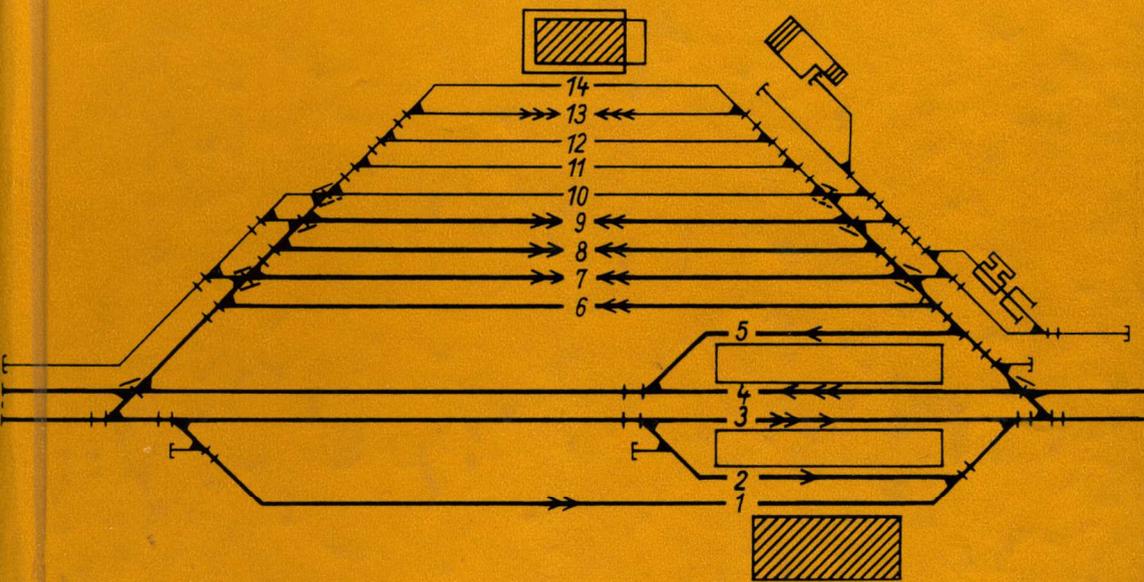




Günter Fromm

Bahnhöfe auf der Modellbahn



Modellbahnbücherei

Band 10

Günter Fromm

Bahnhöfe auf der Modellbahn



TRANSPRESS
VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

© transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1976

VLN 162 – 925/81/76

LSV 9189

Zeichnungen: Günter Fromm

Einband: Günter Nitzsche

Typografie: Jacques Steckel

Printed in the German Democratic Republic

Gesamtherstellung: IV/10/5 Druckhaus Freiheit Halle

Redaktionsschluß: März 1975

Best.-Nr. 565 655 6

EVP 4,— Mark

Inhalt

		3.2.	Zwischenbahnhöfe	43
			Bf Lindeneck – H0	43
			Bf Wurzelberg – H0	44
			Bf Lederburg – H0	46
			Bf Pfersdorf – H0	47
			Bf Scherbenberg – H0	48
			Bf Holzdorf – H0	49
			Bf Goldberg – H0	50
			Bf Hinterwald – H0	51
			Bf Holzingen – H0	52
			Bf Langenhagen – H0	54
			Bf Nordeck – H0	55
			Bf Sandbach – H0	56
			Bf Schwarzenberg – H0	57
			Bf Berndshausen – H0	59
			Bf Neuendorf – H0	60
			Bf Wintersbach – H0	61
			Bf Schmiedeberg – H0	62
			Bf Milda – H0	63
			Bf Sternau – TT	65
			Bf Bad Silbach	66
			Bf Mellendorf – H0	67
			Bf Frankenheim – TT	68
			Bf Hermannsroda – TT	70
			Bf Kleinebra – TT	71
			Bf Weißenau – H0	73
			Bf Stadtilingen – H0	74
			Bf Klosterdorf – H0	75
			Bf Neuenburg Süd – H0	77
		3.3.	Anschluß- und Trennungsbahnhöfe	78
			Bf Rennweg – H0	78
			Bf Bindersleben – H0	80
			Bf Büddelstädt – H0	81
			Bf Friedrichsthal – H0	83
			Bf Blauenfelde – H0	84
			Bf Walda – H0	86
		4.	Beschreibung vom Vorbild – Strecke Suhl-Schleusingen	88
Vorwort		5		
1.	Grundlagen des Vorbildes	7		
1.1.	Aufgaben der Bahnhöfe	7		
1.2.	Einteilung der Bahnhöfe	7		
1.3.	Grundlagen der baulichen Gestaltung der Bahnhöfe	10		
1.4.	Begriffserklärungen	10		
1.5.	Darstellung der Bahnhofsentwürfe	12		
1.6.	Gleise und Gleisgruppen	15		
1.7.	Gleisplangestaltung der Zwischenbahnhöfe	18		
1.7.1.	Bahnhöfe an zweigleisigen Strecken	18		
1.7.2.	Bahnhöfe an eingleisigen Strecken	25		
1.8.	Endbahnhöfe	29		
1.9.	Schlußbemerkungen	29		
2.	Modellbahnhöfe	30		
2.1.	Allgemeine Vorbemerkungen	30		
2.2.	Zeichnerische Darstellung der Modellbahnhöfe	30		
2.3.	Abkürzungen	31		
3.	Gleispläne von Modellbahnhöfen	32		
3.1.	Endbahnhöfe	32		
	Bf Hausberge – H0	32		
	Bf Ingershausen – H0	33		
	Bf Altstädt – H0	34		
	Bf Neuhausen – H0	36		
	Bf Breitenhagen – H0	37		
	Bf Dietersbach – H0	39		
	Bf Gerlachsheim – TT	40		
	Bf Bernsdorf – H0	41		

4.1.	Allgemeines	88	4.3.5.	Bf Erlau (Thür)	92
4.2.	Vom Vorbild	88	4.3.6.	Hst St. Kilian	92
4.3.	Die Modellbahnhöfe	89	4.3.7.	Bf Schleusingen	93
4.3.1.	Bf Suhl	89	4.4.	Ein Vorschlag für eine Zimmeranlage	94
4.3.2.	Hp Suhl-Neundorf	90			
4.3.3.	Bf Suhl-Friedberg	90			
4.3.4.	Bf Hirschbach (Thür)	91	5.	Literatur- und Quellenangaben	96

Vorwort

Bahnhöfe auf der Modellbahn – 10. Band der Modellbahnbücherei, den transpress den Modelleisenbahnern vorlegt. Mancher Leser wird fragen: Warum noch ein besonderer Band, in dem nur Bahnhöfe dargestellt werden? Gibt es in der einschlägigen Literatur nicht schon unzählige Beispiele, aus denen man das genau passende wählen kann?

Das mag richtig sein, aber immer wieder erreichen mich Bitten von Modelleisenbahnern um den Entwurf eines Gleisplanes, der ihren speziellen Vorstellungen entsprechen soll. Und neben dem allgemeinen Gleisplan einer Anlage werden vielfach Bahnhofsgleispläne gewünscht. Sie sollen noch mehr individuellen Charakter tragen und Bedingungen erfüllen, die entweder vom Vorbild weit entfernt sind oder sich wegen beschränkten Platzes einfach nicht verwirklichen lassen. Im Mittelpunkt jeder Modellbahnanlage stehen nun einmal die Bahnhöfe. Und wie die gesamte Anlage soll auch der Bahnhof vorbildgetreu sein, d. h. in seiner Wirkung auf den kritischen Betrachter den vom Vorbild her bekannten Kriterien am nächsten kommen.

Davon ausgehend werden in diesem Buch zunächst die verschiedenen Bahnhofformen des Vorbildes behandelt, die Gleise in ihrer unterschiedlichen Bedeutung und Lage zueinander erläutert und damit Grundlagen gegeben, in eigenschöpferischer Tätigkeit selbst vorbildgetreue Bahnhofsgleispläne zu entwerfen.

Daneben werden viele Bahnhofsgleispläne zeichnerisch dargestellt, die in Anlehnung an Vorbilder entwickelt wurden. Die wirklichen Namen wurden durch Phantasienamen ersetzt. Die Gleise und baulichen Anlagen werden erläutert und damit viele Anregungen vermittelt, in jeder Anlage den Bahnhof einzuordnen, der den Vorstellungen am nächsten kommt.

Somit soll also das Buch den Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn Neues und Wissenswertes vom Vorbild näherbringen und außerdem die Fülle der bekannten Bahnhofsgleispläne noch erweitern, aus denen jeder hoffentlich „seinen“ Bahnhof finden wird.

Günter Fromm

1. Grundlagen des Vorbildes

1.1. Aufgaben der Bahnhöfe

Die Eisenbahn dient der Beförderung von Personen und Gütern. Das Zu- und Aussteigen der Reisenden, das Be- und Entladen von Gütern ist nicht an jeder beliebigen Stelle der Strecke möglich. Die dafür notwendigen Anlagen sind nur an bestimmten Punkten, den Bahnhöfen, zusammengefaßt.

Jeder Bahnhof hat Verkehrs- und Betriebsaufgaben zu erfüllen. Zu den Verkehrsaufgaben gehören: Erteilen von Auskünften, Verkauf von Fahrausweisen, Abnahme, Abfertigung und Auslieferung von Expreßgut und Reisegepäck, von Stückgut oder von Frachtgut in geschlossenen Wagenladungen. Zu den Betriebsaufgaben gehören u. a. Zug- und Rangierfahrten, Bilden und Auflösen von Zügen, Bespannen der Züge und Rangierabteilungen. Für die Lösung dieser Aufgaben sind bauliche Anlagen erforderlich, zu denen z. B. Gleisanlagen, Sicherungsanlagen, der Bahnkörper mit Ingenieurbauwerken unterschiedlichster Art, Empfangsgebäude, Stellwerke, Bahnsteige, Bahnsteigtunnel usw. gehören.

1.2. Einteilung der Bahnhöfe

Die Einteilung der Bahnhöfe erfolgt nach mehreren Gesichtspunkten, deren wesentlichster die Zweckbestimmung des Bahnhofs ist. Darüber hinaus unterscheidet man sie nach der Lage im Netz und nach ihrer Grundrißform.

Nach der *Zweckbestimmung* unterteilt man sie in *Personenbahnhöfe*. Sie dienen dem Verkehr von Reisenden mit ihrem Gepäck und Expreßgut. In den meisten Fällen sind sie mit *Ortsüterbahnhöfen* verbunden.

Abstellbahnhöfe. Das sind Betriebsbahnhöfe, auf denen Reisezüge zur Reinigung und Vorbereitung für den nächsten Einsatz abgestellt werden.

Ortsüterbahnhöfe. Sie dienen dem Verkehr von Frachten aller Art. In großen Städten sind sie oft in selbständiger Lage zum Personenbahnhof angeordnet, meist aber mit den Personenbahnhöfen verbunden.

Rangierbahnhöfe, auch Verschiebe- oder Güterbahnhöfe genannt, dienen der Auflösung und Bildung von Güterzügen.

Industriebahnhöfe sind Zentren werkseigener Bahnanlagen. Dienen sie überwiegend dem Werkverkehr, werden sie auch *Werkbahnhöfe* genannt.

Hafenbahnhöfe. Sie dienen dem Güterumschlag in See- und Flußhäfen.

Nach der *Lage im Netz* unterscheidet man die Bahnhöfe grundsätzlich nach End- bzw. Anfangsbahnhöfen und Zwischenbahnhöfen.

Endbahnhöfe sind Bahnhöfe am Ende von Stichbahnen, z. B. Bf A und B in Bild 1. Mögliche Zugfahrten: A—B, B—A.

Zwischenbahnhöfe sind alle Bahnhöfe einer durchgehenden Strecke, auf denen keine weitere Strecke einmündet, z. B. Bf L in Bild 1. Mögliche Zugfahrten: A—B, B—A.

Entsprechend nachstehender Merkmale kommen die vorgenannten Bahnhöfe auch in kombinierter Form vor.

Anschlußbahnhöfe. Auf ihnen beginnen und enden im Anschluß an eine weiterführende Stammbahn Anschlußstrecken, auf die zwar keine Züge, wohl aber Wagen oder Wagengruppen übergehen, z. B. Bf M in Bild 1. Mögliche Zugfahrten: A—B, B—A, M—C, C—M.

War die Anschlußstrecke als Privatbahn gebaut und betrieben worden, so mußten ihre Bahnhofsanlagen getrennt vom Bahnhof der Staatsbahn angelegt werden. Bei größeren und mehrfachen Anschlußbahnhöfen, die schon den Charakter von Knotenbahnhöfen haben, kann auch ein teilweiser Zugübergang von der Stamm-

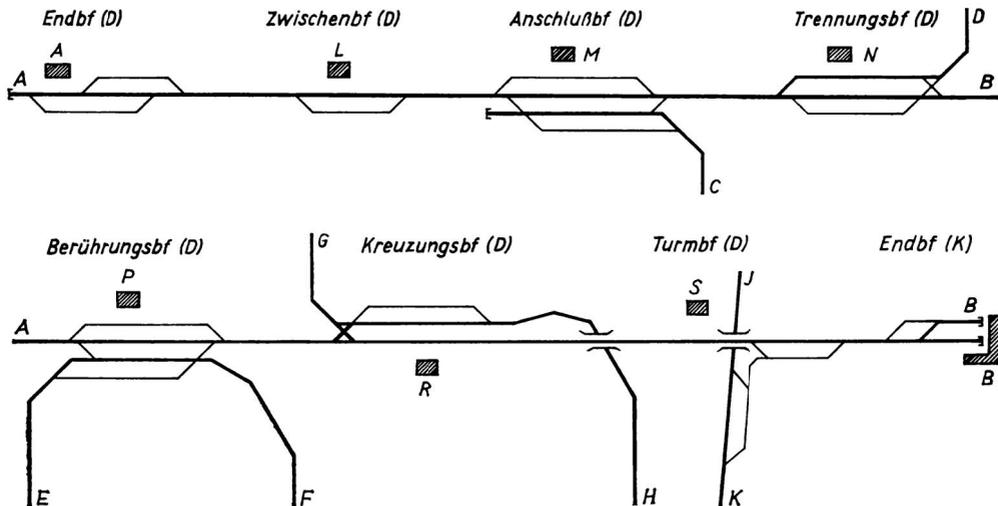


Bild 1

D) = Durchgangsform; (K) = Kopfform

strecke auf eine oder mehrere Anschlußstrecken erfolgen.

Spurwechselbahnhöfe sind solche Anschlußbahnhöfe, deren Anschlußstrecke eine andere Spurweite als die Stammstrecke aufweist (z. B. Wernigerode der Harzquerbahn).

Trennungsbahnhöfe sind Weiterentwicklungen von Anschlußbahnhöfen. Auf ihnen trennt oder gabelt sich eine Strecke in zwei oder mehr annähernd gleichwertige weiterführende Strecken z. B. Bf N in Bild 1. Mögliche Zugfahrten: A—B, A—D, B—A, D—A.

Berührungsbahnhöfe sind eine seltene Bahnhofstypen entstanden an der Berührung (nicht Kreuzung!) zweier durchgehender Strecken (z. B. Weida an den

Strecken Gera—Saalfeld und Werdau—Mehltheuer). Siehe auch Bf P in Bild 1. Mögliche Zugfahrten: A—B, B—A, E—F, F—E.

Kreuzungsbahnhöfe stellen gemeinsame Bahnhöfe zweier oder mehrerer sich kreuzender Strecken dar. Die Kreuzung selbst kann niveaugleich sein oder in zwei Ebenen liegen (z. B. Göbnitz, Göschwitz). Siehe auch Bf R in Bild 1. Mögliche Zugfahrten: A—B, B—A, A—H, H—A, G—H, H—G, G—B, B—G.

Turmbahnhöfe sind eine Sonderform der Kreuzungsbahnhöfe, bei denen beide Strecken sich nahezu rechtwinklig in zwei Ebenen kreuzen (z. B. Doberlug-Kirchhain). Siehe auch Bf S in Bild 1. Mögliche Zugfahrten: A—B, B—A, I—K, K—I.

Vorbahnhöfe. Laufen mehrere in einem Bahnhof einmündenden Strecken gemeinsam bis zum nächsten Hauptbahnhof weiter (auf eigenen oder gemeinsamen Gleisen), so wird dieser Bahnhof zum Vorbahnhof (z. B. Neudietendorf für Erfurt Hbf).

Knotenbahnhöfe. Auf ihnen laufen mehrere Strecken zusammen und führen zu einer Verbindung mehrerer Bahnhofformen (z. B. Leipzig Hbf).

Im Bild 1 sind die Bahnhöfe nach ihrer Lage im Netz und ihrer Zuordnung zu einer bestimmten Grundform graphisch dargestellt. Nach ihrer *Grundrißform*, d. h. der Gleisplangestaltung und der daraus bedingten Betriebsweise unterscheidet man:

Durchgangsform. Bei ihr führen durchgehende Hauptgleise durch den Bahnhof, so daß er von Zügen ohne Halt durchfahren werden kann. Die Empfangsgebäude sind meist in Seitenlage angeordnet, jedoch ist auch die Mittellage möglich.

Aus betrieblichen Gründen sollten auch Endbahnhöfe zweckmäßig in der Durchgangsform angelegt werden. Spätere Streckenverlängerungen sind so leichter möglich.

Kopfform. Hier enden die Hauptgleise stumpf mit Prellbockabschluß. Trotz betrieblicher Nachteile wird diese Form aus Verkehrsgründen auf großen Bahnhöfen angewendet. Die Empfangsgebäude befinden sich hier meist in Querlage. Diese Form ist nicht nur Endbahnhöfen vorbehalten. Auch auf kleineren Zwischenbahnhöfen kann die Kopfform, vorwiegend aus geographischen Gründen, notwendig werden.

Abschließend noch einige Formen, die sich aus der Lage des Empfangsgebäudes ergeben.

Am häufigsten findet sich das Empfangsgebäude in *Seitenlage*. Diese Form ist für einen Zwischenbahnhof, aber auch für die übrigen Bahnhofformen zweckmäßig. Sie trägt keine besondere Bezeichnung (Bild 2).

Von einer *Insellage* spricht man, wenn sich das Empfangsgebäude zwischen den Hauptgleisen befindet. Diesen Typ findet man kaum auf Zwischenbahnhöfen, häufiger auf Anschluß- und Kreuzungsbahnhöfen.

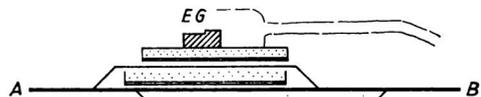


Bild 2

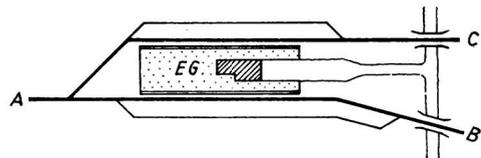


Bild 3

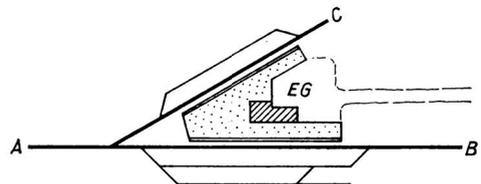


Bild 4

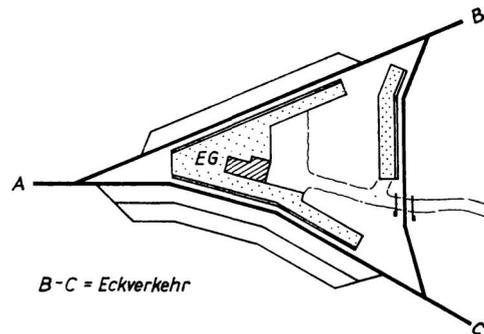


Bild 5

Wegen der vielfachen Beschränkungen und des Fehlens von Erweiterungsmöglichkeiten gilt diese Form heute als überholt (Bild 3).

Beim *Keilbahnhof* liegt das Empfangsgebäude in dem Zwickel, der zwischen zwei einmündenden Hauptgleisen eines Anschlußbahnhofs, eines Trennungs- oder Kreuzungsbahnhofs entsteht (Bild 4).

Beim *Dreiecksbahnhof* wird das Empfangsgebäude von den dreieckig verlaufenden Hauptgleisen eingeschlossen, von denen die dritte nachträglich entstandene Gleisseite mit Bahnsteig einem Eckverkehr dient und damit das Kopfmachen der Züge vermeidet (Bild 5).

1.3. Grundlagen der baulichen Gestaltung der Bahnhöfe

Seit Bestehen der Eisenbahnen bemühten sich Vereinigungen und Einzelpersonen, Grundlagen für die bauliche Gestaltung der Bahnhöfe zu schaffen. Sie blieben unvollständig und gingen anfangs vielfach auf ausländische Vorbilder zurück. Auch erließen die einzelnen Staaten Gesetze, in denen z. B. bestimmte Gestaltungsformen der Bahnanlagen vorgeschrieben waren, letztenendes hatte aber jede Bahnverwaltung detaillierte Anweisungen und Vorschriften, die die Gestaltung der Bahnhöfe weitgehender beeinflussten. So kann man heute noch auf alten Bahnhöfen erkennen, ob sie seinerzeit beispielsweise von der preußischen oder der sächsischen Staatsbahn erbaut wurden. Besonders nach der Jahrhundertwende versuchten eine Reihe von Persönlichkeiten, die wissenschaftlichen Kenntnisse dieses Gebietes zu mehren und zu festigen. Diese Entwicklung wurde in unserer Republik zielstrebig weitergeführt. An ihr hatten namhafte Wissenschaftler der Technischen Universität und der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden maßgeblichen Anteil.

Gesetzliche Grundlage für Bau und Betrieb der dem

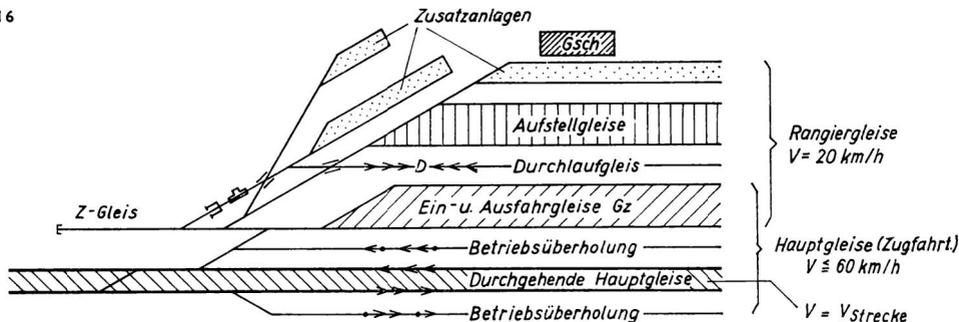
allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen ist die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO), die grundsätzliche Gestaltungskriterien festlegt und im Laufe der Jahrzehnte in mehreren Fassungen herausgegeben und auch auf andere Bahnarten, z. B. auf Schmalspur- und Straßenbahnen, spezialisiert wurde.

Von den internationalen Organisationen, die über ihre Ausschüsse auf die Gestaltung der Bahnanlagen Einfluß nehmen, seien die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) und der Internationale Eisenbahnverband (UIC) erwähnt. Darüber hinaus wurden von der Deutschen Reichsbahn eine beachtliche Zahl von Dienstvorschriften erlassen. In der Literaturangabe (Abschnitt 4.) sind einige der wesentlichen Dienstvorschriften (DV) aufgeführt, die die Projektierung und Ausführung der baulichen Anlagen beeinflussen.

1.4. Begriffserklärungen

Die technologischen Prozesse der Eisenbahn verlangen eine Anpassung der Bahnanlagen an den Betriebsablauf und die Beachtung betriebstechnischer und bautechnischer Gesichtspunkte zur gegenseitigen Zuordnung der Gleise und Anlagen. Dabei sind heute auch die Einflüsse des Traktionswandels und der modernen Sicherungstechnik zu beachten. Diesen vielfachen Bedingungen muß ein optimaler Gleisplan entsprechen, was die Ingenieure oft vor schwierige Aufgaben stellt, besonders beim Umbau bestehender Anlagen. Trotzdem ist aber anzustreben, die verschiedenen Gleisbereiche klar zu trennen. Die unterschiedlichen zugelassenen Geschwindigkeiten sind ebenso wie eine richtige Bemessung der Gleisanzahl und Gleislängen wichtige Kriterien. Im Bild 6 sind die Gleisbereiche eines Bahnhofs mit Zusatzanlagen (Stückgut- und Wagenladungsverkehr) und die zu fordernden Geschwindigkeiten dargestellt.

Die Gestalt der Bahnanlagen wird durch Verkehr,



Betrieb und örtliche Gegebenheiten vielfältig beeinflusst. Daher müssen einheitliche Bezeichnungen für bestimmte Formen und Inhalte gewählt werden, um Mißverständnisse auszuschließen. In der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung sind im Abschnitt Bahnanlagen dafür eine Reihe von Begriffserklärungen enthalten, von denen die wichtigsten nachstehend benannt werden.

Bahnanlagen sind alle zum Bau und Betrieb einer Bahn erforderlichen Anlagen mit Ausnahme der Fahrzeuge. Unterschieden wird nach Anlagen der freien Strecke (Gleise, Brücken usw.), der Bahnhöfe (Empfangsgebäude, Bahnsteige usw.) und nach sonstigen Anlagen (z. B. Kraft- und Wasserwerke).

Betriebsstellen sind auf der freien Strecke und auf Bahnhöfen erforderliche Bahnanlagen zur unmittelbaren Regelung und Sicherung des Zug- und Rangierbetriebes.

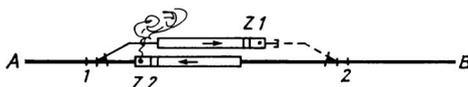
Zugfolgestellen sind alle Bahnanlagen, die einen Streckenabschnitt sicherungstechnisch als Blockabschnitt begrenzen, in den ein Zug nur dann einfahren darf, wenn der vorausgefahrte Zug ihn bereits verlassen hat.

Blockstellen sind diejenigen Zugfolgestellen der freien Strecke, die keine Abzweigstellen sind. Sie können gleichzeitig als Haltepunkt, Deckungsstelle oder Anschlußstelle eingerichtet sein.

Zugmeldestellen sind diejenigen Zugfolgestellen, die die Reihenfolge der Züge auf der freien Strecke bestimmen. Bahnhöfe und Abzweigstellen sind stets Zugmeldestellen.

Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen. Bei nur einer Weiche ist das Kreuzen betrieblich recht unbefriedigend zu lösen. Ein flüssiger Betriebsablauf verlangt daher unbedingt eine zweite Weiche (Bild 7). Unter Kreuzen versteht man betrieblich das Ausweichen zweier in entgegengesetzter Richtung fahrender

Bild 7



Züge bei eingleisigem Betrieb. Der in diesem Sinne oft gebrauchte Begriff „Kreuzungsbahnhof“ für einen Zwischenbahnhof an eingleisiger Strecke ist sachlich nicht richtig, denn diese Zugfolge gestattet so wieso das Kreuzen und Überholen von Zügen.

Kreuzungs- oder Ausweichstellen sind Bahnanlagen an eingleisigen Strecken, auf denen Züge kreuzen, ohne daß für den die Kreuzung abwartenden Zug ein Verkehrshalt erforderlich ist, d. h. Reisende können nicht ein- oder aussteigen.

Abzweigstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein Gleis der freien Strecke unter dessen Freigabe für einen anderen Zug verlassen oder in ein solches Gleis einfahren können (Bild 8).

Anschlußstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein an das Streckengleis angeschlossenes Gleis bedienen können, ohne daß das Streckengleis für einen anderen Zug freigegeben wird (Bild 9). Diese für Anschlußbahnen der freien Strecke einfachste Form benötigt nicht den Umfang der Sicherungsanlagen einer Abzweigstelle, setzt aber die Leistungsfähigkeit der Strecke herab.

Ausweichanschlußstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein an das Streckengleis angeschlossenes Gleis unter dessen Freigabe für einen anderen Zug bedienen dürfen (Bild 10). Diese aufwendige Anschlußform ist auf stärker belasteten Strecken zu fordern und hat auch einen höheren Aufwand an Sicherungsanlagen zur Folge.

Haltepunkte sind Bahnanlagen der freien Strecke ohne Weichen, wo Züge für Zwecke des Verkehrs planmäßig halten.

Haltestellen sind Haltepunkte, die örtlich mit einer Abzweigstelle, einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlußstelle oder Ausweichanschlußstelle verbunden sind (Bild 11).

Gleisverschlingungen sind Bereiche, in denen die Schienenpaare zweier Gleise aus örtlichen Gründen ineinandergreifen und daher auch nicht gleichzeitig befahren werden können. Diese Art betrieblicher Engpässe

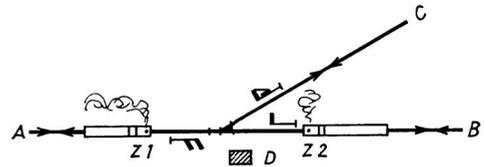


Bild 8

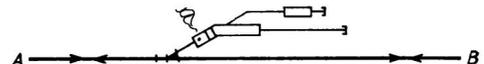


Bild 9

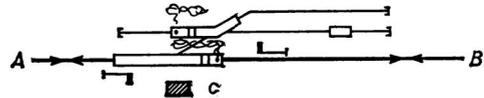


Bild 10

wird nur selten und dann nur bei Baumaßnahmen angewendet (z. B. bei Brückenbauten). Sie sind betrieblich besonders zu sichern (Bild 12).

Gleisverziehnungen sind Gleisbereiche, die am Übergang von einem Gleisabstand zum anderen entstehen, z. B. beim Übergang von der freien Strecke (Gleisabstand = 4,25 m) zum Bahnhof (Gleisabstand = 5,00 m). Die Gleishalbmesser von Bogen und Gegenbogen sollten gleich und möglichst groß sein (Bild 13). Gleisverziehnungen beeinträchtigen immer im gewissen Umfang den Betriebsablauf.

