im Bf Pattscheid einen undefinierbaren Reiz aus. Was kann man auf der Basis des Vorbildes darüber hinaus





Auf drei Bur-Modulen läßt sich der Originalplan „Pattscheid" in einer glaubwürdigen Dimension umsetzen. Größer dürfte aber auch schon eine Vorbildvorlage nicht sein.

noch machen? Ausgehend von derselben Längen- und Breitenausdehnung mutiert im vorliegendem Entwurf unser Pattscheid zu einem Trennungsbahnhof. Die einseitige Steigung fordert das ja praktisch auch heraus. Im obereren Bereich könnte eine Privat- oder DB-Nebenbahnstrecke mit äußerst sparsamem Betrieb verkehren. Sie bliebe zunächst einmal auf einer Art Insel, denn alle Umsetz- und Rangiermanöver könnten ohne Berührung der Hauptstrecke durchgeführt werden.

Der eigentliche Durchgangsverkehr einer höherwertigen eingleisigen Nebenbahnlinie spielt sich im vorderen Bereich ab. Zudem fand noch ein Überholgleis mit einer Bahnsteiganbindung Platz. Der Zugang dorthin könnte mit einer Fußgängerbrücke ausgehend von der ursprünglichen Rampe erfolgen. Die Topographie erfordert das ja geradezu zwangsläufig. Links neben der Überführung sollte noch ein kleines Dienstgebäude der DB Platz finden. Darüber hinaus ist auf der rechten Seite ein Staatsbahnstellwerk für den Abzweig in den Privatbahnsektor erforderlich.

Dank der schlanken Peco-Code-75-Gleisgeometrie ist der Einsatz von Vierachsern in optischer Hinsicht akzeptabel. Aus der DKW heraus könnte man auch die weiterführende Strecke zweigleisig anlegen.

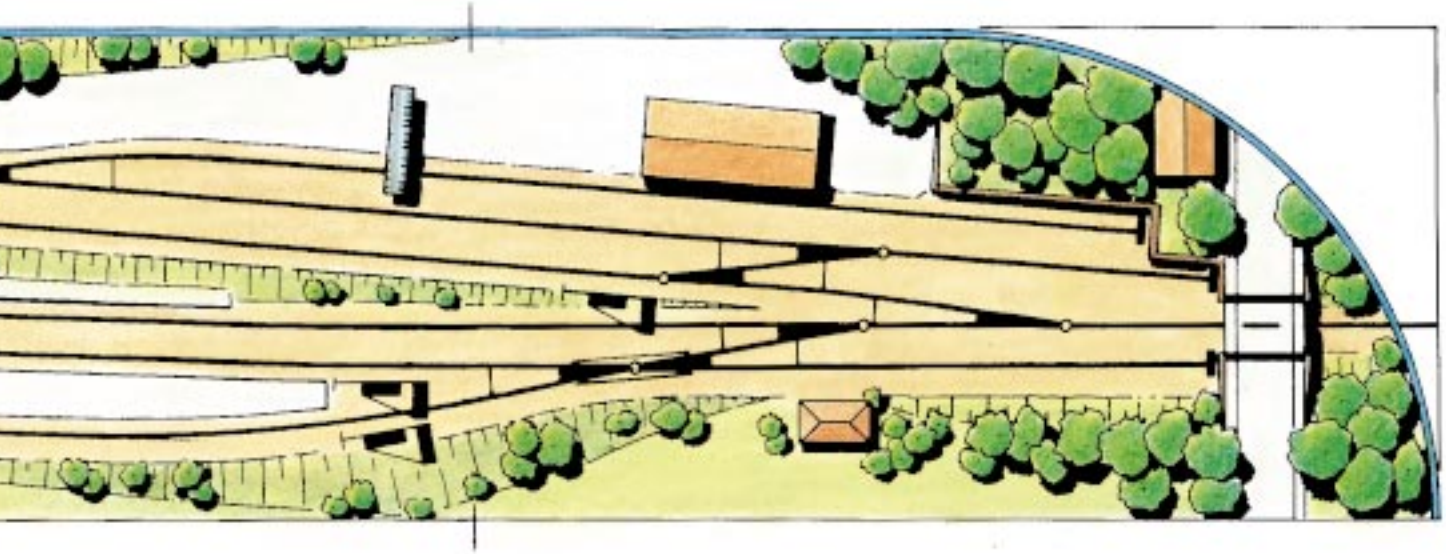
Entgegen dem Original-Pattscheid befindet sich auf der linken Ausfahrt noch ein beschrankter Bahnübergang. Die obere Strecke behielte dann ihre Überführung. Als Empfangsgebäude habe ich bei diesem Entwurf das Modell „Paulinzella" von Kibri vorgesehen. Es paßt aufgrund der Schieferverkleidung und des Grundrisses hervorragend ins Bergische Land.

Die Güteranlagen an sich wurden um ein weiteres Gleis, resultierend aus der zweiten DKW, erweitert. Hier können nun Umsetzmanöver stattfinden, ohne dabei die zur Entladung bereitgestellten Wagen vorübergehend verschieben zu müssen. Das Ziehgleis zur Rechten beinhaltet gleichzeitig die entsprechende Schutzweiche gegen ablaufende Fahrzeuge.

Die vorhergehenden norddeutschen Gleispläne lassen darüber hinaus bestens als Fortsetzung der Privatbahn (oder DB ganz klein) nutzen, und bei Festsetzung von überschaubaren Bauetappen entsteht eine praktikable Anlagenkonzeption, zumal jedes Thema in sich abgeschlossen ist.

An dieser Stelle wollen wir unsere Spurensuche einstweilen abschließen, und ich hoffe, daß Sie für sich selber einige Dinge haben nachvollziehen können. Falls Sie mögen, könnte daraus eine Serie werden, denn im Lande gibt es noch viel Interessantes, leider aber nicht mehr Existentes oder nur noch teilweise Vorhandenes, aufzuspüren. Bis dahin wünsche ich einstweilen ein kurzweiliges Studium. *rk*

Mit diesem Plan haben wir für heute die Endstation erreicht. Er beinhaltet unsere „Spurensuche" in mehrfacher Hinsicht: hier finden wir „Pattscheid" und „Ihrhove" aus dem hohen Norden gemeinsam wieder.



Nebengebäude – rund um den Bahnhof

Zu praktisch jedem Modellbahnhof gehört auch ein mehr oder weniger repräsentatives Empfangsgebäude. Diesem Thema war bereits MIBA-Spezial 8 „Bahnhof!“ gewidmet. So richtig interessant wird ein Bahnhofs-Arrangement aber erst mit den vielen, kleinen Nebengebäuden – von der Wellblechbude bis zur Hauptpost, vom Schmierstofflager bis zum Geräteschuppen. Bruno Kaiser hat einige Beispiele und Anregungen für Sie parat.

Jedem Eisenbahnfreund ist klar, daß zu Personen-Bahnhöfen ein Empfangsgebäude gehört. Manchmal findet man hier alle erforderlichen Einrichtungen, angefangen vom Fahrkartenverkauf über die Wartehalle, Expreßgutannahme, WC, Stellwerk, Kiosk, bis hin zu Dienst- und sogar Wohnräumen für das Personal – alles in einem einzigen Gebäude vereint.

Häufiger wurde jedoch die Aufteilung der genannten Funktionen in verschiedene Bauten vorgenommen. Dies war vielfach die Folge einer erst im Laufe von Jahrzehnten gewachsenen Funktionsvielfalt, die das kleine EG nicht mehr beherbergen konnte. Andererseits war es früher Usus, den Abort angesichts der üblichen sanitären Verhältnisse separat zu errichten.

Ländlicher Nebenbahnhof

Aufmerksame Leser kennen ihn wahrscheinlich schon, den kleinen Nebenbahnhof „Ettenheim“ auf meiner Zungenanlage. Diese Nebenstation weist ein Empfangsgebäude mit Kartenverkauf, Warte- und Diensträumen im Erdgeschoß und im Obergeschoß eine Wohnung für den Fahrdienstleiter auf.

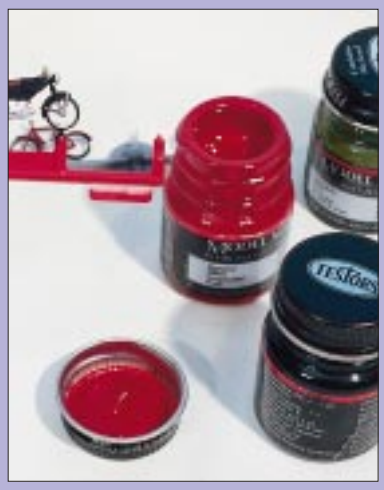
Die Toiletteneinrichtungen befinden sich auf dem Hausbahnsteig in einem separaten WC-Häuschen. Beide Gebäude sind Bestandteil des Pola-Bahnhofs (Art.-Nr. 652) „Unterstetten“ und recht typisch für ländliches Bahngeschehen.

Die Weichen- und Signalstellung wird in der Regel vom Stellwerk aus vorgenommen. Von dem erhöhten Arbeitsplatz aus haben die Beamten in der Tat den besseren Überblick über das Bahnhofsgeschehen. Böse Zungen haben allerdings behauptet, für sechs Weichen und die gerade mal vier Signale des gezeigten, kleinen Bahnhofs wäre der Aufwand eines separaten mechanischen Stellwerks reichlich hoch. Ein kleiner Stellwerksraum im Bahn-

Links: Der Bahnhof Ettenheim, eine kleine Nebenbahnstation mit Stellwerk, Empfangsgebäude, Öllager und Güterbahnhof. Neben dem EG befindet sich die Toilettenanlage. Die Eingänge zum WC für Männer und Frauen wurde seinerzeit schamhaft mit einer Bretterwand getrennt (rechts und unten).

Neben dem WC befindet sich ein Fahrradständer für Bahnpersonal und Reisende. Fahrräder zur Ausgestaltung bieten viele Hersteller an (hier von Auhagen und Kibri). Mit etwas Farbe angemalt wirken sie gleich viel realistischer.

Das Stellwerk von Ettenheim. Zu welchem Zweck die Wellblechbude einst aufgestellt worden ist, weiß heute keiner mehr so genau. Zur Zeit befinden sich defekte Umlenkrollen, schadhafte Oberwagenlaternen und Spannwerkteile darin.



hof hätte es auch getan. Da diese Einrichtung im Pola-Bausatz jedoch nicht enthalten war, habe ich eben das Stellwerk als selbständiges Gebäude errichtet. Außerdem machte es sich recht gut in der Landschaft.

Mit dieser Minimal-Ausstattung eines Bahnhofs wollte ich es aber nocht nicht bewenden lassen. Die Umgebung des Bahnhofs Ettenheim sähe doch ohne weitere Zutaten sehr kahl aus.

Direkt am Stellwerk befindet sich eine Wellblechbude, von der niemand mehr weiß, wozu sie seinerzeit eigentlich aufgestellt wurde oder welchem speziellen Zweck sie diente. Inzwischen haben Wind und Wetter ihre Spuren hinterlassen. Rost und Schmutz machen sie nicht gerade zu einer Zierde im Luftkurort Ettenheim, aber wie es so geht, was einmal steht, behält auch weiterhin seine Daseinsberechtigung, ob nun notwendig oder nicht. Bei meiner letzten „Inspektion“ fand ich dort defekte Wagenoberlaternen, Teile von Spannwerken, Umlenkeinrichtungen und Reste von Seilzügen vor.

Der Sinn der zweiten Wellblecheinrichtung ist da schon eindeutiger: ein Fahrradständer. Hier werden nicht nur die Diensträder der Bahnbeamten abgestellt. Auch die Bahnkunden freuen sich, ihren „Drahtesel“ bei Fahrten in die nahe gelegene Stadt wettergeschützt unterstellen zu können.

Offenbar wurden die Einrichtungen dieses Bahnhofs zur Blütezeit des Bahnverkehrs errichtet. So findet sich am Ende des Hausbahnsteigs ein weiteres Gebäude. Hier sind Öle, Fette und Schmierstoffe untergebracht. In einem kleine Büro wird über die Bestände peinlich genau gewacht.

Der Ziegelbau entstand aus dem Nebengebäude des Kibri-Hauses „Werkswohnung Bottrop“ (Best.-Nr. 8192). Das Dach erfuhr kleine Änderungen. Zum Original-Bausatz gehört ein Taubenschlag. Da diese Einrichtung für die geänderte Nutzung keine Daseinsberechtigung hatte, wurde er entfernt und die Öffnung im Dach verschlossen. Um den Abgasen des eisernen Bollerofens im Lagerbüro das Entweichen zu ermöglichen, habe ich hier ein Ofenrohr installiert.

Wegen des abschüssigen Geländes mußte das Fundament des Backsteinbaus angeschrägt installiert werden. Die hierzu notwendigen Arbeiten können Sie den beistehenden Abbildungen entnehmen.

Hinter der vorgelagerten Weiche am Ende des Stumpfgleises befindet sich der kleine Güterbahnhof von Ettenheim. Es handelt sich um ein bereits recht betagtes, jedoch immer noch erhältliches Faller-Modell (Art.-Nr. 154). Hier ist erstaunlich viel los. Insbesondere Stückgut wird regelmäßig verfrachtet, wie die regen Umladetätigkeiten zeigen. Sollte das Frachtaufkommen weiter anhalten, könnte sogar an den Bau eines kleinen Schuppens für die mit den Rangieraufgaben betraute Kö I oder Köf II gedacht werden. Soweit ist es aber noch nicht!

Am Ende des Hausbahnsteigs soll ein Öl- und Schmierstofflager, bestehend aus dem Nebengebäude der Werkswohnung „Bottrop“ von Kibri, gebaut werden. Im Dach wird lediglich die Öffnung für den Taubenschlag entfernt und mit einer „Blechplatte“ verschlossen. Wegen des Gefälles im Untergrund muß ein schräges Sockelstück aus Polystyrol-Betonplatten entsprechend dem Geländeverlauf angefertigt werden. Die Befestigung erfolgt mit Weißleim. Die Ränder werden mit „Spezialspachtel“ (eine Erfindung von Rolf Knipper bestehend aus Quarzsand, Dispersionsfarbe und Weißleim) angeglichen und die Übergänge mit Schotter und Unkraut weiter gestaltet. Abgestellte Ölfässer und Schilder komplettieren das Arrangement.

Am Güterbahnhof von Ettenheim herrscht rege Verladetätigkeit.

„Hier wird kein Giftmüll zwischengelagert", könnte der Dialog der wild gestikulierenden beiden Arbeiter lauten. Wahrscheinlich handelt es sich aber um ganz harmlose Fässer. Der Bedienstete weiß bei der bestehenden Enge nur noch nicht, wohin er sie bis zur Abholung zwischenlagern soll.

Vorstadtbahnhof

Szenenwechsel! – Vorstadtbahnhof Gremberg auf der Club-Anlage der Freunde der Eisenbahn Burscheid, FdE. Platzbeengt dienen als „Empfangsgebäude" für diesen Bahnhof die Gewölbebögen unterhalb der aufgeständerten Bahnstrecke. Wartehalle, WC und weitere erforderliche Räumlichkeiten fanden hier keinen Platz. Deshalb hat man diese auf den Bahnsteig verlagert. Hier wurde ein langgestreckter Ziegelbau errichtet. In ihm fanden Platz: Wartehalle für die Reisenden, Diensträume fürs Personal, in weiteren Räumen Unterstellmöglichkeiten für Werkzeuge und kleine Transportfahrzeuge, Gepäckkarren sowie Eilstückgut. Nicht zu vergessen die Toiletten!

Das Gebäude stellt einen Umbau aus Industriematerial dar (Revell). Beim Bau wurden die vorhandenen, örtlichen Gegebenheiten, der Nutzungszweck und die Platzverhältnisse berücksichtigt. Insbesondere die Dachkonstruktion erfuhr eine Änderung.

Nebengebäude auf dem Bahnhof Gremberg bei den Freunden der Eisenbahn, FdE, Burscheid. In dem schmalen Ziegelbau sind ein Warteraum, Dienstraum der Bahnbediensteten, Unterstellmöglichkeiten für Expreßgut und WCs untergebracht. „Stell den gespendeten Bierkasten bis heute abend bei uns in den Dienstraum!"

Städtischer Hauptbahnhof

Im städtischen Bereich besteht der „Bahnhof“ in aller Regel nicht nur aus einem, meist großen Empfangsgebäude. Hier gibt es eine Vielzahl an Nebengebäuden. So auch in meiner Stadt. Als Empfangsgebäude fungiert der Bahnhof „Bonn“ von Kibri (Art.-Nr. 124). Das schon recht große Empfangsgebäude wurde um die Expreßgutabfertigung und die angegliederte Post erweitert. An der gegenüberliegenden Seite wurde ein kleiner Busbahnhof angelegt.

Oft befindet sich die Post in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Die Gründe sind einfach: zu früheren Zeiten (muß man ja heute schon sagen) beförderte die Deutsche Bundespost mit ihrer Abteilung Bahnpost einen Großteil des Frachtaufkommens über die Schiene mit der Deutschen Bundesbahn. Insofern war die direkte Nachbarschaft von Post und Bahnhof fast schon zwingend; so auch auf der gezeigten Anlage. Nach der Privatisierung beider Einrichtungen ist diese sinnvolle Verknüpfung leider – wie ich meine – aufgelöst worden. Für die Gestaltung modernsten Post- und Bahnwesens wäre die gezeigte Modelldarstellung also nicht vorbildgerecht, für die Epochen II bis einschließlich IV allerdings sehr wohl.

Das bekannte Postgebäude von Vollmer (Art.-Nr. 3765), farblich dem ziegelrot/grau eingefärbten Bahnhof angepaßt, steht in direkter Nachbarschaft zum Empfangsgebäude. Dazwischen befindet sich der Ladeplatz.

Der Hausbahnsteig dient hier gleichermaßen den Bahnkunden, Expreßgutanlieferern und Abholern sowie der Bahnpost. Der Bereich für die Ladetätigkeiten wurde mit Zaun und Schiebetor abgegrenzt. Eine kleine Überdachung dient als Wetterschutz für die Gepäckkarren.

An der anderen Kopfseite des Bahnhof ist der Busbahnhof angegliedert. Eigentlich ist der Ausdruck „Busbahnhof“ etwas übertrieben, denn hier stehen nur einigen Bussen Parkflächen zur Verfügung. Zum Schutze vor Witterungsunbill hat man für die Fahrgäste eine Wartehalle aufgestellt (Faller, Teil aus Art.-Nr. 585, „Stadtausschmükkung“). Die Fahrräder können im Fahrradständer untergebracht werden.

Neben dem Stadtbahnhof befindet sich das Postgebäude. Postsäcke der Bahnpost und Gepäck nebst Expreßgut können hier verladen werden. Zum Schutz vor Witterungseinflüssen wurde ein kleines Schutzdach für die Gepäckwagen errichtet. Man beachte den rotweißen Warnanstrich an der verkehrsgefährdeten Dachstütze.

Wer liefert was

Wie Sie sehen, gibt es genug Möglichkeiten, die manchmal etwas eintönig wirkende Bahnlandschaft aufzulokkern. Bausätze für Nebengebäude und sonstige Einrichtungen rund um den Bahnhof findet man ohne große Mühe. In so manchem Bahnhofsbausatz sind bereits werksseits Nebengebäude wie WC oder gar Güterhalle als Anbauten oder separate Gebäude enthalten.

Güterschuppen und Güterhallen werden in umfangreichem Maß bei den verschiedenen Zubehörherstellern angeboten. Insbesondere kleinere Fabrikbauten, wie es sie beispielsweise seit Jahren bei Vollmer gibt, lassen sich vorzüglich in Bahnnebengebäude umwandeln. Der Baustil und die Ziegelbauweise paßt in der Regel sehr gut zur Bahnhofsumgebung. Wer sich etwas intensiver mit dem Geschehen rund um den Bahnhof beschäftigen will, sollte also einen Blick in die umfangreichen Kataloge der Zubehörhersteller werfen.

Erst recht Stellwerke bedürfen keiner längeren Suche. Neben dem vielfältigen Angebot dieser Bauten bei allen Zubehörherstellern findet man sie auch in preisgünstigen Bahnhof-Sets. Ähnliches gilt für kleine Lokschuppen oder Kräne.

Als weitere „Bastelbasis für Nebengebäude“ sind Schuppen und Anbauten zu nennen, die allerdings meistens den Nachteil haben, Teile größerer Bausätze zu sein. Das belastet das Budget. Hinzuweisen ist auch auf diverse Zubehörpackungen mit Wellblechbuden, Fahrradständern, bahntechnische Anlagen usw., die es von Auhagen, Faller, Kibri und Vollmer – um nur die wichtigsten zu nennen – gibt.

Aber vielleicht finden Sie ja auch einen betagten gedeckten Güterwagen oder eine ausrangierte „Donnerbüchse“, die aus dem Fahrdienst ausrangiert wurden. Auch hieraus läßt sich trefflich individuelles Zubehör wie ein kleiner Schuppen, eine Behelfsblockstelle oder ähnliches rund um den Bahnhof gestalten.

In jedem Fall hilft ein offenes Auge für das Gelände eines Bahnhofs. Und wenn sich nicht der ideale Vorbildbahnhof finden läßt, lassen sich sicher einzelne Komponenten verschiedener Bahnhöfe kombinieren. *Bruno Kaiser*

An der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofs liegt der Busbahnhof (oben). Er ist vom Hausbahnsteig aus für die Reisenden direkt zu erreichen, was eine erhebliche Erleichterung für unsere Preiserlein bedeutet.

Ein Wartehäuschen und ein Fahrradständer wurden als Wetterschutz errichtet. Als zusätzliches Angebot steht eine Telefonzelle daneben. Ruf doch mal an: „Der letzte Bus is´ wech! Kann mich mal einer abholen?“ Fotos: Bruno Kaiser

Repräsentativ und modellbahngerecht

Kleine Hallen

Stuttgart 21 oder Frankfurt 21: nicht nur bei diesen neuesten Zukunftsentwürfen der DB AG stehen lichtdurchflutete Bahnhofshallen im Mittelpunkt. Auch in anderen Ländern erleben Bahnsteighallen eine Renaissance. Der großstädtische Bahnhof ist seit jeher als urbanes Verkehrs-, Kommunikations- und Geschäftszentrum gedacht – da soll heute wie früher die Architektur Zeichen setzen. Für die Modellbahn darf es allerdings „eine Nummer kleiner" sein – Dr. Gebhard J. Weiß hat sich umgesehen.

Ein vielzitiertes Vorbild für eine kleine, modellbahngerechte Bahnsteighalle findet sich in Bad Ems, oben die „Innenansicht" mit 628/928 nach Limburg (6.9.87), links die Lübecker V 200 mit Sonder-Schnellzug bei der Durchreise nach Luxemburg (5.9.87).

Eine Bahnhofshalle ist – ob alt oder neu – etwas Besonderes, etwas, was den Charakter eines Bahnhofes bestimmt und ihn unverwechselbar macht. Besonders schön sind alte Bogenhallen, ob in Wiesbaden oder in Kiel, in Köln, Leipzig, Frankfurt oder Dresden. Solche Hallen sind nicht nur ein profanes Wetterdach für die Reisenden auf dem Bahnsteig, nein, sie wirken auch wie ein Zuhause für die Züge. Der Bahnhof als Bahn-Hof in des Wortes ureigenster Bedeutung. Auch für manche Modellbahnanlage stellt eine Bahnhofshalle den besonderen „Kick" für den Hauptbahnhof dar. Im Modell findet man aber gut gestaltete Bahnsteighallen – von den bekannten Kibri- und Faller-Modellen (hierzu ausführlich MIBA- Spezial 8, S. 78 ff.) einmal abgesehen – relativ selten. Vielleicht liegt es einfach an der schieren Größe, die solch ein Bauwerk maßstäblich verkleinert hätte?

Ein anderer Grund ist der, daß kleinere und damit modellbahngerechtere Vorbildbahnhöfe nur sehr selten mit Bahnhofshallen ausgerüstet wurden. Was aber tun, wenn man ein Faible für Bahnhofshallen hat, aber nicht gleich Hamburg Hbf nachbauen will? Nach geeigneten Vorbildern umsehen – kleine Bahnsteighallen heißt die Devise! Das Paradebeispiel des Bahnhofs unserer bisherigen Bundeshauptstadt ist bereits vor etlichen Jahren von gleich

Ein typischer Vertreter einer kleinen städtischen Bahnsteighalle, die vier Gleise überspannte, stand in Frankfurt/M.-Süd. Fotos: Dieter Kempf

zwei Herstellern samt Halle ins Modell umgesetzt worden, doch es gibt auch noch andere Vorbilder.

Klein und fein: Bahnsteighallen im Model

Modellbahngerecht wären Bahnsteighallen, die relativ wenige Gleise überdecken und die auch nicht besonders lang sind. Eine solche Halle ginge über zwei, maximal vielleicht drei Gleise, sonst wird sie schon zu groß. Sollen mehr Gleise überspannt werden, können auch zwei oder drei kleinere Hallen nebeneinander gebaut werden. Das ist optisch vielfach reizvoller als eine einzige große Konstruktion, bei der schnell die Gefahr gegeben ist, daß das breite und hohe Bauwerk die Modellbahnanlage optisch „erdrückt". Bahnhofshallen sind bei Durchgangs- wie auch bei Kopfbahnhöfen anzutreffen, meist allerdings nur in größeren Städ-

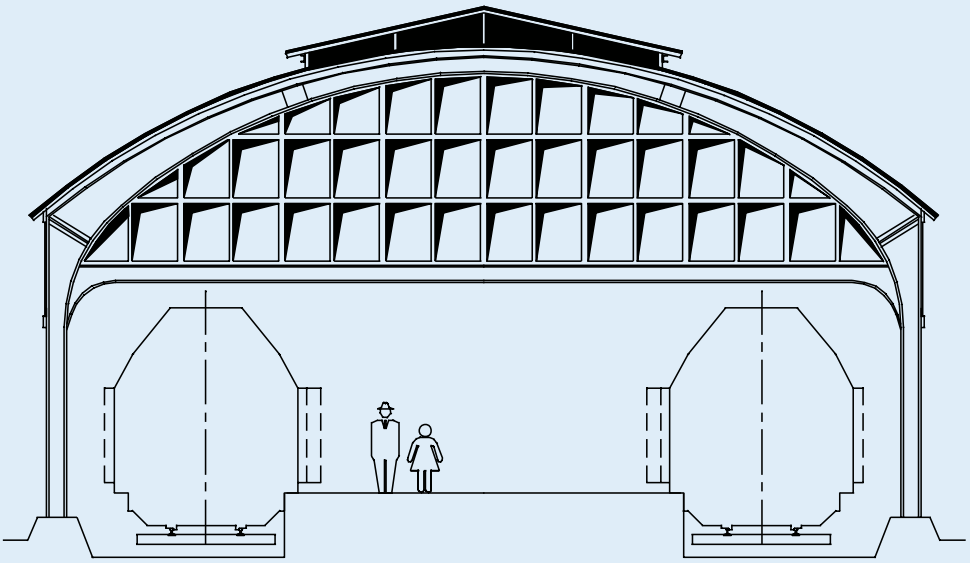
ten. Doch wie könnte man Hallen bei kleineren Bahnhöfen motivieren? Lassen wir uns also eine Begründung einfallen.

● Der Bahnhof gehört zu einer kleinen oder mittleren Stadt, die aber von der Hautevolee frequentiert wird und deshalb ein besonderes Repräsentationsbedürfnis hat: ein Kurort, eine Universitätsstadt, ein berühmtes Festspielhaus, die Residenz eines früheren Landesfürsten (in der Zeit vor 1870), ein mondäner Bade- oder Ferienort. Diese Begründungen sind für eine Modellnachbildung geradezu ideal. Das Ziel der „vornehmen" Reisenden braucht ja auf der Modellbahnanlage nicht dargestellt zu werden; auch wäre ein solcher Bahnhof vom Alpenrand bis zur Waterkant denkbar.

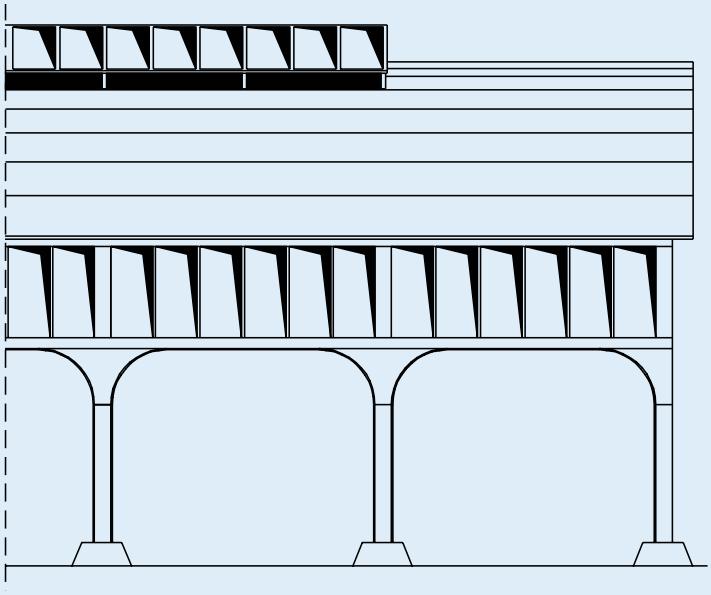
● Zwei Beispiele: Bonn war Ende des letzten Jahrhunderts, als der Bahnhof seine heutige Gestalt erhielt, natürlich noch nicht Bundeshauptstadt, aber immerhin eine relativ bedeutende, piekfeine Stadt mit einer Universität. Die Halle über den beiden Hauptgleisen des Bahnhofes kam dem Wunsch der Bürger nach einem „großen Bahnhof" sicherlich entgegen.

