

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

SPEZIAL 72

April 2007

B 10525

Deutschland € 10,-

Österreich € 11,50

Schweiz sFr 19,80

Italien, Frankreich, Spanien

Portugal (cont) € 12,40

BeNeLux € 11,60

Norwegen NOK 125,-

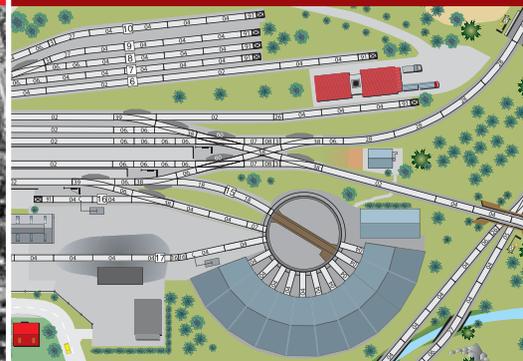
Bahn-Knoten in Vorbild + Modell



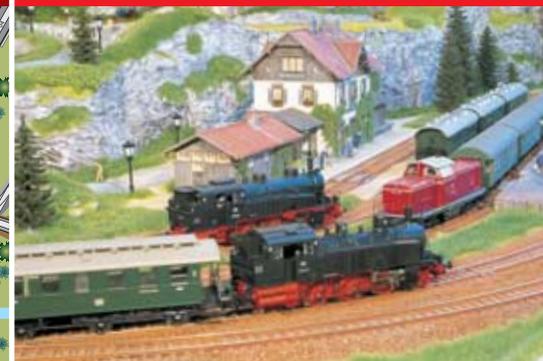
Rätselspiel mit Luftaufnahmen
Bf – aber welcher?



Modellbahn-Planung
Das Kreuz im Muldetal



Anlagenporträt
Schwarzwälder Knoten



Nur scheinbar ist Remmighausen auf der Anlage von *Helmut Brückner* ein Durchgangsbahnhof. Vielmehr ist er ein Bahnknoten in seiner Eigenschaft als Anschlussbahnhof einer elektrifizierten Stichbahn. *Gerhard Peter* porträtiert den Bahnhof.

Zur Bildeiste unten: *Michael Meinhold* schwebt wie immer über den Dingen und testet Ihre Ortskenntnis mit seinem Luftbilder-Rätsel-spiel. Als Anlagenentwurf empfiehlt *Hermann Peter* den kleinen Knoten Rochlitz als Ausgangspunkt von immerhin vier Strecken. *Matthias Fröhlich* berichtet von seiner strategischen Bahn im Schwarzwald.



Knoten ziehen sich – wie es ihrem Wesen entspricht – auf verschlungenen Pfaden durch die Weltgeschichte. Der berühmteste ist jener des Königs Gordios in Phrygien. Er war an Gordios' Streitwagen aus festen Seilen kunstvoll gewirkt und galt als unlösbar, hatten doch die Götter selbst den Wagen untrennbar mit dem Zugjoch verbunden. Der Legende nach prophezeihte ein Orakel, dass nur derjenige, der diesen Knoten lösen könne, die Herrschaft über Persien erringen würde. Viele kluge Männer versuchten es, aber keinem war das Kunststück gelungen.

Bis zu jenem Frühlingstag des Jahres 333 vor Christus (Sie erinnern sich: 3, 3, 3 – bei Issus große Keilerei), als Alexander, den man den Großen nannte, unter Missachtung sämtlicher Spielregeln den Knoten einfach mit seinem Schwert durchtrennte. Angesichts solcher Schlägermethoden waren nicht nur die Götter machtlos, sondern auch sämtliche zukünftigen Gegner, die – eingeschüchtert vom vorausweisenden Ruf des Feldherrn – der Eroberung Persiens nichts mehr entgegensetzen hatten. (Was damals den Akteuren – jedenfalls den siegreichen – zu ewigem Ruhm gereichte, wäre als völkerrechtswidriger Angriffskrieg heute übrigens ein Fall für den UNO-Sicherheitsrat ...)

Da lob ich mir doch die einfachen Knoten. Neben dem bewährten „Hausfrauenpäckchenknoten“, der leider ähnlich schwer wieder zu öffnen ist wie unser antikes Beispiel, zählt zu meinem sehr übersichtlichen Repertoire nur noch der Webeleinstek. Mit ihm befestigt man eine Leine zum Beispiel an Stangen. Er wird von mir eingesetzt, wenn es gilt, während einer Woche im Jahr die Fender des westfriesischen Mietbootes am Flüchten zu hindern (machen die nämlich sonst gerne). Unter Belastung hält dieser Kno-

ten sicher fest, ist aber entlastet schnell wieder zu lösen, was bei sog. „Manövern des letzten Augenblicks“ durchaus von Nutzen sein kann ...

Kleine, übersichtliche Knoten sind auch bei der Planung einer Modellbahn nützlich. Leider viel zu oft sehen wir Gegenbeispiele von geplanten Anlagen, deren Gleisverlauf eher einem Schnittbogen von Aenne Burda entspricht („Ham Se den Schattenbahnhof auch in 36?“). Sowa kann man planen – insbesondere mit Gleisplanungsprogrammen, denn Bits sind ja bekanntlich noch geduldiger als

Von Bahn- und anderen Knoten

Papier –, aber nicht wirklich bauen. Andererseits ist in einem Bahnknoten betrieblich sehr viel mehr los, als in einem einfachen Durchgangsbahnhof (womit wir freilich den Purismus der Fremo-Praxis keinesfalls in Abrede stellen wollen).

Es gilt also, einen praktikablen Kompromiss zu finden zwischen machbarem Ausmaß der Anlage und gewünschtem Umfang des Betriebs. Dieses Kriterium wird von kleinen Knoten der Bahn am besten erfüllt, von denen es in früheren Zeiten recht viele gab. Mag auch die Welle der Streckenstilllegungen in den 70er-Jahren zu so manchem „Entknoten“ von Strecken geführt haben (wobei die Methoden der Bahnoberen ähnlich rigoros waren wie die des vorchristlichen Feldherrn), für uns Modellbahner stehen alle Epochen seit 1835 zur Verfügung. Und in der Blütezeit der Bahn, den Epochen II und III, finden sich unzählige Beispiele, von denen wir in dieser Ausgabe einige für Sie zusammengestellt haben. Es ist also wieder mal für jeden etwas dabei – meint Ihr

Martin Knaden



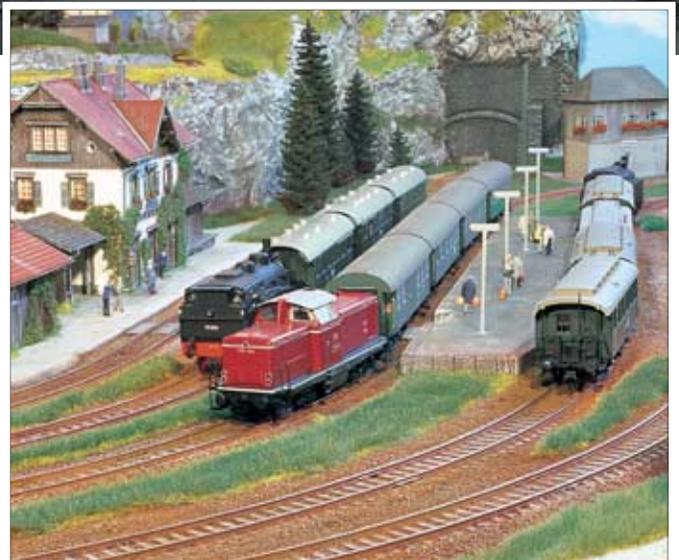
Strecken-Treffpunkte nennt Franz Rittig seinen Grundlagen-Beitrag über Knotenpunkte der Bahn. Systematisch werden die verschiedenen Typen von Knotenbahnhöfen dargestellt, natürlich mit besonderer Berücksichtigung der kleineren, modellbahngeeigneten. Das Bild oben zeigt den ostbayerischen Bahnknoten Schwandorf.

Seite 6 Foto: Udo Kandler

Umsteigen in Hasenhausen, bitte! Eine strategische Bahn in Südbaden schwebt Matthias Fröhlich als mögliches Vorbild für die hier vorgestellte H0-Anlage vor. Die im Bf „Hasenhausen“ abzweigende Nebenbahn gibt Anlass zu interessanten Betriebsabläufen.

Seite 58 Foto: Matthias Fröhlich

Marxgrün/Ofr. war einmal ein kleiner Bahnknoten in Oberfranken. Zwar ist von der einstigen Herrlichkeit heute nicht mehr viel übriggeblieben, aber für die Epochen I, II und III ist der Bf Marxgrün ein sehr gutes Vorbild. Seite 86 Foto: Stefan Winkler



MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Bahnhof Remmighausen in H0. Beispielhaft demonstriert der Erbauer dieser interessanten Anlage, Helmut Brückner, die Modell-Aspekte eines kleinen Knotenbahnhofs.
Seite 44 Foto: gp



Einen Bahnknoten-Rätselflug hat Michael Meinhold aus historischen Luftbildern und Übersichtsplänen zusammengestellt. Es gibt einiges zu tüfteln – und auch etwas zu gewinnen! Zur Einstimmung und Einübung mag diese Luftaufnahme eines kleinen Knotenpunktes dienen, von dem in diversen MIBA-Publikationen schon öfter die Rede war. Seite 28
Foto: Archiv Michael Meinhold

INHALT

ZUR SACHE

Von Bahn- und anderen Knoten	3
------------------------------	---

GRUNDLAGEN

Strecken-Treffpunkte	6
Viva Nordbahn	34

ANLAGEN-PLANUNG

Die Kraft der Suggestion	14
Keine Langeweile in Rochlitz	20
Ein Knoten namens Karow	76

GEWINNSPIEL

Wie heißen diese Bahnknoten?	28
------------------------------	----

MODELLBAHN-ANLAGE

Bahnhof Remmighausen in H0	44
Umsteigen in Hasenhausen, bitte!	58

VORBILD

Kurse, Wagen, Knotenpunkte	52
Marxgrün/Ofr.	86
Erz ist Trumpf	93

VORBILD + MODELL

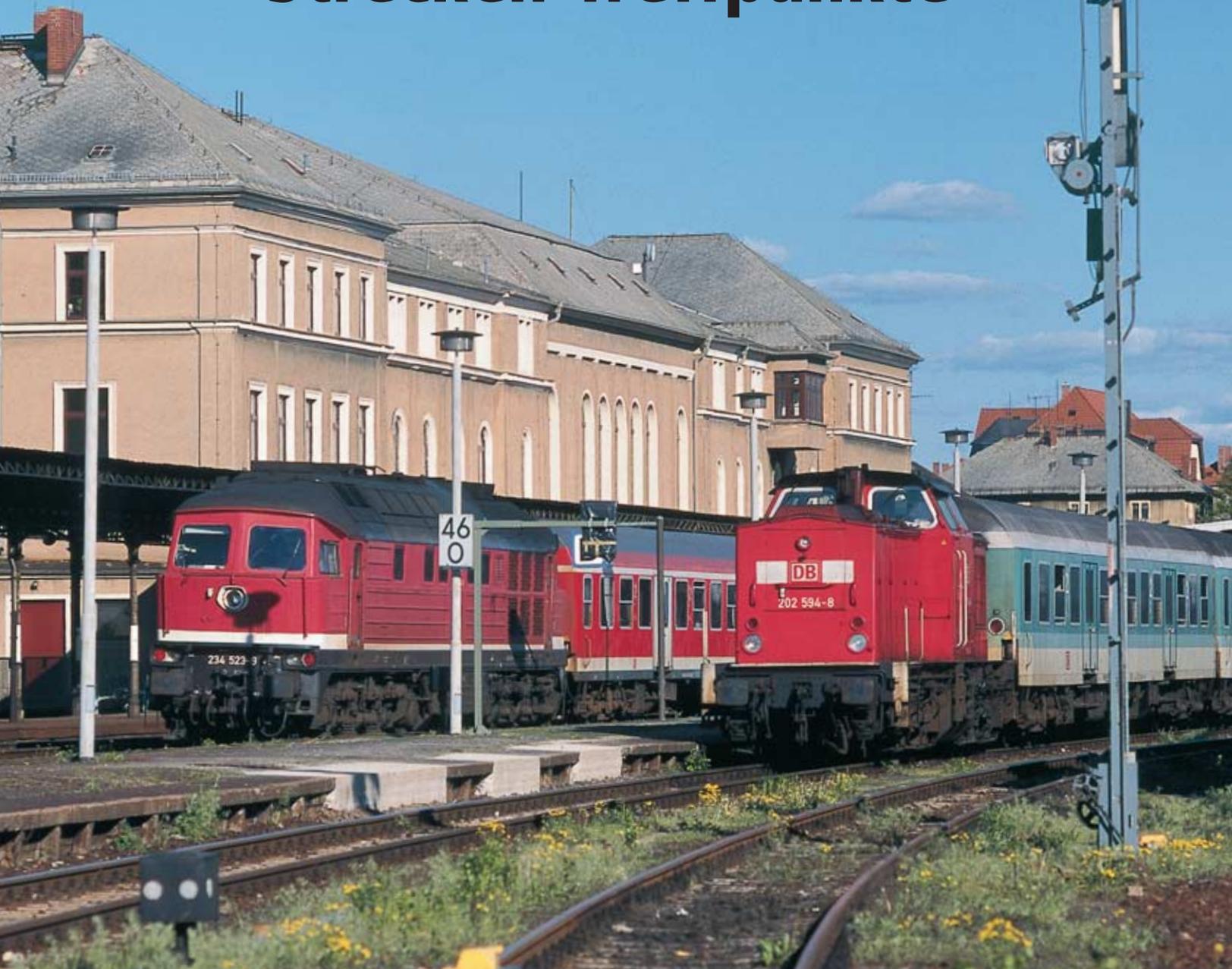
Aalen Härtsfeldbahn Gbf	66
-------------------------	----

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum	102
--------------------	-----

Bahnknoten: Begriffe, Typen, Formen

Strecken-Treffpunkte



Eine „amtliche“ Definition des Begriffs „Bahnknoten“ existiert nicht. Dennoch hat er sich als Schlagwort durchgesetzt und taucht in den unterschiedlichsten Wortkombinationen auf. Wann spricht man von einem Knotenpunkt der Bahn? Wie sehen Bahnknoten aus und wie entstehen sie? Franz Rittig versucht, System ins „Knäuel der Begriffe“ zu bringen.

Obwohl der Begriff des Bahnknotens zum sprachlichen Allgemeingut zählt und in der Literatur bisweilen inflationär verwendet wird, sucht man eine erklärende Definition vergeblich. Dass ein Bahnhof nach amtlicher Festlegung eine Bahnanlage mit mindestens einer Weiche sein und als Anfangs-, End-, Überholungs- oder Kreuzungspunkt von Zügen fungieren muss, ist unter Eisenbahnern, Eisenbahnfreunden und Modellbahnern unstrittig. Als ebenso geklärt und damit eindeutig gilt, was man unter End- und Zwischenbahnhöfen zu verstehen hat. Begrifflich unscharf wirds jedoch, wenn es um den

Begriff „Bahnknoten“ geht und um die Frage, ob jeder Anschluss- und Trennungsbahnhof, jeder Berührungs- und Kreuzungsbahnhof als „Bahnknoten“ bezeichnet werden darf. Manche sind der Auffassung, erst ab einer gewissen Größe bzw. Ausdehnung der Bahnanlagen sei es zulässig, von einem „Eisenbahnknoten“ zu sprechen.

Lehrbuchweisheiten

Ein altes Lehrbuch, das einst der Heranbildung von Bahnbeamten diente, erklärt uns: „Für den Begriff Knoten gibt es keine einheitliche Definition.“



Durch seine Lage im Netz nahm der Bahnknoten Bad Kreuznach die Form eines Keilbahnhofs an. Anfang 1969 verließ V 200 026 mit D 212 Frankfurt/Main–Paris den Bahnhof. Foto: Carl Bellingrodt/Archiv MIBA

Links: Der Bahnhof Bautzen entstand als Durchgangsbahnhof an der Hauptstrecke Dresden–Görlitz, entwickelte sich später aber auch (was nicht sofort erkennbar ist) zum Anschlussbahnhof für weitere, der Stammbahn untergeordnete Strecken. Foto: Udo Kandler

Äußerst aufwendig erwiesen sich Streckenkreuzungen in Gestalt von Turmbahnhöfen. Das Foto zeigt Gleisanlagen des Turm-, Anschluss- und Trennungsbahnhofs Mariagrube im Großraum Aachen. Foto: ur



Nun wissen wirs! Doch die vermeintliche Klarheit dieser Aussage wird so gleich wieder relativiert, wenn der staunende Leser ein paar Zeilen weiter erfährt, dass der Begriff „Bahnknoten“ wohl dadurch definiert sei, dass man ihn seit Jahrzehnten verwende. Wie nun? Unser schlaues Buch schlägt vor, unter einem Bahnknoten einen „Punkt im Streckennetz“ zu verstehen, „in welchem sich mindestens zwei Linien oder Strecken schneiden oder berühren“. Damit können wir leben, obwohl sich nur um die halbe Wahrheit handelt. Knotenpunkte entstehen nämlich auch dann, wenn an bereits existierenden

Strecken, Stammstrecken genannt, weitere Strecken beginnen oder wenn sie dort enden. In allen Fällen müssen zwischen den Strecken Verbindungsgleise existieren, sodass der Übergang von Fahrzeugen und Wagengruppen möglich ist. Nur dadurch existieren Voraussetzungen für die Entwicklung und Nutzung von Streckennetzen.

Kreuze sind keine Knoten

Strecken, die sich kreuzen, zwischen denen es aber keine Gleisverbindungen gibt, können folgerichtig nicht als Knoten gelten. Ganz praktisch (und zu-

gunsten des platzbeschränkten Modellbauers) betrachtet, gehören somit selbst kleinste Anschluss- bzw. Trennungsbahnhöfe ebenso zur Kategorie „Bahnknoten“ wie große, mit eindrucksvollen Überführungsbauwerken ausgestattete Streckenkreuze in Gestalt von Turmbahnhöfen. Dieser grundlegenden Feststellung entspricht auch die aktuelle Auffassung, nach der ein Knotenbahnhof nicht nur als Kreuzungs- bzw. Verknüpfungspunkt fungiert, sondern auch als „Bildungs- und Auflösungsort von Zügen“. Überdies, so wird uns mitgeteilt, ergibt sich die konkrete Gestalt eines Knotenbahnhofs aus sei-



Nicht sofort erkennbar: Der Bahnknoten München Hbf fungiert mit seinen Flügelbahnhöfen trotz seiner Anlage als Kopfbahnhof zugleich als Anschluss- und Trennungsbahnhof. Im Vordergrund des historischen Fotos (ca. 1966/67) ein Schnellzug mit einer Vorserien-E 03. Foto: Archiv MIBA

boten wurde. Als wichtigste Bahnknoten im Reiseverkehr gelten heute Berlin Hbf, Hamburg Hbf, Frankfurt am Main Hbf und München Hbf. Im Güterverkehr steht Maschen an der Spitze, gefolgt von Seelze, Hagen, Gremberg, Mannheim und Nürnberg.

Anschlussbahnhöfe

Einer der einfachsten Bahnknoten entsteht, wenn sich einer Haupt- oder wichtigen Nebenbahn („Stammbahn“) eine untergeordnete Strecke anschließt. Geradezu klassisch geschieht dies beim wohl beliebtesten Modellbahnthema, der Hauptstrecke mit anschließender Nebenbahn. Ein einfaches, doch zutreffendes Beispiel dafür liefert u.a. der Beitrag von Matthias Fröhlich auf den Seiten 58-65 dieser Ausgabe.

Oft besitzen die durchgehende Haupt- und die anschließende Nebenbahn eigenständige Bahnhofsanlagen, auf denen von der jeweils anderen Strecke unabhängiger Betrieb möglich ist. Zwischen ihnen muss freilich ein Verbindungsgleis existieren, denn nur dann sind die betrieblichen Bedingungen für einen Knotenpunkt erfüllt. Handelt es sich bei der anschließenden Strecke um eine Schmalspurbahn, sind die Gleisanlagen zumeist über Anlagen zur Rollbock- bzw. Rollwagenverladung miteinander verbunden. Der dadurch mögliche Wagenübergang erlaubt die Einstufung eines solchen Anschlussbahnhofs als Bahnknoten. Findet kein Rollbock- bzw. Rollwagenverkehr statt, kann die Station vielleicht als „Umsteigebahnhof“, nicht aber als Knotenpunkt im Netz gelten.

Natürlich gibt es auch den Anschlussbahnhof ohne spezielle Gleisanlagen für die abzweigende Strecke. Diese Form entsteht, wenn die untergeordnete Strecke entweder direkt von den Gleisen der Stammbahn abzweigt oder der Abzweig von der freien Strecke außerhalb des Anschlussbahnhofs erfolgt. Haupt- und Nebenbahnzüge benutzen dann dieselben Gleisanlagen und fahren unabhängig von ihrer „Wertigkeit“ bzw. ihrem Ziel am selben Bahnsteig ein und aus. Man war zwar bemüht,

Im Gegensatz zu München (nicht nur im Hinblick auf die Größe) ist der Anschlussbahnhof Jossa sofort als solcher erkennbar, weil die Nebenbahn nach Bad Brückenau-Wildflecken über gesonderte Gleisanlagen mit eigenem Bahnsteig (im Foto rechts) verfügt. Foto: Udo Kandler



ner Lage im Netz. Die Bedeutung dieser Aussage lässt sich mit einem historischen Exkurs erfassen.

Kaum jemand weiß, dass nicht etwa Frankfurt am Main, Leipzig oder München, sondern das anhaltinische Städtchen Köthen zum ersten Eisenbahnknoten Deutschlands avancierte. Als 1841 die Berlin-Anhaltinische Eisenbahn auf die „Station Cöthen“ der im Vorjahr fertiggestellten Magdeburg-Leipziger Eisenbahn stieß, war es na-

heliegend, beide Strecken miteinander zu verbinden: Köthen nahm die Gestalt eines Kreuzungsbahnhofs an. Mit Inbetriebnahme der Anhalt-Köthen-Bernburger Eisenbahn 1846 erhielt ein Teil des neuen Bahnknotens zusätzlich den Charakter eines Anschlussbahnhofs. Nunmehr liefen fünf Strecken auf die Kleinstadt zu, was in jener Zeit einen Rekord darstellte, der erst in den folgenden Jahren von den bekannten „Bahnmetropolen“ Deutschlands über-

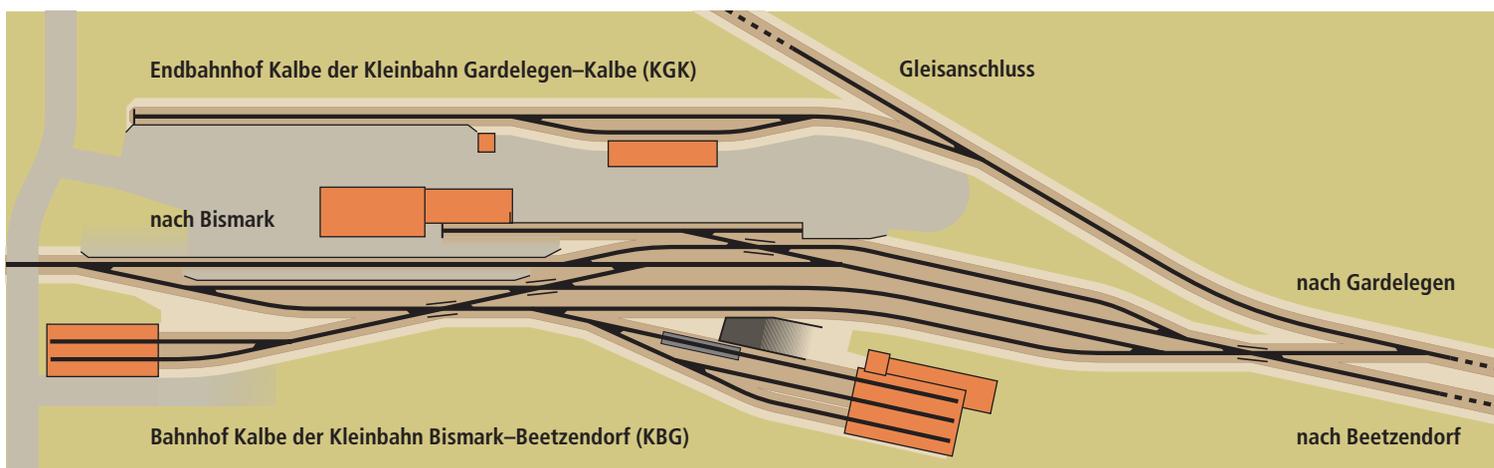


den Nebenbahnzügen eigene „Stamm-Bahnsteige“ zuzuweisen, doch nicht immer erlaubten die örtlichen Verhältnisse die nötigen Erweiterungen. Als Beispiel dafür sei der Bahnhof Bautzen (S. 6-7) an der Hauptstrecke Dresden–Görlitz genannt. Der Bahnknoten Bautzen entstand erst mit dem Bau der Strecken in südlicher Richtung nach Wilthen und Löbau (über Großpostwitz und Cunewalde) bzw. in nördlicher Richtung nach Radibor und Weißenberg bzw. Königswartha. Während die südliche Strecke direkt aus den Bahnhofsanlagen Bautzens abzweigte, lag die „Gabelung“ nach Norden „weit draußen“ an der Abzweigstelle Stiebitz der Hauptstrecke nach Dresden. Sowohl die Schnellzüge der Stammbahn als auch die Reisezüge der Nebenbahnen benutzten in Bautzen ein und dieselben Bahnsteige.

Eher selten traten hingegen jene „Fälle“ auf, wo nur die Anlagen des Gü-

Anschlussbahnhöfe von Schmalspurbahnen (im Bild Cranzahl im Erzgebirge am 21. Mai 1993) zählten zu den Bahnknoten, wenn über Rollböcke bzw. Rollwagen der Übergang regelspuriger Wagen auf die Schmalspurstrecke gewährleistet werden konnte. Fotos: Udo Kandler





terverkehrs von der Stamm- und der „Anschlussbahn“ gemeinsam genutzt wurden, während es für den Reiseverkehr auf der anschließenden Neben-, Klein- oder Privatbahn gesonderte Gleisanlagen gab. Foto und Gleisplan-skizze des Kleinstknotens Teterow zeigen ein Beispiel, in dem die abzweigende, einst private Nebenbahn neben dem separaten Bahnsteig noch über ein Umlaufgleis sowie einen eigenen Lokbahnhof verfügte. Ähnliche Verhältnisse gab es in Jossa und Suhl.

Noch interessanter gestalteten sich die Bahnhofsanlagen, wenn verschiedene Klein- und Privatbahnen einen Knotenpunkt bildeten. Aus der Fülle interessanter Beispiele sei hier der Kleinbahnknoten Kalbe/Milde in der preußischen Altmark ausgewählt. Für die „Kleinbahn AG Bismark-Kalbe-Beetzendorf“ (KBG) bildete Kalbe mit seinen

umfangreichen Gleisanlagen samt Lokbahnhof ab 1899 den betrieblichen Mittelpunkt. Als 1904 die finanziell weniger bemittelte „Kleinbahn AG Gardelegen-Kalbe“ (KGK) „vor der Haustüre“ des Empfangsgebäudes der KBG einen eigenen Endbahnhof errichtete, wurde Kalbe zum Anschlussbahnhof. Auch wenn die winzige Endstation der KGK nur über einen Bahnsteig und insgesamt vier Weichen verfügte, erfüllten sich mit dem kurzen Verbindungsgleis zur größeren Kleinbahnschwester KBG alle Bedingungen eines Bahnknotens.

Trennungsbahnhöfe

Vielen Modellbahnern fällt es schwer, zwischen Anschluss- und Trennungsbahnhöfen zu unterscheiden. Im Gegensatz zu Anschlussbahnhöfen mit über- bzw. untergeordneten Strecken

entstehen Trennungsbahnhöfe durch Verzweigung gleichwertiger Strecken. Eine Differenzierung in Stamm- und Anschlussstrecke wäre hier verfehlt.

Zur Vergegenwärtigung dieser Situation sei noch einmal ein altmärkisches Beispiel in Gestalt des Trennungsbahnhofs Badel bemüht. Diese typische Kleinbahnstation entstand, als im Jahre 1926 die „Salzwedeler Kleinbahnen GmbH“ (SaK) eine Regelspurstrecke von Salzwedel nach Badel an der Strecke Bismark-Kalbe-Beetzendorf der KBG baute. Die Züge der SaK fuhrten von Salzwedel über Badel nach Kalbe durch bzw. von Kalbe über Badel nach Salzwedel zurück. Da auf dem Abschnitt Kalbe-Badel auch die Züge der Relation Bismark-Kalbe-Beetzendorf verkehrten, fungierte Badel als Trennungsbahnhof mit regem Betrieb in Gestalt zahlreicher Zugkreuzungen und

Rechts: Einer der kleinsten Trennungsbahnhöfe Deutschlands war Badel in der Altmark. Das linke Gleis führte nach Beetzendorf, der Abzweig rechts nach Salzwedel. *Foto: fr*

Unten: Der Gleisplan von Badel. Die Gleisanlagen für den Güterverkehr waren der Streckentrennung vorgelagert und erlaubten das Bilden und Auflösen von Güterzügen.



Rangiervorgänge. Für einige Nahgüterzüge war Badel zudem Ziel- bzw. Zugbildungsbahnhof! Um diese für eine Kleinbahn umfangreichen Aufgaben zu erfüllen, hielt man einen Keilbahnhof mit im Streckenwinkel liegendem Empfangsgebäude für die sinnvollste Lösung. Die relativ umfangreichen Gleisanlagen für den Güterverkehr und die Abwicklung von Zugkreuzungen schaltete man dem Keilbahnsteig in östlicher Richtung vor.

Die Gestaltung von Trennungsbahnhöfen in Keilform (siehe dazu auch das Foto von Bad Kreuznach) wurde zwar gern gewählt, doch die konventionelle Lösung mit paralleler Lage der Gleise und Gebäude entstand weit häufiger, insbesondere bei größeren Mehrfach-Trennungsbahnhöfen. Ein Beispiel für einen mehrfachen Trennungsbahnhof stellt der Eisenbahnknoten Karow in Mecklenburg (S. 76-84) dar.

Von prinzipieller betrieblicher Bedeutung ist, wo die Streckentrennung stattfindet. Liegt sie in Fahrtrichtung A-B erst hinter den Bahnsteigen in Richtung B, ist die Durchlassfähigkeit gering. Erfolgt der Abzweig in Fahrtrichtung A-B dagegen bereits im Einfahrbereich vor den Bahnsteigen, erhöht sich die Durchlassfähigkeit erheblich. Unter den Trennungsbahnhöfen gibt es viele Sonderfälle. So beschreibt Ulrich Rockelmann in seiner Geschichte des Bahnhofs Marxgrün, wie sich dieser vom einstigen Endbahnhof über ein zeitweiliges Stadium als Anschlussbahnhof zum Trennungsbahnhof mit paralleler Gleislage entwickelte.

Berührungsbahnhöfe

Einen eher seltenen Fall unter den Bahnknoten stellen die Berührungsbahnhöfe dar. Die Bezeichnung trägt: Die betreffenden Strecken berühren sich nicht nur schlechthin, sie sind über



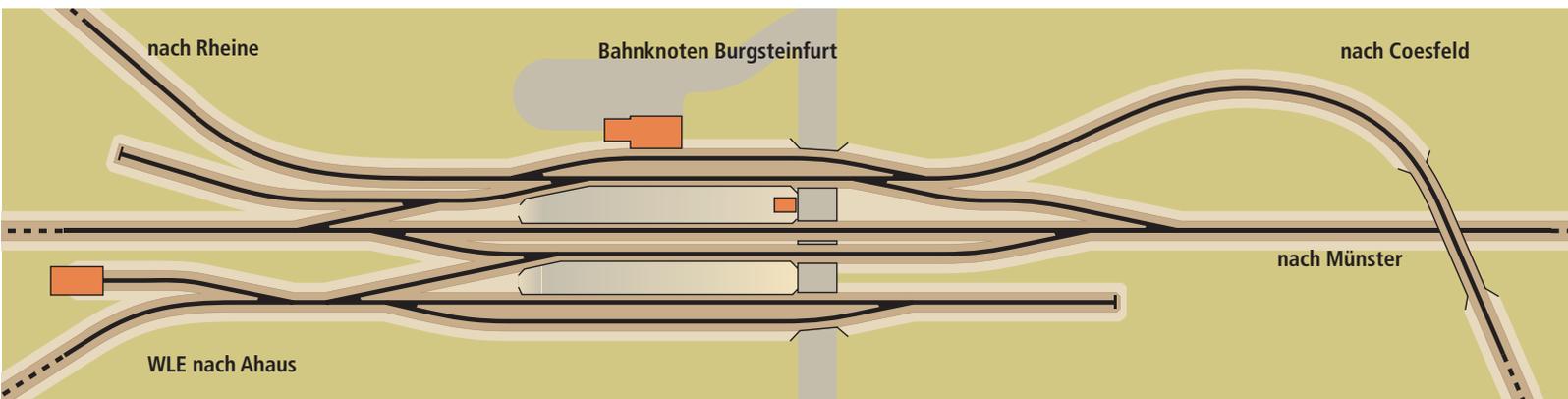
Ein typischer Trennungsbahnhof war der kleine Bahnknoten Dorndorf in der Rhön, wo sich die Nebenbahn aus Bad Salzungen in die Strecken nach Vacha und Kaltennordheim verzweigte. Diese betriebliche Situation spiegelte sich auch in den Zugnummern wider: Am 29. April 1994 standen 202 275 mit N 14 833 und 202 487 mit N 14 834 zur Abfahrt bereit. Foto: Udo Kandler

Verbindungsgleise auch miteinander verknüpft. Ein regulärer Austausch bzw. Übergang von Zügen findet allerdings weniger statt, da es sich um voneinander unabhängige Strecken mit je eigenen Abgangs- und Zielbahnhöfen handelt.

Ein wenig bekanntes Beispiel für einen Berührungsbahnhofs ist Karstädt an der „Rennstrecke“ Berlin–Hamburg. Auf der Ostseite des großzügig angelegten „Staatsbahnhofs“ mit seinem neoklassizistisch stilisierten Empfangsgebäude stieß der Reisende auf die bescheidenen Gleisanlagen der „Westprignitzer Kreiskleinbahn“. Diese Bahn, mit ihrer Strecke von Perleberg über Berge und Karstädt zurück nach Perleberg auch als „Perleberger Kreisel“

bzw. „Perleberger Kehrschleifenbahn“ bekannt, besaß in Karstädt nur einen winzigen Schüttbahnsteig mit Altschwellenkante am durchgehenden Streckengleis, ein Übergabe- und einige Aufstellgleise, eine Rampe und ein Fabrikanschlussgleis. Die Gegensätze konnten größer nicht sein: Während (etwa Mitte der Dreißigerjahre) auf der Hauptstrecke Hamburg–Berlin die neuen Schnelltriebwagen der Bauart Hamburg durchrauschten, qualmte auf dem Kleinbahngleis „vor der Türe“ eine winzige, alte Tenderlok träge vor sich hin, bis auch für sie die Abfahrtszeit gekommen war. Für Lokhistoriker: Auf dem Perleberger Kreisel endete 1970 der Einsatz der legendären mecklenburgischen T 4 (DR-Baureihe 91.19).





Kreuzungsbahnhöfe

Mit dem Begriff „Kreuzungsbahnhof“ werden hier jene Punkte im Streckennetz beschrieben, in denen sich von einander unabhängige Strecken kreuzen. Je nach Anlage der Gleise lässt sich die Parallelform von der „Turmstation“ unterscheiden. Der älteste deutsche Kreuzungsbahnhof, der Bf Köthen, wurde in Parallelform gebaut. Um die betrieblich und sicherheitstechnisch nachteilige, niveaugleiche Kreuzung der Strecken zu vermeiden, ist mindestens ein größeres Brückenbauwerk samt „Zufahrtsrampen“ erforderlich. Dadurch kommt es zu erheblichen Längenentwicklungen. Als weiteres Beispiel sei hier Burgsteinfurt vorgestellt, wo sich die Strecken Gronau–Münster und Rheine–Coesfeld kreuzen. Früher fungierte Burgsteinfurt zusätzlich noch als Anschlussbahnhof für eine Strecke der Westfälischen Landeseisenbahn nach Ahaus. Als Kreuzungsbahnhof in Parallelform ist auch der Bahnhof

Rochlitz im Muldetal (S. 20-27) einzu-stufen. Schnitten sich Strecken nahezu rechtwinklig, baute man „Turmstationen“. Mit ihnen entstanden zwar eindrucksvolle Bauwerke der Eisenbahntechnik, doch wies auch diese Lösung trotz niveaufreier Kreuzung eine Reihe betrieblicher Nachteile auf. Während der Reisende vom oberen zum unteren Bahnhof hinunterstieg, um seinen Anschlusszug zu erreichen, stellte der Austausch von Güterwagen ein nur mit hohem bautechnischen Aufwand lösbares Problem dar. Wer Turmbahnhöfe kennt, weiß um die ausgedehnten, komplizierten Gleisanlagen, um die steilen Verbindungsbögen und die material- und personalaufwendige Betriebsführung. Erinnert sei hier an Beispiele wie Osna-brück Hbf, Dülmen, Falkenberg/Elster und Sömmerda. Noch komplizierter gestaltete sich die Situation, wenn sich die Bedeutung einzelner Strecken im Laufe der Zeit änderte, wie es Ulrich Rockelmann im Falle des Bahnknotens Mariagrube beschreibt.

Franz Rittig

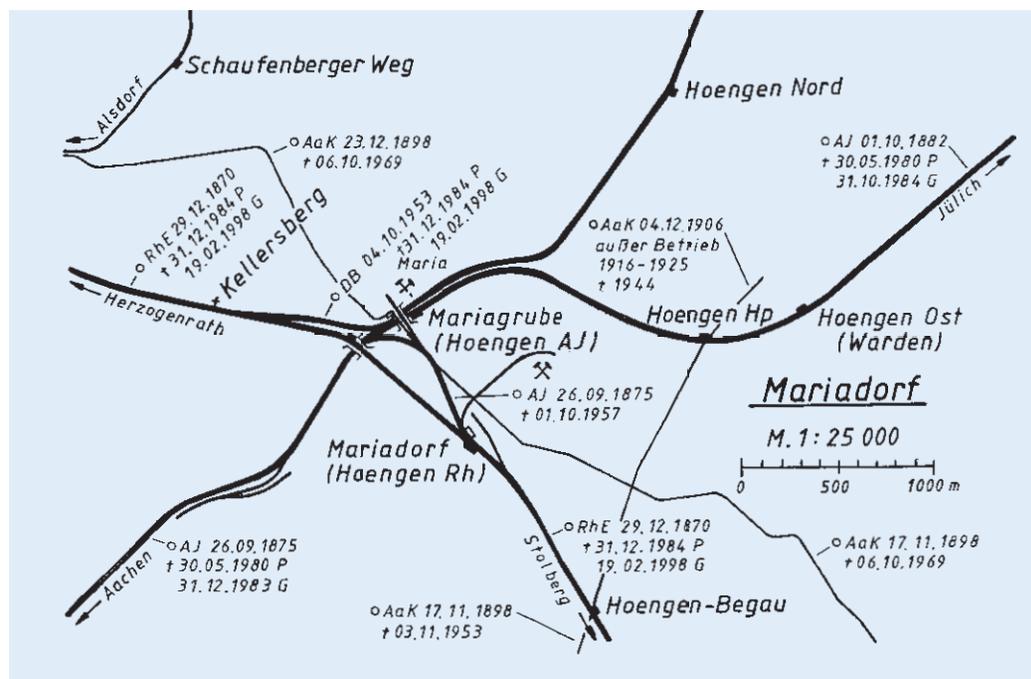
Bei Kreuzungsbahnhöfen in Parallelform wurde oft großer Bauaufwand betrieben. Im Falle von Burgsteinfurt war ein Brückenbauwerk mit Rampe erforderlich. Zeichnungen: lk

Bahnknoten Mariagrube

Fünf „Streckenäste“ liefen einst in Mariagrube zusammen. 1870 wurde die Strecke Stolberg–Alsdorf der Rheinischen Eisenbahn (RhE) in Betrieb genommen. Als 1875 der Streckenabschnitt Würselen–Mariagrube der Aachen-Jülicher Eisenbahn (AJ) folgte, entstand vor dem einstweiligen Endpunkt Mariagrube eine Streckenkreuzung mit Gleisverbindungs-bogen. Am 31.12.1875 wurde die RhE-Strecke von Würselen bis Aachen Nord verlängert; am 01.10.1882 folgte die AJ-Verlängerung von Mariagrube nach Jülich. Obwohl beide Linien in der KPEV aufgingen, gab es am Kreuz Mariagrube keine Umsteigemöglichkeit. Die Züge Alsdorf–Stolberg hielten im 700 m entfernten Bf Mariadorf. Zur DRG-Zeit führen zwar Personenzüge aus Richtung Aachen nach Alsdorf über den Verbindungsbogen Mariagrube, eine Umsteigemöglichkeit gab es dennoch nicht. Die Züge machten in Mariadorf kopf, um auf der ehemaligen RhE-Strecke nach Alsdorf zu fahren.

Nordöstlich von Mariagrube, im Schacht Emil Mayrisch, wurde ab 1952 Kohle gefördert. Dazu hatte der Eschweiler-Bergwerks-Verein von Mariagrube aus eine 5,8 km lange Stichbahn gebaut. 1953 übernahm die DB diese Strecke und gab sie bis Siersdorf für den öffentlichen Reiseverkehr frei. Noch im selben Jahr entstand der kurze Verbindungsbogen von Mariagrube zum Abzweig Kellersberg. Da ihn auch

Mehrere Um- und Neubauten führten zur Entstehung des Bahnknotens Mariagrube, der sich zur Turmstation mauserte. Zeichnung: ur



Stellwerk Mwf am Turmbahnhof Mariagrube 1987: Drei Dieselloks der Baureihe 215 befördern einen Kohlezug von der Grube Mayrisch nach Luxemburg. Foto: Thomas Mauer

Reisezüge passierten, ließ die DB westlich der Überführung der Strecke Stolberg–Herzogenrath über den Südkopf des Bf Mariagrube einen Bahnsteig errichten. Nun erst wurde aus Mariagrube ein Turmbahnhof, der nun insgesamt fünf Bahnsteiggleise aufwies. Der alte Verbindungsbogen von 1875 hatte ausgedient und wurde 1957 stillgelegt; das Gleis endete am Güterschuppen Mariagrube. Auf den fünf Streckenästen verkehrten im Winterfahrplan 1956/57 folgende Reisezugpaare:

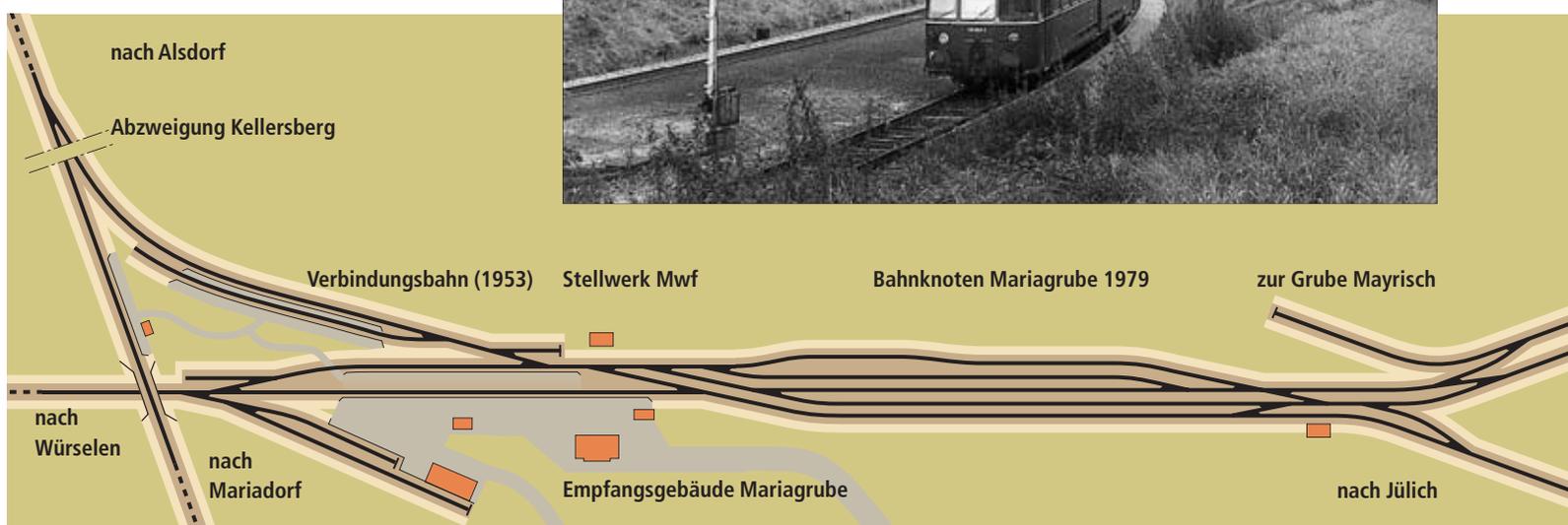
1. Aachen Nord–Jülich (Gleise 1 und 2);
2. Stolberg–Herzogenrath (über den Hochbahnsteig);
3. Pendelzüge Mariagrube–Grube Emil Mayrisch (Stumpfgleis 6) und
4. Triebwagen Grube Emil Mayrisch–Alsdorf (Gleis 7).

Im Reiseverkehr dominierten Schienenbusse. Nur zwischen Aachen Nord und Mariagrube bzw. Jülich gab es vereinzelt lokbespannte Züge. In späteren Jahren kamen auch Akkutriebwagen nach Mariagrube. 1980 wurde der Reiseverkehr auf der Strecke Mariagrube–Jülich eingestellt, 1983 der Güterverkehr von Würselen bis Mariagrube. 1984 endete der Reiseverkehr auf der Relation Stolberg–Mariagrube–Herzogenrath bzw. Mariagrube–Grube Emil Mayrisch. Nachdem 1998 der Güterverkehr Stolberg–Mariagrube–Herzogenrath bzw. Mariagrube–Grube Emil Mayrisch einging, gab es in dem einst so lebendigen Turmbahnhof keinen Schienenverkehr mehr. *ur*



Dem Turmbahnhof Mariagrube war aus Richtung Grube Emil Mayrisch bzw. Jülich eine Gleisgruppe für den Güterverkehr vorgeschaltet.

