

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

SPEZIAL 77

Juli 2008

B 10525

Deutschland € 10,-

Österreich € 11,50

Schweiz sFr 19,80

Italien, Frankreich, Spanien

Portugal (cont) € 12,40

Be/Lux € 11,60

Niederlande € 12,75

Norwegen NOK 125,-



Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn

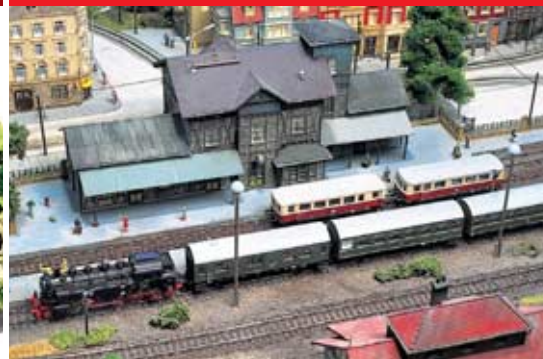
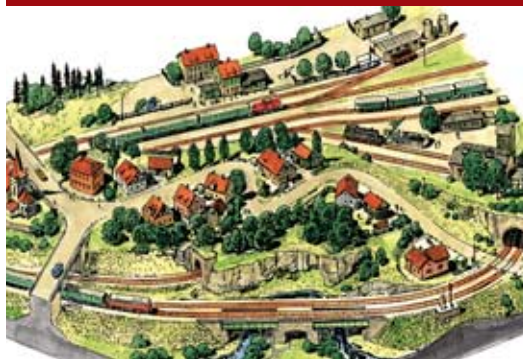
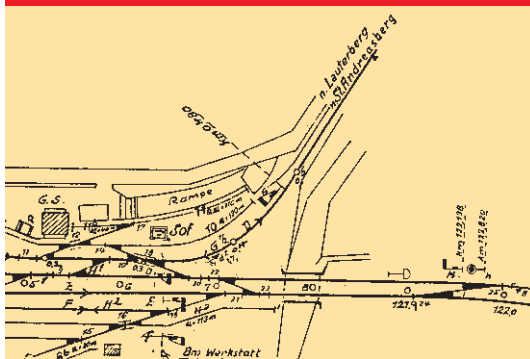
Klassische Konzepte



Michael Meinhold: Grundlagen
Mit Karten in Klausur

Neue Anlagenplanung auf alter Basis
Pit-Peg reloaded

TT-Anlage nach Reichsbahn-Vorbild
Trassenlauf mit Trick



In einer Zeit, als Eisenbahn und Schafe noch friedlich nebeneinander existierten, spielt unsere beschauliche Szene auf der Anlage des Modellbahnclubs Bergisch-Gladbach. *Bruno Kaiser* fing den Güterzug auf der Hauptbahn und den Schienenbus auf der abzweigenden Nebenbahn ein.

Zur Bildleiste unten: *Michael Meinhold* erläutert die möglichen Formen von Bahnhöfen, an denen Nebenbahnen abzweigen. Die klassischen Entwürfe von *Pit-Peg* hat *Lutz Kuhl* dem heutigen Stand der Anlagenplanung angepasst. Welche Tricks bei der Trassierung der Nebenbahn möglich sind, verraten Ihnen die TT-Freunde Weimar (Foto: gp).



Wissen Sie noch, letztes Jahr um diese Zeit? Ich habe in Spezial 73 geschildert, wie meine damalige Anlage zu ihrem Raum kam. Dieser Kellerraum war mit den Maßen 4,17 x 1,73 m im Vergleich zur vorher verfügbaren Fläche riesig, aber geradezu winzig, wenn man meine hochfliegenden Pläne bedenkt.

Jede Menge berühmte Züge aus der Epoche III sollten ihren Auftritt bekommen: Der „Rheingold“ – natürlich! – mit möglichst vielen Wagen. Ein VT 11.5 als TEE durfte auf keinen Fall fehlen. Ebenso wenig der Henschel-Wegmann-Zug, wobei es mir völlig wurscht war, dass dieser Zug mangels 61er nurmehr ein Wegmann-Zug war. Die „Rheinblitz“-Gruppe sollte quer durch den Keller brummen und das blaue F-Zug-Netz der frühen DB hätte ich am liebsten gleich komplett nachgestaltet.

Ach ja, das war erst der Reisezugverkehr! Ganzzüge aus Selbstentladewagen mit 44er davor, wie sie damals noch täglich auf dem Weg zum Kraftwerk Springorum an der Schule vorbeifuhren, mussten natürlich auch noch irgendwie im Schattenbahnhof untergebracht werden. Nicht zu vergessen die langen Güterzüge, deren bunte Mischung aus O- und G-Wagen nebst einigen Spezialbauarten für viel Abwechslung sorgen sollte.

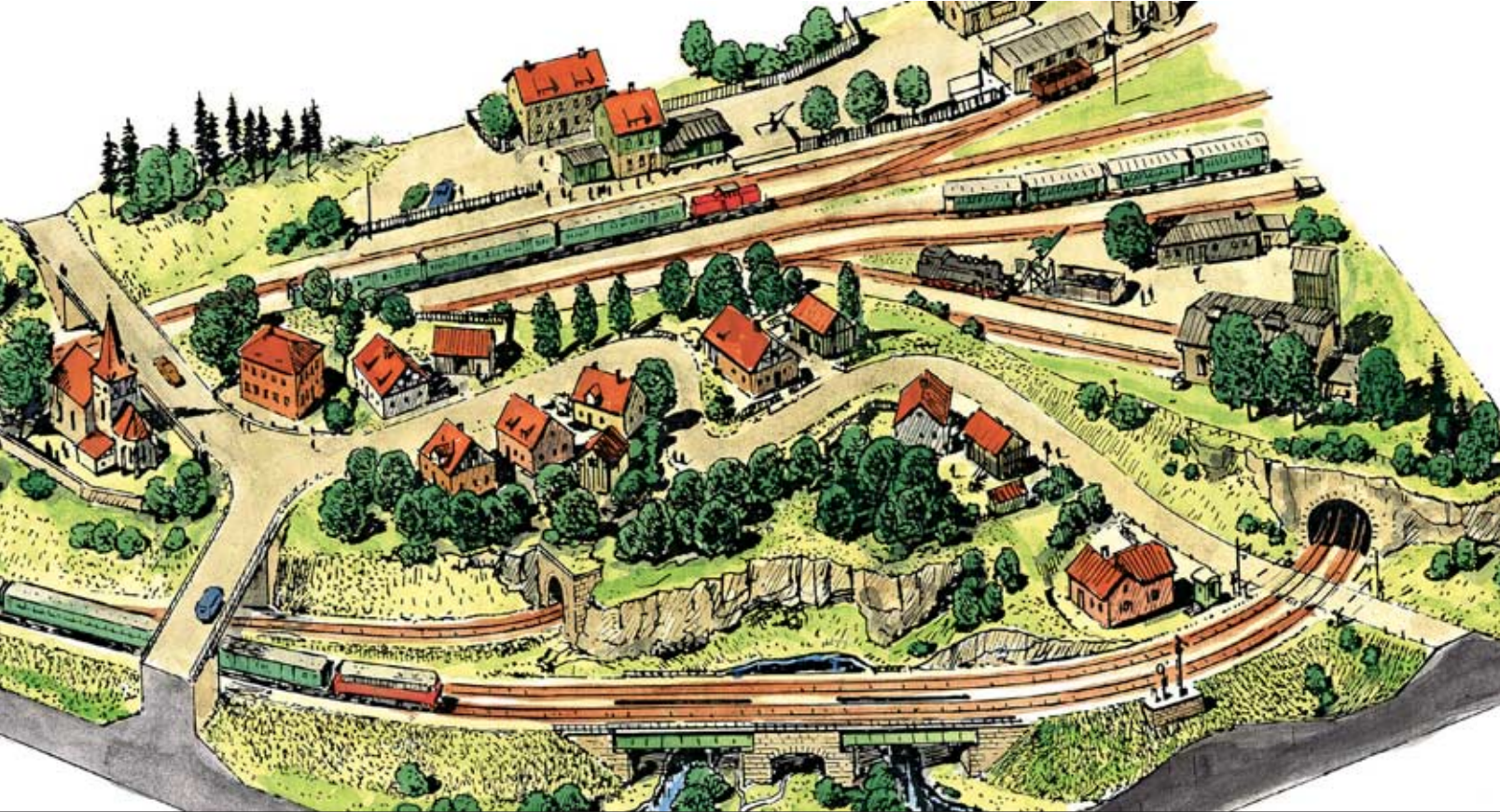
Logo, dass eine Oberleitung hermusste, denn schließlich haben wir ja drei Traktionsarten bei der Bahn. Wer verzichtet schon gern auf die herrlichen Altbau-elloks, von Triebwagen mit „Geweih“ auf dem Dach ganz zu schweigen. Aber auch kleinere Fahrzeuge durften nicht fehlen: Donnerbüchsen und Schienenbusse brauchten eine artgerechte Haltung auf der Nebenbahn und mit dem einen oder anderen Güterwagen wollte ich ja auch noch zum Anschließer rangieren.

Es ist mir inzwischen entfallen, warum dieses anspruchsvolle Projekt damals eigentlich nicht realisiert wurde. Vielleicht lag es am seinerzeitigen Angebot der Modellbahn-Industrie, die so manches Fahrzeug erst viele Jahre später anbot, vielleicht auch an der mit meinen Plänen nicht recht kompatiblen Höhe des Taschengeldes. Am ausgefuchsten Anlagenplan lag es aber auf keinen Fall!

Platz für Pläne

Der Plan nämlich sah einen Schattenbahnhof mit zehn Gleisen vor, der über sinnreiche Verbindungskurven die Hauptstrecke in beliebiger Richtung speisen konnte. Außerdem war auf beiden Gleisen der Hauptstrecke Kreisverkehr möglich, damit man sich ganz entspannt auch mal aufs Betrachten beschränken konnte. Die sichtbare Paradenstrecke lag im Gefälle an der gegenüberliegenden Wand. Gleich nach der Tunnelausfahrt fädelt sich über elegante Bogenweichen eine Nebenbahn aus, die oberhalb des Schattenbahnhofs in einen kleinen Kopfbahnhof mündete. Hier waren Personenbahnhof, Güterabfertigung, ein kleines Bw und die Anschließer vorgesehen – Herz, was willst du mehr!

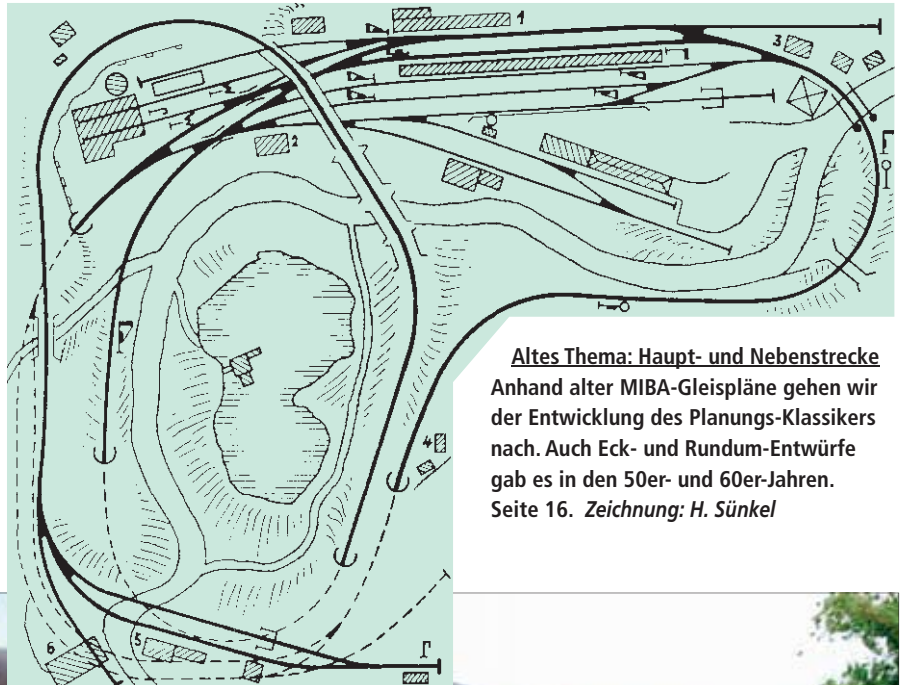
Wenn ich mein Modellbahner-Leben noch einmal beginnen könnte: Ich würde sicherlich einen größeren Raum und größere Radien anstreben, am klassischen Konzept der Anlage würde ich aber gar nichts ändern – meint Ihr *Martin Knaden*



Gleisplanklassiker – neu interpretiert:

Lutz Kuhl nimmt sich zwei weniger bekannte Pit-Peg-Entwürfe vor und entwickelt sie unter besonderer Berücksichtigung betrieblicher Belange weiter.

Seite 28. *Schaubild: Pit-Peg*



Altes Thema: Haupt- und Nebenstrecke

Anhand alter MIBA-Gleispläne gehen wir der Entwicklung des Planungs-Klassikers nach. Auch Eck- und Rundum-Entwürfe gab es in den 50er- und 60er-Jahren.

Seite 16. *Zeichnung: H. Sünkel*

Nibelungen-Nachbau

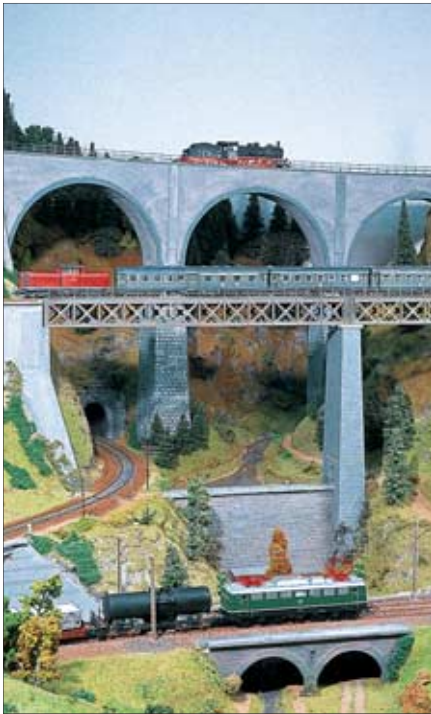
Im hessischen Hofheim lassen die Eisenbahnfreunde Biblis das Anlagenthema ihrer Clubanlage „spielen“. Horst Meier präsentiert die interessante Ausstellungsanlage.

Seite 68. *Foto: Horst Meier*



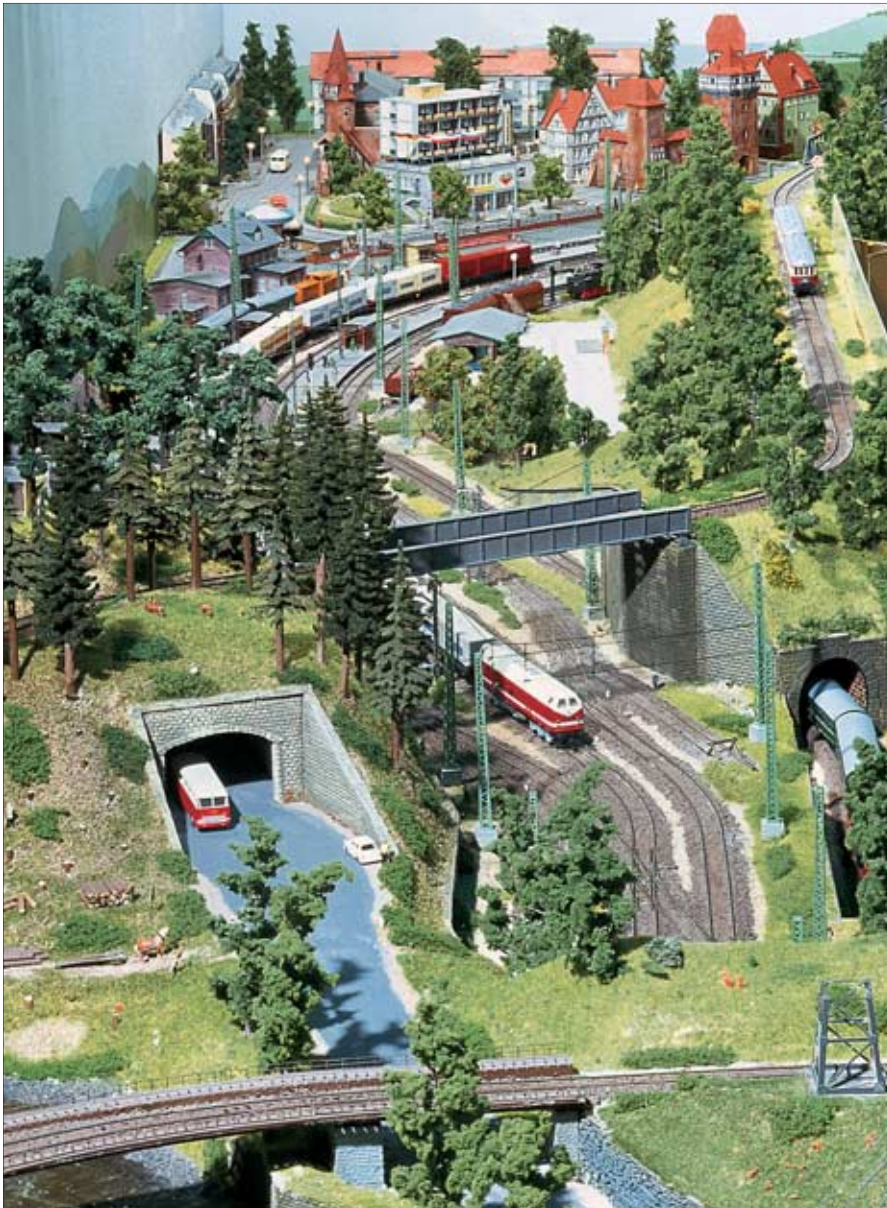
MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL



Bodenheim–Spitze! Der Eisenbahnclub Bergisch Gladbach (ECGL) wickelt auf seiner großen Clubanlage Betrieb auf Haupt- und Nebenbahnen ab. Seite 20. Foto: bk

Täuschungsmanöver: Die TT-Freunde Weimar bauten eine Modulanlage für flüssigen Durchgangsverkehr – Haupt- und Nebenbahnverkehr im Thüringer Wald! Seite 50. Foto: gp



INHALT

ZUR SACHE

Platz für Pläne	3
-----------------	---

GRUNDLAGEN

Anschluss oder Trennung?	
Bahnhofsformen des Vorbilds	6

ANLAGEN-PLANUNG

Altes Thema:	
Haupt- <u>und</u> Nebenstrecke	16
Gleisplanklassiker –neu interpretiert	28
Renovierungsobjekt aus Erfurt	34
Verzweigung in Regensburg	42
Spiele für die Galerie	58
Die G.-Bahn	84

MODELLBAHN-ANLAGE

Große ECGL-Clubanlage in H0:	
Bodenheim–Spitze!	20
TT-Modulanlage für flüssigen Durchgangsverkehr:	
Täuschungsmanöver	50
Abzweig im hessischen Hofheim:	
Nibelungen-Nachbau	68

VORBILD + MODELL

Kreuzung ohne Kreuz	76
Porstendorf 21	90

ZUM SCHLUSS

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



Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn

Anschluss oder Trennung? Bahnhofsformen des Vorbilds



Für die erste „richtige“ Anlage des Verfassers gab es damals nur ein Thema – doppelgleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn. Seither ist viel Zeit vergangen und ein Archiv hinzugekommen, das erneut rare Dokumente für den Beitrag von Michael Meinhold geliefert hat.



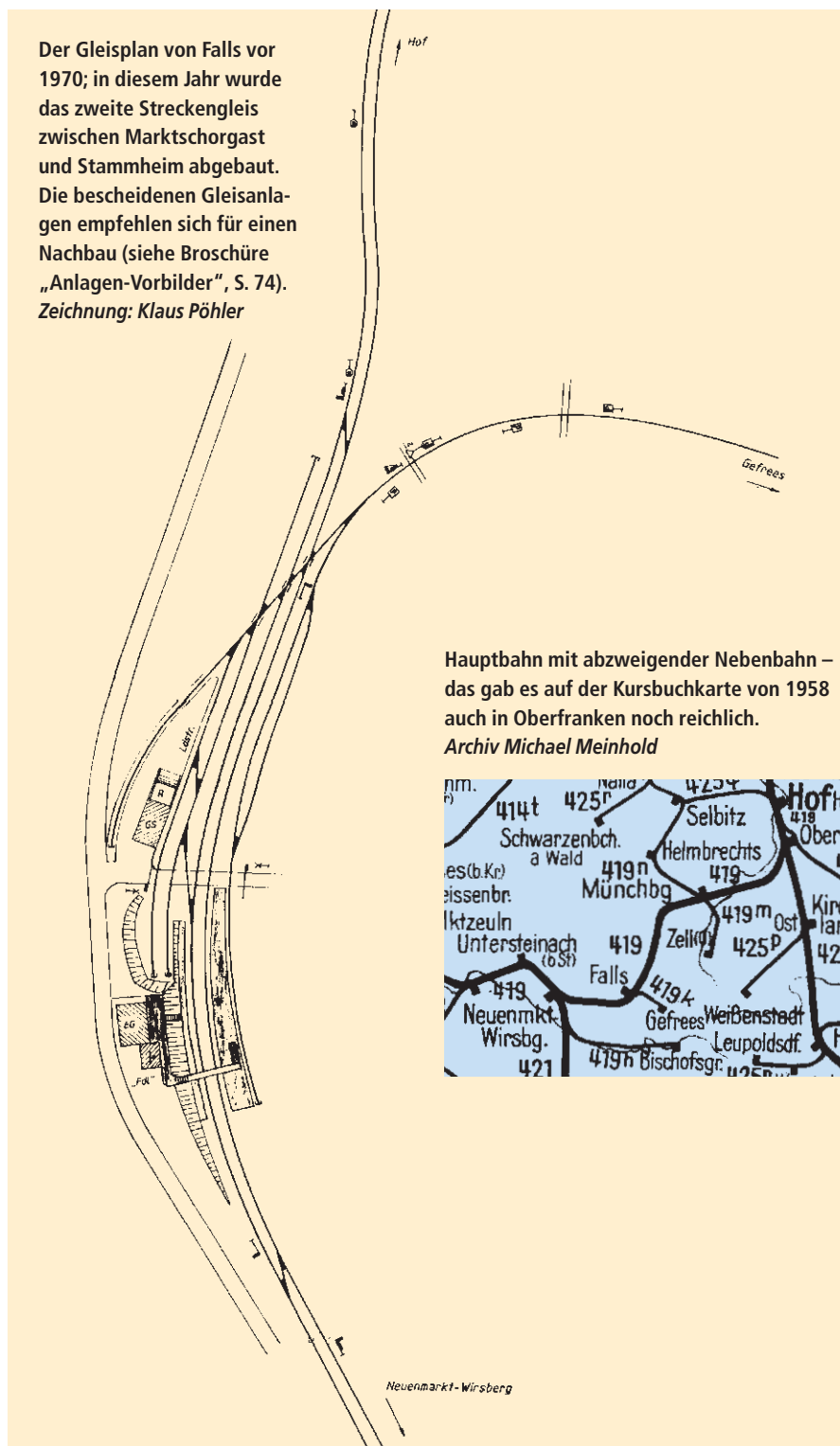
Ohne Halt donnert 001 111 mit D 853 Nürnberg–Hof im April 1973 durch den kleinen Bahnhof Falls – auf der Hauptstrecke von Neuenmarkt-Wirsberg nach Hof. Das Gleis im Vordergrund gehört zur hier abzweigenden Nebenbahn nach Gefrees, wohin ...

... sich die Fuhre im Bild links unten gleich auf den Weg machen wird – Zug 3823 als Personenzug mit Güterbeförderung, bespannt mit der Diesel-Rangierlok 260 111.

Fotos: Burkhard Wollny

S stehen Sie kurz vor der Trennung – oder suchen Sie Anschluss? Oder beides zugleich? Damit wir uns nicht missverstehen – es geht hier nicht um Ihr Privatleben, dessen Ausspähen anderen überlassen sei (heute schon googelt?), sondern wie stets um Ihre Modellbahn, für die Sie wahrscheinlich eine zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn planen – oder warum haben Sie dieses MIBA-Spezial gekauft? Damit befinden Sie sich in gu-

Der Gleisplan von Falls vor 1970; in diesem Jahr wurde das zweite Streckengleis zwischen Marktschorgast und Stammheim abgebaut. Die bescheidenen Gleisanlagen empfehlen sich für einen Nachbau (siehe Broschüre „Anlagen-Vorbilder“, S. 74).
Zeichnung: Klaus Pöhler



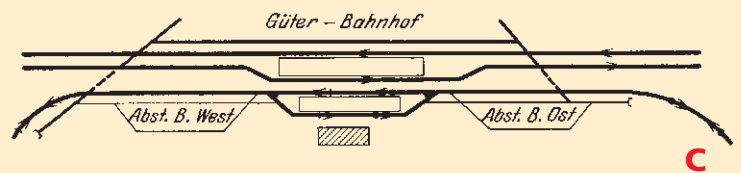
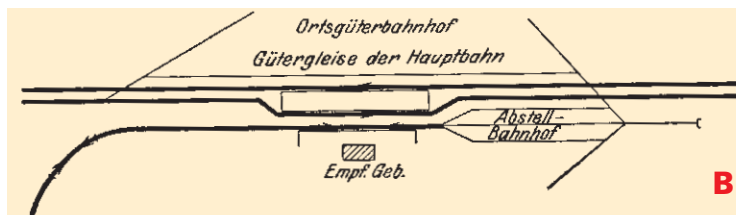
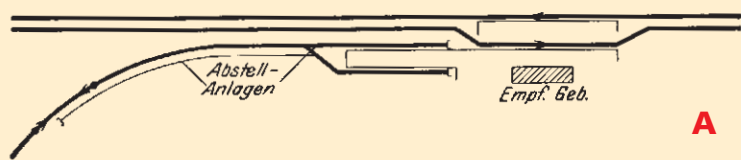
Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn – das gab es auf der Kursbuchkarte von 1958 auch in Oberfranken noch reichlich.

Archiv Michael Meinhold

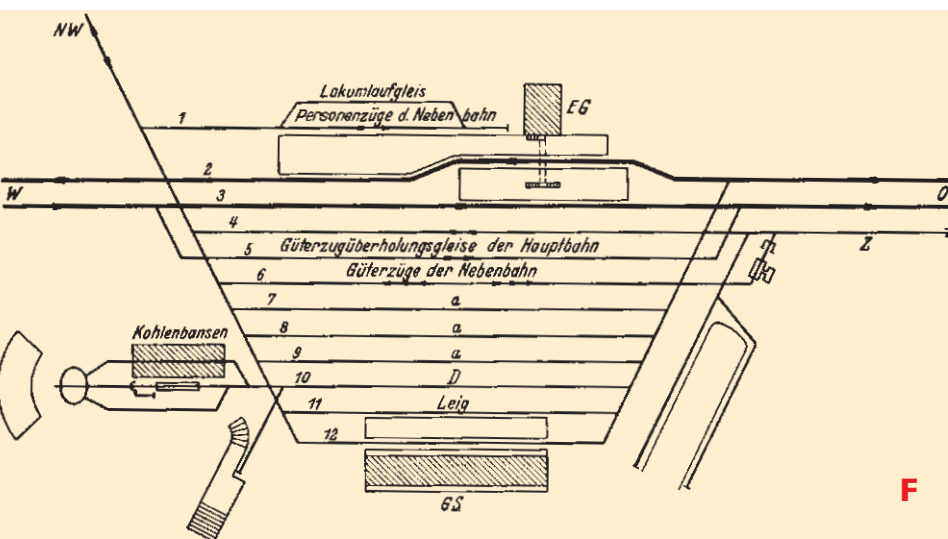
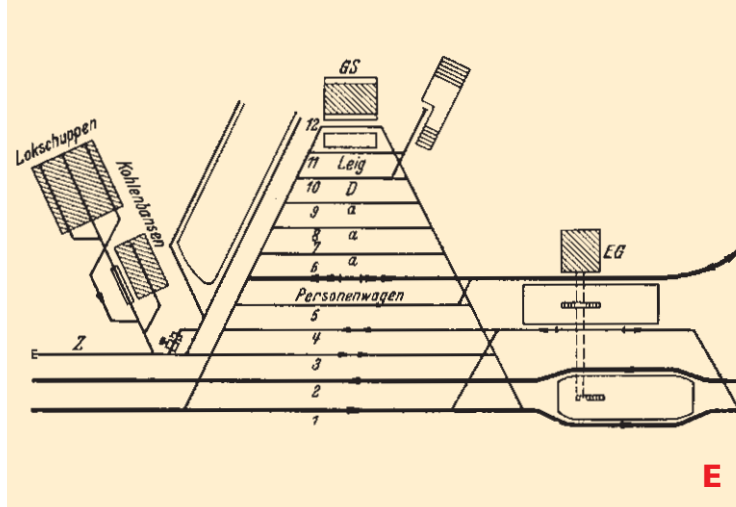
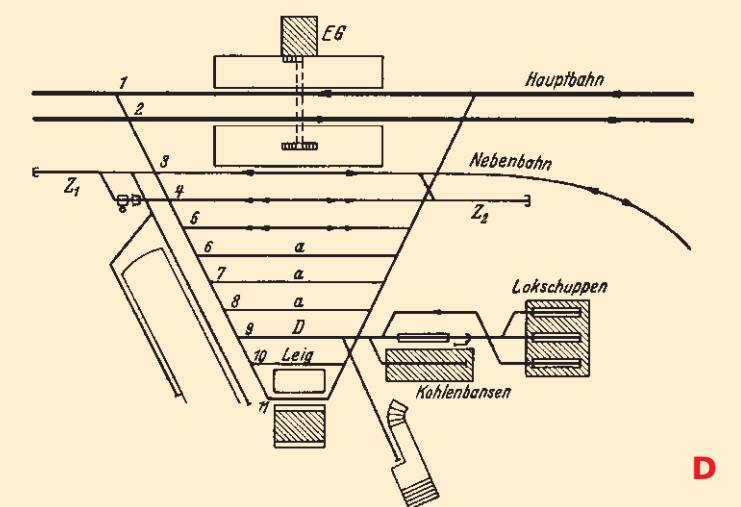


ter Gesellschaft – mit -zig anderen Modellbahnern, nicht jedoch mit dem großen Vorbild, bei dem seit nunmehr bald einhundert Jahren wesentlich mehr Bahnstrecken ab- als aufgebaut wurden und werden. Entsprechend rar sind daher die Quellen, aus denen die Grundsätze und Richtlinien zu Bau und Betrieb etwa von Abzweighbahnhöfen zu schöpfen sind. Für das klassische Modellbahn-Thema „Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn“ wollen wir

daher auf zwei ebenfalls klassische Standardwerke zurückgreifen: „Personen- und Güterbahnhöfe“ von Professor Otto Blum, in der 2. neubearbeiteten Auflage von Dr.-Ing.habil. Kurt Leibbrand, und auf „Eisenbahnanlagen und Fahrdynamik“ von Dr.-Ing. Wilhelm Müller. Respektable Herrschaften also, die mit uns Modellbahnern durchaus etwas gemeinsam haben: Ihre akademisch/theoretischen Ausführungen und Richtlinien wurden und werden in



Schematische Anschlussbahnhöfe nach Blum/Leibbrand: Weil bei „A“ für die Nebenstrecke die Kopfform angewendet ist, wird der durchgehende Zugverkehr erschwert. Bei „B“ hingegen ist auch für die Nebenstrecke die Durchgangsform angewendet; das Bahnsteiggelände endet nicht stumpf, sondern setzt sich in die Abstellgleise fort. Münden zwei Nebenstrecken auf der gleichen Seite der Hauptbahn ein („C“), wird ein Bahnsteig mit zwei Gleisen für beide Linien ausreichen.



Schematische Trennungsbahnhöfe nach Müller, unterschieden zwischen Gleichlage (EG und Güteranlagen auf der gleichen Seite, möglichst der Ortsseite) und Gegenlage. „D“: Einführung der Nebenbahn auf der Gegenseite, weil dort auch die Güteranlagen liegen. Das Hauptausziehgleis Z_1 zur Bedienung der Ladestellen wird an dem Bahnhofsende angeordnet, das der Einmündung der Nebenbahn gegenüberliegt. „E“: Gleichlage auf der Ortsseite, wo auch die Nebenbahn eingeführt wird. Das Personenzug-Überholungs-gleis der Hauptbahn gilt für beide Richtungen. „F“: Gegenlage; vor der Einmündung der Nebenbahn zweigt deren Personenzugverkehr auf der Ortsseite ab. Der geringe Güterverkehr überquert in Schienenhöhe die Hauptbahn (D = Durchlaufgleis, a = Aufstellgleis).

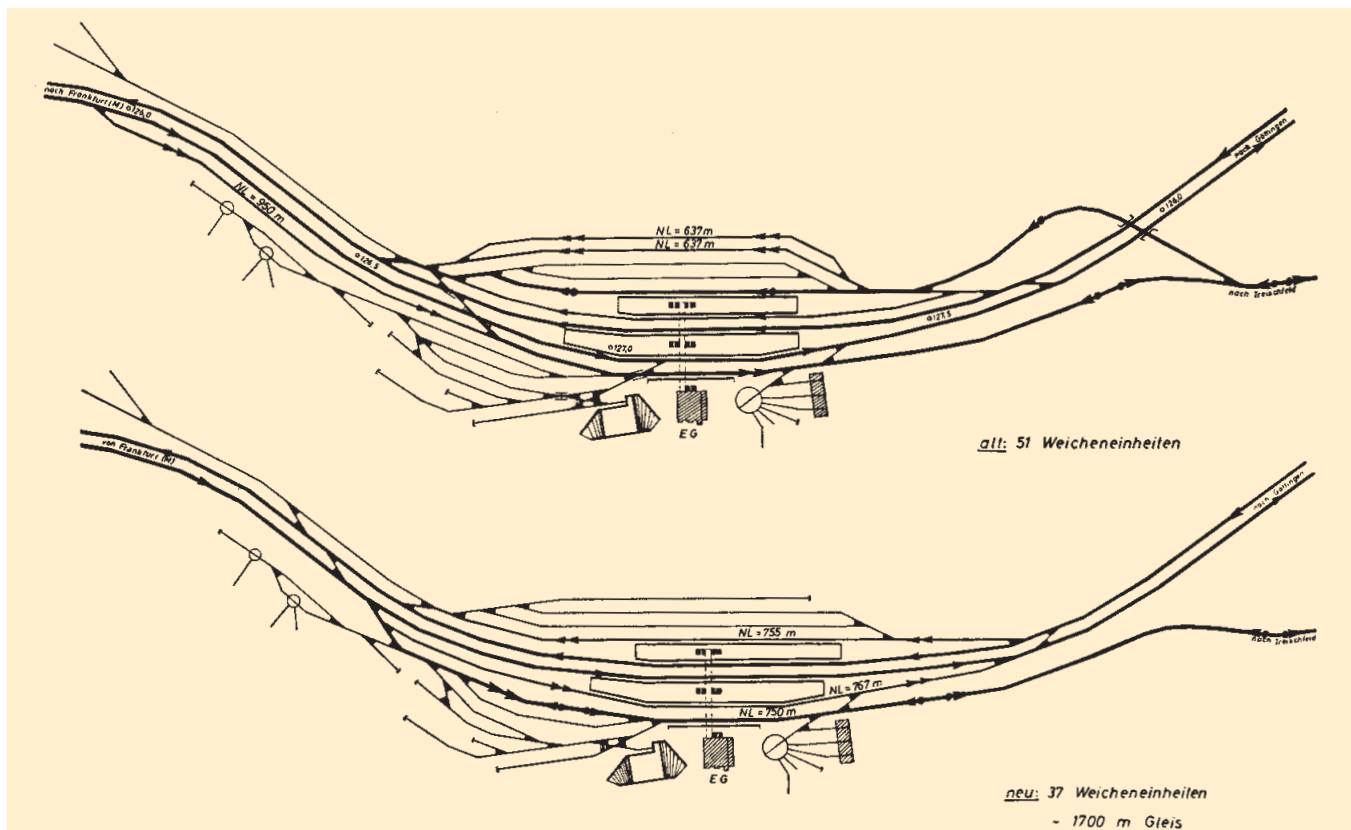
der Praxis, beeinflusst von topografischen oder betrieblichen Erfordernissen, oft ganz anders umgesetzt – gemäß der ewigen Fußball- wie Lebensdevise „Entscheidend ist aufm Platz“.

Anschlussbahnhöfe

Als Anschlussbahnhof wird nach Blum/Leibbrand ein Zwischenbahnhof einer

durchgehenden Hauptstrecke bezeichnet, an dem eine Nebenstrecke beginnt – in seiner reinsten Form, wenn beide Bahnen verschiedene Spurweiten haben und der Anschluss durch Umladen oder Umsteigen hergestellt wird, weil ein Übergang für Züge oder einzelne Wagen (außer im Güterverkehr mit Rollböcken) nicht möglich ist. Haben beide Bahnen die gleiche Spurweite,

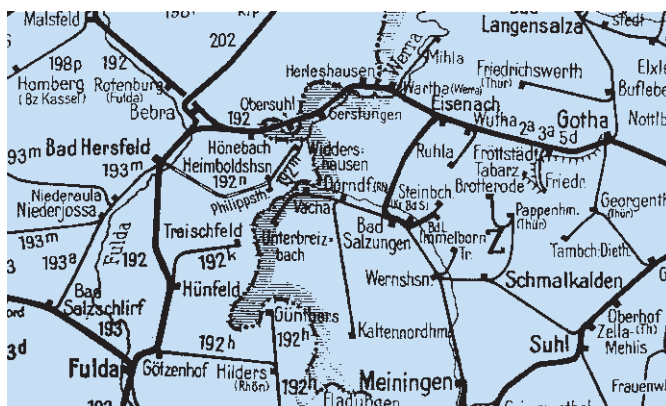
geht der Charakter als Anschlussbahnhof mehr oder weniger verloren. Im Güter- und Personenverkehr gehen einzelne Wagen oder ganze Züge auf die Nebenstrecke über; der Bahnhof wird dadurch zum Trennungsbahnhof, der betrieblich als höhere Form gilt. Deshalb sollten auch bei einem Anschlussbahnhof die für Trennungsbahnhöfe gültigen Grundsätze befolgt werden.



Bf. Hünfeld mit der kreuzungsfreien Ein- und Ausfahrt der Güterzüge vom und zum hessisch/thüringischen Kaliegebiet um Vacha (oben). Durch die Zonengrenzziehung verlor die Nebenbahn ihre Bedeutung, wodurch auf das Überführungsbauwerk verzichtet werden konnte.

Auf dem Luftbild sind links vom EG noch der ehemalige Loksuppen sowie die langen Überholgleise zu erkennen. Foto: Archiv M. Meinhold

Die Kursbuchkarte von 1958 mit der hinter Treischfeld unterbrochenen Strecke nach Wenigentaft-Mansbach-Vacha. Archiv M. Meinhold



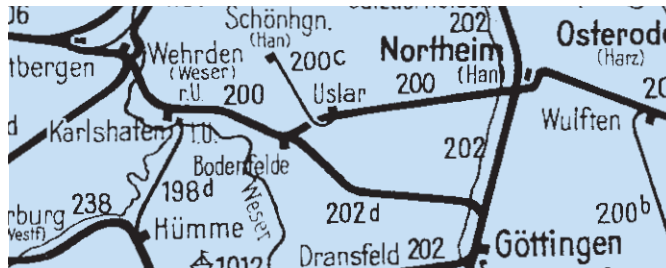
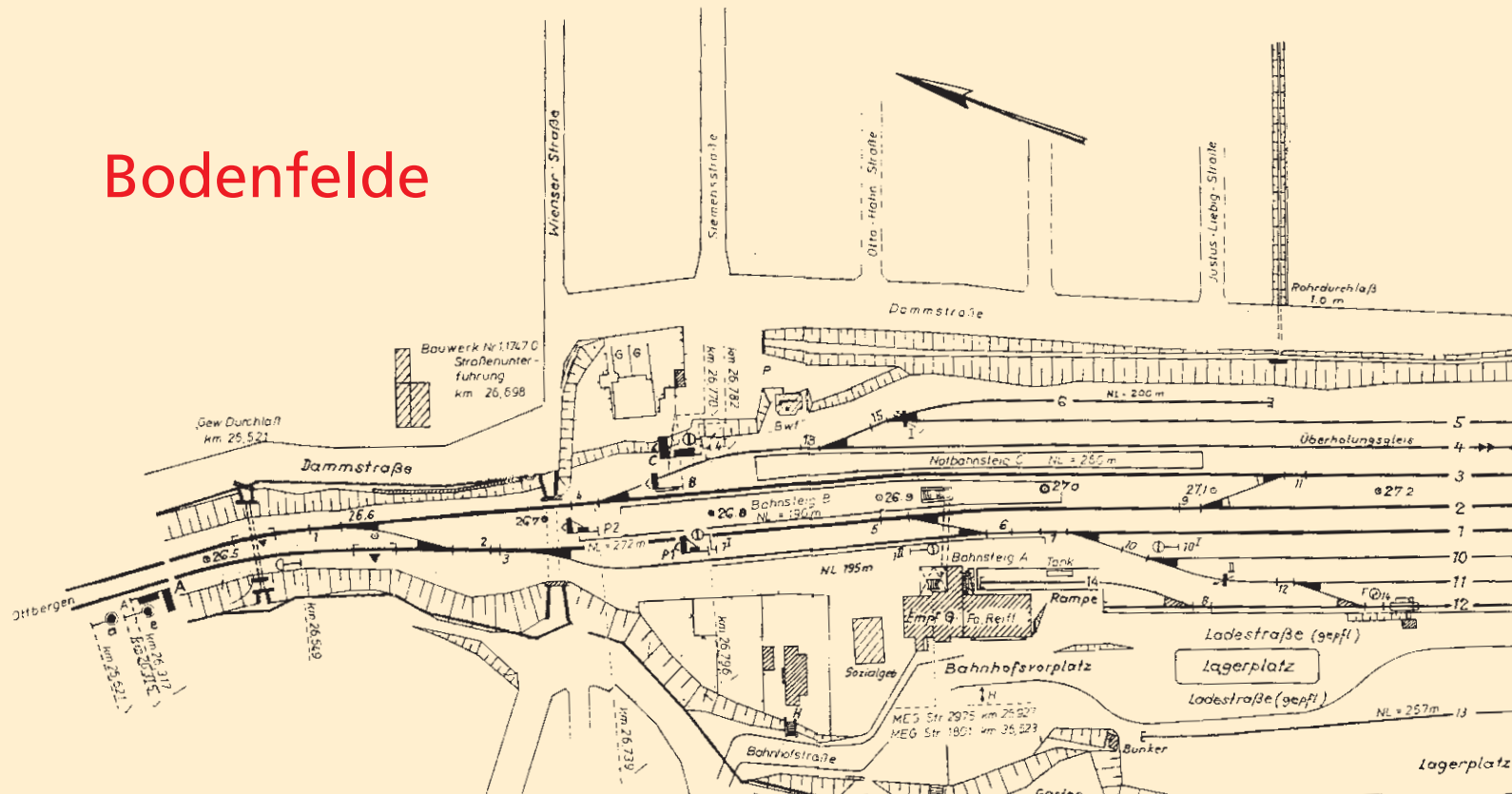
Trennungsbahnhöfe

Müller unterscheidet bei den Zwischenbahnhöfen, zu denen ja auch die Trennungsbahnhöfe zählen, zwischen Gleichlage (d.h. Empfangsgebäude und Ladeanlagen auf der gleichen, möglichst der Ortsseite) und Gegenlage. Bei Gleichlage liegen die Bahnsteiggleise neben dem Güterbahnhof (Beispiel E).

Bei Gegenlage sind die Anlagen für den Personenverkehr in den Güterbahnhof „eingeschachtelt“, der Bahnhof wird hierdurch kürzer, aber die Straßenfahrzeuge müssen die Hauptgleise überschreiten, um zu den Ladeanlagen zu gelangen (Beispiele D und F). Für platzbeschränkte Modellbahner dürfte sich eher die Gegenlage empfehlen – oder ein relativ komprimierter Tren-

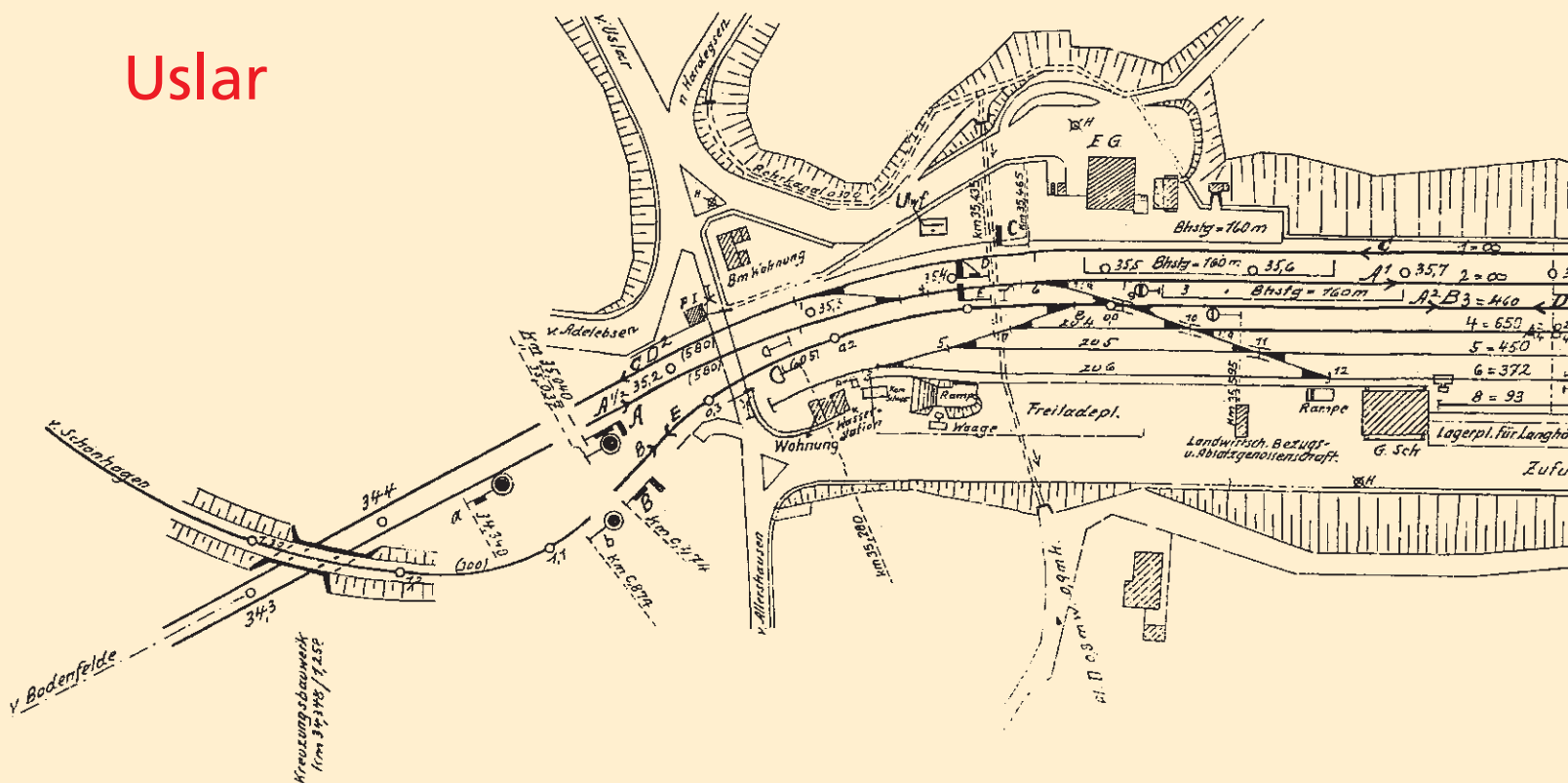
nungsbahnhof in Gleichlage wie das eingangs gezeigte Beispiel Falls. Damit sind wir bei den Originalplänen des Vorbilds – und beim Unterschied zwischen Theorie und Praxis. In Hünfeld z.B. wurde die ursprünglich kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrt der Nebenbahn-Güterzüge überflüssig. „Da auch die Bahnsteiggleise nicht mehr im bisherigen Umfang benötigt werden, wurde

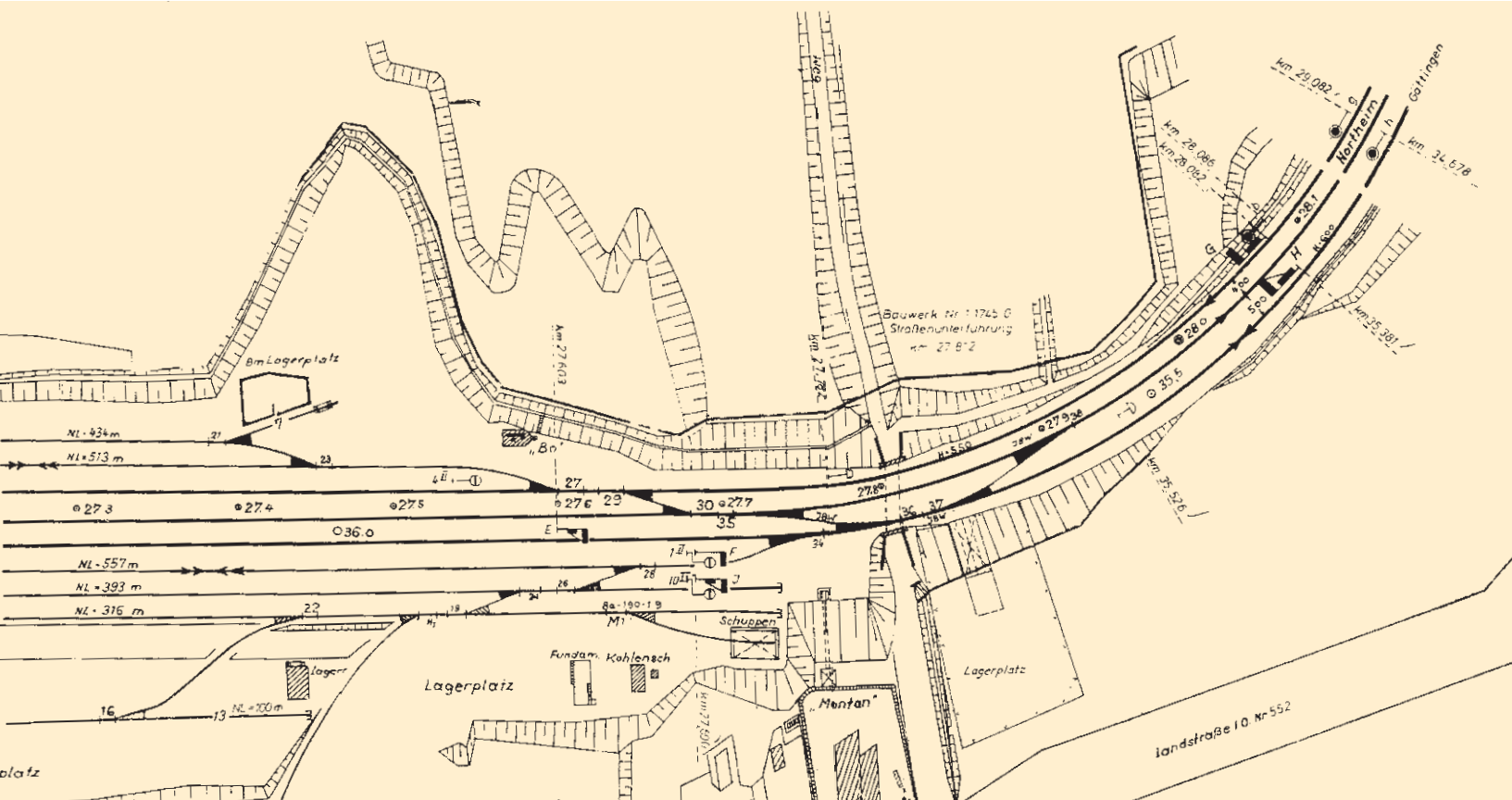
Bodenfelde



Ausschnitt aus der Kursbuchkarte 1958. Von der zweigleisigen Hauptbahn Ottbergen–Northeim (–Nordhausen) zweigt in Bodenfelde die eingleisige Nebenbahn nach Göttingen ab. Hier waren mit den Eilzügen Köln/Ruhrgebiet–Göttingen auch Schnellzuglokomotiven wie (Neubaukessel-)01, 03.10 oder V 200 unterwegs. Auch wurde (und wird) sie bei Störungen auf der Strecke Kassel–Warburg–Altenbeken für Umleitungen genutzt. Die Nebenbahn Uslar–Uslar Stadt–Schönhagen hingegen hatte immer nur eine geringe regionale Bedeutung. Karten und Bahnhofspläne: Archiv Michael Meinhold

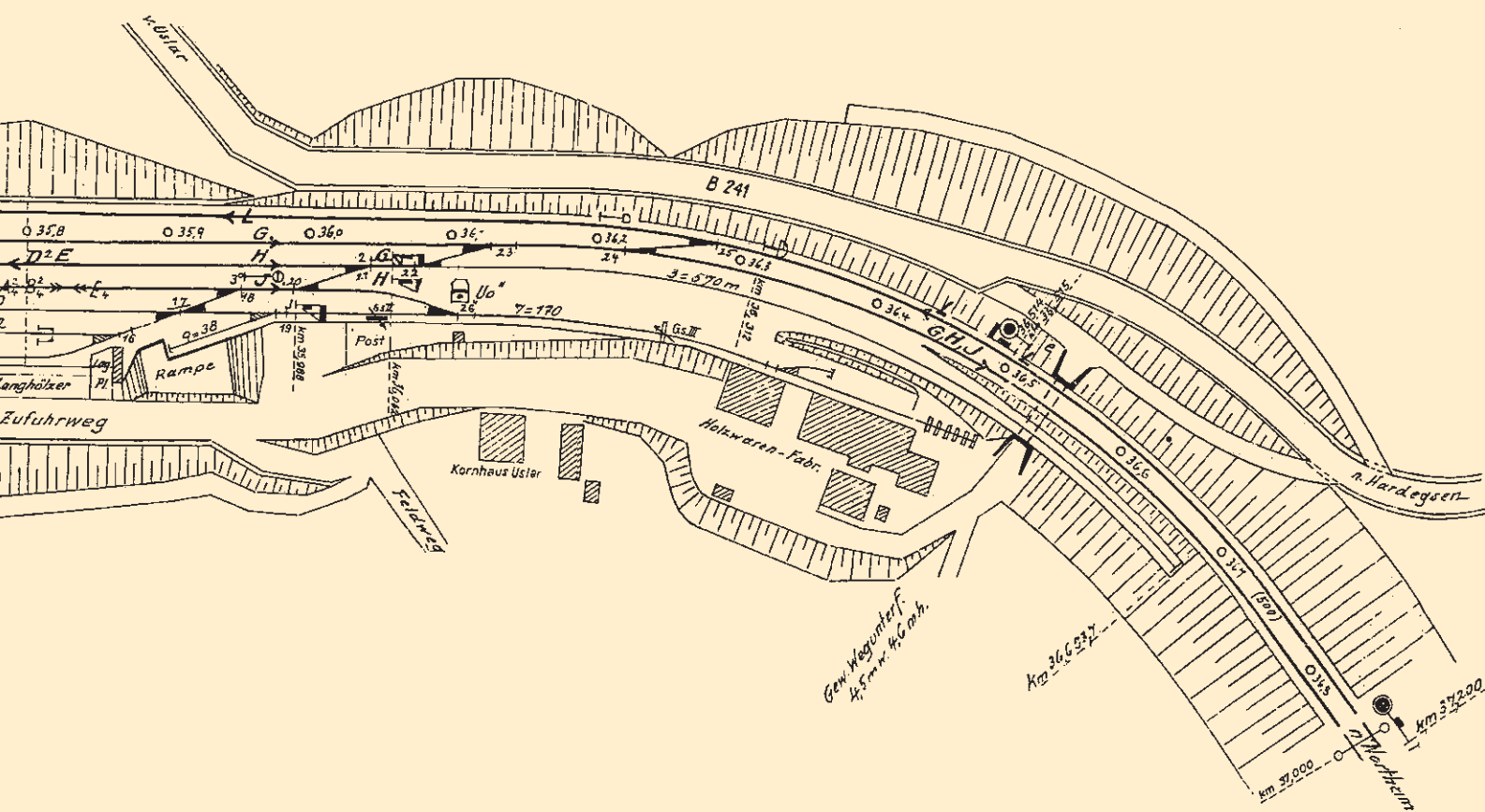
Uslar

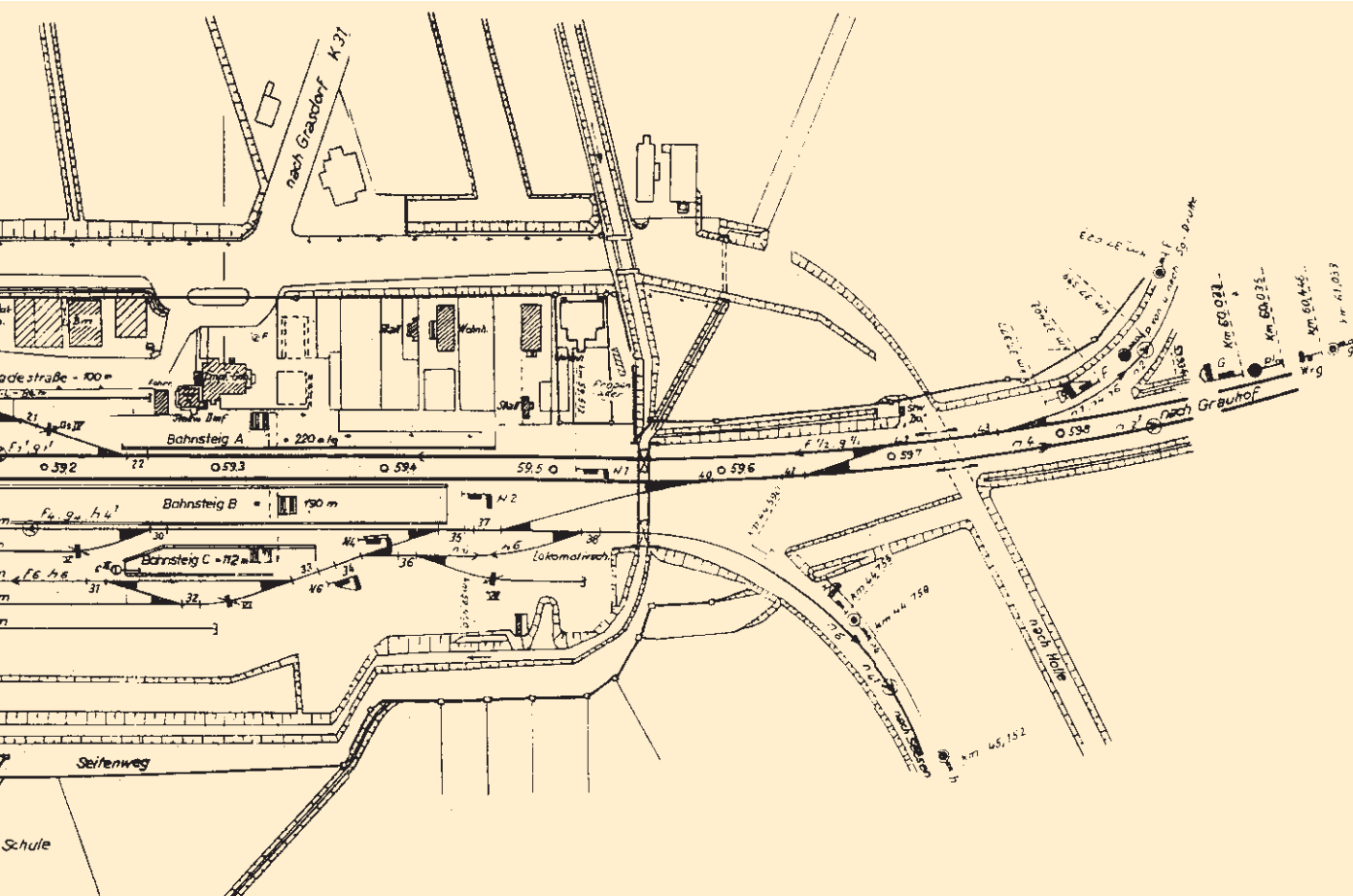




Oben: Der in der Länge auf 1/3 gestauchte Gleisplan von Bodenfelde im Zustand vom Mai 1985. Zu diesem Zeitpunkt ist von der einst mit 20-m-Drehscheibe und Schuppen ausgestatteten Lokstation am östlichen Kopf (für die Strecke nach Göttingen und Schiebedienste auf der Bollert-Rampe der Hauptbahn) nur noch das Gleis 7 geblieben. Von der früheren Bedeutung der Hauptstrecke als West/Ost-Güterrollbahn zeugen noch die relativ langen Überholungsgleise für beide Richtungen. Die Linie nach Göttingen verläuft zunächst neben der ansteigenden Hauptbahn, um bei Vernawahlshausen südlich abzuschwenken.