Oder Bad Ems im Lahntal. Der Bahnhof hat nur zwei Bahnsteiggleise, aber eine kleine Bahnhofshalle, unter die in der Länge gerade zweieinhalb Silberlinge passen – also mit knapp 80 cm Länge in HO ein ganz ideales Modellbahnvorbild. Ende des 19. Jahrhunderts war Bad Ems ein Heilbad ersten Ranges; Kaiser Wilhelm I. pflegte hier zu kuren – von der „Emser Depesche" Wilhelms I. an Bismarck, die im Jahre 1870 den deutsch-französischen Krieg auslöste, hat man vielleicht im Geschichtsunterricht gehört. Auch hier war also der besondere Wunsch nach Repräsentation durch den Kurbetrieb gegeben und begründet.

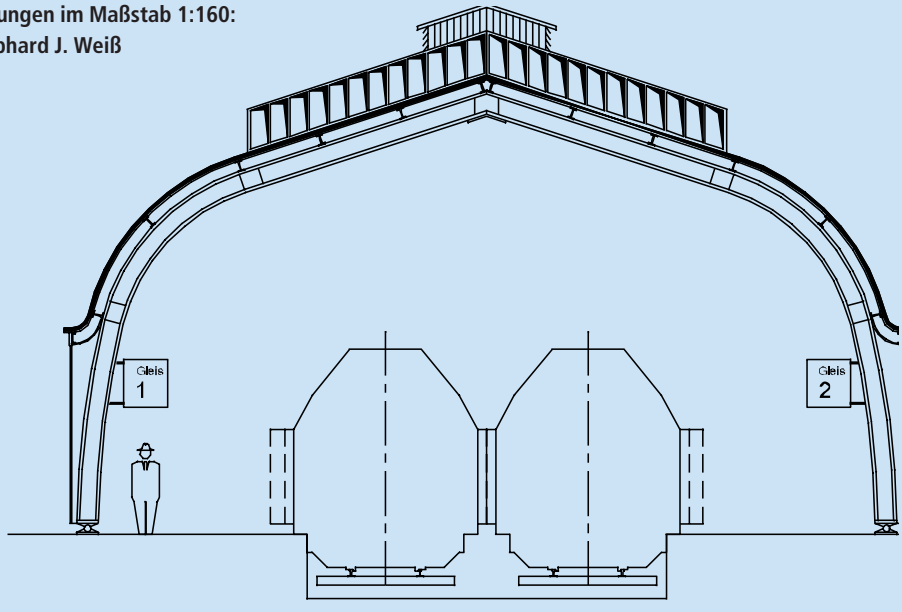
● Zweite mögliche Begründung: Der Bahnhof könnte ein Fährbahnhof an Nord- oder Ostsee sein mit starkem Passagierschiffsverkehr, etwa zu den west- oder nordfriesischen Inseln. Norddeich Mole ist hier ein gutes Beispiel mit einer Minibahnsteighalle über nur einem Gleis. Ähnliche Situationen wären auch in anderen Hafenstädten möglich. Nur: Dieses recht spezielle Anlagenthema dürfte auch den Betrieb der Anlage dominieren (Hafenbahn, Kaigleise, Fischauktionshalle, Kühlwagen etc.) und auch bei der Landschaftsplanung zu beachten sein – ein Seehafen verträgt sich schlecht mit einer Gebirgsbahn, es sei denn, man verlegt ihn

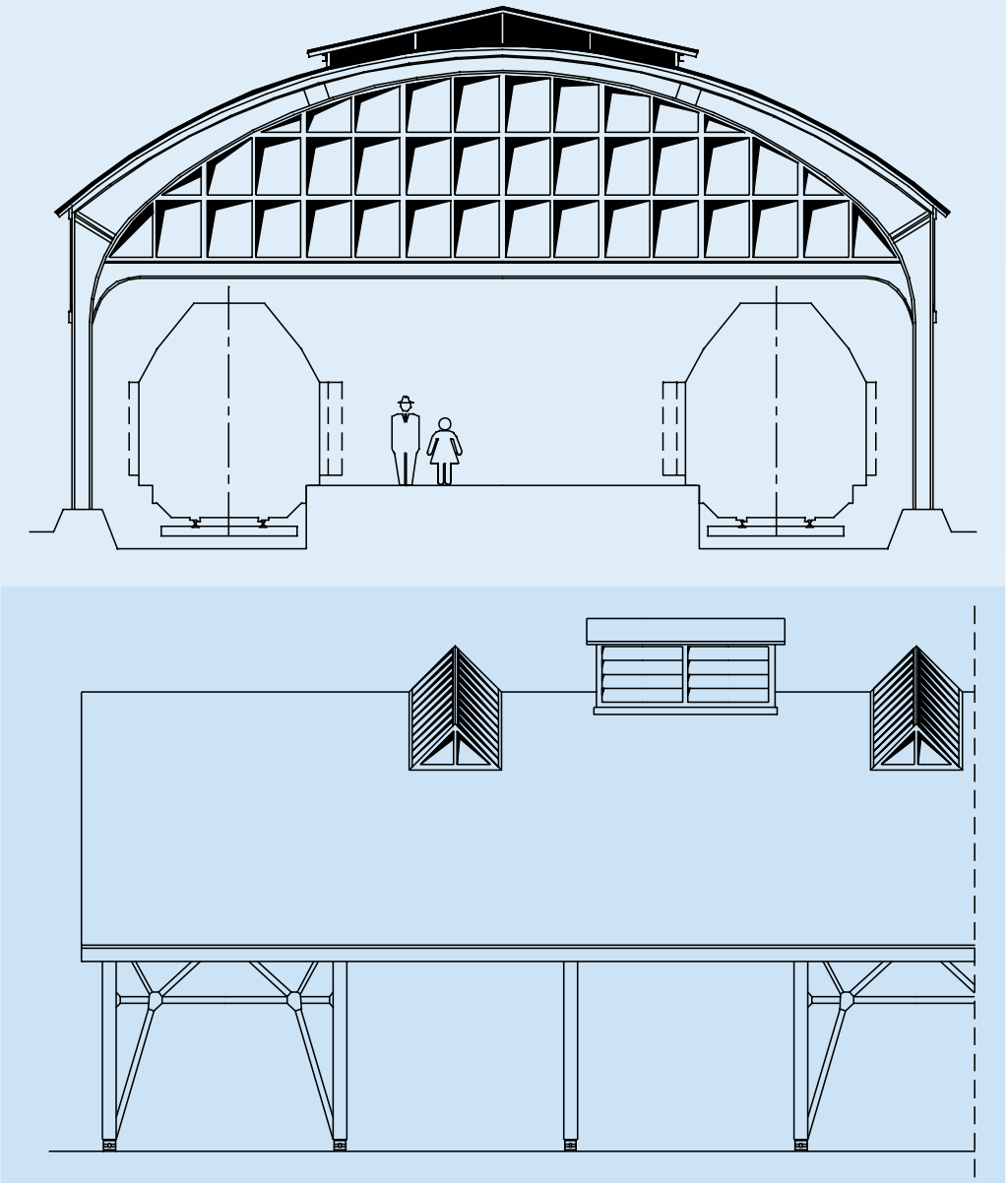


Drei Ansichten einer der Bahnsteighalle von Bad Ems nachempfundenen Konstruktion. Auch hier gibt es stählerne Binder; die Lager müssen nicht unbedingt sichtbar sein. Die Binder stehen hier neben den Gleisen; die Halle überspannt den Bahnsteig. Das Oberlicht ist hier längs angeordnet; die Seiten der „Laterne" sind zum Rauchabzug offen. An den Stirnseiten hat diese Halle verglaste Schürzen.

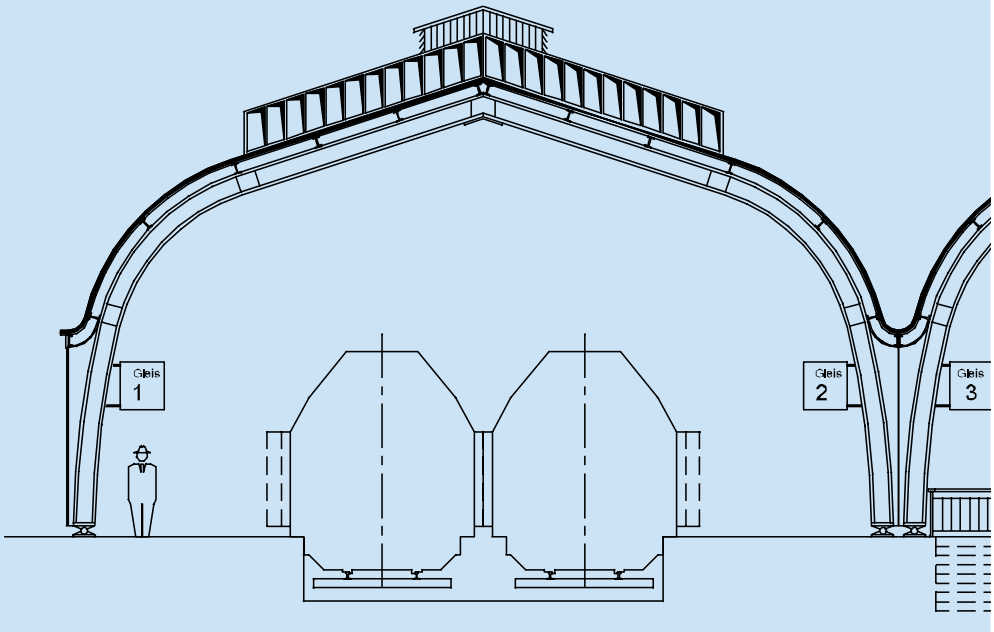


Zeichnungen im Maßstab 1:160:
Dr. Gebhard J. Weiß





Zwei Ansichten einer Konstruktion aus spitzbogigen Bindern aus Stahlträgern, die als sogenannter Zweigelenkbogen beidseitig auf Kipplagern stehen. Bei mehr als zwei Gleisen stehen mehrere Hallen nebeneinander. Das Dach trägt Aufsätze mit seitlichen festen Jalousien zum Rauchabzug und Oberlichter. Die Hallenbinder stehen hier auf den Bahnsteigen. In Längsrichtung ist die Halle in einigen Feldern mit Windverbänden aus Stahlfachwerk ausgesteift, die im Modell gleichfalls nachgebildet gehören.



z.B. an den Bodensee. In Lindau gab es vor dem ersten Weltkrieg eine zweigleisige Bahnhofshalle und sogar eine Eisenbahnfähre!

● Es gibt in Großstädten oft „Stadtbahnhöfe 2. Ordnung“, die nur wenige Durchgangsgleise haben oder im Extremfall sogar nur Haltepunkte sind. Vielfach gibt es getrennte Gleise für den Vorort- oder S-Bahn-Verkehr und für die Fernzüge. Die hochwertigen Reisezüge halten hier nur selten – Ausnahmen bestätigen die Regel und können z.B. durch ein daneben liegendes Kongreßzentrum oder Messegelände begründet sein. Güteranlagen fehlen. Gute Beispiele für solche Bahnhöfe sind Hamburg Dammtor (sogar mit ICE-Halt, viergleisig) oder Berlin Lehrter Stadtbahnhof (hier hält nur die S-Bahn in einer zweigleisigen Halle, die Fernzüge fahren daran vorbei). Bei der Nachgestaltung eines solchen Bahnhofes sollte allerdings auch das großstädtische Umfeld angedeutet werden.

● Einfach haben es die Anhänger der frühen Epoche 1. In der Anfangszeit der Eisenbahnen gab es in vielen Städten Kopfbahnhöfe mit kleinen Bahnhofshallen, die dann später durch Durchgangsbahnhöfe ersetzt wurden. Würzburg hatte z.B. eine kleine viergleisige Kopfstation. Die Züge waren damals auch noch kurz, so daß sich die Bahnsteiglängen im Modell in Grenzen halten. Holzkonstruktionen dominierten bei den Hallen; Stahl war damals noch zu teuer. Diese Bauwerke hielten sich vielfach bis zum Ersten Weltkrieg.

Nachbildung im Modell

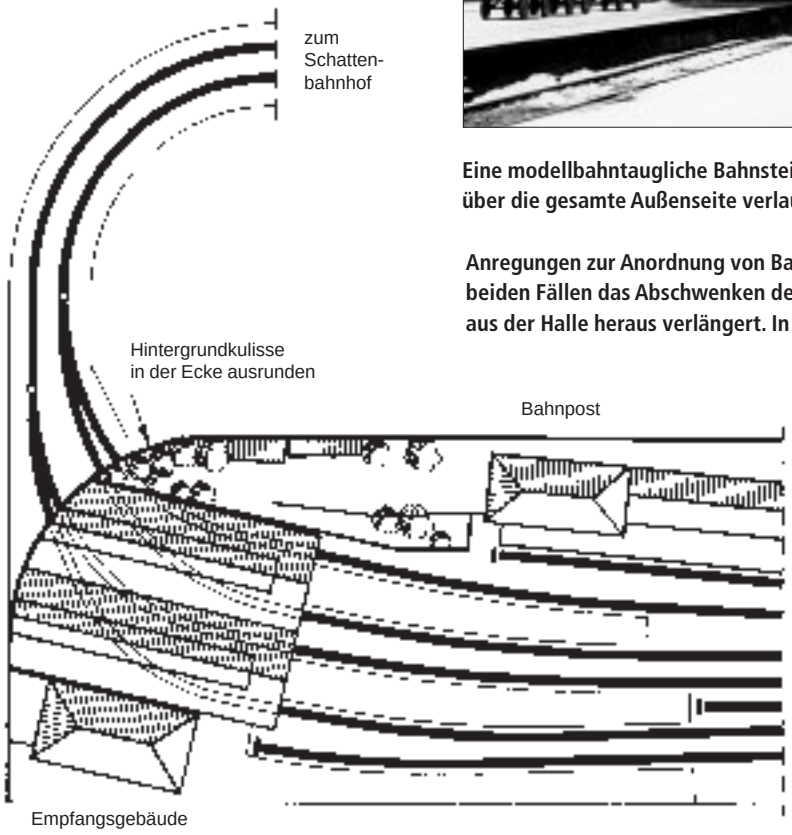
Zur Nachbildung im Modell: Die Bonner Halle von Faller oder Kibri läßt sich vielseitig abwandeln. Wird eine größere Spannweite gebraucht, ist eine Eigenkonstruktion angesagt. Leider gehören die filigranen Stahl- und Glaskonstruktionen nicht gerade zu den Vorbildern, die sich einfach nachbauen lassen.

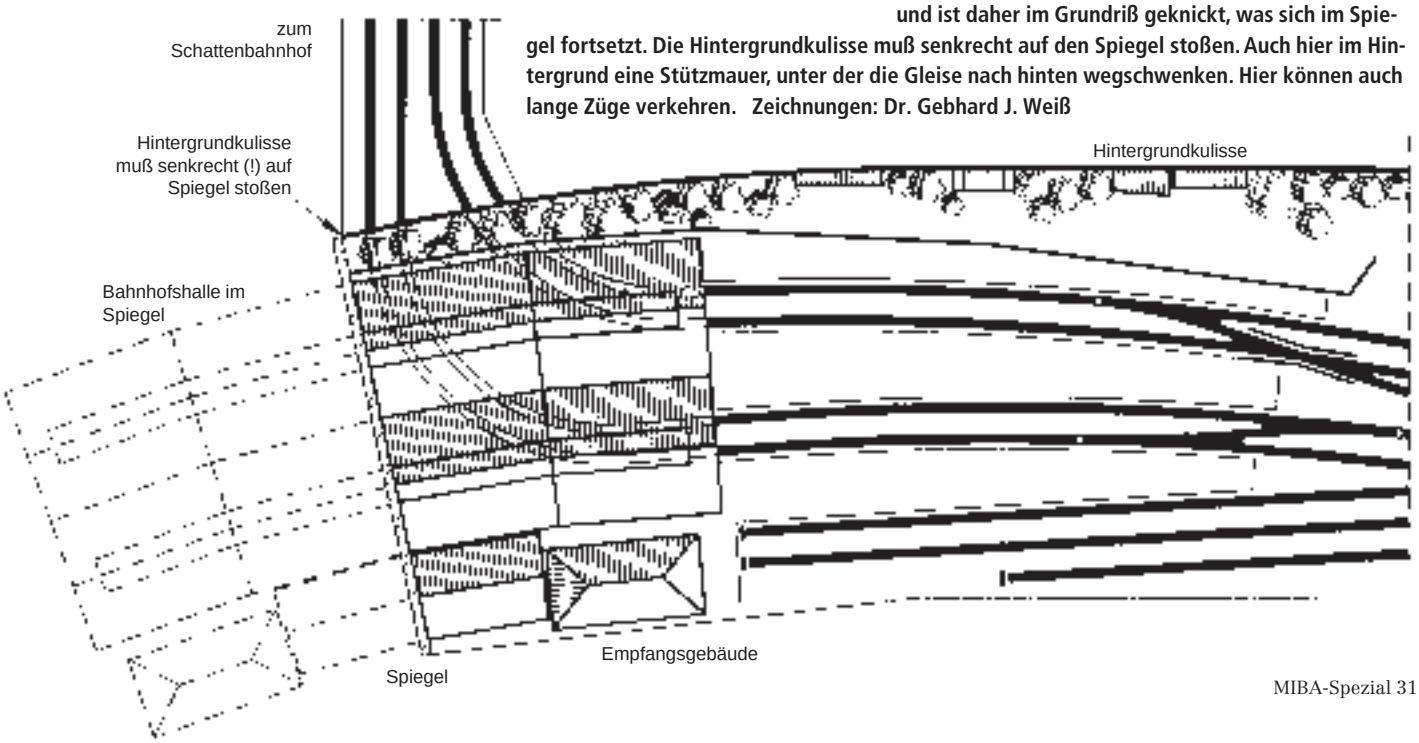
Man kann es sich aber hier zunutze machen, daß man im Halleninneren Details nur schwer erkennen kann. Innen ist also eine vereinfachte Bauweise, z.B. mit Sperrholz-Bögen, möglich. Die Bogenbinder kleinerer Hallen sind meist genietete Stahlträger; Selbstbau-Spezialisten können diese aus Polystyrol-Streifen zusammenkleben. Weil man zahlreiche gleiche Binder benötigt, empfiehlt sich das Anfertigen einer Lehre. Das Balkenwerk von Epoche-1-Hallen läßt sich z.B. mit

Nußbaumleisten aus dem Schiffsmodellbau gut nachgestalten. Gebeizte Kiefernleisten gehen natürlich auch.

Typisch bei älteren Bahnsteighallen sind Laternendächer oder Oberlichtaufsätze mit Jalousien zum Rauchabzug – eine qualmende Dampflok würde sonst in kürzester Zeit die ganze Halle einräuchern. Auch Fenster sind im Dach integriert: in den seitlichen Wänden des Laternendaches oder bei neueren Bauten in der Dachfläche selbst.

Eine modellbahntaugliche Bahnsteighalle steht in Gera. Sie überspannt nur zwei Gleise, die über die gesamte Außenseite verlaufenden Dächer überdecken weitere zwei Gleise (21.2.81).





Anregungen zur Anordnung von Bahnhofshallen in einer Anlagenecke. Die Halle kaschiert in beiden Fällen das Abschwenken der Gleise in engem Bogen nach hinten; die Bahnsteige sind aus der Halle heraus verlängert. In der oberen Grafik stößt die Bahnhofshalle hinten an die Ausrundung der Hintergrundkulisse – eine Lösung, die optisch nicht immer überzeugt, vor allem, wenn man von oben auf das Hallendach sehen kann. Das Empfangsgebäude sollte deshalb höher als die Halle ausgeführt sein und, wie gezeigt, am vorderen Anlagenrand angeordnet werden, um den Einblick etwas zu verdecken. Hinten dient eine hohe Stützmauer als Anlagenabschluß; Baumbewuchs tarnt unschöne Schatten auf der Hintergrundkulisse.

Bei dieser Anordnung (unten) wird ein Spiegeltrick angewandt. Der Spiegel ist so angebracht, daß sich der Betrachter darin normalerweise nicht sehen kann. Alle vor dem Spiegel befindlichen Gebäude setzen sich optisch nach hinten fort; soll z.B. die Dachkante der Bahnsteighalle im Spiegel gerade weiterlaufen, muß sie unbedingt genau senkrecht zum Spiegel angeordnet werden. In der Zeichnung folgt die Halle dem Gleisbogen und ist daher im Grundriß geknickt, was sich im Spiegel fortsetzt. Die Hintergrundkulisse muß senkrecht auf den Spiegel stoßen. Auch hier im Hintergrund eine Stützmauer, unter der die Gleise nach hinten wegschwenken. Hier können auch lange Züge verkehren. Zeichnungen: Dr. Gebhard J. Weiß

Glasdach ohne Einblick

Trotz der Dachfenster ist es nur schwer möglich, von außen in eine Modell-Bahnhofshalle hineinzusehen. Das spricht dagegen, den ganzen Modellbahnhof mit einer Halle zu überspannen – man will von seinen Zügen schließlich auch etwas sehen. Doch auch im Großen reichen die Bahnsteige sehr oft aus der Halle heraus, entweder „oben ohne“ oder mit Einzel-Bahnsteigdächern, die sich an die Halle anschließen.

Warum also es im Modell nicht ebenso machen? Die Bahnhofshalle kann also relativ kurz ausfallen, ohne ihre Wirkung einzubüßen. Man kann sogar aus der Not eine Tugend machen und die nicht einsehbare Bahnhofshalle zum Tarnen eines Gleisbogens verwenden. Durch künstliches „Verrußen“ der Glasteile läßt sich der Einblick noch etwas mehr behindern. Auch beim Vorbild werden die Hallenfenster nur selten geputzt.

Zum Abschluß für den, den gerade der Einblick in die Bahnhofshalle reizt, noch eine ganz andere Idee: Bei einem Großstadt-Kopfbahnhof könnte durch Offenlassen der Haupthalle (die in diesem Fall durchaus ein recht großes Bauwerk sein darf) am Querbahnsteig ein interessanter Einblick auf die Gleise und Bahnsteige geschaffen werden – ideal für eine Anlagenzunge, die von der Stirnseite aus gut einsehbar ist. Eine detaillierte Gestaltung der Bahnsteige mit einer effektvollen Beleuchtung kommt hier besonders gut zur Geltung. Auch über einen automatisierten Lokwechsel mit Entkupplern müßte man sich hier Gedanken machen.

Dr. Gebhard J. Weiß

Aus unterschiedlichen Gründen gab oder gibt es hier eine Bahnsteighalle: im mondänen Kurort Karlsbad (Aufnahme vom Juli 1992, links oben), im „Messebahnhof“ Hamburg-Sternschanze (oben, die Fernbahnhalle links ist schon abgerissen, 23.6.79), im Urlaubsort Husum (unten, 12.9.70) und – besonders kurios – im Fährbahnhof Norddeich Mole, wo die gewaltige 012 die nur ein Gleis überspannende Bahnsteighalle fast auszufüllen scheint (ganz unten, 7.9.69). Fotos dieser Doppelseite: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

Bahnsteige im Modell

Kurzer Halt in Unkelbach

Zu einem richtigen Bahnhof auf der Modellbahn gehören auch die passenden Bahnsteige – wo sollten sonst auch die schönen Personenzuggarnituren halten? Lutz Kuhl berichtet über Bau, Gestaltung und Vorbilder.

Bahnsteig, ... *(platform; quai, trottoir; marciapiede, banchina)* wird jene bauliche Anlage genannt, die in Bahnhöfen und Haltestellen den Reisenden ein sicheres und bequemes Ein- und Aussteigen ermöglicht und zum Ein- und Ausladen der mit den Personenzügen beförderten Gepäckstücke, Eilgüter und Postsendungen dient ... – soweit Rölls „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“ aus dem Jahr 1912. Dieser Definition ist eigentlich nichts hinzuzufügen, aber bequemes Ein- und Aussteigen? Wer schon einmal von einem knapp über Schienenhöhe liegenden Bahnsteig versucht hat, einen schweren Koffer in einen Silberling zu wuchten, hatte sicher auch schon die passenden Flüche parat – und das Entern eines alten preußischen Abteilwagens dürfte ebenfalls nicht einfacher gewesen sein.

Trotz dieser offensichtlichen Unbequemlichkeit überwogen beim Vorbild hier in Deutschland, von Großstadtbahnhöfen abgesehen, diese niedrigen Bahnsteige. In Großbritannien finden sich dagegen selbst auf abgelegenen Landstationen sehr hohe Bahnsteige (etwa 80-85 cm über SO), die das Einsteigen auch ohne größere Klimmzüge ermöglichen.

Auf der Modellbahn verhält es sich da zum Glück etwas einfacher, denn unsere Familie Preiser auf dem Bahnsteig läßt sich normalerweise durch nichts und niemanden aus der Ruhe bringen. Schwere Koffer sind hier ebenfalls kein Thema. Hier haben niedrige Bahnsteige zudem den Vorteil,

Platzvorteil: Der Gleisabstand bei dem schmalen Schüttbahnsteig beträgt hier lediglich 69 mm, beim Vorbild entspricht dies umgerechnet einem Abstand von 6000 mm.

Linke Seite: Nur wenige Pendler warten im kleinen Bahnhof „Unkelbach" auf den Schienenbus, der sie in die nahe Kreisstadt bringen soll. Dementsprechend bescheiden fallen die beiden Bahnsteige aus.
Alle Fotos: Lutz Kuhl

Rechts: Kleine Unterschiede. Der hintere Bahnsteig erhielt eine Kante aus Quadersteinen; seine Höhe über der Schienenoberkante (SO) beträgt 3 mm, umgerechnet auf das Vorbild würde dies 26 cm entsprechen. Noch etwas einfacher wurde die Kante des vorderen Schüttbahnsteigs ausgeführt: sie entstand aus alten Schwellen und Schienenprofilen.

So geht es über die Gleise. Mehrere Schienenübergänge aus Holzbohlen ermöglichen den Zugang zu dem Schüttbahnsteig. Die Modellnachbildung besteht aus feinen Lindenholzleistchen von Northeastern.

nicht so schnell mit dem (maßstäblich umgerechnet) größeren Lichtraumprofil zu kollidieren.

Wie auf alten Aufnahmen zu sehen ist, waren die Bahnsteige zur Länderbahnzeit oft nur wenig höher als die Schienenprofile. Als Regelhöhe für niedrige Bahnsteige galten bis 1957 38 cm über Schienenoberkante (SO), für hohe 76 cm. Danach wurden die Höhen auf 30 cm und 55 cm festgelegt. Niedrigere Höhen sind freilich ebenfalls erlaubt, und die alten Maße sind immer noch weit verbreitet.

Für die Breite der Bahnsteige gibt es nur Mindestmaße, denn die genauen Abmessungen sind jeweils von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. Bei schmalen Schüttbahnsteigen beträgt der Gleisabstand 6000 mm, von Gleismitte zu Gleismitte gemessen. Diese Art Bahnsteig war bis in die fünfziger Jahre hinein selbst an Hauptbahnen zu finden. Mittelbahnsteige müssen erheblich breiter sein, denn hier muß neben den Treppenaufgängen noch genug Platz übrigbleiben. Der Gleisabstand beträgt in diesem Fall mindestens 10950 mm, für den Bahnsteig ergibt sich dann eine Mindestbreite von 7500 mm.

Die Bahnsteige im Modell

Die Vorbildmaße, vor allem der Abstand der Bahnsteigkante zur Gleismitte, lassen sich leider nur bedingt genau maßstäblich übertragen. Gerade Modelle von Dampfloks sind aufgrund ihrer häufig vergrößerten Breite der Zylinderblöcke bei hohen Bahnsteigen beliebte Kandidaten zum Anecken. Hier wird man daher um eigenes Ausprobieren nicht herumkommen, wenn man einen geringeren Abstand als die bewährten NEM-Maße erreichen will.

Wie kommt man hier bloß rauf? Tante Gertrud, körperlich nicht mehr ganz so beweglich, hat mit dem Abteilwagen so ihre Schwierigkeiten.

Noch aus der Vor-Länderbahnzeit stammt dieser Bahnsteig: Der Bahnhof Wuppertal-Mirke wurde von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1879 errichtet. Die Bahnsteigkante besteht aus sorgfältig behauenen Quadersteinen (vermutlich Basalt), die Höhe des Bahnsteigs über der Schienenoberkante beträgt 25 cm. Im Bereich der nicht mehr vorhandenen Überdachung des Hausbahnsteigs besteht der Belag aus diagonal verlegten, quadratischen gelben Fliesen. Zum Zeitpunkt der Aufnahme 1992 war das schöne Fachwerkempfangsgebäude schon reichlich desolat.

Rechts: Bis zum Ausbau der S-Bahn nach Köln lagen im Bf. Langenfeld (Rheinland) noch die beiden niedrigen Mittelbahnsteige aus preußischer Zeit. Ihre Höhe betrug ebenfalls 25 cm – theoretisch zumindest, denn die meisten Kantsteine lagen bereits nicht mehr ganz in der Waagerechten. Der Bahnsteigbelag ist hier aus Asphalt, könnte ursprünglich aber aus Splitt oder feinem Kies bestanden haben. Eine gute Anregung zum Nachbau bietet das kleine Dienstgebäude aus Holz.