Unten: Triebwagen auf dem Stumpfgleis des Verbindungsbogens. Fotos: ur

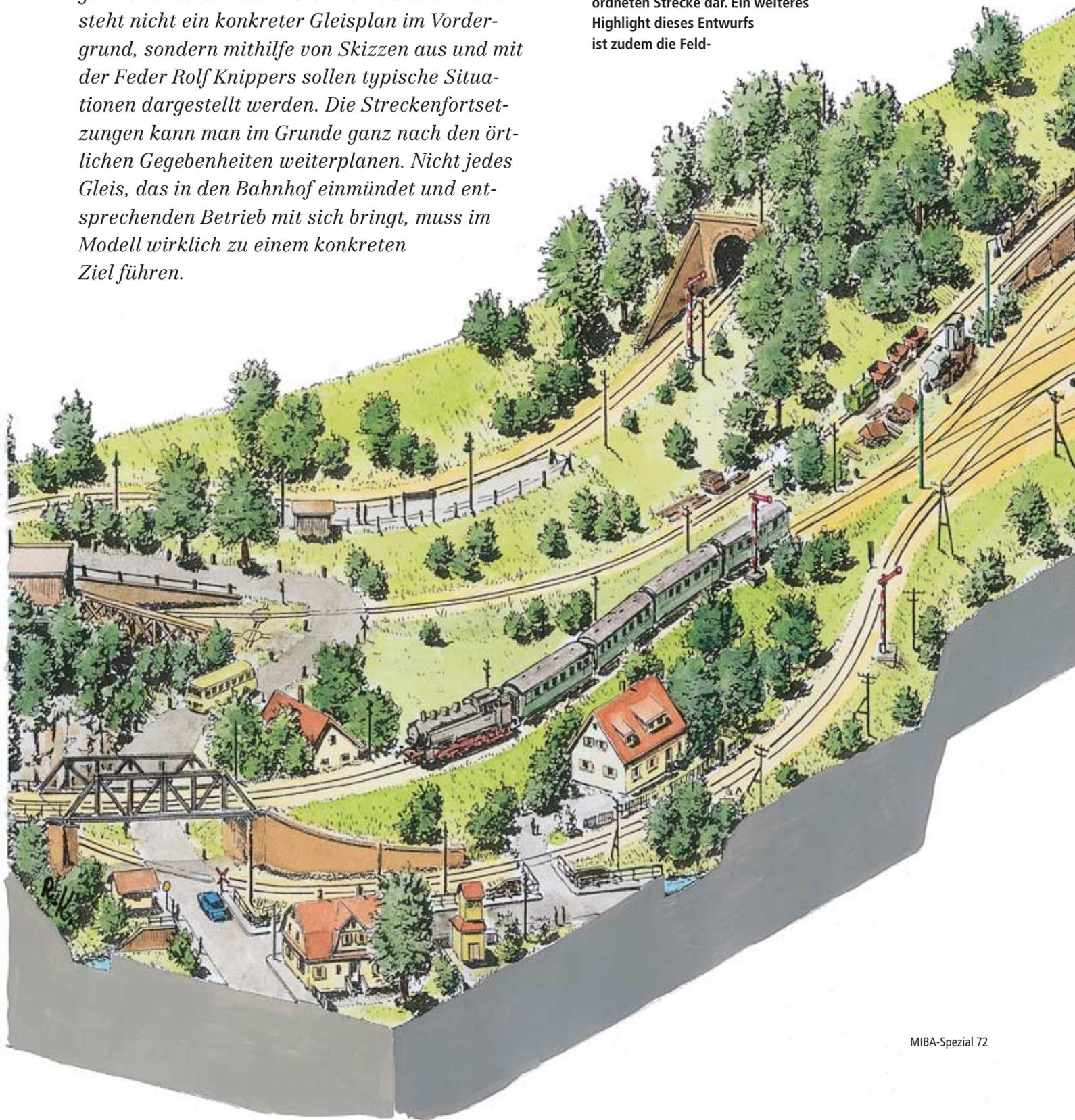


Knoten im Modellbetrieb

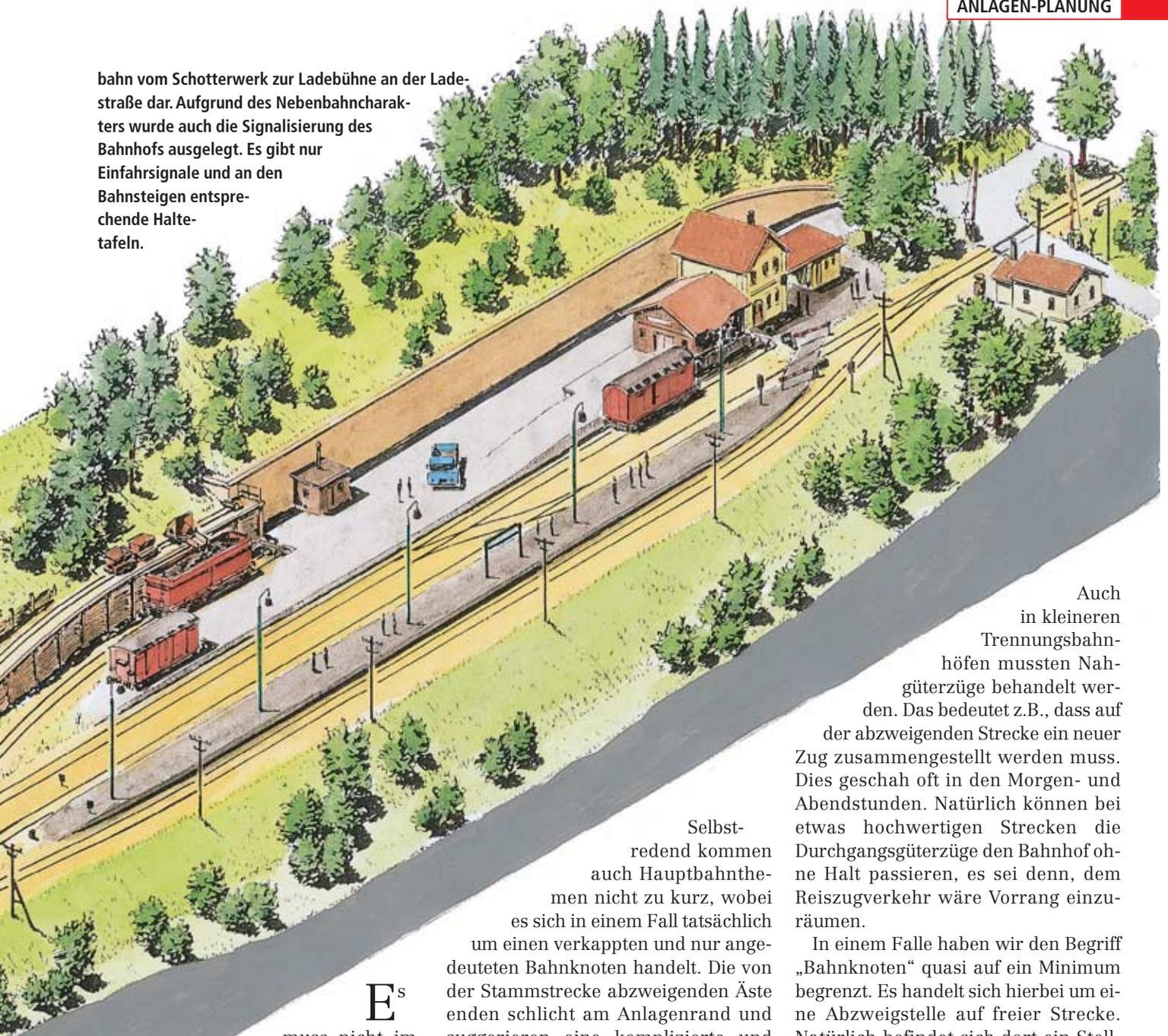
Die Kraft der Suggestion

Auf den vorhergehenden Seiten konnten Sie Grundsätzliches zum Thema Knotenbahnhöfe erfahren. Hier geht es nun mit Modellvorschlägen der unterschiedlichsten Form weiter. Dabei steht nicht ein konkreter Gleisplan im Vordergrund, sondern mithilfe von Skizzen aus und mit der Feder Rolf Knippers sollen typische Situationen dargestellt werden. Die Streckenfortsetzungen kann man im Grunde ganz nach den örtlichen Gegebenheiten weiterplanen. Nicht jedes Gleis, das in den Bahnhof einmündet und entsprechenden Betrieb mit sich bringt, muss im Modell wirklich zu einem konkreten Ziel führen.

Ein klassischer Trennungsbahnhof an zwei eingleisigen Strecken. Alles, was das Herz begehrt, ist hier zu finden: Eine ausreichend dimensionierte Ladestraße nebst Güterschuppen lässt auch den Güterverkehr nicht zu kurz kommen. Die beiden Durchgangsgleise mit einem Mittelbahnsteig erlauben einen Anschlussverkehr, denn hier können stets zwei Züge aufeinander warten. Etwas ungewöhnlich stellt sich der Übergang für die Reisenden zum Mittelbahnsteig dar: eine Schranke sichert den Verkehr. Nach rechts hin führt die eingleisige Stammstrecke z.B. in Richtung Schattenbahnhof. Nach links zeigt sich ein interessanter Streckenverlauf beider Äste. Besonders im Blickpunkt steht hier die Gitterbrücke der Trassenüberwerfung. Das hintere Gleis mit dem Haltepunkt stellt praktisch die Verlängerung der oben angeordneten Strecke dar. Ein weiteres Highlight dieses Entwurfs ist zudem die Feld-



bahn vom Schotterwerk zur Ladebühne an der Lade-
straße dar. Aufgrund des Nebenbahncharak-
ters wurde auch die Signalisierung des
Bahnhofs ausgelegt. Es gibt nur
Einfahrtsignale und an den
Bahnsteigen entspre-
chende Halte-
tafeln.



Es muss nicht immer ein Großstadt-
bahnhof à la Hamburg
oder München als typischer
Bahnknoten ins Auge gefasst wer-
den. Zum einen dürften Platz, Zeit und
bei den meisten Modellbahnkollegen
auch die Budgets nicht reichen, um sol-
che Projekte zu realisieren. Bei den fol-
genden Skizzen ist dieser Aspekt be-
sonders berücksichtigt worden, um
baubare Anlagen zu propagieren.

Vielfach werden Sie eine eingleisige
Streckenfortführung feststellen. Das
war beim Vorbild insbesondere in den
Epochen II und III gang und gäbe. Dies
soll nun einmal mehr – auch wenn es
nur im Modell ist – wiederbelebt wer-
den. Gerade auf Nebenbahnen herrschte
ein für Modellbahnen sehr interes-
santer und hinsichtlich der Zuglängen
übersichtlicher Verkehr.

Selbst-
redend kommen
auch Hauptbahnthe-
men nicht zu kurz, wobei
es sich in einem Fall tatsächlich
um einen verkappten und nur ange-
deuteten Bahnknoten handelt. Die von
der Stammstrecke abzweigenden Äste
enden schlicht am Anlagenrand und
suggerieren eine komplizierte und
komplexe Betriebsführung, ohne dass
dies praktisch vonnöten wäre; es sieht
halt nur gut aus!

Betrieb im Knoten

Anhand der Skizzen kann man sich in
etwa den Betrieb bereits recht plastisch
vorstellen. Reise- und Güterzüge müs-
sen aufeinander warten und im Perso-
nenverkehr ließen sich Anschlüsse mit
entsprechenden Umsteigeszenen dar-
stellen. Natürlich können auch Züge en-
den und/oder beginnen; damit wäre die
Situation eines Zugbildungsbahnhofs
gegeben. Speziell im Güterverkehr kön-
nen Bahnknoten sehr interessante Be-
triebsabläufe hervorrufen. Den klassi-
schen Rangierbahnhof mit Ablaufberg
usw. wollen wir aber an dieser Stelle
nicht weiter beleuchten.

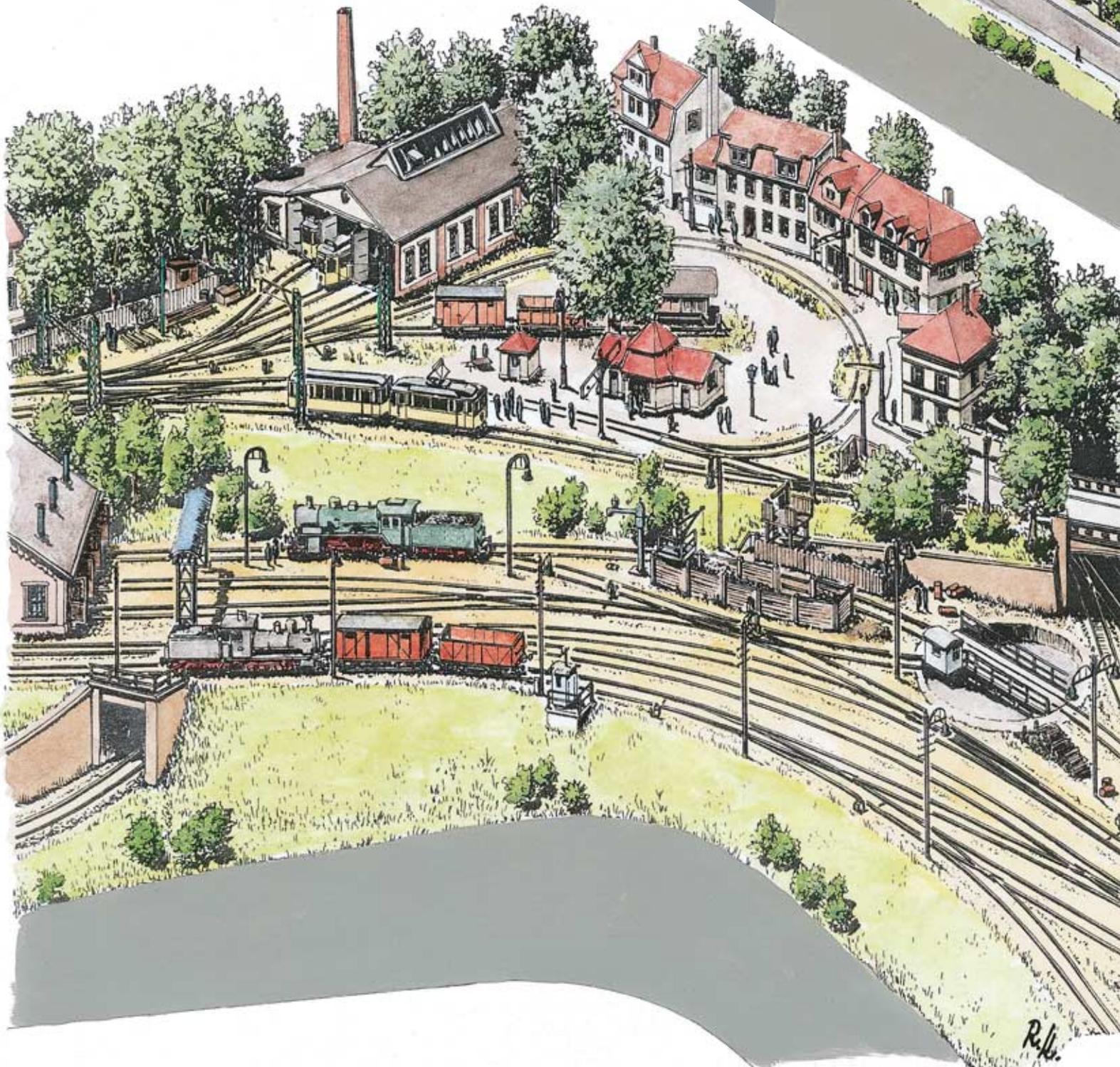
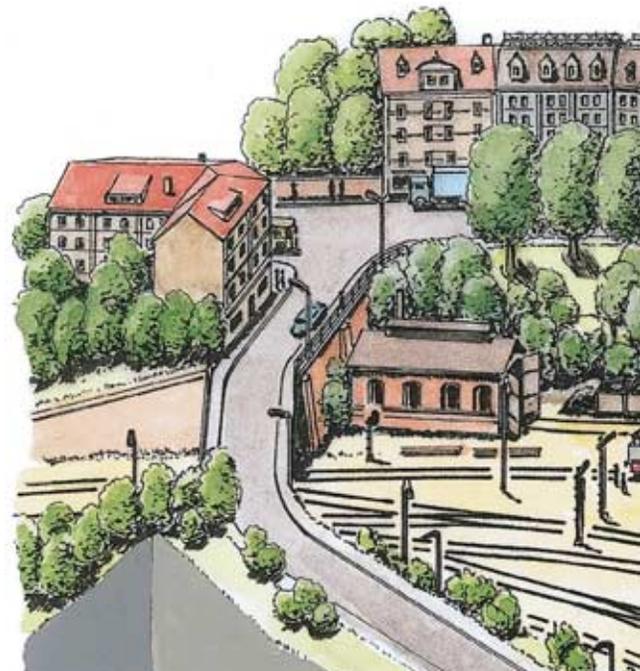
Auch
in kleineren
Trennungsbahn-
höfen mussten Nah-
güterzüge behan-
delt wer-
den. Das bedeutet z.B., dass auf
der abzweigenden Strecke ein neuer
Zug zusammengestellt werden muss.
Dies geschah oft in den Morgen- und
Abendstunden. Natürlich können bei
etwas hochwertigen Strecken die
Durchgangsgüterzüge den Bahnhof oh-
ne Halt passieren, es sei denn, dem
Reiszugverkehr wäre Vorrang einzu-
räumen.

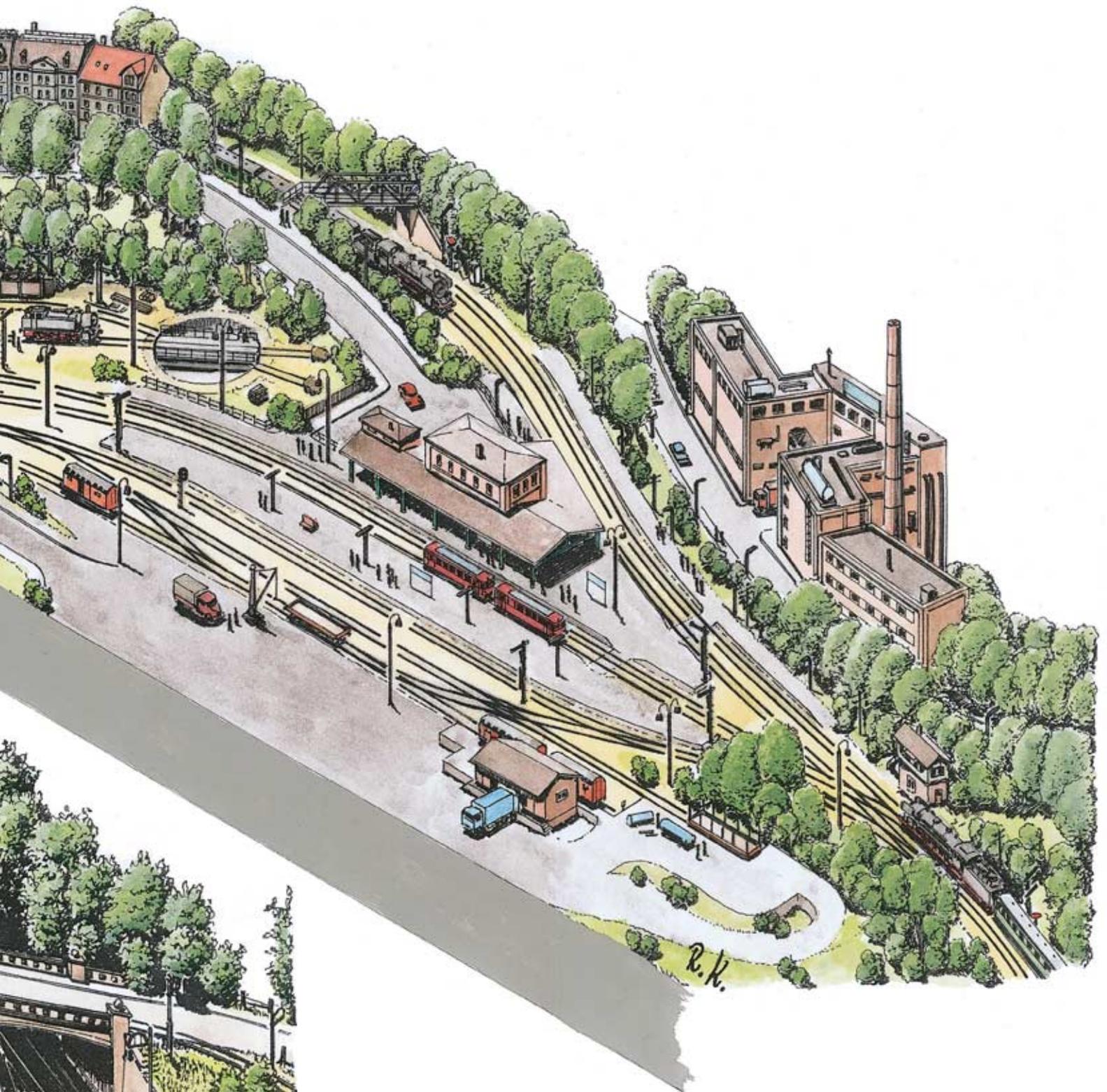
In einem Falle haben wir den Begriff
„Bahnknoten“ quasi auf ein Minimum
begrenzt. Es handelt sich hierbei um ei-
ne Abzweigstelle auf freier Strecke.
Natürlich befindet sich dort ein Stell-
werksgebäude, von dem aus Signale
und Weiche bedient werden. Leider ist
diese Situation beim Vorbild gerade bei
Nebenbahnen kaum noch anzutreffen.

Aber Sie werden auch bei den ande-
ren Entwürfen feststellen, dass nicht
unbedingt Quantität im Vordergrund
stehen muss. Mit ein wenig Überlegung
lassen sich ganz hervorragende Situa-
tionen auf überschaubarem Raum
nachstellen. Dabei können Schmalspur-
oder Straßenbahnen im Umfeld des
Knotenbahnhofs eine wichtige drama-
turgische Rolle spielen. Die Verknüp-
fung der unterschiedlichen Verkehrs-
träger unterstützt zusätzlich den Ein-
druck „geballter“ Verkehrshektik. Sie
sehen also: Es geht auch auf kleiner
Fläche. In diesem Sinne sei Ihnen eine
ergiebige „Bahnknoten“-Planung ge-
wünscht.

rk

Unten: Dieser Entwurf „spielt“ offensichtlich zur Epoche I, also zur Länderbahnzeit. Daher wirken die Gleisanlagen ein wenig überladen, ohne dass dies jedoch im Grunde falsch wäre. Zur damaligen Zeit wurde teilweise aufwendig geplant und gebaut. Trennungsbahnhöfe – wie in diesem Beispiel – dürften stets ein Betriebswerk besessen haben. Die Lage ergibt sich zwangsläufig in dem Zwickel der auseinanderstrebenden Streckenäste. Die hintere Trasse ist zweigleisig angelegt und deren Fortführung wird zwischen Straßenbrücke und Baumgruppe in Richtung Schattenbahnhof weitergeführt. Die vordere Strecke ist eingleisig und führt direkt am Lokschuppen vorbei. Von den Bahnhofsgleisen ist vor allem die Drehscheibe auf kurzem Weg erreichbar. Dies ist vor allem hinsichtlich der Schlepptenderloks wichtig, da diese je nach Richtungswechsel des Zuges gewendet werden müssen bzw. sollten. Die Behandlungsanlagen sind eher preußisch sparsam angelegt, ohne dass jedoch die Funktionen beeinträchtigt werden. Ein besonders Schmäckerl stellt auf jeden Fall die Wendeschleife der meterspurigen Straßenbahn dar. Ein Streckengleis verläuft von hier aus zusätzlich in Richtung „Hauptbahnhof“ auf der rechten Seite. Neben dem Personenverkehr übernimmt die Tram auch noch Güteraufgaben.





Oben: Viva Epoche III! So könnte man diesen Entwurf eines typischen Keilbahnhofs betiteln. Hier fehlt nichts, was an die gute alte DB-Zeit erinnert. Der VT 98 wartet offensichtlich auf den Anschlusszug, der sich mit einer 39 gerade sanft in die Einfahrtskurve des Bahnhofs legt. Von rechts nähert sich bereits ein D-Zug, welcher den Bahnhof ohne Halt durcheilen wird. An der markanten Verzweigungsstelle, also dem eigentlichen Bahnknoten, befindet sich auch das Befehlsstellwerk. Natürlich muss bei einem Hauptbahnhofs auch signaltechnisch alles stimmen: Es gibt Einfahr- und Ausfahrtsignale. Zudem besitzen einige Rangiergleise Gleissperrsignale. Die Ortsgüteranlage dürfte in ihrer Dimension den Ansprüchen durchaus entsprechen. Ein kleiner Güterschuppen und eine großzügige Ladestraße nebst Kran sind dabei obligatorisch. Das Bw mit dem einständigen Lokschuppen stammt offensichtlich noch aus der Länderbahnzeit. Es hat sich aber zum Restaurieren der Nebenbahnmaschinen bis dato gehalten. Die Drehscheibe ist auch noch ein Relikt der alten Zeit und dient zum gelegentlichen Wenden, obwohl dies bei der im Bild sichtbaren Tenderlok nicht unbedingt erforderlich wäre. Das Werk auf der rechten Bildseite könnte noch einen Gleisanschluss erhalten. Das Queren der Hauptbahn dürfte sicherlich noch ein betriebliches Handicap bedeuten, welches aber bei Modellbahnern bisweilen sehr erwünscht ist. Man stelle sich nur eine Köf mit entsprechenden Wagen auf dem Weg dorthin vor. Hier gilt es für den Fahrdienstleiter, weitsichtig zu disponieren.

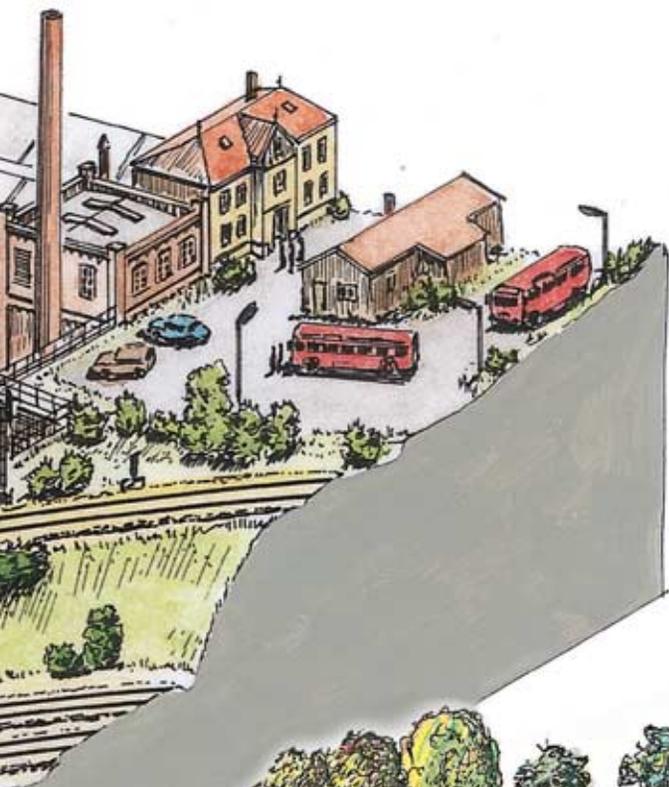


R.K.

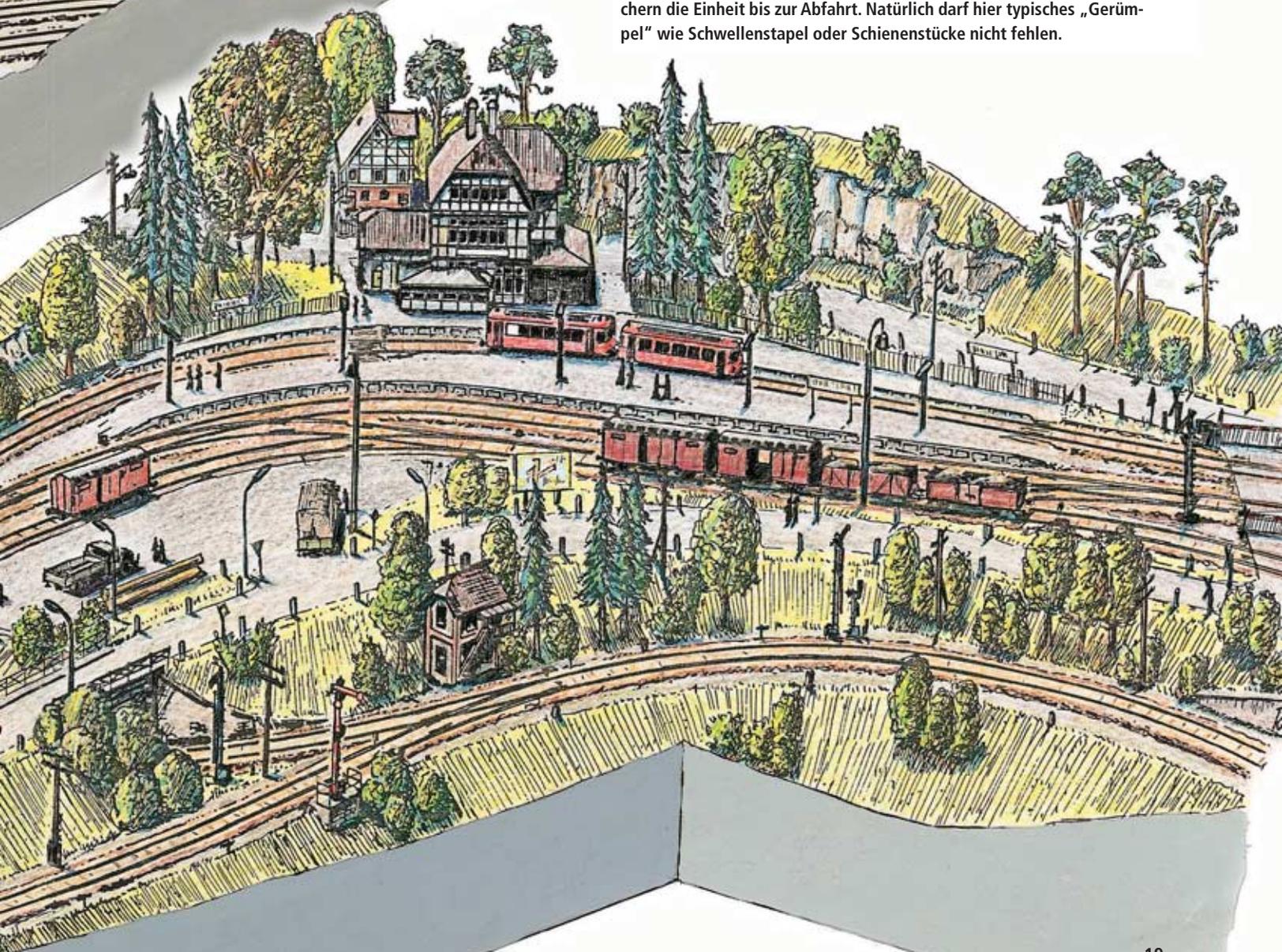
Rechts: Unverkennbar ist das Empfangsgebäude von Kottenforst im Hintergrund auszumachen. Uns geht es aber an dieser Stelle eher um den Abzweig auf freier Strecke. Ein entsprechendes Stellwerksgebäude ist z.B. im Programm von Faller zu finden. Es entspricht im Grunde dem einer Blockstelle. Nur eine Weiche ist bei diesem „Bahnknoten“ erforderlich, um einen zünftigen Betrieb durchzuführen. Die Signalisierung ist, obwohl es sich bei beiden Ästen um Nebenbahnstrecken handelt, voll aufgerüstet. An solchen kritischen Stellen dürfte man nur mit Signaltafeln nicht weiterkommen. Die typischen Telegrafmasten sollte man aber auf jeden Fall einplanen.



MBA Spezial 2



Links: Hier handelt es sich eigentlich um ein „potemkinsches Dorf“, denn nichts ist so, wie es scheint. Aus dem Schattenbahnhof kommt lediglich ein Streckengleis in Richtung Bahnhof zur Linken. Das Überführungsbauplanwerk dient zur Tarnung des Gleisaustritts. Die Streckengleise nach rechts hin enden einfach stumpf an der Anlagenkante und dienen somit nur als optisches Element. Natürlich steht es Ihnen frei, diese weiterzuführen. Noch ein Wort zur Brückenstrecke: sie dient, was hier im Bild nicht unbedingt erkennbar ist, als Rangierstammgleis zur Bedienung einiger Gleisanschlüsse auf der zweiten Ebene. So gesehen handelt es sich um einen Inselbetrieb, da es zwischen den beiden Ebenen keine Verbindung gibt, es sei denn Sie würden eine Steigungstrecke einplanen wollen. Das Bw dient auch eher als dramaturgisches Element. Der Gleisbogen der eingleisigen Strecke von und zum Schattenbahnhof befindet sich gut getarnt im Innern. Natürlich ist der Rechteckschuppen lang und breit genug, um auch einiges an Loks aufzunehmen. Die Lage des Geländes suggeriert auf jeden Fall Großstadt-Atmosphäre. Dies wird durch die Stadthauszeile im Hintergrund noch nachhaltig unterstützt. Betrieblich wird es im Hauptbahnhof immer wieder zu Stauungen kommen, da nach rechts hin nur ein tatsächliches Streckengleis betrieblich nutzbar wäre. Der Bahnknoten ist hierbei wortwörtlich zu nehmen: es entstehen immer wieder gordische Knoten, die es weitsichtig zu lösen gilt. Also, Herr Fahrdienstleiter, eine hohe Aufmerksamkeit bei der Zugdisposition ist angesagt. Ein nettes und interessantes Detail am Rande stellt das Baulager der Bahnmeisterei im Vordergrund dar. Der Kranzug nebst Nebenfahrzeugen wartet hier auf den nächsten Einsatz. Schutzhalttafeln sichern die Einheit bis zur Abfahrt. Natürlich darf hier typisches „Gerümpel“ wie Schwellenstapel oder Schienenstücke nicht fehlen.





Bahnhöfe mit mehreren abgehenden Strecken bieten dem Modellbahner immer viele und vor allem abwechslungsreiche Betriebsmöglichkeiten. In einer modellgerechten Umsetzung des Bahnhof Rochlitz mit seinen vier Strecken in ein interessantes Anlagenkonzept sah Hermann Peter eine Herausforderung. Das Ergebnis ist ein ansprechender Entwurf für die Baugröße N.

Die Muldentalbahn als betriebsintensiver Anlagenvorschlag in N

Keine Langeweile in Rochlitz

Der Bahnhof Rochlitz, in seiner Eigenschaft als Bahnknoten sich kreuzender Strecken, entwickelte sich zwischen 1872 und 1893. Bis 1872 war er Endpunkt der Linie Penig–Narsdorf–Rochlitz. Diese Bahnlinie war damals vom Staat als Zweigbahn der Relation Chemnitz–Borna–Leipzig entstanden. Mit dem Bau der Muldentalbahn Glauchau–Wurzen über Wechselburg, Rochlitz und Großbothen wurde Rochlitz zum Anschlussbahnhof. Erst im Jahre 1893 vollzog sich mit dem Bau der Nebenbahn von Rochlitz nach Waldheim die Entwicklung zum Kreuzungsbahnhof.

Die auf der folgenden Seite abgebildete Karte zeigt die Einbindung der von Rochlitz ausgehenden Strecken und die sich in Richtung Glauchau und Chemnitz ergebenden jeweiligen Umleitungsmöglichkeiten. Diese wurden von den Sandzügen gelegentlich genutzt und kommen dem Wunsch nach abwechslungsreichem Betrieb im Modell entgegen. Die von Colditz kommenden Sand-/Kieszüge können je nach Streckenauslastung in Rochlitz wahlweise über Narsdorf oder Wechselburg fahren.

Da die Hauptstrecke Leipzig–Borna–Chemnitz stark befahren ist, fuhren die Züge von Rochlitz nach Chemnitz über den Trennungsbahnhof Wechselburg durch das Tal der Chemnitz. Über Wechselburg gelangten die Züge auch nach Glauchau und unterquerten dabei die markante Muldenbrücke bei Göhren. Diese Situation ist allerdings im folgenden Plan nicht berücksichtigt.

Das Bw in Rochlitz besaß schon 1878 aufgrund seiner zentralen Lage innerhalb der Muldentalbahn eine Drehscheibe, damals allerdings nur mit einem zweiständigen Lokschuppen. Die ständig zunehmenden Zuglasten mach-

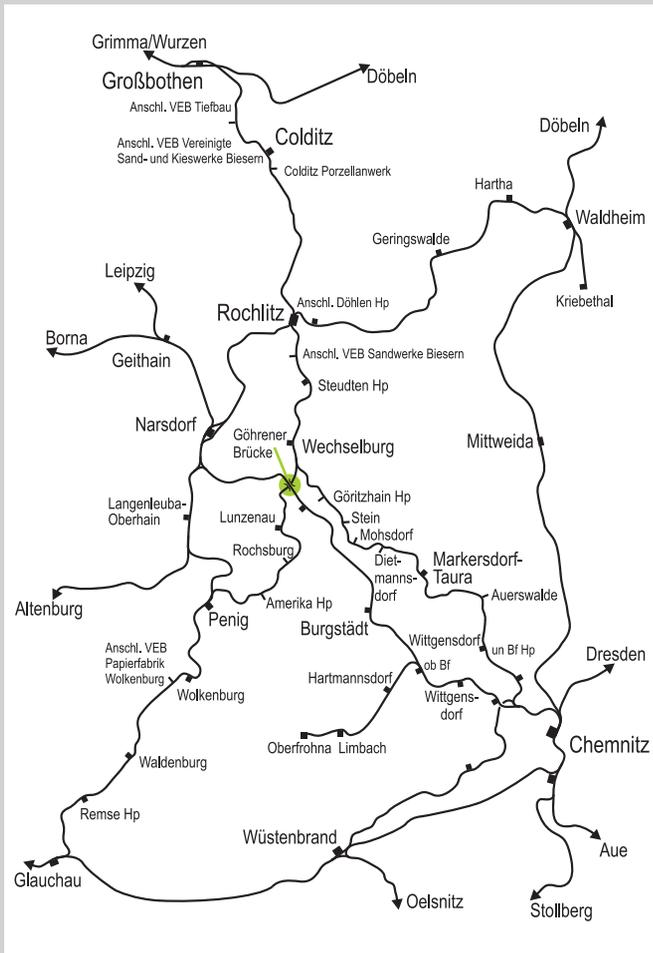
te immer wieder einen Ausbau erforderlich, sodass Rochlitz bereits vor dem Ersten Weltkrieg über einen zwölfständigen Rundschuppen mit einer 16-m-Drehscheibe verfügte.

Vom Vorbild zum Modellkonzept

Nicht so sehr die Umsetzung des Vorbildgleisplans in eine Modellversion war das eigentliche Problem, sondern die Ausdehnung des Bahnhofs, die einen platzsparenden bzw. wohnraumgerechten Entwurf erschwerte. Hinzu kam der meines Erachtens nicht unwichtige Aspekt, dass ein solcher Anlagenentwurf ein Maximum an Betriebsmöglichkeiten bieten sollte.

Um dem vielfachen Wunsch nach Gleisplänen mit Standardgleisen für den einfachen Nachbau gerecht zu werden, wählte ich das Gleismaterial von Minitrix mit der 15°-Geometrie. Es bietet neben einer Fülle von Ausgleichsgleisen auch einen Parallelgleisradius von 329/362,6 mm. Er stellt einen praktischen Kompromiss zwischen den kleinen Radien um 200 mm und den großen um 500 mm dar. Ideal wäre es, wenn es die Gleisstücke der mittleren Radien statt mit 15°- auch mit 30°-Gleisen gäbe ...

Eine weitere Vorgabe wird durch die betrieblichen Möglichkeiten bestimmt. Die den Bahnhof Rochlitz verlassenden Züge sollen einerseits dem Vorbild entsprechend wieder aus der gleichen Richtung zurückkommen und Sandzüge beispielsweise in einer Art Umlauf fahren können. Andererseits ist auch der abwechslungsreiche Fahrbetrieb nach eigenen „Spielregeln“ zu ermöglichen. So empfiehlt es sich, alle Strecken in einen gemeinsamen Schattenbahnhof einmünden zu lassen.



Rochlitz und zugehörige Verkehrsstellen

Richtung Großbothen

- VEB Vereinigte Sandwerke Biesern
- Porzellankombinat
- Getreidewirtschaft (Siloanlage)
- Steinzeugfabrik mit zwei Anschlüssen
- Agrochemisches Zentrum (ACZ)

Richtung Wechselburg

- Papierfabrik
- Sandverladung an der Ladestraße
- Brauerei (Anlieferung von Flaschen)
- Fema-Leichtsteinwerk (Baustoffversand)
- Heizkraftwerk (Brikettanlieferung)

Güterboden Rochlitz:

- Stückgut
- Hydraulikteile
- Elektroschaltgeräte

Richtung Waldheim

Anschluss Döhlen:

- BHG

- Obst- und Gemüsehandel
- VEB Hydraulik Rochlitz

Geringswalde:

- Agrochemisches Zentrum (ACZ)
- Betonwerk
- Möbel, Getreide, Rüben (Ladestraße)

Lunzenau:

- Betonwerk und Schuhfabrik (Ladestraße)
- Kraftfuttermischwerk
- VEB Papierfabrik Penig mit Werk Lunzenau und Rochsburg

Penig:

- BHG
- Papierfabrik Götztzhain

Dem Schattenbahnhof wird nicht nur die Aufgabe als „Zugspeicher“ zuteil, er dient auch als Verteiler. Einfahrende Züge können vor oder nach dem Aufenthalt im Schattenbahnhof über jede der vier Strecken nach Rochlitz zurückkehren. So kann z.B. ein und dieselbe Zugkomposition aus unterschiedlichen Richtungen kommend im Kreuzungsbahnhof Station machen.

Die Besonderheit, mit einem Zug mehrere Relationen befahren zu können und dass dieser betriebstechnisch jeweils einen anderen Reisezug darstellt, hat mehrere Vorteile: Man spart auf diese Weise Fahrzeugmaterial und Abstellgleise bei abwechslungsreichem Betrieb. Zusammen mit einer Computersteuerung lässt sich betriebstechnisch aus dem Vollen schöpfen.

Die Krux mit dem Platz

Die platzsparende Umsetzung eines Bahnknotens, wie ihn Rochlitz darstellt, ist selbst in der Baugröße N nicht ganz so einfach. Vor allem dann, wenn man versucht, die charakteristischen Merkmale der Gleisanlagen und des Umfelds zu berücksichtigen. Die ausgefallene Form der Grundfläche ergibt sich durch





Ein mit einer BR 23.10 bespannter Personenzug auf der Muldebrücke aus Großbothen kommend in Richtung Rochlitz.

Fotos: Helge Scholz

Nahgüterzüge in Rochlitz

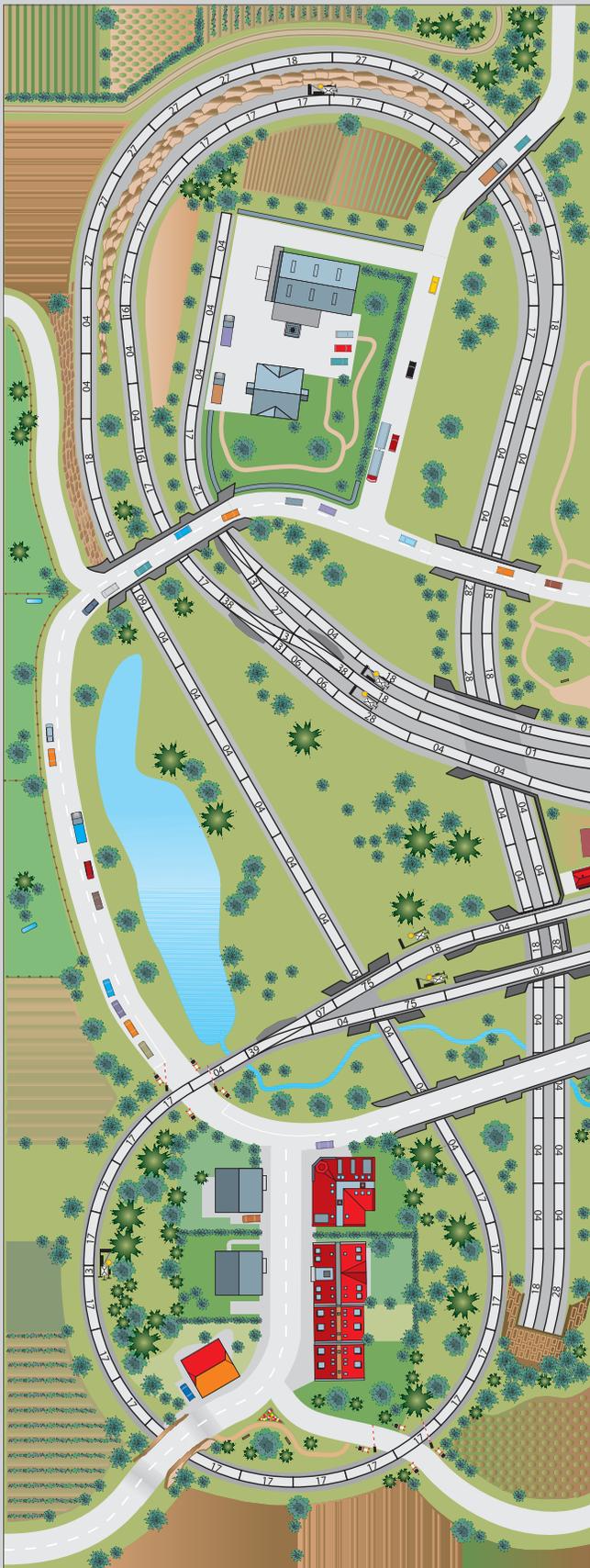
Relation	endende Züge	abgehende Züge
Großbothen–Rochlitz	2 N, 2 GmP	2 N
Glauchau–Rochlitz	2 N	2 N
Penig–Rochlitz	1 N	1 N

Recht schmale und schon beinahe modellgerechte, einseitige Bahnsteige kennzeichnen die Bahnhofgleise von Rochlitz (31.8.1964).



Am 31.8.1964 verlässt ein Personenzug Rochlitz in Richtung Narsdorf. Rechts neben der Strecke der Kleinlokschuppen. Zwischen Stellwerk und Empfangsgebäude erkennt man noch schwach den Personenzug in Richtung Glauchau.

S/W-Fotos: Slg. Helge Scholz



Auch wenn die Gleisanlage recht „verkrautet“ ist, kann man die Lage der DKWs vor dem Empfangsgebäude erkennen.

Der Gleisplan orientiert sich betriebstechnisch an der Vorbildsituation und ermöglicht es, den Betrieb entsprechend im Modell nachzugestalten. Kleine Abstriche mussten in Sachen Drehscheibe gemacht werden. Statt einer kleinen 16-m-Drehscheibe musste aus Ermangelung eines passenden Modells eine große 27-m-Einheitscheibe eingeplant werden. Die Weiterführung aller vier Strecken hinter der Bahnhofsausfahrt unterlag der Maßgabe einer sinnvollen Modellumsetzung. Wem das Verlegen von Flexgleisen keine Probleme bereitet, sollte auf das Peco-Code-55-Gleis zurückgreifen und die entsprechenden DKWs mit 10 Grad Abzweigwinkel und mit elektrisch leitenden Herzstücken wählen. Maßstab ca. 1:11, Anlagenentwurf: Hermann Peter

Bild rechts: Eine der Stammloks während der Dampfzeit war die BR 86. Anlässlich von Dampfsonderfahrten konnte 86 333 auf der 16-m-Scheibe abgelichtet werden. Fotos: Helge Scholz

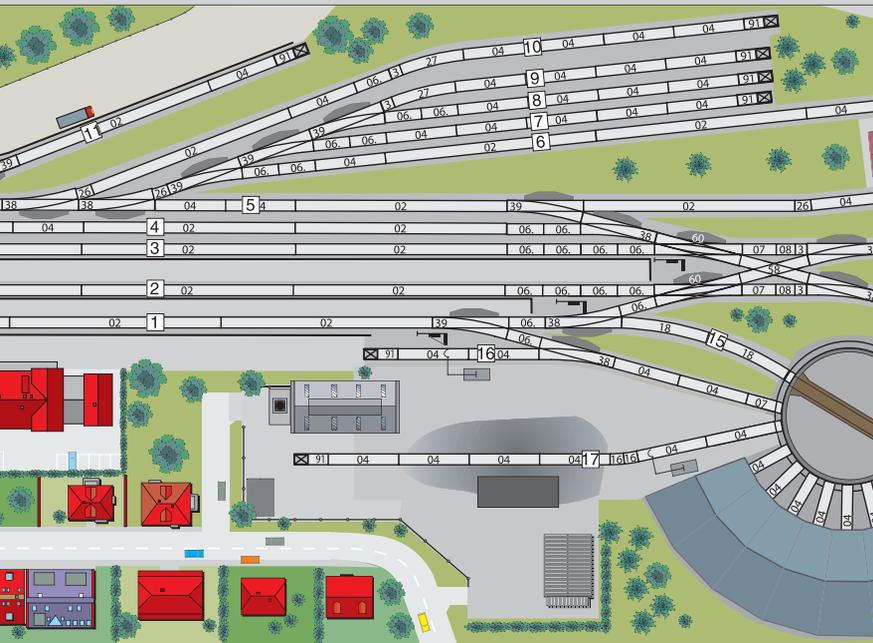
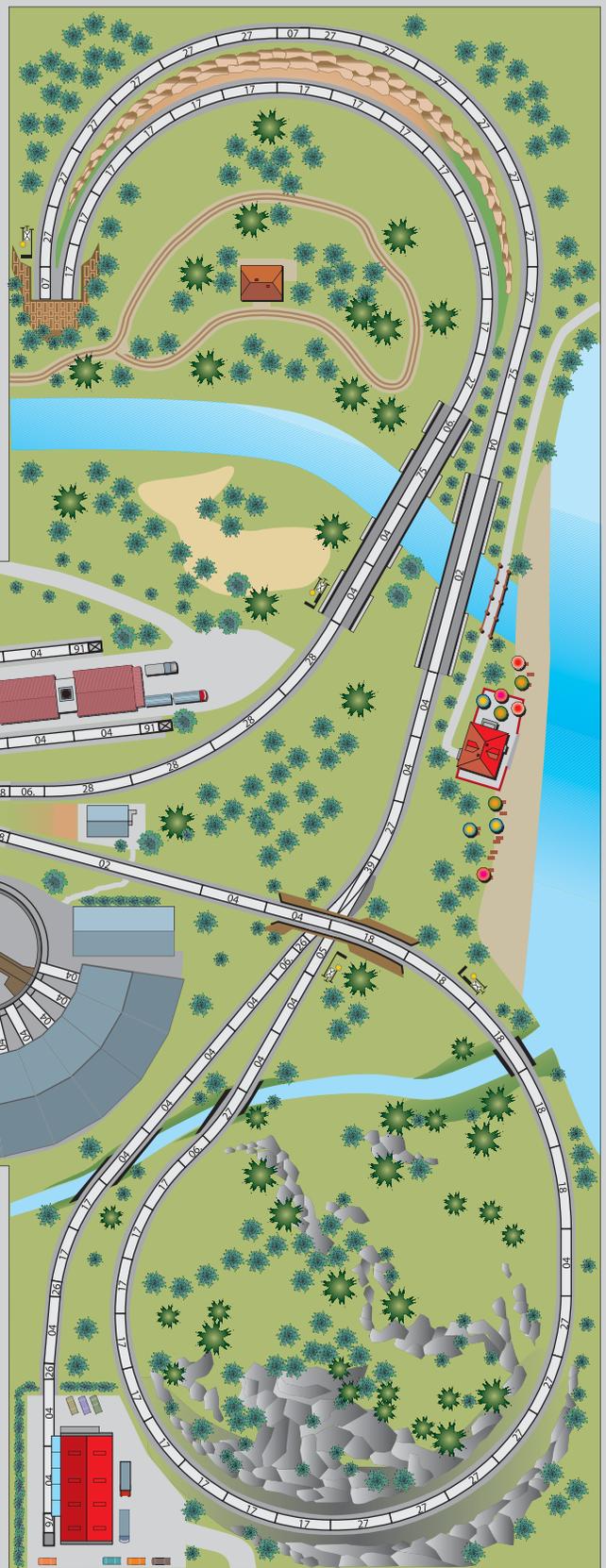
die Lage des Bahnhofs und die im Bogen einmündenden Strecken. Bei den Vorplanungen hat sich eine Anlagenlänge von 430 cm als Kompromiss eingestellt. Die wie ein liegendes H gestaltete Anlage sollte frei in einem Raum aufgestellt werden. Alternativ kann

man sie auch an eine mindestens 430 cm lange Wand stellen. Der sich dann ergebende kleine Freiraum hinter der Anlage ist bei Bautätigkeiten, möglichen Servicearbeiten oder auch zum Bedienen für einen „Mitspieler“ sehr willkommen.