Unten: Im gleichen Verhältnis verzerrt, aber deutlich erkennbar „eine Nummer kleiner“ und somit noch besser zum Nachbau geeignet ist der Abzweigbahnhof Uslar. Die niveaufreie Ausfädelung der Nebenbahn ist weniger betrieblichen Erfordernissen, sondern mehr den topografischen Gegebenheiten geschuldet, denn die Stadt Uslar – deren Anschluss der Hauptzweck des Bahnbaus war – liegt erheblich höher als die im Tal verlaufende Hauptbahn. Beachtlich das lange Ausziehgleis 3 zur Bedienung der Ladestellen. Die Lokomotiven für Uslar-Schönhagen waren übrigens in Bodenfelde stationiert.



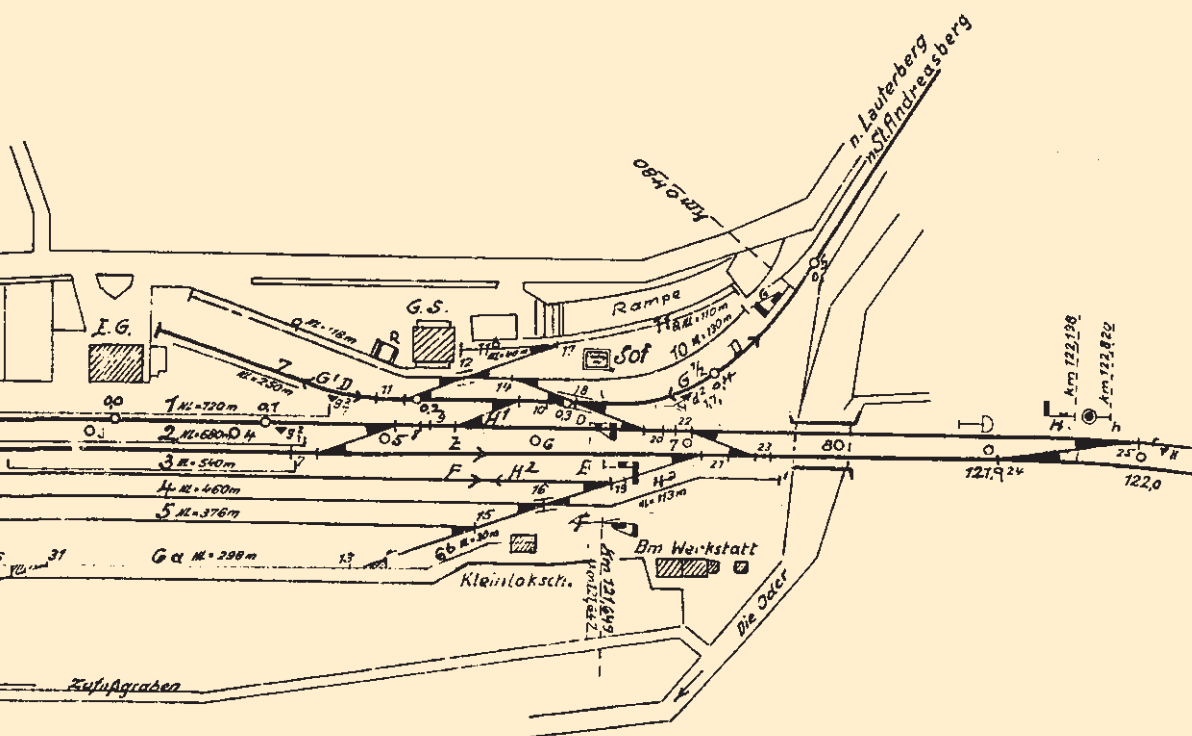


(im Zuge der Elektrifizierungs-Arbeiten, der Verf.) ein neuer Gleisplan aufgestellt, der die übliche akademische Lösung für einen Überholungsbahnhof an zweigleisiger Strecke mit einmündender eingleisiger Nebenbahn vorsieht“, so „Die Bundesbahn“ 22/1961.

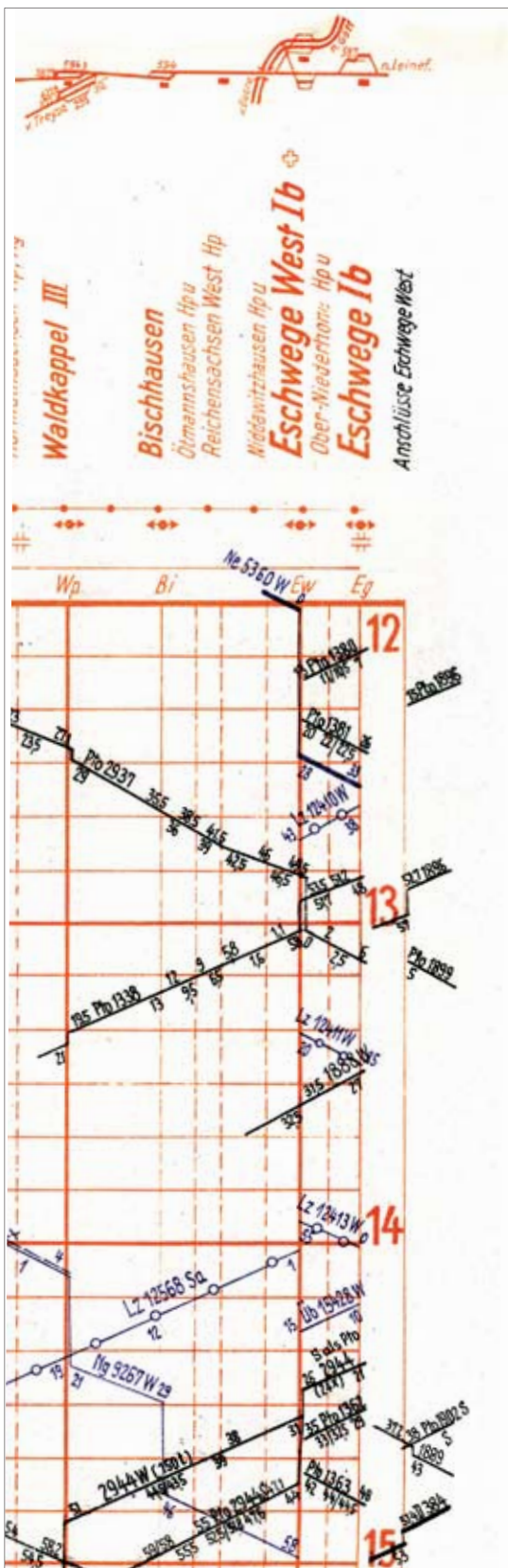
Solch einer akademischen Ausführung in Gleichlage entspricht auch der Originalplan von Bodenfelde samt der (längst abgerissenen) Lokstation; bemerkenswert ist hier, dass die Neben-

bahn nach Göttingen einen höherwertigen Fernreisezugverkehr als die Hauptbahn aufwies, wodurch etwa 03.10 aus Hagen-Eck mit 60 km/h läutend und pfeifend über die Dörfer fuhr. Für einen Nachbau platzmäßig eher geeignet dürfte dank der Gegenlage der benachbarte Bahnhof Uslar sein, der indes keine planmäßigen Halte höherwertiger Züge kannte – ebenso übrigens wie Derneburg, wiederum in Gleichlage angeordnet und ob des kur-

zen Bahnsteigs C von optischem und des hier gebrochenen Verkehrs der Nebenbahn von betrieblichem Reiz. In Scharzfeld schließlich hielten nicht nur die Eilzüge der Relation Northeim–Walckenried; in dem trotz der Gleichlage relativ kompakten Trennungsbahnhof gingen auch komplette Züge auf die Nebenbahn nach Bad Lauterberg–St. Andreasberg über, was neben der rangierintensiven Lage der Ladestellen gleichfalls betriebliche Reize verheißt.







Im Bildfahrplan der Nebenbahn Kassel–Waldkappel–Eschwege zeigt die Anschlussleiste am rechten Rand die Übergänge von und zur Hauptbahn Hannover–Bebra. So ist z.B. Pto 2944 Nebenbahn-„Anlieferer“ für P 1889 der Hauptbahn, der seinerseits Passagiere für Pto 1363 bringt; aus allen drei Zügen mögen Umsteiger in D 384 kommen. Archiv M. Meinhold



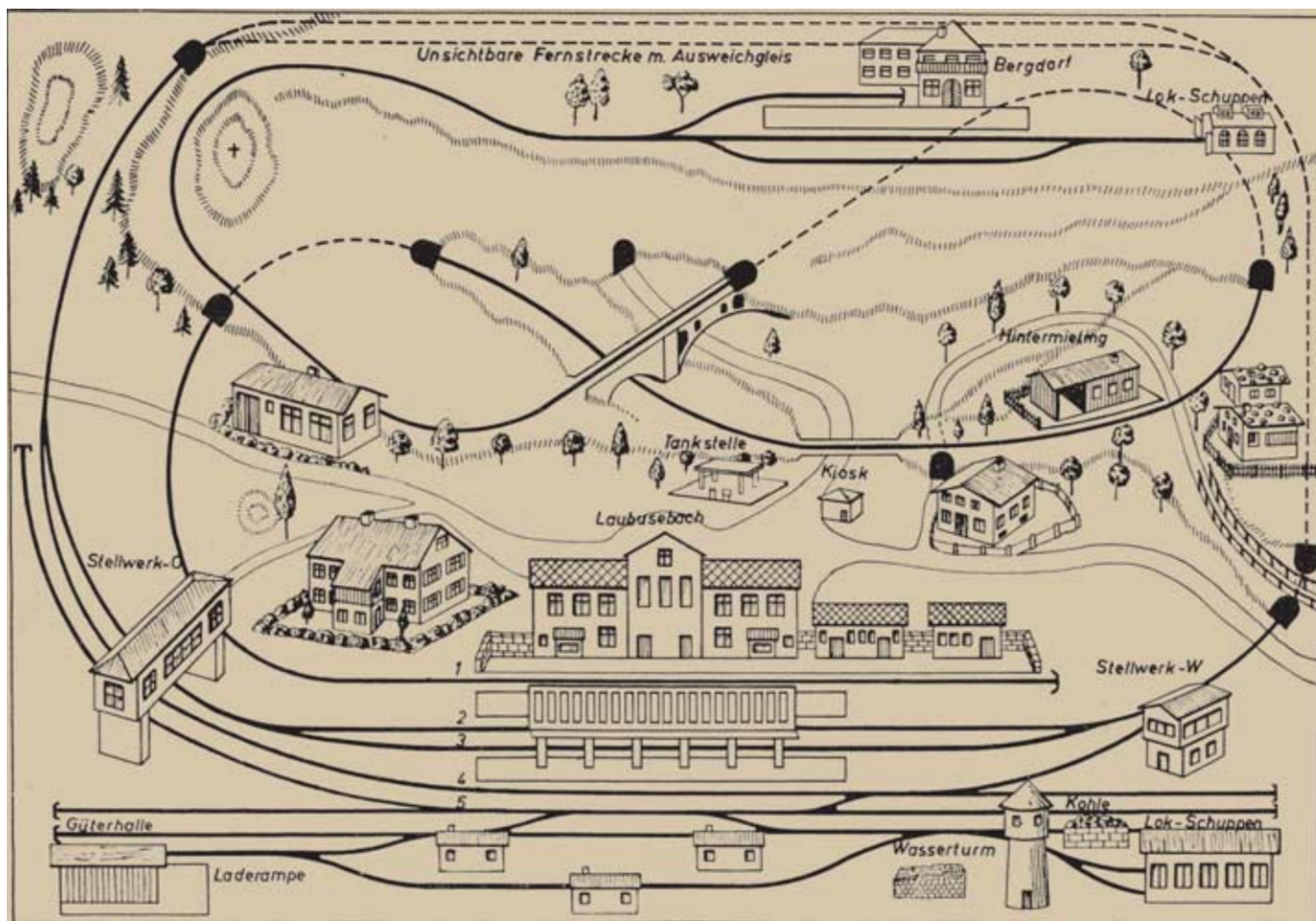
Pto 2944 kommt aus Eschwege und macht 14.26/14.44 Uhr Station in Eschwege West, um dann über Waldkappel–Walburg nach Kassel zu fahren. Fotos: Winfried Gronwald/Archiv M. Meinhold

Auch Pto 1902 Eichenberg–Eschwege West (an 14.38 Uhr) findet sich auf der Anschlussleiste des Bildfahrplans; mit ihm kommen vielleicht Fahrgäste für ...



... D 384 Hamburg-Altona–München, den 01 033 des Bw Hannover vom Ausgangsbahnhof bis Bebra bespannt; in Eschwege West hält er 14.51-14.53 Uhr. Kleine Kuriosität am Rande (im Wortsinn): Der nächste Kilometerstein trägt mit „202“ die Kursbuchnummer dieser Strecke.





MIBA-Anlagenpläne der 50er- und 60er-Jahre

Altes Thema: Haupt- und Nebenstrecke

Sechs Anlagenentwürfe aus der Zeit, als die MIBA-Hefte nur halb so groß waren wie heute. Das Anlagenkonzept „Hauptstrecke und Nebenbahn“ wurde damals schon heftig diskutiert und für die Betreiber befriedigend verwirklicht. Sozusagen ein „alter Hut“, der bis heute nicht aus der Mode gekommen ist.

In der Modellbahnerei ist das so wie „im richtigen Leben“: Man kann das eine tun, ohne das andere zu lassen. Bezogen auf die betrieblichen Möglichkeiten einer Modellbahnanlage heißt das: Viele Anlagenplaner wollen einfach beides, den wuseligen Hauptstreckenbetrieb und das geruhige Hin und Her auf der Nebenbahn.

Beispiele für solche Sowohl-als-auch-Planungen finden sich bereits in den Fünfigern und Sechzigern des vorigen Jahrhunderts unter den in der MIBA

veröffentlichten Gleisplänen. Wir haben ein paar (auf ihre Art typische) Anlagenpläne aus dieser Zeit zusammengestellt, die beide Betriebsarten auf einer Anlage vereinen. Natürlich überwiegen die Rechteckanlagen bei weitem, aber es kommen auch einige L-förmige oder gar – damals regelrecht avantgardistisch – Rundum-Anlagen vor.

Und auch in Bezug auf die Anbindung der Nebenbahn an die Hauptstrecke finden wir unterschiedliche Lösungen: Gar keine Gleisverbindung, Verknüp-

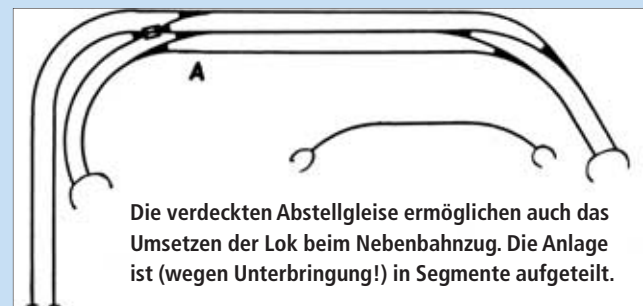
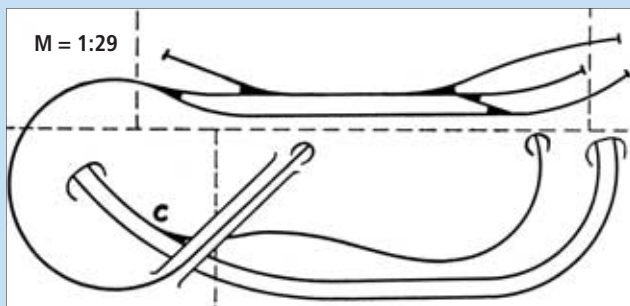
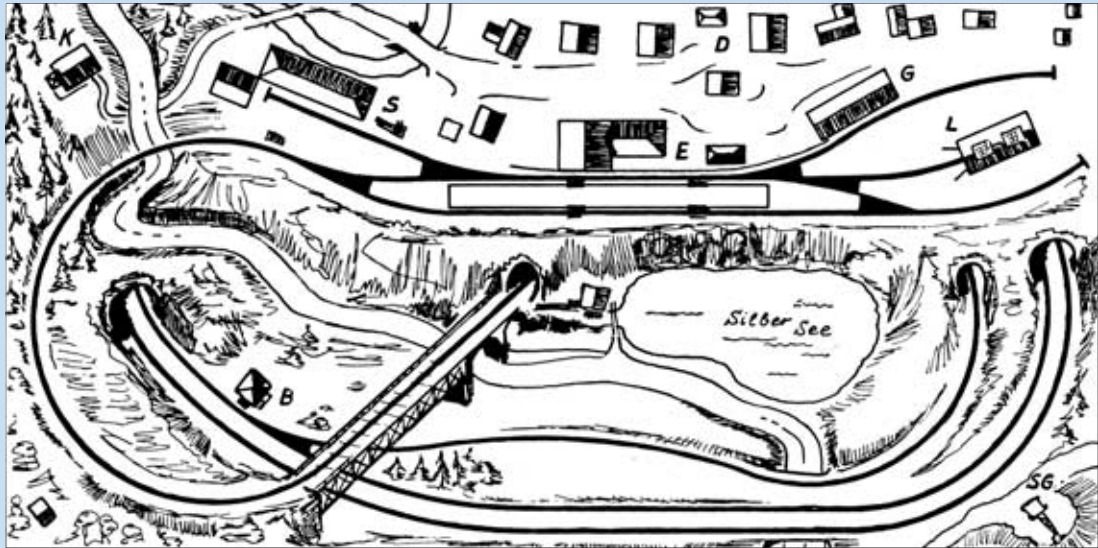
fung im Bahnhof oder Anbindung auf freier Strecke, das sind die drei Möglichkeiten, die in diesen Beispielen verwirklicht wurden.

Werner Walter Weinstötter (der legendäre WeWaW), MIBA-Verlagsgründer und sozusagen „Erfinder“ des Modellbahn-Journalismus in Deutschland, hatte in mehreren Grundsatzartikeln versucht, aus der Not eine Tugend zu machen. Wenn ich schon keinen Platz habe, so der Tenor seiner Ausführungen, dann wähle ich mir nicht ausgerechnet eine doppelgleisige Hauptstrecke, womöglich noch mit umfangreichem Bahnhof, sondern beschränke mich auf eine kleine Nebenbahnstrecke. Diese Anregung fiel durchaus auf fruchtbaren Boden, wie die zahlreichen Neben- und Lokalbahnanlagen zeigen, die im Laufe der Zeit in der MIBA erschienen sind. Aber der Wunsch nach „mehr“ blieb in großen Teilen der Leserschaft bestehen.

Übrigens hatte WeWaW mit seinen damaligen Mitarbeitern (hier ist vor allem „JoKI“, Joachim Kleinknecht, zu nennen) mehrere Modellbahnanlagen zu Studienzwecken gebaut, darunter mindestens zwei mit dem Thema „Haupt- und Nebenbahn“. Sie befrie-

Rechteckanlagen:
Links „Laubuse-
bach“ (Helmut
Christ, Heft
6/1952), ohne
Gleisverbindung
zwischen Haupt-
und Nebenbahn

Rechts „Steinwal-
den“ (R. Riedel,
Heft 15/66) – die
Nebenbahn
mündet auf freier
Strecke in die
Hauptbahn ein,
Falschfahrt zwi-
schen A und C.



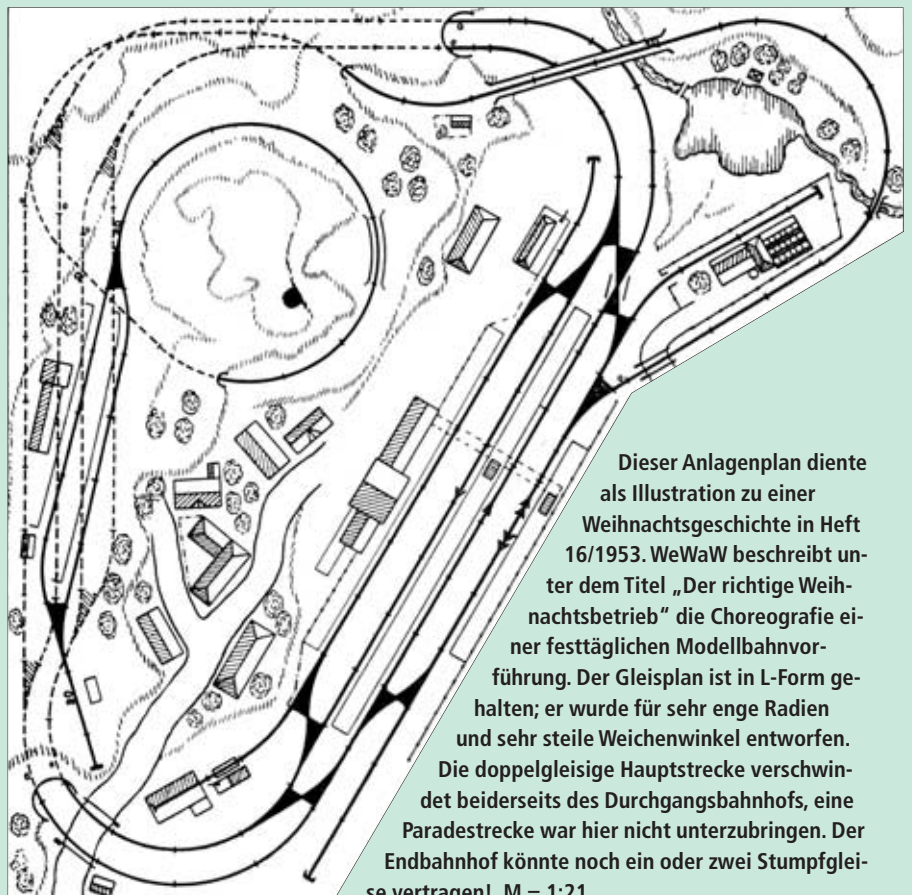
Die verdeckten Abstellgleise ermöglichen auch das
Umsetzen der Lok beim Nebenbahnzug. Die Anlage
ist (wegen Unterbringung!) in Segmente aufgeteilt.

digten aber schließlich in betrieblicher
Hinsicht doch nicht ganz so wie erwar-
tet und standen nach WeWaWs eigen-
em Bekunden nur in den Verlagsräu-
men im Weg herum.

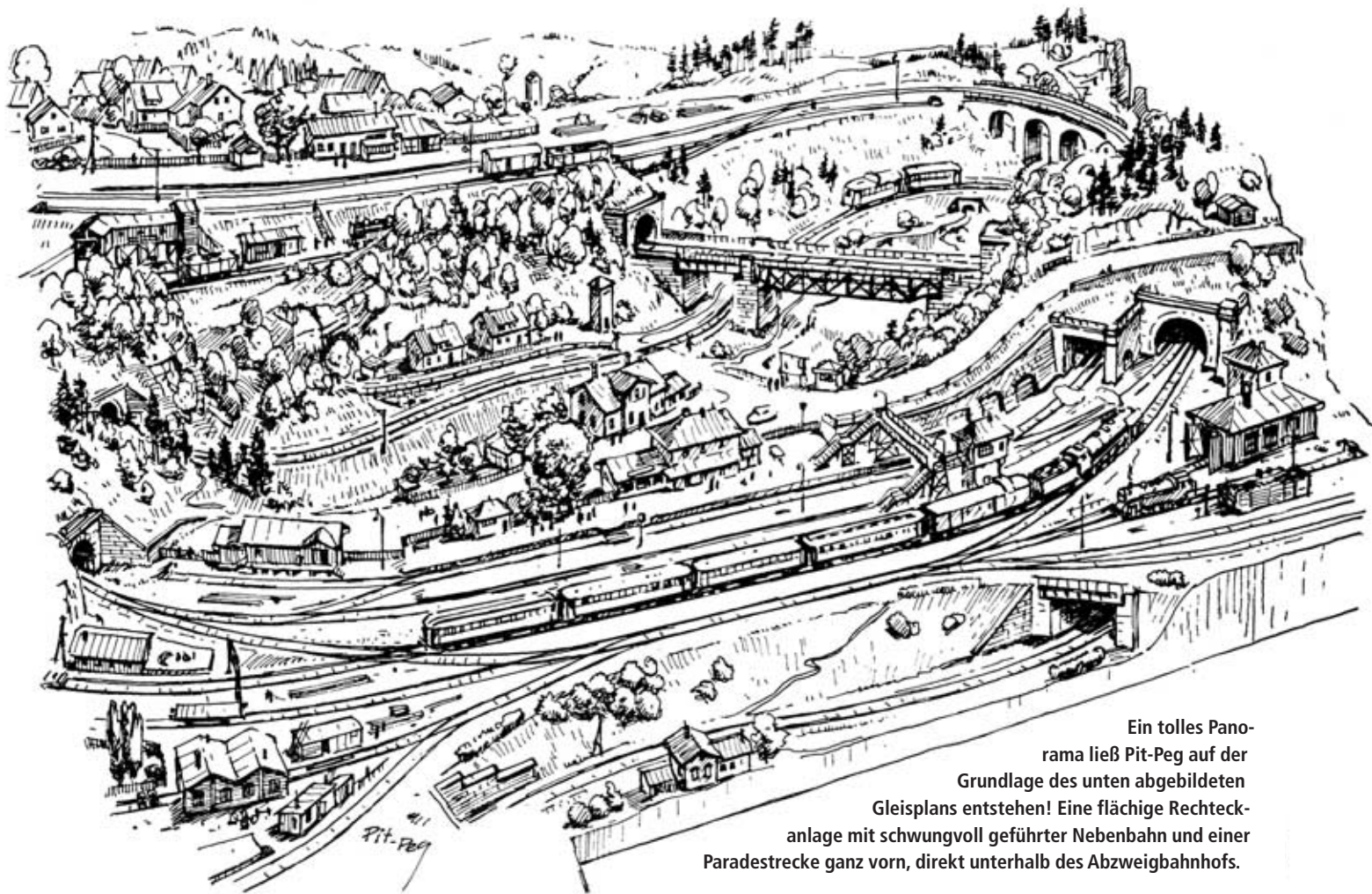
Die „zwei Seelen“ in der Brust des
Modellbahners konnte WeWaW also
durchaus nachfühlen. Für die Sowohl-
als-auch-Befürworter erfand er den Be-
griff der „Paradestrecke“, völlig selbst-
erklärend und unmissverständlich. Das
führte dann dazu, dass jeder so eine Pa-
radestrecke haben wollte. In späteren
Entwürfen tauchte die Strecke zumeist
noch einmal irgendwo auf, während in
früheren Plänen außerhalb des Bahn-
hofs oft nicht mehr viel von der Haupt-
strecke zu sehen war. Die Parade-
strecke! Der Modellbahner konnte sich
zurücklehnen und die vorüberfahren-
den Züge auf dieser Paradestrecke ge-
nießen.

Die eigentliche „Arbeit“ fand indes-
sen auf der Nebenbahn statt. Hier
konnte man die kurzen Züge zusam-
menstellen und auflösen, Güterwagen
zustellen und abholen und – wenn es
denn platzmäßig zu einer Zwischensta-
tion gereicht hatte – eine Zugbegegnung
vornehmen, um nicht zu sagen: eine
Kreuzung „zelebrieren“.

jw



Dieser Anlagenplan diente
als Illustration zu einer
Weihnachtsgeschichte in Heft
16/1953. WeWaW beschreibt un-
ter dem Titel „Der richtige Weih-
nachtsbetrieb“ die Choreografie ei-
ner festtäglichen Modellbahnvor-
führung. Der Gleisplan ist in L-Form ge-
halten; er wurde für sehr enge Radien
und sehr steile Weichenwinkel entworfen.
Die doppelgleisige Hauptstrecke verschwin-
det beiderseits des Durchgangsbahnhofs, eine
Paradestrecke war hier nicht unterzubringen. Der
Endbahnhof könnte noch ein oder zwei Stumpfglei-
se vertragen! M = 1:21



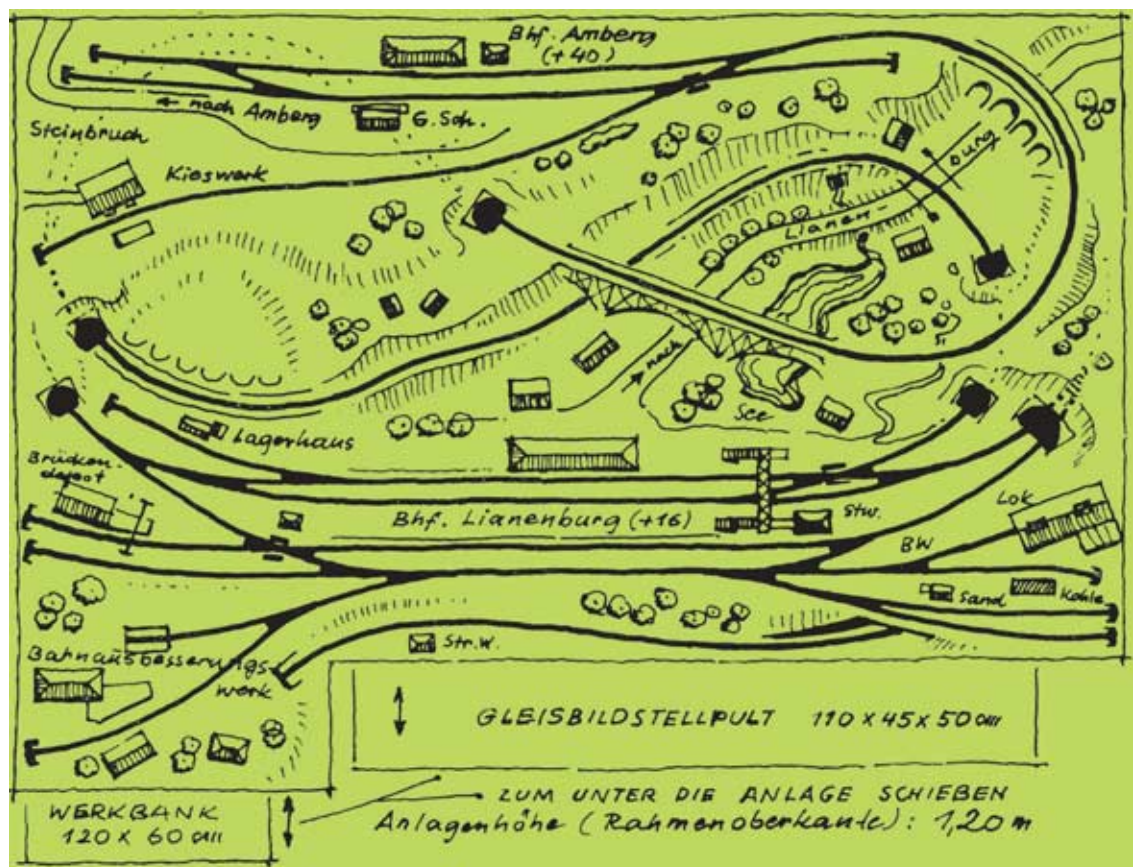
Ein tolles Panorama ließ Pit-Peg auf der Grundlage des unten abgebildeten Gleisplans entstehen! Eine flächige Rechteckanlage mit schwungvoll geführter Nebenbahn und einer Paradenstrecke ganz vorn, direkt unterhalb des Abzweigbahnhofs.

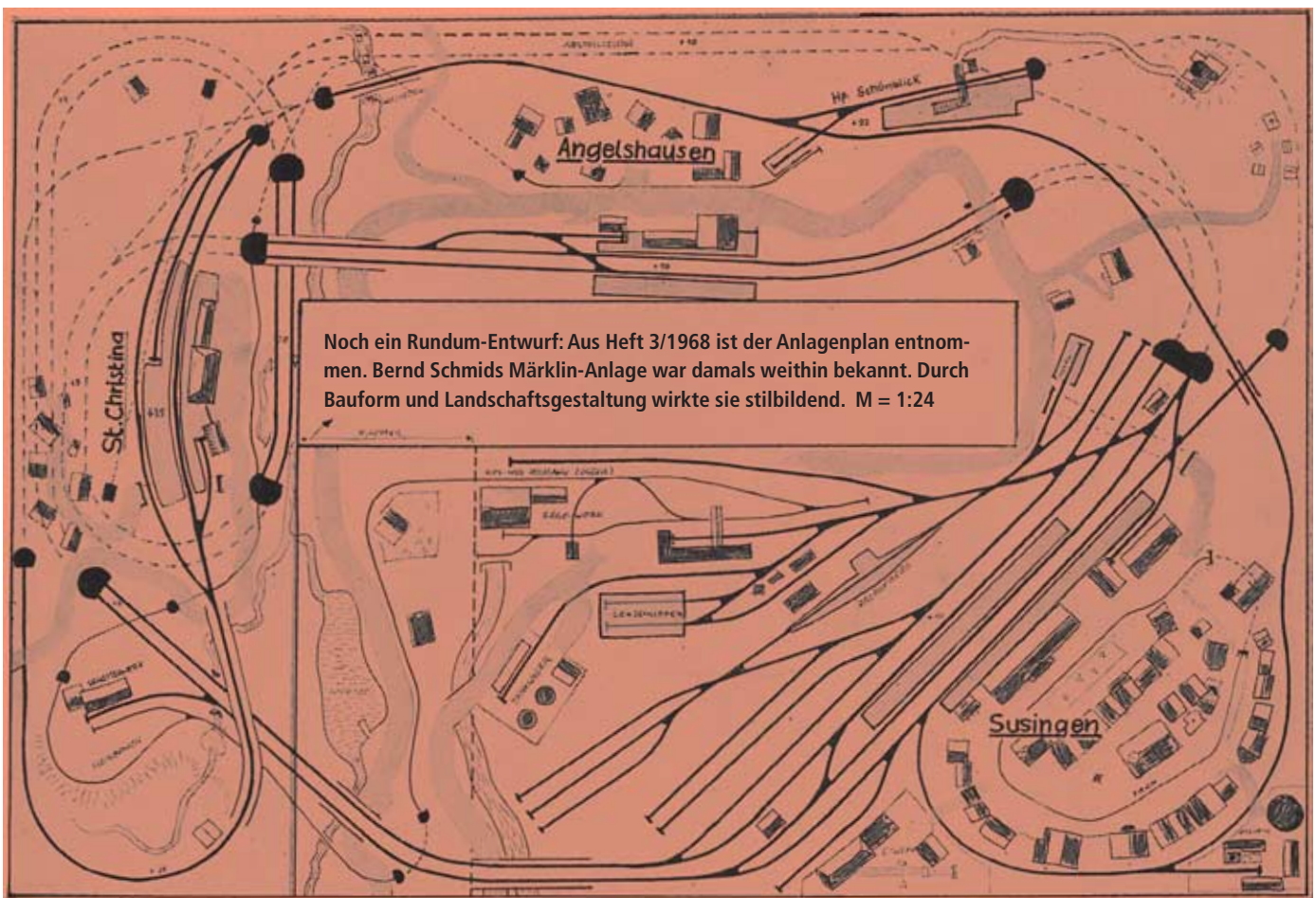
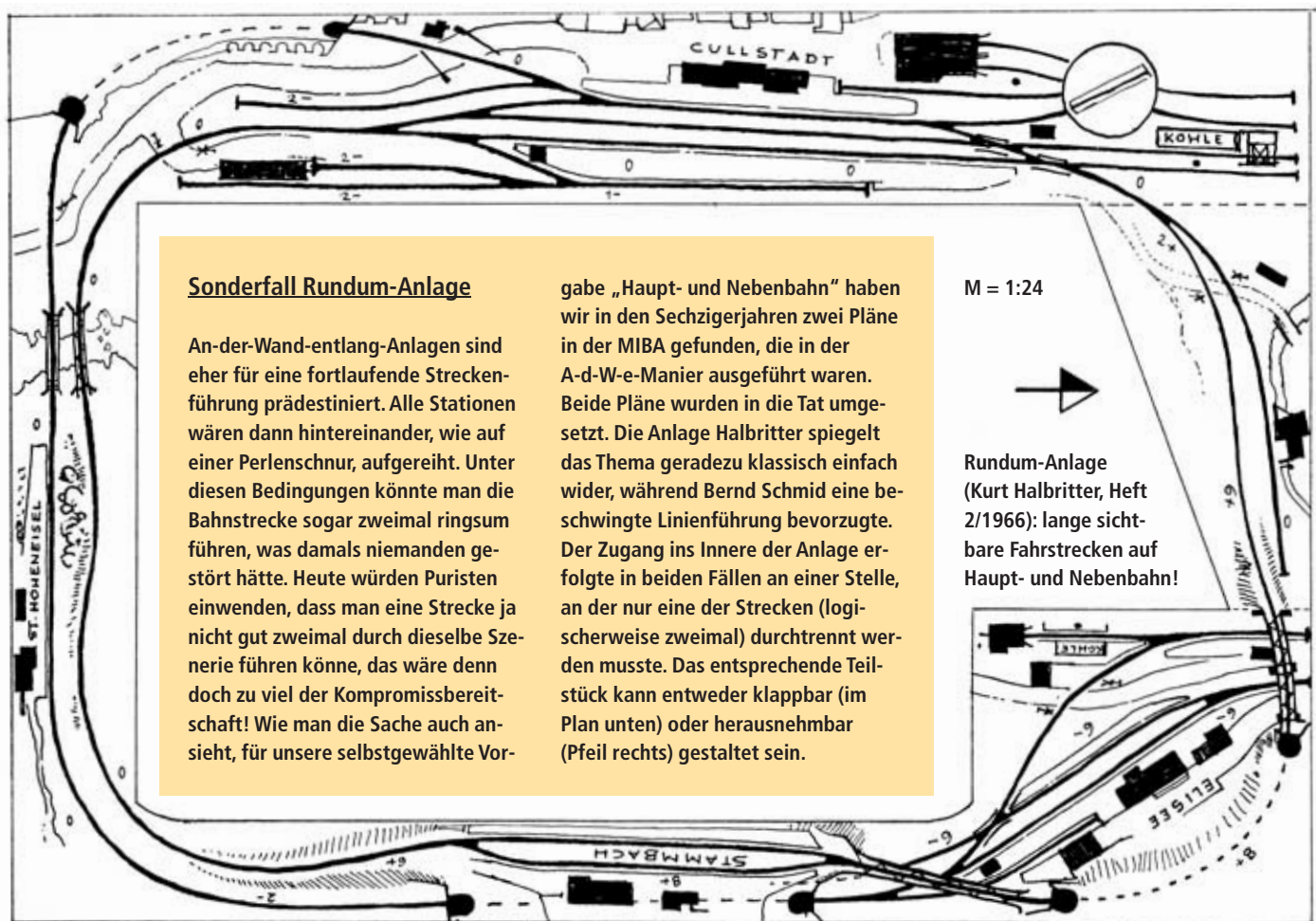
Noch eine Rechteckanlage zum Thema Haupt- und Nebenbahn:

Die „Lianenburg-Ambergische Landesbahn“ (Cornelius Geister, Heft 5/1962) reizte seinerzeit Pit-Peg zu einem Schaubild (oben).

M = 1:18

Verknüpfung zwischen Haupt- und Nebenbahn im Durchgangsbahnhof; die eingleisige Hauptstrecke taucht am vorderen Anlagenrand noch einmal als Paradenstrecke auf.







Verkehrsknoten „Bodenheim“ mit Straßenbahnen und DB-Bahnhof
Parallelausfahrt zwischen Schienenbus und P 8 mit Silberlingen (rechts).

Die Clubanlage des ECGL

Bodenheim–Spitze!

Dem wohl beliebtesten Anlagenthema „Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn“ hat sich auch der Eisenbahnclub Bergisch Gladbach e.V. (ECGL) gewidmet. Über die große Clubanlage wurde in MIBA 10/93 zum ersten Mal berichtet. Zu dem Zeitpunkt war die Gestaltung noch nicht abgeschlossen. Inzwischen ist nicht nur viel Zeit vergangen, sondern es hat sich bei den rührigen Modellbahnern nahe Köln so manches getan. Nun kann der Betrieb Hauptbahn-Nebenbahn auf den schier unendlich erscheinenden Strecken der Clubanlage durchgeführt werden. Von seinen neuen Eindrücken berichtet Bruno Kaiser.

Achtung an Gleis 1! Der Eilzug nach Hades läuft ein, bitte Vorsicht an der Bahnsteigkante!“ So oder ähnlich könnte es lauten, wenn im Bodenheimer Bahnhof, der Durchgangsstation einer zweigleisigen Hauptstrecke, ein Zug aus dem nahegelegenen Tunnel auftaucht und der Lokführer schon das Bremsventil zum Planhalt öffnet.

Die Neugier ist geweckt, also bleiben wir hier und schauen uns um. Während das Quietschen der bremsenden Lok mit ihren Silberlingen am Haken noch nicht ganz verhallt ist, mischt sich ein zweites Geräusch in die Szenerie. Es rührt vom im Leerlauf brummenden Diesel des am Gleis 10 wartenden

Schienenbusses – wegen seines Aussehens und seines Motorengeräuschs „roter Brummer“ genannt. Das Gleis gehört zur Nebenbahn Spitze–Vulkan, die hier ihren Anfang nimmt.

Etwas ungeduldig schaut der Triebwagenführer indes auf die Armbanduhr, schon zwei Minuten plus. Aber er musste ja den verspäteten Eilzug abwarten. Schließlich haben die Reisenden nur mit seinem Zug Anschluss nach Spitze oder Vulkan (einem ebenso imaginären Ort wie schon „Hades“).

Auch der Lokführer der nun gegenüber wartenden Wendezug-P 8 zückt seine altmodische Taschenuhr und schaut mahnend aus dem Fenster. Wie-



der dauert das Aus- und Einsteigen zu lange! Doch dann endlich die quäkende Lautsprecherdurchsage: „Einsteigen bitte und Türen schließen, die Züge auf Gleis 1 nach Hades und Gleis 10 nach Vulkan über Spitze fahren sofort ab!“

„Das klingt ja nach Parallelausfahrt“, meint Markus zu Jörg, zwei auf dem Bahnsteig wartende Eisenbahnfreunde. Sie sollen recht behalten. Ein Pfiff, und schon hebt der Stationsvorsteher die Abfahrtskelle.

Während der Meister in der P 8 den Regler aufschiebt, gibt der Triebwagenführer Gas, sodass sich der Auspuffschlag der Dampflok mit dem Aufröhren des Triebwagendiesels vereint.



Die beiden ungleichen Züge verlassen nahezu gleichzeitig den Bahnhof. Bahnt sich da etwa eine Wettfahrt an?

Während sich der Triebwagenführer redlich bemüht, seine 150 Pferdchen zum Laufen zu bringen, schaut der Dampflokführer eher belustigt auf seinen Kollegen im VT 95. Er hat gut lachen, immerhin stehen ihm fast 1200 PS zur Verfügung, wenn denn seine Zuglast auch ungleich höher ist.

Auf Haupt- und Nebenbahn

Nicht lange verläuft die Fahrt der beiden Strecken parallel, denn schon kurz hinter der Gärtnerei zweigt die Neben-

strecke von der im Tunnel verschwindenden Hauptbahn ab; sie gewinnt rasch an Höhe. Erst im Erholungsgebiet um den Vulkan herum kreuzen sich die Strecken auf einer Betonbrücke, um dann endgültig auseinanderzudriften.

Die zweigleisige Hauptbahn verläuft unterhalb der Vierbrückenregion (hier treffen sich Haupt- und Nebenbahnstrecken in vier Ebenen), stetig vorbei an weitreichender Landwirtschaft und Winzeraktivität. Im Weinbergtunnel entzieht sie sich endgültig der Einsichtnahme des Betrachters auf dem langen Weg ins Schattenbahnhofsreich, scherzhaft von den Clubmitgliedern „Hades“ genannt.

Der Verein

Clubvorsitzender: Markus Rathmann, Ferdinandstr. 28a, 51469 Bergisch Gladbach

Clubheim:

Eisenbahnclub Bergisch Gladbach e. V. (ECGL)

Mülheimer Str. 180 (Hinterhaus)

51469 Berg. Gladbach (Gronau)

Internet: www.ecgl.de

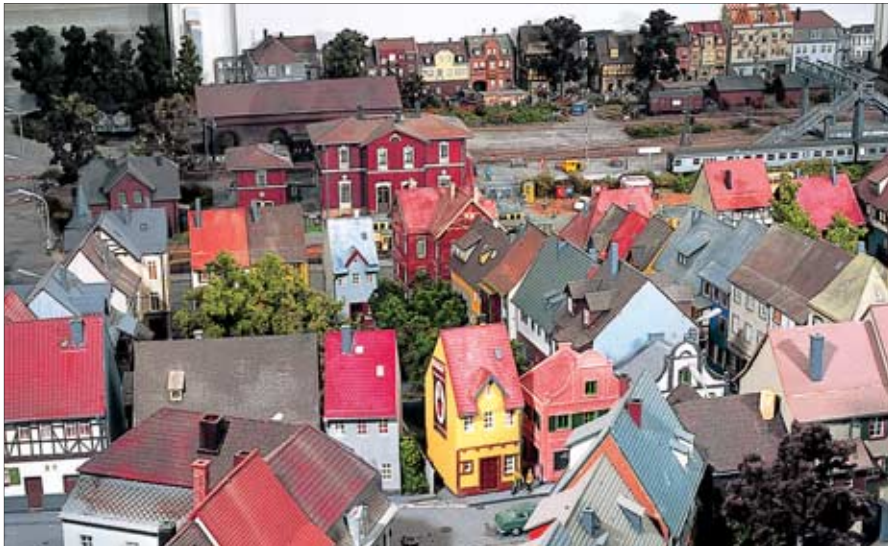
Termine:

Clubabende: freitags ab 19 Uhr

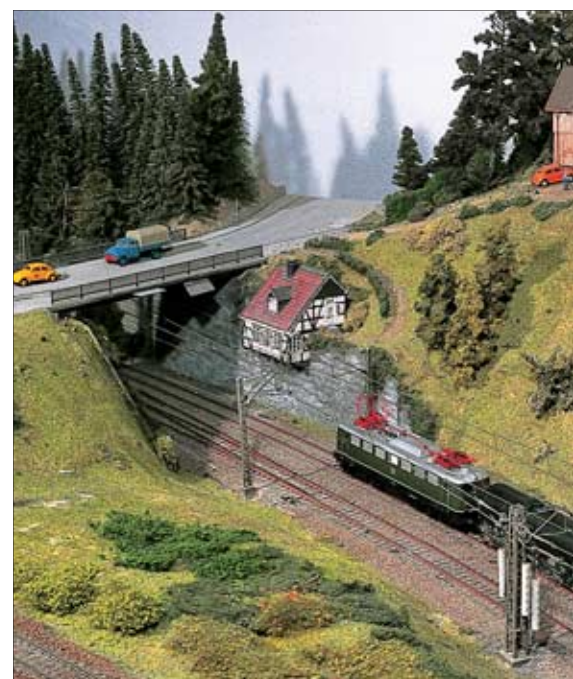
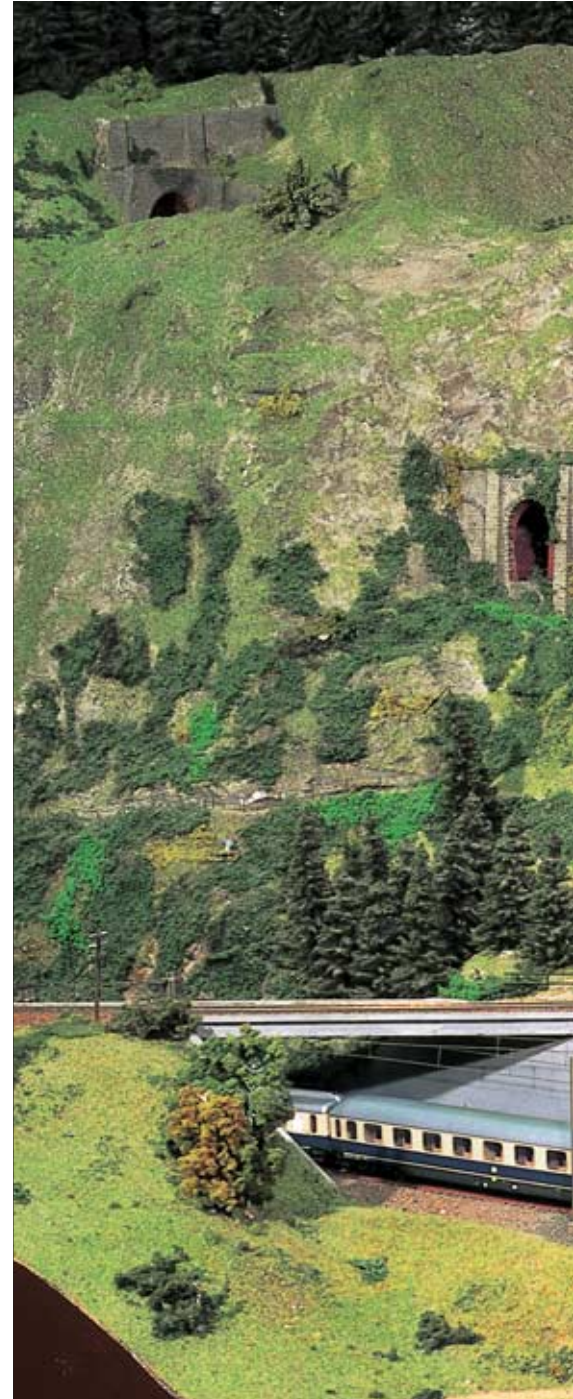
Jugendclub: freitags ab 18 Uhr

Fahrtage: 1. Freitag im Monat

Tag der offenen Tür: zweimal jährlich



Bei der Ausfahrt aus „Bodenheim“ bemüht sich der Triebfahrzeugführer des Schienenbusses mit dem lokbespannten Personenzug mitzuhalten. Ganz oben ein Blick auf die kleinstädtische Bebauung von „Bodenheim“. Im Bild unten nähert sich eine 50 dem Bahnhof.