Niedrige Bahnsteige sind dagegen weitgehend unproblematisch, denn mit umgerechnet 3–4 mm über der Schienenoberkante liegt man bei maßstäblichem Abstand der Bahnsteigkante von der Gleismitte in der Regel noch im grünen Bereich. Aber auch hier sollten Probefahrten unternommen werden, um keine unliebsamen Überraschungen zu erleben.

Fertige Bahnsteigkanten, die sich den individuellen Gegebenheiten freizügig anpassen lassen, gibt es nur von Brawa; als Vorbild diente ein Bahnsteig aus Betonfertigelementen.

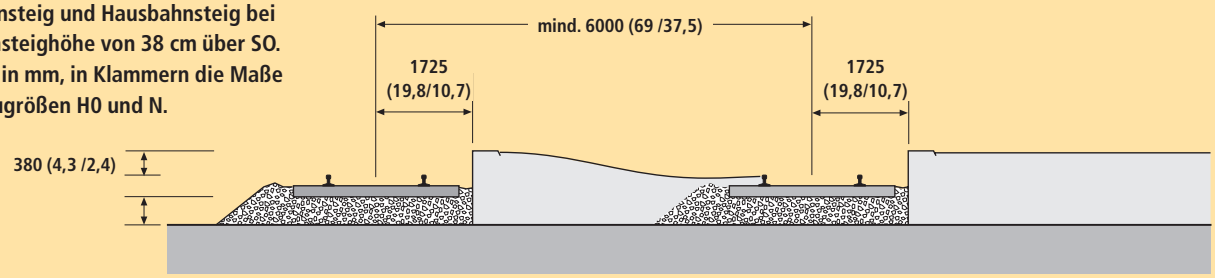
weiter auf Seite 46

Etwas ordentlicher präsentieren sich die beiden Seitenbahnsteige im Bf Haan an der Strecke Opladen–Wuppertal-Vohwinkel. Die Bahnsteigkanten bestehen hier aus Betonfertigteilen mit der Normhöhe von 38 cm über SO.
Alle Fotos: Lutz Kuhl

Vom Rheinland nach Franken: Der Hausbahnsteig des Nürnberger Nordostbahnhofs. Die Bahnsteigkante besteht wieder aus Naturstein, die Höhe beträgt gerade einmal 20 cm über SO. Interessantes Detail: die Holzabdeckung über den Seilzügen mit den Weichenspannwerken.

Bahnsteige und ihre Abmessungen

Schüttbahnsteig und Hausbahnsteig bei einer Bahnsteighöhe von 38 cm über SO. Alle Maße in mm, in Klammern die Maße für die Baugrößen H0 und N.



mind. 6000 (69 /37,5)

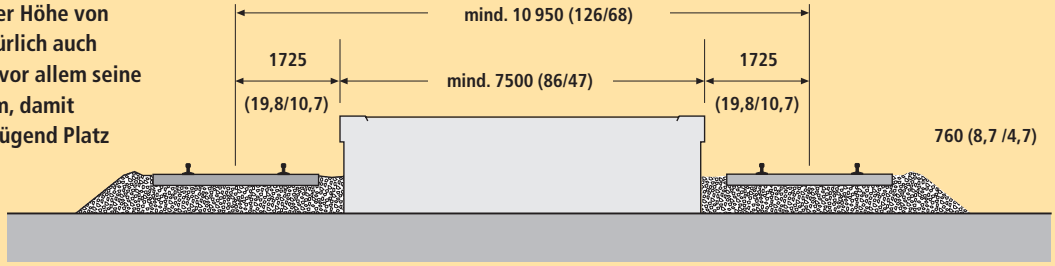
1500
(17/9,5)

1500
(17/9,5)

Hier die ältere Ausführung, wie sie zur Länderbahnzeit üblich war. Die Bahnsteighöhe lag in der Regel zwischen 20 cm und 25 cm; die Gleise waren häufig eingesandet.

250 (2,8 /1,5)

Zwischenbahnsteig mit einer Höhe von 76 cm über SO. Er kann natürlich auch niedriger sein – wichtig ist vor allem seine Mindestbreite von 7500 mm, damit Treppenaufgänge noch genügend Platz finden.



Oben links: Blick in die Gegenrichtung. Das zweite Bahnhofsgleis erhielt einen einfachen Schüttbahnsteig, der über mehrere Bohlenübergänge erreicht werden kann; hier am Bahnsteigende in schmaler Ausführung fürs Personal.
Oben rechts: Der schmale Zwischenbahnsteig erhielt zum Gleis 1 hin eine niedrige Abstützung aus Betonplatten und alten Schienenprofilen.

Rechts: Es geht auch noch einfacher. Im Bf. Eschenau sind lediglich die Andeutungen von Bahnsteigen vorhanden, die kaum über die Schienenoberkante hinausragen.

Fangen wir mit dem schmalen Schüttbahnsteig an. Der Unterbau der beiden Bahnsteige entstand aus Korkstreifen. Zwischen die Schwellen der beiden Gleise kommt zunächst ein 2 mm starker Streifen.

Oben rechts: Anzeichnen der Bahnsteigkante. Der Abstand zur Gleismitte entspricht mit 19 mm 1600 mm beim Vorbild, weitere 2 mm kommen für Schienenprofile und „Altschwellen" hinzu.

Die Bahnsteige im Modell

Rechts: Ein weiterer Streifen mit 2 mm Stärke, und die Schienenoberkante ist erreicht. Ein schmaler Streifen mit 3 mm sorgt für die endgültige Höhe.

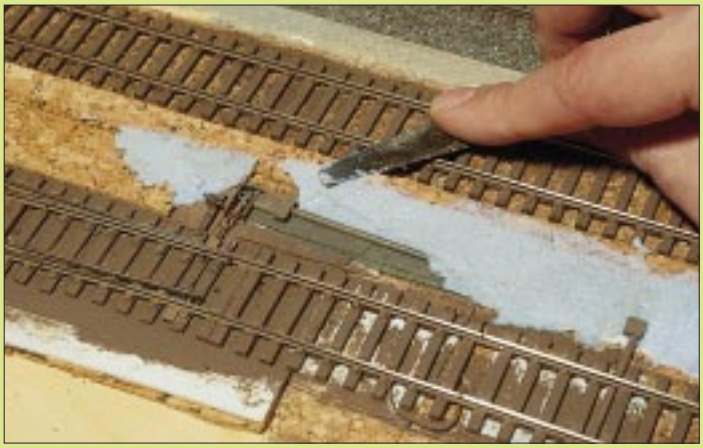
Als Unterbau für meine beiden Bahnsteige verwendete ich Korkstreifen, da beim Gleisbau noch genügend Reste übriggeblieben waren. Hartschaumplatten, wie etwa Heki-dur, hätten es aber auch getan. Zum Kleben verwendete ich einen Kontaktkleber, denn damit ging es am schnellsten.

Die eigentlichen Bahnsteigkanten waren zwar nicht schwer zu bauen, erwiesen sich aber als ziemlich zeitaufwendig. Die „Altschwellen" schnitt ich aus Balsaholzstreifen zurecht, die dunkelbraun gebeizt wurden. Die Beize sollte aber tunlichst wasserfest sein, damit sie beim Schottern und dem Kleben des Bahnsteigbelags mit stark verdünntem Leim nicht wieder angelöst wird.

Als Bahnsteigbelag kam Quarzsand zum Einsatz, die endgültige Oberfläche wurde mit feinem Kies von Asoa gestaltet. Zum Kleben verwendete ich diesmal das Konzentrat von Rainershagener Naturals; im Verhältnis 1:10 mit Wasser verdünnt, dunkelt es im Gegensatz zu verdünntem Weißleim so gut wie gar nicht nach.

Bahnsteige an häufig bis stark befahrenen Strecken sind normalerweise von einer mehr oder weniger starken Schicht Bremsstaub und Flugrost überzogen. Mit normaler Farbe läßt sich dieser Effekt nur schwer nachbilden. Sehr viel einfacher geht es mit feinen Farbpulvern, die mit einem Borstenpinsel aufgetragen werden; bei dieser Methode läßt sich die typische Farbgebung besser steuern. Übertreiben sollte man aber nicht, denn sonst ist die realistische Wirkung schnell zunichte gemacht.

Links: Gut getarnt. Die Öse für die Stellstange des Weichenantriebs fand so gerade in einem maßstäblich großen Verriegelungskasten Platz. Die Weiche selbst entstand nach der in MIBA 8/96 geschilderten Methode. Die Kanten der Korkstreifen mußten noch etwas abgeschrägt werden.
Unten: Das Profil des Schüttbahnsteigs wurde aus „Reparaturspachtel" von Molto modelliert, der bereits eine schöne „sandige" Struktur aufweist.



Besondere Vorsicht ist beim Einspachteln der Verriegelungsattrappe und des Laternenbocks geboten, damit hier nichts zuschmiert. Schließlich soll ja alles beweglich und funktionstüchtig bleiben.

Die „Altschwellen" für die Bahnsteigkante entstanden aus einem 1,5 mm starken Rest Balsaholz, in 3 mm breite Streifen geschnitten und anschließend dunkelbraun gebeizt.

Das Ablängen der Schienenprofile geht mit Diamanttrennscheibe und Kleinbohrmaschine am schnellsten.

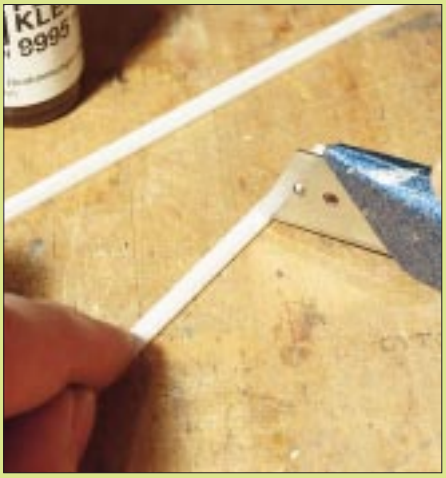
Oben: Die abgelängten Schienenprofile wurden mit Kontaktkleber befestigt. Waren sie etwas zu lang, ließen sie sich leicht in den weichen Kork eindrücken und so auf die richtige Höhe bringen; als Abstandshalter dient eine passende Schwelle. Nach dem Trocknen des Klebers rostfarben anmalen.

Links: Nun können die Balsaschwellen eingepaßt werden. Das grobporige Balsaholz kommt einer verwitterten Holzstruktur recht nahe. Eigens festgeklebt werden brauchen die Schwellen nicht, denn nach dem Schottern mit verdünntem Weißleim oder ähnlichem sitzt das Ganze bombenfest.

Ach, du Schreck, das ging daneben. Die Oberfläche des Bahnsteigs erhielt zunächst einen Überzug aus Quarzsand. Der wurde nach den bekannten Methoden mit Netzmittel eingesprüht und mit dünnflüssigem Leim (in diesem Fall aus Kleberkonzentrat von Rainershagener Naturals angesetzt) beträufelt. Prompt löste sich die Schwellenbeize.
Damit die Oberfläche noch feiner strukturiert wird, kam noch eine Schicht feinen Kieses von Asoa darüber, und der Schaden war wieder einigermaßen behoben.

Bahnsteigkante aus Polystyrol. Auf den ersten Blick erscheint ihr Bau aufwendiger, als er tatsächlich ist. Als Basis für den Bahnsteig kommt wieder Kork zum Einsatz, diesmal von vorne herein in einer Stärke von 5 mm.

Die Abdecksteine der Bahnsteigkante entstanden aus zwei Polystyrolstreifen von Evergreen mit den Abmessungen 0,5 mm x 3 mm und 2,5 mm x 2 mm.



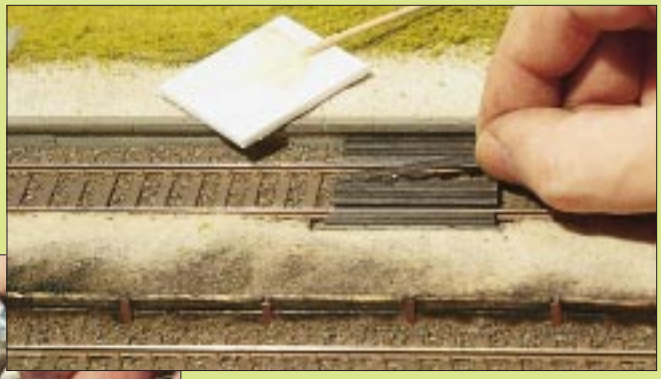
Links: Fugen ritzen nach Augenmaß. Die einzelnen Steine müssen nicht alle exakt gleich lang sein. Die Kanten müssen mit einer scharfen Klinge etwas gebrochen werden. Aber nicht übertreiben, denn sonst sehen die „Steine" allzu handgeschnitzt aus.

Rechts: Ein 1,5 mm starker Polystyrolstreifen, 7 mm hoch, bildet den unteren Teil der Bahnsteigkante. Die Nachbildung von Fugen kann man sich hier ersparen, denn durch die geringe Höhe wären sie ohnehin kaum zu sehen.

Oben: Der untere Teil der Bahnsteigkante erhielt einen betonfarbenen Anstrich (Revell Nr. 75 mit viel Weiß), die „Basaltfarbe" der Abdecksteine entstand ebenfalls aus Revell Nr. 87 mit etwas Schwarz und nur wenig Weiß.

Rechts: Der Bahnsteigbelag besteht wieder aus Quarzsand und feinem Asoa-Kies, der mit einem Pinsel verteilt wird; alternativ wäre aber auch ein Plattenbelag denkbar. Über das Schottern der Gleise brauchen wir an dieser Stelle wohl keine Worte zu verlieren ...

Die Schienenübergange entstanden aus feinen Lindenholzleisten von Northeastern, ebenfalls dunkelbraun gebeizt. Die Bohlen des Übergangs sind 0,5 mm stark. Damit Preisers nicht ins Stolpern kommen, wurden sie auf 1,5 mm hohe Leisten geklebt und erreichen so die Höhe der Schienenprofile. Zum Auftragen des Klebers dient ein Zahnstocher.



Rechts: Zur gemauerten Bahnsteigkante hin befindet sich noch eine weitere hölzerne Trittstufe. Den Übergang zum Schüttbahnsteig vermittelt eine „Bordsteinkante" aus einem Polystyrolstreifen (2 mm x 2 mm), die noch grau gestrichen und etwas mit Sand angeschüttet werden muß.

Farbfinish. Gerade an Bahnsteigkanten lagert sich jede Menge Bremsstaub in einer rötlich-braunen Farbe ab. Zur Nachbildung eignen sich besonders trockene Farbpulver. Hier kamen „Bremsstaub" und „Alter Rost" von Rainershagener Naturals zum Einsatz. Bei dieser Arbeit verschwanden zum Glück auch endgültig die häßlichen Flecke der Beize.

Hier wird noch gebaut. Der kleine Bahnhof „Unkelbach" ist natürlich noch lange nicht fertig. die Trennstelle zwischen den beiden Anlagensegmenten soll noch von einem weiteren Bohlenübergang getarnt werden.

Ein paar Kleinigkeiten am Rande. Der Bahnsteig wird durch einen Lattenzaun von Faller von der übrigen Landschaft getrennt; die Plakattafeln im Stil der fünfziger Jahre stammen von Busch. Am Bahnsteigende lassen sich einige herbizidresistente Kräuter nicht von ihren angestammten Standorten vertreiben.

Hinweisschild im Bf Bammental (2.4.83)

Zugzielanzeiger im Bf Dillenburg (15.3.84) und Kiosk für Reiseproviant auf dem Bahnsteig des Koblenzer Hauptbahnhofs (links, 11.1.84)

Wartende Reisende in Schwerte (2.11.84)

Nächtlich-leere Bahnsteige im Frankfurter Hauptbahnhof (31.12.82)
Alle Fotos: Joachim Seyferth

So ein Bahnsteig hat keinen leichten Stand. Ständig unterschätzt und allein schon mit dem Wort „Bahnsteigpenner“ mißachtet, wird er von einer Minute auf die andere von Hunderten von Pendlerschuhen getreten, bekommt ständig Zugluft und muß im Laufe seines Daseins literweise die Tränen des Abschieds und des Wiedersehens auffangen. Kaum eine ruhige Minute ist ihm vergönnt, in seinen Bauch führen Stufen und Rolltreppen, auf seinem Rücken rattern Kofferkulis, Rollenkoffer und Kehrmaschinen. Er kennt sämtliche Vorfälle und Geschichten seiner Station, erfährt unmittelbar alle Veränderungen und ist sozusagen das Lackmuspapier des Bahnhofs.

Doch gerade er ist dem Wandel der Zeit unterworfen und besitzt somit eine eigene Kultur. Und sei es nur die des Wartens, die von einem allen Bahnhofsplattformen gemeinsamen Meßinstrument beherrscht wird: der Bahnsteiguhr. Gibt es eine bessere Metapher für den Zeitenwandel und die Tugenden von Menschen auf der Reise?

Der Bürgersteig des Bahnhofs hat viele Aufgaben. Er ist Warteplattform für Reisende, Verteilerebene für zahlreiche auf die Zuglänge verteilte Ein- und Ausstiege, Informationsträger für öffentliche und interne Belange sowie mitunter ständiger oder temporärer Arbeitsplatz für Eisenbahner. Spätestens jetzt beginnen wir zu ahnen, daß auch der Bahnsteig über die Jahrzehnte kein statisches Gebilde, sondern ein dynamisches Objekt ist – eine Immobilie zwar, die aber zahlreiche Ausdrucksformen der Mobilität in sich verkörpert.

Am Bahnsteig ist (oder war) alles in Bewegung: hastende, rennende, flanierende, gehende Reisende und Besucher, sich den Weg freihupende Elektrokarren, herausrauschende Lokomotivenleiber, herausschleichende Wagen, surrende Gepäckförderbänder und fließende Rolltreppen, herumflatternde Tauben, Bahnhofsarbeiter mit wedelnden Besen, der Aufsichtsbeamte zwischen Auskunft und Zugabfertigung.

Der Bahnsteig als Spiegelbild der Zeit

Warte-Raum im Wandel

Was ist eigentlich ein Bahnsteig? Ist das wirklich nur eine künstlich errichtete Plattform am Gleis, ein „Perron“ zum leichteren Erklimmen der Wagen und eine Laderampe für Gepäckkarren und Postwagen? Oder vielleicht doch auch ein Niemandsland zwischen der Seßhaftigkeit der Stadt und dem Vagabundentum der Ferne? Ein Ort des Abschieds und des Wiedersehens, an dem sich das Bild von roten Schlußlichtern und winkenden Taschentüchern in unser Gedächtnis eingebrannt hat? Eine Stätte des ersten hautnahen Kontakts mit der großen Eisenbahn, der den lebenslangen Eisenbahn-Bazillus hat überspringen lassen? Oder doch nur ein Abstieg von der Schienen-Sakristei mit Bahnsteigkarte zur „Erlebnis- und Einkaufswelt mit Gleisanschluß“?

Schauen wir uns alte Fotos von Bahnsteigen an: Breit waren sie und schienen endlos leer, fast verloren wirkten die wenigen Sitzbänke in der Mitte, die Lampen, ein paar Gepäckkarren. Richtig – das eigentliche Leben spielte sich früher vor der Bahnsteigsperre ab. Wer auf den Bahnsteig durfte, entschied einzig und allein ein hoheitlich dreinblickender Bahnbeamter, der nur Bittsteller und Beförderungsfälle mit gültiger Fahrkarte oder Bahnsteigkarte durchließ. Und dies auch nur wenige Minuten vor Abfahrt des Zuges – zum Warten waren schließlich mehr oder minder feudale Wartesäle da, in denen stumm vor sich hin gesessen, gedöst, Postkarten geschrieben, gevespert und ab und zu auch ein kleines Kind gestillt wurde.

Lief dann ein Zug ein, wurde aus dem verlassenen Bahnsteig ein Ameisenhaufen: aus- und einsteigende Fahrgäste bevölkerten seine gesamte Breite, wie aus dem Nichts waren plötzlich Zeitungsverkäufer, Imbißwagen und Gepäckträger aufgetaucht. Zugführer, Schaffner und Auskunftsbeamte versuchten die Menge zu ordnen, die immer wieder von ratternden Gepäckkarrenzügen und schreienden Würstchenverkäufern zerteilt wurde. Vor der einzigen Abfahrtstafel und an der Bahnsteigsperre am Beginn des Querbahnsteigs bildeten sich Menschentrauben, allmählich wandelte sich das anfängliche Chaos in eine logische Ordnung (eine Fundgrube für Fans der Chaos-Theorie!), auf dem Bahnsteig wurde es ruhiger, Abschied nehmende Zaungäste standen noch an den Wagen. Lautsprecher mahnten die Abfahrt an, noch einmal stieg die Geräuschkulisse ob zuschlagender Türen, leidenschaftlicher Abschiedsrufe und des Feilbietens des letzten Reiseproviants merklich an.

Der Zug schlich hinaus, die Zurückgelassenen strebten dem Ausgang zu, und das Eisenbahnpersonal zog sich samt neuer Gepäck- und Expreßgutladungen in seine Diensträume zurück. Leer und verlassen lag er wieder da, der Bahnsteig.

Heute ist das anders. Die Bahnsteigsperre gibt es schon Jahrzehnte nicht mehr, viele Bahnsteige sind quasi zum verlängerten Bürgersteig der Stadt geworden und zur Tageszeit fast immer bevölkert – jedenfalls dort, wo InterCitys oder ICEs eintreffen und abfahren. Die Zugfrequenz je Stunde ist enorm gestiegen, selbst Züge mit Lokwechsel stehen höchstens zehn Minuten am Bahnsteig, auf vielen großen Durchgangsbahnhöfen rauschen die Züge im Blockabstand herein. Die „Fluktuation“ der Reisenden ist groß, die Aufenthaltsdauer ist durch die rasche Zugfolge und schon bereitstehende Garnituren stark gesunken. Unfreiwillig steigt sie nur bei Verspätungen, freiwillig durch Eisenbahnfreunde und „Lokspäher“, die am Ende des Bahnsteiges mit unruhigem Blick hin- und herschlendern.

So ist auch der Bahnsteig ein wenig zum Spiegelbild unserer Zeit geworden: Ein rastloses Publikum hastet an personalsparenden Metallriesen vorbei, besetzt obdachlosenresistente Drahtkörbe, die ähnlich den Sitzgelegenheiten von Schnellrestaurants nur zu kurzer Verweildauer einladen, sucht Zuflucht am etwas ruhigeren Bahnsteigende für ein konspiratives Gespräch mit dem im Mantel versteckten Handy und entsorgt den Müll sortenrein in gestylten Abfallcontainern. Unter den Würfeln A und B die Fahrgäste mit dem häufigeren Blick zur Uhr. Puppenladenkleines Naschwerk in verchromten Automatenschränken soll den Reisenden sättigen, den der Hunger packt.

Doch seien wir fair: Die großen Bahnsteige waren wohl zu keiner Zeit wirklich kundenfreundlich. Wie Warteästhetik aussehen kann und wie man den Bedürfnissen der Reisenden zwischen zwei Zügen gerecht werden kann, zeig(t)en uns hierzulande und im Ausland ausgerechnet die kleinen Stationen. Räumlich nur ein paar Schritte voneinander getrennt, verlagerte sich dort das Warten vom karg ausgestatteten Bahnsteig zum Warteraum, dem oft die Fahrkartenausgabe und der Gepäckschalter angeschlossen waren. Und hier begriff man urplötzlich, wie wenig und wie viel man zum humanen Warten braucht: Eine vernünftige Bank oder einen Stuhl, einen großen und robusten Tisch, große und helle Fenster und einen warmen Bollerofen in der Ecke. Seien Sie froh, wenn Ihr Landbahnhof noch solch eine Herberge hat, die zukünftige Mobilitäts-Studenten zum Teilaspekt ihrer Dissertation „Time-Management beim Waiting-Syndrom“ machen sollten.

Was wäre der Warteraum – und dieser ist für den Reisenden nichts anderes als die angenehmere Verlängerung des Bahnsteiges – ohne diesen gemütlichen Tisch! Unter ihm kann der müde Wanderer die Beine ausstrecken, auf ihm kann man sein Butterbrot auspacken, die Zeitung ausbreiten oder mit den Klassenkameraden Karten dreschen. Zugegeben, die Plakate an den Wänden waren auch schon aktueller und das Schülergekritzel früher etwas erotischer, dafür knarrt der alte Fußboden so schön, und fünf Minuten Verspätung geben einem die Gelegenheit zur fortgesetzten Selbsterfahrung, daß Warten die Vorfreude verlängert.

Ein Bahnsteig ist nur ein Bahnsteig. Trotzdem könnte man sich darüber Gedanken machen, welches Interieur er wirklich benötigt und welche Bahnsteigmöbel gar entbehrlich sind. Dabei können wir uns sogar den Luxus erlauben, die neuen Informations-Metallriesen einmal außer acht zu lassen, denn die Ansichten über diese klobigen Hindernisse sind ohnehin sehr geteilt; in spätestens zehn Jahren wird man einen „unverständlichen Zeitgeist“ dafür verantwortlich machen. Nein, für abfahrende Reisende ist der Bahnsteig in erster Linie ein Warte-Raum und wird bewußt erlebt (ankommende Fahrgäste

Stumme Diener informieren (Wiesbaden Hbf.) oder transportieren – gegen Pfand – das Gepäck. Immer mehr halbwegs bequeme Holzbänke (hier in Frankfurt/M. Hbf) weichen obdachlosenresistenten Drahtkörben.

Verkaufswagen für Reiseproviant direkt am Zug (Bebra, 26.10.84), die Überbleibsel moderner Eß- und Reisekultur entsorgt der Restmüllcontainer.

nehmen ihn kaum wahr und verlassen ihn schnell). Warum also nicht die positiven Grundeigenschaften des altbewährten Landbahnhof-Warteraums auf den Großstadtbahnsteig übertragen?

Noch so viele Informationstafeln, Kartentelefone, Automaten für „Reisebedarf“ und für Fahrausweise, ausgetüftelte Logistik-Systeme für Pfand-Kofferkulis und getrennten Müll können dem Reisenden nicht das Gefühl von gastfreundlichem Service und umsorgender Behaglichkeit geben. Hier auf dem Bahnsteig wird er buchstäblich im Regen stehengelassen und der rauhen Zugluft von durchfahrenden Güterzügen ausgesetzt – und der letzte Winter ist uns auch noch in fröstelnder Erinnerung.

Ergo: der gemütliche Warteraum muß auf den Bahnsteig, quasi als Verlängerung der ehemaligen Aufsichtsbuden, die ja bereits Stromversorgung und Heizungsanschlüsse besitzen. Diese „Buden“ können nach wie vor als Aufenthalts- und Dienstraum für das Servicepersonal des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe fungieren und an der Nahtstelle zur neuen „Warteeinheit“ einen Schalter zur Reiseinformation und -betreuung erhalten. Der neue, angenehm temperierte und etwa 20 Meter lange schlauchartige Warteraum schreit geradezu nach einer Inneneinrichtung, die einem Eisenbahnwagen nicht unähnlich ist und darüber hinaus äußerst praktisch, preiswert und von hohem psychologischem Wert ist: Waggonsitze verschiedener Epochen! Hier eine Vierergruppe mit Tisch aus dem IC-Großraumwagen, dort Klappsitze aus dem 628-Mehrzweckabteil, hier eine Kunstlederbank aus dem alten Umbauwagen, dort ein Fauteuil aus dem allerneuesten ICE 3. Und hier ein Klappsitz aus dem ausgemusterten Schienenbus, dort ein Abteil aus dem klassischen IC der achtziger Jahre! Meinetwegen auch Gestühl aus der Donnerbüchse oder der S-Bahn.

So fährt man schon beim Warten Eisenbahn und hat gleichzeitig ein kleines Museum der „rollenden“ Eisenbahnmöbel erlebt. Der Schritt in den gerade eingelaufenen Zug ist nur ein kleiner, der Übergang zwischen Empfangshalle und Eisenbahnwaggon ist ein fließender geworden. Und wer draußen auf dem Bahnsteig warten und sich den Fahrtwind der Züge um die Nase wehen lassen will, kann dies nach wie vor tun. Vielleicht enthält die Geschichte des Bahnsteiges auch einmal dieses Kapitel. Es muß ja nicht gleich die „VIP-Lounge“ oder das Nachäffen der kalt-anonymen Warte-„kultur“ von Flughäfen sein!

Was gäbe es noch alles über den Bahnsteig zu erzählen, was habe ich noch alles vergessen! Die Bahnsteigdächer, die Zugzielanzeiger, die Treppen und ihre Geländer, die Utopien von „fahrenden Bahnsteigen“, der unterirdische Bahnsteig (u.a. Gattung 21), der Gepäck- und Postbahnsteig, die Sitten anderer Bahnsteige in anderen Ländern, der aufgeschüttete Erdwall am ehemaligen Schienenomnibus-Haltepunkt.

Der Lautsprecher meldet 20 Minuten Verspätung. Eigentlich Zeit, die Geschichte dieser so unscheinbaren und doch schicksalsbeladenen Plattform des Eisenbahnlebens fortzuschreiben. Warten wirs ab! *Joachim Seyferth*

Auf dem Bahnsteig des kleinen Vorstadtbahnhofs „Stehle-Ost" spielt sich einiges ab. Eine mobile Proviantstation hält alles bereit, was plötzlich aufkommende Hungergefühle bei den Reisenden stillt: heiße Würstchen, Eis, allerlei Naschware, saure Drops, Kaffee und kalte Getränke – auf diesem Bahnsteig muß niemand verhungern und verdursten. Der Verkaufswagen ist dem Kibri-Bausatz „Bahnsteigwagen-Sortiment" entnommen und farblich ein wenig nachbehandelt. Ein beachtenswertes kleines Detail findet sich an der linken Außenwand des Wellblechschuppens – erinnern Sie sich noch? „Prüfe Dein Gewicht!" lautete die lapidare Aufforderung zur Benutzung der Waage mittels Einwurf eines Groschens. Auch das gab es auf vielen Bahnsteigen ...