Um die Neigung der Strecken zum Schattenbahnhof in Grenzen zu halten, wählte ich für die Gleiswendeln Minitrix-Radien R3/R4 mit einem Minimalradius von 329 mm. So ergeben sich Steigungen von maximal 2,5 % bei einer Durchfahrhöhe von 50 mm.



Die Größe des Güterschupps lässt auf rege Umschlagstätigkeiten während seiner Blütezeit schließen.

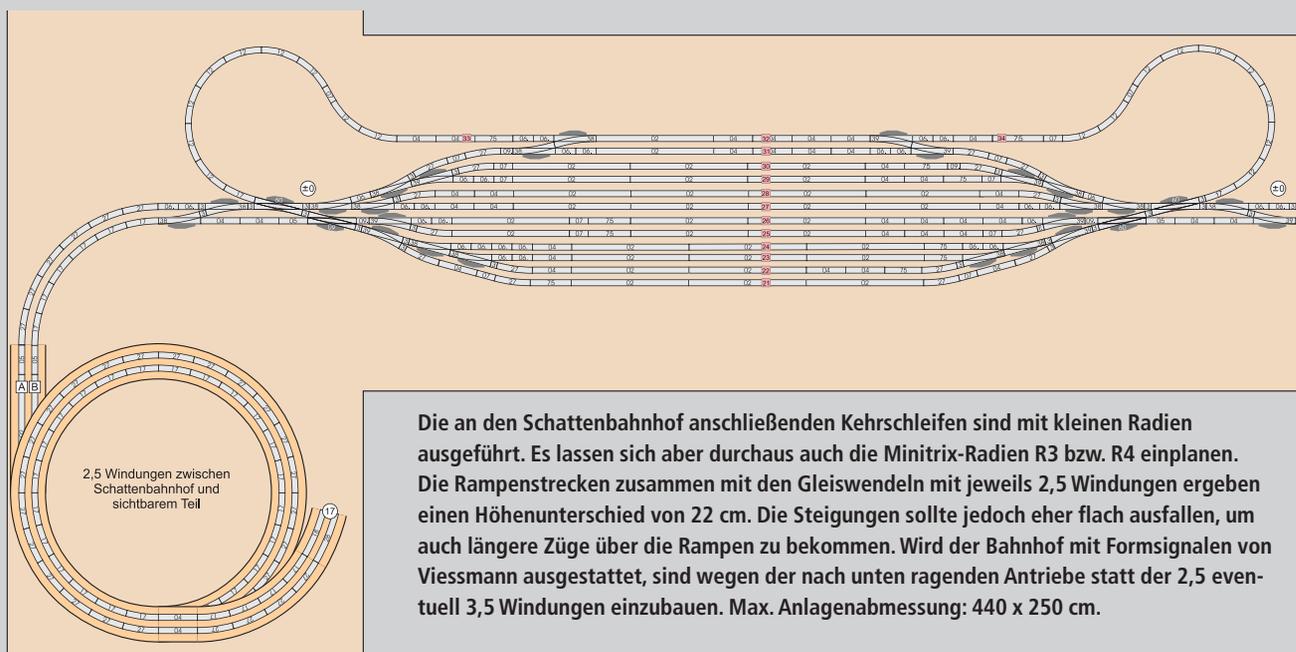


Viel Betrieb in Rochlitz

Vier einmündende Strecken, drei Bahnhofsgleise, Personen-, Güter-, Sand- und entsprechende Leerzüge, Übergabefahrten sowie Lokwechsel bestimmen den Betrieb in diesem Bahnknoten

beim Vorbild. Es bleibt jedem selbst überlassen, ob er sich betrieblich streng am Vorbild orientiert oder seine eigenen Fahrpläne realisiert. Selbst eine Interpretation des DR-Bahnhofs als DB-Variante mit vergleichbaren Lokomotiven wäre legitim und interessant.

Organisiert man den Betriebsablauf nach eigenem Gutdünken, kann man die Züge je nach freien Gleisen im Bf Rochlitz kreuzen lassen und findet Zeit und Muße, auch Lokwechsel mit Fahrt ins Bw durchzuführen. Auch kann man sich Zeit beim Rangieren lassen, um



Die an den Schattenbahnhof anschließenden Kehrschleifen sind mit kleinen Radien ausgeführt. Es lassen sich aber durchaus auch die Minitrix-Radien R3 bzw. R4 einplanen. Die Rampenstrecken zusammen mit den Gleiswendeln mit jeweils 2,5 Windungen ergeben einen Höhenunterschied von 22 cm. Die Steigungen sollte jedoch eher flach ausfallen, um auch längere Züge über die Rampen zu bekommen. Wird der Bahnhof mit Formsignalen von Viessmann ausgestattet, sind wegen der nach unten ragenden Antriebe statt der 2,5 eventuell 3,5 Windungen einzubauen. Max. Anlagenabmessung: 440 x 250 cm.

Güterwagen an die Ladestellen zu bringen oder abzuholen. Möglichkeiten hierzu bieten sowohl die lange Ladestraße wie auch der recht groß dimensionierte Güterschuppen.

Zudem gibt es ja noch Übergabefahrten zu verschiedenen Anschlüssen, die im Modell als Zugbewegungen zwischen Rochlitz und Schattenbahnhof abzuwickeln sind. Auch Lokleerfahrten, die beim Vorbild wegen der Lokumläufe stattfinden, lassen sich dank des Schattenbahnhofs gut einbeziehen.

Orientiert man sich am Vorbild, hat man neben dem Reisezugverkehr und den regelmäßig verkehrenden Sandzügen noch mit den in Rochlitz endenden und neu zu bildenden Güterzügen mehr als ausreichend zu tun. Einen Überblick geben die beiden Tabellen über die Verkehrsstellen und die Nahgüterzüge in Rochlitz. Die vielen zu bedienenden Verkehrsstellen als Anschlüsse oder Ladestraßen in den benachbarten Bahnhöfen sind im Modell nicht dargestellt. Hier dient wiederum der Schattenbahnhof als Alibi für die vielen Übergabefahrten zu den zu bedienenden Anschlüssen.

So wäre folgender Betriebsablauf für einen Nahgüterzug denkbar: Aus Richtung Glauchau kommt ein Nahgüterzug und endet in Rochlitz. Über die Stumpfgleise 5-10, die als Aufstellgleise dienen, werden die Waggons, bereits vorsortierte Waggongruppen, für die abgehenden Nahgüter- bzw. Übergabezüge in Richtung Waldheim oder Großbothen verteilt. Zum Modellfahrplan passend werden sie dann in die vorbestimmte Richtung wieder abgefahren. Der Ran-

gieraufwand konzentriert sich auf das Auflösen und Zusammenstellen der Güterzüge.

Sandzüge rollen in der Regel als Gag in Rochlitz durch. Gegebenenfalls findet ein Lokwechsel statt. Dieser lässt sich „erzwingen“, wenn man wie beim Vorbild nur die Strecke Rochlitz–Narsdorf–Glauchau für 20 t Achslast zulässt. So müssen über Narsdorf kommende und mit einer BR 120 bespannte Leerzüge für die Weiterfahrt eine andere Lok bekommen, gegebenenfalls mit Vorspann. In der Gegenrichtung zogen z.B. beim Vorbild zwei 110er einen aus Colditz (Großbothen) kommenden Sandzug, den eine 120er in Rochlitz übernahm.

Die Stütze im Dampfbetrieb war zweifelsohne die BR 86, die zwischen 1941 und 1975 für Betrieb sorgte. Anzutreffen waren aber auch 50er und 91er. Zu DRG-Zeiten fuhren Loks der Reihen 38.2-3, 55.16-22 und 71.3. Mit der Verdieselung kamen die Baureihen 106, 110, 118 und 120 nach Rochlitz. Da es in der Baugröße N nicht alle Baureihen gibt, lässt sich vor allem bei den Dampfloks durchaus Vergleichbares einsetzen. So kann man alternativ Loks der Reihen 38.10-40, 55.25-56 und 64 zum Einsatz bringen – Letztere war sogar kurzfristig stationiert.

Steuerung

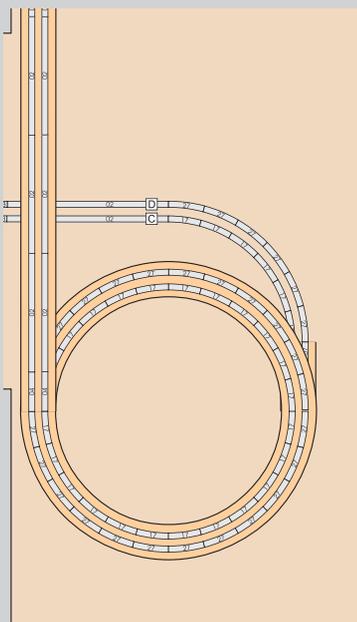
Um den umfangreichen Zugverkehr als Einzelkämpfer in den Griff zu bekommen, muss sich der Modellbahner geeigneter Werkzeuge bedienen. Das einfachste Mittel ist ein Gleisbildstellpult

mit der Möglichkeit, Fahrstraßen über Start- und Zieltaster zu schalten. Eine Verriegelung gestellter Fahrstraßen sollte vor Fehlbedienungen schützen. Diese Option ist auch die für den analogen Betrieb zu empfehlende Mindestausstattung.

Wer sich dem Digitalbetrieb verschrieben hat, könnte Intellibox/Twin-Center bzw. ECoS-Zentrale von ESU nutzen. Sie bieten die Möglichkeit, Fahrstraßen zu programmieren und ein Gleisbildstellpult anschließen zu können. Die Option, ein Gleisbildstellpult einzubeziehen, hat man prinzipiell auch mit dem Selectrix-System. Jedoch gibt es dort zurzeit kein Modul zum Speichern von Fahrstraßen. Eine interessante Alternative bietet noch der Viessmann-Commander mit farbigem Display und dem Zusammenspiel mit einem Gleisbildstellpult.

Ein nicht zu verachtendes Hilfsmittel ist der Computer mit einer entsprechenden Steuerungssoftware. In dieser Disziplin lässt sich am Bildschirm ein komfortables Gleisbildstellpult einrichten, über das man die Züge in der Art eines Fahrdienstleiters verkehren lässt. Man kann aber auch die Fahrstraßenlogik der Programme zum Stellen der Fahrstraßen nutzen.

Dass man mit einem Steuerungsprogramm eine Auswahl an Zügen per Fahrplan verkehren lässt und eine andere in Handsteuerung übernimmt, ist ein weiterer Aspekt, der mich persönlich immer wieder reizt: Die Züge fahren nach Fahrplan und die erforderlichen Rangieraufgaben und Lokwechsel werden manuell ausgeführt. *hp*

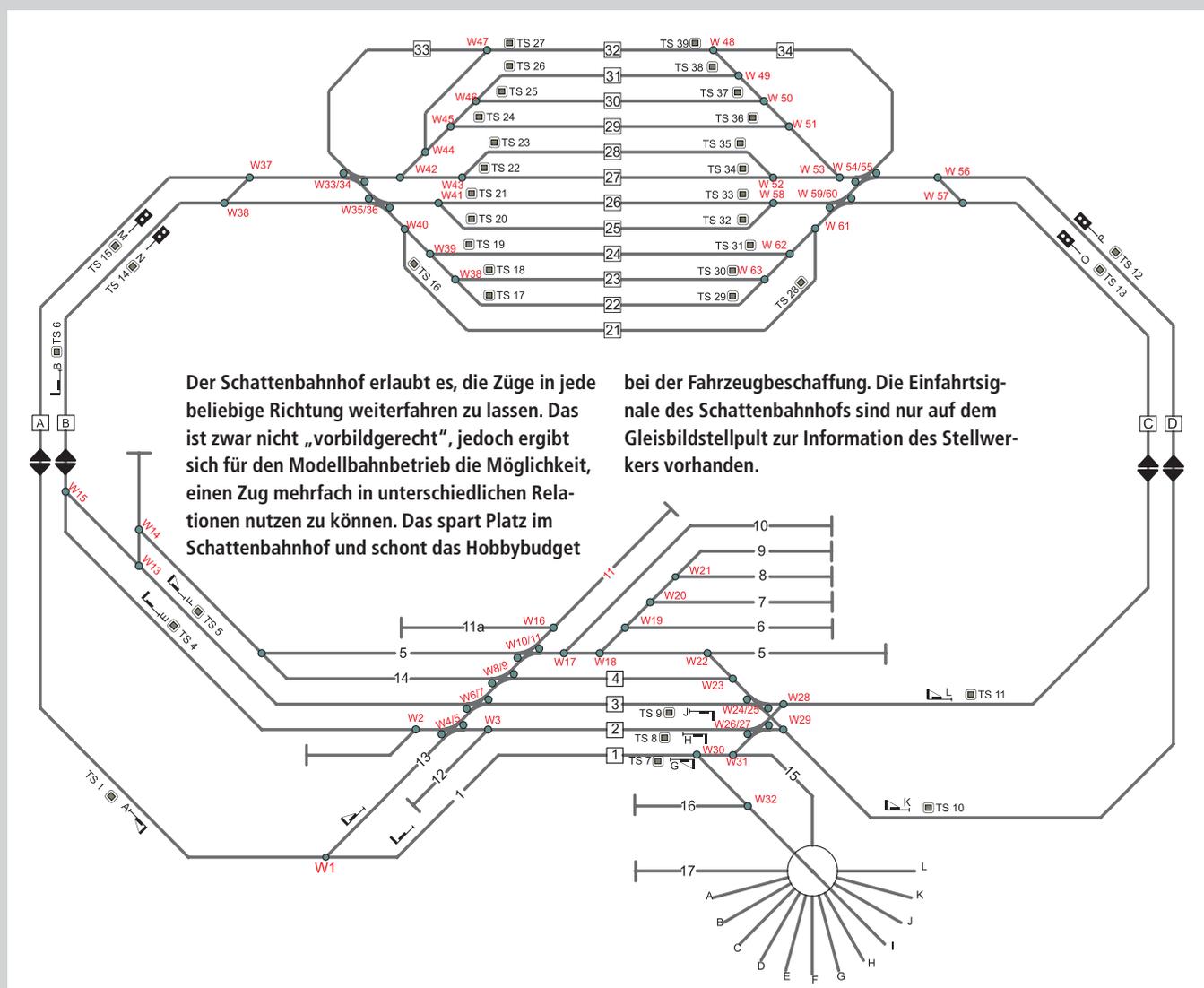


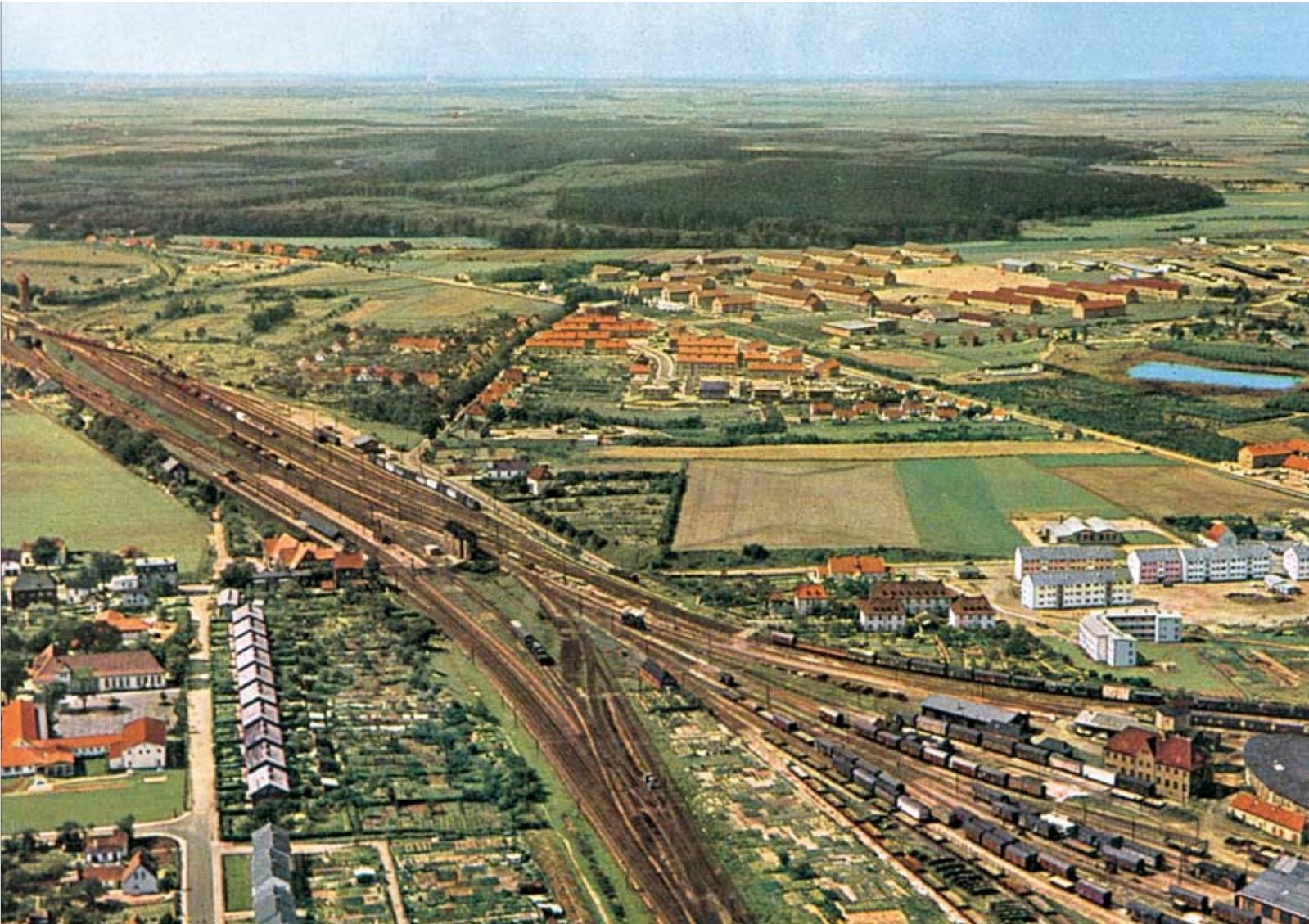
Legende

<ul style="list-style-type: none"> Weichentaster TS1 Starttaster mit Nummer C Zieltaster mit Fahrtrichtungsangabe 3 Zieltaster mit Gleisnummer Nicht sichtbares Lichtsignal (nur als Info für das GBS) Selbstblocksignal (Zug gesteuert) 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrtrichtung Formsignal mit Kennzeichnung Formsignal, gekoppelt Formsignal, ungekoppelt Formvorsignal W 11 Weichennummer — 8 — Gleisnummer
--	--

Wer mag, kann die beiden Kehrstrecken auch zweigleisig ausführen, um noch zusätzliche Züge unterzubringen. Das macht sich vor allem beim PC-gesteuerten Betrieb bemerkbar, wenn die Steuerung zwischenzeitlich einen Zug aus dem Schattenbahnhof in die Kehre

vorrücken lässt und wieder ein Gleis im Schattenbahnhof frei macht. Zweigleisige Kehrstrecken erlauben zudem das gleichzeitige Befahren bzw. kurzzeitige Abstellen von Zügen im Gegenverkehr. Eine Gleissetztaenze ist für diese Art Schattenbahnhof ein Muss.

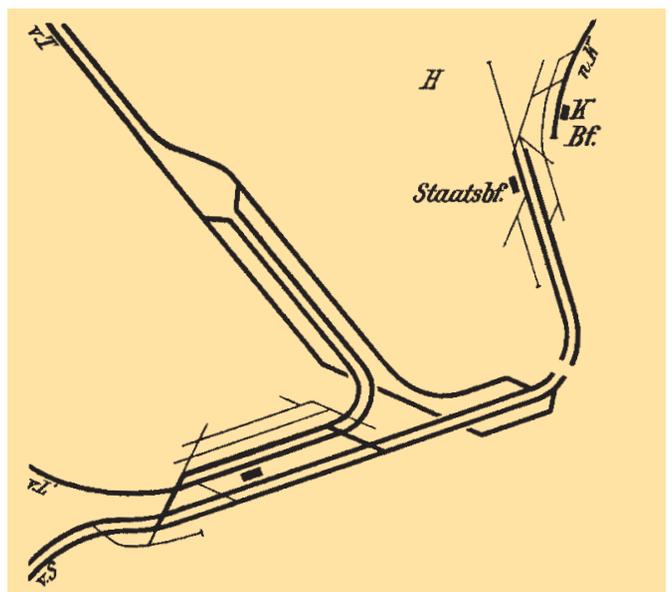




Preis-Rätselflug über Deutschland

Wie heißen diese Bahnknoten?

Unsere Anlagen betrachten wir zumeist aus der Vogelperspektive. Da dürfte es doch nicht allzu schwer sein, einen Bahnhof zu identifizieren, quasi „von oben herab“ – oder? Ganz so einfach hat es Michael Meinhold indes nicht gemacht ...



Bei mir werde alles archiviert, was nicht bei 3 auf dem Baum sei, sagt mancher Kollege. Das ist nicht ganz falsch – zumal was alte Fotografien angeht, die es naturgemäß nicht so schnell auf den Baum schaffen, wenn der „Archivator“ den schnellen Zugriff exekutiert. Und die „Sammlung von Übersichtsplänen wichtiger Abzweigungsbahnhöfe der Reichsbahn“ hat als unverzichtbare Panzerschrank-Archi-

valie eines jeden Eisenbahn-Historikers ohnehin keine Chance zur überstürzten Baum-Flucht. Nun denn – kombiniert man also alte Luftaufnahmen mit alten Übersichtsplänen, in denen man die identifizablen Bahnhofsnamen zuvor feinsäuberlich auf ein Minimum reduziert hat: Dann lässt sich daraus ein Rätsel-Flug über deutsche Bahnknoten zusammenstellen, der nach dem aus gewonnener Erfahrung bewährten

Motto „Je schwieriger, desto besser“ informative Kurzweil garantieren dürfte.

Freilich werden zahlreiche Betrachter mehr oder weniger schnell „ihren“ Heimatbahnhof oder einen bekannten Bahnknoten aus der Umgebung identifizieren. Aber bei insgesamt vierzehn größeren und kleineren, prominenten und eher entlegenen Knotenpunkten mag doch noch so manche Rätsel-Nuss zu knacken bleiben, hofft der Initiator.

Linke Seite:

1. Unser Rätselflug beginnt hoch im Norden. Damit haben wir schon den ursprünglichen Namen dieses Bahnknotens ins Spiel gebracht. Seit dem Oktober 1914 heißt er bahnamtlich:

.....
Bitte notieren Sie den **9. Buchstaben**

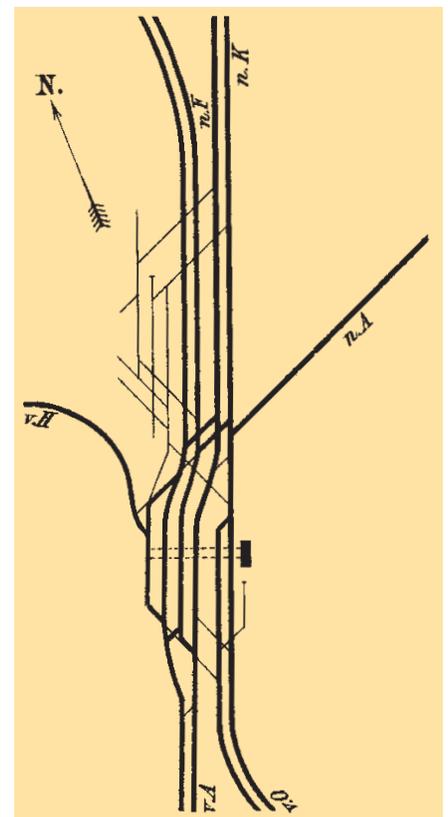
Fotos und Übersichtspläne: *Archiv Michael Meinhold*

2. Rechts sehen wir nur einen kleinen, aber durch das markante Empfangsgebäude prägnanten Ausschnitt dieses Bahnhofs, der heute die damalige Funktion nicht mehr hat:

.....
5. Buchstabe



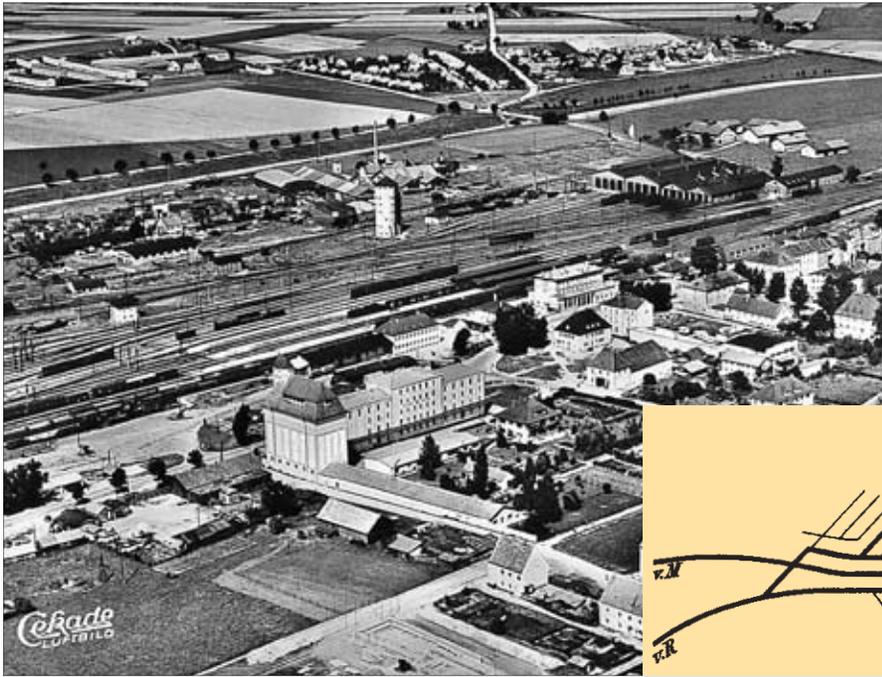
3. Zwei Hauptbahnen trennen sich hier; die großen Anlagen an der rechten Strecke sind europaweit längsträgerbekannt. Der Name: **4. - 6. Buchstabe**



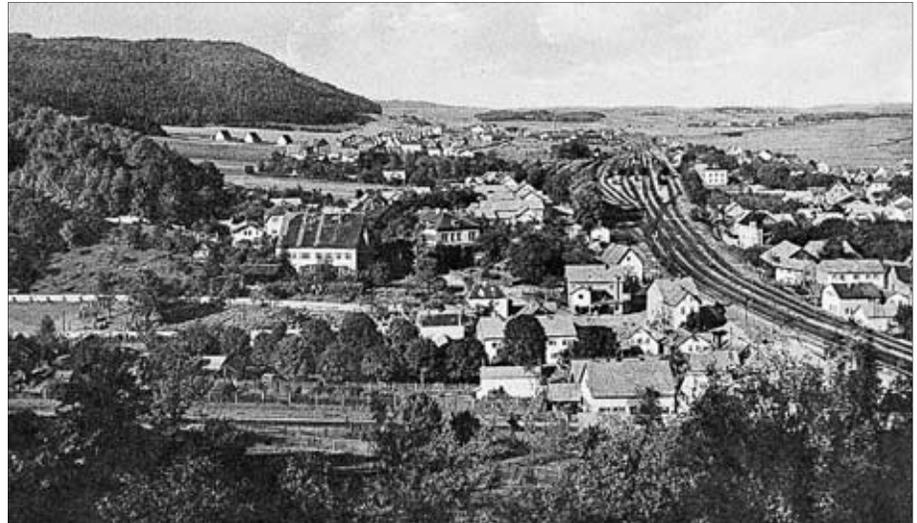
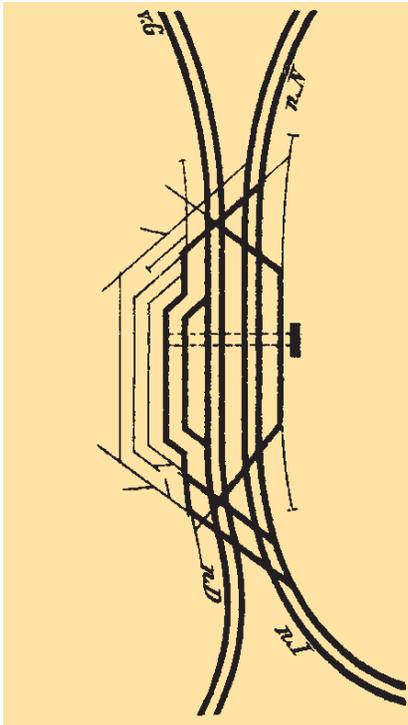
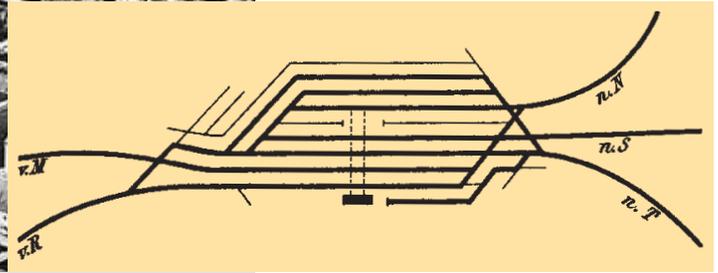
Dass dieser die Zuhilfenahme zeitgemäßer Technik, sprich: Google Maps, ohnehin nicht untersagen kann und will, versteht sich von selbst – doch gemacht: Wo sich einst umfangreiche Gleisanlagen ausdehnten, hat heute vielerorts die Natur das Terrain zurückerobert. Industriegebiete sind dort entstanden, wo früher Dampflokomotiven gewartet wurden, und so manche Wohnsiedlung erstreckt sich auf dem

Gelände eines stillgelegten Rangierbahnhofs ... Insofern spiegelt dieser Rätsel-Bilderbogen auch größtenteils heute so nicht mehr existierende Eisenbahn-Landschaften wider.

Mit dem reinen Identifizieren der jeweiligen Bahnhöfe hat es jedoch noch nicht sein Bewenden. Nehmen Sie, wie es früher so schön bei Quiz-Sendungen hieß, bitte Papier und Bleistift zur Hand und notieren den oder die angegebenen



4. Ursprünglich war diesem Bahnhof eine bedeutendere Funktion im Verkehr zwischen Deutschland und einem Nachbarland zuge-
dacht, als er sie später haben sollte. Das las-
sen noch heute die ausgedehnten Gleisanla-
gen erkennen, auf denen übrigens einst auch
die größte deutsche Güterzug-Dampfloko-
motive zu Gast war. Zu Hause waren hier im
Jahr 1958 diverse Baureihen: 38, 50, 57, 64,
94 und 98.8 sowie VT 70. Gemeint ist natür-
lich der traditionsreiche Bahnknoten
..... **4. Buchstabe**



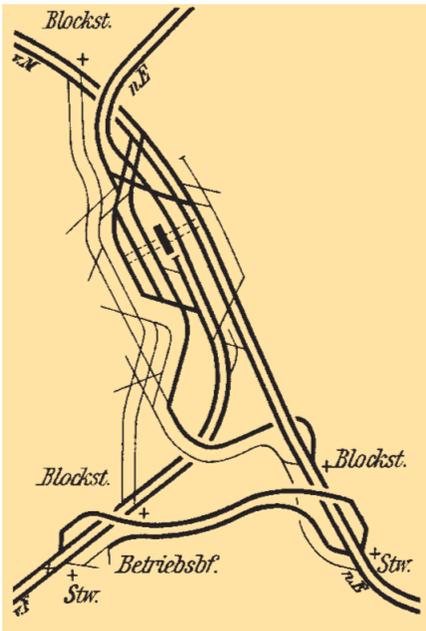
5. Ein nachgerade klassischer Eisenbahnknoten, dessen berühmtes Bahnbetriebswerk auf der
alten Ansichtskarte nur zu erahnen ist. Hier begannen und endeten nicht nur allerlei Langläufe;
hier wurde auch die Traktionsart gewechselt, z.B. bei einem bekannten Fernschnellzug, über den
der Rästelsteller nicht nur in dieser Zeitschrift mehr als einmal berichtet hat. Populär wurden
Bahnhof und Bw auch durch die liebevolle Feiertags-Dekoration der hier stationierten Dampf-
lokomotiven. Gesucht wird also **12. und 13. Buchstabe**



6. Die MIBA hat
einen runden
Geburtstag der
durch diesen Bahn-
hof führenden
Strecke vor einiger
Zeit gewürdigt. Für
den damaligen
Gleisplan-Wettbe-
werb kam dieser
Knoten ob seiner
Größe nicht infrage,
handelt es sich doch
um
6. Buchstabe

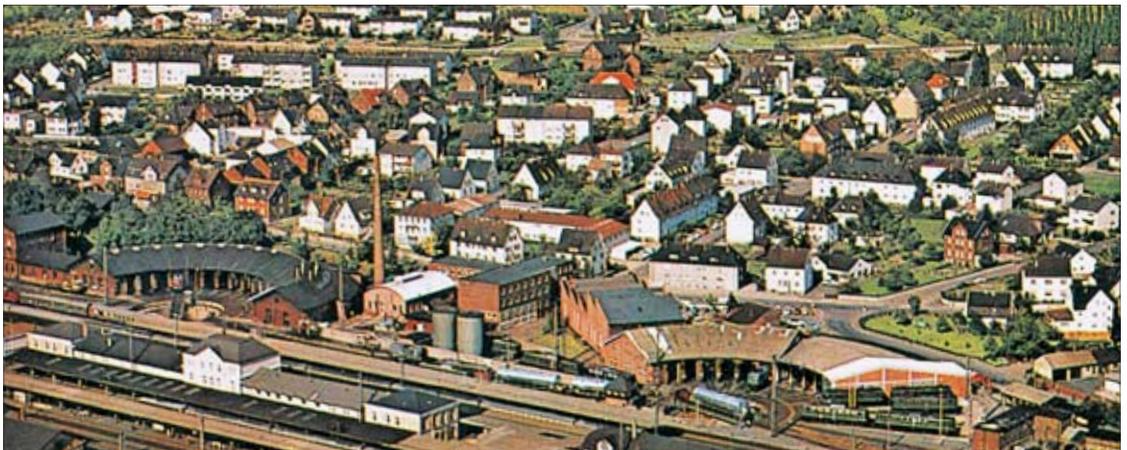


7. Früher lag ständig grauer Dunst über diesem Bahnhof, zumeist aus den 44er-Schloten. Gesucht: **2., 3. und 9. Buchstabe**

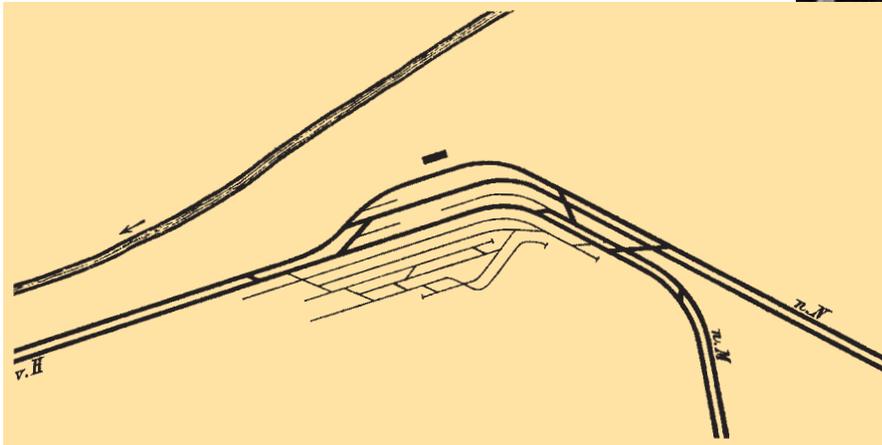


8. Auch hier trennen sich zwei Hauptbahnen. Der Zug, der den heute nicht mehr vorhandenen Bahnübergang in Kürze passieren wird, macht sich marsch, marsch auf die Fahrt nach Nordwesten; die Garnitur am gegenüberliegenden Bahnsteiggleis dürfte in einem Bahnhof gestartet sein, den unser Rätselflug gleichfalls passiert. Gesucht wird **8. Buchstabe**

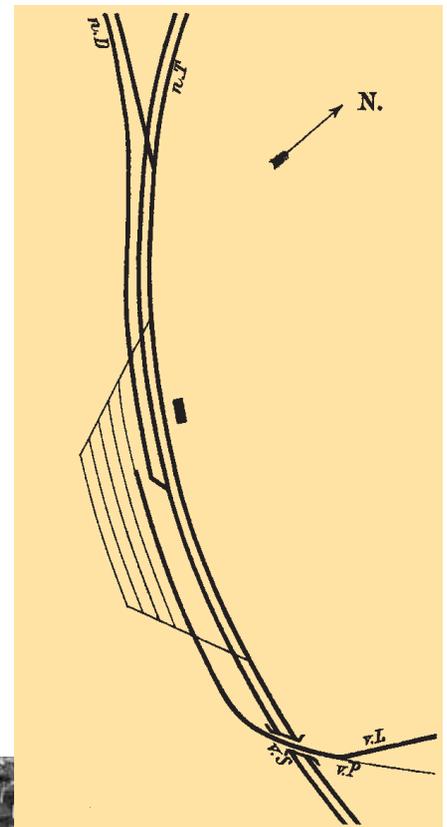
9. Einstmals den Inbegriff des Bahnknotens schlechthin zeigen Plan und Luftbild. Heute ist dieser Bahnhof etwas ins Abseits geraten, gilt aber immer noch als Mythos. Mit Knoten Nr. 2 hat er die einstige Funktion, mit Nr. 7 die 44er gemeinsam. Klar doch: **1. und 2. Buchstabe**



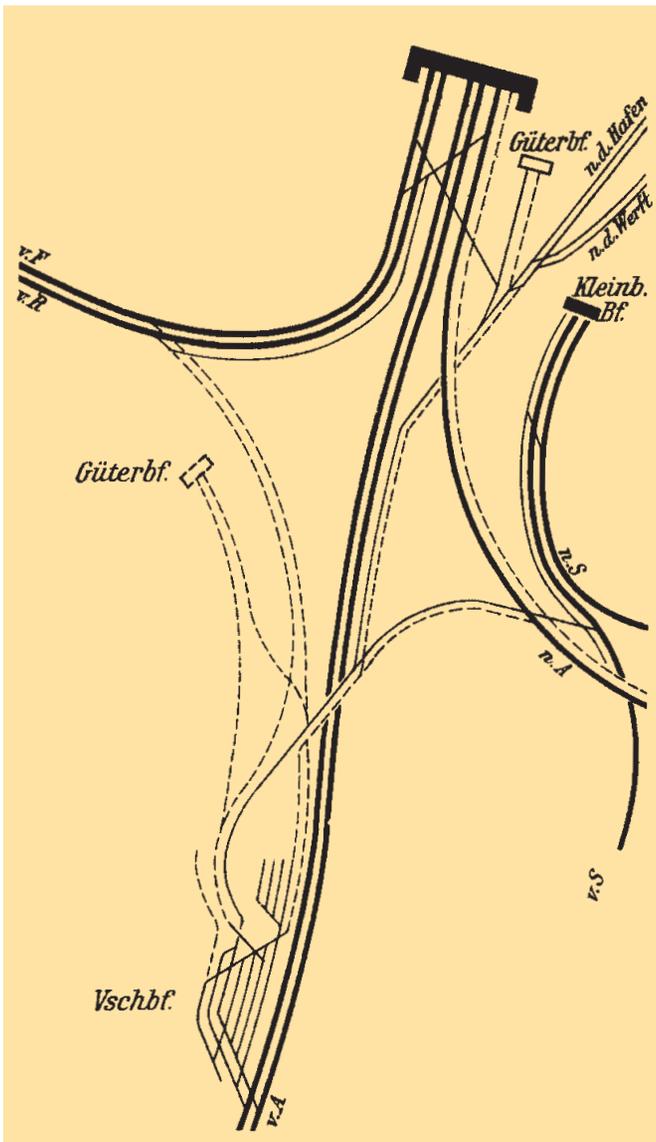
10. Im Vergleich zum vorangegangenen ein eher bescheidener Bahnknoten, der aber im Regional- und Fernverkehr eine wichtige Funktion hat – und eine noch bedeutendere hatte: Mit D 116 Breslau–Saarbrücken machte hier einer der kurswagenträchtigen Schnellzüge der Reichsbahnzeit Station, womit ein Bogen zum Artikel auf S. 52 geschlagen sei. Keinen Bogen machten die Fotografen der späten Epoche III/frühen Epoche IV um diese Station, gab es hier doch P 8, 44er und V 200 „satt“ zu sehen. Gesucht ist **4., 8. und 11. Buchstabe**



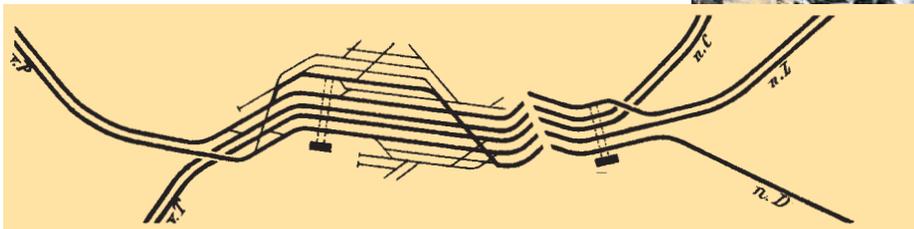
11. Schon erkannt? Alle Achtung, denn ein markanter Punkt dieses Bahnhofs ist gar nicht mehr im Bild – das früher vom Qualm einer schon bei den Rätsel-Knoten 7 und 9 genannten Baureihe getrübt wurde. Wir suchen **3. Buchstabe**



12. Als Übersichtsplan und Luftbild entstanden, war der Begriff „Weltkulturerbe“ noch gar nicht geboren, der später dieser Stadt und ihrer Industrie-historie zugedacht wurde. Gemeint ist **6. Buchstabe**



14. Hier müssen doch die richtigen Lösungen nur so sprudeln – oder? Dieser Mittelgebirgs-Knotenpunkt heißt **3. Buchstabe**



13. Kurz vor dem Endspurt ist eine kleine Verschnaufpause und damit ein topografisch kinderleichtes Rätsel angesagt. Da es ansonsten nicht viel zu erklären gibt: Auf der das Gleisfeld überspannenden Brücke und an dem „Vschbf.“ hat der Verfasser nicht selten seine Schulstunden verbummelt ... Also denn: Gruß an **3. Buchstabe**



Buchstaben des Bahnhofsnamens. In der numerischen Reihenfolge ergibt sich daraus bei den Bahnhöfen 1 bis 5 der Name eines weiteren Knotenpunktes, ebenso bei den Bahnhöfen 6 bis 10 und 11 bis 14.
 Diese drei Bahnknoten werden gesucht. Als kleine Hilfestellung sei noch erwähnt, dass ein in einem weiteren Artikel des Verfassers in dieser Spezial-Ausgabe beschriebener Wagenlauf die zwei erstgenannten berührte. Alles klar? Viel Spaß beim Tüfteln und viel Glück bei der Verlosung wünscht *mm*

Bahnknoten-Rätselflug

Gesucht werden die drei Bahnknoten, die sich aus der richtigen Identifizierung der unter 1. bis 14. gezeigten Knoten- bzw. Abzweigbahnhöfe ergeben. Schreiben Sie die drei Namen in der richtigen Reihenfolge auf eine mit ihrer vollständigen Adresse sowie Baugröße und ggf. Epoche versehenen Postkarte und senden diese bis zum 30.6.2007 an den MIBA-Verlag, Senefelderstr. 11, 90409 Nürnberg, Kennwort: Rätselflug.

Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir jeweils passend zu Baugröße und Epoche: **Drei Lokmodelle, fünf Wagenmodelle und zehn Zubehörartikel.**

Mitarbeiter des Verlages dürfen nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Eine 78 mit drei-
achsigen Umbauwa-
gen verlässt im Mai 1967
Wt-Wichlinghausen in Richtung
Düsseldorf. Im Hintergrund ist die
Brücke der Verbindungsbahn nach Wt-
Oberbarmen bzw. Langerfeld zu erkennen.
Foto: Helmut Dahlhaus

Der Bahnknoten Wuppertal-Wichlinghausen

Viva Nordbahn

Die sogenannte Wuppertaler Nordbahn ist heute bereits Geschichte. Die imposanten Viadukte und Tunnelstrecken stehen nun unter Denkmalschutz und zeugen von einstiger Bahnkultur ersten Ranges. Die Rheinische Strecke verband Düsseldorf mit dem östlichen Ruhrgebiet bzw. Dortmund und wurde aufgrund der damaligen rasanten industriellen Entwicklung mit enormem Aufwand gebaut. Der Bf Wuppertal-Wichlinghausen stellte dabei einen zentralen Bahnknoten dar.

Kurz nach der Eröffnung der Strecke Düsseldorf via Wuppertal-Wichlinghausen nach Dortmund im Jahre 1879 wurde die Rheinische Eisenbahngesellschaft (RE) verstaatlicht. Es war eines ihrer letzten großen Projekte. War man bis dato eher auf der linksrheinischen Seite tätig, wollte man der Bergisch Märkischen Eisenbahngesellschaft (BME) nicht allein den mittleren und östlichen Teil des rheinisch-westfälischen Industriegebiets überlassen.

Vor allem im Wuppertaler Stadtgebiet wurden weder Kosten noch Mühen gescheut, um die Trasse optimal zu verlegen. Zahlreiche Kunstbauten – wie große Viadukte und -zig Tunnel – konnten den Expansionsdrang nicht brem-

sen. Auch die Empfangsgebäude entlang der Strecke sollten von der Willenskraft des Unternehmens zeugen.

Die BME betrieb die sogenannten Talstrecke, welche heute immer noch – inzwischen viergleisig ausgebaut – die Hauptmagistrale durch Wuppertal bildet. Die RE lockte vor allem in Richtung Ruhrgebiet mit zahlreichen Gleisanschlüssen und sonstigen Anbindungen potentielle Kunden an.

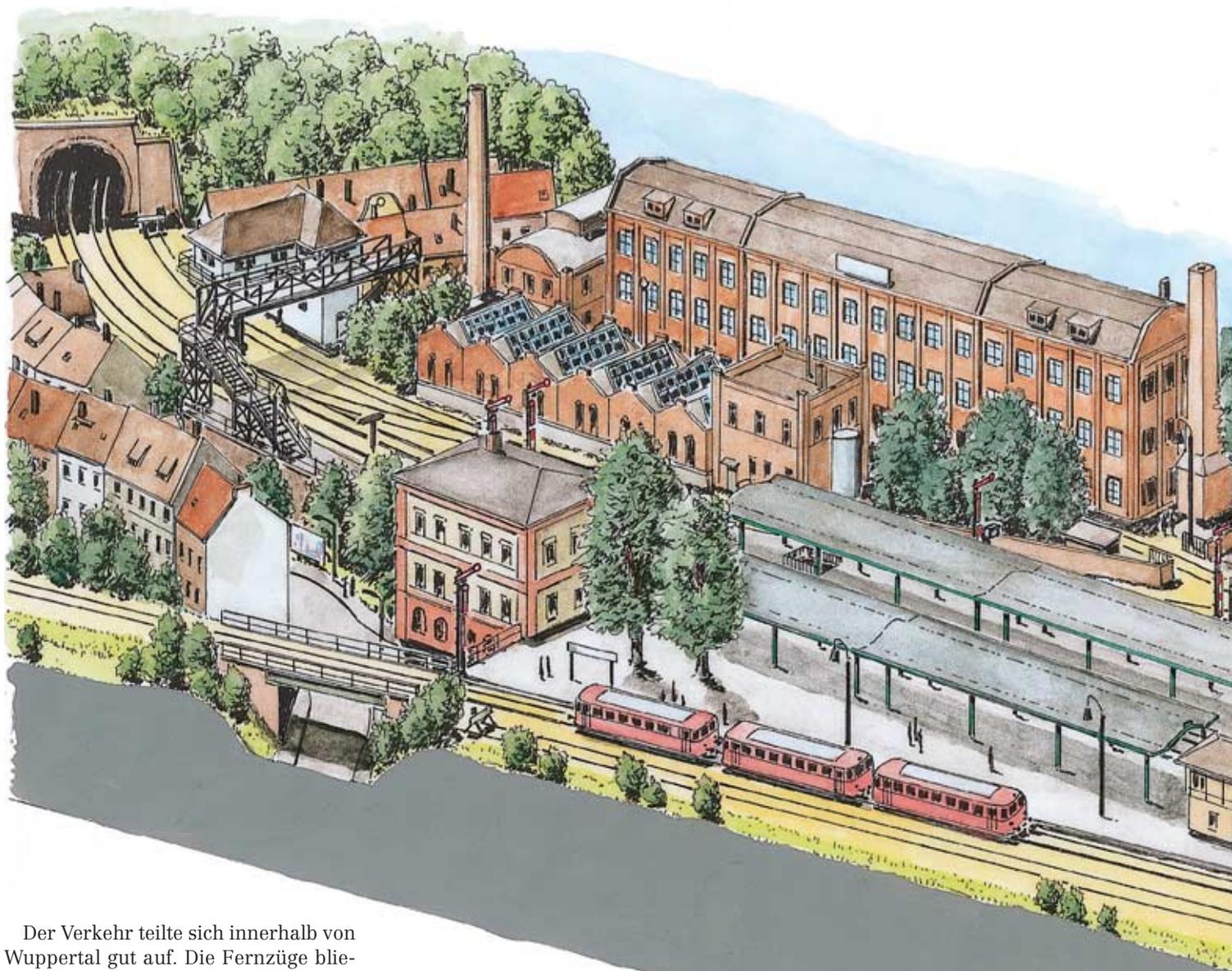
Der enorme Wirtschaftsaufschwung gab zunächst diesen Überbelegungen recht. Um 1873 zogen aber dunkle Wolken auf und die erste Weltwirtschaftskrise machte viele Pläne zunichte. Die Planung der üppigen Empfangsgebäude wurde zusammengestrichen und die

tatsächlich gebauten Objekte dokumentieren eher den Stil von Landstationen im Bergischen Land.

