

# Super Anlagen

ZKZ B 7539 Sondernummer 4

ISBN 978-3-89610-677-3

Best.-Nr. 67 16 02

**Deutschland € 15,00**

Österreich € 16,50 · Schweiz sfr 24,80

Belgien, Luxemburg, Niederlande € 17,50

Italien, Spanien, Frankreich, Portugal (con.) € 19,50

**Bassum**  
Das Video zur  
H0-Anlage

Laufzeit:  
29 Minuten  
Plus:  
Filmausschnitte  
und Trailer von  
RioGrande-Filmen



INFO-  
Programm  
gemäß  
§ 14  
JuSchG

# Rollbahn 1970

## Weites Land im Norden

H0-Anlage der IBM Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahn



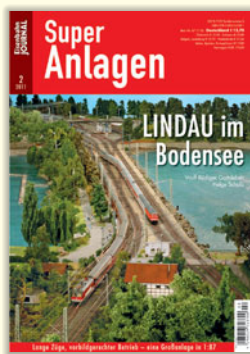
4 198019 715001



02



Kennen Sie diese Ausgaben der Eisenbahn-Journal-Reihe „Super-Anlagen“?



**Lindau im Bodensee**  
Best.-Nr. 671102



**Blütezeit der DRG**  
Best.-Nr. 671201



**Modellbahn-Zauber mit DVD**  
Best.-Nr. 671301



**Kindheitstraum auf kleinem Raum**  
Best.-Nr. 671302



**Industrie und Bundesbahn**  
Best.-Nr. 671401



**Modellbahnwelt Odenwald (mit DVD)**  
Best.-Nr. 671402



**Fünf Themen, eine Anlage**  
Best.-Nr. 671501



**Die Goldenen Zwanziger**  
Best.-Nr. 671502

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, je € 13,70

# Weltkulturerbe im Modell



**NEU**  
€ 13,70

Ein beeindruckendes H0-Modell der ersten normalspurigen Gebirgsbahn

Von Gloggnitz nach Mürtzschlag verläuft die älteste und gleichzeitig eine der faszinierendsten normalspurigen Gebirgsbahnen: die 1998 in die Liste des Unesco-Weltkulturerbes eingetragene Semmeringbahn. Auf der rund 41 Kilometer langen Strecke passieren die Züge 14 Tunnel, 16 große Viadukte und mehr als 100 kleinere Brücken, zudem werden mehr als 400 Meter Höhenunterschied überwunden – ein eisenbahntechnischer Leckerbissen! Dieser herausragenden Strecke haben sich die Modelleisenbahn-Freunde Köln ausgehend vom Bahnhof Breitenstein angenommen und zahlreiche markante Punkte wie den Viadukten über die Kalte Rinne oder den Adlitzgraben für ihre neue Ausstellungsanlage in den Maßstab 1:87 übertragen. Entstanden ist dabei eine faszinierende elf Meter tiefe und rund fünf Meter breite Anlage. Mit Akribie wurden die schroffen Züge des Semmering nachgezeichnet, zur Begrünung der gewaltigen Gebirgskulisse wurden rund 1500 Bäume gesetzt.

**Best.-Nr. 671601**

**Eisenbahn  
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:  
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de), [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

[www.facebook.de/vgbahn](https://www.facebook.de/vgbahn)





Beim Fahrradrichten kann nur einer wirklich aktiv sein, denn zu viele Köche würden den Draht verbiegen. Also schauen drei Teammitglieder geduldig zu, bis der Gleisabschnitt wieder befahrbar ist.

## Ein gutes Vorbild

Betritt man als Besucher die Halle der Interessensgemeinschaft Bassumer Modellbahn, ist man zuerst einmal sprachlos. Auf rund 200 m<sup>2</sup> eröffnet sich eine Modellbahnwelt, wie man sie bisher noch nicht gesehen hat. Was hier geboten wird, ist weder mit Ausstellungs- noch mit üblichen Privatanlagen vergleichbar. Erstere sind auf eine Show fürs Publikum abgestellt, letztere meist um einiges kleiner.

Die Anlage der IBM soll nach dem Willen ihrer Erbauer tatsächlich keine Schauanlage sein. Natürlich freut man sich, wenn kundiges Publikum vorbeischaud und man fachsimplen kann oder wenn Modellbahnaktive die hier vollbrachte Leistung zu würdigen wissen. Aber man verfolgt keinerlei kommerzielle Interessen, hat auch nicht zur Unterhaltung eines Publikums gebaut und möchte sich auch nicht für das Fehlen entsprechender „Action“ verantworten müssen. Auf den Punkt gebracht kann man es so sagen: Bassum als Ausflugsziel für Modellbahner? Jederzeit gerne. Als Ausflugsziel für die ganze Familie? Nur bedingt.

Dieser nicht auf Öffentlichkeitswirkung abgestellte Ansatz der IBM hat gute Gründe: Die Anlage ist faktisch eine Privatanlage, auf der sich die verschiedenen Teammitglieder verwirklichen. Konzeptionell werden hier Träume umgesetzt, wie sie wohl jeder Modellbahner einmal geträumt hat: zig Meter lange Strecken, große Bahnhöfe mit vorbildgerechten Bahnsteigen, D-Züge mit zehn, zwölf Wagen und vieles mehr.

Als Modellbahner hat man lernen müssen, aus Platz- und/oder aus Geldgründen Kompromisse zu machen. Man verzichtet auf ein paar Wagen im Zug, auf ein paar Meter Bahnhofslänge, auf die Hauptbahn mit ihren großen Fahrzeugen. Man sucht sich eine „kleine“ Vorbildsituation, passt die eingesetzten Fahrzeuge entsprechend an („ade 26,4-m-Wagen, willkommen Donnerbüchsen“), was den angenehmen Nebeneffekt hat, dass die viel zu kleinen Radien und zu steilen Weichen nicht mehr so sehr auffallen. Den Rest macht dann die Phantasie.

Alle Teammitglieder in Bassum hatten Ähnliches erlebt während ihrer Modellbahnkarriere, den nie ausreichenden Platz, die unbefriedigenden Kompromisse, die Suche nach dem „idealen“ Gleisplan für beschränkte Möglichkeiten.

Die Idee, sich mit Gleichgesinnten zusammenzutun, ist naheliegend. Doch – aus Sicht der Bassumer – bietet ein Modellbahnverein nur bedingt eine befriedigende Lösung. Man wird Teil einer bestehenden Struktur, kann zwar vielleicht „groß“ bauen, gibt dafür aber an anderer Stelle Autonomie auf – auch hier Kompromisse an falscher Stelle.

Es ist, wenn es ums Hobby geht, nur konsequent, sich die Kompromisse, die man macht, selbst aussuchen zu wollen. Genau das haben die Bassumer getan. Man realisiert im Team gemeinsam das, was Konsens ist. Der größte Kompromiss, der einzuge-

hen ist, ist der Verzicht auf „das ist ganz allein meine eigene Anlage“.

Hat man jedoch diese Einstiegshürde erst einmal überwunden, kann man seinen Idealen ziemlich nahe kommen, denn viele Modellbahner haben im Kern sehr ähnliche Wünsche. Voraussetzung ist ein harmonisierendes, überschaubares Team, das sich gemeinsam ein paar Regeln und Leitsätze gibt: darzustellende Region, darzustellender Zeitabschnitt, konkrete Vorbildsituationen. Natürlich verlangt auch dies kleinere Kompromisse, aber das, wofür man verzichtet, wird vielfach von dem, was man gewinnt, aufgewogen.

Ab nun kann man sich beim Anlagenbau auf das konzentrieren, was man gut kann und was deshalb oft auch den meisten Spaß macht. Man investiert nur genauso viel Kraft und Geld ins Hobby, wie man es zuhause für die eigene Anlage auch tun würde. Und plötzlich tut sich der Modellbahnhimmel auf ...

Das Konzept der IBM ist nachahmenswert und kann unserem Hobby völlig neue Impulse geben.

Tobias Pütz



## Hauptbahnhof Bremburg

Das für den Betriebsmodellbahner interessanteste Anlagenteilstück ist der Bahnhof Bremburg. Auf neun parallelen Haupt- und unzähligen Nebengleisen fahren hier die Züge.

Seite 82

## Buchen

Der Ort Buchen ist der Ausgangspunkt unserer Reise über die Anlage der IBM. Der Personenverkehr ist im hiesigen Bahnhof nicht besonders umfangreich, ein einzelner Bahnsteig genügt zur Abfertigung der Züge. Große Bedeutung hat hingegen der Gütertransport, was nicht zuletzt an den Klarglas-Werken liegt.

Seite 14



## Bassum

Vor den Toren Bremburgs gelegen, mag man Bassum einfach nur für einen weiteren der normalen Unterwegsbahnhöfe an der Rollbahn halten. Doch dem ist nicht so. Erstens ist Bassum die „Heimat“ der IBM und zweitens ergaben sich hier mit der abzweigenden Hauptstrecke nach Herford besondere Betriebssituationen.

Seite 52



## Durchs Allertal nach Bremburg

Die norddeutsche Tiefebene ist keineswegs so flach, wie man sie sich mancherorts vorstellt. Endmoränen und Flusstäler strukturieren die Landschaft und auch menschliches Wirken prägt die Erscheinung. Besonders imposant ist der große Viadukt, der die Rollbahn über das Flüsschen trägt.

Seite 62





## Großstadt Bremburg

Den Wunsch, einen großen Stadtbahnhof auf die Anlage zu bringen, haben viele Modellbahner. Meist mangelt es einfach am Platz, um eine vorbildgerechte Vielzahl von Gleisen unterzubringen. Nicht so bei der IBM. Zu einem Bahnhof gehört natürlich auch eine Stadt, deren (angedeutete) Größe zum Bahnhof passt.

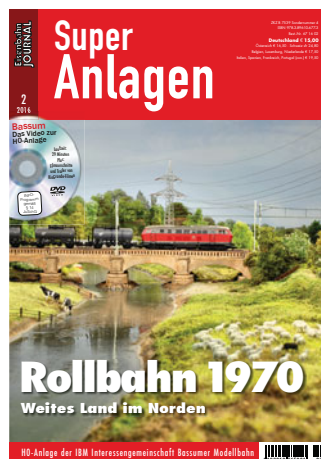


Foto: Andreas Stirl

## Editorial

Ein gutes Vorbild. . . . . 3

## Galerie

Willkommen in Bassum. . . . . 6

Dampf auf der Rollbahn. . . . . 8

Großstadtbahnhof Bremburg. . . . . 10

Eisenbahn in der Stadt . . . . . 12

Buchen . . . . . 14

Durch Feld und Wald nach Bassum . . . . . 28

Vorbildbahnhof Bassum. . . . . 42

Bassum. . . . . 52

Durchs Allertal nach Bremburg . . . . . 62

Großstadt Bremburg . . . . . 72

Hauptbahnhof Bremburg. . . . . 82

Wie geht es weiter mit der IBM? . . . . . 92

## Diverses

Fachhändler-Verzeichnis . . . . . 94

Spezialisten-Verzeichnis. . . . . 97

Vorschau, Impressum . . . . . 98









### Willkommen in Bassum

Anfang der 1970er dampfte es noch regelmäßig auf der Rollbahn. Hier führt eine 44er einen Zug mit Kesselwagen nach Bremburg, während die E 10 von dort mit einem Schnellzug nach Süden eilt. Die Köf ist in Bassum stationiert..





### **Dampf auf der Rollbahn**

In einer Linkskurve schwenkt die Rollbahn auf die Allerbrücke ein, die die 41 270 in Kürze erreichen wird. Der Weg des Güterzuges führt vermutlich vom Seehafen Bremburgs ins Ruhrgebiet. Nächster Bahnhof ist Bassum.













### Großstadtbahnhof Breunburg

Es gibt selten einen Moment der Ruhe im Bahnhof Breunburg. Kaum ist ein D-Zug abgefahren, trifft auch schon der nächste ein oder ein langer Güterzug rollt an den Bahnsteigen vorbei.





## Eisenbahn in der Stadt

Die Einfahrt in den Bahnhof Bremburg ist vom Darüberhinweg und Darunterher der Gleise geprägt. Dass hier eine 56er fährt, die Anfang der 1970er bei der DB bereits ausgemustert waren, ist der modellbahnerischen Freiheit geschuldet.







Für normale Modellbahnverhältnisse ist Buchen ein ansehnlicher Bahnhof mit langen Gleisen. Auf der Anlage der IBM wirkt er jedoch vorbildgerecht bescheiden. Trotzdem kann der Nebenstrecken-Endbahnhof betriebsintensiv sein, wenn Güterzüge zerlegt und die Wagen auf die drei Bedienstellen (Güterschuppen, Land-/Kohlehandel, Glaswerk) verteilt werden müssen.



## Buchen

Der Ort Buchen ist der Ausgangspunkt unserer Reise über die Anlage der IBM. Der Personenverkehr ist im hiesigen Bahnhof nicht besonders umfangreich, ein einzelner Bahnsteig genügt zur Abfertigung der Züge. Große Bedeutung hat hingegen der Gütertransport, was nicht zuletzt an den Klarglas-Werken liegt.





Jede Modellbahn braucht eine „Story“. Bei einer einfachen und flexiblen Spielanlage oder bei einem fliegenden Aufbau auf dem Teppich entsteht der imaginäre Betriebskontext bei jeder Beschäftigung mit der Eisenbahn immer wieder neu und auch gerne anders als beim letzten Mal in der eigenen Phantasie. Gerade Kinder sind besonders gut darin, Geschichten und Hintergründe für das zu erfinden, was sie gerade spielen.

Sobald die Modellbahn „fester“ und „gefügt“ wird, wird auch die Rahmenhandlung dessen, was dargestellt ist, konkreter. Je nach eigenen Interessen prägt man seine Anlage aus, von einer wie ein Märchenland anmutenden hochromantischen Kompaktanlage bis hin zu streng nach Vorbild gebauten weitflächigen Gleisfeldern. Immer hat man dabei das im Kopf, was auf der Anlage gerade nicht dargestellt werden kann: Eine mehr oder weniger weite Welt.

So erging es auch den inzwischen acht Freunden in Bassum. Nach der Einigung auf Gestaltungseckwerte (Norddeutschland, um 1970, Mai/Juni) und der Festlegung, den Bahnhof Bassum weitgehend nach Vorbild zu bauen, musste man sich entscheiden, wie man all die vielen Ideen unterbringen sollte, die einem Modellbahner so durch den Kopf schwirren. Schnell war klar, dass ein Aufbau streng nach Vorbild trotz üppigem Platzangebot in der





Links: Die Köf ist hier fest stationiert. Für übernachtende Tenderdampflok sind alle nötigen Versorgungseinrichtungen gegeben.

Unten: 90 % der Wareneinfuhr des Klarglas-Werks erfolgt per Bahn. Hier wird eine Quarzsand- und Soda-Lieferung zugestellt.

Unten links: Während die Köf eine weitere Lieferung auf das Werksge-  
lände zurückdrückt, rollt der mittägliche Schülerzug von Bassum her ein.

Unten rechts: Noch immer wird am Buchener Güterschuppen Stückgut  
verladen.

Rechts: Blick entlang der bescheidenen Buchener Gleisanlagen vom  
Kopfende aus gesehen. Rechts das Umfahrgleis und der Anschluss  
des Güterschuppens, links das Bahnsteiggleis und die Zufahrt zur  
Lokversorgung.







Halle zu viele Gedanken und Modellbahnerträume unberücksichtigt lassen würde. Das war nicht das, wofür man sich zusammengetan hatte, im Gegenteil, jeder sollte seiner Vision einer perfekten Modellbahn ein Stück weit näher kommen. Also begann man, sich Geschichten zu erzählen, wie sich das, was man sich wünschte, integrieren könnte in jenes, was als Gemeinschaftswerk am Entstehen war. Eine plausible Historie und die entsprechende Einbettung in die geographischen Gegebenheiten stellten sich als der beste Weg zu einer glaubwürdigen Modelldarstellung heraus.

Den Ort Buchen am Rande des Wiehengebirges findet man nicht auf der Landkarte, er ist fiktiv. Seine erzählerische Ba-

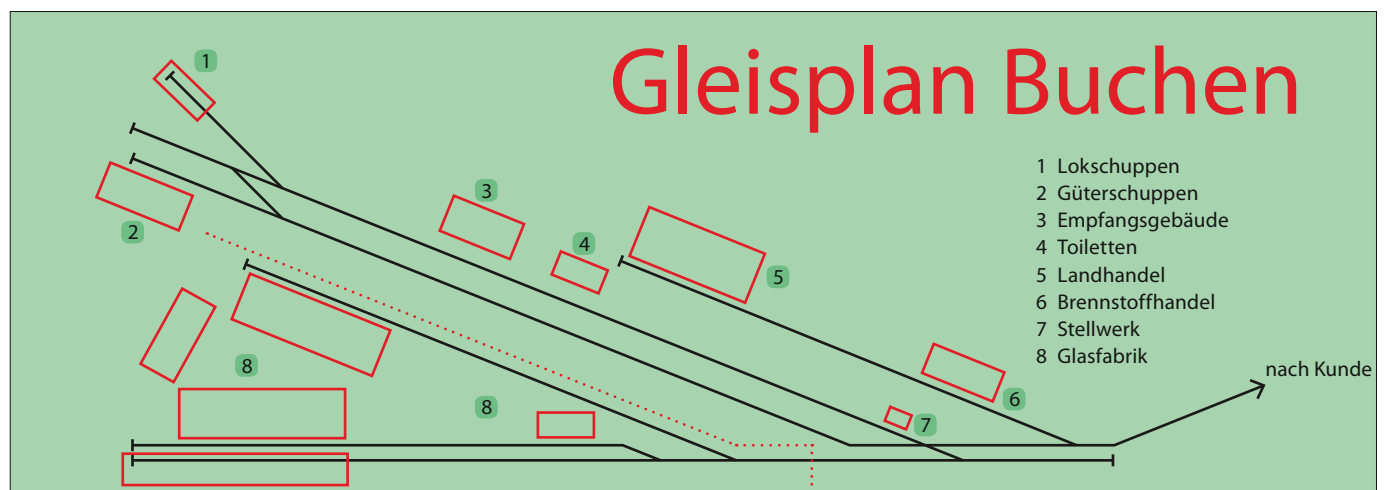
sis wurde die Historie der Bahnanbindung einiger Ortschaften am Rande des nördlichen Wiehengebirges. Beim Vorbild hatte die Wittlager Kreisbahn die Erschließung durchgeführt. Bei der IBM wurde diese Aufgabe aber der „Staatsbahn“ übertragen.

Die Geschichte geht wie folgt: Im letzten Viertel des neunzehnten Jahrhunderts waren die meisten großen Eisenbahnmagistralen fest etabliert. Nun ging es darum, auch die bisher ausgesparten Regionen bahntechnisch zu erschließen. Man schuf eine Vielzahl von Querverbindungen für ein dichtes Hauptstreckennetz. In diesem Zusammenhang sah man auch die Notwendigkeit einer direkten Verbindung von Bremburg in die Herforder/Bielefelder Re-

gion und baute hierfür in Bassum eine von der nach Osnabrück führenden Rollbahn abzweigende eingleisige Hauptbahn. Deren erste Etappe führt seither zum Ort Kunde, gerade einmal 20 km entfernt gelegen, bevor die Reise in den Süden weitergeht.

Bei der weiteren Verfeinerung des Eisenbahnnetzes erwies sich Kunde als guter Ausgangspunkt für die Erschließung der Gemeinden an der Nordseite des waldreichen Wiehengebirges. Der Bahnhof wurde erweitert und somit Anschlusspunkt einer Nebenbahn. Züge wurden und werden hier nicht eingesetzt, die fahren alle bis Bassum bzw. kommen von dort.

Das erste Ziel der Nebenbahn wurde Buchen, ein Ort, der bereits im hügeligen





# IBM Bassum – was ist das?

Vor einigen Jahren keimte in Jens Diedrich die Idee, etwas wirklich Großes auf die Beine zu stellen. Jahrelang hatte er sich der Spur N verschrieben und auch zuhause eine Anlage im Bau. Irgendwann reifte jedoch die Erkenntnis: Die erträumte eigene große Anlage würde er nie selbst und alleine bauen können – zum einen aus Zeitgründen, zum anderen, weil kaum ein Modellbauer über alle zum Bau benötigten Fähigkeiten gleichzeitig in ausreichendem Maße verfügt, auch er nicht. Das Versprechen der Teamarbeit durch Modellbahnvereine fand er in der Folgezeit nicht erfüllt, ein Mitwirken dort brachte ihn seinem Traum von der großen, perfekt gestalteten Anlage nicht näher.

Er begann über ein alternatives vereinsunabhängiges Projekt nachzudenken und wie er es mit einer Handvoll Gleichgesinnter realisieren könnte. Sein Plan reifte bald. Letztlich überzeugten ihn einige Ausstellungsanlagen davon, sein Unterfangen in der Spurweite H0 zu realisieren. Besonders ein Besuch der sehr realistisch gestalteten Anlage zum Thema Ottbergen in Bad Driburg gab die letzte Anregung, nun zur Tat zu schreiten.

Er fand seine versierten Mitstreiter relativ schnell im Umkreis Bremens. Viele dieser Modellbahner waren selbst jahrelang in verschiedenen Modellbahnvereinen der Region tätig gewesen, daher kannte man sich und wusste von den jeweiligen im Verein nicht zu realisierenden Träumen. Jens Diedrichs Plan war bestechend einfach: Man schließt sich zusammen, um gemeinsam eine große Anlage zu bauen, wie sie jeder einzelne alleine nicht hinbekommen würde. Man konzentriert sich auf das gemeinsame Ziel und vermeidet die kraft- und zeitzehrende Bürokratie einer Vereinsgründung und -führung. Man sucht sich das Team so zusammen, wie man glaubt, auch längerfristig mit den Menschen gut und harmonisch zusammenarbeiten zu können.

Man entwickelt gemeinsam einige wenige, einfache klare Regeln, so z.B., dass eine Teamerweiterung, also das Hinzunehmen eines weiteren Modellbahners, der Zustimmung aller bisherigen Teammitglieder bedarf. Man verfolgt keinerlei kommerzielle Interessen bei dem Projekt sondern versteht es als Freizeitgestaltung, so wie andere Segeln oder Golfspielen gehen. Die Interessensgemeinschaft in Bassum bestand zu Beginn aus sieben Mitgliedern. Zwischenzeitlich ist mit Michael Bernhold ein achter Mitstreiter hinzugekommen.

Schwierig gestaltete sich die Suche nach einer Räumlichkeit. In der Region südlich von Bremen war keine geeignete Halle zu finden. Hinzu kommt, dass eine Anmietung schnell problematisch werden kann, sei es, weil die Einvernehmlichkeit mit dem Vermieter verloren geht, sei es, weil die Verfügungs- und Gestaltungsmöglichkeiten mangels Eigentum am Gebäude nicht so weit gehen, wie es manchmal nötig wäre. Es reifte daher der Entschluss, eine eigene Halle zu errichten. Das Grundstück war relativ schnell gefunden: direkt an der Rollbahn zwischen Bremen und Osnabrück am ehemaligen Ladegleis des Bahnhofs Bassum. Perfekter geht es kaum für Eisenbahnfreunde! Im Juli 2008 war die Halle endlich bezugsfertig. Sie wurde speziell auf die Bedürfnisse einer Modellbahnanlage ausgelegt und mit neuester Isolationstechnik, Heizungs- und

Belüftungseinrichtung errichtet. Die Halle weist Abmessungen von 35 x 12 m auf. Der hier umbaute Raum gliedert sich im vorderen Bereich in eine kleine Tischlerei, eine Werkstatt mit Lagerregalen, einen Clubraum mit einer kleinen durch einen Tresen abgetrennten Küchenzeile sowie einen Vorraum, von dem aus man auch zwei Toiletten erreichen kann. Der Anlagenraum selbst hat eine Fläche von ca. 300 m<sup>2</sup>.

Während der Bauphase verständigten sich die sieben Mitglieder der Gruppe über die Fragen der gewünschten Vorbildthemen und der Planung. Man einigte sich auf „Norddeutschland“. Der Bhf. Bassum sollte entstehen, ein dem Allertal nachempfundener Abschnitt, eine typische Rollbahnparadestrecke, und ein Hauptbahnhof, der ursprünglich etwa das Bild des Lüneburger Bahnhofs haben sollte. Natürlich wurde auch ein großes BW sowie ein Rangierbahnhof geplant und zusätzlich viel Industrieansiedlung in der Stadtregion und ein Überseehafengebiet, hier in Anlehnung an Bremerhaven. Die Darstellung wurde auf den Zeitraum um 1970 festgelegt.

Von Anbeginn der Planung an war allen Mitstreitern bewusst, dass die Anlage so realitätsnah wie irgend möglich gebaut werden sollte. Nicht nur die Gebäude und Fahrzeuge der Zeit um 1970 sollten getroffen werden, auch die Kulturlandschaft sollte nach Fertigstellung eindeutig dieser Periode zugeordnet werden können. Dies betrifft die Nutzpflanzen und die Art ihres Anbaus. Auch dazu gehörte, eine Jahreszeit zu fixieren. Die Anlage wurde auf die Monate Mai/Juni ausgelegt. Das Ziel war und ist, möglichst nah an das Niveau einer Dioramendarstellung heranzukommen. Dass dieses Ziel nicht illusorisch ist, beweisen die Aufnahmen in diesem Heft. Entscheidend für das hohe Bauniveau ist die Mischung der Fähigkeiten im Team.

Für alle acht Teammitglieder beruht ihr Tun auf absoluter Freiwilligkeit. Jeder hat seinen eigenen Schlüssel zur Halle und kann an der Anlage weiterbauen, wann auch immer er Zeit und Lust dazu hat. Die Materialien für die Anlage werden gemeinsam finanziert, ohne dass es hierfür (wie in einem Verein) feste Regeln gäbe oder bräuchte. Man setzt sich zusammen und redet über seine Ideen und Vorhaben und jeder bringt sich ein, wie es in seinem Interesse und in seinen Möglichkeiten liegt. Verbindend ist immer wieder die große Idee, gemeinsam mehr und Besseres zu schaffen als es die Summe der jeweiligen Einzelanlagen wäre, wenn jeder für sich alleine baute. So kann man tolerant miteinander sein und dem anderen die Umsetzung seiner Ideen gönnen und ihm auch dabei zur Hand gehen, weil umgekehrt auch die eigenen Ideen umgesetzt werden und man dabei Unterstützung vom Team erfährt.

Natürlich gibt es auch Situationen, bei denen man sich nicht einig wird. Dafür hat man eine Art „Joker“ erfunden. Jeder darf in einer Sache bestimmen, was gebaut wird, auch wenn manche der anderen das nicht so gut finden. Einzige Bedingung ist, dass das dann Gebaute in den oben skizzierten Rahmen „norddeutsch, um 1970, Mai/Juni“ passt. In der Praxis ist ein Joker jedoch mehr ein hilfreiches Gedankenkonstrukt als eine ernsthaft zu ziehende Option.

Schnell haben sich Treffen zweimal wöchentlich etabliert: donnerstags 19 bis 23 Uhr, samstags 13:30 bis 18:30 Uhr. Man





Sieben von acht IBMlern sind hier versammelt. Vorne links Jens Diedrich, links dahinter im blauen Hemd Wolfram „Bobby“ Boberski,

rechts dahinter im grünen T-Shirt Jens Waltje, ganz hinten in der Mitte Rolf Werner, rechts daneben Michael Bernhold, vorne an der Anla-

ge im schwarzweißgestreiften Poloshirt Claus Ohnesorg, ganz rechts Peter Schulz. Auf dem Foto fehlt Siegfried Sobieraysky.

trifft im Clubraum zusammen, isst und trinkt gemeinsam, ist gesellig und diskutiert miteinander, bevor man an den gemeinsamen Weiterbau der Anlage geht. Für das leibliche Wohl ist reihum immer einer der acht zuständig und er übernimmt diese Aufgabe als zeitweiliger „Küchenchef“ auch gerne. So baut das Team jede Woche mehrere Stunden „mit allen Mann“ an der Anlage. Weitere Arbeiten wie Häuserbau, Straßenbau,

Elektronik und andere „Fleißarbeiten“ werden gerne auch zuhause erledigt.

Das Rollmaterial auf der Anlage stammt aus den jeweiligen Privatsammlungen und verbleibt auch im Einzelbesitz. Jeder der acht bringt an Loks und Wagen mit, was er mag und was er und das Team als passend empfinden. Die Betriebskosten der Halle werden mittels einer Umlage gedeckt.