Unten die zusammengebauten und unterschiedlich angemalten Fahrzeuge des Kibri-Bausatzes „Bahnsteigwagen-Sortiment" (B-9560, rechts unten).

Mit den richtigen Ausstattungsdetails

Der Bahnsteig lebt

Der Bahnsteig zeigt sich beim Vorbild zwischen menschenleer und rege bevölkert – je nach Tageszeit und Zugfrequenz. Diese wechselnden Zustände kann der Modellbahner kaum nachahmen. Neben den Reisenden sollten aber noch etliche stil- und epochentypischen Ausstattungsteile den Modellbahnsteig beleben. Bruno Kaiser gibt ein paar Anregungen.

Für Reiselektüre ist reichlich gesorgt. Ein Kiosk (unten) bietet Zeitungen und Zeitschriften an, aber auch Groschenromane und Krimitaschenbücher in reichlicher Auswahl. Eine Werbetafel verrät, daß hier zudem Getränke erhältlich sind.

Die Beförderung von Gepäck und Expressgut erfolgt mit aneinanderreihbaren Wägelchen und kleinen Elektrokarren. Gelbe Fahrzeuge stehen im Dienst der Bundespost, während blaue (unten) bei der Bahn beheimatet sind. Die Modelle entstammen den Sortimenten von Kibri und Preiser. In dem Wellblechschuppen auf dem linken Bild ist der Gepäckaufzug untergebracht, in dem die Wägelchen auf die untere Ebene gelangen. Ihn gibt es als Bausatz bei Vollmer. Alle Fotos: Bruno Kaiser

44 1137 fährt mit einem Quarzsandzug in das durchgehende Hauptgleis des Bahnhofs ein. Rechts daneben die beiden Ausfahrsignale. Die Ausfahrt aus dem Bw ist durch ein Wartezeichen, das für beide Gleise gilt, gesichert. Alle Fotos, wenn nicht anders vermerkt: Stefan Carstens

Zur sicheren Betriebsabwicklung unverzichtbar: Signale im Bahnhofsbereich

Hp 0 und Freie Fahrt

Einen mittelgroßen Bahnhof mit Signalen richtig und vollständig auszustatten ist nicht ganz einfach. Damit Sie im Dschungel der Masten nicht den Überblick verlieren, beschreibt Stefan Carstens auf den folgenden Seiten Signale im Bahnhof – ihre Aufstellung wie auch die jeweilige Funktion. Der Übersicht halber beschränkt er sich ganz bewußt auf die Epoche 3.

Der folgende Beitrag kann und soll das Thema Signale im Bahnhof, ihre Aufstellung und Funktion, nicht vollständig behandeln.

Die Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung (EBO) schreibt vor, daß die Einfahrten in Bahnhöfe auf Hauptbahnen generell, auf Nebenbahnen, wenn die Einfahrgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt, durch Hauptsignale (Einfahrsignale) zu sichern sind. Für die Ausfahrten sind Bahnhöfe – auf Nebenbahnen erst ab Geschwindigkeiten über 60 km/h – mit Hauptsignalen (Ausfahrsignalen) zu versehen.

Einfahrsignale (und Hauptsignale auf der freien Strecke, die wir hier jedoch nicht weiter betrachten wollen) sind mit Vorsignalen zu verbinden, auf Nebenbahnen wiederum nur, wenn vor dem Signal mit mehr als 60 km/h gefahren wird.

Das Hauptsignal „Langsamfahrt“ ist durch das Vorsignal „Langsamfahrt erwarten“ anzukündigen, bei Ausfahrsignalen an Ausweichgleisen, auf denen keine Durchfahrten zugelassen sind, kann hiervon abgesehen werden.

Soweit zu den in diesem Zusammenhang wichtigen Bestimmungen der EBO. Zu den sonstigen Signalen, die vorwiegend für die flüssigere Betriebsabwicklung von Rangierfahrten erforderlich sind, wie z.B. Hauptsperrsignale oder Wartezeichen, macht die EBO keine Aussage.

065 018-4 verläßt gemeinsam mit 064 305-6 am Abend des 20. Juli 1972 mit dem P 3326 nach Aschaffenburg den Miltenberger Hbf. Links neben der Lok ein Ausfahrsignal bayerischen Ursprungs und ein Hauptsperrsignal.

Hauptsignale

Hauptsignale werden auf Bahnhöfen vorwiegend als Einfahr- und Ausfahrsignale verwendet. Die Verwendung als Zwischensignale soll im Rahmen dieses Beitrags nicht berücksichtigt werden. Sie können – je nach Bauform – die Signalbilder Hp 0 „Halt“ und Hp 1 „Fahrt“ oder Hp 2 „Langsamfahrt“ oder alle drei Signalbegriffe anzeigen.

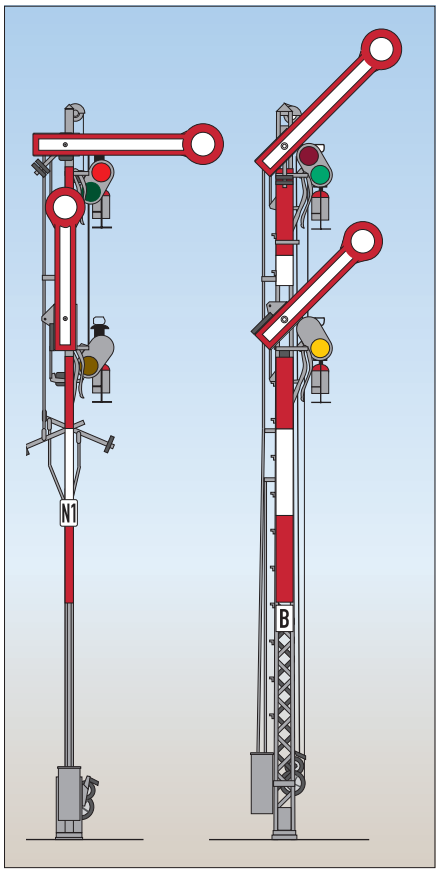
Hp 1 wird immer dann signalisiert, wenn die zulässige Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Bei geringeren Geschwindigkeiten – in der Regel 40 oder 60 km/h – wird Hp 2 angezeigt.

Beträgt die Höchstgeschwindigkeit allgemein jedoch nur 60 km/h, wird für alle Fahrwege, die schneller als mit 40 km/h befahren werden können, Hp 1 angezeigt.

Ausfahrsignale

Ausfahrsignale können in der Regel nur zwei Signalbegriffe anzeigen: Hp 0 und Hp 1 – an durchgehenden Hauptgleisen – oder Hp 0 und Hp 2 an Überholungsgleisen. Bei den zweiflügeligen Signalen werden beide Flügel mit einer

Typische Ausfahrsignale: Links ein Schmalmastsignal für die Signalbegriffe „Halt“ und „Fahrt“, rechts ein Gittermastsignal für die Signalbegriffe „Halt“ und „Langsamfahrt“.



50 4082-9 fährt am 22. Februar 1975 mit dem Dg 47975 nach Schwanheide aus einem der Überholungsgleise des Bahnhofs Büchen aus. Am durchgehenden Hauptgleis steht ein einflügeliges Gittermast-Hauptsignal, an den Überholungsgleisen stehen zweiflügelige Schmalmast-Hauptsignale und Hauptsperrsignale.

001 211-2 verläßt als Vorspannlok vor 001 088-4 mit dem E 1649 nach Hof am 7. April 1973 den Bahnhof Bamberg. Foto: Slg. Carstens

Stellstange gekuppelt, so daß sie sich nur gemeinsam bewegen können.

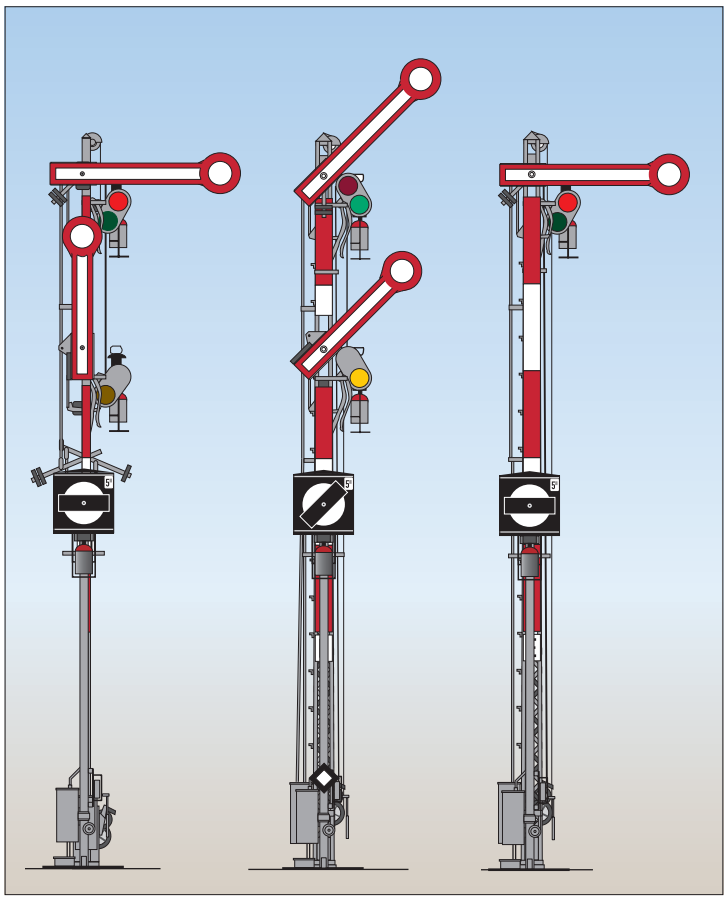
Bei der Aufstellung der Ausfahrsignale sind mehrere Randbedingungen zu beachten. Zum einen müssen die Ausfahrsignale so aufgestellt werden, daß sich möglichst große Gleisnutzlängen ergeben, damit die längsten Züge noch vor ihnen halten können, ohne die Ein- oder Ausfahrt anderer Züge zu behindern. Das bedeutet, ein vor dem Ausfahrsignal haltender Zug muß „grenzzeichenfrei“ in das Gleis passen. Daher sollten die Ausfahrsignale zum einen möglichst dicht vor den Weichen stehen, an denen die Bahnhofsgleise zusammenlaufen.

Zum anderen sollen sie möglichst in einer Linie aufgestellt werden, damit schon von weitem eine eindeutige Zuordnung der Signale zu den Gleisen, für die sie gelten, möglich ist.

Schließlich muß hinter Signalen, die Einfahrzugstraßen begrenzen, ein Durchrutschweg vorhanden sein, um zu verhindern, daß ein Zug, der ein Halt zeigendes Signal überfährt, gleich mit einem anderen kollidiert.

Die Durchrutschwege werden nach den zulässigen Einfahrgeschwindigkeiten bemessen und können bis zu 200 m lang sein. Sie beginnen an den Ausfahrsignalen und sollen nach Möglichkeit vor Weichen enden. Können die Durchrutschwege nicht in der erforderlichen Länge hergestellt werden, muß die Einfahrgeschwindigkeit herabgesetzt werden. Dies ist z. B. auf

Von links nach rechts: Ein „Halt“ zeigendes Schmalmast-Hauptsignal mit Gleissperrsignal (für die Aufstellung zwischen Überholungsgleisen mit 4,50 m Gleisabstand), ein „Langsamfahrt“ zeigendes Ausfahrsignal eines Überholungsgleises und das Ausfahrsignal eines durchgehenden Hauptgleises in der Stellung „Halt”.



044 427-3 verläßt mit einem Quarzsandzug nach Ellrich am Morgen des 27. Juli 1973 den Bahnhof Ottbergen auf dem durchgehenden Hauptgleis Richtung Northeim. Wegen des geringen Abstandes zwischen Haupt- und Überholungsgleis mußte auch hier ein Schmalmast-Hauptsignal aufgestellt werden.

Kopfbahnhöfen der Fall. Da hier die Gleise an Prellböcken enden, muß am Einfahrsignal mit einem Geschwindigkeitsanzeiger für 30 km/h der verkürzte Durchrutschweg angezeigt werden.

Einfahrsignale

Einfahrsignale werden – wie der Name schon sagt – an den Einfahrten von Bahnhöfen aufgestellt. Sie sind in der Regel zweiflügelig und können – je nach eingestelltem Fahrweg – die Signalbilder Hp 0, Hp 1 oder Hp 2 anzeigen, vor Kopfbahnhöfen nur Hp 0 und Hp 2.

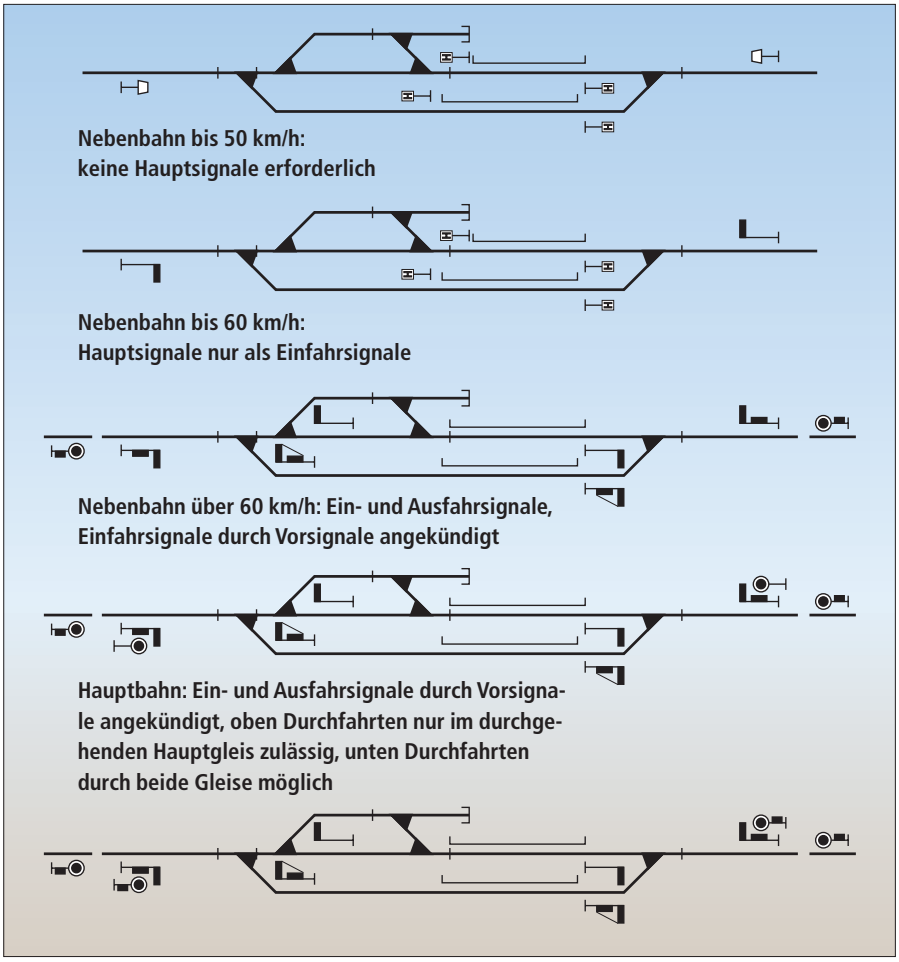
Der Aufstellungsort der Einfahrsignale richtet sich nach den sogenannten Gefahrenpunkten, zu denen bestimmte Abstände eingehalten werden müssen. Solche Gefahrenpunkte können die erste Weiche des Bahnhofs, eine Rangierhalttafel oder der Zugschluß bzw. die Spitze eines haltenden Zuges sein.

Auf Hauptbahnen müssen Einfahrsignale so aufgestellt werden, daß zu allen genannten Punkten ein Abstand von 200 Metern eingehalten wird. Lediglich der Abstand zu der Spitze einer Weiche darf auf 100 Meter reduziert werden. Auf Nebenbahnen sind 50 Prozent der Werte für Hauptbahnen vorzusehen.

Vorsignale

Vorsignale werden aufgestellt, um die Stellung der Hauptsignale bereits von weitem sichtbar anzukündigen. Dies ist erforderlich, weil der Bremsweg eines Zuges – in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit – bis zu einem Kilometer lang sein kann.

Sie zeigen – in Abhängigkeit von der Stellung des zugehörigen Hauptsignals – die Begriffe „Halt erwarten“, „Fahrt erwarten“ oder „Langsamfahrt erwarten“ an. Allerdings waren anfangs alle Vorsignale zweibegriffig, so daß bei Fahrtstellung am Vorsignal noch nicht erkannt werden konnte, ob die Fahrt durch das durchgehende Hauptgleis ging oder über den abzweigenden Strang von Weichen. Erst in den dreißiger Jahren wurden auf den wichtigsten Hauptstrecken die Vorsignale mit einem Zusatzflügel und einem Spiegelkasten für das dritte Signallicht ausgerüstet. Die heute übliche Bauform dreibegriffiger Vorsignale ohne Spiegelkasten wurde erst 1949 eingeführt.



Anordnung von Signalen an kleinen Bahnhöfen auf Haupt- und Nebenbahnen

Ausfahrvorsignale

Die Vorsignale werden im Bremswegabstand – je nach Streckengeschwindigkeit 400 m (auf Nebenbahnen, wenn auch bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h Vorsignale aufgestellt werden), 700 m (bis 100 km/h) oder 1000 m (über 100 km/h) – aufgestellt.

Dies gilt jedoch nicht für Ausfahrvorsignale. Diese stehen generell direkt vor dem Einfahrsignal, so daß sich auf größeren Bahnhöfen deutlich größere Vorsignalabstände ergeben können.

Der ETA 180 016 passiert mit einem EBA 177 das Einfahrsignal.

Während am Morgen des 22.2.1974 das Einfahrsignal und Ausfahrvorsignal von Aschendorf für einen Zug nach Emden „Frei" zeigt, kommt 012 061-8 mit dem E 1806 Norddeich-Mole–Rheine aus dem Nebel angedampft.

Ebenfalls ein 10 m hohes Einfahrsignal steht vor dem Bahnhof Klingenberg, den auf dem Foto vom 19. Juli 1972 gerade 065 018-4 mit dem P 3318 Miltenberg–Aschaffenburg verläßt. Das Vorsignal besitzt einen Lichtlenkkasten für den zweiten Lichtpunkt des Signalbilds.

Und noch eine Besonderheit gibt es bei Ausfahrvorsignalen. Da in vielen Bahnhöfen Durchfahrten nur auf den durchgehenden Hauptgleisen zugelassen sind, können die Ausfahrvorsignale auch nur die Fahrtstellung der Ausfahrsignale an diesen Gleisen anzeigen und somit häufig nur zweibegriffig sein.

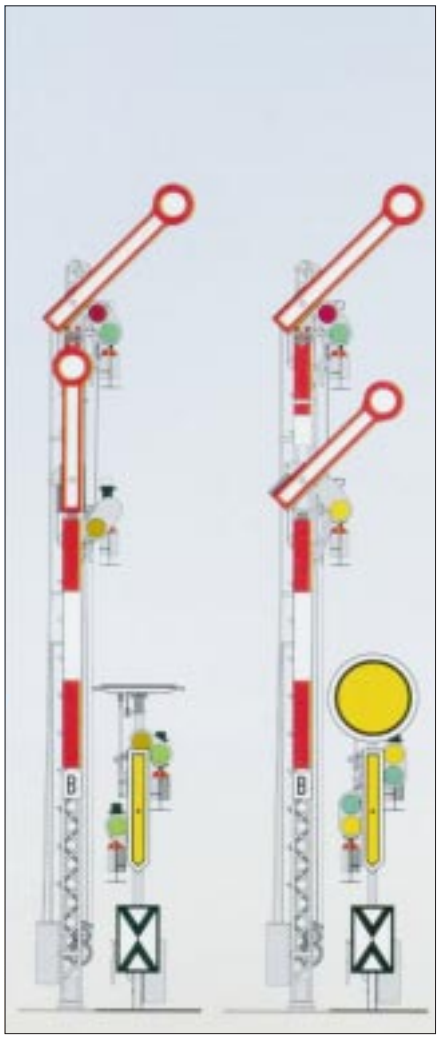
Hauptsperrsignale

Haupt- und Vorsignale gelten nur für Zugfahrten. In den meisten Bahnhöfen sind darüber hinaus Rangierfahrten erforderlich.

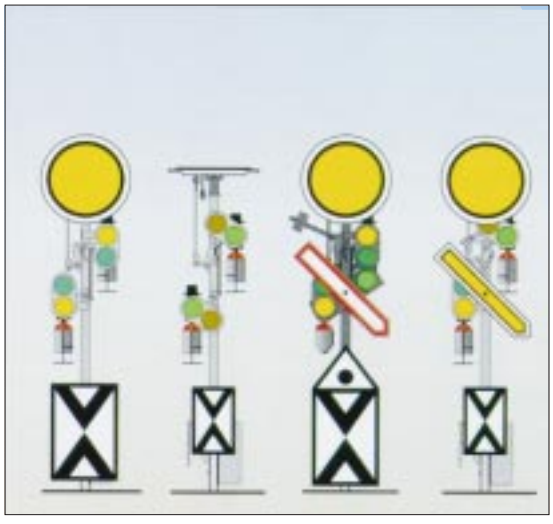
Auf kleineren Unterwegsbahnhöfen sind meist nur einmal am Tag Wagen für das örtliche Güterverkehrsaufkommen an der Ladestraße oder Güterabfertigung bereitzustellen oder abzuholen. Diese Rangieraufgaben werden von der Zuglok der Übergabe oder des Nahgüterzuges dann erledigt, wenn kein anderer Zug im Bahnhof steht. Zusätzliche ortsfeste Signale sind hier nicht erforderlich.

Auf größeren Bahnhöfen können gleichzeitig Zug- und Rangierfahrten stattfinden, so daß hier zur sicheren Betriebsabwicklung auch für die Rangierfahrten Signale aufgestellt werden müssen.

Dies können entweder Hauptsperrsignale sein, die in Abhängigkeit von den Weichen gestellt werden können und sowohl für Zug- als auch für Rangierfahrten gelten. In Bereichen, in denen keine Zugfahrten stattfinden oder dort, wo Signale ausschließlich für Rangierfahrten gelten sollen, werden Wartezeichen aufgestellt. Hauptsperrsignale werden am Anfang häufig benutzter Rangierwege aufgestellt. Das bedeutet, daß nicht an allen Gleisen Sperrsignale zu stehen brauchen.



Links: Zweimal das gleiche Einfahr- und Ausfahrvorsignal: Ganz links wird mit den Signalbegriffen „Fahrt" und „Fahrt erwarten" die Durchfahrt durch das durchgehende Hauptgleis angezeigt, daneben mit „Langsamfahrt" und „Halt erwarten" die Einfahrt in ein Überholungsgleis.



Rechts: Die drei Vorsignalbegriffe „Halt erwarten", „Fahrt erwarten" und „Langsamfahrt erwarten" an Formvorsignalen mit (alte Bauform) und ohne Spiegelkasten.

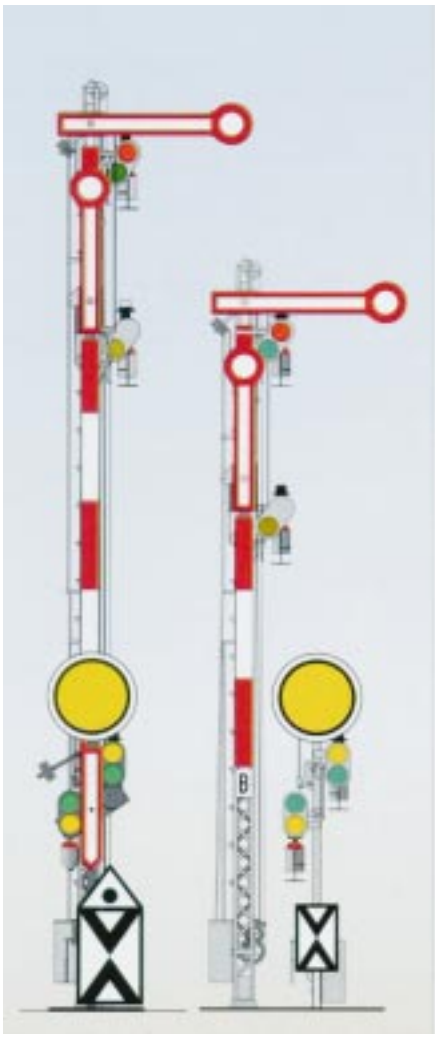
Grundsätzlich sollen die Sperrsignale so dicht wie möglich am Ende des Gleises stehen, für das sie gelten. Wenn der Platz dies zuläßt, werden sie direkt vor dem Grenzzeichen oder Weichenanfang aufgestellt. Allerdings gibt es eine Einschränkung: Sind auf dem Gleis Zugfahrten zugelassen, steht das Gleissperrsignal in der Regel direkt vor dem Hauptsignal.

Von dieser Regel gibt es jedoch gibt auch Ausnahmen. Ausfahrsignale werden bisweilen erst hinter Weichen aufgestellt, um eine möglichst große Gleisnutzlänge zu erzielen. Es kann aber erforderlich sein, schon vor diesen Weichen ein Hauptsperrsignal aufzustellen, um die Rangierfahrten über diese Weiche hinaus von der Zustimmung des Weichenwärters abhängig zu machen.

Ähnliches gilt für Hauptsperrsignale vor Gruppenausfahrsignalen (dies sind Ausfahrsignale, die für mehrere Gleise gelten): Während Gruppenausfahrsignale hinter dem Zusammenlauf der Ausfahrgleise stehen, müssen die Sperrsignale vor den Weichen aufgestellt sein, um ihren Zweck zu erfüllen.

001 173 passiert das 10 m hohe Einfahrsignal des Bahnhofs Neuenmarkt-Wirsberg für die Gegenrichtung. Da nur Durchfahrten auf dem durchgehenden Hauptgleis zugelassen sind, kann das Ausfahrvorsignal nur die Signalbegriffe „Halt erwarten“ und „Fahrt erwarten“ zeigen.

10 m und 8 m hohe Einfahrsignale mit Ausfahrvorsignalen (links dreibegriffig mit Spiegelkasten, rechts zweibegriffig).



Ein 10 m hohes Einfahrsignal steht auch vor dem Bahnhof Deißlingen, den hier 78 246 am 28. Februar 1974 mit dem P 3906 Villingen–Rottweil verläßt. Im Hintergrund sind noch schwach die Ausfahrsignale des Bahnhofs zu erkennen.

Während 050 811-9 am Abend des 3. Februar 1974 im Bw Lehrte auf den nächsten Einsatz wartet, rollt 050 131-2 aus dem Bahnbetriebswerk. Die Ausfahrt in den Bahnhof ist durch Wartezeichen mit Anstrahlleuchten und Sh 1-Signalen gesichert.

Wartezeichen mit unterschiedlichen Ausrüstungen. Von links nach rechts:
- ein unbeleuchtetes Wartezeichen,
- ein Wartezeichen mit Anstrahlleuchte und Vorrücksignal und
- ein Wartezeichen mit Anstrahlleuchte und Sh 1-Signal

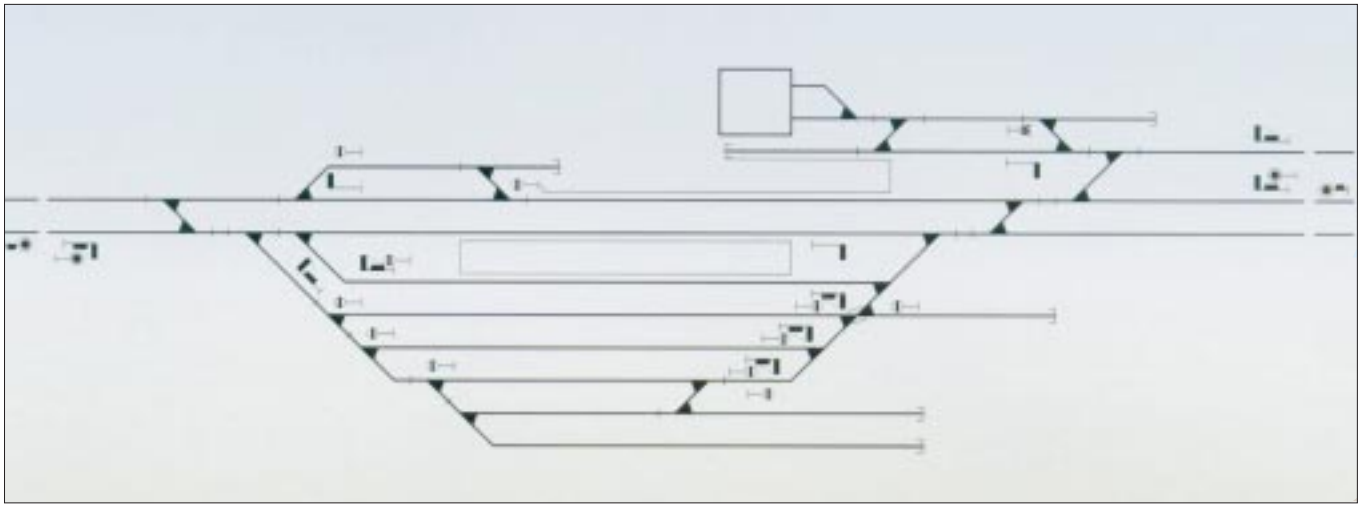
Wartezeichen

Wartzeichen werden dort aufgestellt, wo Rangierabteilungen einen Befehl zur Weiterfahrt abwarten sollen.