Trotz der schwierigen Lage gingen einige Zweigstrecken noch in Betrieb. 1880 wurde die Relation Löttringhausen (heute Stadtteil von Dortmund) nach Bochum-Langendreer eröffnet. Im Jahre 1884 war die Strecke Wuppertal-Wichlinghausen nach Hattingen via Sprockhövel an der Reihe. Wichlinghausen avancierte damit zum Bahnknoten, denn von hier aus wurde 1890 zudem die Anbindung an die BME zum Bf Rittershausen (heute Wuppertal-Oberbarmen) hergestellt. Seit dieser Zeit nimmt „unser“ Bahnhof eine besondere Stellung ein.

Eine weitere Überleitung zur BME wurde 1896 von Lüntenbeck nach Vohwinkel fertiggestellt. Die Preußische Staatseisenbahn als neuer Betreiber wünschte eine Verknüpfung der Strecken, welche somit westlich wie östlich bei Wichlinghausen gegeben waren.

Vor dem Ersten Weltkrieg entstanden in Wuppertal-Vohwinkel und in Wuppertal-Langerfeld neue Betriebswerke sowie umfangreiche Rangierbahnhöfe. Bemerkenswert sind die Fahrmöglichkeiten der Züge im Bereich Wichlinghausen, Oberbarmen, Langerfeld und Rauental. Fahrwege eröffnen sich von überall nach überall, wobei dazu gleich zwei Gleisdreiecke erforderlich waren.



Der Verkehr teilte sich innerhalb von Wuppertal gut auf. Die Fernzüge blieben grundsätzlich auf der Talbahn (ex BME). Dazu kam noch der Güter- und der Nahverkehr in der Relation Köln-Hagen. Auf der Strecke Düsseldorf-Wuppertal-Wichlinghausen und ursprünglich noch über Schwelm-Loh und Gevelsberg Nord bis Hagen entwickelte sich ein recht umfangreicher Nahverkehr. Im Wuppertaler Stadtgebiet wurde dieser sogar noch verdichtet. Im Jahre 1939 gab es auf der Relation Wt-Mirke-Wt-Wichlinghausen 23 Züge in jeder Richtung.

Aufgrund der zahlreichen Anschließer war auch der Güterverkehr nicht zu verachten. Von Dornap im Westen wurden Kalkzüge über Wt-Wichlinghausen in Richtung Hagen abgefahren.

Die frühe DB errichtete sogar noch zusätzliche Haltepunkte innerhalb des Stadtgebiets, um möglichst viele Reisende anzulocken. Um 1967 stellte man den lokbespannten Personenverkehr zur Gänze auf Triebwagen um – in der Hoffnung, möglichst rationell den Betrieb abwickeln zu können.

Obwohl die relativ ausgeglichene Trassierung der Rheinischen Strecke (Maximalneigung 1:80 – 12,5 Promille)

sehr dem Güterverkehr entgegenkam, machten die Elektrifizierung der ex-BME-Talbahn und der Steigungsstrecke Düsseldorf via Hochdahl nach Wt-Vohwinkel der Nordbahn bald den Garaus. Hinzu kam noch der Zusammenbruch der Montanindustrie. Es blieb also nicht viel Verkehr für die ex-RE-Strecke übrig. Die Akku-Triebwagen 515 wickelten bis 1991 den Reiseverkehr innerhalb des Stadtgebiets ab.

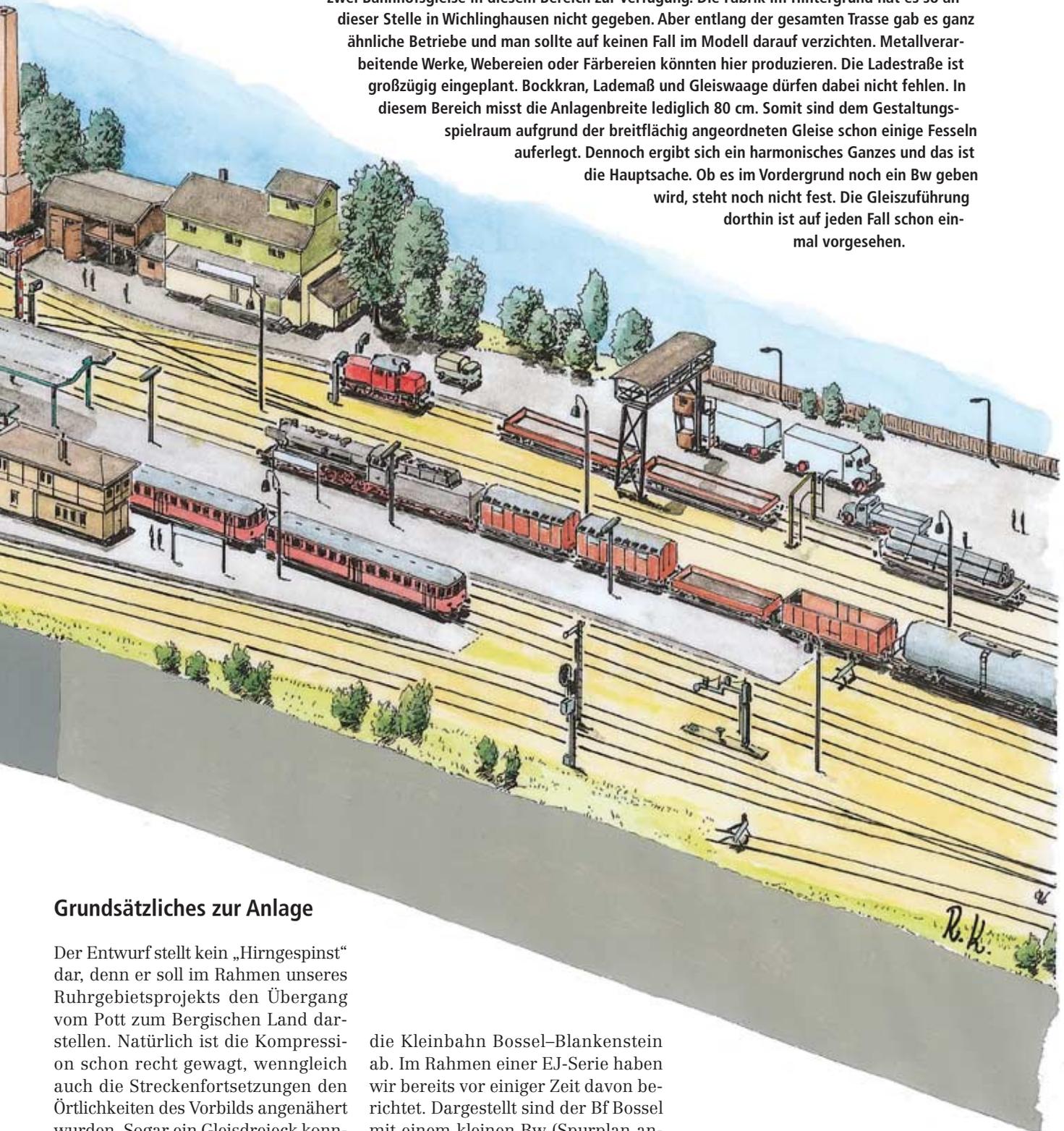
Der Streckenast von (Kaarst-Neuss) Düsseldorf bis Mettmann wurde sozusagen runderneuert. Heute verkehrt eine private Regionalbahn im Taktverkehr. Der Kalkverkehr ist bis dato noch bis Dornap-Hahnenfurth in Betrieb. Die Strecke von hier aus bis Wuppertal ist inzwischen stillgelegt, zum Teil abgebaut. Der zuletzt spärliche Personenverkehr von Wt-Wichlinghausen in Richtung Gevelsberg ruht bereits seit 1971.

Im Jahre 1979 wurde dann auch die Stichstrecke nach Hattingen stillgelegt; ein Alibi-Zugpaar war dort zuletzt unterwegs. 1980 verkehrten zwischen Wt-

Wichlinghausen und Lüntenbeck (Abzweig nach Wt-Vohwinkel) werktags außer samstags immerhin noch 18 Zugpaare in Form eines Akkutriebwagens der BR 5151/815. Mit dem Sommerfahrplan 1985 geschah das Unvermeidbare: es blieben nur noch zwei Zugpaare auf der Nordbahn übrig.

1991 wurde der gesamte Personenverkehr zwischen Wt-Wichlinghausen und Mettmann stillgelegt. 1992 kam es dann auch zur Einstellung des inzwischen geringen Güterverkehrs. Einher ging damit auch die offizielle Gesamtstilllegung der Strecke. Dennoch soll um 1999 ein Güterzug nochmals gesichtet worden sein; es kann sich aber auch um einen Arbeitszug im Vorfeld der Rückbaumaßnahmen gehandelt haben. Zudem gab es am 22.9.1999 eine Abschiedsfahrt von Eisenbahnfreunden mit einem Schienenbus. Die Nordbahn hat nun ihr vorläufiges Ende gefunden.

Unsere Skizze zeigt das Herzstück des Modellbahnhofs Wuppertal-Wichlinghausen. Der zweigleisige Hauptbahncharakter setzt sich konsequent durch diesen Anlagenteil fort. Die Strecke im Vordergrund führt über den Schwarzbach-Viadukt (nicht mehr Bild) in Richtung Wt-Oberbarmen/Langerfeld. Die Tieflage des Empfangsgebäudes ist ebenfalls gut auszumachen. Auf dem keilförmigen Bahnsteig findet zudem auch noch (vorbildgerecht) ein Befehlsstellwerk Platz. Das ganz vorne platzierte Abstellgleis ließe sich ganz nach Wunsch nach links hin mit einer Weiche anbinden; so hätte man zwei Bahnhofsgleise in diesem Bereich zur Verfügung. Die Fabrik im Hintergrund hat es so an dieser Stelle in Wichlinghausen nicht gegeben. Aber entlang der gesamten Trasse gab es ganz ähnliche Betriebe und man sollte auf keinen Fall im Modell darauf verzichten. Metallverarbeitende Werke, Webereien oder Färbereien könnten hier produzieren. Die Ladestraße ist großzügig eingeplant. Bockkran, Lademaß und Gleiswaage dürfen dabei nicht fehlen. In diesem Bereich misst die Anlagenbreite lediglich 80 cm. Somit sind dem Gestaltungsspielraum aufgrund der breitflächig angeordneten Gleise schon einige Fesseln auferlegt. Dennoch ergibt sich ein harmonisches Ganzes und das ist die Hauptsache. Ob es im Vordergrund noch ein Bw geben wird, steht noch nicht fest. Die Gleiszuführung dorthin ist auf jeden Fall schon einmal vorgesehen.



Grundsätzliches zur Anlage

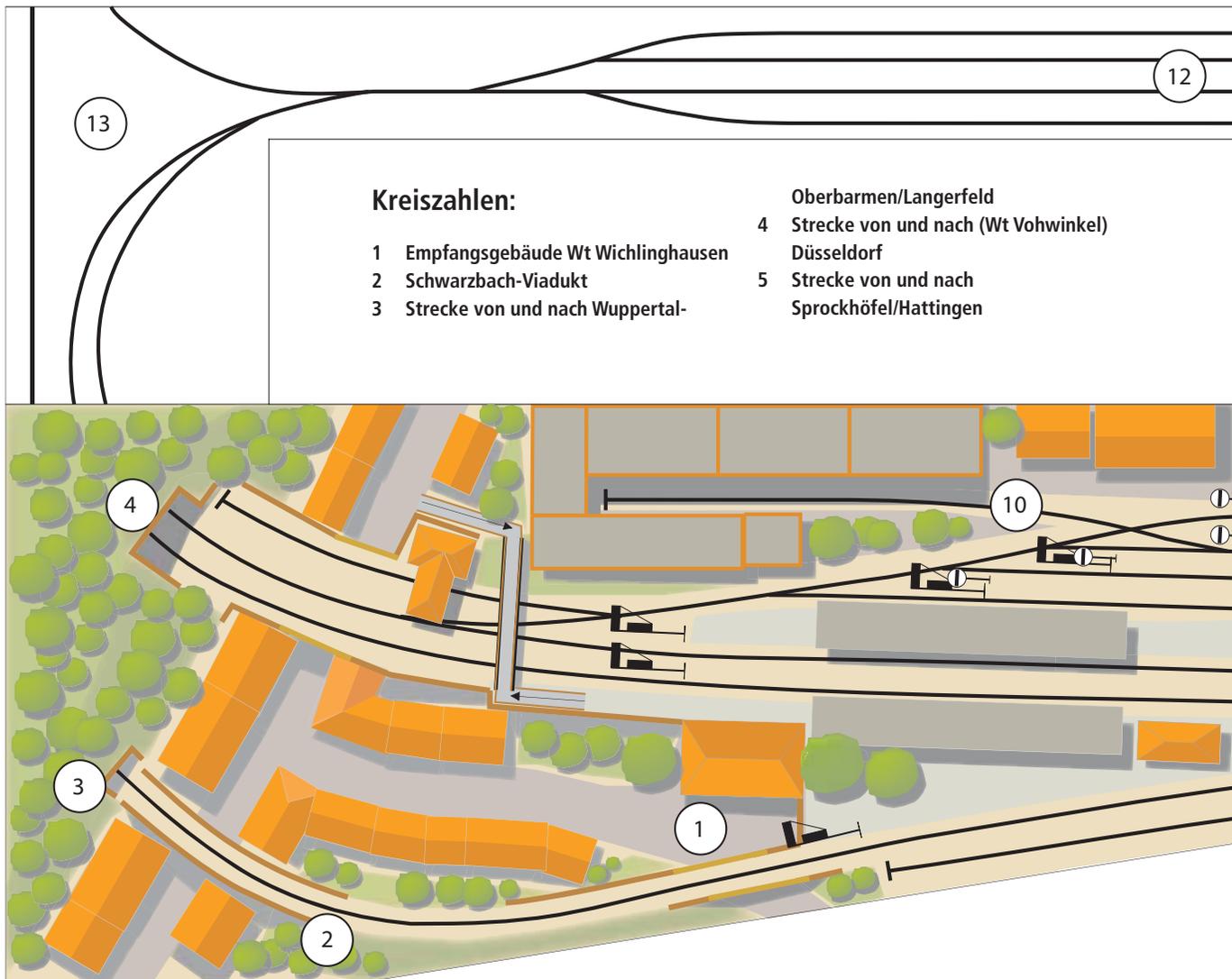
Der Entwurf stellt kein „Hirngespinnst“ dar, denn er soll im Rahmen unseres Ruhrgebietsprojekts den Übergang vom Pott zum Bergischen Land darstellen. Natürlich ist die Kompression schon recht gewagt, wenngleich auch die Streckenfortsetzungen den Örtlichkeiten des Vorbilds angenähert wurden. Sogar ein Gleisdreieck konnte integriert werden.

Schauen wir uns zunächst die Ausgangssituation an. Der Bf Sprockhöfel bildete bis dato den betrieblichen Schwerpunkt der Anlage. Von seiner westlichen Bahnhofsausfahrt zweigt

die Kleinbahn Bossel-Blankenstein ab. Im Rahmen einer EJ-Serie haben wir bereits vor einiger Zeit davon berichtet. Dargestellt sind der Bf Bossel mit einem kleinen Bw (Spurplan angenähert an den Kleinbahnhof Blankenstein), der Anschluss der Zeche Kleine Windmühle auf freier Strecke, der Tunnel „Kleine Windmühle“ und der bisherige Endpunkt „Ibachsmühle“. Innerhalb des „Bf Sprockhöfel“

befindet sich auch noch der Anschluss der Zeche „Alte Haase“ nach dem realen Vorbild in Sprockhöfel.

Die westliche Strecke durchfährt einen Tunnel; das Gleisdreieck gibt zwei Wege vor: einmal direkt über die



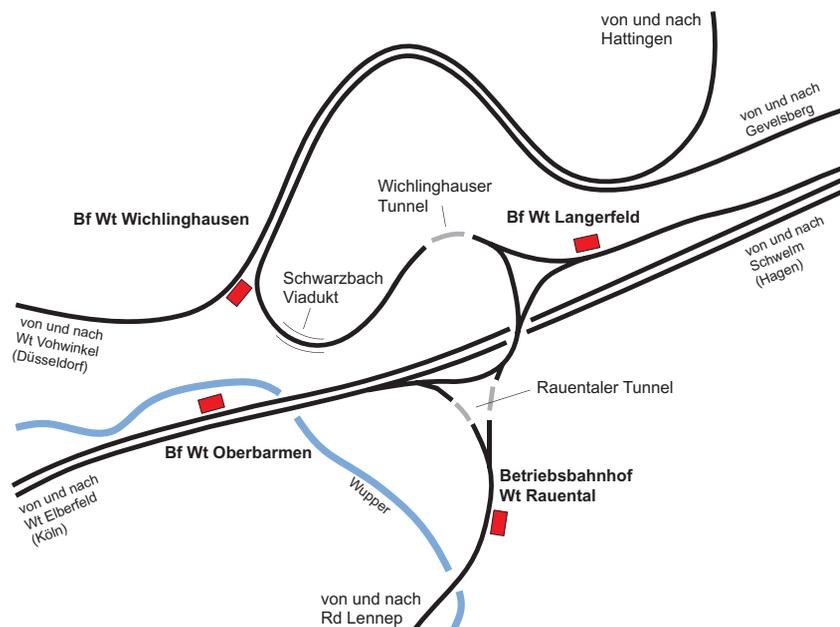
Kreiszahlen:

- 1 Empfangsgebäude Wt Wichlinghausen
- 2 Schwarzbach-Viadukt
- 3 Strecke von und nach Wuppertal-

- Oberbarmen/Langerfeld
- 4 Strecke von und nach (Wt Vohwinkel) Düsseldorf
- 5 Strecke von und nach Sprockhöfel/Hattingen

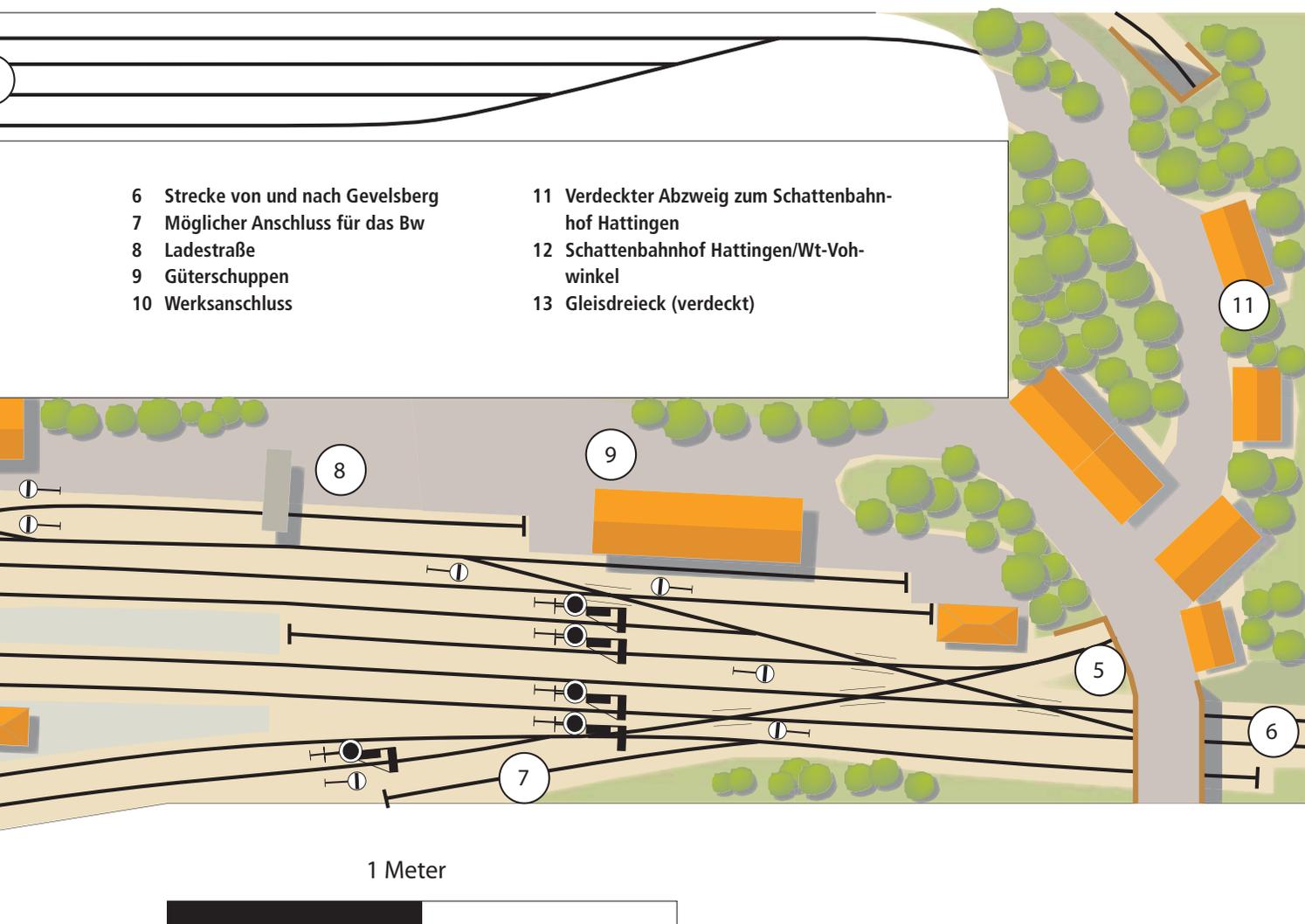
Der Modellgleisplan von Wichlinghausen macht die Fahrmöglichkeiten in diesem Knoten recht deutlich. Die Gleisgeometrie basiert auf Code-75-Material von Peco.

Unten: Die „Landkarte“ zeigt die Fahrwege um Wuppertal-Wichlinghausen. Beachtenswert dürften die Gleisdreiecke sein. Von überall nach überall sind damit Betriebsmöglichkeiten vorhanden. Zeichnungen: Rolf Knipper



(vorbildgerechte) eingleisige Verbindungsbahn (beim Vorbild von Wt-Oberbarmen) zum vorderen Teil des Bf Wt-Wichlinghausen. Dabei wird links auch das Schwarzbach-Viadukt inmitten der Stadtbebauung passiert. Im Bf Wichlinghausen nimmt der Bahnsteig nur wenig Raum ein.

Eindeutig dominiert wird der Bf Wichlinghausen von der durchgehenden zweigleisigen Nordbahntrasse. Zur Rechten enden die Hauptbahngleise in Richtung Gevelsberg allerdings an der Anlagenkante (ggf. könnte ab dort man eine Fortsetzung der Anlage planen). Der Abzweig nach Hattingen, respektive Sprockhöfel, dient als betriebliches Element. Im Tunnel verzweigt sich die Strecke nochmals, um einerseits in Sprockhöfel wieder ans Tageslicht zu kommen und um andererseits den hinter den Kulissen verdeckten Schattenbahnhof „Hattingen/Wt-Vohwinkel“ zu erreichen. Von hier aus bestehen wiederum zwei Fahrmöglichkeiten: Zum einen kann Sprockhöfel direkt



wieder – nun aber von der anderen Seite – angefahren werden, oder als Vohwinkler Züge geht es zur westlichen Bahnhofseinfahrt von Wt-Wichlinghausen. Das Gleisdreieck – es ergibt sich betrieblich unter Benutzung der Oberbarmer Strecke – lässt einen Gemeinschaftsschattenbahnhof für alle möglichen Ziele zu. Die vier Abstellgleise sind sehr überschaubar, aber mehr Raum stand halt nicht zur Verfügung. Die Länge der Teile Wichlinghausen und Sprockhöfel beträgt maximal nur 4,85 Meter. Da sollte man die Nutzlängen mit langen Weichenstraßen nicht zu sehr verkürzen.

Wichlinghausen im Modell

Alle Anlagenteile außer Wichlinghausen sind bereits fertig gestellt und geben somit auch die weitere Marschrichtung vor. Ein wenig Gehirnschmalz erforderte die Einbeziehung des Schwarzbach-Viadukts an der Oberbarmer Verbindungsbahn. Dennoch scheint es ganz gut gelungen zu sein,

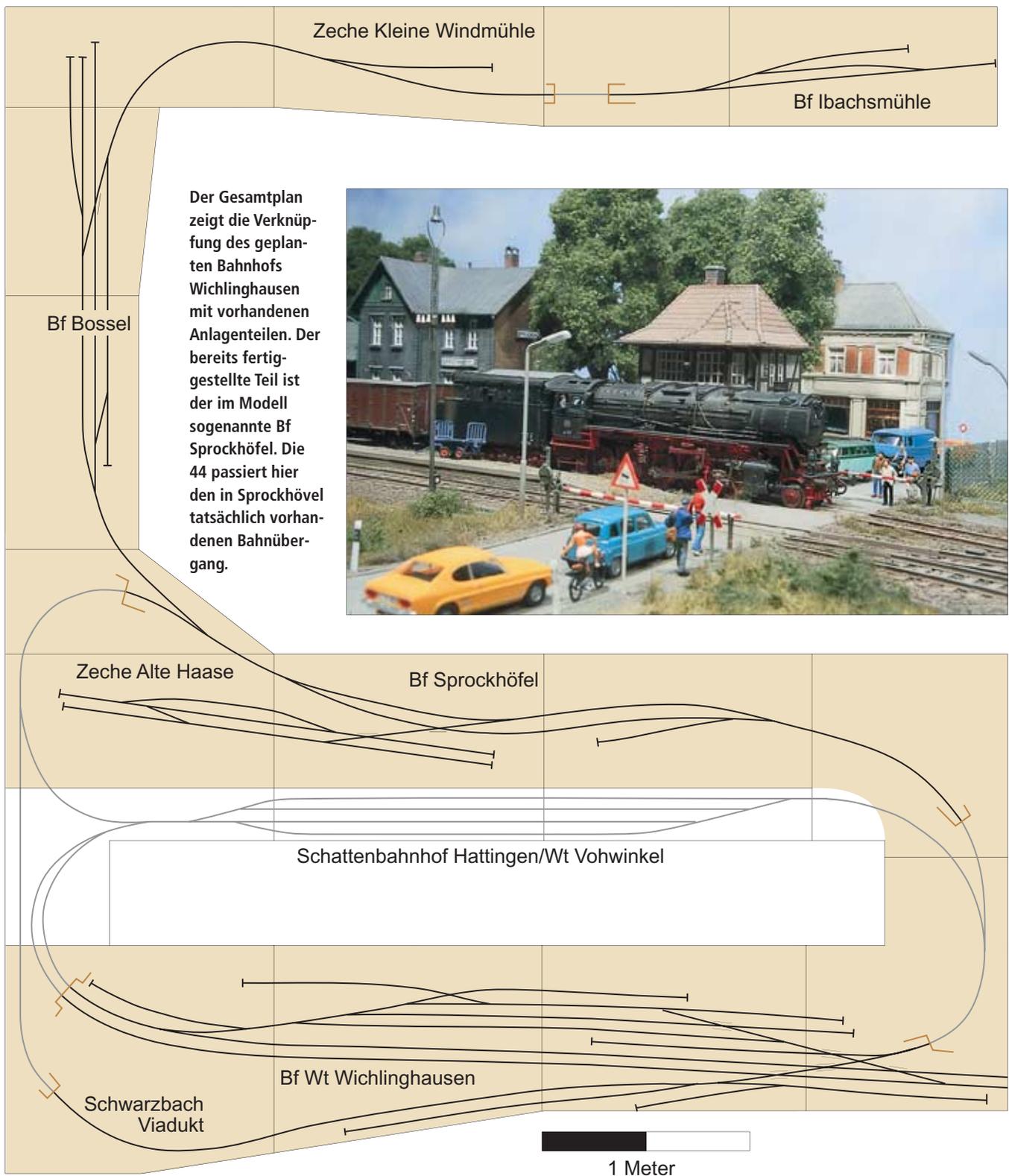
die Szenerie mit Brücke und Stadtbebauung unter einen Hut zu bekommen.

Das direkte Umfeld in Wichlinghausen sollte so gut es ging am Vorbild orientiert bleiben. Das ist nun leider nicht ganz konsequent gelungen, wie Kenner der Materie sicher feststellen werden. Dennoch soll das typische Ambiente der Nordbahn eingefangen werden. Ganz wichtig ist der zweigleisige Charakter der Hauptstrecke. Obwohl es beidseitig eingleisig (teilweise auch erst im Tunnel) weitergeht, entstand durchaus der Eindruck einer Hauptstrecke.

Bemerkenswert ist in Wichlinghausen auch der mögliche Gleiswechsel, da man von allen Bahnsteiggleisen in alle Richtungen ausfahren kann. Ein durchgängiger und strikter Richtungsverkehr ist damit dankenswerterweise nicht zwangsläufig gegeben, da die Nutzung ganz nach betrieblicher Lage erfolgen kann. Beim Vorbild lagen die Doppelgleisstrecken nach Gevelsberg und Hattingen eine ganze Wegstrecke nebeneinander. Das war aber nicht möglich, da der Platz dafür nicht ausreichte.

Zudem bestand Wichlinghausen grundsätzlich aus zwei Bahnhofsteilen. Der Personenteil mit eigenen Ausfahrtsignalen lag separat vom Güterbereich. Dieser befand sich in der Verknüpfung der beiden östlichen Strecken und besaß ebenfalls eigene Ausfahrtsignale. Die Anhäufung der Stellwerke dokumentiert diesen betrieblich besonders bemerkenswerten Aspekt. Im Grunde handelte es sich sogar um zwei Knotenbahnhöfe direkt nebeneinander! Auch dies ließ sich im Modell aus erwähnten Gründen nicht umsetzen. Es musste also versucht werden, beide Teile ineinander zu schieben und ein harmonisches Gesamtbild zu erreichen.

Die Lage des Empfangsgebäudes ist dem Vorbild nach auf Straßenniveau angeordnet. Das ursprüngliche Bauwerk wurde im Krieg vollständig zerstört und durch einen Nachkriegsbau ersetzt. Wir haben versucht, mittels eines Faller-Bausatzes das Original halbwegs wiederzubeleben. Die Zugänge zu den Bahnsteigen erfolgten durch Treppenaufgänge. Im Keil des Bahnsteigs



befand sich eines der Stellwerke. Es konnte im Plan berücksichtigt werden. Ich denke, es ist möglich, alle drei Stellwerke vorzusehen, wobei die beiden äußeren die Wärter- und das Bahnsteigstellwerk das des Fahrdienstleiters darstellen könnten.

Die Signalisierung entspricht sowie so der einer Hauptbahn. Es befinden sich bei den Ausfahrtsignalen auch stets

Vorsignale. Hier sollte auf keinen Fall das Vorbild vergewaltigt werden. Zudem sind aufgrund der relativ engen Gleismittenabstände auch Flachmastausführungen erforderlich. Weinert hat solche Modelle im Programm.

Zur Anlagenlinken befinden sich Stadtbebauungen, wie sie typisch für Wuppertal sind. In Höhe des EG wird eine Fabrik angesiedelt sein. Es kann

sich z.B. um eine Weberei oder Färberei handeln. Kibri und Piko liefern die passenden Hochbauten. Das Brückenstellwerk in direkter Nachbarschaft wäre zwar vorbildwidrig in seiner Bauausführung, aber mit dem ex-Pola-Modell „Elberfeld“ steht ein klassischer Vertreter dieser Bauart zur Verfügung.

Die beim Vorbild in Wichlinghausen vorhandene Fußgängerbrücke sollte



Die östliche Ausfahrt von Wt-Wichlinghausen in Richtung Gevelsberg und Hattingen

Ein ETA wartet auf seine Weiterfahrt in Höhe des Empfangsgebäudes. Im Hintergrund ist das Stellwerk auf dem Bahnsteig zu sehen.

Unten: Beide Bahnsteige an der Nordbahn waren sehr breit ausgeführt. Der Zugang vom Empfangsgebäude erfolgte durch die Unterführungen.

ebenfalls nicht fehlen. Damit können Reisende von der Rückseite des Bahnhofsgeländes sicheren Fußes ohne große Umwege zum Zuge gelangen.

Es gibt zudem ein durchlaufendes Gleis für Güterzüge und eine Umfahrung nebst Anschlussgleisen für die Ortsgüteranlage. Die Ladestraße ist ausreichend dimensioniert und weist einen Bockkran (Kibri) sowie eine Gleiswaage und ein Lademaß (Auhagen) auf.

In Höhe des Güterschuppens (Kibris „Münchberg“) befindet sich auch eine Kopframpe. Faller oder Auhagen haben passende Bauteile im Programm. Das Stellwerk auf dem Bahnsteig könnte das Modell „Donaeschingen“ von Faller sein. Auf der rechten Ausfahrt soll ein Modell „Cölbe“ von Kibri in Betracht kommen. Hier gilt es aus zweien eins zu machen. Wie das Vorbildfoto oben beweist, ist eine gewisse Ähnlichkeit durchaus gegeben.

Grundsätzlich gilt es, Stimmungen herüberzubringen, ohne ganz sklavisch alle Vorbilddetails umzusetzen. Die Stadtbebauung kann problemlos mit Faller-, Kibri- oder Auhagen-Modellen nachgestellt werden. Alle könnten auch in Wuppertal zu finden gewesen sein. Ab und zu sollte auch ein Fachwerkgebäude zu sehen sein. Aus dem Faller-Röntgenhaus ließe sich durchaus ein dreistöckiges Stadthaus „stricken“.

Noch ein Wort zum Gleismaterial. Im verdeckten Bereich wurde aufgrund vorhandener Bestände Roco-Line verbaut. Im neuen Teil von Wichlinghausen kommt Peco-Code 75 zum Einsatz.

Der zweiteilige ETA wird gleich den Bf Wt-Wichlinghausen erreicht haben. Die markante Fußgängerbrücke ist auch im Modellentwurf wiederzufinden.

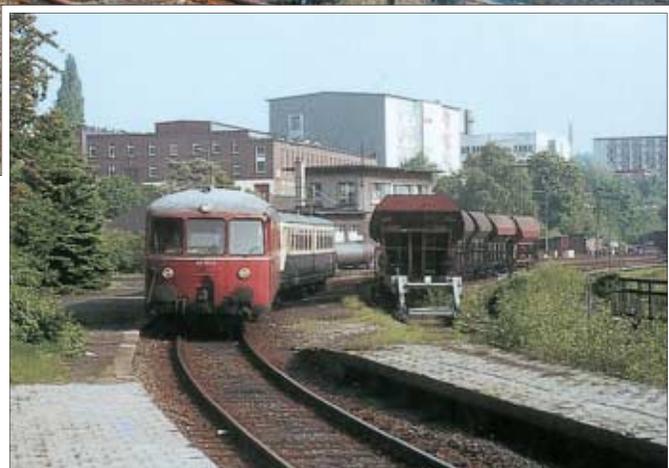


Eine Herausforderung stellte bereits in der Planungsphase der „Hosenträger“ zur Rechten dar. Aber unmöglich ist die Kombination der Peco-Elemente nicht, wenn auch einige Weichen nebst 24°-Kreuzung verkürzt und verschachtelt zusammengebaut werden müssen. Gerade diese Weichenstraße unterstützt nachhaltig den Eindruck eines Bahnknotens.

Die Bahnsteige müssen aufgrund ihrer recht unterschiedlichen Dimensionen und Anordnungen selber gebaut werden. Der keilförmige Bahnsteig unterstreicht die Streckentrennung. Gemäß dem Vorbildfoto rechts Mitte könnte man das vordere Stumpfgleis auch noch mit einer Weiche an die linke Ausfahrt in Richtung Oberbarmen/Langerfeld anbinden. Der ehemalige Mittelbahnsteig deutet auf diese Situation hin.

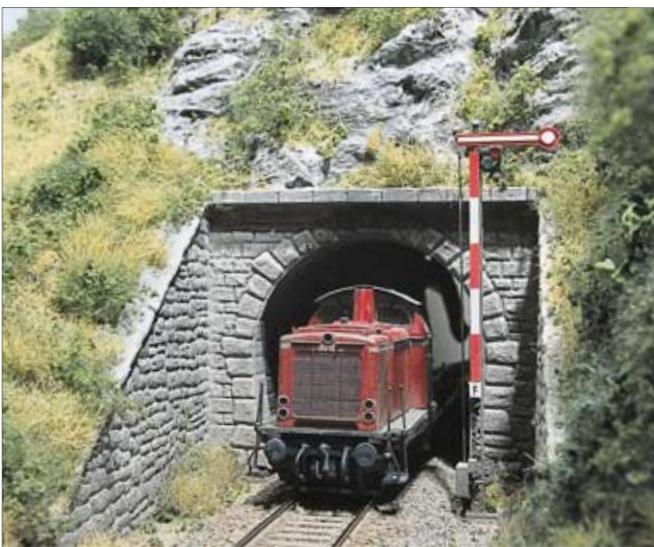
Es scheint so, dass das jetzige Abstellgleis dereinst mit einer Weiche angebunden war. Warum sonst sollte sich hier noch ein Mittelbahnsteig befinden?

Fotos: Harald Sydow



Bahnsteigidylle auf der Nordbahn; obwohl es mitten durch die Stadt geht, zeigt sich noch recht dichter Baumbewuchs.





So könnte es der-einst in Wichlinghausen aussehen: Ein VT 98 passiert die rechte Bahnhofsausfahrt.

V 100 1064 verlässt den Wichlinghauser Tunnel aus Richtung Langerfeld.

Unten: Der ETA passiert den Anschluss einer Fabrik, deren Werkslok fleißig rangiert. *Modellfotos: Rolf Knipper*

H0-Fahrzeuge der Epoche III

Von Kato stammt der ETA 150 nebst Beiwagen. Die Schienenbusse VT 95 (Fleischmann) und VT 98 (Roco, Trix) sollten nicht fehlen. Ein VT 36 für die frühe DB ist von Lemke angekündigt; man könnte aber auch einen VT 25 von Liliput vorsehen. Die 78 steht von Fleischmann zur Verfügung und dreiachsige Umbauwagen liefern Fleischmann und Roco. Für den Rangierdienst sollten eine V 36 (Weinert, Lenz) und V 60 (Fleischmann, Roco, Trix) vorgesehen werden. Den Streckendienst im Güterverkehr können die BR 50 (Roco, Fleischmann), die BR 44 (Roco, Trix) und die BR 86 (Weinert, Fleischmann) übernehmen. Die 44-er war hauptsächlich im Ganzzugverkehr (Kalk) im Einsatz. Zudem gaben die V 90 (Roco, Trix) und auch die V 100 (Fleischmann, Roco) Gastspiele auf der Nordbahn.

Güterwagen können von allen bekannten Herstellern in ganzer Bandbreite eingesetzt werden. Was natürlich fehlt, sind E-Loks; keine Wunder, denn hier gab es keine Oberleitung. Daran ist wahrscheinlich auch die Strecke letztlich zu Grunde gegangen, aber für Modellbahner kann dies auch von Vorteil sein: Man kann nach Herzenslust ohne störendes „Spinnwebewebe“ mit der Hand an- und abkuppeln; Rangieren macht eben einen großen Teil des Fahrspaßes aus – zudem wenn es sich noch um einen Bahnknoten an einer Hauptbahn handelt.

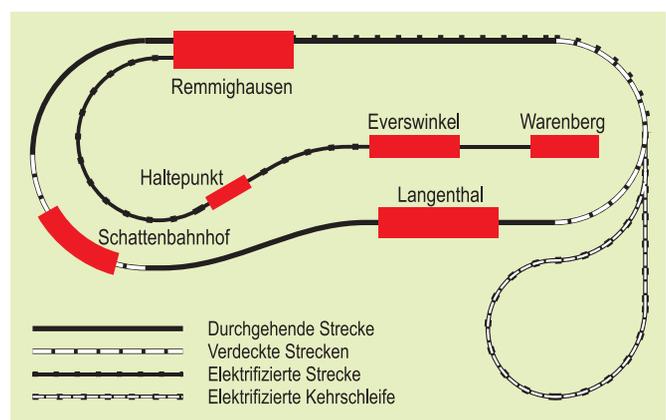
Harald Sydow/rk

Übergabebahnhof für eine elektrifizierte Stichbahn

Bf Remmighausen in H0



In einem großen Dachzimmer gibt es viele Möglichkeiten, sich mit einer Modellbahn thematisch auseinanderzusetzen. Helmut Brückner wählte ein kleines eingleisiges Streckennetz ohne konkretes Vorbild, auf dem jedoch vorbildgerecht und nach allen Regeln der Signaltechnik mit mehreren Modellbahnen Betrieb gemacht werden kann. Begleiten wir den Erbauer bei einem Besuch seines Trennungs- und Übergabebahnhofs Remmighausen.





Der Anschlussbahnhof Remmighausen ist nicht nur räumlich, sondern vor allem betrieblicher Mittelpunkt der Anlage, weil er Ausgangspunkt einer elektrifizierten Stichbahn ist. Je nach gewählter Streckenkonstellation kann die Bahnstation entweder ein Übergabe- oder Trennungsbahnhof sein. Die durchgehende Bahnlinie hat zwar den Charakter einer Hauptbahn, kann aber auch den Status einer Nebenbahn bekommen, während die beginnende Stichstrecke ebenso eine Nebenbahn sein kann wie das Streckennetz einer

Kleinbahn. So können verschiedene Betriebsszenarien nachgespielt werden, die an gemeinsamen Betriebstagen mit Freunden für Abwechslung sorgen.

Auch wenn die Strecken kein konkretes Vorbild haben, wurde auf eine vordbildgetreue und den Gleisanlagen entsprechende funktionstüchtige Ausrüstung mit Signalen geachtet. Denn die sind nicht wie auf so vielen Anlagen Staffage, sondern dienen wirklich der Signalisierung für den Betrieb im Modell. Auch wenn digital gefahren wird, fehlt jegliche Automatik. Über die Sig-

nalisierung, gemäß Betriebsvorschriften und Fahrplan, steuert der jeweilige Lok- bzw. Triebfahrzeugführer seinen Zug über die Anlage bzw. bis zum Einfahrtsignal des nächsten Bahnhofs. Dabei sind natürlich auch Vorsignale und gegebenenfalls Geschwindigkeitstafeln zu beachten.

Zurück zum Streckennetz: Die durchgehende Strecke ist ein langgestrecktes Oval, in dessen Verlauf auch der Durchgangsbahnhof Langenthal angesiedelt ist. Ein dreigleisiger Schattenbahnhof dient als „Zwischenspeicher“ zur Simulation der weiten Welt. Für Abwechslung und zusätzliche Betriebsamkeit sorgt die Strecke von Remmighausen über Everswinkel nach Warenberg, wobei Everswinkel der Betriebsmittelpunkt der Strecke ist. Elektrifiziert ist nur der Abschnitt von Remmighausen bis Everswinkel.

Remmighausen dient fast hauptsächlich dem Umsteigen der Reisenden. Wegen einer fehlenden Fußgängerbrücke fahren die Züge mit direktem Anschluss in Gleis 3 ein. Das ist hauptsächlich während des Berufs- und Schülerverkehrs der Fall. Der Güterverkehr konzentriert sich auf die Übergabe von kurzen Güterzügen bzw. Waggongruppen von und nach Everswinkel bzw. Warenberg. Die Ortsgüteranlagen sind eher bescheiden und erfordern nur ein geringes Maß an Rangierarbeiten, die hauptsächlich von der Zuglok oder von der gelegentlich vorhandenen Köf III durchgeführt werden. Die Köf ist in Everswinkel stationiert und fährt vorwiegend die Übergaben nach Warenberg. Gelegentlich kommt sie wegen kleinerer Übergaben auch nach Remmighausen.

Üblicherweise pendeln die Züge zwischen Everswinkel und Remmighausen. Lediglich der erste und letzte Zug fahren nach einem fahrplanmäßigen Halt weiter. Bis vor kurzem war das jedoch nur den mit Dampf oder Diesel bespannten Zügen vorbehalten. Eine kürzlich durchgeführte Verlängerung der Oberleitung bis zur Kehrschleife im Nebenraum erlaubt nun auch der Elektrotraktion die Weiterfahrt.

Die Gleise 1 und 2 dienen der Hauptstrecke für Zugkreuzungen und -überholungen. Die Gleise 2 und 3 werden sowohl von den Anschlusszügen benutzt, wie auch von denen, die von der Haupt- auf die Nebenbahn und umgekehrt wechseln. Gleis 4 ist den Pendelzügen Remmighausen–Everswinkel bzw. Warenberg vorbehalten.



Remmighausen

Gleisbildstellpult

Die Signalisierung des Bahnhofs orientiert sich am Vorbild. Fährt ein von Everswinkel kommender Zug nach Remmighausen auf Gleis 4 ein, so zeigt das Einfahrtsignal nicht nur Hp 2. Auf einem Extramast wird noch eine Geschwindigkeitstafel für 30 km/h senkrecht geklappt, weil die Geschwindigkeit wegen der Einfahrt in ein Stumpfgleis reduziert werden muss. Fährt der Zug in Gleis 3 ein, so bleibt die Geschwindigkeitstafel waagrecht.

Die elektrifizierte Stichstrecke nutzt in Remmighausen nur die Gleise 3 und 4 und die angeschlossenen Gleisstützen 31 und 32. Mit Elloks bespannte und nach Langenthal (Ausfahrt Richtung Westen) weiterführende Züge können nur Gleis 3 nutzen.

Gleisplan: gp

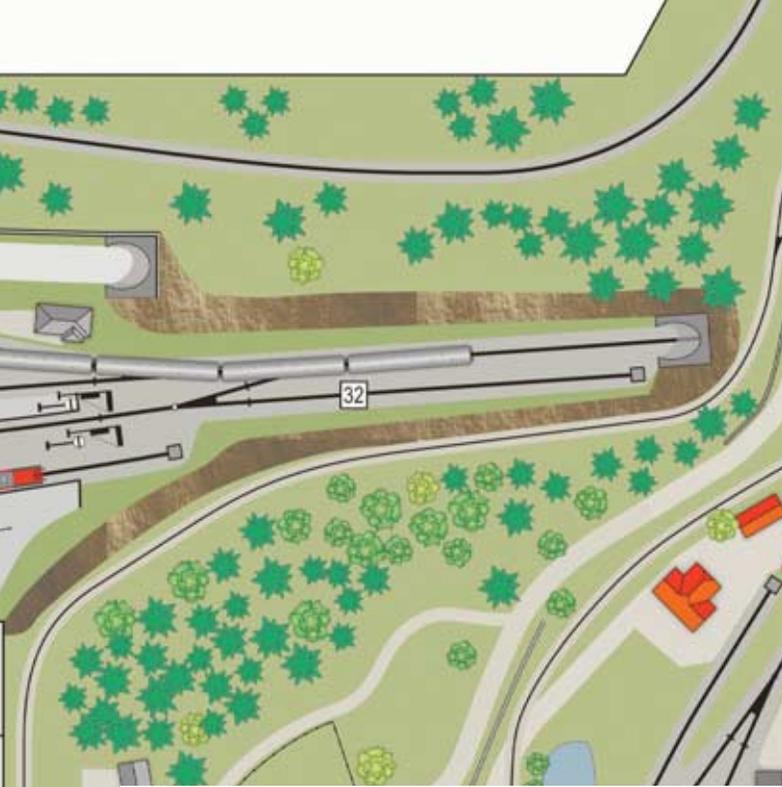
Wer mehr über die H0-Anlage von Helmut Brückner lesen und von ihr sehen möchte, dem sei die Ausgabe Superanlagen 1/2007 des Eisenbahn-Journals empfohlen.



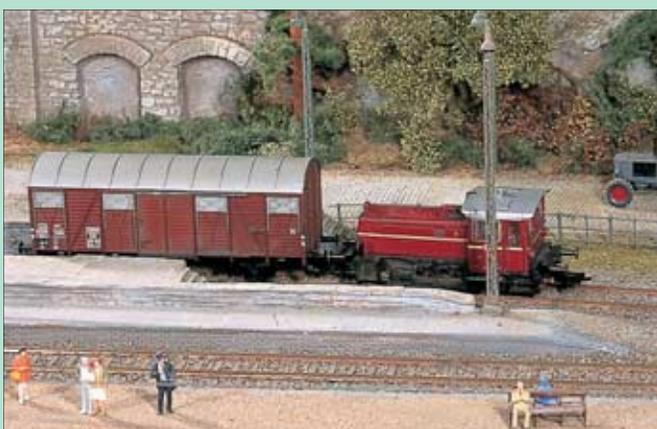
Steht keine Rangierlok zur Verfügung, müssen Streckenloks wie die E 71 zum Rangierdienst herangezogen werden.



Gelegentlich wird das Gleis am Güterschuppen gut genutzt. Ein Laster holt gerade „Von-Haus-zu-Haus“-Behälter ab.