1.5. Darstellung der Bahnhofsentwürfe

Die Zeichnung ist die Sprache des Ingenieurs. Damit sie klar und eindeutig verstanden werden kann, muß sie



Bild 11

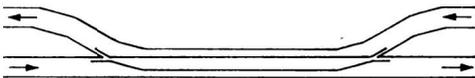


Bild 12

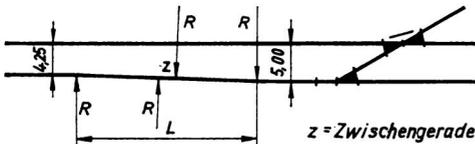


Bild 13

durch Bezeichnungen ergänzt werden. Die Grundlagen hierfür sind im Vorschriftenwerk der DR festgelegt. Im allgemeinen wird für Gleispläne der Maßstab 1:1000 gewählt. Die Nordrichtung ist anzugeben, um den Grundsatz zu erfüllen, daß die Streckenkilometrierung von links nach rechts verläuft. Es werden die Kilometer- und Hektometerstationen gekennzeichnet. Angaben über Anfangs- und Endbahnhöfe der den dargestellten Bahnhof durchziehenden Strecken werden im allgemeinen am Rande des Planes angebracht (Bild 14).

Gleise und Weichen werden schematisch durch die Gleisachsen dargestellt. Die betriebliche Bedeutung der Gleise kommt durch unterschiedliche Darstellung und Kennzeichnung bereits im Gleisplan zum Ausdruck. Hauptgleise werden durch dicke, Nebengleise durch dünne Volllinien dargestellt. Im regelmäßigen

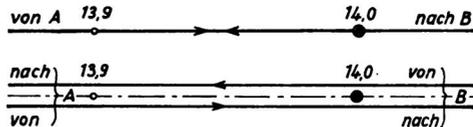


Bild 14

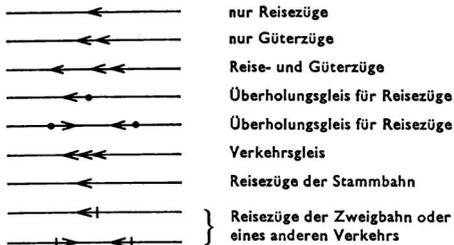
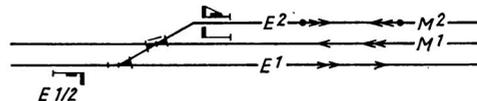


Bild 15

Zugbetrieb auf Fahrstraße befahrene Gleise sind in ihrer Benutzungsrichtung durch Pfeilspitzen in der Gleisachse zu kennzeichnen. Die Benutzungsart kann durch eine bestimmte Anzahl von Pfeilspitzen und Hinzufügen von Punkten und Strichen kenntlich gemacht werden (Bild 15). Auf größeren Bahnhöfen ist noch die Unterscheidung der einzelnen Fahrwege nötig. Dort werden die Gleise mit Buchstaben des maßgeblichen Signals zusätzlich gekennzeichnet (Bild 16).

Bild 16



Die Gleise sind fortlaufend mit arabischen Zahlen zu versehen. In der Regel erhält das Gleis am Hausbahnsteig die Nummer 1. Die DR schließt sich nunmehr auch den teilweise im Ausland üblichen Bezeichnungen an, nach der das in Richtung der Kilometrierung verlaufende durchgehende Hauptgleis die Nummer 1, alle rechts von ihm liegenden Gleise ungerade Nummern, alle links von ihm verlaufenden Gleise gerade Nummern erhalten. Bei zweigleisigen Strecken erhält das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung die Nummer 2. Auf alten Plänen galt überwiegend die Regel, das Gleis am Hausbahnsteig mit der Nummer 1, alle vom Empfangsgebäude weiter entfernt liegenden Gleise z. B. mit den Nummern 2–6, alle auf der Seite des Empfangsgebäudes liegenden Gleise z. B. mit den Nummern 7–9 zu kennzeichnen. Durch Weichenstraßen unterteilte Gleise erhalten Zusatzbuchstaben, z. B. 6a und 6b (Bild 17). Die neuere Bezeichnung ist im Bild 17 in Klammern gesetzt.

Die fortlaufende Numerierung der Weichen beginnt in Richtung der Kilometrierung an der äußersten Bahnstabsweiche (Bild 18). Zwischen Gleis- und Weichengruppen sind Reservenummern freizuhalten. Darüber hinaus werden noch Nutzlängen, Gleisradien und Neigungswechsel angegeben (Bild 19).

Auch bauliche Anlagen wie Bahnsteige, Brücken, Stützmauern usw. sind maßstäblich so einzutragen, daß die jeweilige Gestaltungsform erkennbar ist. Gebäude werden in ihren Umrisslinien möglichst unter 45° schraffiert und ihr Verwendungszweck näher bezeichnet. Auch Böschungen werden maßstäblich dargestellt und in der Form kenntlich gemacht, daß die dichtere Schraffur stets an der oberen Böschungskante verläuft.

Kleinere Anlagen im und am Gleis, die die Gestaltung des Gleisplanes beeinflussen, werden in Länge und Breite maßstabgerecht eingetragen, ansonsten werden für sie bestimmte Symbole verwendet. Sind sie in der Draufsicht nicht deutlich erkennbar (z. B. Signale, Wasserkrän), so werden sie an ihrem Standort in die

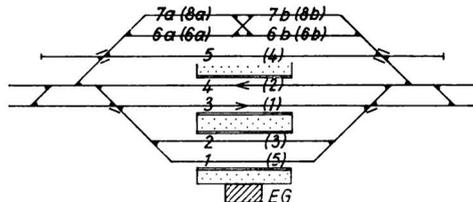


Bild 17

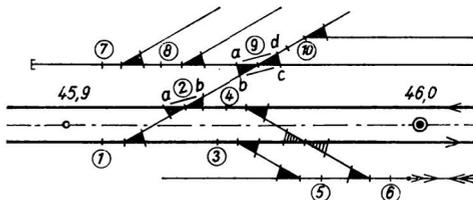


Bild 18

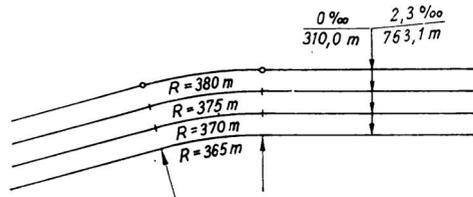


Bild 19

Lageplanebene umgeklappt. Eine kleine Zusammenstellung derartiger Darstellungen zeigt Bild 20.

Die Sicherheit erfordert die Einhaltung bestimmter Räume, des sogenannten Lichttraumes, der die Gestaltung der baulichen Anlagen entlang der Gleise beeinflusst. Innerhalb des Regellichttraumes liegt die Wagen-

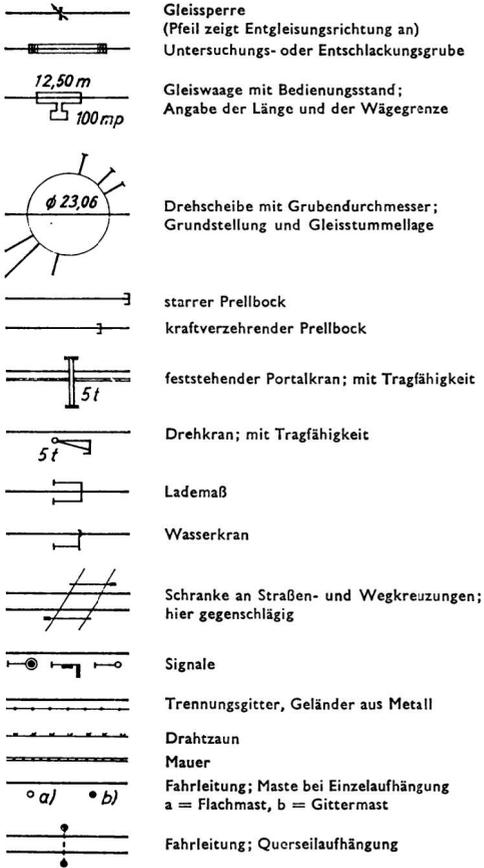


Bild 20

begrenzungslinie. Die Festlegungen der Bau- und Betriebsordnung galten mit geringen Veränderungen seit 1913 und wurden 1957 für alle der OSSHD angehörenden Bahnverwaltungen auf die neue Lichtraumbegrenzung 1 SM vereinheitlicht und erweitert. Diese erhielt für die Übergangszeit die Bezeichnung 1 SM-DR bzw. als Wagenbegrenzung 1-WM. Nach diesen Grundsätzen sind bestimmte Strecken bereits umgebaut worden, was in den meisten Fällen sehr kostenaufwendig ist. Bei allen Neu- und Umbauten ist generell das Profil 1 SM-DR anzuwenden.

Die zulässige Längsneigung der Gleise in Bahnhöfen betrug bisher $2,5\text{‰}$ (1 : 400), soll aber künftig mit Rücksicht auf die mit Wälzlagen ausgerüsteten Wagen nur noch $1,5\text{‰}$ (1 : 667) betragen. Diese Forderung kann bei Umbauten bestehender Anlagen oft nur schwerlich verwirklicht werden.

Auch für die Anwendung von Weichen und Kreuzungen gelten bestimmte Kriterien, die an dieser Stelle nicht weiter erläutert werden sollen. Ihre Darstellung erfolgt ebenfalls im Gleisachsenverlauf in der Form, daß die Tangente des gekrümmten Gleises die Achse des geraden Gleises im geometrischen Mittelpunkt schneidet. Die dadurch entstehenden Dreiecke werden bei ortsbedienten Weichen schräg schraffiert, bei fernbedienten schwarz ausgefüllt dargestellt. Auch Drehscheiben und Schiebebühnen werden entsprechend der tatsächlichen Größe im Gleisplan eingezeichnet, wobei die angegebenen Maße (z. B. 23 m) ihrer möglichen Nutzlänge entsprechen.

1.6. Gleise und Gleisgruppen

Bahnhofsgleise werden aus betrieblicher und oberbautechnischer Sicht unterschieden. Beide berücksichtigen den Charakter der Gleise nach Art und Ausmaß ihrer Nutzung.

Betrieblich unterscheidet man durchgehende Hauptgleise, Hauptgleise und Nebengleise. Oberbautech-

nisch unterteilt man sie in Gleise der 1. Ordnung und Sonderklasse und Gleise der 2. und 3. Ordnung.

Die oberbautechnischen Gestaltungskriterien sollen hier nicht näher erläutert werden, da sie auf Modellbahnhöfen ohne Belang sind. Die betrieblichen Unterscheidungsmerkmale hingegen treffen gleichermaßen auf Vorbild und Modell zu:

Durchgehende Hauptgleise sind die Fortsetzung der Hauptgleise der freien Strecke durch die Bahnhöfe. Sie müssen auch von Zügen, die auf dem Bahnhof nicht halten, mit der gleichen Geschwindigkeit wie auf der freien Strecke befahren werden können. Darauf ist bei der notwendigen Anordnung von Weichen und Gleisbögen zu achten. Auf Bahnhöfen an zweigleisigen Strecken sind beide Streckengleise durchgehende Hauptgleise, auf eingleisigen Strecken meist nur ein Gleis. Sind jedoch aus Gründen einer freizügigeren Gleisbenutzung bei Zugkreuzungen zwei Gleise vorgesehen, wird man eines der Gleise mit Rücksicht auf seine Anschlüsse an Zweigleise mit einer niedrigeren als der zugelassenen Streckengeschwindigkeit befahren lassen.

Hauptgleise sind Gleise, die von Zügen im regelmäßigen Betrieb befahren werden. Es sind also diejenigen Gleise, die auf Signal und gesicherte Fahrstraße, soweit sicherungstechnisch möglich, für Ein- und Ausfahrten planmäßig benutzt werden. Man kann sie noch nach Hauptpersonen- und Hauptgütergleisen unterscheiden. Erstere werden von Reisezügen und im regelmäßigen Verkehr auch von Güterzügen befahren. Bei größeren Bahnhöfen können auch noch Kreuzungs- und Überholungsgleise oder reine Ein- und Ausfahrtsgleise den Charakter von Hauptgleisen haben.

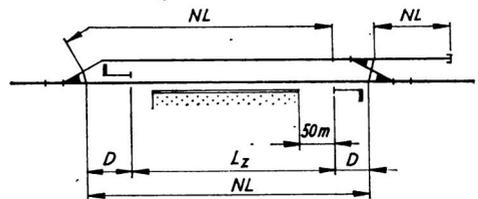
Nebengleise sind alle diejenigen Gleise, die nicht zu den Hauptgleisen zählen. Das sind u. a.

- Abstellgleise,
- Wartegleise für Lokomotiven beim Lokwechsel,
- Lade- und Rampengleise usw.

Alle diese Gleise werden nicht von Zugfahrten, sondern nur von Rangierfahrten benutzt.

Für die in den Gleisbereichen vorhandenen Längen kennt man beim Vorbild verschiedene Unterscheidungskriterien, die beim Gleisplänen beachtet werden müssen. Bei unseren Modellbahnhöfen interessieren in erster Linie die Nutzungsbegrenzungen für Aufstellzwecke und die für Zugfahrten nutzbare Gleislänge. Die maximale Aufstelllänge, auch als Nutzlänge (NL) bezeichnet, wird durch Grenzzeichen oder andere Festpunkte bestimmt, z. B. Weichenanfang, Gleissperre oder Überweg (Bild 21). Das Grenzzeichen (Signal So 12 des Signalbuches der DR) gibt diejenige Stelle zwischen den hinter einer Weiche sich trennenden Gleissträngen an, bis zu der ein Strang besetzt sein darf, während auf dem anderen berührungsfrei gefahren werden kann (Bild 22). Beim Vorbild war nach der

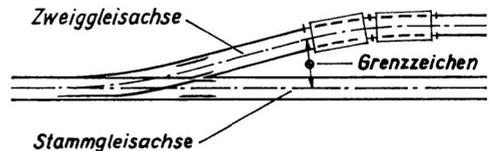
D = Durchrutschweg (50 - 100 m)



L_z = für Zugfahrten nutzbare Gleislänge

Bild 21

Bild 22



Bau- und Betriebsordnung das Maß auf 3,50 m festgelegt. Die Anwendung des Lichtraumprofils 1 SM-DR bzw. der neuen Wagenbegrenzungslinie 1-WM bedingt einen Gleisabstand von 3,75 m, der sich je nach Art der verwendeten Weichen auf 3,95 m erweitern kann. Für Zugfahrten nutzbare Gleislängen sind kürzer als die Aufstellängen. Sie werden bei den Hauptgleisen durch Signalstandorte, isolierte Schienenabschnitte und Durchrutschwege beeinflusst.

Die sich aus der Gleisplangestaltung ergebenden Gleislängen müssen für den Nutzungszweck ausreichend sein. Zu kurze Längen erschweren die Betriebsführung, zu lang ausgefallene Gleislängen stellen eine Verschwendung dar. Schwierig ist das bei den Modellbahnhöfen. Ausgehend von dem zur Verfügung stehenden Platz und dem verwendeten Gleissystem muß man hier oft den umgekehrten Weg gehen, d. h. die optimal zu erreichenden Gleislängen beeinflussen die Betriebsführung. Wir müssen entscheiden, welche maximale Zuglänge auf dem Bahnhof Platz finden soll. Davon abzuleiten ist meist die Entscheidung für die Darstellung einer Haupt- oder Nebenbahn.

Die Gleisabstände, die beim Vorbild eine entscheidende Rolle spielen, treten beim Modellbahnhof nicht so in Erscheinung, da sie durch das verwendete Gleissystem vorgegeben sind. Nach der BO beträgt der kleinste Gleisabstand auf Bahnhöfen 4,50 m. Werden zwischen den Gleisen Signale aufgestellt, benötigt man schon 4,75 m. Nach dem Profil 1 SM-DR sind 5,00 m erforderlich.

Dienen mehrere nebeneinander liegende Gleise gleichen Betriebs- und Verkehrsaufgaben, so werden sie zu Gleisgruppen zusammengefaßt. Meist geschieht dies an beiden Enden, seltener an einem Ende. Aus der Art der Zusammenfassung ergeben sich verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten. Die durch die Gleiszusammenfassung bedingte Form kann als Harfe oder als Gleisbündel ausgebildet sein.

Gleisharfen, auch Mutterweichenstraßen genannt, sind die älteste Form der Gleiszusammenfassung. Dem

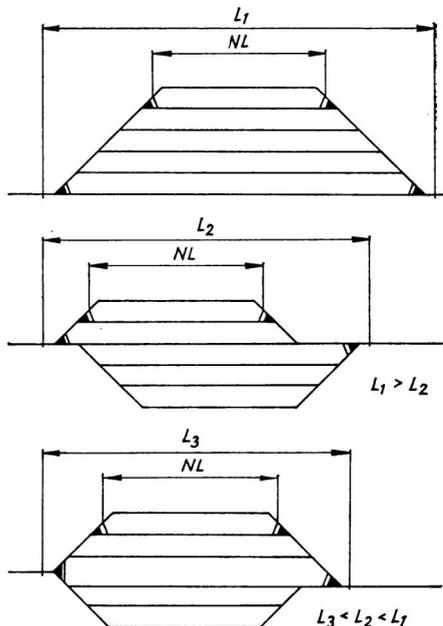
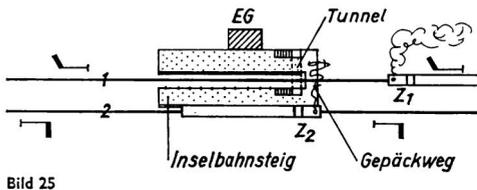
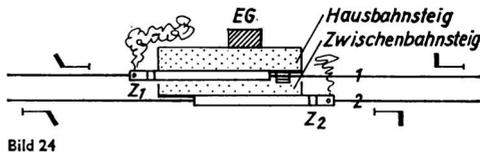


Bild 23

übersichtlichen Verlauf der Fahrwege als Vorteil stehen wesentliche Nachteile gegenüber, z. B. große Längenentwicklung des Bahnhofs, besonders bei großer Gleisanzahl, unterschiedliche Nutzlängen und längere Rangierwege. Besser ist daher die Anordnung von Gleisbündeln, wo die Entwicklungszone und Trennung der Fahrwege nach dem Streuprinzip aufs äußerste zusammengedrängt ist. Diese Anordnung findet sich vorwiegend auf mittleren und großen Rangierbahnhöfen (Bild 23).

1.7. Gleisplangestaltung der Zwischenbahnhöfe

Zwischenbahnhöfe sind die am meisten vorkommende Bahnhofform. Das trifft auf das Vorbild wie auch auf die Modellbahnanlagen gleichermaßen zu. Sie sollen daher in ihren Hauptteilen näher erläutert werden. Diese Grundelemente sind auch für andere Bahnhöfe, z. B. Knotenbahnhöfe, zutreffend und finden dort analoge Anwendung. Da sich aber derartig große Bahnhöfe auf den meisten Heimanlagen kaum darstellen lassen, sollen sie auch im Detail nicht näher betrachtet werden. Solche spezifischen Aufgaben lassen sich im allgemeinen nur auf Großanlagen von Arbeitsgemeinschaften lösen, ihre Darstellung würde daher den Rahmen dieses Buches sprengen.



1.7.1. Bahnhöfe an zweigleisigen Strecken

Reisezug- und Bahnsteiggleise

Die durchgehenden Hauptgleise sind die Fortführung der Hauptgleise der freien Strecke durch den Bahnhof. Sie müssen die gleichen Fahrgeschwindigkeiten erlauben wie die Streckengleise. An durchgehenden Hauptgleisen und Hauptgleisen, an denen Züge zum Fahrgastwechsel halten, sind Bahnsteige in notwendiger Länge anzulegen. Die Bahnsteiglänge ist auf die maximale Länge der auf dieser Strecke verkehrenden Reisezüge abzustimmen. Bei örtlich bedingter Lage in Bögen ist die Überhöhung auf 60 mm begrenzt, damit die Schräglage der haltenden Reisezugwagen für die Reisenden noch in zumutbaren Grenzen bleibt. Die Sicht auf Ausfahrtsignale, die oft an den Bahnsteigenden aufgestellt sind, darf durch Bahnsteigdächer, andere Bauwerke oder Bäume auf mindestens 400 m Entfernung nicht behindert sein. Ist dies aus zwingenden Gründen nicht vermeidbar, sind Vorsignalwiederholer aufzustellen.

Die Zugängigkeit zu den Bahnsteigen beeinflusst in hohem Maße den Betriebsablauf. Bei einem Zwischenbahnsteig, der nur durch Überschreiten des davorliegenden Gleises erreicht werden kann, wird im Interesse der Sicherheit der Reisenden ein bestimmter Betriebsablauf erzwungen (Bild 24). So darf während des Ein- und Aussteigens der Reisenden auf Gleis 2 kein Zug das Gleis 1 passieren. Ist jedoch auf Gleis 1 der Zug schon vorher eingefahren und hält in vorgezogener Stellung, so kann der Reisezug auf Gleis 2 unbedenklich einfahren und halten. Auf stark belasteten Strecken wird man daher nie Zwischenbahnsteige anlegen. Vorhandene Zwischenbahnsteige sind in Inselbahnsteige oder Außenbahnsteige umzubauen und mit schienenfreiem Zugang (Tunnel oder Brücke) zu versehen (Bild 25).

Überholungsgleise

Aus Rangfolge und Geschwindigkeit ergibt sich der Zwang zum Überholen in gleicher Richtung fahrender Züge. Das kann zwischen Schnellzug und Personenzug

oder zwischen Reisezug und Güterzug der Fall sein. Im Gegensatz zum Straßenverkehr ist das Überholen nur an den technisch dafür eingerichteten Betriebsstellen möglich.

Betrieblich günstig liegen die Überholungsgleise beiderseits der durchgehenden Hauptgleise (Bild 26). Dadurch sind gegenseitige Behinderungen ausgeschlossen. Diese betriebliche Ideallösung erfordert beim richtungsreinen Betrieb zwei Überholungsgleise und ist sehr kostenaufwendig. Das Vorschalten doppelter Gleisverbindungen war früher bei manchen Bahnverwaltungen üblich und ermöglichte die Benutzung aller vier Gleise für beide Richtungen. Später löste man sie vielfach in zwei Weichenstraßen auf.

Will man die Überholungsgleise zwischen den durchgehenden Hauptgleisen anordnen (Bild 27), so bedingt dies einen großen Abstand derselben und Gleisverzierungen. Auch diese Lösung ist flächen- und kostenaufwendig. Eine zusätzliche Anordnung doppelter Gleisverbindungen bzw. von zwei Weichenstraßen erlaubt eine freizügigere Gleisbenutzung.

Ist aus örtlichen Gründen die einseitige Lage beider Überholungsgleise nötig (Bild 28), so behindern sich zwar Ein- und Ausfahrten aus den Überholungsgleisen nicht, doch müssen Ein- und Ausfahrten aus dem richtungsfremd gelegenen Überholungsgleis (Gleis 3) das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung insgesamt zweimal kreuzen. Besonders bei dichtbelegten Strecken sind betriebliche Behinderungen unvermeidbar. Gestattet eine geringere betriebliche Belastung nur ein gemeinsames Überholungsgleis für beide Richtungen, können erhebliche Kosten eingespart werden (Bild 29). Das Überholungsgleis liegt aber nur in einer Richtung (Ost—West) richtungsrichtig, in West—Ost-Richtung dagegen richtungsfremd mit allen aufgeführten betrieblichen Nachteilen. Ist das Bedürfnis von Überholungen in beiden Richtungen ungleich, wird man das Überholungsgleis möglichst richtungsrichtig zuordnen, d. h. dem durchgehenden Hauptgleis, auf dem die meisten Überholungen stattfinden.

Auf Strecken mit langer durchgehender Steigung wird man stets das Berggleis wählen.

Bei gleich großem Überholungsbedürfnis in beiden Richtungen kann das gemeinsame Überholungsgleis mit betrieblichen Vorteilen mittig zu den durchgehenden Hauptgleisen angelegt werden, besonders dann, wenn ein Inselbahnsteig Gleisverzierungen ohnehin erfordert (Bild 30).

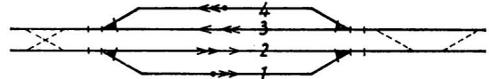


Bild 26

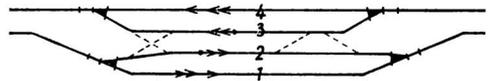


Bild 27

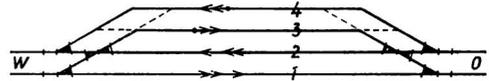


Bild 28

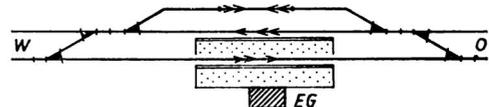


Bild 29

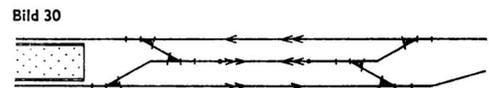


Bild 30

In den Anfangsjahren der Eisenbahn, als man den festen Schluß zwischen anliegender Zunge und Backenschiene technisch noch nicht einwandfrei beherrschte, war man bestrebt, möglichst keine spitzbefahrenen Weichen in die durchgehenden Hauptgleise einzubauen. Diese Auffassung hatte zur Folge, daß der zu überholende Zug stets in das Überholungsgleis zurückgedrückt werden mußte und nicht direkt einfahren konnte. Die betrieblichen Nachteile sind aus Bild 31 ersichtlich.

Auf Hauptbahnen und mit mehr als 60 km/h befahrenen Nebenbahnen müssen zur Sicherung der Zugfahrten auf dem durchgehenden Hauptgleis Schutzweichen gegen Flankenfahrten eingebaut werden. Flankengefährdungen können u. a. eintreten durch:

- Strecken des im Überholungsgleis zum Halten gekommenen Zuges nach Lösen der Bremsen,
- Heranfahren der Lokomotive an den Wasserkran,
- Zurückdrücken beim Anfahren oder Zustellen von Wagen.

Diese Ursachen treffen besonders bei voll ausgelasteten Güterzügen zu. Deshalb sind richtungrein angeschlossene Überholungsgleise durch Schutzweichen hinter der Einfahrweiche (Streckenschutzweiche) zu sichern. In beiden Richtungen benutzte Überholungsgleise erhalten Schutzweichen an beiden Enden. Ausnahmsweise ist bei örtlichen Schwierigkeiten auch die Anordnung von 30 m Mehrlänge anstelle der Schutzweiche statthaft. Da die Sicherheit an erster Stelle steht, wurden auch bei der DR solche aufwendigen Schutzmaßnahmen eingeführt (Bild 32).

Auch dem Durchrutschweg wird beim Vorbild besondere Beachtung geschenkt. Er dient ebenfalls dem Flankenschutz. Im Normalfall ist er 50 m lang. Auf Modellbahnanlagen haben Durchrutschwege kaum Bedeutung, weil nach Stromunterbrechung die Züge schnell zum Halten kommen. Eine Andeutung solcher Durchrutschwege durch entsprechende Signalstellung beispielsweise ist aber zu empfehlen.

In diesem Zusammenhang wird auf Band 8 der Modell-

bahnbücherei, „Fahrbetrieb auf der Modellbahn“, verwiesen.

Überholungsgleise für Reisezüge

Sie sollen eine Bahnsteigkante erhalten, damit Betriebs- und Verkehrrhalt zeitlich zusammenfallen können. Gleis, Bahnsteig und Flächenzuwachs erfordern nicht unerhebliche Mehrkosten. Deswegen ist eine kritische Prüfung, welche Bahnhöfe derartige Gleise erhalten müssen, unumgänglich. Sind für beide Richtungen Überholungsgleise erforderlich, sollten sie mit den durchgehenden Hauptgleisen gemeinsame Inselbahnsteige erhalten (Bild 33).

Bei nachträglichem Einbau ist die Lage der durchgehenden Hauptgleise oft nicht zu verändern. Eine einseitige Lage der beiden Überholungsgleise, meist auch noch auf der dem Empfangsgebäude abgewandten Seite, ist dann unumgänglich (Bild 34). Eine solche Anordnung hat neben den bekannten betrieblichen Nachteilen auch Erschwernisse für die Reisenden, besonders beim Umsteigen, zur Folge.

In vielen Fällen wird ein Überholungsgleis für Reisezugüberholungen ausreichen.

Der nachträgliche Einbau zwingt ebenfalls oft zu einseitiger Lage auf der dem Empfangsgebäude gegenüberliegenden Seite mit allen bekannten betrieblichen Nachteilen (Bild 35).

Ein nachträgliches Verdrücken der durchgehenden Hauptgleise ist meist nicht durchführbar oder sehr kostenaufwendig. Ein Beispiel solcher Anordnung zeigt Bild 36, bei dem die Mittellage als günstigste Variante gewählt wurde.

Überholungsgleise für Güterzüge

Ihre Anwendung wird gleichermaßen von vielen Faktoren bestimmt, bei denen die betrieblichen überwiegen. Das Verhalten zweier Überholungsgleise ist nur bei hohem Verkehrsaufkommen gerechtfertigt. Dabei kann zumindest ein Überholungsgleis außerhalb der Reiseverkehrsanlagen am Bahnhofsende angeordnet

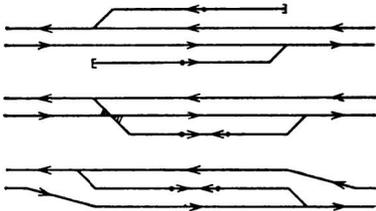


Bild 31

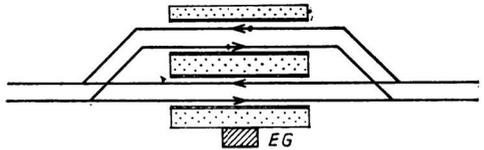


Bild 34



Bild 32

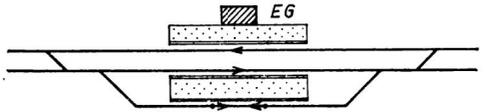


Bild 35

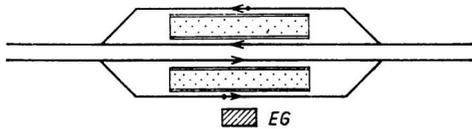


Bild 33

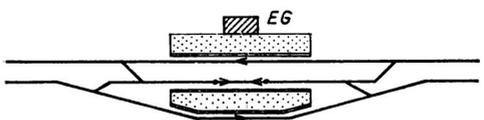


Bild 36

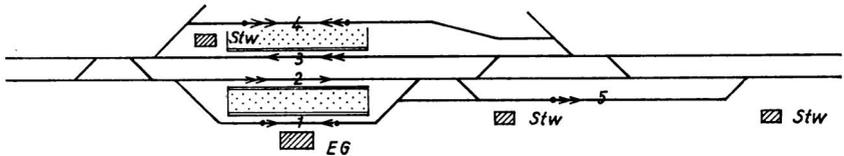


Bild 37

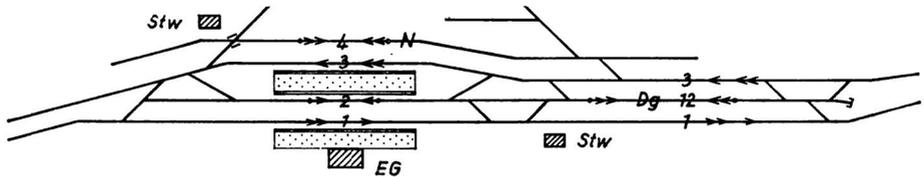


Bild 38

werden (Bild 37). Ist ein Überholungsgleis für beide Richtungen ausreichend, so wäre die Mittellage, den Bahnsteiganlagen nachgeordnet, weitaus günstiger (Bild 38).