Blick auf die vier Ebenen des Bahnverkehrs mit Haupt- und Nebenbahn. Die Landschaft wirkt beachtlich!

Im Bild links innen ein Güterzug auf der Hauptstrecke nach „Bodenheim“.

Zugbegegnung am „Weinbergtunnel“. Die Vegetation neben dem Tunnelportal besteht aus Moos, das im Laufe der Zeit gelblich ausgebleicht ist. Arbeit für die Landschaftsbauer im Club!

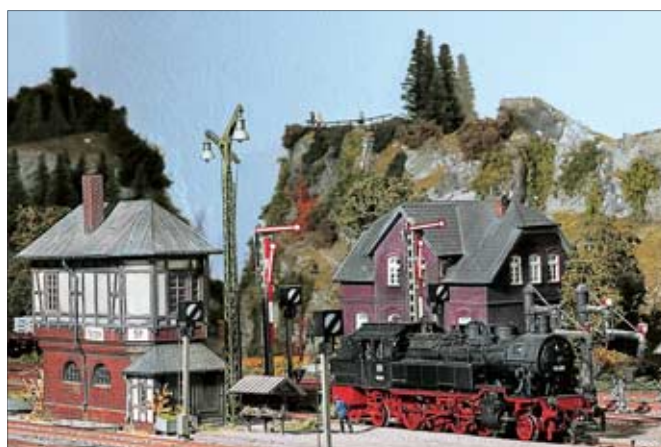
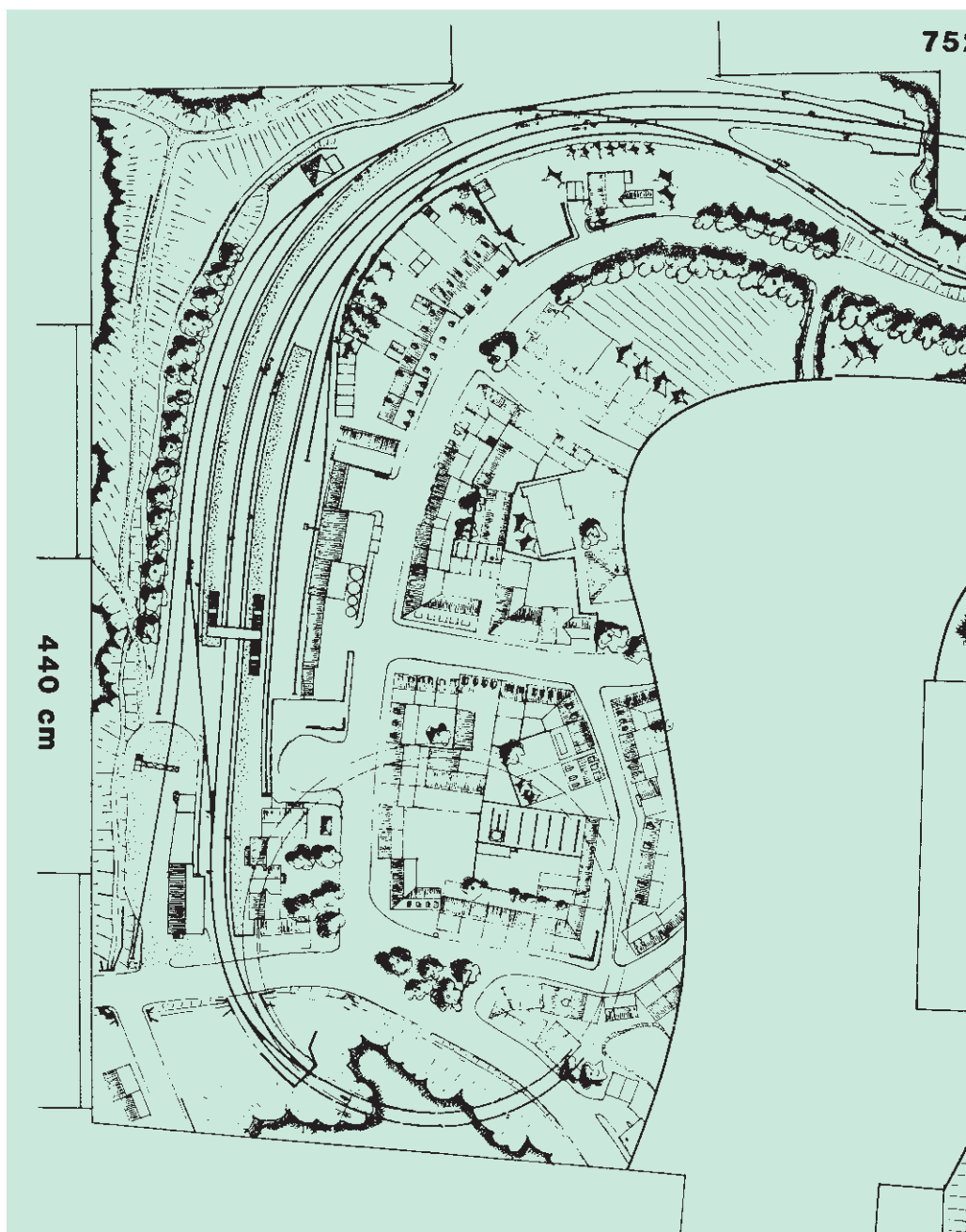
Bei der Verfolgung der Nebenbahn hat der Betrachter mehr Glück, denn sie führt nach einer Tunnelkehre im Berg „Vulkan“ immer an der Wand entlang, ständig steigend zum recht großen Bahnhof „Spitze“ – genannt nach der Spitzkehre, die hier die Bahn erwartet. Im angeschlossenen kleinen Bahnbetriebswerk mit selbstgebauter Segmentdrehzscheibe auf Fleischmann-Basis können Loks gewendet und gewartet werden.

Nachdem in der Station kopfgemacht ist (Wendezüge oder Triebwagengarnituren mit Steuerwagen wie der VT 98 erzielen hierbei besonders kurze Wendezeiten), geht es noch weiter nach oben zum Berg „Vulkan“ (186 cm über Fußbodenniveau), der eine kleine Ausweichstelle beinhaltet. Von diesem Scheitelpunkt führt der Schienenweg in schier endlosen Kreiskehren, bei denen ein realer Fahrgast ganz sicher einen Drehwurm bekäme, irgendwann zum zugehörigen Schattenbahnhof unter dem Bodenheimer Land hinab.

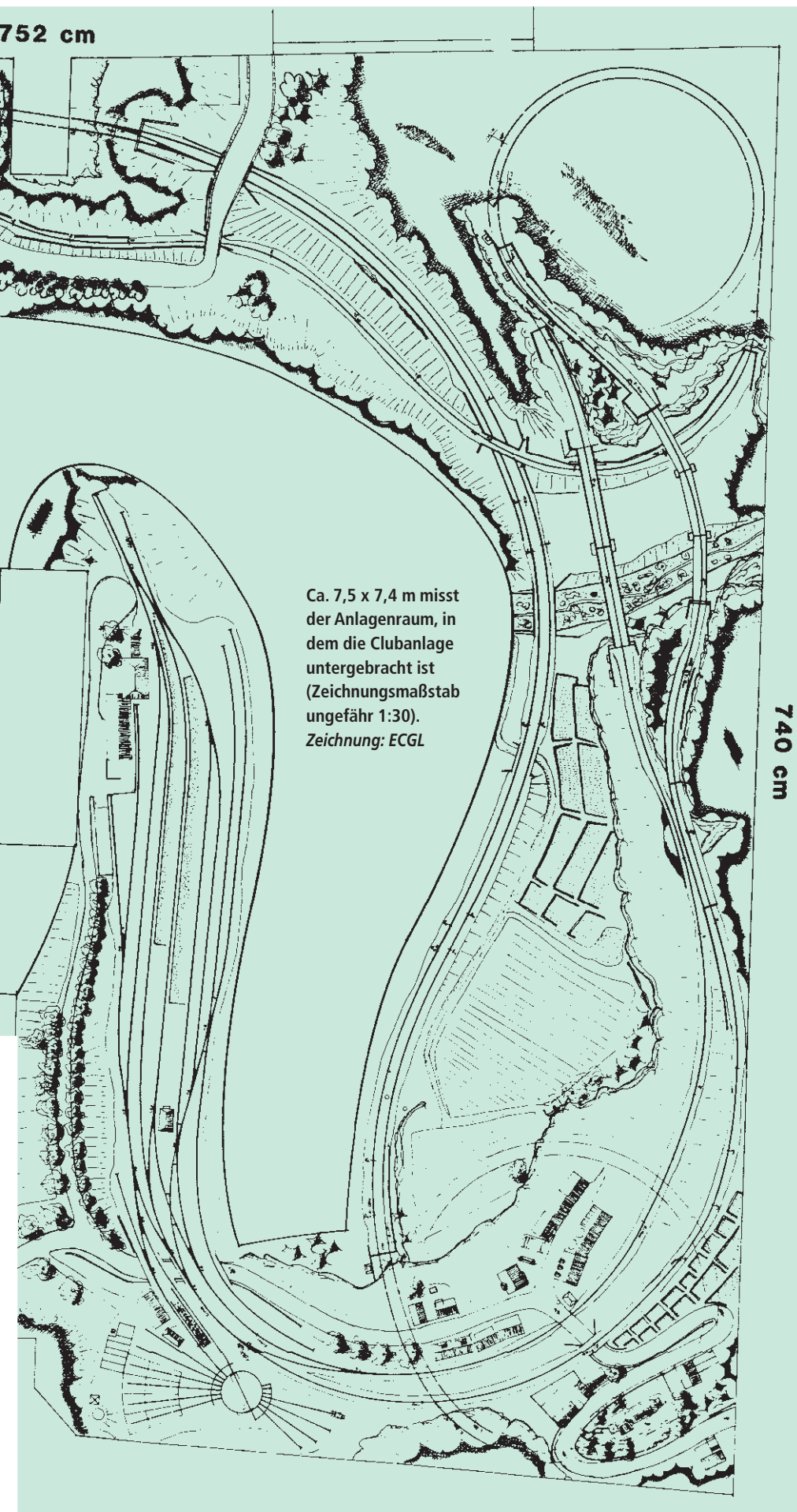
Betriebsmöglichkeiten

Mit dieser kurzen Streckenbeschreibung sei aufgezeigt, wie der einsehbare Zugverkehr im Trennungsbahnhof und auf den von hier ausgehenden Strecken und Anschlussstationen vonstatten geht.

Beide Bahnen, also die Haupt- wie auch die Nebenbahn, verfügen über Schattenbahnhöfe und wirklich lange Zuführungsstrecken, sodass in jedem Fall der Zugverkehr von Bahnhof zu Bahnhof erfolgt, auch wenn dem Betrachter dies mangels Einsichtnahme in den unterirdischen Anlagenbereich mit



Im Bahnhofsvorfeld von „Spitze“ treffen wir diese 93 an. Im Bw „Spitze“ (im Gleisplan ganz unten) sind Dampf- und Dieselloks beheimatet. Bei den „Dampfern“ (Bild links) muss die Restaurierung unter recht beengten Verhältnissen durchgeführt werden.



Ca. 7,5 x 7,4 m misst der Anlagenraum, in dem die Clubanlage untergebracht ist (Zeichnungsmaßstab ungefähr 1:30).
Zeichnung: ECGL

insgesamt fünf übereinander angeordneten Gleisebenen nicht deutlich wird.

Insgesamt machen die verdeckt liegenden Strecken einen erheblich höheren Anteil aus, als die an der Oberfläche verlegten. Hierdurch entstehen recht lange Fahrzeiten und damit der Eindruck, dass der entsprechende Zug eine gewisse Zeit unterwegs ist, wenn er sich auf dem Weg von Bahnhof zu Bahnhof befindet.

So erlaubt die Gleisanordnung die Fahrt auf der Hauptstrecke vom ersten Schattenbahnhof nach Bodenheim, von Bodenheim über die geschilderte Parastrecke sichtbar bis zum Weinbergtunnel und von da aus auf langem unterirdischem Weg zum zweiten Schattenbahnhof.

Die Nebenbahn, die bekanntlich ihren Ausgang ebenfalls in Bodenheim nimmt, endet wie schon geschildert nach langer Fahrt über Spitze und Vulkan im eigenen Abstellbahnhof. Also auch hier beginnt die Zugfahrt in einem Bahnhof (Bodenheim), um nach langer Tour über die gesamte zur Verfügung stehende Anlagenfläche mit Unterwegsbahnhöfen im entfernten Schattenbahnhof zu enden. Die Züge haben somit immer Hin- und Rückwege zu absolvieren.

Fahrzeugeinsatz

Da der Club keine eigenen Fahrzeuge besitzt, wird der Fahrbetrieb mit dem Material der einzelnen Mitglieder durchgeführt. Vorbildgerecht unterscheidet man dabei nach Zugarten und Fahrzeugmaterial auf Haupt- und Nebenbahn.

Für die Hauptstrecke kommen neben dem bereits erwähnten Eilzug beispielsweise der Rheingold von 1962 oder ein mit V 200 geführter, typischer FD-Zug im gehobenen Personenverkehr zum Einsatz. Güterzüge in unterschiedlicher Zusammenstellung werden von E 40 oder E 50 gezogen. Besonderes Augenmerk verlangt ein ellenlanger, bis zu 50 Waggons zählender Ganzzug, gebildet aus vierachsigen Selbstentladewagen der Gattung 00tz, der von zwei Loks der Baureihe 44 geführt wird. Diese ellenlange Garnitur könnte man durchaus den „Paradezug“ des ECGL nennen.

Die Nebenstrecke wird (abgesehen von dem bereits genannten Triebwagen) mit kurzen Personen- und Güterzügen – beispielsweise geführt von 94, V 65, V 100 – u.a. mit 3yg- und 4yg-Per-



sonenwagen sowie den jeweils anfallenden Güterwagen bedient.

Konsequente Themenumsetzung

Hinsichtlich der Streckenführung wechseln sich vorbildorientierte Teile wie der Bahnhof Bodenheim, der an der Strecke Mainz–Worms–Ludwigshafen einschließlich des Abzweigs nach Alzey (KBS 660) liegt, mit individuell gestalteten Geländepartien ab. Bei der Realisierung der Anlage wurde neben der konsequent durchgeführten Themenverwirklichung von Haupt- und Nebenbahn unverkennbar auf lange Laufzeiten der Züge Wert gelegt.

Dass dies in erheblichem Maß nur durch „Untergrundverkehr“ realisierbar war, musste man in Kauf nehmen, zumal sich hierdurch die immense An-

zahl von Abstellmöglichkeiten für Züge, Gleisverknüpfungen und eben den bereits genannten vorbildgerechten Verkehr „von Ort zu Ort“ ergaben. Nicht zuletzt machen gerade die vielfältigen Fahrtmöglichkeiten auf dieser Anlage ihren Reiz aus. Nicht zu übersehen ist auch der gekonnte Gleisbau, der im oberirdischen Bereich ausschließlich mit Selbstbauweichen realisiert wurde, sowie die kreativ gestaltete Landschaft mit ihrer interessanten Topografie. Bei Betrachtung der Bilder (insbesondere bei der Gründarstellung) sei bedacht, dass die Landschaft zum größeren Teil bereits 20 Jahre alt ist! Dennoch hat sie von ihrem Charme nichts verloren. Ein Besuch der wirklich interessanten Anlage kann an den auf Seite 21 (Kasten) angegebenen Tagen wärmstens empfohlen werden.

Der Club

Die beschriebene Anlage des bereits 1981 gegründeten Vereins befindet sich auf der ersten Etage des Clubheims im Hinterhaus Mülheimer Str. 180 in Bergisch Gladbach.

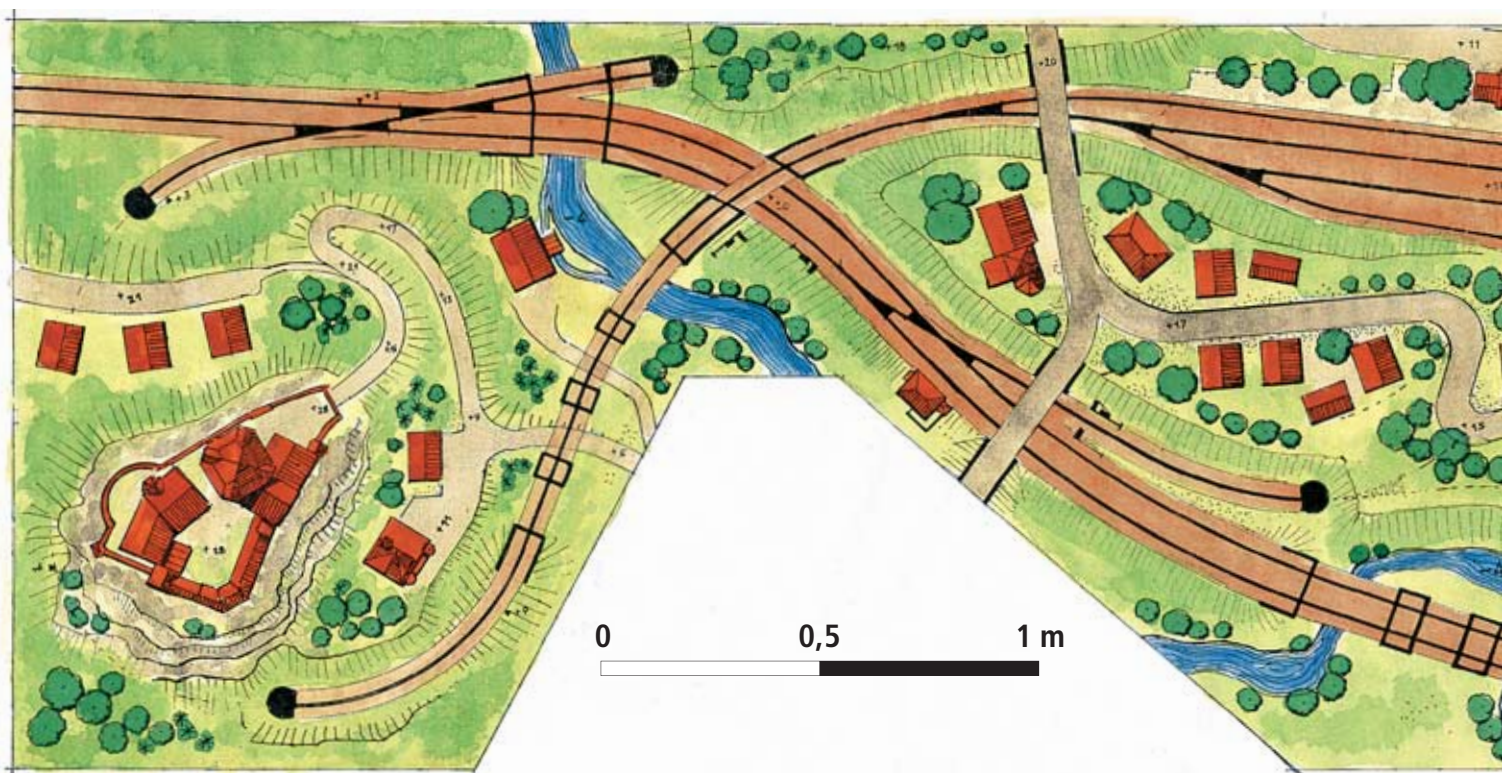
Neben der gezeigten ortsfesten Clubanlage besitzt der ECGL auch noch eine Modulanlage mit diversen Segmenten, die auf lokalen Ausstellungen gezeigt werden kann. Der Verein betreibt eine intensive Nachwuchsförderung und betreut seine eigene Jugendgruppe mit speziellen Projekten. Außerdem erfolgt die schrittweise Integration der Jugendlichen in die aktuelle Clubarbeit. Auch Clubfahrten und Filmabende gehören zu seinen Aktivitäten. Interessierte mögen sich bitte an den Verein wenden.

Bruno Kaiser



Im Bahnhof „Spitze“ treffen sich offenbar gerade die „roten Brummer“.
Bild links: Der Bf „Spitze“ im Überblick – für einen Nebenbahn-Endbahnhof hat er beachtliche Ausmaße! Im Bild unten wurde realistische Ladestraßenatmosphäre nachgestellt: Per Förderband wird der Otmm-Wagen entladen. Fotos: *bk*





Pit-Peg-Entwürfe – Original und „Fälschung“

Gleisplanklassiker neu interpretiert

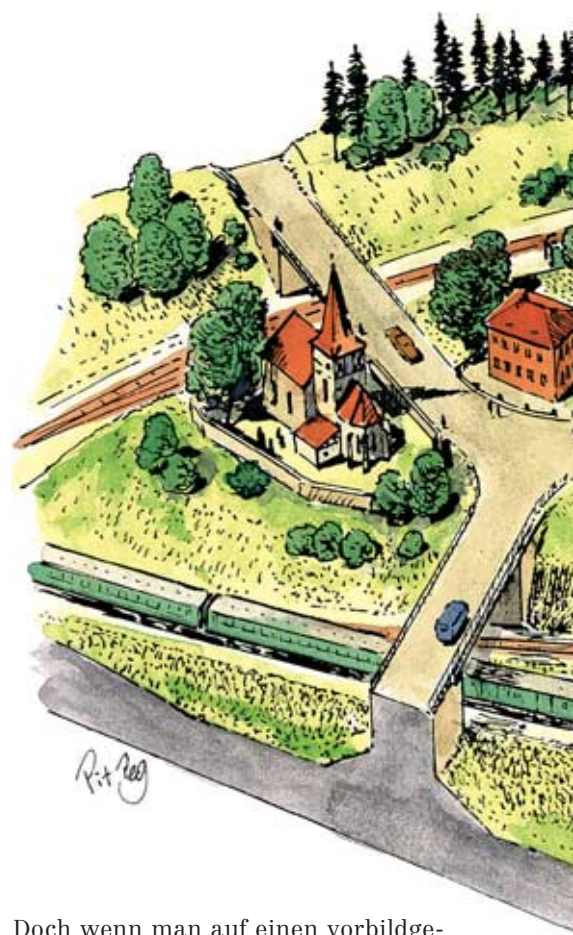
Über vier Jahrzehnte hinweg waren Gleispläne und Schaubilder von Norbert Josef Pitrof alias Pit-Peg unverzichtbarer Bestandteil der MIBA. Viele seiner älteren Entwürfe bieten auch heute noch so manche Anregung und lassen sich durchaus aktualisieren, wie Lutz Kuhl anhand von zwei Beispielen zeigt.

Seit seinem MIBA-Debüt 1949 beeinflusste Pit-Peg mehrere Generationen von Modellbahnern – vor allem seine Skizzen und Schaubilder setzten Maßstäbe für eine vorbildgerechte Anlagengestaltung. Auch viele seiner Anlagenentwürfe waren ihrer Zeit voraus, beispielsweise mit Gleisplänen „an der Wand entlang“ oder dem konsequenten Einsatz von Hintergrundkulissen.

Andererseits entsprechen so manche seiner Anlagenpläne in Bezug auf den Modellbahnbetrieb nicht mehr unbedingt dem heute üblichen Standard. Allzu enge Gleisbögen mit Industrieradien möchte man im sichtbaren Bereich mittlerweile nicht mehr einplanen – und ein mehr oder weniger großer Schattenbahnhof mit ausreichenden Abstellmöglichkeiten für diverse Zugarnituren gehört heute auf jeden Fall

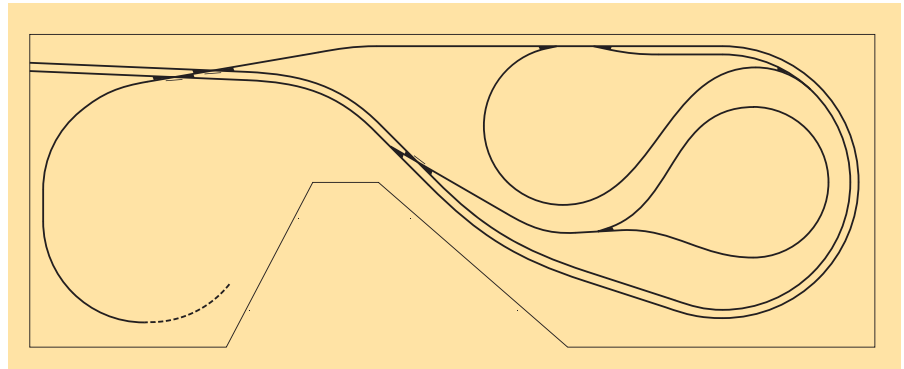
dazu. Dennoch lassen sich diese eigentlich veralteten Gleispläne durchaus aktualisieren, da sie seinerzeit mit einem sicheren Gespür für eisenbahntypische Details und modellbahngerechte Szenarien entworfen wurden – Anregungen und Ideen bieten auch diese bei näherer Betrachtung genug! Anhand von zwei Beispielen möchte ich daher zeigen, was hier machbar ist.

Der Gleisplan bietet viele Fahrmöglichkeiten – so hätte es seinerzeit in der MIBA sicher zu dem Gleisplan auf dieser Seite geheißen. Grundsätzlich ist die Idee ja nicht schlecht, die zweigleisige Hauptstrecke nur „angeschnitten“ darzustellen. Doch wie viele Nebenbahnen zweigen hier eigentlich ab? Mindestens zwei der insgesamt drei von der Hauptbahn abzweigenden Strecken könnten in diesem Sinn interpretiert werden.

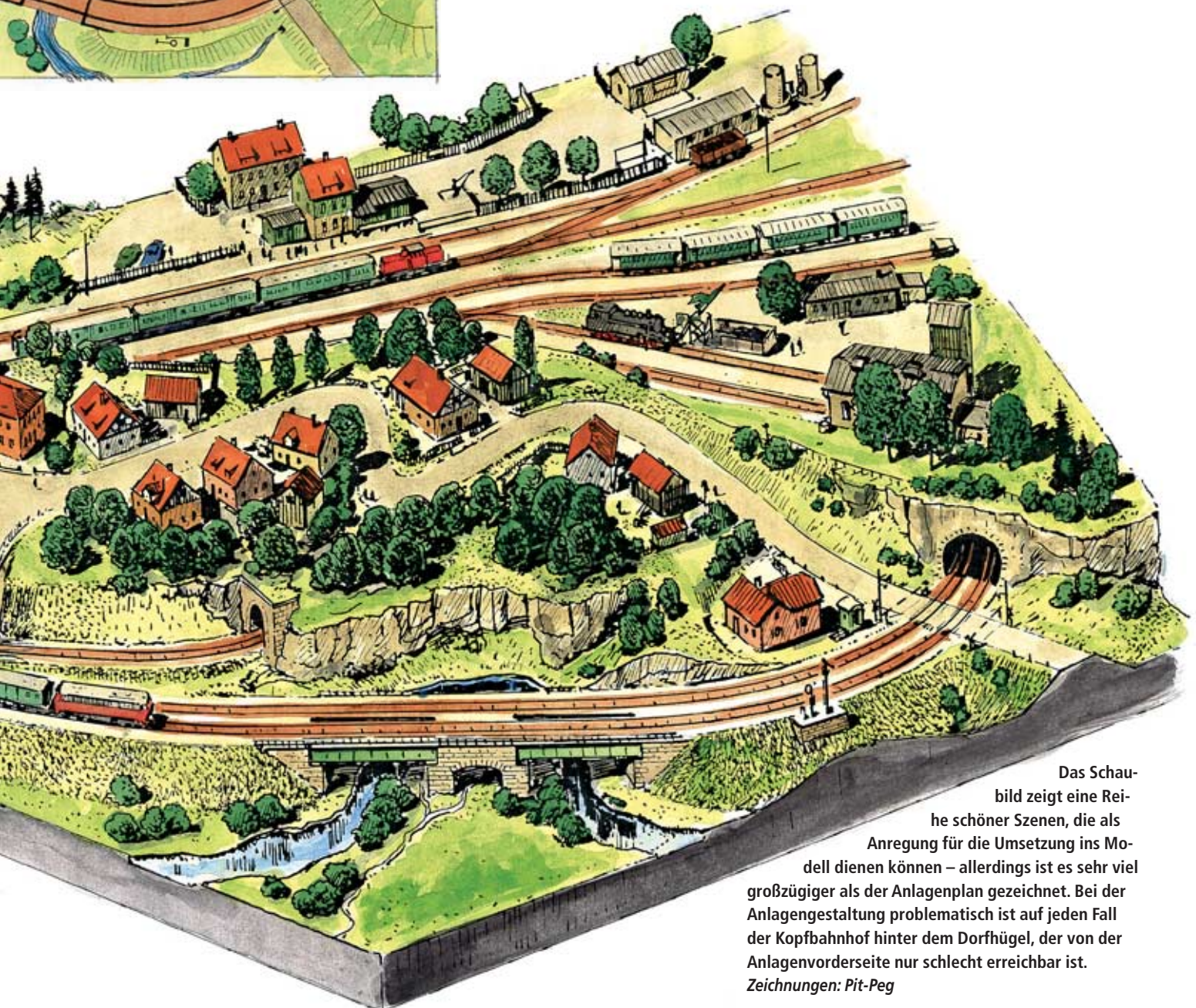


Doch wenn man auf einen vorbildgerechten Betrieb Wert legt, macht das Ganze eher wenig Sinn ...

So ist die vordere kleine Kehrschleife im Untergrund eigentlich völlig überflüssig, von dem engen Gleisradius mit



So stellte sich Pit-Peg seinerzeit die verdeckte Streckenführung vor. Ein richtiger Schattenbahnhof mit Abstellmöglichkeiten ist nicht vorhanden – und die doppelgleisige Hauptstrecke dient im Grund nur als „Paradestrecke“ für die auf der Nebenbahn zum Kopfbahnhof verkehrenden Züge. Uneingeschränkte Freude an diesem Untergrundplan dürften aufgrund der vielen Kehrschleifen eigentlich nur eingefleischte Märklinisten haben ...



Das Schaubild zeigt eine Reihe schöner Szenen, die als Anregung für die Umsetzung ins Modell dienen können – allerdings ist es sehr viel großzügiger als der Anlagenplan gezeichnet. Bei der Anlagengestaltung problematisch ist auf jeden Fall der Kopfbahnhof hinter dem Dorfhügel, der von der Anlagenvorderseite nur schlecht erreichbar ist.
Zeichnungen: Pit-Peg



Anlagenuntergrund – in zwei Stockwerken ...

So könnten die beiden Schattenbahnhöfe der Anlage aussehen. Bei der zweigleisigen Hauptstrecke handelt es sich einfach um ein nach dem „Hundeknochen“-Prinzip zusammengedrücktes Gleisoval. Für jede Fahrtrichtung sind je sechs Abstellgleise vorhanden; bei dem Entwurf wurde darauf geachtet, dass sie nach Möglichkeit alle gleich lang ausfielen.



Die Nutzlänge der Abstellgleise liegt zwischen 350 und 390 cm – so können auch zwei Nahverkehrszüge mit vier vierachsigen Umbauwagen oder sechs Donnerbüchsen hintereinanderstehen. Etwas kritisch sind die vergleichsweise eng ausgefallenen Gleiswendeln mit einem Mindestradius von 54 cm. Auch wenn viele Triebfahrzeuge damit keine Probleme haben dürften, könnten sie ruhig etwas größer ausfallen, um die Betriebssicherheit zu erhöhen. Allerdings sind die Gleiswendeln wahre „Platzfresser“ – hier gilt es wie immer einen brauchbaren Kompromiss zu finden ...

gerade einmal 33 cm einmal ganz abgesehen. Auch die hintere Gleisverbindung zwischen der Kehre der Hauptstrecke über die beiden Doppelkreuzweichen zur Nebenbahn ist nicht wirklich zwingend notwendig. Zumindest Gleichstrombahner dürften bei den auf diese Weise entstandenen beiden Kehrschleifen schaltungstechnisch ins Grubeln kommen, wenn hier der Betrieb ohne Kurzschlüsse reibungslos laufen soll.

Ein weiterer Punkt ist die Lage des kleinen Kopfbahnhofs – auf dem Schaubild sieht er auf den ersten Blick recht ansprechend aus. Gegen eine praktische Umsetzung sprechen aber gleich

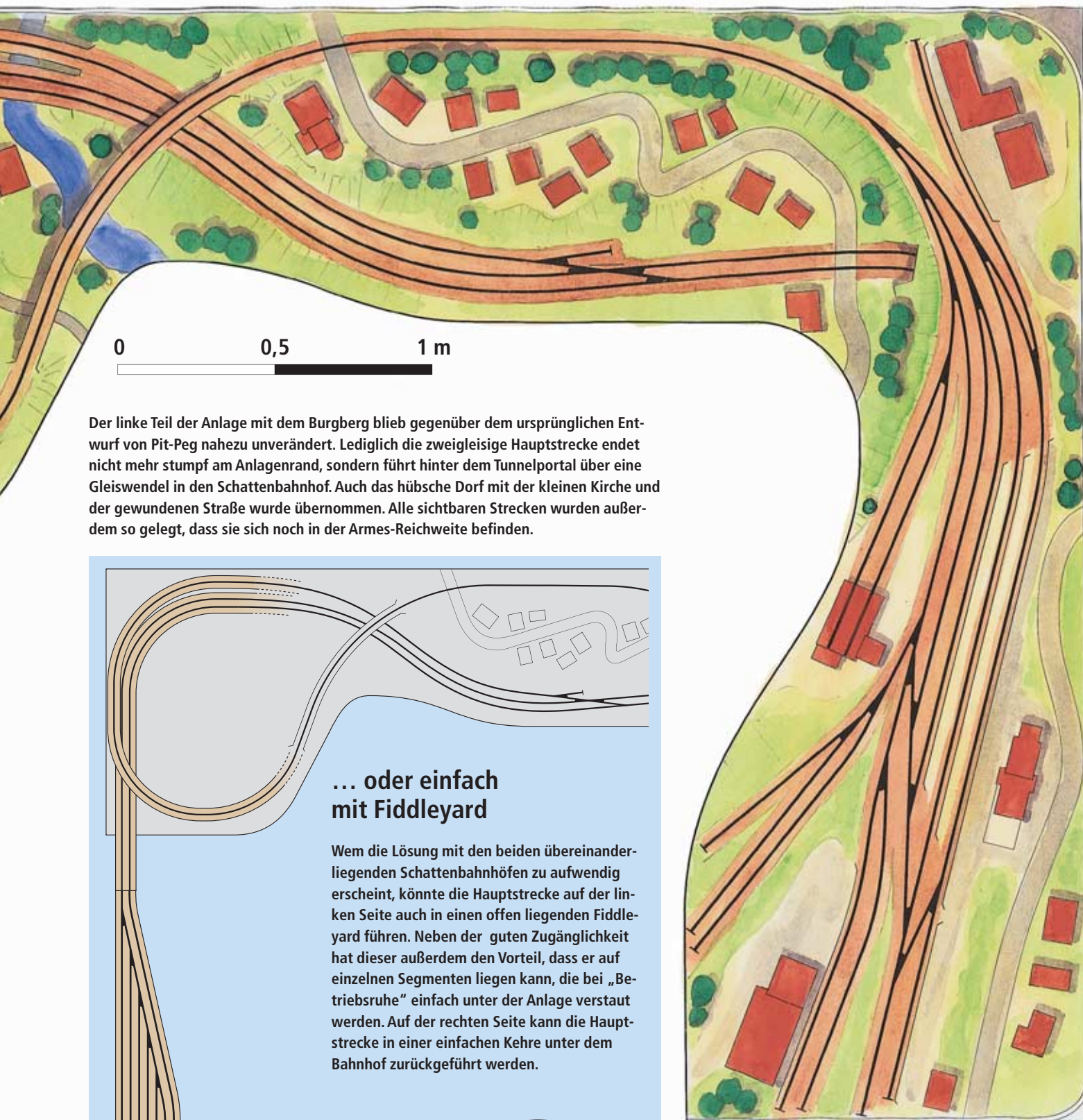
mehrere Gründe. So liegt er hinter dem auf einem Hügelrücken stehenden Dorf und wird bei einem normalen Betrachterabstand den Blicken zum größten Teil entzogen – es sei denn, man bevorzugt eine sehr niedrige Aufstellung der Anlage mit einem Blick aus der Vogelperspektive. Aber selbst dann kann man bei einer Anlagentiefe von 1,70 m im Zweifelsfall kaum von der Anlagenvorderkante aus mit der Hand ins Betriebsgeschehen eingreifen. Die einzige Möglichkeit, an den Bahnhof heranzukommen, besteht darin, auf der Anlagenrückseite einen platzfressenden Bedienungsgang von mindestens 50 cm Breite vorzusehen.



Dennoch lässt sich auf der annähernd gleichen Grundfläche mit den von Pit-Peg vorgesehenen Motiven eine betriebsintensive Anlage verwirklichen. Allerdings ist es in diesem Fall erforderlich, den Untergrund sehr viel aufwendiger zu gestalten, wenn noch praktikable Schattenbahnhöfe mit ausreichenden Abstellmöglichkeiten hinzukommen sollen.

Auch bei meinem Entwurf bildet der Kopfbahnhof den Betriebsmittelpunkt der Anlage. Ich habe ihn allerdings auf einen verlängerten Anlagenschenkel auf der rechten Seite verlegt, damit er gut zugänglich bleibt. Auf diese Weise konnte sein Gleisplan auch erweitert werden, um mit zusätzlichen Industrieanschlüssen einen intensiven Rangierbetrieb zu ermöglichen. Nahezu unverändert übernommen habe ich das Dorf entlang der gewundenen Straße; es verdeckt jetzt nur noch einen Teil der Nebenstrecke. Die Anlagentiefe beträgt hier nun maximal einen Meter, sodass im Zweifelsfall noch der Zugriff auf einen entgleisten Zug möglich ist und außerdem genügend Raum für eine großzügige landschaftliche Gestaltung bleibt. Ebenfalls weitgehend unverändert blieb der linke Anlagenschenkel mit dem Burgberg als eindrucksvollem Blickfang.

Die zweigleisige Hauptstrecke ist jetzt kein angeschnittener Torso mehr, sondern stattdessen voll betriebsfähig. Sowohl unter dem Burgberg als auch un-

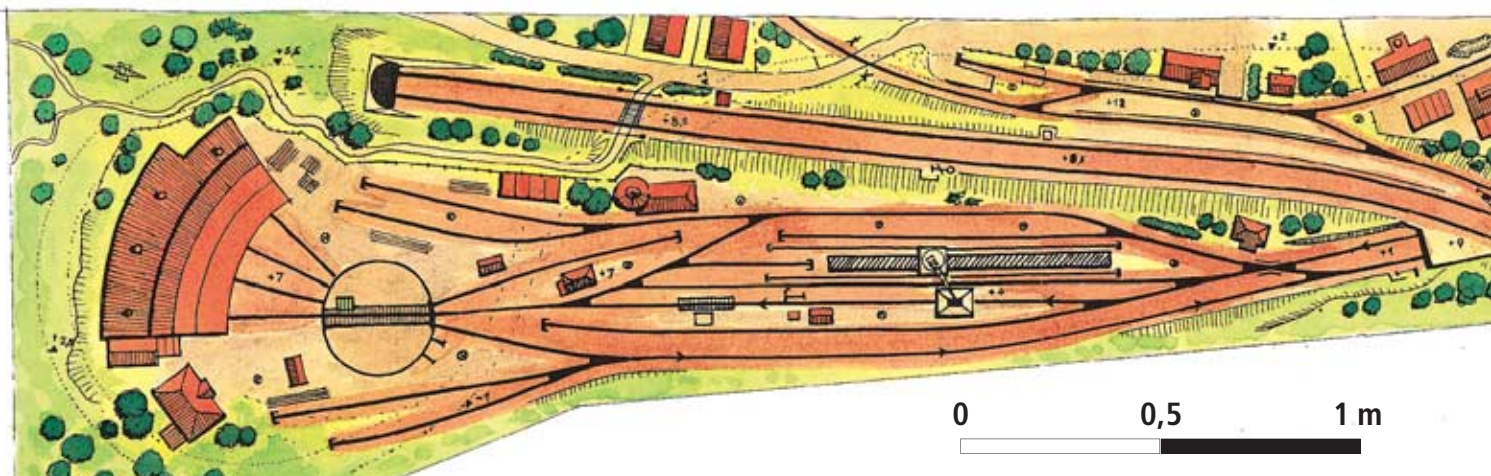


Der linke Teil der Anlage mit dem Burgberg blieb gegenüber dem ursprünglichen Entwurf von Pit-Peg nahezu unverändert. Lediglich die zweigleisige Hauptstrecke endet nicht mehr stumpf am Anlagenrand, sondern führt hinter dem Tunnelportal über eine Gleiswendel in den Schattenbahnhof. Auch das hübsche Dorf mit der kleinen Kirche und der gewundenen Straße wurde übernommen. Alle sichtbaren Strecken wurden außerdem so gelegt, dass sie sich noch in der Armes-Reichweite befinden.

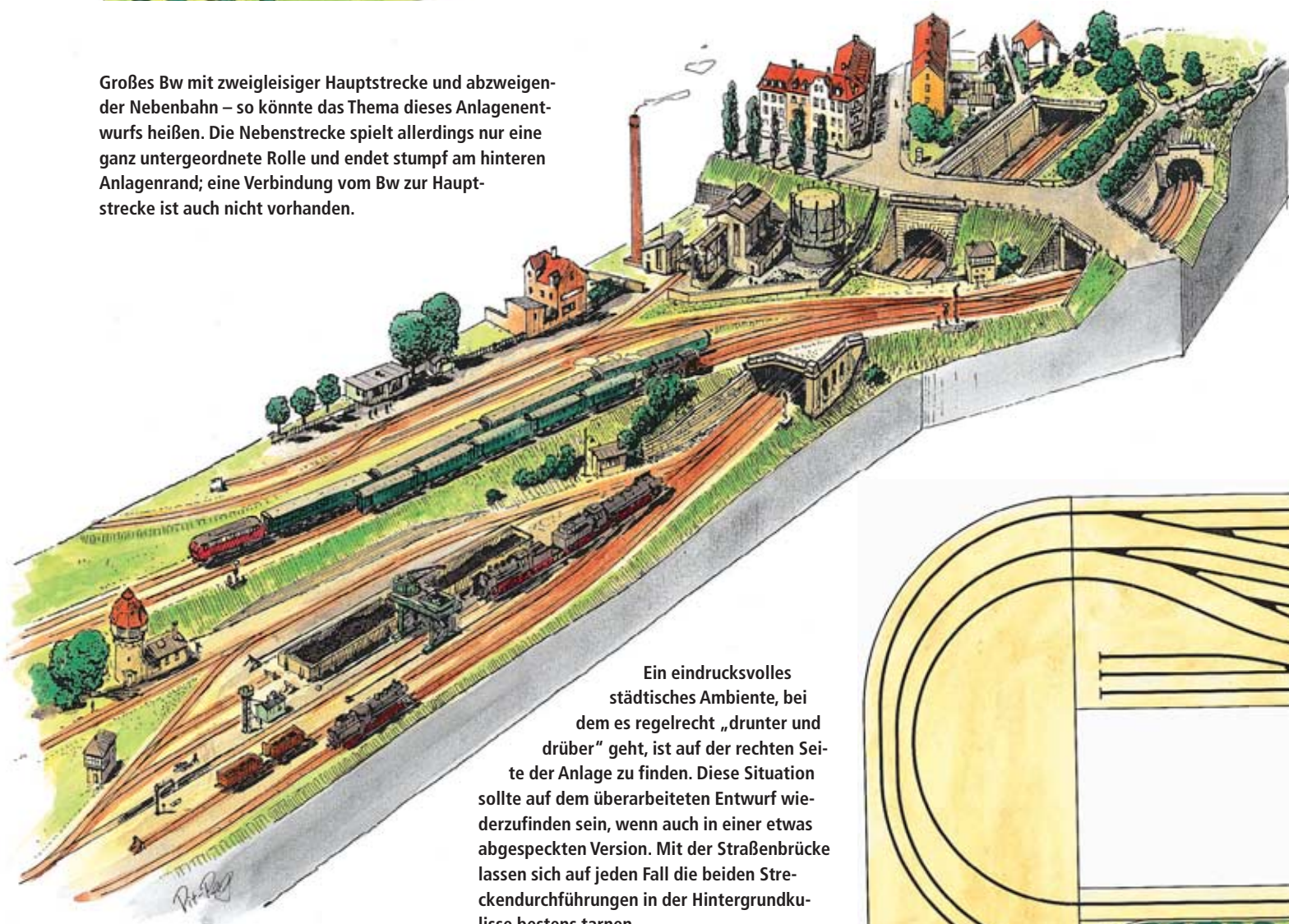
... oder einfach mit Fiddleyard

Wem die Lösung mit den beiden übereinanderliegenden Schattenbahnhöfen zu aufwendig erscheint, könnte die Hauptstrecke auf der linken Seite auch in einen offen liegenden Fiddleyard führen. Neben der guten Zugänglichkeit hat dieser außerdem den Vorteil, dass er auf einzelnen Segmenten liegen kann, die bei „Betriebsruhe“ einfach unter der Anlage verstaut werden. Auf der rechten Seite kann die Hauptstrecke in einer einfachen Kehre unter dem Bahnhof zurückgeführt werden.

Der Kopfbahnhof, in dem die Nebenstrecke endet, wurde auf den verlängerten rechten Schenkel der Anlage gelegt. Nachdem Pit-Pegs Entwurf entfernt an die Vorbilder von Gräfenberg und Eschenau erinnerte, wurden typische Elemente dieser beiden Bahnhöfe auch hier übernommen. Für die Loks ist jetzt eine praktischere Umsetzungsmöglichkeit vorhanden; eine Reihe zusätzlicher Gleisanschlüsse bietet viele Rangiermöglichkeiten. Zeichnungen: Lutz Kuhl



Großes Bw mit zweigleisiger Hauptstrecke und abzweigender Nebenbahn – so könnte das Thema dieses Anlagenentwurfs heißen. Die Nebenstrecke spielt allerdings nur eine ganz untergeordnete Rolle und endet stumpf am hinteren Anlagenrand; eine Verbindung vom Bw zur Hauptstrecke ist auch nicht vorhanden.

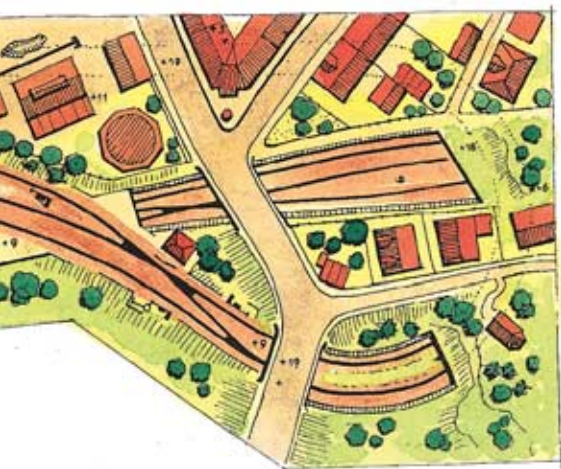


Ein eindrucksvolles städtisches Ambiente, bei dem es regelrecht „drunter und drüber“ geht, ist auf der rechten Seite der Anlage zu finden. Diese Situation sollte auf dem überarbeiteten Entwurf wiederzufinden sein, wenn auch in einer etwas abgespeckten Version. Mit der Straßenbrücke lassen sich auf jeden Fall die beiden Streckendurchführungen in der Hintergrundkulisse bestens tarnen.

ter dem rechten Anlagenschenkel mit dem Bahnhof ließen sich zwei Gleiswendeln unterbringen, über welche die beiden übereinanderliegenden Schattenbahnhöfe – für jede Fahrtrichtung einer – erreicht werden. Für die Wendeln habe ich Gleisradien von 54 und 60 cm vorgesehen; dies entspricht den Radien R5 und R6 des Roco-line-Gleissystems.

Wem jetzt die linke Gleiswendel mit mindestens sechs „Umdrehungen“ zum unteren Schattenbahnhof (schließlich soll zwischen den beiden Ebenen noch ausreichend Raum für eingreifende Hände bleiben) zu aufwendig ist, könnte als alternative Möglichkeit auch die Hauptstrecke unter dem Burgberg hindurch und von dort in einen offen liegenden „Fiddleyard“ auf separaten An-





lagensegmenten führen. Dieses Arrangement hätte den Vorteil einer besonders guten Zugänglichkeit – ich stehe zugegebenermaßen verdeckten Schattenbahnhöfen mit ausgeklügelten Überwachungselektroniken doch eher skeptisch gegenüber. Die beiden Schattenbahnhöfe weisen je ein Durchfahrgleis und fünf Abstellgleise auf. Deren Nutzlänge beträgt mindestens rund 250 cm;

Der Anlagenentwurf von Pit-Peg wurde im Prinzip unverändert übernommen und mit einem umfangreichen Schattenbahnhof für einen abwechslungsreichen Betrieb ergänzt; ein Verbindungsgleis zum Bw ermöglicht jetzt einen echten Lokwechsel. Aufgewertet wurde auch die Nebenbahn mit drei Abstellgleisen im Schattenbahnhof sowie der Gleisanschluss der Fabrik, bei dem zwei verdeckte Stumpfgleise zum Wechsel von beladenen und unbeladenen Waggons dienen. Zeichnung: Lutz Kuhl

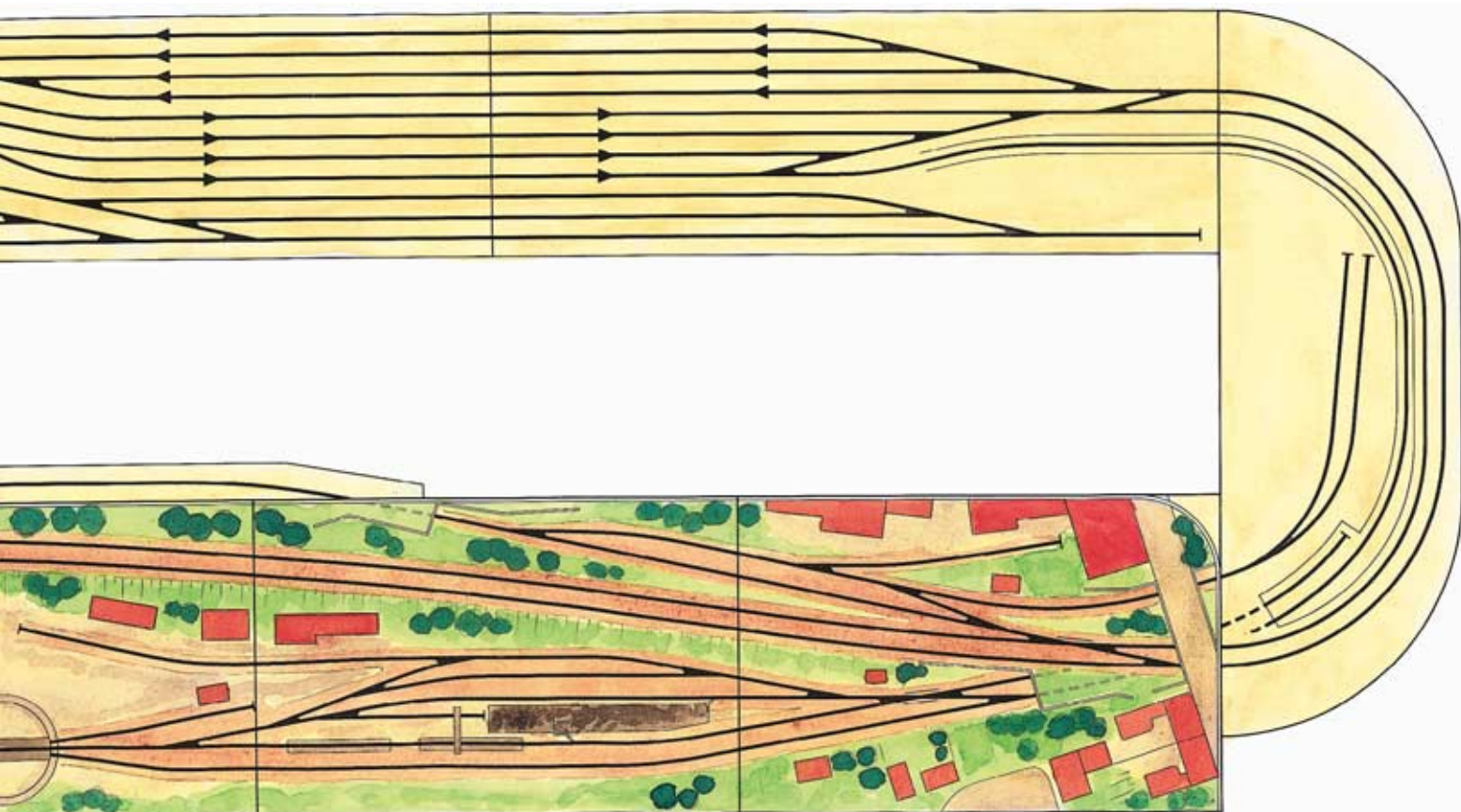
das sollte für die auf der Anlage eingesetzten Züge mehr als ausreichend sein. Kürzere Nahverkehrszüge und Triebwagen können außerdem hintereinander „geparkt“ werden.

Bei dem zweiten Anlagenentwurf, der hier auf diesen Seiten zu sehen ist, liegen die Dinge etwas einfacher. Im Mittelpunkt stehen ein Bahnbetriebswerk und die zweigleisige Hauptstrecke – offensichtlich im Vorfeld eines größeren Bahnhofs, der auf der Anlage nicht dargestellt ist und sich auf der rechten Seite anschließen würde. Die abzweigende Nebenbahn spielt nur eine ganz untergeordnete Rolle. Auch hier ist der Untergrund eher schlicht gehalten; im Grunde genommen handelt es sich um einen simplen „Hundeknochen“. Zusätzliche Abstellmöglichkeiten sind nicht vorhanden – und eine Verbindung vom Bw zur Hauptstrecke auch nicht.