Zweimal am Tag hält auch ein Eilzug in Remmighausen. Im Hintergrund rollte gerade eine E 71 mit ihrem Güterzug von Everswinkel kommend Richtung Remmighausen ins Bild. Fotos: Helmut Brückner



Das Freiladegleis am Empfangsgebäude ist nicht elektrifiziert und kann nur von einer Diesellok bedient werden.



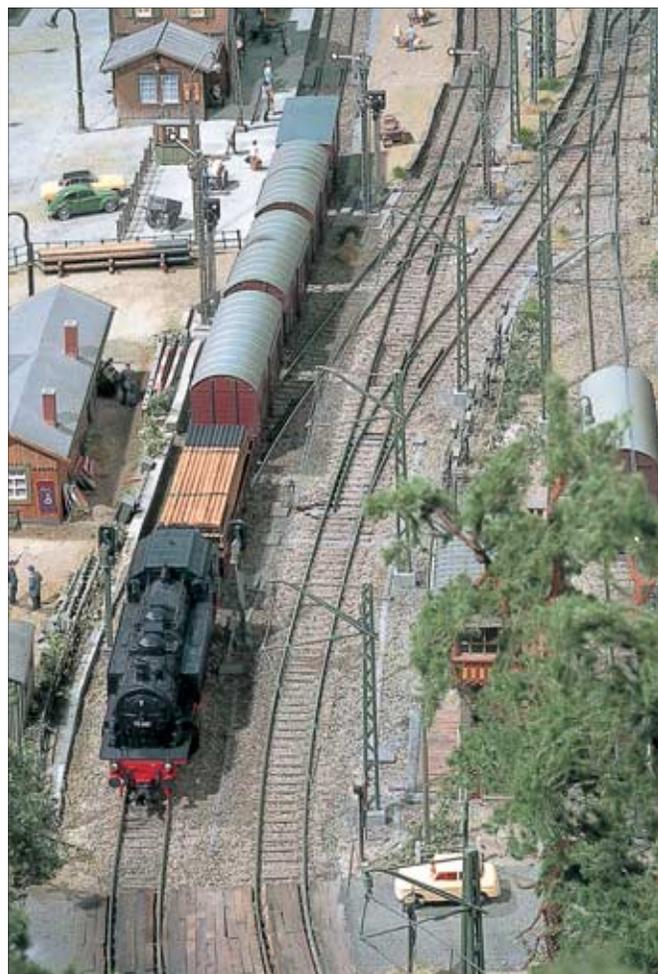
Manchmal pendelt auch ein VT 98 mit Steuerwagen auf der elektrifizierten Stichbahn. Im Hintergrund ein wartender Nahgüterzug.



Selten kommt es zu einer Begegnung des mit einer V 200 bespannten Eilzugs mit dem von Everswinkel Richtung Remmighausen strebenden Nahverkehrszug. Die Köf III muss ihre Rangierarbeit einstellen, da der Nahverkehrs zug in Kürze in Gleis 3 einfährt.

Eine BR 93 verlässt mit ihrem kurzen Nahgüterzug den Anschlussbahnhof Remmighausen. Links ist die kleine Bahnmeisterei zu sehen. Die Reisenden am Bahnsteig lassen darauf schließen, dass in Kürze ein Personenzug eintreffen wird.

Fotos: gp



Ein Güterzug für Everswinkel

Ein aus Richtung Langenthal kommender Nahgüterzug fährt auf Gleis 2 für die Weiterfahrt in Richtung Everswinkel ein. Die auf Gleis 31 wartende Köf III zieht einen für Remmighausen bestimmten Gmhs 53 ab, um ihn zum Güterschuppen des Empfangsgebäudes zu rangieren. Anschließend holt sie einen mit Schnittholz beladenen Niederbordwagen in Gleis 32 ab, der hinter dem Stellwerk beladen wurde und nach Warenberg spediert werden muss. Nun schiebt sie noch einen Gs ins gleiche Gleis an den Schuppen.

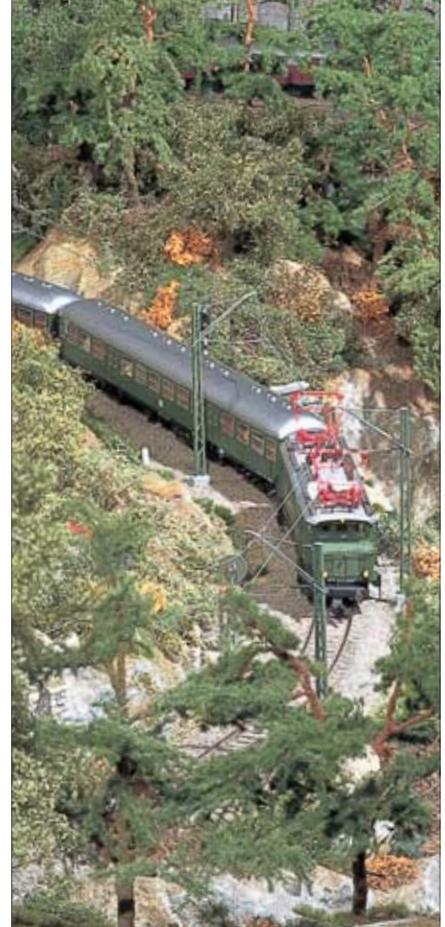
Nach diesen Rangierfahrten fährt sie zurück auf Gleis 31, da nun ein von Everswinkel kommender Schienenbus einfährt auf Gleis 4 erhält. Dieser darf ab Einfahrtsignal nur mit Tempo 30 einfahren. Erst danach bekommt der Güterzug Ausfahrt nach Everswinkel. Der Schienenbus muss noch auf einen Nahverkehrs zug warten und folgt fahrplanmäßig erst eine halbe Stunde später.

Auf seiner Rückfahrt von Everswinkel kommend fährt der Güterzug wiederum in Gleis 2 ein, da er in Remmighausen für seine Weiterfahrt kopfmacht. Die V 100 umfährt ihren Zug



Dem Lokführer der E 44 wird Hp 2 und Höchstgeschwindigkeit 30 km/h signalisiert, weil er Einfahrt in Gleis 4 hat, bei dem es sich um ein Stumpfgleis für Wendezüge und Triebwagen handelt.

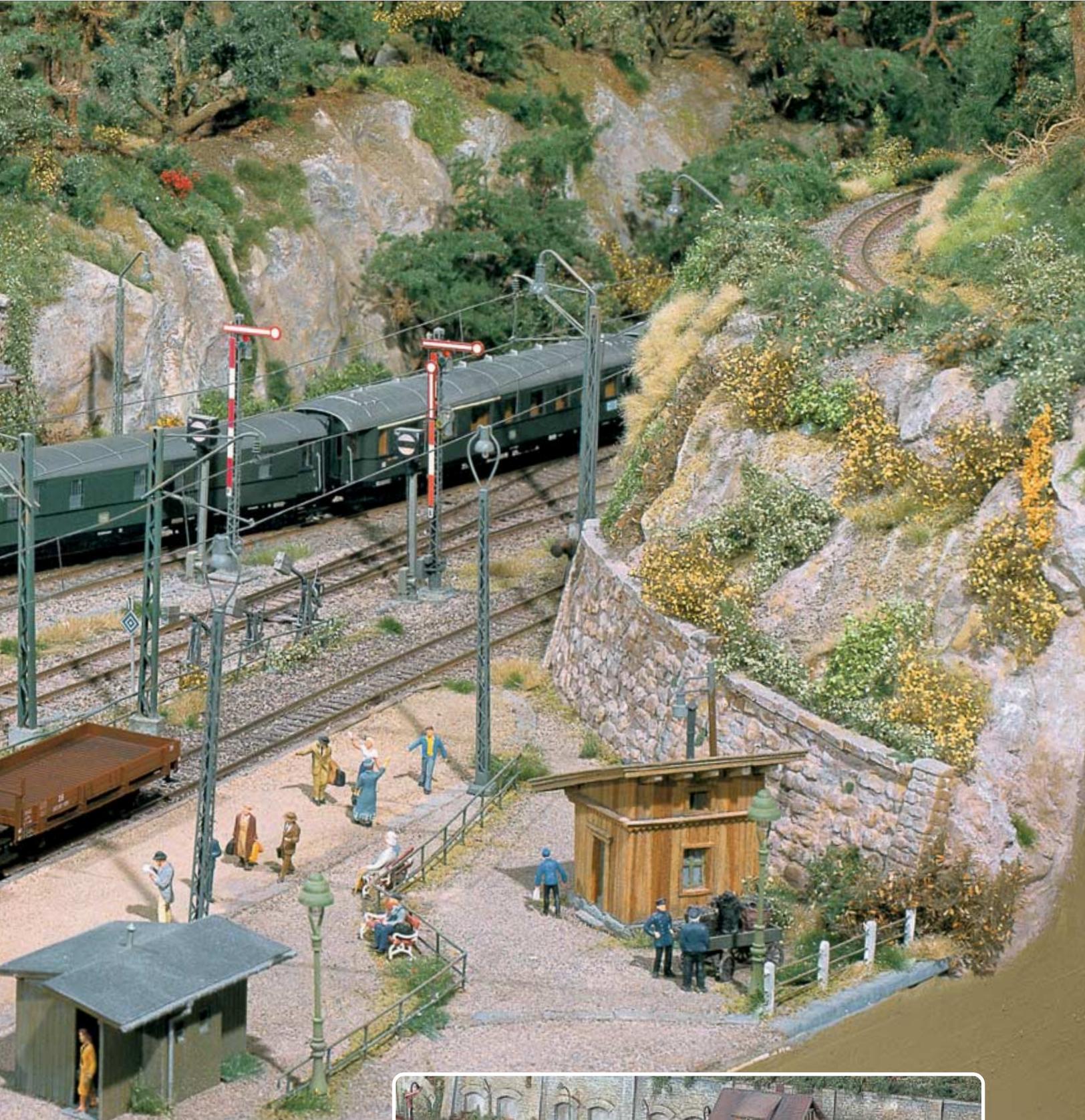
Unten: Neben dem bergwärts fahrenden Güterzug sind die beiden Vorsignale für den Bahnhof Remmighausen zu beachten. Die Hauptstrecke ist mit Lichtsignalen ausgerüstet, die Stichbahn mit Tageslichtsignalen.



Der mit einer E 44 bespannte Wendezug hat laut Vorsignal Hp 0 zu erwarten und rollt deswegen mit mäßiger Geschwindigkeit auf das Einfahrtssignal von Remmighausen zu (Bild links daneben).

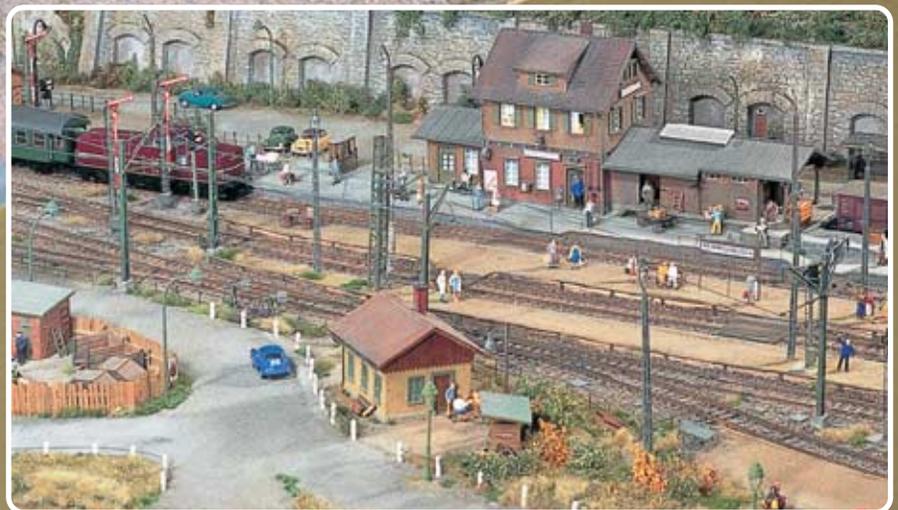






Großes Bild: Manchmal wird der täglich verkehrende Eilzug auch mit einer 18er bespannt und bringt Abwechslung. Die Köf III holt den im Gleis 4 abgestellten Flachwagen ab, um ihn dem nächsten Nahgüterzug beistellen zu können. Foto: gp

Ein seltener Gast ist die V 80, die gelegentlich im Umlauf der V 100 einen Nahverkehrszug befördert. Foto: Helmut Brückner





Altenbeken, Bebra, Würzburg, Hannover ...

Kurse, Wagen, Knotenpunkte

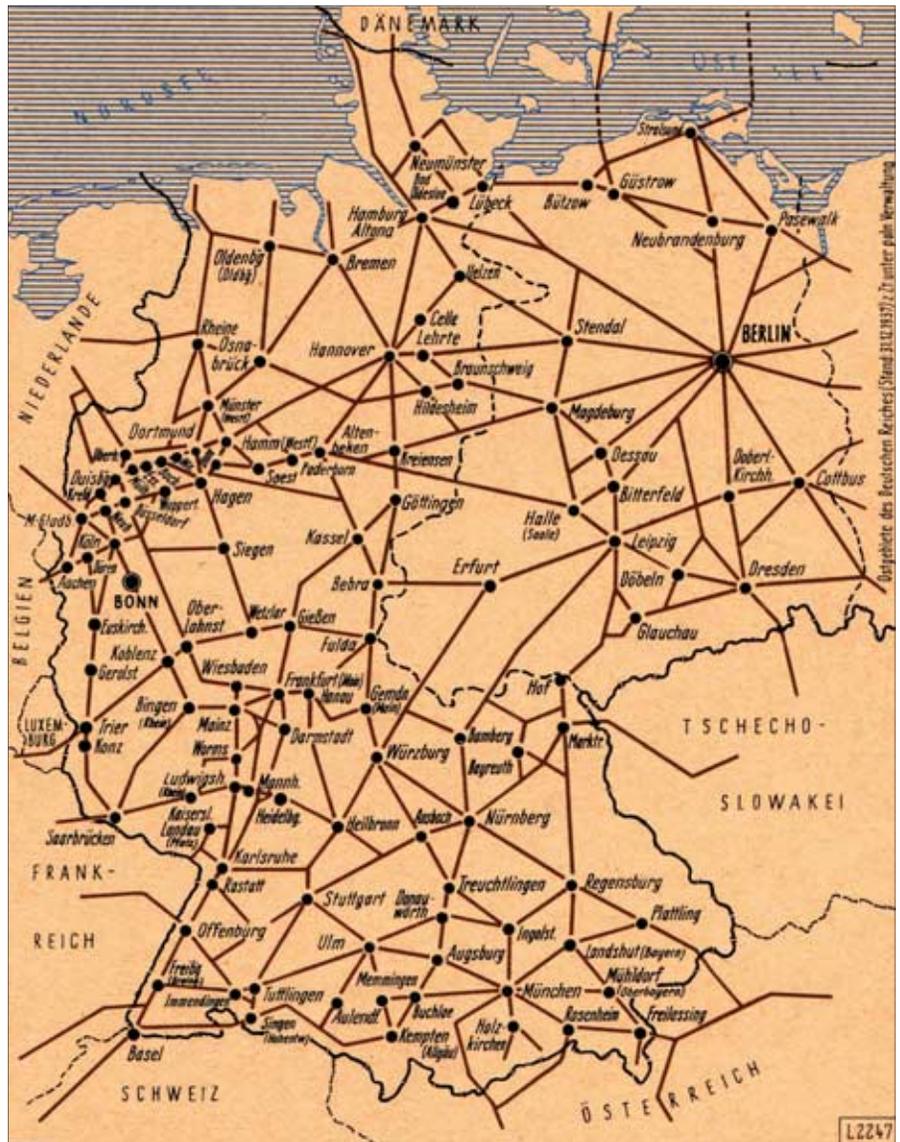
In das Konzept der aktuellen Bahn passt er nicht mehr – der Kurswagen, der in den Epochen I-IV ebenso selbstverständlich zum Bahnbetrieb gehörte wie etwa der Nahgüterzug. Das personal- und zeitintensive Rangieren rangiert heute an hinterer Stelle – Anlass genug für einen Rückblick von Michael Meinhold.

Altmeister Rolf Ertmer wusste schon, warum er den Knotenpunkt Altenbeken zum Vorbild für seine legendäre H0-Anlage „REPA-Bahn II“ wählte: Nicht nur, weil das Original praktisch vor der Haustür lag, sondern vor allem, weil hier der Eisenbahnbetrieb so richtig brummte. Hier trafen sich am frühen Vormittag Eil- und D-Züge aus Ost und West, Nord und Süd und begannen „das große Tauschen“: Kurswagen wurden einzeln oder gruppenweise umgestellt, Postwagen abgezogen und angesetzt, Zuglokomotiven gewechselt – Bahnbetrieb pur, der sich am späten Nachmittag mit den entsprechenden Gegenzügen wiederholte.

Nun ist freilich die Umsetzung eines solchen Knotenpunkts in eine H0-Anlage nicht zuletzt eine Platzfrage – wie sie Rolf Ertmer durch seine ganz besondere Art der „compressive selection“ kongenial gelöst hatte. Doch hier und heute soll es uns weniger um die genaue oder angenäherte Nachbildung derart prominenter Knotenpunkte wie eben Altenbeken, Bebra, Würzburg oder Hannover gehen, die selbst einem MiWuLa seine Grenzen zeigen dürften (oder, Freddy ...?). Vielmehr wollen wir verfolgen, wie diese Knotenpunkte durch bestimmte Zugläufe miteinander verknüpft waren, deren Kurswagen-Übergänge nicht zuletzt eine fahrplan-

Beistellen eines Verstärkungswagens in Göttingen, 17.2.1950: In der frühen Epoche III dokumentierte die DB mit solchen Aufnahmen stolz den eigenen Betrieb.
Foto: Bustorff/Archiv M. Meinhold





Knotenpunkt Altenbeken, 11.3.1967: Die Kurswagen München–Osnabrück (Bm, Bm, ABm und Bcm) des auf der Südseite eingelaufenen E 387 Bebra–Osnabrück werden von 01 229 des Bw Hannover vorgezogen und auf die mit dem Gegenzug E 388 kommende Gruppe Dy, By und Bn gestellt. Dann setzt E 387 seine Fahrt über Herford–Bünde nach Osnabrück fort. Der vordere Zugteil des E 387 fährt als E 687 weiter nach Rheine (mit Bn und ABn nach Duisburg und Postm nach Münster). Foto: Jürgen A. Bock

„Hauptknotenpunkte des Personenverkehrs“ zeigt diese Karte im 1957 erschienenen Lehrbuch „Verkehrsgeographie“ – noch samt Vorkriegs-Relationen wie Erfurt–Stuttgart.

Der Reihungsplan des E 387. Die im Foto gezeigte Kurswagengruppe München–Osnabrück ist gelb hervorgehoben. Sie gelangte mit D 347 München–Düsseldorf nach Würzburg, wo sie in D 487 Würzburg–Hamburg–Altona übergang, um in Bebra auf E 387 zu wechseln. Pläne/Karte: Archiv M. Meinhold

E 387 1. 2. Süd Bebra (7⁰¹)–Kassel–Altenbeken–Herford–Bünde–Osnabrück (11⁹⁸)
 † bis Kassel * 102% 500 t, ab Altenbeken 300 t

	♣ ab Bebra u Altenbeken	☽ Kassel-Altenb	
a)	Bm 22+ (Mü-)Bebra–Osnabrück	487 388 Mü	<u>2486</u> 2485
	Bm 21 (") " "	" " "	2425
	ABm 20 (") " "	" " "	"
1)	Bcm 19 (") " "	" " "	2424
	Bn " –A'beken(–Duisb)	388 687	10623
	ABn " " (")	" " "	"
	ABn " " (–Rheine)	189 " "	05010
	Bn " " (")	1618 " "	05014
	Bn " " (")	1620 " "	"
	Dm " " (")	388 " "	"
ns)	Postm Kassel– " (–Münster)	388 " "	Ksl 1380
	By Altenbeken–Osnabrück	482 " "	421
	By " " "	388 388	21519
2)	Dy " " "	" " "	"

♣ ab Kassel

a) Fr/Sa—So/Mo, tgl. 27./28. VI.—26./27. VIII., sonst F

1) Liegestrecke München–Kassel
 2) 5010 W_{ns} 4m² (1 Achse) Altenbeken–Herford



E 374 fährt am 11.3.1967 in Altenbeken ein. Die hinter der Zuglok laufende Dy, By und By gehen auf den Gegenzug E 373 über; die Wagen dahinter (ABn, 2 Bn, Postm) werden auf die Südseite vor die mit E 474 aus Münster gekommenen Wagen überstellt. Dann macht sich die ganze Fuhre in entgegengesetzter Richtung auf den Weg nach Kassel-Fulda (großes Bild). Fotos: Jürgen A. Bock

Im Reihungsplan des E 374 ist die in Altenbeken kopfmachende Wagengruppe Osnabrück-Fulda gelb hervorgehoben.

E 374		Osnabrück (7*6)-Bünde-Herford- <u>Altenbeken</u> -Kassel-Fulda(13 ⁰¹)			
1. 2.		ab Kassel ** 106 % 300 t, ab Herford 350 t, ab A'beken 400 t			
Süd					
↑ ab Osnabrück					
a	Dy	Osnabrück- <u>Altenbeken</u>	373	373	21517
	By	" "	" "	" "	" "
	By	" "	" "	" "	" "
	ABn 5	" - <u>Fulda</u>	" "	" "	Mst 2620
	Bn 4	" "	" "	" "	" "
	Bn 3+	" "	" "	" "	" "
W ^{ns}	Postm	(Osnabrück-)Herford-Kassel	15322	387	10 44
↑ ab Altenbeken					
W ^{ns}	Postm	(Osnabr-)Herford-Kassel	15322	387	10 44
	Bn 3+	Osnabrück-Fulda	373	373	Mst 2620
	Bn 4	" "	" "	" "	" "
	ABn 5	" "	" "	" "	" "
	ABn 6	(Münster-)A'beken-	474	" "	2560
	Bn 7	(") " "	" "	" "	" "
	Bn 8	(") " "	" "	" "	" "
	b) Bn 9	(") " "	" "	" "	" "
	1) BDm 10+	(") " "	" "	" "	" "
↓ ab Kassel					
a)		nicht 25. XII., 25., 26. III.			
b)		bis 2. XI., 15. XII.-14. I., ab 15. III., sonst Bd			
		1) 19/905 ^{ns} 4 m ² (1 Achse) Kassel-Bebra			



Um 9.57 Uhr wird 01 1084 des Bw Kassel mit dem E 374 aus Gleis 102 auf der Südseite des Bahnhofs Altenbeken abfahren, 11.3.1967. Gemäß dem Reihungsplan folgen der Lok der Postm, zwei Bn und ein ABn (im Plan gelb markiert) sowie die mit E 474 aus Münster gekommenen Silberlinge samt BDM.



Knotenpunkt Bebra, 1.10.1966: 01 534 (Bw Erfurt P) holt den mit D 200 Leipzig–Frankfurt/M nach Bebra gekommenen B-Wagen der DR, um ihn auf den Gegenzug D 199 zu stellen. Weil der Wagen im (grenzüberschreitenden) RIC-Verkehr läuft, trägt er zwei Laufschilder. Das ...

D 5 Mannheim (7.48) –Darmstadt–Frankfurt (M)–Bebra (10.54/11.07)–Gerstungen
 1. 2. (11.30/48) (–Erfurt–Halle)–Berlin **Stadtbahn** (20.08)
 Süd

↙ bis Bebra ** 102% 500 t, ab Frankfurt 600 t, ab Gerstungen 400 t

▲ ab Mannheim u Bebra

AB	42	(Paris→) Mannheim–Berlin (→Warsz)	1117	121	SNCF 5056	341
ABüm	40	(„) „ „	„	6	Bln 4431	245
Büm	39	(„) „ „	„	„	„	„
1) Büm	38	(„) „ „	„	„	„	„
Büm	12	„ „	50006	„	Ffm 381	1481
BRm	11+	Frankfurt– „	6	„	„	306 1481r
BDüm	10+	„ „	„	„	„	„ 1481
Büm	190	(Roma→) „ „	211	„	Bln 4435	2426
					FS 5270	

▼ ab Frankfurt

1) Abt 2 Paß u Zoll ab Fulda, Abt 9 Kb
 Abt 6 Dst ab Ffm

... gilt auch für den SNCF-Kurswagen Paris–Warschau, den wir hier an der Spitze des D 5 Mannheim–Berlin Stadtbahn am 1.10.1966 pünktlich um 11.07 Uhr in Bebra abfahren sehen. Darüber der Reihungsplan des Zuges, der dank der kombinierten Sitz-/Speisewagen BRm bzw. Sitz-/Gepäckwagen BDM mit insgesamt acht Wagen nicht allzu lang ist.

Fotos: Jürgen A. Bock





An einem frühen Sommermorgen des Jahres 1959 rollt E 18 05 mit F 52 Oostende-Wien-Express über die Vilsbrücke bei Vilshofen. Hinter der Lok laufen gemäß Reihungsplan (gelb markiert) DSB-AB Kobenhavn-Wien und CIWL-WLAB, DB-ABüm und -Büm Hamburg-Altona-Wien.

Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold

Der Reihungsplan zeigt, dass die gelb markierte Kurswagengruppe in Würzburg aus dem D 88 übernommen wurde. Drei der Wagen (Umlaufnummern Hmb 961 und 968 sowie CIWL 9756) sehen wir im Reihungsplan des Gezuguges D 87 auf der rechten Seite.

Kurswagen-Umstellung – damals: Trennen und Verbinden der Faltenbälge, der Kupplungen und der Bremsluftschläuche sowie das Anbringen des Schlussignals erfordern Zeit und Personal. Foto: Archiv Michael Meinhold



technische und betriebliche Logistik ganz besonderer Art erforderten. Diese im Bild aufzuzeigen ist naturgemäß nicht ganz einfach – erfolgten doch die meisten Kurswagen-Wechsel während der Nacht- oder frühen Morgenstunden und riefen dabei – wie überhaupt – die wenigsten Eisenbahnfotografen auf den Plan. In der Kombination mit Reihungsplänen und Zugaufnahmen lässt sich dieses spannende – und mittlerweile fast komplett Vergangenheit gewordene – Kapitel der Betriebsgeschichte dennoch anschaulich nachvollziehen.

Zum Glück gibt es von dem traditionellen Lauf der Wagengruppe München-Osnabrück im D 347/D 487/E 687

F 52 Oostende-Wien-Express

1. 2. West (London-) Oostende (16.55)–Bruxelles-Liège (G)–Aachen (20.52/21.10)–Köln–Bonn–Mainz–Frankfurt (M)–Nürnberg–Passau (6.55/7.28)–Wien Westbf (11.15)

⚡ ab Köln ** 104% 600 t, ab Köln 400 t, ab Würzburg 600 t

A) Sommerabschnitt

▲ ab Aachen und Frankfurt

Post 4	Oostende–Köln		51	51	10	318	702
Bd B 69	"	"	"	"	Köln	2852	"
1) AB 68	"	" (-Innsbr)	"	708	SNCB	7802	"
B 67	"	" (")	"	"	"	"	"
2) Bcüm 66	"	" (")	"	"	Köln	2602	"
a) Bcüm	"	" (")	651	"	"	"	"
			261	"	"	"	"
Post 4	Frankfurt–Würzburg (–Nür)		3001	1400	12	15	
WR	Passau–Wien		51	51	CIWL	–	
AB 103	(Kobenh–) Würzburg–	"	88	"	DSB	8031	1641
WLAB 3	(Hmb-Alt–)	"	"	"	CIWL	9756	2073
ABüm 170	(")	"	"	"	Hmb	958	"
Büm 169	(")	"	"	"	"	961	"
WR	Oostende–Koblenz		51	"	CIWL	9607	703
3) Pws	–Wien		"	"	SNCB	7800	811
B 64	"	"	"	"	ÖBB	8806	"
AB 63	"	"	"	"	"	"	"
4) Bc 62	"	"	"	"	"	"	"
WLAB 1	"	"	"	"	CIWL	9716	"
AB 61	"	–Aachen (–Berlin)	"	519	SNCB	7801	701
✓ 5) Büm 3	Aachen–Passau		"	303	Reg	4758	"
WLAB 466	Köln–		"	51	DSG	6631	"

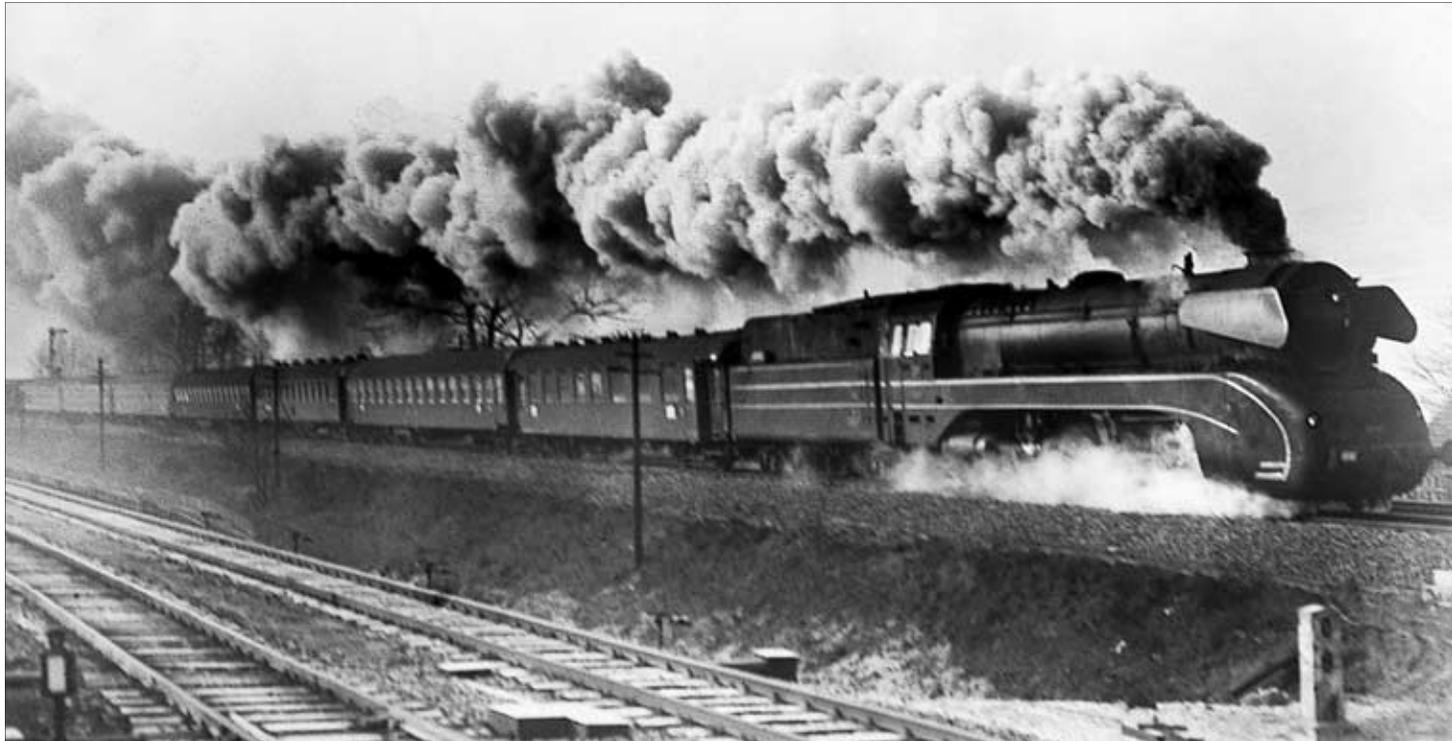
F 211 Italien-Skandinavien-Express

1. 2. Süd Roma (8.50)–Basel SBB–Basel Bad Bf (0.13/44)–Heidelberg–Frankfurt (M)–Bebrt–Hannover–Lübeck–Grossenbrode Kai (14.03/40)–Gedser–Kobenhavn (19.49)

⚡ bis Ffm ** 104% 600 t

ab Basel SBB

WR	Bebra–Grossenbrode		1603	82	DSG	6153	
WLAB 408	(Chur–) Basel SBB–	"	198	212	"	6521	2266
AB 104	(")	" –Kobenhavn	"	759	SBB	9262	1573
WLAB 3	"	"	"	"	CIWL	9750	1571
WLAB 2	Milano–		73	"	"	9751	1575
1) Pws	Roma–		"	"	FS	8431	1577
WLAB 1	" –Stockholm		"	"	CIWL	9753	1861
2) B 101	" –Kobenhavn		"	"	FS	8431	1577
B 102	"	"	"	"	DSB	8022	"
A 100	"	"	"	"	FS	8431	"
AB 164	" –Hann (–Hmb-Alt)		"	87	Hmb	967	2351
▲ B 11*	Basel Bad Bf– (")		212	"	"	1031	
▼	ab Frankfurt (M)						



Mit D 87 dampft 10 001 am Vormittag durch Celle, 1961. Hinter der Lok der in Hannover aus F 211 übernommene AB Roma–Hamburg–Altona (im Reihungsplan grün markiert) sowie die in Würzburg aus D 51 gekommene Gruppe Büm, WLAB und ABüm Wien–Hamburg–Altona (gelb markiert); dahinter der in Bebra eingestellte BRm und der Zugstamm München–Hamburg–Altona.

Der Reihungsplan des D 87 mit den in den Knotenpunkten Würzburg und Hannover eingestellten Kurswagen. Aufmerksame Leser werden feststellen, dass auf dem Foto die Position von ABüm und WLAB vertauscht ist.

Am 5.9.1958 zieht 01 1105 (ja, die mit der Schlotkrempe) den F 211 bei Kreiensen nordwärts. An 2. Stelle hinter der Lok gemäß dem Reihungsplan links daneben der in Hannover auf D 87 übergehende AB mit der Nummer 164 (Umlauf Hmb 967, grün markiert). Der B-Wagen 11* ist 1959 bzw. 1961 nicht mehr dabei. An 6. Stelle der U-Hansa der CIWL. Fotos: Carl Bellingrodt/Archiv M. Meinhold

D 87 München (23.43)–Augsburg–Nürnberg–Würzburg–Bebra–Hannover–Hamburg–Altona (13.04)
1. 2. Süd

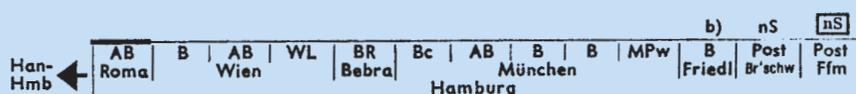
⚡ bis Würzburg ** 108% 600 t, ab Krei 550 t, ab Han 600 t
ab Hannover

	AB	164	(Roma→)	Hannover–Hmb–Alt	211	276	Hmb	967	2351
	Büm	169	(Wien→)	Würzburg–	„	51	88	„	961 2073
	ABüm	170	(„)	„	„	„	90	„	958 „
	WLAB	5	(„)	„	„	„	88 CIWL	9756	„
	BRm	14		Bebra	„	1603	„	Ksl	2521
1)	Bcüm	6		München–	„	88	90	Mü	3976
	ABüm	7		„	„	„	„	Hmb	960
2 Kb	Büm	8		„	„	„	„	„	959
	Büm	9		„	„	„	„	„	„
	MPw			„	„	„	„	„	1053
b)	B		(Friedl→)	Göttingen–	„	4501	80	Han	1670
nS	Post 4		(Braunschw→)	Hannover–	„	504	5314	16	101
DS	Post 4		(F(m→)	„	„	3025	5314	16	20
						23025			

a) 14./15. VI.—20./21. IX.

b) DS bis 20. VI. u. ab 27. IX. Friedlandverkehr

*) Liegestrecke München–Göttingen



mit Übergängen in Würzburg, Bebra und Altenbeken ebenso Bahnhof-Aufnahmen wie vom E 374 Osnabrück–Fulda, der – ebenfalls im Knotenpunkt Altenbeken – Richtung und Reihung wechselte. Nicht ganz einfach war hingegen die bildliche Dokumentation der mehrfachen Verknüpfung so prominenter Kurswagen-Träger wie F 51 Wien-Oostende-Express, F 211 Italien-Skandinavien-Express und D 87 München–Hamburg–Altona. Dass Letztere frühmorgens in Bebra auch Speisewagen beigestellt bekamen, ist als Service ebenso passé wie die Tatsache, dass diese (s. Spezial 70, S. 42) per Personenzug von und zum DSG-Stützpunkt Kassel überführt wurden ... mm

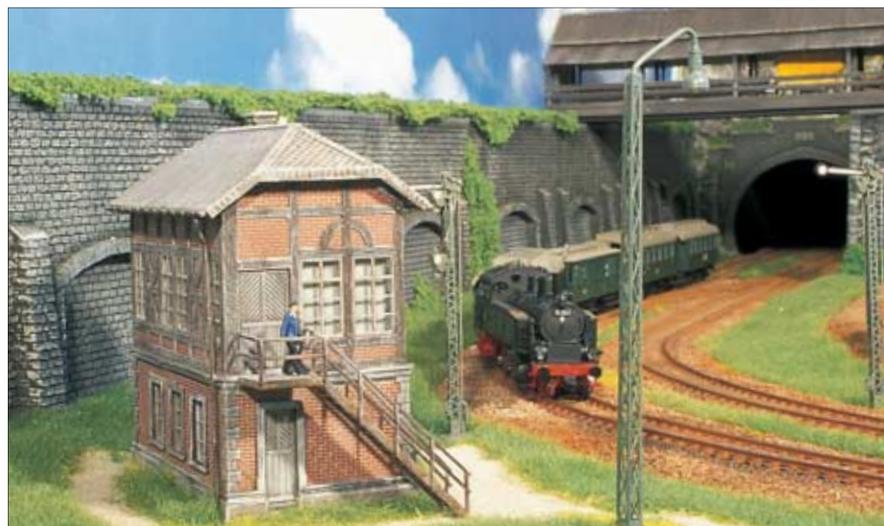


Ein „strategischer“ Knoten

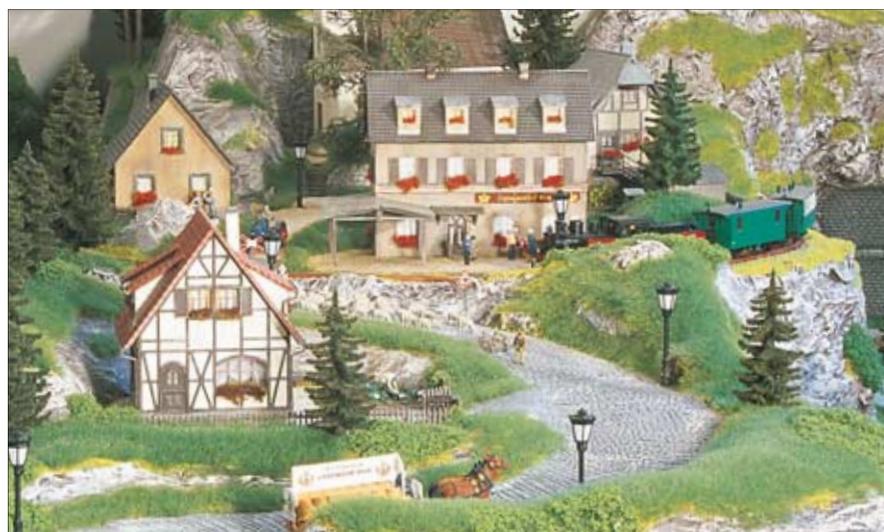
Umsteigen in Hasenhausen, bitte!

Eisenbahnknoten müssen nicht groß sein oder durch eine Überfülle an Gleisen auffallen. Manchmal reichen für einen abwechslungsreichen Anlagenbetrieb einige wenige Gleise aus, wenn das Konzept stimmt. Matthias Fröhlich zeigt anhand der neuesten von ihm gebauten Anlage, wie aus einer beschaulichen Nebenbahn durch einen Knotenpunkt umfassende Spielmöglichkeiten geschaffen werden können. Im Sinne der Definition verkörpert Hasenhausen den kleinsten möglichen Eisenbahnknoten.

Im Oktober 2006 wurde ich gebeten, auf einer schon vorhandenen Grundplatte eine digitalisierte Modellbahnanlage mit einem Verkehrsknoten aufzubauen. Hierbei sollte natürlich auch die Landschaft nicht zu kurz kommen. Darüber hinaus war es erforderlich, vor Ort zu bauen, da der Anlagenunterbau schon fest mit den Wänden des Hobbyraumes verbunden war. Und um jede Möglichkeit einer schnellen Aufgabenlösung zu vermeiden, war nicht nur das Anlagenbrett in massiver Bauweise erstellt, sondern zusätzlich unter einer Dachschräge platziert, die nicht mit einer Hintergrundkulisse versehen werden sollte. Die Bauzeit musste trotz aller Schwierigkeiten möglichst kurz ausfallen, da der Raum auch anderweitig genutzt wird. Bei den konkreten Anla-



Nicht untypisch für die Bahn: Obwohl der Bahnhof leer ist, erhält der Personenzug keine Einfahrt. Manchmal reißt erst ein deutlicher Achtungspfeiff den Fahrdienstleiter aus der Lethargie. Bild links: Der Eisenbahnknoten in seiner Gesamtheit. Während die Diesellok relativ moderne Umbauwagen am Haken hat, bestehen die beiden anderen Züge aus altem Wagenmaterial. Direkt durch den kleinen Ort „Hasenhausen“ fährt die Schmalspurbahn mit ihrer Hf 110 – doch ihre besten Tage hat die Privatbahn schon lange hinter sich.



genwünscht wurde ich zusätzlich noch mit einem geforderten Verzicht auf Flexgleise konfrontiert. Mit diesen Punkten im Programmheft ging es an die Planung der Anlage.

Anlagenthema

Bei den geforderten Parametern stellte sich zunächst die Frage, um welche Art von Knotenpunkt es sich handeln und in welcher Umgebung und Epoche das Geschehen stattfinden sollte. Nach vielen Überlegungen wurde folgende Konzeption für die Anlage bestimmt: Eine ehemals für strategische Überlegungen bedeutsame zweigleisige Bahn in einem Mittelgebirge folgt – in der Epoche III – einem fiktiven Tal und besitzt in dem Bahnhof Hasenhausen – der übrigens

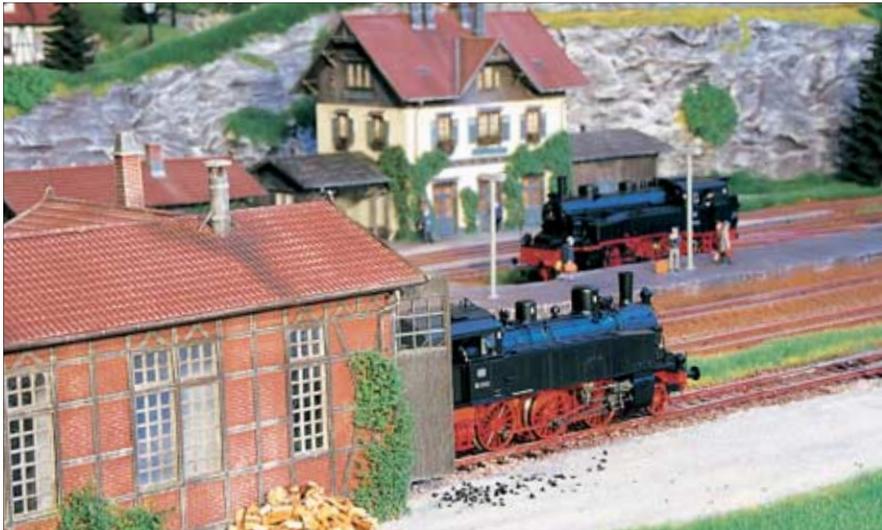
seinen Namen den hasenbegeisterten Kindern des Auftraggebers, Constanze und Cornelia, verdankt – Umsteigemöglichkeiten zu einer Lokalbahn, die in ein durch eine Steigungsstrecke angedeutetes Nebental führt.

Auf einem Anlagenschenkel dominiert hierbei die Landschaft mit einem Jagdschloss als zentralem Blickfang, auf dem „Betriebssteil“ sind der Bahnhof mit einer Versorgungsstelle für die Dampfloks und eine kleine Siedlung untergebracht. Der Bahnhof liegt in einer weitgeschwungenen Kurve, wie auch bei dem gesamten Gleisplan trotz des „verbotenen“ Einsatzes von Flexgleisen versucht wurde, die Bahnlängen dem natürlichen Verlauf der Berg- rücken möglichst nicht vollkommen starr folgen zu lassen. Durch die Nut-

zung größerer Radien und einer Überhöhung in den Kurven wird der Nachteil der nichtvorhandenen flexiblen Gleisen relativiert.

Betriebskonzept

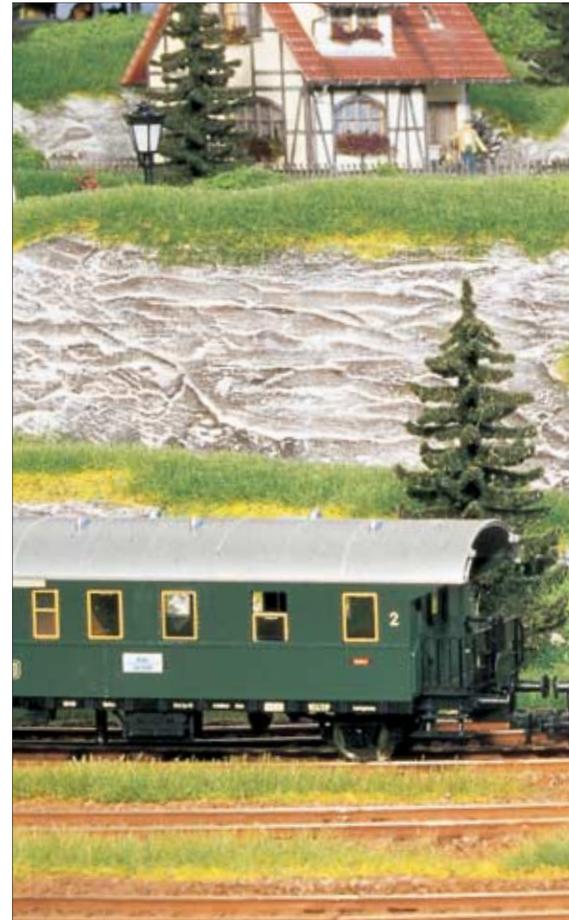
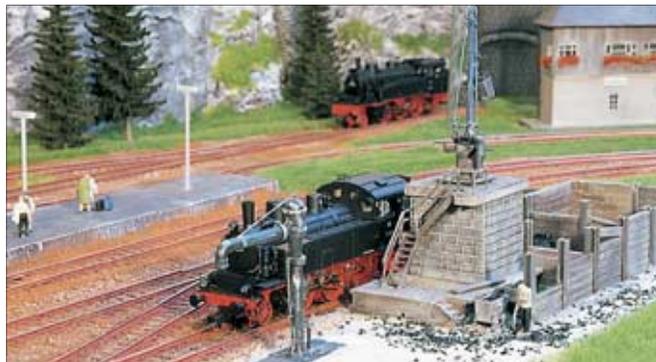
Das gesamte Betriebskonzept der Anlage gründet sich auf den Gedanken eines Verkehrsknotens, der im Sinne militärischer Strategen entwickelt wurde, aber abgesehen von Kriegszeiten nie wirklich eine herausragende Bedeutung erlangen konnte. Auch wenn mit der Eröffnung der Bahnlinie große Erwartungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Region verknüpft waren, musste man schnell einsehen, dass außer dem Holzreichtum und einigen Feriengästen kaum Entwicklungspo-



Man muss auch als Fotograf mal Glück haben: Heute darf die württembergische Lok im Lokschuppen „Platz nehmen“.

Badisch-schwäbische Harmonie im Bahnhof – angeblich waren aber die Wortwechsel zwischen den Personalen nicht immer nur von Harmonie geprägt! Die württembergische Tenderlok schickt sich an, Kohlen zu fassen.

Die 75.0 (wü T 5, Bild rechts) beim Wasserfassen am Wasserkran der kleinen Lokstation



tential für die mit großem Aufwand gebaute Bahn vorhanden war.

Da dieses erfundene Betriebskonzept Kennern der Szene im südlichen Schwarzwald nicht unbekannt sein dürfte, sollten auch bei der Realisierung des Konzeptes Anleihen bei den strategischen Bahnen in Baden eingeholt werden. So verfügt die Strecke zwar über ein zweites Gleis, doch für wirklich schnelle überregionale Züge sind die Bögen trotz der konsequenten Verwendung größerer Radien einfach zu eng gestaltet. Es ist sicher Geschmacksache, doch für mich sind zum Beispiel lange D-Zug-Wagen in R3-Kurven ein nicht sehr wünschenswerter Anblick.

Deshalb stehen bei dieser Anlage auch hauptsächlich ältere Lokomotiven mit kurzen zwei- oder dreiachsigen Wagen aus Baden und Württemberg im Einsatz. Doch Vorbildtreue hin oder her: erlaubt ist, was Spaß macht – und so dürfen auch Züge mit preußischen Wagen oder gar eine 18er mit Umbauwagen ihre Bahnen ziehen.

Betrachtet man den Betriebsablauf genauer, so zeigen sich schnell die tollen Möglichkeiten eines gebauten Verkehrsknotens, sei er auch noch so klein. Aus diesem Grund möchte ich hier kurz eine Spielszene vorstellen:





Über die Steigungsstrecke, die als Kehrschleife ausgeführt wurde, kommt ein Zug aus dem auch im Modell fiktiven Nebental in den kleinen Bahnhof, der seine südwestdeutsche Herkunft kaum verleugnen kann, eingefahren. Die 75 wird vom Zug gelöst und über das Umfahrgleis im Lokalteil des Bahnhofes gewissenhaft an das andere Ende der Donnerbüchsen gesetzt. Während dies geschieht, fährt auf Gleis 3 der Eilzug in die talabwärts gelegene Kreisstadt in dem sonst eher beschaulichen Hasenhausen ein. Sicherlich wird die V 100 mit ihren Umbauwagen mit einer Mischung aus Bewunderung und auch etwas Skepsis von Lokführer und Heizer auf dem alten badischen 1'C1'-Dampfross wahrgenommen. Wahrscheinlich ist es schon eine spürbare Erleichterung, mit Diesel über den Berg zu fahren, doch was soll nur aus der alten Lok werden – immerhin hat man nun seit vielen Jahren gemeinsamen Dienst auf der Strecke geleistet!