Auf Bahnhöfen mit geringer verkehrlicher und betrieblicher Bedeutung wird man aus wirtschaftlichen Gründen ein gemeinsames Überholungsgleis für Reisezüge und Güterzüge vorsehen. Diese Regelung erfordert aber entsprechend lange Gleise. Dabei wäre noch zu entscheiden, ob er im Bahnsteigbereich erforderliche große Gleisabstand auch außerhalb des Bahnsteigs weitergeführt, ob er allmählich verzogen oder aber auf normalen Bahnhofsgleisabstand gebracht werden soll (Bild 39). Genügt ein Überholungsgleis allen Anforderungen, ist die Mittellage auch hier vorzuziehen (Bild 40).

Behandlungsgleise für Nahgüterzüge

Der Nahgüterzug (N) hält auf allen Unterwegsbahnhöfen, wo Wagen abgesetzt und aufgenommen werden. Sein Lauf führt von Zugbildungsbahnhof zu Zugbildungsbahnhof. Im Gegensatz dazu fährt der Durchgangsgüterzug (Dg) von Zugbildungs- zu Zugbildungsbahnhof in der Regel ohne Zwischenhalt durch.

Auf den meisten Modellbahnanlagen werden die Zwischenbahnhöfe ausgebildet wegen der vielfältigen Rangiermöglichkeiten, die den Modellbahnbetrieb in hohem Maße interessant und abwechslungsreich gestalten.

Die Gleisbereiche der Güterverkehrsanlagen sind nach vielerlei Kriterien zu unterscheiden. Ein Merkmal ist ihre grundsätzliche Lage und Zuordnung im Bahnhof. Von einer Gleichlage mit den Reiseverkehrsanlagen (Empfangsgebäude) spricht man, wenn beide Anlagenbereiche einerseits der durchgehenden Hauptgleise angeordnet sind (Bild 41). Bei der Gegenlage befinden sich die Güterverkehrsanlagen auf der dem Empfangsgebäude gegenüberliegenden Seite der Gleisanlagen (Bild 42). Besonders auf kleinen Bahnhöfen ist die Gleichlage vorherrschend und Empfangsgebäude und

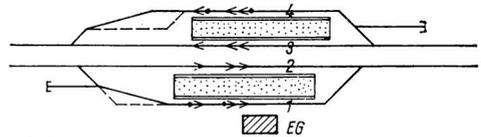


Bild 39

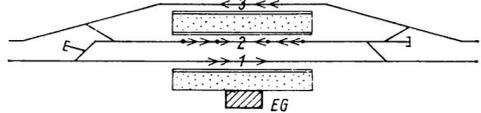


Bild 40

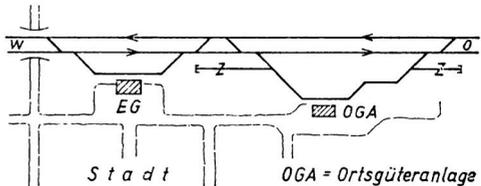


Bild 41

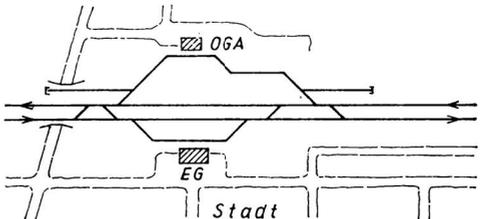


Bild 42

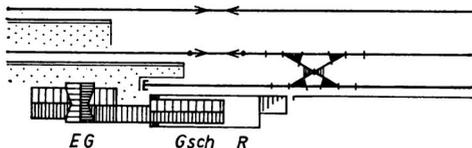


Bild 43

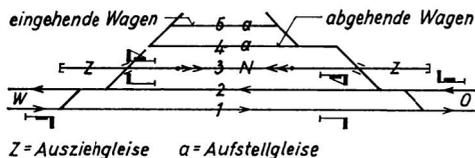


Bild 44

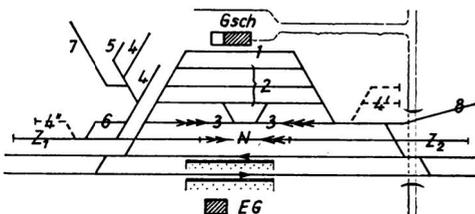


Bild 45

Güterschuppen vielfach zu einem Gebäudekomplex vereinigt (Bild 43).

Die Behandlungssystematik der Nahgüterzüge ist unabhängig von der Gleisanzahl der Strecke. Der Charakter der Strecke kann lediglich gewisse Unterschiede im Anlagenumfang zur Folge haben. So wird z. B. auf einer Hauptbahn zur rangiertechnischen Behandlung ein Ausziehgleis notwendig, wogegen auf Nebenbahnen

die Benutzung des durchgehenden Hauptgleises für diese Zwecke meist ohne weiteres möglich ist.

Da die Anzahl der Nahgüterzug-Paare einer Strecke im allgemeinen gering ist, genügt meist ein gemeinsames Aufenthaltsgleis für beide Richtungen. Um auch in Einzelfällen die Überholung von Dg-Zügen zu ermöglichen, sollte seine Nutzlänge der größten auf der betreffenden Strecke zugelassenen Achszahl entsprechen.

Der Nahgüterzug wird auf dem Ausgangsbahnhof so zusammengestellt, daß die Reihung der Wagen den Unterwegsbahnhöfen entspricht. Das Absetzen wie auch das Aufnehmen der Wagen übernimmt die Zuglok. Der Rangiervorgang erfordert den geringsten Zeitaufwand, wenn die Wagen an der Zugspitze angesetzt werden. Von Nachteil jedoch ist, daß diese Wagengruppen auf den folgenden Bahnhöfen mitbewegt werden müssen.

Vorteilhafter ist daher, wenn eine Rangierlok die aufzunehmende Wagengruppe am Zugschluß ansetzt. Muß aber die Zuglok auf Unterwegsbahnhöfen abgehende Wagen erst von den Ladestellen abholen, so bedeutet das erheblichen und unwirtschaftlichen Zeitaufwand. Deshalb sieht man auf größeren Unterwegsbahnhöfen besondere Aufstellgleise für ankommende und abgehende Wagen vor. Aus ihnen holt die Rangierlok die angekommenen Wagen zur Verteilung innerhalb des Bahnhofs ab und stellt ebenfalls die abgehenden Wagen aus den anderen Gleisen bereit. Diese Aufstell- oder auch Sammelgleise haben auf größeren Bahnhöfen meist noch weitere Aufgaben zu übernehmen, so daß dann im allgemeinen auch mehr als zwei Aufstellgleise erforderlich werden.

Ausziehgleise sind auf Hauptbahnen und besonders auf größeren Bahnhöfen stets notwendig, um von ihnen aus die Behandlungsgleise bedienen zu können. Ihre Länge muß für die längste Rangiergruppe beim Absetzen und Aufnehmen ausreichen. Die Zuordnung vorgenannter Gleise ist im Bild 44 dargestellt.

Um bei größerem Rangieraufkommen unwirtschaft-

liche Rangierfahrten zu vermeiden, sind den Hauptausziehgleisen vielfach Nebenausziehgleise zuzuordnen. Das ist aber nur auf größeren Bahnhöfen der Fall.

An dem Hauptausziehgleis sind die Bedienungsgleise so anzuschließen, daß schiebend zugestellt und ziehend abgeholt wird (Bild 45). Diesem Grundsatz folgend wären an das Hauptausziehgleis (Z 1) anzuschließen: Aufstellgleise (2), etwaige besondere Ordnungsgleise, Güterschuppengleis (1), Ladestraßen- (4) und Rampengleise (5), Anschlußbahnen (7, 8), Gleis für Gleiswaage und Ladelehre (6) und das Durchlaufgleis (3) als Verkehrsgleis für Rangierfahrten.

Die für das normale Ausziehgleis übliche Länge (max. 300 m) reicht auch für die gleichzeitige Benutzung als Hauptausziehgleis aus. Es wird meist mit einer stärkeren Neigung als die Bahnhofsgleise verlegt, um das Ablaufen der Wagen beim Abstoßen zu unterstützen. Wenn die auf den Bahnhöfen bunt (ungeordnet) eingehenden Wagen nur nach wenigen Ladebereichen zu ordnen sind, genügen zum Ordnen im Stoßverfahren die wenigen Aufstell- und Ladegleise. Bei einer großen Anzahl von Ladebereichen kann ein kleiner Ablaufberg mit einer besonderen Ordnungsgruppe vorteilhaft sein. Sammelgleise sind Gleise, in denen Wagen zwischen zwei Betriebsvorgängen aufgestellt werden. In den Gleisplänen werden sie oft mit „a“ gekennzeichnet. Sie dienen u. a. folgenden betrieblichen Aufgaben:

- Aufstellen eingegangener Wagen bis zur Bedienung der Zusatzanlagen (Güterschuppen, Ladestraße usw.),
 - Sammeln ausgangsbereiter Güterwagen aus den Zusatzanlagen,
 - vorübergehendes Abstellen von Wagen beim Rangieren,
 - Abstellen von Reisezugwagen außerhalb der Verkehrszeit (In solchen Fällen spricht man aber von Abstellgleisen, nicht von Aufstellgleisen!).
- Ihre Anzahl und Nutzlänge wird vom Umfang der Zusatzanlagen bzw. den betrieblichen Aufgaben des Bahnhofs bestimmt.

Die Länge des Güterschuppengleises wird meist der Länge des Güterschuppens einschließlich der Feuerrampe entsprechen. In der Regel ist es das letzte Bahnhofsgleis und beiderseits an die Weichenstraßen angeschlossen. Bei den sogenannten Stückgutknotenbahnhöfen, die im Zuge der Rationalisierung in den vergangenen Jahren vielerorts entstanden, fällt außer dem Ortsgut noch das Stückgut für den Umschlag Schiene/Straße an, woraus in machen Fällen Erweiterungen der Güterschuppen und Gleisanlagen resultierten. Für den Wagenladungsumschlag, der ein Vielfaches größer als der Stückgutumschlag ist, müssen ausreichende Gleisanlagen zur Verfügung stehen. Dazu gehören: Freiladegleise (Ladestraßen), Rampengleise (Kopf-, Seiten-, Holzverlade- und Viehrampen), Über-

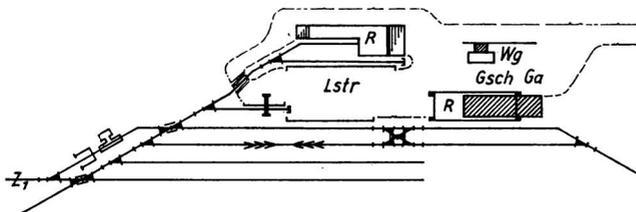


Bild 46

ladegleise (Portalkran). Kleine Bahnhöfe haben meist nur Freilade-, seltener auch Rampengleise. Die Länge der Freiladegleise beträgt 150 bis 200 m. Sie sind oft einseitig an das Ausziehgleis angeschlossen, bei kleinen Anlagen auch beidseitig, da diese meist von der Zuglok bedient werden.

Gleisanlagen zum Verladen von Straßenfahrzeugen sind mit Rampen kombiniert. Am geeignetsten ist eine Kopframpe, weniger eine Seitenrampe. Auf vielen Bahnhöfen werden auch kombinierte Kopf- und Seitenrampen (sogenannte Kombirampen) zu finden sein. Eine herkömmliche Anordnung ist im Bild 46 dargestellt.

Für Gleiswaage und Ladelehre (Lademaß) sollte ein besonderes Gleis, welches eine bestimmte Länge in der Geraden liegt, vorhanden sein. In der Richtung der Befahrbarkeit vom Ausziehgleis her sollte das Lademaß vor der Gleiswaage stehen, um unnötige Rangierfahrten zu vermeiden (Bild 46). Gleiswagen finden sich nur auf größeren Bahnhöfen, Lademaße dagegen auch auf vielen kleineren Bahnhöfen.

1.7.2. Bahnhöfe an eingleisigen Strecken

Allgemeine Vorbemerkungen

Die Gleisplangestaltung von Bahnhöfen an eingleisigen Strecken erfolgt nach den gleichen Grundsätzen wie für Bahnhöfe an zweigleisigen Strecken. Die Verhältnisse vereinfachen sich dadurch, daß solche Bahnhöfe nur ein durchgehendes Hauptgleis haben und ein Überschneiden von Ein- und Ausfahrstraßen mit dem durchgehenden Hauptgleis entfällt. Die dadurch entstehende betriebliche Erleichterung führt zu einer gewissen Freizügigkeit in der Wahl der gegenseitigen Gleiszurordnung und oft auch zu einem günstigeren Anpassen an Gelände- und Bebauungsbedingungen.

Ein Hauptproblem im Gegensatz zu zweigleisigen Strecken, wo nur Überholungen vorkommen, ist das Kreuzen zweier in entgegengesetzter Richtung ver-

kehrender Züge. Das Kreuzen kann nur in Bahnhöfen oder besonderen Kreuzungsstellen stattfinden, wobei der zuerst eingefahrene Zug halten muß, um die Einfahrt oder Durchfahrt des kreuzenden Zuges abzuwarten.

Die Leistungsfähigkeit eingleisiger Strecken wird daher wesentlich von folgenden Faktoren bestimmt:

- unterschiedliche Zuggeschwindigkeiten,
- Abstand der Bahnhöfe untereinander (Kreuzungs- und Überholungsstellen),
- Größe der Bahnhöfe (Anzahl der Kreuzungs- und Überholungsleise),
- Betriebsform (z. B. zeitliche Verteilung gleichgerichteter Fahrten und Gegenfahrten).

Bei zusätzlicher Unterteilung eingleisiger Strecken in Blockabschnitte können gleichgerichtete Züge in dichter Folge verkehren. Ist die Mischung von Zügen unterschiedlicher Richtung willkürlich, kann daraus eine größere Anzahl von Kreuzungs- und Überholungsleisen resultieren, als sie auf Bahnhöfen an zweigleisigen Strecken notwendig wäre.

Bei eingleisigen Strecken mit dichter Zugfolge ist zur Sicherung einer hohen Betriebsflüssigkeit das gleichzeitige Einfahren von Zügen aus beiden Richtungen anzustreben. Das setzt außer niveaufreien Bahnsteigzugängen und entsprechenden Sicherungsanlagen auch das Vorhandensein notwendiger Durchrutschwege voraus, was wiederum eine größere Bahnhofslänge als an zweigleisigen Strecken zur Folge hat. Ein möglicher perspektivischer zweigleisiger Ausbau der Strecke sollte ebenfalls in Betracht gezogen werden. Dann aber sind die Gestaltungsgrundsätze von Bahnhöfen an zweigleisigen Strecken uneingeschränkt zu beachten.

Kreuzungs- und Überholungsleise

Kreuzen sich zwei Güterzüge, so wird der zuerst eingefahrene Zug im Kreuzungsgleis warten, bis der Zug der Gegenrichtung eingefahren bzw. durchgefahren ist. Der Gegenzug wird dabei das durchgehende Hauptgleis benutzen, dessen Fahrweg durch die

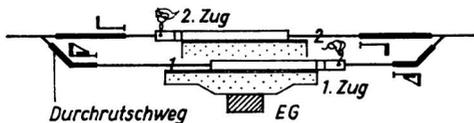


Bild 47

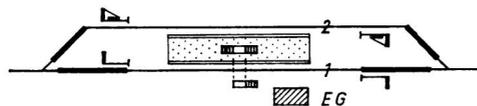


Bild 48

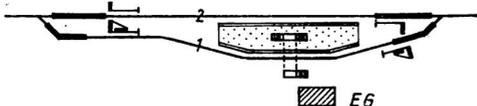


Bild 49

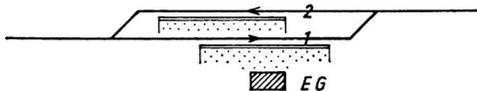


Bild 50

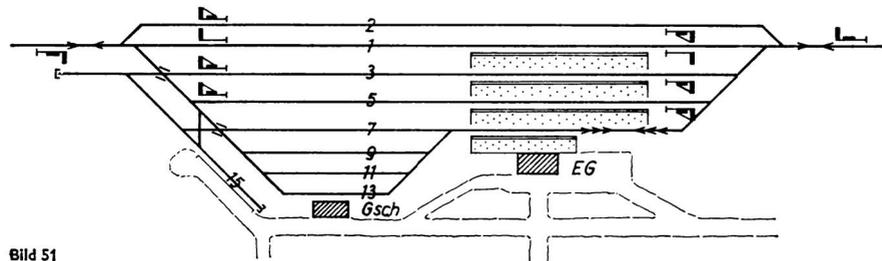


Bild 51

Stammgleise der Weichen führt, um die Befahrbarkeit mit der Streckengeschwindigkeit zu sichern. In solchen Fällen ist die Zuordnung beider Gleise zum Empfangsgebäude belanglos.

Kreuzen sich dagegen zwei Reisezüge, ist die Zuordnung des Gleises zum Empfangsgebäude von Bedeutung, wenn die Reisenden des im zweiten Gleis haltenden Zuges zum Ein- und Aussteigen das erste Gleis niveaugleich überschreiten müssen, also nur ein Zwischenbahnsteig vorhanden ist (Bild 47). Der zuerst einfahrende Zug muß Gleis 1 benutzen und so weit vorfahren, daß die Reisenden zum und vom zweiten Zug ungefährdet Gleis 1 hinter dem ersten Zug überschreiten können. Daraus resultiert im allgemeinen ein überlanger Hausbahnsteig. Kreuzt ein haltender Reisezug mit einem Güterzug, so benutzt der Reisezug Gleis 1, kreuzt oder überholt ein durchfahrender Reisezug einen haltenden Güterzug, so hält der Güterzug auf Gleis 1. Überholen sich zwei Reisezüge (D-Zug und Personenzug), so hält der Personenzug in Gleis 1.

Durch das Einfahren zweier Reisezüge nacheinander wird der zügige Betriebsablauf erheblich beeinträchtigt. Dieser Nachteil kann durch niveaufreie Bahnsteigzugänge (Anlage eines Inselbahnsteiges) beseitigt werden (Bild 48). Dann werden die Durchrutschwege wirksam, d. h. die Bahnsteigkanten können normale

Länge erhalten und die Ausfahrtsignale beider Gleise auf gleicher Höhe stehen.

Um an Fläche zu sparen, kann das Gleis 1 auch verzogen werden (Bild 49).

Halten aus Verkehrsgründen alle Züge auf dem Kreuzungsbahnhof, was besonders bei Bahnen untergeordneter Bedeutung, z. B. Nebenbahnen mit vereinfachtem Betrieb, der Fall ist, kann die Anlage nach Bild 50 ausgebildet werden. Bestimmte Abhängigkeiten in der Reihenfolge der Einfahrten müssen auch hier beachtet werden.

Auf eingleisigen Hauptbahnen kann ein flüssiger Betriebsablauf dadurch erreicht werden, daß außer dem durchgehenden Hauptgleis ein weiteres Hauptgleis für Durchfahrten auszubilden ist (Gleis 2 in Bild 51). Diese Notwendigkeit kann auf eingleisigen Strecken dringlicher als auf zweigleisigen Strecken sein. Ein solches Durchfahrtsgleis wird erst bei niveaufreiem Bahnsteigzugang voll wirksam (Gleis 3 in Bild 52).

Sind beim Kreuzen und Überholen gleichzeitig mehr als 2 Züge zu berücksichtigen, ist die Anzahl der Hauptgleise entsprechend zu vermehren. Sind nur Zwischenbahnsteige vorhanden, (auf Bahnhöfen der DR nicht mehr üblich, wohl aber im Ausland), so sind die Kreuzungsgleise, soweit sie von Reisezügen benutzt werden, ebenfalls zwischen durchgehendem Hauptgleis und

Empfangsgebäude anzulegen (Bild 51). Da diese aber auch von Nahgüterzügen mit benutzt werden, sind die Ortsgüteranlagen gleichliegend zum Empfangsgebäude anzuordnen. Unmittelbar vor dem Empfangsgebäude verläuft das Verkehrsgleis, die Gleise für haltende Dg-Züge befinden sich gegenüber (Gleis 2).

Der im Bild 52 dargestellte Bahnhof besitzt ähnliche, jedoch günstigere betriebliche und verkehrliche Bedingungen mit niveaufreiem Zugang zu den Bahnsteigen. Hier befindet sich das Verkehrsgleis (Gleis 4) in Gegenlage. Ihm ist die Ortsgüteranlage unmittelbar angeschlossen.

Bahnhöfe an Nebenbahnen, die auf Modellbahnanlagen gern nachgebildet werden, werden in ihrer Größe und ihrem Charakter nicht nur von der Bedeutung der Strecke, sondern mehr noch vom Einzugsgebiet mit seinen Verkehrsbedürfnissen bestimmt. Die Bilder 53 bis 56 zeigen einige Bahnhöfe herkömmlicher Form an einer durch ländliches Gebiet führenden Strecke. Ein Kreuzungsgleis reicht aus, da im allgemeinen der Fahrplan so gestaltet ist, daß jeweils nur eine Kreuzung erforderlich wird. Da auf solchen Bahnhöfen zum Kreuzen alle Züge halten, wird das durchgehende Hauptgleis unmittelbar am Hausbahnsteig entlanggeführt. Während des gesamten Rangiergeschäftes steht der Nahgüterzug im Kreuzungs- oder Überho-

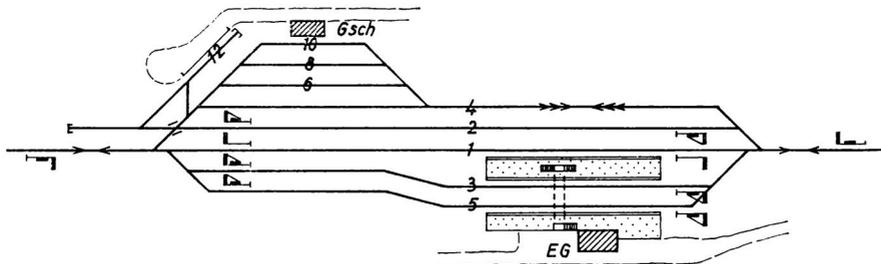


Bild 52

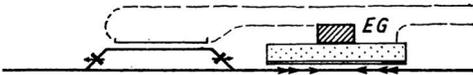


Bild 53

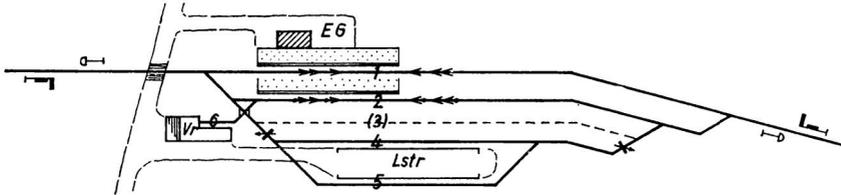


Bild 54

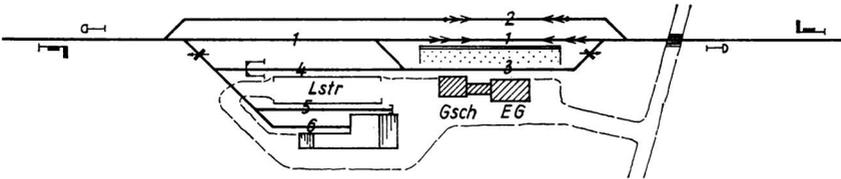


Bild 55

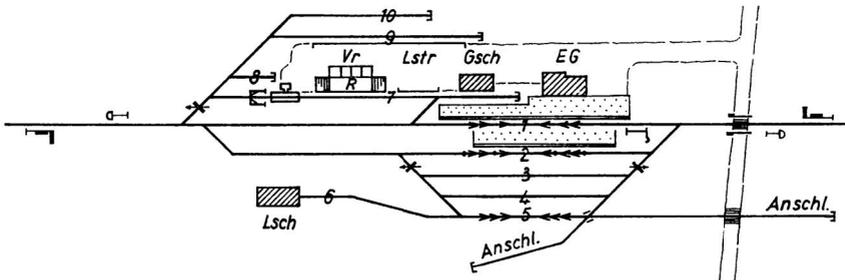


Bild 56

lungsgleis. Dieser Bahnhofstyp war durch universelle Nutzbarkeit für Stückgut- und Wagenladungsumschlag gekennzeichnet, woran heute vielfach nur noch die vorhandenen, aber nicht mehr genutzten Anlagen (Ladestraße, Rampe) erinnern.

Die einfachste Form derartiger Bahnhöfe ist die Haltestelle, die nur ein kurzes Ladegleis aufweist und das wegen der schnelleren Bedienung beiderseits an das Streckengleis angeschlossen ist (Bild 53).

Einen recht einfachen Bahnhof zeigt Bild 54. Das Stückgut wird im Empfangsgebäude mit abgefertigt und gelagert. Die Ladestraße ist für die Spitze im Herbstverkehr (Rüben, Kartoffeln) bemessen und daher in der übrigen Jahreszeit nicht ausgelastet. Eine einfache Viehrampe in der Größe von nur einer Wagenlänge vervollständigt diesen kleinen Bahnhof.

Der im Bild 55 dargestellte Bahnhof hat eine Kopf- und Seitenrampe sowie einen Güterschuppen, der unmittelbar im Anschluß an das Empfangsgebäude errichtet wurde.

Der folgende Bahnhof (Bild 56) zeigt in seiner Gestaltung, daß er zu einer Kleinstadt gehören könnte. Früher begannen und endeten dort auch Reisezüge. Daher waren auch ein Abstellgleis und ein kleiner Lokschuppen erforderlich. Den Verkehrsbedürfnissen des umliegenden ländlichen Gebietes wurde durch eine Seitenrampe mit anschließender Viehrampe Rechnung getragen. Auch Gleiswaage und Lademaß sind vorhanden, außerdem 2 Anschlußbahnen.

1.8. Endbahnhöfe

Endbahnhöfe an Stichbahnen sind bei der DR bis auf wenige Ausnahmen (z. B. Saßnitz) Bahnhöfe an Nebenbahnen. Der täglich verkehrende letzte Reisezug verläßt den Anschlußbahnhof und endet auf dem Endbahnhof, auf dem auch früh der erste Zug wieder beginnt. Behandlungsanlagen bescheidener Form sind bei derartigen Bahnhöfen meist erforderlich. Betrieblich

günstiger ist die Wahl der Durchgangsform anstelle der Kopfform. Die Durchgangsform, die spätere Streckenverlängerungen leicht ermöglicht, begünstigt das Umsetzen der Lokomotive. Die Reisezuggarnitur kann während der gesamten Aufenthaltszeit am Bahnsteig verbleiben. Wenn Lokomotiven mit Schlepptender verkehren, wird eine Drehscheibe notwendig.

Wo Bebauung und örtliche Geländebedingungen eine spätere Fortsetzung der Strecke in gleicher Richtung nicht erlauben, ist die Anordnung einer Spitzkehre notwendig (z. B. Bf Lauscha (Th)). Betriebliche Nachteile sind damit unvermeidbar. Im übrigen finden die gleichen Grundsätze Anwendung, wie sie bei den Zwischenbahnhöfen eingehend erläutert wurden.

1.9. Schlußbemerkungen

Mit dem Abschnitt über die Endbahnhöfe sollen die grundsätzlichen Betrachtungen über das Vorbild abgeschlossen werden. In ihnen wurden die neuesten Kenntnisse und Erkenntnisse mit dargestellt und versucht, die für eine vorbildgetreue Modelldarstellung spezifischen Details besonders herauszustellen. Jeder Modelleisenbahner kann danach die Vorbildtreue seiner Modellbahnhöfe überprüfen und u. U. Verbesserungen und Ergänzungen vornehmen. Dabei sollte aber ein wichtiger Punkt nicht übersehen werden: Die dargestellte Epoche! Bahnhöfe aus der Zeit um die Jahrhundertwende oder frühere Privatbahnen müssen nicht den dargelegten neuesten Erkenntnissen entsprechen! Zum größten Teil waren sie seinerzeit noch nicht gewonnen. Zum anderen nahm man bei Privatbahnen oft betriebliche Erschwernisse (z. B. umfangreichere Rangierbewegungen) in Kauf zugunsten einer einfacheren Gestaltung der Bahnhofsanlagen. Diese Feststellung wird man auch bei manchem der nachfolgenden Bahnhofsgleispläne treffen können, deren Wert und Vorbildtreue dadurch aber nicht beeinträchtigt wird.

2. Modellbahnhöfe

2.1. Allgemeine Vorbemerkungen

Bei unseren Modellbahnanlagen streben wir möglichst große Vorbildtreue an, d. h. unsere Anlagen sollen den vom Vorbild her bekannten Kriterien nahekommen. Dieser Grundsatz gilt noch mehr für die Modellbahnhöfe, die im allgemeinen Mittelpunkt der Modellbahnanlage sind und besonders im Blickfeld des Betrachters stehen. Bewußte oder aus Unkenntnis begangene Fehler werden auf Bahnhöfen noch augenfälliger. Das trifft sowohl auf die Anordnung der Gleise und Weichen zueinander als auch für jedes Einzelmodell oder Detail zu.