Damit handelt es sich bei diesem Entwurf eigentlich nur um ein betriebsfähiges Diorama. In Verbindung mit einem ausreichend dimensionierten Schattenbahnhof könnte aber eine

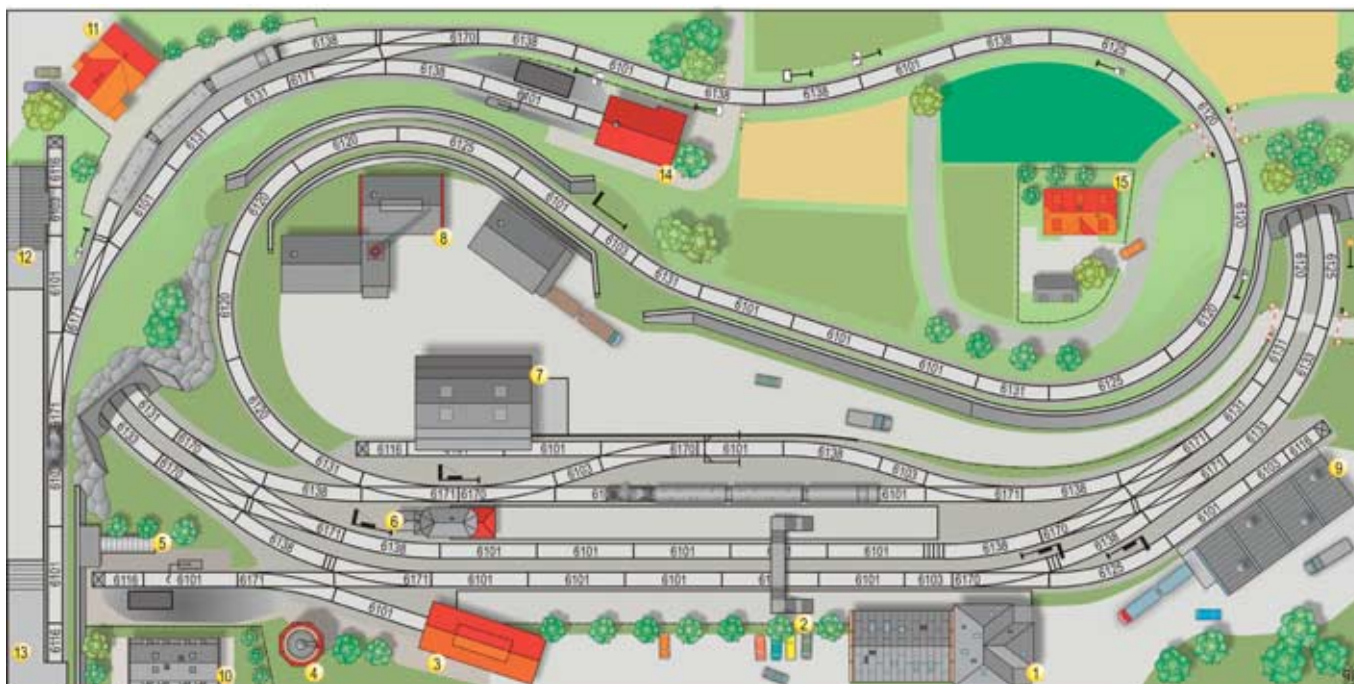
„richtige“ Anlage daraus werden, die sich ganz besonders auch für Ausstellungen eignen würde. Dank der langen schmalen Form bietet sich die Segmentbauweise an; für meinen Entwurf habe ich dabei auf das Rastermaß der Bur-Module zurückgegriffen. Die einzelnen Segmente sind jeweils 130 cm lang, ihre Tiefe beträgt 65 cm. Die Tiefe des sichtbaren Teils der Anlage wurde auf 80 cm vergrößert, um etwas mehr Spielraum bei der Ausgestaltung zu haben.

Wird der Schattenbahnhof wie hier einfach hinter der Anlage angeordnet, bleibt er gut zugänglich – gerade im mitunter rauen Ausstellungsbetrieb ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Beim heimischen Aufbau könnte er dagegen platzsparend unter einer Dachschräge untergebracht werden – so war beispielsweise Rolf Knippers „Elberfeld-Projekt“ ursprünglich konzipiert. Der Gang zwischen dem Schattenbahnhof und der Hintergrundkulisse des vorderen Anlagenteils sollte mindestens 60 cm breit sein, damit ein verdeckt agierender Mitspieler als Rangiermeister des Schattenbahnhofs genügend Platz findet. Hier sollten im Zweifelsfall besser immer ein paar Zentimeter mehr eingeplant werden – die Beweglichkeit nimmt mit zunehmendem Alter doch eher ab ... *lk*



H0-Gleisplanvarianten klassisch kompakt

Renovierungsobjekt aus Erfurt



Angeregt durch eine von Günter Fromm Ende 1962 entwickelte Anlagenidee zum Thema „Zweigleisige Hauptstrecke mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn“ entwarf Gerhard Peter vier H0-Anlagen, die mit ihren interessanten Betriebsmöglichkeiten bei kompakter Gestalt und akzeptablen Größenverhältnissen kaum weniger faszinieren als ihr Vorbild vor 45 Jahren.

Als Ende 1962 der bei Modelleisenbahnern bereits damals recht bekannte Eisenbahn- und Bauingenieur Günter Fromm aus Erfurt gebeten wurde, das klassische Thema „Zweigleisige Hauptstrecke mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn“ zeichnerisch in Gestalt einer kompakten H0-Anlage umzusetzen, bestimmte das beliebte Gleisoval mit seiner „Endlos-Strecke“ die Gedankenwelt der meisten Heimanlagenbesitzer.

Viele, die in jener Zeit planten, bauten und gestalteten, dachten in den Relationen einer Kompaktanlage, die mit Abmessungen von etwa 2,50 x 1,50 m bereits als stattliche Investition galt. Als Motiv musste es das klassische Thema sein, selbst wenn dabei die nutzbaren Gleislängen eher bescheiden ausfielen. Man nahm kurze Züge in Kauf und tröstete sich nicht selten damit, dass auch das große Vorbild Schnell- und Eilzüge mit nur drei Wagen kannte.

Legende (Anlagenentwurf)

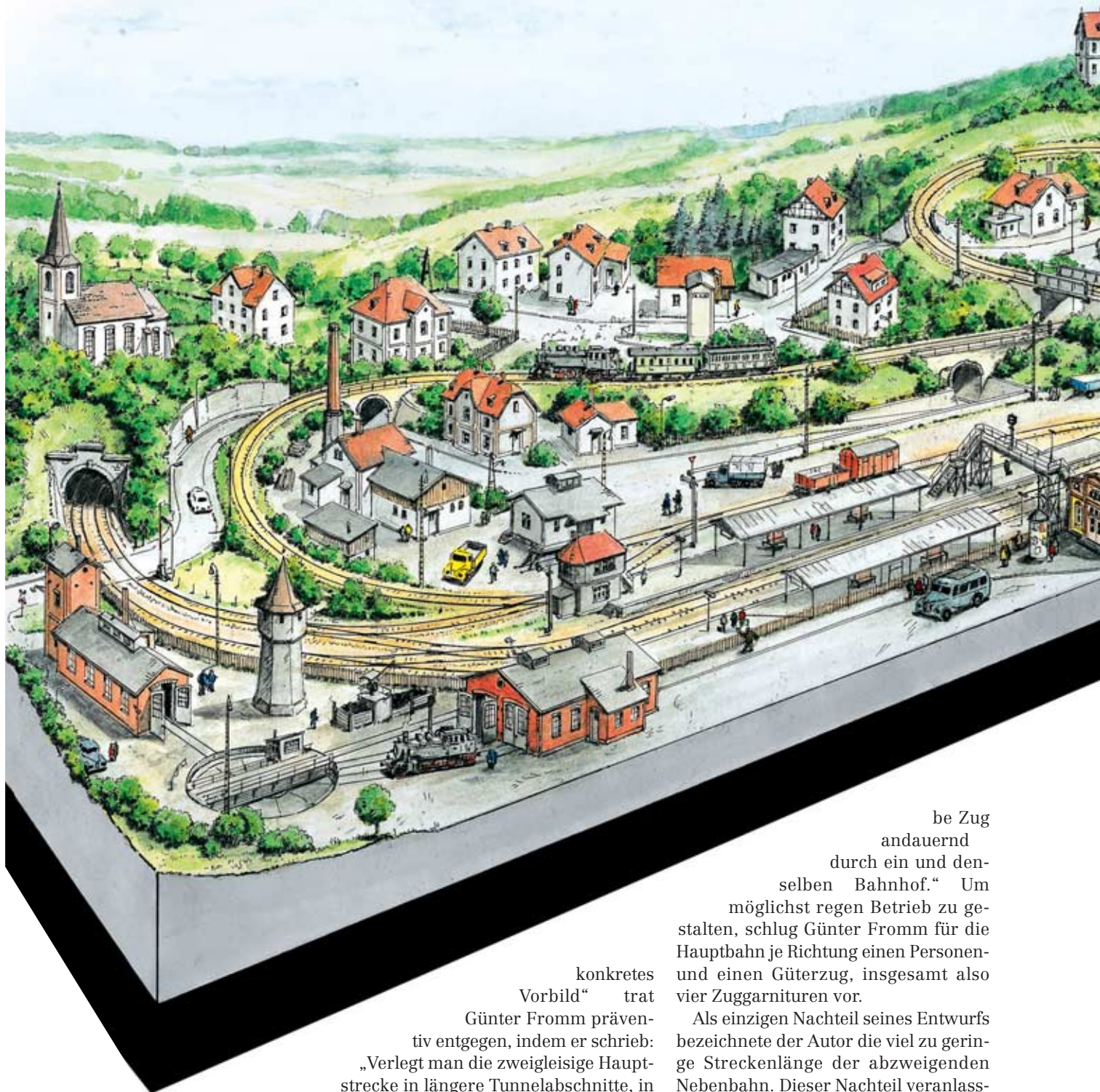
Kreiszahl	Erklärung
1	Empfangsgebäude
2	Fußgängerbrücke
3	Lokschuppen
4	Wasserturm
5	Wasserkran und Bekohlung
6	Stellwerk
7	Güterschuppen/Feuergutrampe
8	kleine Fabrik
9	Sheddachhalle/Spedition
10	Lagerhaus
11	Empfangsgebäude Nebenbahn
12	Güterschuppen mit Rampe
13	Kopf- und Seitenrampe
14	Lokstation der Nebenbahn
15	Wohnhaus, Hof und Schuppen

So schaut das mithilfe moderner Computertechnik erzielte Renovierungsergebnis des „uralten“ H0-Vorschlags von Günter Fromm aus. Unverändert erscheinen das Motiv und die Flächengröße von 2,50 x 1,50 m. Der Gleisplan im Zeichnungsmaßstab 1:15 basiert auf dem Profi-Gleis von Fleischmann.

Spiel- oder Modellbahn?

Da sich Günter Fromm nicht vorwerfen lassen wollte, einen „vorbildwidrigen“ Gleisplan vorzuschlagen, beschrieb er die zweigleisige Hauptbahn als Strecke, die „planmäßig nicht von Schnell-, sondern nur von Personenzügen mit zweiachsigen Wagen“ befahren werde. Wer Schnellzüge wolle, müsse beizeiten wissen, ob er eine „Spielbahn“ oder eine Modellbahn anstrebe. Wer sich für Letztere (und damit „klug“) entscheide, der könne sich freuen, dass an die vorgesehenen Bahnsteige von je etwa einem Meter Länge Personenzüge passten, die mit nicht allzu großen Schlepptenderloks (etwa der BR 24) oder größeren Tenderloks (BR 78) und drei Donnerbüchsen samt Packwagen durchaus noch realistisch wirkten.

Dem nächstliegenden Spielbahn-Vorwurf, die zweigleisige Ringstrecke sei höchstens eine „Miniaturbahn ohne



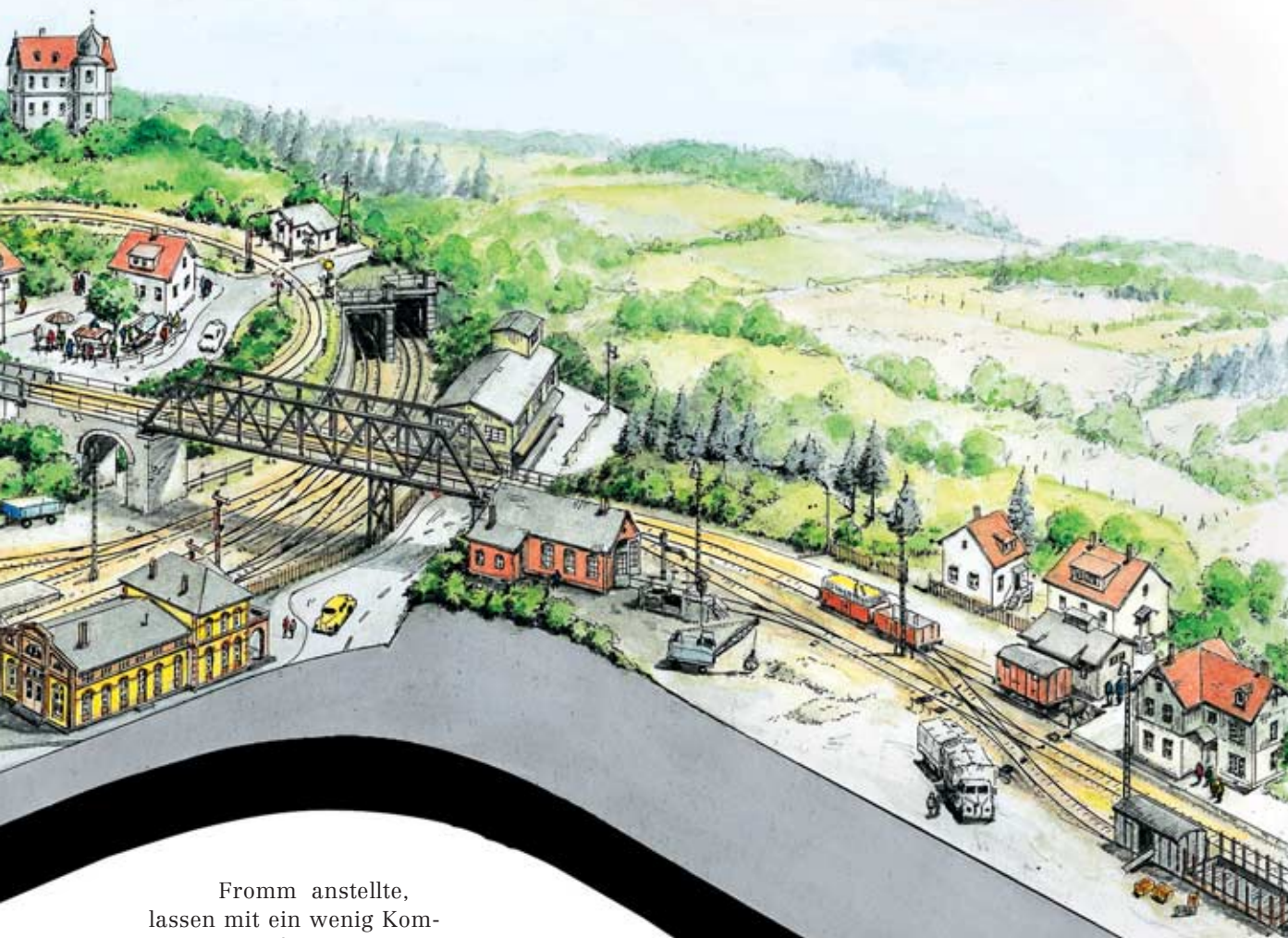
Reinhold Barkhoff übernahm Idee und Motiv des Anlagenentwurfs von Günter Fromm, erweiterte aber die vorgegebene Fläche um ein „Ansatzbrett“ für den Endbahnhof der abzweigenden Nebenstrecke. Dadurch veränderte sich auch die Trassenführung der Nebenbahn (Gleisplan siehe S. 37/38).

konkretes Vorbild“ trat Günter Fromm präventiv entgegen, indem er schrieb: „Verlegt man die zweigleisige Hauptstrecke in längere Tunnelabschnitte, in welchen es Ausweichgleise gibt, so entzieht sich der vorbildwidrige Schienenkreis den Blicken des Betrachters. Wenn man außerdem dann nach Fahrplan fährt und die Züge ein und derselben Richtung bei jeder Zugfahrt im nicht sichtbaren Schattenbahnhof austauscht, dann rollt nicht ein und dersel-

be Zug andauernd durch ein und denselben Bahnhof.“ Um möglichst regen Betrieb zu gestalten, schlug Günter Fromm für die Hauptbahn je Richtung einen Personen- und einen Güterzug, insgesamt also vier Zugarnituren vor.

Als einzigen Nachteil seines Entwurfs bezeichnete der Autor die viel zu geringe Streckenlänge der abzweigenden Nebenbahn. Dieser Nachteil veranlasste ihn schließlich, die Nebenstrecke zu einer Art Anschlussbahn für ein Bergwerk umzugestalten.

Der so modifizierte Entwurf wurde erstmalig 1963 in der DDR veröffentlicht, erschien einige Jahre später aber auch in Publikationen der Bundesrepublik. Die Überlegungen, die Günter



Fromm anstellte, lassen mit ein wenig Kompromissbereitschaft seinen Anlagenentwurf auch aus heutiger Sicht durchaus interessant und anziehend erscheinen. Wer bereit ist, die erwähnten und entschuldigen Einschränkungen (nur kurze Reisezüge, möglichst keine langen vierachsigen Wagen) zu akzeptieren, gelangt in den Genuss der Vorteile, die diesen Entwurf damals wie heute auszeichnen: Er ist kompakt, überschaubar und bietet viele Fahr- und Rangiermöglichkeiten.

Förderlich kommt hinzu, dass man den vom Zeichner beschriebenen, kontinuierlichen Wechsel der Zuggarnituren innerhalb des Schattenbahnhofes der Hauptstrecke automatisieren könnte, was sehr zur vorbildorientierten Gesamtwirkung der Anlage beitrüge. Für den praktischen Betrieb würde es bereits genügen, wenn der in den Schattenbahnhof einfahrende Zug die Fahrspannung für seinen „Ablöser“ (Nachfolger) zuschaltet und die Weichen stellt. Hat sodann der nachfolgende

Zug den Anschlussbahnhof (mit oder ohne Halt) passiert und trifft wieder im Schattenbahnhof ein, vollzieht sich der Vorgang von neuem, wobei diesmal wieder Zug 1 Fahrspannung erhält bzw. die Weichen seines Gleises gestellt bekommt.

Der Betriebsablauf auf der Nebenbahn sollte sich angesichts des im Endbahnhof notwendigen Umsetzens der Zuglok auf eine rein manuelle Steuerung beschränken. Dasselbe gilt für sämtliche Rangiervorgänge bzw. Wagenübergaben im Anschlussbahnhof.

Erweiterter Entwurf

Auch Gerhard Peter und Reinhold Barkhoff fanden, dass die Strecke der abzweigenden Nebenbahn natürlich zu kurz geraten sei. Ihr alternativer Entwurf mit Gleisplan (Gerhard Peter) und

Panoramazeichnung (Reinhold Barkhoff) sieht deshalb eine erheblich verlängerte Nebenbahn vor.

Sie beginnt, wie gehabt, im linken Bereich des Anschlussbahnhofes der zweigleisigen Hauptstrecke, führt in einem engen Rechtsbogen bergan und passiert eine innerhalb des Gleisbogens angesiedelte Fabrik. Es folgt eine längere fast gerade Strecke auf einem normgerecht angeschütteten Bahndamm. Kurz nach einer Steinbogenbrücke, dem Durchlass für die Zufahrt

zum Güterbahnhof, unterquert die Nebenbahn eine kleine Kastenbrücke aus Stahl, um sich anschließend unterhalb einer Burg- bzw. Schlossanlage auf die zur Überbrückung der Hauptstrecke notwendige Höhe emporzuschrauben.

Nachdem der kurze Zug mit einigem Gedröhn die Stahlfachwerkbrücke hoch über dem Gleisfeld des Anschlussbahnhofs der Hauptbahn passiert hat, rumzelt er bereits über die Einfahrweiche des Endbahnhofs.

Der Endbahnhof, der, wie man an seinen ungewöhnlichen Gleisanlagen erkennt, offenbar auf die Klein- bzw. Privatbahnära zurückgeht, liegt auf einem separaten Ansatzbrett außerhalb der Kompaktanlage. Obwohl dieses Ansatzteil bewusst schmal gehalten wurde, weist die Endstation neben dem Umlaufgleis ein Rampengleis, ein Güterschuppengleis und eine kleine Lokstation auf. Die Reisezüge müssen nach dem Halt am Hausbahnsteig zurückgedrückt werden, damit die Lok über die Weichenverbindungen umsetzen kann. Natürlich

vermag das kurze Bahnsteiggleis vor dem Empfangsgebäude nur kurze Züge aufzunehmen. Der Zwang zu solchen „Kleinbahnzügen“ ergibt sich allerdings auch aus den Steigungsverhältnissen, die auf der Nebenbahn vorherrschen. Insbesondere die doch recht enge Kehrschleife unterhalb der Burg kurz vor der großen Stahlbrücke verlangt beim Bau dieser Anlage sehr präzise Trassierungsarbeiten, damit die Züge nicht „hängenbleiben“.

Wer den Gleisplan mit der Panoramazeichnung vergleicht, wird gleich einige Unterschiede fest-

Der zum Panoramabild gehörende Gleisplan im exakten Maßstab 1:10. Verwendet wurde das Profi-Gleis von Fleischmann.

An die Stelle des einständigen Lokschuppens im Ursprungsplan trat ein ausgewachsener Lokbahnhof mit Drehscheibe.

stellen. So musste Reinhold Barkhoff die rechte Zufahrt zur Ladestraße weglassen, weil sich während des Zeichnens herausgestellt hatte, dass an dieser Stelle ein kaum nivellierbarer Höhengsprung aufgetreten wäre. Die vom Zeichner gefundene und dargestellte Alternative erscheint dagegen durchaus praktikabel und wirkt glaubhaft. Die Häuser neben bzw. „schräg

Links: Die etwas eng geratene Kehrschleife war wegen des Höhengewinns der Nebenbahntrasse unverzichtbar. Um die Wirkung des kleinen Radius optisch abzumildern, skizzierte Gerhard Peter eine Bebauung mit Siedlungshäusern und Kirche. Reinhold Barkhoff sah dagegen einen kleinen Marktplatz vor.



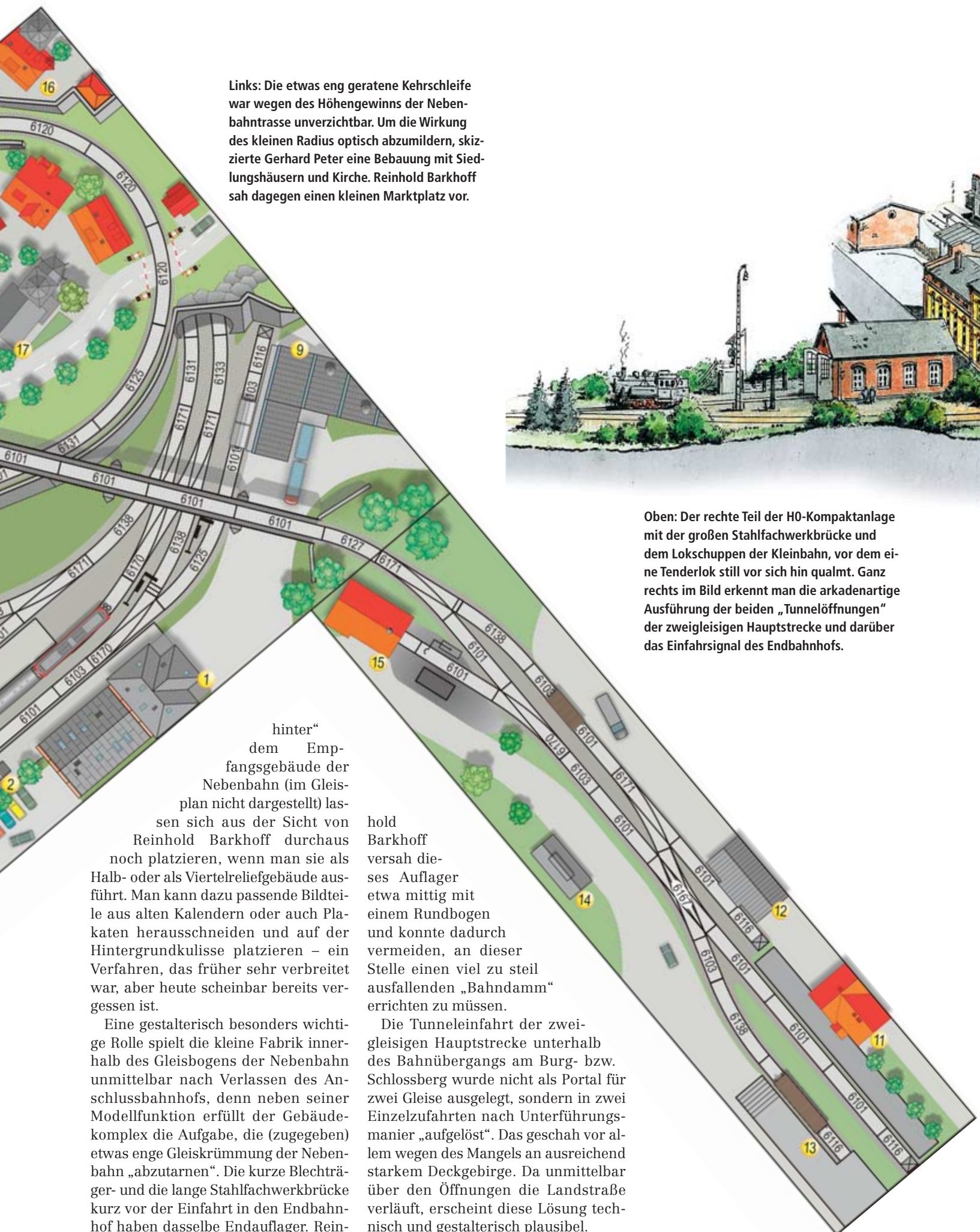
Oben: Der rechte Teil der H0-Kompaktanlage mit der großen Stahlfachwerkbrücke und dem Lokschuppen der Kleinbahn, vor dem eine Tenderlokomotive still vor sich hin qualmt. Ganz rechts im Bild erkennt man die arkadenartige Ausführung der beiden „Tunnelöffnungen“ der zweigleisigen Hauptstrecke und darüber das Einfahrsignal des Endbahnhofs.

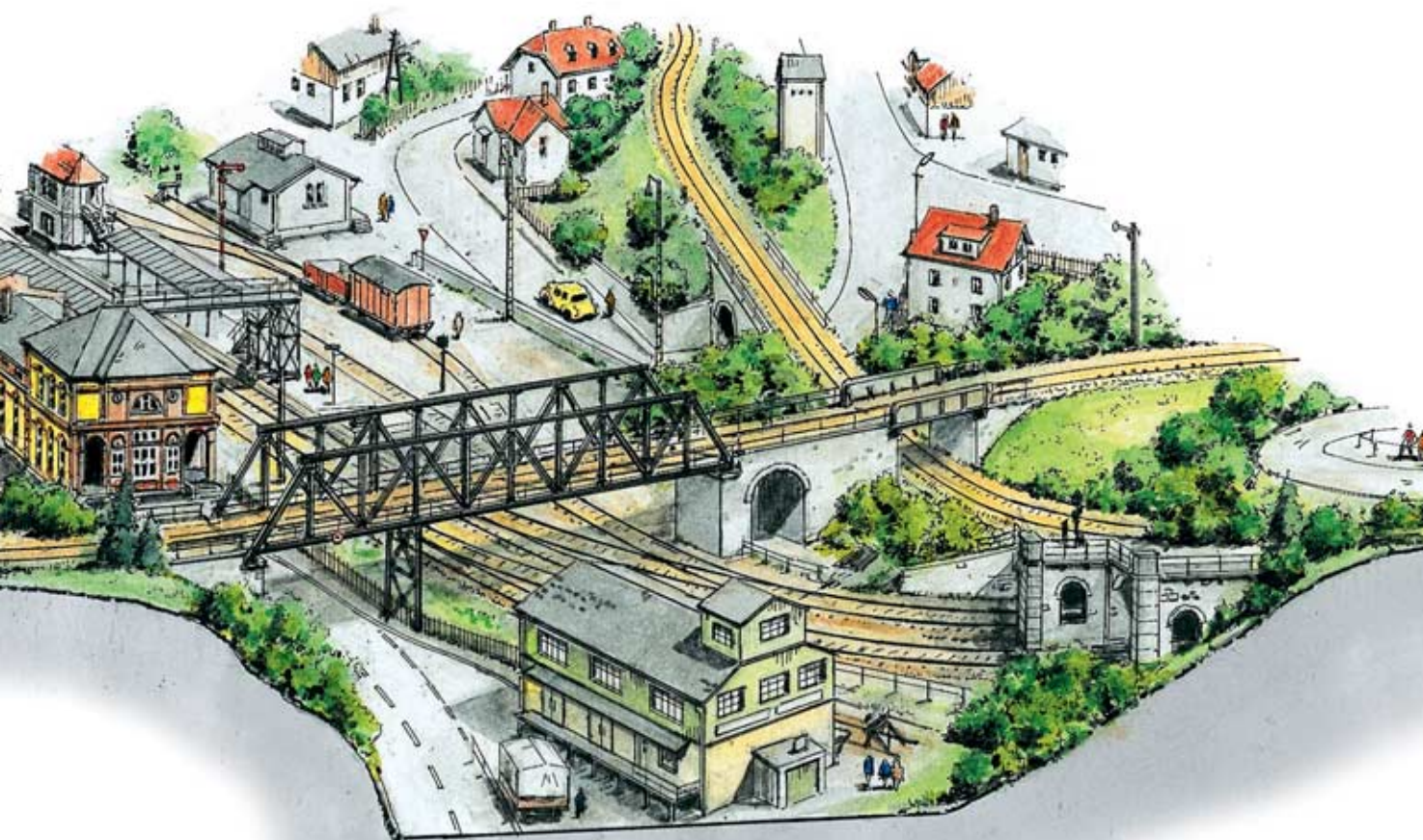
hinter“ dem Empfangsgebäude der Nebenbahn (im Gleisplan nicht dargestellt) lassen sich aus der Sicht von Reinhold Barkhoff durchaus noch platzieren, wenn man sie als Halb- oder als Viertelreliefgebäude ausführt. Man kann dazu passende Bildteile aus alten Kalendern oder auch Plakaten ausschneiden und auf der Hintergrundkulisse platzieren – ein Verfahren, das früher sehr verbreitet war, aber heute scheinbar bereits vergessen ist.

Eine gestalterisch besonders wichtige Rolle spielt die kleine Fabrik innerhalb des Gleisbogens der Nebenbahn unmittelbar nach Verlassen des Anschlussbahnhofs, denn neben seiner Modellfunktion erfüllt der Gebäudekomplex die Aufgabe, die (zugegeben) etwas enge Gleiskrümmung der Nebenbahn „abzutarnen“. Die kurze Blechträger- und die lange Stahlfachwerkbrücke kurz vor der Einfahrt in den Endbahnhof haben dasselbe Endauflager. Rein-

hold Barkhoff versah dieses Auflager etwa mittig mit einem Rundbogen und konnte dadurch vermeiden, an dieser Stelle einen viel zu steil ausfallenden „Bahndamm“ errichten zu müssen.

Die Tunneleinfahrt der zweigleisigen Hauptstrecke unterhalb des Bahnübergangs am Burg- bzw. Schlossberg wurde nicht als Portal für zwei Gleise ausgelegt, sondern in zwei Einzelzufahrten nach Unterführungsmanier „aufgelöst“. Das geschah vor allem wegen des Mangels an ausreichend starkem Deckgebirge. Da unmittelbar über den Öffnungen die Landstraße verläuft, erscheint diese Lösung technisch und gestalterisch plausibel.





Legende (Anlagenentwurf)

Kreiszahl	Erklärung
1	Empfangsgebäude
2	Fußgängerbrücke
3	Lokschuppen
4	Drehscheibe Flm. 6154/6150
5	Wasserturm
6	Stellwerk
7	Güterschuppen/Feuergutrampe
8	kleine Fabrik
9	Sheddachhalle/Spedition
10	Schuppen (ex Güterwagen)
11	Empfangsgebäude Nebenbahn
12	Güterschuppen mit Rampe
13	Kopf- und Seitenrampe
14	Lagerschuppen
15	Lokstation der Nebenbahn
16	Burganlage
17	Kirche

Links: Natürlich kann man den Endbahnhof auch anders gestalten, auf die Kombirampe verzichten und das Empfangsgebäude auf der „Innenseite“ der Anlage platzieren.

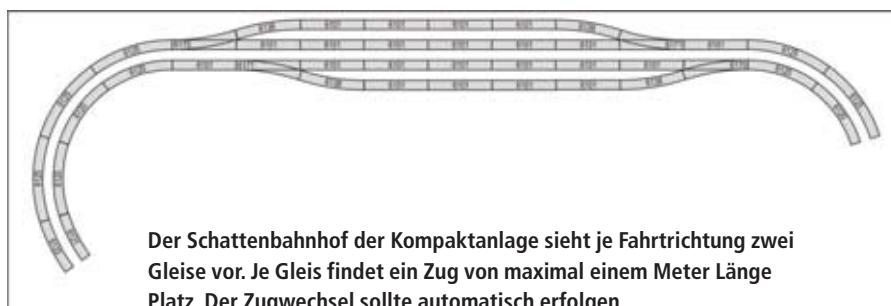
Auch im Anschlussbahnhof selbst wird der Betrachter bei einem Vergleich zwischen Gleisplan und Schaubild Unterschiede feststellen. So ist im Gleisplan nur ein zweiständiger Lokschuppen vorgesehen, während es in der Schaubildzeichnung einen zweiten, wenn auch nur einständigen Lokschuppen gibt, der offenbar später errichtet wurde und als Unterstand für die hier übernachtende Lok der Nebenbahn dient.

Rangierdienst mit Vorsicht

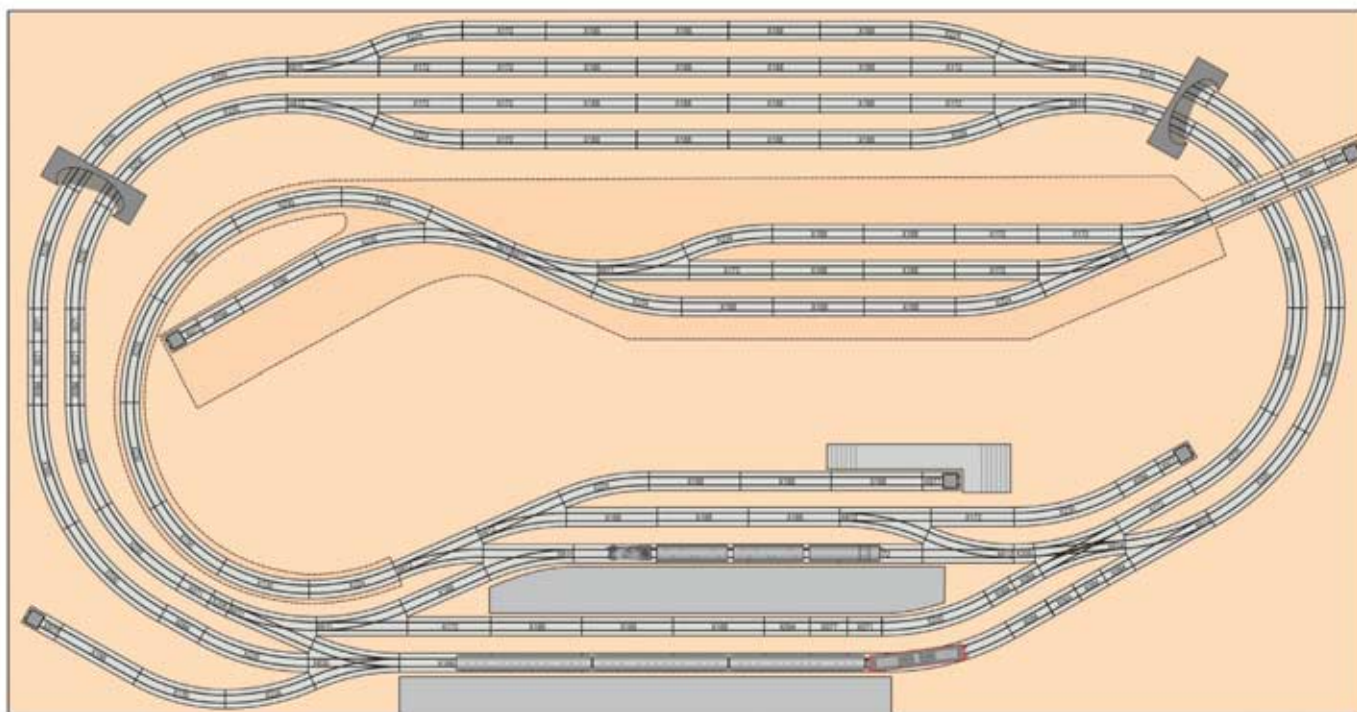
Auf eine Besonderheit im Betriebsablauf sei hingewiesen: Setzt man auf der Neben- bzw. Kleinbahn lokbespannte Züge ein, müssen diese natürlich auch im Anschlussbahnhof kopfmachen. Damit die Zuglok umlaufen kann, muss sie

über das durchgehende Hauptgleis 2 fahren. Im Prinzip behindert sie damit den flüssigen Betriebsablauf auf der Hauptstrecke, denn Gleis 2 müsste für den durchgehenden Verkehr zeitweilig gesperrt werden.

Ein derartiges Verfahren gab es zwar auch beim Vorbild, doch wurde es insbesondere auf zweigleisigen Hauptstrecken nur selten praktiziert. Wer nun glaubt, man könnte das Ladegleis seiner jetzigen Funktion berauben und es zum Umlaufgleis für die Nebenbahn erklären, wirft mit der Wurst nach dem Speck – betrieblich würde sich nämlich nichts ändern; der Verkehr auf dem durchgehenden Gleis der Hauptstrecke müsste auch in diesem Falle ruhen, bis die Lok umgesetzt hat. Somit bleibt festzuhalten, dass bei Rangiervorgängen

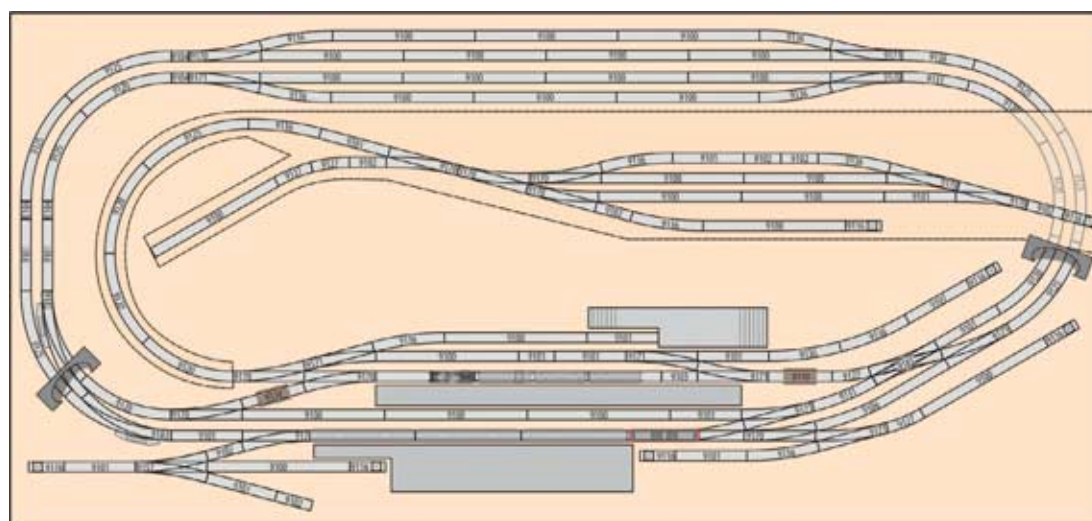


Der Schattenbahnhof der Kompaktanlage sieht je Fahrtrichtung zwei Gleise vor. Je Gleis findet ein Zug von maximal einem Meter Länge Platz. Der Zugwechsel sollte automatisch erfolgen.



So könnte das Thema mit Märklin-C-Gleis umgesetzt werden. Der Flächenbedarf wächst allerdings auf 280 x 150 cm an. Wenn der Schattenbahnhof auf dem Basisniveau der Anlage liegt und der Anschlussbahnhof auf einer mittleren Höhe von etwa 5 cm gebaut

wird, könnte sich der Anstieg zum etwa 10 cm hoch liegenden Endbahnhof in befahrbaren Grenzen halten. Die einsetzbaren Zuglängen stimmen mit den bei der Fleischmann-Anlage vorgesehenen Zuglängen überein. Die Gleisanlagen des Endbahnhofs sind variierbar.



In der N-Variante auf Basis des Piccolo-Gleises von Fleischmann reduziert sich (bei gleichen Zuglängen wie in H0) der Flächenbedarf auf 170 x 80 cm. Im Hinblick auf die Steigungsverhältnisse sollte auch hier der Anschlussbahnhof auf einer mittleren Ebene Platz finden.

im Anschlussbahnhof der Zugverkehr auf der Hauptstrecke ruhen muss. Setzt man auf der Nebenbahn Triebwagen oder Wendezüge ein und verzichtet auf Rangiervorgänge im Anschlussbahnhof, könnte der Betrieb vollautomatisch ablaufen, wobei der Zugverkehr auf der Nebenbahn in Gestalt einer Pendelautomatik mit den Anschlusszügen auf der Hauptstrecke abgestimmt werden müsste.

Wie in der Bildunterschrift zum Endbahnhof erwähnt, kann man anstelle des Gleisplanvorschlags von Gerhard Peter und Reinhold Barkhoff auch eine andere Variante wählen. Das Vorbild

hält eine Fülle am Gestaltungsmöglichkeiten bereit. Dazu sei auf die Reihe „Wenn es nicht mehr weitergeht“ in den MIBA-Monatsausgaben und auf die MIBA-Sonderausgabe „Endbahnhöfe planen und bauen“ verwiesen.

Wer die Kompaktanlage mit Märklin-C-Gleis verwirklichen möchte, muss mit 270 x 150 cm etwas mehr Fläche einplanen. Tiefer als 150 cm sollte die „Platte“ jedoch nicht ausfallen, weil dann (je nach Standort der fertigen Anlage) die Zugänglichkeit zu einigen Bereichen sehr eingeschränkt wäre. Damit der Anstieg der Nebenbahn nicht allzu steil ausfällt, empfiehlt es sich, für

den Anschlussbahnhof eine mittlere Höhenlage von ca. 5 cm über dem Grundrahmen zu planen, während der Schattenbahnhof bei „Normalnull“ an der tiefsten Stelle der Anlage liegt. Die Nebenbahn erklimmt dann die „luftige Höhe“ von 10 cm über dem unterirdischen Schattenbahnhof.

Dieselben Relationen, allerdings mit deutlich geringeren Höhenlagen, gelten für die Version in der Baugröße N. In beiden Fällen kann man den Endbahnhof natürlich auch auf einem Ansatzbrett unterbringen. Der Gleisplan der Hauptstrecke und des Anschlussbahnhofs verändert sich dabei nicht. *fr*



Trennungsbahnhof in der Oberpfalz mit zweigleisiger Hauptstrecke

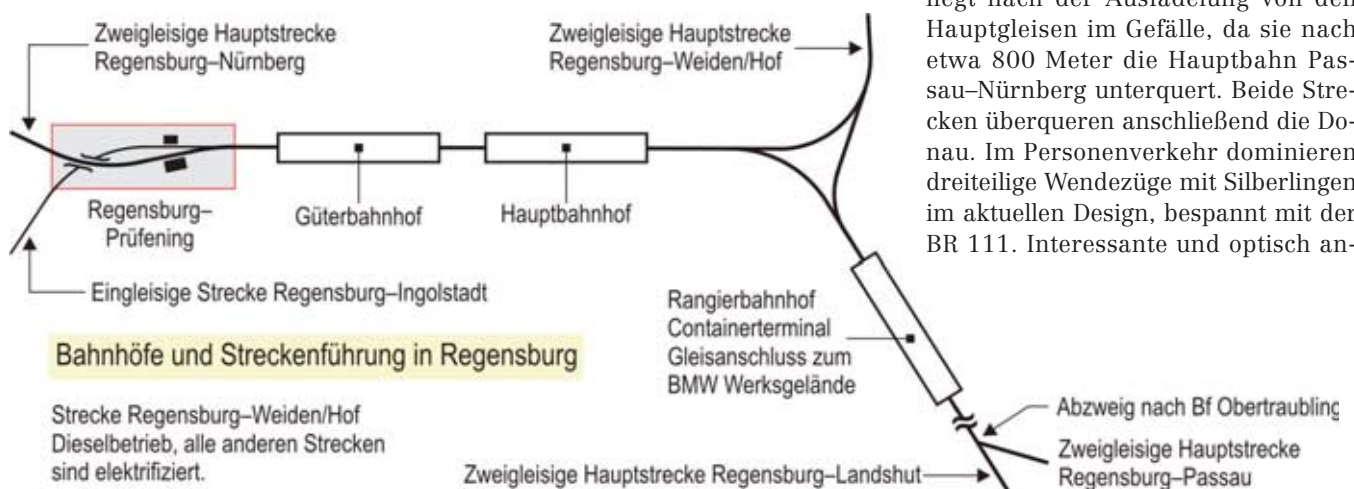
Verzweigung in Regensburg

Im Westen der umfangreichen Regensburger Bahnanlagen trennen sich im Stadtteil Prüfening die zweigleisige Hauptstrecke Passau–Nürnberg und die eingleisige Strecke nach Ingolstadt. Diese interessante Vorbildsituation dient als Anlagenvorschlag für Modellbahner mit einem Faible für abwechslungsreichen Zugbetrieb mit modernen Garnituren.

Der Bahnhof Regensburg-Prüfening gliedert sich in zwei Teile. Teil eins betrifft die zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke Regensburg–Nürnberg, Teil zwei die eingleisige elektrifizierte

Strecke nach Ingolstadt. Das Empfangsgebäude steht an der Hauptstrecke, ist unbesetzt und dient als Lagerraum für Handelsunternehmen. Zu steigemöglichkeiten gibt es nur in

Regionalzüge beispielsweise der Relationen Regensburg–Erlangen und Neu-markt in der Opf.–Plattling. Doppelstöckige Regionalexpresszüge, bespannt mit der BR 146.2 sowie ICE und EC passieren den Bahnhof ohne Halt. Bei den Güterzügen reicht die Palette vom langen Containerzug bis zum dieselbespannten Kurzzug. Die Bahnsteigunterführung zum Gleis 2 (Richtung Nürnberg) findet im Freien eine Fortsetzung zur modernen Haltestelle der Bahnstrecke Regensburg–Ingolstadt. Die Trasse dieser eingleisigen Strecke liegt nach der Ausfädelung von den Hauptgleisen im Gefälle, da sie nach etwa 800 Meter die Hauptbahn Passau–Nürnberg unterquert. Beide Strecken überqueren anschließend die Donau. Im Personenverkehr dominieren dreiteilige Wendezüge mit Silberlingen im aktuellen Design, bespannt mit der BR 111. Interessante und optisch an-



Das moderne Halte-
stellengebäude von
Prüfening an der
Ingolstädter Strecke.
Deutlich ist der zwei-
malige Neigungs-
wechsel erkennbar.
Auch der Bahnsteig
liegt im Gefälle. Die
Gleisbezeichnung ist
die Bezeichnungs-
fortsetzung der
wenige Meter ent-
fernt liegenden
Bahnhofsgleise.

Im Bild links passiert
ein Ganzgüterzug
Richtung Nürnberg
den Bf Prüfening
bespannt mit einer
privaten Mehrsys-
temlok der Baureihe
185 von TX Logistik.



sprechende Zuggarnituren und Lok-
einsätze gibt es im Güterbereich. Durch
die in Ingolstadt ansässigen Industrie-
betriebe werden Güterzüge aus und in
Richtung Österreich über diese Route
geführt. Von privaten Dieselloks mit
Kesselwagenganzzügen bis zum ÖBB-
Taurus mit Autozügen reicht das Spek-
trum. Zwischen Regensburg Haupt-
bahnhof und dem Bahnhof Regens-
burg-Prüfening befinden sich mehrere
Güterzuggleise. Zum Ein- und Ausfä-
deln der Güterzüge aus diesen Gleisen
in alle Richtungen dienen mehrere
Weichenverbindungen, wie im Plan un-
ten dargestellt. Rangierbewegungen
finden im Bahnhof Prüfening nicht
statt. Modellbahnern, die eine reine
Fahranlage anstreben, ganz gleich wel-
che Epoche sie präferieren, bietet der
folgende Anlagenentwurf, basierend
auf Regensburg-Prüfening, eine inter-
essante Ausgangsbasis.



Das Stationsgebäude von Regensburg-Prüfening befindet sich an der zweigleisigen Haupt-
strecke nach Nürnberg. Das sichtbare Gleis trägt die Nummer eins und ist das Richtungsgleis
von Nürnberg nach Regensburg. Das davorstehende kleine Häuschen ist der Abgang zu Gleis
zwei und drei.
Fotos und Zeichnungen: Manfred Peter

Die Zeichnung gibt die Gleislage und die Längenentwicklung des Vorbildes annähernd maßstabsgerecht wieder. Die Weichenverbindungen die-
nen zum Aus- und Einfädeln der Güterzüge von der Hauptstrecke in den Güterbahnhof.





Ein längenmäßig modellbahngerechter Güterzug, bestehend aus der BR 203 und fünf mit Stammholz beladenen Wagen, ist unterwegs Richtung Güterbahnhof Regensburg.



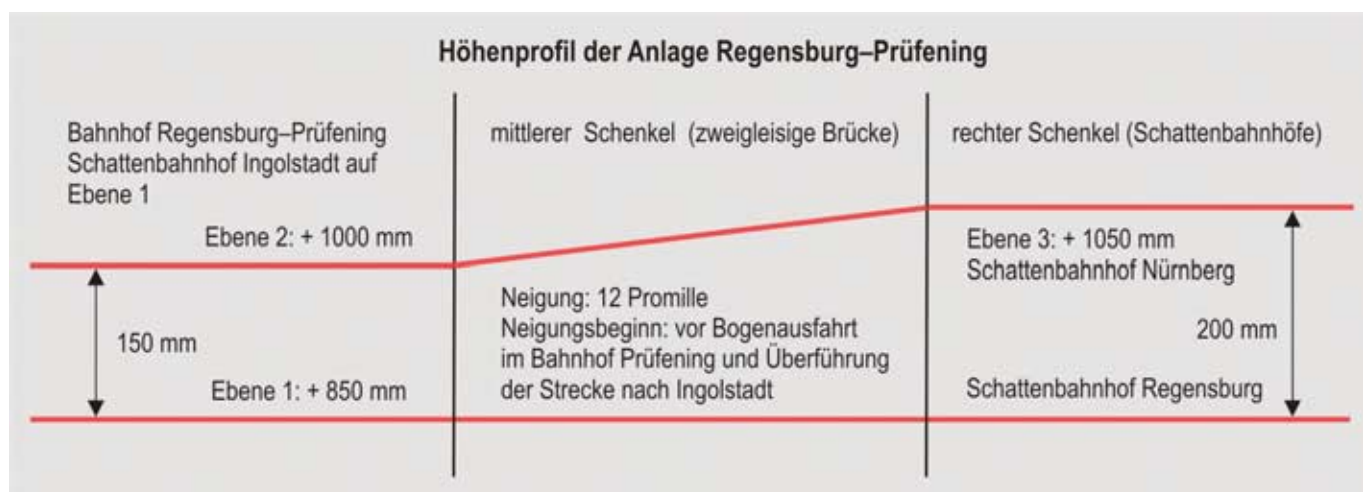
Der einfahrende Regionalzug nach Erlangen, bespannt mit der BR 143, legt in Regensburg-Prüfening einen Halt ein.

Im Höhenprofil sind die Niveauunterschiede deutlich erkennbar. Um die Neigung der Strecke nach Ingolstadt auf maximal zwanzig Promille zu begrenzen, liegt der Bahnhof Prüfening etwas tiefer. Die zwanzig Zentimeter Differenz bei den Schattenbahnhöfen erlauben einen Eingriff in Ebene zwei, ohne Beschädigungen an Fahrzeugen zu verursachen.

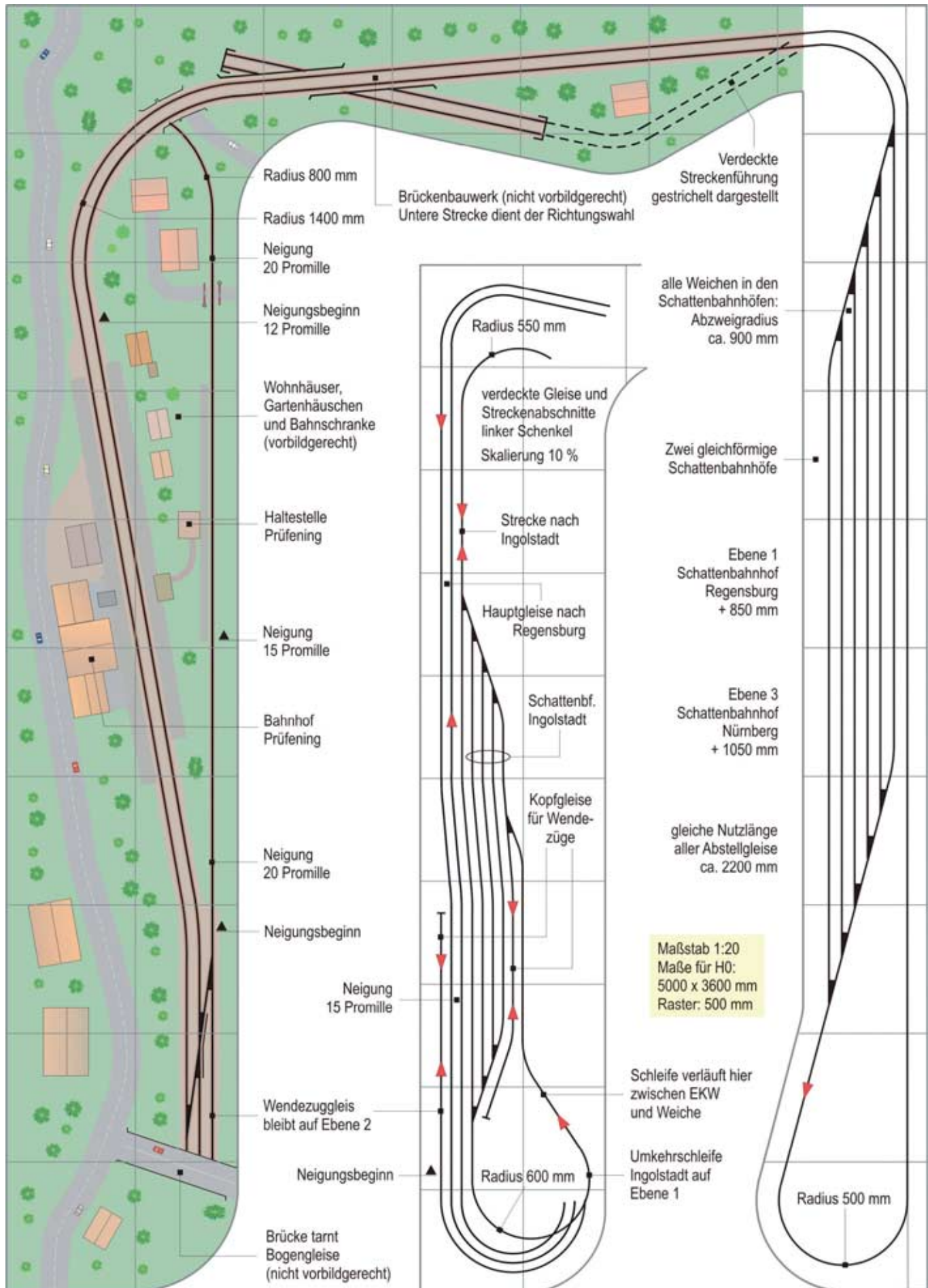
Anlagenvorschlag Prüfening

Ein leerstehendes größeres Kinderzimmer oder ein entsprechendes Kellerabteil mit etwa fünf Metern Länge und knapp vier Metern Breite sind die erforderlichen Abmessungen, um diesen Entwurf in Baugröße H0 zu realisieren. Sollten doch hin und wieder Rangiergelüste aufkommen, so lässt sich der Hauptstreckenteil Richtung eingleisige Strecke erweitern. Da in der freien Fläche keine Schattenbahnhofsgleise eingeplant sind, kann es auch mit Unterflurweichenantrieben keine Probleme geben. Sorgfalt ist bei der Trassen- und Gleisverlegung in Bezug auf die Ausrundungen der zwei Neigungsänderungen im Sichtbereich der eingleisigen Strecke angesagt. Auch beim Vorbild liegt der Bahnkörper samt Bahnsteig im Gefälle Richtung Unterführung.