Dieser Auftrag kann vom Stellwerk aus durch ein Rangiersignal oder mündlich – z.B. über Lautsprecher, Wechselsprechanlagen oder Rangierfunk – gegeben werden. Schließlich besteht noch die Möglichkeit, den Rangierauftrag durch ein Lichtsignal zu erteilen. Die hierfür eingerichteten War-

Offensichtlich ist soeben der Rangierauftrag Sh1 am rechten Wartezeichen erteilt worden, denn 81 004 hat sich gerade in Bewegung gesetzt. Das Wartezeichen hinter dem Zug verfügt zusätzlich zum Sh1-Signal noch über eine Anstrahlleuchte.
Mit einer anderen Fuhre passiert unsere Rangierlok wenig später ein Hauptsperrsignal, das vor einem Hauptsignal angeordnet ist – Standard-Signalanordnung bei der DB für Überholgleise. Wartezeichen und Sperrsignale sind seit kurzem lieferbare Fertigmodelle von Weinert, das Hauptsignal entstand aus einem Bausatz. Fotos: MK

Unten verschiedene Sperrsignale, v.l.n.r.:
- ein einfaches Hauptsperrsignal,
- ein Hauptsperrsignal mit Rückstrahlschild und
- ein Hauptsperrsignal älterer Bauform



Gleisplan eines mittleren, mit Hauptsperrsignalen und Wartezeichen ausgerüsteten Bahnhofs. Hauptsperrsignale sind überall dort aufgestellt, wo sie als Flankenschutz für Zugfahrstraßen erforderlich sind oder wo sie der einfacheren Abwicklung der Rangierfahrten dienen. Am linken Bahnhofskopf ist für die Gütergleise ein Gruppenausfahrsignal aufgestellt. Am rechten Kopf, von dem auch auf die Nebenbahn ausgefahren werden kann, stehen an jedem Gleis Haupt- und Sperrsignale.

tezeichen besaßen bei der DRB drei weiße Lampen für das Vorrücksignal, die in Form eines „V“ angeordnet waren. Bei der DB wurde das Vorrücksignal durch das Sh 1-Lichtsignal (zwei weiße Lampen) ersetzt.

Bei der DRB wurde das Wartezeichen ursprünglich nur dort aufgestellt, wo bei der Fahrtstellung des Gleissperrsignals ein besonderer Rangierauftrag des Wärters erfolgen sollte. Dementsprechend war es früher meistens in Verbindung mit einem Hauptsperrsignal zu finden.

Erst später ging man dazu über, die Wartezeichen auch einzeln aufzustellen, um z. B. das Vorziehen von Loks oder die Ausfahrt aus den Lokbehandlungsanlagen von besonderen Aufträgen des Wärters abhängig zu machen.

Ähnlich wie bei den Sperrsignalen gibt es keine allgemein verbindlichen Regeln für die Aufstellung von Wartezeichen. Anders als Sperrsignale gelten Wartezeichen jedoch nur für Rangierfahrten.

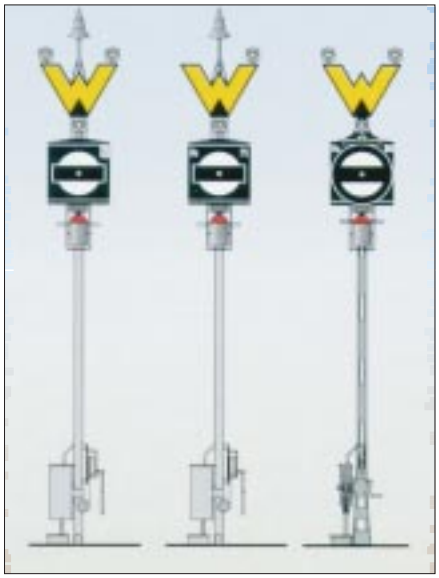
Hauptsperrsignal mit Wartezeichen

Das Hauptsperrsignal als Formsignal gilt nur dann als Fahrauftrag, wenn das Signal mit einem Rückstrahlschild unten am Mast ausgerüstet ist. Sonst bedeutet die Fahrtstellung nur, daß der Weichenwärter der Rangierfahrt zustimmt. (Ähnliches gilt übrigens für das Auf-Fahrt-stellen eines Ausfahrsignals: Es ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters zu einer Zugfahrt – den Abfahrauftrag erteilt der Zugführer oder der Aufsichtsbeamte.) Den Rangierauftrag muß der Rangierleiter, der normalerweise die Rangierabteilung begleitet, erteilen. Bei einzeln fahrenden Lokomotiven kann aber auch der Weichenwärter oder Fahrdienstleiter die Aufgaben des Rangierleiters wahrnehmen.

Daneben gibt es auf großen Bahnhöfen Sperrsignale, bei denen immer der Weichenwärter den Auftrag zur Rangierfahrt erteilen muß. In diesem Fall werden Hauptsperrsignale mit einem Wartezeichen kombiniert. Bei diesen Signalen wird der Fahrauftrag erst durch ein Lichtsignal am Wartezeichen erteilt.

Soweit unser kurzer Abriß zu den auf Bahnhöfen verwendeten Signalen. Darüber hinaus gibt es noch viele – z.T. recht unscheinbare Signale wie z.B. Haltetafeln oder Grenzzeichen. Näheres hierzu in MIBA-Report 17 und 18.

Stefan Carstens



Links: Hauptsperrsignal/Wartezeichenkombinationen mit und ohne Anstrahlleuchte bzw. mit Vorrück- oder Sh 1-Lichtsignal.

Unten: 57 1741 fährt mit einem Güterzug in den Bahnhof ein. Links neben der Lok ein Gleissperrsignal.

Spannwerke, Seilzüge und Blechkanäle

Wer als Eisenbahnfreund schon mal im Bahnhofsbereich abseits der offiziellen Wege unterwegs war, hat sicher bereits stolpernd mit ihnen Bekanntschaft gemacht. Die Rede ist von den Einrichtungen zwischen mechanischen Stellwerken und Signalen bzw. Weichen, den Seilzügen. Horst Meier gibt Basteltips, wie im Modellbahnhof Seilzüge und Blechkanäle vorbildgerecht installiert werden können.

Oben: Ein vorbildlich mit Seilzügen und Blechkanälen ausgestattetes Gleisfeld – überzeugend für den Betrachter.

Ausgangspunkt aller Stelleinrichtungen ist das mechanische Stellwerk, in dem sich über eine Gruppenablenkung alle Seilzüge sammeln.

Wenn schon ein Gleisfeld in der Umsetzung ins Modell einige Mühen bereitet, so ist die Anordnung von Signalen, Spannwerken, Weichenantrieben und der zugehörigen Drahtführung mit ihren komplexen Zuordnungsregeln eine vermeintlich weitere Hürde bei der vorbildgerechten Gestaltung des eigenen Modellbahnhofes. Doch so kompliziert, wie dies anfänglich auch erscheinen mag, sind die Grundregeln für das richtige Plazieren der kleinen Nachbildungen nicht, zumal es hierzu eine ausführliche Anleitung mit nahezu allen Sonderfällen und Ausnahmen gibt.

Die Rede ist von den beiden MIBA-Reports „Mechanische Stellwerke“ (I+II) in Vorbild und Modell von Stefan Carstens. Die dort niedergelegten Regularien der Bahn zur Anordnung der Signalanlagen und ihrer mechanischen Stellmechanismen kann man für den Normalbedarf in wenige Grundfälle zusammenfassen. Die Umsetzung ins Modell fällt dank der Weißmetallteile von Weinert nicht schwer. Grundsätzlich oder für kompliziertere Anwendungsfälle sei die Lektüre der beiden Abhandlungen empfohlen.

Vorbildkunde

Signale, Weichenantriebe, Gleissperren, Verriegelungen usw. sind beim Vorbild in der Regel ferngesteuerte Vorrichtungen; sie müssen von einer zentralen Stelle aus zu schalten sein. In den früheren Epochen (vereinzelt auch noch bis heute) wurden Signale und Weichen mechanisch, d.h. über Stelldrähte gestellt. Neuerdings erfolgt dies – wie auf der Modellbahnanlage – elektrisch bzw. elektromechanisch. Dann sitzt der Stellmechanismus in Form eines ortsfesten Motors direkt an der Weiche o.ä. und wird mittels elektrischem Schaltimpuls in Bewegung gesetzt.

Bei mechanischen Stelleinrichtungen erfolgt der Stellvorgang durch direkte physikalische Krafteinwirkung. Das Umlegen der Stellhebel in der Hebelbank im Stellwerk oder Bahnhofsgebäude bewirkt die Bewegung von Signalen und Weichen über diverse Umlenkungen und Führungselemente mittels sogenannter Stelldrähte, auch Drahtzugleitungen genannt.

Die Drahtzugleitung ist immer als Doppelleitung ausgeführt, sie bildet eine in sich geschlossene Schleife. Dabei dient der eine Draht als Zugseil, der andere als Nachlaßseil. Ein Ende dieser

Unentbehrliche „Stolperdrähte“. Gut zu erkennen: das Prinzip der Leitungsführung beim Unterqueren des Gleises. Eine Leitung führt abwärts zur Ablenkung.

Rollenhalter gibt es in verschiedenen Ausführungen: Einfacher Rollenhalter für eine Doppelleitung und Vierfach-Rollenhalter mit sieben Doppelleitungen, an einem Querträger montiert.

Oberirdische vierfache Drahtzugleitung, mit Ablenkung zwei Doppelleitungen für die beiden Weichenantriebe.

Unten: Druckrollenkasten mit vertikaler Leitungsführung im Bogen eines Gleises. Hiermit lenkt man die Stelldrähte entsprechend dem Gleisverlauf ab. Der Kasten sitzt auf einem eingerammten Profil. Bei dem daneben abgebildeten, „ordnungsgemäß“ auf seinem Stühlchen sitzenden Druckrollenkasten sind die horizontal angeordneten Rollen gut zu sehen.

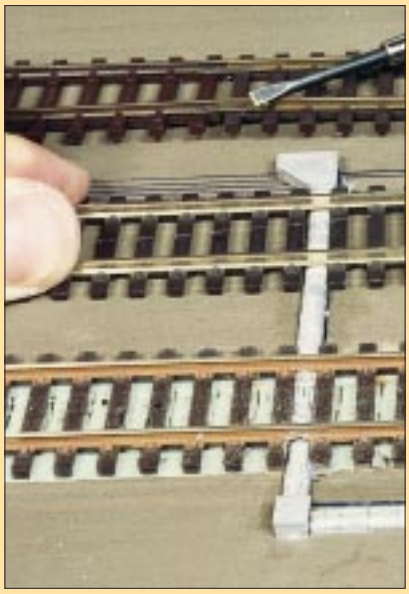
Verschiedene, nebeneinander angeordnete Ablenkungen. Wegen des eingeengten Zwischenraumes müssen die Stelldrähte in mehreren Blechröhren zum gegenüberliegenden Bahnhofsgebäude mit seinem Stellraum geleitet werden.

Diese Gleisunterquerung liegt sehr tief. Über den Ablenkkasten verläuft am Rand des Gleisfeldes die oberirische Leitung.

Kleine, viereckige Ablenkungen für jeweils eine Doppelleitung.

Schleife befindet sich am Stellhebel (in der Hebelbank), das andere am Weichen- oder Signalhebel. Dazwischen geschaltet sind die sog. Spannwerke. Sie dienen zum Aufrechterhalten der Seilspannung, zum Ausgleich von Längenänderungen und zur Sicherung bei Leitungsbrüchen.

Die Vielzahl der früher in den Bahnhöfen und Gleisfeldern verlaufenden Stelldrähte bedingte eine gewisse Ordnung der Verbindungen, insbesondere eine gradlinig und gleichzeitig wenig Kraftverlust kostende Leitungsführung. Auch mußte man beim Verlegeplan auf kürzeste Entfernungen zum Stellwerk achten, da man bei längeren Leitungen mit wärmebedingten Längenänderungen zu kämpfen hatte. Letzterem Punkt brauchen wir auf unseren ohnehin verkürzten Gleisfeldern sicherlich keine große Beachtung zu schenken. Dem Grundsatz des gradlinigen Verlaufes aus optischen Gründen allerdings viel mehr. Auch muß man sich als Modellbahner merken, daß es offene Drahtzugleitungen zwischen den Gleisen aus Gründen der Unfallsicherheit nicht gab. Hier wurden die Stelldrähte in sog. Blechkanälen geführt. Diese kamen anson-



Obere Bildreihe: Die Blechkanäle werden auf Länge gesägt und anschließend rechtwinklig befeilt. Dann trägt man Holzleim auf und plaziert die Röhren entsprechend der vorher aufgezeichneten Linie. Kleine Korrekturen sind dabei noch möglich. Wenn ein Kabelkanal unter den Schienen durchgeführt wird, müssen die Schwellenzwischenstücke weggeschnitten werden. Nach dem Aufkleben der Weißmetallteile kann dann das Schienenstück eingesetzt werden.

Die Einfärbung nimmt man nachträglich mit Dispersionsfarben vor, wenn der Leim trocknen ist (links). Rechts dieselbe Stelle im fertigen Zustand. Das Ganze ist noch mit einem Hauch Patina überzogen. Ganz rechts eine Sammelleitung für gruppenweise geführte Drahtzugleitungen, vorne ein unterirdischer Druckrollenkasten.

sten aber aus Kostengründen nur dann zum Einsatz, wenn keine oberirdische Leitungsführung möglich war.

Den Grundsatz der Bahn, möglichst viele Leitungen zu benachbarten Zielpunkten zusammenzufassen, gilt es auch im Modell nachzustellen. Deshalb wird man beieinanderliegende Weichen und Signale immer mit einer Mehrfachleitung versorgen. Stelldrähte oder Blechkanäle sind lediglich entsprechend stärker dimensioniert auszuführen, d.h. in größerer Anzahl mit breiteren Elementen.

Die Leitungsführung erfolgt pro Einsatzstelle mit zwei Drähten und wird über mehrere Führungselemente zum Stellwerk geführt. Auf diesem Weg ist man bestrebt, weitere Stelldrähte in der Leitungsführung mit zu übernehmen, was dann zu Gruppen von Leitungen führt.

Die Drähte werden über zwischengeschaltete Seilscheiben geführt. Diese bezeichnet man als sog. Drahtführungsrollen. Man findet sie etwa alle 10 m bei Weichenleitungen und alle 12-15 m bei Signalleitungen. Auch sie werden an Ständern zu ganzen Gruppen zusammengefaßt. Bei offenen Leitungsführungen im Bogen lenken sog. Druckrollen die Stelldrähte entsprechend dem Verlauf des Bogens um. Im Gegensatz zu den Rollenhaltern sitzen hier die Rollen vertikal, was eine Verwindung bei der Drahtführung bedingt.

Beim Unterqueren der Gleise erfolgt dies meist im rechten Winkel in einem sog. Schwellenfeld, d.h. zwischen zwei Schwellen und immer in einer Blechröhre. Dabei werden sämtliche Drahtleitungen eines Stranges in einer sog. Ablenkung im Winkel von etwa 90° umgelenkt, unter dem Gleis durchgeführt, auf der anderen Seite i.d.R. ebenfalls umgelenkt und parallel zum Gleis weitergeführt. Diese verdeckten Ablenkungen haben größere Rollen, damit die Drähte keinesfalls herausrutschen können. Auch sie gibt es in unterschiedlichen Größen und Formen. Ihr Einsatz richtet sich nach der Anzahl der umzulenkenden Drähte und ihrem Standort. Bezüglich der Besonderheiten der Druckrollen und der sog. Gruppenablenkungen in der Nähe des Stellwerkes sei auf die erwähnten Grundlagenbroschüren verwiesen.

Die verdeckte Leitungsführung findet in der Regel in den sog. Blechkanälen statt. Betonfertigteile wurden früher eher selten eingesetzt und finden sich heute häufiger. Hierin laufen dann die Elektrokabel. Die Blechkanäle gibt es – auch im Modell – in unterschiedlichen Größen. Die Einstufung erfolgt je nach Leitungsanzahl von I bis IX. Der Kanal I für 1-2 Doppelleitungen ist noch rundlich, alle anderen, z.B. II für 3-4, III für 5-6 Doppelleitungen usw., haben eine ovale Form mit eingeprägten Verstärkungsprofilen. Gleiskreuzungen nimmt man ausschließlich mit Blechkanälen der Größe I oder II vor. Dickere Rohre kämen auch nicht zwischen den Schwellen hindurch.

Die dazwischengeschalteten Führungselemente bezeichnet man als Rollenkasten. Sie haben die gleiche Funktion wie die Rollenhalter. Es gibt sie im Modell passend zu den unterschiedlich breiten Blechkanalnachbildungen.

Modell-Blechkanäle

Für die modellmäßige Umsetzung der Vorbildgegebenheiten muß nach der Festlegung des Gleisverlaufes, der Signalstandorte und der Weichenantriebsattrappen auch die Zentrale der Stellvorgänge – Bahnhofsgebäude oder separates Stellwerk – bestimmt werden.

Obere Bildreihe: Zur Darstellung der Seilzüge im Modell steckt man Stahlstifte in die Grundplatte (ggf. Löcher vorbohren). Der Untergrund sollte hier bereits durchgestaltet sein. Der gespannte Gummifaden wird mit einem Tropfen Sekundenkleber (auf einem weiteren Nagel) fixiert. Nach dem Trocknen des Klebstoffes drückt man den Stahlstift unter Zuhilfenahme einer Lehre ein. Die Rollenhalter aus Messingguß werden vor dem Anbringen mit dem Pinsel lackiert.

Untere Bildreihe: Die gegossenen Rollenhalter werden über die Stifte gesetzt und kaschieren sie somit. Am Weichenantrieb fällt der geschickt plazierte Stift nur in dieser extremen Nahaufnahme ins Auge. Größere Druckrollenkästen eignen sich beim Übergang der Drahtzugleitung in den Kabelkanal gut zum Verdecken der Haltenadeln. Spannwerke vervollständigen die installierten Seilzüge.

So sind quasi die verschiedenen Startpunkte und der Zielpunkt lokalisiert.

Am besten zeichnet man sich nun mit einem einfachen Strich den gedachten Verlauf einer Doppelleitung zum Stellwerk hin auf, wobei man möglichst geradlinig vorgeht und bestrebt ist, auch viele Schaltstellen unterwegs zu berühren und dort weitere Leitungen „unterzubringen“. Nach Begutachtung einer solchermaßen aufgemalten Leitungsführung lassen sich Korrekturen noch vornehmen und auch der Bedarf für die Einzelteile gut kalkulieren. Die Verlegung wird in der Regel mit verdeckten Blechkanälen inmitten des Gleisfeldes begonnen. Mit diversen Ablenkungen und Gleisunterquerungen arbeitet man sich langsam Richtung Stellwerk vor. Außerhalb des Gleisfeldes werden dann die offenen Leitungen hinzukommen, um gemeinsam bei der Schaltzentrale zu landen.

Das Plazieren der Blechkanäle bereitet keine Schwierigkeiten, man kann sie mit Weißleim aufkleben. Der Untergrund sollte dabei noch nicht mit Schotter etc, durchgestaltet sein. Im aufgeklebten Zustand lassen sie sich auch am besten einfärben, was mit einem Pinsel und jeder Art gut deckender Mattfarbe in einem schwarzgrauen Ton erfolgen kann. Mit schnell trocknenden Abtönfarben habe ich dabei beste Erfahrungen gemacht.

Schwierigkeiten machen Gleisunterquerungen, sofern die Gleise schon fest liegen. Hier kann man die Längsstege des Schwellenrostes nur noch schwer entfernen und kann lediglich Weißmetall-Teilstücke einsetzen.

Noch ein Wort zum Material: Weinert hat alle benötigten Blechkanäle im Sortiment. Die Durchsicht des klar gegliederten Kataloges läßt den Anwender schnell fündig werden. Die letzte Farbgebung der Kanäle erfolgt zusammen mit dem dann fertig geschotterten Gleisfeld und den Zwischenräumen am besten mit der Spritzpistole.

Modell-Seilzüge

Im Modell gestaltet sich das Verlegen der orberirdischen Seilzugleitungen ungleich schwieriger als das bloße Aufkleben der Blechkanäle. Die Nachbildung der Seilzüge erfolgt mit dünner Gummilitze, kann aber auch mit einem elastischen Beistrickfaden vorgenommen werden. Im Gegensatz zu den Kanälen muß dabei der Untergrund schon durchgestaltet sein, da ein nachträgliches Aufstreuen von Landschaftsmaterial zu keinem befriedigenden Ergebnis führen würde, wenn die Litze schon gespannt ist. Zudem bestünde die Gefahr der Verklebung der dünnen Fäden.

Das Spannen des Gummifadens muß unter Zuhilfenahme einer Hilfseinrichtung erfolgen. Diese besteht aus dünnen Stahlnadeln, um die der Faden gewickelt und mit Sekundenkleber verklebt wird. Am besten hat sich folgende Vorgehensweise bewährt: Entlang ei-

ner geraden, gedachten Verlaufslinie werden in bestimmten Abständen und auf jeden Fall an den Knickpunkten Stahlnadeln zunächst nur halb eingedrückt. Den Gummifaden wickelt man unter Zuhilfenahme von Pinzette und Klemmschere um die erste Nadel und klebt ihn fest.

Nach Trocknen des Klebers wird der Faden gespannt und nach und nach um jede Nadel gewickelt. Am Endpunkt wird die Spannung mit der Klemmschere und dem fest eingespannten Faden gehalten und jeder Wickelpunkt mit einem Tropfen Sekundenkleber befestigt. Das Ganze erfolgt anschließend wieder rückwärts. Um einen gleichmäßigen Abstand der beiden zusammengehörigen Seile zu erzielen, werden die Nadeln auf dem Hinweg alle rechtsdrehend umwickelt, auf dem Rückweg linksherum.

Ist auch hier der Klebstoff trocken, drückt man die Nadeln vollends bis zur gewünschten Höhe ein und fixiert sie ebenfalls mit Klebstoff. Eine untergeschobene Lehre hilft an jedem Punkt, die gleiche Höhe zu bekommen. Nun folgt der zweite, dritte usw. Wickelgang nach der gleichen Methode: Nadel halb eindrücken, erster Spanngang, verkleben und zurück, bis alle erforderlichen Drahtpaare gespannt sind.

Die Spannägel gilt es abschließend mit Rollenhaltern und Druckrollenkästen zu kaschieren. Dabei eignet sich die hochgestellte oberirdische Form mit Stellfüßchen nicht so gut wie die tiefergesetzte unterirdische. Man kann daher gerade an den Endpunkten der Verspannung die eingeschlagenen Nägel mit den breiteren unterirdischen Druckrollenkästen abdecken.

Spannend

Wenigstens einmal im Verlauf einer Gruppenleitung sollte man auch im Modell trotz der nicht maßstäblichen Leitungslänge ein Spannwerk pro Doppelleitung aufstellen. Weinert bietet sehr filigrane Spannwerke in der größeren Form für Signale wie auch in der etwas kleineren für Weichenseilzüge an.

Die zunächst zu bemalenden Spannwerke werden einfach an einer freien Stelle über die gespannten Seilzüge gestellt. Die Gummifäden sollten dabei dicht unterhalb der Umlenkrollen vorbeilaufen, um den Eindruck von wirklich umgelenkten Drähten zu erwecken. Die in das Spannwerk hoch- und wieder niederlaufenden Drähte brauchen nicht nachgebildet zu werden; sie sind bereits im Spannwerk mitgegossen.

Ein solchermaßen ausgestattetes Gleisfeld wirkt optisch auch bei größeren Flächen nie monoton, sondern immer interessant. Außerdem entspricht es ganz exakt dem Vorbild und überzeugt den Betrachter, daß diese Weichen und Signale wirklich vom Stellwerk aus bedient werden.

Horst Meier

Damit ist das Thema aber noch lange nicht erschöpft. In MIBA 3/97 lesen Sie einen weiteren Teil zu Weichenlaternen und Weichenantriebsattrappen.
Fotos: Horst Meier

Bahnhofswagen

Beim Besuch in größeren Bahnhöfen fallen oft alte, ziemlich vergammelte Wagen mit der Anschrift „Bahnhofswagen“ ins Auge. Diese Bahnhofswagen können auch auf der Modellbahn ein ansonsten langweiliges Abstellgleis schmücken. Grund genug also, sich mit diesen Wagen zu beschäftigen, die aber amtlicherseits gar nicht mehr als Wagen gelten, wie folgender Beitrag zeigt.

Bahnhofswagen sind Fahrzeuge, die nicht in Züge des öffentlichen Verkehrs eingestellt werden dürfen und in der Regel den Bereich einer Dienststelle wie Bahnhof, Ausbesserungswerk oder Bahnbetriebswerk nicht verlassen. Obwohl sie die Bezeichnung „Wagen“ tragen, gelten sie nicht mehr als Wagen, sondern werden als Geräte geführt. Sie erhalten daher eine Gerätenummer sowie die Anschriften „Bahnhofswagen“ und „Wagen darf nicht in Züge eingestellt werden“.

Als unscheinbare Aschenputtel stehen Bahnhofswagen, wie der oben abgebildete, abseits des eigentlichen Betriebs – nicht immer ansehnlich, aber für den Eisenbahnfreund immer interessant. Fotos: Bernd Beck

Als Prototyp des Bahnhofswagens mag dieser Wagen gelten. Typische Merkmale: G-Wagen, alle vorherigen Anschriften sind entfernt, statt dessen die Anschriften „DB“ als Eigentümer-Bezeichnung, „Bahnhofswagen“ zur Charakterisierung, die Gerätenummer „79 105“ (79 steht hier für die ehem. Bahndirektion Stuttgart), „Bm Plochingen“ für die Dienststelle und die Anschrift „Wagen darf nicht in Züge eingestellt werden“.

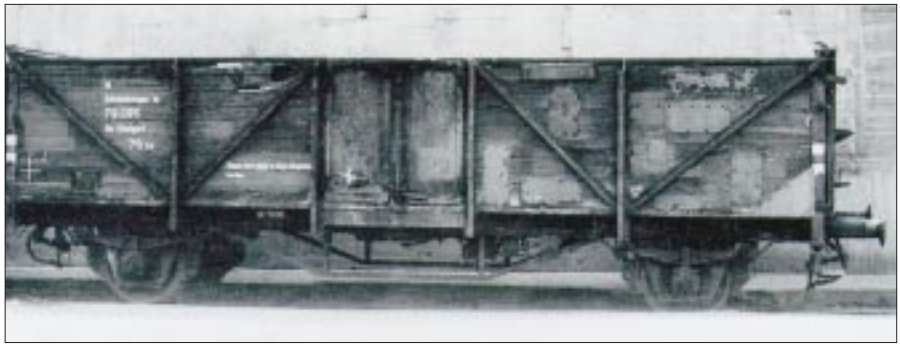
Vollgepackt mit Spaltholz stand dieser Bahnhofswagen – übrigens ein ehemaliger Fährbootwagen – im Bw Crailsheim herum. Der Grund für die Ladung spitzt hinter dem Wagen hervor: Das Holz wurde zum Anheizen von Dampfloks verwendet.
Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

Insbesondere alte Wagen hatten nur als Bahnhofswagen eine Überlebenschance. Dieser ehemalige bay. G02 mit Bremserhaus wäre sonst wohl kaum noch im Oktober 1972 in Neuenmarkt-Wirsberg abzulichten gewesen. Die Beschriftung wird von Spieth angeboten.
Foto: Schmidtke, Slg. Spieth

Alle anderen Anschriften müssen gelöscht werden. Dies geschieht durch Überstreichen mit Farbe, oft auch nur durch Durchstreichen der alten Anschriften. Die Löschung der Wagenanschriften wird jedoch gelegentlich unbürokratisch gehandhabt. Man geht dann davon aus, daß die immer noch kompletten Anschriften vom Personal einfach ignoriert werden ... Durch die Überführung in die Geräteliste entfallen auch alle Untersuchungsfristen und wagenbaulichen Vorschriften.

Bahnhofswagen können zur Beförderung von Werkstoffen, Stückgut, Asche, Müll, Schlacken oder ähnlichem genutzt werden. Oft dienen sie auch als fahrbares Lager für Güter, Werkzeuge oder Geräte aller Art. Fahrbar bedeutet hier nicht zwangsläufig, daß die Wagen wirklich auch noch bewegt werden oder bewegt werden. Oft stehen Bahnhofswagen jahrelang auf dem gleichen Gleisstumpen und sind so nur noch ein Güterschuppen, der eben Räder hat. Bei großen Rangierbahnhöfen können jedoch auch die zugeteilten Bahnhofswagen, wie die Feuerlöschwagen, Wassertender, Wagen für Ölunfälle, noch größere Stecken zurücklegen.

Die Anschrift dieses Bahnhofswagens der Fahrleitungsmeisterei Ulm, stationiert und fotografiert im Bahnhof Göppingen, ist ebenfalls von Spieth erhältlich. Der Wagen ist ein schönes Beispiel für einen interessanten Umbau eines G-Wagens (Vordach über der Bremserbühne!). Fotos: M. L. Spieth



Auch offene Wagen wurden als Bahnhofswagen „abgestempelt". Ob dieses Exemplar angesichts seines desolaten Zustandes aber noch für 75 km verwendet werden soll? M. L. Spieth fotografierte ihn im Bw Stuttgart und verwendete die Nummer ebenfalls in seinem Beschriftungsbogen.