Die Grundlagen des Vorbildes wurden im ersten Abschnitt eingehend erläutert. Ein Hauptpunkt sollte dabei aber nicht außer acht gelassen werden, nämlich die konsequente Darstellung einer gewählten Epoche. Im Band 1 der Modellbahnbücherei werden von Günter Barthel Notwendigkeit und die zu beachtenden Bedingungen eingehend erläutert. Bahnhofsgleispläne können durchaus mehreren Epochen entsprechen und unterscheiden sich oft nur durch Details, die lediglich dem Fachmann geläufig sind. Das sei am folgenden Beispiel verdeutlicht. Im Eisenbahn-„Mittelalter“, also in der Zeit von etwa 1880 bis 1920, war die Verwendung einfacher und doppelter Kreuzungsweichen weit verbreitet. Die damit verbundenen Nachteile verschiedener Art wurden in Kauf genommen. Nach 1920 wurden bei Bahnhofsumbauten und -erweiterungen Kreuzungsweichen oft durch einfache Weichen ersetzt, da diese betriebliche Vorteile boten und besonders auf lange Sicht wesentlich weniger unterhaltungsaufwendig waren. Allerdings mußten für solche Umbauten und Verbesserungen auch die örtlichen Voraussetzungen gegeben sein. Bei Platzbeschränkungen durch Fest-

punkte jeder Art konnten sie daher nicht immer Anwendung finden. Unterschiede in der Gleisführung, bedingt durch die verwendete Oberbau- und Weichenform in der entsprechenden Epoche (z. B. preußischer Länderoberbau oder Reichsbahnoberbau) werden beim Modell nicht so deutlich, weil wir im allgemeinen nur auf eine Oberbauform (unbeschadet der gewählten Epoche) zurückgreifen. Das Epochedenken muß daher in erster Linie an Details deutlich gemacht werden, z. B. durch unterschiedliche Weichensignale oder die Darstellung von ortsbedienten Weichen (obwohl sie im Modellbetrieb durch Unterflurantriebe elektrisch betätigt werden). Diese wenigen Erläuterungen haben für alle Nenngrößen gleichermaßen Gültigkeit. Im Band 4 der Modellbahnbücherei wurden vom Verfasser weitere Hinweise für eine vorbildgetreue Gestaltung von Modellbahnhöfen gegeben.

2.2. Zeichnerische Darstellung der Modellbahnhöfe

Maßgebend für die zeichnerische Darstellung der Bahnhofsgleispläne ist, daß sie nach einheitlichen Grundsätzen erfolgt. Die Pläne müssen dabei klar und übersichtlich bleiben. Die für das Vorbild geltenden Richtlinien und Vorschriften wurden im Abschnitt 1.5. dargestellt und erläutert.

Für die Modellbahngleispläne haben sich im Laufe der Zeit ebenfalls einheitliche Regeln durchgesetzt, die noch nicht in allen Einzelheiten standardisiert sind, aber ein einfaches Lesen und umfassendes Verständnis der Gleispläne sichern. Die im NEM 004 enthaltenen Empfehlungen wurden weitgehend berücksichtigt.

Es ist z. B. noch nicht allgemein üblich, für Gleise entsprechend ihrer Bedeutung unterschiedliche Strichstärken zu verwenden. Vielmehr werden alle Gleise mit dicken Strichen dargestellt, um sie im Gleisplan augenfälliger hervortreten zu lassen. Auch die Gebäudedarstellung erfolgt meist in anderer Form als bei

den Gleisplänen des Vorbildes. Während dort einfache Diagonalschraffur für ausreichend erachtet wird, betrachten wir unsere Modellbahngleispläne gewissermaßen aus der Vogelperspektive und stellen bei den Gebäuden die Dachflächen aus dieser Sicht dar. Dadurch wird die Anschaulichkeit ebenso erhöht wie durch die Darstellung von Bäumen, Sträuchern, Böschungen und Felsabhängen. Die Phantasie der Modelleisenbahner wird so mehr angeregt und für die eigenschöpferische Ausgestaltung werden stärkere Impulse gegeben.

2.3. Abkürzungen

In den Bahnhofsgleisplänen des dritten Abschnitts werden zahlreiche Abkürzungen verwendet. Sie haben folgende Bedeutung:

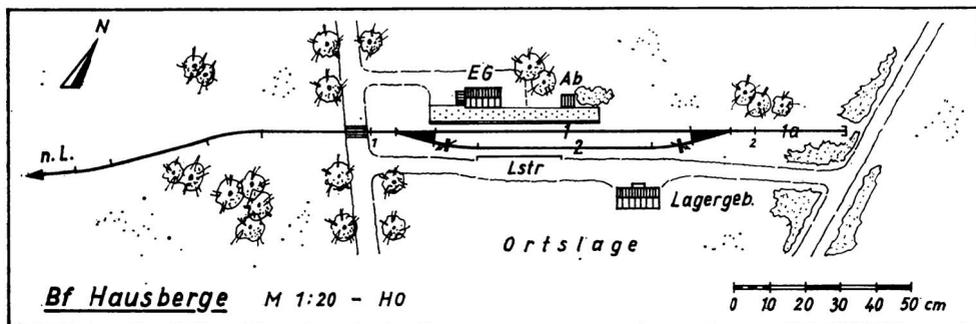
Abzw	= Abzweigstelle	Kb	= Kohlebansen
Anschl.	= Anschlußbahn	Lsch	= Lokomotivschuppen
Auss. T.	= Aussichtsturm	Lstr.	= Ladestraße
Bes. A.	= Besandungsanlage	R	= Verladerrampe, allgemein
Bk	= Blockstelle	Schr. P.	= Schrankenposten
DKW	= doppelte Kreuzungsweiche	Stw	= Stellwerk
DW	= Doppelweiche	T	= Tankstelle
EG	= Empfangsgebäude	Vr	= Viehverladerrampe
EW	= einfache Weiche	W	= Werkstatt
Ga	= Güterabfertigung	Wb	= Wärterbude
Ghs.	= Gasthaus	Wg	= Gleis- o. Fuhrwerkswaage
Gsch	= Güterschuppen	Wh	= Wartehalle
Hp	= Haltepunkt	Whs	= Wohnhaus
Hr	= Holzverladerrampe	Wk	= Wagenkasten
		Wr	= Warteraum
		Wt	= Wasserturm

3. Gleispläne von Modellbahnhöfen

Die nachfolgenden Gleispläne von Modellbahnhöfen wurden unter Zugrundelegung von Bahnhofsplänen des Vorbildes entwickelt. Damit wird eine weitgehende Vorbildtreue gesichert. Die wirklichen Bahnhofsnamen wurden durch Phantasienamen ersetzt. Jedem

Gleisplan ist eine kurze Beschreibung der Vorbildsituation der entsprechenden Strecke vorangestellt. Danach wird der Modellbahnhof in seiner Gestaltung erläutert, die Bedeutung und Nutzung der einzelnen Gleise beschrieben und auch Hinweise zur Gestaltung der Gebäude und baulichen Anlagen – ausgehend vom Vorbild – gegeben, die dem Modelleisenbahner als Anregung zur Ausgestaltung „seines“ gewählten Modellbahnhofs dienen sollen.

3.1. Endbahnhöfe



Vom Vorbild

Im Juli 1913 wurde die private Kleinbahn von L. nach K. eröffnet. Zu einer Zeit, als nur noch wenige Eisenbahnstrecken neu entstanden, erschloß sie ein verkehrlich noch unterentwickeltes, vorwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet. Die fast 15 km lange Strecke entwickelte sich recht gut und weckte das Be-

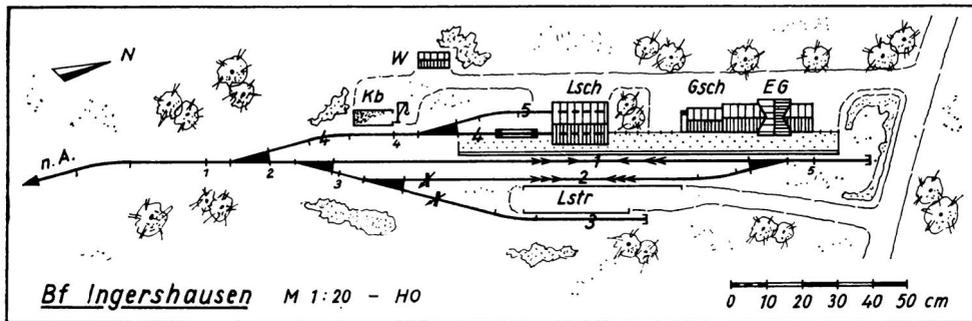
dürfnis weiterer Gemeinden nach einem Eisenbahnanschluß. Im November 1922 konnte die vom Bf K. aus um 12,6 km verlängerte Strecke ihren Betrieb aufnehmen. Auch die neuen Bahnhöfe wurden wie die des schon bestehenden Streckenabschnittes mit äußerst bescheidenen Mitteln eingerichtet, erfüllten aber trotzdem ihren Zweck.

Der Modellbahnhof

Dieser kleine Endbahnhof besitzt nur zwei Gleise. Gleis 1 ist das durchgehende Hauptgleis. An ihm liegt der kurze Bahnsteig, der für eine kleine Tenderlok (T 3) und zwei Reisezugwagen ausreicht. Gleis 2 ist das Lokumfahrgleis und dient gleichzeitig als Ladegleis. Die wenigen Güterwagen werden mit den Reisezügen befördert (Pmg). Sie befinden sich stets am Ende des einfahrenden Zuges. Nach dem Umsetzen holt die Lok die mitgebrachten Güterwagen vom Zugende ab und drückt sie in das Gleis 2. Der nächste Zug nimmt dann die Güterwagen wieder mit. Nach Verlassen des Zuges zieht die Lok die Güterwagen vom Gleis 2 ab, fährt mit ihnen in Gleis 1 a und setzt die Güterwagen an die

Zugspitze des eingefahrenen Zuges. Danach kann sie durch Gleis 2 wieder zum anderen Ende des Zuges gelangen, mitgebrachte Güterwagen wie erläutert zum Gleis 2 bringen und den Bahnhof mit dem Zug wieder verlassen.

Das einzige Gebäude des Bahnhofs ist das bescheidene eingeschossige Empfangsgebäude in Fachwerkkonstruktion. Neben dem Dienstraum hat es einen Warteraum. Die Bahnsteigkante besteht aus hölzernen Altschwellen, die Bahnsteigoberfläche ist durch eine Kiesdecke befestigt. Auch die Ladestraße besitzt nur eine sandgeschlämmte Schotterdecke. Sie ist zum Gleis durch einzelne profilfrei stehende Prellsteine im Abstand von etwa 1 m abgegrenzt.



Vom Vorbild

Am Nordrand der Kreisstadt A. an der eingleisigen Hauptbahn N.—R. hatte sich nach 1880 eine beachtliche und vielfältige Industrie entwickelt, die nach einem Eisenbahnanschluß verlangte. Wegen des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens konnte

sich aber der Staat nicht entschließen, einem solchen Verlangen stattzugeben. Als die Forderungen eindringlicher wurden, erteilte man einer Privatbahngesellschaft die Konzession zum Bau einer Kleinbahn von A. nach I. Die nur 5,5 km lange Strecke wurde im Dezember 1885 eröffnet. Sie diente in erster Linie dem

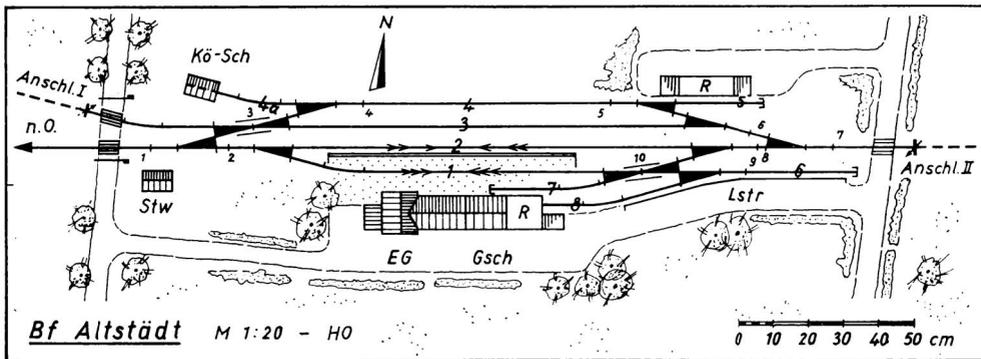
Güterverkehr, was auch die im Laufe der Jahre auf 14 angewachsenen Anschlußbahnen unterschiedlicher Größe beweisen. Den Betrieb versahen von Anfang an zwei T 3-Lokomotiven, die auf dem Endbahnhof Ingershausen stationiert waren. Etwa 1960 wurde der Reiseverkehr eingestellt. Der Güterverkehr ist noch heute recht beachtlich.

Der Modellbahnhof

Der Endbahnhof besitzt fünf Gleise. Am durchgehenden Hauptgleis befindet sich der Hausbahnsteig. Gleis 2 dient als Verkehrsgleis. Von ihm zweigt Gleis 3 als Freiladegleis ab. Die Gleise 4 und 5 führen zum Lokschuppen. In späteren Jahren wurde am Gleis 2 noch eine weitere Ladestraßenkante angelegt, um das gestiegene Wagenaufkommen bewältigen zu können. Daraus ergeben sich bei besetztem Gleis ähnliche

Rangieraufgaben, wie sie beim Bf Hausberge erläutert wurden.

Das Empfangsgebäude mit anschließendem Güterschuppen und der Lokomotivschuppen wurden als eingeschossige Gebäude in Fachwerkkonstruktion errichtet. Das Empfangsgebäude ist mit Wandschiefer verkleidet und weist neben einem Dienstraum und einem Warteraum noch zwei Büroräume für die Bahnverwaltung auf. Alle Gebäude besitzen mit Pappe eingedeckte Flachdächer. Vor dem Lokschuppen ist eine kleine Lokbehandlungsanlage eingerichtet. Der Kohlebanen besteht aus hölzernen Altschwellen. Der hölzerne Kohlekran ist besonders interessant. Ebenso der kleine Wasserkran, der nicht von einem Wasserturm gespeist wird, sondern an die öffentliche Wasserleitung angeschlossen ist.



Vom Vorbild

Als in den neunziger Jahren auch im nördlichen Thüringen Kalischächte entstanden, erforderten sie Anschluß

an das bestehende Eisenbahnnetz. Dem Drängen der Bergbaugesellschaft nachgehend entschloß sich die Staatsbahnverwaltung, eine 7,4 km lange Stichbahn

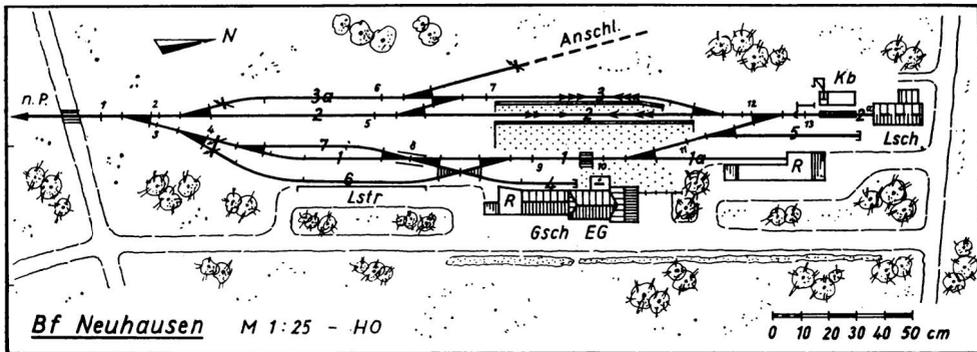
vom Bf O. an der Strecke S.—E. nach Altstadt zu bauen. Sie konnte im Oktober 1894 eröffnet werden. Ihre Lage im Flachland warf keinerlei bauliche Probleme auf. Der Reise- und besonders der Güterverkehr entwickelten sich recht stark. Lange Güterzüge mußten gefahren und viele Bergarbeiter befördert werden. Als während der Wirtschaftskrise nach 1920 die Kalischächte geschlossen wurden, behielt der Reiseverkehr nur noch lokale Bedeutung und der Güterverkehr reduzierte sich saisonbedingt auf eine inzwischen errichtete Zuckerfabrik in Altstadt. Heute ist der Reiseverkehr völlig eingestellt.

Der Modellbahnhof

Auf diesem Endbahnhof ist Gleis 2 das durchgehende Hauptgleis. Es findet seine östliche Fortsetzung in der Anschlußbahn der Zuckerfabrik (Anschl. II). Am Gleis 2 befindet sich der einzige Bahnsteig des Bahnhofs. Die Gleise 3 und 4 sind Aufstellgleise für ankommende und abgehende Güterwagen, die mit einer Klein-Diesellok zur Zuckerfabrik transportiert werden. Gleis 1 dient als Verkehrsgleis. Am Gleis 4 ist Gleis 4a angebunden, an dessen Ende sich der Kö-Schuppen befindet. Gleis 5 ist Rampengleis der großen Seitenrampe, Gleis 6 dient als Freiladegleis und Gleis 7 als Güterschuppengleis. Auf ihm werden auch Wagen bereitgestellt, die an der Güterschuppenrampe entladen werden sollen. Am Gleis 6 ist Gleis 8 angebunden, das als Kopframpengleis dient. Die westliche Verlängerung des Gleises 3 ist eine weitere Anschlußbahn, die früher zum jetzt stillgelegten Kalischacht führte, heute nur noch einen Getreidesilo bedient.

An dem kleinen zweigeschossigen massiven Empfangsgebäude ist der Güterschuppen mit der kombinierten Kopf-Seitenrampe angebaut. Der um 1935 errichtete Kleinlokschuppen besteht aus Betonfertigteilen und wurde in ähnlicher Form zu dieser Zeit auf vielen Bahnhöfen errichtet. Von dem kleinen ebenerdigen Stellwerk am Westkopf des Bahnhofs werden alle Weichen mechanisch fernbedient. Sein Bau wurde not-

wendig, weil im Empfangsgebäude kein Platz für die Stalleinrichtungen verfügbar war. Außerdem war der Freiraum vor dem Gleis 1 ziemlich begrenzt, so daß auch kein Anbau möglich war.



Vom Vorbild

Bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts hatte sich im Gebiet des südöstlichen Thüringer Waldes eine beachtliche Glas- und Porzellanindustrie entwickelt. Auch der Erzbau und die Holzverarbeitung hatten eine hohe Stufe erreicht. Doch trat eine Stagnation ein. Der Transport der Rohstoffe und Fertigerzeugnisse ausschließlich mit Pferdefuhrwerken konnte den Forderungen nicht mehr gerecht werden. Ein Eisenbahnanschluß wurde immer dringlicher. Obwohl große geographische Schwierigkeiten zu überwinden waren, mußten die damaligen Regierungen 1894 den Bau einer Nebenbahn von P. nach N. beschließen. Tunnel und kühne Viadukte waren zu bauen, folgte die Bahn doch in zahlreichen Krümmungen dem von der Natur vorgezeichneten Weg durch enge Waldtäler. Dabei mußte auch auf 9 km Länge ein Höhenunterschied von 260 m mit einer Höchststeigung von 1:30 bewältigt werden. Trotz aller Schwierigkeiten konnte die Eröffnung des ersten Streckenabschnitts P.—T. mit 14,6 km Länge im Oktober 1898 erfolgen. Im Januar 1899 folgte als zweiter Abschnitt die 1,6 km lange Teilstrecke T.—B. und erst im November 1913 hatte die Bahn nach weite-

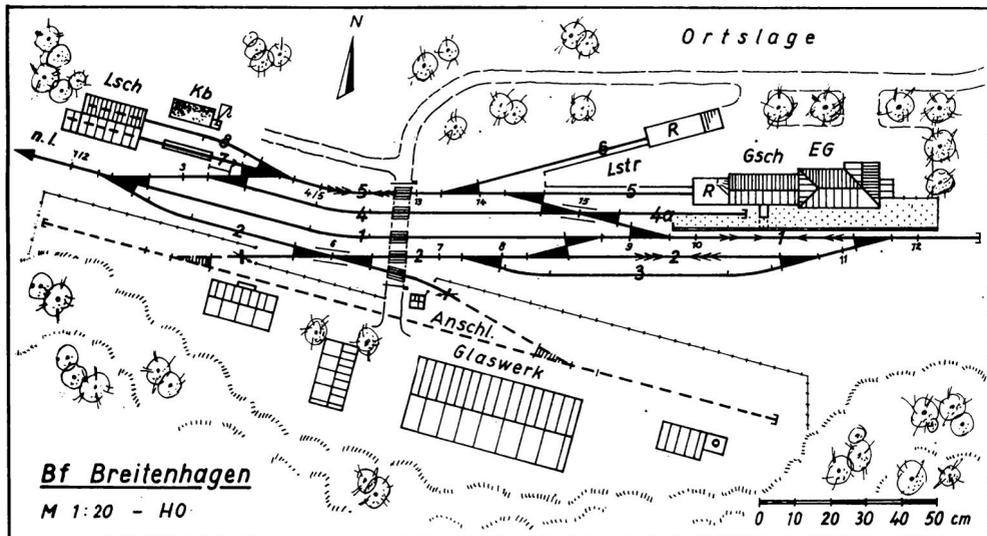
ren 10,1 km ihren Endpunkt, den Bf N. als höchstgelegenen Bahnhof des Thüringer Waldes mit 830 m ü. NN, erreicht. Zum gleichen Zeitpunkt erfolgte eine Weiterführung vom Bf F. nach S. Noch heute hat diese Strecke nichts von ihrer Bedeutung eingebüßt.

Der Modellbahnhof

Dieser Endbahnhof ist in seiner Gleisanlage recht ungewöhnlich. Durchgehendes Hauptgleis ist das Gleis 2, welches nicht – wie allgemein üblich – an einem Prellbock endet, sondern in den einständigen Rechteckkloppeln führt. Am Gleis 2 liegt auch ein kurzer Bahnsteig, denn die verkehrenden Züge bestehen außer der Tenderlok nur aus 2 bis 3 Reisezugwagen. Gleis 3 besitzt ebenfalls einen Bahnsteig und dient daneben als Verkehrsgleis. Im südlichen Bereich (Gleis 3a) hat es die Funktion eines Aufstellgleises. Am Gleis 3a ist eine Anschlußbahn angebunden, die zu einem Glaswerk führt. Gleis 1 wird wie Gleis 3 als Verkehrs- und Aufstellgleis genutzt, Gleis 4 ist Güterschuppengleis und Gleis 6 Freiladegleis. Gleis 1a ist Ladegleis der Kombirampe. Gleis 7 dient ebenfalls als Aufstellgleis. Im Gleis 5 werden Reisezugwagen abgestellt.

Das stattliche zweigeschossige Empfangsgebäude ist mit Schiefer gedeckt; auch die Wände sind mit gleichem Material verkleidet. Es besitzt einen kleinen Stellwerksvorbau, alle Weichen sind mechanisch fernbedient. Der angebaute Fachwerk Güterschuppen ist relativ groß und hat eine anschließende überdachte Feuergrube. Der Lokschuppen ist ebenfalls eine Fachwerkkonstruktion, mit Wandschiefer verkleidet und be-

sitzt ein mit Schiefer gedecktes steiles Satteldach. Laderampen, Ladestraßen- und Bahnsteigkanten sind aus Werksteinmauerwerk. Der Kohlebanen besteht aus Altschienenpfosten, die dazwischenliegenden Wände aus Ziegelmauerwerk. Lade- und Zufahrstraßen sowie Rampenoberflächen sind gepflastert, die Bahnsteigflächen mit Kies und teilweise mit Beton-Gehwegplatten befestigt.



Vom Vorbild
Als 1879 die Nebenbahn von A. nach I. ihren Betrieb aufnahm, zeigten sich in den südlich von I. gelegenen

Gemeinden schon bald Bestrebungen, ebenfalls Eisenbahnanschluß zu erhalten. Die in diesem Gebiet entstandene Glasindustrie benötigte dringend einen

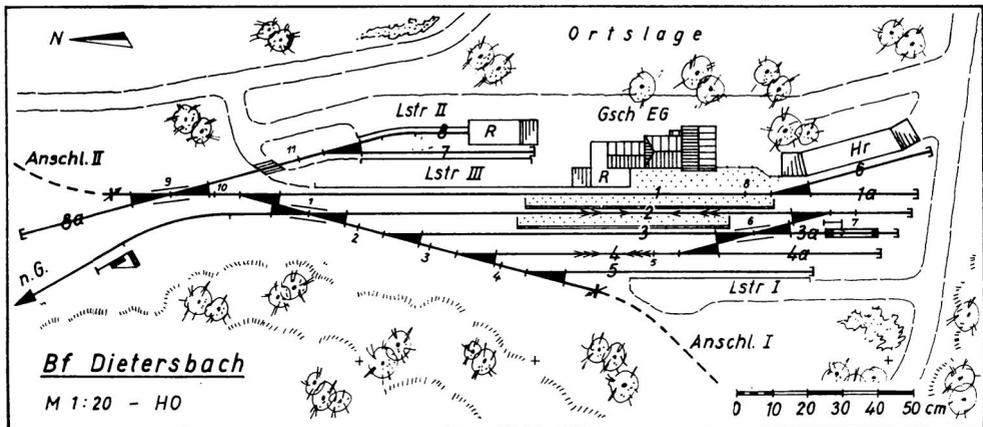
direkten Bahnanschluß. Die Staatsbahn war jedoch zum Weiterbau der vorgenannten Strecke nicht zu bewegen, so daß sich die damalige Regierung an einen Privatunternehmer wandte. Dieser übernahm den Bau der Linie von I. nach B., deren erster Abschnitt von 8,4 km Länge im November 1881 eröffnet wurde. Der Weiterführung des Baus stellten sich aber erhebliche geographische Schwierigkeiten entgegen. So mußte z. B. auf 3,5 km Länge in ständiger Steigung von 1:40 ein beträchtlicher Höhenunterschied überwunden werden. Erst nach zwei Jahren konnte die 20,6 km lange Gesamtstrecke in Betrieb gehen. Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich zunächst recht zögernd, stieg aber sprunghaft an, als um 1900 in B. und in anderen Orten entlang der Strecke große Glashütten entstanden, die noch heute die Masse des Güterverkehrs erbringen. Durch die Industrie und die landschaftlich schöne Lage des Gebietes entwickelte sich auch der Reiseverkehr beachtlich.

Der Modellbahnhof

Auf diesem Endbahnhof ist Gleis 1 das durchgehende Hauptgleis. Es weist an seinem Ende den einzigen Bahnsteig auf. Gleis 2 ist Verkehrsgleis. An ihm ist auch die Anschlußbahn des großen Glaswerkes angebunden. Gleis 3 dient als Übergabegleis der für das Glaswerk bestimmten Güterwagen. Von dort werden die Wagen durch eine kleine Werkklok abgeholt bzw. zugeführt. Gleis 4 dient als Aufstellgleis. Gleis 4a ist das Güterschuppengleis und Ladegleis der kleinen Seitenrampe. Stückgutwagen können aber auch über einen kleinen ausfahrbaren Ladesteg im Gleis 1 behandelt werden. Gleis 5 ist Freiladegleis und dient im westlichen Bereich als Verkehrsgleis. An ihm sind auch die beiden Gleise 7 und 8, die zum Lokschuppen führen, angebunden. Das Rampengleis 6 zweigt vom Gleis 5 ab, dient aber auch als Freiladegleis.

Das zweigeschossige Empfangsgebäude ist ein recht einfacher Fachwerkbau und besitzt trotz der Höhenlage von rd. 660 m ü. NN nur ein flaches Pappdach. In

gleicher Form ist auch der anschließende Güterschuppen ausgebildet. Sparsamkeit zeigt sich auch an der Güterschuppenrampe: Sie besitzt eine Einfassung aus stählernen Altschwellen, ihre Oberfläche ist geschottert. Der Ladesteg zum Gleis 1 ist eine Holzkonstruktion mit Bohlenbelag, sein Koppende zur Gewährung der Profilverfreiheit verfahrbar. Die später gebaute Kopframpe am Gleis 6 ist aus Beton hergestellt und gepflastert. Der zweistöckige Lokschuppen hat Fachwerk und ein flaches Pappdach. Der Stand Gleis 7 wurde in späteren Jahren um einige Meter verlängert, als die Bahnverwaltung stärkere und längere Lokomotiven einsetzen mußte. Wohl einmalig ist die einzige Zufahrtsstraße zur Glashütte, die – durch die örtlichen Gegebenheiten bedingt – mitten durch den Bahnhof über alle Gleise führt. Lade- und Zufahrtsstraßen sind gepflastert, die Bahnsteigflächen mit Kies befestigt.



Vom Vorbild

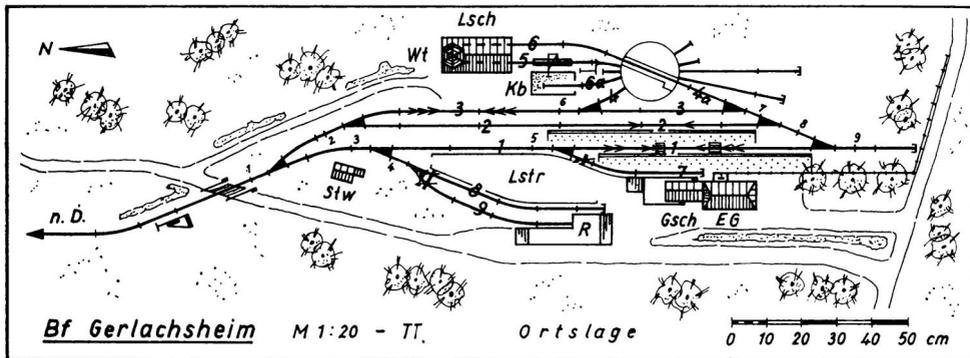
Vor etwa einhundert Jahren hatte sich in der Gegend um Dietersbach eine beachtliche Kleinisenindustrie entwickelt und der Holzreichtum wurde in vielen Sägewerken und anderen Betrieben verarbeitet. Die weitere Entwicklung und die damit verbundenen Transportprobleme erforderten zwingend einen Bahnanschluß, zumal die benachbarte Stadt G. einen solchen schon seit 1876 besaß. Nach zahlreichen Eingaben und Petitionen wurde 1887 beschlossen, eine Stichbahn von G. nach D. auf Kosten des Staates zu bauen. Die geographischen Voraussetzungen waren sehr günstig: Die Strecke konnte ohne größere Steigung und mit relativ wenig Krümmungen im sanft ansteigenden Tal des Apfelbaches geführt werden. Im Dezember 1892 erfolgte die Eröffnung der 6,2 km langen Strecke. Der Reise- und besonders der Güterverkehr entwickelten sich seit der Betriebsöffnung positiv. Entsprechend dem hohen Verkehrsaufkommen wurden die Gleisanlagen des Bahnhofes großzügig ausgebildet.