Deutlich vernehmbar fährt auf Gleis 4 der Personenzug aus der Kreisstadt ein. Und dies mit einer nicht unbedingt wertgeschätzten schwäbischen „Konkurrenz“. Auch wenn die württembergische 75 sehr gute Eigenschaften vorweisen kann, so heißt das noch lange

nicht, dass ihr dies auch öffentlich zugestanden werden muss. Man ist schließlich Badener! Und es lebe der Lokalpatriotismus!

Wenig später verlassen die beiden Züge am Mittelbahnsteig den kleinen Bahnhof und streben entgegengesetzt in Richtung ihrer Zielbahnhöfe. Und nachdem auch die badische Lok mit ihrem kurzen Personenzug Hasenhausen verlassen hat, kehrt wieder Ruhe in dem kleinen Knotenpunkt ein.

Da nicht alle Züge vertaktet bzw. aufeinander abgestimmt sind, kommen teilweise auch Züge ohne direkte Anschlüsse im Bahnhof an. Zusätzlich verirrt sich manchmal doch eine kurze Übergabe in das Tal, und die Loks der Nebenbahn müssen öfter ihre Vorräte ergänzen. So kommt eigentlich nie Langeweile auf. Und sind wirklich mal alle normalspurigen Züge im nicht sichtbaren Bereich, gibt es ja immer noch die Schmalspurbahn oder gar „nur“ ein entspannendes Betrachten der Landschaft.

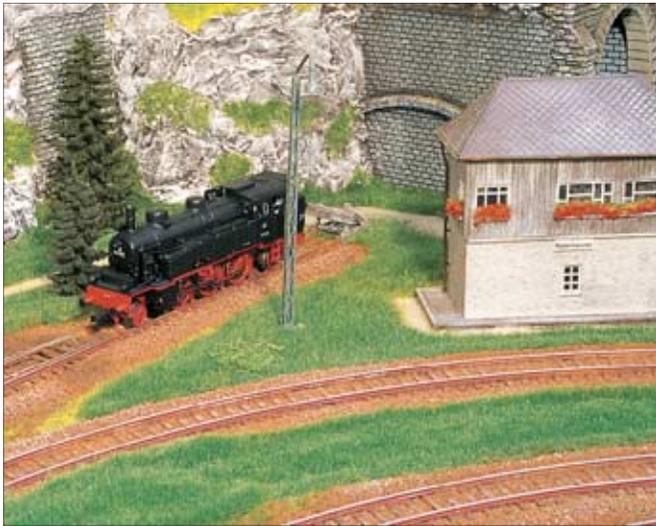
Landschaftsbau und Gebäude

Bei der Landschaftsgestaltung bestand das Hauptproblem in der geschlossenen Grundplatte, die einen unkomplizierten

Deutlich vernehmbar fährt eine badische 75 mit Donnerbüchsenzug in den sonst so beschaulichen Bahnhof ein. Fotos: M. Fröhlich

Spantenbau kaum zuließ. Deshalb wurden zunächst alle Gleise verlegt und, wo erforderlich, die Rampen für die Steigungsstrecke auf Distanzbrettchen geschraubt.

Nachdem die Gleise eingeschottert waren, baute ich die Zufahrtsstraße aus Sperrholz und fertigte den später schlecht zugänglichen Berg in der hinteren linken Ecke grob aus Styrodurplatten. Die genaue Anpassung dieses Bergteils stellte eine große Herausforderung an meinen Rücken dar, musste ich doch auf die durch eine Hilfskonstruktion gesicherte Grundplatte steigen, ein Bein durch eine vorhandene schmale Öffnung für die Eingriffsmöglichkeiten des Schattenbahnhofes einfädeln und dann – körperlich vollkommen verdreht – direkt unter der Schräge die Landschaft formen. Wer so schon einmal gearbeitet hat, kennt wahrscheinlich die nicht gerade elaborierten Gedanken, wenn man mit Schmerzen im Rücken und einem sich anbahnenden Krampf im Bein feststellt, dass sich ein dringend benötigtes Arbeitsgerät



Noch während die „alte Dame“ umgesetzt (oben), fährt der Eilzug in die talwärts liegende Kreisstadt ein.

Die ehemalige VI c sonnt sich nach anstrengender Fahrt am westlichen Stellwerk (links).

Wenig später kündigt sich mit einem Pfiff eine württembergische 75 mit deutlich älterem Wagenmaterial an.



außerhalb der Zugriffsmöglichkeiten auf dem anderen Anlagenschenkel befindet! Doch auch diese Aufgabe konnte (hoffentlich) ohne dauerhafte Folgeschäden gemeistert werden.

Als Nächstes wurde der gesamte Schmalspurteil auf einer extra zugeschnittenen Holzplatte aufgebaut und komplett durchgestaltet auf Stützen montiert. Dieser Schritt war erforderlich, da durch die feste Anbringung der Grundplatte an der Zimmerwand der Zugang später kaum noch möglich war und somit die Gestaltungsmöglichkeiten sehr eingeschränkt waren. Das Ausfüllen vorhandener Lücken mit Styrodurplatten gestaltete sich dann als eher einfache Aufgabe. Es ist schon ein angenehmes Gefühl, wenn sich aus den im Grunde unspektakulär wirkenden Hartschaumplatten nach und nach die gewünschte Landschaftsform modellieren lässt!

Diese Konturen überzog ich mit einer dünnen Schicht Gips, in die dann einige

Felsstücke gedrückt und mit einem Spachtel „verputzt“ wurden. Diese Felsstücke wurden frühzeitig von Constanze und Cornelia in liebevoller Kleinarbeit mit den tollen Felsenformen von Noch angefertigt. Als Gips verwende ich ausschließlich Moltotill, da dieses weder schrumpft noch reißt! Schon alleine diese Umstände rechtfertigen neben den guten Verarbeitungsmöglichkeiten seinen relativ hohen Anschaffungspreis.

War der Gips durchgetrocknet, erhielt er einen ersten Farbauftrag mit Heki-Lasurfarben. Diese stellen für mich immer noch die beste und überzeugendste Möglichkeit der Farbgestaltung bei Felsen dar. Sobald auch diese Farbschicht trocken war, pinselte ich großflächig verdünnte Lasurfarbe über den Gips und wischte diese mit einem Tuch sofort wieder ab. Dies hat den Effekt, dass nur in den Vertiefungen Reste der dunklen Farbe übrigbleiben und so Schattenspiele erzeugen. Dann wur-

den mit einem fast trockenen Pinsel weiße und etwas rote Farbe in Granier-technik aufgestrichen und somit Lichter gesetzt.

Die Begrünung erfolgte zunächst mit kurzen Grasfasern oder im Bereich des Waldes mit dem neuen Nadelwaldboden von Busch aus Viernheim. Auf diesen Grundbelag kamen dann längere Grasfasern mit dem Elektrostat und Details wie Pilze und Farne. Am Schluss musste noch die Aufforstung des Gebietes mit ebenfalls von Busch stammenden Bäumen vorgenommen werden.

Das Gewässer fertigte ich mit Heki-Aqua an, das in das vorgefertigte Bachbett und den kleinen Seegrund eingefüllt wurde. Hierbei ist besonders die gründliche Durchmischung der beiden Komponenten Harz und Härter zu beachten. Das Gießharz von Heki hat für mich den unbestreitbaren (und nicht zu unterschätzenden) Vorteil, dass sich Geruchsbelästigung und Wärmeentwicklung in Grenzen halten.



Bei den Gebäuden auf der Anlage handelt es sich größtenteils um Bausätze der bekannten Hersteller, die alle farblich überarbeitet und dezent bis stark verschmutzt wurden. Zusätzlich mussten sich einige Bausätze konstruktive Veränderungen gefallen lassen oder erhielten eine Inneneinrichtung. Die große Holzbrücke auf dem linken Anlagenteil wurde frei nach einem Vorbild im Murgtal aus Evergreenplatten und Balsaholzstreifen angefertigt und mit einer LED-Beleuchtung versehen.

Schmalspurbahn

Im Grunde passt die Schmalspurbahn durch ihre Lage auf der oberen Ebene und wegen der fehlenden direkten Verbindung zum Bahnhof Hasenhausen nicht so ganz zum Titelthema. Quasi der Vollständigkeit halber (und weil sie auf einem der Bilder zu sehen ist) soll auch sie hier kurz erwähnt werden: Gebaut wurde die Schmalspurbahn mit

Gleisen von Roco. Die beiden Weichen, die die Einfahrten in die Kehrschleifen regeln, erhielten alte kaputte motorische Antriebe, da sie nicht geschaltet zu werden brauchen. Der Federstahldraht der Antriebe reicht völlig aus, um die jeweilige Fahrstraße zu sichern. Die ebenfalls von Roco stammende tolle Hf 110 besitzt genügend Kraft, um die Weichen aufzuschneiden. Über zwei digitale Kehrschleifenmodule von Conrad Electronic wird der Stromfluss bestimmt.

Fahrzeugeinsatz

Im Grunde kommen Fahrzeuge der verschiedensten Hersteller zum Einsatz. Bestärkt durch die wiederholten Plädoyers von Dr. Bertold Langer wurden nur wenige Fahrzeuge gekauft, diese sollten aber jeweils durch ihre hervorragenden Fahreigenschaften und eine weitreichende Detaillierung bestechen. Ketzerische (und nicht ganz ernst

gemeinte) Bemerkungen über schwäbische Loks seien mir hiermit bitte verziehen: Die 75 von Brawa stellt neben der 18 von Fleischmann das Spitzenangebot an deutschen Modelldampfloks dar. Auch die schon genannten V 100 von Roco und die Liliput-75 passen gut in dieses Konzept, auch wenn die Unterbringung des Dampferzeugers bei den badischen Loks, gelinde gesagt, sehr unglücklich gelöst wurde.

Bei den Wagen dominieren kurze Zwei- und Dreiachser, da diese einfach besser zu den Radien der Modellbahnanlage passen. Bei dem derzeit noch einzigen Güterzug sind ebenfalls nur kurze Zweiachser eingestellt. Für die Zukunft stehen noch die Anschaffung weiterer Bid-21-Wagen von Brawa und ein Gleisreinigungszug auf dem Programm. Beschränkt man sich hierbei auf die hochwertigen Produkte und verzichtet auf weitgefächerte Käufe aus dem Bauch heraus, relativieren sich auch die meist höheren Anschaffungs-



Die badische Lokomotive hat sich vor ihren Zug gesetzt und wird gleich nach den abfahrenden Zügen am Mittelbahnsteig „Hasenhausen“ verlassen.

Spaß scheint der umfangreiche Spielbetrieb unseren jungen Fahrdienstleiterinnen Constanze und Cornelia allemal zu bereiten!



preise von Spitzenprodukten durch die bessere Qualität beim Spielwert und bei der Detaillierung.

Etwas Elektronik

Trotz der auf den ersten Blick nicht ganz kleinen Ausmaße der Anlage von 6 m² mussten durch die Schräge und den für die leichte Handhabung eines Fensters notwendigen Mittelgang erhebliche Komprimierungen bei Landschaftsgestaltung und Gleiskonzept hingenommen werden.

Dies führte zu dem bereits beschriebenen Ergebnis, dass – lässt man die Schmalspur einmal außen vor – nur die zweigleisige Nebenbahn mit der ab-

zweigenden Lokalbahn auf dem Grundbrett untergebracht werden konnte. Da ich bei der Steuerung auf den Einsatz von PC und Infrarotelementen auf jeden Fall verzichten sollte, fiel die Entscheidung angesichts der umfangreichen Spielmöglichkeiten auf das System von Roco.

Dies ermöglicht mit dem Einsatz mehrerer Mäuse auch einen Betrieb durch zusätzliche Mitspieler. Trotz des übersichtlichen Umfangs der Gleisanlagen wurde auch ein Booster in die Anlage integriert – sollte man doch die Stromaufnahme der Züge mit Beleuchtung und Sound nie unterschätzen. Die Digitaldecoder für die Weichen- und Signalantriebssteuerung stammen übri-

gens aus dem Hause Littfinski. Der kleine viergleisige Schattenbahnhof dient wegen seiner nicht gerade einfachen Zugänglichkeit als Abstellmöglichkeit für Zuggarnituren; er wurde mit optischen Sensoren gesichert.

Insgesamt muss festgehalten werden, dass Roco mit seiner Maus ein großer Wurf gelungen ist. Es macht einfach Spaß, mit wenigen Elementen direkt den Mehrzugbetrieb zu nutzen und gleichzeitig die Weichen und Signale zu steuern. Durch den Einsatz eines solchen Digitalsystems ist eine betriebsintensive Nutzung der Modellbahn langfristig gesichert.

Ausblick

Der Verkehrsknotenpunkt „Hasenhausen“ erhält derzeit noch eine selbstgebaute Bahnsteigüberdachung und wird weiter detailliert. Es fehlen auch noch einige Bänke und Büsche im Bahnhofsbereich. Auf dem rechten Anlagenteil wird derzeit ein kleiner Reiterhof gebaut, der einen zusätzlichen Blickpunkt schaffen soll. In dem ebenfalls selbstgebauten Stall wird dann der Route-Controller von Roco seinen endgültigen Standort erhalten. Bis dahin wird jedoch weiterhin – neben dem reinen Fahrbetrieb – das „Versinken in die Idylle“ im Vordergrund stehen.

Matthias Fröhlich



In längst vergangenen Zeiten, als die Schmalspurbahnen noch erheblich zum Güterverkehr beitrugen, mussten die Waren für den Weitertransport in Anschlussbahnhöfen zwischen schmal- und regelspurigen Eisenbahnwaggons in mühseliger Arbeit per Hand umgeladen werden. Anlässlich einer Ausstellung setzte die Projektgruppe Härtsfeldbahn um Martin Graf den Güterbahnhof der meterspurigen Härtsfeldbahn in Aalen in der Baugröße 2/2m um.

Mitten in Süddeutschland und am Nordrand der Schwäbischen Alb liegt die Ostalb-Metropole Aalen in Baden-Württemberg. Ab 1861 entwickelte sich die ehemalige freie Reichsstadt zu einer Eisenbahnerstadt. Die Remsbahn verband die Ostalb mit der Landeshauptstadt Stuttgart im Westen und – am Fuß der Alb entlang – mit dem bayerischen Nördlingen im Osten. Die Brenzbahn bot Anschluss in Richtung Süden und in Richtung Norden ging es auf der Jagstbahn. Nur das südöstlich Aalens gelegene Härtsfeld mit dem Städtchen Neresheim als Mittelpunkt hatte gegen Ende des 19. Jahrhunderts noch keinen Bahnanschluss. Dieser entstand erst Ende 1901 mit Eröffnung der schmalspurigen Härtsfeldbahn, einer Bahn, die aufgrund ihrer Eigenheiten und ihres Personals als „Prototyp

der Schwäbischen Eisenbahn“ in die Annalen der Eisenbahngeschichte eingehen sollte.

Die Station Aalen war dabei nicht der Anfang der „Härtsfeld-Schättere“, wie die Bahn im Volksmund genannt wurde, vielmehr wurde sie von der Härtsfeld-Bevölkerung stets als Ende „ihrer“ Härtsfeldbahn betrachtet. Schließlich endeten hier die schmalspurigen Züge. Reisende mussten umsteigen und Güter umgeladen werden.

Aalen Härtsfeldbahn Gbf

Eigentlich wollten die Planer der Westdeutschen Eisenbahn Aktien-Gesellschaft (W.E.G.) die Härtsfeldbahn verkehrsgünstig bis vor das Aalener Empfangsgebäude der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn führen.

1. Philosophie

Anlagen mit konkretem Vorbild in großen Maßstäben sind äußerst selten. Der Grund liegt natürlich in den großen Dimensionen. Während in H0 Bahnhöfe mit einer Länge von 15 m durchaus realisierbar sind, erreicht in 1:22,5 der Bahnhof dann Längen von 40 m und mehr. Solche Anlagengrößen sind aufgrund des Aufwands, den Transport, Logistik und Aufbau verursachen, unrealistisch. Selbst bei einer Messe- und Ausstellungsanlage lassen sich Kompromisse nicht vermeiden. Das Projekt „Härtsfeldbahn“ entstand aus unseren Erfahrungen mit der großen U-Anlage „Nagold–Altensteig“. Diese Anlage misst derzeit etwa 12 x 21 m. Für den Aufbau werden mittlerweile zwei Lkws und zwölf Helfer benötigt. Organisation, Transportlogistik sowie Bereitstellung der notwendigen Manpower sind eine große Herausforderung. Als kleine Spaßlösung wurde deshalb die Idee des Bahnhofs Aalen Härtsfeldbahn geboren. Kleiner, aber nicht unbedingt schlechter. Das Thema hat zwischenzeitlich viele Fans gefunden. Jeder trägt auf seine Weise und mit unterschiedlichen Teilen – Fahrzeuge, Gebäude und auch Zubehör – zum Gelingen bei. Erst im Zusammenspiel ergibt sich dann die schöne Anlage. Und weil alle Beteiligten noch in anderen Projekten mitwirken, kann diese Anlage nur einmal im Jahr auf großen Ausstellungen gezeigt werden.

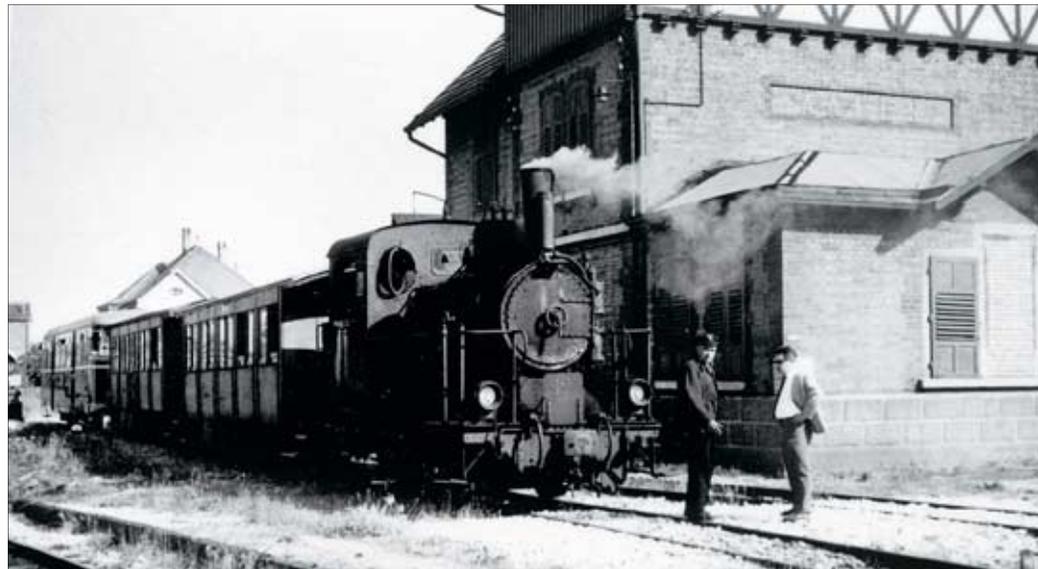


Aufbau der provisorischen Anlage bis spät nachts. Foto: Martin Graf

Kleiner Bahnknoten in 1:22,5 als Thema einer flexiblen Anlage Aalen Härtsfeldbahn Gbf

Doch dazu hätte nicht nur die Brenzbahn, sondern auch die Remsbahn überquert werden müssen und das war der Staatsbahndirektion in Stuttgart dann doch nicht ganz geheuer.

Also musste man sich nach einem nahegelegenen Grundstück für den Endbahnhof der Härtsfeldbahn umschauchen. Dieses wurde unmittelbar neben der Brenzbahn und gut 700 Meter südlich des Aalener Staatsbahnhofs und unmittelbar neben dem Bahnübergang Walkstraße gefunden. Hier entstand ab dem Jahr 1900 der Bahnhof „Aalen Härtsfeldbahn Güterbahnhof“. „Güterbahnhof“ deshalb, weil man es immerhin ermöglichen konnte, Personenzüge auf einem Dreischienengleis bis zur Höhe des Staatsbahn-Empfangsgebäude durchzuführen. Dort befand sich – per Unterführung mit der Staatsbahn



Lok 12 steht mit einem Personenzug am 26.6.1965 abfahrbereit in Aalen Härtsfeldbahn Güterbahnhof. Foto: Fam. Bossler

und der Stadt verbunden – der kleine Bahnhof „Aalen Härtsfeldbahn Personenbahnhof“, bestehend aus einem kleinen Empfangsgebäude, einem Haupt- und einem Umsetzgleis. Da die Bahnhofsnamen etwas langatmig sind, sollen sie im Folgenden kurz als Härtsfeld Güterbahnhof und Härtsfeld Personenbahnhof bezeichnet werden.

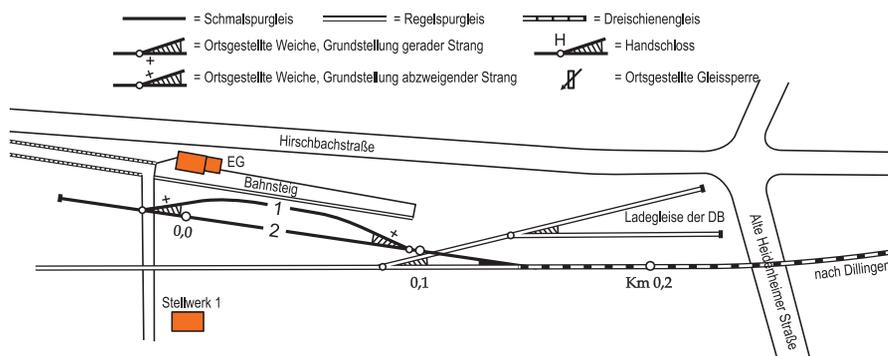
Während des Bahnbaus war Härtsfeld Güterbahnhof der Ausgangspunkt aller Arbeiten. Hier wurden die Oberbaumaterialien gelagert, Fahrzeuge angeliefert und die wenigen Maschinen gewartet. Sogar der Schotter wurde hier von Steinschlägern auf die geeignete Größe gehämmert. Damals wehte ein Hauch Wilder Westen durch Aalens Süden. Selbst zu einer Messerstecherei und Schießerei ist es damals gekommen. Im Empfangsgebäude wurde die Bahnverwaltung eingerichtet. Diese sollte allerdings nur bis 1907 hier bleiben, dann wurde sie zur „Centralstation“ Neresheim verlagert.

Bahnanlagen und Betrieb zur Dampfbahnzeit

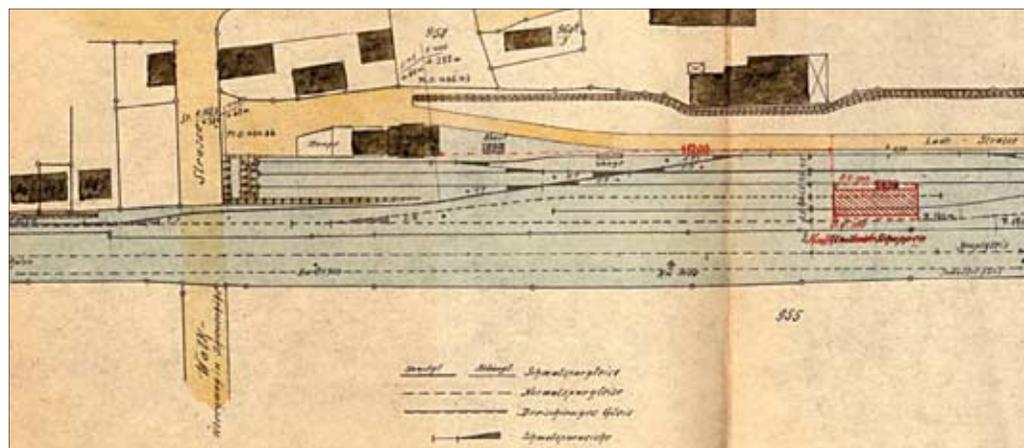
Die Gleisanlage bestand im Wesentlichen aus den drei parallel verlaufenden Gleisen 1, 2 und 3. Alle drei Gleise waren über 300 Meter lang. In Richtung Aalen endeten sie stumpf an einem als Prellbock dienenden aufgeschütteten Erdhügel an der Walkstraße. Die Ausfahrt in Richtung Neresheim erfolgte auf Gleis 2. Die Gleise 1 und 3 endeten in Richtung Dillingen an Prellböcken. Untereinander waren die Gleise mit insgesamt zehn Weichen verbunden. Damit waren umfangreiche Rangiermanöver möglich. Gleis 1 diente zur Verladung von Gütern auf bzw. von der Straße. Die Enden der Gleise 2 und 3 waren zum Abstellen vorgesehen.

Kurz vor dem Ende in Richtung Aalen befand sich das große Empfangsgebäude des W.E.G.-Typs I mit einem Güterschuppen-Anbau, der zur Umladung des Stückguts diente. Im Erdgeschoss waren neben einem Dienstzimmer das Geschäftszimmer des Bahnverwalters und in einem Anbau ein Warteraum mit Eingang durch den Flur untergebracht.

Der Fahrkartenverkauf erfolgte durch die Tür zwischen Dienstzimmer und Flur. Um zum Bahnsteig zu gelangen, mussten die Fahrgäste den Warteraum wieder auf der Rückseite des Gebäudes verlassen. Auf den ursprünglich vorgesehenen direkten Ausgang zu den Gleisen hatte man verzichtet. Nur die Be-



Der Endpunkt der Härtsfeldbahn: Aalen Härtsfeldbahn Personenbahnhof. Zwischen Güter- und Personenbahnhof läuft die Schmalspurstrecke als Dreischienengleis und wird über eine zungenlose Weiche ein- bzw. ausgefädelt.



2. Aufbau der flexiblen Anlage

Step 1 (Unterbau): Als Unterbau dienen Holzkästen in der Größe 80 x 120 cm, die sowohl quer als auch längs verbaut werden können. Anfänglich wurden die Holzkästen einreihig quer, heute bis zu drei Reihen längs montiert. Sprich der Untergrund lässt sich auf die jeweiligen Verhältnisse anpassen. Die gezeigten Bilder entstanden auf der Eurospoor 06. Insgesamt hatte das Layout eine Länge von knapp 16 m.

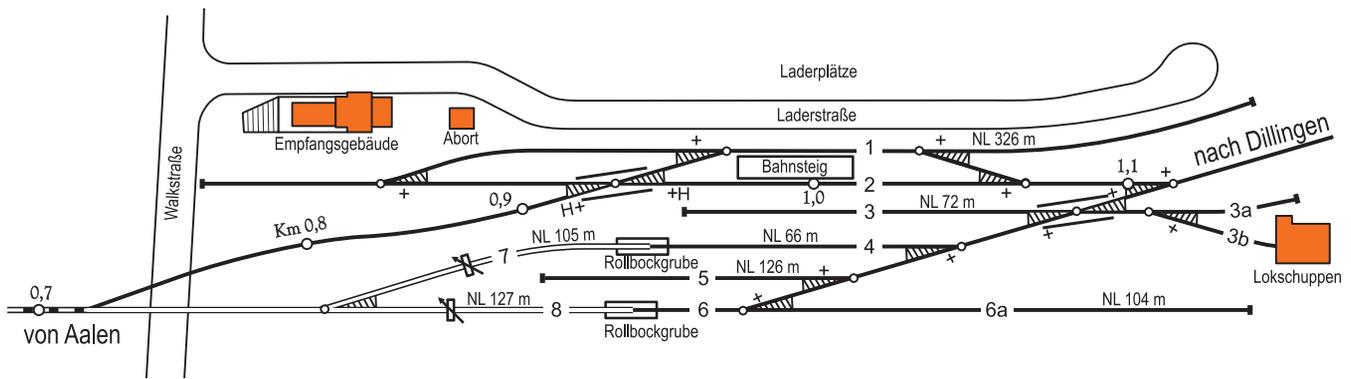
Step 2 (Gleise verlegen): Im zweiten Arbeitsschritt werden die Gleise verlegt: Zuerst die Weichen, dann die Verbindungsgleise. Es folgt der ausführliche elektrische Funktionstest.

Step 3 (Gestaltung): Zunächst werden die großen Gebäude montiert und gestellt. Außerdem die Bahnsteige (Styropor) fixiert und geklebt. Danach beginnt die Gestaltung. Zuerst entstehen auf den freien Flächen die Straßen: mit grauer Farbe bepinselt und anschließend mit Vogelsand bestreut. Danach kommt die langwierige Arbeit des Einschotterns von etwa 80 m Gleis sowie das Schienenzwischenräume und Randstreifen. Da doch

beträchtliche Portionen (sprich eimerweise Material) gebraucht werden, stammt das gesamte Material aus Steinwerken, wo sie in die entsprechenden Körnungen gesiebt werden.

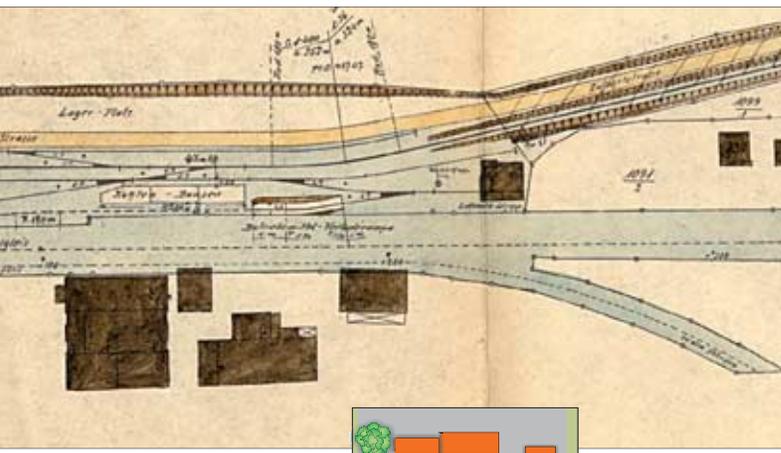
Step 4 (Detaillierung): Zum Schluss kommen die vielen wichtigen Details. Zuerst Telegraf- und Stromleitungen, Lichtmasten, Absperrgitter, Figuren und Straßenfahrzeuge sowie Büsche und Bäume.

Das Endergebnis ist verblüffend: Selbst Profis sehen der improvisierten Anlage den fliegenden Aufbau nicht an. Insgesamt werden etwa vierzig Mannstunden für den kompletten Aufbau inklusive Gestaltung benötigt – also ein überschaubarer Zeitrahmen. Wenn die Anlage mehrmals im Jahr aufgebaut wird, bietet sich eine feste Bindung der Materialien sicherlich an. Derzeit wird diese Anlage allerdings nur einmal im Jahr bei großen Ausstellungen gezeigt (bisher Düsseldorf 2003, Orleans 2004, Stuttgart 2005, Utrecht 2006). Das Verfahren hat noch weitere Vorteile: Die Gruppe kann die teuren oder zeitaufwendig hergestellten Gleise und Segmentholzkästen zwischenzeitlich auch für andere Anlagen und Projekte einsetzen. Außerdem wird das Ladevolumen deutlich reduziert.



Unten: Der kolorierte Gleisplan gibt den Güterbahnhof Aalen Härtsfeldbahn in seiner größten Ausdehnung wieder.
Gleispläne: Sammlung Härtsfeld-Museumsbahn

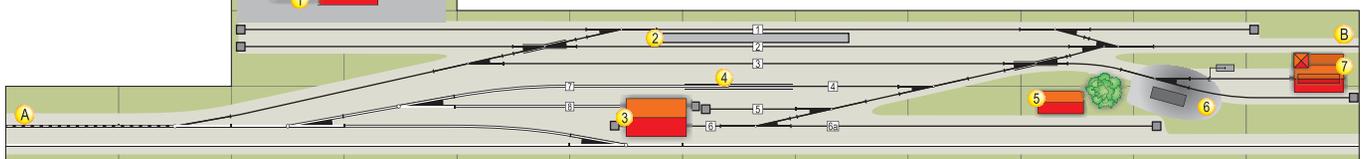
Oben: Zurückgebaute Gleisanlagen von Aalen Härtsfeldbahn Gbf. Die Umladehalle wich einer zweiten Rollbockgrube. Vor dem Empfangsgebäude liegt nur noch ein Ziehgleis anstelle von drei Gleisen.



Unten: Gleisplan der „provisorischen“ Messeanlage von der Ausstellung in Utrecht 2006.
M: 1:40, Plan: gp

Legende

Kreiszahl	Erklärung
1	Empfangsgebäude
2	Bahnsteig
3	Umladehalle
4	Rollbockgrube
5	Stellwerk
6	Kohlenbansen
7	einständiger Lokschuppen
A	Richtung Aalen Pbf
B	Richtung Dillingen



diensteten gelangten vom Dienstzimmer aus direkt an die Gleise. Der Bahnverwalter hatte sogar seine eigene Ausgangstür.

Im ersten Stock befand sich die Wohnung des Bahnverwalters mit Wohn- und Schlafzimmer sowie einer Küche. Im Dachgeschoss waren noch zwei weitere Zimmer untergebracht. 1923 wurden das Bahnverwalterzimmer und der Warteraum zu einer kleinen Wohnung umgebaut. Die Wände des Gebäudes waren eine Mischung aus Sichtziegelmauerwerk und Fachwerk. Die Dachlandschaft war vielgestaltig. Das Hauptgebäude war mit Doppelfalzziegeln gedeckt. Der Warteraum hatte eine Schieferdeckung erhalten und für den Güterschuppen war Dachpappe verwendet worden.

Neben dem Empfangsgebäude stand ein kleines einfaches Abortgebäude. Außer je einem Abort für Frauen und Männer gab es dort ein Pissoir und einen separaten Raum zur Lagerung von

Brennholz. Vor dem Pissoir sorgte eine einfache Bretterwand für Sichtschutz. Das oberste Gefach des Fachwerkgebäudes war bei den Aborten und dem Pissoir nur mit einem Holzgitter verkleidet. Für gute Durchlüftung und etwas Helligkeit war also gesorgt. Eine Heizung oder gar fließend Wasser waren nicht vorgesehen. Schon in den Zwanzigerjahren war das einfache Gebäude so heruntergekommen, dass es weitgehend erneuert werden musste. Nun ersetzen gemauerte Wände viele Holzteile. Licht und Luft hatten nun durch kreuzförmige Löcher in den Wänden Zugang.

Anschließend an den Abort befand sich die Freiladestraße. Direkt an dieser lag das andere Ende des Gleises 1. Hier wurde zum Beispiel Langholz für die nahegelegene Leitungsmastenfabrik Katz und Klumpp umgeladen. Etwa in der Mitte des Gleises 1 befand sich eine Gleiswaage. Der Bahnsteig lag außer- gewöhnlich weit vom Empfangsgebäu-

de entfernt zwischen den Gleisen 1 und 2. Die Fahrgäste mussten sich vom Wartesaal am Abortgebäude und der Gleiswaage vorbei zum eher unscheinbaren Bahnsteig durchschlängeln. Ein Indiz dafür, dass das Güteraufkommen auf der Härtsfeldbahn wichtiger war als das Fahrgastaufkommen – zumindest auf diesem Bahnhof.

Aus Gleis 3 wurden die Gleise 4, 5 und 6 ausgefädelt. Gleis 4 führte in Richtung Aalen Härtsfeld Personbahnhof. Nach wenigen Metern wurde das Meterspurgleis in ein Normalspurgleis eingefädelt. Dieses diente zur Zu- und Abführung normalspuriger Güterwagen. Auf dem Dreischienengleis fuhr die schmalspurigen Personenzüge bis kurz vor den Endpunkt. Dort gab es wiederum eine Ausfädung.

Anfangs wurden überwiegend Güterzüge mit Personenbeförderung gefahren. Daher mussten in der Regel auf Gleis 2 die Züge getrennt oder wieder zusammengestellt werden, bevor es in

Richtung Aalen Personenbahnhof oder Neresheim weitergehen konnte. Später verkehrten bei entsprechendem Güteraufkommen eigene Güterzüge. Diese wurden in der Regel mit einer der beiden vierachsigen Mallet-Loks 1 und 2 oder mit dem Vierkupppler Nr. 5 gezogen. Außerdem wurden leichte Personenzüge eingeführt. Vor diesen kamen die beiden auch heute noch vorhandenen einmännig zu bedienenden Heißdampf-Kleinloks 11 und 12 zum Einsatz.

Das Gleis 5 führt von Gleis 3 in den 1904/1905 errichteten Kalk-Umladeschuppen. Dies war ein Bretterschuppen auf Holzpfosten, der mit Dachpappe gedeckt war. Die Verschalung der Wände war von oben nur so weit heruntergezogen, dass Schlagregen nicht über die Dächer der darin stehenden Güterwagen hinwegfegen konnte.

In den Schuppen hatte man von der anderen Seite das regelspurige Gleis 8 so hineingeführt, dass Normal- und Schmalspurwagen mit den Wagenböden in gleicher Höhe nebeneinanderstanden. Damit konnte der in den Neresheimer Härtsfeldwerken verladene Kalk oder Zement auch bei feuchter Witterung umgeladen werden.

In die andere Richtung, also Richtung Neresheim und Dillingen, wurden in der Umladehalle hauptsächlich Kohlen und Dünger umgeladen. Die Verladung der Güter erfolgte von Hand durch sogenannte „Umläder“, die im Akkord bezahlt wurden. Ganze 2,- Mark gab es damals für das Umladen eines Güterwagens.

Schließlich führte noch das Gleis 6 abzweigend von Gleis 3 zum einständigen Lokschuppen ganz am Ende des Bahnhofgeländes. Hier war in der Regel eine Reservelok stationiert, die bei hohem Güteraufkommen zum Einsatz kam. Bei normalem Verkehr durfte die Lok des aus Neresheim angekommenen Zuges das Rangiergeschäft durchführen. Das lief in der Regel wie folgt ab: Bei der Ankunft aus Neresheim wurden die Güterwagen abgekuppelt. Danach fuhr der Zug als Personenzug nach Aalen Personenbahnhof weiter und kehrte kurz darauf zurück. Die Personenwagen wurden nun entweder am Streckenende oder auf einem der Gleise 2 oder 3 „auf die Seite gestellt“ und es konnte ausgiebig rangiert werden. Danach ging es wieder zurück nach Aalen Personenbahnhof. Und auf dem Rückweg wurden die bereitgestellten Güterwagen mitgenommen.



Ganz genau wird das Aufbocken des gedeckten Güterwagens der SNCF inspiziert (Juli 1958). Als Triebfahrzeug dient der T 30 des Herstellers Fuchs, der mit einer Zug- und Stoßvorrichtung für regelspurige Fahrzeuge ausgerüstet ist. Foto: Bürnheim

Blick über die Rollbockanlage von Aalen Härtsfeldbahn Güterbahnhof mit dem Empfangsgebäude der Schmalspurbahn im Jahr 1967. Foto: Winkler



Ein kleines Bw

Der Lokschuppen war ein kleines pittoreskes Fachwerkgebäude, das gerade so groß war, dass eine Mallet-Maschine hinein passte und man noch um die Lokomotive gut herumgehen konnte. Zwischen den Schienen war eine Untersuchungsgrube, in die man mit ihren 90 Zentimetern Tiefe und 70 Zentimetern Breite eher hineinkriechen als hineingehen musste. An den Lokschuppen angebaut war ein gemauerter Wasserturm, in dem sich eine Wasserreinigungsanlage zur Aufbereitung des in Aalen sehr kalkreichen Wassers befand. Hinter dem Wasserturm lagen in einem Anbau eine kleine Werkstatt und ein Aufenthaltsraum.

Unmittelbar vor dem Lokschuppen zweigte noch das Gleis 9 zur 1908/1909 errichteten Betriebsmittelverladerampe ab. Hier konnten Schmalspurfahrzeuge auf normalspurige Transportwagen verladen werden. Dazu wurde abzweigend vom Gleis 8 das Gleis 7 am Kalk-Umladeschuppen vorbei zur Verladerampe geführt.

Es sollte sich allerdings schon bald zeigen, dass durch die Errichtung einer eigenen Reparaturwerkstätte in Neresheim die Verladerampe kaum benötigt wurde. Schon 1922 wurde sie wieder abgebaut. Das normalspurige Gleis 7 blieb als Abstellgleis und weiteres Umladegleis für Normalspurwagen erhalten. Und da das Umrangieren der Schmalspurgüterwagen wohl doch et-



Eine V 36 rangiert die Güterwagen zur Rollbockanlage (Modelle von Magnus).

Lok 12 kommt mit einer Fuhre Stammholz von Neresheim in den Güterbahnhof gerollt. Dieter Schiede lieferte das Modell der Lok 12, die Rollböcke stammen von Magnus.



Triebwagen T 30 fährt an die Rollbockanlage heran, um den zur Umladung bereitstehenden Güterwagen aufzuschemeln.



3. Ausstattung

Gleismaterial: Zur jüngsten Ausstellung wurde das Regelspurgleissystem komplett ausgetauscht. Auf Basis des schönen Hegob-Systems (Code 250) entstanden zunächst Weichen mit 600-cm-Radien im Eigenbau. Standardweichen mit 1200-cm-Radien befinden sich derzeit im Bau. Schwellen werden natürlich aus Holzleisten gesägt. Bei der Schmalspurbahn liegen derzeit noch Gleise und Weichen (R = 300 cm) von Thiel. Mittelfristig ist auch dort der Austausch durch vorbildgerechtere Profile vorgesehen.

Gebäude: Im großen Maßstab könnten Gebäude auch statisch korrekt (z.B. in Holzfachwerk) nachgebaut werden. Da die Gruppe noch andere Projekte realisieren möchte, entstehen die Gebäude im effizienten „Hollywood-Schuhschachtel-Verfahren“. Als Statik dient quasi eine Schuhschachtel aus leichtem 3 mm dickem Holz, auf das dann Hartschaumplatten (z.B. Deperon) geklebt, strukturiert und farblich behandelt werden. Da die Oberfläche doch empfindlich gegen Transportschäden ist, haben die meisten Gebäude ihre eigene Transportkiste.

was umständlich war, wurde aus Gleis 5 in Richtung Lokschuppen ein Abstellgleis ausgefädelt. Das Gelände bot gerade noch so viel Platz, dass vor dem Lokschuppen ein Wasserkran und zwischen den Gleisen 3 und 7 ein Kohlenbansen platziert werden konnten. Mit Wegfall der Verladerrampe für Betriebsmittel konnte der Kohlenbansen deutlich vergrößert werden.

Irgendwann im Lauf der Jahre wurde ergänzend zu dem doch etwas abgelegenen Bahnsteig unmittelbar vor dem Empfangsgebäude an Gleis 4 ein weiterer kurzer Bahnsteig angelegt. Hier stiegen nun viele Fahrgäste auf ihrem Weg vom Härtsfeld zu ihrer Arbeit im nahegelegenen Aalener Industriegebiet aus und ein.

Anlagen und Betrieb zur Wirtschaftswunderzeit

Über fünf Jahrzehnte hinweg blieben Härtsfeld Güterbahnhof und der hier durchgeführte Betrieb nahezu unverändert. Erst nach der Währungsreform 1948 machte man sich an eine technische Modernisierung: Durch die Umstellung der Bremsen von Saugluft auf Druckluft konnte der bislang überwiegend zwischen Neresheim und Dillingen durchgeführte Rollbockbetrieb wirtschaftlich auf die ganze Härtsfeldbahn ausgedehnt werden.

Dazu wurden die Anlagen von Härtsfeld Güterbahnhof umgebaut. Der Kalk-Umladeschuppen wurde abgerissen und an seiner Stelle eine Rollbockgrube aufgebaut. Auch an das Ende des Normalspurgleises 7 kam eine Rollbockgrube. Damit konnten abgehende und ankommende Normalspurwagen behandelt werden, ohne dass sie sich in die Quere kamen.

Die Rollböcke waren eine geniale Erfindung des ehemaligen Direktors Langbein der Maschinenfabrik Esslingen. Es handelte sich dabei um kleine zweiachsige Wägelchen, von denen in den Rollbockgruben je eines unter jede Normalspurachse eines Güterwagens geschoben und durch Mitnehmergabeln an der Achse befestigt wurde. Am Ende der Rollbockgrube senkte sich das höherliegende Normalspurgleis etwas ab und die Achse des Normalspurwagens saß nun fest auf einer beweglichen Quer-Traverse des Rollbocks auf. Zur Sicherheit wurde die Achse nun noch mit Spindeln auf der Quer-Traverse arretiert und nach der Verbindung der Bremsschläuche konnte es mit maximal



Blick auf einen typischen Triebwagenzug der Härtsfeldbahn, rechts die Umladehalle

25 km/h auf der schmalen Spur in Richtung Neresheim losgehen.

Das Abladen geschah in der umgekehrten Reihenfolge: Bremsschläuche und Arretierung wurden gelöst, der Normalspurwagen auf die Rollbockgrube geschoben, wodurch dessen Achse von der Quer-Traverse abhob. Nachdem die Mitnehmergabeln heruntergeklappt waren, konnte der Normalspurwagen abtransportiert werden. Das wurde oft mit einer der in Aalen stationierten Dieselloks der Baureihe V 36 durchgeführt.

Zum Kuppeln der Normalspurwagen wurden 1950 zwei gedeckte Schmalspur-Güterwagen zu sogenannten Pufferwagen umgebaut. Zusätzlich zu den Mittelpuffern der Schmalspur wurden

nun auch noch „Normalspurpuffer“ so montiert, dass die aufgebockten Normalspur-Güterwagen direkt gekuppelt werden konnten. Die modernen Fuchs-Triebwagen waren 1956 ab Werk ebenfalls mit hoch gesetzten Normalspurpuffern geliefert worden und auch die gebraucht erworbenen Triebwagen T 33 und T 37 erhielten bei der Härtsfeldbahn Normalspurpuffer.

So manches Mal konnte man allerdings aufgrund der engen Radien die direkte Kuppelmethode nicht anwenden und musste auf die alten Kuppelstangen zurückgreifen. Diese wurden mit einem Ende direkt am Rollbock befestigt. Am anderen Ende befand sich eine Art Gabel, deren zwei Zinken in Löcher der Schmalspurpuffer passten



4. Betrieb

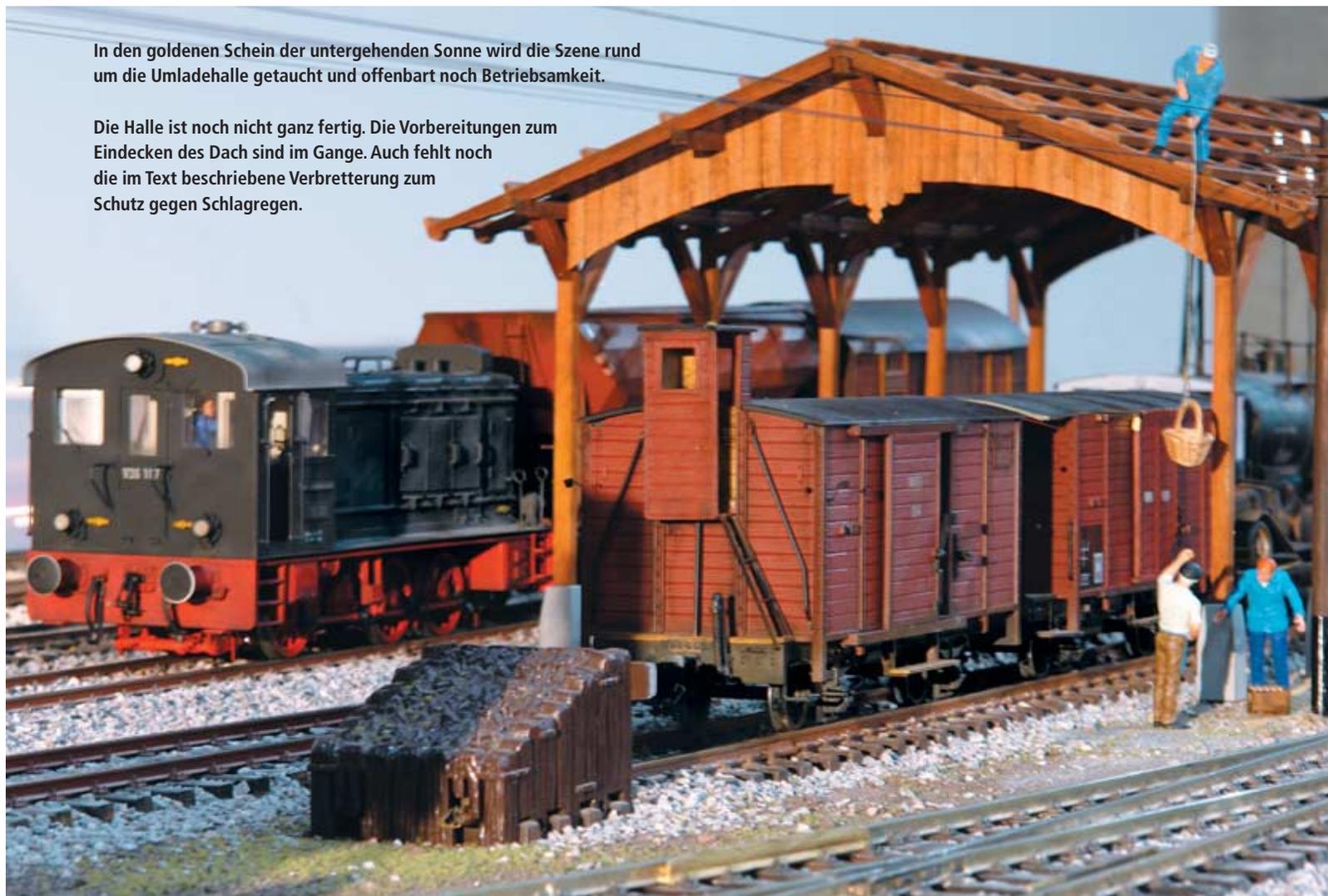
Um einen maximalen Effekt zu erzielen, wird nur der Kern der Bahn-Anlage gezeigt.