Nicht immer ist ein Bahnhofswagen als solcher gekennzeichnet. Oft ersetzt auch die Anschrift des Verwendungszwecks den Oberbegriff. Neben Anschriften wie „Wagen für Abfälle", „Schlackenwagen" etc. gab es im Bf. Berlin-Schöneweide auch diesen Kartoffelvorratswagen! Foto: Bernd Beck

Zu Ausbildungszwecken wurden auch ehemalige Heizwagen verwendet und manchmal – wie dieser Bahnhofswagen in Kornwestheim – arg entfremdet. Foto: B. Beck

Je nach Verwendungszweck werden offene oder gedeckte Güterwagen als Basis verwendet. Wenn nötig, kann das Fahrzeug nach Belieben umgebaut werden, wie erwähnt schränken – abgesehen von den gültigen Unfallverhütungsvorschriften – keine Regeln die Umbaumöglichkeiten ein.

Als Bahnhofswagen werden Wagen verwendet, die aufgrund ihres Bauzustandes nicht mehr in Zügen des öffentlichen Verkehrs oder als Dienstgüter- und Bahndienstwagen verwendet werden können. Der Bahnhofswagen stellt sozusagen die unterste Hirarchiestufe der Wagengattungen dar. Das Dasein als Bahnhofswagen ist oft die letzte Stufe vor der Verschrottung des entsprechenden Fahrzeugs. Daher sind Bahnhofswagen für die Kollegen von den Museumseisenbahnen sehr interessant, da hier oft noch Bauarten existieren, die ansonsten längst von den Gleisen verschwunden sind.

Auch wir Modellbahner haben so die Möglichkeit, eine Uralt-Bauart als Bahnhofswagen auf unseren Anlagen der Epochen 4 und 5 zu verwenden. Wagenmodelle, die aufgrund unbefriedigender Laufeigenschaften (so was soll es auch heute noch geben) oder fehlender Kurzkupplungsmöglichkeiten aus dem rollenden Wagenpark ausgemustert werden, können so noch verwendet werden.

Allerdings sollte man sich hüten, unmaßstäbliche oder optisch unbefriedigende Modelle zu verwenden. Einzelheiten, die im fahrenden Zug kaum auffallen, können an einem im Vordergrund stehenden Bahnhofswagen in aller Ruhe betrachtet werden. Also sollten Bahnhofswagen allen optischen Anforderungen, die wir auch an einen fahrenden Wagen stellen, genügen.

Weit verbreitet sind gedeckte Güterwagen als Güterschuppen, Magazin oder Wetterschutz. Gelegentlich werden auch Gepäckwagen verwendet. Zum Transport von Abfällen aller Art werden ehemalige offene Güterwagen oder Klappdeckelwagen eingesetzt. Aber der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt, es gibt hier nichts, was es nicht gibt. Eine kleine Übersicht zeigen unsere Fotos. Empfohlen sei auch ein Besuch im nächsten Bahnhof oder Bahnbetriebswerk. *Bernd Beck*

Bei Bahnhofswagen ist keine Bauform unmöglich. Angefangen von einem Tender mit zweiter Pufferbohle als Wasserwagen bis hin zu …

… einem ehemaligen Sandtransportwagen als Lok-Streusandbehälter beim Bw Kornwestheim. Fotos: M. L. Spieth, Bernd Beck

Bahnhofswagen im Modell

Gleich zwei Bahnhofswagen „bevölkern“ dieses Stumpfgleis. Der Wagen links wird von M+D geliefert. Fotos: MK

Die Materialien: entsprechende Wagen, der Spieth-Beschriftungssatz Bz 8, Farblöser und Utensilien zum „Einsauen“.

Auftragen des Farblösers mit Wattestäbchen. Mattbraune Farbe und Rostpuder ergeben das Outfit.

Unten: Ep.-III-Bahnhofswagen mit verblaßter DRB-Anschrift.

Der „Umbau“ eines Wagens in einen Bahnhofswagen ist relativ schnell gemacht – so recht geeignet für die sprichwörtliche Feierabend-Bastelei.

Als Basis dient ein Wagen, der nicht mehr im fahrenden Modellbestand verwendet werden soll. Das muß beileibe kein schlechter Wagen sein; in diesem Fall wurden zwei Piko-Güterwagen mit Epoche-2-Beschriftung (sorry, aber alle Nicht-Epoche-3-Fahrzeuge werden bei MK rigoros ausgemustert bzw. degradiert …) verwendet.

Die vorhandene Beschriftung wird mit Farblöser von Gaßner abgewischt. Wenn man rechtzeitig aufhört, ergibt sich der Effekt einer verblaßten Anschrift, die unter der neuen Anschrift gerade noch erkennbar ist. So ist der Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“ auch zu Bundesbahnzeiten noch glaubhaft.

Anschließend kann der Wagen „nach Herzenslust“ eingesaut werden. Verwendet wurde dann der Beschriftungssatz Bz 8 „Bahnhofswagen“ von Spieth, der leider nicht mehr lieferbar ist, bei entsprechender Nachfrage jedoch – ergänzt um die Bahnhofswagen der DR – wieder aufgelegt werden kann. Im Fachhandel lohnt sich also Fragen.

Die Beschriftung wird in der üblichen Weise aufgebracht: Naßschiebebild einweichen, auflegen, Wasser mit Q-Tip absaugen, Gaßners Weichmacher aufträufeln, wirken lassen und anschließend alles nochmal fest andrücken. Fertig ist der neue, alte Bahnhofswagen. *MK*

Apropos Beschriftung: In MIBA 3/97 ist dieses Thema Schwerpunkt. Horst Meier hat viele Tips für die Fahrzeugbeschriftung auf Lager!

Am Nürnberger Hauptbahnhof herrscht nicht nur eitel Sonnenschein. Insbesondere im Winter haben die Mitarbeiter mit den Widrigkeiten der Witterung zu kämpfen. Um die Halle innen heller zu gestalten, soll sie eine Glaskuppel aufgesetzt bekommen. *Fotos: S. Wild*

Blick hinter die Kulissen

Drei S braucht der Bahnhof

Im Jahr 1835 wurde in Nürnberg mit der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke (Bahnhofs-) Geschichte geschrieben. Das mächtige Empfangsgebäude des heutigen Nürnberger Hauptbahnhofs stammt aus der „Belle Epoque" des Jahres 1906 und steht seit 1984 unter Denkmalschutz, der sich glücklicherweise nicht auf die Angebote und Dienstleistungen des neuen – privaten – Betreibers, der Deutschen Bahn AG, bezieht. Wir konnten einen Blick hinter die Kulissen eines Großstadtbahnhofs werfen. Auf Schritt und Tritt begegneten wir dem großgeschriebenen „S".

Samstag mittag: Nach der Schule geht's sofort zum Bahnhof! Gierig verschlingt der Fahrkartenautomat die hart ersparten Groschen. Unüberhörbar knurrt es in seinem Bauch, den das alte, längst vergessene Siemens-Logo ziert. Dann spuckt der rote Blechkamarad die ersehnte Bahnsteigkarte aus: die Lizenz zum Staunen. Mit dem beigen Pappkärtchen in der Hand haste ich zur Bahnsteigsperre. Der vertraute Geruch, der die Kabine aus Buchenholz umgibt, liegt mir noch heute in der Nase. Ich habe Glück: Gerade will der Bahnbeamte die Pforte mit dem verrosteten Vierkant schließen – er ist in Personalunion gleichzeitig Abfahrtsbeamter und muß pünktlich zur Einfahrt des nächsten Zuges auf dem Bahnsteig stehen –, als er mich auf die Sperre zueilen sieht. „Da hast du noch einmal Glück gehabt! Der Eilzug hat heute fünf Minuten Verspätung. Meine Kollegen haben mich gerade über die BASA-Leitung informiert." Gemeinsam hasten wir die Treppen hoch ...

Großes S für mehr Service

„Herr Benkert erwartet Sie im Raum 101", der Angestellte des Service-Points, dessen moderner Counter wohl in nichts mehr an die gute (?), alte Bahnsteigsperre erinnert, reißt mich aus meinen (Jugend-) Träumen. Wo früher das BASA-Telefon einsam thronte, steht nun ein vernetzter PC: Meldungen über Zugverspätungen etc. werden ständig – online – aktualisiert. Lästiges Herumtelefonieren entfällt somit für die Mitarbeiter, die sich eigentlich nie – egal zu welcher Uhrzeit – über Arbeitsmangel beklagen können. Wen wundert's? Bei durchschnittlich 856 Zugbewegungen, die im Hauptbahnhof Nürnberg registriert werden, gehen tagtäglich rund 100.000 Reisende ein und aus.

„Vordringlich arbeiten wir derzeit an der Umsetzung unseres 3-S-Programms", erläutert mir Bahnhofsmanager Benkert, dem ich wenig später in seinem hellen, freundlichen Büro gegenübersitze. Auch hier sucht man vergebens nach Spuren der berühmt-berüchtigten Amtsstube. Im nachfolgenden Gespräch erfahre ich, daß die drei

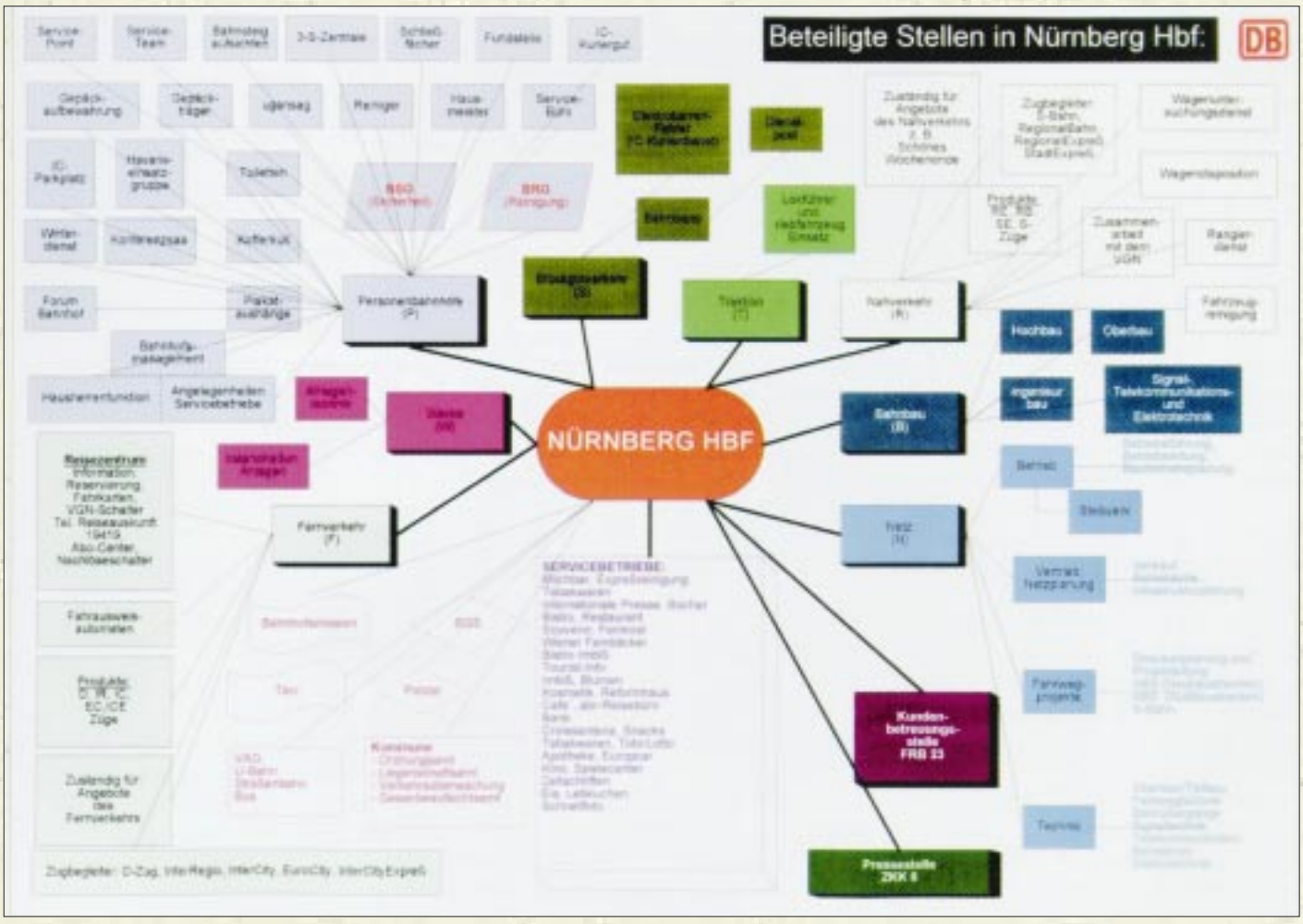
großen S für die Bereiche Service, Sicherheit und Sauberkeit stehen. Natürlich müssen diese Leistungen rund um den Bahnhof koordiniert werden. Das erledigt seit Anfang 1994 die 3-S-Zentrale, die Tag und Nacht besetzt ist. Von hier aus werden alle Aktivitäten per Funk oder PC gesteuert. Ständig laufen sowohl interne wie auch externe Meldungen ein: Der Zugbegleiter eines IC meldet den Fund einer Geldbörse. Ein Reisender erkundigt sich telefonisch, ob man möglicherweise sein Laptop (!) im 1.-Klasse-Abteil des Pendolinos, der vor einer knappen halben Stunde aus Hof eintraf, entdeckt habe. Ein Notarzt wird verständigt, weil eine ältere Reisende einen Schwächeanfall während des Umsteigens erlitt.

Diese zentralen Dienstleistungen kommen nicht allein den Bahnkunden des Nürnberger Hauptbahnhofs zugute. Weitere 29 Stationen der Umgebung, die zum Geschäftsbereich von Bahnhofsmanger Benkert gehören, sind an das System der 3-S-Zentrale angeschlossen. Wird beispielsweise ein brennender Abfalleimer im Schwabacher Bahnhof entdeckt, so geht die Meldung automatisch an die Nürnberger Leitstelle, die – falls nötig – unverzüglich die Schwabacher Feuerwehr verständigt.

Großes S für mehr Sauberkeit

Apropos Abfalleimer: Reichlich spät hat man bei der Bahn erkannt, daß nicht allein ein neuer Hochgeschwindigkeitszug zum Wohlgefühl des Kunden beiträgt. In den letzten Jahren waren Bahnhöfe (und Bahnanlagen im allgemeinen) von einem angemessenen „Sauberkeits“-Standard meilenweit entfernt. Speziell für die Reinigung der Bahnstationen wurde eine Tochterfirma der DB AG gegründet. In Nürnberg konnte der Bahnreinigungs GmbH für ihre Sisyphusarbeit ein nicht mehr genutzter Teil des Bahnhofs überlassen werden. Neben der regelmäßigen Reinigung als Teil der Tagesordnung erhalten die Mitarbeiter von der 3-S-Zentrale Anweisungen, um grobe Verschmutzungen auch außerhalb der Reinigungsintervalle möglichst umgehend zu beseitigen. Bei den vielen Menschen, die sich täglich in Großstadtbahnhöfen aufhalten, werden „sterile“ Örtlichkeiten sicher weiterhin eine Illusion bleiben. Rein subjektiv hat man allerdings den Eindruck, daß sich in puncto Sauberkeit allmählich etwas auf den größeren Bahnhöfen tut – verläßt man die Knotenpunkte, scheint die Verwahrlosung der meisten kleinen

Bahnhof in neuer Definition derDB AG: „Ein Personenbahnhof ist jeder Bahnhof oder Haltepunkt, an dem ein Personenzug hält. Als Personenbahnhof gilt die Fläche vom Bahnhofsvorplatz bis zur Bahnsteigkante.“ Die Grafik „Beteiligte Stellen in Nürnberg Hbf“ konkretisiert die unterschiedlichen Aufgaben eines modernen Großstadtbahnhofs: „Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe hat innerhalb der Deutschen Bahn AG die Aufgabe, die Personenbahnhöfe nicht nur ökonomisch, sondern auch umweltorientiert zu betreiben. Primär ist die Herausforderung, den Charakter der Personenbahnhöfe als Verkehrsstation zu erhalten und auszubauen – sekundär, ihn als Dienstleistungs und Kommunikationszentrum der Stadt zu positionieren.“



Bahnstationen aber eher zuzunehmen. Es bleibt zu hoffen, daß die Vernachlässigung der Fläche zugunsten der „Vorzeige“-Metropolen nicht weiter Schule macht.

Was dem Nomalbürger recht, sollte auch einer modernen Bahn billig sein: die Mülltrennung. Seit Jahren trennt „Otto Normalverbraucher“ brav seinen Müll, bei den deutschen Bahnen wanderte bis vor kurzem alles in einen großen Container. „Damit soll jetzt Schluß sein“, erklärt Kommunikationsmanager Jürgen Horn, der mich durch die weitverzweigten „Katakomben“ des Nürnberger Bahnhofs führt, „fast alle alten Abfalleimer sind durch neue Behälter, in denen der Reisende seine Abfälle – wie er es von daheim her kennt – vorsortiert.“

In diesem Zusammenhang fällt mir ein Leserbrief aus der *Süddeutschen Zeitung (SZ)* ein. Ein aufmerksamer Bahnkunde und Leser der Zeitung will während einer Reise beobachtet haben, wie der Inhalt der neuen (Trenn-) Mülleimer wieder auf nur einem großen Abfallberg landete. „Natürlich kann nicht alles von Anfang an reibungslos laufen. Die Einführung eines so komplexen Konzeptes, wie sich das 3-S-Programm darstellt, konfrontiert unser Unternehmen mit vielschichtigen Aufgaben, die nicht immer im Hauruck-Verfahren zu lösen sind. Doch wir sind uns sicher, den richtigen Weg eingeschlagen zu haben. Getragen werden muß das Konzept von der Einstellung jedes einzelnen Mitarbeiters. Untertanen-‚Qualitäten‘ sind nicht gefragt. Was zählt, ist ein ausgeprägtes Verantwortungsbewußtsein für sämtliche Vorgänge innerhalb des Unternehmens. Allen Unkenrufen zum Trotz registrieren wir eine enorme Bereitschaft, althergebrachte Denkweisen zu revidieren. Unsere Mitarbeiterschulungen sind fester Bestandteil, das 3-S-Programm in die Praxis umzusetzen. Das alles nicht von einen Tag auf den anderen geschehen kann, ist sicher verständlich. Auch Rom wurde nicht an einem Tag erbaut.“ Zum Zeitpunkt unseres Besuchs drücken gerade einige Zugbegleiter die Schulbank.

Wir erreichen die Räume der telefonischen Zugauskunft. Dort ist man froh, daß der Weihnachtsverkehr allmählich abflaut. Am 23. Dezember liefen die Telefone heiß: Fast 6000 Anrufe mußten an diesem Tag zwischen 6 und 23 Uhr entgegengenommen werden. Da hatten die meist 10 bis 15 Mitarbeiter alle Hände voll zu tun – und

Für die Ablage zu schade: Reisende betrachten logischerweise die Bahnhöfe mit anderen Augen als das eigene Personal. Hoffen wir, daß der „sehr geehrte Bahnhofsmanager“ konstruktive Anregungen der Kunden auch in die Tat umsetzen kann.
Karte: DB AG

nicht jede Verbindung spuckt der Computer aus! Buslinien und Auslandsverbindungen müssen häufig manuell im entsprechenden Kursbuch nachgeschlagen werden. Im „heißen“ Monat Dezember klingelten fast 80000 mal die Telefone in der Nürnberger Zugauskunft – für die Mitarbeiter alljährlich eine schöne Bescherung!

Großes S für mehr Sicherheit

Der Weg zurück in die Haupthalle führt uns an den Räumen des BSG (Bahn-Schutz GmbH) vorbei. Hier von einer „Wache“ zu reden, würde den Aufgaben der BSG-Mitarbeiter nicht gerecht werden. Natürlich sollen diese auch das Gefahrenpotential in einem Großstadtbahn gering halten, indem sie mögliche Straftaten im Vorfeld erkennen und verhindern. Häufiger beobachtet man sie jedoch dabei, wie sie als spontaner Ansprechpartner hilfesuchenden Reisenden zur Verfügung stehen, ihnen den Weg zum Reisezentrum beschreiben oder – gerade älteren Personen – zeigen, mit welchen „Kniffen“ einem Fahrkartenautomaten das richtige Ticket entlockt werden kann.

Weiterhin ist auf den großen Bahnhöfen der Bundesgrenzschutz (BGS) aktiv, der mit der ehemaligen Bahnpolizei fusionierte. Trotz des leicht zu verwechselnden Kürzels hält dieser sich eher im Hintergrund des Bahnhofsgeschehens auf. Hat der abstiegsgeplagte Nürnberger „Club“ ein Heimspiel, treten die grünberockten BGSler schon vehementer in Aktion und zeigen allzu forschen Fußballfans, wer der Herr im Bahnhofshause ist.

Dieser – nämlich Herr Benkert – freut sich schon auf den Generalumbau seines „Reiches“: „Für den Zeitraum der nächsten vier Jahre hat die Bahn AG sechs Milliarden DM an Investitionsmitteln für Renovierungsarbeiten und Neubauten ihrer Bahnhöfe bereitgestellt. Wir in Nürnberg hoffen, daß unser geplanter Umbau, dessen Kosten etwa 100 Millionen DM betragen werden, vom Vorstand so schnell wie möglich genehmigt wird.

Ein vielversprechendes Modell gibt es schon: Um sie aufzuhellen und somit für den Besucher freundlicher zu gestalten, wird die Längshalle mit einem Glasdach bedeckt, das Reisezentrum wandert in den Jugendstilsaal des ehemaligen Bahnhofsrestaurants – der italienische Innenarchitekt De Lucci, der bereits das Interieur der Bahnhöfe Aschaffenburg und Schwandorf gestaltete, erhielt für seine gelungenen Entwürfe den Zuschlag –, und die ehemalige Expreßgut-Abfertigung fällt der Spitzhacke zum Opfer, um einem Parkhaus, das nicht von der Deutschen Bahn AG selbst, sondern von einem branchenfernen Investor finanziert wird, zu weichen.

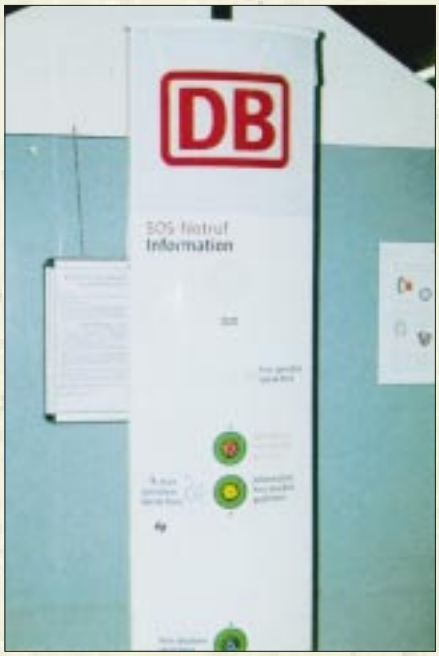
Auf dem Weg zum Zentralstellwerk statten wir der Bahnsteig-Aufsicht (Gleis 6/7) einen kurzen Besuch ab. Die Folgen des strengen Winterwetters und des Weihnachtsrückreiseverkehrs treiben den Adrenalinspiegel der beiden Mitarbeiter in die Höhe: Alle Intercity-Züge aus Richtung Ruhrgebiet werden mit erheblicher Verspätung gemeldet. Die Züge aus Berlin platzen wegen enormer Auslastung aus allen Nähten. Ihre Verspätungen bleiben jedoch in Grenzen.

Zwei Monitore halten die Männer auf dem laufenden: Der linke gibt die momentane Gleisbewegung wieder (Gleis/Zugnummer/Ankunftszeit), der rechte wird von der Betriebsüberwachung „gefüttert“ und meldet Ergänzungen bzw. Änderungen zur Bahnhofsfahrordnung. Hinweise wie „Waschen entfällt“ oder „Steuerwagen defekt ➡ austauschen“ erscheinen dort.

Wir wollen die Aufsicht nicht weiter stören und brechen nach kurzer Zeit Richtung Stellwerk auf. Genaugenommen gehört die Fahrdienstleitung nicht mehr zum Geschäftsbereich des Personenbahnhofs. Lediglich eine Mitarbeiterin von Herrn Benkert, die Zugansagerin, hält hier einsam die Stellung.

Das Nürnberger Zentralstellwerk ist ein typischer Vertreter der Stellwerke mit Spurplantechnik, die größtenteils in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre gebaut wurden. Die Nachfolgegeneration ist bereits vollelektronisch. Beim Betreten des abgedunkelten Raums fühle ich mich spontan auf das „Raumschiff Enterprise“ versetzt. Die Atmosphäre der „Kommandobrücke“ wird geprägt durch ein etwa 10 m langes, matt erleuchtetes Gleisbild, das den kompletten Nürnberger Hauptbahnhof mitsamt seiner Aus- und Einfahrgruppen darstellt. Belegte Gleisabschnitte – also Gleise, auf denen ein Zug bzw. Wagen stehen oder die wegen Bauarbeiten gesperrt sind – schimmern rot. Weißes Aufleuchten zeigt „Fahrweg frei“ an. Eingegeben wird der Fahrweg, indem auf einer Tastatur die Nummern des Start- und Zielsignals eingegeben werden. Alternativ kann dieser Vorgang auch direkt am Gleisbild durch Drücken der Start- und Zieltaste erfolgen. Blinkt ein Weichensymbol, so meldet es dem Fahrdienstleiter den laufenden Umstellvorgang der Weiche. Wer arbeitet heute auf der „Kommandobrücke“? In der ersten Reihe sitzen zwei Fahrdienstleiter, die für die Zugfahrten zuständig sind (jeweils einer für die westliche und sein Kollege für die östliche Bahnhofsseite), zwei Fahrdienstleiter, die die Rangierbewegungen kontrollieren (ebenfalls West/Ost), und ein Kollege, der die Gespräche zwischen Lokführer und Stellwerk abwickelt.

Ihnen schauen aus der zweiten Reihe über die Schulter: Ein Fahrdienstleiterhelfer, der für die Anschlußüberwachung der Züge verantwortlich ist. Niemand freut sich darüber, wenn man direkt vor seiner Nase den Anschlußzug abfahren läßt! Auch die Mitarbeiterin des Ansagedienstes hat wegen der Verspätungen alle Hände voll zu tun. Ausser den üblichen Zugansagen bedient sie noch die Fahrgastinformationsanzeiger. Zweckmäßigerweise sitzt sie



Sicherheit – die neuen Notruf- und Informations-Säulen werden derzeit sukzessive in Betrieb genommen. Foto: S. Wild

neben ihrem Kollgen der Betriebsüberwachung, dem sämtliche Unregelmäßigkeiten des Fahrbetriebs gemeldet werden. Ein Mitarbeiter für den Nahstellbereich (Gleise der Waschanlagen und Werkstätten) komplettiert die „Besatzung“.

Sollten Sie demnächst zufällig ein Laptop unter dem Sitz eines Nürnberger Pendolinos entdecken, seien Sie bitte ein ehrlicher Finder. Die Mitarbeiter der 3-S-Zentrale werden garantiert alle Hebel in Bewegung setzen, das Gerät seinem Besitzer zukommen zu lassen.

S. Wild

So sieht der Hauptbahnhof Nürnberg im Grundriß aus. Der große, bisher weiße Fleck auf der Karte beherbergte früher das Restaurant „Zur Dampfmaschine“. Hier wird nach dem Umbau das Reisezentrum, dessen Zugang bisher etwas versteckt gelegen war, einziehen. Grafik: DB AG

Gedanken zur Namensgebung von Bahnhöfen

Bahnhofs-Namen

Zu den schönsten Überlegungen bei der Planung einer Modellbahn-Anlage gehört sicher die Namensgebung der Bahnhöfe. Daß dies durchaus eine Qual der Wahl sein kann und die letztliche Entscheidung manchmal mehr über die (Seelen-) Landschaft des Erbauers preisgibt als über die angenommene Heimat des Modells, erörtert Dr. Hans-Jörg Windberg.

Der Name ist Programm: „Windbergbahn“! Vor dem geistigen Auge des Lesers erhebt sich die berühmte Strecke auf den gleichnamigen Berg am Rande Dresdens. Schon erwartet man den Zug, der gleich um die Anlagenecke biegen soll, natürlich mit einer sächsischen Meyer-Lok der Baureihe 98.0 vorn dran und den bekannten Aussichtswagen im Schlepp – denkste!

Statt dessen schießt der Doppelstock-Wendezug der Lübeck-Büchener Eisenbahn aus der Kulisse, die auch nicht die Silhouette Dresdens wiedergibt, sondern die Lübecker Türme. Das Beispiel ist bekannt, die MIBA hat mittlerweile schon öfter über meine Anlage berichtet (zuletzt in den Heften 2-4/95). Und doch bringe ich dieses Beispiel gleich zu Anfang, quasi als eigenes Negativbeispiel.