Der Modellbahnhof

Dieser Endbahnhof hat acht Gleise. Durchgehendes Hauptgleis ist Gleis 2, das ebenso wie Gleis 3 einen Zwischenbahnsteig aufweist. Gleis 4 dient als Verkehrsgleis, Gleis 4 a als Abstellgleis für Reisezugwagen. Gleis 3 a besitzt eine Ausschuckgrube für die Tenderlok der BR 94. Ein Lokschuppen befindet sich auf dem Anschlußbahnhof G. Gleis 5 ist das Freiladegleis an der einseitigen Ladestraße I. An ihm ist über die Weiche 4 eine Anschlußbahn (Anschl. I) zu einem Sägewerk angebunden. Vom Gleis 1, das als Freiladegleis der Ladestraße III und als Güterschuppengleis dient, zweigt Gleis 6 ab, das an der Holzverladerampe endet. Die Gleise 7 und 8 sind Freiladegleise an den Ladestraßen II und III, dienen aber auch als Rampengleise der Kombirampe. Gleis 8 a dient als Ausziegleis, wodurch ein besseres Bedienen der Nebenanlagen ermöglicht wird. In nördlicher Verlängerung des Gleises 1 ist eine weitere Anschlußbahn (Anschl. II), zu einer großen Kistenfabrik führend, angebunden.

Das zweigeschossige Empfangsgebäude ist massiv gebaut mit einem steilen Schieferdach. Der anschließende Fachwerkgüterschuppen hat nur an der Stirnseite ein Tor. An der vorgelagerten Rampe können Schienen- und Straßenfahrzeuge laden. Die Ladestraße I hat eine sandgeschlämmte Schotterdecke, die Ladestraßen II und III sind gepflastert, ebenso Bahnhofsvorplatz und

Zufahrtsstraße. Die massive Kombirampe ist in gleicher Weise befestigt, während die Holzverladerampe nur eine geschotterte Fahrbahn besitzt. Beide Rampen sind in Bruchsteinmauerwerk hergestellt, ebenso die Ladestraßen- und Bahnsteigkanten. Die Bahnsteigflächen sind mit einer Kiesschüttung befestigt.



Vom Vorbild

Die Strecke D.—G. in der Vorderrhön, 1879/80 als Schmalspurbahn erbaut, wurde nach etwa 30 Jahren dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht. Besonders der starke Güterverkehr (Kalibergbau) konnte kaum noch bewältigt werden, und das zusätzliche und zeitraubende Umladen auf dem Bf D. erforderte erhebliche Kosten. Hinzu kam, daß die auf weiten Streckenabschnitten im Straßenbereich verlaufende Schmalspurbahn den Straßenverkehr zunehmend behinderte. So wurde ein Umbau auf Normalspur immer dringlicher. Die ersten derartigen Forderungen gehen bis 1906 zurück, doch durch Krieg und Krisen-

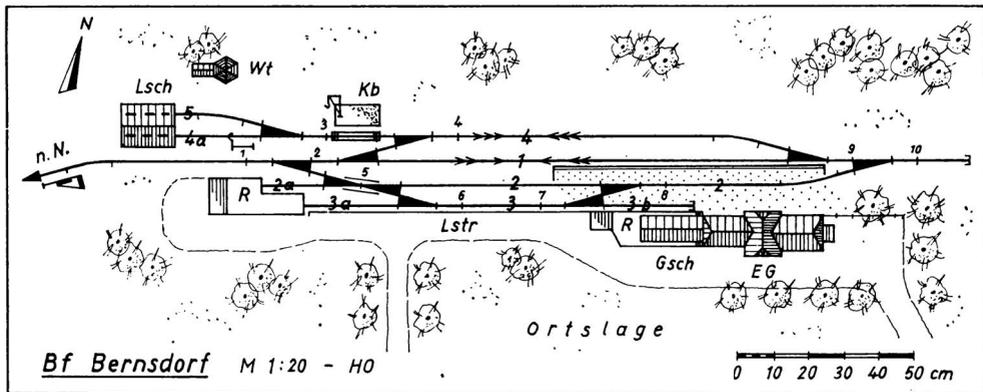
jahre mußte das Vorhaben immer wieder zurückgestellt werden. 1928 erst wurden entsprechende Verträge zwischen der DRG und dem Land Thüringen abgeschlossen und mit den Arbeiten begonnen. Sie waren stellenweise recht kompliziert und verlangten eine mehrfache Verlegung des Feldbaches, um eine befriedigende Linienführung zu erreichen. Außerdem wirkte sich die Weiterführung des Schmalspurbetriebes während des Baues nachteilig aus, und auch die Wirtschaftskrise um 1930 blieb nicht ohne Einfluß. So währten die Bauarbeiten über 6 Jahre, und im Oktober 1934 konnte endlich die 27,7 km lange Strecke dem Verkehr übergeben werden.

Der Modellbahnhof

Am durchgehenden Hauptgleis 1 liegen der Hausbahnsteig und das Empfangsgebäude. Gleis 2 besitzt einen Zwischenbahnsteig. Gleis 3 dient als Verkehrsgleis. An ihm sind die Gleise 4 und 4a angebunden, die von zwei Richtungen zur Drehscheibe führen. Von ihr aus führen die Gleise 5 und 6 zum zweiständigen Lokschuppen, Gleis 6a in den Kohlebansen. Das Güterschuppen-gleis 7 ist am Gleis 1 angebunden, ebenso Gleis 8 als Freiladegleis und Gleis 9 als Rampengleis der Kombirampe. An den Gleisen 1 und 7 wurde später noch eine zweite Ladestraßenkante angeordnet.

Die Gebäude wirken modern; sie wurden auch erst um 1930 erbaut. Das zweigeschossige Empfangsgebäude in Massivbauweise ist verputzt und besitzt ein steiles, mit Ziegeln gedecktes Walmdach. Im Erdgeschoß sind

Diensträume und die Bahnhofsgaststätte, im Obergeschoß Wohnungen untergebracht. Ein gleisseitiger Vorbau nimmt ein kleines mechanisches Stellwerk auf. Der anschließende Güterschuppen ist ebenfalls in Massivbauweise ausgeführt, verputzt und hat ein flaches, weit ausladendes, mit Pappe gedecktes Satteldach. Die Rampenanlagen sind aus Beton hergestellt und wie die Ladestraße gepflastert. Auch der zwei-ständige Lokschuppen ist in Massivbauweise ausgeführt, hat im hinteren Teil in zwei Geschossen Werk-statt- und Diensträume und als Besonderheit darüber den Wasserbehälter für die Lokwasserversorgung. Das kleine zweigeschossige Stellwerk an der Bahnhofseinfahrt ist in gleicher Konstruktion wie die anderen Ge-bäude hergestellt.



Vom Vorbild

Bereits Ende der achtziger Jahre zeigten sich starke Bestrebungen, die industriereiche Stadt Bernsdorf und

ihre durch bedeutende Land- und Forstwirtschaft gekennzeichnete Umgebung an die Eisenbahn anzuschließen. Schon damals bestanden dort bedeutende Teppich-

webereien und der Holzreichtum der umliegenden Wälder wurde in mehr als 20 Sägewerken verarbeitet. Der Verkehr wickelte sich ausschließlich auf der Landstraße, vorwiegend nach der 13 km entfernten Kreisstadt G. ab.

Als natürlicher Anschlußpunkt einer zu bauenden Stichbahn kam nur der Bf N. an der Strecke G.—S. infrage. Die Entfernung dorthin betrug etwa 9 km und das Gelände stellte dem Bau keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen. 1907 konnten die entsprechenden Staatsverträge abgeschlossen und bereits im November 1909 die Strecke dem allgemeinen Verkehr übergeben werden.

Der Verkehr entwickelte sich von Anfang an gut. Heute ist der Reiseverkehr eingestellt; die Bahn dient nur noch dem nicht unbeträchtlichen Güterverkehr.

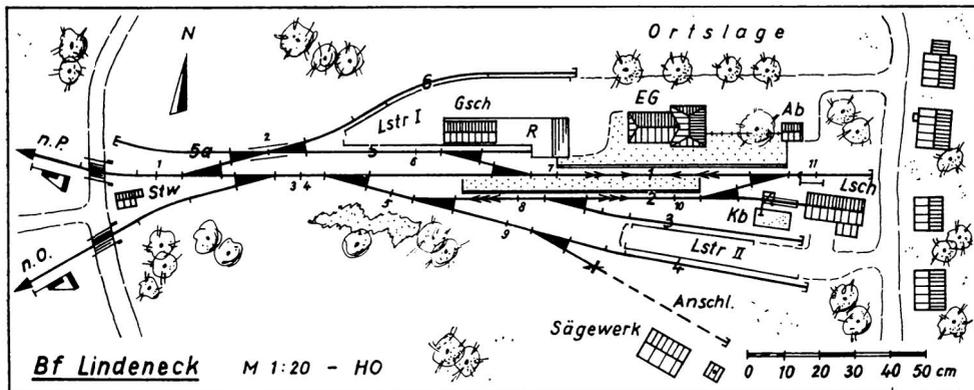
Der Modellbahnhof

Der Bahnhof ist ein Endbahnhof in Durchgangsform. Durchgehendes Hauptgleis ist Gleis 1, an dessen Zwischenbahnsteig die Reisezüge halten. Gleis 2 hat, wie häufig auf kleineren Bahnhöfen, eine mehrfache Funktion zu erfüllen: Zwischen den Weichen 5 und 8 dient es als Aufstellgleis für ankommende und abgehende Güterwagen, am westlichen Ende als Rampengleis (Gleis 2a) und im Bereich zwischen den Weichen 8 und 10 als Verkehrsgleis. Gleis 3 hat die reine Funktion eines Ladegleises, und zwar am westlichen Gleisende als Kopframpengleis (Gleis 3a) und als Freiladegleis, zwischen den Weichen 6 und 7 als Freiladegleis und am östlichen Ende als Güterschuppengleis (Gleis 3b). Gleis 4 dient als Verkehrsgleis. Es mündet am westlichen Ende als Gleis 4a in den zweiständigen Lokschuppen. Von ihm zweigt Gleis 5 als zweites Lokschuppengleis ab.

An das zweigeschossige massive Empfangsgebäude, bei dem viel Werkstein als schmückendes Element Verwendung fand, ist ein Fachwerk Güterschuppen angebaut, der mit steigendem Stückgutaufkommen im Laufe der Jahre zweimal erweitert wurde. An ihn

schließt eine kleine Feuergutrampe an. Das Empfangsgebäude besitzt ein steiles, abgewalmtes Ziegeldach, der Güterschuppen ein flaches, weit ausladendes Pappdach. Rampenanlagen bestehen aus Bruchsteinmauerwerk mit Kleinpflaster. In gleicher Form sind Zufahr- und Ladestraßen befestigt. Ladestraßen- und Bahnsteigkanten bestehen aus Werkstein, der Bahnsteig hat einen Kiesbelag. In dieser so befestigten Fläche sind Teile der Gleise 2 und 3 und die Weichenverbindung 7/8 einbezogen. Der Rechtecklokschuppen wurde in Fachwerkkonstruktion errichtet, die Gefache ausgemauert und verputzt und das Gebäude mit einem flachen Pappdach versehen. In gleicher Konstruktion ist der Wasserturm im unteren Bereich hergestellt, der Wasserbehälter dagegen mit einer im Grundriß sechseckigen Verbreiterung umschlossen. Auch er besitzt ein flaches Pappdach. Im eingeschossigen Anbau ist die Pumpstation untergebracht.

3.2. Zwischenbahnhöfe



Vom Vorbild

1874 wurde die Strecke H.—S. eröffnet. Mit der Konzessionserteilung an die Privatbahngesellschaft, die diese Strecke in Betrieb nahm, war die Forderung verbunden gewesen, eine Nebenbahn von O. nach P. zu bauen. Dieser Verpflichtung kam man nach 14 Jahren nach. Der Bau der Nebenbahn, die in dem lieblichen Wiesental der Ohra von Norden nach Süden führte, brachte keine besonderen Schwierigkeiten. Lediglich in Lindeneck erforderten die örtlichen Verhältnisse, den Zwischenbahnhof in Kopfform auszubilden. Die damit verbundenen betrieblichen Erschwernisse mußten in Kauf genommen werden. Nach etwa einjähriger Bauzeit wurde die 14,9 km lange Strecke im Oktober 1889 dem Verkehr übergeben. Die Bahn hatte nur lokale Bedeutung. Der Reiseverkehr konnte stets durch kurze Züge bewältigt werden. Der Güterverkehr war jedoch von Anfang an nicht unbedeutend, und Lindeneck mit seinen zahlreichen Industriebetrieben

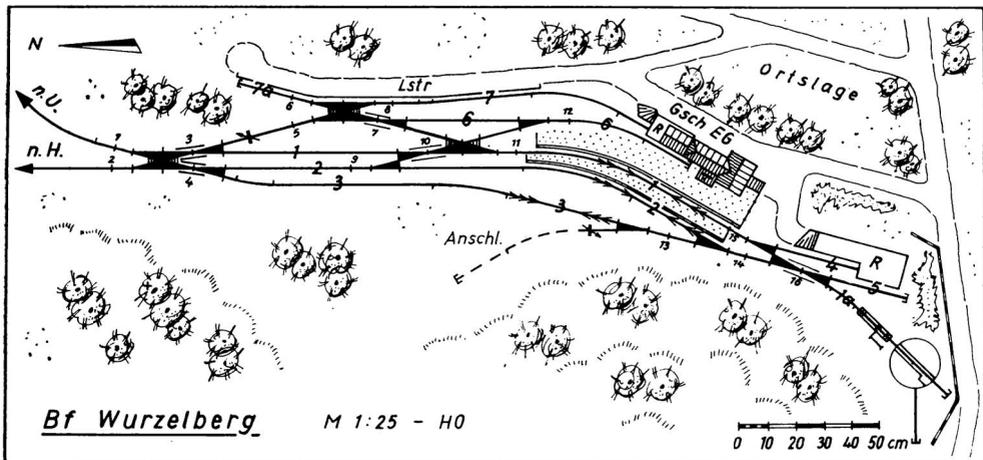
konnte sich unter dem Einfluß der Eisenbahn zu einer beachtlichen Kreisstadt entwickeln.

Der Modellbahnhof

Auf diesem Zwischenbahnhof in Kopfform ist Gleis 1 das durchgehende Hauptgleis. Es liegt direkt am Hausbahnsteig. Gleis 2, in erster Linie Verkehrsgleis, besitzt noch einen Zwischenbahnsteig. Dadurch werden Reisezugkreuzungen ermöglicht. Vor der Einfahrt des zweiten Zuges muß die Lok des ersten Zuges aber schon umgesetzt sein. Die Lok des zweiten Zuges kann erst umsetzen, wenn der erste Zug den Bahnhof wieder verlassen hat. Am Gleis 2 ist Gleis 3 angebunden. Es hat ebenso wie Gleis 4 die Funktion eines Ladegleises an der zweiseitig genutzten Ladestraße. Gleis 3 führt aber auch zum Kohlebensan. Somit können die Kohlewagen recht günstig entladen werden. Gleis 5 hat die Funktionen eines Lade-, Güterschuppen- und Rampengleises und ist am Gleis 1 zweiseitig angebunden. Seine Ver-

längerung (Gleis 5a) dient als Aufstellgleis, wird aber auch als Ausziegleis benutzt. Gleis 6 ist auch Freiladegleis. Am Gleis 4 schließt über die Weiche 9 eine Anschlußbahn an, die zu einem Sägewerk führt. Das zweigeschossige kleine massive Empfangsgebäude ist als Ziegelrohbau mit flachem abgewalmten Ziegeldach ausgeführt. Im Erdgeschoß sind Dienst- und Warteräume, im Obergeschoß eine Wohnung eingerichtet. An dem freistehenden Fachwerkgüterschuppen ist eine KS-Rampe aus Bruchsteinmauerwerk angebaut.

Gleis 2 führt auf einen einständigen Lokschuppen in Fachwerkkonstruktion. Vor ihm liegt eine Ausschlackgrube, unmittelbar daneben der Kohlebensan aus Betondielen zwischen Schienenpfosten. Der Abstand zur Weichenverbindung ist auf Grund der beschränkten Platzverhältnisse so gering, daß der einzige Wasserkran am Ende des Gleises 1 aufgestellt wurde. Vom ebenerdigen Stellwerk zwischen den beiden Einfahrgleisen werden die Einfahrsignale, die Weichen 1 bis 5 und die Schrankenanlagen bedient.



Vom Vorbild

Das landschaftlich schöne Gebiet des Frankenwaldes war an seiner Nordseite um die Jahrhundertwende Verkehrlich kaum erschlossen. 1885 wurde der Betrieb auf

der Strecke von E. nach L. aufgenommen, zwischen 1894 und 1901 die Strecke T.—M. in Teilschnitten eröffnet. Eine Verbindungsbahn zwischen beiden Strecken wurde immer dringlicher.

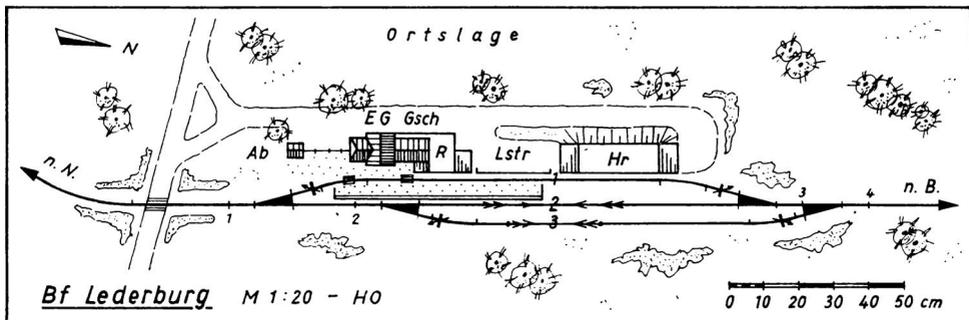
Die geographischen Bedingungen waren recht kompliziert. Die Linienführung im romantischen Sornitztal zwang zu starken Neigungen. Zwischen dem Anfangsbahnhof der Strecke und dem höchstgelegenen Bahnhof mußten auf rd. 24 km Länge 357 m Höhenunterschied überwunden werden. Trotz der Schwierigkeiten konnten die 19,4 km lange Teilstrecke H.—W. im Dezember 1907 und die zweite 8,8 km lange Teilstrecke von W. nach U. im März 1908 eröffnet werden. Der Bf Wurzelberg, rd. 527 m ü. NN, mußte wegen der geographischen Bedingungen als Zwischenbahnhof in Kopfform angelegt werden, wodurch betriebliche Erschwernisse nicht vermeidbar waren. Die Strecke hat noch heute für den Reise- und Güterverkehr große Bedeutung.

Der Modellbahnhof

Die beiden Einfahrgleise von U. und von H. sind als durchgehende Hauptgleise am nördlichen Bahnhofskopf durch eine doppelte Gleisverbindung verbunden, so daß die Züge aus beiden Richtungen sowohl im Gleis 1 als auch im Gleis 2 einfahren können. Gleis 3 dient als Verkehrsgleis. Die Gleise 4 und 5 sind Rampengleise der großen Kombirampe, die in erster Linie der Holzverladung dient (Die Gegend um Wurzelberg ist sehr walddreich). Gleis 6 ist Aufstell- und Güterschuppengleis. Die Gleise 7 und 7a sind Freiladegleise an der einseitigen Ladestraße. Fortsetzung des Gleises 1 ist Gleis 1a, das zu einer Drehscheibe führt. Auf ihr wurden früher die Tenderlokomotiven stets so gedreht, daß bei Talfahrt der Schornstein bergwärts zeigte.

Drei doppelte Gleisverbindungen und insgesamt 31 Weicheneinheiten sind aber relativ viel für einen Bahnhof dieser Größenordnung und eine einfachere Gleisführung wäre sicher an manchen Stellen möglich gewesen. Aber die örtlichen Gegebenheiten zwangen zu dieser Gleisplangestaltung, die den Bahnhof so interessant erscheinen läßt und vielfältige Fahrtmöglichkeiten bietet.

Das zweigeschossige Empfangsgebäude mit ausgebautem Dachgeschoß ist in Massivbauweise hergestellt und verputzt. Es besitzt ein steiles Schieferdach. Der anschließende Fachwerkgüterschuppen hat ein flaches Pappdach. Alle Rampenanlagen sind aus Werksteinmauerwerk hergestellt und, wie Lade- und Zufahrstraße, gepflastert. Die 16-m-Drehscheibe hat nicht den üblicherweise zugeordneten Lokschuppen, da ja Wurzelberg ein Zwischenbahnhof ist. Vor der Drehscheibe befinden sich noch eine Ausschlackgrube und ein Wasserkran. Die wichtigsten Weichen sind mechanisch fernbedient. Der Stellwerksraum ist in einem kleinen Vorbau des Empfangsgebäudes untergebracht.



Vom Vorbild

Bahnhof Lederburg ist einer der wenigen Zwischenbahnhöfe der 8,7 km langen Nebenbahn N.—B. Sie wurde im November 1909 eröffnet. Ihre Entstehungsgeschichte wurde bei der Beschreibung des Bfs Bernsdorf ausführlich dargelegt. Entsprechend den Verkehrsbedürfnissen des vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Einzugsgebiets wurden die Anlagen einfach gestaltet, genügten aber in ihrem bescheidenen Umfang allen Anforderungen.

Der Modellbahnhof

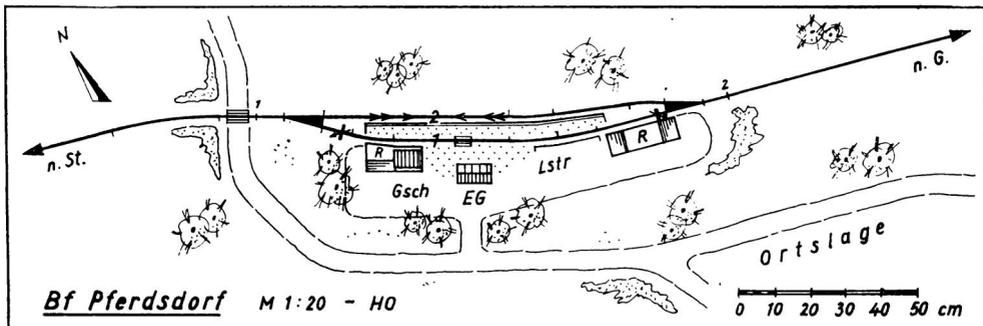
Durchgehendes Hauptgleis dieses kleinen Zwischenbahnhofs ist Gleis 2. An ihm befindet sich ein kurzer Zwischenbahnsteig, gerade so lang, um die aus 3 bis 4 Reisezugwagen bestehenden Züge aufnehmen zu können. Als später die Züge wegen des gestiegenen Verkehrsaufkommens verstärkt werden mußten, machte sich auch eine Verlängerung der aus Werkstein bestehenden Bahnsteigkante durch hölzerne Altschwellen notwendig. Gleis 1 ist Ladegleis der Ortsgüteranlage. Es ist über die Weichen 1 und 3 an das Gleis 2 angebunden und beiderseits durch Gleissperren gesichert. Vor dem Empfangsgebäude liegt es in der Kiesbefestigung

des Bahnsteigs und kann durch zwei Übergänge aus hölzernen Altschwellen gefahrlos überquert werden. Die Feuerturmpiste, die Ladestraße und die abschließende Holzverladerampe werden durch das Gleis 1 bedient. Gleis 3 ist in gleicher Weise am Gleis 2 angebunden und durch Gleissperren gesichert. Es dient hin und wieder als Überholungsgleis für Güterzüge, wird aber kaum genutzt. Deswegen überwuchern auch Gras und Unkraut die vom Rost und vom Alter gebräunten Schienen.

Das kleine zweigeschossige Empfangsgebäude mit anschließendem Güterschuppen und Rampe ist so recht als Vorbild für ein Modell geeignet. Das Erdgeschoß des Empfangsgebäudes ist in Massivbauweise hergestellt und verputzt, das Obergeschoß wie auch der Güterschuppen aus Fachwerkkonstruktion mit ausgemauerten verputzten Gefachen errichtet. Das Sockelmauerwerk der Gebäude, das Umfassungsmauerwerk der Feuerturmpiste und die gleisseitige Umfassungswand der Holzverladerampe bestehen aus Bruchsteinen. Die gegenüberliegende Seite der Holzverladerampe ist nur abgebösch. Die Feuerturmpiste ist gepflastert, Zufahr-, Ladestraße und Holzverladerampe sind durch eine sandgeschlämmte Schotterdecke befestigt. Die

Ladestraßenkante besteht aus einfachen Pflastersteinen, zwischen denen in einer Entfernung von jeweils

etwa 1 m Prellsteine so eingesetzt sind, daß sie nicht ins Profil ragen.



Vom Vorbild

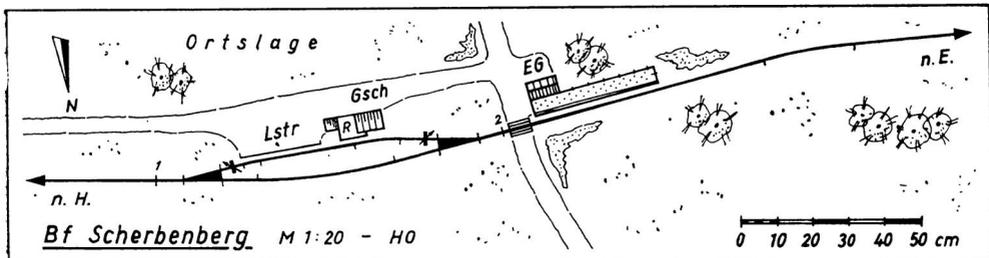
Die Nebenbahn St.—G. wurde im August 1874 eröffnet. Sie dient vorwiegend dem lokalen Verkehr des bisher verkehrlich unerschlossenen, landwirtschaftlich genutzten Gebietes. In erster Linie werden landwirtschaftliche Produkte versandt und Düngemittel, Kohle u. ä. Bedarfsgüter empfangen. Demzufolge weisen alle Bahnhöfe — unbeschadet ihrer Größe — zahlreiche Nebenanlagen auf, um die verkehrlichen Aufgaben erfüllen zu können. Die Entwicklungsgeschichte dieser Strecke ist beim Bf Buddelstädt näher beschrieben.

Der Modellbahnhof

Dieser kleine Zwischenbahnhof hat nur zwei Gleise. Gleis 2 ist durchgehendes Hauptgleis und besitzt einen kurzen Zwischenbahnsteig, Gleis 1 dient als Ladegleis. An ihm liegen der kleine freistehende Güterschuppen

mit einer angebauten Rampe, eine kurze Ladestraßenkante von nur einer Wagenlänge und noch eine kleine Seitenrampe. Gleis 1 ist durch zwei Gleissperren gegenüber Gleis 2 gesichert.

Das kleine eingeschossige Empfangsgebäude ist ein Fachwerkbau mit flachem Pappdach und weist neben einem Dienstraum nur einen Warteraum auf. Der bescheidene Güterschuppen aus Wellblech steht auf der massiven, aus Bruchsteinen errichteten Rampe. Derartige einfache Gebäude wurden seinerzeit vielfach auf kleineren Bahnhöfen errichtet. Anstelle der Ladestraßenkante sind nur kurze Schienenstücke als Begrenzung in die Erde gesetzt. Die kleine Seitenrampe besteht aus Bruchsteinmauerwerk und ist, wie die Zufahr- und Ladestraße, mit einer sandgeschlämmten Schotterdecke befestigt.



Vom Vorbild

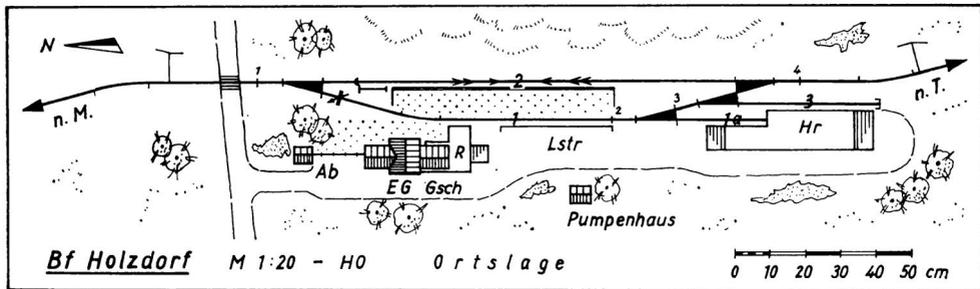
Die ersten Anregungen zum Bau der Strecke H.—E. kamen von der damaligen Landesregierung, die den Bahnanschluß dieses Gebietes im Interesse der vorwiegend Rüben anbauenden Landwirtschaft anstrebte. Der Kleinstaat konnte aber die Mittel für den Bahnbau nicht aufbringen. Erst nach eindringlichen Vorstellungen der Gemeinden erhielt Anfang 1883 eine Privatbahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer Kleinbahn, die in ihrer Länge von 8,7 km noch im gleichen Jahre eröffnet werden konnte. Der Verkehr der nur durch landwirtschaftlich genutztes Gebiet führenden Strecke war unbedeutend und zeigte kaum eine positive Entwicklung. Auch als im folgenden Jahrzehnt die Bahngesellschaft noch einige Anschlußstrecken baute, überstiegen die Ausgaben die Einnahmen beträchtlich, obwohl die Bahnhöfe die Bahnhöfe nur sehr bescheiden ausbaute und wenige Betriebsmittel den Verkehr bewältigten. Mit Entstehung des Kalibergbaues in diesem Gebiet wurden die Ergebnisse etwas besser, blieben aber bis in die Neuzeit unbefriedigend, so daß die Strecke vor einigen Jahren stillgelegt wurde.

Der Modellbahnhof

In seiner Einfachheit ist er kaum noch zu übertreffen.