## Die Mitwirkenden im Einzelporträt

### **Michael Bernhold**, Elektriker

Rolle bei der Anlage: Spezialumbauten von Signalen, Verkabelungen, Anschlüsse von Signalen, Weichen, Beleuchtungen; Wartung vom rollenden Material; kennt jeden Kilometer der Rollbahn

### **Wolfram „Bobby“ Boberski**, Oberstudiendirektor SEK 2

Rolle bei der Anlage: Landschaftsbau, Spezialbauten wie Post und Industrie; Spezialist für Zugzusammenstellungen auf der Rollbahn nach Vorbild, z.B. der Nordexpress

### **Jens Diedrich**, Gartenbaumeister (Erwerbsgemüsebau), Unternehmer

Rolle bei der Anlage: Hatte eine Vision, brachte den Stein ins Rollen; benannte die Philosophie der Anlage: Dioramenbau auf 200 m<sup>2</sup>; Planung der Halle; Teamzusammenstellung; Planung und Bau der Landschaft, speziell für Norddeutschland typische landwirtschaftliche Kulturen in der Epoche 3; Straßenbau, Manufaktur von Kopfsteinpflasterstraßen

### **Claus Ohnesorge**, Pensionierter Beamter (landw. Sozialkasse)

Rolle bei der Anlage: Landschaftsbau, Häuserbau und -umbau, Inneneinrichtungen, Städtebau Bremburg; großer Anteil am

Bau der Glasfabrik in Buchen; wohnhaft in Dörverden in der Nähe der Aller; Erbauer des Allertals

### **Peter Schulz**, Fernsehtechniker

Rolle bei der Anlage: Elektroniker und Fahrdienstleiter (Software Train Controller Gold), Planung und Steuerung der Anlage, Verkabelung; Gleisbau und Projektplanung (z.B. Bw); Reparatur und Wartung vom rollenden Material, Decodereinbau; Umbau von Stadthäusern und Erbauer der Glasfabrik

### **Siegfried Sobierayski**, Tischler und Garten-Landschaftsbauer

Rolle bei der Anlage: Gleis- und Trassenbau, Häuserbau; Weichenantriebe, Verkabelung

### **Jens Waltje**, Speditionskaufmann in Rente

Rolle bei der Anlage: Städtebau Bremburg, Häuserbau und -umbau, Gestaltung von Alltagsszenen; hat den Bahnhof Basum gebaut; Vorplanung der Anlage, Ideengeber; PR-Arbeit

### **Rolf Werner**, Tischler und Starkstromelektriker

Rolle bei der Anlage: Spezialist für „Leitungen aller Art“ (Hochspannungs- und Telegraphenleitungen, Oberleitung nach Vorbild); Signale, Beleuchtung, Gleisschotterung



Vorland des Wiehengebirges liegt. Danach kletterte die Strecke zu verschiedenen kleinen Dörfern weiter empor (Bassum liegt auf etwa 42 m ü.N, Kunde bei 47 m, Buchen bei ca. 85 m und der Endpunkt der Strecke war bei 135 m). Wie an vielen anderen Orten auch geschehen, wurde die Eisenbahn nicht in die Mitte von Buchen geführt. Das Bahnhofsgebäude errichtete man in etwa 1 km Entfernung von der landwirtschaftlich geprägten Siedlung.

Waren es zu Beginn noch drei Zugpaare täglich, die Reisende und Güter entlang der Strecke aufnahmen und absetzten, steigerte sich die Zugdichte in den 1920ern deutlich. In den 1930ern ließ man manche Züge in Buchen wenden und schuf die notwendigen Versorgungseinrichtungen, die bis heute erhalten geblieben sind und auch noch genutzt werden.

In den ersten Jahren nach dem Krieg blieb die Verkehrsdichte hoch. Jedoch zeigte sich bald, dass die Buchen nachgelagerten Dörfer auf Dauer weder im Güter- noch im Personenverkehr genügend Nachfrage für die Aufrechterhaltung des Fahrplans aufweisen konnten. Ende 1963 gab die DB den oberen Streckenteil auf, eine

Fortführung des Betriebs war wirtschaftlich nicht mehr zu rechtfertigen. Buchen wurde somit Endpunkt der Nebenbahn und Kopfbahnhof.

Dass nicht die gesamte Strecke ab Kunde geschlossen wurde, hat Buchen einem längst verblichenen Ortsvorsteher aus den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts zu verdanken. Damals suchte der Unternehmer von Klar nach einer Möglichkeit, eine Glasfabrik zu errichten. Der Ortsvorsteher Hein Primus erkannte die Gelegenheit und sorgte dafür, dass die Gemeinde Buchen eine Kaufoption auf ein großes Stück Land direkt am Bahnhof erhielt. Auf dieser Basis beantragte er bei der Bahnverwaltung einen Gleisanschluss und bot dem Unternehmer das gesamte Paket zum Erwerb an.

Von Klar wusste sofort, welche Perle ihm da geboten wurde und er schlug ohne Zögern ein. Zwei Jahre später lief die Produktion in der Glasfabrik „Klarglas Buchen“ an. Von Klar erwarb, als sich kurz darauf die Gelegenheit ergab, zusätzlich einen größeren Streifen Land, der östlich an der Bahn- hofsstraße gelegen ist.

Das Industrieareal wurde über ein Aus- ziehgleis an das Bahnhofsareal angeschlos-

sen. Parallel zu den Bahnhofsgleisen gelegen, diente das Werksgleis der Zu- und Ab- fuhr von Rohstoffen und Fertigprodukten. In der errichteten großen Halle war der Schmelzofen, die Gemengemischanlage und die Endfertigung untergebracht. Ein zweites kleineres Gebäude, das die Pro- duktionshalle L-förmig abschloss, diente als Auslieferungslager und war mit einer Laderampe versehen.

Der Boden des freien Geländes auf der bahnhofabgewandten Seite der Halle wurde verdichtet und mit Platten ausgelegt, diesen Bereich nannte man fortan (und zuerst noch etwas spöttisch) „Werksstraße“. Die Verwaltung, die Kantine und das Werksar- chiv fanden ihren Platz im Auslieferungs- gebäude. Dieser Gebäudeteil wurde über die Werksstraße erreicht.

Die Energieversorgung erfolgte mittels einer großen kohlebefeuchten Dampfma- schine. Das Kohlenlager legte man direkt bei der Einfahrt zum Werksgelände an. Bei Kohlenlieferungen wurde das Anliefer- gleis von den zugestellten Kohlenwagen blockiert, hier war also schnelles Entladen nötig. Reine Handarbeit – viele Arbeiter schaufeln – wäre zu langsam und zu teuer







Oben: Blick in den Klarglas-Werkshof. Rechts Halle 1 mit der eigentlichen Glaserzeugung.

Rechts oben: In der Mittagspause machen manche Angestellte gerne einen kleinen Spaziergang vor den Werkstoren.

Rechts: Das Betriebsgelände des Klarglas-Werks liegt parallel zum Umfahungsgleis des Buchener Bahnhofs.



Oben links: Seit den 1950er erfolgt die Energieversorgung des Werks nicht mehr per Kohle, sondern per Öl. Der Brennstoff wird am spitzen Ende des dreieckigen Werksgebietes gelagert.

Oben: Die dritte Halle ist ein modernes Fabrikgebäude mit Sheddach. Um einen optischen Bezug zu den älteren Werksteilen herzustellen, wurde die Halle mit Backstein und Ziergiebeln verblendet.

Links: Die Ölversorgung der Werkshallen erfolgt mit aufgeständerten Rohrleitungen.

Gegenüberliegende Seite: Der für die Glasproduktion nötige Quarzsand wird mit Selbstentladewagen angeliefert und in einem Tiefbunker gelagert.





gewesen. Deshalb baute man einen kleinen Kran mit Greifer auf, mit dessen Hilfe die Wagen zu großen Teilen maschinell „leergebaggert“ wurden. Der Transport der Kohle zur Feuerstelle erfolgte mittels Hunden, die wiederum von diesem Kran beladen und umgesetzt werden konnten.

Herr von Klar setzte von Beginn an darauf, möglichst viele Mitarbeiter in der ländlich geprägten Umgebung zu rekrutieren. Die Löhne waren niedrig und die Bevölkerung nahm die neue Arbeitsmöglichkeit nur zu gerne an. Leider waren jedoch keine ausgebildeten Glasproduktionsfachkräfte vor Ort ansässig. Diese mussten außerhalb angeworben werden. Damit die Facharbeiter ihre angestammte Heimat verlassen und sich in Buchen neu ansiedelten, musste die Fabrik angemessenen Wohnraum für sie und ihre Familien schaffen.

Hierfür war u.a. das Grundstück an der Bahnhofstraße vorgesehen. Innerhalb kurzer Zeit errichtete man hier eine Reihe von zeittypischen Werksangehörigenhäusern. Als zweistöckige Doppelhäuser ausgeführt, boten die Walmdachgebäude zu Beginn je vier Arbeiterfamilien Unterkunft. Die Mieten waren niedrig und wurden direkt vom Lohn abgezogen. Für die Versorgung mit Lebensmitteln und Alltagsprodukten existierte ein werkseigener Kaufmannsladen. Man legte durchaus Wert darauf, dass die Arbeiterfamilien ihren Bedarf hier deckten: Ein Teil des Lohns wurde in Form von Coupons für diesen Laden ausbezahlt.

Parallel zu den Werkswohnungen entstand eine ansehnliche Villa hügelaufrwärts. Am oberen Hang zum Allertal gelegen, hatte man von hier einen herrlichen

Rundumblick. Die an das Villengrundstück angrenzenden Flächen kaufte man Zug um Zug auf, um hier eine parkähnliche Landschaft zu gestalten. So entstand hier eine als angemessen empfundene Lebensumgebung für von Klar, seine Familie und die Bediensteten.

In der Modelldarstellung ist ein genauer Blick auf die beschriebenen Gebäude angebracht. Ein sehr detailliertes und liebevolles Arrangement gibt einen Einblick in die damaligen Straßen, Gärten und Hinterhöfe. Viele kleine Szenen sind hier minutiös umgesetzt, sei es, dass jemand sein Auto wäscht, beim Hofschuppen arbeitet, den Garten pflegt oder den Mülleimer zur Abfuhr bereitstellt.

Zurück zur Geschichte von Buchen: Die Produktion der Glaswaren für die Lebensmittel- und Getränkeindustrie erwies sich





als sehr wachstumsstark. Somit errichtete man 1936 eine weitere Halle. Das keilförmige Werksgrundstück wurde auf der bahnhofabgewandten Seite von einem Wassergraben begrenzt. Man entschied sich, diesen nicht zu verlegen, sondern die zweite Halle parallel zu ihm und damit in einem Winkel von ca. 30° zur Halle 1 zu errichten. Die neue Halle erhielt ebenfalls ein Anschlussgleis, das ihrer gesamten Länge folgte.

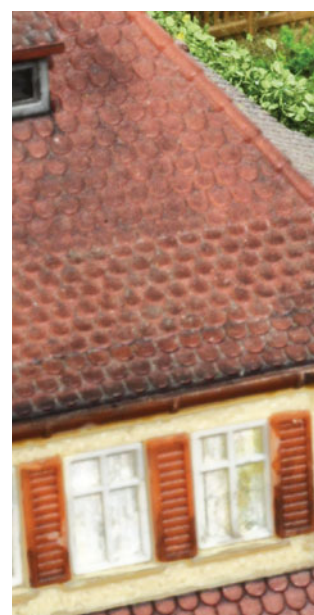
Im Zuge des Umbaus wurden die Lagerflächen für Pottasche und alle weiteren Chemikalien und Grundstoffe in Halle 2 verlagert. Hier war auch die Gemengemischanlage aufgestellt. So ergaben sich kurze Wege. Fertige Gemische werden seitdem mittels einer blechumhausten Transportbandbrücke in die Halle 1 – dort steht die Glasschmelze – übergeben. Diese

Oben links: Die Bahnhofsstraße in Buchen ist gesäumt von einer Reihe von Arbeiterhäusern im Siedlungsstil. Heute wird jede Doppelhaushälfte von einer Familie bewohnt, früher waren Erdgeschoss und erster Stock getrennte Wohnbereiche.

Ganz oben: Die von Klar'sche Villa ist das mondänste Haus am Platz. Die Autos der Familienmitglieder zeugen davon, dass das Glaswerk auch zu Beginn der 1970er ordentliche Renditen abwirft.

Darunter: Im weißen Haus direkt neben dem Buchener Empfangsgebäude war bis in die 1950er der werkseigene Lebensmittelladen untergebracht.









Oben: Panoramablick vom Allertal auf Buchen. Vorne die von Klar'sche Villa und die umgebende Parklandschaft, dahinter die Häuser der Bahnhofstraße mit dem Empfangsgebäude links. Jenseits der Bahnhofsgleise die Hallen und Schornsteine der Klarglas-Werke.

Links außen: In der Bahnhofstraße ist ein Schreinerbetrieb angesiedelt, der sich auf Holz für den hochwertigen Innenausbau spezialisiert hat.

Links: Zu Beginn der 1970er war ein VW-Käfer für einen Normalverdiener gerade so leistbar, sein Besitz ein Ausdruck von Status. Dementsprechend sorgfältig und pfleglich wurde das Auto behandelt und regelmäßig gewaschen.





Buchen aus der Luft gesehen: Vorne die Klarglas-Werke mit drei Hallen und drei Gütergleisen. Rechts auf dem Werksgelände das Öllager, links angeschnitten das Verwaltungsgebäude. Jenseits des Werksgeländes der Bahnhof Buchen mit einem abfahrtsbereiten Personenzug am Bahnsteig und dahinterliegend die Bahnhofstraße mit Wohnhäusern. Die von Klar'sche Villa ist vom linken der Schornsteine etwas verdeckt. Richtung Horizont geht der Blick weiter über das Allertal hinweg.

Werkserweiterung verdoppelte die Fertigungskapazität annähernd.

Gleich zu Kriegsbeginn wurde die Produktion gedrosselt und auf Fahrzeugscheiben umgestellt. Der Beitrag des Werks zu den Rüstungsbemühungen war insgesamt zu unbedeutend, als dass es ein lohnendes Ziel für alliierte Flieger gewesen wäre. Buchen blieb von Bomben verschont. Schnell stellte man in den Nachkriegsjahren die Produktion wieder auf das um, was man am besten konnte: Glasflaschen, Einmach- und Trinkgläser herstellen.

Mit Beginn des Wirtschaftswunders wurde wieder investiert. Der inzwischen in zweiter Generation geführte Betrieb baute Halle Nummer drei. Für sie musste der Graben nun doch weichen und man errichtete ein modernes Fabrikgebäude mit Sheddach. Um einen visuellen Bruch mit den alten Werksgebäuden zu vermeiden, erhielt die neue Halle eine stark gegliederte Ziegelsteinfassade mit Schmuckgiebeln. Natürlich erhielt auch diese Halle ihr Zufahrtsgleis.

Dem Zeitgeist folgend stellte man bald darauf den Betrieb auf Öl um. Das Kohlelager wich Öltanks. Die Hallenversorgung findet seitdem mittels aufgeständerter

Rohrleitungen statt. Mit dieser Umstellung änderte sich auch der Wagenverkehr, Kohle- wurden durch Kesselwagen ersetzt. Auch die Anlieferung der Quarzsande rationalisierte man. Das Schüttgut rieselt nun direkt aus Selbstentladewagen in einen Tiefbunker. Fast gleichzeitig riss man die Laderampe am Ausliefergleis ab. Mit der Umstellung auf Schiebewandwagen und fast ausschließlicher Gabelstaplernutzung war sie überflüssig geworden.

Der Bahnhof Buchen verdankt seine Weiterexistenz also der Glasfabrik, die nach wie vor mindestens 90 % ihrer Güter über die Bahn abwickelt. Zweimal täglich bringt eine Tenderlok einen Güterzug nach Buchen. Geliefert werden Pottasche, Soda, Quarzsand und Chemikalien für das Werk. Häufig werden auch ein bis drei Wagen für die Ortsgüteranlage mitgeführt. Nicht vergessen sollte man die Lieferungen für die Genossenschaft und den ortsansässigen Kohle- und Ölhändler. Güterzüge in die Gegenrichtung bestehen aus den leeren Schüttgut- und Staubkesselwagen sowie mit Glaswaren beladenen normalen gedeckten Güterwagen. Nicht vergessen sollte man den kräftigen Pendler- und Schülerverkehr von und nach Bassum.





## Großes Finale für die Schwarzwald-Anlage

Es war eines der anspruchsvollsten und langwierigsten Anlagen-Bauprojekte, das jemals die Werkstatt von Josef Brandl verlassen hat: die schon legendäre Schwarzwald-Anlage von Dieter Bertelsmann. In der Reihe „Josef Brandls Traumanlagen“ wurde bereits mehrfach über die Entstehung dieses Meisterwerks berichtet. Jetzt hat Josef Brandl den letzten, rund acht Meter langen Bauabschnitt fertiggestellt – den Bahnhof Freiburg-Wiehre und sein städtisches Umfeld inklusive Freiburger Straßenbahn. Darüber hinaus wird ein Stück der Höllentalbahn mit einem Glanzlicht dieser Strecke dargestellt: dem bekannten Ravenna-Viadukt in höchster Modellbau-Qualität!

**100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,  
ca. 140 Abbildungen  
Best.-Nr. 661601**

Besuchen Sie uns  
[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:  
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de), [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

**Eisenbahn  
JOURNAL**

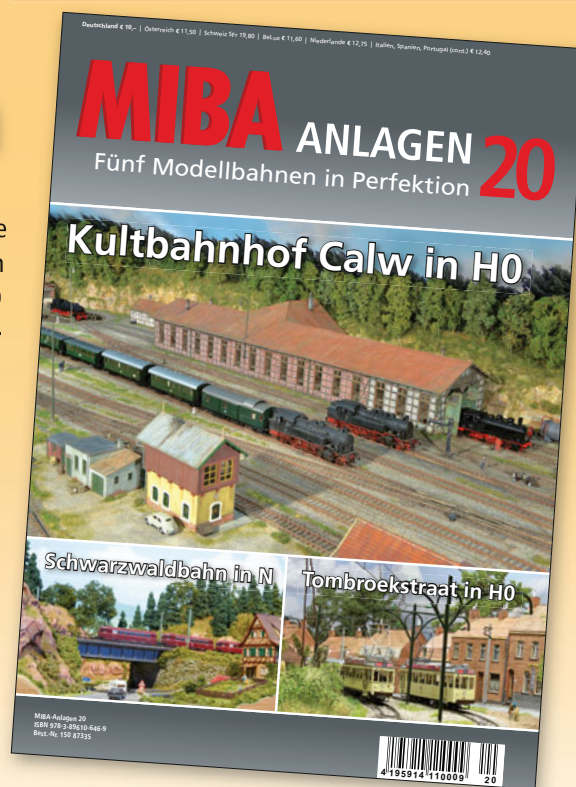
## Modellbahnen in Perfektion

Gleich fünf Anlagen der Spitzenklasse hat die MIBA-Redaktion für Sie in dieser Ausgabe zusammengefasst. Neben zwei großen Berichten über Anlagen nach deutschen Vorbildern – den Bahnhof Calw in H0 und Teile der Schwarzwaldbahn in N – blicken wir dabei auch ausführlich „über den Zaun“ in das benachbarte Ausland:

- Tombroekstraat: eine belgische Überlandbahn in H0m
- Clutton – ein kleiner Landbahnhof in Somerset im typisch englischen Maßstab 1:76
- Bahnbetrieb der 1980er-Jahre in Luxemburg – eine ländliche Anlage im Tal der Wiltz

Fünf Anlagen-Porträts, die den Horizont erweitern – vorgestellt in Bildern auf Topniveaus.

**100 Seiten im DIN-A4-Format, Drahtheftung,  
über 200 Abbildungen  
Best.-Nr. 150 87336 | € 10,-**



**MIBA**  
DIE EISENBahn IM Modell

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim  
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, E-Mail [bestellung@miba.de](mailto:bestellung@miba.de), [www.miba.de](http://www.miba.de)

Besuchen Sie uns  
[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)



Kurz nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Buchen quert die Nebenstrecke das tief eingeschnittene Tal des Buchenbachs. Unten im Talgrund verläuft die Hauptstrecke von Bassum nach Herford und parallel dazu die Landstraße.

# Durch Feld und Wald nach Bassum

Die Nebenbahnstrecke vom Endbahnhof Buchen nach Kunde führt zuerst durch ein wildromantisches Bergland, bevor sich bei Kunde der Charakter der Landschaft ändert. Es wird flacher, sanfter und lieblicher. Jenseits von Kunde prägen erst dichter Wald und später intensive Gartenbauflächen die Eindrücke.

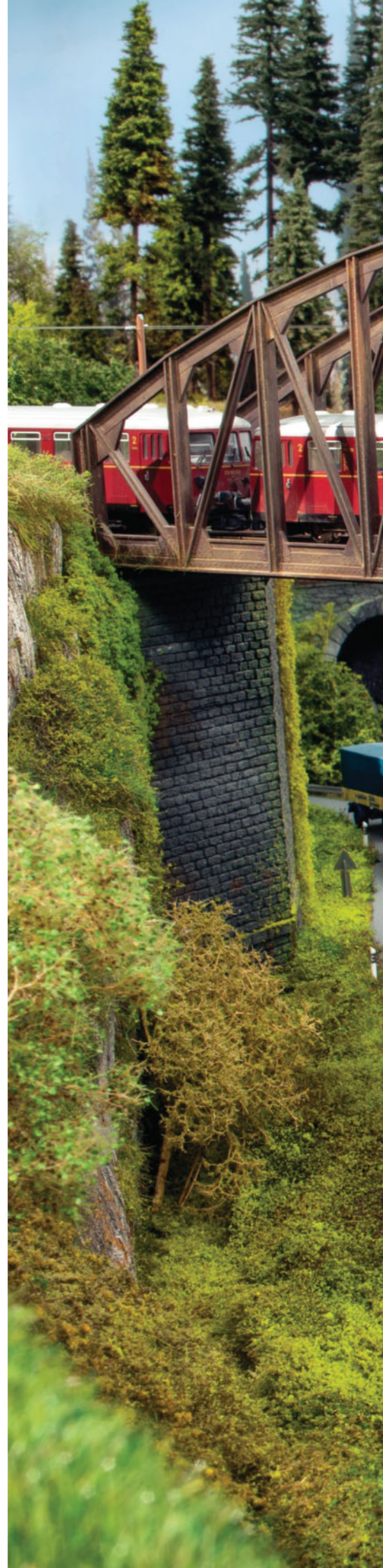
**K**urz nach Verlassen des Bahnhofs Buchen quert die Nebenstrecke auf einer Bogenbrücke einen steilen Taleinschnitt. Den engen Talgrund teilen sich eine Eisenbahnlinie und eine Landstraße sowie das völlig verkrautete Bächlein Buchenbach. Vor Jahrtausenden müssen hier sehr viel größere Wassermassen geflossen sein, um diese Schlucht zu schaffen. Die zutage tretenden sehr harten und hellen Wiehengebirgssandsteine setzen der Erosion viel Widerstand entgegen.

In früheren Zeiten, bevor es die Eisenbahn gab, stellte diese Schlucht den beschwerlichsten Teil des Handelsweges von Bremburg nach Herford dar. Die geschotterte Straße war häufig aufgeweicht und im Herbst und auch im Frühjahr teilweise überschwemmt. Mit dem Bahnbau wurde auch der Buchenbach gebändigt. Ein Wehr oberhalb von Buchen verhindert seither bei starken Niederschlägen die bis dahin üblichen Überflutungen am Talgrund.

Bis in die 1930er Jahre hinein sah man keinen Grund, die Straße technisch zu ver-

bessern. Sie blieb eine Reichsstraße II. Ordnung mit geschlämmtem Schotterbelag, die Hauptlast des Verkehrs trug die Eisenbahn. An der engsten Stelle des Tals mussten sich Straße und Eisenbahn auf rund 100 m die gleiche Trasse teilen. Hier war der Untergrund gepflastert und L/P-Tafeln verlangten von den Zügen ein lärmendes Durchfahren der „Straßenbahnstelle“.

Zu Beginn der 1950er verlegte ein Felsrutsch diesen Abschnitt. Die nötigen aufwendigen Räumarbeiten nahm man als Anlass, über neue Wegeführungsmöglichkeiten nachzudenken. Die Alternativen waren großräumige Erd- und Felsbewegungen, um den Talgrund für Bach, Bahn und Straße breit genug zu machen. Allerdings hätte dies auch Eingriffe in die nahe der oberen Talabbruchkante verkehrende Linie von Buchen mit sich gebracht. Die Alternative war, für die Straße ein Tunnel durch einen Felskamm bis ins Nachbartal zu treiben. Insgesamt erwies sich die Tunnelösung als kostengünstige und wurde demnach realisiert.











Im Zuge dieser Baumaßnahme wurde die für viele Monate halbseitig gesperrte Straße komplett erneuert. Sie erhielt einen soliden Unterbau und eine Teerdecke. Die Stelle, an der der alte Schotterweg auf die Gleistrasse einschwenkte, wurde zum Bahnübergang mit moderner Blinklicht-Sicherungstechnik umgestaltet.

Die Eisenbahn folgt seither alleine ihrer gestreckteren Linienführung entlang des Bachs. Als in den 1960ern eine komplette Gleiserneuerung anstand, verschwanden auch die letzten Reste der einstmalen so

eigenwilligen Sonderlösung mit gemeinsamer Trasse. Nur Historiker mögen an dem einen oder anderen herumliegenden und hier eigentlich nicht hinpassenden Pflasterstein erkennen, dass hier einmal eine andere Verkehrsführung existierte.

Die von Buchen kommende Strecke verläuft nach Überquerung des Tals auf einem breiten Absatz mit geringen Höhenschwankungen. Geologisch betrachtet fährt man hier durch eine sanft wellige sich nach Norden absenkende Hochebene, die durch das Tal des Buchenbachs markant durchschnit-

ten wird. Je weiter nördlich man der Strecke Richtung Kunde folgt, um so flacher wird die Landschaft.

Auch im Tal ändert sich der Eindruck nach Durchfahren der früheren Engstelle. Der Blick weitet sich. Zwar begleitet noch linkerhand eine Stützmauer das Gleis, nach rechts tun sich jedoch Wiesen und Auen auf. Die Schienen folgen ihrem geraden Weg, während sich der Buchenbach nach rechts verabschiedet.

Offensichtlich ist hier der Rand des Wiehengebirges erreicht und man geht in die





sanfte Ebene des norddeutschen Tieflands über. Die Landschaft ist kultivierter und nicht so waldig wie in den zurückliegenden Erhebungen. Baumgruppen und wegesäumende Hecken strukturieren die Flächen. Weit entfernt blitzt hie und da das Weiß eines frisch gestrichenen Hauses aus dem Grün heraus oder das Rot eines regional-typischen Ziegelbaus.

Vereinzelte tauchen Felder auf, auf denen Ackerbau betrieben wird. Noch ist die Mechanisierung der Landwirtschaft nicht in dem Umfang bis hierher vorgedrungen,

wie man es von Orten kennt, die nahe der großen städtischen Zentren liegen. Das Unkraut wird hier noch meist mit Hacken bekämpft, nicht mit Gift, was für ein großes Feld auch gerne mal zwei Tage dauern mag.

Man kann sich kaum entscheiden, liegen die Felder nun zwischen den Koppeln und Weiden oder ist es eher andersherum? Der Übergang ist fließend, je mehr man sich der Station Kunde nähert. Schon liegen das Buchener Gleis und die Hauptbahn nach Herford fast auf gleicher Höhe und die Fahrgäste im beliebten Heckeneilzug (eine

Oben: Der von einer V 65 geführte Personenzug passiert gerade die engste Stelle im Tal. Bevor der Straßentunnel gebaut war, teilten sich hier Schiene und Straße die gleiche Trasse.

Oben links: Um zukünftige Felsschläge unmöglich zu machen, hat man die Hänge mit massiven Mauern gesichert.

Links unten: Solange hier Dampflok fahren, müssen die Seitenstreifen wegen der Brandgefahr besonders gepflegt werden. Ab und zu muss auch einmal ein ganzer Baum weichen, wenn er zu groß geworden ist.



# Das Anlagenkonzept

Wie auf Seite 18 bereits beschrieben, legten die IBMler vor dem Anlagenbau einige Dinge fest. Neben den Themen, die man im Modell erfassen wollte, waren dies der Zeitraum um 1970 in den Monaten Mai/Juni sowie der Anspruch, Modell- und Anlagenbau auf hohem Niveau zu betreiben.

Der Betrieb erfolgt mit Epoche III und IV Modellen. Somit können die Fahrzeugsammlungen aller acht Mitstreiter zum Einsatz kommen. Alle Modelle sind DCC-digitalisiert, zahlreiche Fahrzeuge wurden mit Sound ausgerüstet (der übrigens bei der Fahrt in den Untergrund verstummt). Der Fuhrpark stammt praktisch aus der Produktion aller Großserienhersteller. Zusätzlich sind auch einige Kleinserienstücke und aus Weinert-Bausätzen entstandene Loks im Einsatz.