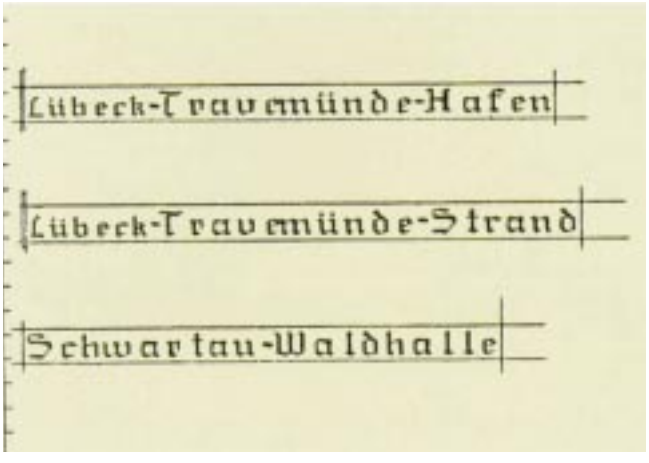
Nun bin ich weit davon entfernt, deshalb in Sack und Asche zu gehen – zu sehr gefällt mir dann doch das Wortspiel mit dem eigenen Namen, das die zufällige Bekanntheit des sächsischen Vorbilds wie ein Markenzeichen ausnutzt. Nichts anderes tat **R**olf **E**rtmer, **Pa**derborn, mit seiner weltbekannten „Repa-Bahn“, die mit Hamburgs Reeperbahn natürlich nicht das geringste zu tun hatte, und ich nehme an, er hatte seinen Spaß damit. Negativbeispiele sind das trotzdem, denn sie wecken in einem unvoreingenommenen Betrachter eine Art Erwartungshaltung, die so nicht erfüllt wird und leicht einen ersten kleinen Anflug von Enttäuschung auslösen kann. Bei der Namensgebung von ganzen Anlagen mag dies noch „verkraftbar“ sein, denn der Name tritt ja nicht optisch zutage, bei einer Namensgebung von Bahnhöfen, die in der Regel mit diesem Namen sichtbar beschriftet werden, sieht das schon ganz anders aus.

Ein Anfängerfehler, der oft gemacht wird, ist die unveränderte Verwendung der von den Bausatzherstellern vorgegebenen Bahnhofsnamen. Ich möchte gern einmal wissen, wie viele „Bergheims“, „Schönblicks“ und „Bonns“ auf deutschen Anlagen zu finden sind, meist gekoppelt mit gänzlich anderen Stellwerksnamen.

Aber auch „Fortgeschrittene“ machen Fehler: Da ist zunächst einmal – man will ja kein Anfänger mehr sein – die Umbenennung der industriell hergestellten Bahnhofsbausätze. So wird aus „Bonn“ dann eben „Maxburg“ (nach dem Erstgeborenen benannt), und aus „Baden-Baden“ wird vielleicht „Bonndorf“ (reine Phantasie, wenn es auch die Gegebenheiten am Beginn der Rheinischen Tiefebene durchaus treffend beschreibt). Das Problem ist in beiden Fällen die Unverwechselbarkeit der Bahnhofsgebäude. Man kennt sie in Wirklichkeit, und es fällt schwer, sie mit einem anderen Namen und mit anderer Umgebung zu verbinden, wenn sie unverändert „aus der Packung heraus“ aufgebaut werden.

Das Modell eines existierenden, unverwechselbaren Vorbildes mit einem anderen Namen zu versehen und zu „verpflanzen“ ist das eine Problem. Das andere ist, den Namen eines bekannten, existierenden Vorbildbahnhofs in eine Phantasielandschaft zu verlagern.

Vor Jahren wurde schon einmal in der MIBA eine Anlage mit dem Bahnhof „Malente-Gremsmühlen“ vorgestellt. Dieser bekannte Trainingsort der Fußball-Nationalmannschaft im Ostholsteinischen befand sich plötzlich auf einer Hochgebirgsanlage, die mit dem „Bungsberg“ (dem höchsten Berg in Schleswig-Holstein) nun absolut nichts mehr zu tun hatte.



Oben ist das Schild „Lübeck-Travemünde-Strand“ am Stellwerk montiert.

So kann man sich z.B. mittels PC (es geht auch mit Letraset-Aufreibeschriften) eigene, größen- und epochenrichtige Bahnhofsschilder anfertigen (rechts).

Allgemeine Namens-Endungen	Gegend-typische Endungen
	Norddeutschland
…bach	…bek
…beck	…brook, …bruch
…berg	…büll
…burg	…koog
…dorf	…münde
…feld, –felde	…siel
…hausen	**Berlin-Brandenburg**
…heim	…ow
…kirchen	**Mitteldeutschland**
…stadt, …stedt	…büttel
…wald	…leben
	…rode
Allgemeine Namens-zusätze	**Westdeutschland**
	…broich, …brock
	…hoven
	…ich
Alt-…	…rath
Bad-…	…scheid
Groß-…	**Süddeutschland**
Klein-…	…ing, …ling
Neu-…	…ingen
Ober-…	…ham
Sankt-…	…reuth
Unter-…	…wang

Für frei gestaltete Anlagenthemen bergen Phantasienamen jedoch ebenfalls einige Tücken: Hier tauchen auf manchen Anlagen Namenskonstellationen auf, die es so in Wirklichkeit – zumindest in Deutschland – nicht gibt. „St. Klösterli“ ist so ein Name. Herr Ertmer möge mir diese nochmalige Kritik an seinen sonst so ausgezeichneten Anlagen nicht übelnehmen, aber meinem christlichen Verständnis nach kommt das Wort „Sankt“ meist in Verbindung mit Vornamen vor. Auch die Endung „…li“ deutet eher auf eine Schweizer Anlage als auf ein deutsches Motiv hin. Apropos (deutschsprachige) Schweiz: Einen Bahnhof im Bereich der SBB mit dem Namen „Oberfriedhof“ zu versehen ist zwar angesichts der Nationalität der Erbauer (es sind englische Hobbykollegen, siehe MIBA 7/95) verzeihlich, aber doch ein eher unüblicher Name, obwohl er sich so schön „dütsch“ anhört! Besser wäre da schon z.B. „Neustadt-Oberer Friedhof“ oder einfach „Nordfriedhof“ gewesen, wenn’s denn schon ein Friedhof (wozu braucht der eigentlich einen Bahnhof?) sein muß.

Überhaupt – das Bessermachen ist gar nicht so einfach. Am einfachsten hat es dabei noch derjenige, der eine Vorbildstrecke erkennbar nachbildet. Er benennt seine Modellbahnhöfe natürlich nach dem Vorbild, also z.B. „Lübeck-Travemünde-Strand“ auf meiner Windberg-… – pardon, auf meiner LBE-Anlage.

Habe ich kein konkretes Vorbild nachgebildet, sondern nur gegendtypische Merkmale nachempfunden, ist die Verwendung eines real existierenden Namens schon irreführend. Hier sollte auf neutrale oder gegendtypisch klingende Namen ausgewichen werden, also z.B. „Rüngerath“ (statt Jünkerath) an der Eifelstrecke, die dann allerdings durchaus links und rechts in Schattenbahnhöfen mit den konkreten Namen „Köln“ und „Trier“ verschwinden kann. Oder „Steige/Harz“ (statt Stiege/Harz) wie auf meiner LGB-Anlage, die Harz-Motive zum Vorbild nimmt (siehe MIBA 7/95).

Ganz neutral ist „Neustadt“, und damit *der* Mustername schlechthin! Nicht umsonst ist „Neustadt“ recht beliebt unter Deutschlands Modellbahnern, kann dieser Name doch praktisch überall vorkommen und gestattet damit recht einfach einen Landschafts- und auch einen Fahrzeugtypenwechsel. Nur: Auch die dazugehörigen Stellwerke sollten natürlich denselben Namen tragen!

Und wenn es denn gar der Name der geliebten Lebensabschnittsgefährtin sein soll: „Eleonorehausen“ mag ja noch angehen, bei „Marienborn“ würde ich den Namen wechseln – oder die Partnerin. „Sophienlust“ wäre z.B. gar nicht schlecht!

Spaß beiseite, worum es mir mit diesen Zeilen ging, ist eigentlich Teil meines „Daueranliegens“: Einmal wieder mehr wegzukommen von den ewig gleichen Themen des Superbastelns an Lokomotiven, Wagen und Gebäuden. Einmal wieder aufzuzeigen, daß das Beschäftigen mit der Modell-*Bahn* ein

Passende Zuglaufschilder für LGB lassen sich mit PC auf Selbstklebefolie herstellen.

„ganzheitliches“ Gefühl ist, das weit über den Modell-*Bau* hinausgeht. Es ist nicht mehr und nicht weniger als das Nachbilden, das Nachempfinden des gesamten Vorbildgeschehens, was jedoch nur Sinn macht, wenn man Modelleisenbahn *fährt*, also eine Anlage betreibt!

Wenn das auf Dauer Spaß machen soll, sind Superungen von Fahrzeugmodellen und Gebäuden zwar einzelne Mosaiksteinchen, zu denen aber noch Hunderte andere sich hinzugesellen müssen. Eines davon – sicher nicht das Wichtigste – ist eine phantasiebeflügelnde, die gewollte Aussage der Anlage wirksam unterstützende Namensgebung. Ich selbst finde das mindestens ebenso interessant wie das korrekte Supern von Supergüterwagen mit Zettelhaltern, Bremsbauartumstellern und filigranen Rangiertritten, über das allenthalben überall und immer wieder neu geschrieben wird, sobald auf dem Markt eine Neuheit erscheint!

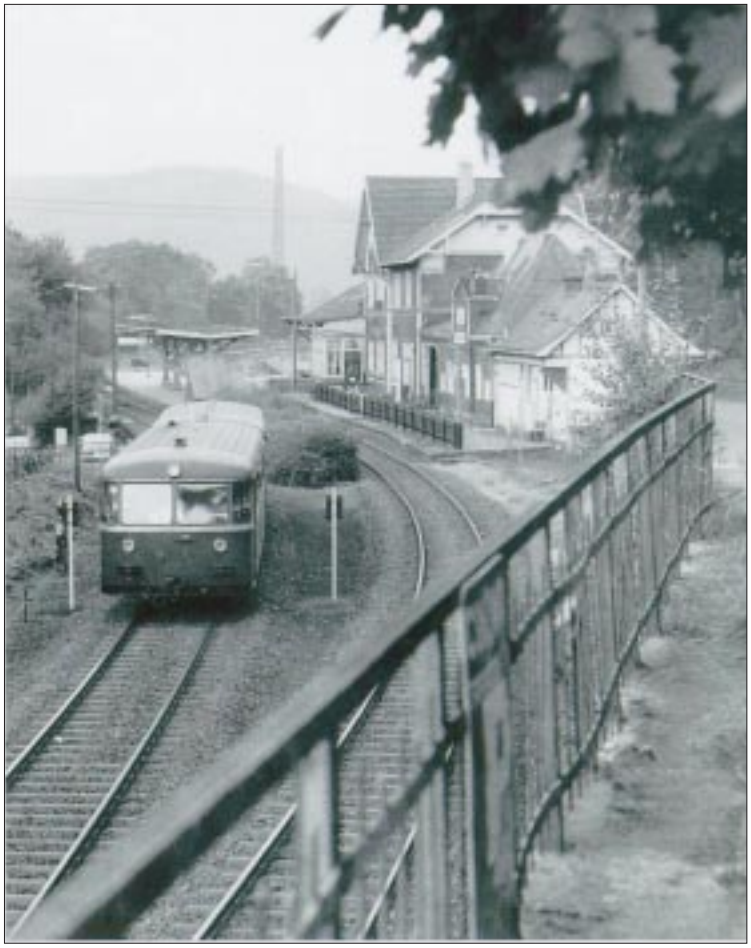
Dr. Hans-Jörg Windberg

Mein LGB-Bahnhof heißt „Steige/Harz“, da es sich eben nicht um eine Nachbildung des Bahnhofs Stiege handelt. Fotos vom Verfasser

Vorbild-Dorado Wupper-Talbahn

Bilderbuch-Bahnhof Beyenburg

Eine wahre Fundgrube für vorbildorientierte Modellbahner: Das ist die Wupper-Talbahn, die wir mit dem Anlagenvorschlag „Kräwinklerbrücke“ bereits in MIBA 11/92 gewürdigt haben. Heute präsentieren Rudolf Inkeller und Michael Meinhold ein weiteres Bahnhofs-Juwel dieser reizvollen Strecke.



**Auf dieser Aufnahme sind die ursprüngliche schmucke Bahnsteigunterführung und der Kleinlokschuppen noch vorhanden.
Foto: VMN/Archiv Michael Meinhold**

**Linke Seite: Oben ein interessanter Vergleich zur nebenstehenden Aufnahme: Ein 795/995-Gespann am 26.8.1973 als N 3778 im Bf. Wt-Beyenburg. Unten: Wie eine Modellbahnanlage präsentieren sich Bahnhof und Ort auf dieser Postkarte, gestempelt am 23.7.1941. Textzitat: „Hildegard + Bübchen werden das Kriegsende in Beyenburg erwarten … Sonst geht es uns ‚danke', was ich auch von Euch hoffe!" Das „X" im Giebel der Konditorei markiert „unsere Stammkneipe".
Fotos: Rudolf Inkeller/Slg. Inkeller**

Erste Planungen zum Bau der „Wuppertalbahn" gehen auf das Jahr 1873 zurück, als sich die beiden konkurrierenden Privatbahnen Bergisch-Märkische und Rheinische Eisenbahngesellschaft um den Ausbau ihrer Netze bemühten.

Zunächst stand jedoch nur die Anbindung der Ortschaften Krebsöge, Dahlhausen (Wupper) und Dahlerau mit ihren zahlreichen Textilfabriken an die bereits bestehende Bahnlinie Barmen-Rittershausen–Remscheid zur Debatte. Allein die zu erwartenden Einnahmen aus dem Güterverkehr ließen das Projekt soweit gedeihen, daß die Genehmigung zum Bahnbau schließlich am 21.5.1883 vom Preußischen Minister für öffentliche Arbeiten erteilt wurde. Die Bauausführung oblag nach Verstaatlichung der beiden Privatbahngesellschaften nun der KPEV.

Schon während der laufenden Verhandlungen wurde die Verlängerung über Dahlerau nach Beyenburg und Rittershausen/Langerfeld bzw. Krebsöge nach Radevormwald gefordert. Den nachhaltigen Bemühungen u.a.des Beyenburger Fabrikanten J.D. Auffermann war es mit zu verdanken, daß die geforderten Verlängerungen ebenfalls genehmigt wurden. Die Inbetriebnahme erfolgte:

Lennep–Dahlerau	1.12.1886
Dahlerau–Beyenburg	1.11.1888
Beyenburg–Langerfeld	3.2.1890
Krebsöge–Radevormwald	3.2.1890

**Die Eisenbahnen zwischen Berg und Mark nach Fertigstellung der Wuppertalbahn, deren kaum minder reizvoller Bahnhof Kräwinklerbrücke bereits in MIBA 11/92 als Anlagenvorschlag präsentiert wurde.
Alle Zeichnungen: Rudolf Inkeller**

In den Folgejahren mußte die Bahnhofsanlage in Beyenburg der gestiegenen Verkehrsentwicklung entsprechend erweitert werden. 1905 wurde ein überdachter Mittelbahnsteig angelegt, der durch eine Unterführung erreichbar war; der befestigte, aber ungeschützte Hausbahnsteig wurde später zum Biergarten der Bahnhofsgaststätte. Zur gleichen Zeit ersetzte man den niveaugleichen Wegeübergang am westlichen Bahnhofsende durch eine aufwendige Überführung. 1907 wurden schließlich auch die Bahnhofsgebäude selbst wesentlich erweitert. Neben der Verlängerung des Güterschuppens um 14,4 m wurde nun auch eine Freiladerampe angelegt. Das Empfangsgebäude wurde 1908 durch einen Anbau für den Fahrdienstleiter ergänzt.

Dem ebenfalls stark gestiegenen Personenverkehr trug man durch den Bau eines neuen, großzügig angelegten Wartesaalgebäudes mit angebautem Toilettenhaus Rechnung. Die im Empfangsgebäude eingerichteten Dienstwohnungen erwiesen sich als zu klein und mußten ebenfalls erweitert werden. Zu diesem Zweck errichtete die Bahnverwaltung zwei Beamtenwohnhäuser in der Nähe des Bahnhofes. Vorläufig abgeschlossen wurden die baulichen Erweiterungen durch den Bau eines Fachwerkhäuschens für die Bahnmeisterei Beyenburg.

Die zum 30. Juni 1910 in Betrieb genommene Verlängerung über den damaligen Endpunkt Radevormwald hinaus ins angrenzende Sauerland nach Brügge (Westf.) hatte dagegen keine nennenswerten Auswirkungen auf den

Aus Richtung Oberbarmen fährt 798 793 des Bw Wuppertal am 17.5.1979 als N 7171 in Wt-Beyenburg ein. Fotos: Rudolf Inkeller

Die ehemalige Bahnsteigunterführung im N-Maßstab 1:160. Ihren Standort hatte sie einst dort, wo auf der obigen Aufnahme links im Vordergrund nur noch ein Busch zu sehen ist.

Typischer Kurz-Wendezug der BD Wuppertal: V 36 mit zwei Steuerwagen VS 145.

In den Nachkriegsjahren mußte auch die 93.5 nochmals ran; typischen Garnituren waren „in jenen Tagen“ aus MCi-Behelfspersonenwagen und „Donnerbüchsen“ gebildet. Zuggrafiken: Robert Niemeyer

MIBA zum Kennenlernen

Sie wollen mehr über den MIBA-Verlag und seine Produkte wissen? Ganz einfach: Ihren Wunsch ankreuzen, diese Seite ausdrucken und an den MIBA-Verlag schicken bzw. faxen.

❒ **Ja,** **bitte schicken Sie mir das MIBA-Verlagsprogramm**

❒ **Ja,** **bitte lassen Sie mir ein aktuelles Probeheft der Zeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen" zukommen.**

❒ **Ja,** **Ich möchte „MIBA-Miniaturbahnen" testen.**

Das MIBA-Schnupperabo: 3 Ausgaben für nur DM 24,90. Als Dankeschön erhalte ich eine praktische Mini-Datenbank oder einen formschönen Kugelschreiber. Wenn Sie „MIBA-Miniaturbahnen" anschließend weiter beziehen möchten, brauchen Sie nichts zu tun und erhalten 12 Ausgaben MIBA und eine Ausgabe MIBA-Messeheft zum Preis von DM 138,-. Andernfalls genügt innerhalb einer Woche nach Bezug des 2. Heftes eine Mitteilung an den MIBA-Verlag.
Unser Dankeschön dürfen Sie aber in jedem Fall behalten.
Dieses Angebot gilt nur innerhalb Deutschlands.

MIBA Verlag
Bestellservice
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg

Fax: 0911/519 65-40
Tel.: 0911/519 65-0

Name/Vorname

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Mein Schnupperabo bezahle ich per:

◯ Bankeinzug ◯ Rechnung ◯ Kreditkarte

Bankbezeichnung/Kartenart

Konto-Nummer/Kartennummer **BLZ/gültig bis**

Datum, Unterschrift

Als Dankeschön hätte ich gerne

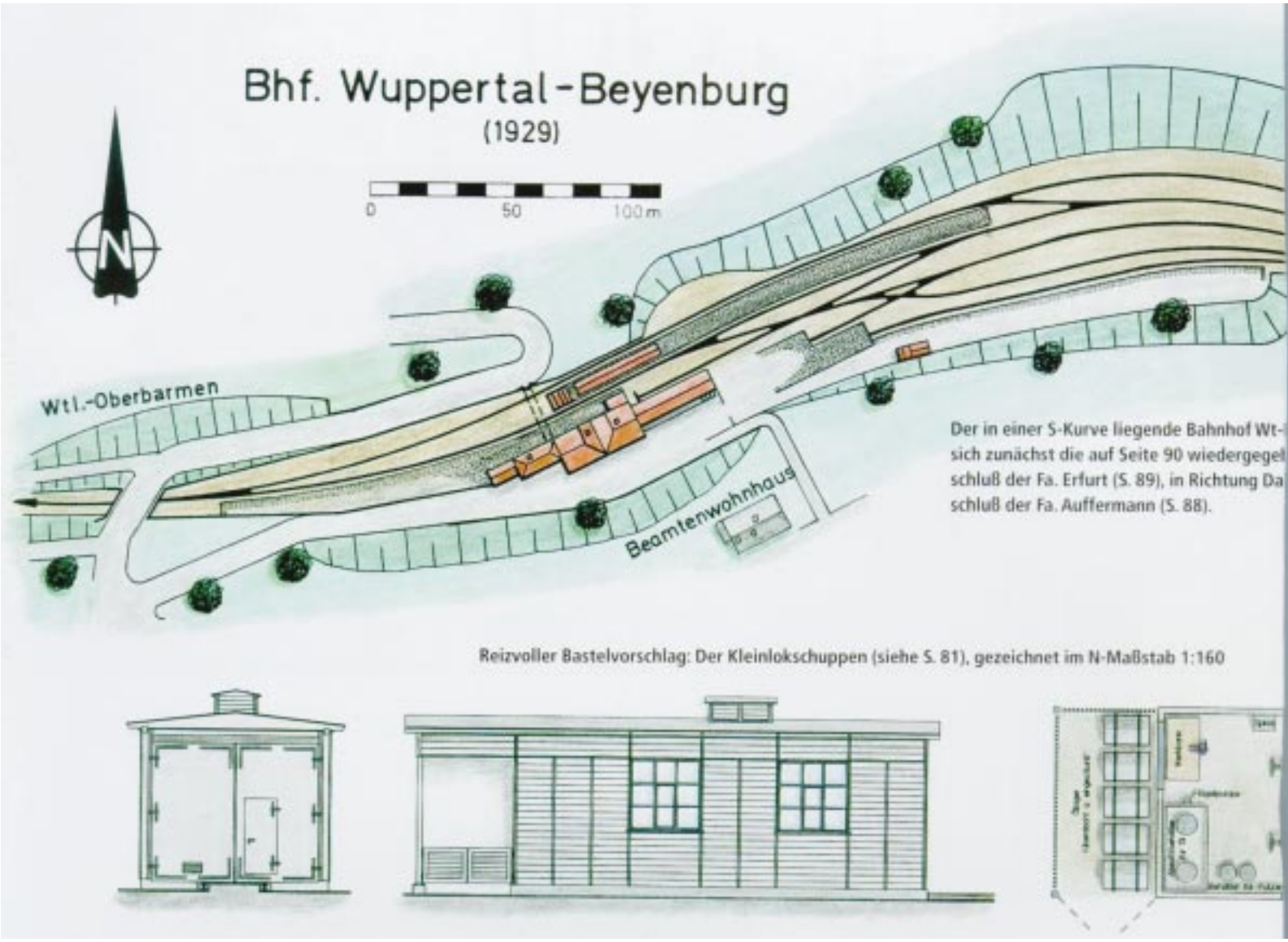
❒ den Füller
❒ die Mini-Datenbank

Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß diese Bestellung erst wirksam wird, wenn ich sie nicht binnen einer Woche ab Absendung dieses Formulars schriftlich beim MIBA-Verlag GmbH, Senefelderstr. 11, 90409 Nürnberg widerrufe, und bestätige dies mit meiner zweiten Unterschrift.

Datum, 2. Unterschrift

Bhf. Wuppertal-Beyenburg

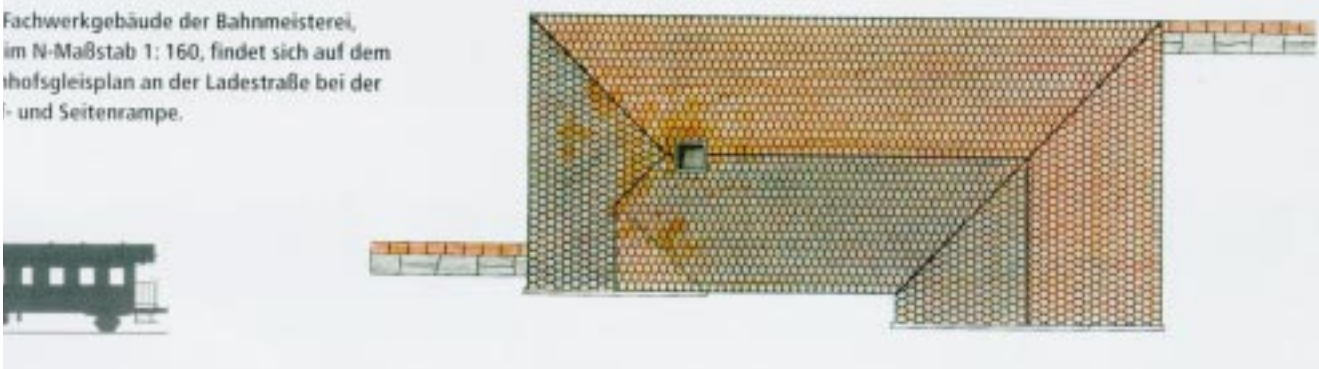
(1929)



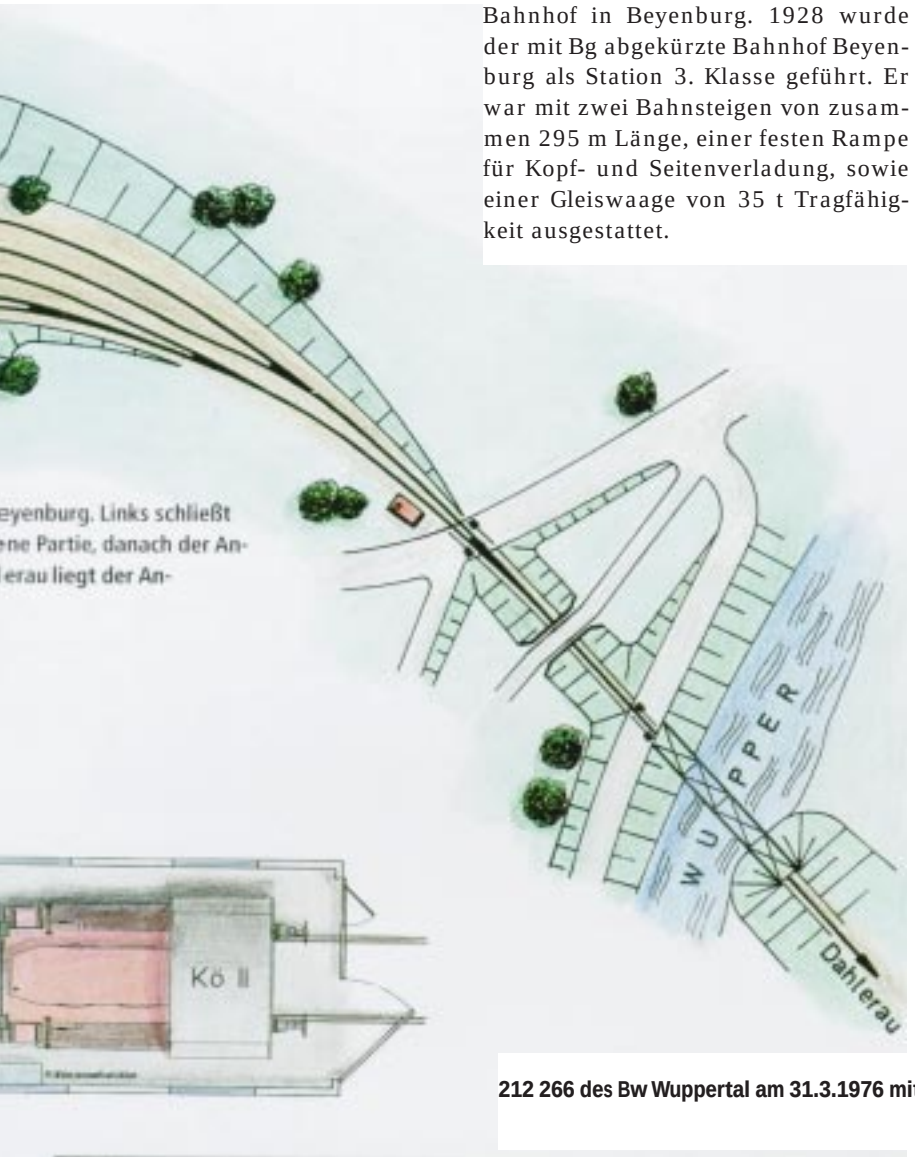
Der in einer S-Kurve liegende Bahnhof Wt-
sich zunächst die auf Seite 90 wiedergegel
schluß der Fa. Erfurt (S. 89), in Richtung Da
schluß der Fa. Auffermann (S. 88).

Reizvoller Bastelvorschlag: Der Kleinlokschuppen (siehe S. 81), gezeichnet im N-Maßstab 1:160

Fachwerkgebäude der Bahnmeisterei,
im N-Maßstab 1: 160, findet sich auf dem
hofsgleisplan an der Ladestraße bei der
- und Seitenrampe.