Ursprünglich nur als Haltepunkt ausgebildet und westlich des Ortsverbindungsweges angelegt, war nach einigen Jahren doch das Bedürfnis entstanden, durch den Bau eines Ladegleises östlich des Wegüberganges den Anforderungen besser zu entsprechen. Das kleine Empfangsgebäude aus Fachwerkkonstruktion, eingeschossig, teilweise verbrettert und mit flachem Pappdach versehen, besteht nur aus einem kleinen Dienst- und einem Warteraum. Der Dienstraum ist nur während der Verkehrszeiten der täglichen zwei Zugpaare durch einen „Agenten“ besetzt, d. i. ein Ortsbewohner, der neben seiner beruflichen Tätigkeit die Fahrkarten verkauft. Die kurze Bahnsteigkante besteht aus hölzernen Altschwellen, die Bahnsteigfläche ist aus Kies geschüttet. Der Güterschuppen, eine schmucklose Wellblechbude auf gemauertem Bruchsteinsockel, liegt am Gleis 2. Über die kleine anschließende Rampe können auch Güter verladen werden. Die Ladestraße wird vorwiegend im Herbst zur Rübenverladung genutzt. Sie ist unbefestigt und zum Gleis durch eingerammte Schienenpfosten abgegrenzt. Der Sicherung des Zugverkehrs dienen die beiden Gleissperren, die in Form beweglicher und verschließbarer Holzbalken über das Gleis gelegt sind.

Ein kleiner Bahnhof, aber doch motiviert und entwicklungsbedingend, ist entstanden.



Vom Vorbild

Die ersten Gedanken zum Bau dieser Nebenbahn von M. nach T. reichen über einhundert Jahre zurück. Schon bald nach der Eröffnung der Werrabahn (1858) versuchten Interessentengruppen den Bau einer Bahnlinie aus dem Werratal in Richtung Berlin durchzusetzen. Aber die Bestrebungen verliefen im Sande. Neben der Unmöglichkeit, das Kapital aufzubringen, ließ auch die Überquerung des Hainichs als Wasserscheide zwischen Weser und Elbe in 450 bis 500 m über NN große Schwierigkeiten erwarten.

Nach der Jahrhundertwende wurde das Projekt erneut betrieben: Zwischen der 1870 eröffneten Strecke G.—L. und der das Werratal durchziehenden 1902 und 1907 in Teilabschnitten eröffneten Nebenbahn V.—E. sollte die Nebenbahn von M. nach T. gebaut werden. Indem der Hainich von beiden Seiten durch kilometerlange Neigungen 1:40 überwunden werden konnte, wurde nach dreijähriger Bauzeit im Juni 1911 die neue Bahnlinie in ihrer Gesamtlänge von 31,8 km feierlich eröffnet. Sie diente vorwiegend lokalen Verkehrsbedürfnissen, wobei dem Ausflugsverkehr in die Buchenwälder des Hainichs und das landschaftlich schöne Werratal gewisse Bedeutung zukam. Heute ist die Strecke stillgelegt, und nur kühne Brückenbauwerke

und hübsche Empfangsgebäude erinnern noch an die Zeit, als lange Reisezüge, oft mit zwei Lok der BR 57 oder 94 bespannt, über die Steilrampen dampften.

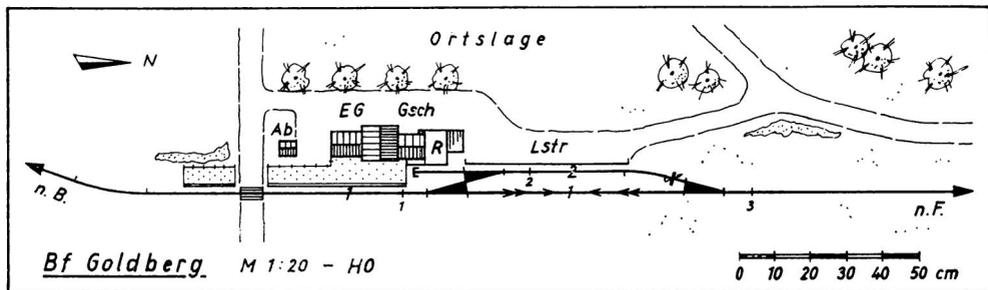
Der Modellbahnhof

Der kleine Zwischenbahnhof, 372 m Höhe über NN am Südhang des Hainichs, hat nur wenige Gleise. Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis. An ihm befindet sich der einzige Bahnsteig, da Kreuzungen und Überholungen nicht vorgesehen sind. Gleis 1 hat daher die Funktion eines Verkehrs- und Ladegleises und in seiner Verlängerung (Gleis 1a) dient es als Rampengleis. Zunächst führt es an die Rampe des Güterschuppens, dann an die kurze Ladestraße und endet an der recht ansehnlichen Kombirampe, die in erster Linie der Holzverladung dient. Von der Weichenverbindung 2/4 zweigt über die Weiche 3 das Gleis 3 als Rampengleis ab.

Eigenartig wirkt der kleine Wasserkran am nördlichen Bahnsteigende. Er war aus gutem Grund dort aufgestellt, mußten hier die Tenderlokomotiven doch oft vor der großen Steilrampe ihren Wasservorrat ergänzen. Das neben der Ladestraße errichtete Pumpenhaus steht unmittelbar über einem Tiefbrunnen. Von ihm aus wird das Wasser in einen Erdbehälter, im öst-

lichen Hang gelegen, gepumpt und läuft von dort im natürlichen Gefälle zum Wasserkran zurück. Das zweigeschossige Empfangsgebäude wurde in landschaftsgebundener Bauweise (Travertin-Werksteinmauerwerk mit teilweiser Fachwerkverblendung im Obergeschoß und steilem, mit Ziegeln gedecktem Satteldach) errichtet. Der angebaute Fachwerkgüter-

schuppen besitzt geputzte Gefache und steht auf der in Werksteinmauerwerk errichteten Rampe. In gleicher Bauweise wurde die große Kombirampe errichtet. Rampenflächen, Lade- und Zufahrstraßen sind gepflastert, die Bahnsteigflächen bekieset. Die Kanten der Ladestraße und des Bahnsteigs bestehen aus Werkstein.



Vom Vorbild

Als sich um 1880 in der benachbarten Kreisstadt G. eine beachtliche Industrie entwickelte, wurde das Bedürfnis immer größer, eine Stichbahn in das verkehrlich noch unerschlossene, vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Gebiet zu bauen, um nicht zuletzt Arbeitskräfte nach der Kreisstadt zu ziehen. Den vielfältigen Forderungen nachgebend entschloß sich die damalige KPEV, eine Stichbahn vom Bf B. an der 1870 eröffneten Strecke G.—L. nach F. zu bauen. Die neue Bahnstrecke hatte eine Länge von 17,2 km. Die örtlichen Gegebenheiten stellten dem Bau keine Schwierigkeiten entgegen. So konnte schon im Mai 1890 die

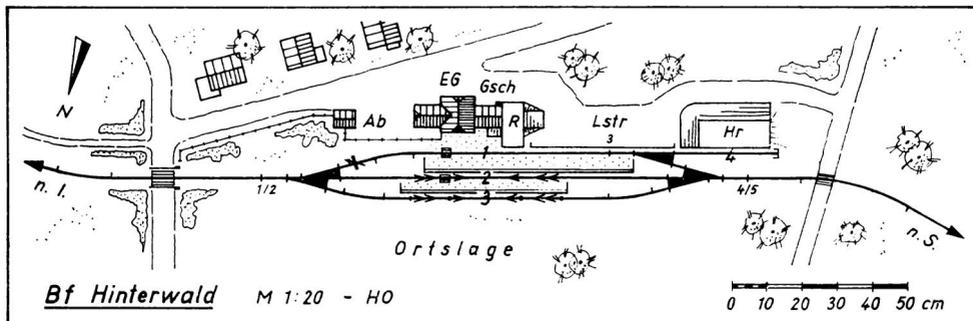
neue Linie dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Bahnanlagen und Gebäude waren entsprechend der Bedeutung der Bahn einfach und anspruchslos gestaltet, genügten aber vollauf den Ansprüchen. Noch heute herrscht dort reger Zugverkehr, besonders in der Berufsspitze.

Der Modellbahnhof

Bahnhof Goldberg ist ein kleiner Zwischenbahnhof. Gleis 1 ist das durchgehende Hauptgleis. An ihm liegt ein relativ kurzer Zwischenbahnsteig, der in späteren Jahren wegen der länger gewordenen Reisezüge ebenfalls verlängert wurde, in diesem Fall in südlicher

Richtung über den Wegübergang hinaus. Am Gleis 1 ist Gleis 2 angebunden. Die Weichen 1 bis 3 ermöglichen die beiderseitige Bedienung des Ladegleises. Die südliche Verlängerung des Gleises 2 führt als Rampengleis zur unmittelbar an den Güterschuppen anschließenden kleinen Seitenrampe. Der Güterschuppen ist nur über ein giebelseitiges Tor zugänglich. Das kleine, teilweise zweigeschossige Empfangsgebäude wurde als schmuckloser Fachwerkbau mit flachem Pappdach errichtet. Die Gefache sind ausgemauert und verfugt. Der anschließende kleine Güterschuppen in gleicher Konstruktion besitzt, wie das Empfangsgebäude,

einen Werksteinsockel und ein flaches Pappdach. Die anschließende Rampe wurde ebenfalls aus Werksteinmauerwerk hergestellt und ihre Oberfläche sowie die der Lade- und Zufahrtsstraße mit einer sandgeschlämmten Schotterdecke versehen. Die Ladestraßenkante ist nur durch einzelne, profillfrei stehende Prellsteine angedeutet. Die Bahnsteigkante besteht im nördlichen Teil aus Werksteinen, südlich des Wegübergangs aus hölzernen Altschwellen. Die Bahnsteigfläche ist bekiest. Als Bahnhofseinfriedungen dienen einfache hölzerne Holmgeländer, deren Schutzwirkung stellenweise durch lebende Hecken erhöht wird.



Vom Vorbild

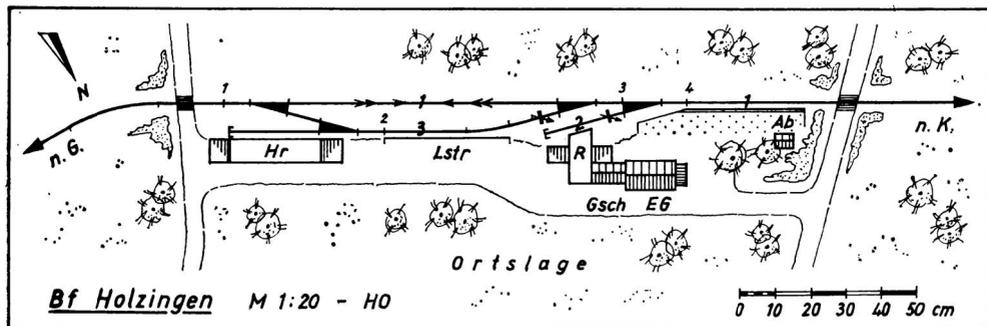
Die Strecke I.—S. wurde als zweite durchgehende Strecke, die den Kamm des Thüringer Waldes übersteigt, im November 1904 in ihrer Länge von 31,8 km dem Verkehr übergeben. Der Bf Hinterwald ist an der südlichen Hälfte der Gesamtstrecke gelegen, die durch den Rennsteig annähernd mittig geteilt wird. Ihre Ent-

wicklungsgeschichte ist beim Bf Rennweg näher beschrieben. Beim Bf Hinterwald, der etwa 410 m ü. NN liegt, erreicht die Bahn das Tal des Flübchens Walda, dem sie durch saftige Wiesen bis zum Endpunkt folgt. Sanfte Krümmungen und geringe Neigungen bestimmen hier das Streckenbild und geben ihm einen besonderen Reiz.

Der Modellbahnhof

Dieser Zwischenbahnhof ist größer als Bf Goldberg. Ein weiteres Gleis gestattet auch das Kreuzen bzw. Überholen von Reise- und Güterzügen. Gleis 2 ist hier das durchgehende Hauptgleis. Es besitzt wie das Überholungsgleis 3 einen Zwischenbahnsteig. Gleis 1 dient als Verkehrs- und Güterschuppengleis. In Verlängerung mit Gleis 4 ist es auch Ladegleis der Ladestraße, Gleis 4 allein aber Rampengleis der Holzverladerampe. Das zweigeschossige Empfangsgebäude ist ähnlich wie die anderen Bahnhöfe dieser Strecke in landschaftsgebundener Bauweise errichtet. Das Erdgeschoß besteht aus gefugtem Ziegelmauerwerk auf hohem Sandsteinsockel. Aus gleichem Material sind Fenster- und Türgewände gefertigt. Das Obergeschoß ist als Fachwerkkonstruktion, die Gefache verputzt, ausgebildet. Ein mit Krüppelwalmen versehenes steiles Ziegeldach schließt das Gebäude ab. Der angebaute Güterschuppen besteht gleichermaßen aus Fachwerkkonstruktion

und wurde, wie die anschließende Rampe, mit einem flachen Pappdach versehen. Deren Umfassungen bestehen wie auch die der großen Holzverladerampe aus Buntsandstein, wie er in örtlichen Steinbrüchen zutage tritt. Die Oberfläche der Rampen, Zufahr- und Ladestraßen sind gepflastert. Ladestraßen- und Bahnsteigkanten sind ebenfalls aus Sandstein hergestellt, die Bahnsteigflächen bekieset. In diese Befestigung ist auch das Gleis 1 einbezogen, dessen gefahrloses Überschreiten Überwege aus hölzernen Altschwellen gewährleisten. Die Einfriedung zwischen Empfangsgebäude und beschränktem Wegübergang besteht aus einem Hobel-lattenzaun, der in Höhe des eingeschossigen Abort- und Stallgebäudes, ein Ziegelrohbau mit flachem Pappdach, unterbrochen ist. Die Schrankenwinde der einschlägigen Wegeschränke befindet sich vor dem Empfangsgebäude. Alle Weichen sind ortsbedient und in Grundstellung verschlossen.



Vom Vorbild

Das Projekt eines Bahnanschlusses dieses am Nordrand des Thüringer Beckens gelegenen vorwiegend land-

wirtschaftlich genutzten Gebietes tauchte schon im 1880 auf. Aber die Strecke G.—E.—K. ließ noch viele Jahre auf sich warten. Es fanden sich keine Interessen-

ten und Geldgeber, die das zu erwartende Risiko auf sich nahmen. So wurde zunächst die Strecke H.—E. von einer Privatgesellschaft erbaut. Als die Strecke nach einigen Jahren bescheidenen Gewinn abwarf, griff man um 1900 die alten Pläne wieder auf. Die Privatgesellschaft baute die Strecke G.—E.—K. auf eigenes Risiko, nachdem ihr die staatlichen Konzessionen erteilt worden waren. Schon im Oktober 1901 konnte die 37,5 km lange Strecke dem Verkehr übergeben werden. Der beginnende Kalibergbau in diesem Gebiet wirkte sich äußerst günstig auf die Entwicklung aus, und die Strecke hat auch heute noch nichts von ihrer Bedeutung eingebüßt.

Der Modellbahnhof

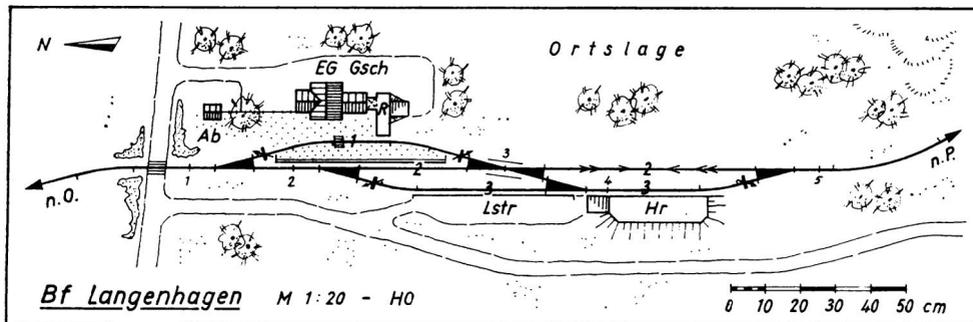
Dieser kleine Zwischenbahnhof ist ein typisches Beispiel für die Entwicklung ähnlicher Bahnhöfe von Privatbahnen. Zum Zeitpunkt der Eröffnung war Holzzingen nur ein Haltepunkt am durchgehenden Streckengleis. Bald wurde aber die erste Erweiterung durch den Bau des Gleises 2 notwendig. Als sich der Holzzuschlag in dieser walдреichen Gegend erhöhte und die Landwirtschaft verstärkt auf Mineraldüngemittel zurückgriff, war dies wiederum mit einer Erweiterung des Bahnhofs verbunden. Das Gleis 3 an der Ladestraße und an der Holzverladerampe kam hinzu.

Das kleine eingeschossige Empfangsgebäude wurde mit wenig Aufwand in schmuckloser Fachwerkkonstruktion errichtet. Ein flaches Pappdach schloß das Gebäude ab. Der anschließende kleine Güterschuppen besitzt eine giebelseitige Laderampe, deren Form und Anschluß an das Gleis 2 als Rampengleis besonders interessant ist. Für die Umfassungswände dieser Rampe verwandte die sparsame Privatbahngesellschaft alte stählerne Langschwelen. Die Rampenoberfläche erhielt später noch eine Pflasterung. Auch die Bahnsteigkante besteht aus hölzernen Altschwelen, die Bahnsteigfläche ist bekieist. Ladestraße und Holzverladerampe wurden mit sandgeschlämmter Schotterdecke befestigt und die Ladestraße nur durch profolfrei einge-

rammte Schienenstücke vom Gleis getrennt. Die Umfassungen der Holzverladerampe wurden aus Stampfbeton hergestellt.

Dieser relativ kleine Bahnhof hat eine beträchtliche Längenentwicklung und wird sich auf kleinen Anlagen kaum darstellen lassen. Bei beschränkten Platzverhältnissen kann das Gleis 3 auch südlich des Gleises 1 angeordnet werden. Die Weiche 3 ist um 180° zu verschwenken und Gleis 3 mit einer einfachen Weiche vor dem Überweg in Gleis 1 wieder einzubinden. Ladestraße und Rampe können dann an die rechts im Bild dargestellte Straße angebunden, am Ende mit einem Wendeplatz versehen oder auch mit einem weiteren Überweg an die Zufahrstraße zum Empfangsgebäude hinter der Güterschuppenrampe angebunden werden.

An diesem Beispiel soll gezeigt werden, wie selbst dem Vorbild nachgestaltete Bahnhofspläne noch verändert und individuellen Bedingungen angepaßt werden können.



Vom Vorbild

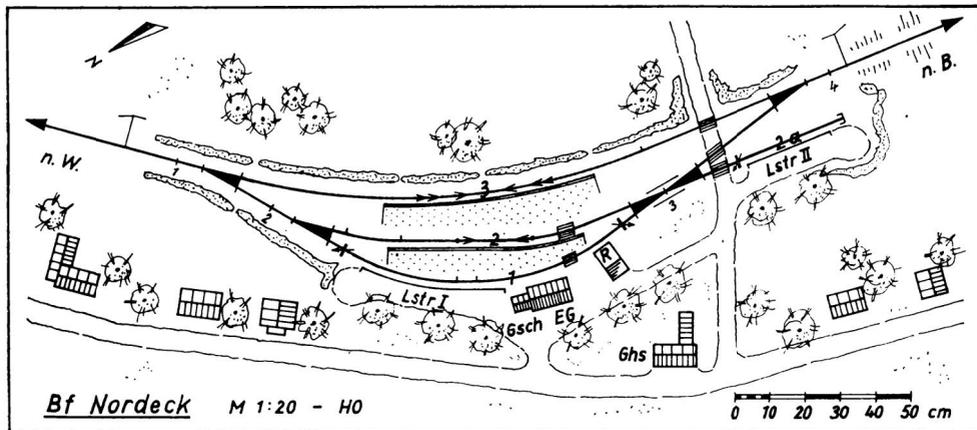
Die Strecke O.—P. wurde als Verbindungsbahn zwischen den beiden bestehenden Durchgangslinien G.—S. und H.—S. im Oktober 1889 eröffnet. Der Bau der 14,9 km langen Strecke bot im ersten Teilabschnitt keine besonderen Schwierigkeiten, folgte sie doch im Tal der Ohra dem Flußlauf. Im zweiten Teil, ab Bf L., der als Zwischenbahnhof in Kopfform ausgebildet werden mußte, waren größere Neigungen zu überwinden. Nähere Erläuterungen dieser Strecke finden sich in der Beschreibung des Bf Lindeneck.

Der Modellbahnhof

Dieser kleine Zwischenbahnhof hat eine interessante Gleisplangestaltung. Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis, an ihm befindet sich auch der einzige Bahnsteig. Überholungen und Kreuzungen von Zügen sind nicht vorgesehen. Gleis 1 dient als Güterschuppen-gleis. Gleis 3 ist Ladegleis und durch die Weichenverbindung 3/4 halbiert. Die nördliche Hälfte dient als Freiladegleis an der kleinen Ladestraße, die südliche Hälfte als Rampengleis der relativ großen Holzverladerampe. Die Länge des Gleises 2 zwischen den Weichen

1 und 3 sowie 3 und 5 ist so bemessen, daß die kurzen Nahgüterzüge jeweils in einem Gleisabschnitt Platz finden, je nachdem, ob Gleis 1 oder Gleis 3 bedient werden muß.

Das kleine Empfangsgebäude ist in landschaftsgebundener Bauweise als Fachwerkkonstruktion mit Ziegeldach errichtet. Der angebaute kleine Güterschuppen in gleicher Konstruktion besitzt wie üblich ein flaches Pappdach, das als Satteldach auch einen Teil der anschließenden Rampe überdeckt. Der Zugang zum Güterschuppen erfolgt von der Stirnseite, die vorge-lagerte Rampe stellt auch die Verbindung zwischen Schiene und Straße dar. Der Zwischenbahnsteig, mit einer Kante aus Werksteinen versehen, hat eine sandgeschlämmte Kiesdecke, die bis zum Empfangsgebäude reicht und in die das Gleis 1 einbezogen ist. Die Lade-strassenkante hat als Abschluß zum Gleis nur einen einfachen Hochbord. Die gleisseitige Rampenmauer der Holzverladerampe besteht aus Werksteinmauerwerk, in gleicher Form ist die Rampe am Güterschuppen ausge-bildet. Die übrigen Seiten der Holzverladerampe haben nur Erdabböschungen. Alle Rampenflächen, Lade- und Zufahrstraßen sind gepflastert.



Vom Vorbild

Die Nebenbahn W.—B.—K. wurde in den Jahren 1887/1888 von einer Privatgesellschaft erbaut. Im Oktober 1888 konnte die 24,5 km lange Strecke W.—B.—K. und die vom Bf B. abzweigende 6,1 km lange Stichbahn nach S. dem Verkehr übergeben werden. Sie führen beide in wechselnden Steigungen und Gefällen durch eine reizvolle Mittelgebirgslandschaft, durch dunkle Fichtenwälder und lichte Wiesentäler. Der Reiseverkehr war zu allen Zeiten beachtlich und auch der Güterverkehr entwickelte sich besonders nach 1900 recht positiv, als bei B. ein großes Zementwerk errichtet wurde.

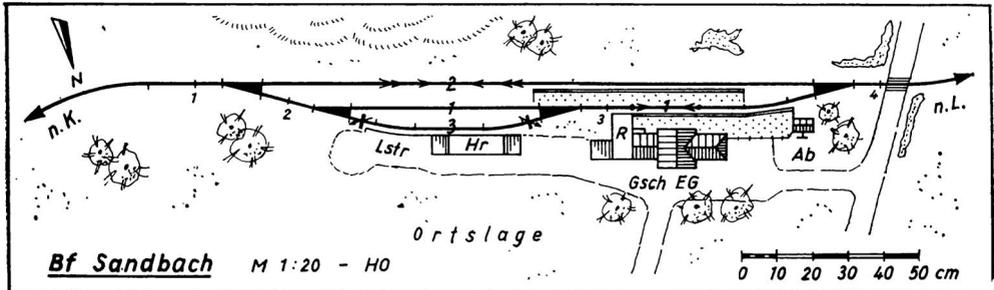
Der Modellbahnhof

Bf Nordeck ist ein kleiner Zwischenbahnhof, der durch seine Lage in einer starken Krümmung und in der Zwischengerade einer Steigungsstrecke charakterisiert ist. Durchgehendes Hauptgleis ist das Gleis 3, an das

Gleis 1 über die Weichen 1 und 4 angebunden ist. Von ihm zweigt über die Weiche 2 Gleis 2 ab, das über die DKW 3 wieder angebunden ist und seine Verlängerung im Gleis 2a findet. Die Gleise 2 und 3 haben Zwischenbahnsteige, da im Bahnhof planmäßige Kreuzungen von Reisezügen stattfinden. Gleis 1 dient als Ladegleis. An ihm befinden sich die Ladestraße I und die kleine Seitenrampe. Die südliche Verlängerung des Gleises 2, das Gleis 2a, dient als Freiladegleis der Ladestraße II. Das kleine eingeschossige Empfangsgebäude ist massiv, verputzt, mit flachem Satteldach (Pappeindeckung). Der anschließende Güterschuppen hat die gleiche Konstruktionsform. Er hat keine Rampe und liegt nicht unmittelbar am Gleis 1. Die wenigen Güter werden mit Handwagen zu den im Gleis 1 bereitgestellten Güterwagen transportiert. Die Umfassungswände der kleinen Seitenrampe bestehen aus alten stählernen Langschwellen. Ihre Oberfläche ist nur durch Kies befestigt. Auch die Bahnsteigkanten wurden aus stählernen

Langschwelen hergestellt. Die Ladestraßen sind nach den Gleisen zu durch einzelne Prellsteine abgegrenzt. Lade- und Zufahrstraßen sowie Bahnsteigflächen besitzen sandgeschlämmte Schotterdecken. Bemerkenswert ist auch der mitten durch den Bahnhof führende, drei Gleise kreuzende Feldweg. Da der Bahnhof keine Sicherungsanlagen besitzt – von den beiden Gleissperren abgesehen – und alle Weichen Ortsbedient sind, ist die Betriebsführung bei Reisezug-

kreuzungen von besonderem Reiz: Im allgemeinen fährt zuerst der von B. kommende Reisezug im Gleis 3 ein und hält am Bahnsteig. Danach nähert sich der von W. kommende Zug. In Höhe der Trapeztafel (Signal So 5) gibt er das Achtungssignal. Wird es von der Lok des im Gleis 3 haltenden Zuges erwidert, darf der von W. kommende Zug im Gleis 2 einfahren. Diese Verfahrensweise kann auch als Anregung für die Betriebsführung auf einer Modellbahnanlage dienen.



Vom Vorbild

Das fruchtbare Thüringer Becken wird nördlich von einigen Höhenzügen begrenzt. Sie waren mit ein Grund dafür, daß die stark bevölkerte Gegend relativ spät vom Eisenbahnverkehr erschlossen wurde. Um die Jahrhundertwende waren der Plan, die beiden Strecken N.—A. und St.—G. durch eine Nebenbahn zu verbinden, wieder ernsthaft diskutiert und 1908 endlich von der Regierung der Bahnbau beschlossen worden. Bei den Vorarbeiten und der Linienführung ging man davon aus, die Ortschaften dieses Gebietes möglichst alle an die neue Bahn anzuschließen. Die geographi-

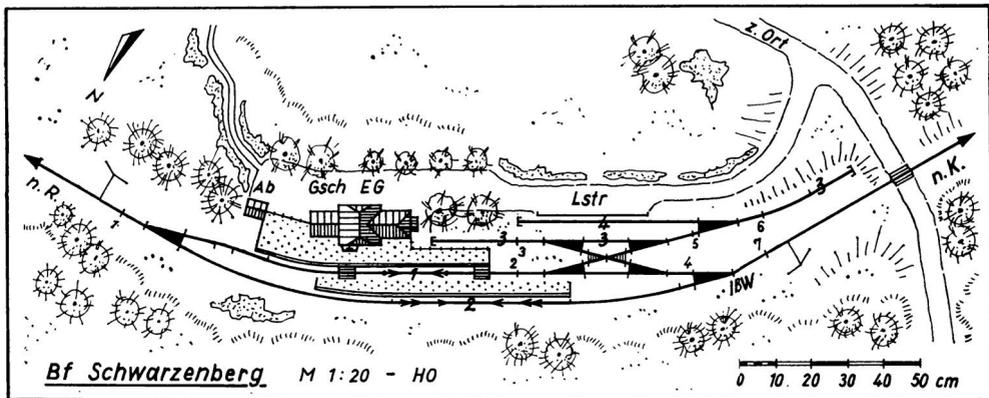
schen Bedingungen waren schwierig. Große Bauwerke mußten errichtet und beachtliche Dämme und Einschnitte hergestellt werden. Erhebliche Neigungen von etwa 1:50 waren auf langen Strecken unvermeidbar. Im Oktober 1914 konnte, allen Schwierigkeiten zum Trotz, die neue Bahnlinie L.—K. in ihrer ganzen Länge von 38,8 km in Betrieb genommen werden.

Der Modellbahnhof

Dieser kleine Zwischenbahnhof ist in seiner Gleisanordnung typisch für die Bahnhöfe dieser Strecke. Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis. An ihm ist ein

Zwischenbahnsteig angeordnet. Gleis 1 hat mehrere Aufgaben zu erfüllen. In Ausnahmefällen dient es als Kreuzungsgleis für Reisezüge und besitzt daher im Bereich westlich der Güterschuppenrampe eine Bahnsteigkante. Seine vordringliche Aufgabe ist aber die eines Verkehrsgleises bzw. Ladegleises, wenn am Güterschuppen Wagen bereitzustellen sind. Am Gleis 1 ist das Gleis 3 als reines Ladegleis für die Holzverladerampe und die kleine Ladestraße angeschlossen und sicherungstechnisch durch zwei Gleissperren gesichert. Das zweigeschossige Empfangsgebäude wurde in landschaftsgebundener Bauweise massiv errichtet. Für diese Zeit und die Gegend galten architektonische Merk-

male wie Bruch- und Werksteinsockel, ebensolche Fenster- und Türgewände, geputzte und z. T. mit Fachwerk verblendete Wandflächen und steile Ziegeldächer. Der angebaute Güterschuppen in Fachwerkkonstruktion mit flachem Satteldach und Pappeindeckung ist nur giebelseitig über die vorgelagerte kleine Seitenrampe zugänglich. Sie wurde ebenso wie die Holzverladerampe aus Bruchsteinmauerwerk hergestellt. Gleiches Material fand auch für die Bahnsteigkanten und Ladestraßenkante Verwendung. Alle Rampenflächen, Lade- und Zufahrstraße sind gepflastert, die Bahnsteigflächen mit einer Kiesdecke befestigt.