Im Sommer 2008 wurde in der ca. 300 m<sup>2</sup> messenden Halle der komplette Grundrahmen errichtet und im September konnten bereits die ersten beiden Schattenbahnhöfe in Angriff genommen werden. Die Modellbahnfläche von ca. 200 m<sup>2</sup> ist in Dreizackform aufgebaut. Dabei handelt es sich um den Westschenkel mit 22 x 2 m, einen Mittelschenkel von 19 x 2 m sowie den Ostschenkel mit 22 x 3 m. Am südlichen Ende sind der West- und der Ostschenkel noch auf bis zu 3 bzw. 4 m verbreitert. In erster Linie erfolgte dies, um eine großzügigere Landschaftsgestaltung zu ermöglichen, aber auch in Hinsicht auf die 100-cm-Radien der Gleiswendel in Richtung der Schattenbahnhöfe. Der West- sowie der Mittelschenkel werden jeweils der Länge nach in der Mitte von Hintergrundkulissen (JOWI) geteilt, sodass auf den beiden Schenkeln zusammen vier verschiedene Themen aufgebaut werden können. Im Norden der Anlage sind alle drei Schenkel mit einem 10 x 4 m messenden Querrahmen verbunden. In diesem Bereich verläuft die Hauptstrecke in einem 180°-Bogen von Schenkel zu Schenkel, wo sie die passenden Landschaften, die Hauptbahnhofs Nordausfahrt, das Bw und die Industrieansiedlungen durchläuft. Die letzten beiden Punkte sind aktuell noch Planungsideen. Der Bau dieser Anlagenteile wird noch etwas warten müssen.

Nach Fertigstellung der Schattenbahnhöfe A und B auf dem Westschenkel wurde die Gleiswendel „Osnabrück“ gebaut. An ihrem oberen Ende erreicht die elektrifizierte zweigleisige Rollbahn in einem Geländeeinschnitt das Tageslicht. Im weiteren Verlauf führt die Strecke in das südliche Gleisfeld des Bahnhofs Bassum, wo sie mit dem bis 1991 vorbildgerechten und dort sogenannten Sulinger Abzweig zusammentrifft. Im Modell müsste man vom Kundener Abzweig sprechen, denn die eingleisige Hauptstrecke, die in der Realität über Sulingen, Lübbecke und Bünde Richtung Herford führte, hat im Modell als nächstes Ziel den Ort Kunde. Beim Vorbild wurde die Strecke durch die beliebten Heckeneilzüge bekannt und es gibt eine Initiative, die ihre Wiedererrichtung und Neueröffnung fordert.

Auf der IBM-Anlage führt der Gleisstrang nach Querung der Rollbahn durch ein ausgedehntes Waldgebiet, bis er Kunde erreicht. Im dortigen Bahnhof zweigt eine Nebenbahn ansteigend Richtung Nordschenkel ab, um im Bahnhof Buchen zu enden. Die eingleisige Hauptstrecke senkt sich und erreicht kurz vor dem höher gelegenen Buchen den Rand des Wiehengebirges. Nach der Tunnelfahrt kann entweder der Schattenbahnhof C oder die Strecke Richtung Allertal angefahren werden. Letztere verläuft parallel zu der aus Bassum kommenden Hauptstrecke, unterquert diese nach einigen Metern und

wird verdeckt in der Hintergrundkulisse des mittleren Schenkels mit Ziel Bremburg geführt. Alternativ kann auch ein Abzweig direkt in Richtung der Nordeinfahrt des Bremburger Bahnhofs genutzt werden.

Für den Gleisbau in den verdeckten Anlagenteilen wird Roco-Line-Material verwendet. Über Tage kommt hingegen fast ausschließlich das Tillig-Elite-Gleis zum Einsatz. Die Gleise aller sichtbaren Strecken sind handgeschottert und eingefärbt. Die großen Abmessungen der Anlage erlauben den Luxus, fast ausschließlich die vorbildnahen Weichen W5 und W6 zu nutzen. Sonderkonstruktionen, z.B. DKWs, bilden die Ausnahme. Weichen anderer Hersteller, z.B. von Weller, sind hier und da zur sinnvollen Ergänzung des Gleisbilds eingebaut. Die Schattenbahnhofsgleise verfügen über eine Länge von 6 m, da auf der Anlage Züge mit bis zu 5,5 m Länge gefahren werden. Im Endausbau wird die Anlage über 70 – 80 Schattenbahnhofsgleise verfügen.

Die Antriebe für Weichen, Formsignale, Schranken und andere bewegliche Modellelemente wurden und werden auf Basis von Servos selbst gebaut. Die Steuerung der Antriebe übernimmt das inzwischen nicht mehr so einfach erhältliche System Rail Lux von Walmo. Mittels einer zentralen Kommandostation kann bei diesem System jede Funktion im Detail programmiert werden. Nicht nur die Antriebe, sondern auch Lichtsignale, Beleuchtungen und Sonderlichteffekte werden auf diesem Weg gesteuert. Ein LocoNet-Interface von RR-Circuits bindet die Rail-Lux-Zentrale direkt an das Bahnbetriebssteuersystem auf einem PC an.

Die Zugfahrten und alle anderen Bewegungen auf den Gleisen werden mit dem Train Controller Gold von Freiwald gesteuert. Die Software ist in der Lage, die komplexen Ansprüche dieser Anlage abzudecken, und oft genug erwies sich, dass in der Regel das Problem nicht im Programm steckt, sondern vor dem Bildschirm sitzt.

Signale und Schranken sind aus Viessmann- und Weinert-Bausätzen gefertigt. Viele der installierten Zubehörteile stammen von verschiedenen Kleinserienherstellern wie Luft, Vampisol, Real, Koto, mkc, mkb und anderen. Die Landschaftsgestaltung basiert auf den Premium-Produkten von Heki, Silhouette, MiniNatur, Busch, Noch und anderen einschlägigen Herstellern. Produkte, die schachtel frisch nicht ganz überzeugen können, erhalten eine Nachbehandlung mittels Schnitt, Beflockung und Pigmentpuder. Bäume in exponierter Position wurden von Mark Isler als Einzelstücke angefertigt. Auch Josta Maas, Holländerin, wohnhaft in Geeste im Emsland, liefert regelmäßig hochqualitative Bäume in größeren Stückzahlen. Für den Oberleitungsbau wird Sommerfeldt-Material genutzt.

Bei den Gebäuden wird in der Regel auf handelsübliche Produkte zurückgegriffen. Regelmäßig werden diese jedoch individuell verändert oder mittels kitbashing auf den gewünschten Einsatz getrimmt. Wie bei allen Ausstattungsteilen trifft auch hier zu: Was es nicht gibt wird selbst gebaut. Übersteigt dies die Möglichkeiten des Teams, wird auch mal ein Lasercut-Produzent mit einem speziellen Modell beauftragt. Dies ist jedoch mit einem beträchtlichen finanziellen Aufwand verbunden, sodass es gut überlegt sein will. Bei der Darstellung eines größeren Stadtgebietes vermisst man z. B. Serienmodelle von Kirchengebäuden, die den Namen „Stadtkirche“ auch verdienen. Der Turm sollte da schon eine Höhe von 60 cm erreichen!





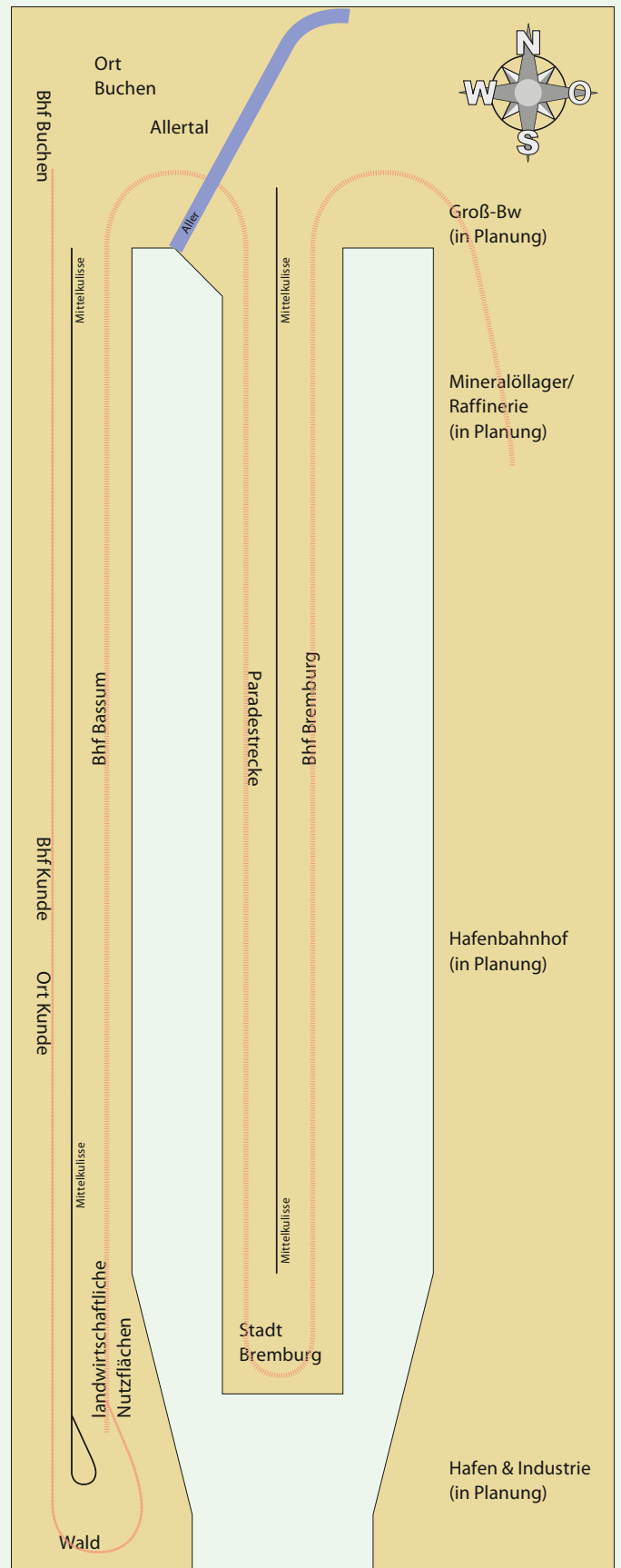
Aller Anfang ist schwer! Dort, wo heute ungefähr die Stadt Bremburg liegt, fand sich 2008 eine Palette mit Holz für den Anlagenunterbau.



Blick in die Gegenrichtung einige Monate später: Der Rahmen des östlichen Anlagenschenkels ist fast fertig. In Arbeit ist der Bereich des Bahnhofs Buchen.



Jens Diedrich im Gespräch mit Siegfried „Siggi“ Sobierayski. Gerade beim Beginn eines Projektabschnitts werden viele Kataloge gewälzt, bis die Auswahl an Gebäuden und Ausstattungsdetails zur allgemeinen Zufriedenheit ausfällt.



Der grundsätzliche Aufbau der Anlage als „Dreizack“. Die roten Linien kennzeichnen den prinzipiellen Verlauf der sichtbaren Strecken (Nebenbahn, eingleisige Hauptbahn, „Rollbahn“). Nicht eingezeichnet sind die komplexen Schattenbahnhöfe, ihre Zugänge und die verdeckten Strecken, die praktisch ein Fahren von überall nach überall ermöglichen.





50er mit einer bunten Mischung aus Silberlingen und Mitteleinstiegswagen) können dem mittäglichen Schülerschienenbus von Bassum nach Buchen beim langsamen Erklimmen der Buchener Höhe zuschauen.

Dass man sich Kunde nähert, merkt man auch daran, dass die Bebauung dichter wird. Nahe der Bahnstrecke fällt der Blick auf ein norddeutsches Bauernhaus mit einem schmucken Vorgarten. Die manns hohe Ummauerung verbirgt den Hof vor den Blicken allzu Neugieriger, nur der mächtige Misthaufen ragt über die oberste Backsteinschicht hinaus. Hier tummeln sich Hühner und eine Katze schnürt vorbei. Bei dem Lärm, den das Federvieh macht, hofft sie vielleicht auf aufgeschreckte Mäuse.

Man kann die friedlichen Geräusche des Hofes förmlich hören, wenn man sich in den Anblick versenkt. Hier die Gans, die erschreckt auffliegt, dort der Abzählreim der Kinder, die in der Hofeinfahrt Ringelreihe spielen, von weiter weg das Muhen einer Kuh auf der Weide.

## Bahnhof Kunde

Das Klopfen der Räder auf den Weichen markiert die Einfahrt in den Bahnhof Kunde. Man passiert das „Zentralstellwerk“, von dem aus fünf der sechs Kundener Weichen sowie die Ein- und Ausfahrtsignale ferngestellt werden. Das Bauwerk stammt noch aus der Frühzeit der Hauptstrecke. Auch wenn Kunde damals – preußisch sparsam – vorerst nur zwei Gleise erhielt, so hatte man doch weitergehende Pläne für den kleinen Bahnhof. Das ursprüngliche einfache Betriebskonzept sah vor, das durchgehende Gleis am Hausbahnsteig für den Personenverkehr zu nutzen. Das beidseitig angebundene Umfahrgleis sollte vorerst der Verladung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Vieh dienen.

Mit zunehmendem Verkehr sollten erst zwei bis drei weitere Gleise hinzukommen und später eventuell eine Lokwechselstation mit weiteren vier bis fünf Gleisen samt Bw-Außenstelle gebaut werden. Dampflok sollte von hier aus ohne weitere Versorgung bis Bremburg durchfahren, die Verbindung Bremburg–Herford/Bielefeld wäre so aus der Mitte heraus zu bedienen gewesen.

Der Verkehr entwickelte sich jedoch nicht wie gewünscht. Güterzüge nach Bielefeld befuhren die Rollbahn bis Osnabrück. Der Zeitverlust durch diesen Umweg war unbedeutend, denn die Kundener Hauptbahn war nach Süden hin schwierig trassiert, was besonders im Güterverkehr zu geringen Streckengeschwindigkeiten gezwungen hätte.





Links Seite oben: Den Kartoffelacker vom Unkraut freizuhalten ist eine mühselige und monotone Arbeit. Da ist eine kurze Ablenkung willkommen.

Linke Seite Mitte: Auch wenn man als Landwirtsfamilie naturnah lebt, freut der schmucke Vorgarten mit den blühenden Blumen und Sträuchern doch jedesmal, wenn man durch ihn hindurchläuft.

Linke Seite unten: Weiden und Koppeln wechseln sich mit Feldfruchtflächen ab. Die Pferdeezucht ist der ganze Stolz des hiesigen Hofes.

Oben links: Glück gehabt! Die Frage ist nur, wer von beiden ...

Oben rechts: Um die Mittagszeit brummt ein Schienenbus von Bassum nach Buchen, um die Schüler nach Hause zu bringen.

Links: So prächtig der Misthaufen auch aussieht, riechen möchte man ihn nicht.

Links unten: Hier kann man unbeschwert spielen.

Unten: Die Einfahrtsweichen nach Kunde kündigen den Ort an.











Oben: Kunde wäre eigentlich nur ein Überholungs-/Kreuzungsbahnhof an der eingleisigen Hauptstrecke von Bassum Richtung Herford. Mit dem Bau der Nebenbahn nach Buchen wurde aus Kunde ein Abzweigbahnhof mit drei Bahnsteig- und einem Schuppengleis. In der Südausfahrt trennen sich die Strecken, links in gleichbleibender Höhe die Hauptbahn, rechts die ansteigende Stichbahn (heute) nach Buchen.

Links: Das Empfangsgebäude in Kunde ist zeitgleich zum Streckenbau errichtet worden. Für die damalige Betriebsbedeutung des nur zweigleisigen Bahnhofs war es zu groß. Man hatte Pläne für den Ausbau von Kunde, die sich jedoch aufgrund der Gesamtumstände recht schnell zerschlugen. Erst mit Anschluss der Nebenstrecke nach Buchen wurde das Gebäude in angemessenem Umfang genutzt.

So betrieb man nun einen kleinen Landbahnhof, dessen Stellwerk und dessen Empfangsgebäude um einiges zu groß waren für den tatsächlichen Bedarf. Die Verkehrsströme hatten sich andere Wege gesucht. Erst mit der Nebenbahn zur Erschließung des Wiehengebirges von Norden her erinnerte man sich wieder der Station und bezog sie in die Planungen mit ein.

Bahnhof Kunde sollte Abzweigbahnhof für die Strecke nach Buchen werden. Da sich jedoch inzwischen Bassum als regionale Zugsatzstelle etabliert hatte, fiel der Ausbau in Kunde bescheiden aus. Das bisherige Ladegleis erhielt einen Bahnsteig, auf dessen gegenüberliegender Seite ein drittes Gleis angeordnet wurde. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde auf einen schienengleichen Zugang zu den Bahnsteigen 2 und 3 verzichtet und stattdessen ein eiserner Fußgängersteg über die Gleise gebaut.

Auch der Kundener Güterverkehr hatte sich anders entwickelt als geplant. Viehtransporte gab es nur selten. Sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse wurden von den Landwirten meist in das nicht allzu weit entfernte Bassum gebracht – oft für den dortigen Markt und auch immer wieder zum Weitertransport per Bahn.

Der Stückgutversand nahm hingegen in Kunde stark an Bedeutung zu. Lokale Handwerker entwickelten die Idee, Halbzeuge zu beziehen und daraus fertige Produkte herzustellen. So wurden regelmäßig kleinere Chargen von Klingen aus Solingen, kleinen Stahlgussteilen aus Duisburg, Elektromotoren aus Berlin, Gläser aus Jena, ausgesuchte Tropenhölzer aus Hamburg und Bremen und viele andere Dinge angeliefert.

In kleinen Serien wurden daraus Hilfsgeräte für größere Küchen hergestellt und bald belieferte man Hotels, Restaurants und Kantinen im ganzen Land. Der Vertrieb

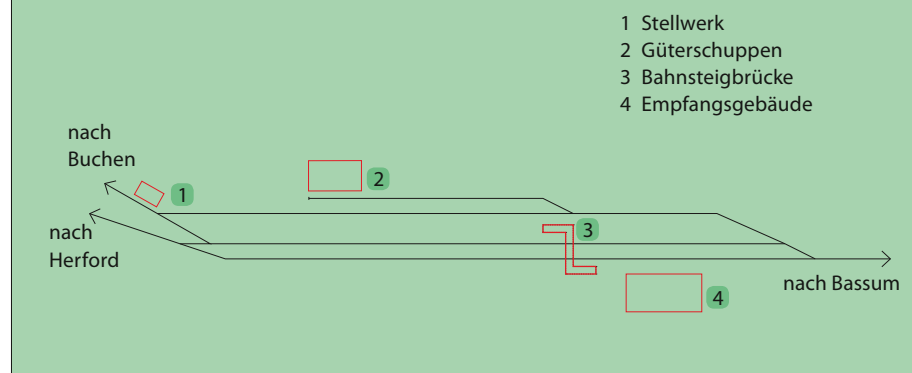
erfolgte per Annonce in entsprechenden Fachblättern. Bestellungen wurden postalisch aufgegeben. Für den Versand kamen je nach Größe und Gewicht der Erzeugnisse die Stückgutfracht der Bahn oder das Postpaket in Frage. Beide Frachtführer freute die Entwicklung natürlich. In Anbetracht dieser Entwicklung baute die Bahn im Zuge der Erweiterung um den Nebenstreckenabzweig eigens einen Stückgutschuppen mit einem kurzen Stumpfgleis, der auch als Auslieferungslager von den Kundener Manufakturen mitgenutzt werden konnte.

Der wirtschaftliche Aufschwung und der mit der neuen Strecke zunehmende Verkehr sorgte endlich auch dafür, dass das große Empfangsgebäude angemessen genutzt wurde. In den 1960er fielen eine ganze Reihe von Zügen weg: Die Nebenstrecke wurde auf den Rumpfabschnitt Kunde–Buchen verkürzt. Um ihre Transportverpflichtung gegenüber den Bewohnern der nun vom Schienenstrang abgeschnittenen Gemeinden erfüllen zu können, musste die Bahn nun Busse einsetzen. Sie wählte Kunde als zentralen Umsteigeplatz zwischen Bus und Bahn, womit die Nutzung des Empfangsgebäudes auch heute zu Beginn der 1970er gesichert ist.

Folgt man dem Schienenstrang weiter Richtung Bassum, befindet man sich nach wenigen Metern fast im Zentrum der Gemeinde Kunde. Eine kleine Kirche, errichtet in Backsteinmanier, zeugt davon, dass hier bereits im Mittelalter Menschen lebten. Die Grabinschriften, die man auf dem gegenüberliegenden Friedhof lesen kann, reichen nicht so weit zurück, künden jedoch von erfolgreichen Händlern und weitgereisten Seeleuten des 19. und 20. Jahrhunderts.

Es hat den Anschein, als sei Kunde schon seit langem ein ideenreicher und weltoffener Ort gewesen, ein Eindruck, der bei einem Blick auf die Architektur nur bestä-

## Gleisplan Kunde











Oben links: Ein mittelalterliches Kirchlein bezeugt das Alter des Ortes.

Darunter: Ein gepflegter Friedhof kann auch ein Ort zum Verweilen sein.

Links unten: „... schnell noch die heutige Zeitung!“

Oben Mitte: Warum hat die Bäckerei schon zu? Es ist doch erst Mittag!

Darunter: Auch in Gewächshäusern im Ortszentrum gedeihen wunderschöne Blumen

Mitte unten: Die Giebelplatten und Rinnsteine sind auch im Modell einzeln verlegt.

Oben: Die Tankstelle ist ein wichtiger Anlaufpunkt im Ort, an dem man allerlei Neuigkeiten hören kann.

tigt wird. Hier findet sich eine bunte Mischung aus gründerzeitlichen Herrschaftsvillen neben eternitverschalten, zur Bäckerei ausgebauten Einfamilienhäusern, hier sieht man schmucklose Betonzweckbauten aus den 1960ern neben Kiosken aus den 1950ern, hier stehen Gewächshäuser neben einer Tankstelle in Ortsmitte. Auffällig ist die Sorgfalt, mit der die Kundener ihr Dorf pflegen: Die Straßen sind alle gepflastert und die Gehwege mit passenden Platten belegt.

Anders, als man vielleicht meinen sollte, herrscht Richtung Bassum nicht die Landwirtschaft vor, sondern hier breitet sich ein größeres Waldstück zwischen den beiden Orten aus. Die lokale Legende besagt, dass sich Bassumer und Kundener nicht über die Verwendung dieses recht feuchten und teilweise sumpfigen Areals einigen konn-

ten, als es noch nicht einer festen Herrschaft zugeordnet war. Die einen wollten eine Bürgerweide anlegen, die anderen entwässern und Feldbau betreiben. Nur in einem war man sich einig: Die Bäume sollten weg.

Als lachender Dritter neben den beiden Streitparteien trat ein reicher Bremburger Kaufmann auf den Plan und erwarb das Land. Er untersagte jegliche Rodung, Entwässerung und sonstige Nutzung. Nur die Jagd war nach genau festgelegten Regeln an vier Wochenenden im Jahr gestattet und es heißt, er habe von Kunde aus persönlich immer wieder am Spektakel teilgenommen.

Tatsächlich hat die Bremburger Bürgerschaft Interessen hier im Wald, die ihr vor vielen Generationen von einem Ratsmitglied vermacht worden waren. Und in Kunde wird im Herbst ein unblutiges Jagd- und Schützenfest gefeiert, wo die Schützen





Für den Maler scheint das prähistorische Steinplattengrab ein gutes Motiv zu sein.



Insgesamt stehen hier 2008 handbemalte Sonnenblumen. 2008 ist das Gründungsjahr der IBM.



Vorbei an einem Tabakfeld führt die Reise durch eine idyllisch grüne Landschaft.



zeigen, was sie können. Wie so häufig hat die Legende also zumindest einen wahren Kern.

Heutzutage wird der Wald intensiv bewirtschaftet. Ein Sägewerk hat sich auf der Bassumer Seite etabliert. Es produziert in großem Umfang Bau- und Schalholz, das über einen direkten Gleisanschluss zum Bassumer Bahnhof abgefahren wird.

Historisch wertvoll ist ein halb freigelegtes Steinplattengrab unter einem Erdhügel. Hier wird das Landesdenkmalamt demnächst Archäologen schicken, die die Ausgrabungsarbeiten vorantreiben.

Je mehr man sich Bassum nähert, umso lichter wird der Baumbestand und umso gartenartiger die Landschaft. Feldbau wird auch hier betrieben – Sonnenblumen und Tabakpflanzen –, es dominiert die schiere Fülle an Grün!





Durch die Lage am Waldrand bieten sich dem Sägewerk die Vorteile der kurzen Wege zum geschlagenen Holz.



# Modellbäume

Ich fertige Modellbäume nach dem Vorbild der Natur. Die Bäume lassen Ihre Modellbahn „echter“ und „natürlicher“ aussehen. Jeder einzelne Baum wird liebevoll in Handarbeit hergestellt. Jeder Baum ist ein Unikat. Wünschen Sie sich einen ganz bestimmten Baum, schicken Sie bitte ein Foto und ich baue Ihren Baum nach.

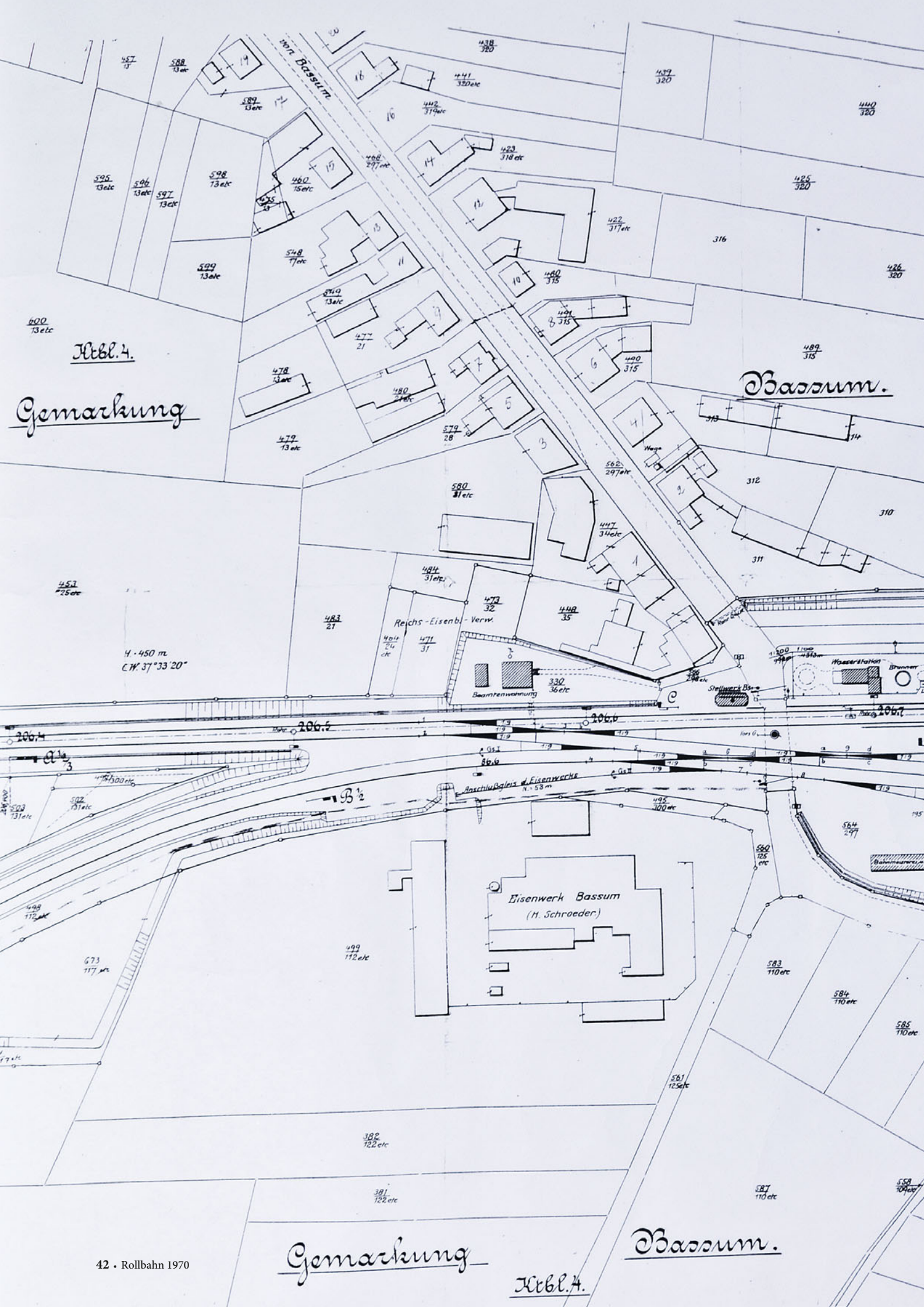
**[www.modellbaume.de](http://www.modellbaume.de)**  
**[jostamaas@gmail.com](mailto:jostamaas@gmail.com)**

Grabenstr. 57 • 49744 Geeste  
 Tel.: 0 59 37 / 70 84 48



Hebl. 4.  
Gemarkung

Bassum.