1. Fernbahngleis Aalen-Ulm: An der Anlagenfront sind die beim Publikum weniger bekannten Regelspurmodelle mit 64 mm Spurweite zu sehen. Dampflok überschreiten schnell eine Länge von 100 cm und sind mit Sound und Dampfgenerator eine imposante Angelegenheit ...
2. Rangiergleise Regelspur: Die regelspurigen Nebengleise werden von einem separaten Stromkreis bedient. Dort sind eher Rangierloks wie die V 36 oder Köf II zu sehen. Gelegentlich hilft ein Breuer-Traktor aus. Umladegleis, Rollbock-Verkehr und ein Verbindungsgleis zur Fernbahn sorgen für einen lebendigen und interessanten Rangierbetrieb.
3. Übergabe Rollbockgrube: Eines der Highlights ist die Übergabe der regelspurigen Güterwagen auf die schmalspurige Härtsfeldbahn. Hier stehen 14 Paar modifizierte Magnus-Rollböcke zur Verfügung.

4. Härtsfeldbahn (Schmalspur): Der Personenverkehr der Härtsfeldbahn beginnt verkehrsgünstig gegenüber dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Aalen. Ein einfaches Umfahrgleis reichte hier aus. Schon nach wenigen Metern fügt sich die schmale Spur in das regelspurige Übergabegleis Richtung Aalen Güterbahnhof ein. Vom kleinen Personenbahnhof Aalen in einem Dreischienengleis kommend, fädelt bei km 0,7 die Schmalspur zungenlos nach links aus. Am Ende des Einfahrgleises befindet sich ab den Sechzigerjahren für die Durchgangszüge ein kleiner Bahnsteig. Danach folgten ein dreigleisiger Bahnhofsbereich mit sechs Abstellgleisen sowie ein Bw. Hier werden Güter-, Personen- und Gemischtzüge zusammengestellt, auf ihre „virtuelle Reise“ geschickt und wieder zerlegt. Insgesamt sind bis zu zwei Schmalspurloks (zwei in Reserve/Bw), zwei regelspurige Rangierloks und eine Streckenlok im Einsatz – also reichlich Rangiermöglichkeiten für eine vierköpfige Besatzung. *Martin Graf*
Weitere Infos unter: www.spur-II.de

In den goldenen Schein der untergehenden Sonne wird die Szene rund um die Umladehalle getaucht und offenbart noch Betriebsamkeit.

Die Halle ist noch nicht ganz fertig. Die Vorbereitungen zum Eindecken des Dach sind im Gange. Auch fehlt noch die im Text beschriebene Verbröckelung zum Schutz gegen Schlagregen.



und eine Kupplung, die in den Schmalspur-Zughaken eingehängt wurde. Diese Kupplungsart war gefährlich, nicht nur für die Bahnbediensteten, die mit den schweren Stangen hantieren mussten, sondern auch beim Anfahren, da dabei hin und wieder die vordere Rollbockachse abhob und entgleiste.

Die Anzahl der Rollböcke deutet auf den starken Güterverkehr hin. Bis zu 56 Rollböcke waren einstmals vorhanden. 24 davon waren schon seit 1906 im Dienst, 16 Stück kamen 1950 leihweise von der Nebenbahn Amstetten-Laichingen und weitere 16 Stück wurden 1960 von der DB-Schmalspurbahn Nagold-Altensteig angekauft. Auf den Rollböcken wurden die unterschiedlichsten Güterwagentypen transportiert. Neben diversen gedeckten Güterwagen verschiedener Bahnverwaltungen fanden sich auch offene Güterwagen, mit denen Stangenholz ins Ruhrgebiet zur Stollenabstützung transportiert wurde. Verschiedenste Behälterwagen – sogar solche mit Wechselbehältern – und auch Drehgestellgüterwagen wurden transportiert, wenn nur das Drehgestell einen genügend langen Achsstand aufweisen konnte.

Auf das zeitraubende Umladen und auch auf die vielen urigen Güterwagen konnte man nun verzichten. Für die Vorhaltung der benötigten Rollböcke und einiger Güterwagen für den Stückguttransport genügten einige wenige Gleise. Gleis 3 wurde deutlich zurückgebaut. Auch Gleis 1 wurde gekürzt, sodass nun nur noch eins von drei Gleisen vor dem Empfangsgebäude lag. Zur Stückgutumladung wurde eine Rampe zwischen dem Güterschuppen und Gleis 2 aufgeschüttet. Selbst auf Teile der Freiladestraße und die Gleiswaage konnte man jetzt verzichten. Hier entstand ein buntes Sammelsurium an

kleinen Autogaragen und anstelle des Abortgebäudes eine nicht gerade ansehnliche Lagerhalle.

Auch der Lokschuppen wurde nun nicht mehr benötigt. Zuerst wurde in ihm die vierachsige Lok 5 bis zu ihrer Verschrottung 1960 abgestellt. Von 1962 bis 1964 diente er zum Unterstellen des halbfertigen T 33. Dieser 1956

gebraucht gekaufte vierachsige Wismar-Triebwagen stand bis 1961 in Neresheim abgestellt. In Anbetracht der auslaufenden Fristen der beiden Reserve-Dampfloks 11 und 12 hatte er im Winter 1961/1962 bei Auwärter einen neuen modernen Aufbau erhalten. Doch mangels ausreichender Finanzen konnten die letzten Arbeiten nicht so



Die provisorische Modellumsetzung des kleinen Bws mit dem markanten Lokschuppen



Verwahrloster Lokschuppen des Härtsfelder Güterbahnhofs Aalen, fotografiert 1970. Foto: Raible



fort zu Ende geführt werden und so wurde T 33 erst einmal in Aalen hinterstellt.

Auch auf die „Umläder“ wurde nun verzichtet. Das Verladegeschäft durften nun die Zugführer vornehmen, worüber sie nicht gerade erfreut waren. Schließlich mussten sie unter die Normalspurwagen in die Rollbockgrube hineinkriechen und bekam dabei auch noch jede Menge Schmutz ab. Und danach sollten sie dann im nächsten Personenzug mit sauberer Kleidung und ansehnlichen Fingern Fahrkarten verkaufen. So war das damals.

Ein jeder musste hier mehrere Aufgaben wahrnehmen. Sonst wäre in Anbetracht der Personalkosten ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich gewesen. Ab 1966 wurde auch auf die ständige Besetzung des Aalener Güterbahnhofs mit einem Zugleiter, der auch die Frachtbriefe zwischen DB und Härtsfeldbahn austauschte, verzichtet. Auch diese Arbeit „durften“ nun die Zugführer übernehmen. *Jürgen Ranger*

Blick über das nächtliche Modell-Bw der Härtsfeldbahn

Museumszug am 7.10.2006 auf der Härtsfeldbahn. Foto: *Jürgen Ranger*



Die Museumsbahn

Bereits 1982 gab es erste Ansätze zu einer teilweisen Reaktivierung. 1985 gründete sich der Härtsfeld-Museumsbahn e.V. mit dem Ziel, die Erinnerung an die Härtsfeldbahn aufrechtzuerhalten. Bereits 1986 wurde im Bahnhof Neresheim ein kleines Härtsfeldbahn-Museum eröffnet. Um die Bahn wieder zum Leben zu erwecken, wurde zwischen 1996 und 2001 die drei Kilometer lange Strecke Neresheim-Sägmühle wieder aufgebaut. Hier verkehren heute von Mai bis Oktober jeweils am ersten Sonntag im Monat, an den Feiertagen im Mai und Juni und am jeweils zweiten August- und September-Wochenende Züge wieder wie einst über das Härtsfeld.

Dazu wurden Original-Fahrzeuge oder zumindest baugleiche Fahrzeuge ausfindig gemacht, nach Neresheim geholt und wieder in Betrieb gesetzt. Unter anderem verkehrt heute hier mit der Dampflokomotive 12 eine 1913 von der Maschinenfabrik Esslingen für die Härtsfeldbahn gebaute Dampflok mit uralten Holzklasse-Personenwagen und ein von Auwärter für die Härtsfeldbahn auf altbrauchbaren Fahrgestellen aufgebauter Triebwagenzug aus der Wirtschaftswunderzeit.

Der Wiederaufbau der Bahn geht inzwischen weiter. Im Herbst 2006 wurde mit dem Wiederaufbau der 2,6 km langen Strecke Sägmühle-Katzenstein begonnen. Die Endstation wird direkt neben dem Härtsfeldsee liegen. Schließlich soll es nochmals knapp 2,5 km weiter bis Dischingen gehen. Hier wurde Ende 2005 das im Originalzustand erhaltene Bahnhofsgebäude erworben, dessen Renovierung bereits in vollem Gange ist.

Die Bemühungen der Härtsfeld-Museumsbahner gelten auch den anderen noch erhaltenen Sachzeugen der ehemaligen Härtsfeldbahn. So konnte man sich erfolgreich für die Renovierung des beeindruckenden 25 m hohen Viadukts bei Unterkochen einsetzen. Auch für das erhaltene Aalener Empfangsgebäude konnte eine Lösung gefunden werden. Es beherbergt heute nach Renovierung die Eisenbahnfreunde Aalen mit einem kleinen Eisenbahnmuseum und dem H0-Modell des Aalener DB-Bahnhofs. *Jürgen Ranger* Härtsfeld-Museumsbahn e.V.

Dischinger Str. 11, 73450 Neresheim
www.hmb-ev.de, Tel. 01 72/9 11 71 93

An Betriebstagen: 0 73 26/57 55

Betriebstage 2007: 1., 6., 17., 27. und 28. Mai, 3., 7. und 24. Juni, 1. Juli, 5., 11. und 12. August, 2. und 9. September, 7. Oktober



Hochbetrieb im Nebenbahnknoten Karow/Mecklenburg im Juni 1995:
An vier Bahnsteigen stehen vier Regionalbahnzüge zur Abfahrt nach
Güstrow, Wismar, Ludwigslust und Waren bereit. Foto: Udo Kandler

Ein Nebenbahnknoten, der zugleich Kreuzungs-, Anschluss- und Trennungsbahnhof war, durch den schwere Güterzüge rollten, manchmal sogar lange Schnellzüge, der Rangierloks besaß, zeitweilig sogar eine Drehscheibe samt Bekohlungsanlage, aber keinen Lokschuppen – gibt es wirklich so einen Bahnhof? Die Antwort ist nur in der Vergangenheit möglich: Es gab ihn! Er hieß Karow und lag – in Mecklenburg!

Wer sich mit dem Gedanken tragen sollte, den sonderbaren Nebenbahnknoten Karow als H0- oder N-Anlage nachzubauen, muss Eisenbahngeschichte betreiben, denn das einst so quirlige Geschehen dort ist längst Vergangenheit. Kommen Sie also mit auf eine Zeitreise in eine Ecke Mecklenburgs, die so viel Eisenbahn nicht vermuten lässt.

Nehmen wir die vielleicht alles entscheidende Frage vorweg: Was hatte ein so großer Bahnknoten in dem doch eher dünnbesiedelten Agrarland verloren? Das gleichnamige Dorf mit seinen vielleicht 1500 Einwohnern brauchte ihn jedenfalls nicht, denn eine besondere Reiselust verspürte der bodenständige, wortkarge Landmann des

Nordens höchst selten. Und doch war es das Land mit seinen Eigen- und Unarten, das Karow zu seiner ersten Bahnstation verhalf: Weil man auch im hügeligen, seen- und sumpfreichen Mecklenburg selbstredend stets die günstigste Trassenführung anstrebte, musste die 1882 eröffnete Nebenbahn Güstrow–Plau zwangsläufig das Gut Karow nordwestlich des Plauer Sees berühren. Zu mehr als zu einer Haltestelle reichte es freilich nicht.

Doch das sollte sich ändern. Bereits 1887 geriet das stille Karow erneut ins Eisenbahnfieber. Nun war es die Mecklenburgische Südbahn, die von Ludwigslust aus über Parchim und Waren/Müritz nach Neubrandenburg strebte. Wie schon fünf Jahre zuvor die



Fünf Strecken und ein Bahnhof

Ein Knoten namens Karow

Güstrow-Plauer Eisenbahn, so führte auch diese Strecke zwangsläufig über Karow – die Landengen zwischen den Gewässern der Mecklenburgischen Seenplatte ließen eine andere Trassenführung einfach nicht zu. Als einziger Platz für die Streckenkreuzung blieb, ob es Gutsbesitzer und Bauern wollten oder nicht, nur Karow übrig.

Da eine Streckenkreuzung in Gestalt eines Turmbahnhofs aus Kostengründen nicht zur Debatte stand, nahm Karow die Gestalt eines Kreuzungsbahnhofs in Parallelform an. Die neue Südbahn führte aus südwestlicher Richtung an die „Gemarkung Karow“ heran, um über einen relativ engen Rechtsbogen von Norden her (!) in den Bahnhof einzumünden. Die Streckenfortsetzung in



Das Empfangsgebäude des Bahnknotens Karow 1901: Bahnbeamte in Fotografiertpose, Gleise in Kiesbettung, Weichensignale auf nahezu mannshohen Eisenstangen. Foto: Slg. Jan Schoof



Blick in nördlicher Richtung auf die Gleisanlagen des Bahnknotens Karow. Deutlich ist zu erkennen, dass dem Kirchhof der Platz für die Gleise und Weichen abgerungen werden musste. Rechts neben der Feldsteinmauer die Ausfahrten nach Ludwigslust, Wismar und Güstrow.

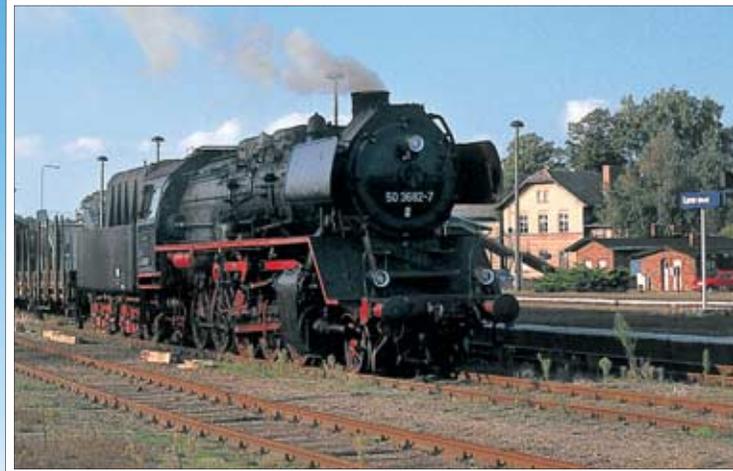
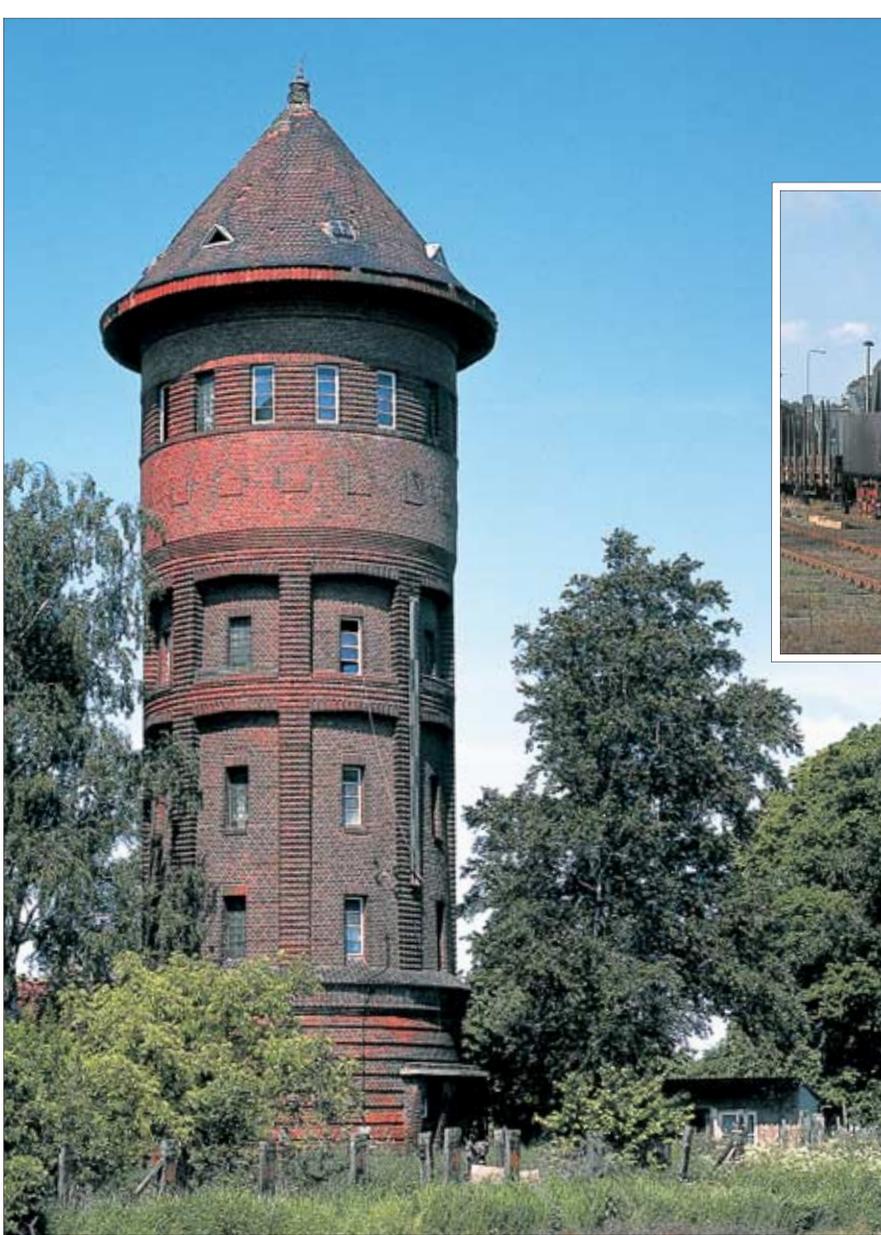
Ausfahrt einer Regionalbahn mit 219 083 am 8. Juni 1996 nach Güstrow. Man beachte das für eine Nebenbahn ungewöhnlich große, im Stil des mittleren 20. Jahrhunderts erbaute Stellwerk am Nordkopf des Bahnhofs. Das Stellwerk an der Südausfahrt ist nahezu baugleich.



südöstlicher Richtung passierte nach einer Linkskrümmung das Nordufer des Plauer Sees. Die finanziellen Mittel waren so beschränkt, dass nicht einmal das anderenorts als obligatorisch geltende Brückenbauwerk errichtet werden konnte. Die Mecklenburger begnügten sich mit einer (wie sie es nannten) „X-Kreuzung auf einer Ebene“.

Wer jetzt in Karow ankam (natürlich auf der Schiene – wie sonst?), konnte in drei Richtungen weiterreisen; dem Güterverkehr boten sich interessante Perspektiven. Kein Wunder also, dass sich nun auch eine „Wismar-Karower Eisenbahn“ beeilte, zum Zuge zu kommen: Noch 1887 stellte sie ihre „Hügelbahn“ von Wismar über Warin und Sternberg nach Karow fertig. Der taufrische Bahnknoten zeigte sich nun (je nach Betrachtungsweise) sowohl als Kreuzungs- als auch Anschlussbahnhof. In Süd-Nord-Richtung gesehen, nahm er überdies den Charakter eines Trennungsbahnhofs an.

Als Folge dieser „Verknötungen“ entstanden umfangreiche Gleisanlagen zur Um- und Neubildung von Güterzügen,



Oben: In den Sechzigerjahren bestimmte die Baureihe 50 in allen möglichen Varianten das Geschehen in Karow. Am 23.9.1999 erinnerte 50 3682 mit einem Nahgüterzug an diese Zeit. Foto: Jan Schoof

Links: Da täglich Dampflokomotiven aus fünf Richtungen nach Karow kamen, war ein leistungsfähiger Wasserturm unumgänglich. Der stilvolle Bau passte sich harmonisch den Backsteingebäuden der Umgebung an.

Auch dieser Blick auf den Mittelteil von Karow zeigt die Harmonie zwischen Eisenbahn und Landschaft. Die Diesellok der Baureihe 212 vor dem Nahgüterzug im Juni 1996 ist heute längst Geschichte. Fotos: Udo Kandler

während die Ortsgüteranlagen unbedeutend blieben. Für den Reiseverkehr (der vor allem ein „Umsteigerverkehr für Fremde“ war) mussten schließlich zwei breite Inselbahnsteige errichtet werden, die es durchaus mit einer Hauptbahn aufnehmen konnten. An den vier Bahnsteigkanten hielten Züge, mit denen man in die Hansestadt Wismar, in die alte Residenz Ludwigslust, nach Güstrow und Neubrandenburg, aber auch ins südlich angrenzende Preußen reisen konnte!

Drehscheibe ohne Lokschuppen

Die einmündenden Strecken waren lang und die verkehrenden Dampfloks (wie alle Mecklenburger) stets hungrig und von Durst geplagt. Also baute man westlich der Gütergleise ein Restaurant für Lokomotiven: Karow erhielt einen Kohlebansen, einen Schlackekanal, eine Untersuchungsgrube sowie einen Wasserturm, der zu einem sehr stilvollen Bau geriet! Nur für einen Lokschuppen war kein Geld da. Er hätte auch wenig genutzt, denn wenn ihre Rösser



Karow auf Segmenten

Auch wenn Karow „nur“ ein Knotenpunkt von Nebenstrecken ist, so sind seine Ausdehnungen für eine maßstäbliche Modellumsetzung einfach zu groß. Ohne ausreichenden Platz läuft da nicht viel. Eine mögliche Umsetzung des Bahnhofs könnte auf der Basis von Segmenten erfolgen, während die Weiterführung der Strecken wiederum auf Modulen erfolgen könnte. Die Streckenäste könnten entweder in Fiddleyards oder Kehrschleifen enden. Diese Option wäre eher etwas für eine kleine Interessengemeinschaft.

Steht ein größerer Raum nur zeitweise zur Verfügung, wäre ebenfalls eine Segmentanlage eine mögliche Lösung, um diese bei gelegentlichen Betriebstagen aufstellen zu können. In diesem Fall sind Segemente mit zwei Etagen vorzuziehen, wobei die untere mit ausreichend Abstand zur sichtbaren Trasse den Schattenbahnhof aufnimmt.

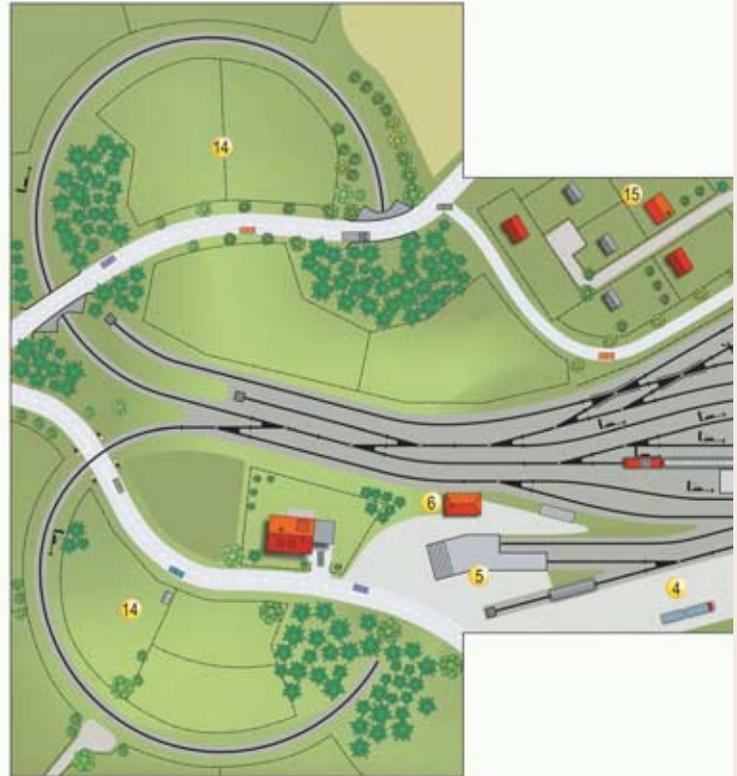
Dieser Lösungsansatz beschert zwar keine langen sichtbaren Strecken, doch kommt es bei unserem Planungsspiel eher auf den Bahnhof selbst mit seinem üppigen Personen- und Güterverkehr an. Die Streckenzweige beschränken sich auf die in Richtung Schattenbahnhof geneigten Strecken. Da die Vorbildstrecken ohne Tunnel in der Ferne verschwanden, sollte auch der Anlagenentwurf ohne Tunnelmünder auskommen. Die leicht wellige Landschaft vor allem in Richtung Ostsee erlaubt bei einer ausgetüftelten Gestaltung, die Züge

Die Struktur der Anlage gibt die freie Aufstellung in einem entsprechend großen Raum vor. Das breite Ende haben wir beispielhaft an eine Wand gestellt. Es bildet zusammen mit einer Kulisse einen optimalen Abschluss. Die Kulisse dient auch dazu, zwei Strecken und ihre nicht vorbildgerechte Zusammenführung zu verstecken.

Der Großteil der Anlage ragt in den Raum hinein und ist sowohl für den Bau wie auch für den Betrieb mit mehreren Modellbahnern optimal zugänglich. Die Detaillierung der einzelnen Anlagensegmente kann auch ohne Gesamtaufbau der Anlage erfolgen. Es sollte jedoch auf eine einheitliche Verwendung von Materialien geachtet werden.

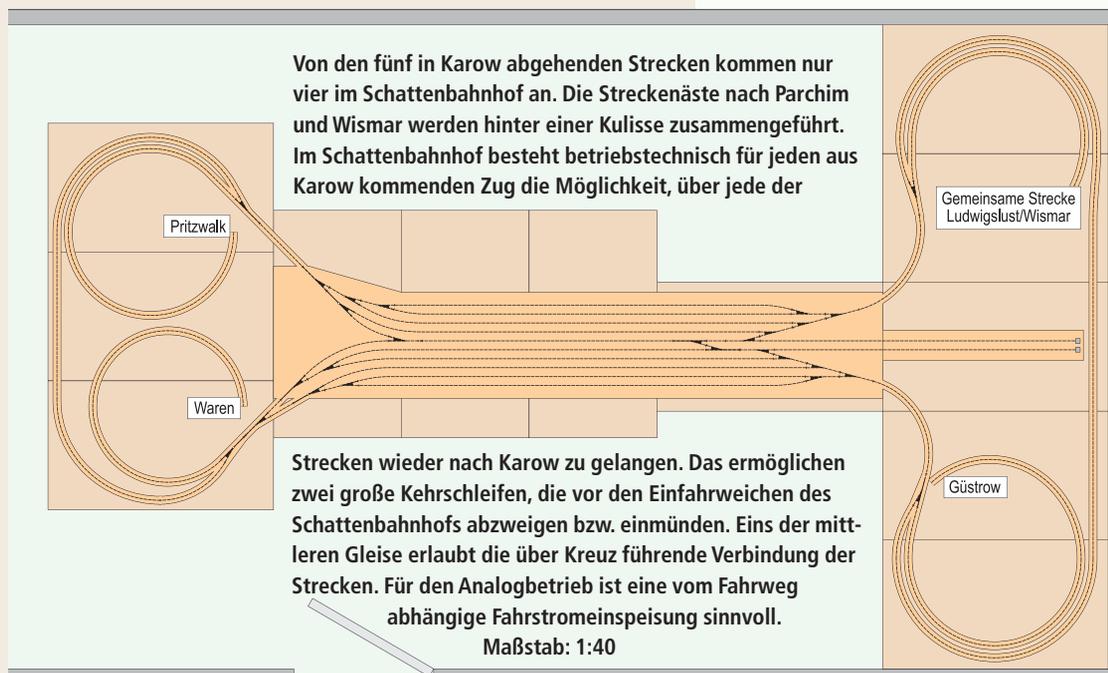
Anlagenentwurf: gp

Gleissystem: Für den Anlagenvorschlag wurde das Pilz-Elite-Gleissystem gewählt. Bis auf eine Weiche (Gleis 3) sind hauptsächlich 15°-Kreuzungen und DKWs verplant worden, um in der Länge etwas Platz zu gewinnen. Auf Höhe der Fußgängerbrücke könnte man durchaus die Bahnhofsgleise nach Bedarf verlängern.



Die Größe der Segmente ist mit 150 x 85 cm gewählt, um sie auch bei einem zweietagigen Aufbau handhaben zu können. Für die Unterbringung wären zwei selbstgebaute Wagen ideal, auf die jeweils sechs Anlagensegmente gestapelt und problemlos verfahren werden könnten.

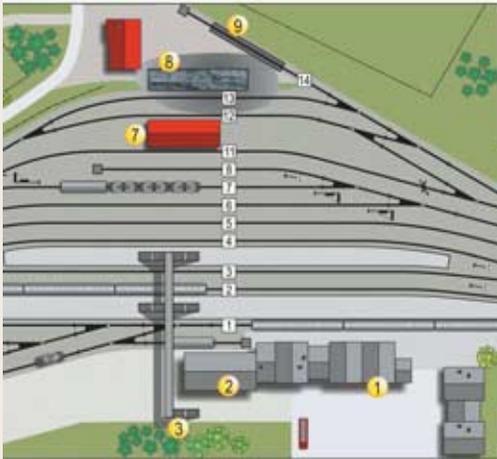
Anlagengröße: 705 x 425 cm, Maßstab 1:25



Die untere Etage mit Schattenbahnhof und Streckentrassen sollte keine durchgehende Fläche bilden. So lässt sich Gewicht einsparen und man kommt von unten bei Bedarf an die Züge heran. Es empfiehlt sich jedoch sehr, vor allem die schmalen Trassen mit einer seitlichen Einfassung (z.B. Streifen aus Hartfaserplatten) zu versehen.

Legende

Kreiszahl	Erklärung
1	Empfangsgebäude
2	Güterschuppen
3	Fußgängerbrücke
4	Ladestraße
5	Kopf-/Seitenrampe



6	Stellwerke
7	Umladehalle
8	Kohlenbansen
9	Untersuchungsgrube
10	Wasserturm
11	Friedhof
12	Kirche
13	Bauernhöfe
14	Wiesen und Weiden
15	Kleingärten

Wegen der geplanten Segmentbauweise der Anlage wirkt der Grundriss etwas stufig. Die Landschaft hingegen sollte mit leichten Erhebungen und Senken wellig gestaltet werden. Wiesen, Weiden und Äcker wechseln sich mit kleinen Wäldchen und Hainen ab. Dazwischen Bauerngehöfte, die sich in der Landschaft verteilen.

Die Eisenbahnstrecken durchziehen die Landschaft im Anlagenentwurf in tiefer werdenden Einschnitten, um die Strecken zum Schattenbahnhof zu führen. Die Kunst dabei ist es, ohne Tunnelportale auszukommen. Gemauerte

Straßenbrücken sind hierbei ein ideales Hilfsmittel. Um die Bahnstrecke glaubhaft verschwinden zu lassen, sollte der hinter der Brücke nicht mehr sichtbare Streckenverlauf durch ein kleines Wäldchen „getarnt“ werden. Im linken Anlagenflügel taucht die Strecke sogar direkt unter den Baumwipfeln in einem Einschnitt ein.

Das Verschwinden der Züge im Bereich der Kulisse wird durch Brücken kaschiert. Auch Baumreihen lenken die Blicke von unschönen Kulissendurchfahrten ab. Geschickt angelegte Buschhecken teilen die Landschaft.



ohne Aufsehen verschwinden zu lassen. Straßenbrücken, Einschnitte sowie hohe Hecken und kleine Wäldchen tarnen das Verschwinden der Züge.

Wer die vorhergehenden Seiten aufmerksam gelesen hat, wird im Anlagenvorschlag erst gar keine Drehscheiben mit Ringlokschuppen suchen. Wer jedoch auf ein zünftiges Bw nicht verzichten mag, hätte im Bereich der Ausfahrt nach Pritzwalk die Möglichkeit, Entsprechendes unterzubringen. Wer eine Rangierlok stationieren möchte, kann im Bereich der Bekohlung einen ein- oder zweigleisigen Lokschuppen wie den aus dem Auhagen-Programm unterbringen.

Manuell oder automatisch?

Der Knotenbahnhof Karow wird einen Modellbahner als Einzelkämpfer ganz schön stressen, wenn er den Vorbildbetrieb nachgestalten möchte. So bietet der Bahnhof ausreichend Betätigungsmöglichkeiten für zwei bis drei Betreiber, wenn der Betrieb manuell ablaufen soll. Wichtig wäre bei einer Gleichstromanlage, die Fahrwege abhängig von den Weichenstellungen mit Fahrstrom zu versorgen. Die Fahrstromspeisung erfolgt jedoch erst mit dem Stellen des entsprechenden Signals.

Im Digitalbetrieb reicht eine Aufteilung der Anlage in zwei Stromkreise.

Die Kehrschleifen im Untergrund werden jeweils über ein Kehrschleifenmodul betrieben. Das Schalten der Weichen und Signale kann analog erfolgen. Eine Digitalisierung wäre erst im Zusammenspiel mit einer Computersteuerung erforderlich.

Mithilfe des Computers wäre der Bahnhof in seiner Gänze auch für einen einzelnen Betreiber handhabbar, ohne dabei untätig herumzustehen. Dampfloks müssen zum Auffrischen der Vorräte an die Bekohlung, Dieselloks umgespannt und Güterzüge entsprechend ihrer Bestimmungsorte umgruppiert werden. Und ständig ist dabei der Fahrplan zu beachten ...

gp



Die breiten Bahnsteige und die Fußgängerbrücke erinnern an die große Zeit des Nebenbahnknotens als „Umsteigebahnhof“ im Süden Mecklenburgs. Für die 232, die einst schwere Kesselwagenzüge durch Karow schleppte, gibts im Juni 1995 kaum noch Arbeit. Foto: Udo Kandler



Mit der Ablösung der Baureihe 50 kam die Zeit der „Taigatrommeln“ der Baureihe 120 bzw. 220. Die „russischen Pauken“ hatten oft sehr lange Getreidezüge am Haken. Fotos: Jan Schoof

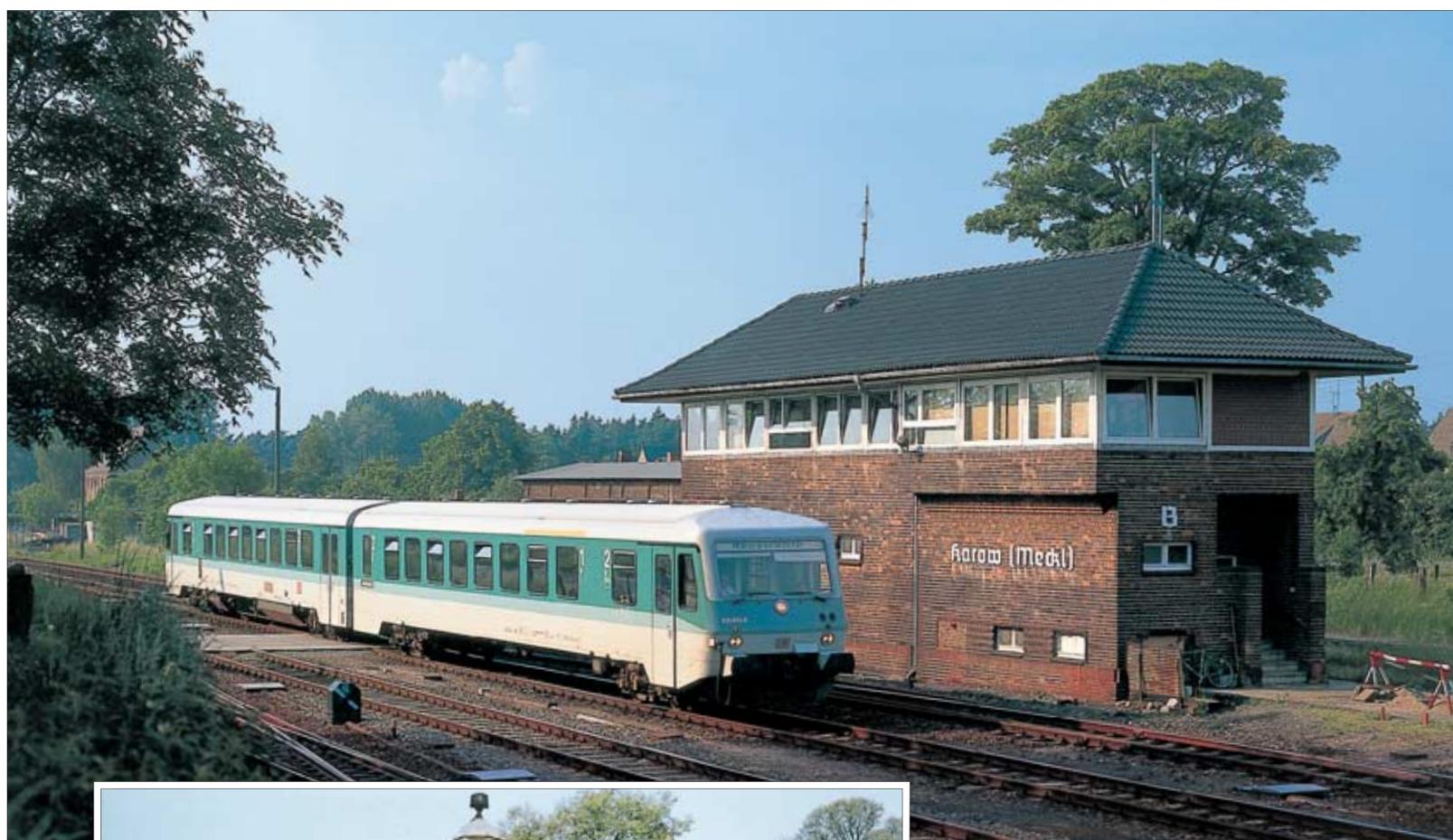
Unten: Auch die 118 kam nach Karow, hier 1993 mit Personenzug nach Güstrow.



Kohle und Wasser gefasst hatten, wollten die Lokpersonale rasch wieder heim. In dem verschlafenen Karow übernachteten? Um Gottes Willen ... Weil man den Schwarzen mit Schlepptendermaschinen die zugige Rückwärtsfahrt ersparen wollte, bekam Karow sogar eine Drehscheibe! Sie reichte für die preußische G 8; die G 10 passte da nur noch mit Hängen und Würgen drauf.

Neben all diesen materialistischen Fragen gab es auch ein geistliches Problem: Der nördliche Bahnhofskopf mit den einmündenden Strecken aus Güstrow, Wismar und Parchim bereitete wiederholt Kopfzerbrechen. Ein Überführungsbauwerk kam auch später nicht in Frage. Sehr zum Verdruss der protestierenden protestantischen Dorfgeistlichen musste man einen Teil des Kirchhofs mit der alten gotischen Backsteinkirche abschneiden und gegen die Gleise mit einer Feldsteinmauer abfangen. Diese Lösung war höchst ungewöhnlich, doch niemand konnte den Bahnplanern vorwerfen, sie hätten die Kirche nicht im Dorf gelassen!

Andere Vorhaben glückten weniger. Der Versuch, die Strecke Güstrow–Plau über den preußischen Bahnhof Meyenburg südlich von Karow zur Nord-Süd-Hauptstrecke mit Schnellzügen bis nach Berlin auszubauen, war kein Erfolg vergönnt. Sämtliche Strecken blieben, was sie immer waren: mecklenburgische Nebenbahnen mit nachgiebigem Kiesoberbau. Wen wunderte es, wenn die Südstrecke Ludwigslust–Neu-



Oben: Triebwagen „lernte“ Karow erst nach Bildung der DB AG kennen. Im Frühjahr 1995 dominierte der 628. Foto: Udo Kandler

Pause für Mann und Ross. Noch im Frühjahr 1978 brachten die ölgefeuerten „Jumbos“ der Baureihe 44 aus Wittenberge schwere Güterzüge nach Karow. Foto: Franz Rittig

Unten: Auch 20 Jahre später erinnerte der Wasserkran noch immer an die Zeit der Dampfloks in Karow. Foto: Jan Schoof



brandenburg alsbald „Gummibahn“ geheißen wurde? Die Wismarer Strecke mutierte ob ihres ländlichen Charakters derweil zum „Entensteig“.

Zu DRG-Zeiten war Karow Treffpunkt einer bunten Lokomotivgesellschaft, die sogar Altmeister Bellingrodt anlockte: Vor den Güterzügen dominierten G 8 (55.16-22) und G 8.1 mit Laufachse (56.2-8), ergänzt durch die Baureihe 86 aus Parchim. Aus Waren kamen Loks der Baureihe 24 mit dem „Langläufer“ P 780/781 Neubrandenburg–Ludwigslust, über den „Entensteig“ rollten gar die badischen Tenderloks der Gattung VIc (75.4/75.10-11) des Bw Wismar herbei. Noch immer zeigte sich die mecklenburgische T 4 (91.19), um den umfangreichen Rangierdienst zu besorgen. Und natürlich durfte der Bubikopf,



In Spitzenzeiten, so während des schweren Ernteverkehrs im Herbst, rangierten rund um die Uhr zwei Dieselloks der Baureihe 106 in Karow. Als 345 143 (ex 106 143) am 5.7.2001 in Karow einen Splittzug abholte, erinnerten sich Lokführer und Zugbegleiter an diese Zeit.



Am Abend des 22.8.2004 passiert eine Triebwagen der ODEG auf seiner Fahrt nach Ludwigslust die inzwischen gesperrte Fußgängerbrücke vom Empfangsgebäude zu den Bahnsteigen.

Symbolfoto: Nicht nur auf dem zugewachsenen Kirchhof herrscht Friedhofsruhe. Auch 232 143, die im Juli 2002 vor der Karower Friedhofsmauer einsam auf ihre nächste Leistung wartet, steht auf zugewachsenen Gleisen, auf denen nur noch selten etwas rollt. Fotos: Jan Schoof



die Baureihe 64, nicht fehlen. Selbst die alte P 4.2 (36.6) zog gelegentlich Personenzüge über die Nord-Süd-Route. Vor schweren Güterzügen wurde manchmal die G 8.2 (56.20-29) beobachtet – behaupten zumindest die alten „Isenbohner ut Korow“. Ob es wohl stimmt?

Hochbetrieb nach 1945

In der DDR wuchtete man Karow zu einem der wichtigsten Güterverkehrsknoten des Nordens hoch. Und warum? Die Russen waren schuld – sagen die Alten. Und wie waren wirklich? Weil die sowjetische Besatzungsmacht die zweiten Gleise der Hauptstrecken demonitierte, dirigierte die Reichsbahn große Teile des Güterverkehrs nach Karow, wo zeitweilig sämtliche Güterzüge aus dem Berliner Raum aufgelöst und ihre Wagen auf die anschließenden Strecken verteilt wurden. Kaum hatte die DDR ihr Kalisalz als Exportschlager entdeckt, polterten die entleerten Ganzzüge aus dem Kali-Hafen Wismar über Karow gen Süden. Selbst die Schnellzugpaare D 73/74 (Leipzig-Rostock) und D 79/80 (Karl-Marx-Stadt-Rostock) fuhren über Karow, planmäßig bespannt mit Lokomotiven der Baureihe 50! Wenn – in Spitzenzeiten – an allen vier Bahnsteigen Reisezüge hielten, herrschte in Karow ein Betrieb, der manch eine Hauptbahnstation unserer Tage neidisch werden ließe.

Neben der allgegenwärtigen Baureihe 50 in sämtlichen Spielarten protzte die ölhauptgefeuerte Baureihe 44 mit ihrer Kraft vor Güterzügen von oft weit über 1000 Tonnen. Durchgangseilgüterzüge, die in Kühlwagen Südfrüchte vom Überseehafen Rostock nach Berlin brachten, waren das Privileg der schlanken 41. Später übernahmen Dieselloks der Baureihen 118, 120 und 132 diese Leistungen. Vor den Reisezügen trat die Baureihe 110 das Erbe der Baureihe 50 an. Den oft pausenlosen Rangierdienst besorgten zwei Dieselloks der Baureihe 106.

Heute herrscht in Karow nicht nur rund um die alte Kirche, sondern auch auf den Gleisanlagen (fast) Friedhofsruhe. Auf der verbliebenen Südbahn verkehren noch die gelben Triebwagen des Typs „Regio Shuttle“ (DB-Baureihe 650) der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft ODEG. Sie sind so ziemlich die letzten Schienenfahrzeuge, die an die großen Zeiten des Nebenbahnknotens erinnern: Karow ist Geschichte. Für immer.

Franz Rittig

Nebenbahnknoten für 44 Jahre

Marxgrün/Ofr.

In Marxgrün trafen sich zwei Nebenbahnen. Die Entwicklung ging zum Anschlussbahnhof mit Lokstation, zeitweise kamen gar Elemente eines Trennungsbahnhofs hinzu, heute ist Marxgrün nur noch Haltepunkt. Interessant ist der Bahnhof für die Epochen I, II und III. Ulrich Rockelmann stellt den „modellbahnfreundlich“ kleinen oberfränkischen Bahnknoten vor.

Im Grenzgebiet zwischen Oberfranken und Thüringen bestand ein interessanter kleiner Nebenbahn-Knotenpunkt, der allerdings wegen der Grenzziehung 1945 seine Bedeutung verlor. Danach stellte er noch viele Jahre einen Torso dar, ehe er betrieblich zum bloßen Durchgangsbahnhof und später gar zum Haltepunkt mutierte. Für Modellbahnen der Epochen I und II, eingeschränkt bis III, stellt er aber ein lohnendes Vorbild dar: Marxgrün

Vom End- zum Anschlussbahnhof

Der Bahnhof Marxgrün erlebte während einer relativ kurzen Zeitspanne eine Metamorphose vom Endbahnhof (1886 bis 1898) über einen Zwischenbahnhof (1898 bis 1901) zu einem Anschlussbahnhof (ab 1901), der außerdem noch eine Betriebswechselstation zwischen Bayerischer und Preußischer Staatsbahn darstellte. Als Lokstation wurde er jedoch von Bayern benutzt, da die Preußische Staatsbahn auf den 14 km entfernten Lokbahnhof Lobenstein zurückgreifen konnte. Bereits in den 1930er-Jahren löste die DRG den Lokbahnhof Marxgrün organisatorisch auf, wobei dort aber nach wie vor Übernachtungen von Triebfahrzeugen stattfanden.

Schon bei provisorischer Eröffnung der Stichstrecke Hof-Marxgrün-Steben (so hieß der Bahnhof anfangs) im November 1886 – die volle Inbetriebnahme erfolgte zum 1. Juni 1887 – erhielt die Endstation auch einen zweistöckigen Lokschuppen. An weiteren Hochbauten entstanden in Klinkerbauweise ein Empfangsgebäude mit flach geneigtem Walmdach in typisch bayerischer Form, ein eingeschossiger Güterschuppen und zwei Beamtenwohnhäuser. Auch als man die Bahnlinie um vier Kilometer bis Bad Steben verlängerte (Betriebsaufnahme zum 1. Juni 1898),

blieb die Lokstation in Marxgrün erhalten – der Endbahnhof Bad Steben sollte nie einen Lokschuppen besitzen. Gegebenenfalls mussten daher nachts bzw. frühmorgens Lokleerfahrten zwischen Bad Steben und Marxgrün erfolgen.

Als die ersten Züge Bad Steben erreichten, war auch bereits der Streckenabschnitt von Blankenstein an der Saale bis Marxgrün durch ein preußisches Gesetz genehmigt worden; die Eröffnung dieser „fränkischen Höllentalbahn“ erfolgte am 15. August 1901. Nun stieg die Bedeutung des gleichmäßig entsprechend erweiterten, nunmehrigen Anschlussbahnhofs Marxgrün rasch an. Schon wenige Jahre später baute man dort auch eine Drehscheibe (Bühnenlänge gut 13 Meter) ein. Zwar verwendete die Bayerische Staatsbahn zwischen Hof und Bad Steben nur Tenderloks, doch verkehrten anfangs auf dem nördlichen Abschnitt von Lobenstein her auch Schlepptendermaschinen der preußischen Gattungen P 2, G 3 und G 4.

Marxgrüns große Zeit

Der Bahnhofsspurplan von 1911 wies bereits einen beachtlichen Umfang auf: vier Hauptgleise (davon drei mit Bahnsteig), drei Ladegleise (davon eines mit Kopf-/Seitenrampe), je ein Verkehrs- und Abstellgleis, zwei Lokschuppen- und Abstellgleise sowie den Anschluss zur Drehscheibe. Interessant ist die Teilung von Gleis 1 in ein kurzes Bahnsteiggleis und einen längeren Ladeteil mit Güterschuppen.