Der mittlere Anlagenschenkel böte sich förmlich an, die beim Vorbild folgende Mariaorter Donaubrücke zumindest ansatzweise darzustellen. Doch wohin mit den Gleisen Richtung Schattenbahnhof Regensburg? Die gezeichnete Brückenlösung – man kann noch ein Viadukt Richtung Schattenbahnhof Nürnberg einfügen – bietet den großen Vorteil, dass Güterzüge aus dem Regensburger Abstellbahnhof für gut einen Meter ans Tageslicht gelangen. Das genügt, um eine Entscheidung treffen zu können, ob sie auf der Hauptstrecke bleiben oder Richtung Ingolstadt fahren. Ein Wendezug mit einer 111er und drei Silberlingen kann zwischen den beiden dafür vorgesehenen Kopfgleisen pendeln, ohne die Hauptstrecke zu tangieren.



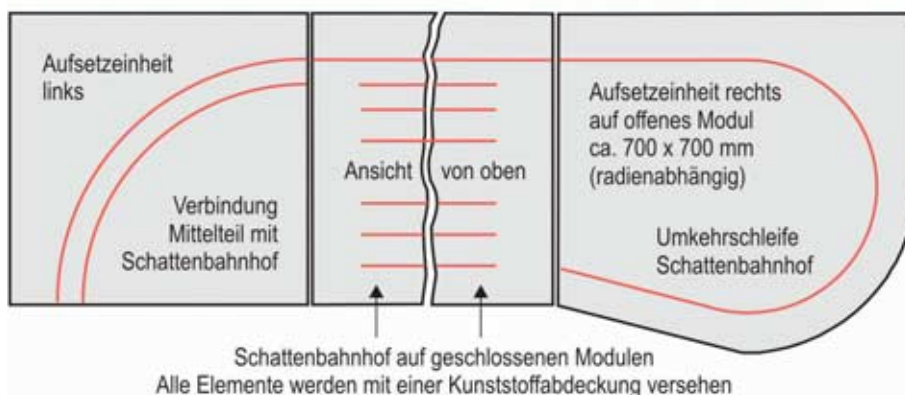
Regensburg Prüfening





Ein typischer Regionalzug, wie er zwischen Regensburg Hauptbahnhof und Ingolstadt verkehrt. Drei Silberlinge inklusive Steuerwagen in Kombination mit einer Lok der BR 111.

Lösungsvorschlag zur Kombination von Schattenbahnhof und Einrichtung



Aufsetzeinheit	Ebene 2: Schattenbahnhof Nürnberg Zugriff erfolgt durch geöffnete Deckplatte	
Aufsetzeinheit	Scharniere für hochklappbare Frontabdeckung	
	Ebene 1: Schattenbahnhof Regensburg	
Offenes Modul links: Übergang der Strecken zum Mittelteil der Anlage Offenes Modul rechts: Schleifengleise der Schattenbahnhöfe	Stauraum für Rollmaterial	Frontansicht mit einem geschlossenen Modul
Stauraum für Arbeitsgeräte	600 mm	Die Anzahl der Module kann der verfügbaren Länge der Schattenbahnhöfe angepasst werden.

Der rechte Anlagenschlenkel ist den beiden in ihrer Konfiguration gleichen Abstellbahnhöfen Nürnberg und Regensburg vorbehalten. Um die Sache etwas wohnlicher aussehen zu lassen, sind die beiden Schattenbahnhöfe in die Einrichtung integriert. Eine Kunststoffabdeckung (Plexiglas o. ä.) sorgt für den Staubschutz und kann auch vorübergehend als Ablage dienen. Der untere Abstellbahnhof ist über eine an Scharnieren befestigte Kunststoffabdeckung zugänglich. Die Front der Ebene drei wird verschraubt, da ja der Zugriff durch die aufklappbare Deckplatte erfolgt. Über der gesamten Anordnung lassen sich passende Hängeschränke zur Aufbewahrung von Eisenbahnliteratur an der Wand befestigen. Eine angebrachte Arretierung hält die Deckplatte geöffnet.



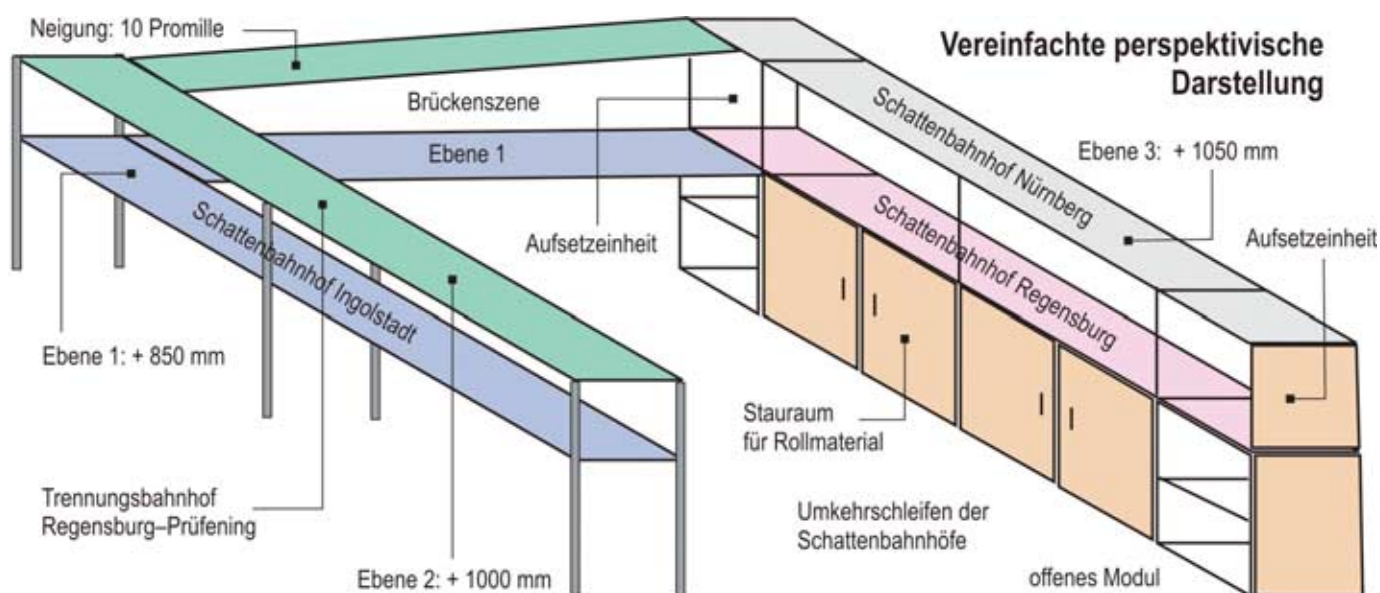
Der Abstellbahnhof Ingolstadt ist, bedingt durch die eingleisige Streckenführung, als Kehrschleife ausgeführt. Die Nutzlänge der Gleise ist unterschiedlich, da hier auch teilweise kurze Güterzüge verkehren. Ein Verschwenken der Ausfahrweichen Richtung Umkehrschleife um gleiche Nutzlängen zu erreichen birgt die Gefahr, dass ein Unterflurantrieb im Ausfädelungsbereich im Wege steht. Als Alternative für annähernd gleiche Nutzlängen können die inneren drei Gleise nach vorn gezogen werden, etwa in den Bereich, wo im Anlagenplan „Verdeckte Gleise, Strecke nach Ingolstadt“ steht.

Zur Zugerkenennung und Zugsicherung können unterschiedliche Methoden angewendet werden. Beispielsweise mit Lichtschranken oder elektronischer Besetzmeldung auf Basis eines Stromfühlers. Bei Erreichen des Halteabschnittes wird der Fahrstrom automatisch abgeschaltet. Eine relativ einfache Lösung besteht in der Installation einer kleinen Überwachungskamera plus Monitor am Anlagenrand. Die Fahrstromabschaltung erfolgt im Analogbetrieb, dann manuell durch Schaltelemente am Stellpult. Im Digitalbetrieb erübrigt sich dies. Auch der Einfahrbereich soll für den Fall einer nicht grenzfrei stehenden Garnitur geschützt werden, um ein Auffahren zu verhindern. Hier können Reed-Kontakte sinnvoll eingesetzt werden. Die Magnete werden am letzten Wagen befestigt und die Glasrohrkontakte etwa 20 bis 30 cm nach der Weiche im Gleisbereich positioniert. Eine erneute Zugfahrt ist erst möglich, wenn der eingefahrene Zug den Kontakt ausgelöst hat.



Lange und schwere Containerzüge sind Stammgäste auf der Hauptstrecke Regensburg–Nürnberg. Das Bild zeigt einen Zug des unbegleiteten Kombiverkehrs (UKV) aus Richtung Nürnberg im Einfahrbereich des Bahnhofs Prüfening.

Die Zeichnung unten ist eine perspektivische Darstellung des Anlagenentwurfs. Eine Hintergrundkulisse über den linken Schenkel und den Mittelteil ist empfehlenswert.





Die moderne Haltestelle Regensburg-Prüfening ist eine Anregung zur Modellnachbildung. Einem Eigenbau aus Kunststoffprofilen, ergänzt um handelsübliche Accessoires und mit den Tipps aus der MIBA-Praxis-Reihe „Bahnhöfe und Haltepunkte“, steht nichts mehr im Wege.



Auch ÖBB-Lokomotiven der Reihe 1044/1144 und Tauri in allen Variationen sind in Prüfening auf beiden Strecken Stammgäste. Dieser Autotransportzug ist in Richtung Nürnberg unterwegs. Die Wagen fehlen noch als Modellnachbildung. Die Beladung der unteren Ebene könnte man sich im Modell ersparen, nur am Zugende wären wenige Automobile zu platzieren.

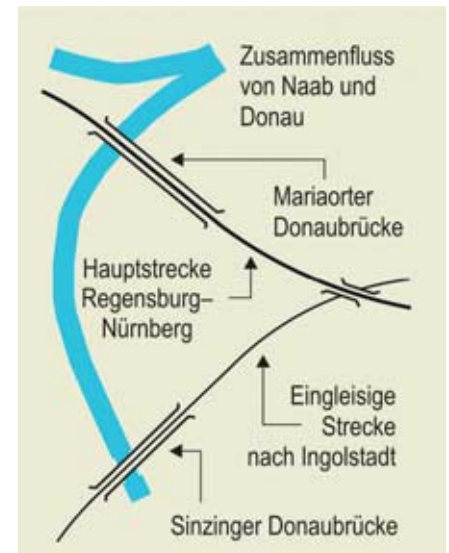
Nachlese zu Prüfening

Nach der ersten Euphorie bei der Visite einer ins Auge gefassten Bahnstation schärft sich auch der Blick für Details im Umfeld dieser Bahnanlagen. Anfänglich überwältigt vom intensiven und abwechslungsreichen Zugverkehr erfolgte ein zweiter „Pirschgang“, um zuvor unwichtig erscheinene Objekte ins Visier zu nehmen. So zum Beispiel die moderne Haltestelle mit dem signalfarbenen Würfel – ein Farbtupfer im grünen Umfeld.

Überall ist sparen angesagt, auch im Modellbahnsektor. Eine Anregung dazu bieten die in Prüfening auf beiden Strecken anzutreffenden Autotransportzüge. Die Mehrzahl dieser Züge bestanden aus Wagen, bei denen die untere Ebene eine Schutzverkleidung hat, wie das Bild links unten zeigt. Bei Verfügbarkeit solcher Wagen im Modell brauchen wir bei einer kurzgekuppelten Garnitur die untere Ebene mit Fahrzeugen nur an den Wagenenden zu beladen.

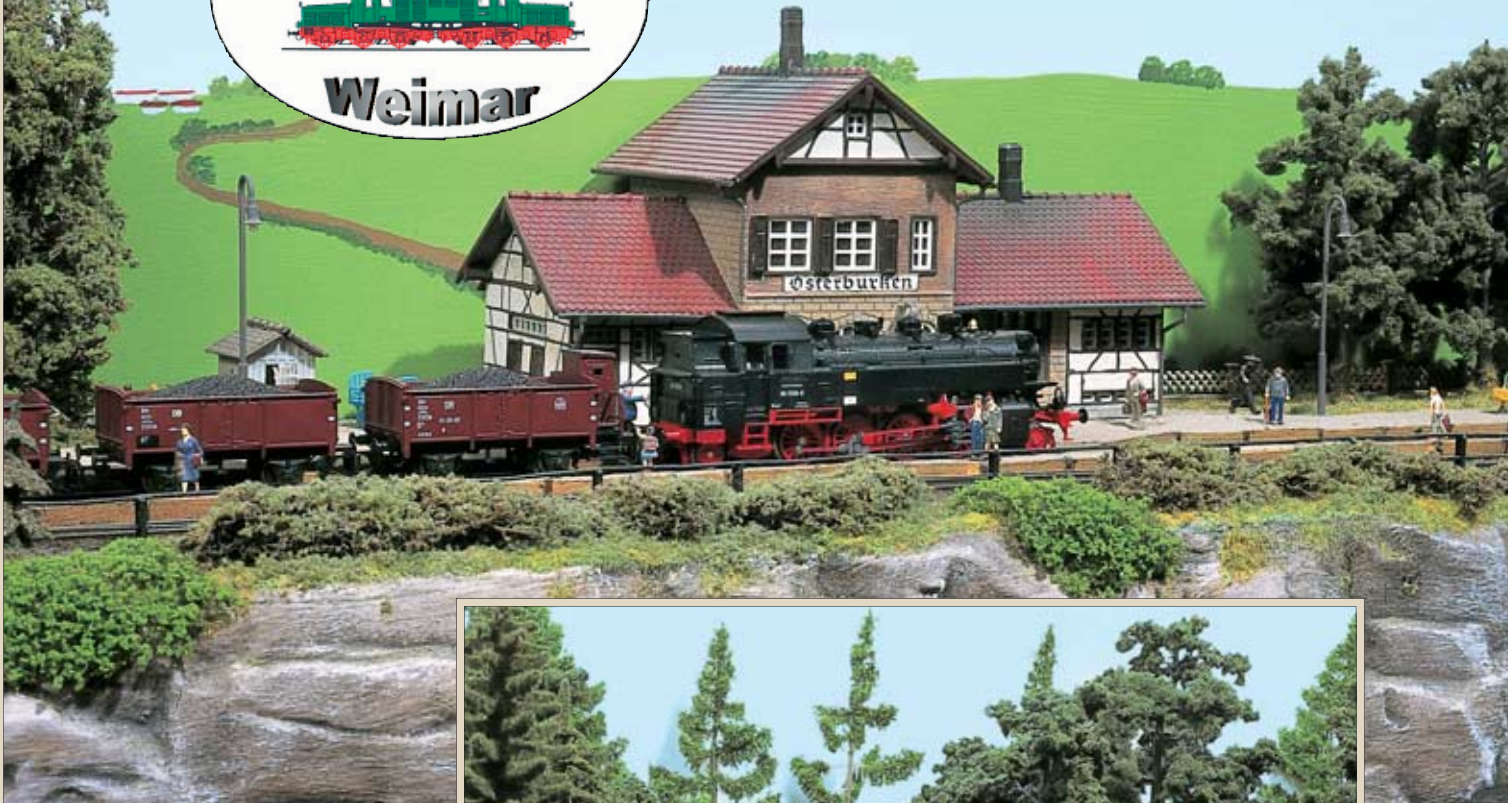
Die Integration der beiden ansatzweise nachgestellten Donaubrücken in den Anlagenentwurf macht einen dritten, mittleren Schenkel erforderlich, auf dem sich dann der Bf Prüfening befindet, doch wer hat schon 50 qm zur Verfügung?

Manfred Peter



Die Weiterführung der Strecken nach dem Trennungsbahnhof Regensburg-Prüfening ist ein interessantes Szenario für Modellbahner ohne Platzprobleme. Die Mariaorter Donaubrücke, benannt nach dem Wallfahrtsort in unmittelbarer Umgebung, besteht aus einer Kombination von Viadukten und Stahlbrücken, die Sinzinger Donaubrücke ist eine Stahlkonstruktion in Kastenform.





Oben: Einfahrt eines mit Rohbraunkohle beladenen Ganzzuges in einen der drei Durchgangsbahnhöfe der Nebenbahn. Auch beim Vorbild war die Baureihe 86 zu Beginn der Siebzigerjahre im Thüringer Wald zu Hause.

Links: Der Bahnhof Neuhaus der Hauptbahn ist Ausgangspunkt von (scheinbar) zwei Nebenbahnen. Die im südlichen Teil beginnende Strecke zweigt kurz hinter der Güterabfertigung vom durchgehenden Gleis 4 ab.

Rechts: Um den typisch thüringischen Charakter dieser Anlage zu unterstreichen, dominiert eine gebirgige Misch- und Nadelwaldlandschaft mit zahlreichen Brückenbauten.

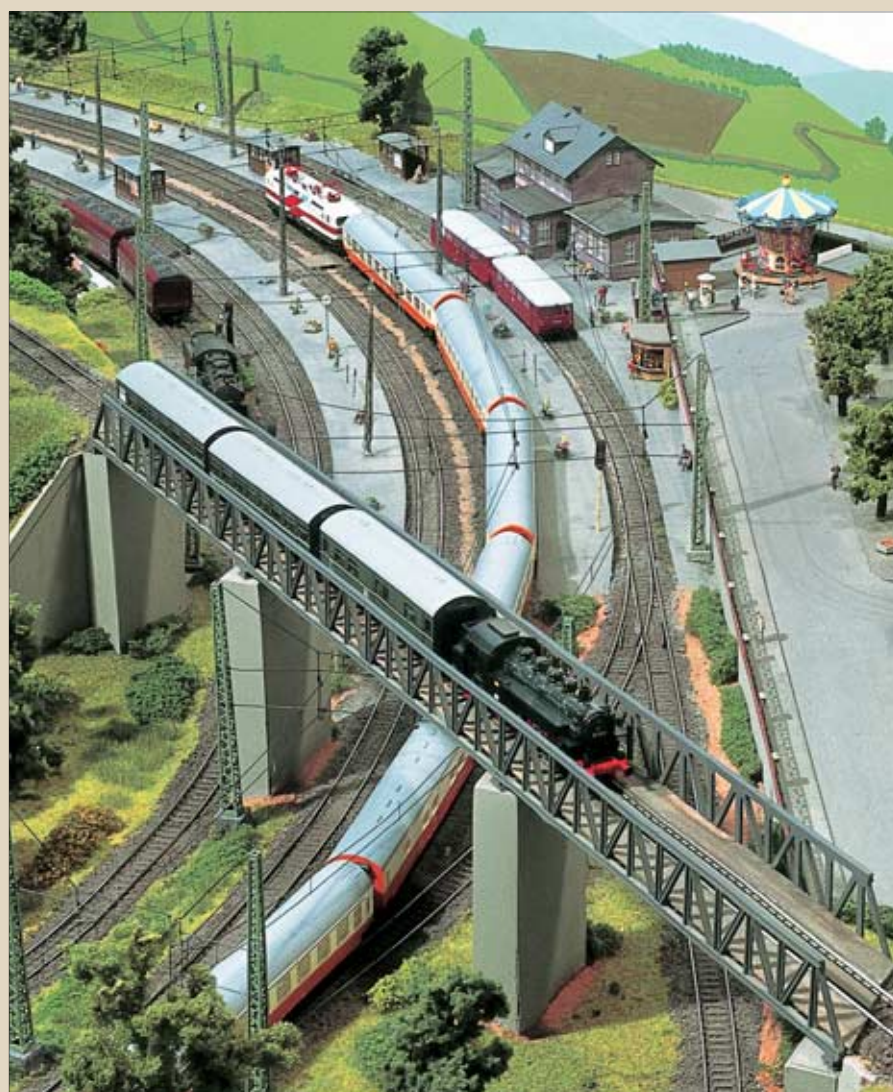
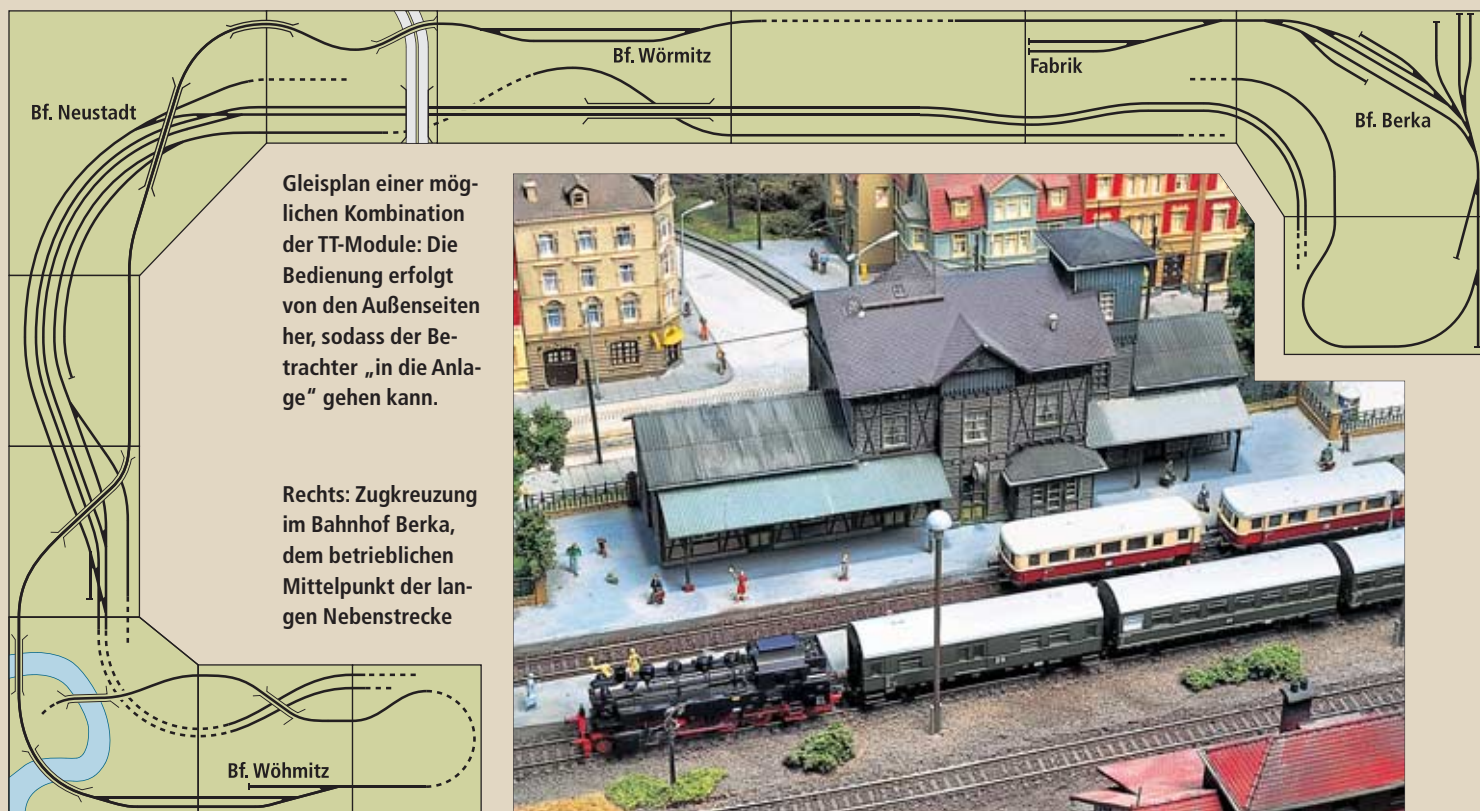


TT-Modulanlage für flüssigen Durchgangsverkehr

Täuschungsmanöver

Um das klassische Motiv der zweigleisigen Hauptstrecke mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn zu verwirklichen, sind der Fantasie wenig Grenzen gesetzt. Eher selten begegnet man aber jener Variante, bei der im Durchgangsbahnhof der Hauptbahn gleich zwei Nebenstrecken beginnen. Die TT-Freunde aus Weimar legten ihrer Modulanlage zwar exakt diese betriebliche Situation zugrunde, kommen jedoch durch geschickte Streckenführung mit nur einer Nebenbahn aus.

Als wir 1997 die zum Bau unserer ATT-Anlage notwendigen, konzeptionellen Diskussionen führten, einigten wir uns auf zwei Grundsätze: Erstens ging es um das klassische Modellbahnmotiv der zweigleisigen Hauptstrecke mit abzweigender, eingleisiger Nebenbahn und zweitens sollte der Betrieb (zumindest auf der Hauptstrecke) automatisch ablaufen. Platz war zwar vorhanden, verteilte sich jedoch auf mehrere Räume, die den kompletten Aufbau einer TT-Großanlage nach unseren Vorstellungen nicht zuließen. Aus dieser Art Raumnot ging eine Tugend hervor: Wir planten und bauten die meisten der Module so, dass wir sie auf Aus-



Links: Die Stahlträgerbrücke über der nördlichen Ausfahrt des Durchgangsbahnhofs Neuhaus dient der Nebenstrecke. Über die ganz rechts unterhalb der Brücke sichtbare Weiche zweigt die „zweite“ Nebenbahn ab.

stellungen immer wieder neu kombinieren können. Dadurch lassen sich auch von Clubmitgliedern „privat“ gefertigte Module in die Anlage integrieren. Diese (häufig genutzte) Möglichkeit der Anlagenerweiterung war aber nicht unser Ziel. Uns Thüringern ging es vielmehr darum, auf den clubeigenen Modulen die heimatische Landschaft in Szene zu setzen.

Längst nicht alle Nebenstrecken wurden als Stichbahnen gebaut und mit Kopfbahnhöfen ausgestattet. So verbanden landschaftlich sehr reizvolle Nebenbahnen wie Suhl–Schleusingen und Plaue–Themar bereits bestehende Strecken, was unserem Modulgedanken eher entgegenkam als Endbahnhöfe auf mehreren nicht variierbaren Modulen. Sollten Letztere untereinander tausch- und kombinierbar sein, musste jedes einzelne Modul sowohl Streckenteile der Haupt- als auch der Nebenbahn aufnehmen.

Großes Bild rechts: Die zweigleisige Hauptbahn wurde nicht nur weitgehend einsehbar trassiert, sondern durch geschickte Landschaftsgestaltung auch optisch deutlich vom Streckenverlauf der Nebenbahn getrennt.





Oben: Während der planmäßig mit einer 01 (Bw Saalfeld) bespannte Schnellzug Neuhaus unter der Nebenbahnbrücke hindurch in südlicher Richtung verlässt, wartet auf dem Nachbargleis die mit Schlepptender ausgerüstete 89 6009 mit einem Sonderzug auf Weiterfahrt.



Links: Wie auf vielen steigungsreichen Nebenbahnen in Thüringen üblich, verkehren auch auf der Nebstrecke von bzw. nach Neuhaus die schweren Dieselloks der Baureihe V 180, hier mit einem Ganzzug mit Rohbraunkohle am Stellwerk vor dem Kreuzungsbahnhof Wörrnitz.

Konzeptioneller Kunstgriff

Aus der Verschmelzung des Modulgedankens mit unserem Motiv erwuchs die Idee, die Nebenbahn im Durchgangsbahnhof der Hauptstrecke beginnen und dort auch wieder enden zu lassen. Natürlich kann man das mit einer Wendeschleife machen. Doch der daraus resultierende Zuglauf in Gestalt einer Drehung der Züge widersprach unseren Vorstellungen. Überdies hätte eine Wendeschleife das Modulprinzip ähnlich eingeschränkt wie ein Kopfbahnhof; diese Lösung kam also nicht infrage. Wir entschieden uns dafür, die Nebenbahn auf der Nordseite des Durchgangsbahnhofs auszufädeln und

auf seiner Südseite wieder einmünden zu lassen. So würde der Betrachter unserer Anlage (spekulierten wir) den Eindruck gewinnen, als existierten zwei Nebenlinien! Dafür, dass auf beiden Seiten von Durchgangsbahnhöfen an Hauptstrecken Nebenbahnen abzweigen, gibt bzw. gab es in unserer Region mehrere Beispiele, darunter auch unser „Heimat-Hauptbahnhof“ Weimar, wo einst zwei (private) Nebenbahnen begannen; wir mussten also nichts an den Haaren herbeiziehen.

Das Täuschungsmanöver gelang: Infolge der „verschlungenen“ Streckenführung bemerken nur wenige Betrachter, dass es sich bei den beiden abzweigenden Nebenbahnen um ein und

dieselbe Strecke handelt. Unser konzeptioneller Kunstgriff wirkt umso nachhaltiger, als drei Zwischenbahnhöfe existieren, zehn Zuggarnituren unterwegs sind und daher häufig Zugkreuzungen stattfinden. Als 2007 in Sinsheim ein nachdenklicher Besucher ob dieses Täuschungsmanövers gar von „schlitzhörigen Thüringern“ sprach, machte uns das nicht wirklich traurig.

Züge wie zu DR-Zeiten

Wir siedelten unsere Anlage in der Übergangsphase von der Epoche III zur Epoche IV an. Ohne in unkritische Nostalgie zu verfallen, sehen wir in den Jahren um 1970 die vielleicht interes-

Zugkreuzung im Durchgangsbahnhof Berka. Der Einsatz von Triebwagen bzw. Doppelstock-Wendezügen (hier mit V 100) bietet viele Vorteile. Als Betriebsmittelpunkt der Nebenbahn verfügt Berka über zwei Stellwerke, einen Lokbahnhof zur Unterhaltung von Dampfloks und zwei Gleisanschlüsse.

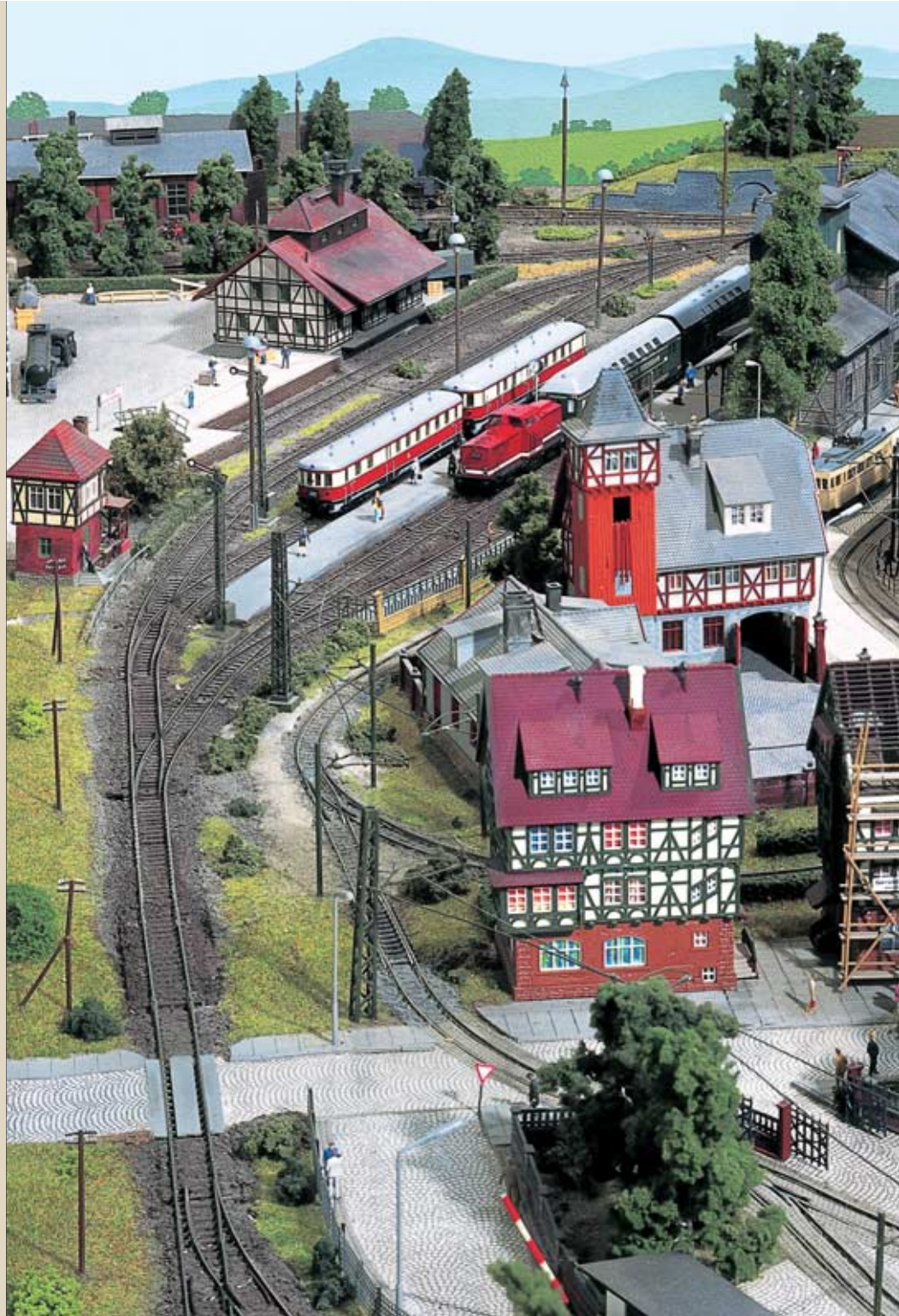
santeste Phase der Geschichte der DR: Da sich an den Anlagen und Gebäuden bekanntlich sehr wenig änderte, lässt dieses Motiv über einen relativ langen Zeitraum hinweg sowohl den Einsatz von Dampf- als auch Diesel- und Elektroloks zu. Dennoch bevorzugten einzelne Clubmitglieder die Achtzigerjahre, weil diese Zeit ihre Kindheit und Jugend prägte und die Infizierung mit dem Eisenbahnvirus hervorrief. Aufgrund der Gestaltung unserer Anlage ist es möglich, auch diese Interessenlage zu berücksichtigen.

In allen Fällen legen wir Wert auf stilechte Zuggarnituren. Durch die großzügig angelegte Hauptbahn mit einer frei sichtbaren Strecke von 15 Metern kommen unsere 22 Schnell-, Personen- und Güterzuggarnituren ausgezeichnet zur Geltung. Es gibt Schnellzüge mit bis zu 11 Wagen, während ein Kesselwagen-Ganzzug sogar mit 22 Wagen beeindruckt.

Streckenführung

Im Mittelpunkt steht das Geschehen auf dem Anschlussbahnhof Neuhaus. Die Züge, die in südlicher Richtung ausfahren, verschwinden zunächst im Berg. Wieder aufgetaucht, passieren sie eine arkadenartige Tunnelöffnung. Ihre Notwendigkeit resultierte aus der Trassenführung der Nebenstrecke und dem schwachen Deckgebirge, das ein klassisches Tunnelportal an dieser Stelle unglaublich gemacht hätte. Die Burg darüber wird oft mit der Leuchtenburg bei Kahla identifiziert. Das hatten wir so zwar gar nicht beabsichtigt, doch freut es uns stets, wenn kluge Betrachter dies zu erkennen meinen.

Auf der Nordseite überspannt eine Stahlbrücke auf Betonwiderlagern die Gleise. Sie ist Bestandteil der Nebenbahntrasse. Uns erschien es wichtig, die Strecken der Haupt- und der Nebenbahn räumlich klar voneinander zu trennen. Dass mit unserem Anlagenmotiv Thüringen gemeint ist, weisen wir auch mit Einzelobjekten nach. Kenner der Szene finden meist sehr schnell heraus, dass sich etwa unser Stellwerk „Bk Ulla“ jenes Vorbilds bedient, das an



der Magistrale zwischen Erfurt und Weimar steht. Die zahlreichen Fachwerkhäuser spiegeln unsere Region ebenso wieder wie die Auswahl thüringischer Bahnhofsnamen, darunter „Neuhaus“ und „Berka“.

Einfach und zuverlässig

Im Sinne dieser Attribute begannen wir den Bau mit den Schattenbahnhöfen. Erst, wenn sie funktionieren, sollte man sich unseres Erachtens an die sichtbar bleibenden Bereiche heranmachen, selbst wenn dadurch die reizvolle Landschaftsgestaltung einstweilen unterbleiben muss. Die Betriebssicherheit von Schattenbahnhöfen hängt vor al-

lem vom einwandfreien Funktionieren der Weichen ab. Da die von uns verwendeten Selbstbauweichen durchgehende Weichenzungen aufwiesen, kam nur ein entsprechend kräftiger Weichenantrieb infrage. Wir entschieden uns für den motorischen Antrieb von Lemaco, der zwar nicht die preiswerteste Variante verkörpert, dem wir aber (nach 11 Betriebsjahren!) eine sichere Funktion bescheinigen können. Mit einem bistabilen Printrelais polen wir die Spannung (10 V) zum Stellen der Weichen um.

Dem weitgehend automatischen Betrieb liegt ein für unsere Anlage maßgeschneidertes, recht einfaches Blockstreckenprinzip zugrunde: Am letzten



Oben: Die blökenden „Pfennigsucher“ der LPG „Thüringerland“ haben hier natürlich „Vorfahrt“, sodass nicht nur der blaue Kombi „außen Westen“ warten muss.

Links: Zugkreuzung auf der Nebenbahn. Die 86 hat ihre Übergabe weit vorgezogen, um den Reisenden den Zustieg zum Doppelstockzug zu ermöglichen.



Wagen jedes Zuges sitzt ein Schaltmagnet, der beim Überfahren der im Gleisbett verborgenen Reedkontakte (Glasrohrkontakte) die Belegtmeldungen zur optischen Überwachung am Bedienpult auslöst, für die Weichen- und Signalstellungen sorgt und die Schranken bedient. Bleiben Züge ungewollt stehen oder „verlieren“ sie Wagen, wird der Betrieb unterbrochen; ein Blick auf unser Bedienpult mit dem selbsterstellten Gleisbild genügt – und schon ist die Störstelle ermittelt.

Digitale Nebenbahn

Ausgerüstet mit Digitaldecodern befahren die Triebfahrzeuge der Nebenbahnzüge auf Basis der Lastregelung sämtliche Steigungsabschnitte mit fast konstantem Tempo, Sound und Zugbeleuchtung. Wir nutzen die Möglichkeit, einfahrende Züge durch Bremsdecoder vorbildgerecht abzubremesen: Mithilfe eines bistabilen Relais wird die Fahrspannung zur Einfahrt des Zuges in den Bahnhof von einer zweiten Digitalzentrale zugeschaltet. Dieses Prinzip lässt sich unseres Erachtens beliebig erweitern. Sollen die Züge ausfahren, wird per Relais wieder die „normale“ digitale Fahrspannung angelegt. Auf der Hauptstrecke vollzieht sich der Abbremsvorgang etwas anders: Hier werden die Bremsvorgänge durch das ABC-Bremsen der Digitaldecoder von Lenz simuliert.

Trotz der vielen Vorzüge der Digitaltechnik wurde die Nebenbahn nur teilautomatisiert und einzelne Bereiche in manueller Steuerung belassen. So können wir vom Bf Berka aus die Werkan-schlüsse in unabhängigen Rangierfahrten bedienen. Das gilt auch für die Zugbildung im Bf Berka, der mit seiner kleinen Lokstation als Betriebsmittelpunkt der Nebenbahn fungiert.

Automatik im Straßenverkehr

Der vollautomatisierte Straßenverkehr basiert auf dem Faller-car-system. Da es in TT keine funktionstüchtigen Kraftfahrzeuge für das car-system gab, wurde als erstes ein H6-Bus entsprechend umgebaut. Bald folgten weitere Fahrzeuge. Die Firma Faller übernahm unsere Idee. Schließlich weitete sich der

Während die E 94 auf der Hauptstrecke unmittelbar neben der Badeanstalt unterwegs ist, dröhnt die 86 mit ihrem Nahgüterzug über die hohe Stahlbrücke der Nebenbahn.



Betriebsablauf des modifizierten Faller-car-systems so weit aus, dass es den Einsatz eines Computers als programmierbarem Mikrocontroller zur Realisierung der festgelegten Programmabläufe erforderte.

Aufsehen erregt immer wieder der simulierte Feuerwehreinsatz: In unmittelbarer Nähe des Durchgangsbahnhofs Wörnitz steht ein Lagerschuppen, in dem manchmal der Feuerteufel zuschlägt. Ein Löschzug der Feuerwehr fährt eilig zur Brandstelle, um exakt am Ort des Geschehens zu halten, zu löschen und danach zur Feuerwache zurückzukehren. Wenn es nicht brennt, fährt ein Lkw am Lagerschuppen vor – das car-system macht's möglich!

Auf recht einfache Weise entstand eine neue TT-Schranke: Die N-Schranke von Viessmann erhielt einen verlängerten Schlagbaum und ließ sich so auf der TT-Anlage installieren. Der Hersteller griff die Idee auf und bietet inzwischen eine in Serie gefertigte TT-Schranke an.

Auch TT hat inzwischen einiges zu bieten – man beachte etwa die an den Einsatzfahrzeugen agierenden Feuerwehrleute! Fotos: gp

Störfall

Trotz sorgsam geprüfter Schaltabläufe kam es während der ersten Ausstellung zu einer beinahe folgenschweren Unregelmäßigkeit: Ein Schnellzug „bog“ (von seinem planmäßigen Zuglauf abweichend) von der Hauptstrecke auf die Nebenbahn ab und konnte erst im Bf Berka durch beherztes Eingreifen gestellt werden.

Die analytische Auswertung durch die zuständigen Organe ergab, dass sich die Weichen einer Gleisverbindung zwischen Haupt- und Nebenbahn zur „Unzeit“ auf Abzweig gestellt hatten. Die Schuldfrage konnte nicht geklärt werden. Auf Betreiben vorsichtiger Kollegen wurde die unzuverlässige Verbindung demontiert. Seitdem läuft das System störungsfrei.

Erfahrungswerte

Die beim Anlagenaufbau unumgängliche Nivellierung der Module erreichen wir durch höhenverstellbare Füße. Die Gleisstücke an den Trennkanten sind mit verschiebbaren Schienenverbindern von Roco ausgerüstet, mit denen wir gute Erfahrungen gemacht haben. Zur Verkabelung der Anlage dienen bis zu 20 m lange, teilweise selbst gebaute Sub-D-Kabel. Nach vier Stunden Aufbauzeit befährt als Erstes ein Gleisreinigungsfahrzeug die Anlage.

Inzwischen umgezogen, können wir die Anlage komplett aufbauen und betreiben. Unser neues Ziel: eine Modulanlage nach dem Vorbild der Strecke Weimar-Kranichfeld. Wir sind über das Modell- und Hobbycenter Nitschke, 99423 Weimar, Schwanseestraße 56 Tel.: 03643/403446 zu erreichen. Die Clubanschrift findet man auf der Homepage: TT-Freunde-Weimar@gmx.de.

TT-Freunde Weimar/fr



Haupt- und Nebenbahn an der Mosel

Spiele für die Galerie

Ob unsere EM-Elf eher für die Galerie oder doch für den Titel gespielt hat, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Sicher aber ist die Pündericher Galerie eine treffliche Bühne für unser Thema, wie Michael Meinhold und Thomas Siepmann zeigen.

Hallo Thomas, was hältst Du davon, wenn wir demnächst drei Fliegen mit einer Klappe schlagen? Der Arbeitstitel von Spezial 77 ist „Pläne nach klassischem Konzept“; es geht um den Evergreen „Zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn“. Fliege 1 ist der Trennungsbahnhof Pünderich, wo die Nebenbahn nach Traben-Trarbach von der Moselstrecke abzweigt – ein im Vergleich zum eigentlichen Anschlussbahnhof Bullay ausgesprochen modell-

bahnfreundlicher, weil sehr kompakter Bahnhof, den wir ja schon mal in unserem N-Entwurf „Prost Pünderich“ von 1992 verarbeitet haben. Als Fliege 2 könnten wir den seinerzeit in puncto Schattenbahnhöfe und Wendelfahrten höchst aufwendigen Vorschlag auf das „NÖSPL“-Prinzip (Neues ökonomisches System Planung und Lenkung, Spezial 74 und 76) umstricken; Fliege 3: ein Geburtstagsgruß an die im Juni 2008 vor 125 Jahren eröffnete Nebenbahn. Anbei ein erster Entwurf. Gruß Michael

Hallo Michael, gute Idee, das – zumal wir am Beispiel Bullay/Pünderich wirklich anschaulich und nachvollziehbar illustrieren können, dass man statt des platzfressenden Ausgangsbahnhofs der Nebenbahn, der im Modell bis zur Unkenntlichkeit komprimiert werden müsste, den kleinen Trennungsbahnhof wesentlich glaubwürdiger darstellen kann. Die Funktionen von Bullay übernimmt wie in Deinem Entwurf der unter Pünderich liegende Betriebsbahnhof; allerdings wer-



Wie aus dem Lehrbuch präsentiert sich die Streckensituation auf der Karte der BD Trier von 1957: Der eigentliche Ausgangspunkt der Nebenbahn nach Traben-Trarbach ist der Anschlussbahnhof Bullay an der Hauptbahn Koblenz–Trier. Aus topografischen Gründen benutzen die Nebenbahnzüge die Hauptbahn bis zum Trennungsbahnhof Pünderich, wo die Nebenbahn abzweigt. Archiv M. Meinhold

Links: Ein Durchgangsgüterzug Koblenz–Ehrang im Oktober 1971 auf der berühmten Galerie bei Pünderich. Unten: Blick auf den Bahnhof Bullay (DB) und den Bahnhof der Moselbahn – eine längst historische Ansicht aus den 50er-Jahren. Fotos: Burkhard Wollny, Archiv M. Meinhold

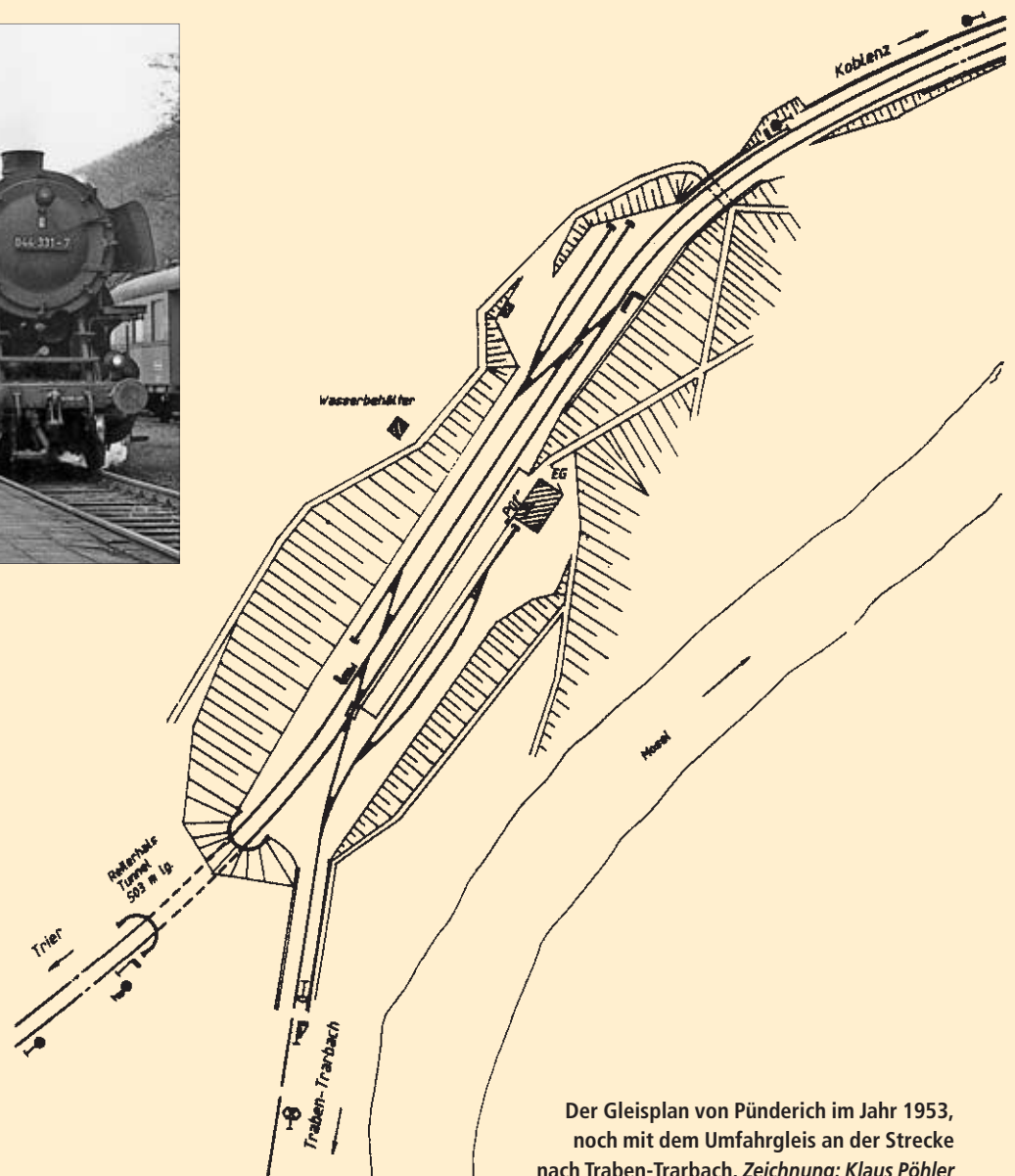




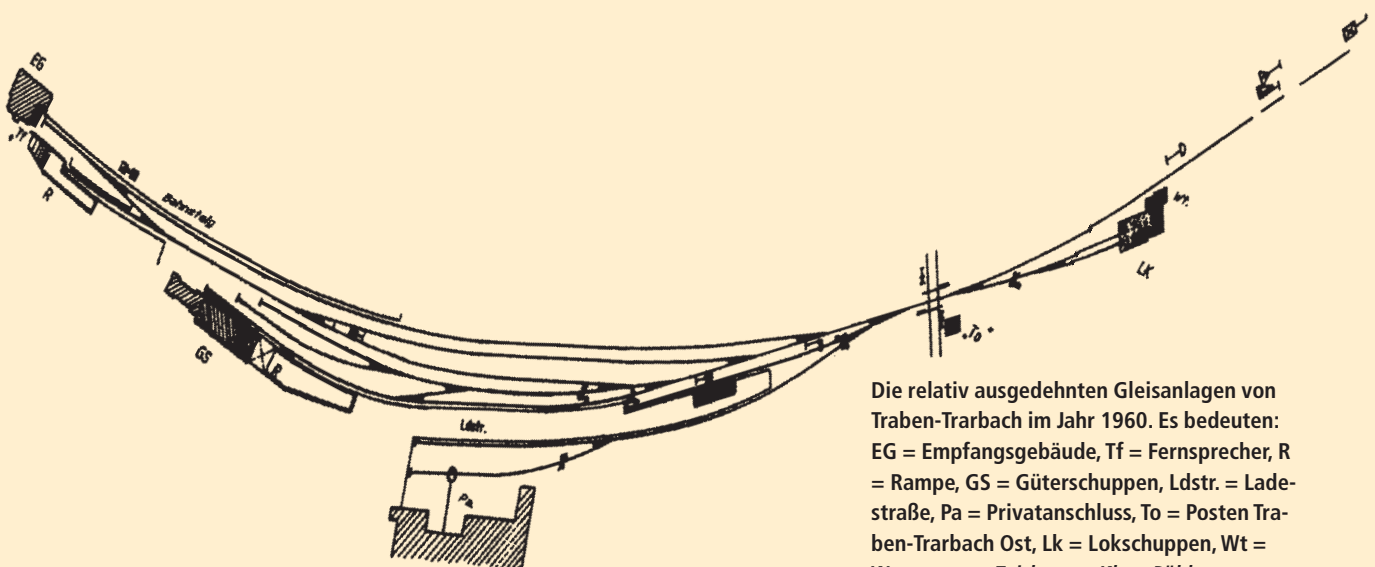
Bahnhof Pünderich noch mit Bahnsteigüberdachung: Am 27.3.1971 fährt 044 331 als Lz in Richtung Koblenz.

Foto: Bernd Filius

Hat auch schon bessere Zeiten gesehen: Das Stationsschild Ende der 60er-Jahre – „ein Bf-Schild!“, wie der Fotograf entrüstet vermerkte. Foto: Joachim Zeug



Der Gleisplan von Pünderich im Jahr 1953, noch mit dem Umfahrgleis an der Strecke nach Traben-Trarbach. Zeichnung: Klaus Pöhler



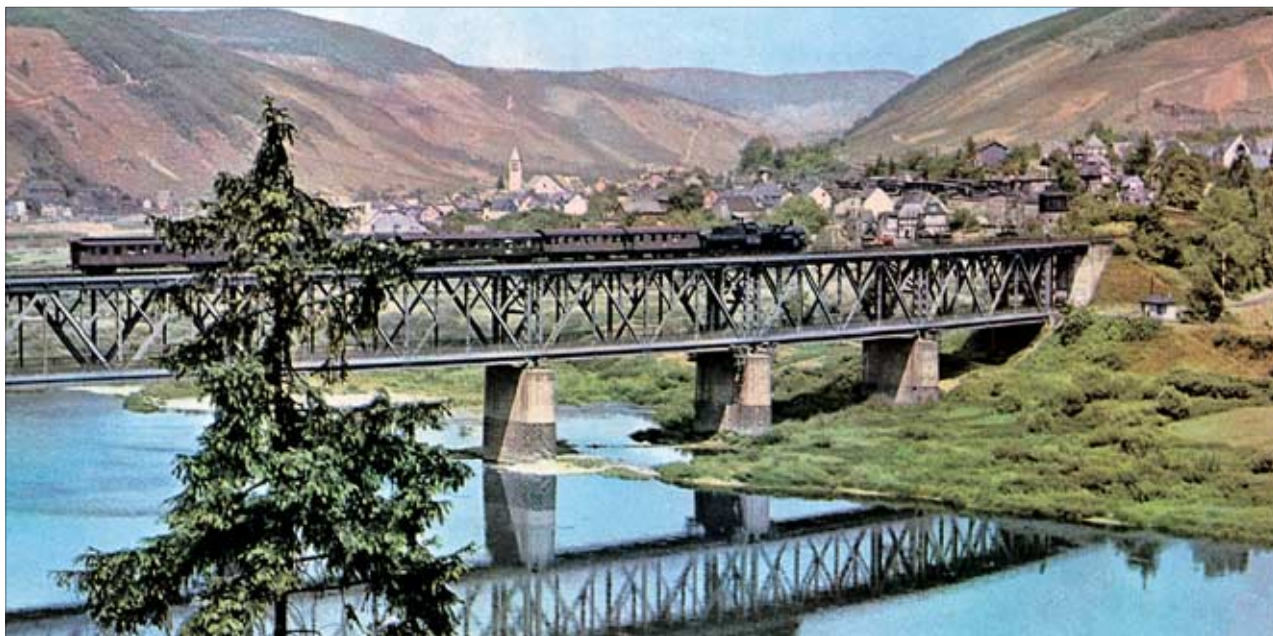
Die relativ ausgedehnten Gleisanlagen von Traben-Trarbach im Jahr 1960. Es bedeuten: EG = Empfangsgebäude, Tf = Fernsprecher, R = Rampe, GS = Güterschuppen, Ldstr. = Ladestraße, Pa = Privatanschluss, To = Posten Traben-Trarbach Ost, Lk = Lokschuppen, Wt = Wasserturm. Zeichnung: Klaus Pöhler



Der VT 95/VB 142 aus Traben-Trarbach fährt über die Galerie nach Bullay und wird gleich im Prinzenkopf-Tunnel verschwinden – ein ...