Gemarkung

Bassum.

Hebl. 4.

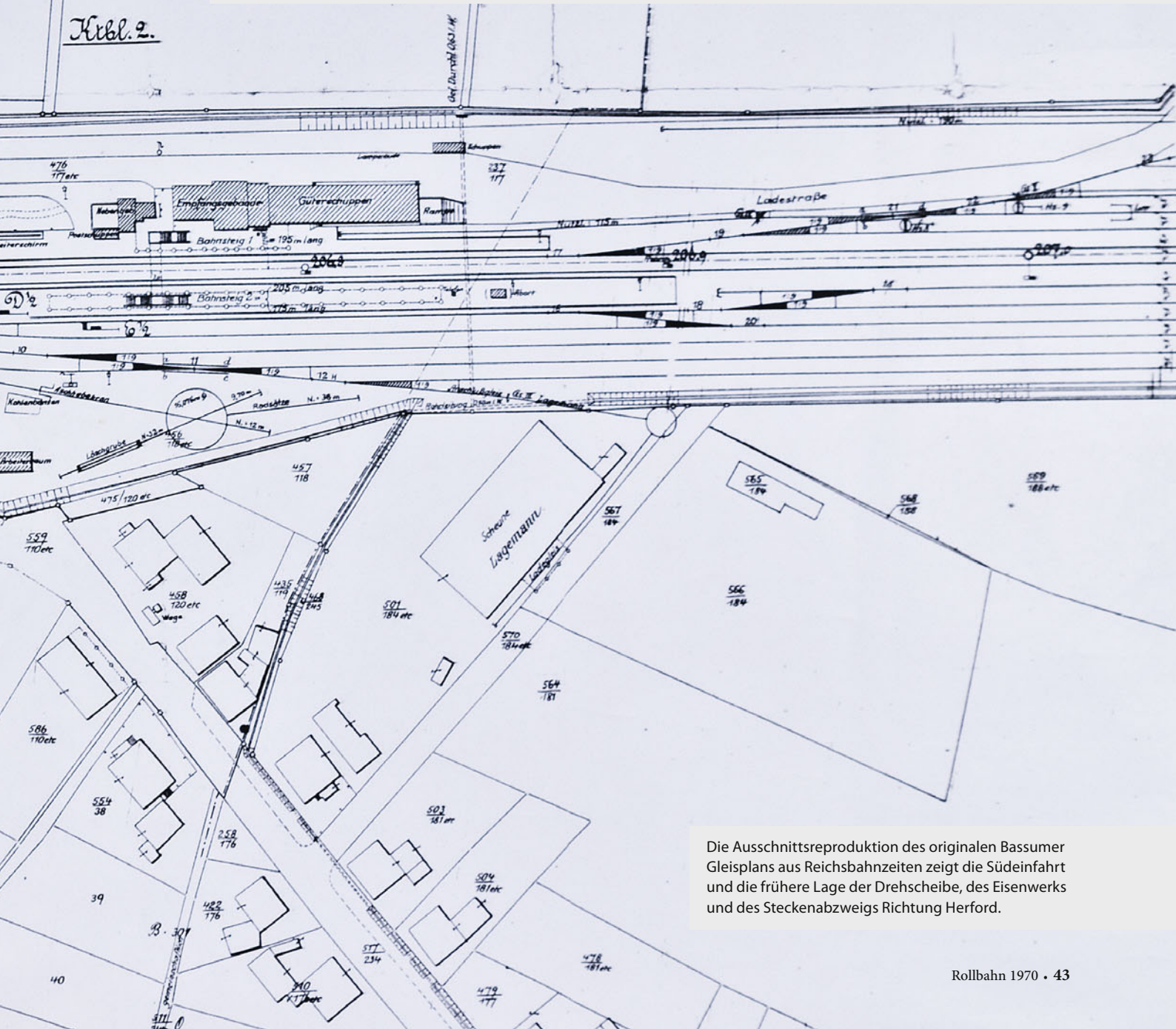


# Bahnhof

## Vorbildbahnhof Bassum

Die folgenden Seiten sind dem Buch „Die »Rollbahn« und ihre Stationen, Band 2: Osnabrück–Bremen“, erschienen bei DGEG-Medien GmbH, Hövelhof, ISBN 978-3-937189-84-0, entnommen.

Wir danken für die Reproduktionserlaubnis.



Die Ausschnittsreproduktion des originalen Bassumer Gleisplans aus Reichsbahnzeiten zeigt die Südeinfahrt und die frühere Lage der Drehscheibe, des Eisenwerks und des Steckenabzweigs Richtung Herford.





Das T-förmige Südstellwerk Bs bestimmte lange das Gesicht des Bahnhofs. Hier dampft die „großrohrige“ 50 598 noch vor Einführung des dritten Spitzensignals am Wasserkran des Hausbahnsteigs vorbei gen Osnabrück.

Stg. Helmut Brinker

## Bahnhof Bassum – km 206,79

Auch dem seit dem 9. Jahrhundert als Kloster- und Stiftssitz bekannten ehemaligen Flecken Bassum hat über einen langen Zeitraum die Landwirtschaft als Haupteinnahmequelle gedient. Und obwohl der Ort erst am 16. November 1929 zur Stadt erhoben werden sollte, hatten ihn die Streckenplaner schon mehr als ein halbes Jahrhundert zuvor auf die Liste der mittels eigener Station anzuschließenden Gemeinwesen gesetzt. Vom Ortskern aus betrachtet, wurde der Bahnhof am südöstlichen Rand angelegt und im Frühjahr 1871 begannen hier die Erdarbeiten. Bald ging es auch mit den Hochbauten voran. Hier stach die auf der Südwestseite vorgesehene Wasserstation hervor, die sich äußerlich nicht an den typischen Rundspeichern orientierte, sondern hinsichtlich ihrer äußeren Gestaltung vielmehr einem Wohnhaus glich. Infolge Materialmangels verzögerte sich ihre Fertigstellung ins Jahr 1873. Im Jahr darauf stellte die CME den C-Kuppler „Bassum“ (Hartmann, Fabriknr. 716) in Dienst, der ab 1883 unter der Nr. 1735 lief und 1902 ausgemustert wurde. Das örtliche Personal war zunächst recht überschaubar und umfasste 1877 lediglich einen Bahnhofs-Inspektor und zwei Stationswärter.

Auch wenn die Gleisanlagen bereits durch den zweigleisigen Ausbau der Rollbahn angewachsen waren, so sollte doch vor allem der Bau einer hier einmündenden Nebenstrecke einen wichtigen Einfluss auf die örtliche Infrastruktur haben. Dann nachdem ein um 1860 in Erwägung gezogenes Fernbahnprojekt der Relation Bremen – Frankfurt/Main nicht hatte verwirklicht werden können, keimte neue Hoff-

nung durch das in Folge der preußischen Eisenbahnverstaatlichung wachsende Interesse an der eisenbahntechnischen Erschließung auch ländlicher Regionen. An die alten Fernbahnüberlegungen anknüpfend wurde nun eine Nebenstrecke Syke – Sulingen – Rahden – Lübbecke – Bünde in Betracht gezogen. Aufgrund lokaler Widerstände in Syke und im später ebenfalls vorgesehenen Twistringen profitierte schließlich Bassum und wurde zur Anschlussstation bestimmt. Obwohl das Gesetz zum Bau des Abschnitts Bünde – Rahden – Sulingen bereits 1893 beschlossen worden war, wurden die Arbeiten an der 86,8 km langen Nebenbahn erst im Februar 1897 aufgenommen. Die Inbetriebnahme erfolgte in drei Teilschritten: Bünde – Rahden am 1. Oktober 1899, Rahden – Sulingen am 1. Oktober 1900 und am 1. August 1901 schließlich Sulingen – Bassum, wo die Strecke in die südöstliche Flanke des seit bereits knapp drei Jahrzehnten bestehenden Bahnhofs mündete.

### Regelverkehr von und nach Bünde

Der steigende Stückgutverkehr machte 1904 eine Erweiterung des Güterschuppens erforderlich. Laut dem vom 1. Mai desselben Jahres an gültigen Sommerfahrplan verkehrten ab Bassum vier Züge in Richtung Bünde (7:30, 11:08 sowie 17:45 Uhr), wobei ein weiterer den Bahnhof um 21:22 verließ, aber um 23:38 seine Fahrt bereits in Lübbecke beendete. Aus Bünde trafen wiederum drei Züge ein (10:25, 16:28 und 20:42), hinzu kam eine weitere Früh-Verbindung aus Rahden (dort ab 4:57, Bassum an 6:35).





Genug von der Hauptbahn-Hektik: Am 3. Juni 1985 stand 216 050 mit dem E 3673 Cuxhaven – Bremen – Bünde – Altenbeken pünktlich zur vorgesehenen Abfahrtszeit (17.41 Uhr) auf Gleis 4 zur Weiterfahrt über die geruhige Nebenstrecke bereit.

Wolfgang Klee

Weitaus eiliger hatte es etliche Jahre zuvor diese ohne Halt durch Gleis 1 jagende und weiterhin der Magistrale verhaftete VT 11.5-Garnitur.

Erwin Brinkmann



Damit musste aus bzw. in Richtung Bremen also umgestiegen werden.

Genau zwei Monate später kam es am 1. Juli 1904 zur Eröffnung der neu gebauten Hauptbahn Kirchlegern – Oberbehme – Schweicheln – Herford, die eine Durchbindung der Bassumer Züge bis Herford ermöglichte. Auch der mit zunächst nur einem Zugpaar gefahrene Güterverkehr stieg bald deutlich an und wurde zum unverzichtbaren Zulieferer bzw. Absatzförderer der Landwirtschaft im weiteren Umland. Zu den am meisten umgeschlagenen Gütern zählten neben dem Viehversand auch Getreide, Kartoffeln und andere Feldfrüchte sowie Düngemittel. Die entsprechenden Nebenbahn-Züge pendelten dabei zwischen den beiden Rangierbahnhöfen Löhne und Kirchweyhe, waren aufgrund der zahlreichen Unterwegshalte aber oft einen ganzen Tag unterwegs.

Ebenfalls 1904 wurde die heutige Eisenwerk Bassum GmbH gegründet, die ihr Quartier am südöstlichen Rand des Bahnhofs in unmittelbarer Nähe des Nebenbahnabzweigs bezog. Da sich die Eisenbahn zum Transport der hier gefertigten und meist schweren landwirtschaftlichen Bodengeräte in besonderer Weise eignete, verstand sich die Verlegung eines eigenen Anschlussgleises praktisch von selbst. Laut einem nicht genau zu datierenden Gleisplanfragment betrug die Nutzlänge dieses Gleises zunächst 53 Meter, zudem war über eine Wagendrehscheibe ein Ladegleis der Firma Lagemann angeschlossen. Unmittelbar nebenan befand sich ungefähr in Kilometer 206,75 auf Höhe der

Bahnsteigunterführung ein über eine 1:9-Weiche angeschlossener Lokbahnhof, der vorrangig dem Nebenbahnbetrieb gedient haben dürfte. Er umfasste damals eine lediglich 16,076 Meter durchmessende Drehscheibe sowie einen Kohlenbansen, einen „Aschhebekran“ und eine Löschgrube. Von der Drehscheibe gingen vier Strahlengleise mit Nutzlängen zwischen 9,7 und 36 Metern ab. Ein Lokschuppen war zu diesem Zeitpunkt bereits nicht mehr vorhanden, nach Angaben der Eisenbahn-Chronikgruppe Rahden soll ein solcher aber als Vorbild für den zunächst nur zweistöckigen und später auf acht Gleise erweiterten Rahdener Schuppen gedient haben.

### Entlastungszüge und »Heckeneilzüge«

Während des Ersten Weltkriegs sowie zu anderen besonders aufkommensstarken Zeiten wurde die Strecke gen Bünde oftmals zur Entlastung des ohnehin reichlich belegten Rollbahn-Abschnitts Osnabrück – Bassum herangezogen. In Bassum selbst hatte sich die Bebauung zusehends in Richtung Bahngelände entwickelt und neben dem an Gleis 1 liegenden Hausbahnsteig konnte per Unterführung der zur Anbindung der Gleise 2 und 4 dienende Inselbahnsteig erreicht werden. Zur Beschleunigung des Rangiergeschäfts wurde dem Bahnhof im Januar 1935 die beim Bw Kirchweyhe beheimatete Kö 4696 (Deutz, Fabriknr. 11529) zugeteilt. Diese wurde spätestens am 22. November 1942 von der dem Bw Osnabrück Gbf übertragenen Kö 4765 abgelöst, die – nach zwischenzeitlicher Abgabe – ab dem 8.





An der Nordwestseite des Bahnhofs entstand ab 1964 aus einer kleinen Sägehalle das Palettenwerk Bassum. Den Transport zwischen Holzlagerplatz und Gattersäge übernahm anfangs eine kleine Lorenbahn. In den Bildhintergründen sind das Nordstellwerk und der gegenüberliegende Wasserturm zu erkennen.



Im April 1968 gab es an der Ladestraße neben dem bereits erweiterten Sägewerk auch noch den Lagerschuppen des Rohstoffvereins und eine Kartoffelsortieranlage. Die Luftaufnahme aus dem Jahr 2003 macht das Wachstum des Betriebs deutlich, auf die Bahn als Transportmittel wird aber sowohl aus logistischen als auch aus Kostengründen schon lange nicht mehr gesetzt. Slg. Wilhelm Schaffranick (4)



August 1943 hier wieder tätig war und fortan ebenfalls unter Kirchweyher Obhut stand. Die zur Unterbringung der Maschine vorgesehene Remise errichtete man an der Nordwestseite des Güterschuppens.

Der bislang eher beschauliche Nebenbahnbetrieb wurde zum Fahrplanwechsel durch das ab dem 15. Mai 1949 eingelegte „Heckeneilzugpaar“ E 151/152 Bremen – Herford – Paderborn – Brilon – Marburg – Frankfurt/Main aufgewertet, das in Bassum von bzw. auf die Rollbahn abzweigte. Anfangs führte der Zug nur die dritte Klasse und bestand neben der Lokomotive aus fünf „Schürzen-“ und einem vierachsigen Packwagen. Wenige Jahre darauf – im Mai 1953 – wurde das zwischen den Gleisen 2 und 4 am Bahnübergang gelegene Südstellwerk Bs durch den Umzug des Fahrdienstleiters aufgewertet und daher in Bf umbenannt.

Ab dem 15. August 1954 war der Bahnhof auch für seinen in Nebenbahn-Kilometer 78,8 gelegenen Nachbarn Neuenkirchen (b. Sulingen) zuständig. Gleiches galt ab dem 1. Juni 1956 auch für die Hauptbahn-Blockstellen Bunte und Nienhaus sowie den ebenfalls an der Nebenbahn gelegenen und rund fünf Kilometer entfernten Haltepunkt Apelstedt.

Die Verschlankung der Strukturen setzte sich auch in den darauf folgenden Jahren fort, wobei Bassum zunächst weiter von der Beschneidung anderer Dienststellen profitierte. So wurde hier am 1. August 1960 eine Signalmeisterei als Hauptdienststelle eingerichtet, die den Signaldienst der Bahnmeistereien Diepholz, Barnstorf (Han.), Bassum und

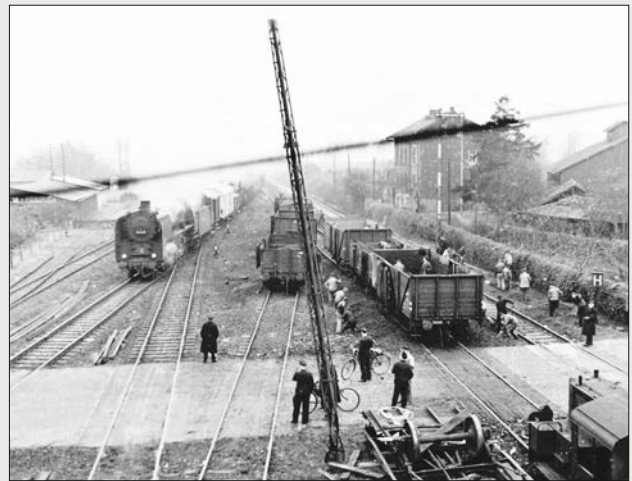
Kirchweyhe sowie den Fernmeldedienst aller im Bereich des Betriebsamtes Syke vorhandenen Bahnmeistereien übernahm.

### Der Lokbahnhof wird zurückgebaut

Wann genau der Lokbahnhof außer Betrieb ging und zurückgebaut wurde, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Allerdings dürfte ein enger Zusammenhang mit dem 1953 zur Kostenreduktion aufgenommenen Einsatz von Schienenbusgarnituren vom Typ VT 95/VB 142 auf der Bündler Strecke – dort wurde die Höchstgeschwindigkeit ab Oktober 1962 von 60 auf 80 km/h erhöht – gestanden haben. Allerdings schienen die Fahrplangestalter kein Interesse an einer Berücksichtigung des stetig zunehmenden Berufspendler-Aufkommens in Richtung Bremen zu haben: Die Züge fuhrten nicht so, wie es den Bedürfnissen der Kundschaft entsprochen hätte ...

Ein wichtiger lokaler Güterkunde entstand mit einem am 1. Januar 1964 von den Gesellschaftern Lange und Schaffranick gegründeten Sägewerk. Dieses fand seinen Platz an der nordwestlichen Seite des Bahnhofs und nutzte dort eine Gewerbefläche, auf der zuvor die Firma Niemeyer aus Melle in einer etwa acht mal elf Meter großen Sägehalle vorwiegend Gruben- und Blindholz hergestellt hatte. Während der Vorgänger überwiegend auf heimische Rohstoffe gesetzt hatte, bediente sich das neue Unternehmen zunehmend auf dem weltweiten Markt und bezog Holz unter anderem aus Chile, Portugal oder Südafrika. Vorrangig wird aber bis





Anfang der 1950er Jahre ereignete sich am südlichen Bahnübergang unmittelbar neben dem Stellwerk Bs ein Güterzugunfall, bei dem zahlreiche O-Wagen entgleisten und ihre Ladung verloren. Während die örtliche Kleinlok bei den Aufräumarbeiten half, wurde der Güterverkehr aus Süden – zu sehen ist ein mit einer 41 bespannter Eilgüterzug – über die Ostseite geführt.

Slg. Erwin Brinkmann (4)



Auch das prägte die gute alte Bundesbahnzeit in Bassum: gut gelaunte Eisenbahner und fest installierte Richtungsanzeiger für den Eilzugverkehr.

heute auf Bestände aus russischen Wäldern gesetzt. Die unmittelbare Nähe zum Bassumer Güterbahnhof war damals ein vorrangiges Standortkriterium. Nachdem zunächst unter anderem Eisenbahnschwellen aus Buchenholz hergestellt und zum Teil auch Sägespäne per Bahn nach Minden versandt worden waren, wandelte sich der kontinuierlich expandierende Betrieb 1968 zu einem der bundesweit größten Spezialisten für die Produktion von Paletten. Die Verlegung eines eigenen Anschlussgleises wurde in Anbetracht der Nähe zur Ladestraße als nicht nötig erachtet, allerdings bediente man sich auf dem Werksgelände einer Lorenbahn, über die das zu verarbeitende Holz von der Kranverladung zum Sägegatter geschoben wurde.

Mit dem Bau des an die Südseite des Empfangsgebäudes grenzenden und am 10. Dezember 1967 in Betrieb genommenen Stellwerks Bf (SpDrS60) wurde die Verkehrsüberwachung auf zeitgemäße Technik umgestellt. Im Gegenzug musste man sich vom eckigen Wasserturm und den alten Stellwerken verabschieden. Die örtliche Kleinlok zeichnete derweil (1972/73) noch für die Feinverteilung der aus Bremen in Bassum eintreffenden bzw. nach dort abgehenden Güterwagen für Bramstedt und den Bahnhof Neuenkirchen (b. Sulingen) verantwortlich.

Anfang 1974 wurde der Bahnhof von rund 200 Zügen durchfahren. Im Schichtdienst waren 35 Eisenbahner tätig, die von sechs Auszubildenden unterstützt wurden. Gleichwohl war damit der Personalbestand binnen nur einen Jahrzehnts um rund 40 Köpfe reduziert worden. Damals wurden



Vom neuen Stellwerk Bf konnte Ende der 1960er Jahre dieser nach Norden fahrende siebenteilige VT 11.5 aufgenommen werden. Im Hintergrund sind die nach Südosten abzweigende Nebenbahn sowie der Gleisanschluss des Eisenwerks auszumachen.

etwa 60.000 Fahrkarten pro Jahr verkauft, es gab 31 Nahverkehrs- und 18 Eilzughalte und das tägliche Angebot nutzten in erster Linie rund 300 Nahverkehrspendler sowie etwa 250 Schüler. Im Güterverkehr aber verblieben nach Abgabe der Stückgutabfertigung nach Twistringen nur noch Befugnisse zur Abfertigung von Wagenladungen. Trotzdem gab es noch bis zu fünf Nahgüterzüge, die vorwiegend Stahlbleche, Kunstdünger und vor allem Holz transportierten.

Ab dem 1. September 1974 waren die Bassumer Techniker auch für alle Signalanlagen im Bezirk der Bm Sulingen zuständig. Aber schon zum 1. Februar 1976 wurde die hiesige Signalmeisterei geschlossen und die Aufgaben an die ungleich größeren Standorte Bremen, Osnabrück und Minden abgegeben. Einen Monat später musste auch die Bm ihre Aufgaben an die Bm Kirchweyhe und Diepholz abtre-





Als 155 081 am 25. März 2014 das Stellwerk passierte, wurde der Bahnhof bereits seit über fünf Jahren von Diepholz aus ferngesteuert (links). Den nebenliegenden südlichen Bahnübergang ersetzte eine 1991 eingeweihte Unterführung. Garrett Riepelmeier, Slg. Erwin Brinkmann

ten und am 1. März 1976 wurde der Bahnhof der selbst bereits schwer gebeutelten Dienststelle Kirchweyhe unterstellt.

### Mit der Nebenbahn geht es bergab

Konstant bergab ging es auch mit der Nebenbahn. Anfang 1975 wurden Überlegungen der DB bekannt, den Personenverkehr auf der KBS 105 weiter einschränken zu wollen. Noch in den 1970er Jahren wurde zwischen Bassum und Rahden das Schienen-Angebot auf nur noch zwei Eilzugpaare reduziert, ansonsten fuhr parallel zur Strecke der Bus. Auch der von hier aus gen Bassum rollende Güterverkehr nahm – vom umfangreichen Barenburger Chemieaufkommen einmal abgesehen – immer weiter ab. Gleichzeitig wurde weiterhin von oberster Stelle auf die militärische Bedeutung der Strecke hingewiesen, doch mit der von kommunaler Seite immer wieder geforderten Angebotsausweitung und gar Elektrifizierung in Richtung Bünde vermochte sich dort niemand anzufreunden.

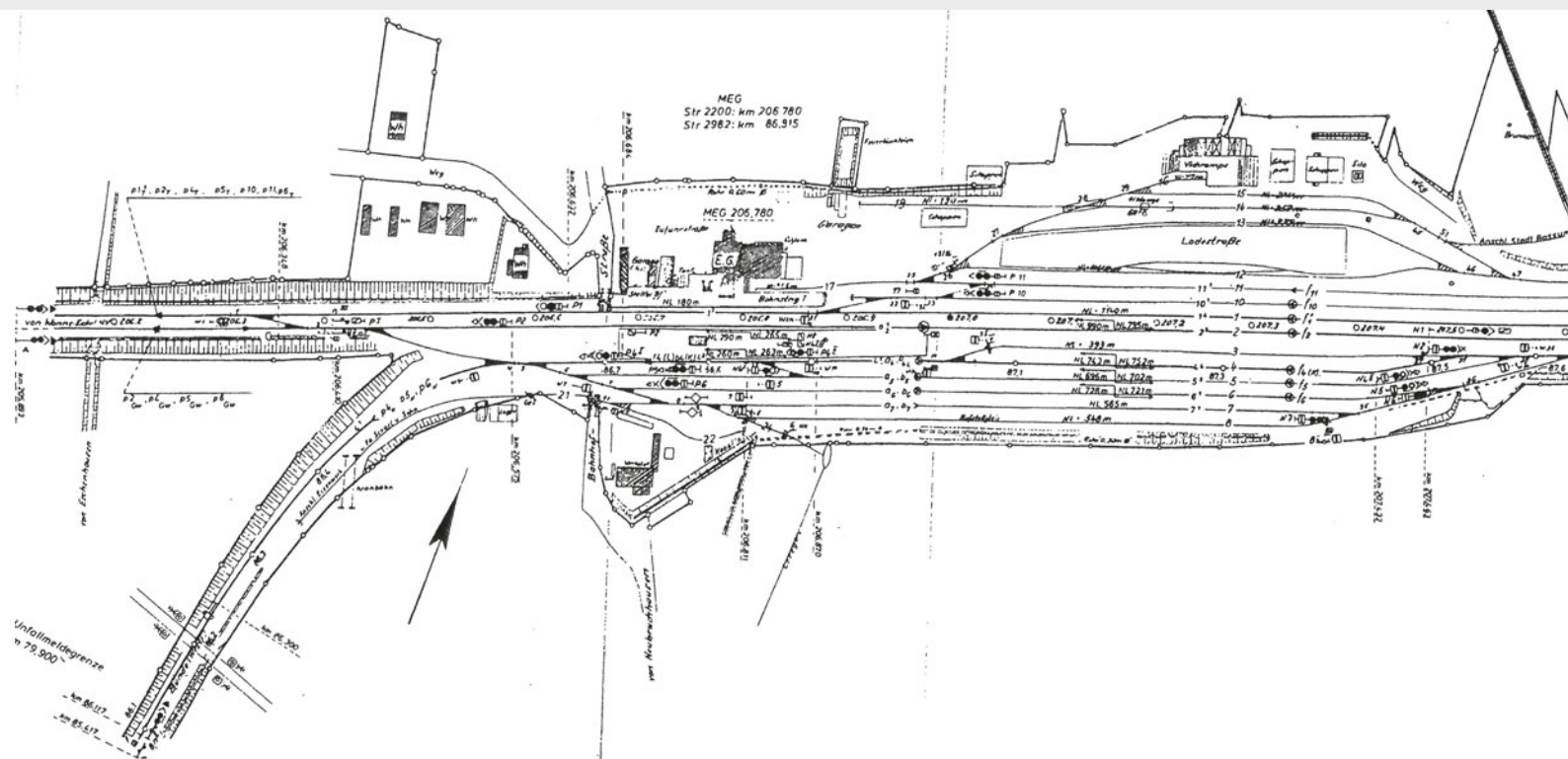
Laut Gleisplan vom Dezember 1981 besaß der Bahnhof damals inklusive aller Anschlüsse noch 39 Einfache Weichen sowie eine Doppelte Kreuzungsweiche, wobei 30 der Einfachen Weichen an das Stellwerk angeschlossen waren. Die Nutzlänge des Hausbahnsteigs wurde mit 180 Metern und die des Inselbahnsteigs – je nach Position und Richtung der

vor den Signalen an den Gleisen 2 und 4 haltenden Züge – zwischen 260 und 290 Metern angegeben. Aber ein derart umfangreicher Spurplan sollte nicht mehr allzu lange von Nöten sein.

Die enormen Schneefälle zum Jahresende 1978 machten am 1. Januar 1979 sogar den Einsatz eines Schneepfluges auf der Nebenbahn nötig, der von Bassum aus gen Süden schob, wobei gerissene Freileitungen zusätzliche Probleme verursachten. Die Bedeutung der KBS 105 ging aber immer weiter zurück und zum 1. Oktober 1985 entfiel auch das bislang über die Nebenbahn geführte Güterzugpaar der Relation Hamburg/Maschen – Nürnberg. Die Leistungsverringerungen auf der Bänder Strecke bedeuteten auch für den Bassumer Bahnhof den schrittweisen Rückbau der Infrastruktur. So kam es unter anderem zum Ausbau des 393 Meter langen Gleises 3, der Weichen 13, 14 und 17 sowie von zwei Haupt- (N 4I und P 4II) und vier Lichtsperrsignalen (3I, 5, W 14 und W 17).