Der Zugsicherung dienten drei Einfahrtsignale, während Ausfahrtsignale fehlten. In den letzten Jahren vor dem 1. Weltkrieg hatte der Bahnhof Marxgrün hinsichtlich seiner Verkehrsbedeutung und Ausstattung einen gewissen Höhepunkt erreicht, zumal seit 1908 auch die durchgehende Verbin-



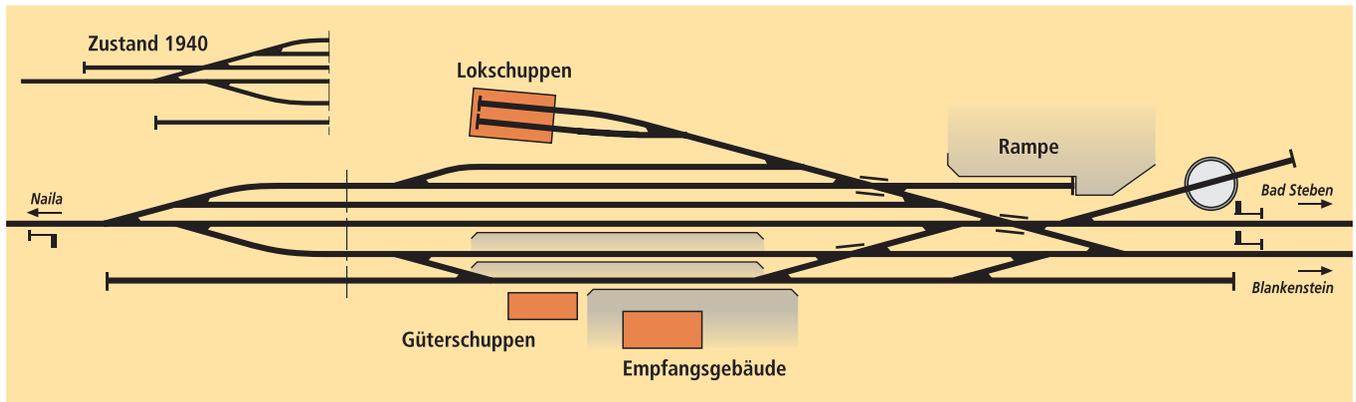
Im Rahmen einer Sonderfahrt kam Schienenbus 798 682 mit Steuerwagen 998 808 am 16.3.85 nach Marxgrün.



Rechts ein Blick auf die Beamtenwohnhäuser. Im Bild links rangiert 211 308 am 30.12.85 mit einer Übergabe.

Unten: Ausschnitt aus der Übersichtskarte zum Reichsbahn-Kursbuch für das amerikanische Besatzungsgebiet (Mai 1949). Archiv mm





Der Gleisplan des Bf Marxgrün im Jahre 1911, zum Zeitpunkt der größten Ausdehnung. Drei Einfahrsignale waren vorhanden, Ausfahrtsignale dagegen gab es nicht. Die Drehscheibe (Drehbühnenlänge mehr als 13 m) wurde in der Epoche II wieder abgebaut und war 1940 nicht mehr vorhanden. Verwendet wurde sie ursprünglich zum Wenden preußischer Schlepptenderloks, die von Lobenstein herüberkamen.



dung zwischen (Lobenstein-) Unterlemnitz und Hockeroda (-Saalfeld) hergestellt war.

Nach Übergang der Länderbahnen auf das Deutsche Reich 1920 verlor Marxgrün seinen Status als Übergangsbahnhof zwischen zwei Bahnen, doch bildete die vormalige Verwaltungsgrenze Preußen/Bayern nun die Grenze zwischen den Direktionen Erfurt und Nürnberg (später Regensburg). In dieser Zeit wies Marxgrün sogar Elemente eines Trennungsbahnhofs auf, weil die Durchgangsstrecke nach Thüringen die wichtigere geworden war.

In den Dreißigerjahren kam es zu ersten Rationalisierungsmaßnahmen im Bahnhof Marxgrün. Da auf dem vormaligen preußischen Streckenteil schon längst die leistungsfähigen Tenderloks

Rechts oben das EG von Marxgrün (Foto 1.2.77: ur) mit niedrigem Güterschuppen, der wenig später abgerissen wurde.

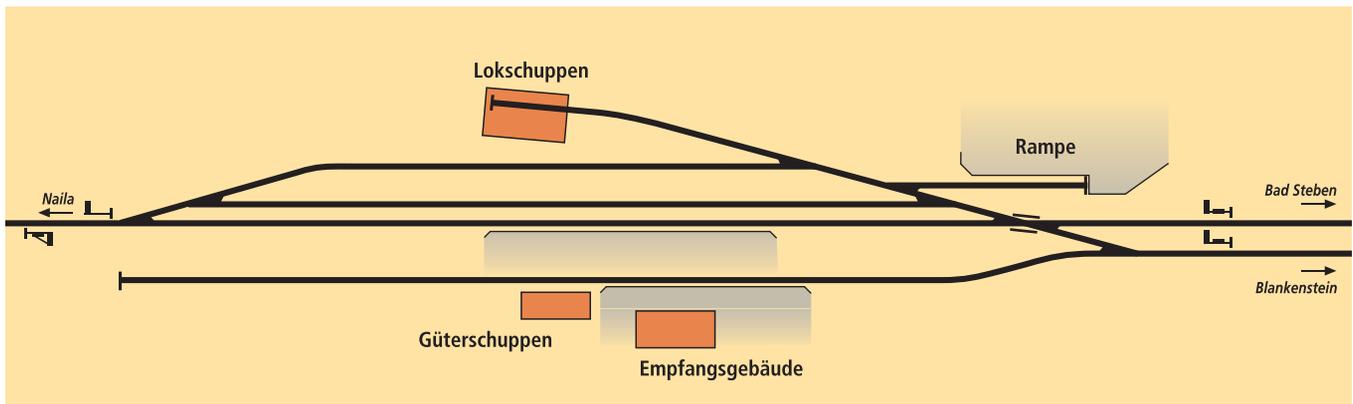


Nochmals das EG mit holzverschaltem Stellwerksanbau, Zustand 1982 (Foto: ur). Jetzt hat der Bf Ausfahrtsignale, der Güterschuppen fehlt bereits!



Rechts zweistöndiger Lokschuppen mit Übernachtungsanbau (Foto Frühjahr 1970: Summerer/Slg. S. Winkler).





der nunmehrigen Baureihen 74.4 und 93.5 die Schleptendermaschinen abgelöst hatten, war die Drehscheibe für den Planverkehr überflüssig geworden und wurde samt Zufahrgleis abgebaut. Weiter entfiel die nahe des Empfangsgebäudes befindliche Verbindung zwischen den Gleisen 1 und 2. Andererseits entstand wegen des hohen Verkehrsaufkommens besonders auf der Relation Hof–Saalfeld an der Einfahrt aus Richtung Hof ein längeres Ausziehgleis neu und die Nutzlänge von Gleis 6 wurde vergrößert. In organisatorischer Hinsicht ist die formelle Aufhebung des Lokomotivbahnhofs Marxgrün zu nennen, was indes auf die Nutzung des Schuppens zum Abstellen der Maschinen keinen Einfluss hatte. Die positive Entwicklung des Bahnverkehrs um

Marxgrün erfuhr mit Ausbruch des 2. Weltkrieges zunächst eine Zäsur im Reiseverkehr, der dann 1945 der Zusammenbruch folgen sollte.

Abgesang nach 1945

Am 3. Juli 1945 endete der Zugverkehr zwischen Blankenstein und Lichtenberg durch die Grenzziehung zwischen sowjetischer und amerikanischer Besatzungszone.

Auf der Höllentalbahn verblieb lediglich ein bescheidener Güterverkehr von Marxgrün nach Lichtenberg, ansonsten stellte der Bahnhof Marxgrün verkehrlich nur noch eine Durchgangsstation der Stichstrecke Hof–Bad Steben dar. Gleichwohl nutzte die DB den Marxgrüner Lokschuppen weiter zum Über-

Die „abgespeckte“ Version des Gleisplans, Zustand 1970. In Richtung Naila gibt es ein Gruppenausfahrtsignal!

Zeichnungen: lk (nach Angaben des Verfassers)

nachten der Dampflok. Da die Reisezüge in Bad Steben begannen bzw. endeten, waren nächtliche Lokleerfahrten zwischen dort und Marxgrün nötig. In der kälteren Jahreszeit übernachtete wegen des Vorheizens auch die Wagengarnitur im Bf Marxgrün. Die dortigen Gleisanlagen wurden seit den Fünfzigerjahren sukzessive verkleinert.

Um 1970 bestanden noch zwei Hauptgleise – davon nur eines mit Bahnsteig –, drei Ladegleise und ein Lokschuppengleis. Der Bahnhof besaß zu jener Zeit noch drei Einfahrtsignale



„211 058 im Bf Marxgrün“ lautet kurz und bündig die Bilderkklärung auf dem Originaldia.

Interessant der große Holzstoß am Ladegleis (links im Bild), der auf die Verladung – vermutlich auf Runnenwagen – wartet.

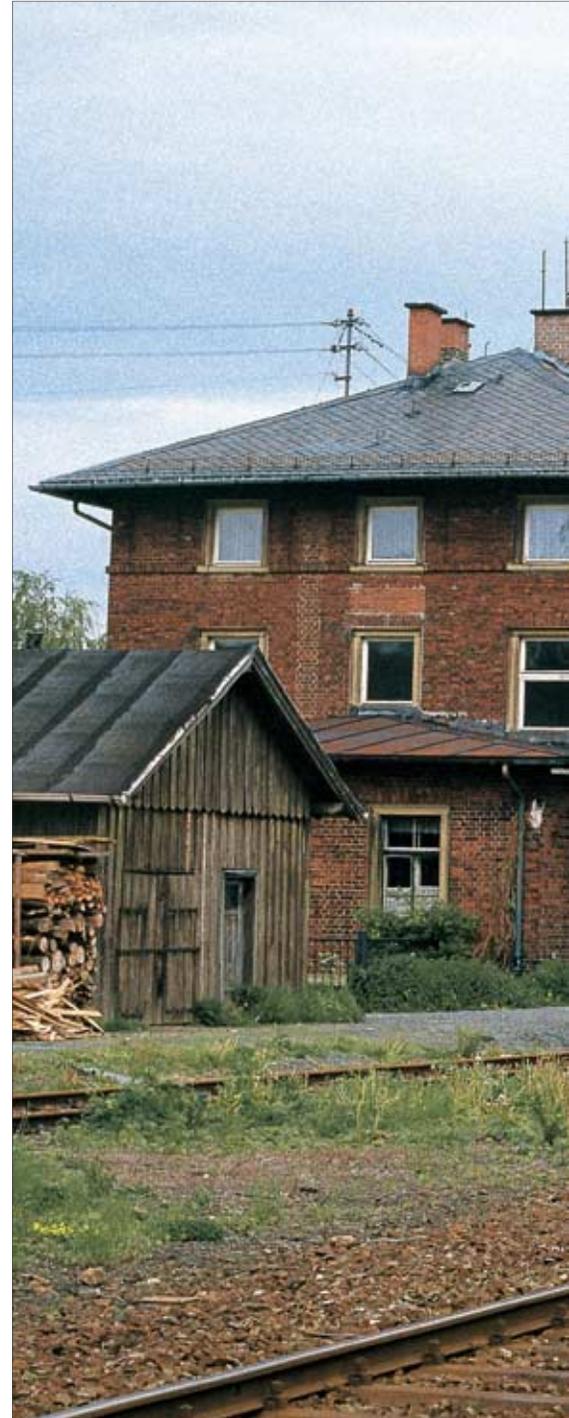
Auch auf dieser Aufnahme sind zwei Ausfahrtsignale zu entdecken, die in den Siebzigerjahren (in der Epoche IV) aus Sicherheitsgründen installiert wurden. Im Hintergrund sind die Ausläufer des Frankenwaldes zu erkennen.



Das weit überstehende Bahnsteigdach am Empfangsgebäude Marxgrün; im Hintergrund rangieren zwei Dieselloks der Reihe 211. Unten: 614 025 (mit 634er-Mittelwagen) fährt in Richtung Naila aus, links im Bild eine kleine Verladeanlage für Schotter.



Am 17.2.1984 „erwischte“ der Fotograf 211 200 beim Rangierdienst in Marxgrün. Das Fachwerkgebäude rechts im Bild ist das Lagerhaus einer Kartonagenfabrik, das später abgebrochen wurde. *Farbfotos: Stefan Winkler*



sowie ein Gruppenausfahrsignal in Richtung Naila.

Am 23. Mai 1971 stellte die DB den bescheidenen, bis dahin verbliebenen öffentlichen Güterverkehr nach Lichtenberg ein. Allerdings wurde das vormalige Streckengleis noch bis südlich von Hölle als Anschluss eines Kohlen-säurewerkes genutzt, ehe ab 7. Oktober 1987 auch dieser Bedarfsverkehr entfiel. Danach erfolgten weitere Rückbauten – heute ist Marxgrün betrieblich nur noch ein einfacher Haltepunkt.

Modellpotential

Hinsichtlich der Gleisentwicklung bieten sich bei einer Nachgestaltung des Bf Marxgrün folgende Zeiträume an:

- Um 1914 mit Drehscheibe als späte Epoche I. Lokomotiven der preußischen Gattungen G 3, G 4 und T 12,



der bayerischen Gattungen D VII, D IX oder GtL 4/4.

- Mitte der 1920er-Jahre: noch mit Drehscheibe, aber bereits DRG-Fahrzeuge (Epoche IIa): Baureihen 74.4, 93.5, 98.4 und 98.8.
- Späte 1930er-Jahre: ohne Drehscheibe, aber mit erweitertem Bahnhofskopf aus Richtung Hof (Epoche IIb). Loks der Baureihen 58.10 (vereinzelt; wegen der höheren Achslast war nur der Einsatz aus Ri. Lobenstein bis Marxgrün möglich), 64, 86, 91.3 (91 1506 als einzige im Bw Hof beheimatete Lok dieser Baureihe), 93.5, 98.4, 98.10. Zwischen den Hauptgleisen 2 und 3 am Hofer Bahnhofskopf befindet sich ein Wasserkran zum Ergänzen der Vorräte bei Zugaufenthalten.
- Frühe 1950er-Jahre (Epoche IIIa) – nun auf der Höllentalbahn nur noch lokaler Güterverkehr. Entfall des Aus-

ziehgleises in Richtung Hof sowie in Richtung Lichtenberg der Gleisverbindung zwischen den Gleisen 1-3 mit der DKW. Beim Triebfahrzeugeneinsatz sind die Baureihen 54.15 (eine Fahrplanperiode vor Ng), 64 und 86 zu nennen. Ab ca. 1950 vereinzelt Triebwagen der Reihen VT 70 und 75, ab ca. 1955 erscheinen zu verkehrsschwächeren Zeiten die ersten Schienenbusse der Reihe VT 95. Bei deren Ausfall ggf. Ersatz durch mit der Baureihe 70.0 bespannte Kurzpersonenzüge.

Für das Empfangsgebäude eignet sich in Baugröße H0 als Grundmodell gut der ehemalige Kibri-Bausatz „Feldafing“. Gegenwärtig ist er allerdings nur als modernisierter „Bahnhof Wilhelmsbad“ erhältlich. Die modernen Accessoires – vor allem das Bahnsteigdach – und der Anbau dürfen indes für

„Die neue Bahn“ auf der einhundertjährigen Nebenstrecke Hof–Marxgrün. Die Aufnahme entstand am 6.6.87. In der Folgezeit wurde der bisherige Bahnknoten Marxgrün weiter zurückgebaut und schließlich gar zum Haltepunkt „degradiert“.

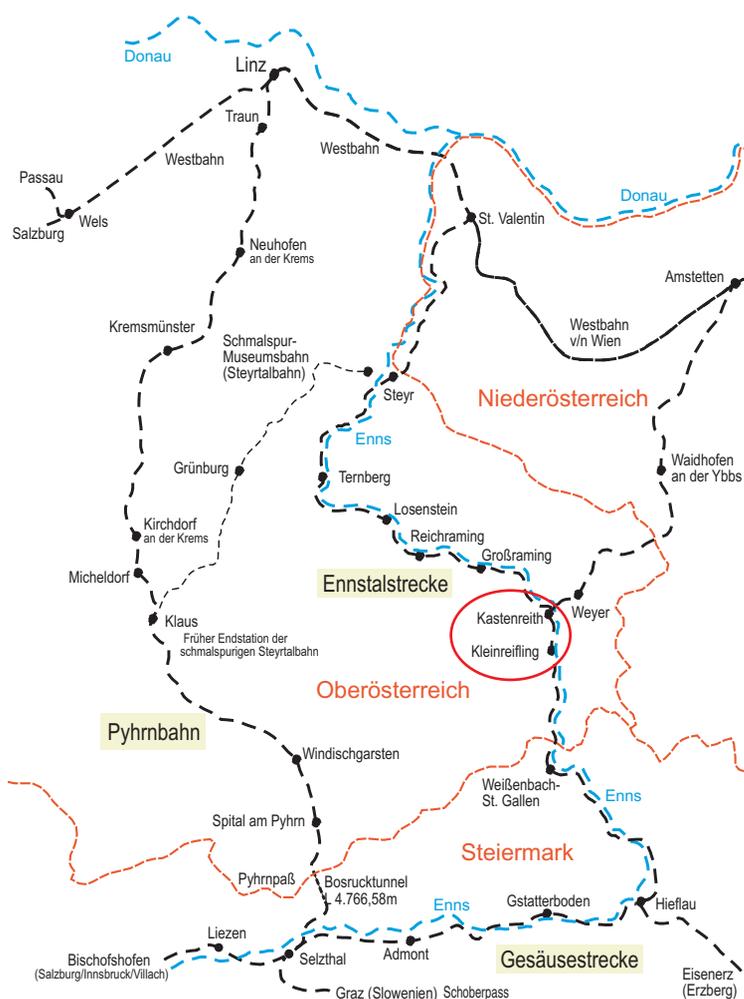
einen Bahnhof à la Marxgrün nicht montiert werden. Zweiständige Lokschuppen bieten verschiedene Zubehörfirmen an, während sich für den Güterschuppen ein doppelter Kibri-Bausatz „Burg-Spreewald“ anbietet. Es wäre nur auf eine einheitliche Farbgebung von Empfangsgebäude und benachbartem Güterschuppen zu achten. Bei den umliegenden Gebäuden sollte man auch die in jenem Gebiet zwischen Thüringen und Vogtland vorherrschende Schieferbedachung der Häuser berücksichtigen. *Ulrich Rockelmann*

Ein Erzzug der Cargo Serv ist am 8. Mai 2006 auf der Ennstalstrecke Richtung Linz unterwegs. Foto: Dr. Heinrich Seitner

Knoten der ÖBB

Erz ist Trumpf

Auch in der Alpenrepublik gibt es kleine, modellbahnkompatible Knotenbahnhöfe. Manfred Peter empfiehlt Kleinreifling an der Ennstalstrecke zum Nachbau.



Die Karte zeigt den Streckenverlauf des Erzverkehrs vom Erzberg nach Linz und retour. Leerwagenzüge von Linz benutzen meist die Pyhrnbahn, die zwischen Selzthal und Spital am Pyhrn Neigungsverhältnisse einer Gebirgsbahn aufweist. Als Pyhrnbahn wird der Streckenabschnitt zwischen Klaus und Selzthal, der Teil zwischen Linz und Klaus als Kremstalbahn bezeichnet. Die Ennstalstrecke mit ihren beiden Ästen nach Amstetten und St. Valentin sowie die Strecke von Hieflau nach Eisenerz ist Teil der ehemaligen Kronprinz-Rudolf-Bahn, im Vergleich zur Pyhrnbahn günstiger trassiert und somit geeigneter für die schweren Erzzüge.

Das abgebaute Erz vom Erzberg wird auf der Schiene zu den Werken der Voest Alpine in Linz und Donawitz transportiert. Dabei verkehren diese schweren Züge auf landschaftlich reizvollen Strecken und durchfahren markante Bahnhöfe, die für uns Modellbahner interessante und nachahmenswerte Details aufweisen. Namentlich genannt seien das Selzthal, Hieflau und vor allem Kleinreifling, dem an dieser Stelle ein Anlagenentwurf gewidmet ist.

Der Weg der vollen Erzzüge führt von der Verladeanlage in Krumpendorf bei Eisenerz zunächst nach Hieflau. Dort teilen sich die Wege. Das Erz nach Linz wird über die Ennstallinie via Kleinreifling, Steyr und St. Valentin befördert, die Züge nach Donawitz nehmen die Route über Selzthal und den Schoberpass.

Die leeren Garnituren von Linz fahren meist über die Pyhrnbahn. Diese ist topografisch etwas ungünstiger trassiert und daher eher für die leichten Züge geeignet. Da beide Strecken eingleisig angelegt sind, ergibt der „Kreisverkehr“ Sinn: Beide Strecken sind durch den Erzverkehr gleichmäßig belastet; Zugkreuzungen in den Bahnhöfen werden so auf ein Mindestmaß reduziert.



Ein schwerer Erzzug mit zwei Elektrolokomotiven der Reihe 1142 (ex 1042) passiert im Juni 1999 den Bahnhof Kleinreifling auf seiner Fahrt von der Verladestelle in Krumpendorf zur Voest Alpine nach Linz.

Der Blick von der Ennsbrücke auf den Bahnhof Kleinreifling mit der Zufahrtsrampe zeigt die beengte Lage zwischen den Bergen und der Enns.



Kleinreifling

Der Bahnhof Kleinreifling an der Ennstalstrecke ist auf den ersten Blick eine ganz normale Durchgangsstation. Dem ist aber nicht so. Für Personenzüge aus Amstetten ist hier Endstation und auch Regionalzüge aus Linz und Selzthal enden in diesem Bahnhof. Einige Kilometer nordwärts befindet sich die Haltestelle Kastenreith. Hier erst teilt sich die Strecke in die beiden Äste Richtung Amstetten und Linz, betrieblich bilden also Kleinreifling und Kastenreith als Einheit einen Knotenbahnhof.

Die Lage des Bahnhofs ist eng von Enns und dem benachbarten Berg eingerahmt. Dem natürlichen Lauf der Enns folgend liegt der Bahnhof in einer S-Kurve. Die beengte Lage hat auch zur Folge, dass das Empfangsgebäude – in Österreich Aufnahmegebäude genannt – nur über eine brückenähnliche Rampe zu erreichen ist. Der Kunstbau stützt sich auf Stelzen im Uferbereich der Enns ab.

Auf der anderen Seite der Gleise war ebenfalls ein Kunstbau nötig: Eine gewaltige Stützmauer aus Bruchstein stemmt sich gegen den Druck des Erdreiches. Hier musste für die südliche Bahnhofseinfahrt beim Bau der Strecke im Jahr 1872 ein kleiner Bergrücken abgetragen werden.



Gegenüber vom EG (österreichisch konsequenterweise AG!) liegt ein kleiner Rechteckschuppen mit zwei Gleisen. Diese Gleise wie auch noch einige Abstellgleise sind am südlichen Bahnhofskopf angebunden. Ein weiteres, lokschuppenähnliches Gebäude liegt neben dem EG auf der Kastenreither Seite. Seine Anbindung erfolgt über den nördlichen Bahnhofskopf. Das Gebäude dient als Unterstand für Bahndienstfahrzeuge.

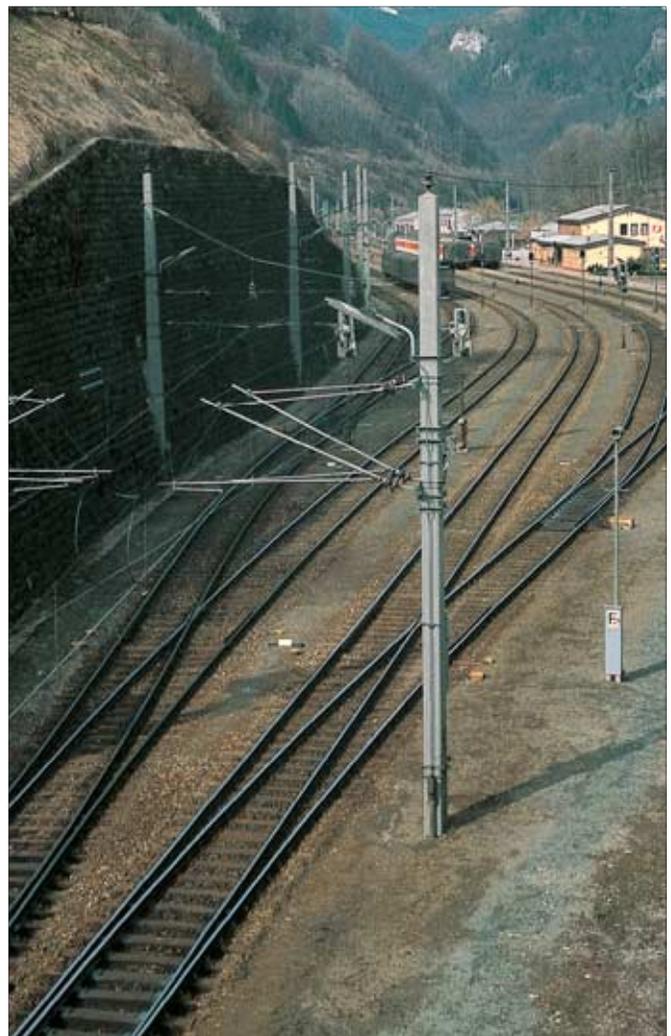
Anlagenvorschlag Kleinreifling

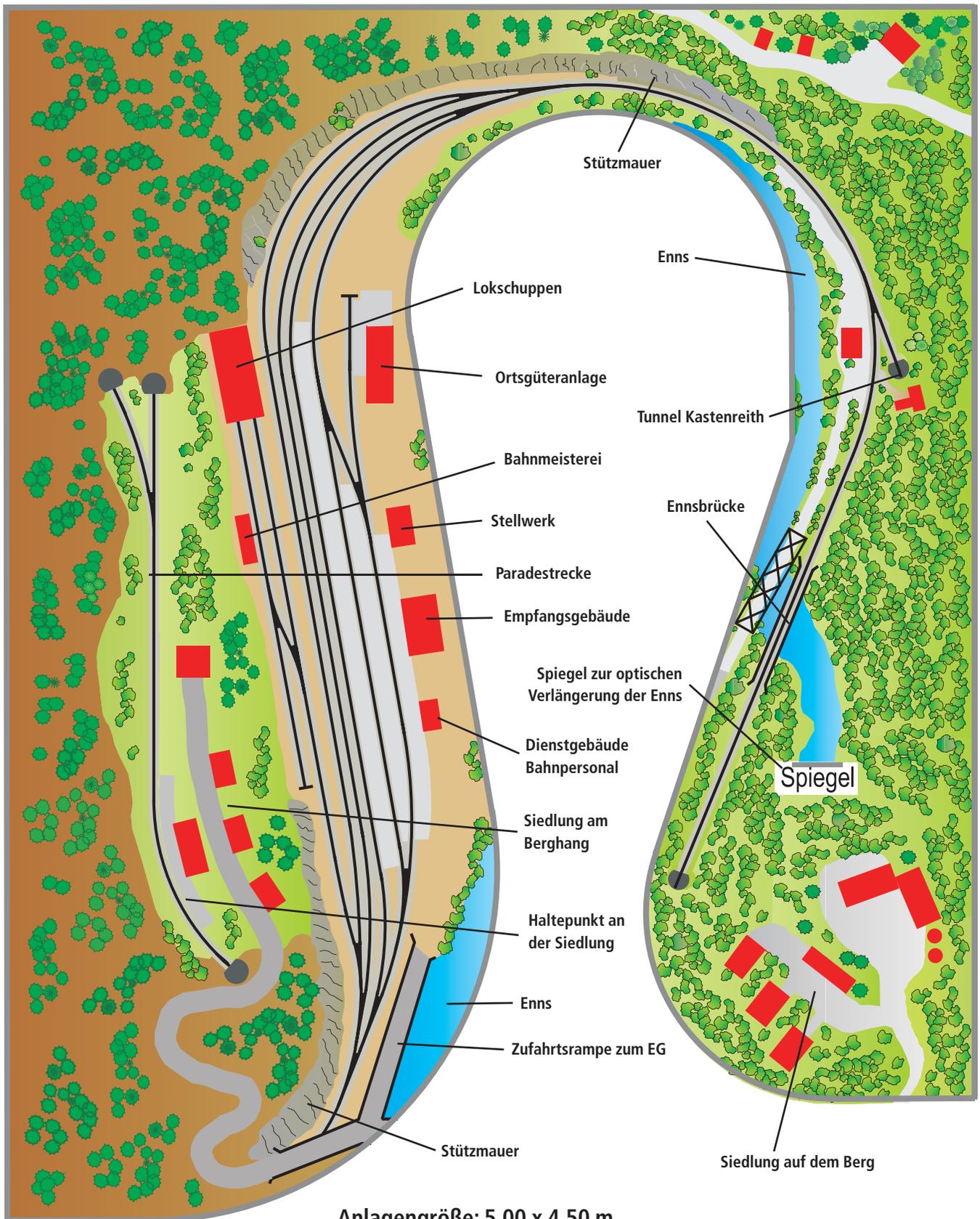
Die geschwungene Linienführung des Vorbildes konnte im Wesentlichen umgesetzt werden, was den Modellzügen einen eleganten Verlauf bietet. Auch die Anzahl der Gleise und die Bahnsteiggegebenheiten werden im Modell authentisch berücksichtigt.

Die Ausfahrt aus dem Schattenbahnhof „Linz“ bzw. „Hieflau“ kann durch die Brücke und die Zufahrtsrampe zum Bahnhof optimal getarnt werden. An Stelle des lokschuppenähnlichen Gebäudes liegt im Modellplan die Orts-güteranlage. Hier könnten zusätzliche Ladevorgänge und damit weiterer Güterverkehr dargestellt werden. Auf die zusätzlichen Abstellgleise im Bereich des Lokschuppens musste aus Platzgründen leider verzichtet werden, die

Einfahrender Personenzug aus Amstetten. Die Ellok der Reihe 1046 war jahrelang in Amstetten stationiert und hatte ursprünglich als Gepäcktriebwagen die Bezeichnung 4061. Deutlich ist der an den Lokschuppen direkt angrenzende Steilhang erkennbar, der im Anlagenentwurf zur Tarnung der Triebfahrzeug-Wendeschleife dient.

Rechts: Wie für Modellbahnverhältnisse geschaffen, die geschwungene Einfahrt in den Bahnhof Kleinreifling aus Richtung Hieflau. Der abgetragene Bergrücken musste durch eine Stützmauer gesichert werden.





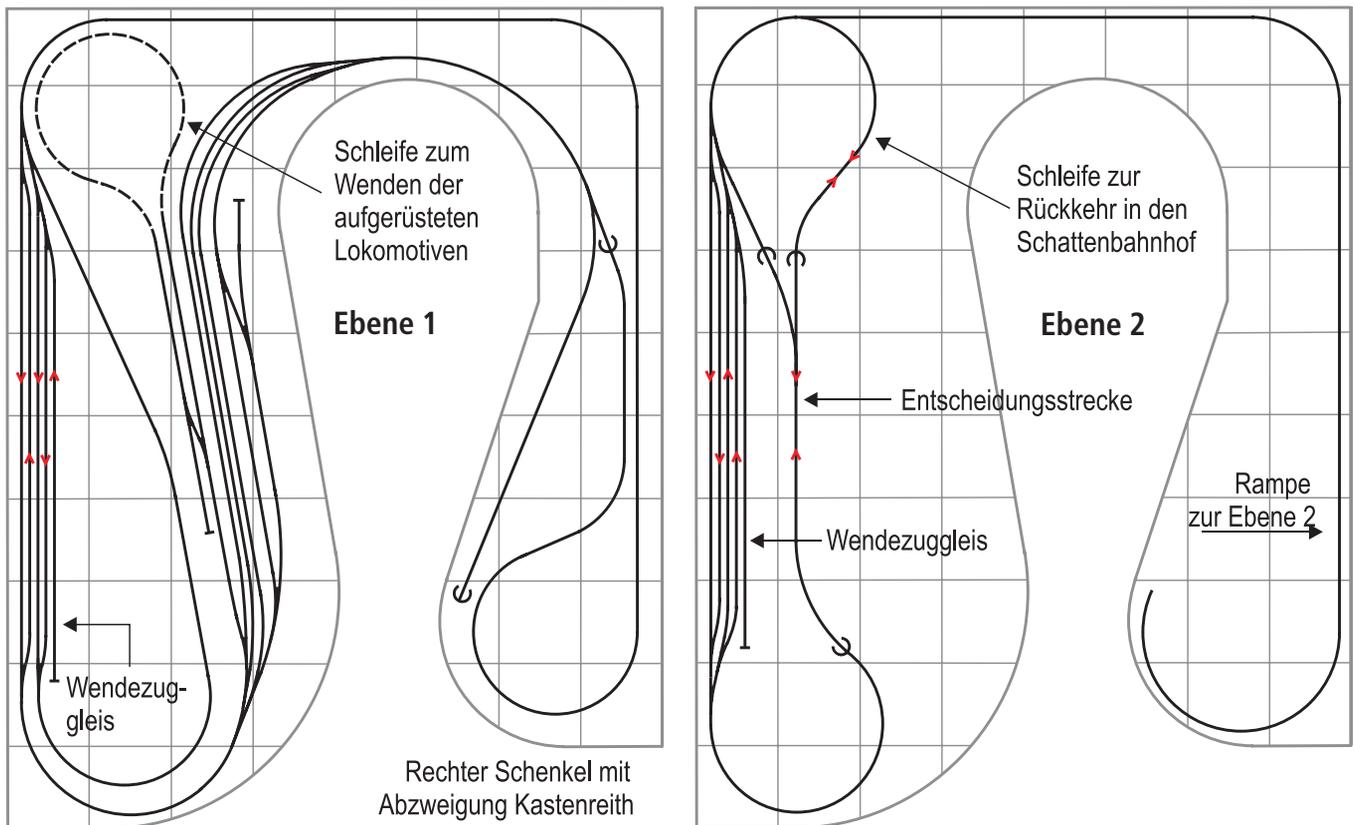
Zweiständigkeit entspricht jedoch wieder dem Vorbild.

Das Anlagenkonzept sieht zwei Ebenen vor. Die Ebene 1 (100 cm über Fußboden) besteht aus dem sichtbaren Bahnhof Kleinreifling, den ebenfalls sichtbaren Strecken und dem Schatten-

bahnhof „Linz/Hieflau“, der sich im Bergmassiv versteckt. Die Ebene 2 wird erreicht über eine lange Rampe, die im rechten Anlagenschengel den Berg „füllt“. Sie enthält lediglich den Schattenbahnhof „Amstetten“, der 118 cm über dem Fußboden liegt.

Mit dem Bremschlauch voran

Da im Bahnhof Kleinreifling für einen Großteil der Regionalzüge Endstation ist und die Elloks umsetzen müssen, wären die Triebfahrzeuge der Epochen III und IV normalerweise auf beiden



Seiten mit Kupplungen auszurüsten. Schade um die vielen Zurüstteile, die heutigen Lokomotiven beiliegen!

Um sie montieren zu können und damit die Illusion von „echtem Betrieb“ noch weiter zu erhöhen, wurden die Gleise hinter dem Lokschuppen durch eine Schleife verbunden. Die Lage des Lokschuppens direkt am steil ansteigenden Gelände bietet eine optimale Tarnung. Die wenigen Zentimeter zwischen Rückfront und Berg können mit einer schwarzen Pappröhre und viel Grünzeug überbrückt werden.

So ist die „schöne Lokseite“ stets vorn. In der Epoche V kann man sich den Umstand sparen; hier kommen ohnehin Wendezüge zum Einsatz.

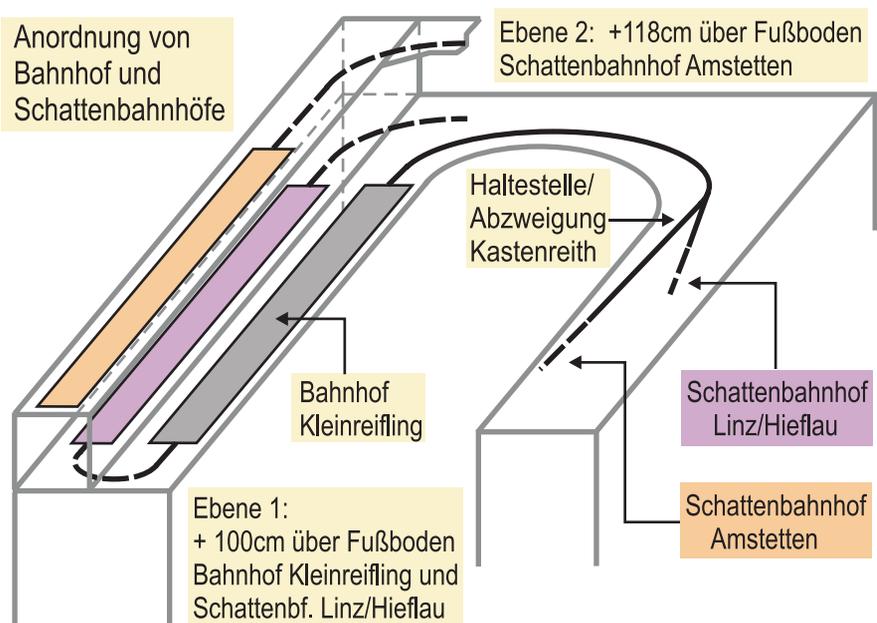
Die Abzweigstelle wurde auf den rechten Anlagenschengel platziert, um die „psychologische Entfernung“ vom Bf Kleinreifling vorzutäuschen; der Betrachter muss sich nämlich beim Verfolgen des Zuges vom Bahnhof abwenden und verliert ihn so aus den Augen. Der Anstieg Richtung Amstetten (Ebene 2) erfolgt ab der Ennsbrücke kontinuierlich mit 20 Promille – das ist auch mit schweren Zügen für die Lokomotiven noch problemlos zu schaffen.

Die Weiterführung des Flusses Enns wird durch einen Spiegel vorgetäuscht, der im rechten Winkel zum Flusslauf eingebaut werden muss. Schaut der Betrachter nun über die Ennsbrücke auf

Ebene 1: Der Gleisverlauf im Bf Kleinreifling entspricht weitgehend dem Vorbild, auch die Anzahl der durchgehenden Gleise ist vorbildrichtig. Der Schattenbahnhof Linz besteht aus der Kehrschleife mit zwei durchgehenden Gleisen und einem Wendezug- bzw. Triebwagengleis. Die beiden anderen Gleise sind richtungsbezogen für den Durchgangsverkehr nach Linz und Hief-lau. Das heißt, dass der beladene Erzzug nach Linz stets aus der gleichen Richtung kommt. Die Einfahrt in richtungsbezogene Gleise kann technisch relativ leicht mittels Rückfallweichen bewerkstelligt werden. Weitere Schattenbahnhofs-gleise für kürzere Züge lassen sich problemlos einfügen. In der Epoche V ist ein zusätzliches Wendezuggleis für Garnituren, die aus Richtung Hief-lau kommen und in Kleinreifling enden, vorzusehen.

Ebene 2: Die Ausführung der Wendeschleife erlaubt einen von der Ebene 1 völlig unabhängigen Betrieb, was zwar nicht das Ziel dieser Ebene ist, jedoch eine selektive Zugauswahl Richtung Kleinreifling ermöglicht. Die Rampenverbindung zur Ebene 1 weist eine Neigung von maximal 20 Promille auf.

Unten: Die schematische Darstellung zeigt die Anordnung der beiden Ebenen.

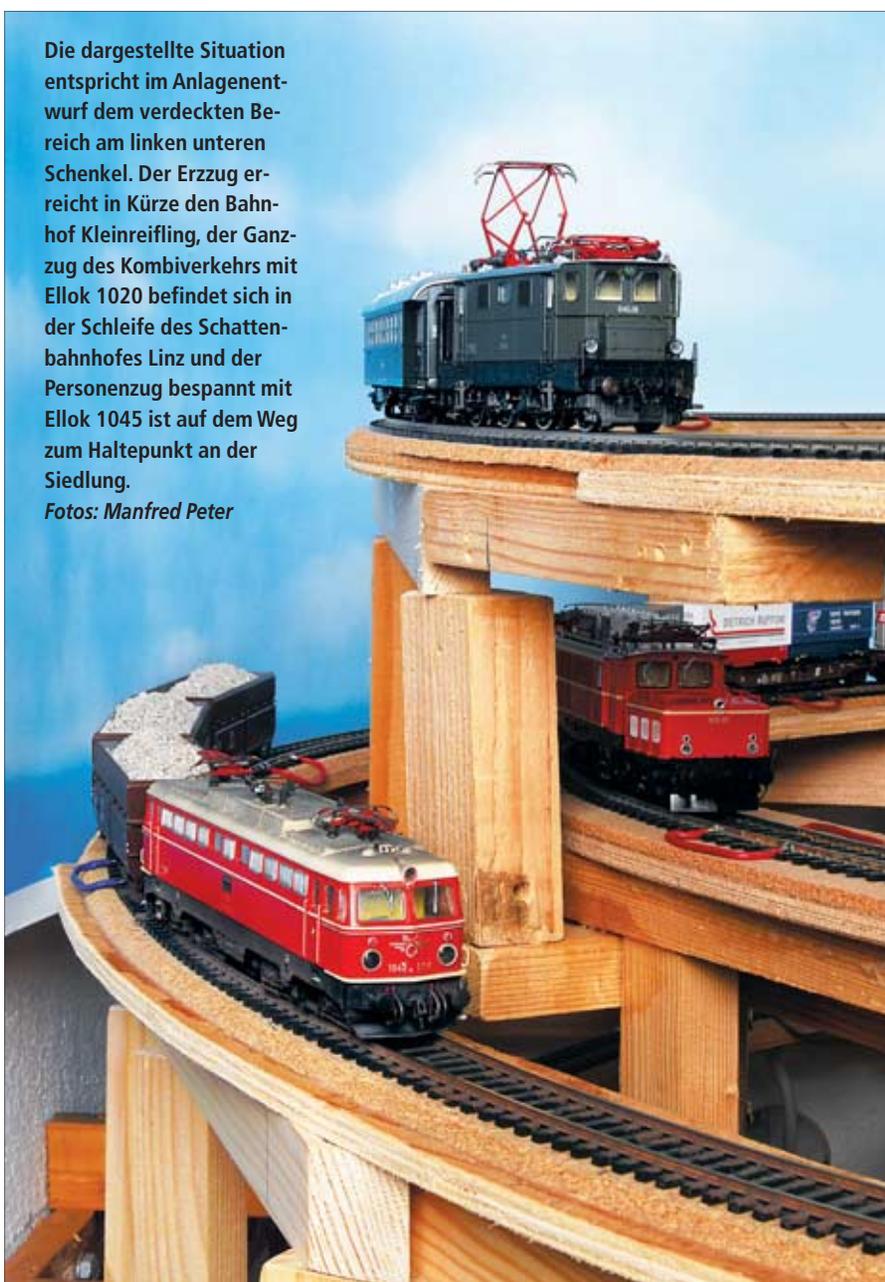


Ein Leerwagen-Erzzug der Epoche IV auf dem Weg nach Eisenerz passiert den Haltepunkt an der Siedlung. Durch einen Kapazitätsengpass bei österreichischen Erzwagen sind Leihwagen aus der ehemaligen DDR im Einsatz. Das gealterte Lokmodell der Reihe 1042 mit dem Flügelrad-Symbol stammt aus der ehemaligen Liliput-Produktion.



Die dargestellte Situation entspricht im Anlagenentwurf dem verdeckten Bereich am linken unteren Schenkel. Der Erzzug erreicht in Kürze den Bahnhof Kleinreifling, der Ganzzug des Kombiverkehrs mit Ellok 1020 befindet sich in der Schleife des Schattenbahnhofes Linz und der Personenzug bespannt mit Ellok 1045 ist auf dem Weg zum Haltepunkt an der Siedlung.

Fotos: Manfred Peter



die Landschaft, gaukelt der Spiegel einen sehr viel längeren Flusslauf vor. Die verdeckte Strecke zum Schattenbahnhof Linz wurde in eine markante Schleife gelegt, um den Spiegel so anzuordnen, dass nur der „Grünbereich“ des Flusses in diesem sichtbar ist. Auf seiner Rückseite wird der Spiegel mit entsprechend hoher Bewaldung verdeckt.

Um eine zusätzliche Parodiestrecke zu erhalten, wurde vorbildwidrig oberhalb des Bahnhofs Kleinreifling eine Haltestelle eingeplant. Auch diese Ebene 2 kann mit einem besonderen Trick aufwarten: einer sogenannten Entscheidungsstrecke: Die vier Durchgangsgleise des Schattenbahnhofes Amstetten sind in zwei Richtungen aufgeteilt. Wenn man nach längerer Betriebspause nicht mehr weiß, welcher Zug wo steht, so lässt man ihn einfach ausfahren. Falls sich dann im sichtbaren Bereich herausstellt, dass diese Garnitur nicht nach Kleinreifling fahren soll, so kann man ihn wieder in sein Abstellgleis zurückschicken. Um diese Entscheidungsstrecke nicht nur in einer Richtung befahren zu können, wurde die Kehrschleife oberhalb der Lokwendemöglichkeit eingeplant.

Mit all diesen im Berg verborgenen Möglichkeiten kann der Betrieb in Kleinreifling vorbildgerechte Dimensionen annehmen. Wohlgermerkt: Was bei oberflächlicher Betrachtung aussieht wie ein einfacher Durchgangsbahnhof, ist doch ein betrieblich gut ausgelasteter Knoten wichtiger Strecken. Den beiden eingangs erwähnten Knoten Hief-lau und Selzthal werden wir uns später widmen.

Manfred Peter



Als Schaukasten konzipiert kann eine Modellbahn durchaus wie ein kleines Theater wirken. Der Wohnwert eines auch anderweitig genutzten Raumes wird damit noch zusätzlich unterstrichen (H0-Anlage Spijkspoor). Foto: gp

Planen und Wohnen

Nicht jeder hat einen eigenen Raum – sei es Zimmer, Keller oder Dachboden – für seine Modellbahn zur Verfügung. Soll dennoch ein wenig Betrieb möglich sein, sind besonders ausgefuchste Lösungen gefragt. Unser nächstes Spezial befasst sich mit Modellbahnanlagen im Wohnbereich, die sich harmonisch in die Zimmergestaltung einfügen. Die grundsätzlichen Konzeptionen – fest aufgebaute Anlagen oder solche zum Klappen, an der Decke oder im Regal – kommen ebenso zur Geltung wie nützliche Tricks zur Tarnung von engen Rädern oder zur geschickten Gestaltung von Hintergrundkulissen. Wird auch die Beleuchtung nach unseren Vorschlägen verwirklicht, erscheint der Wohnzimmer-Blickfang im besten Lichte. Entwerfen Sie mit dieser Ausgabe Ihre kleine Wunschanlage, die nächste Bausaison kommt so sicher wie der Winter.

MIBA-Spezial 73
erscheint Mitte Juli 2007



MIBA-Verlag
Senefelderstraße 11
D-90409 Nürnberg
Tel. 09 11/5 19 65-0, Fax 09 11/5 19 65-40
www.miba.de, E-Mail info@miba.de

Chefredakteur
Martin Knaden (Durchwahl -33)

Redaktion
Lutz Kuhl (Durchwahl -31)
Gerhard Peter (Durchwahl -30)
Dr. Franz Rittig (Durchwahl -19)
Joachim Wegener (Durchwahl -32)
Ingrid Barsda (Techn. Herstellung, Durchwahl -12)
Kerstin Gehrmann (Redaktionssekretariat, Durchwahl -24)

Mitarbeiter dieser Ausgabe
Rolf Knipper, Hermann Peter, Michael Meinhold, Helmut Brückner, Matthias Fröhlich, Martin Graf, Udo Kandler, Ulrich Rockelmann, Manfred Peter



MIBA-Verlag gehört zur [VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/53 48 10, Fax 0 81 41/5 34 81 33

Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger

Verlagsleitung
Thomas Hilge

Anzeigen
Elke Albrecht (Anzeigenleitung, 0 81 41/5 34 81 15)
Evelyn Freimann (Kleinanzeigen, Partner vom Fach,
0 81 41/5 34 81 19)
zzt. gilt Anzeigen-Preisliste 56

Vertrieb
Andrea Schuchhardt (Vertriebsleitung, 0 81 41/5 34 81-11)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, 0 81 41/5 34 81-31)
Ingrid Haider, Elisabeth Menhofer, Petra Schwarzendorfer,
Petra Willkomm (Bestellservice, 0 81 41/5 34 81-34)

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH, Breslauer Straße 5,
85386 Eching, Tel. 0 89/31 90 60, Fax 0 89/31 90 61 13

Abonnentenverwaltung
MIBA-Aboservice, PMS Presse Marketing Services GmbH,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 0211/69078924,
Fax 02 11/69 07 89 80

Erscheinungsweise und Bezug
4 Hefte pro Jahr. Bezug über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.
Heftpreis € 10,-. Jahresabonnement € 36,80, Ausland € 40,-
(Abopreise sind inkl. Porto und Verpackung).

Bezugsbedingungen für Abonnenten
Das MIBA-Spezial-Abonnement gilt für ein Jahr und verlängert sich jeweils um einen weiteren Jahrgang, wenn es nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird.

Bankverbindungen
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 2860112, BLZ 360 700 50
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise oder mithilfe digitaler Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Anfragen, Einsendungen, Veröffentlichungen
Leseranfragen können wegen der Vielzahl der Einsendungen nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Honorierung erfolgt nach den Sätzen des Verlages. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegen dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten.

Haftung
Sämtliche Angaben (technische und sonstige Daten, Preise, Namen, Termine u.ä.) ohne Gewähr.

Repro
WaSo PrePrintService GmbH & Co KG, Düsseldorf

Druck
L.N. Schaffrath KG, Geldern

ISSN 0938-1775