Vom Vorbild
Der Thüringer Wald war vor etwa 100 Jahren durch die Eisenbahn noch lange nicht voll erschlossen. Von

den ihn schon z. T. umschließenden Strecken drangen nach und nach Stichbahnen in oft unwegsames Gelände vor. So auch diese Nebenbahn von R. nach Ka., die in

zwei Abschnitten 1899 bzw. 1900 eröffnet werden konnte. Die Streckenlängen betragen 4,4 bzw. 24,9 km. Mit diesen Strecken erhielten nicht nur viele Handwerks- und Industriebetriebe bessere Abfuhrmöglichkeiten ihrer Erzeugnisse, sondern es konnte auch eines der landschaftlich reizvollsten Gebiete Erholungssuchenden und Wanderlustigen erschlossen werden. Die geographischen Bedingungen waren nicht einfach und der Bau mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden. Die im letzten Teilabschnitt im Tal des Schwarzenbaches verlaufende Strecke mußte den Flußlauf dreizehnmal kreuzen, um überhaupt eine vertretbare Linienführung zu erreichen.

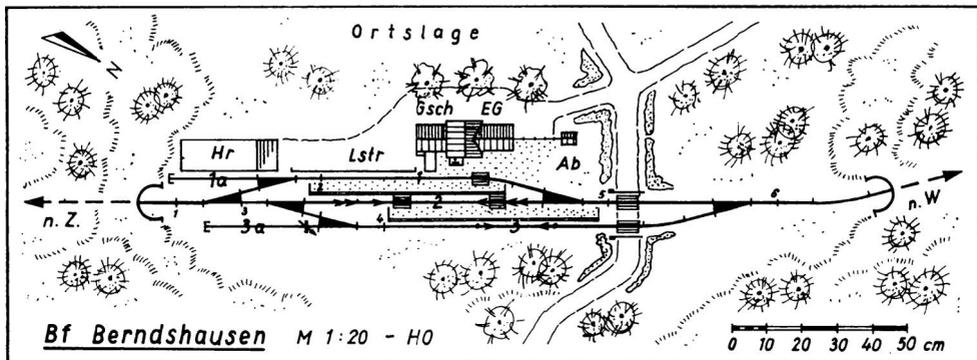
Ein Teil der Strecke wurde vor einigen Jahren stillgelegt.

Der Modellbahnhof

Die geographischen Bedingungen waren der Grund für die ausgefallene Gestaltung der Gleisanlagen dieses kleinen Zwischenbahnhofs, der sowohl in einer Krümmung als auch in einer starken Gefällestrecke liegt. Im Bahnhofsbereich wurden die Gleise in die noch zulässige Längsneigung gelegt. Dieser Bereich mußte in seiner Länge äußerst beschränkt werden. Daraus resultierte auch die ungewöhnliche Anbindung der Gleise 3 und 4 an das Gleis 1. Gleis 2 ist das in einer Krümmung gelegene durchgehende Hauptgleis. Es besitzt einen Zwischenbahnsteig. An ihm ist Gleis 1 angebunden, das als Kreuzungsgleis für Reisezüge, aber auch als Verkehrsgleis für Rangierfahrten der Nahgüterzüge dient. Die Anbindung des Gleises 3 durch eine doppelte Gleisverbindung ist nicht so selten, wohl aber die örtlich bedingte Zuordnung der relativ kurzen Gleisenden des Gleises 3, die die Funktion von Auszieh- und Aufstellgleisen haben. Welch hoher Aufwand wurde seinerzeit getrieben, um die für nur zwei Wagenlängen bemessene Ladestraße anzuschließen!

Das kleine Empfangsgebäude ist architektonisch aufwendig, aber nicht unschön gestaltet. Bruchsteinmauerwerk, schmuckvolle Fenster- und Türformen

und -größen sowie glasierte farbige Dachziegel bestimmen das Bild. Für den kleinen angebauten Güterschuppen wurde außerdem Fachwerkkonstruktion verwendet. Er besitzt keinen direkten Gleisanschluß. Die wenigen Güter werden mit Handwagen zu dem auf Gleis 2 wartenden Zug transportiert. Der kleine Stellwerksvorbau paßt sich in seiner Gestaltung dem Empfangsgebäude gut an. Die Zufahrtsstraße führt über die Ladestraße zum Vorplatz und endet hier in einer Wendeschleife. Alle Straßenflächen sind gepflastert, auch die Bahnsteigflächen wurden mit Mosaikpflaster versehen. Vom östlichen Ende des Vorplatzes aus führt ein steiler Fußweg zum Ort.



Vom Vorbild

Die vor etwa 100 Jahren einsetzende Entwicklung des Kleinsengewerbes in den am Südhang des Thüringer Waldes gelegenen Orten verlangte nach einem Eisenbahnanschluß. Die dort erzeugten Werkzeuge, Haus- und Küchengeräte mußten zum Versand mit Schubkarren und auch als Traglasten zu den nächstgelegenen Bahnhöfen geschafft werden. Die preußische Regierung konnte sich auf die Dauer den vielfältigen Forderungen nicht verschließen und begann schon 1888 mit den Vorarbeiten für den Bau einer Nebenbahn von W. nach Z. Der erste Teilabschnitt W.—S. war schon 1874 eröffnet worden. Die Weiterführung der Bahn bis nach Z. war schwierig, aber der Bau der 23,8 km langen Verlängerung ging verhältnismäßig rasch vonstatten. Der zu überwindende Höhenunterschied von über 250 m zwischen den Endpunkten der Bahn erforderte zahlreiche hohe Dämme, tiefe Einschnitte, kühne gewölbte Brücken und auch vier Tunnel und gab ihr Gebirgsbahncharakter. Die 30,4 km lange Gesamtstrecke konnte im Mai 1893 eröffnet werden. Sie war Grundlage einer beachtlichen industriellen Entwicklung

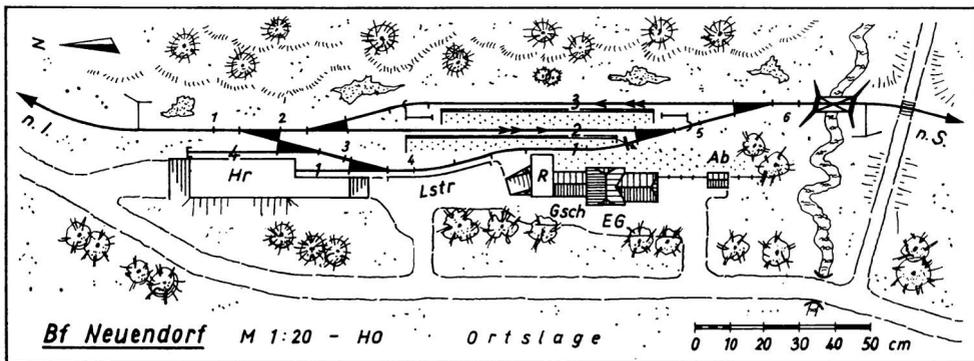
dieses Gebietes, die auch ihren Ausdruck in mehrfacher Erweiterung von Bahnhöfen und Gebäuden in den folgenden Jahren fand. Auch der Reiseverkehr entwickelte sich ständig, führte die Bahn doch durch landschaftlich reizvolle Gebiete des Thüringer Waldes.

Der Modellbahnhof

Dieser kleine Zwischenbahnhof ist unmittelbar zwischen zwei Tunneln angelegt und damit ein gutes Vorbild für einen Bahnhof auf den meist platzbeschränkten Modellbahnanlagen. Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis mit einem Zwischenbahnsteig. Gleis 3 dient als Kreuzungsgleis für Reisezüge und besitzt ebenfalls einen Zwischenbahnsteig. Gleis 3a ist Abstellgleis für Reisezug-Verstärkungswagen, die im Berufsverkehr oft beigestellt werden müssen. Gleis 1 dient in seiner ganzen Länge als Ladegleis, sowohl am Güterschuppen als auch an der Ladestraße. An der großen Holzverladerampe ist es als Gleis 1a bezeichnet. Das kleine eingeschossige Empfangsgebäude wurde, wie der anschließende Güterschuppen, in Fachwerkkonstruktion errichtet und das steile Satteldach mit Schiefer ge-

deckt. Der kleine Stellwerksvorbau war aus Sichtgründen notwendig. Auch der Wegübergang mußte aus Sicht- und Sicherheitsgründen (Tunnel) beschränkt werden. Rampenmauerwerk, Bahnsteig- und Lade-

straßenkanten wurden aus Werkstein hergestellt. Rampen- und Ladestraßenflächen sind gepflastert, die Bahnsteigflächen durch Kies befestigt.



Vom Vorbild

Die Strecke I.—S. wurde als zweite durchgehende Strecke, die den Kamm des Thüringer Waldes übersteigt, in ihrer ganzen Länge im November 1904 dem Verkehr übergeben. Der Bf Neuendorf ist im Bereich der südlichen Hälfte der Gesamtstrecke gelegen, die durch den Rennsteig – den Kammweg des Thüringer Waldes – annähernd mittig geteilt wird. Ihre Entwicklungsgeschichte ist beim Bf Rennweg ausführlich beschrieben. Hinter dem Bf Neuendorf, der etwa 467 m über NN liegt, beginnt der steile Anstieg zum Gebirgskamm. Deshalb mußte hier den früher verkehrenden Dampflokomotiven nochmals Gelegenheit zum Wassernehmen gegeben werden.

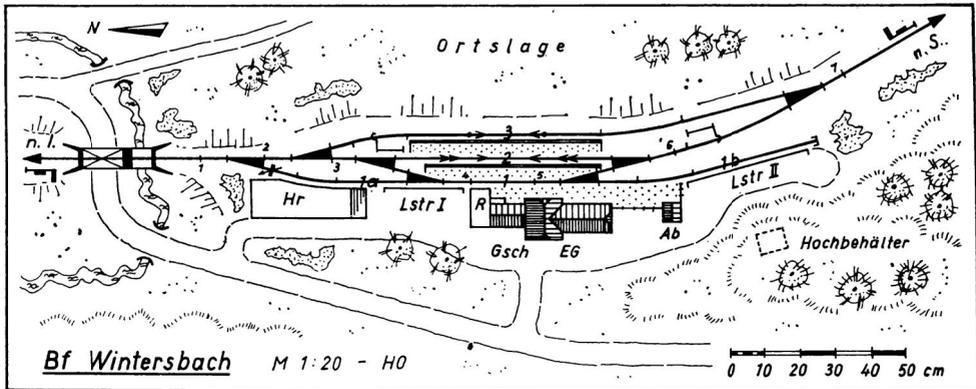
Der Modellbahnhof

Der Gleisplan dieses kleinen Zwischenbahnhof zeigt eine früher weit verbreitete Grundform: Da der Bahnhof von vornherein für das Kreuzen von Reise- und Güterzügen vorgesehen war, verspringt hier die Streckenachse um den Gleisabstand zwischen den Gleisen 2 und 3. Einfahrtgleis der jeweiligen Richtung ist immer das im geraden Weichenstrang befahrene Gleis. Die Ausfahrt erfolgt durch den gekrümmten Strang der Weichen, also z. B. in Richtung I. aus Gleis 3 durch Weiche 2. Ein durchgehendes Hauptgleis im eigentlichen Sinne gibt es nicht. Beide, Gleis 2 und 3, haben für die jeweilige Richtung diese Funktion zu erfüllen und sind daher mit Zwischenbahnsteigen ver-

sehen. Gleis 1 ist sowohl Verkehrs- als auch Ladegleis. Auf ihm können an der Rampe des Güterschuppens, an der Kopfseite der Holzverladerampe und an der Ladestraße Wagen bereitgestellt werden. Gleis 4 ist Rampengleis der großen Holzverladerampe. An beiden Enden des Zwischenbahnsteigs am Gleis 3 sind zwischen den Gleisen 2 und 3 Wasserkräne aufgestellt, die von einem im westlichen Berghang gelegenen Hochbehälter gespeist werden.

Das kleine zweigeschossige Empfangsgebäude wurde in landschaftsgebundener Bauweise errichtet und ähnelt den anderen Gebäuden dieser Strecke. Erdgeschossig

ist es als Ziegelrohbau, im Obergeschoß als Fachwerkbau ausgeführt und mit steilem Schieferdach gedeckt. Der anschließende Güterschuppen in Fachwerkkonstruktion besitzt ein flaches Pappdach und ist stirnseitig über eine kleine Seitenrampe mit Auffahrt zugänglich. Diese Rampe wie auch die Holzverladerampe, Sockelmauerwerk der Gebäude, Ladestraßen- und Bahnsteigkanten haben Werksteinmauerwerk. Holzverladerampe und Ladestraße besitzen eine sandgeschlämmte Schotterdecke. Die Güterschuppenrampe ist gepflastert, die Bahnsteigflächen sind durch Kies befestigt.



Vom Vorbild Was der Bf Neuendorf für den südlich des Rennsteigs gelegenen Teil der Strecke I.—S. ist, das ist der Bf Wintersbach für den nördlichen Teilabschnitt. Er liegt etwa 592 m über NN. Hinter ihm beginnt eine lange

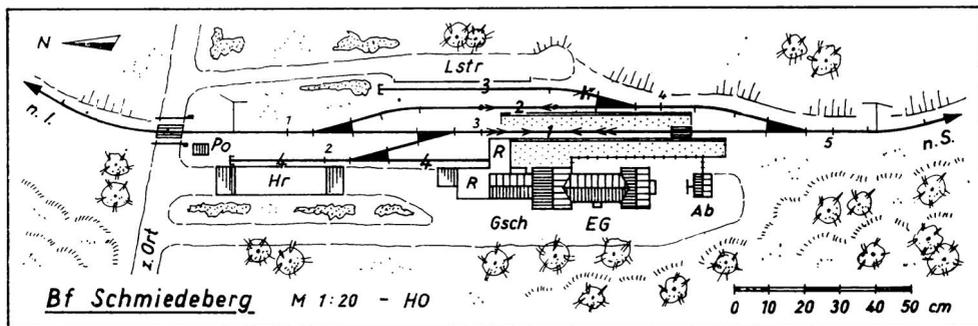
Steigungsstrecke, die auf dem Kamm des Gebirges endet. Die Entwicklungsgeschichte dieser Nebenbahn ist in der Beschreibung des Bf Rennweg näher erläutert. Auch auf diesem Bahnhof waren die Dampflokomotiven oft gezwungen, ihren Wasservorrat zu er-

gängen. Die Versorgung der beiden Wasserkräne geschieht von einem Hochbehälter, der im steilen Felsgang südlich des Empfangsgebäudes eingebaut wurde.

Der Modellbahnhof

Durchgehendes Hauptgleis ist hier Gleis 2, an dem ein Zwischenbahnsteig angeordnet ist. Im Gleis 3, das auch einen Zwischenbahnsteig besitzt, können Reisezüge kreuzen. Gleis 1 dient als Verkehrs- als auch als Ladegleis. In ihm werden Wagen am Güterschuppen, aber auch an der Ladestraße I bereitgestellt. Gleis 1a ist die nördliche Fortsetzung und dient als Ladegleis der Holzverladerampe. Gleis 1b bildet die Fortsetzung nach Süden und dient als Freiladegleis der Ladestraße II. An beiden Enden des Zwischenbahnsteiges am Gleis 3 sind die Wasserkräne aufgestellt.

Das z. T. zweigeschossige Empfangsgebäude, in landschaftsgebundener Fachwerkbauweise errichtet, wurde wegen des regen Reiseverkehrs mehrfach erweitert und hat im Erdgeschoß eine relativ große Bahnhofsgaststätte. Die steilen Satteldächer sind mit Ziegeln gedeckt. Im Dachgeschoß wurde eine Wohnung ausgebaut. Der angebaute Güterschuppen in Fachwerkkonstruktion mit flachem Pappdach erfuhr auch einige Anbauten, die sich durch den wachsenden Stückgutverkehr notwendig machten. Ladestraßen- und Bahnsteigkanten sind, wie die Laderampen, in Bruchsteinmauerwerk hergestellt. Die Straßen sind gepflastert, die Holzverladerampe unbefestigt. Alle Bahnsteigflächen besitzen eine Kiesbefestigung.



Vom Vorbild

Die Strecke I.—S., die 1904 ihren Verkehr aufnahm, war bis Mitte der zwanziger Jahre eine der wenigen Strecken, die wegen ihrer Neigungsverhältnisse mit

Zahnradlokomotiven betrieben werden mußten. Die Strecke hatte vier Zahnstangenabschnitte von insgesamt 5,2 km Länge. Der Bf Schmiedeberg liegt auf rd. 682 m über NN zwischen zwei früheren Zahnstangen-

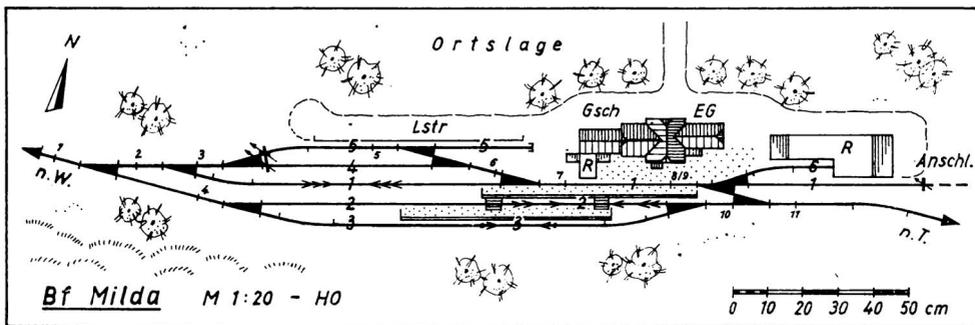
strecken. Als stärkere Lokomotiven zur Verfügung standen, wurden die den Betrieb stark hindernden Zahnstangenabschnitte ausgebaut. Vor einigen Jahren wurden die bis dahin verkehrenden Dampflok der BR 94 von den schweren Diesellok der BR 118², die eine besondere Bremsenrichtung erhielten, abgelöst. Weitere Ausführung zur Entwicklungsgeschichte der Strecke finden sich in der Beschreibung des Bf Rennweg.

Der Modellbahnhof

Durchgehendes Hauptgleis ist das am Hausbahnsteig gelegene Gleis 1. Gleis 2 besitzt einen schmalen Zwischenbahnsteig und erlaubt das Kreuzen von Reisezügen. Am südlichen Ende des Gleises 2 ist Gleis 3 als Freiladegleis der Ladestraße angebunden. Am Gleis 1

ist auch Gleis 4 über die Weichenverbindung 2/3 abgeschlossen. Sein nördliches Ende ist Rampengleis der Holzverladerampe, sein südliches Ende führt zur Seitenrampe des kleinen Güterschuppens.

Das zweigeschossige Empfangsgebäude ist eine Fachwerkkonstruktion. Sein Erdgeschoß ist teilweise massiv. Das steile Satteldach hat Schieferschindeln. Der anschließende Güterschuppen ist ebenfalls in Fachwerkkonstruktion hergestellt und mit einem flachen Pappdach versehen. Die Rampeanlage ist aus Bruchsteinmauerwerk und gepflastert. Die Holzverladerampe, ebenfalls aus Bruchsteinmauerwerk, hat eine unbefestigte Oberfläche. Die Bahnsteige haben massive Kanten aus Beton und sandgeschlämte Kiesdecken. Die Ladestraßenkanten bestehen aus Beton, die Straßenflächen sind gepflastert.



Vom Vorbild

Schon als 1858 die „Werrabahn“ eröffnet wurde, plante man eine Weiterführung nach Norden zu den Hafenstädten der Nordsee. Die damalige Kleinstaaterei

verhinderte aber viele Jahre die Fortsetzung durch das Werratal, und als westlich davon eine neue Nord-Süd-Verbindung entstand, erlosch das Interesse vollkommen. Da aber Ende des vorigen Jahrhunderts der wirt-

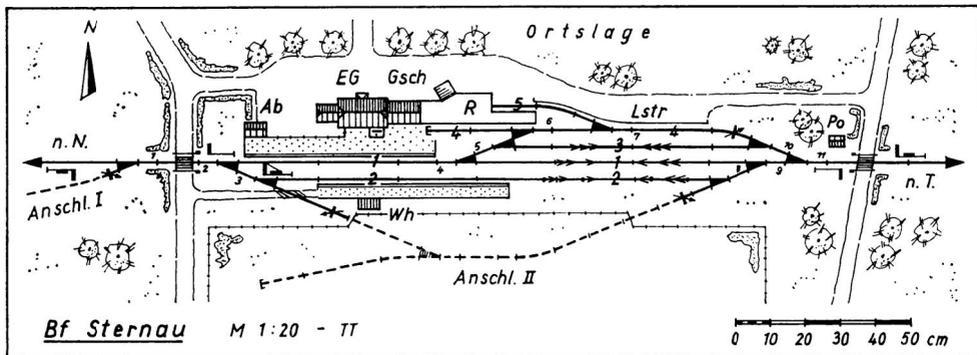
schaftliche Aufschwung sich allenthalben vollzog und das Fehlen einer Eisenbahnverbindung sich nachteilig auf die betroffenen Gebiete auswirkte, bemühten sich verschiedene Interessenten um die Verwirklichung des alten Planes. Von einigen untersuchten Varianten wurde schließlich die einer 46 km langen Verbindung durch das Werratal von W. nach E. verwirklicht. Der nördliche Teilabschnitt E.—T. konnte 1902, der südliche Abschnitt T.—W. wegen zahlreicher Brückenbauten erst 1907 in Betrieb genommen werden. Die neue Bahnlinie wirkte sich befruchtend auf die wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes aus, hat aber die erwartete größere Bedeutung nie erlangt. Sie diente fast ausschließlich dem lokalen Verkehr. Heute ist die Strecke stillgelegt.

Der Modellbahnhof

Dieser Zwischenbahnhof ist in seiner Gleisanordnung typisch für die Strecke. Die zahlreichen Gleise waren von Anfang an für einen regen Verkehr bemessen. Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis und liegt am Hausbahnsteig. Gleis 3, mit einem Zwischenbahnsteig versehen, erlaubt das Kreuzen von Reisezügen. Gleis 1 hat vorwiegend die Funktion eines Verkehrsgleises, dient aber am östlichen Ende als Rampengleis für die KS-Rampe und den Güterschuppen, der durch eine vorgelagerte kleine Seitenrampe bedient wird. Die Verlängerung des Gleises 1 bildet eine Anschlußbahn, die zu einem großen Sägewerk führt. Gleis 4 dient als Aufstellgleis, Gleis 5 als Freiladegleis der Ladestraße und Gleis 6 als Rampengleis der großen KS-Rampe.

Das zweigeschossige Empfangsgebäude in Massivbauweise ist verputzt und besitzt steile Ziegeldächer. Sockelmauerwerk, Sohlbänke und Gewände sind aus Bruchsteinen gefertigt. Im oberen Geschoß sind, dem Zeitgeschmack entsprechend, z. T. Fachwerkwände vorgeblendet. Im Empfangsgebäude ist ein mechanisches Stellwerk eingebaut. Der anschließende Güterschuppen, in geputzter Fachwerkkonstruktion, hat ein flaches pappgedecktes Satteldach und steht auf einem

Sockel aus Bruchsteinmauerwerk. Aus gleichem Material sind die vorgelagerte kleine Seitenrampe und die große Kombirampe hergestellt. Rampen-, Ladestraßen- und Vorplatzflächen sind gepflastert, die Bahnsteigflächen durch Kiesschüttung befestigt. Bahnsteig- und Ladestraßenkanten bestehen ebenfalls aus Werksteinmauerwerk.



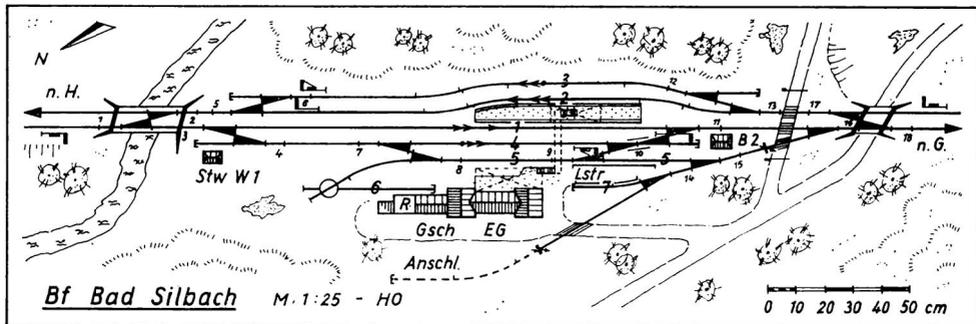
Vom Vorbild

Bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts hatte das am Ostrand des Thüringer Beckens gelegene, vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Gebiet noch keinen Eisenbahnanschluß. Dieser wurde aber von der Bevölkerung immer dringender gefordert, so daß sich die Regierung 1893 entschließen mußte, eine Nebenbahn von N. nach T. zu bauen. Die geographischen Bedingungen gestalteten den Bau recht schwierig und nach fast vier Jahren Bauzeit konnte im Juni 1900 die Eröffnung der 22,0 km langen Strecke erfolgen. Weitere Einzelheiten der Entwicklungsgeschichte finden sich in der Beschreibung des Bf Neuenburg Süd.

Der Modellbahnhof

Durchgehendes Hauptgleis ist das am Hausbahnsteig gelegene Gleis 1. Gleis 2, das einen Außenbahnsteig besitzt, erlaubt das Kreuzen und Überholen von Reise- und Güterzügen. Gleis 3 dient als Verkehrs- und Aufstellgleis. Gleis 4 hat die Funktion eines Lade- und Rampengleises. Von ihm zweigt Gleis 5 ab, das als Rampengleis der eigenwillig gestalteten KS-Rampe dient. Der Bahnhof besitzt auch noch zwei Anschlußbahnen:

Die Anschlußbahn I zu einem Sägewerk führend, ist über die Weiche 1 an das Streckengleis angebunden. Die Anschlußbahn II ist beiderseits an das Gleis 2 angeschlossen und bedient ein größeres Industrierwerk. Das zweigeschossige Empfangsgebäude ist ein Ziegelrohbau mit einem steilen ziegelgedeckten Krüppelwalmdach. Im Dachgeschoß wurde später noch eine Wohnung ausgebaut. Der anschließende Güterschuppen ist ebenfalls als Ziegelrohbau errichtet mit flachem Pappdach. Er ist nur stirnseitig über die vorgelagerte große KS-Rampe zugänglich. Rampen- und Sockelmauerwerk der Gebäude bestehen aus Werkstein. Aus gleichem Material sind Bahnsteig- und Ladestraßenkanten gefertigt. Lade- und Zufahrtsstraße wie auch die Rampenflächen sind gepflastert, die Bahnsteige mit Kies befestigt. Nach Überschreiten des beschränkten Überweges ist der Außenbahnsteig am Gleis 2 erreichbar. Auf ihm befindet sich auch eine kleine offene Wartehalle aus Fachwerkkonstruktion, verblettert, mit flachem Pappdach. Die wichtigsten Weichen und die Schrankenanlage werden von dem im Vorbau des Empfangsgebäudes eingerichteten mechanischen Stellwerk fernbedient.



Vom Vorbild

Nachdem um 1840 die Städte Berlin, Magdeburg, Dresden, Halle und Leipzig Eisenbahnanschluß erhalten hatten, tauchten auch bald Pläne auf für eine Weiterführung der Eisenbahn in westlicher Richtung. Besonders Preußen bekundete reges Interesse.

Von verschiedenen vorgeschlagenen Varianten entschloß man sich nach hartem Kampf für die heutige Linienführung H.—G., die in Teilschnitten in den Jahren 1846 bis 1849 eröffnet werden konnte. Der Bau der Bahn war stellenweise recht schwierig. Hohe Dämme, tiefe Einschnitte und kühne Brücken waren notwendig, und einige Flüsse mußten mehrmals verlegt werden. Der Unterbau und die Kunstbauten wurden von Anfang an für zwei Gleise ausgelegt und schon mit Eröffnung der Bahn waren einige Abschnitte zweigleisig hergestellt. Der zweigleisige Ausbau wurde 1868 vollendet. Diese Strecke bildete gewissermaßen das Rückgrat weiterer Bahnverbindungen im Thüringer Raum. Mit den Jahren erlangte sie wachsende Bedeutung, zog sie doch einen großen Teil des durchgehenden Verkehrs von Ost nach West und umgekehrt auf sich. Heute gehört sie zu den wichtigsten Eisenbahnmagistralen unserer Republik.

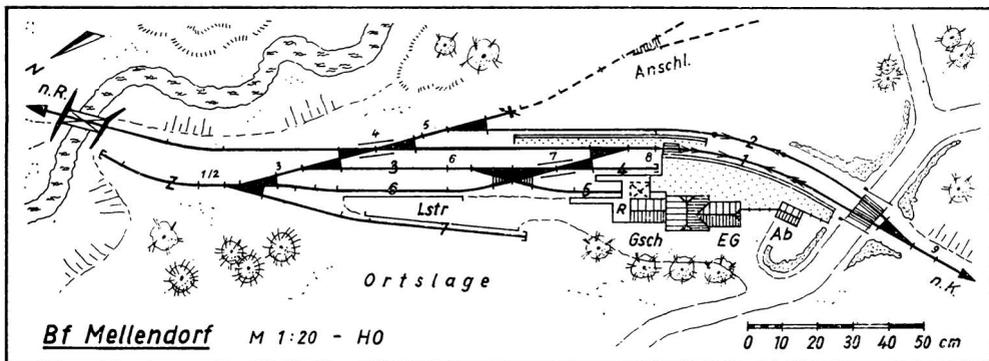
Der Modellbahnhof

Die Gleise 1 und 2 sind die durchgehenden Hauptgleise der zweigleisigen Strecke. Der dazwischenliegende Inselbahnsteig machte ein Verziehen des Gleises 2 erforderlich. Die Gleise 3 und 4 sind Güterzugüberholungsgleise, die beiderseitige Schutzgleisstummler aufweisen. Wegen des zweigleisigen Hauptbahnbetriebes sind Sicherungseinrichtungen erforderlich, wie sie bei den vorher erläuterten Modellbahnhöfen nicht immer notwendig waren. Gleis 5 ist Verkehrs- als auch Freiladegleis an der zweiseitigen Ladestraße, deren zweites Freiladegleis das Gleis 7 ist. Gleis 6 als Güterschuppengleis ist wegen der örtlichen Gegebenheiten – der Bahnhof wird an seiner Nordseite durch steile Felshänge begrenzt – über eine kleine Wagendrehscheibe an Gleis 5 angebunden. Die Güterwagen werden mit einem handbetriebenen Seilspill bewegt. Am Gleis 7 ist noch eine Anschlußbahn zu einem größeren Industriewerk angeschlossen.