### »Schließzeiten von über 12 Stunden am Tag«

Einst hatte es innerhalb des Stadtgebietes acht höhengleiche Bahnübergänge gegeben, von denen 1982 noch immer drei über die B 61, L 332 und K 127 vorhanden waren. Damals passierten zwischen 6 und 19 Uhr rund 6.700 Fahrzeuge die neuralgischen Kreuzungspunkte und die Lokalpresse berich-



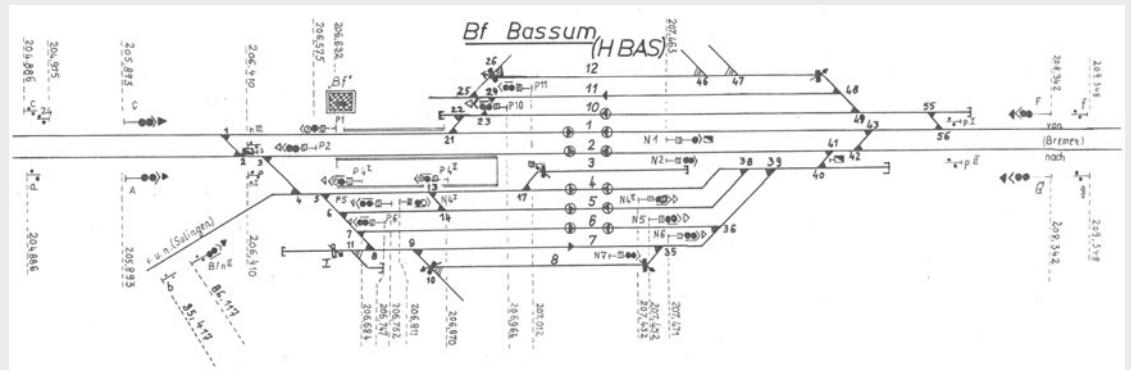




Keine optische Zier war der zu DB-Zeiten entstandene und am 19. April 2011 abgelichtete straßenseitige Vorbau des Empfangsgebäudes. Durch den zwei Jahre später vorgenommenen Abriss wurde das Gebäude wieder seinem Ursprungszustand angenähert, und so macht es seitdem trotz unterschiedlicher Ziegelstruktur wieder eine weitaus gelungenere Figur (25. März 2014).

Garrelt Riepelmeier

Eine gute Übersicht über die Bassumer Gleisanlagen gewährt dieser Plan vom 22. April 1985, in den die Anschlussgleise aber nur zum Teil eingezeichnet wurden.



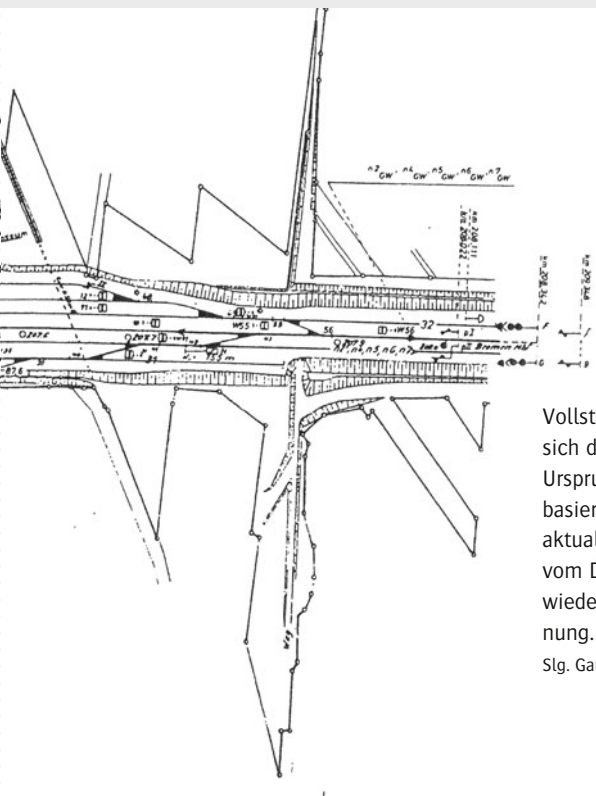
tete von sich häufenden Beschwerden über „Schließzeiten von über 12 Stunden am Tag“. Als beste Lösungsmöglichkeiten kristallisierten sich der Bau eines Tunnels an der Bahnhofstraße/Osterbinder Straße und die Herstellung einer östlich um die Stadt verlaufenden Umgehungsstraße heraus. Den Abschluss bildete aber erst Anfang der 1990er Jahre die Inbetriebnahme der neuen Bahnunterführung am Stellwerk.

Auf der Nebenbahn wiederum sollte der vom 23. Mai 1993 bis zum 28. Mai 1994 gültige Fahrplan zum letzten im 53,8 Kilometer langen Nordabschnitt Rahden – Sulingen – Bassum werden. Er umfasste noch einmal die altbekannten

werktäglichen (außer samstags) Eilzugverbindungen, die aber nur selten von mehr als 40 Reisenden pro Zug genutzt wurden. Am frühen Abend des 27. Mai 1994 bot sich dann in Gestalt des nordwärts fahrenden E 3676 die endgültig letzte Reisemöglichkeit. An der Spitze des reichlich motorisierten Zwei-Wagen-Zugs befand sich die seinerzeit beim Bw Oldenburg beheimatete 216 077. Wenige Tage darauf wurde zum 3. bzw. 4. Juni auch die Einstellung des restlichen Güterverkehrs zwischen Bassum und Sulingen sowie zwischen Rahden und Barenburg wirksam.

Zum Erliegen gekommen ist der lokale Güterverkehr aber auch in Bassum selbst. Dabei hatte es nordwestlich des Empfangsgebäudes einst umfangreiche Gütergleise, eine Ladestraße mit Viehrampe, diversen Schuppen und Silos sowie ein stadteigenes Anschlussgleis gegeben. Letzteres war sogar als Ausgangspunkt für weitere Ausbauten in Richtung des Industriegebiets Karrenbruch vorgesehen, wurde aber nie wirklich genutzt und aufgrund der unterbliebenen Expansion schließlich wieder komplett zurückgebaut.

Den Schlussstrich setzte die zum Jahresanfang 2002 wirksame Aufhebung als Güterverkehrsstelle und spätestens bis zum Sommer des Jahres war ein Großteil der Nebengleise (6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 und 19) abgebaut und damit auch die Zahl der zu unterhaltenden Weichen erheblich reduziert worden. Neben den Strecken blieben nur Überhol- und kurze Schutzgleise übrig, während die klassischen Abstellgleise entfallen waren. Und so setzt auch das im weiterhin im Industriegebiet „Hinterm Bahnhof“ ansässige Eisenwerk, das sich seit 1980 auf die Fertigung von Behältern für den Transport und die Endlagerung kontaminierter Abfälle spezialisierte und nach der Jahrtausendwende mehrfach ausgebaut wurde, längst ausschließlich auf den Straßentransport. Auffällig ist in diesem Zusammenhang, dass das Anschlussgleis zumindest 1981 noch über die Wei-



Vollständiger präsentiert sich diese auf einem Ursprungsplan von 1962 basierende, aber den aktualisierten Zustand vom Dezember 1981 wiedergebende Zeichnung.

Slg. Garrelt Riepelmeier (2)





Die im Frühjahr 2014 begonnene Modernisierung der Verkehrsstation verlangte unter anderem eine Modifizierung der auf der Westseite liegenden Gleisanlagen und bedeutete das Aus für weitere der schon lange ungenutzten Gütergleise samt der hier zu sehenden Weichen 25 und 26.  
Garrett Riepelmeier

che 8 an das Gleis 7 angebunden war, während diese Variante später – vermutlich im Interesse einer Reduzierung der den Bahnübergang querenden Gleise – von einer Anbindung aus entgegengesetzter Richtung (in Kilometer 86,3 der Nebenbahn über die Weiche 11) abgelöst wurde.

Auch die Palettenfabrik, die durch den Zukauf unter anderem des einst von der Viehverladung belegten Bahngeländes ein mittlerweile 80.000 m<sup>2</sup> großes Areal belegt, hat sich bereits deutlich vor der Jahrtausendwende vom Schienentransport verabschiedet. Doch während die seinerzeitige Bundesbahn als Poolträger für Europaletten noch lange Zeit auf der ausschließlichen Anlieferung der für sie bestimmten Produkte in gedeckten Güterwagen bestand, wurde dieses Verfahren für den Hersteller zunehmend unattraktiv. Denn das Umladen in besagte Wagentypen war aufgrund des beengten Zugangs nur zu geringen Teilen per Gabelstapler möglich, weswegen ein erhebliches Maß an kostentreibender Handarbeit von Nöten war. So konnte einmal mehr der Lkw mit seinen Vorzügen punkten. Heute wird hier dem gesamten Verladevorgang ein Zeitfenster von nur zehn Minuten eingeräumt...

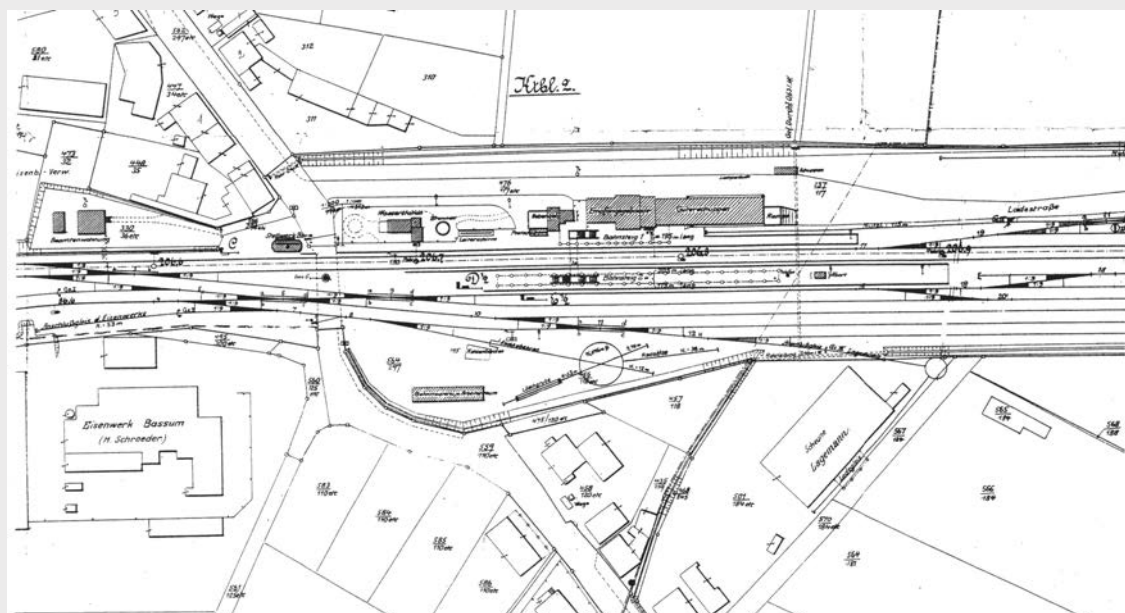
### Von Diepholz aus ferngesteuert

Seit dem 7. Dezember 2008 wird das Stellwerk Bf von Diepholz aus ferngesteuert und Ende Oktober 2009 wurde an der Nebenbahn mit dem Abriss der „abgängigen“ tunnel-

artigen Eisenbahnbrücke über die Bundesstraße 61 begonnen. Hierdurch ließ sich eine unfallträchtige S-Kurve entschärfen, mit der auch ein Teil des Dammes verschwand, so dass hier nun rund 100 Meter Gleis fehlen, während die kurz darauf folgende und noch vergleichsweise junge Brücke über die Bundesstraße 51 erhalten blieb.

Trotzdem sah es einige Jahre so aus, als könne Bassum wieder zum Abzweigbahnhof befördert werden. Denn beharrliche Bemühungen des Aktionsbündnisses Eisenbahn Bünde – Bassum (AEBB) zielten unter anderem auf die Gründung einer gemeinnützigen „Dümmer-Weser-Bahn“ als Betreibergesellschaft ab. Diese hätte eine Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs im Abschnitt Sulingen – Bassum mit einer Durchbindung bis zum Bremer Hauptbahnhof und sogar erneuten (Durchgangs-) Güterverkehr ermöglichen sollen.

Doch das Projekt scheint unter keinem guten Stern zu stehen. Einerseits gab es nur mangelnde bis keine lokalpolitische Unterstützung – vor allem die Stadt Sulingen wollte das dort noch genutzte Bahnhofsareal am liebsten entwidmen und in lukrative Bauflächen umwandeln – und andererseits erlitten die Hoffnungen einen schweren Rückschlag, als eine im Jahr 2013 von der niedersächsischen Landesregierung in Auftrag gegebene Untersuchung der Reaktivierungswürdigkeit von über 70 stillgelegten Bahnstrecken das Sulinger Kreuz nicht über die erste von drei Runden hinaus-



Für den Nebenbahnbetrieb in Richtung Sulingen/Rahden/Bünde erhielt der Bahnhof auf der Südostseite einen kleinen Lokbahnhof mit 16-Meter-Drehscheibe. Durch den frühen Einsatz von Schienenbussen des Typs VT 95 wurde sie überflüssig.  
Slg. Jens Waltje



Am frühen Abend des 20. Juni 2013 hatte 241 012 der Hectorrail mit einem Zug des Kombinierten Ladungsverkehrs auf Gleis 10 eine Überholung durch einen von 101 113 gezogenen IC abwarten müssen. Während sie wieder Fahrt gen Osnabrück aufnahm, rollte nach kurzem Stopp auf Gleis 4 auch 146 106 mit ihrem RE nach Bremerhaven-Lehe wieder an.

Garrelt Riepelmeier (4)



Der Nordteil der Nebenbahn und die Anschlussweiche des Eisenwerks besitzen nicht nur für Rangierfahrten keine Bedeutung mehr, während sich mittlerweile zwei Unternehmen die Einnahmen des Nahverkehrs teilen müssen.



kommen ließ. Auf absehbare Zeit dürfte hier also keine Hoffnung mehr bestehen.

Der Bassumer Bahnverkehr wird also weiterhin allein von den RE- und S-Bahn-Zügen auf der Rollbahn leben müssen. Auch wenn im Inneren des Empfangsgebäudes ein Reisezentrum und ein Kiosk dem Komfort der Reisenden dienen, so herrschte hier nicht zuletzt dank der alten Bahnsteige bis in die jüngste Vergangenheit der „gute alte Bundesbahn-Charme“. Da aber das Amtsgericht Syke schon für den 8. Februar 2012 einen Zwangsversteigerungs-Termin für den zwischenzeitlich in Privatbesitz übergegangenen Bau anberaumt hatte – sein Verkehrswert wurde damals mit 262.000 Euro angegeben –, waren Änderungen abzusehen.

Nachdem die ersten Bemühungen fehlgeschlagen waren, erhielt am 21. September 2012 die örtliche Wirtschafts- und Stadtentwicklungsgesellschaft (WISEG) nach einem „Bieterduell“ mit einem weiteren potentiellen Investor für 165.500 Euro den Zuschlag. Die Sanierung wurde auf rund 350.000 Euro veranschlagt und anschließend blieben der Kundschaft weiterhin ein Kiosk und das Reisebüro mit Fahrkartenverkauf erhalten. Renoviert wurden auch die öffentlichen Toiletten und außer der Volkshochschule zog noch ein Lernstudio in das wieder deutlich aufgewertete Gebäude. Im Rahmen der Arbeiten wurde im Frühjahr 2013 auch der wenig gelungene straßenseitige Backstein-Vorbau wieder abgerissen und damit eine Annäherung an den Ursprungszustand erreicht. Im

Frühjahr 2014 begann dann der Umbau der Verkehrsstation. Dieser umfasste neben dem Ende März in die Wege geleiteten Abriss der alten Bahnsteigüberdachung auch eine Verlängerung des Hausbahnsteigs. Hierdurch wurden die Verlegung einiger Weichen sowie das Aufstellen neuer Oberleitungsmasten nötig. Bei dieser Gelegenheit entfernten die Arbeiter auch gleich weitere Teile der auf der Westseite verbliebenen, aber ohnehin schon seit Jahren abgenabelten Infrastruktur. Somit sind dem Bahnhof neben den beiden auch von den Personenzügen genutzten Streckengleisen nur je eine Überholmöglichkeit auf der West- und auf der Ostseite geblieben. Auch die Abzweigweiche zur Nebenbahn ist noch vorhanden. Kurz dahinter befindet sich jedoch ein Prellbock im Streckengleis und ob hier jemals wieder Züge fahren werden, darf aufgrund obenstehender Ausführungen zumindest in erheblichem Maße angezweifelt werden.

Zumindest im Kleinen wird die lokale Eisenbahngeschichte aber unmittelbar am Bahnhof am Leben gehalten. Denn entlang der zum Großteil von der DB AG veräußerten Ladestraße entstand im Jahr 2008 ein rund 300 m<sup>2</sup> messender Hallenbau der „Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahn (IBM)“. Ziel der hier residierenden Enthusiasten ist es, eine weitestgehend originalgetreue Wiedergabe unter anderem des Bassumer Bahnhofes sowie von Abschnitten entlang der Rollbahn und aus dem Allertal im Maßstab 1:87 Wirklichkeit werden zu lassen.





# Bassum

Vor den Toren Bremburgs gelegen, mag man Bassum einfach nur für einen weiteren der normalen Unterwegsbahnhöfe an der Rollbahn halten. Doch dem ist nicht so. Erstens ist Bassum die „Heimat“ der IBM und zweitens ergaben sich hier mit der abzweigenden Hauptstrecke nach Herford besondere Betriebssituationen.

Von Kunde kommend, führt die Strecke durch einen dichten Wald, bevor sie auf der Bassumer Seite auf die Rollbahn trifft. War man eben noch im beschaulichen ländlichen Bereich unterwegs, vorbei an Sonnenblumenfeldern und Tabakpflanzungen, spürt man nun den Hauch der großen weiten Welt.

Fast im Blockabstand rollen hier Tag und Nacht die Züge vorbei, gezogen vom Besten und Stärksten, was die Bahn jeweils zu bieten hat. So ergab sich bald der klingende Name „Rollbahn“ für die Magistrale. Sie ist eine der Hauptversorgungsadern von den Seehäfen ins industrielle Inland und eine der Hauptabfuhrrouen für Wa-





ren jeder Art, die weltweit verschifft werden sollen. Die nächsten größeren Stationen im Norden sind die Seehäfen Bremburg und Hamburg, im Süden Osnabrück, Münster und schließlich das industrielle Herzstück Deutschlands, das Ruhrgebiet.

Wie die archäologischen Funde im Wald zwischen Bassum und Kunde vermuten lassen, ist die Gegend um Bassum schon seit prähistorischen Zeiten besiedelt. Neben den Hügelgräbern entdeckte man auch eine Thingstätte auf dem heutigen Bassumer Stadtgebiet.

Ursprung des Ortes ist das im 9. Jahrhundert vom Bremer Bischof Ansgar gegründete Stift Birxinon für Edelfrauen. Als

Ort wurde ein Hügel direkt am heutigen Klosterbach gewählt. Das Stift hat bis heute Bestand.

Es schreibt über die eigene Geschichte: „Im Stift, als Institution der mittelalterlichen Adelskirche, lebten Kanonissen, also Stiftsdamen im Sinne der Aachener Kanonissenregel von 816. Anders als im Kloster war ihnen Privatbesitz erlaubt und sie konnten das Stift wieder verlassen. Ein Armutsgeflübe mussten sie nicht ablegen. Ihre Hauptaufgabe war das feierliche Gotteslob, die Fürbitte für die Verstorbenen und die Armenfürsorge. Eine Urkunde aus dem Jahre 1207 bestätigt die Gründung eines Krankenhauses.“

Die südliche Bahnhofseinfahrt von Bassum mit dem noch jungen Befehlsstellwerk „Bf“. Auf der „Rollbahn“, den beiden hinteren Gleisen, begegnen sich gerade ein von einer E 10 gezogener Schnellzug und ein Güterzug mit einer E 40 an der Spitze. Währenddessen macht sich vorne eine Lok der Baureihe 81 auf den Weg nach Kunde und dann weiter nach Buchen, um die zwei mit Zuschlagsstoffen für die Glasherstellung gefüllten Staubkesselwagen zuzustellen.



Über die Jahrhunderte brachten Schenkungen Reichtum und Einfluss. Um 1200 errichtete man eine steinerne Kirche im romanischen Baustil. Nach einem Brand im 14. Jahrhundert baute man die Ruine unter Einbeziehung gotischer Stilelemente wieder auf. Die Kirche wird bis heute für Gottesdienste genutzt. 1541 wurde das Stift reformiert und in das bis heute bestehende evangelische Kloster gewandelt.

Der Flecken Bassum unterstand im Mittelalter der Herrschaft der Grafen von Hoya. Sie errichteten in geringer Entfernung eine Vogtei, die Freudenburg, aus der sich der Flecken Freudenberg entwickelte. Das hier ansässige Amt trug den gleichen Namen und verwaltete neben Bassum und Freudenberg auch den Flecken Loge sowie eine Reihe weiterer Dörfer. Mit Aussterben der Grafenlinie im 16. Jahrhundert ging das Amt Freudenberg auf die Landgrafschaft Hessen-Kassel über.

Als 250 Jahre später die Sieger auf dem Wiener Kongress den napoleonischen Scherbenhaufen neu ordneten, wurde die Region dem Königreich Hannover zugeschlagen. Dies währte nur bis 1867, als Preußen die Herrschaft übernahm. 30 Jahre später fasste man Freudenberg, Loge und Bassum zum heutigen Ort Bassum zusammen. Stadtrechte erhielt der Flecken erst 1929. Drei Jahre später wurden im Zuge der preußischen Kreisreform die Kreise Syke (zu der Bassum gehörte) und Hoya zum Landkreis Grafschaft Hoya mit Verwaltung in Syke zusammengefasst. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der preußische Staat aufgelöst. An seine Stelle traten verschiedene Bundesländer, bei deren Etablierung man teilweise mit tradierten Gebietskonstellationen brach. Aus dem gesamten Nordwesten der Bundesrepublik Deutschland wurde das Land Niedersachsen gebildet und damit in gewisser Weise die frühere Zuordnung zu Hannover wiederhergestellt.

Zu Beginn der 1970er Jahre leben rund 14000 Menschen in der Stadt Bassum. Landesweit ist eine Gebietsreform in der Diskussion, im Zuge derer einige Umlandgemeinden zur Stadt Bassum eingemeindet und auch die Landkreise neu geordnet werden sollen. Aber für die Zeit der Anlage sind diese Änderungen noch Zukunftsmusik.

Der Bau der Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hat den Ort Bassum nachhaltig beeinflusst. Bis dahin vorwiegend landwirtschaftlich geprägt, siedelte sich nun erste Industrie nahe der Gleise an. Die Verbundenheit mit der Scholle ging dabei jedoch nicht verloren. Das 1904 gegründete Eisenwerk Bassum spezialisierte sich auf die Herstellung von Landmaschinen, speziell Pflügen, Säma-



Vom alten Wasserturm aus hat man einen guten Überblick über das Treiben am Bahnhof.





Schon rollt der nächste Zug gen Norden, diesmal von einer BR 50Kab gezogen. Der regionale Personenverkehr wird vielfach mit Triebwagen gefahren.



Noch liegt die Drehscheibe, auf der die Loks aus Herford gewendet wurden.



schinen, Düngerstreuern und Kultivatoren. Kunden fand man in ganz Norddeutschland. Zur Zeit der Anlage hat gerade der Besitzer gewechselt und es scheint ein wenig ungewiss, ob die Landmaschinen auch weiterhin den Tätigkeitsschwerpunkt der Fabrik ausmachen werden.

Erst jüngst – um 1965 – siedelte sich eine Palettenfabrik in Bahnhofsnähe an. Sie setzt erfolgreich auf das noch junge Transportmedium „Europalette“ (seit 1961 von einigen UIC-Mitgliedern genormt) und konnte bisher kräftig wachsen. Die Lage am Bahnhof ist ideal, denn die Bundesbahn ist der Hauptabnehmer für die praktischen kleinen Transportplattformen aus Holz. Im Lkw-Ladungsverkehr beginnt sie Anfang der 1970er erst langsam Fuß zu fassen.

## Der Bahnhof

Im Bahnhof Bassum herrscht durch seine Lage an der Rollbahn praktisch nie Betriebsruhe. Ständig fahren hier Güter- und Reisezüge in dichter Folge. Die abzweigende eingleisige Hauptbahn nach Herford sorgt für zusätzliches Leben.

Überwacht, koordiniert und gesteuert wird der ständige Verkehrsfluss vom großen Stellwerk „Bf“ am Süden des Bahnhofs aus. Von hier hat der Fahrdienstleister einen guten Überblick über die langgestreckten Gleisanlagen. Das Gebäude ist Anfang der 1970er noch jung, erst vor drei, vier Jahren wurde der Bahnhof mit der modernen SpDrS60-Stellwerkstechnik ausgestattet. Dafür musste das alte Süd-Stellwerk Bs weichen, während Bn im Norden außer Betrieb genommen wurde, aber als Gebäude erhalten blieb.

Es gibt noch mehr Relikte älterer Zeiten in Bassum zu bewundern. Da ist z.B. der markante runde Wasserturm mit seinem stählernen Behälter an der Spitze genauso zu nennen wie die dem Empfangsgebäude gegenüberliegende stillgelegte 16-m-Drehscheibe, die langsam aber stetig von der Natur zurückerobert wird. (Beim Vorbild war der Wasserturm des Lokbahnhofs rechteckig; ein runder komplett verputzter Wasserturm stand hingegen im Norden gegenüber dem dortigen Stellwerk.)

Ein weiteres Überbleibsel aus besseren Tagen ist das vierte zu querende Gleis am südlichen Bahnübergang. Als Anschluss führte es einst zur Eisenwerk Bassum GmbH, deren Gelände südöstlich des Bahnhofs am Abzweig nach Herford lag.

Sicher hat auch der Zustellverkehr an diesen Landmaschinenhersteller regelmäßig für die Schließung der Schranken am Bahnübergang gesorgt, genauso wie die Züge nach und von Herford. Hauptsächlich „verantwortlich“ für die, wie jemand

Links von oben nach unten: Fahrradständer waren und sind ein wichtiges Bahnhofsaccessoire, das gerne bei der Modellerstellung vergessen wird.

Aufgrund des bis ans Lichtraumprofil heranragenden Bahnsteigdachs musste hier ein verkürztes Hauptsignal aufgestellt werden.

Langsam verschwinden die alten Gleise unter Unkraut und Büschen.

Auch Bahnsteige haben ein „Rohr- und Kabelleben“ im Untergrund.

Mitte: Nordwestlich vom Bahnhof hat sich eine Palettenfabrik angesiedelt.

Direkt gegenüber des EGs entstehen Einfamilienhäuser.

Rechts: Die Weichenausstattung mit Motoren und Schaltkästen ist aufwendig gestaltet.

Erst Figuren machen einen Modellbahnsteig lebendig.

Großes Bild unten: Auch die Nordausfahrt des Bassumer Gleisfelds wird von einer Straße gekreuzt. Direkt daneben steht das alte Stellwerk Bn. Im gegenüberliegenden Gebäude ist eine Untergebrach untergebracht. Der Kanal dient der Entwässerung des Geländes bzw. der Regulierung des Wasserstandes.







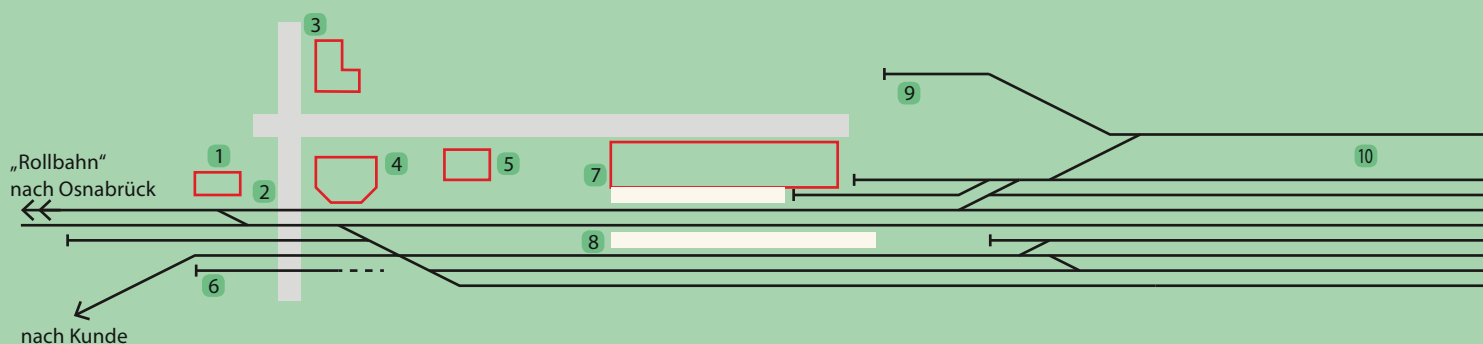


Im und um den Bahnhof Bassum arbeiteten bis Mitte der 1960 rund 75 Eisenbahner. Sie hatten wie auch ihre Kollegen an vielen anderen Orten die Möglichkeit, nahe der Strecke einen Garten für Gemüse und Obst anzulegen.

berechnet hat, rund zwölf Stunden Schließzeit der Schranken ist jedoch ohne Zweifel die Rollbahn.