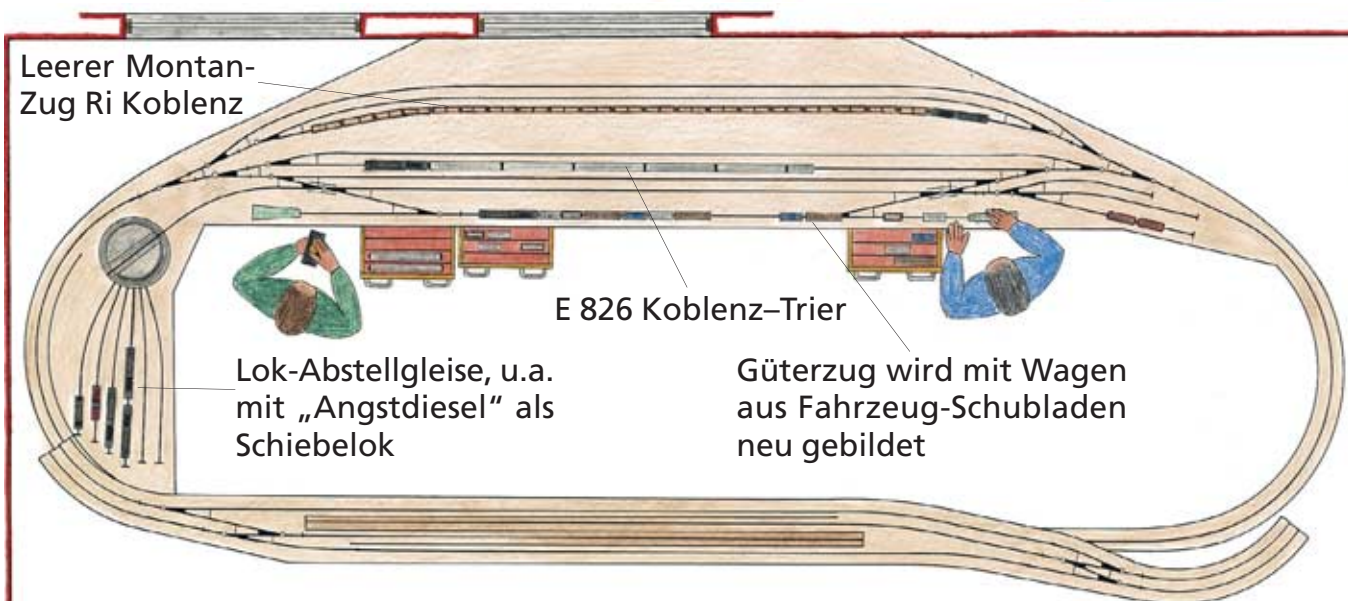
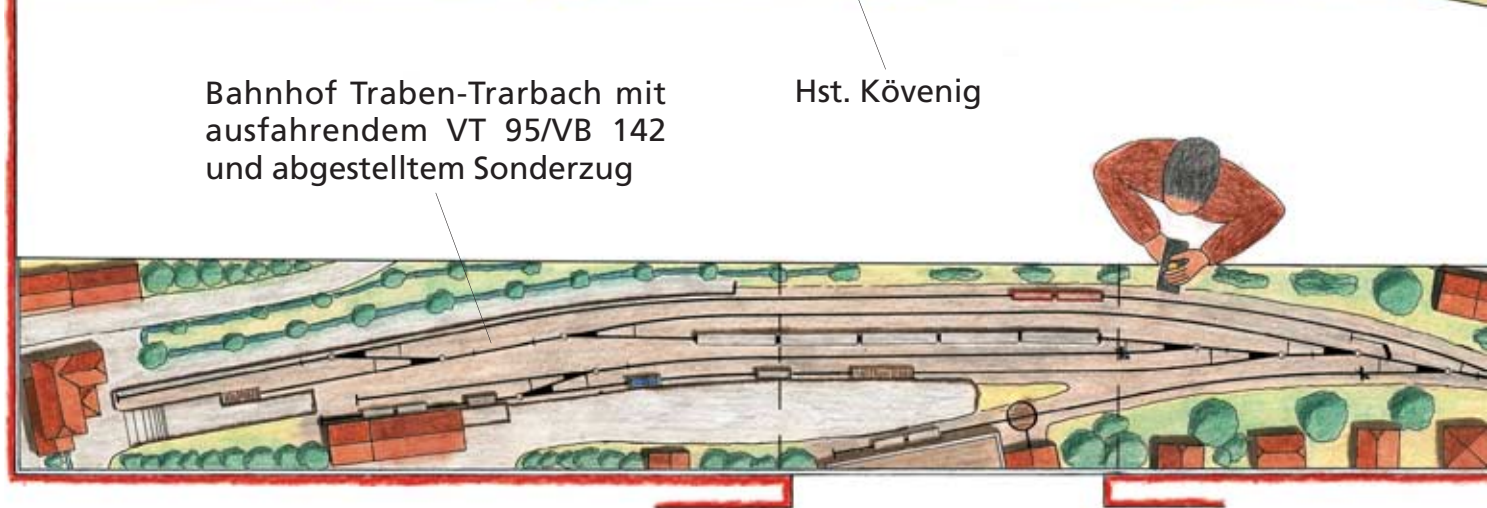
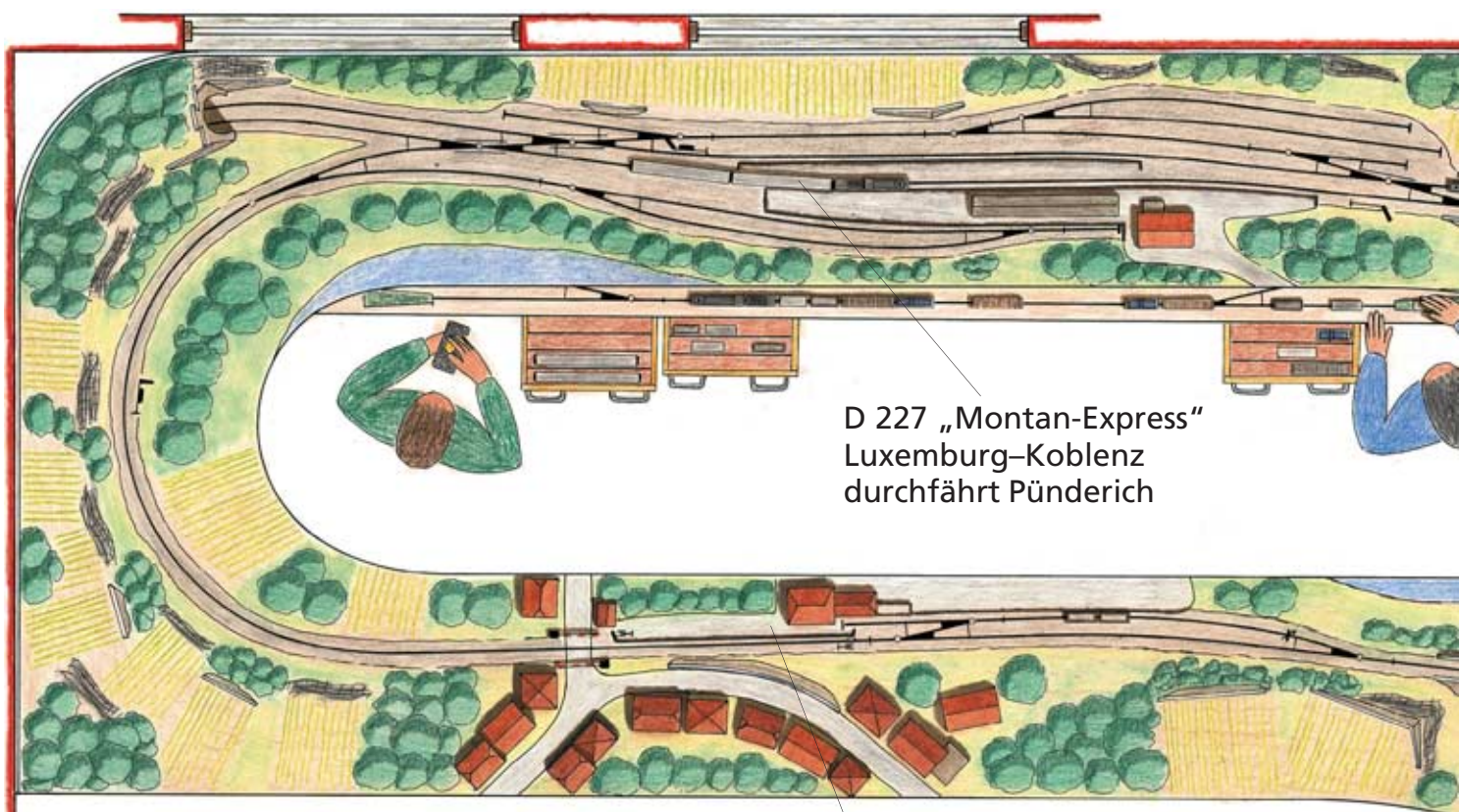
... DB-Kalenderbild wie auch dieses Foto des E 825 Trier-Koblenz auf der Moselbrücke vor Bullay; am Schluss läuft ein B4ük-Stahlpreuße mit Küche.

1959 enden bzw. beginnen die Züge 1289/1290 in Pünderich. Archiv Meinhold



263 a Bullay – Pünderich – Traben-Trarbach und zurück

	Trier	ab	5.58	7.22	...	8.56	...	11.44	13.02	...	13.29	16.50	...	17.50	...	18.50	...	21.10
	Koblenz	ab	6.30	7.06	...	9.55	...	11.28	12.24	...	14.17	16.48	...	17.20	...	19.04	...	21.40
	BD Trier	Zug Nr.	1272	1274	...	1278	...	1280	1282	...	1284	1288	...	1290	...	1292	...	1294
		Klasse	2.	2.	...	2.	...	2.	2.06	...	2.	2.	...	2.	...	2.	...	2.06
0.0	Bullay (DB) 263, 263 e	ab	6.47	8.11	...	10.51	...	12.30	13.56	...	15.13	17.57	...	...	...	20.07	...	22.37
2.6	Pünderich (DB) 263	an	6.50	8.14	...	10.54	...	12.33	13.59	...	15.16	18.00	...	...	...	20.10	...	22.40
		ab	6.51	8.15	...	10.55	...	12.34	13.59	...	15.17	18.01	...	19.05	...	20.11	...	22.41
4.1	Reil (DB)	ab	6.55	8.19	...	10.59	...	12.38	14.02	...	15.21	18.04	...	19.08	...	20.14	...	22.44
6.0	X Burg (Mosel) (DB)	ab	6.58	8.22	...	11.02	...	12.41	14.05	...	15.24	18.07	...	19.11	...	20.17	...	22.47
9.5	Kövenig (Enklirch)	ab	7.04	8.28	...	11.08	...	12.47	14.11	...	15.30	18.13	...	19.17	...	20.23	...	22.52
13.3	Traben-Trarbach DB (Bad Wildstein)	an	7.10	8.34	...	11.14	...	12.53	14.16	...	15.36	18.19	...	19.23	...	20.29	...	22.58
	BD Trier	Zug Nr.	1271	1273	...	1275	...	1279	1281	...	1283	...	1287	...	1289	...	1291	...
		Klasse	2.	2.	...	2.	...	2.	2.06	...	2.	...	2.	...	2.	...	2.	...
0.0	Traben-Trarbach DB (Bad Wildstein)	ab	5.57	7.18	...	9.08	...	11.47	13.19	...	14.21	...	15.56	...	18.35	...	19.30	...
3.8	Kövenig (Enklirch)	ab	6.03	7.24	...	9.14	...	11.53	13.25	...	14.26	...	16.02	...	18.41	...	19.36	...
7.3	X Burg (Mosel) (DB)	ab	6.08	7.29	...	9.19	...	11.58	13.30	...	14.32	...	16.07	...	18.46	...	19.41	...
9.2	Reil (DB)	ab	6.13	7.34	...	9.24	...	12.03	13.35	...	14.35	...	16.12	...	18.51	...	19.46	...
10.7	Pünderich (DB) 263	an	6.15	7.36	...	9.26	...	12.05	13.37	...	14.38	...	16.14	...	18.53	...	19.48	...
		ab	6.16	7.37	...	9.27	...	12.06	13.38	...	14.38	...	16.15	...	18.54	...	19.49	...
13.3	Bullay (DB) 263, 263 e	an	6.19	7.40	...	9.30	...	12.09	13.41	...	14.41	...	16.18	...	18.57	...	19.52	...
	Koblenz	an	7.44	9.00	...	10.30	...	13.10	14.39	...	16.11	...	17.25	...	19.05	...	20.27	...
	Trier	an	8.44	10.00	...	11.30	...	13.09	14.38	...	16.10	...	17.24	...	19.04	...	20.26	...

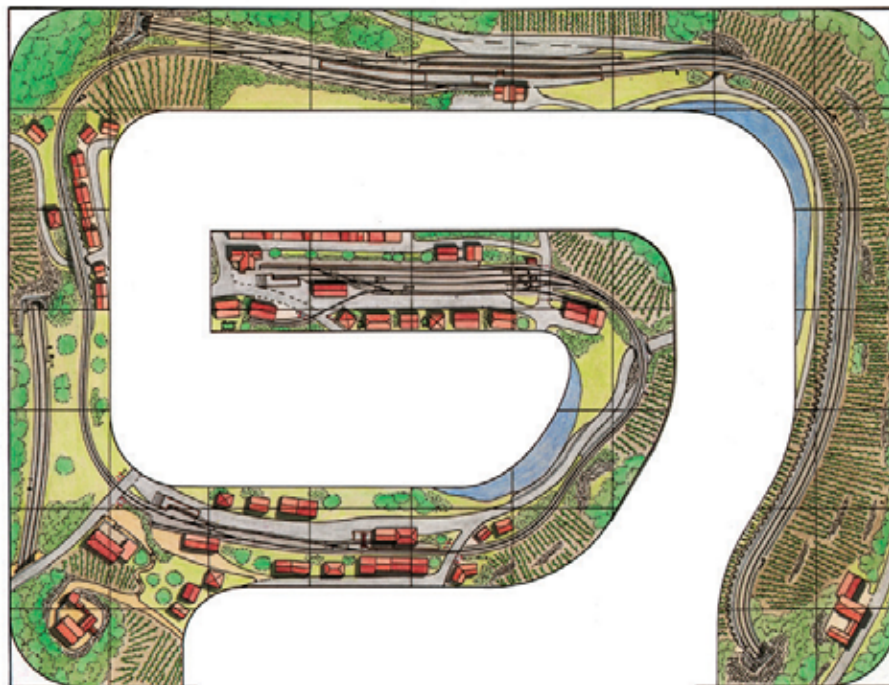




beladener
Montan-Zug
Koblenz-Trier

Der Anlagenvorschlag „Pünderich-Traben-Trarbach“ im Maßstab 1:22 für H0. Der linke der beiden Mitspieler im Innenraum steuert den Betrieb auf der doppelgleisigen Moselstrecke, während der Kollege rechts gerade einen Güterzug auf dem vorliegenden Zugbildungs-gleis des Betriebsbahnhofs unter dem Bahnhof Pünderich zusammenstellt. Mitspieler 3 geht im Endbahnhof Traben-Trarbach soeben mit einer Schienenbus-Garnitur auf die Fahrt nach Pünderich (=Bullay=Bbf).

Die verdeckten Gleisanlagen. Im Betriebsbahnhof hinten ein leerer Montanzug der Relation Trier-Koblenz; davor der E 826 Koblenz-Trier (siehe S. 66), gebildet aus den Wagen der Fahrzeug-Schubladen und einer Lok von der Abstellgleisen an der Drehscheibe.
Zeichnungen: Thomas Siepmann



Ein interessanter Vergleich: So setzten die Verfasser das Thema vor 16 Jahren in eine N-Anlage um. „Auf dieser Fahr-Anlage muss es rollen können“ hieß es damals zur Begründung der aufwändigen Gleiswendeln und Schattenbahnhöfe, bei denen an Gleisen und Weichen wahrlich nicht gespart wurde. Wiedergabe im Zeichnungsmaßstab 1:37 (Netzlinsenabstand 0,50 m, Raumgröße 4,40 x 3,40 m). Zeichnungen: Thomas Siepmann

de ich die Streckenführung dorthin noch ändern. Ausgefädelt werden die Nebenbahn-Züge Traben-Trarbach-Pünderich-Bullay sowie die zu behandelnden, d.h. aufzulösenden und neu zu bildenden Güter- und Reisezüge der Hauptbahn. Ein beladener Montan-Zug Koblenz-Trier, also etwa eine 44 mit Kohle- oder Erzladung in Großraumwagen, kann ebenso auf dem Rundkurs verbleiben und in Abständen wieder auftauchen wie ein entsprechender Leerzug in der Gegenrichtung. Anbei eine erste Skizze, wie ich mir die Sache vorstelle.
Gruß Thomas

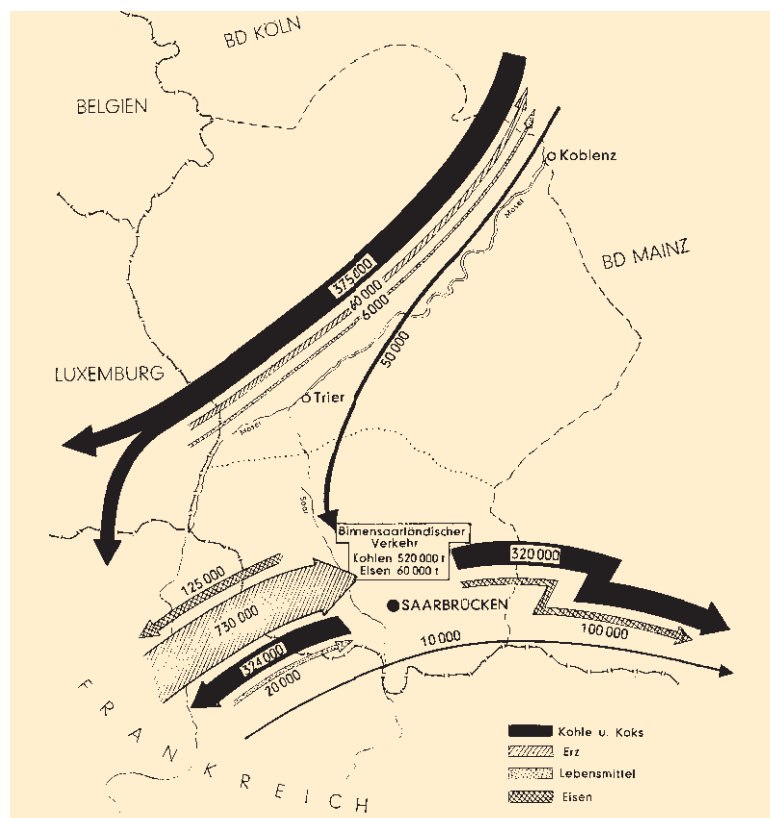
Hallo Thomas, geht in Ordnung – wirklich viel besser als mein Vorschlag, den wir somit beide gleich in unsere jeweiligen Papierkörbe ziehen können. Dass der Endbahnhof Traben-Trarbach – mit herausnehmbarem Segment vor der Eingangstür, das erst vor Spielbeginn eingesetzt wird, oder? – jetzt ähnlich langgestreckt wie das Vorbild ist, gefällt mir im Vergleich zu unserem 1992er-Entwurf auch; allerdings bin ich skeptisch, ob der Gang zwischen Traben-Trarbach und der Mittelzone nicht zu schmal wird. Für Mitspieler von der Statur der Mönche,



„Begegnung von 44 670 und 44 385 am 29.3.1971 bei Pünderich/ Mosel“ hat der Fotograf auf der Rückseite der Aufnahme notiert.

Dominierende Verkehrsströme in Tonnen (monatlicher Durchschnitt 1960): Die Grafik der damaligen BD Saarbrücken mag als Anregung für Zusammenstellung und Beladung der Modell-Güterzüge dienen.
Archiv Michael Meinhold

Einen Lgo (Güterwagenleerzug mit offenen Güterwagen) schleppt die 44 am 29.3.1971 moselabwärts über die Hanggalerie in Richtung Koblenz. Fotos: Bernd Filius



die früher rotwangig auf den Etiketten der hier produzierten Weine lachten, ist der Vorschlag ja ohnehin weniger geeignet ...
Gruß Michael

Hallo Michael,
das siehst Du vollkommen richtig. Wenn einer der drei möglichen Mitspieler nun einmal die besagte Mönchs-Statur hat, sollte er am besten als Fdl in Traben-Trarbach und/oder Tzf-Führer auf der Nebenbahn fungieren. Dann braucht er nicht per „duck under“ in den Innenraum zu tauchen, wo die beiden anderen Mitspieler im Betriebsbahnhof unter Pünderich agieren bzw. den Rundum-Verkehr auf der Hauptbahn steuern – etwa mit den erwähnten beladenen und leeren Montan-Zügen, die zur Simulation des Programm-Verkehrs beim Vorbild in bestimmten Abständen immer wieder auf- und ebenso wieder abtauchen. Wie sieht es mit Deinen Unterlagen zu den Reisezügen aus?
Gruß Thomas

Hallo Thomas,
zu den Reisezügen gleich mehr, zuvor noch etwas zum Güterverkehr der Hauptbahn: Für die nicht umzubildenden, beladenen oder leeren Montan-Züge könnte man eine Gleisgruppe am hinteren Rand des Betriebsbahnhofs vorsehen; „normale“ Güterzüge für Haupt- und Nebenbahn werden im vor-

„D-Zug bei Bullay (Mosel)“ hat der Fotograf auf der Rückseite der Karte notiert, mit der am 5.9.1953 zur Mitglieder-Versammlung des VdEF geladen wurde. Es ist D 121, gezogen von 38 2501; rechts die Reihung von 1953.
Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



Tunnelblick: Nochmals ein Lgo auf der Galerie, aufgenommen Ende der 50er-Jahre aus dem Prinzenkopf-Tunnel. Foto: Archiv Michael Meinhold

D 122 Koblenz (16.48)—Trier—Serrig (19.28/19.53)—Saarbrücken (21.50)									
2.3.	3501								
Gbl Süd	C	Koblenz—Trier		121	121	Tr	5412		
2)	C	„	„	„	„	„	„		
Sa	C	„	—Saarbrücken	„	„	Sbr	7500	526	
(1)	C 50	„	„	„	„	Mz	3159	„	
	B 51	„	„	„	„	„	„	„	
	C 52	„	„	„	„	„	„	„	
	C 53	„	„	„	„	„	„	„	
	Pw	„	„	„	„	„	„	„	
	ab Koblenz u. Trier								
	1) 1 Abl. fr. Mil.-Post ab Weng. 2) So Koblenz-Saarbr.								





E 826 Koblenz (11⁵⁴)–Trier (13²⁰)
1. 2. * 102 % 250 t

D (40)	Koblenz–Trier	576	575	25860
Bn	„ „	„	„	„
W { Bn	„ „	3328	317	25916
ABn	„ „	„	„	„
BDn	„ „	„	„	„
S { Bn	„ „	831	1878	25868
ABm	„ „	„	„	„
Bn	„ „	„	„	„
BDn	„ „	„	„	„
W [Mo] Post4m	„ „	„	831 10	331
Bd W Gh [S]	„ „	—	—	„ 781

Links oben: E 826 Koblenz–Trier im August 1966 bei Klotten. Es zieht 03 014 (Bw Trier); darunter der Reihungsplan von 1966.

Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold

Unten: Der Reise-Fernfahrplan vom Sommer 1959 zeigt in Tafel 15 kompakt die auf der Moselstrecke verkehrenden D- und Eilzüge.

Archiv Michael Meinhold

deren Bereich neu gebildet bzw. aufgelöst, ebenso wie die D-Züge und Eilzüge der Hauptbahn. Dazu anbei einige Fotos und Reihungspläne zur zeichnerischen Darstellung in unserem Anlagen-vorschlag. In der Epoche III sind kurze Schnellzüge wie der F 129/130 und der „Montan-Express“ D 227/228 mit ihren jeweils nur zwei Wagen typisch für die Moselstrecke. Man kann mit einer rela-

tiv geringen Anzahl entsprechender Wagen und Loks – die P 8 war hier lange das Mädchen für alles – durch Auflösen und erneutes Bilden den kompletten Verkehr etwa des Jahres 1959 nachspielen, wie er im Reise-Fernfahrplan kompakt dokumentiert ist. Mit von der Partie ist auch der schon mehrfach behandelte „Westerländer“ E 575/576. In den 70er-Jahren, als hier die Ebran-

ger 01 ein kurzes Gastspiel gaben, kamen verstärkt auch Wagen der SNCF und CFL zum Zuge (in H0 von Roco/L.S.Models).
Gruß Michael

Hallo Michael, nicht schlecht, diese kurzen Schnellzüge – zumal sie unsere doch relativ stark komprimierte Hauptstrecke ebenso wie die notgedrungen gestauchten Montan-

15. Saarbrücken–Trier-									
Koblenz-Kassel und zurück									
Paris-Est F 3/4 ab	22.40								
Metz-Ville F 3/4 ab	3.35								
Nennig ab									
Wincheringen ab	5.11								
Zug Nr	E 826	D 123	D 157	D 123	E 554	E 826	D 228	D 157	E 831
Klasse	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2.
Saarbrücken Hbf. ab	6.58	8.19	10.36	12.53	15.10	17.27	19.44	22.01	24.18
Völklingen ab	7.10		10.47		13.04	15.21	17.38	19.55	22.12
Saarlouis Hbf. ab	7.23	8.39	11.00		13.17	15.34	17.51	20.08	22.25
Dillingen (S) ab	7.29		11.05		13.22	15.39	17.56	20.13	22.30
Merzig (S) ab	7.42		11.18		13.35	15.52	18.09	20.26	22.43
Saarlouisbach ab	8.04	9.04	11.35		13.57	16.14	18.31	20.48	23.05
Serrig ab									
Trier Hbf. an	9.39		12.13		14.47	17.04	19.21	21.38	23.55
Luxemb. F 3/4 ab	7.47		10.34		13.01	15.18	17.35	19.52	22.09
Trier Hbf. ab	5.54	7.22	8.56	9.42	11.14	12.24	13.02	15.50	17.28
Wengerohr ab	6.25	7.52	9.24		10.58	12.23	13.48	16.18	17.53
Bullay-Bad Bertrich ab	6.40	8.06	9.39		11.13	12.38	13.63	16.33	18.08
Cochem (Mosel) ab	6.54	8.17	9.49		11.27	12.52	14.17	16.47	18.22
Koblenz Hbf. an	7.44	9.00	10.30		12.03	13.28	14.53	17.23	18.58
Koblenz Hbf. 10 ab	8.12	9.50	10.53		12.17	13.42	15.07	17.37	19.12
Bonn. 10 an	8.59	10.43	11.46		13.04	14.29	15.54	18.24	19.99
Köln Hbf. 10 an	9.25	11.08	12.05		13.33	14.58	16.23	18.53	20.28
Zug Nr	1445	E	1467	E	1467	E	1493	E	1499
Klasse	1. 2. 3/4	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2. 1. 2.	1. 2.
Koblenz Hbf. ab	5.16	X 9.20	11.24		13.25	15.18	16.42	18.18	20.11
Niederlahnstein ab	5.27	9.30	11.32		13.36	15.29	16.53	18.29	20.22
Bad Ems ab	5.49	9.44	11.46		13.55	15.48	17.12	18.48	20.41
Nassau (Lahn) ab	6.02	X 9.54	11.55		14.06	15.59	17.23	19.00	20.53
Limburg (Lahn) ab	6.32	10.04	12.03		14.30	16.23	17.47	19.24	21.17
Wellburg ab	7.34	10.51	12.23		14.57	16.50	18.14	19.51	21.44
Wetzlar ab	7.56	11.11	12.43		15.17	17.10	18.34	20.11	22.04
Gießen ab	8.08	11.24	12.53		15.31	17.24	18.48	20.25	22.18
Marburg (Lahn) ab	8.36	12.03	13.04		15.42	17.35	19.00	20.77	22.30
Kassel Hbf. 14 an	10.08	13.35	14.08		16.08	18.01	19.25	21.02	22.55
b nach Köln, an 21.39 (siehe 15a) a nach Westerland (Sytt) (siehe 14) f nach Münster (Westf) (siehe 5b)									
♠ F nur 1. Kl.									



Begegnung zwischen Bullay und Pünderich, 1959: Den nur zwei Hobbytrain-Wagen langen D 228 zieht eine 38.10; der VT 95 kommt aus Pünderich (Tfz von GFN). Foto: MK

Reihungsplan des E 826. Der Aüm statt des in so kurzen Zügen eher üblichen ABüm dürfte den zahlreichen Montan-Geschäftsreisenden dieser Relation und Zeit geschuldet sein ...

Züge optisch länger erscheinen lassen. Wenn Martin dann noch ein Modellfoto beisteuert ... In zehn Tagen kommen die Reinzeichnungen! Gruß Thomas

Hallo Thomas, sollten nicht vor zehn Tagen die Reinzeichnungen eintreffen? Martin druckt sonst unsere lausigen Vorab-Skizzen – also mach hinne! Gruß Michael

D 228 Montan-Express									
1. 2. Süd	Koblenz (8.50)–Trier–(Igel–) Wasserbillig (10.31/32)–Luxembourg (11.08)								
1953	• 103% 200 t ♀ Koblenz–Trier								
nicht 25.—26. XII.									
1) Büm	71	Koblenz–Luxembourg			227	227	Mz	3155	984
2) Aüm	70	" "			"	"	"	"	"
*) Abt Nr 2 = Dst									
*) Abt Nr 9 Zoll Trier–Wasserbillig									

Die kurzen Schnellzüge an der Mosel: Zwei Altbau-A der Gruppe 35 bilden 1956 den F 129.

F129 Saarbrücken (8.00)–Serrig (9.03/04)–Trier–Koblenz (11.06)									
1. Süd	•	200 t	88%						
A	50	Saarbrücken–Koblenz		130	130	Mz	3159	825	
A	51	" "		"	"	"	"	"	"

Ein paar Schritte zurück und der Fotograf hätte 1958 in Koblenz den kompletten D 228 aus AB (Gruppe 35) und B (Gruppe 29) aufs Bild bekommen. Zuglok ist mit 38 2088 des Bw Trier auch hier das Mädchen für alles, die preußische P 8. Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold





Abzweig im hessischen Hofheim

Nibelungen-Nachbau

Die geografische Lage ihres Heimatortes Biblis veranlasste die „Eisenbahnfreunde Biblis und Umgebung“ sich ein höchst anspruchsvolles und ebenso klangvolles Vorbild auszusuchen. Im vielbefahrenen Nord-Süd-Korridor zwischen Frankfurt am Main und Mainz einerseits und Mannheim/Ludwigshafen andererseits zweigt eine beschauliche Stichbahn Richtung Bergstraße ab. Sie hatte schon bessere Tage gesehen, lohnt sich aber gleichwohl als Nachbauprojekt. Horst Meier berichtet.

Der im Jahre 1989 gegründete Verein „Eisenbahnfreunde Biblis und Umgebung“ beschloss schon sehr früh, Vorbilder aus der näheren Umgebung nachzubauen. Nachdem Anfang der Neunzigerjahre auch Räume von der Stadt zur Verfügung gestellt worden waren, setzte man die Pläne in die Tat um und baute in Segmenttechnik zunächst die Bahnhöfe Groß-Rohrheim und den fiktiven Bahnhof Holzhausen sowie eine Vielzahl zusätzlicher Landschafts-Segmente. So entstand bald als Zentrum ein Streckenoval, das nach und nach zur Erhöhung eines abwechslungsreichen Fahrbetriebes erweitert werden sollte.

Um diesen zu sichern, wurde die Ver-

einanlage alsbald noch um einen 10-gleisigen Rangier- und Abstellbahnhof ergänzt. Gleislängen von über 7 m erlaubten eine Doppelbelegung. Ein abwechslungsreicher Fahrbetrieb durch alle Epochen stieß bei den Besuchern der ersten öffentlichen Ausstellungen auf breite Zustimmung. Zunächst war die seinerzeitige Vereinsanlage aber in der Hauptsache auf Ausstellungsbetrieb ausgerichtet, die Kurvensegmente auch noch etwas gedrängter.

Der Rangierbahnhof wurde ab 1993 mit der eingleisigen Strecke der Vereinsanlage sowohl nach Groß-Rohrheim wie auch nach Holzhausen (Freilance) verbunden. Eine doppelte Gleisverbindung (Hosenträger) in der Ein-

fahrt ermöglichte Ein- und Ausfahrten aus jedem Gleis in jede Richtung, so dass aus dem Kreisverkehr ein vorbildgerechter Betrieb von A über Holzhausen und Groß-Rohrheim nach B und umgekehrt möglich wurde. Die eingleisige Strecke konzentrierte alle Kreuzungen und Überholungen auf diese Bahnhöfe und führte zu vielen spannenden Fahrplan-Betriebsstunden.

In 1994 wurde die Anlage um ein Bw mit Drehscheibe und 16-ständigem Ringlokschuppen ergänzt. Dazu gehören auch eine Grobbekohlungsanlage und eine Diesellokhalle. Das Bw trug wesentlich zu einem abwechslungsreichen Bahnbetrieb bei und war der Blickfang während der Ausstellungen. Längst war die Anlage auf eine Größe angewachsen, die einen vollständigen Betrieb nur während Ausstellungen in größeren Hallen zuließ. In 1995 verband man sich freundschaftlich mit den Eisenbahnfreunden Bensheim, die eine thematische Ergänzung zur vorhandenen Anlage erstellten. Für Ausstellungen in Bensheim mussten jedoch Extra-Anlagenteile gebaut werden, die nur dort zum Einsatz kamen.

Spätestens jetzt stellte sich die Segmentbauweise als die weniger gute Entscheidung heraus. Für den zur Verfügung gestellten Raum hatte die Vereinsanlage nicht die richtigen Abmessungen. Es wurden zusätzliche Segmente benötigt, die teilweise nur für diese eine

Präsentation verwendet werden konnten.

Auch bei den eigenen Tagen der Modellbahn führte jede Umgestaltung der Anlage zur Erstellung neuer Segmente, von denen einige leider nur ein- bis zweimal zum Einsatz kamen. Außerdem war man immer auf die technische Fertigstellung aller Segmente angewiesen, denn auf keines konnte verzichtet werden, keines war durch ein anderes Teilstück ersetzbar.

Leihgabe

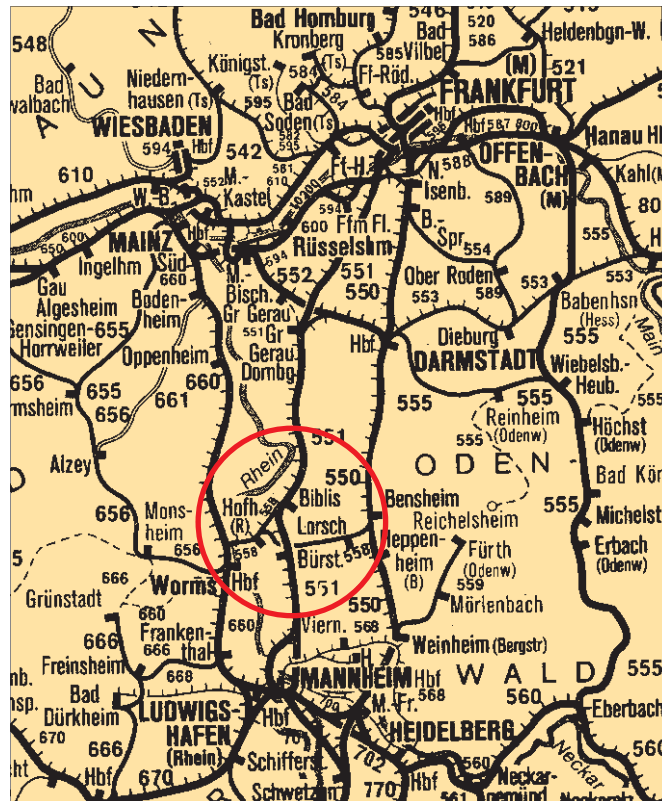
Eine Privatperson stellte dem Verein im November 1995 den Bahnhof Hofheim/Ried – aufgebaut auf vier Standardsegmenten mit einer Länge von ca. 4,80 m – dauerhaft zur Verfügung. In Verbindung mit dem großen Abstellbahnhof war jetzt eine zweigleisige Hauptstrecke denkbar. Im Hinblick auf einen verstärkten Ausstellungsbetrieb fiel die Entscheidung zugunsten der zweigleisigen Hauptstrecke mit eingleisiger Nebenstrecke, der Grundkern der heutigen Anlagenform war geboren.

Das zweigleisige Oval hatte eine Ausdehnung von ca. 6 x 13 m. Für diese Hauptstrecke wurde ein Teil der Nibelungenbahn – Hofheim bis Worms-Brücke – realisiert. Analog dem Vorbild zweigt die eingleisige Strecke in Hofheim ab. Eine mehr als 40 m lange eingleisige Nebenbahn mit drei Bahnhöfen endet in Groß-Rohrheim. Zum Umsetzen und Behandeln der Lokomotiven wurde im Gegensatz zum Vorbild ein kleines Bw am Streckenende angehängt.

Während die Hauptstrecke dauernd mit ICEs, Fernzügen und Durchgangsgüterzügen belegt war, konnte auf der Nebenbahn ein eher beschaulicher Betrieb mit vielen Rangieraufgaben gezeigt werden.

Im November 1999 bestand der Verein seit 10 Jahren. Anlässlich dieses Jubiläums nahm die H0-Modellbahnanlage fast die ganze Turnhalle ein. Zentrum war wiederum die doppelgleisige Hauptstrecke mit zehngleisigem Abstellbahnhof auf der einen und dem Vorbildbahnhof Hofheim (Ried) auf der gegenüberliegenden Seite. Dort zweigt die Nibelungenbahn über Bürstadt nach Bensheim (Bergstraße) ab.

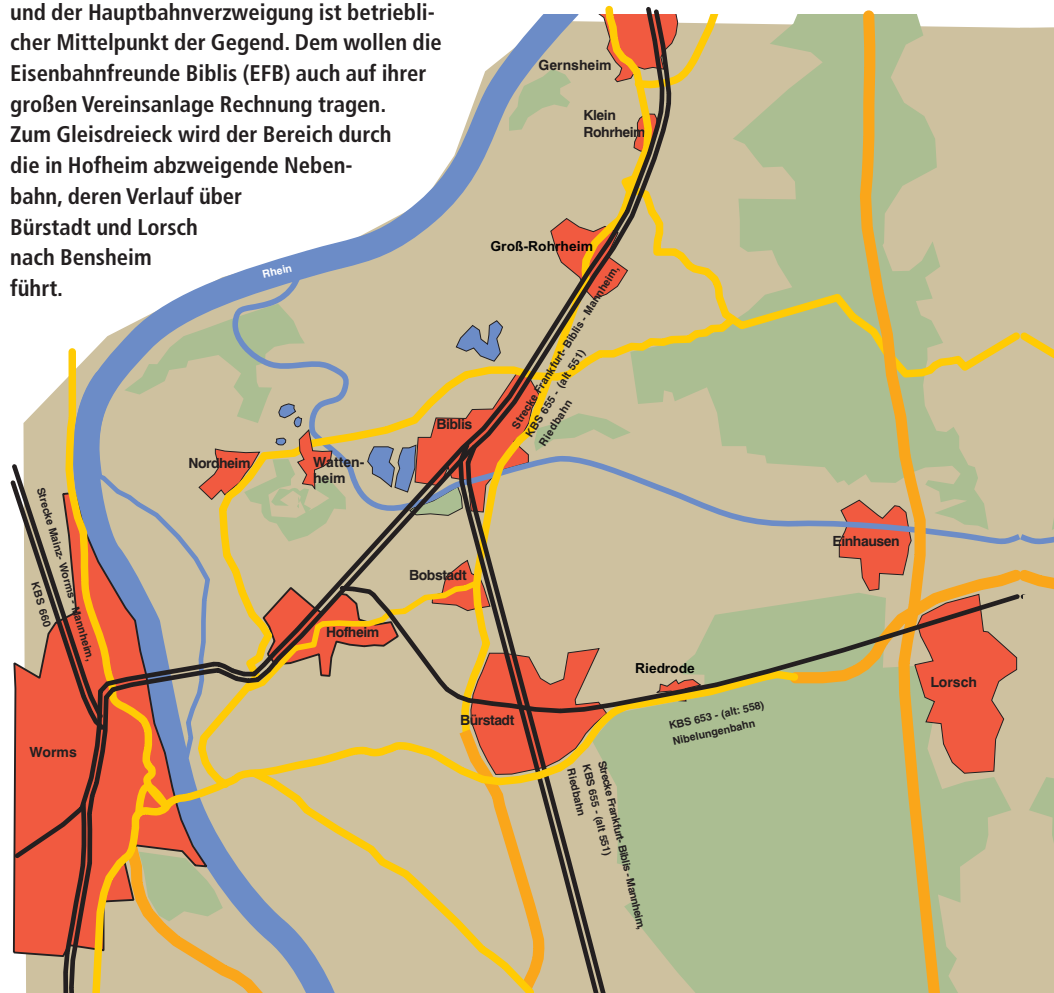
Viele charakteristische Streckenabschnitte sind dem Vorbild nachempfunden. Natürlich führt die Strecke auch im Modell über den Turmbahnhof Bürstadt (Kreuzung der Nibelungenbahn mit der



Mitten im Korridor der deutschen Nord-Süd-Magistralen liegt das Vorbildthema, das sich die Eisenbahnfreunde Biblis ausgesucht haben: An der KBS 655, der Strecke Frankfurt-Mannheim, auch als Riedbahn bezeichnet, zweigt im Bahnhof Hofheim die eingleisige Nibelungenbahn Richtung Bensheim und Bergstraße ab.

Unten: Die Karte verdeutlicht noch einmal im größeren Maßstab die Lage der Strecken und Orte zueinander. Dabei wird die verkehrsreiche Betriebssituation deutlich. Besonders der Bahnhof Biblis mit seinen umfangreichen Gleisanlagen und der Hauptbahnverzweigung ist betrieblicher Mittelpunkt der Gegend. Dem wollen die Eisenbahnfreunde Biblis (EFB) auch auf ihrer großen Vereinsanlage Rechnung tragen.

Zum Gleisdreieck wird der Bereich durch die in Hofheim abzweigende Nebenbahn, deren Verlauf über Bürstadt und Lorsch nach Bensheim führt.

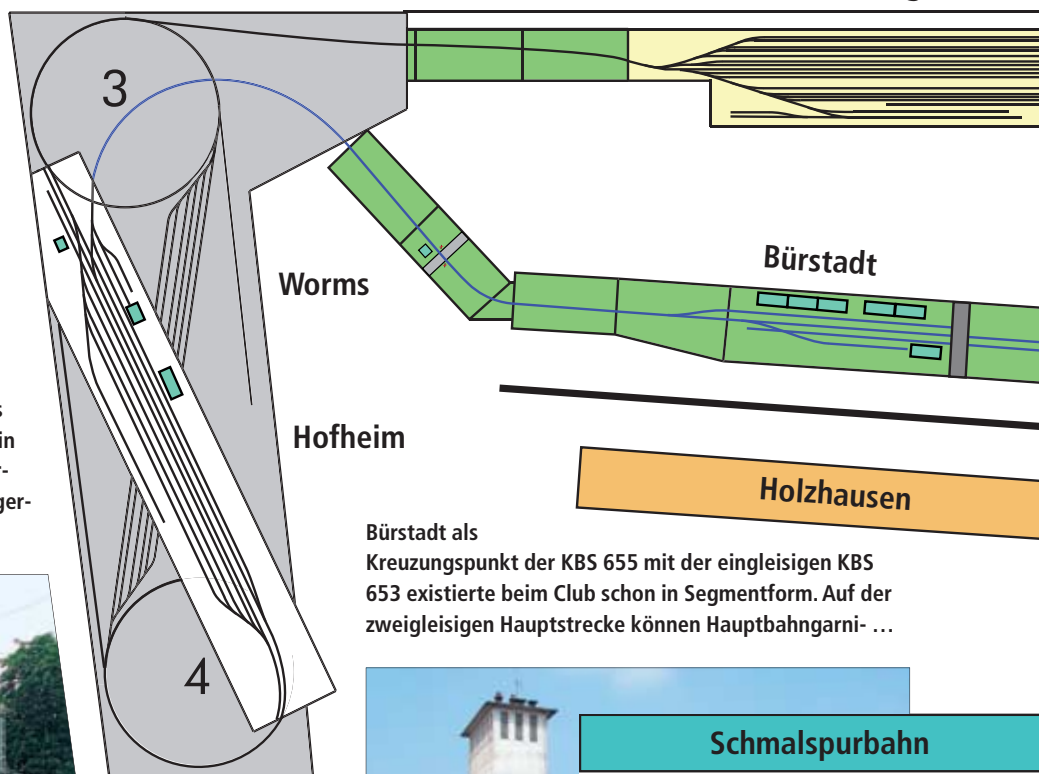




Unten: Der heute unscheinbar wirkende Bahnhof Hofheim hatte mit seinen einst 13 Gleisen nicht nur als Abzweigbahnhof, sondern auch als strategische Station eine Bedeutung, weil hier in Kriegszeiten die Aufstellung von Güterzügen erfolgte, wenn Worms oder Mannheim unter Fliegerbeschuss lagen.



Links: Zumindest im Vorbild hat der Bahnhof Worms ein Gesicht, auf der Anlage bildet „Worms“ nur die Bezeichnung für den linken Schattenbahnhof (unten), der auch Ausgangspunkt der Nibelungenbahn ist. Er liegt auf der unteren Schattenbahnhofsebene und führt wie ein „Hundeknochen“ zurück nach Hofheim. Eine pfiffige Idee: Vor dem Schattenbahnhof liegt ein gesondertes, gerades Gleis, an das Zugaufbewahrungsboxen von Trainsafe direkt angeschlossen werden können. So erfolgen schnelle Wechsel ganzer Zuggarnituren.



Bürstadt als Kreuzungspunkt der KBS 655 mit der eingleisigen KBS 653 existierte beim Club schon in Segmentform. Auf der zweigleisigen Hauptstrecke können Hauptbahngarni- ...



Riedbahn Mannheim–Frankfurt), die Haltepunkte Riedrode und Lorscher Wald sowie den Bahnhof Lorsch über die Siemenskurve nach Bensheim.

Den Abschnitt ab Riedrode hatten die Eisenbahnfreunde Bensheim aufgebaut. Es war das erste Mal, dass die beiden Vereine eine gemeinsame Anlage zusammenstellten und betrieben. Anlässlich des Zusammentreffens der beiden Gleise von Ost und West wurde in einer kleinen Feier der „goldene Nagel der Nibelungenbahn“ eingeschlagen.

Dann kam im April 2001 das, was Modellbahnvereine am meisten fürchten: nicht die Flucht des Kassierers mit der prall gefüllten Kasse, nein, die überraschende Kündigung der Vereinsräume. Die Gemeinde Biblis benötigte die

alten Schulräume nun selbst, denn die von der hessischen Landesregierung beschlossene Schulkindbetreuung erforderte zusätzliche Klassenzimmer, der Verein stand auf der Straße. Bis Ende Juni musste der Saal geräumt werden. Der gerade begonnene Aufbau der neuen Vereinsanlage wurde abgebrochen. Die Suche nach einem neuen Quartier begann.

Bereits zwei Monate nach der Kündigung konnte im Juni 2001 ein geeigneter Vereinsraum – ein Lagerraum, der auch als Kino diente – gefunden werden. Die private Anmietung brachte aber erhebliche Mehrkosten für Miete und Nebenkosten mit sich. Die Renovierungsarbeiten begannen im Juli 2001 und dauerten bis September 2002.

Neuplanung

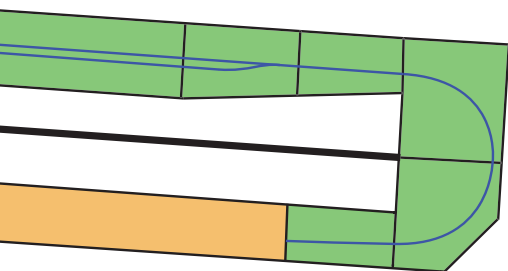
Im Jahr 2003 wurde dann die Planung der Vereinsanlage überdacht und unter Verwendung der bisherigen Standards die Clubanlage neu erstellt. Es wurden vier Entwürfe erarbeitet, die aber alle auch wieder das heimatbezogene Hauptthema beinhalteten: Eisenbahn im Südhessischen Ried. Herzstück sollte der Bahnhof Biblis sein, von dem die Strecken über die Bahnhöfe Groß-Rohrheim in Norden, Bürstadt im Süden und Hofheim im Westen verlaufen. Und natürlich sollte auch die Nibelungenbahn (Worms–Bürstadt–Bensheim) eingebaut werden.

Erst im April 2004 mündeten die Überlegungen in einem umsetzbaren Konzept, das für den Neu- bzw. Weiter-



Einzig der Bahnhof Biblis erinnert mit seinen Gleisanlagen und den Zugstopps noch etwas an die Glanzzeit vergangener Tage. Der Nachbau im Modell wird noch etwas dauern, bis dahin dient der ehemalige Rangierbahnhof des Clubs als Platzhalter. Die Übergänge zum Restteil der Vereinsanlage werden mit anderen, vorhandenen Streckensegmenten überbrückt. Eine Verbindung zum Kreuzungsbahnhof Bürstadt ist bereits in der Planung, wodurch die betrieblichen Möglichkeiten stark erweitert werden.

Rangierbahnhof – Neubau geplant)



... turen verkehren, sobald eine Verbindung zum zukünftigen Bahnhof Biblis gebaut ist.



Unten: Groß-Rohrheim hat seine Bedeutung fast ebenso verloren wie Hofheim. Einst Durchfahrtsbahnhof für hochwertige Fernzüge, halten dort heute nur noch RE-Züge und S-Bahnen. Die früher umfangreichen Gleisanlagen sind ebenso verschwunden, wie der mehrgleisige Bahnübergang, der durch eine aufwendige Unterführung ersetzt wurde.



Zeichnungen: Horst und Michael Meier (nach Clubvorlagen)

(„Holzhausen“ ist ein auf mehreren, kleinen Segmenten durchgestalteter Endbahnhof ohne konkretes Vorbild, der betrieblich den Rest der Strecke über Lorsch nach Bensberg ersetzt. Die Schmalspurbahn ist eine eigenständige Anlage ohne Anbindung an die sonstige Anlage.)

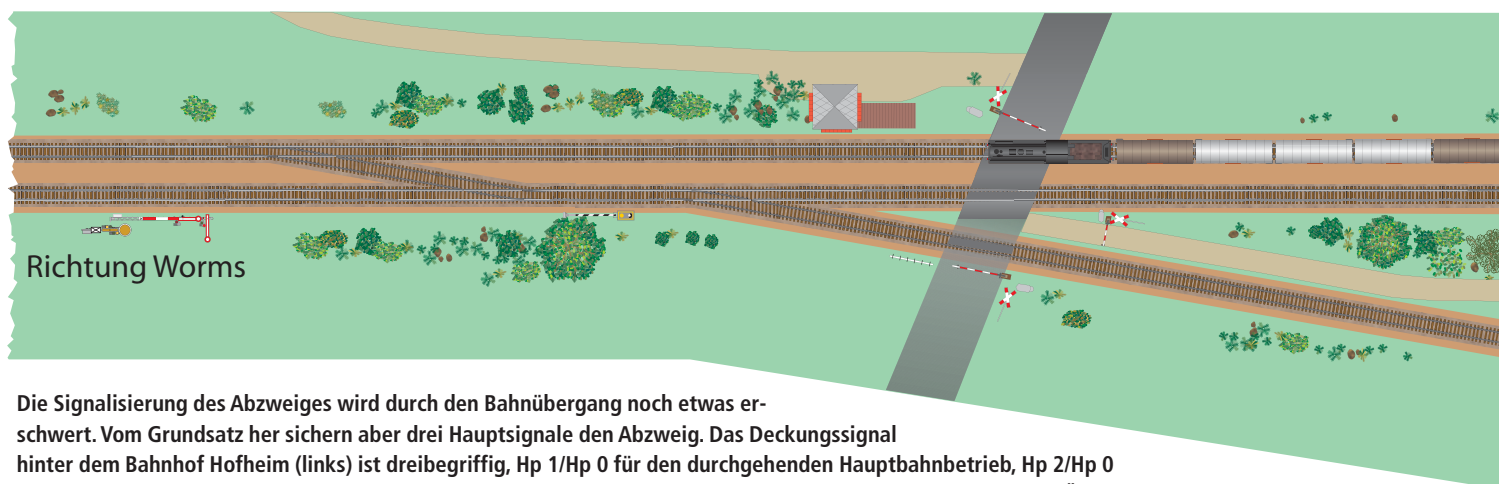
bau bestimmte Grundsätze festlegte. Die Entwürfe mussten eine Reihe von Grundregeln einhalten, damit später daraus eine sinnvolle und interessante Betriebsanlage werden konnte. Im Rahmen eines fast kompletten Neubaus von Strecken, Gleiswendeln und Schattenbahnhöfen sowie eines geeigneten Unterbaus gab es fünf Grundforderungen:

1. Nachbau der Eisenbahn im südhessischen Ried (Groß-Rohrheim, Biblis, Hofheim, ev. Bobstadt, Bürstadt, ev. Lorsch), d.h., sinnvolle Verbindung der Bahnhöfe mit den vorbildrichtigen Strecken. Nicht verzichtet werden sollte auf den Bahnhof Biblis. Er musste neu gebaut werden und sollte als Herzstück der neuen Anlage und Mittelpunkt der Eisenbahn im südhessischen Ried das neue Kern-

stück der Anlage werden. Er wird als nächste Neubaustelle in Angriff genommen werden.

2. Bisher nicht vorhanden waren Schattenbahnhöfe, die aber für einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb unverzichtbar sind. Da Schattenbahnhöfe oft unter anderen Anlagenteilen „versteckt“ werden, sollte der Höhenunterschied mit Gleiswendeln gelöst werden. Die Verwendung vorhandener Anlagenteile sollte dabei auch weiterhin Vorrang haben.
3. Während der Bauzeit musste die bestehende Vereinsanlage für den Fahrbetrieb nutzbar bleiben.
4. Das Vorhaben, neue Bahnhöfe und Streckenteile für Gleich- und Wechselstrom auszubauen, wurde nicht realisiert. Die Bibliser Eisenbahn-

freunde wollten Gleichstromer bleiben. So sollte die Forderung, alle Radsätze (von NEM bis RP-25) und alle Kupplungen (von Standardbügel über Kurzkupplungen der verschiedenen Fabrikate bis Kadee) verwenden zu können, höheren Stellenwert haben, als die Verwendung von Märklin-K-Gleisen. Es war klar: Alle denkbaren wechselstromkompatiblen Lösungen würden einen sehr hohen Aufwand bei Umbauten oder Änderungen und zusätzlicher Elektrotechnik bedeuten. Außerdem würden sich – abhängig vom verwendeten Gleismaterial (Märklin, Peco, Piko, Tillig und Erbert oder Eigenbau des Mittelleiters) – die Gleiskosten für wechselstromkompatibles Gleismaterial um den Faktor 1,5 bis



Richtung Worms

Die Signalisierung des Abzweiges wird durch den Bahnübergang noch etwas erschwert. Vom Grundsatz her sichern aber drei Hauptsignale den Abzweig. Das Deckungssignal hinter dem Bahnhof Hofheim (links) ist dreibegriffig, Hp 1/Hp 0 für den durchgehenden Hauptbahnbetrieb, Hp 2/Hp 0 für den abzweigenden Nebenbahnbetrieb. Das rechte Deckungssignal (von Biblis) benötigt wegen der geraden Überführung der Weiche nur die zwei Begriffe Hp1/Hp 0. Das die Einfahrt vom Abzweig der Nebenbahn her sichernde Signal gibt seinen Zügen mit Hp 2 freie Fahrt.