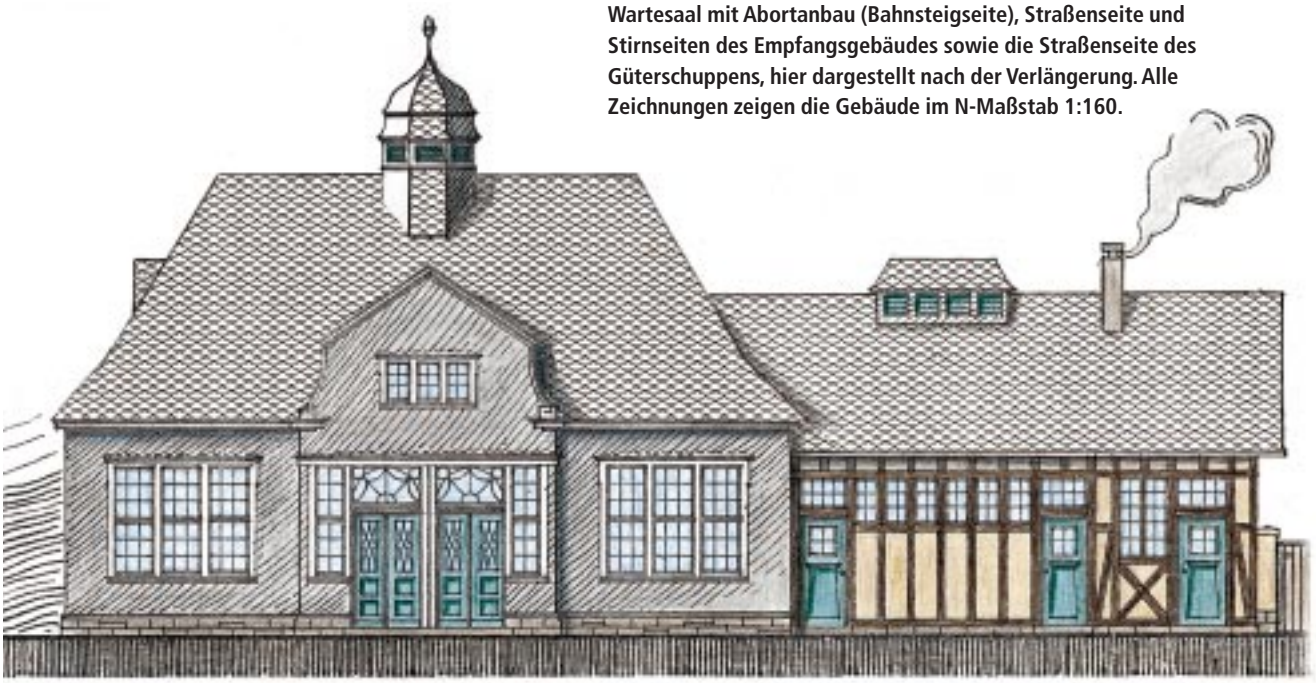
Bahnhof in Beyenburg. 1928 wurde der mit Bg abgekürzte Bahnhof Beyenburg als Station 3. Klasse geführt. Er war mit zwei Bahnsteigen von zusammen 295 m Länge, einer festen Rampe für Kopf- und Seitenverladung, sowie einer Gleiswaage von 35 t Tragfähigkeit ausgestattet.



Letzte bauliche Erweiterungen fanden Ende 1933 statt, als für die fabrikneu nach Wuppertal-Beyenburg gelieferte Kö 4102 ein Kleinlokschuppen westlich neben dem Empfangsgebäude errichtet wurde. Recht bald stellte sich jedoch heraus, daß der Standort für den Holzschuppen schlecht gewählt war. Kurzerhand wurde er deshalb an eine betrieblich günstigere Stelle, gegenüber vom Empfangsgebäude, versetzt.

Auf der Wuppertalbahn kamen Lokomotiven der Bw Barmen-Rittershausen, Wt-Langerfeld, -Steinbeck, -Vohwinkel, Remscheid-Lennep und Brügge (Westf.) zum Einsatz. Die zunächst verwendeten T3 waren auf der steigungsreichen Strecke bald überfordert und wurden durch die verschiedenen T9-Bauarten ersetzt, wobei die von der bayerischen D VIII abgeleiteten T9 der Bauart Elberfeld durch ihr fremdartiges Aussehen besonders auffielen. Für untergeordnete Dienste kamen weiterhin T3 und T7, für die meisten Güterzüge dagegen G 3 zum Einsatz. Ihnen folgten zu Beginn der 20er Jahre T12 und T14.1, die wiederum von den Baureihen 38, 55 und 78 ersetzt wurden, in deren Dienstplänen auch verstärkt die neu an das Bw Wuppertal-Steinbeck gelieferten 86er-Einheitsloks liefen.

212 266 des Bw Wuppertal am 31.3.1976 mit einer Übergabe im östlichen Bahnhofkopf.



Wartesaal mit Abortanbau (Bahnsteigseite), Straßenseite und Stirnseiten des Empfangsgebäudes sowie die Straßenseite des Güterschuppens, hier dargestellt nach der Verlängerung. Alle Zeichnungen zeigen die Gebäude im N-Maßstab 1:160.

Blick auf Mittel- und Hausbahnsteig mit Fahrdienstleiterraum, 19.1.1988. Wann endlich nimmt sich die Zubehörindustrie der typisch bergischen Architektur an?

Typisch Wuppertalbahn: Ng mit 57.10

Bergenburg

Der beginnende Strukturwandel zeigte sich zunächst durch den Einsatz von Triebwagen VT 70.9 und Wendezug-Einheiten mit V 36 + VS 145. Ab 1953 erschienen die ebenfalls neu an das Bw Steinbeck gelieferten VT 95, die ab 1960 kurzzeitig durch VT 98 verstärkt wurden. Daneben verkehrten vor schweren Zügen nun die Einheitsdampfloks der Baureihe 50. Seit dem Sommerfahrplan 1964 beherrschten Dieselloks der Baureihe V 100 und Schienenbusse das Bild auf der Strecke. Nach Einstellung des Personenverkehrs (Ende 1979) verblieben nur noch Übergabedienste, die bis heute durch die Baureihe V 60 (260/364) erbracht werden.

Eng mit der Wuppertalbahn verbunden sind die Firmen Friedrich Erfurt & Sohn und Hindrichs-Auffermann AG. Die Papierfabrik Friedrich Erfurt & Sohn hatte nach Fertigstellung der Bahnstrecke noch keinen eigenen Gleisanschluß; zunächst erfolgte der Versand vom Bahnhof Beyenburg aus. Dort machte sich aber schnell die feh-

Die Straßenseite des Bahnhofsgebäudes am 19.1.1988 mit der reizvollen Kombination von Verschieferung und Ziegelmauerwerk
Fotos: Rudolf Inkeller

lende Ladegleisüberdachung bei den nässeempfindlichen Produkten bemerkbar, so daß 1903 ein eigener Gleisanschluß angelegt wurde. Erwähnenswert ist der Lokschuppen für die werkseigene Kleindiesellok; sie führte bis zur Ablösung durch ein Rangiermodul den Werksverschub durch. Dem bescheidenen Frachtaufkommen verdankt die Reststrecke heute ihre Existenz.

Gegenüber der Papierfabrik lag ein Steinbruch, der bereits 1890 einen eigenen Gleisanschluß erhielt. Bis zur Einstellung des Betriebs 1952 wurde Schotter über eine Schüttanlage verladen.

Der Fabrikant Fritz Auffermann betrieb seit 1811 in der Nähe des späteren Haltepunkts Remlingrade ein Messingwalzwerk und eine Drahtzieherei. Auf dem beengten Werksgelände hatte er alsbald ein Anschlußgleis mit Waggondrehscheibe verlegen lassen, die 1952 für den Einsatz längerer Güter-

86 202 überquert in den dreißiger Jahren die Wupperbrücke bei Beyenburg mit einem Nahgüterzug. Foto: Bellingrodt/Slg. Inkeller

260 565 am 28.7.1983 im Anschluß Hindrichs-Auffermann AG. Abgesehen von der Farbgebung der rangierenden Lok und den Autotypen hat sich an dieser Szenerie über Jahrzehnte nichts geändert.
Foto: Rudolf Inkeller

So stellten sich der Anschluß Hindrichs-Auffermann AG und der Haltepunkt Remlingrade um 1920 dar.

wagen durch eine „Deutschlandkurve“ mit 35 m Radius ersetzt wurde. 1993 endete die Bedienung des Anschlusses. Alle drei Betriebe wurden seit 1934 von der im Bahnhof Beyenburg stationierten Kleinlok bedient.

Die negative Verkehrsentwicklung führte schon Ende der 30er Jahre zum Gleisrückbau in Beyenburg und setzte sich nach der Einstellung des Zugverkehrs am 23.5.1953 auf dem Abschnitt Remscheid-Lennep–Krebsöge fort. Vorläufig endete sie am 30.5.1964, als Radevormwald erneut Endpunkt wurde. Ende der 60er Jahre wurde das östliche Bahnhofsgelände von Beyenburg für den Ausbau der Landstraße 414 umgestaltet. Als der Bau der Wupper-Talsperre die Bahnlinie zwischen Krebsöge und Kräwinklerbrücke unterbrochen hatte, endete am 28. Dezember 1979 der unbedeutende Personenrestverkehr. Die letzte Güterzugübergabe schließlich verließ Radevormwald am 26. September 1980.

Im Anschluß Erfurt & Sohn stellt 260 408 am 28.5.1979 den größten Teil ihrer Übergabe dem Werk zu; der Behälterwagen bleibt unterdessen auf dem Streckengleis stehen.

Die werkseigene Diesellok (Gmeinder 5276/1962) wartet im Schuppen auf die Freigabe des Erfurt-Anschlusses durch 260 212, um die Waggons im Anschluß verschieben zu können (16.5.1980). Fotos: Rudolf Inkeller

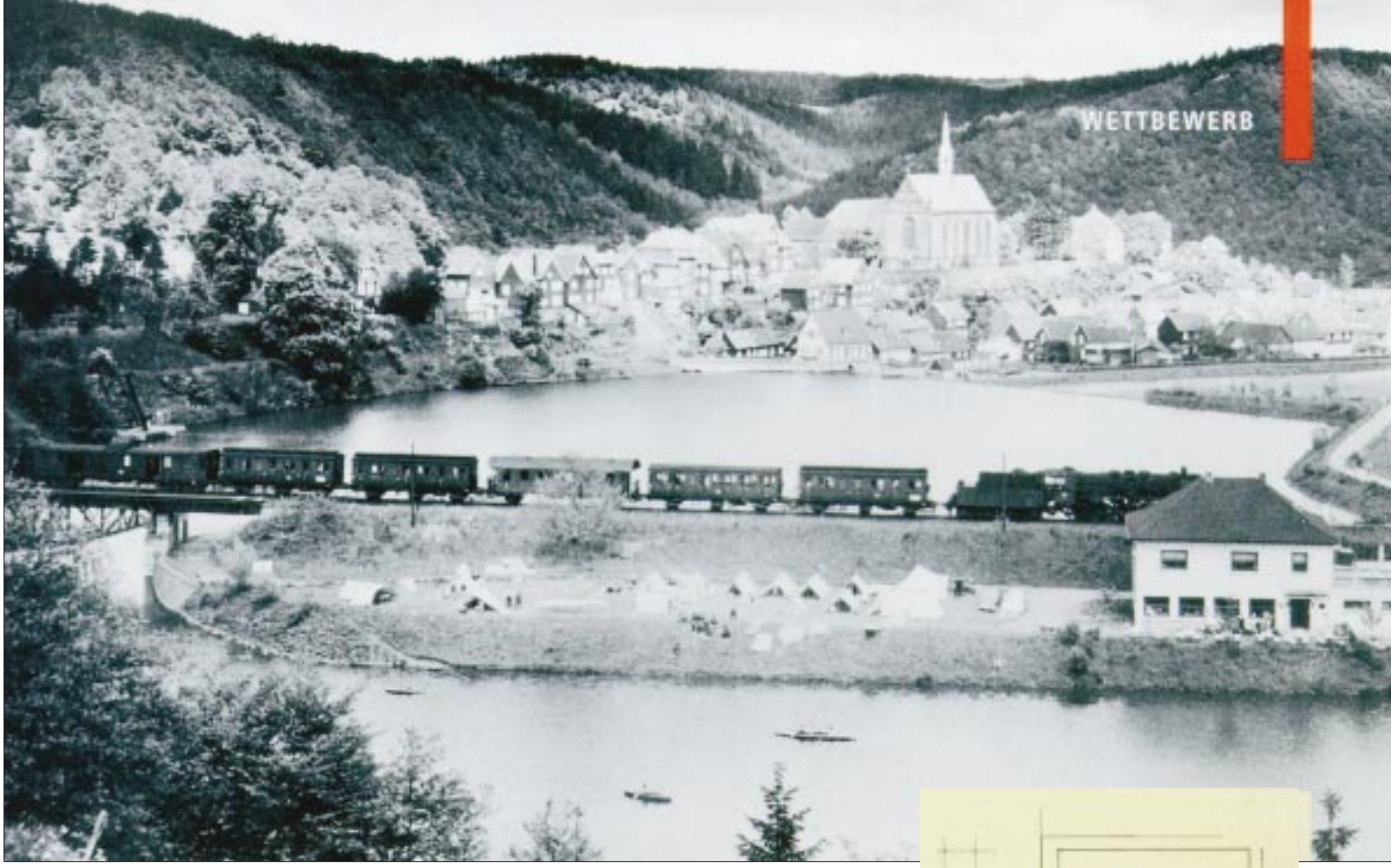
Heute endet die Strecke kurz vor dem Damm der „Wupper-Talsperre“ bei Krebsöge. Sie wird aber nur noch bis zum ehemaligen Bahnhof Beyenburg betrieben, wo bis auf das Bahnsteiggleis 1 und eine Umsetzmöglichkeit seit August 1983 alle Gleise zurückgebaut wurden.

Die Firma Erfurt & Sohn bewirkte durch die weitere Verlegung ihres Transports auf die Schiene einen erfreulichen Verkehrsanstieg: Der Anschluß wird nun bedarfsweise sogar zwei Mal täglich bedient, nachdem die DB AG zuvor bis Ende 1994 die gesamte Reststrecke vom ehemaligen Bbf Wuppertal-Rauenthal bis kurz hinter den Anschluß Erfurt erneuert hatte.

Für den Erhalt der Reststrecke setzt sich der „Förderverein Wupperschiene e.V.“ ein, der auch gelegentlich Sonderzüge betreibt und im Bahnhof Dahlhausen (Wupper) einen interessanten Fahrzeugbestand unterhält. Bis die Strecke aber wieder zu altem Glanz erblüht, wird wohl noch viel Wasser die Wupper hinunterfließen …

Rudolf Inkeller

93 897 fährt aus Richtung Oberbarmen mit P 1025 in Beyenburg ein; vierzig Jahre später ist 212 266 am 31.3.1976 an gleicher Stelle unterwegs. Hinten links das ehemalige Beamtenwohnhaus, dessen etwas größeres Pendant am Bf Beyenburg die N-Zeichnungen unten in der Ursprungsausführung zeigen. Fotos: Bellingrodt/Slg. Inkeller, Rudolf Inkeller



Um 1954/55 zieht eine 50 ihren Personenzug nach Radevormwald.
Foto: Histor. Zentrum Wuppertal

Wupper-Wettbewerb

In der Tat ein Modellbahnvorbild wie aus dem Bilderbuch, der Bahnhof Beyenburg! Ganz so einfach ist die Umsetzung in eine stimmige H0-Anlage aber nicht, wenn folgende Elemente und Motive – wenn auch in „selective compression“ – enthalten sein sollen:

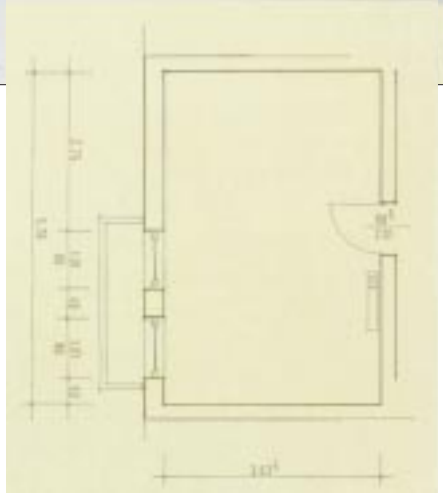
- Originalgleisplan des Bahnhofs Beyenburg in S-Kurvenlage
- Anschlüsse Erfurt/Helmstädter und Auffermann in seitenrichtiger Lage zum Bahnhof Beyenburg
- Wupperbrücke, Beyenburger Tunnel und Partie mit Beamtenwohnhaus an der Einfahrt aus Richtung Oberbarmen (siehe linke Seite)

Von selbst verstehen sich für einen vorbild- und betriebsorientierten Entwurf natürlich nicht zu kleine Radien (min. 500 mm), Neigungen von max. 3 % und ausreichende Abstellanlagen in Form eines oder mehrerer Schattenbahnhöfe. Als Anlagenzimmer ist der schon mehrfach bewährte Raum 1 aus dem großen MIBA-Gleisplanwettbewerb (siehe MIBA 7/93) vorgesehen, den wir hier nochmals zur Erinnerung wiedergeben.

Wie schon beim letzten Planungs-Wettbewerb in MIBA-Spezial 28 gilt: Die eingereichten Pläne sollen Gleisplan, Landschaftsform und Gebäude enthalten; erneut ist eine farbige Auslegung von Vorteil.

Na – dann plant mal schön! Ein kleiner Tip: Das Buch „Die Wupper-Talbahn“ von Rudolf Inkeller, erschienen beim Lok-Report, ist eine treffliche Planungshilfe, nicht nur für diesen Wettbewerb.

Einsendeschluß ist der 31.3.1997 (Datum des Poststempels). Die Jury (Rudolf Inkeller, Michael Meinhold und Martin Knaden) wählt die besten Vorschläge aus. Die drei erstplazierten Entwürfe werden prämiert und in der MIBA veröffentlicht. Der Rechtweg ist ausgeschlossen. *mm/MK*



Tolle Preise!

Den drei Bestplazierten winken attraktive Preise:

- **1. Preis: Geländebau-Material im Wert von 1.000,- DM und die Teilnahme an einem MIBA-Seminar mit Rolf Knipper zum Thema Anlagenplanung und Geländebau im Herbst 1997 (Termin wird noch bekanntgegeben)**
- **2. Preis: Gebäude-Bausätze im Wert von 500,- DM**
- **3. Preis: Liliput-Orient-Express-Garnitur in H0, Epoche I**

Wir wünschen unseren Teilnehmern viel Erfolg, Ihre MIBA-Jury

Nachspiel – hart an der Grenze

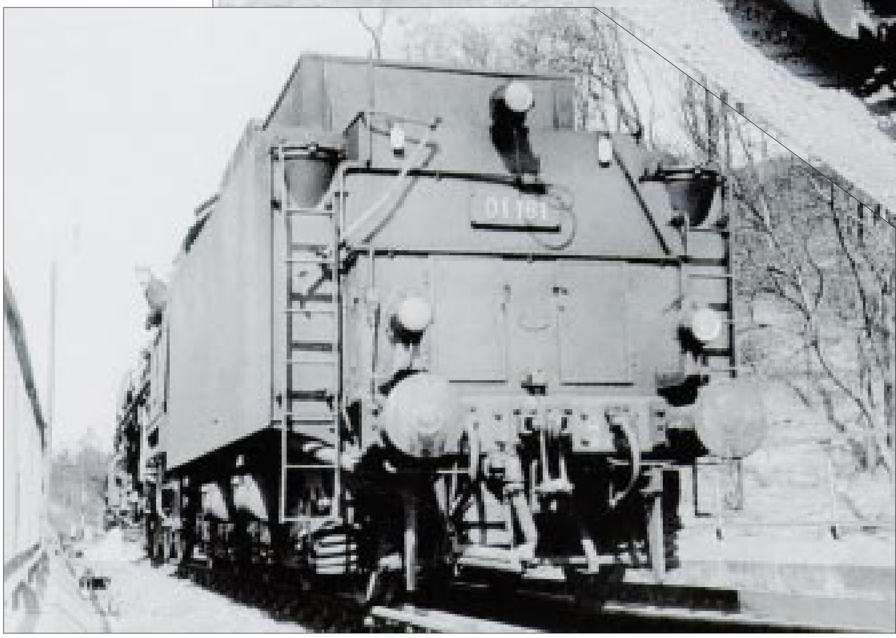
Bahnhof Schirnding, 20.4.1966, 13.14 Uhr

Die lebhafte Resonanz auf den Anlagenvorschlag „Hochbetrieb – hart an der Grenze“ in MIBA-Spezial 30 hat die Redaktion veranlaßt, im Rahmen des General-Themas „Bahnhof“ nochmals vier Seiten für einen Schirnding-Bilderbogen zu spendieren. Unser Dank gilt Dipl.-Ing. Herbert Stemmler, dessen Bildreportage vom April 1966 sicher weitere Nachbau- und Nachspiel-Interessenten auf den (Bahnhofs-) Plan rufen dürfte.

Apropos Nachspiel: Ein solches wird durch die von Liliput zur Messe ’97 angekündigten CSD-Wagen (Omm „Villach“ und WR auf Schürzenwagen-Basis) ebenso erleichtert wie durch die von Roco avisierten Modelle eines zweiachsigen offenen Güterwagens und eines zweiachsigen Personenwagens der CSD; Sachsenmodelle will 1997 fünf CSD-Versionen des UIC-Y-Schnellzugwagens für Epoche IV herausbringen. *mm*

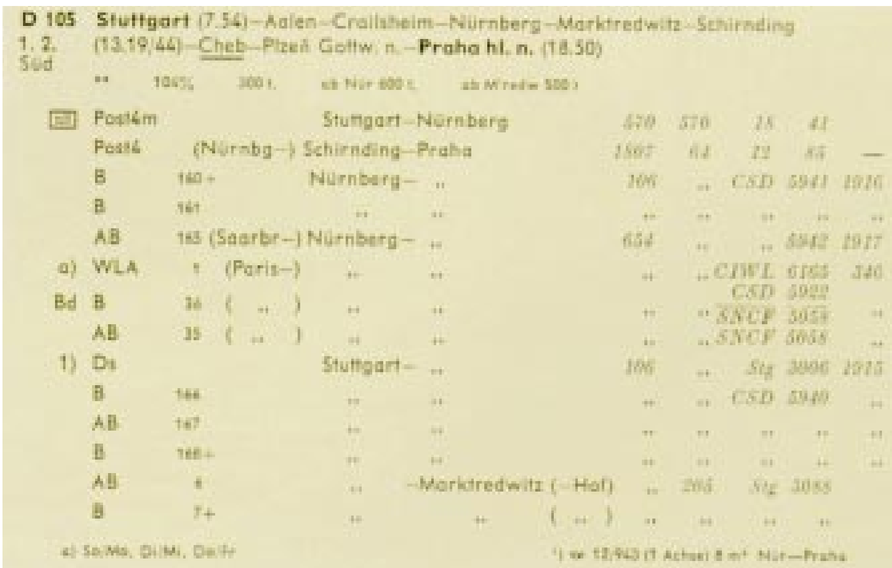
„Draußen vor der (Bahnhofs-)Tür“ nutzt der Führer der 556 0346 (Foto links) die Wendepause zur Zeitungslektüre. Die Felswand im Hintergrund lokalisiert die Position der Lok, nämlich …

… – wie rechts zu sehen ist – zwischen Einfahrweiche und Bahnübergang (Postenhäuschen im Hintergrund). Hier wartet die 556 auf die Übernahme des D 105 Stuttgart–Prag, der …



… von der Nürnberger 01 181 (eine Neubaukessel-Maschine) gebracht wurde, die nun ihrerseits zum Umsetzen bis an die 556 vorzieht. Die 01 wird anschließend Lz Tender voraus nach Marktredwitz und von dort aus Schlot voraus nach Hof fahren. Betriebspezialisten werden diese Lokbewegungen sogleich auf dem Modell-Gleisplan in MIBA-Spezial 30, Seite 16, nachspielen …

13.14 Uhr: Am Hausbahnsteig wartet die als Lz vom „Depo Cheb“ (Bw Eger) gekommene 556 0346 auf das Signal zum Vorziehen ins Streckengleis; D 105 von Stuttgart soll an diesem Freitag, dem 20.4.1966, planmäßig um 13.19 Uhr eintreffen, ist aber verspätet. Fotos: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



D 105 **Stuttgart** (7.54)–Aalen–Crailsheim–Nürnberg–Marktredwitz–Schirnding
1. 2. (13.19/44)–Cheb–Plzeň Gottw. n.–**Praha hl. n.** (18.50)
Süd

	Post4m		Stuttgart–Nürnberg		570	570	18	41		
	Post4		(Nürnbg–) Schirnding–Praha		1507	64	12	85	—	
	B	160+	Nürnberg–	„	106	„	CSD	5941	1016	
	B	161	„	„	„	„	„	„	„	
	AB	165	(Saarbr–) Nürnberg–	„	654	„	„	5942	1017	
a)	WLA	1	(Paris–) „	„	„	„	CIWL	6165	340	
							CSD	5922		
Bd	B	36	(„) „	„	„	„	SNCF	5958	„	
	AB	35	(„) „	„	„	„	SNCF	5658	„	
1)	Ds		Stuttgart–	„	106	„	Stg	3006	1015	
	B	166	„	„	„	„	CSD	5940	„	
	AB	167	„	„	„	„	„	„	„	
	B	168+	„	„	„	„	„	„	„	
	AB	6	„	–Marktredwitz (–Hof)	„	205	Stg	3088		
	B	7+	„	„ („)	„	„	„	„		

a) So/Mo, Di/Mi, Do/Fr
[1]) ✶ 12/943 (1 Achse) 8 m³ Nür–Praha

Zugbildungsplan des D 105 (1966), der an diesem Mittwoch – vgl. Anmerkung a) – den CIWL-Schlafwagen Paris–Prag führt; einziger DB-Wagen ist der Gepäckwagen mit Seitengang (Ds). Archiv Michael Meinhold

Blick zurück: Der L 105 Stuttgart–Prag 1949 bei Nürnberg-Erlenstegen. Hinter 01 200 aus Hof an zweiter Stelle der CIWL-Schlafwagen Ostende/Hoek–Warschau, mit der Lupe sind am Schluß die beiden CIWL-Schlafwagen Paris–Prag auszumachen.
Foto: Bellingrodt, Slg. Ramsenthaler

Schirnding, 20.4.1966: Der Gegenzug D 106 Prag–Stuttgart läuft um 16.00 Uhr aus Richtung Cheb/Eger auf Gleis 3 ein, gezogen von einer 556 der CSD. Sie setzt sich …

… für die Rückfahrt vor die Zuglok eines abfahrbereiten Güterzuges, wodurch eine Lz (Lokleerfahrt) eingespart wird – mannigfaltige Anregungen für den Bahnhofsbetrieb (nicht nur) von Schirnding im Modell!

D 250 **Frankfurt (Main)** (8.20)–Nürnberg–Marktredwitz–Schirnding (13.13/45)–Cheb–
1. 2. Süd Plzen Gottw. n.–**Praha hl. n.** (18.39)

⚡ bis Nürnberg ** 132%, 500 t, ab Nür * 104% 600 t

	Postmr/Post			Nürnb–Praha		251	251		953	
a)	D			„ „		251 / 2578	„	Nür / CSD	2674 / 5941	1916
b)	B	211 +		„ „		251	„	CSD	5941	„
	B	210		„ „		„	„	„	„	„
	Bm	223		Frankf– „		„	„	Fjm	265	1917
	BRbum/BR	221 +		„ „		„	„	Fjm / CSD	265 / 5942	„
c)	WLAB	1	(Paris–)	„ „		215	„	CIWL	6166	346
1) cc)	AcBc	90	(„)	„ „		„	„	SNCF	5062	„
1) d)	Bcm	89	(„)	„ „		„	„	CSD	5922	„
	ABm	88	(„)	„ „		„	„	„	„	„
	AB	88	(„)	„ „		„	„	SNCF	5062	„
e)	Bm	87	(„)	„ „		„	„	CSD / SNCF	5922 / 5062	„
	Bm	86	(„)	„ –Nürnb (–Passau)		„	350	SNCF	4996	243
	ABm	6		„ „ („)		251	„	Fjm	378	
f)	Bnrz	5		„ „		„	251	Nür	2687	
2)	BDm	3 +		„ „		„	„	„	„	
aa)	AB	214	(Stuttg–)	Nürnb–Praha		450	„	CSD	5940	1915
aa)	B	213	(„)	„ „		„	„	„	„	„
aa) b)	B	212 +	(„)	„ „		„	„	„	„	„
aa)	Ds		(„)	„ „		„	„	Stg	3006	„
Bd	HKw			„ –Schirnding		251	„	—	—	

a) Sa, So 28. VI.—7. IX.
aa) ausgenommen in Zeiten zu a)
b) bis 8. XI., 13. XII.—8. I., 21. III.—2. IV. u ab 30. IV., sonst Bd
c) So/Mo, Di/Mi, Do/Fr
cc) Mo/Di, Mi/Do, Fr/Sa u So/So
d) 28. VI.—28. IX.
e) 5. VII.—8. IX. gestellt dch CSD, sonst Bd u gestellt dch CSD/SNCF
f) ab 28. VI., sonst Bd

ab Ffm 7/10, ab Nür 7/13

Schirnding, 12.4.1969: Vor D 250 wartet eine 556 mit säuselnden Sicherheitsventilen auf die Abfahrt. Auf dem Nebengleis die Villinger 221, die den Zug gebracht hat.

Der Zugbildungsplan. Bemerkenswert: Der im Winterfahrplanabschnitt bedarfsweise am Zugschluß laufende Heizkesselwagen (Hkw) zur Ergänzug der 221-Heizanlage! Für Tüftler, Nachprüfer und Nach-Fahrer: Der 12.4.1969 war ein Samstag (s.u.)!

Neben dem am 13.4.1971 eingelaufenen D 251 eine oberpfälzische Spezialität: 64 393 vor N 4456 ist mit einem für ihr Heimat-Bw Weiden typischen Schneeräumer ausgerüstet. Fotos: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

MIBA SPEZIAL 31

MIBA SPEZIAL 31

MIBA-Spezial 31
J 10525 F Februar '97
DM/sFr 19,80 S 150,-

Grundlagen
Was heißt hier „Bahnhof"?

S. 91
Wettbewerb
Entwerfen Sie „Beyenburg"

Stationen am Schienenstrang

Der ideale Modellbahnhof
Umsteigen nach Utopia

Blickpunkt Bahnhof
Bahnsteige und Hallen

Bahnhofsausstattung im Modell
Seilzüge und Signale

4 394038 319804 31