Ist es normalerweise so, dass der Straßenverkehr für einen passierenden Zug kurz unterbrochen wird, könnte man in Bassum das Gefühl haben, zwischen zwei Zügen werden mal schnell ein paar Autos durchgelassen. Diese Situation ist für die Menschen der Region sehr problematisch und es gibt zunehmend Leserbriefe in der Kreiszeitung, die nach einer Lösung verlangen. Der Problematik begegnet man nicht nur direkt südlich des Bahnhofs, wo die Bahnhofstraße die Gleise kreuzt, sondern auch direkt nördlich, wo die Zufahrtswege zu Gewerbeeinheiten die Gleise überqueren. Insgesamt bestehen acht Übergänge im Stadtgebiet Bassum.

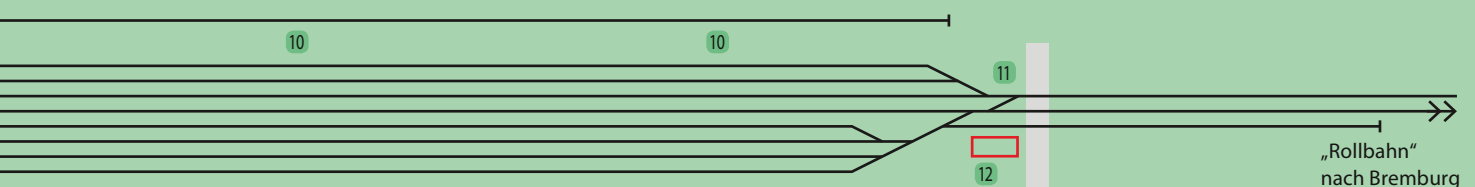
Beim Vorbild ist der Bahnhof Bassum rund 1,7 km lang (km 206,3 bis km 208,0). Umgerechnet auf H0 sind dies 19,5 m. Für diese Länge bietet selbst die großzügige Halle der IBM nicht genügend Raum. Der Modellbahnhof hat eine Ausdehnung von ca. „nur“ 12 m, der Mittelbahnsteig weist eine Länge von rund 2,25 m auf. Dies ist zum Beispiel für zehn Umbauwagen 4yg ausreichend, wenn die Lok punktgenau hinter dem Bahnsteig zum Stehen kommt. Die üblicherweise in Bassum haltenden Nahverkehrs- und Eilzüge bestehen aus weniger Einheiten, z.B. vier oder fünf Silberlingen. Mit Längen von 1,2 m bis 1,5 m (plus Lok) „passen“ die Züge gut an den Mittelbahnsteig.







# Gleisplan Bassum



- 1 Wohnhaus
- 2 Bahnübergang
- 3 Ortseingang
- 4 Stellwerk
- 5 Wohnhausbaustelle
- 6 Anschluss Eisenwerk (stillgelegt)

- 7 Empfangsgebäude
- 8 Mittelbahnsteig
- 9 Gleisanschluss Lager
- 10 Ladestraße
- 11 Bahnübergang
- 12 Stellwerk





Direkt „hinter“ dem Bahnhofsgebäude (aus Fahrgastsicht rechts davor) liegt ein Lager- und Ladeplatz, den verschiedene Firmen zur Zwischenlagerung neuer Lieferungen nutzen. Von alten Reifen über Drahtrollen und große Rohre bis hin zu in Kesseln gelagerten Flüssigkeiten finden sich hier die verschiedensten Materialien.






# Schritt für Schritt zur Traumanlage

Schritt für Schritt und somit für jedermann bestens zum Nachbauen geeignet, stellt Karl Gebele eine typische kompakte Heimanlage vor: Von der Planung über Gleis- und Landschaftsbau bis zur Detaillierung werden alle Arbeitsgänge ausführlich beschrieben. Auf einer Fläche von knapp sechs Quadratmetern finden sich eine zweigleisige, elektrifizierte Parodiestrecke und ein kleiner Bahnhof mit Bahnbetriebswerk an einer idyllischen Nebenbahn – eingebettet in eine märchenhafte Alpenlandschaft. Zwei Schattenbahnhöfe ermöglichen einen abwechslungsreichen Betrieb auf insgesamt drei Anlagenebenen.

**NEU**  
**€ 13,70**

92 Seiten im DIN-A4-Format,  
Klammerheftung,  
über 200 Abbildungen  
Best.-Nr. 681601

 Besuchen Sie uns auf  
[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

**Eisenbahn  
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim  
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de), [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

# Profitipps für die Praxis



Für seinen neuesten Praxis-Band hat MIBA-Autor Sebastian Koch wertvolle Tipps und Tricks für den Bau und die Ausgestaltung von Geh- und Fahrwegen zusammengetragen. Beginnend mit einfachen Sandpisten, Trampelpfaden und Nebenstraßen auf dem Land bis hin zu Hauptstraßen und komplizierten Kreuzungen in der Stadt spannt sich der Bogen der verschiedensten Verkehrswege. Eigene Kapitel befassen sich mit Schildern und Markierungen, Bahnübergängen, der Gestaltung von Kopfsteinpflaster oder Straßenbahngleisen, die im Straßenplanum verlaufen. Die Detailgestaltung nach Maßgabe der wichtigsten Epochen findet dabei ebenso Platz wie die Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs.

Folgen Sie also Sebastian Koch in eine Welt, die zwar „neben der Spur“ liegt, aber als Gestaltungselement auf keiner vorbildlich gestalteten Modellbahn fehlen darf.

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 250 Abbildungen  
Best.-Nr. 15087450 | € 10,-

 Besuchen Sie uns  
[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim  
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100,  
E-Mail [bestellung@miba.de](mailto:bestellung@miba.de), [www.miba.de](http://www.miba.de)

**MIBA**  
DIE EISENBAHN IM MODELL



Rechts: Ein Schnellzug quert die Aller auf seinem Weg zum nächsten Zwischenziel: Bremburg. Zuglok ist eine der neuen hochmodernen Loks der Baureihe 103, die 200 km/h schnell fahren können und 10 000 PS leisten.

Unten links: Eine Luftabwehrstellung der Bundeswehr ist in den frühen 1970ern selbstverständlicher Teil der Landschaft. Im Modell bleiben die Raketen genauso unabgefeuert wie zum Glück beim Vorbild.

Unten rechts: Das Kartoffelkraut ist prächtig gediehen und die Pflanzen blühen jetzt. Wenn die Witterung stabil bleibt, ist mit einer guten Ernte zu rechnen.



## Durchs Allertal nach Bremburg

Die norddeutsche Tiefebene ist keineswegs so flach, wie man sie sich mancherorts vorstellt. Endmoränen und Flusstäler strukturieren die Landschaft und auch menschliches Wirken prägt die Erscheinung.

**W**estlich der langen Wartegleise auf der nördlichen Bassumer Bahnhofseite ist eine gut gepflegte Schrebergartenkolonie angesiedelt. Ihren Ursprung hat sie in den typischen Eisenbahngärten, wie sie an vielen Or-

ten gleisnah zu finden waren. Weiter Richtung Bahnhofsende wird das Umfeld sehr ländlich. Bauernhöfe sind hier angesiedelt, bevor die Straße zum bereits erwähnten nördlichen Bahnübergang das Grün unterbricht. Das Gelände geht sanft in eine Senke

über und der hier verlaufende Kanal wird malerisch von einer Reihe Kopfweiden bis zu einer kleinen Straßenbrücke begleitet.

Hier zweigt die Zufahrt zu einer Luftabwehrstellung der Bundeswehr ab. Diese Anlagen stehen zu Beginn der 1970er wie













ein Nord-Süd-Gürtel im Abstand von 30 bis 40 km durch die gesamte Bundesrepublik. Ihre Aufgabe ist die Beobachtung und der Schutz des Luftraums in Richtung Warschauer Pakt.

Die Eisenbahnstrecke führt in geringer Entfernung westlich an der Militäranlage vorbei, bevor sie die weite Talsenke des Flüsschens Aller erreicht. Das Modell ist keine Nachbildung eines Abschnitts des realen Tals, in dem die Aller ihrer Mündung in die Weser südlich von Bremen entgegenfließt. Vielmehr ist es eine Zusammenstellung verschiedener Motive der für Norddeutschland typischen Urstromtäler von Elbe, Weser und Aller.

Dazu kommen die früheren Überflutungsgebiete, wo der Mensch über Jahrzehnte hinweg den Flusstälern mittels Deichbau landwirtschaftlich genutzte Gebiete abgerungen hat, sowie die hügeligen Hinterlassenschaften der letzten Eiszeit, die hier und da einen leicht bergigen Eindruck erzeugen und kleine Flüsse mancherorts zu recht scharfen Richtungswechseln zwingen.

Im Allertalabschnitt der Anlage durchläuft die Rollbahn eine 180°-Rechtskurve, um von der linken Anlagenzunge auf die mittlere zu gelangen. Gerade auf dem Scheitelpunkt des Bogens quert die Bahn-

Linke Seite: In manchen Regionen Norddeutschlands spielt die Pferdezucht eine große Rolle. Das weitläufige Gestüt gibt der Landschaft mit seinen Baumgruppen, Fachwerkbauten, Wiesen und Weiden etwas Liebliches.

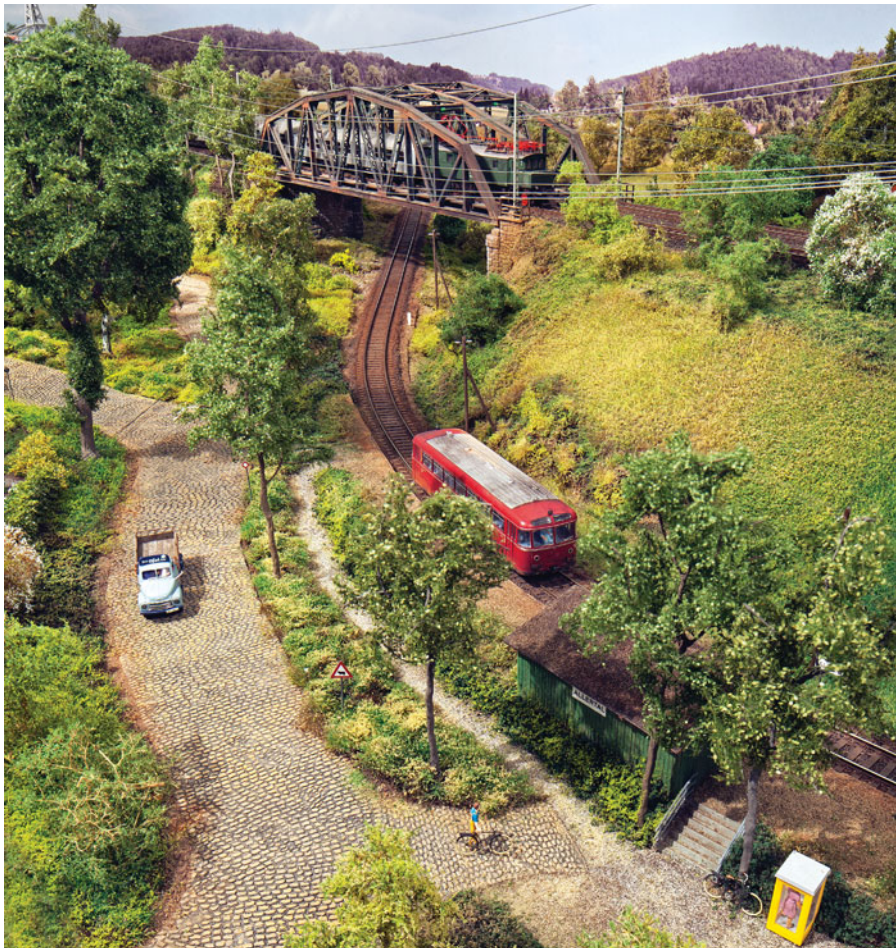
Oben und rechts: Die Steinbogenbrücke über die Aller ist in einem leichten Bogen angelegt. Sie wurde aus einem sich harmonisch in die Umgebung einfügenden gelblichen Sandstein errichtet.











Oben links: Damit die Bauern ihre jenseits des Bahndamms liegenden Felder erreichen können, wurde ein Durchlass errichtet.

Daneben und links: Der Haltepunkt Allertal liegt romantisch versteckt im Talgrund. Hier verkehren hauptsächlich Schienenbusse.

Zweite Reihe links: Sämtliche Pflanzen entstanden im Eigenbau oder aus den bekannten Bausätzen von Busch. Sie wurden individuell bearbeitet und eingefärbt. Verbaut wurden etwa 2500 Rübenpflanzen, 1500 Salatköpfe und 2000 verschiedene Kohlpflanzen – hier Blumenkohl.

Zweite Reihe rechts: Dieses Sonnenblumenfeld ist noch größer als jenes kurz vor Bassum: ca. 3000 Pflanzen wurden individuell bemalt und gesetzt.

Dritte Reihe links: Die Spargelernte ist in vollem Gange. Nur noch wenige Tage bleiben, bevor die Saison vorbei ist.

Dritte Reihe rechts: Nach getanem Tagwerk fährt der Bauer am Rotkohlfeld entlang nach Hause.

Unten links: Die Fischzucht und Räucherei K. Ohnsorg liefert Forellen und Karpfen bis nach Bremburg.

Unten rechts: Gepflasterte Straßen erschließen die wildromantischen Auen des Allertals.

strecke den Fluss. Die Aller fließt in diesem Abschnitt recht weit gerade nach Norden, bevor ihr Steilufer ein gutes Stück jenseits der Eisenbahnbrücke einen scharfen Rechtsknick bedingt.

Auf dem linken Allerufer, etwas beengt zwischen der Bahnlinie, dem Fluss und dem Militärgelände, befinden sich landwirtschaftliche Nutzflächen für den Kartoffel- und den Spargelanbau. Passend zur Jahreszeit wird der Spargel gerade gestochen, während die Kartoffeln noch einige Wochen benötigen, um ihre Knollen voll auszubilden.

Linkerhand von Fluss und Rollbahn liegen Moränenhügel. Es ist ein steil ansteigendes Gelände, auf dessen Höhe sich der Ort Buchen befindet. (Hier schließt sich modellbahntypisch der erste gestalterische Kreis der IBM-Anlage.)

Die Geländeerhebung ist es auch, die die Rollbahn in eine Rechtskurve und zur Überquerung der Aller zwingt. Mit der Aller verbunden ist Buchen nur durch einen Spazierweg, der bis hinab zum Flussufer führt. Der Rest des ansteigenden Geländes ist Privatbesitz und wird von einer alten Villa gekrönt. Der Blick von der Terrasse und dem Garten aus den Hügel hinab zum kleinen Bootsanleger und über das Allertal muss traumhaft sein.

Aus einem Geländeeinschnitt hinter der Villa taucht eine Bahnstrecke auf, überquert die Aller mittels einer Stahlbrücke und läuft dann in einem großen Bogen durch landwirtschaftlich genutztes Gelände. Anschließend schlängelt sie sich durch das Flusstal zum Haltepunkt Allertal, bevor man sie in einem walddreichen Gebiet aus den Augen verliert.

Anders als auf der Rollbahn, wo ein Reise- und Güterzug dem anderen folgt, geht es auf der eingleisigen Strecke recht gemütlich zu. In erster Linie verkehrt hier die Schienenbusfamilie VT 95 und 98, nur zeitweise sind Tenderlokomotiven der Reihen 81, 82, 93 und 94 oder Schlepptenderloks der Baureihe 24 zu sehen. Sie sind mit dreiachsigen Umbauwagen oder kurzen Güterzügen unterwegs.

Die Rollbahn wird auf einer großen Steinbogenbrücke in einem leichten Radius über die Aller geführt. Das prächtige Bauwerk überspannt das überflutungsgefährdete Areal vollständig. Die nicht hochwassersicheren Bereiche sind nach Westen auf natürliche Weise durch die Moräne begrenzt, nach Osten hingegen erstreckt sich die Aue weit ins Land hinein. Daher sicherte man das rechte Ufer des Flüsschens mit einem Deich. Wie an der Küste erledigt eine Schafherde die Pflege. Die Eisenbahnstrecke

cke quert das eingedeichte tiefliegende Gelände auf einem Damm. Dabei trennt sie die Felder im Norden vom südlich angesiedelten Reiterhof.

Dieser orientiert sich an Vorlagen im Verdener Land. Dort war schon immer eine Hochburg für Sportpferde, nicht erst, als Reiten in den letzten zwanzig Jahren als Hobby immer populärer wurde. Auch der dem Reiterhof benachbarte Obstbaumhof ist nach einem typisch norddeutschen Vorbild angelegt.

Am Haltepunkt Allertal macht die Nebenstrecke Station, nachdem sie die Rollbahn unter einer großen Stahlträgerbrücke gequert hat. Der Bahnsteig liegt im Bogen, da die Gleise anschließend wieder Richtung Hauptstrecke geführt sind und diese erneut unterqueren. Verbunden sind Haltepunkt, Reiter- und Obsthof sowie Wohnhaus durch eine Straße, die es den Bauern zudem über einen Abzweig ermöglicht, durch eine Unterführung ihre Felder auf der Rückseite des Bahndamms zu erreichen.

Eine Besonderheit (auf einer Modellbahnanlage) stellt die Starkstrom-Überlandleitung dar, die das Allertal diagonal kreuzt. Sie weist neben der üblichen Ausföhrung auch Sonderbauformen der Leitungsföhrung an den Masten auf. Markant sind die (vorbildentsprechend) durchhän-





genden Kabel, an deren Anblick man sich heutzutage in der freien Natur gewöhnt hat. Die hier gespannten sieben Stromleitungen werden die Rollbahn nun bis zum Umspannwerk in Bremburg begleiten.

Gleich hinter dem Wald, den die Hauptstrecke im Anschluss an das Allertal durchquert, wird das Hügелgebiet von einer typisch norddeutschen Flachlandlandschaft abgelöst. Im Vordergrund erstreckt sich ein großzügig gestaltetes Sonnenblumenfeld. Es gehört zu einem kleinen Bauernhof, dessen Besitzer sich auf den Anbau von Rüben, Rot-, Weiß- und Blumenkohl sowie Salat spezialisiert hat – und natürlich auf Sonnenblumen. Jetzt, zu Beginn der 1970er-Jahre ist dies ein lukratives Geschäft und ein solcher Hof hat ein ordentliches Auskommen.

Jenseits der Bahnlinie, im Bereich zwischen der Strecke und dem Wald, liegen drei Fischteiche. Dort wurde ein kleiner Bach mit leichtem Gefälle aufgestaut, um eine entsprechende Zucht anlegen zu können. Die Betreiber der Fischanlage haben eine Räucher- und Verkaufshütte errichtet, wo sich nicht zuletzt die Bassumer mit Karpfen und Räucherforelle versorgen können. Auf Höhe der Fischteiche wird die Bahnstrecke beidseitig von wildem Busch- und Strauchwerk begleitet, bevor sie auf die Baustelle einer Neubaustrecke trifft.

Auf ihr sollen später einmal vor allem Güterzüge sowohl das Allertal als auch den Hauptbahnhof Bremburg umfahren. Mit der Rollbahn verbunden ist die Neubaustrecke auf Höhe eines Stellwerks. Es dient als Blockstelle, sichert aber auch einen Abzweig, an dem beidseitig der Rollbahn je ein Gleis zur Umfahrung von Bremburg anschließt. Sie sind wie die Rollbahn elektrifiziert und verlaufen leicht abwärts führend beidseitig der Hauptstrecke, um kurz vor der Stadtgrenze Bremburg in Tunnels unter der Vorstadt zu verschwinden.

In das vordere der Umfahrgleise fädelt die Neubaustrecke ein. Die erste Weiche ist bereits fest eingebaut und in Betrieb. Auch eines der beiden Gleise der Neubaustrecke liegt schon, es wird von den Schotter- und Bauzügen verwendet. Für das zweite Gleis wird in einem Bereich gerade erst die Trasse geplant. Im nächsten sieht man, dass das Schotterbett aufgekippt und gerichtet wird, noch ein Stück weiter werden die Schwellen aufgelegt ausgerichtet. Die Bauart der Neubaustrecke mit Betonschwellen und hellem Steinschotter macht einen zukunftsweisenden Eindruck.

(Die dargestellte Vorgehensweise entspricht nicht dem Vorbild, jedoch zeigt das Modell die einzelnen in den 1970ern nötigen Arbeitsschritte eingängig nebeneinander.)

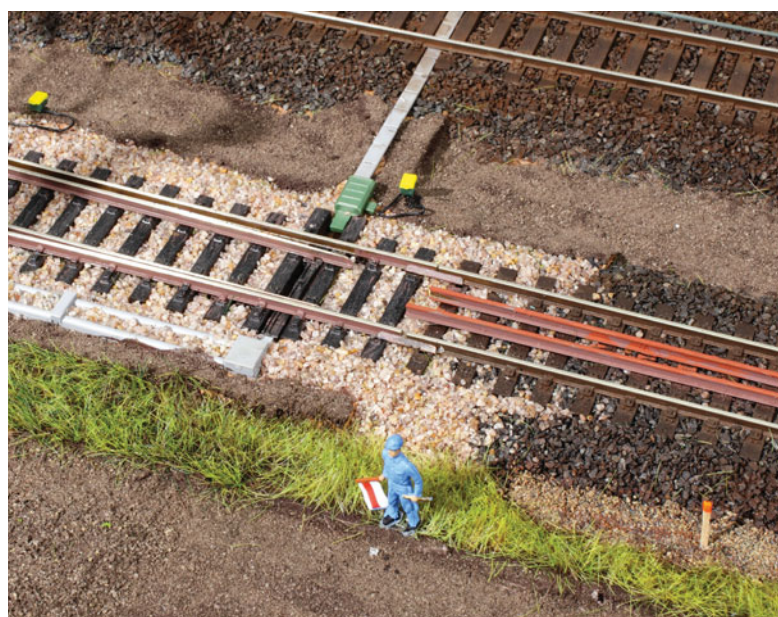




Eine auf hohen Masten geführte Hochspannungstrasse quert das Allertal und verläuft parallel zur Rollbahn bis zum Umspannwerk in Bremburg.











Eine neue Umfahungsstrecke für Güterzüge soll sowohl das Allertal als auch den Bahnhof Bremburg entlasten. Ein Gleis der neuen Strecke ist bereits befahrbar und wird für Schotterzüge genutzt. Das zweite Gleis ist gerade im Entstehen begriffen.

Es war den IBMlern wichtig, verschiedene Bauschritte parallel zeigen zu können, auch wenn dieses Vorgehen nicht dem Vorbild entspricht. So ist man an einer Stelle gerade erst dabei, das Planum vorzubereiten und Schotter zu verteilen, während wenig weiter Schwellen aufgelegt und ausgerichtet werden.







# Großstadt Bremburg

Den Wunsch, einen großen Stadtbahnhof auf die Anlage zu bringen, haben viele Modellbahner. Meist mangelt es einfach am Platz, um eine vorbildgerechte Vielzahl von Gleisen unterzubringen. Nicht so bei der IBM.





**F**ür den Bahnhof Pate standen Bremen und Lüneburg. Bremen, weil man in Bassum nur 25 km von der Hansestadt entfernt angesiedelt ist, Lüneburg, weil sich einige IBMler in die dortigen Gebäude und Gleisentwicklungen verliebt

hatten. Eine überschlägige Prüfung ergab für beide jedoch sehr schnell, dass eine realistische Modellumsetzung trotz großer Halle nicht gelingen würde.

So, wie man es mit Buchen, Kunde, dem Allertal und der Paradestrecke bereits er-

folgreich hatte, wollte man folglich auch mit dem „Hauptbahnhof“ umgehen: Typische Vorbildelemente verschiedener Herkunft zu einer in sich stimmigen Konzeption zusammenführen und ein imaginäres Vorbild dazu ersinnen.



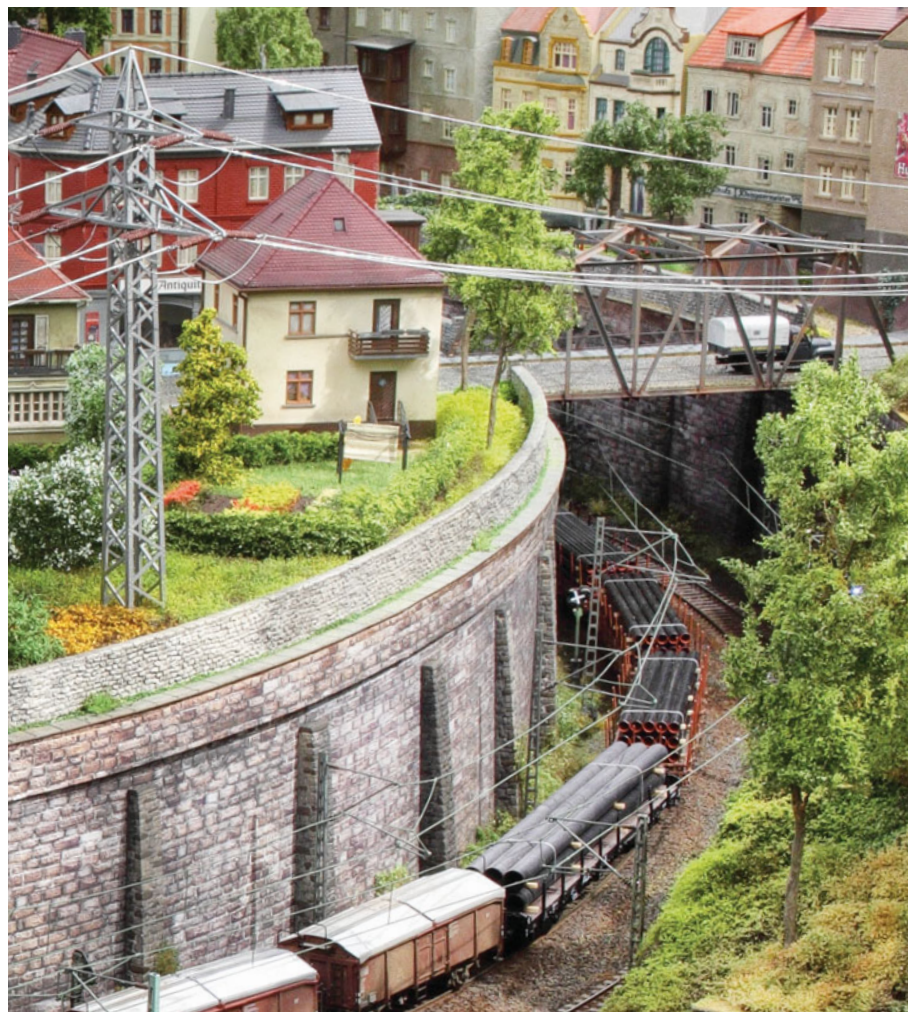


Oben: Das Umspannwerk am Stadtrand ist über eine Überland-Hochspannungsleitung an die Kraftwerke weiter im Süden angeschlossen.



Links und rechts oben und unten: Die Hügellage Bremburgs in einer Fluss-schleife macht sich auch heute noch deutlich bemerkbar. Als die Eisenbahn im 19. Jahrhundert gebaut wurde, bestand die Bremburger Bürgerschaft darauf, dass der Bahnhof innenstadtnah als Durchgangsbahnhof errichtet wird. Lösungsvorschläge, die Brücken und Tunnels vorsahen, schieden aus Kostengründen aus. Dem kürzesten Weg an der Nordseite stand ein Industriebetrieb entgegen, sodass nur der Weg entlang der mittelalterlichen Stadtmauergräben blieb. Die Bahn macht seither in Troglage einen großen Bogen um die Kernstadt herum.





Die Kernstadt von Bremburg ist auf einem Hügel innerhalb einer großen Fluss-  
schleife gelegen. Die Erhebung beherrscht  
die umgebende Landschaft, was diesen  
Ort bereits für prähistorische Menschen  
attraktiv machte. Jüngere archäologische  
Untersuchungen (im Zuge der Neuerrich-  
tung einiger Innenstadtgebäude) wiesen  
ein eisenzeitliches Urnengräberfeld nach.

Man vermutet, dass bereits im ersten  
Jhd. v. Chr. eine Wallanlage bestand, um  
diesen strategisch interessanten Ort ver-  
teidigen zu können. Es ist anzunehmen,  
dass im 1. und 2. Jhd. römische Händler  
und Reisende diese Gegend besuchten, fin-  
den sich doch in antiken Quellen Hinweise  
auf Siedlungen in der Bremburger Gegend.