Am Abzweig der Nibelungenbahn befindet sich eine Abzweigstelle, die gleichzeitig auch noch den beschränkten BÜ absichert. Das Blinklichtüberwachungssignal sichert einen kommenden BÜ mit Andreaskreuzen, der ein Stück weit hinter der Kurve liegt. Der freie Platz zwischen dem linken Hauptbahngleis und der Abzweigstelle wurde früher von zwei weiteren Gleisen eingenommen.

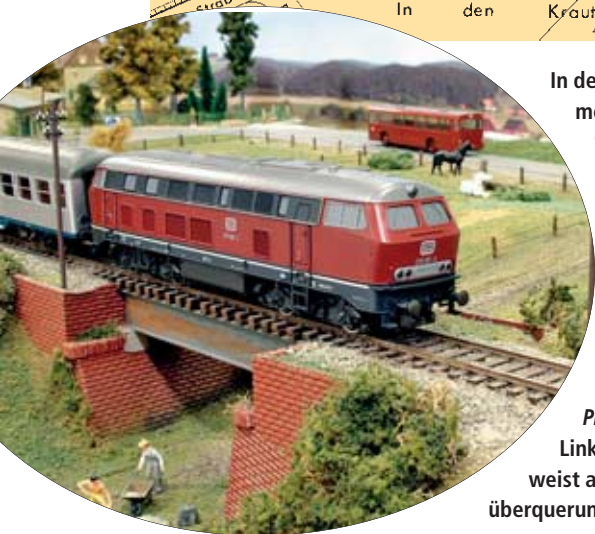
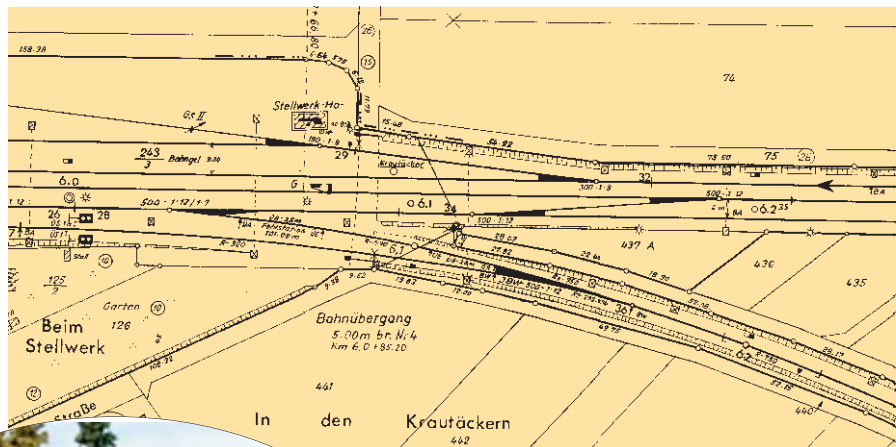


3 erhöhen. Zudem hatte der Verein nicht genügend Wechselstrom-Anhänger, damit sich Kosten und Aufwand gelohnt hätten. Zumindest sollte das vorhandene Wagenmaterial durch den Einbau von Gleichstromachsen weiterhin verwendbar bleiben.

5. Ausreichende Fahrzeit zwischen den Bahnhöfen (2 bis 3 Minuten bei normaler Geschwindigkeit, Streckenverlängerung oder automatischer Zwischenhalt) musste gegeben sein. Es sollte nicht sein, dass die Lok eines Zuges, der gerade durch Biblis gefahren war, bereits in Hofheim ist, während der letzte Wagen noch über die Weichenstraße in Biblis rollt.

Außerdem sollte noch mehr Wert auf die Vermeidung kleiner Kurvenradien gelegt werden. Daher sollten Radien nicht unter 1 m liegen, wo es möglich war, sollte man deutlich darüber gehen. Auch die notwendigen Steigungen durften nicht größer als 1,5 % auf Hauptstrecken bzw. 2,5 % auf Nebenstrecken ausfallen.

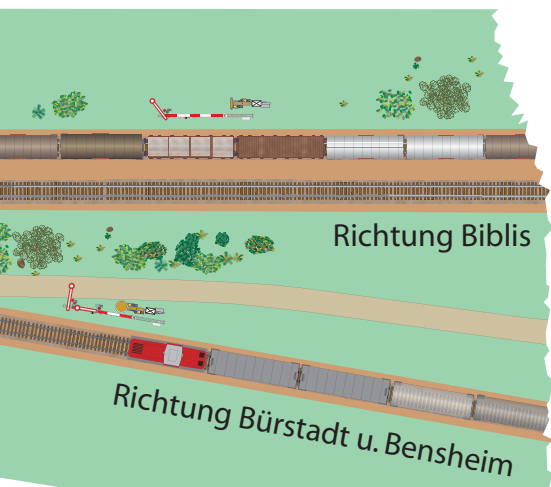
Leider vorerst nicht realisiert werden konnte der Plan, auf der neuen Anlage die Hauptstrecke Biblis–Bürstadt nachzubauen. Der Grund liegt in der Streckengeometrie im südhessischen Ried: Beim Vorbild kann das Dreieck zwischen den Bahnhöfen Biblis, Hofheim und Bürstadt über Bahnübergänge erreicht werden. Dies ist bei einer Modellbahn so nicht möglich. Die Lösung mit Brücke oder Tunnel zum Erreichen des „Innenraumes“ wäre zwar den Eisenbahnfreunden zumutbar, nicht aber Besuchern im Rahmen von „Tagen der offenen Tür“. Daher bleibt zunächst für diesen Teil der Magistralen nur die angedeutete Überquerung der Nibelungenbahn im Bahnhof Bürstadt. Doch ist



In den Sechzigerjahren hatte Hofheim nicht nur mehr Bahnhofsgleise, auch die Ausfahrt gestaltete sich mit einer hinter dem BÜ liegenden Weiche, zwei Gleisen und einem Ziehgleis auf der Hauptstrecke viel betriebsintensiver. Diesen Zustand bildeten die EFB im Modell nach. Die Signalisierung ist durch die damals zusätzliche Einmündung der nördlichen Gütergleise weitaus komplexer, da diese durch das gekoppelte Hauptsignal „G“ zusätzlich gedeckt werden musste.

Plan: Sammlung Eisenbahnfreunde Biblis

Links: Die Strecke von Hofheim nach Bensheim weist auch viele kleine Brücken auf, sei es bei Bachüberquerungen oder für Feldwege, wie hier nachgestellt.



beim Bau von Wendel 3 diese Option schon vorgesehen und eine Streckenführung bereits trassiert.

Noch ein Tiefschlag

Ende 2006 wurde der Bahnhof Hofheim, der sich in Privatbesitz befand, wieder dem Eigentümer zurückgegeben. Da dieser Bahnhof bis zu diesem Zeitpunkt an zentraler Stelle in der Club-Anlage eingebaut war, war dies nun also ein günstiger Zeitpunkt, um alle vorhandenen Bahnhöfe an die im Plan vom April 2003 vorgesehenen Stellen zu verschieben und damit gleichzeitig Platz zu schaffen für alle Neubauprojekte der nächsten zwei bis drei Jahre. Der Bahnhof Bürrstadt wurde nun in Raummitte verschoben. Der im Anlagenentwurf vom April 2004 als „variabler Bereich“ bezeichnete Teil wurde mit der Schmalspuranlage und dem Bahnhof Holzhausen gefüllt.

Die Rückgabe der alten „Hofheim-Segmente“ war aber auch die Chance für einen großzügigeren Neubeginn. Somit wurde nun begonnen, den Bahnhof Hofheim neu zu bauen. Rechtzeitig zu den Modellbahntagen 2007 konnte der Bahnhof so weit fertiggestellt werden, dass durchgehender Zugbetrieb von Biblis (Interimslösung mit dem alten Rangierbahnhof) bis in den Schattenbahnhof „Worms“ möglich ist. Auch der Abzweig der Nebens Strecke nach Holzhausen via Bürrstadt ist bereits funktionsfähig.

Der Auf- und Ausbau der neuen Vereinsanlage erfolgt in Schritten, die durch die verfügbare Arbeitskapazität bestimmt werden. Insbesondere auch die teilweise in die Jahre gekommene Landschaftsgestaltung wird derzeit schon mit zeitgemäßen Landschafts-



Charakteristisch für Bürrstadt sind die Gebäude des dortigen Landhandels mit dem hohen Siloturm. Hier hat sich außer hässlichen Graffiti über die Jahre hin nichts geändert, was einen Epochenwechsel durchaus begünstigt. Nach der typischen Epoche-III/IV-Szene sind im neuzeitlicheren Arrangement nur die Straßen- und Schienenfahrzeuge auszutauschen, um dem Vorbildfoto auf Seite 70 nahezukommen.

Unten: Der BÜ in Bürrstadt nebst Umgebung gleicht dem Modellfoto heute allerdings nicht mehr ...





Auf der Hauptstrecke bei Groß-Rohrheim schleppt eine V 200 einen Rheingold als Umleitung über die seinerzeit noch nicht elektrifizierte Strecke.

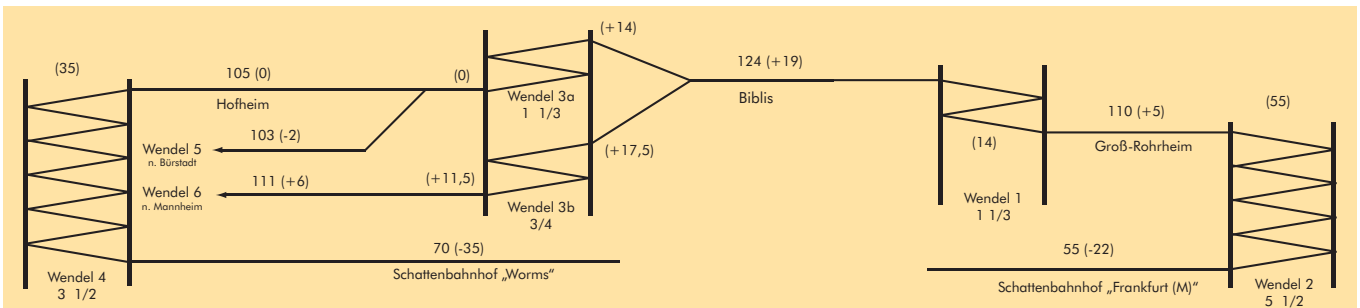
Nebenbahnromantik pur: Ein Schaden an den Porzellanisolatoren (bitte nachsprechen!) beschäftigt die beiden Gleisarbeiter.

Unten: Die Höhenangaben der Anlage in cm. In Klammer sind die Differenzen zu Normalnull der Anlage (105 cm) genannt.

materialien wie hohem Gras usw. von Heki oder Noch aufgearbeitet. Zu allen Zeiten ist dennoch Fahrbetrieb auf der alten bzw. auf ersten Teilen der neuen Anlage möglich. Außer den bereits existierenden Bahnhöfen Groß-Rohrheim, Hofheim und Bürstadt können eine Menge vorhandener Elemente integriert werden, sodass nicht alles neu aufgebaut werden muss. Hier und da sind selbstverständlich kleinere Anpassungen notwendig.

Fahrplanbetrieb

Trotz des Neu- und Umbaus der Vereinsanlage bleiben wie erwähnt die Fahrtage für Vereinsmitglieder und Gäste erhalten. Ein Fahrplanbetrieb findet einmal im Monat an einem Vereinsabend statt. Dabei wird mit nach DB-Konzept selbstgestellten Fahrplänen ein interessanter Betrieb abge-





wickelt. Um die Pläne so realistisch wie möglich zu gestalten, wurde die Länge der Strecken mit einem Messwagen ermittelt und die verkürzten Werte in das Fahrplanprogramm übernommen. Zusätzliche Fahrpausen in den Wendeln nähern den Ablauf des Fahrbetriebs stark an das Vorbild an. Neben Personenverkehr werden auch selbst zusammengestellte Güterzüge eingesetzt und anhand von Wagenkarten mit Laufwegangaben in Biblis geteilt und von dort an die angeschlossenen Bahnhöfe Bürstadt, Groß-Rohrheim oder Hofheim übergeben.

Der Verein hat derzeit etwa 40 Mitglieder aus allen Altersgruppen. Für weitere Interessenten sei angemerkt, dass sich die EFB jeden Donnerstag ab 19 Uhr zum Vereinsabend in der Bürstädter Straße in Biblis und jeden ersten Sonntag im Monat von 10 bis 12 Uhr zu einem sogenannten Fahrsonntag treffen. Gäste sind zu diesen Terminen stets willkommen. Weitere Infos sind auf der Webseite www.efb-biblis.de zu finden.

In 2009 wird der Verein 20 Jahre alt, der Ausbau sicherlich ein großes Stück weiter sein. Die MIBA wird über den Hauptbahnteil und den hier noch nicht gezeigten Nebenbahnteil dann noch einmal ausführlich berichten.

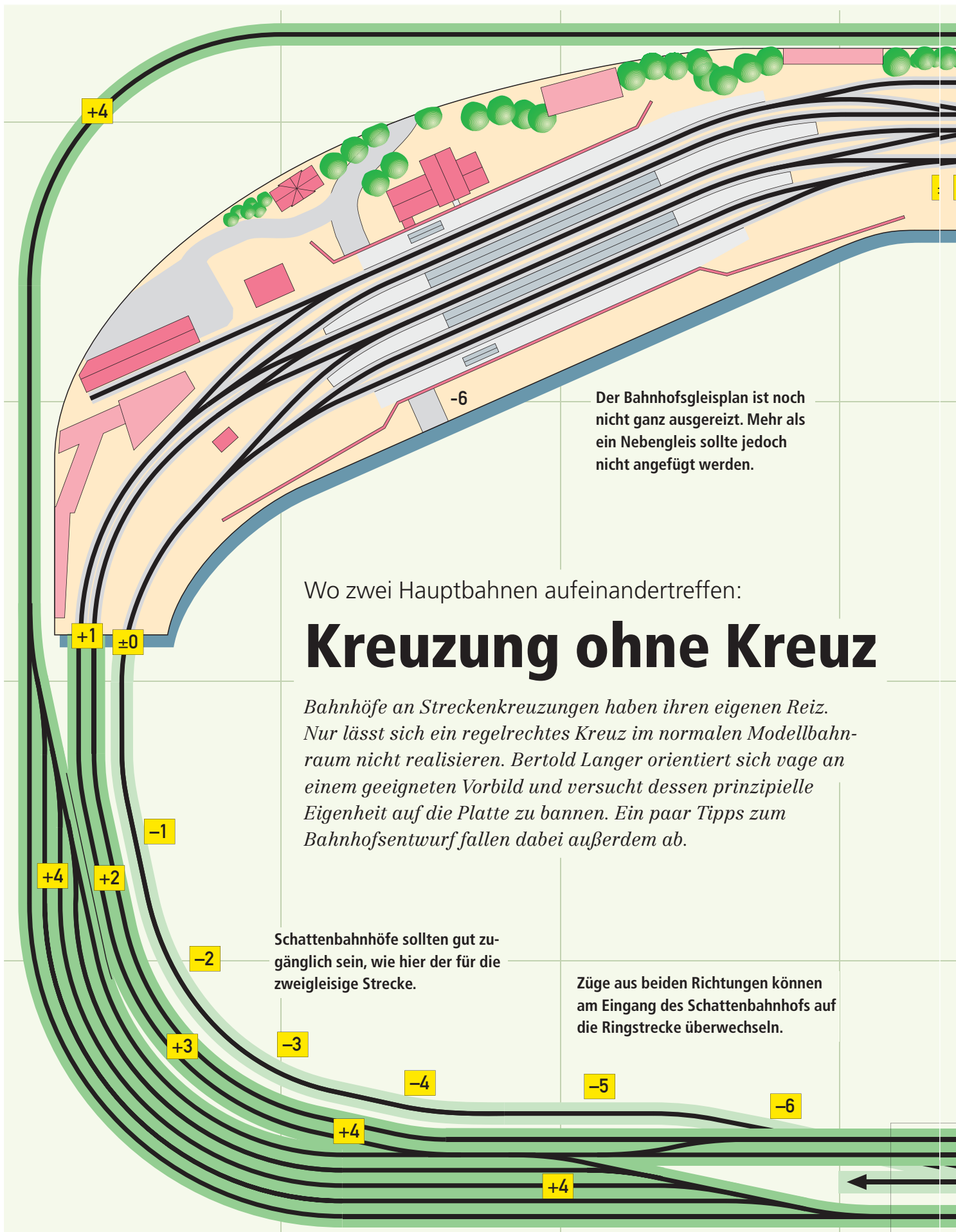
Horst Meier (nach Club-Angaben)

Die sog. „Sacksteinkurve“ kurz vor Bürstadt mit dem Einfahrsvorsignal (rechts) und der ländlichen Umgebung bot genug Platz für die Jagdszenen im hessischen Ried: ein Wildschwein wird über das Feld gejagt.

Fotos: Horst Meier

Eine weitere umgesetzte Vorbildszene ist dem unbeschränkten Bahnübergang zwischen Bobstadt und Hofheim (Zustand: Epoche III) auf der Strecke Hofheim–Bürstadt nachempfunden. Charakteristisch ist die typische Umgebung mit Äckern, Wiesen und Feldern. Und auch die vielen kleinen Bachdurchlässe findet man im Modell wieder.





Der Bahnhofsgleisplan ist noch nicht ganz ausgereizt. Mehr als ein Nebengleis sollte jedoch nicht angefügt werden.

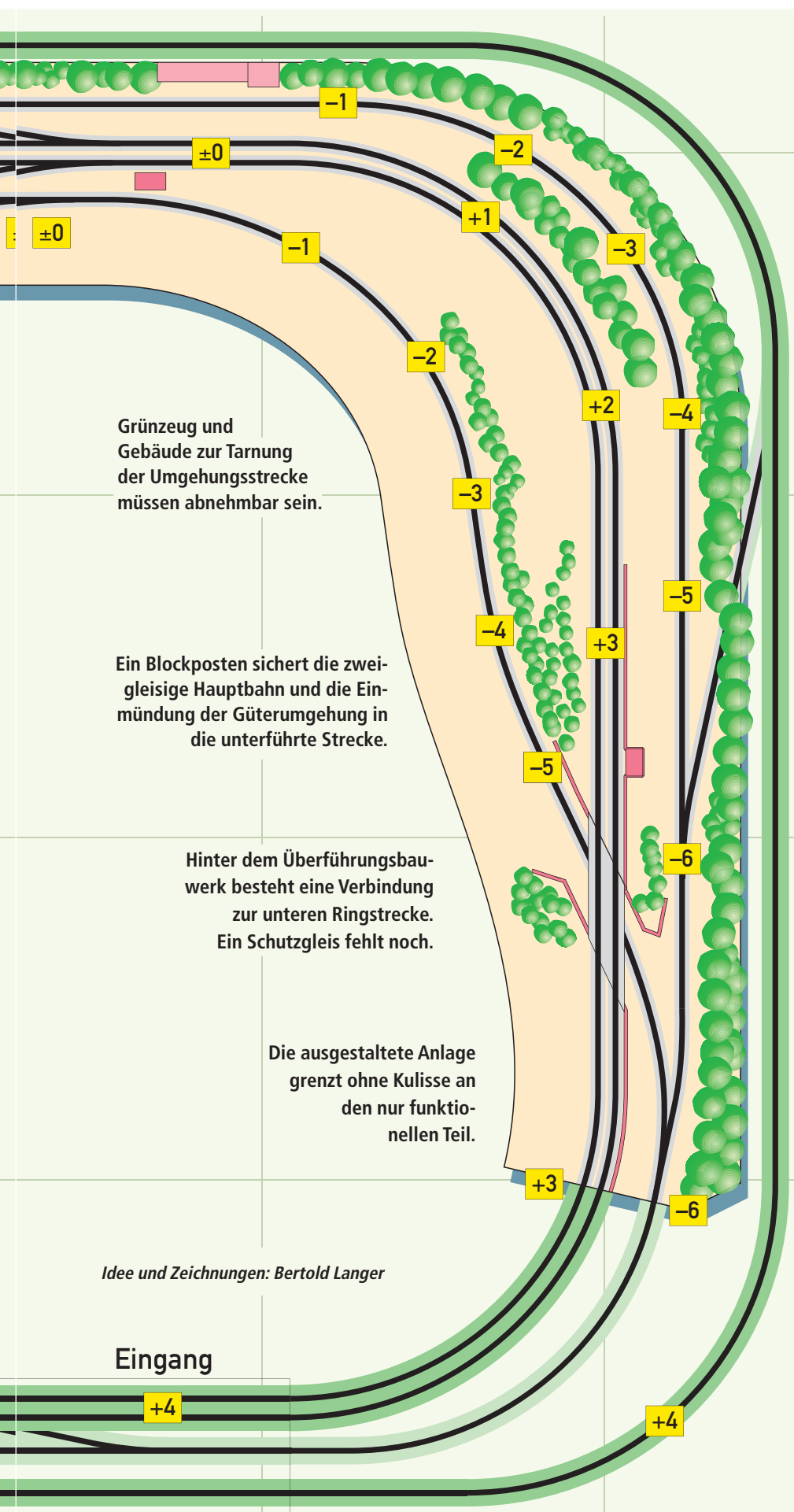
Wo zwei Hauptbahnen aufeinandertreffen:

Kreuzung ohne Kreuz

Bahnhöfe an Streckenkreuzungen haben ihren eigenen Reiz. Nur lässt sich ein regelrechtes Kreuz im normalen Modellbahnraum nicht realisieren. Bertold Langer orientiert sich vage an einem geeigneten Vorbild und versucht dessen prinzipielle Eigenheit auf die Platte zu bannen. Ein paar Tipps zum Bahnhofsentwurf fallen dabei außerdem ab.

Schattenbahnhöfe sollten gut zugänglich sein, wie hier der für die zweigleisige Strecke.

Züge aus beiden Richtungen können am Eingang des Schattenbahnhofs auf die Ringstrecke überwechseln.



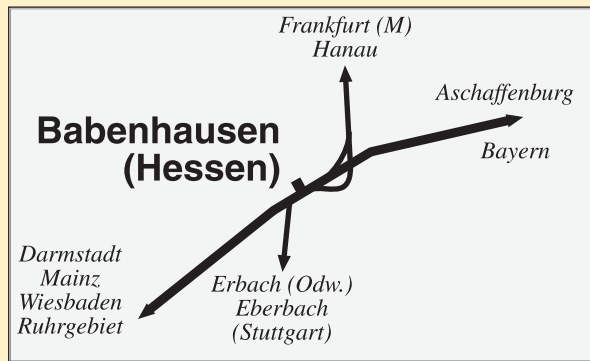
Es war ein hartes Stück Arbeit, den nebenstehenden Plan zu entwickeln. Ich habe in letzter Zeit viel von „maßstäblichen Weichen“ gehört und gelesen. Es soll Modellbahnkollegen geben, die ausschließlich auf maßstäblichen Radien und über maßstäbliche Weichenwinkel fahren. Und viele von ihnen setzen konsequenterweise Räder mit maßstäblichem Profil ein, denn ohne diese kann man Weichen mit maßstäblichen Schienenabständen beim Herzstück und bei den Radlenkern nicht befahren. Ich frage mich nur, wie groß die Modellbahnräume dieser Spezialisten sein müssen, denn jeder Winkelgrad weniger, jeder Dezimeter zusätzlich beim Radius treibt den Flächenbedarf derart in die Höhe, dass selbst ich als alter Anlagenplaner immer wieder staune.

Trotzdem habe ich den Versuch gewagt, ein recht kniffliges Thema mit relativ großen Radien und relativ flachwinkligen Weichen durchzuplanen. Als Behausung für die gedachte Anlage habe ich einen Raum von 5,60 x 4,40 m angenommen. Als Weichen verwende ich Tillig-EW3 mit immerhin 1350 mm Radius und einem Abzweigwinkel von 12°. Mein Mindestradius beträgt 900 mm, als Maximalneigung sind 3 % vorgesehen. Man sieht: das ist alles andere als maßstäblich, aber maßstäblicher als so manche existierende Modellbahnanlage.

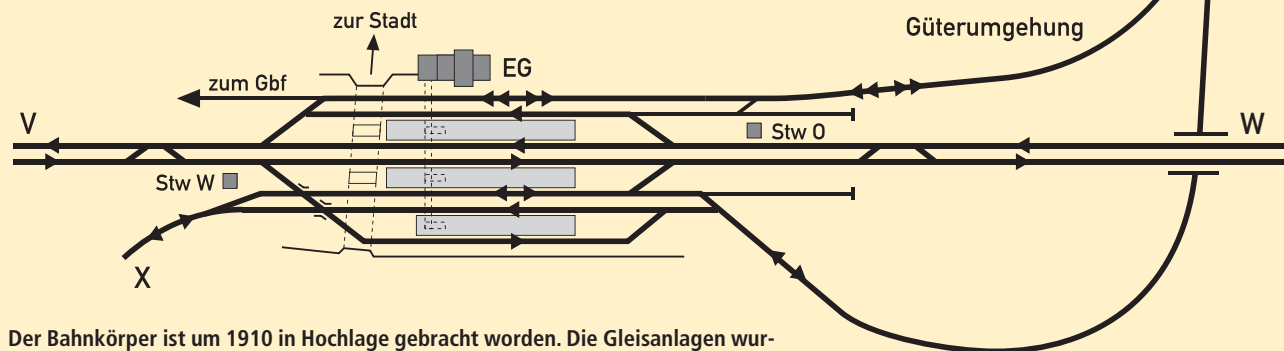
Die thematische Vorgabe

Mein Entwurf ist inspiriert vom Bahnhof Babenhausen (Hessen). Dort kreuzen einander die Strecken von Darmstadt nach Aschaffenburg sowie von Hanau nach Eberbach (Neckar). Die

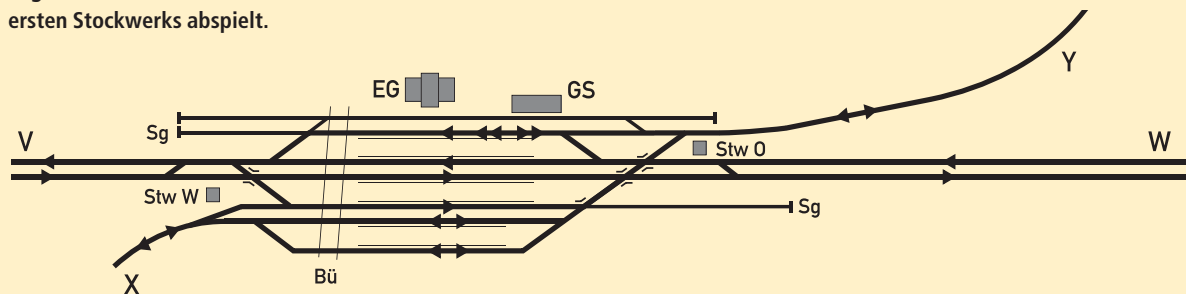
Links: Auch Modellbahner fahren gerne im Kreis herum. Wenn derselbe Zug aber zum wiederholten Mal aus derselben Richtung den Bahnhof durchfahren hat, hört der Modellbahn-Spaß auf. Deshalb gibt es die eingleisige Ringstrecke, die mit der doppelgleisigen Hauptstrecke verbunden ist. Die gleiche Vorgabe gilt für die eingleisige Strecke, die die zweigleisige im rechten Teil unterquert. Ihre Ringstrecke liegt deckungsgleich unter der ersten, ihr Schattenbahnhof befindet sich hinter der ausgestalteten Station (siehe den Untergrundplan auf S. 82). Gekreuzt wird hier mehr als genug, aber im ausgestalteten Teil der Anlage ist davon nichts zu spüren.



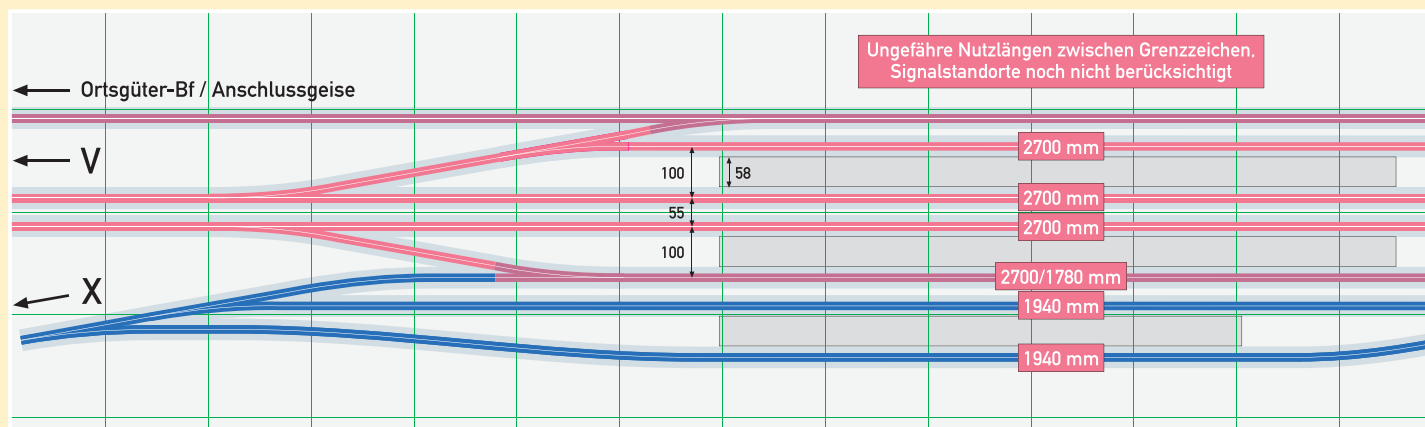
Mein Entwurf kann das gewisse Vorbild nicht leugnen. Es handelt sich um den Bahnhof Babenhausen (Hessen) zwischen Darmstadt und Aschaffenburg. Die zweigleisige seit 1960 elektrifizierte Strecke dient vor allem dem schweren Güterverkehr, die höchste Reisezugkategorie war hier der Wende-Eilzug (Wiesbaden/Mainz–Darmstadt–Aschaffenburg, Kopfmachen in Darmstadt). Auf der eingleisigen Nord-Süd-Strecke fuhren in den 1980ern sogar einige „Hecken-Schnellzüge“ (Frankfurt–Hanau–Eberbach–Stuttgart). Für Epoche III und IV ist Babenhausen ein interessantes Vorbild.



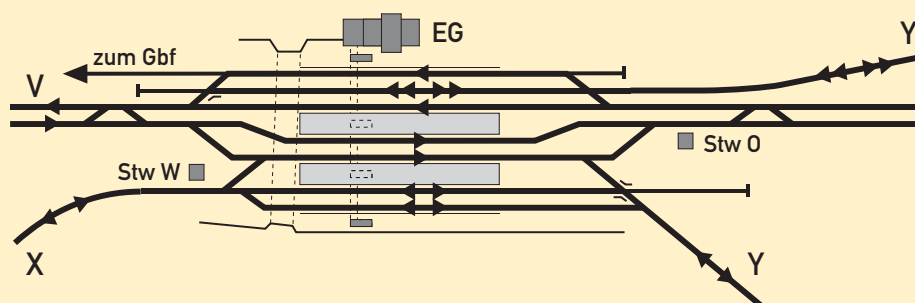
Der Bahnkörper ist um 1910 in Hochlage gebracht worden. Die Gleisanlagen wurden – zeittypisch – ausgebaut, was wohl nicht nur friedlichen Zwecken dienen sollte. Dies ist natürlich nicht der Babenhäuser Original-Spurplan, denn ich sehe das Vorbild immer schon mit dem reduzierenden Auge des Modellbahners. Das alte EG der Hessischen Ludwigsbahn ist heute noch erhalten, nur dass sich der Betrieb seit fast 100 Jahren in Höhe seines ersten Stockwerks abspielt.



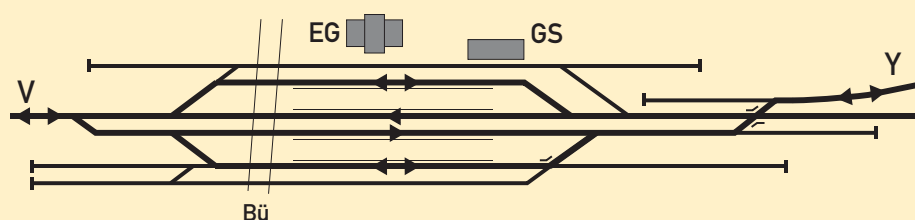
Vor dem Umbau könnte der Gleisplan so ausgesehen haben: Die eingleisige Strecke fädelt sich über eine Traverse mit drei Kreuzweichen aus. Durchgehende Züge auf der zweigleisigen Strecke mussten die Geschwindigkeit reduzieren, weil die „Engländer“ eben nicht mehr hergaben. Im Gegensatz hierzu sind die Kreuzweichen im oberen Spurplan aus den Doppelgleisen verbannt worden. Im „langsamen Teil“ des Bahnhofs stören sie nicht. Zwei Schutzgleise (Sg) sollen möglicherweise entlaufende Züge von X bzw. Y aufhalten.



Hier sind nur noch zwei überdachte Bahnsteige eingeplant, es bleibt aber bei sieben Bahnhofsgleisen. Zwischen den beiden Durchgangsgleisen befindet sich nun ein Inselbahnsteig. Auch die Züge auf der eingleisigen Strecke halten gewöhnlich an einem teilweise überdachten Bahnsteig. Bei dieser Variante liegen wieder keine Kreuzungsweichen in den Durchgangsgleisen der Doppelgleisstrecke. Das Gleis der Güterumgehung ist zwischen zwei Bahnsteiggleisen angeordnet, sodass wartende Reisende von durchfahrenden Zügen weniger belastigt und schon gar nicht gefährdet werden. Beim ersten Spurplan auf der gegenüberliegenden Seite hat dieses Gleis ebenfalls keinen Bahnsteig.



Ein Reduktionsversuch für den fiktiven Gleisplan vor dem Umbau. Ich spekuliere über die Zeit, vielleicht zwischen 1870 und 1880, denn die doppelgleisig projektierte Strecke ist noch eingleisig und der Streckenast nach Süden noch nicht fertig. Auch Stellwerke scheint es noch nicht zu geben. Dieser Vorschlag ist also etwas für die eher raren Epoche-I-Spezialisten. Aber auch der Epoche-III-Modellbahner könnte sich dafür erwärmen. Angenommen, eine zweigleisige Strecke wurde auf ein Gleis „rückgebaut“, dann blieb das Doppelgleis im Bahnhof oft erhalten. Nun muss man nur noch die Kreuzweiche an der Einfädelung durch einfache Weichen ersetzen und schon hat man eine ebenfalls zeittypische Lösung. Thema verfehlt, denn schließlich soll es hier um die Kreuzung zweier Strecken gehen? Doch es kann vorkommen, dass man sich nach reiflicher Überlegung aus Platzgründen mit einer Einmündung zufrieden geben muss.



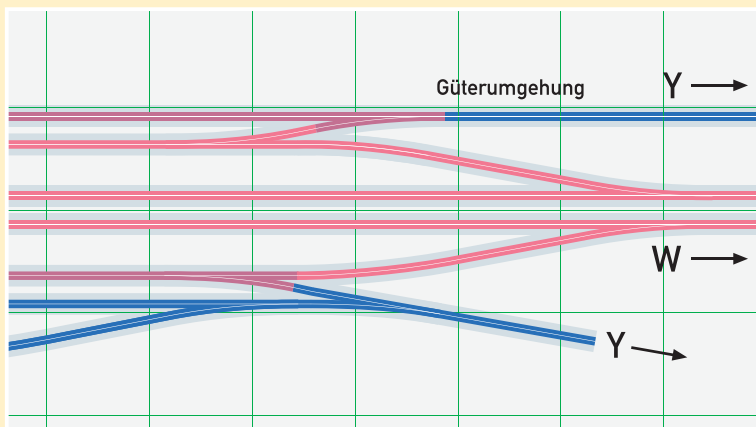
erste ist zweigleisig und seit 1960 elektrifiziert, die zweite ist eingleisig und ohne Oberleitung.

Ich spreche bewusst von einer thematischen Vorlage, denn vom Vorbild bleibt vor allem eine Besonderheit: die kreuzungsfreie Einfädelung der eingleisigen Strecke in diesen Bahnhof. Als die Preußisch-hessische Staatsbahn noch viel Geld hatte, das wohl auch aus Gründen der „Landesverteidigung“ reichlich floss, und die Eisenbahn ins-

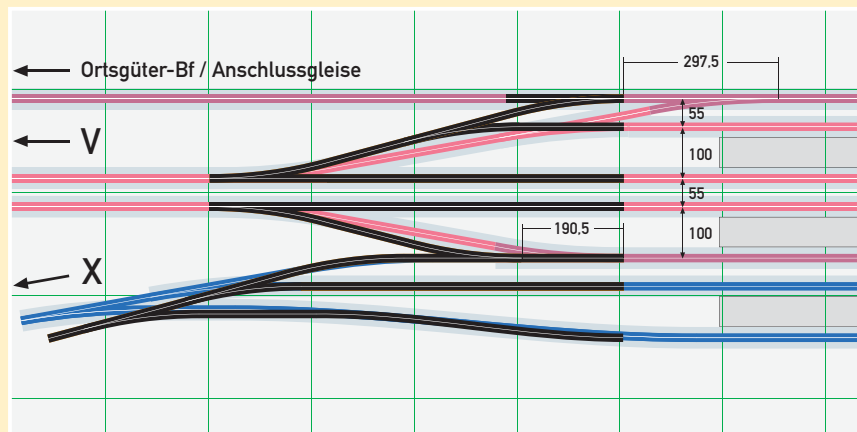
gesamt einen Entwicklungsschub verzeichnete, also um 1910 herum, wurde der Babenhäuser Bahnhof üppig umgestaltet. Man hob den Bahnkörper, um einen verkehrsreichen Bahnübergang durch eine Straßenunterführung zu ersetzen und um die Unterführung der eingleisigen Bahn mit vergleichsweise einfachen Mitteln zu ermöglichen. Für die Reisenden baute man einen Bahnsteigtunnel und schützte die Bahnsteige mit den typisch preußischen Bahn-

steigdächern auf einstieligen genieteten Stahlstützen. Allerdings ließ man das alte Empfangsgebäude der Hessischen Ludwigsbahn stehen. Das Bahnhofsniveau lag nun in Höhe seines ersten Stockwerks.

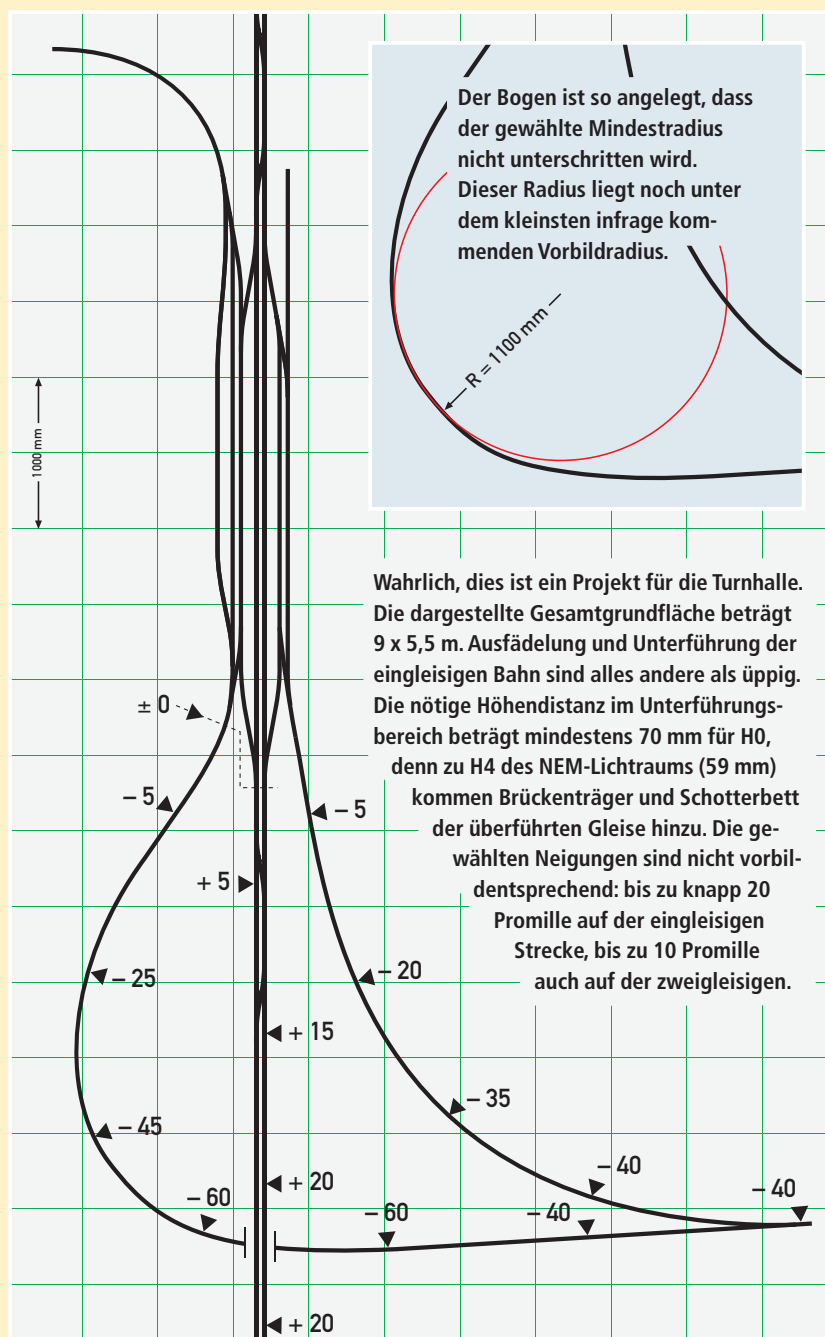
Im Bereich der Preußischen Staatsbahnen wurden solche Modernisierungen allenthalben durchgeführt. Im Sinn größerer Achslasten und höherer Geschwindigkeiten kam ein schwerer Oberbau zum Einsatz, und man ver-



Wieder einmal zeigt sich, wie viel Platz man für einen in der Gerade liegenden, eher moderaten Bahnhof braucht. In H0 beträgt die Länge des dargestellten Stückes 4200 mm (Rastermaß 200 mm). Ein Vorteil besteht darin, dass die beiden untersten Gleise – zur eingleisigen Bahn gehörend – keine direkte Verbindung zu den beiden Stammgleisen der Doppelgleisstrecke brauchen. Deshalb haben die Bahnhofsgleise der eingleisigen Strecke erstaunlich große Nutzlängen zwischen den Grenzzeichen. Einen solchen Bahnhof bringt man nicht in einen üblichen Modellbahnraum von etwa 20 Quadratmetern, schon gar nicht mit der Babenhäuser Ausfädelung. Trotzdem kann man an ihm Prinzipien der Gleisplanung zeigen. Weichen: Tillig EW 3, auf 10° Abzweigwinkel verkürzt, $R = 1350$ mm. Rot: Gleise der Doppelgleisstrecke; Blau: Gleise der eingleisigen Strecke; Violett: von beiden Strecken genutzt.



Ebenfalls interessant, was man an Länge gewinnt, wenn man Weichen mit größerem Abzweigwinkel und kleineren Radien einsetzt. Der Längengewinn hängt von der Breite des Bahnhofes ab. Hier habe ich an einem Bahnhofskopf fast 30 cm gemessen. Beim blauen Bereich ist ein Gewinn nicht festzustellen. Er ergibt sich erst, wenn der andere Bahnhofskopf entsprechend geändert wird. Doch schlankere Weichen sehen nicht nur besser aus, sondern tragen auch wesentlich zur Betriebssicherheit bei. Hier sind Tillig-Weichen EW1 dargestellt, Abzweigwinkel 15°, Radius 866 mm.



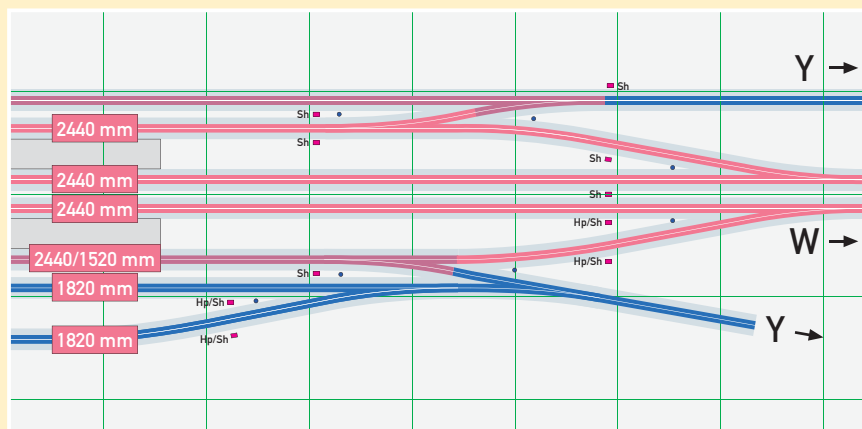
mehrte in der Regel die Anzahl der Bahnhofsgleise, um vor allem den Bedürfnissen des Güterverkehrs gerecht zu werden.

Heute bieten solche Bahnhöfe oft ein trauriges Bild. Die verkehrlichen Voraussetzungen haben sich geändert. Besonders der Güterverkehr auf der Bahn ist ganz anders geworden. Er konzentriert sich auf wenige Durchzugsstrecken. Die Verteilung der Güter per Bahn übers flache Land existiert nicht mehr. Deshalb ging es zuerst den Gütergleisen an den Kragen. Ich kann mir aber nicht helfen: Gleisanlagen und verbaute Fläche solcher in den 1910er-Jahren umgestalteter Bahnhöfe müssen manchmal von Anfang an zu üppig gewesen sein. Hier trafen theoretisch profund ausgebildete Baubeamte mit beruflichem Ehrgeiz auf die Geberlaune des Staats: ein Horror-Erbe für die weiterhin auf Schrumpfung setzende Deutsche Bahn unserer Tage.

Erinnerungen an die Sechziger

Wenn ich mich einem Eisenbahnthema nähere, dann eher subjektiv. Ein bestimmtes Vorbild sehe ich eher als Angebot für meine gestalterische Willkür. So ist es auch mit der Vorlage zu meinem Entwurf hier. Mögen andere dokumentieren, mir genügt es meist, mich einfach nur zu erinnern. Hauptsache, es kommt etwas modellbahnerisch Verwertbares heraus.

Einem gewissem Anspruch muss dieses Resultat selbstverständlich gerecht werden. Der Anlagenplan muss vorbildgerechten Betrieb erlauben. Gleisanlagen und projektierte Gebäude müssen so zu gestalten sein, dass sie einen Eindruck von „echter Eisenbahn“ vermitteln. Jedoch müssen Fahrpläne des Vorbildes nicht unbedingt nachgespielt



Die Nutzlänge eines Gleises wird zunächst durch die Grenzzeichen bestimmt. Sie bezeichnen die Stelle, an denen die „lichten Räume“ über aufeinander zulaufenden Gleisen nicht mehr konfligieren (blau markiert). Schließlich entscheiden aber die Standorte von Haupt- oder Sperrsignalen, wie groß die Nutzlänge wirklich ist (rot markiert). Hier sind mögliche Standorte von Hauptsignalen mit Sperrsignalen (Hp/Sh) und Gleissperrsignalen (Sh) angegeben. Die Angaben über die Nutzlängen wurden korrigiert (vgl. S. 78/79 unten). Auf den letzten Zentimeter stimmen sie nicht unbedingt.

werden. Auch die Wagenreihung in den Zügen interessiert mich weniger. Modellbahn braucht für mich nicht dokumentarisch zu sein. Doch das Inszenieren eines bestimmten Tages, möglicherweise in langer Vergangenheit, hätte auch für mich seinen Reiz.

Also kurz zu dem, was ich über meine Vorlage außerdem weiß oder auch nur annehme. Ich kann mich noch an den Dampfbetrieb auf der zweigleisigen Strecke erinnern. Der schwere Güterverkehr dominierte. Kohle war damals der Energieträger Nummer eins.

Wohl wegen des günstigen Streckenprofils sah man vor allem Loks der BR 50 in vielen Ausführungen. 44er bekam man selten zu Gesicht; wenn ich sie bei meinen häufigen Fahrradausflügen zum Bahnhof Darmstadt-Kranichstein sah, freute ich mich besonders.

Den Reisezugverkehr besorgten wendezugtaugliche P 8, selbstverständlich Wannentender, mit Wendezügen aus B3yg-Umbauwagen und einem vierachsigen Neubau-Steuerwagen aus der Familie der 26,4 m langen Eilzugwagen mit Mitteleinstieg. Die Reisezüge verkehrten zwischen Wiesbaden und Mainz nach Aschaffenburg und zurück und mussten im Darmstädter Hauptbahnhof kopfmachen, deshalb der Wendezugbetrieb, sogar mit Dampflok.

Nach der Elektrifizierung sah man vor den Güterzügen fast ausschließlich Loks der Baureihe E 40. Selten zeigte sich eine E 50 – siehe auch das zu BR 50 und 44 Gesagte – und wenn einmal eine E 94 auftauchte, dann war das ein kleines Fest. Die Wendezüge übernahmen Loks der BR E 41, heftig klackernd, aber viel flinker als die P 8.

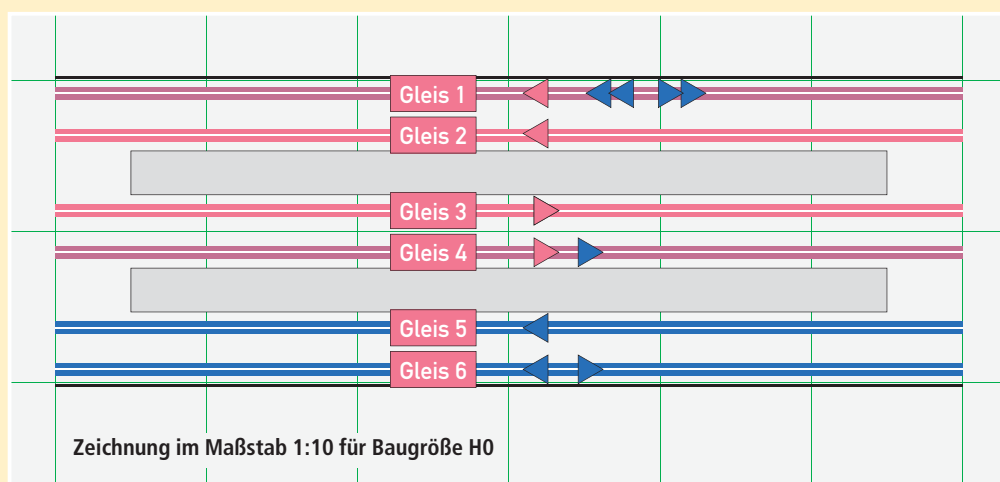
Zwei Hauptbahnen kreuzen

Es muss schon in den frühen 1980ern gewesen sein, als ich in Bad König (Odenwald) sogar einem D-Zug begegnete, Diesellok aus der V 160-Familie mit vier 26,4 m langen Schnellzugwagen. Er kam von Frankfurt und fuhr nach Stuttgart. Sein vorletzter größerer Bahnhof war Babenhausen gewesen. Die in Babenhausen kreuzende Strecke Hanau–Eberbach ist eingleisig, jedoch als Hauptbahn ausgebaut. Zwischen Wiebelsbach-Heubach und Eberbach am Neckar erweckt sie stellenweise den Eindruck einer Gebirgsbahn.

Was Anfang der 1960er auf dieser Strecke gefahren sein mag? Auf jeden Fall einiges von dem, was uns die Fahrzeughersteller bieten. Von der P 8 über die 86 bis hin zur T 12 (BR 76.4–13).

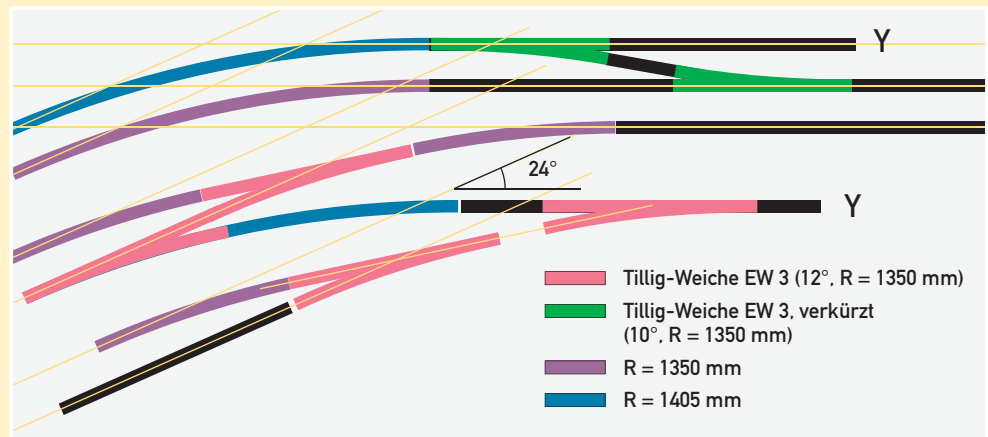
Dies ist die Keimzelle meines endgültigen Bahnhofsentwurfs. Platzmangel zwingt zum Abspecken auf nur sechs Gleise. Gleise 2 und 3 sind die Streckengleise. Für Zugfahrten werden sie ausschließlich als Richtungsgleise genutzt. Dasselbe gilt für die Gleise 1 und 4. Gleis 4 darf von Reisezügen der eingleisigen Strecke befahren werden (Richtung West–Ost). Die Gleise 5 und 6 stehen ausschließlich Zügen der eingleisigen Strecke zur Verfügung.

Gleis 1 übernimmt auch die Züge, die von der Güterumgehung herkommen. Der Hausbahnsteig an Gleis 1 sowie der Bahnsteig an Gleis 6 bleiben ohne Überdachung, weil sie nur selten von Reisezügen frequentiert werden. Ich denke, das ist ein schlüssiges Konzept, das mögliches Durcheinander vor allem bei der Festlegung von Fahrstraßen und Signalstandorten minimiert. Beim Entwurf eines Bahnhofs kommt es auch darauf an, ob er konfliktarmen Betrieb ermöglicht. DCCLer haben dabei vielleicht im Kopf, dass man in einem gut durchgeplanten Bahnhof abschnittsabhängige Steuersysteme wie Lenz-ABC oder Zimo-HLU einsetzen können sollte. Die Rasterweite beträgt 20 cm für H0.



Diese erste Studie für den linken Bahnhofskopf zeigt die Elemente, aus denen die Einfahrt zusammengesetzt ist. Um sicherzugehen, sollte man die einzelnen Weichenelemente auf 1000 % vergrößert drucken und prüfen, ob sie mit den gemeinten Weichen übereinstimmen. Ist dies der Fall, kann man die fertige Zeichnung stückweise in zehnfacher Größe drucken und als Schablone für die Gleisverlegung nutzen.