Der Name der Stadt leitet sich von der  
Bezeichnung des Hügels ab. Vermutlich





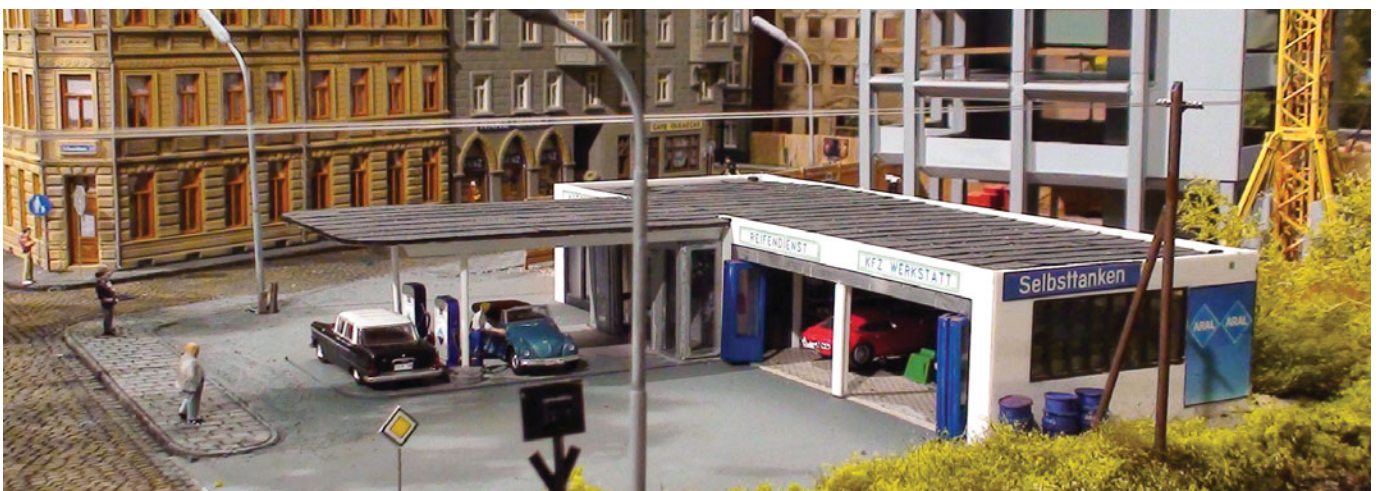
Oben links: Früh am Tag sind die Straßen noch leer und die Kneipen geschlossen. Das „Scharfe Eck“ hat tatsächlich erst vor kurzem die letzten Gäste hinauskomplimentiert.

Oben rechts: Auch in der Innenstadt gibt es immer wieder Flächen mit offenen Böden und Orte, an denen große Bäume wachsen.

Zweite Reihe links: Der Schildermaler lässt sich unerwartet viel Zeit beim Restaurieren der Beschriftungen. Zum Glück kennt die Stammkundschaft ihren Metzger und benötigt keine solche Kennzeichnung mehr.

Zweite Reihe rechts: Schaufensterbummel beim Möbelladen

Dritte Reihe links: Einzelne Wandausschnitte geben dem Modellbeachter Einblicke in das, was innerhalb eines Gebäudes geschieht. Hier schauen wir in ein Geschäft für Mäntel und Damenoberbekleidung.







betrachter Einblicke in das, was innerhalb eines Gebäudes geschieht. Hier schauen wir in ein Geschäft für Mäntel und Damenoberbekleidung.

Links: Als diese Tankstelle erneuert wurde und einen größeren Tank erhielt, entdeckte man die eisenzeitlichen Urnengräber.

Oben: Die Pflasterstraße, die Gehwege und die Randsteine sind in Heim- und Handarbeit entstanden.

Rechts: Anfang der 1970er glaubt man an die moderne Stadt. Auch in Bremburg gibt es Ideen, ganze Häuserzüge in der Altstadt abzureißen und sie durch Straßen und Beton-zweckbauten zu ersetzen.







Blick über Bremburg in die Tiefe der Anlage. Rechts entwickelt sich das große Gleisfeld des Hauptbahnhofs, in der Mitte ist die Kulisse erkennbar, links geht es zur Paradestrecke. Links im Hintergrund ist Bassum zu sehen.



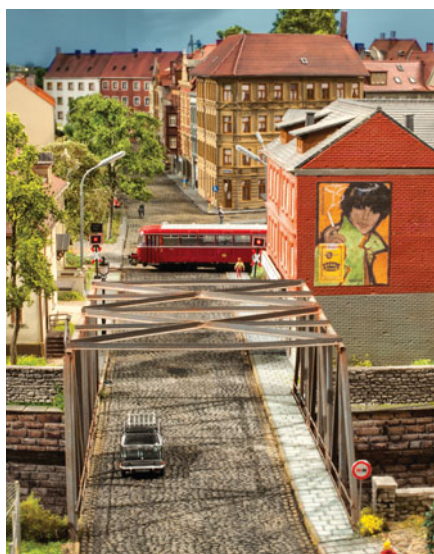






Oben: Blick über den Ostteil von Bremburg. Hier taucht die Rollbahn in den Stadtgraben ein und beginnt ihre Umrundung des dicht bebauten innerstädtischen Bereichs. Die Nebenbahn ins Hinterland hingegen durchquert die Stadt auf Straßenniveau.

Links: Auch eine Nebenbahn endet in Bremburg. Sie kommt aus dem Hinterland von den Rändern des Flusstals und erreicht die Stadt ca. 10 m höher als die doppelgleisige Rollbahn. Daher muss sie zwischen den Häusern fast wie eine Straßenbahn geführt werden.



nannte man diesen Brea oder Breae und die auf ihm errichtete Verteidigungsanlage entsprechend „Bremaburg“. So zumindest lautet die erste Erwähnung aus dem 8. Jahrhundert, als hier noch unsicheres Missionsgebiet war. Karl der Große macht die Bremaburg zum Bischofssitz, was sie durch das Mittelalter hindurch auch blieb.

Im Umfeld der Burg entwickelte sich schnell eine Siedlung, die bald städtischen Charakter aufwies. Rund 5000 Menschen lebten im 12. Jahrhundert in Bremburg, als Friedrich Barbarossa den Ort zur Reichsstadt erhob. Die strategisch günstige Lage am gut schiffbaren Fluss ließ den Handel erblühen. Um 1260 wurde Bremburg Hansestadt.

In den folgenden Jahrhunderten fanden immer wieder interne Auseinandersetzungen um die Stadtherrschaft zwischen Bistum und Bürgern statt. Mit der Reformation neigte sich die Waage zunehmend zugunsten der Bürger und während des 30-jährigen Krieges gelang es, die formale Oberhoheit des Bischofs abzuschütteln und als Stadt die Reichsunmittelbarkeit zu erreichen: Bremburg war nur noch dem Kaiser untertan.

Auch in der frühen Neuzeit prosperierte Bremburg, die Stadt wurde stark erweitert, neue Kaianlagen bestärkten den Überseehandel, bis die Schiffe zu groß wurden und der Fluss zunehmend versandete. Findige Juristen entdeckten in alten Auf-

zeichnungen mögliche Gebietsansprüche der Stadtgemeinde gegenüber dem Bistum aus dem 13. Jahrhundert am Unterlauf des Flusses. In zähen Verhandlungen (und sicher auch mit hilfreichen Zuwendungen) einigte man sich darauf, das Gebiet als städtisches Territorium anzusehen und dort einen neuen Überseehafen zu errichten. Dieser, auch Bischofshafen genannte, 40 km entfernte Stadtteil entwickelte sich zusehends zur wirtschaftlichen Drehscheibe der Stadt.

Eine napoleonisch/französische Episode zu Beginn des 19. Jahrhunderts blieb nicht folgenlos. Das Rechtswesen wurde weiterentwickelt und zeitweilig besaß Bremburg die modernste Stadtverfassung Mitteleuropas. Bei der Eingliederung in den Norddeutschen Bund 1867 und später in das deutsche Kaiserreich gelang es, einige Sonderrechte zu erhalten, die der Reichsunmittelbarkeit früherer Jahrhunderte ähnelten. Zolltechnisch wurde der Überseehafen zum Ausland und damit ein Freihafen.

Die weitere Entwicklung wurde von einer stürmischen industriellen Entwicklung geprägt, bis die Bombennächte des Zweiten Weltkriegs 80 % der Stadtsubstanz zerstörten. Bei der folgenden Neuordnung Deutschlands gliederte man Bremburg nach Niedersachsen ein, der Hafen wurde eine eigenständige Stadt, die Zollfreiheit wurde auf das eigentliche Hafengebiet beschränkt. Zu Beginn der 1970er leben rund 250 000 Menschen in Bremburg und die Stadt ist ein bedeutendes Zentrum für Bildung, Handel und Kultur.



# Testen Sie die neue Modellbahn-Bibliothek

*Jetzt 100 Seiten Umfang • Sie sparen 33% • Geschenk als Dankeschön*

Symbolabbildungen



## Von der Idee zur Bau-Praxis

Tipps, Tricks und Anleitungen für aktive Modellbahner – konzentriert aus einer Hand



## Modellbahn-Anlagen der Superlative

Von Meistern ihres Fachs perfekt gebaut, brillant fotografiert und sachkundig beschrieben



## Aus der Werkstatt des Meisters

Die fantastischen Anlagen von Josef Brandl und wie sie entstehen



## Vom Vorbild zum Modell

Authentische Gestaltung und vorbildlicher Betrieb – wenn es um die korrekte Umsetzung ins Modell geht

## Schritt für Schritt zur Traumanlage

**DAS Nachschlagewerk für Ihr Hobby – alle zwei Monate neu:**

**Sichern Sie sich die nächsten 6 Ausgaben der EJ-Modellbahn-Bibliothek für nur € 81,–**

statt € 90,– (Inland portofrei, Ausland inkl. Porto € 96,–).

Lernen Sie jetzt das 1x1 des Anlagenbaus, lassen Sie sich von Super-Anlagen verführen, erfahren Sie alles über Josef Brandls Traumanlagen und informieren Sie sich über alle Aspekte des vorbildgerechten Modellbahnbetriebs – die Modellbahn-Bibliothek des Eisenbahn-Journals bietet praxiserprobte Anleitungen und lädt mit fantastischen Bildern der schönsten Anlagen zum Träumen und Genießen ein. Sie erhalten die nächsten 6 Ausgaben der „Modellbahn-Bibliothek“ des Eisenbahn-Journals.

Weitere Informationen und Prämien unter:

[www.eisenbahn-journal.de](http://www.eisenbahn-journal.de)



## Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen

Mit dem Set „Am Bahnsteig“ in H0 von Noch können Sie einen perfekten Modellbahnsteig gestalten. Enthalten sind:

- \* Hochwertiger Laser-Cut Bausatz Universal-Bahnsteig (27,1 cm x 8,3 cm x 1,1 cm), der flexibel dem Gleisverlauf angepasst werden kann
- \* Passendes Figureset „6 Reisende“
- \* Bahnsteig-Ausstattung: Bank, Hinweistafel, Koffer, Rucksäcke, Körbe, Taschen, Gepäckwagen
- \* Laser-Cut-Bausatz „Bahnsteig-Kiosk“
- \* Exklusiver Deko-Bogen „VGB-Zeitschriften-Titel mit Zeitungsständer“



Weitere Informationen und Prämien unter [www.eisenbahn-journal.de](http://www.eisenbahn-journal.de)

Abo-Hotline: 0211 / 690 789 985, Fax 0211 / 690 789 70, [bestellung@funke-direkt.de](mailto:bestellung@funke-direkt.de)



Ein dampfgeführter Eilzug kam über die Rollbahn und fährt nach Bremburg ein. Ein paar Gleise weiter verlässt ein Triebwagen Bremburg und macht sich auf den Weg Richtung Hannover. Derweil kommt oben ein kurzer Güterzug aus dem Hinterland und wird in Kürze den Bahnhof auf Gleis 1 durchrollen.

# Haupt- bahnhof Bremburg

Das für den Betriebsmodellbahner interessanteste Anlagenteilstück ist der Bahnhof Bremburg. Auf neun parallelen Haupt- und unzähligen Nebengleisen fahren hier die Züge.

**B**remburg ist einer der großen Bahnknotenpunkte im Norden. Mehrere Strecken treffen hier aus verschiedenen Richtungen zusammen. Die bekannteste ist sicher die Rollbahn von Osnabrück. Nachdem diese Hauptstrecke ihren Bogen um die Innenstadt geschlagen hat, erreicht sie den Bahnhof von Süden. Unter dem großen Reiterstellwerk, das beide Strecken überspannt, trifft sie auf die von Westen kommende Linie aus Hannover.

Die Erbauer der Hannoveraner Strecke hatten es einfacher als die Konstrukteure der Rollbahn 20 Jahre zuvor. Die Unterführung der Stadt in einem Tunnel wurde nicht mehr vehement abgelehnt, und so tauchen die Züge aus Westen kurz vor Erreichen des Bahnhofs für wenige Minuten in Dunkelheit ein.















Links und links unten: Die Bahnpost in Bremburg ist in einem imposanten Gebäude angesiedelt. Im „Untergeschoss“ führen zwei Postgleise direkt ins Gebäude, wodurch der Umschlag von Briefsäcken, Päckchen und Paketen schnell und effizient erledigt werden kann. Auch ganze Postzüge werden hier behandelt. Dabei muss regelmäßig die ganze Länge des Bahnsteigs ausgenutzt werden, auch der nicht überdachte Bereich im Freien. Gut, wenn es dann nicht regnet!

Unten: Die Straßenbrücke verbindet die Altstadt von Bremburg mit neueren Stadtvierteln. Seit der laufenden Traktionsumstellung finden sich hier regelmäßig Eisenbahnfreunde zusammen, um die letzten ein- und ausfahrenden Dampflok zu fotografieren. Aber auch eine der neuen E 03 ist natürlich ein beliebtes Fotomotiv.

Ganz unten: In diesem Produktions- und Verwaltungsgebäude kann man den Menschen bei ihrer Tätigkeit zusehen. Viele Gebäude in Bremburg sind im Modell mit einer Inneneinrichtung, einer passenden Beleuchtung und entsprechenden Figuren ausgestattet.



Das Gleisfeld fächert sich kurz nach dem Zusammentreffen unter dem Stellwerk stark auf. Rechts und links tauchen in einiger Höhe zwei Zweige einer Nebenstrecke aus dem Hinterland auf. Es ist die bereits erwähnte Strecke, die durch die Innenstadt geführt und vorrangig von Schienenbussen befahren wird.

Ein Grüngürtel trennt hier das tiefliegende Bahnareal von der Bahnhofstraße auf höherem Niveau. Dicht an dicht stehen hier die vier- oder fünfstöckigen Häuser aus der Gründerzeit nebeneinander. Ihre geschlossene Front gegen die Straße und das Bahngelände macht deutlich: Wir sind hier in der Großstadt!

Groß ist auch die Bremburger Bahnpost. Der funktionale Backsteinbau im Industriestil überbrückt den Höhenunterschied zwischen Straße und Eisenbahn ganz einfach, indem er in sein unteres Stockwerk ganze Postzüge aufnehmen kann. Auf zwei Gleisen können hier an zwei Bahnsteigen jeweils vier bis fünf 26,4-m-Postwagen behandelt werden. Der Betrieb ist, wie ein Blick auf den Bahnsteig zeigt, intensiv,











Oben erste und zweite Reihe: Verschiedene Impressionen vom Bahnhof und seinem Umfeld

Links: Auffällig und im Modell ungewöhnlich ist die große Länge und Breite der Bahnsteige. Eine entsprechende Vorbildaufnahme würde auch keine breiteren Bahnsteige zeigen. Hier wie dort „verliert“ sich der Fünfswagenzug auf Gleis 7 in der Bahnsteiglänge. Sehr vorbildgerecht für die Darstellung einer großen Stadt ist auch die Nachbildung der beidseitigen Bebauung mit mehrstöckigen Stadtgebäuden.

und fast ohne Unterlass treffen Wagen mit neuer Brief- und Paketpost ein bzw. werden beladen.

Eine Stahlbogenstraßenbrücke über die Bahnanlagen markiert das Ende des Postareals am Hang. Direkt hinter der Brücke beginnen die ersten Personenbahnsteige. Von hier ist es noch weit bis zur Bahnsteigüberdachung, umgerechnet runde 225 m! Insgesamt hat Bremburg nur sechs Bahnsteiggleise, wovon eines ein kurzes Stumpfgleis für die Triebwagen der Hinterlandnebenstrecke seitlich des Empfangsgebäudes ist.

Da bisher auch sämtlicher Güterverkehr von und nach Hannover (aus der Rollbahn fädelt einige Kilometer vor Bremburg eine Güterumfahrung aus) durch den Bahnhof rollt, hat man diesen entsprechend „durchlässig“ angelegt. Zwischen den Bahnsteiggleisen ist jeweils ein Durchfahrtsgleis eingefügt, sodass sich für die Zählung der Bahnsteige 11–1, 3–4, 6–7 ergibt.

Gleis 11 dient, wie erwähnt, dem Verkehr auf der Nebenbahn ins Hinterland. Die Anmerkung „kurzes Stumpfgleis“ ist relativ zu verstehen. Immerhin 145 cm Bahnsteigkante stehen hier in H0 zur Verfügung, sodass ein einzelner Schienenbus schon sehr (vorbildgerecht) einsam wirken kann.

Das Gleis 1 mit dem Hausbahnsteig wird für den Regionalverkehr in nördlicher Richtung und zum Durchleiten von Güterzügen auf die Hinterlandstrecke genutzt. Der Hausbahnsteig ist runde 280 cm lang.

Die Gleise 6 und 7 werden für Nahverkehrs- und Eilzüge auf den Hauptstrecken genutzt. Die Bahnsteigkante an Gleis 7 ist 300 cm lang. Gleis 6, mit seiner Bahnsteiglänge von 435 cm und einer Breite von 7,5 cm, wird auch für Überholungen bei Fernreisezügen belegt. Der langsamere Zug hält hier, der überholende je nach Fahrtrichtung auf Gleis 3 oder 4. Aus Gleis 6 kann man nicht nach Hannover, sondern nur auf die Rollbahn ausfahren, und auch





Nicht nur, dass hier jeder internationale Schnellzug Station macht, nein, allein schon die Größe des Empfangsgebäudes zeigt die weit über die Region hinausgehende Bedeutung der Stadt und des Bahnhofs.

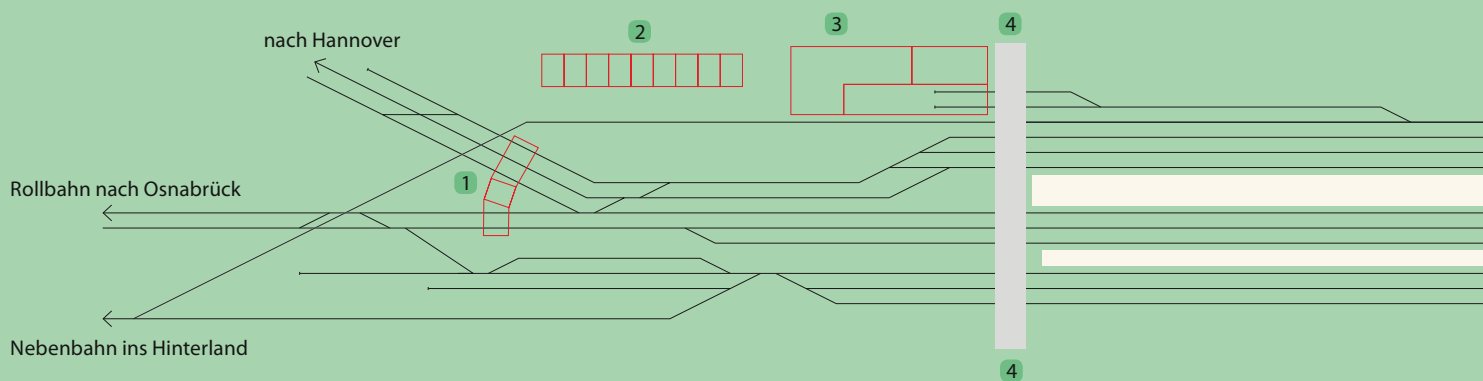








# Gleisplan Bremburg







Links: Der Busbahnhof liegt zwischen Empfangsgebäude und Kunsthalle.

Oben: Auf der gegenüberliegenden Seite der Gleise stehen große Wohnhäuser. Wer hier sein Domizil hat, muss sich mit dem ständigen Geräuschpegel von den Gleisen her arrangieren. Im Hintergrund links ist die Kunsthalle erkennbar.

nur hier sind D-Zug-Überholungen betrieblich interessant.

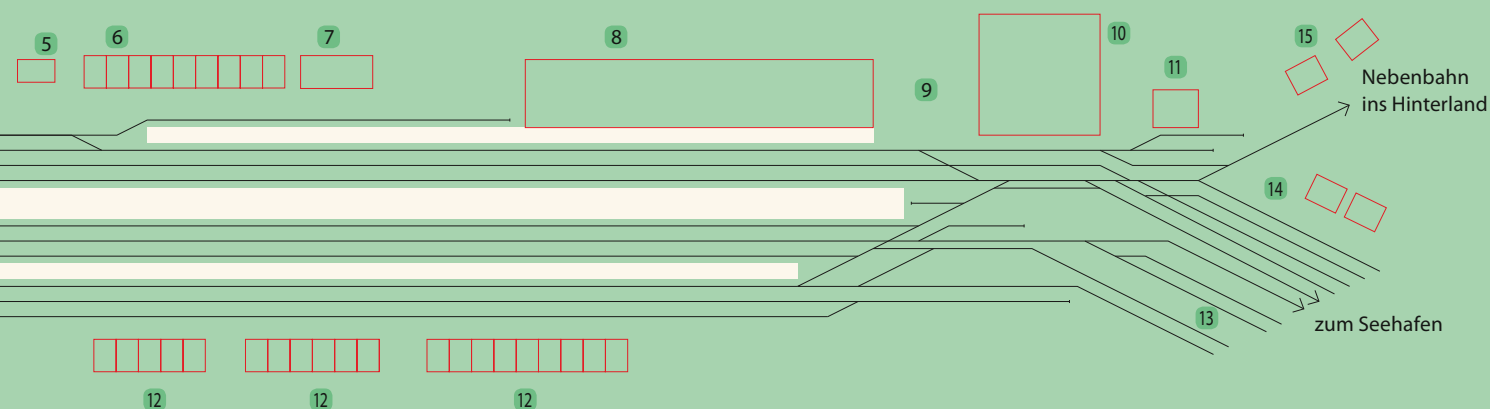
Der bedeutendste und größte Bahnsteig ist der zwischen den Gleisen 3 und 4. Mit runden 11,5 m Vorbildbreite (13,3 cm in H0) ist er auch für die große Zahl der Reisenden in „großen“ Zügen vorbereitet. Auf Gleis 4 kann ein 575 cm langer Zug halten, dies entspricht ziemlich genau 18 26,4-m-Wagen plus Lok. An Gleis 3 darf es sogar noch etwas mehr sein: Hier stehen 625 cm zur Verfügung.

Die unterschiedlichen Maße ergeben sich daraus, dass am nördlichen Bahnsteigende ein Wartegleis für eine Lok installiert ist. Zu Dampflokezeiten hat man hier regelmäßig die Zuglok eines nordwärts fahrenden D-Zugs gewechselt, während Züge in die Gegenrichtung ohne Lokwechsel weiterfahren. Heute, mit E-Traktion und Dieselloks, werden nur noch wenige hochwertige Reisezüge von Dampfloks gezogen, sodass der Lokwechsel in Bremburg meist ausfällt.

- 1 altes Stellwerk Bbs
- 2 Wohn- und Geschäftshäuser
- 3 Bahnpost
- 4 Straßenbrücke
- 5 Steinmetz
- 6 Wohn- und Geschäftshäuser

- 7 Empfangsgebäude
- 8 Empfangsgebäude
- 9 Busbahnhof
- 10 Kunsthalle
- 11 Stellwerk Bbf
- 12 Wohn- und Geschäftshäuser

- 13 Bw (im Bau)
- 14 Eisenbahnerwohnhäuser
- 15 Waldbungalows







Wie geht es weiter mit  
der IBM?





Direkt am Gleisfeld liegt die Kunsthalle. Ein bisschen erinnert die Situation an das Vorbild-Bremen, wo das Übersee-Museum nur einen Steinwurf vom Bahnhof entfernt ist.

**D**ie Nordausfahrt des Bahnhofs liegt in einer Rechtskurve, hier schließen sich ein großes Betriebswerk und die umfangreichen Güter- und Rangiergruppen an. Diese sind jedoch auf der Anlage der Bassumer noch nicht gestaltet. Teilweise liegen die Gleise schon, teilweise tüfelt

man noch an der besten Schienenführung. Die weitere Fortführung auf der östlichen Anlagenzunge sollte ein kleiner Teil eines Überseehafens mit Schiffen werden. Man dachte daran, den Passagierdampfer „Bremen“ als Modell an die Pier zu legen und eine Zug-Schiff-Umsteigesituation zu gestalten. Alternativ war die Darstellung ein-

ner Stückgutumladung im Gespräch, auch dieses eine Situation, bei der Eisenbahn und Schiff sich nahe kommen können.

Als dritte Variante und im Moment favorisiert ist eine Massen- bzw. Schüttgutumladung im Fokus. Eine Eisenbahnfähre stand bisher noch nicht zur Diskussion und sie würde thematisch auch weniger gut zu Bremen/Bremburg passen, als die Darstellung der Überseeschifffahrt. Auch das Hinterland des Hafens ist noch Punkt verschiedener Diskussionen. Vom Stahlwerk bis hin zum großen Rangierbahnhof mit Ablaufberg existieren divergierende Vorschläge, wie man den Raum nutzen könnte.