Nach einiger Grübelelei ist es gelungen, die Streckengleise so durchzuführen, dass abzweigende Weichen nicht befahren werden müssen. Im Modell und bei diesem recht großen Radius ist das kein Muss, aber es ist doch besser, wenn man sich an den Usus des Vorbilds hält. Im endgültigen Anlagenplan sind die vier rot markierten Weichen weit nach rechts verschoben, um die Nutzlängen der Gleise 3 bis 6 zu vergrößern.

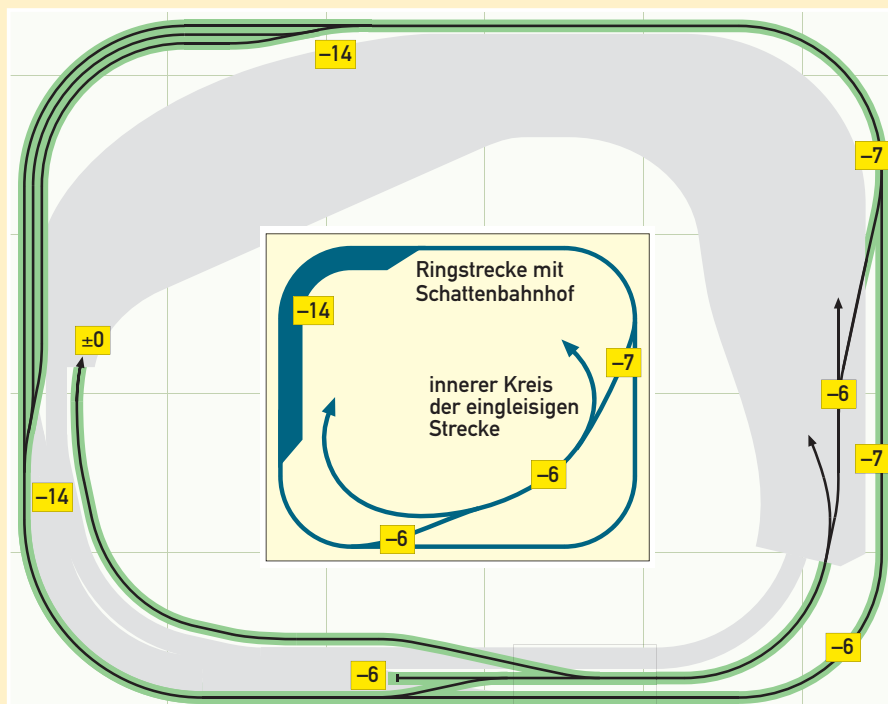


Auch die G 8 mit Vorlaufachse (BR 56.2-8) vermute ich hier, und mit den unvermeidlichen Schienenbussen kann man garantiert rechnen. Wenn eine der genannten Loks hier nicht gefahren sein sollte, dann schadet das auch nichts, denn auf der von mir vorgeschlagenen Anlage hätte sie allemal ihre Berechtigung.

Es gibt mittlerweile eine für mich unüberschaubare Flut von Donnerbüchsen-Modellen, wovon sich besonders die Vorausbauarten eignen, aber auch preußische Abteilwagen sind noch einzusetzen, bevor die DB-Einheits-

Dreiachser kommen. Für den Odenwald-Schnellverkehr eignen sich die viertürigen Vorkriegs-Eilzugwagen. Und auf der doppelgleisigen Strecke kann man ebenfalls B3yg-Pärchen fahren lassen und dazu den vierachsigen Steuerwagen. Beim Güterverkehr dürfte es keine Beschaffungsprobleme geben. Wir sind reichlich mit entsprechenden Modellen versorgt. Selbst Epoche-V-Freunde müssten diesem Thema etwas abgewinnen, vor allem, wenn sie sich für den heute vielgestaltigen modernen Güterverkehr interessieren.

Aber das ist nach meiner Zeit. Denn Privatbahntriebwagen befahren heute die eingleisige Strecke. Wie heißt die Betreibergesellschaft nur? – Egal, nächstes Jahr ist es vielleicht eine ganz andere. Und die DB holpert mit modernisierten Silberlingen über die vom Güterverkehr hart geprüfte Magistrale – kein Wunder, wenn die Fahrt von Darmstadt nach Aschaffenburg trotz weniger Halte mindestens 41 Minuten dauert, bei 44,4 Streckenkilometern eine eher bescheidene Durchschnittsgeschwindigkeit auf meist gerader Bahn.
Bertold Langer



Nicht ganz zufrieden bin ich mit dem Schattenbahnhof für die eingleisige Strecke. Eigentlich handelt es sich nur um ein Durchgangsgleis mit zwei Nebengleisen. Im Gegensatz zum gut zugänglichen Schattenbahnhof können Loks hier nur sehr schwer umsetzen. Zugbildung ist ebenfalls kaum möglich, weil man nur mit Verrenkungen an die Gleise herankommt. Zusätzliche Komplikation bereitet die Gestaltung des Bahnhofs: Die Straßenerüberführung im linken Teil senkt dessen Grundebene über mehr oder weniger große Distanz um 60 mm ab. Wenn man stärkere Neigungen wagt, etwa maximal 4 %, dann könnte man man die untere Ringstrecke weiter absenken – aber das wollte ich eben nicht. Möglicherweise ließe sich der Schattenbahnhof für die eingleisige dann unter dem der zweigleisigen Strecke anordnen, wozu beide Ausfädelung zur unteren Ringstrecke parallel zur rechten Anlagenkante liegen müssten.



Von Nürnberg-Nordost nach Gräfenberg

Die G.-Bahn

Schon ein Doktor gleichen Namens machte 1950 „Gräfenberg“ weltweit zum Begriff. Wir bringen nun die Sache auf den Punkt und sehen uns den Nahverkehr zur kleinen Gemeinde nördlich von Nürnberg näher an. Ulrich Rockelmann skizziert die Geschichte dieser reizvollen Bahnlinie und Lutz Kuhl präsentiert einen Anlagenvorschlag mit abwechslungsreichem Haupt- und Nebenbahnbetrieb.

Ein Teil der Gräfenbergbahn kann 2008 sein einhundertstes Jubiläum begehen: der Abschnitt vom Nürnberger Nordostbahnhof über Heroldsberg bis Eschenau. Von dort nach Gräfenberg ist der Schienenweg schon beträchtlich älter, denn die legendäre „Seekuh“ Erlangen–Eschenau–Gräfenberg war bereits 1886 eröffnet worden. Warum erfolgte aber der direkte Anschluss nach Nürnberg so spät? Dieser Frage wollen wir im folgenden Beitrag nachgehen.

Die Gemeinden um Heroldsberg, Eschenau und Gräfenberg sind von alters her wirtschaftlich und kulturell eng mit Nürnberg – der „Noris“ – verbunden. So verwundert es nicht, wenn be-

reits einige Jahre nach dem Krieg von 1870/71 erste Bemühungen Gräfenbergs um einen Schienenanschluss be-



gannen: entweder an eine (leider nie zustande gekommene) Hauptbahn Nürnberg–Bayreuth durch die Fränkische Schweiz oder eine Stichstrecke von Nürnberg aus. Doch auch diese stieß bei der Staatsregierung auf Skepsis. Wegen der Lage des Nürnberger

In der späten Epoche III waren die Einheitsloks der Baureihe 86 noch auf der Gräfenbergbahn zu finden. 86 431 hat am 10.8.1966 den P 2524 bei Ziegelstein am Haken.

Unten: Am folgenden Tag befördert 86 011 den gleichen Zug. Hier überquert sie bei Eschenau die Brücke über die Straße nach Brand.

Hauptbahnhofs südlich der Altstadt wäre eine Anbindung von Norden her teuer und nur mit Umwegen möglich gewesen. Eine 1876 untersuchte Strecke Nürnberg Ost–Gräfenberg hätte Baukosten von 3,6 Mio. Mark verursacht, von denen Gräfenberg als Hauptinteressent mehr als ein Drittel hätte tragen müssen. Entscheidend zu viel für die kleine fränkische Gemeinde!

Erleichterung kam erst durch das 1882

verabschiedete bayerische Lokalbahngesetz, das Linien mit einfacherer Trassierung und vereinfachter Betriebsführung erlaubte. Nun mussten die interessierten Kommunen lediglich für den Grunderwerb aufkommen. So erklärten sich die Gräfenberger notge-



drungen mit einer recht günstig zu bauenden Lokalbahn nach Erlangen zu friedern, die schließlich am 22. November 1886 eröffnet wurde. Verlierer waren indes Kalchreuth und Heroldsberg, die noch ohne Schienenanschluss blieben.

Ein Privatbahnprojekt von Nürnberg-Maxfeld über Heroldsberg nach Eschenau scheiterte zwar um 1890, aber bald sollten sich die Voraussetzungen für einen Anschluss Heroldsbergs verbessern. Die für den Güterverkehr 1899 eröffnete Ringbahn-Teilstrecke Nürnberg Ost–Nürnberg Nord konnte mit ihrem Bahnhof Nürnberg Nordost Ausgangspunkt einer staatlichen Lokalbahn nach Heroldsberg–Eschenau werden, die dann auch 1904 genehmigt wurde.

Während das Terrain bis Heroldsberg nur leicht gewellt ist, muss anschließend bei Kalchreuth ein beachtlicher Höhenrücken überquert werden, was dort eine kurven- und steigungsreiche Teilstrecke bedeutete. Am 1. Mai 1908 wurde schließlich der durchgehende Bahnverkehr zwischen Nürnberg und Eschenau aufgenommen, nachdem bereits seit 1. Februar eine Art Vorlaufbetrieb Nürnberg Nordost–Heroldsberg bestand. Auf Nürnberger Gebiet gab es eine Zwischenstation in Ziegelstein am heutigen Bierweg, dagegen bestand der Haltepunkt Buchenbühl mangels Bedarf noch nicht.

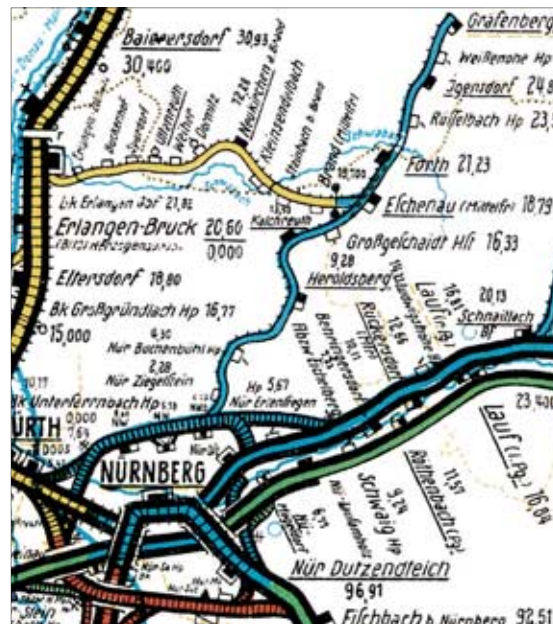
Straßenbahn zum „NO“-Bf

Recht schnell reagierte auch die Nürnberg-Fürther Straßenbahn auf die Öffnung des Nordostbahnhofs für den Rei-

zwischen Endstelle und Nordostbahnhof abverlangt wurde. Eine Erweiterung der „Strassaboh“ in Richtung Herrnhütte und Ziegelstein sollte jedoch erst 1918 bzw. 1926 kommen. Ein Eisenbahn-Personenzugverkehr zwischen Nordostbahnhof und Hauptbahnhof, der immer den Umweg über Nürnberg Ost erforderte, spielte nie eine größere Rolle und endete um 1965 völlig.

Oben: In den 80er-Jahren waren die Triebwagen der BR 614 auf der Gräfenbergbahn unterwegs. Hier 614 039 bei Weißenhohe.

Unten: In der Direktionskarte der RBD Nürnberg vom 1.5.1946 ist die Lage der Gräfenbergbahn zu erkennen.



Aus für die Gräfenbergbahn?

Seit den 1970er-Jahren verlor die DB zunehmend das Interesse an der Gräfenbergbahn und dünnte die Fahrpläne kontinuierlich aus, bis man schließlich 1983 nur noch fünfmal an Werktagen Heroldsberg, Eschenau und Gräfenberg auf der Schiene erreichen konnte. 1994 schien die Einstellung des Reiseverkehrs in greifbare Nähe zu rücken – wegen schwerer Oberbaumängel durch jahrelange Vernachlässigung musste die Strecke umgehend gesperrt werden. Glücklicherweise wurde es jedoch kein Ende für immer!

severkehr. Die seit 1904 aus Richtung Stadtpark an der Senefelderstraße endende Elektrische wurde in der Äußeren Bayreuther Straße um gut 400 Meter verlängert, sodass umsteigenden Fahrgästen ab 14. Mai 1908 nur noch ein etwa hundert Meter langer Fußweg

In der Bevölkerung und bei vielen – nicht allen! – Lokalpolitikern stieß eine Stilllegung auf heftigen Widerstand. Wenn es auch nicht zu einer direkten Verbindung der Gräfenbergbahn mit dem städtischen Straßennetz ähnlich dem „Karlsruher Modell“ kam, konnten die Bahnbefürworter 1995



Mit einer Garnitur aus zwei vierachsigen Umbauwagen und einem vergleichsweise modernen Silberling hat eine altrote 212 Gräfenberg erreicht. 1984 folgt nun das wenig rationelle Umsetzen. Foto: R. Krauß, Slg. Ott



endlich aufatmen: Es wurde entschieden, die Bahnlinie grundlegend zu modernisieren und anschließend neue, leichte Dieseltriebwagen einzusetzen. Einer der Väter des Erfolges der „neuen“ Gräfenbergbahn war der damals noch bei der DB tätige Tobias Richter aus Eckental.

Neubeginn

Für eine grundlegende Renovierung der Gräfenbergbahn stellte man folgende Parameter auf:

- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 80 km/h (Nürnberg–Heroldsberg) bzw. 70 km/h (Großgörschaidt–Forth); die übrigen Bereiche waren weitgehend für 60 km/h vorgesehen
- Verringerung der Fahrzeit bis Gräfenberg um 11 auf 39 Minuten
- Normaler Fahrplankontakt 60 Minuten, während der Spitzenzeiten Verdichtungen Nürnberg Nordost–Eschenau
- Signaltechnisch gesicherte Kreuzungsmöglichkeiten in Heroldsberg und Eschenau
- Zusätzlicher Haltepunkt Heroldsberg Nord nahe einer neu angesiedelten Fabrik
- Erhöhung der Bahnsteigkanten auf 55 cm und Installation von Lautsprecheranlagen
- Schaffung von Park-and-Ride-Plätzen
- Triebwagenverkehr mit der damals neuen Baureihe 642

Die dringendsten Bauarbeiten zogen sich über ein Jahr hin. Als dann die U-Bahn-Linie 2 am 27. Januar 1996 zwischen Schoppershof und Herrnhütte



Am 12. Mai 1988 kam Abwechslung auf die Strecke: 86 457 führte einen Sonderzug der IGE Hersbruck – wie in alten Tagen.

Links: Zehn Jahre später hat sich wenig geändert – eine inzwischen blau-beige 211 hält in Igensdorf.

Eine Totgesagte wird wiederbelebt: Im Herbst 1998 haben die Arbeiten bereits begonnen. Eine Bau- tafel im Bahnhof Gräfenberg verkündet das Vorhaben dieser aufwendigen Streckenerneuerung – ein Musterfall auch für andere Strecken.





eröffnet wurde, nahm man auch auf der Gräfenbergbahn wieder einen vorläufigen Zugbetrieb auf, immerhin mit einem im Vergleich zu 1995 verdreifachten Angebot. Eingesetzt wurden sogenannte Silberling-Sandwich-Züge, die vorn und hinten mit 212/213 bespannt waren. Auch der Wochenendverkehr kam wieder auf die Schiene. Schon nach einem Jahr hatten sich die werktäglichen Fahrgastzahlen von 800 auf 2700 Personen erhöht!

Angesichts dieser positiven Entwicklung fiel der Entschluss zur weiteren Modernisierung der Strecke leicht. Ab September 1998 wurde die Gräfenbergbahn nun erneut für ein Jahr völlig bzw. zumindest auf Abschnitten gesperrt. Am 11. September 1999 nahm man schließlich den Zugverkehr wieder auf, und ab 28. Mai 2000 galt ein Taktfahrplan. Bis die versprochenen, neuen Triebwagen der Baureihe 642 erschienen, sollte es allerdings noch fast ein- und einhalb Jahre dauern ...

Leider sah es für den Güterverkehr – zuletzt wurde ohnehin nur noch bis zum Miele-Anschluss in Eschenau gefahren – schlechter aus: er endete zur Jahreswende 2001/2002 völlig. Aber für den Reiseverkehr sieht es trotz gelegentlicher Mängel (so die fast unendliche Geschichte um den zusätzlichen Haltepunkt Heroldsberg Nord und die bislang leider noch nicht erfolgte Reaktivierung der Station Buchenbühl) insgesamt positiv aus. Ab Dezember 2008 sollen sogar noch bessere Triebwagen der Baureihe 648.3 die jetzigen 642er ablösen. Warten wirs ab!

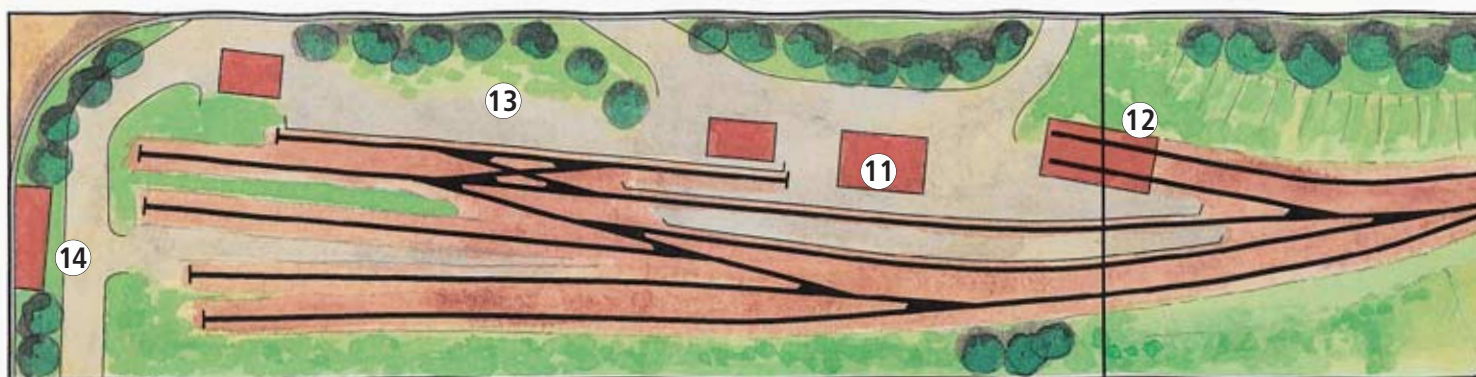
Ulrich Rockelmann

Nach dem Abschluss der Bauarbeiten pendeln im Taktverkehr Silberling-Garnituren zwischen Nürnberg Nordost und Gräfenberg. Um die Wendezeiten besonders kurz zu halten, haben die Züge vorn und hinten 212/213 in Sandwich-Reihung.

Unten: Heute leisten moderne Dieseltriebwagen Dienst auf der Linie.

Fotos, soweit nicht anders angegeben: Ulrich Montfort





Auf den beiden langen Anlagenschenkeln finden der Bahnhof Gräfenberg in nahezu maßstäblicher Länge (oben) und der Nordostbahnhof (unten) Platz. Die Strecke nach Gräfenberg steigt gleich nach der Ausfahrt aus dem Nordostbahnhof an, um eine möglichst große Höhendifferenz zum darunter-

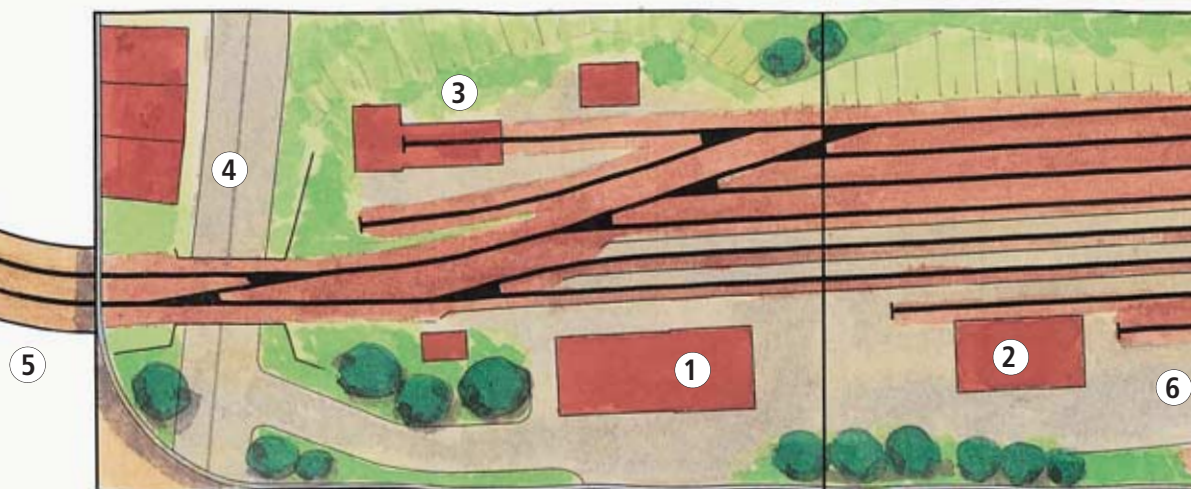
liegenden Schattenbahnhof zu erreichen. Im sichtbaren Bereich wurden vorwiegend Tüllig-Weichen mit einem Abzweigwinkel von 9° eingeplant, lediglich bei den Nebengleisen des Nordostbahnhofs kamen auch 15°-Weichen zum Einsatz. Da hier nur mit kurzen Güterwagen rangiert wird, dürfte dies vom

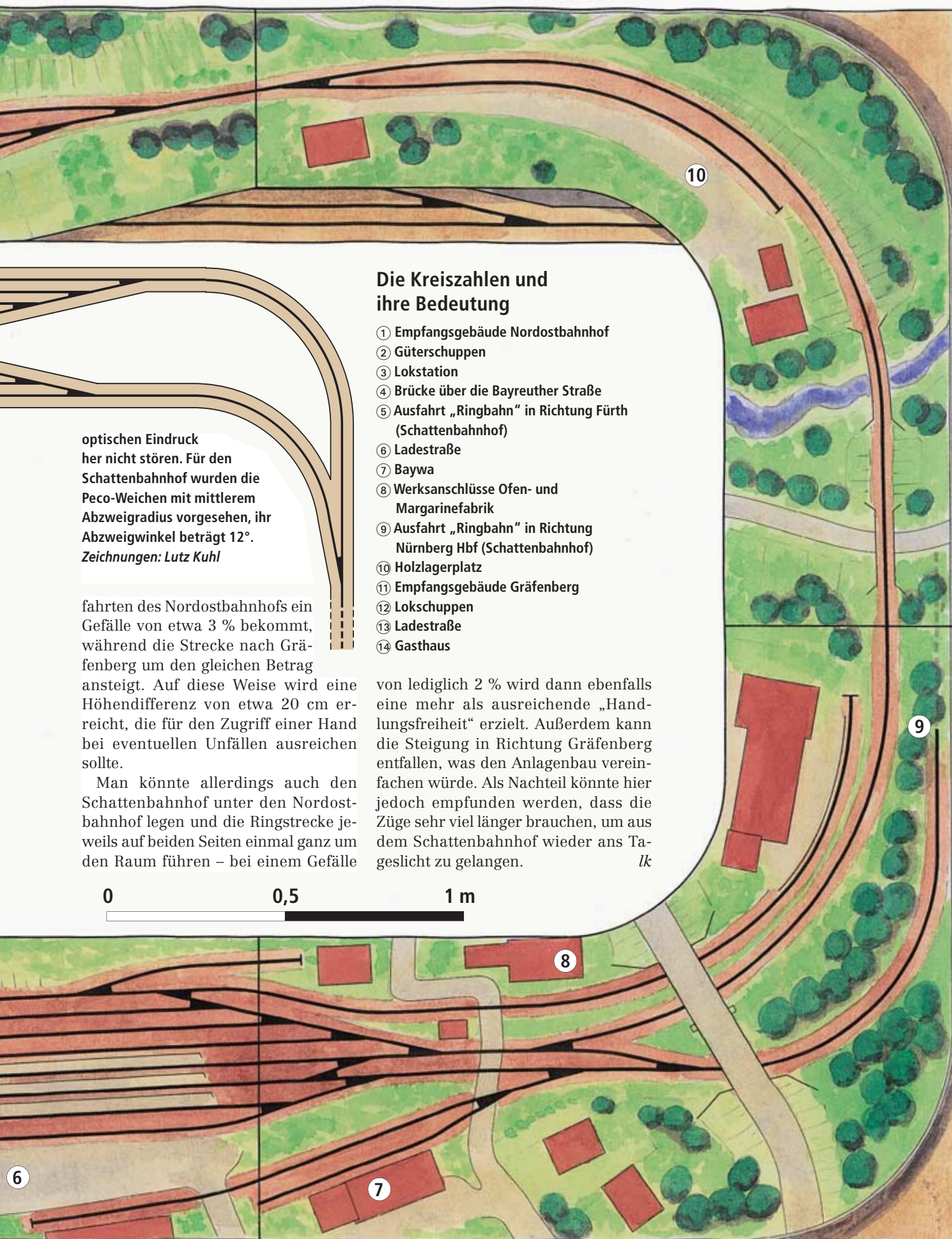
Vom Nordostbahnhof nach Gräfenberg – im Modell

Die „Gräfenbergbahn“ bietet sich ganz besonders für einen Aufbau als Segmentanlage an, der hier gezeigte Entwurf für die Baugröße H0 nimmt einen Raum von 5,20 m x 3,40 m ein. Der Bahnhof Gräfenberg konnte in nahezu maßstäblicher Länge dargestellt werden; der Nordostbahnhof musste jedoch stark gestaucht werden. Trotzdem sind alle für den Betrieb wichtigen Gleise vorhanden, auch der Gleisplan entspricht weitgehend dem Vorbild. Weggelassen habe ich lediglich einige Ab-

stellgleise im Bereich der Ladestraße und das Verbindungsgleis zur Bahnstrecke nach Lauf. Bei der eingleisigen Hauptstrecke kann die Bezeichnung „Ringbahn“ für das Vorbild in diesem Fall tatsächlich wörtlich genommen werden – auf der Anlage handelt es sich im Prinzip um ein einfaches Gleisoval mit zehn verdeckten Abstellgleisen. Frei erfunden habe ich bei meinem „Nordostbahnhof“ die kleine Lokstation, die es dort nie gegeben hat.

Wird der Schattenbahnhof wie hier direkt unter dem Bahnhof „Gräfenberg“ untergebracht, ist es erforderlich, dass die „Ringstrecke“ gleich hinter den Aus-





Die Kreiszahlen und ihre Bedeutung

- ① Empfangsgebäude Nordostbahnhof
- ② Güterschuppen
- ③ Lokstation
- ④ Brücke über die Bayreuther Straße
- ⑤ Ausfahrt „Ringbahn“ in Richtung Fürth (Schattenbahnhof)
- ⑥ Ladestraße
- ⑦ Baywa
- ⑧ Werksanschlüsse Ofen- und Margarinefabrik
- ⑨ Ausfahrt „Ringbahn“ in Richtung Nürnberg Hbf (Schattenbahnhof)
- ⑩ Holzlagerplatz
- ⑪ Empfangsgebäude Gräfenberg
- ⑫ Lokschuppen
- ⑬ Ladestraße
- ⑭ Gasthaus

optischen Eindruck her nicht stören. Für den Schattenbahnhof wurden die Peco-Weichen mit mittlerem Abzweigradius vorgesehen, ihr Abzweigwinkel beträgt 12° .
Zeichnungen: Lutz Kuhl

fahrten des Nordostbahnhofs ein Gefälle von etwa 3 % bekommt, während die Strecke nach Gräfenberg um den gleichen Betrag ansteigt. Auf diese Weise wird eine Höhendifferenz von etwa 20 cm erreicht, die für den Zugriff einer Hand bei eventuellen Unfällen ausreichen sollte.

Man könnte allerdings auch den Schattenbahnhof unter den Nordostbahnhof legen und die Ringstrecke jeweils auf beiden Seiten einmal ganz um den Raum führen – bei einem Gefälle

von lediglich 2 % wird dann ebenfalls eine mehr als ausreichende „Handlungsfreiheit“ erzielt. Außerdem kann die Steigung in Richtung Gräfenberg entfallen, was den Anlagenbau vereinfachen würde. Als Nachteil könnte hier jedoch empfunden werden, dass die Züge sehr viel länger brauchen, um aus dem Schattenbahnhof wieder ans Tageslicht zu gelangen. lk

0 0,5 1 m



N-Entwurf eines Anschlussbahnhofes im 21. Jahrhundert

Porstendorf 21

Die Magistrale München–Berlin gehört zu den wichtigsten Fernverbindungen Deutschlands. In Thüringen folgt die zweigleisige Trasse in großen Abschnitten dem Lauf der Saale. Von einigen Unterwegsbahnhöfen zweigten einst verschiedene Nebenbahnen ab. Michael Kirsch wählte Porstendorf als Vorbild für einen Abzweigbahnhof, in dem (nach seinem Willen und im Gegensatz zur Realität) auch im 21. Jahrhundert noch eine Nebenbahn beginnt.

Der südwestliche Seite des Vorbildbahnhofs Porstendorf als Panoramazeichnung von Michael Ballmann. Ganz links der Prellbock des Anschlussgleises zum Pappenwerk. Rechts im Bild das als Fachwerkbau errichtete Stellwerk „Porstendorf Süd“ (Stw „Ps“).

Dem Reisenden im schnellen ICE von München nach Berlin fällt Porstendorf mit seinem schmucken Empfangsgebäude kaum auf. Doch selbst bei einem Zwischenhalt würde er wenig entdecken, was auf die einstige Bedeutung dieser Station hinweist. Lediglich die beiden Stellwerke lassen vermuten, dass hier früher „mehr los“ war.

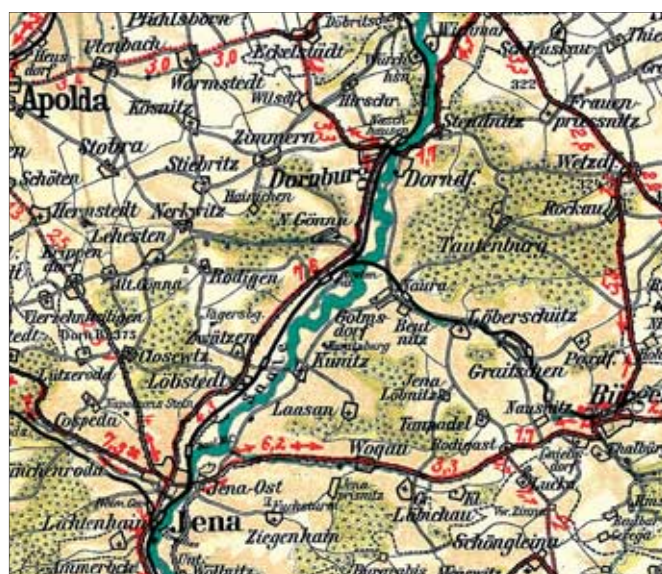
Seit 1874 Haltepunkt für den Reiseverkehr, verwandelte sich Porstendorf 1905 zum Anschlussbahnhof einer von Eisenberg über Bürgel gebauten Nebenstrecke. Für die im Volksmund „Esel“ genannte Verbindung zwischen der Strecke Zeitz–Krossen–Gera und der Saalebahn hatte man nicht Jena, sondern (wegen günstiger Topografie) Porstendorf als Anschlussbahnhof gewählt. Die Strecke erfüllte alle wirtschaftlichen Erwartungen, die man in sie gesetzt hatte. Mit der in unmittelba-





Luftbild von Porstendorf 2007. Oben rechts ist die alte Trasse nach Eisenberg erkennbar.

Links: Der Nahverkehrszug aus Jena passiert soeben das Stellwerk „Porstendorf Süd“, das nicht mehr besetzt ist. Fotos: Michael Kirsch



Landkartenausschnitt vom Saaletal um 1930. In Bildmitte der Bahnhof Porstendorf mit der Nebenstrecke bis Bürgel. Abb.: Slg. Michael Kirsch

rer Nachbarschaft des Anschlussbahnhofs angesiedelten Maschinenpappenfabrik fand sich sogar ein Investor, der für wachsendes Güteraufkommen sorgte und ein Anschlussgleis erhielt.

Nach einer erneuten Blütezeit in der Wiederaufbauphase der Fünfzigerjahre flaute das Reiseverkehrs- und Güteraufkommen merklich ab, um gegen Ende der Sechzigerjahre einen Tiefpunkt zu erreichen. Grund dafür war nicht allein der (ohnehin nur langsam) wachsende Individualverkehr, sondern vor allem die ständig auf Verschleiß befahrenen, zunehmend maroden Gleisanlagen. Mit dem Bus war man schlicht und einfach schneller. Ein Unwetter im Jahre 1969 kam den „Rationalisatoren“ der Reichsbahndirektion Erfurt scheinbar wie gerufen: Infolge der Schäden befuhren die Züge bis Ende Juli 1969 nur noch den Teilabschnitt Porsten-

dorf-Bürgel. Kurz darauf „streckte der Esel alle viere von sich“ – die Strecke wurde stillgelegt und abgebaut. Obwohl Porstendorf damit seinen Charakter als Anschlussbahnhof verloren hatte, gab es noch Güterverkehr zur Maschinenpappenfabrik, der immerhin erst 1995 endete. Mit der Reelektifizierung der Saalebahn Mitte der Neunzigerjahre des vorigen Jahrhunderts begann ein rücksichtsloser Rückbau, der nur die durchgehenden Hauptgleise übrigließ. Als (vorläufig) letzte Baumaßnahme wurde 2007 der Bahnübergang in die Nähe des ehemaligen Empfangsgebäudes

des verlegt. Die beiden Stellwerke als nahezu original erhaltene Zeugen des Eisenbahnjahrhunderts stehen vor dem Abriss, während das Empfangsgebäude in private Hände gelangte und mustergültig restauriert wurde.

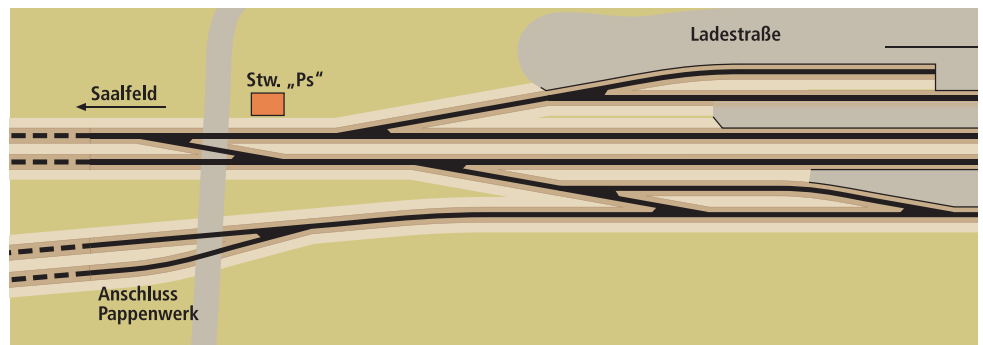
Gleisanlagen

Da die Züge der Nebenbahn von Eisenberg über Bürgel und Porstendorf bis nach Jena fahrplanmäßig durchgebunden wurden und auch sämtliche Rückleistungen in Jena begannen, fungierte der Anschlussbahnhof Porstendorf nie

Das Eisenbahnerwohnhaus am Bahnhof Porstendorf entstand zu einem anderen Zeitpunkt als die beiden Stellwerke und das Empfangsgebäude; es weicht deutlich vom landschaftsgebundenen Baustil der drei Zweckbauten ab.



Die südwestliche Seite des Vorbildbahnhofs Porstendorf in einer stark vereinfachten Prinzipdarstellung: Obwohl sämtliche doppelten Kreuzungsweichen bereits fehlen, ist die Ein- bzw. Ausfädelung der Eisenberger Nebenbahnzüge von bzw. nach Jena (Richtung Saalfeld) problemlos möglich. Das kurze Ausweichgleis links vom Inselbahnsteig dient als Güterwagen-Aufstellgleis zur Bedienung des Anschlusses „Pappenwerk“.



Das Empfangsgebäude des Anschlussbahnhofs Porstendorf (Zustand 1994) wurde im Erdgeschoss ursprünglich als Ziegelrohbau und im Ober- bzw. Dachgeschoss als verputzter Fachwerkbau und damit im landschaftsgebundenen Stil errichtet. Der südlich angesetzte Güterschuppen mit flachem Teerpappendach diente dem Stückgutverkehr. Foto: Rainer Ippen

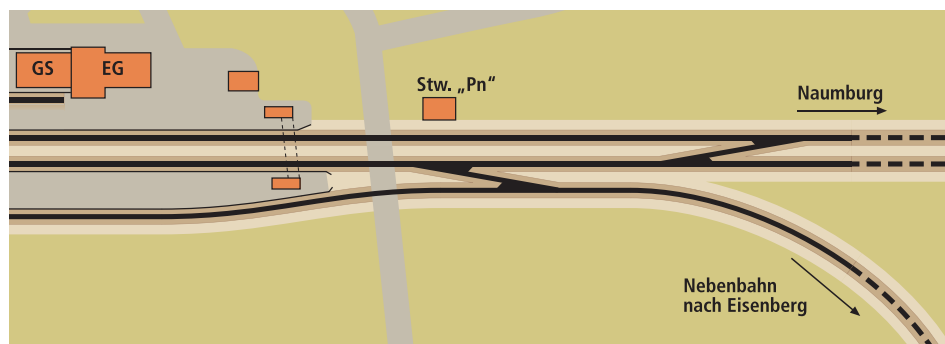
als Zugbildungsbahnhof. Entsprechend bescheiden fielen die Gleisanlagen aus, wurden allerdings häufig umgebaut. Für die Ortsgüteranlage mit Rampe, Ladestraße und Güterschuppen reichten zwei kurze Gleise! Auf der gegenüberliegenden Seite befanden sich, durch Gleissperren gesichert, der Anschluss zur Pappenfabrik und ein Aufstellgleis für Wagengruppen.

Gleis 3 diente als Kreuzungs- bzw. Bahnsteiggleis für die Nebenbahnzüge, konnte aber auch als Überholgleis für den Zugverkehr auf der Hauptstrecke genutzt werden. Oft mussten hier die Züge der Nebenbahn aus Eisenberg warten, bis die hohe Zugfolge auf der Magistrale ihre „Einfädelung“ in Richtung Jena zuließ.

Ursprünglich gab es vier doppelte Kreuzungsweichen. Sie erlaubten zwar ein sehr freizügiges Fahren und Rangieren, erwiesen sich jedoch nicht als zwingend erforderlich und wurden mit Rücksicht auf die hohen Geschwindigkeiten durchgehender Züge (zeitweilig 140 km/h) wieder entfernt bzw. in ein-

Die dem Original weitgehend entsprechenden Größenverhältnisse der Zeichnung von Michael Ballmann verdeutlichen die Proportionen und damit die erhebliche Längenausdehnung des Anschlussbahnhofs Porstendorf.





Der nordöstliche Teil des Anschlussbahnhofs: Die Nebenbahnzüge aus Jena können auch über das durchgehende Gleis der Magistrale (Gleis 2) nach Eisenberg ausfahren. Davon wurde Gebrauch gemacht, wenn infolge der Betriebslage Kreuzungen mit Zügen der Gegenrichtung anstanden. Obwohl nicht vorgesehen, ist es sogar möglich, dass Züge über dieselbe Verbindung kopfmachen, um die Fahrtrichtung zu wechseln. *Zeichnung: lk*

fache, bedarfsgerechte Weichenverbindungen aufgelöst. Die Ausfahrten aus den drei durchgehenden Hauptgleisen waren (wie auch die Einfahrten) mit Formhauptsignalen gesichert.

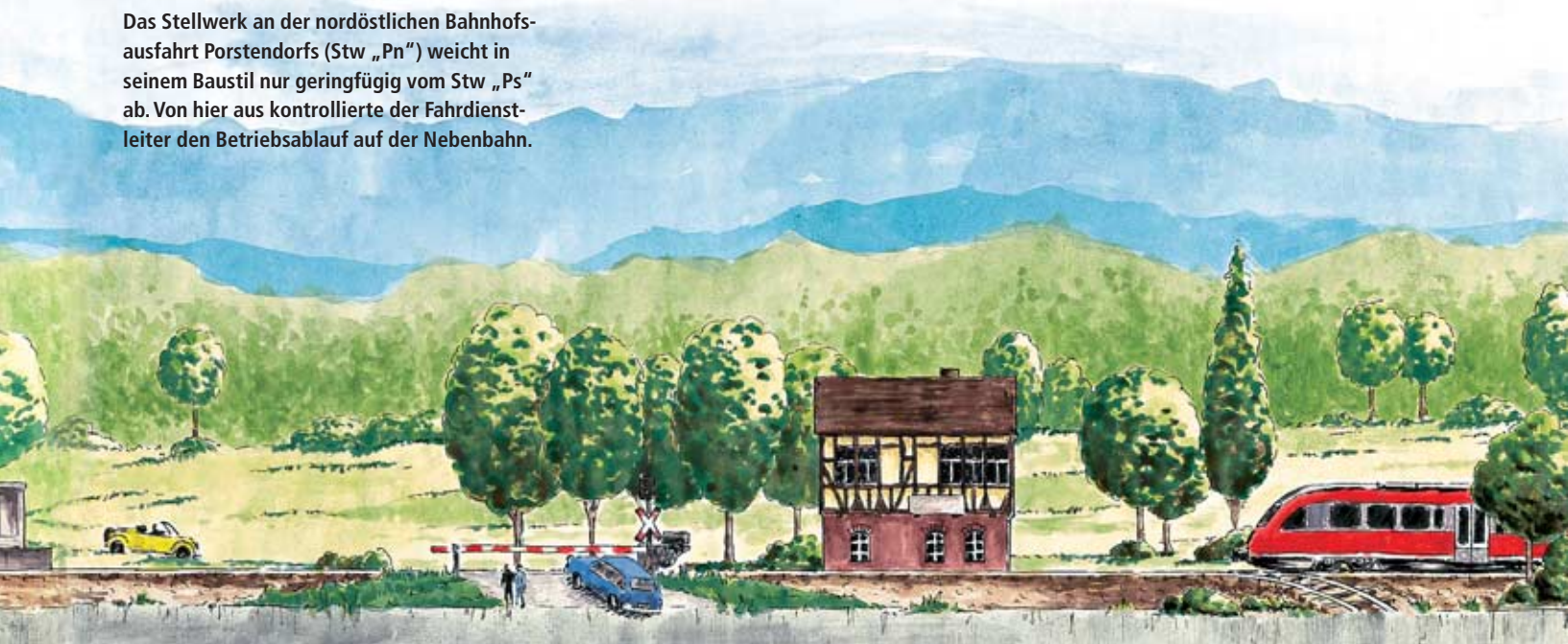
Schnelle Loks und Triebwagen

Während auf der Saalebahn vor allem solche preußischen „Standardloks“ wie S 10.1, P 8, G 10 und G 12 dominierten, lief auf der Nebenbahn zunächst offenbar nur die T 9.3, die aber bereits zu DRG-Zeiten von der in Thüringen allgegenwärtigen Baureihe 93.5 (ex T 14.1) abgelöst wurde. Auf der Hauptbahn brillierte inzwischen die legendäre bayerische S 3/6, dicht gefolgt von den ersten Einheitslokomotiven, darunter 01 und 03. Nicht vergessen seien die Schnelltriebwagenzüge der Bauart „Hamburg“, die als doppelte „Fliegende Züge“ zwischen Berlin und München (FDt 551/552) bzw. Stuttgart (FDt 711/712) mit Flügelung in Nürnberg durch das Saaletal jagten. Mit der ersten Elektrifizierung folgten E 18, E 19, E 44 und



Die Hauptbahn durch das breite Saaletal gehörte bis in die Achtzigerjahre des vorigen Jahrhunderts zu den letzten Domänen der Dampfloks und galt unter Fans in Ost und West als Geheimtipp. Das für die Strecke und ihr Umfeld typische Foto zeigt einen Doppelstockzug mit der 03 2204 unterhalb der Dornburger Schlösser nördlich von Porstendorf. *Foto: Archiv MIBA*

Das Stellwerk an der nordöstlichen Bahnhofsausfahrt Porstendorfs (Stw „Pn“) weicht in seinem Baustil nur geringfügig vom Stw „Ps“ ab. Von hier aus kontrollierte der Fahrdienstleiter den Betriebsablauf auf der Nebenbahn.



Früher war die Zukunft auch schöner: Hätte man die Nebenbahn nach Eisenberg und den Industrieanschluss zum Maschinenpappenwerk nicht stillgelegt und abgebaut, würde (nach mehreren Rationalisierungsrunden) der Bahnhof Porstendorf wohl so aussehen, wie ihn diese (unmaßstäbliche) Gleisplanskizze für die Baugröße N wiedergibt. Das Diorama besteht aus vier Modulen mit einer Größe von je 40 x 80 cm. Zeichnung: Michael Kirsch



Links: Das Stellwerk „Porstendorf Süd“ ver-sinkt allmählich im Grün der Natur. Bei einem Nachbau der heutigen Szenerie sollte man auf diesen letzten Zeugen verflissener Eisenbahnromantik nicht verzichten.

E 94. 1938 verkehrten auf der Saalebahn täglich sechs Schnell-, zwei Eil- und 28 Personenzüge, während die Nebenbahn mit sechs Personen- und einem Güterzugpaar bedient wurde.

Nur wenige Jahre nach Kriegsende wurde diese Zugdichte wieder erreicht, wobei nun die berühmt-berüchtigten „Interzonenzüge“ den Fernverkehr prägten. Während auf der Nebenbahn bis zu deren Ende die alte 93 diente, liefen auf der Hauptstrecke auch die Baureihen 22 (ex 39), 41 und 44, bis sie durch Dieselloks der Baureihen 118, 120 und 132 verdrängt wurden. Immer wieder sah man die „edlen Rennpferde“ 18 201 und 18 314 vom Bw Halle P, die im dunkelgrünen Look hier den nötigen „Auslauf“ bekamen, während im Fabrikanschluss die selbstgebaute Akkulok „Carl“ eilfertig hin und her lief.



Links: Die Nahverkehrs-züge (hier bei Einfahrt in Porstendorf) bestehen heute nahezu einheitlich aus Doppelstockwagen und Loks der Baureihe 143.

Projekt „Postendorf 21“

Stellen Sie sich vor, die Eisenbahngeschichte wäre anders verlaufen und die Nebenstrecke (wegen der immensen Bedeutung einiger Anschließer) nicht abgebaut worden! Möglicherweise hätte man ein erkleckliches Sümmchen aus den Fördergeld-Milliarden tatsächlich in die infrastrukturelle Entwicklung investiert und die regionale Industrie, darunter die Eisenberger Möbelfabrikation sowie die feinmechanisch/optischen Werke links und rechts der Strecke prosperierten! In diesem Falle hätte der alte „Esel“ manch neue Lasten zu tragen! Zu den umfangreichen Übergaben mit modernen Dieselloks käme ein Stundentakt im Personenverkehr, den die DB AG im Wechsel mit einem privaten EVU auf der Relation Jena-Zeit/Gera (Flügelung in Crossen)



Das typisch thüringische Empfangsgebäude (links im Bild) befindet sich in Privathand.



bewerkstelligen müsste. Aus der alten Maschinenpappenfabrik wäre ein sehr zukunftsträchtiges Unternehmen geworden (was übrigens der Realität entspricht!), das seinen Gleisanschluss intensiv nutzt – was in der rauen Wirklichkeit leider nicht der Fall ist. Wie hätten sich angesichts dieser Variante des „Aufschwungs Ost“ wohl die Gleisanlagen entwickelt?

Da dem Aufschwungminister solcherlei Fragen nicht zuzumuten sind, griff ich zur Selbsthilfe, prüfte alle Faktoren und stelle Ihnen hiermit das Ergebnis vor: Natürlich wäre der Gleisplan rationalisiert worden. Auf die Ortsgüteranlage hätte man verzichtet, ebenso auf die Überholmöglichkeit für

Für den nur spärlichen Reiseverkehr reichen offenbar die Frischluft-Wartehallen der DB AG.



Dieser Nahverkehrs-Wendezug läuft zur Abwechslung mit der Lok voran nach Jena.



Oben: Der schwere Güterzug mit der verkehrsroten „Ludmilla“ passiert das Stellwerk Porstendorf Süd. Auf den Anschlussgleisen rangiert die Diesellok eines privaten EVU.

Unten: Der südliche Teil des Modellbahnhofs im Bau. Die Weichenzahl beschränkt sich auf die beiden Gleisverbindungen und die Übergabegleise rechts im Foto.



Reise- und Güterzüge. Auch die zweifache Anbindung der Nebenbahn wäre vermutlich dem Rotstift zum Opfer gefallen. Was aber übrigblieb (eine Gleisverbindung auf Höhe der ehemaligen Ladestraße sowie der Gleisanschluss selber) stellt eine Minimalvariante dar, wie sie viele Modellbahner durchaus befriedigen dürfte. Vor allem ist es nunmehr möglich, die „ungeheueren“ Längenausdehnung des Bahnhofes drastisch zu minimieren, ohne an Glaubwürdigkeit zu verlieren!

Als Modelleisenbahner sollte man über Fantasie verfügen. Vor meinem „geistigen Auge“ sah ich schon seit längerem neben weißen ICE und roten Regionalbahnen die bunter werdenden Güterzüge und Übergaben auf der Nebenstrecke, begleitet von den unkonventionell „gefärbten“ Triebwagen privater EVU. Nach einem Lokaltermin in Porstendorf entstand der abgebildete Gleisplan im Maßstab 1:160 als Grundlage für mein neues Diorama „Porstendorf 21“ in Segmentbauweise.

Da eine Umsetzung wegen der erheblichen Längenausdehnung (selbst im Maßstab 1:160 wären ca. 11 m erforderlich) nicht zur Debatte stand, erschien mir eine Auswahl markanter Punkte und deren szenische Verdichtung hinreichend. Durch den erwähnten Neubau des Bahnübergangs wurde das einstige Bahnhofsgelände zerschnitten. Steht man dem EG gegen-



über, so ist festzustellen, dass sich alle links vom Gebäude befindlichen Objekte auf drei Segmenten von je 40 x 80 cm unterbringen lassen, während das rechts liegende Gelände auf einen Bruchteil der Vorbildgröße reduziert werden kann. Darüber, wie ich die „Anschlussstrecken“ des Dioramas in Richtung Jena und Naumburg gestalte, bin ich mir noch nicht schlüssig. Was die Magistrale betrifft, so wäre ein Oval mit Ausweichgleisen brauchbar, während für die Nebenbahn ein Fiddleyard genügt. Mit diesen Minimallösungen lässt sich bereits Betrieb machen: ICE, Regionalbahnen, Güterzüge, Übergaben ... So ganz nebenbei fiel mir ein, die Hauptbahn überhaupt nur im Bereich Porstendorfs zu gestalten, sie ansonsten aber „nackt“ zu belassen, zumal sie ja nur als Funktionalstaffage für eine moderne Nebenbahn nutzbar sein muss. Warum nicht? Auf jeden Fall wird mein „Porstendorf 21“ noch perfekt durchgestaltet, mit einer passenden Hintergrundkulisse versehen und transportabel hergerichtet. Als nächster, größerer Bauschritt stünde dann „Porstendorf-Eisenberg 21“ auf der Agenda.

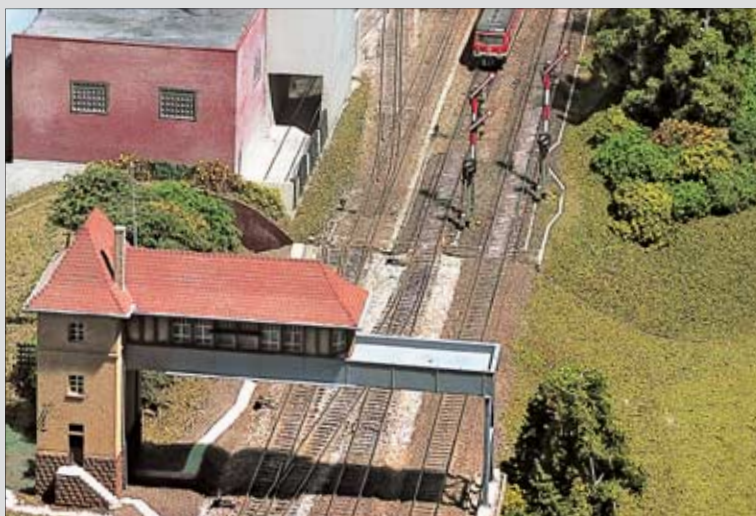
Michael Kirsch

Rechts: Fast auf Höhe des Stellwerks „Ps“ schwenkt der 642 von der Nebenbahn auf die Hauptstrecke ein. Die vom Foto angeschnittene Weiche vorn rechts gehört bereits zum Anschluss Pappenfabrik. **Fotos:** Michael Kirsch

Oben: „Stellprobe“ in Porstendorf Nord: Der Triebwagenzug der Baureihe 642 der DB AG „läuft“ aus Richtung Eisenberg in den Anschlussbahnhof der Magistrale ein.

Unten: Probefahrt am Stellwerk Süd. Das N-Modell des Stellwerksgebäudes aus einem fotorealistischen Stipp-Ausschneidebogen hinterlässt einen überzeugenden Eindruck.





Die Modulanlage der N-Bahn Freunde München e.V. wartet mit sehr schlanken Weichenverbindungen auf, die sich auf kompakten Modellbahnanlagen kaum unterbringen lassen. Foto: gp

Module und Segmente

Modul- und Segmentanlagen bieten viele Vorteile. Ihr Prinzip liegt in der Teilbarkeit. Teilbarkeit bedeutet Mobilität – sei es bei einem Wohnungswechsel oder weil kein Platz für eine Kompaktanlage zur Verfügung steht, sei es im Hinblick auf den Modellbahnspaß mit Gleichgesinnten oder einfach nur die Transportfähigkeit. Wer auf Module und Segmente setzt, ist klar im Vorteil. Was unterscheidet Modul und Segment? Worauf kommt es bei ihrem Bau an? Ohne viel Theorie stellt das nächste MIBA-Spezial interessante Modul- bzw. Segmentanlagen verschiedener Baugrößen vor, unterbreitet Konzepte und Anlagenideen, vermittelt handwerkliche Tipps und erläutert den Betrieb teilbarer Anlagen.

MIBA-Spezial 78
erscheint Mitte Oktober 2008

MIBA **SPEZIAL 77**

DIE EISENBAHN IM MODELL

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 Peter (Techn. Herstellung, Durchwahl -12)
Ute Fuchs (Redaktionssekretariat, Durchwahl -24)

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Michael Meinhold, Bruno Kaiser, Dieter Barkhoff, Manfred Peter, Thomas Siepmann, Horst Meier, Dr. Bertold Langer, Ulrich Montfort, Michael Kirsch, Michael Ballmann



MIBA-Verlag gehört zur [VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstfeldbruck
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 57

Vertrieb
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, 0 81 41/5 34 81-11)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, 0 81 41/5 34 81-31)
Ingrid Haider, Petra Schwarzenfelder, Petra Willkomm (Bestellservice, 0 81 41/53 48 10)

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
Vogel Druck und Medienservice, Höchberg

ISSN 0938-1775