Wir können jedoch sicher sein, dass die IBMLer rechtzeitig vor Baubeginn eine einvernehmliche Lösung finden werden. Denn eines ist allen Beteiligten in den letzten Jahren klar geworden:

Es ist auch in der größeren Dimension des Teams nicht möglich, alle Modellbahnträume umzusetzen. Manche Dinge benötigen Kompromisse, andere sind schlicht zu groß und umfangreich, als dass man sie sinnvoll im Modell nachbilden könnte. So muss manches ein Traum bleiben, denn es gibt unter den IBMLern schon heute das geflügelte Wort: „Die Halle ist zu klein!“



# Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN®** Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft  
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

## 01187 Dresden

**SCHILDHAUER-MODELLBAHN**  
Würzburger Str. 81  
Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213  
www.modellbahn-schildhauer.de  
modellbahn-schildhauer@online.de  
**FH**

## 22083 Hamburg

**MEISES ModellbahnCenter**  
**MMC GmbH & Co. KG**  
Beethovenstr. 64  
Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390  
www.meises-mobacenter.de  
**FH/RW EUROTRAIN®**

## 42289 Wuppertal

**MODELLBAHN APITZ GMBH**  
Heckinghauser Str. 218  
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263  
www.modellbahn-apitz.de  
**FH**

## 58135 Hagen-Haspe

**LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE**  
Vogelsanger Str. 36-40  
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451  
www.lokschuppenhagenhaspe.de  
office@lokschuppenhagenhaspe.de  
**FH/RW**

## 01445 Radebeul

**MODELLEISENBAHNEN**  
**Grundkötter GmbH**  
Hauptstr. 22  
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950  
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com  
**FH/RW**

## 22767 Hamburg

**MODELLBAHN ALTONA**  
**Dipl. Ing. Uwe Draabe**  
Ehrenbergstr. 72  
Tel.: 040 / 3800819 • Fax: 040 / 3892491  
www.1000Loks.de  
**FH/RW/A EUROTRAIN®**

## 44141 Dortmund

**DER LOKSCHUPPEN**  
**DORTMUND GMBH**  
Märkische Str. 227  
Tel.: 0231 / 412920 • Fax: 0231 / 421916  
www.Lokschuppen.com  
**FH EUROTRAIN®**

## 63110 Rodgau

**MODELL + TECHNIK**  
**Ute Goetzke**  
Untere Marktstr. 15  
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137  
info@mut-goetzke.de  
**FH**

## 04159 Leipzig

**bahnundbuch.de**  
**Versandhandel für Fachliteratur,**  
**Videos, DVDs, CDs**  
Raustr. 12  
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de  
**B**

## 25355 Barmstedt

**MODELLBAHNEN HARTMANN**  
Reichenstr. 24  
Tel.: 04123 / 6706  
Fax: 04123 / 959473  
Modellbahnen-Hartmann@t-online.de  
**FH/RW/B EUROTRAIN®**

## 44339 Dortmund

**MODELL TOM**  
**• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •**  
Evinger Str. 484  
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536  
www.modelltom.com  
**FH/RW**

## 63654 Büdingen

**MODELL & TECHNIK**  
**RAINER MÄSER**  
Berliner Str. 4  
Tel.: 06042 / 3930  
Fax: 06042 / 1628  
**FH EUROTRAIN®**

## 04610 Meuselwitz

**VOLKER HOFFMANN**  
**www.modellbaufrösch.de**  
Falkenhainerstr. 6  
Tel.: 03448 / 753320  
modellbaufrösch@yahoo.de  
**FH**

## 28865 Lilienthal b. Bremen

**HAAR**  
**MODELLBAHN-SPEZIALIST**  
Hauptstr. 96  
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527  
haar.lilienthal@vedes.de  
**FH/RW**

## 45479 Mülheim

**MODELLBAHNLÄDCHEN EULER**  
**K. EULER**  
Grabenstr. 2  
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996  
modellbahneuler@aol.com  
**FH**

## 67071 Ludwigshafen-Oggersh.

**SPIELWAREN WERST**  
Schillerstraße 3  
Tel.: 0621 / 682474  
Fax: 0621 / 684615  
www.werst.de • werst@werst.de  
**FH/RW**

## 10318 Berlin

**MODELLBAHNBOX**  
**KARLSHORST**  
Treskow-Allee 104  
Tel.: 030 / 5083041  
www.modellbahnbox.de  
**FH/RW/A EUROTRAIN®**

## 30159 Hannover

**TRAIN & PLAY**  
Modelleisenbahnen • Modellautos  
Breite Str. 7 • Georgswall 12  
Tel.: 0511 / 2712701  
Fax: 0511 / 9794430  
**FH/RW/A**

**Erfolgreich werben**  
**und trotzdem sparen:**

**Eisenbahn**  
**JOURNAL**

**Tel.: 08141/53481-153**

## 67146 Deidesheim

**moba-tech**  
**der modelleisenbahnladen**  
Bahnhofstr. 3  
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169  
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de  
**FH/RW**

## 10589 Berlin

**MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH**  
Mierendorffplatz 16  
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin  
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509  
www.Modellbahnen-Berlin.de  
**FH EUROTRAIN®**

## 33102 Paderborn

**EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER**  
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor  
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753  
www.modellbahn-sester.de  
info@modellbau-sester.de  
**FH/RW/A/B**

## 49078 Osnabrück

**J.B. MODELLBAHN-SERVICE**  
Lotter Str. 37  
Tel.: 0541 / 433135  
Fax: 0541 / 47464  
www.jbmodellbahnservice.de  
**FH/RW EUROTRAIN®**

## 67655 Kaiserslautern

**DiBa-MODELLBAHNEN**  
Königstr. 20-22  
Tel./Fax: 0631 / 61880  
geschaef@ diba-modellbahnen.de  
**FH/RW EUROTRAIN®**

## 10789 Berlin

**MODELLBAHNEN TURBERG**  
Lietzenburger Str. 51  
Tel.: 030 / 2199900  
Fax: 030 / 21999099  
www.turborg.de  
**FH/RW/A/B EUROTRAIN®**

## 34379 Calden

**RAABE'S SPIELZEUGKISTE**  
**Ankauf – Verkauf von Modell-**  
**eisenbahnen, Autos**  
Wilhelmsthaler Str. 11  
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net  
**FH/RW/A/SA**

## 52062 Aachen

**M. HÜNERBEIN OHG**  
Markt 11-15  
Tel.: 0241 / 33921  
Fax: 0241 / 28013  
**EUROTRAIN®**

## 69214 Eppenheim/Heidelberg

**MODELLBAHN SCHUHMAN**  
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.  
Tel.: 06221 / 76 38 86  
Fax: 06221 / 768700  
www.Modellbahn-Schuhmann.de  
**FH/RW EUROTRAIN®**

## 12105 Berlin

**MODELLBAHN PIETSCH GMBH**  
Prühßstr. 34  
Tel./Fax: 030 / 7067777  
www.modellbahn-pietsch.com  
**EUROTRAIN®**

**Diese Anzeige kostet nur**  
**€ 13,- pro Ausgabe**  
**Infos unter Tel.: 08141/53481-153**  
**Fax: 08141/53481-150**  
**e-mail: anzeigen@vgbahn.de**

## 53111 Bonn

**MODELLBAHNLAND BONN**  
Kölnstr. 32-34  
Tel.: 0228 / 342410  
Fax: 0228 / 348918  
www.modellbahnland.de  
**FH/RW/H/A/SA**

## 70180 Stuttgart

**SUCH & FIND**  
**An- + Verkauf von Modellbahnen**  
Mozartstr. 38  
Tel. + Fax: 0711 / 6071011  
www.suchundfind-stuttgart.de  
**A**

## 14057 Berlin

**BREYER MODELLEISENBAHNEN**  
Kaiserdamm 99  
Tel./Fax: 030 / 3016784  
www.breyer-modellbahnen.de  
**FH/RW/A**

## 40217 Düsseldorf

**MENZELS LOKSCHUPPEN**  
**TÖFF-TÖFF GMBH**  
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage  
Tel.: 0211 / 373328  
www.menzels-lokschuppen.de  
**FH/RW EUROTRAIN®**

## 53111 Bonn

**MODELLBAHNSTATION**  
**BONN**  
Römerstr. 23  
Tel.: 0228 / 637420  
**FH EUROTRAIN®**

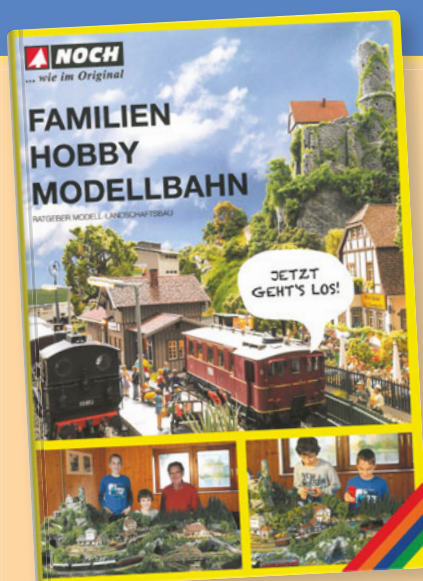
## 71032 Böblingen

**EISENBAHN UND MODELLBAU**  
**B. Königeter**  
Poststr. 44  
Tel.: 07031 / 225677  
**FH/RW/B**



<b>71334 Waiblingen</b> <b>EISENBAHNTREFFPUNKT</b> <b>Schweickhardt GmbH &amp; Co. KG</b> Biegelwiesenstr. 31 Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076 ets@modelleisenbahn.com <b>FH/RW/A/B EUROTRAIN®</b>	<b>79098 Freiburg</b> <b>SPIEL + HOBBY HANK GMBH</b> Bernhardtstr. 12 Tel.: 0761 / 39194 Fax: 0761 / 286620 www.spiel-hobby-hank.de <b>FH/RW EUROTRAIN®</b>	<b>90419 Nürnberg</b> <b>RITZER MODELLBAHN</b> <b>Inh. Knoch</b> Kirchenweg 16 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756 www.modellbahnritzer.de <b>FH/RW/A/B EUROTRAIN®</b>	<b>95676 Wiesau</b> <b>MODELLBAHN PÜRNER</b> Südweg 1 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988 www.puerner.de modellbahn@puerner.de <b>FH</b>
<b>71638 Ludwigsburg</b> <b>ZINTHÄFNER</b> <b>Spiel – Freizeit</b> Solitudestr. 40 Tel.: 07141 / 925611 <b>FH</b>	<b>82110 Germering</b> <b>AUTO-MODELLBAHN-WELT</b> <b>Germering Linden GbR</b> Untere Bahnhofstr. 50 Tel.: 089 / 89410120 Fax: 089 / 89410121 <b>FH/RW/H</b>	<b>90461 Nürnberg</b> <b>LOKWERKSTATT G. BAUM</b> Ingolstädter Str. 261 Tel.: 0911 / 453075 • Fax: 0911 / 446211 www.lokwerkstatt-baum.de info@lokwerkstatt-baum.de <b>RW</b>	<b>97070 Würzburg</b> <b>ZIEGLER MODELLTECHNIK</b> Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modelltechnik-ziegler.de <b>FH/RW EUROTRAIN®</b>
<b>71720 Oberstenfeld</b> <b>SYSTEM COM 99</b> <b>Modellbahn-Zentrum-Bottwartal</b> Schulstr. 46 Tel.: 07062 / 9788811 www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de <b>FH/RW EUROTRAIN®</b>	<b>83352 Altenmarkt/Alz</b> <b>MODELL-EISENBAHNEN</b> <b>B. Maier</b> Traunsteiner Str. 4 Tel.: 08621 / 2834 Fax: 08621 / 7108 <b>FH/RW EUROTRAIN®</b>	<b>90478 Nürnberg</b> <b>MODELLBAHN</b> <b>Helmut Sigmund</b> Schweiggerstr. 5 Tel.: 0911 / 464927 <b>EUROTRAIN®</b>	<b>99830 Treffurt</b> <b>LOK-DOC MICHAEL WEVERING</b> Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de <b>RW</b>
<b>72657 Altenriet bei Stuttgart</b> <b>MODELLBAHNÖL SR-24</b> <b>HANS WEISS</b> Im Breiten Baum 2 Tel.: 07127 / 35020 • Fax: 07127 / 21616 E-Mail: hans.weiss@geromail.de <b>H</b>	<b>84307 Eggenfelden</b> <b>MODELLBAHNEN VON A BIS Z</b> <b>Roland Steckmaier</b> Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550 www.steckmaier.de steckmaier@steckmaier.de <b>FH/RW EUROTRAIN®</b>		
<b>72764 Reutlingen</b> <b>EISENBAHNTREFFPUNKT</b> <b>Schweickhardt GmbH &amp; Co. KG</b> Metzgerstr. 13 Tel.: 07121 / 3474743 ets@modelleisenbahn.com <b>FH/RW/A/B EUROTRAIN®</b>	<b>85567 Grafing</b> <b>ZÜGE &amp; ZUBEHÖR</b> <b>Trains &amp; Accessoires</b> Inh. Steffen Schmidt Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25 www.zuz-modellbahn.com <b>FH/RW/H/A</b>	<b>94161 Ruderting bei Passau</b> <b>MODELLBAHNHAUS</b> <b>Rocktäschel GdbR</b> Attenberg 1 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de <b>FH/RW/A EUROTRAIN®</b>	<b>CH-4051 Basel</b> <b>BERCHER &amp; STERNLICHT AG</b> Spalenberg 45 Tel.: 0041 / 61 / 2612550 Fax: 0041 / 61 / 2613083 www.berchersternlicht.ch <b>FH</b>
<b>75339 Höfen</b> <b>DIETZ MODELLBAHNTECHNIK</b> <b>+ ELEKTRONIK</b> Hindenburgstr. 31 Tel.: 07081 / 6757 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de <b>FH/RW/H</b>	<b>86199 Augsburg</b> <b>AUGSBURGER</b> <b>LOKSCHUPPEN GMBH</b> Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045 www.augsburger-lokschuppen.de <b>FH/RW</b>	<b>94474 Vilshofen an der Donau</b> <b>GIERSTER</b> <b>Fa. Gierster-Wittmann oHG</b> Vilsvorstadt 11, 13, 15 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753 modellbahn@gierster.de <b>FH/RW EUROTRAIN®</b>	<b>CH-8712 Stäfa</b> <b>OLD PULLMAN AG</b> P.O.Box 326 / Dorfstr. 2 Tel.: 0041 / 44 / 9261455 Fax: 0041 / 44 / 9264336 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch <b>FH/H</b>

## Schweiz



## Nico und Denis basteln mit Opa Karl

### Familien-Hobby Modellbahn

Eine wunderschöne Modellbahnanlage zusammen mit den Kindern im Kreis der Familie bauen. Ist das nicht eine tolle Vorstellung? Für die Fa. Noch hat der bekannte Modellbauer Karl Gebele zusammen mit seinen Enkeln Nico und Denis eine kompakte Anlage gebaut. In diesem praktischen Ratgeber schildert er seine Erfahrungen und geht auch der Frage nach, an welcher Stelle und vor allem wie sich die Kinder besonders gut in den Bau der Anlage einbringen können.

120 Seiten im  
DIN-A4-Format,  
Klebebindung  
Best.-Nr. 16472

nur  
€ 9,99

 Besuchen Sie uns  
[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Erhältlich bei:**

VGB-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481-100 • [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) • [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

**Oder bei:**

[www.noch.de](http://www.noch.de)



# Die Spezialisten



Die neue Spezial-Ausgabe der MIBA-Redaktion vermittelt zunächst grundlegende Informationen zur Ausführung von Brücken und Portalen, gibt einen Überblick über die Vielfalt von Kunstbauten und erläutert insbesondere, wie man sie im Modell gestalten kann. Schwerpunkte bilden u.a. ausführliche Beiträge zu Selbstbau und Gestaltung von Viadukten und Arkaden. Themenspezifische Anlagenentwürfe kommen ebenso wenig zu kurz wie Hinweise zur Verlegung der Oberleitung an Kunstbauten.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,  
über 130 Abbildungen

Best.-Nr. 12010916 | € 12,-

NEU

Noch lieferbar:



MIBA-Spezial 98  
**Planung mit Perspektiven**  
Best.-Nr. 120 89813  
€ 10,-



MIBA-Spezial 99  
**Reisezüge**  
Best.-Nr. 120 89914  
€ 10,-



MIBA-Spezial 100  
**Jubiläumsausgabe**  
Best.-Nr. 120 10014  
€ 12,-



MIBA-Spezial 101  
**Landhandel**  
Best.-Nr. 120 10114  
€ 12,-



MIBA-Spezial 102  
**Allerlei Anlagen**  
Best.-Nr. 120 10214  
€ 12,-



MIBA-Spezial 103  
**Noch mehr Tipps + Tricks**  
Best.-Nr. 120 10315  
€ 12,-



MIBA-Spezial 104  
**Anschlussgleise Gleisanschlüsse**  
Best.-Nr. 120 10415  
€ 12,-



MIBA-Spezial 105  
**Details am Gleis ... und anderswo**  
Best.-Nr. 120 10515  
€ 12,-



MIBA-Spezial 106  
**Planung mit Ahnung**  
Best.-Nr. 120 10615  
€ 12,-



MIBA-Spezial 107  
**Patina mit Perfektion**  
Best.-Nr. 120 10716  
€ 12,-



MIBA-Spezial 108  
**Schnittstelle Schiene - Straße**  
Best.-Nr. 120 10816  
€ 12,-



# Spezialisten-Verzeichnis

alphabetisch

**A** Anlagenplanung  
**M** Modellbahnanlagen  
**D** Dioramenbau

Guido Kiesel  
Erkersreuther Str. 15 • Plöbberg • 95100 Selb  
Tel./Fax: 09287/1475 • Funk 0171/6143868  
eMail: g.kiesel-amd@fichtelgebirge.org

**www.modelleisenbahnbau.de**

Stabiler Holzaufbau, exakte Gleisverlegung, digitale Steuerung, hochwertige Landschaftsgestaltung, beeindruckende Beleuchtungseffekte, bew. Figuren + beleuchtete Fahrzeuge, Transport und Aufbau, und das alles aus einer Hand und zum fairen Preis!

**MONDIAL** Vertrieb

Claus-Peter Brämer e.K. • Woldlandstr. 20 • D 26529 Ostsee  
Tel. 0 49 34 / 8 06 72 99 • Fax: 0 49 34 / 9 10 91 62

**SYSTEME LAUER**

Elektronik für die Modellbahn

**Wir sorgen für mehr Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage... Sie müssen kein Profi sein... Jeder Laie kommt sofort zurecht!**

Schattenbahnhofsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb. Blockstellensteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb. Fahrregler für den Analogbetrieb. Hausbeleuchtung mit Zufallsgenerator und Weiteres.

Internet: [www.mondial-braemer.de](http://www.mondial-braemer.de)

e-Mail: [info@mondial-braemer.de](mailto:info@mondial-braemer.de)



• 280 Modellbahnen • 43 Ausbaustufen  
• 800 zufriedene Kunden in 20 Ländern

brima Modellbahnanlagenbau GmbH  
Albert-Einstein-Str. 7 • 55435 Gau-Algesheim  
Telefon +49 (0) 67 25 - 308 211 • [brima@brilmayer.de](mailto:brima@brilmayer.de)

**www.modellanlagenbau.de**

Since 1993

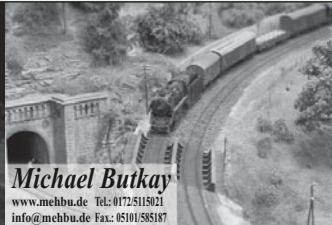
Modellbahnträume?

Versuchungen sollte man nachgehen, wer weiß, ob sie wiederkommen!

Oskar Wilde



Anlagenbau  
Klapperweg 9  
30966 Hemmingen



Michael Butkay  
[www.mebbu.de](http://www.mebbu.de) Tel: 0172 5119021  
[info@mebbu.de](mailto:info@mebbu.de) Fax: 05101 585187

**Haben Sie einen speziellen Anlagenwunsch?**

Dann könnte dies hier die richtige Adresse für Sie sein:  
Modellbahn-Anlagenbau  
J. Brandl  
Fronfischergasse 6  
93333 Neustadt  
Tel.: 0 94 45 / 83 93 oder 410  
Fax: 0 94 45 / 2 19 48



**schnellenkamp modell**

[www.schnellenkamp.com](http://www.schnellenkamp.com)

Treiser Pfad 1  
35418 Busseck  
Tel. 06408/2918  
Fax 06408/501496  
[schnellenkamp@t-online.de](mailto:schnellenkamp@t-online.de)

Besuchen Sie unser Spur-0-Kaufhaus im Internet. Hier finden Sie Fertigmodelle sowie Bausätze von Fahrzeugen und Anlagenzubehör. Hunderte von Bauteilen erleichtern Ihnen Ihre Modellbahnarbeit. Als Lenz- und Brawa-Vertragshändler bieten wir Ihnen das komplette Fahrzeug- sowie Digitalprogramm. Über die vermutlich größte Spur-0-Ausstellung in Deutschland werden Sie unter [www.schnellenkamp-spur-0-tage.de](http://www.schnellenkamp-spur-0-tage.de) informiert.

**KOTOL**  
DAS Modellbahnzubehör

MANCHE SAGEN  
WIR WÄREN ANDERS!?

Kein Internet? Kein Problem! KoTol hat auch einen Katalog. Tel.: 030-67892231

Wollt Ihr auch anders sein?

**www.kotol.de**

...und was macht dich glücklich?

Aber Vorsicht!  
Kann süchtig machen!



[www.weinert-modellbau.de](http://www.weinert-modellbau.de)  
[www.mein-gleis.de](http://www.mein-gleis.de)  
[www.peco-gleise.de](http://www.peco-gleise.de)

WEINERT MODELLBAU

GROSSE BÜHNE FÜR EINE EINZIGARTIGE MÄRKLIN-SAMMLUNG

**HP**  
HANS-PETER  
PORSCHE  
TRAUMWERK



NEU

Im Hans-Peter Porsche TraumWerk präsentiert der Enkel des legendären Firmengründers Ferdinand Porsche nicht nur auf rund 7.500 Quadratmetern seine einzigartige Sammlung von historischem Spielzeug, darunter viele Märklin-Raritäten, sondern auch seltene Porsche-Oldtimer und -Prototypen. Der Höhepunkt für alle Modellbahn-Fans ist jedoch eine 360 Quadratmeter große Anlage nach deutschen, österreichischen und Schweizer Vorbildern, auf der insgesamt 180 Modellzüge – allesamt aus dem Sortiment von Märklin – verkehren. Dieser Profifilm unternimmt einen Streifzug durch das Hans-Peter Porsche TraumWerk und zeigt in aufwändig inszenierten Einstellungen den Betrieb auf einer Modellbahn-Anlage der Superlative. Kommen Sie mit auf eine fantastische Bahnreise vom Bodensee über legendäre Alpenrouten wie Gotthard, Tauern und Semmering nach Freilassing.



Laufzeit 63 Minuten | Best.-Nr. 631599 € 19,95

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich bei:

VGB Verlagsguppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 081 41/5 34 81-0 • Fax 081 41/5 34 81-100 • [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)

Oder im gut sortierten Fachhandel!



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)



## Das nächste 1x1 des Anlagenbaus:

„Vorbild oder Modell?“ fragt man sich unwillkürlich bei einem Foto, das ein von Andreas Mock patiniertes Fahrzeug zeigt. Der Meister seines Fachs publiziert seit vielen Jahren regelmäßig im EJ und verrät dabei, welche Lackiereffekte er mit welchen Mitteln erzielt. In der nächsten 1x1-Broschüre hat er sein Vorgehen systematisch aufbereitet und zeigt anhand verschiedener typischer Fahrzeuge – Güterwagen, Personenwagen, Loks –, wie auch ein Einsteiger zu sehenswerten Ergebnissen kommt.



FOTO: ANDREAS MOCK

## Fahrzeuge patinieren

1x1 des Anlagenbaus 2/2016 erscheint im Oktober 2016

## Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker  
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,  
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 · Fax 0 81 41/5 34 81-200  
E-Mail: [redaktion@eisenbahn-journal.de](mailto:redaktion@eisenbahn-journal.de)  
Internet: [www.eisenbahn-journal.de](http://www.eisenbahn-journal.de)

### CHEFREDAKTEUR:

Gerhard Zimmermann (Durchwahl -217)

### REDAKTION:

Dr. Christoph Kutter (Durchwahl -210)  
Tobias Pütz (Durchwahl -212)  
Andreas Ritz (Durchwahl -219)

### MODELLBAU:

Interessensgemeinschaft Bassumer Modellbahn

### TEXT:

Tobias Pütz

### LEKTORAT:

Eva Littek

### FOTOGRAPHIE:

Andreas Stirl, IBM Bassum

### LITHOGRAPHIE:

Fabian Ziegler

### REDAKTIONELLE BETREUUNG:

Tobias Pütz

### LAYOUT:

Tobias Pütz

## Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 · Fax 0 81 41/5 34 81-100

### GESCHÄFTSFÜHRUNG:

Manfred Braun, Ernst Rebele, Horst Wehner

### VERLAGSLEITUNG:

Thomas Hilge

### ANZEIGENLEITUNG:

Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)

### ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:

Evelyn Freimann (Durchwahl -152)

### VERTRIEBSLEITUNG:

Elisabeth Menhofer

### VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME:

Ingrid Haider (Durchwahl -108), Angelika Höfer  
(Durchwahl -104), Birgit Pill (Durchwahl -107)  
E-Mail: [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)

### SEKRETARIAT:

Melanie Hilpert (Durchwahl -202),  
Petra Schwarzenfelder (Durchwahl -227)

### AUSSENDIENST & MESSEN:

Christoph Kirchner (Durchwahl -103), Ulrich Paul

### VERTRIEB EINZELVERKAUF:

MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,  
85716 Unterschleißheim, Postfach 1232, 85702 Unter-  
schleißheim, Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

### ABO-SERVICE:

FUNKE direkt GmbH, Postf. 104 139, 40032 Düsseldorf,  
Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

### ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:

Die Modellbahn-Sonderausgaben erscheinen 6-mal jährlich mit je zwei Ausgaben „Super-Anlagen“, „1x1 des Anlagenbaus“ und „Josef Brandls Traumanlagen“. Einzelpreis € 15,00 (D), € 16,50 (A), sFr 24,80. Jahresabonnement € 81,00 (Inland), € 96,00 (Ausland). Das Abonnement ist gültig bis auf Widerruf, es kann jederzeit gekündigt werden.

### BANKVERBINDUNG:

Deutsche Bank AG Essen, BIC DEUTDE33XXX,  
IBAN DE89360700500286011200

### DRUCK:

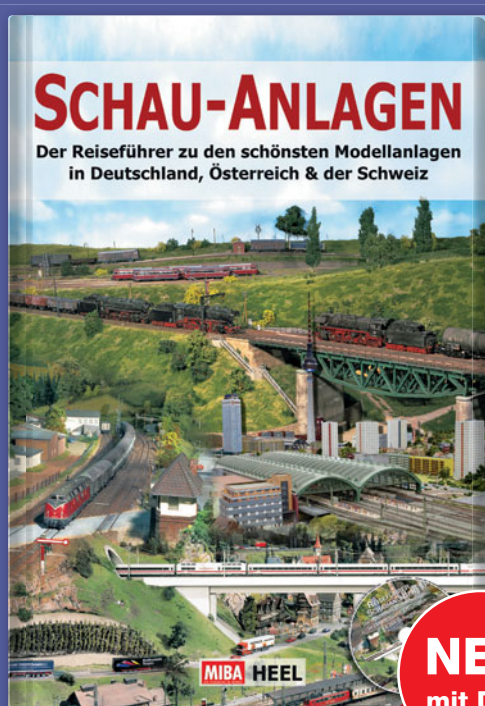
Griebisch & Rachol Druck GmbH,  
Gabelsbergerstraße 1, 59069 Hamm

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 24 vom 1.1.2014. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Superanlagen 2/2016  
ISBN 978-3-89610-677-3



# MODELLBAHNEN ZUM STAUNEN



**NEU**  
mit DVD

## Schau-Anlagen

Die Modellbahn als Ausflugsziel – kommen, sehen, staunen, träumen: Dieser (etwas andere) Reiseführer unternimmt einen Streifzug zu rund 150 der schönsten Dauerausstellungen von Modellbahnanlagen in Deutschland und im benachbarten Ausland. Einige der sehenswertesten Riesenanlagen werden in ausführlichen Berichten mit vielen tollen Fotos vorgestellt. Erleben Sie Modellbahnen in Perfektion – hautnah und mit vielen praktischen Tipps für Wohnmobilisten und Campingtouristen. Mit dabei ist eine professionell produzierte Video-DVD, die einige der schönsten Schau-Anlagen in bewegten Bildern präsentiert.

208 Seiten, Format 18,0 x 26,0 cm, Softcover, über 450 Abbildungen, inklusive Video-DVD

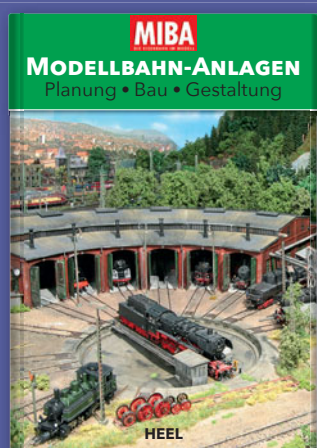
Bestell-Nr. 15088143 | € 24,99

## Das große Gleisplanbuch

Der umfangreiche MIBA-Sammelband vereint Anlagenentwürfe und Gleispläne der unterschiedlichsten Größen und Formen, Maßstäbe und Spurweiten, Themen und Epochen. Von der Ultrakompaktanlage auf 0,5 qm bis hin zur großen 45-mm-Spur spannt sich der Bogen der Anlagenvorschläge. Vorangestellt ist ein Kapitel mit Planungsgrundlagen – aus der Praxis für die Praxis.

240 Seiten, Format 21,3 x 28,6 cm, Hardcover, mit 111 farbigen Gleisplänen, 75 3D-Schaubildern, über 90 Skizzen und Zeichnungen sowie mehr als 100 Fotos

Best.-Nr. 15088129 | € 14,99



## Modellbahn-Anlagen

Planung • Bau • Gestaltung

Der MIBA-Sammelband versteht sich als praktischer Wegweiser von der Idee bis hin zur fertig gestalteten Anlage. Dies beginnt bei der Wahl von Baugröße, Betriebssystem und Epoche, setzt sich bei der Umsetzung von Idee und Wunschthema in eine bestimmte Anlagenform und in einen konkreten Gleisplan fort und führt anschließend Schritt für Schritt über den Bau bis hin zur betriebsfähigen Anlage.

224 Seiten im Format 21,4 x 28,6 cm, gebunden, ca. 450 Abbildungen

Best.-Nr. 15088141 | € 14,99



**NEU**

DAS BESTE AUS MIBA-MINIATURBAHNEN

# So entsteht eine perfekte Anlage

In den vier großen Abschnitten dieses dicken Sammelbandes gehen die MIBA-Autoren Schritt für Schritt auf die wichtigsten Themen ein, die bei der Entstehung einer vorbildgerechten Modellbahn-Anlage von Bedeutung sind: Geländebau und Bahntrasse, Gleise, Weichen und Oberleitung, Details links und rechts der Strecke, Hintergründe und Kulissen.

In separaten Kapiteln werden tolle Anlagenprojekte von A bis Z beschrieben. Für jedermann nachvollziehbar, entstehen eine Weihnachtsanlage, eine Kompaktanlage für den Saisonstart oder eine Modellbahn für den Nachwuchs.

Modellbahner, die vor dem Bau einer (neuen) Anlage stehen, finden in **MIBAkompakt** einen nahezu unerschöpflichen Vorrat an Ideen und praktischen Tipps.

- 240 Seiten
- Mehr als 650 Bilder
- DIN-A4-Großformat

**Nur € 19,95 | Best.-Nr. 1601601**



Erhältlich beim Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim  
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

  
[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

**VGB**  
[ VERLAGSGRUPPE BAHN ]