Das zweigeschossige Empfangsgebäude ist im Erdgeschoß als Ziegelrohbau, im Obergeschoß als Fachwerkkonstruktion mit ausgemauerten und verputzten Gefachen errichtet. Das flache Satteldach wurde mit Schiefer gedeckt. Auch der anschließende Güter-

schuppen besteht aus Fachwerkkonstruktion gleicher Ausführung mit einem flachen Pappdach. An seinem östlichen Ende wurde eine kleine Seitenrampe angebaut. Der Hausbahnsteig besitzt eine kleine hölzerne Überdachung in der Länge des Empfangsgebäudes. Sie reicht westlich bis zum Treppenabgang des Bahnsteigtunnels. Der Inselbahnsteig ist etwa zu einem Drittel seiner Länge mit einer stählernen Bahnsteigüber-

dachung in Schmetterlingsbinderkonstruktion versehen. Die beiden Stellwerke sind aus neuerer Zeit. Sie wurden als Turmstellwerke um 1930 in massiver Bauweise errichtet, verputzt und mit ausladenden Walmdächern versehen. Bahnsteig- und Ladestraßenkanten bestehen aus Beton, alle Bahnsteig-, Straßen- und Rampenflächen sind gepflastert.



Vom Vorbild

Die Strecke R.—Kö.—Ka., die 1900 eröffnet wurde, erschloß diesen landschaftlich schönen Teil des Thüringer Waldes. Auch die beachtliche Holz-, Glas- und Porzellanindustrie fand bessere Absatzbedingungen ihrer Erzeugnisse. Die geographischen Verhältnisse zwangen zu kurvenreicher Streckenführung, die teilweise bis in die Bahnhöfe hineinreicht. So auch auf diesem Bf, der nachstehend erläutert werden soll. Die Entwick-

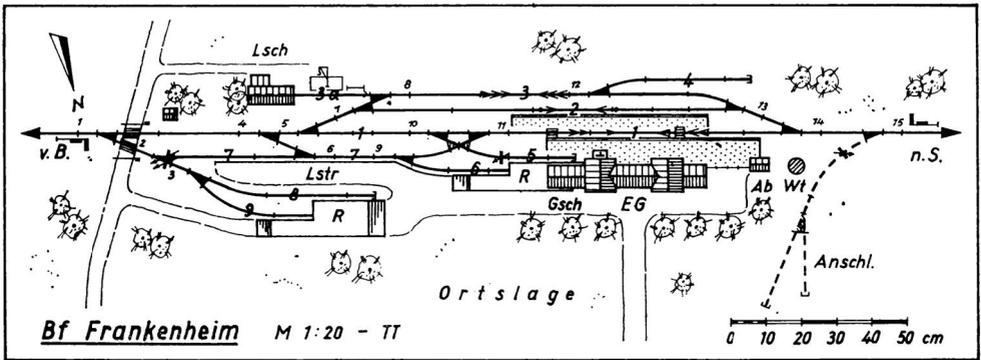
geschichte dieser Strecke wurde beim Bf Schwarzenberg näher beschrieben.

Der Modellbahnhof

Gleis 1 ist das durchgehende Hauptgleis und liegt am Hausbahnsteig. Gleis 2 gestattet das Kreuzen von Reisezügen und besitzt daher einen Zwischenbahnsteig, der wegen der Kurvenlage der Gleise in östlicher Richtung versetzt angeordnet wurde. Gleis 3 hat die Funktion

eines Verkehrsgleises. In seiner Verlängerung schließt das Gleis 4 an, welches als Rampengleis zu der teilweise überdachten Seitenrampe des Güterschuppens führt. Gleis 5 hat die gleiche Funktion und wurde an einem Ladesteg angeordnet. Der Versand der Glaswaren erforderte viel Lagerfläche im Güterschuppen und eine offene Überdachung für das zahlreiche Leergut. Die Gleise 6 und 7 sind Freiladegleise der zweiseitig genutzten Ladestraße. Die Verlängerung des Gleises 7 dient als Ausziehgleis (Z), das wegen der örtlichen Gegebenheiten recht nahe an das Streckengleis herangezogen werden mußte. Am Gleis 2 ist noch eine Anschlußbahn zu einem großen Glaswerk angebunden. Das kleine zweigeschossige Empfangsgebäude wurde in

landschaftsgebundener Bauweise errichtet. Das Erdgeschoß ist massiv und verputzt hergestellt, das Obergeschoß als Fachwerkkonstruktion aufgesetzt. Die steilen Satteldachflächen sind mit Schiefer eingedeckt. Der angebaute geräumige Güterschuppen ist ebenfalls in Fachwerkkonstruktion hergestellt und mit einem flachen Pappdach versehen. In gleicher Form ist die offene Rampenüberdachung ausgebildet. Die Oberfläche der Rampe und der beiden Ladestege sind durch Beton befestigt. Lade- und Zufahrtsstraßen sind gepflastert, die Bahnsteigflächen besitzen eine Kiesdecke. Bahnsteig- und Ladestraßenkanten bestehen aus Werksteinen.



Vom Vorbild
 Schon vor einhundert Jahren erstrebten die „Goldene Aue“ und die „Diamantene Aue“, ein fruchtbarer Landtrich zwischen Thüringen und Harz, Eisenbahn-

anschluß. 1889 trat man dem Plan ernsthaft näher und begann mit den Vorarbeiten für eine Stichbahn von B. nach F. Die 10,45 km lange Strecke konnte im Juli 1894 eröffnet werden. Man war bestrebt gewesen,

durch gute Anpassung an das Gelände die Baukosten so gering wie möglich zu halten. Dies hatte zahlreiche Krümmungen und Neigungen zur Folge.

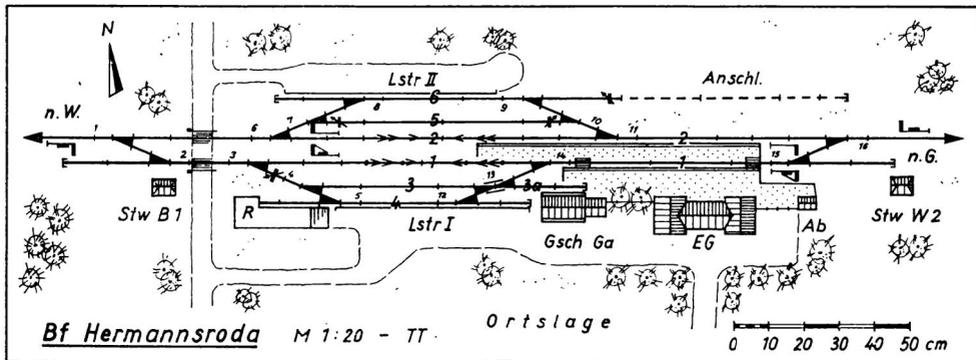
Die 20,4 km lange Fortsetzung konnte 4 Jahre später, im Oktober 1898 eröffnet werden. Durch die um 1910 erfolgte Inbetriebnahme mehrerer Kalischächte hob sich der Verkehr beachtlich. Infolge der Wirtschaftskrise wurden aber die Schächte nach knapp 20 Jahren wieder geschlossen und der Güterverkehr ging erheblich zurück. Heute erfüllt die Bahn noch alle verkehrlichen Forderungen. Besonders der Berufsverkehr ist beachtlich. Frankenheim als bekannter Kurort hat außerdem recht erheblichen Reiseverkehr.

Der Modellbahnhof

Dieser größere Zwischenbahnhof hatte ursprünglich die Funktion eines Endbahnhofes. Daraus resultieren auch die zahlreichen Gleise und Anlagen. Gleis 1 ist das durchgehende Hauptgleis und am Hausbahnsteig gelegen. Gleis 2, mit einem Zwischenbahnsteig versehen, erlaubt das Kreuzen von Reisezügen. Gleis 3 ist Verkehrsgleis, dessen östliche Fortsetzung in dem kleinen einständigen Rechtecklokschuppen endet (Gleis 3a). Gleis 4 dient als Abstellgleis für Reisezugwagen, da früher ein Teil der Reisezüge auf dem Bahnhof endete bzw. wegen des starken Reiseverkehrs hier zeitweise die Züge verstärkt werden mußten. Die Gleise 5 und 6 sind Ladegleise des Güterschuppens bzw. der vorgelegerten Feuergutrampe, Gleis 7 ist Ladegleis an der Ladestraße. In seinem östlichen Bereich sind die Gleise 8 und 9 angebunden, die als Rampengleise der großen KS-Rampe dienen. Hier wird auch vielfach Stammholz verladen. Eine Anschlußbahn führt zu einem größeren Industrierwerk. Sie ist über die Weiche 15 am Gleis 1 angeschlossen.

Das teils zwei-, teils eingeschossige geräumige Empfangsgebäude wurde als Ziegelrohbau errichtet und das Mauerwerk verputzt. Schmuckelemente sind Sockelmauerwerk und Gewände aus rotem Sandstein. Das Krüppelwalmdach ist mit Ziegeln gedeckt. Der an-

schließende Güterschuppen ist, ebenso wie der Lokschuppen, eine Fachwerkkonstruktion mit flachem Pappdach. Die Gefache sind ausgemauert und verputzt. Vor dem Empfangsgebäude befindet sich auf dem Hausbahnsteig eine kleine hölzerne Bahnsteigüberdachung mit Satteldach. Unter ihr befindet sich noch ein kleiner Stellwerksvorbau. Der Wasserturm ist ebenfalls in Ziegelmauerwerk, verputzt, hergestellt. Der Wasserbehälter ist mit Brettern verkleidet und trägt ein flaches Pappdach. Rampenmauerwerk, Bahnsteig- und Ladestraßenkanten sind aus Werksteinen hergestellt. Rampen- und Straßenflächen sind gepflastert, die Flächen der Bahnsteige mit Gehwegplatten aus Beton belegt.



Vom Vorbild

Schon nach 1850 tauchten die ersten Eisenbahnprojekte auf für den Bau einer „Thüringisch-Fränkischen Eisenbahn“. Sie sollten eine Verbindung zwischen der Thüringischen Eisenbahn und der bayerischen Strecke Lichtenfels – Neuenmarkt herstellen. Wegen zahlreicher Widerwärtigkeiten konnten die Pläne erst um 1865 erneut aufgegriffen werden als direkte Verbindung von W. nach G. Da aber die geographischen Bedingungen ungünstig waren, fiel das Ergebnis der Vorarbeiten ungünstig aus. Schließlich wurde Mitte 1872 einer Privatbahngesellschaft die Konzession erteilt und die 67,9 km lange Strecke W.—G. nach vierjähriger Bauzeit im Juni 1876 dem Verkehr übergeben. Auf Grund der geographischen Gegebenheiten (sie kreuzt die mächtigen Erosionstäler der Ilm und Saale) hat sie reinen Gebirgsbahncharakter. Die Betriebsführung war daher nicht einfach und erforderte relativ großen Aufwand. Daraus resultierten auch nur geringe Gewinne der Privatbahngesellschaft, so daß nach kaum 20 Jahren die Bahn 1895 durch Preußen verstaatlicht wurde. Die Bahn erlangte steigende Bedeutung, auch

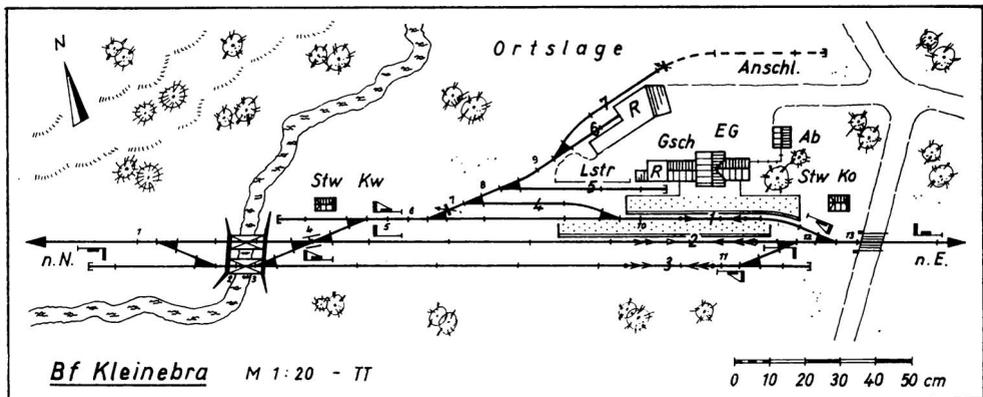
wenn sich kein großer Durchgangsverkehr entwickeln konnte. Abschnittsweise erfolgte sogar ein zweigleisiger Ausbau. Auch heute hat sie nichts von ihrer Bedeutung eingebüßt. Besonders der Berufsverkehr ist beachtlich.

Der Modellbahnhof

Da ursprünglich die Absicht bestand, die Strecke W. bis G. zweigleisig auszubauen, wurden die Gleispläne der Bahnhöfe so ausgelegt, daß ohne erhebliche Umbauten eine Umstellung auf Zweigleisigkeit möglich gewesen wäre. Auch der Bf Hermannsroda läßt diese Tendenz erkennen. Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis und besitzt einen Zwischenbahnsteig. Gleis 1, am Hausbahnsteig gelegen, erlaubt das Kreuzen und Überholen von Reise- und Güterzügen. Das Gleis 3 dient als Aufstellgleis und an seinem westlichen Ende (Gleis 3a) als Güterschuppengleis. Ladegleis der Ladestraße I und der KS-Rampe ist Gleis 4. Mit steigendem Güterverkehrsaufkommen machte sich später der Bau einer zweiten Ladestraße notwendig. Deren Ladegleis ist Gleis 6, während Gleis 5 Aufstellgleis ist. Am Gleis 6

ist noch eine Anschlußbahn zu einem Sägewerk angebunden.
Das zweigeschossige Empfangsgebäude wurde als Ziegelrohbau hergestellt und entsprechend dem Zeitgeschmack mit Pfeilvorsprüngen, Simsbändern und halbrunden Fenster- und Türstürzen versehen. Die weit vorspringenden flachen Satteldächer besitzen Schiefereindeckung. Der Güterschuppen, ebenfalls als Ziegelrohbau hergestellt und mit flachem Pappdach versehen, wurde freistehend angeordnet.

Vor etwa 40 Jahren, als Schnell- und Eilzüge auf der Strecke verkehrten, wurden die Sicherungsanlagen verbessert und auch zwei neue Stellwerke erbaut. Sie sind zweigeschossig, verputzt und mit flachen, weit ausladenden Walmdächern versehen. Das Sockelmauerwerk der Gebäude sowie Bahnsteig- und Ladestraßenkanten sind aus Werksteinen hergestellt. Alle Straßen- und Rampenflächen sind gepflastert, die Bahnsteige durch Betonplattenbelag befestigt.



Vom Vorbild

Zwanzig Jahre nach dem Bau der „Thüringischen Eisenbahn“ wurde 1865/67 die nördliche thüringische Magistrale Halle—Kassel in Betrieb genommen. Eine Querverbindung zwischen beiden Strecken wurde angestrebt. 1867 erhielt eine Privatbahngesellschaft die Kon-

zession zum Bau dieser 71 km langen Strecke von N. nach E. Sie wurde im August 1869 dem Verkehr übergeben. Die geographischen Gegebenheiten hatten stellenweise starke Neigungen und kleine Krümmungsradien erfordert.

1882 erwarb die Bahngesellschaft auch die in Konkurs

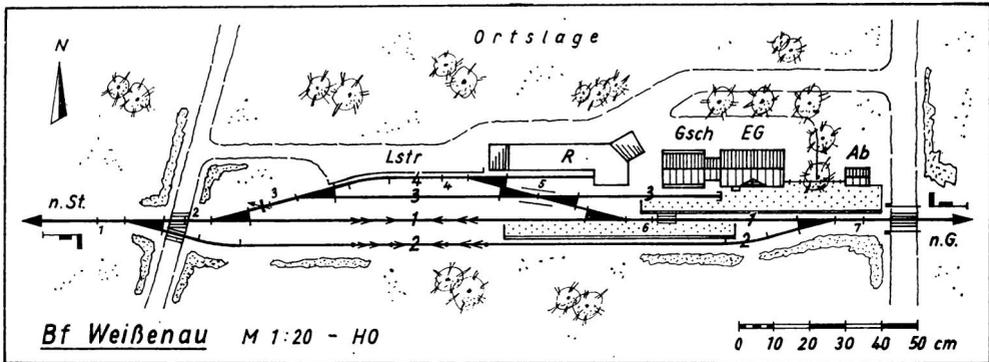
gegangene Saale-Unstrut-Bahn. Doch die Entwicklung des Verkehrs und damit der Einnahmen blieben hinter den Erwartungen zurück. Der nur langsam zunehmende Lokalverkehr bildete ausschließlich die wirtschaftliche Grundlage. Die Eröffnung weiterer Parallelstrecken machte sich außerdem negativ bemerkbar: So wurde die Bahn im Mai 1887 verstaatlicht. Danach war eine ständige Verkehrsentwicklung zu verzeichnen, die besonders durch die um die Jahrhundertwende aufstrebende Kaliindustrie positiv beeinflusst wurde. Lange Güterzüge bestimmen auch heute noch das Bild, und im Berufsverkehr ist die Zahl der Reisenden beachtlich.

Der Modellbahnhof

Dieser Zwischenbahnhof hat eine große Länge, um das Kreuzen bzw. Überholen der langen Güterzüge zu ermöglichen. Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis und besitzt einen Zwischenbahnsteig, dessen Länge durch die verkehrenden Reisezüge bestimmt ist. Gleis 3 ist ausschließlich Kreuzungs- und Überholungsgleis für die langen Güterzüge. Seine westliche Verlängerung als Stumpfgleis hat die Funktion eines Ausziehgleises für die Bedienung der Ortsgüteranlagen, wobei das notwendige Kreuzen des durchgehenden Hauptgleises betriebliche Nachteile mit sich bringt. Gleis 1 ist Kreuzungs- und Überholungsgleis für Reisezüge, dient aber auch als Verkehrsgleis, da manche Reisezüge auf dem Bahnhof enden. Es ist am Hausbahnsteig gelegen. Gleis 4 ist Aufstellgleis, während Gleis 5 als Ladegleis und als Güterschuppengleis dient. Gleis 6 ist Rampengleis der großen KS-Rampe. Die gleiche Funktion hat Gleis 7. An ihm ist östlich die Anschlussbahn eines Sägewerks angefügt.

Das kleine zweigeschossige Empfangsgebäude ist in Massivbauweise in Werksteinmauerwerk errichtet. Die flachen Satteldächer sind mit Schiefer gedeckt. Fenster- und Türstürze sind als Halbrundbögen ausgebildet. Der angebaute kleine Güterschuppen ist in Fachwerkkonstruktion mit flachem Satteldach auf einem

Sockel aus Werksteinmauerwerk errichtet. In gleicher Form ist die an der Giebelseite anschließende kleine Rampe ausgebildet, deren Oberfläche gepflastert ist. Auch die große KS-Rampe, die vorwiegend der Holzverladung dient, ist aus gleichem Material erbaut und wie Lade- und Zufahrstraße gepflastert. Bahnsteigflächen sind bekliest, die Kanten und die der Ladestraße aus Werksteinen hergestellt. An beiden Bahnhofsköpfen wurden vor etwa 60 Jahren je ein Stellwerk errichtet. Die zweigeschossigen Gebäude sind im Erdgeschoß als Ziegelrohbau, im Obergeschoß als Fachwerkkonstruktion hergestellt und mit Walmdächern versehen.



Vom Vorbild

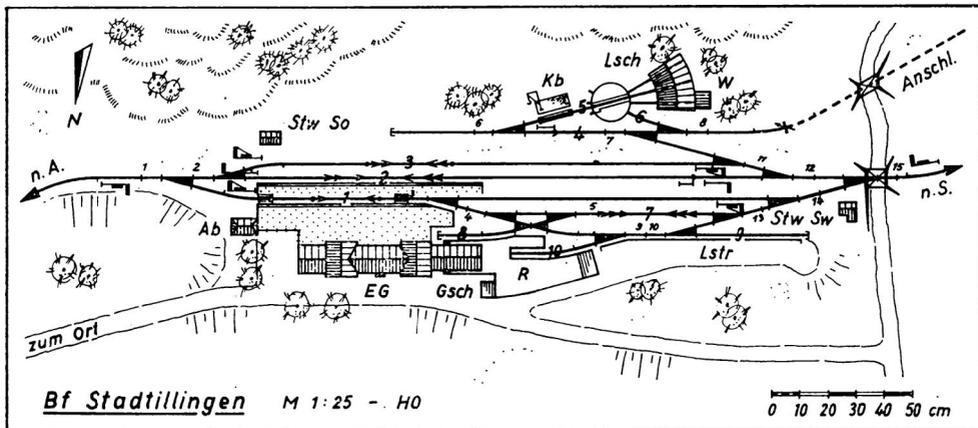
Die eingleisige Nebenbahn St.—G. wurde im August 1874 eröffnet. Sie diente dem lokalen Verkehr des bisher noch unerschlossenen, vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Gebietes. In erster Linie wurden landwirtschaftliche Produkte zum Versand gebracht. Daher besitzen alle Bahnhöfe dieser Strecke zahlreiche Nebenanlagen zur Erfüllung dieser verkehrlichen Aufgaben. Nähere Angaben zur Entwicklungsgeschichte dieser Strecke finden sich in der Beschreibung des Bf Buddelstädt.

Der Modellbahnhof

Das am Hausbahnsteig gelegene Gleis 1 ist das durchgehende Hauptgleis. Gleis 2 erlaubt das Kreuzen und Überholen von Reise- und Güterzügen und besitzt einen Zwischenbahnsteig. Gleis 3 hat mehrere Funktionen: Im östlichen Bereich dient es als Güterschuppengleis und im Bereich zwischen den Weichen 3 und 5 als Aufstell- oder auch als Verkehrsgleis. Gleis 4 ist Ladegleis der Ladestraße und Rampengleis der

großen KS-Rampe. Alle Weichen und Gleissperren sind ortsbedient. Die Bedienung der Einfahrsignale erfolgt durch ein Kurbelwerk, das in einem kleinen Vorbau des Empfangsgebäudes untergebracht ist.

Das zweigeschossige Empfangsgebäude wurde im Erdgeschoß als Ziegelrohbau, im Obergeschoß in Fachwerkkonstruktion errichtet. Der schmucklose Zweckbau hat ein flaches Pappdach. Der anschließende Güterschuppen besteht auch aus Fachwerkkonstruktion und ist mit einem flachen Pappdach versehen. Er steht auf einem Sockel aus Werksteinmauerwerk. Auch der Sockel des Empfangsgebäudes und die große KS-Rampe sind aus gleichem Material hergestellt. Lade-, Zufahrtsstraße und Rampenflächen sind gepflastert, da ihre Nutzung vorwiegend in witterungünstiger Jahreszeit erfolgt (Verladung von Zuckerrüben, Kartoffeln). Die Bahnsteigflächen sind durch Kiesschüttung befestigt.



Vom Vorbild

Nach 1870 wurde der Thüringer Wald von der Eisenbahn erschlossen. Zunächst waren es meist Stichbahnen, die von Norden her vordrangen und in späteren Jahren auch den Kamm des Gebirges überschritten. Hierzu zählen die Bestrebungen, die beiden Strecken E.—A.—R. und G.—S.—P. durch eine neue Strecke zu verbinden. 1888 wurde ein Gesetz erlassen, nach welchem eine Staatsbahn von A. nach S. zu bauen war. Die geographischen Bedingungen erforderten stellenweise hohe Dämme, tiefe Einschnitte, starke Neigungen und kleine Krümmungsradien. Die Eröffnung der 47,8 km langen Gesamtstrecke war im Dezember 1895. Die Strecke gewann bald an Bedeutung, erschloß sie doch landschaftlich reizvolle Gegenden und brachte vielen Erholungsarten in steigendem Maße Gäste. Besonders das Schwarzatal konnte von dieser Strecke aus durch eine neue Stichbahn 1899/1900 erschlossen werden.

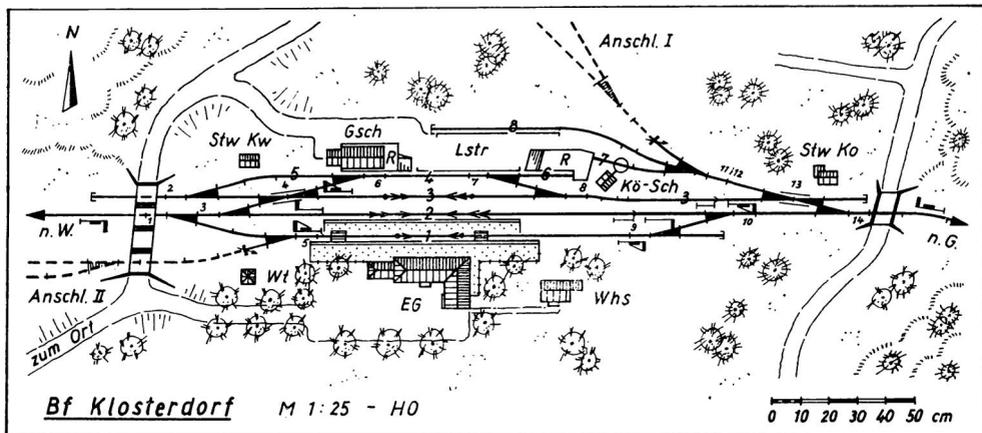
Der Modellbahnhof

Auffällig ist die kleine Lokbehandlungsanlage, denn die anschließende starke Steigung in Richtung S. (auf 5 km sind 73 m Höhenunterschied zu überwinden), erforderte in den ersten Jahrzehnten vielfach Schiebedienst, besonders bei Güterzügen. Durchgehendes Hauptgleis ist Gleis 2. An ihm ist ein Zwischenbahnsteig angeordnet. Gleis 1, am Hausbahnsteig gelegen, gestattet das Kreuzen und Überholen von Reisezügen. Für die Güterzüge ist Gleis 3 als besonderes Überholungsgleis vorgesehen. Gleis 7 dient als Verkehrs-gleis. An ihm ist Gleis 9 als Ladegleis der Ladestraße angebunden. Gleis 8, vom Gleis 7 abzweigend, dient als Güterschuppengleis. Vom Gleis 9 aus zweigt das Rampengleis 10 ab, welches zu der eigenwillig gestalteten KS-Rampe führt. Südlich des durchgehenden Hauptgleises ist die Lokbehandlungsanlage angeordnet. Gleis 4 ist über die Weichenverbindung 7/12 an Gleis 2 angebunden. Von ihm zweigt Gleis 5 ab, welches über

eine 16-m-Drehscheibe zum Loksuppen führt. Die zweite Verbindung Drehscheibe/Gleis 4 ist durch Gleis 6 gegeben. Gleis 4 hat hinter der Weiche 6 in östlicher Richtung eine ziemlich große Länge, weil es gleichzeitig als Ausziehgleis für die in westlicher Richtung anschließende Anschlussbahn eines großen Industrierwerkes dient.

Das zweigeschossige Empfangsgebäude ist in Fachwerkkonstruktion hergestellt und vollkommen mit Wandschiefer verkleidet. Die Dächer sind ebenfalls mit Schiefer gedeckt. Der anschließende Güterschuppen ist in gleicher Konstruktion mit geputzten Gefachen ausgeführt, hat aber ein flaches Pappdach.

Rampen- und Sockelmauerwerk besteht aus Werksteinen. Die Rampenfläche ist mit Beton befestigt, Lade- und Zufahrtsstraße sind gepflastert. Die Bahnsteigflächen haben z. T. Mosaikpflaster, z. T. einfache Kiesbefestigung. Der dreistöckige Ringloksuppen ist als Ziegelrohbau hergestellt und mit einem Satteldach in Pappeindeckung versehen. Kohlebansen, Ausschlackgrube, Bahnsteig- und Ladestraßenkanten sind aus Beton hergestellt. Mitte der dreißiger Jahre wurden die beiden Endstellwerke So und Sw errichtet. Sie sind zweigeschossig, massiv, als Putzbau hergestellt und besitzen weit ausladende Walmdächer.



Vom Vorbild

Die Strecke W.-G. wurde von einer Privatbahngesellschaft erbaut und im Juni 1876 dem Verkehr

übergeben. Vier Jahre währte der Bau, der infolge der geographischen Bedingungen recht schwierig war. 1895 wurde die Bahngesellschaft durch Preußen

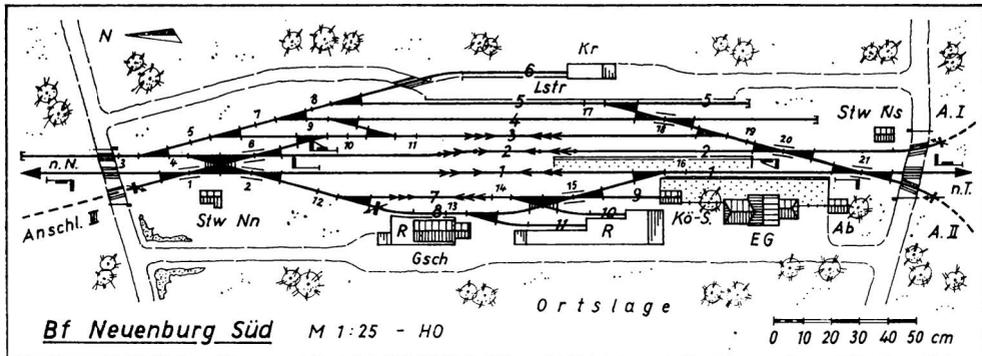
verstaatlicht. Die Strecke erlangte wachsende Bedeutung. Ihre Entwicklungsgeschichte ist in der Beschreibung des Bf Hermannsroda näher erläutert.

Der Modellbahnhof

Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis und besitzt einen Zwischenbahnsteig. Gleis 1 ist am Hausbahnsteig gelegen und erlaubt das Kreuzen und Überholen von Reisezügen. Gleis 3 hat mehrere Aufgaben zu erfüllen. In gesamter Länge erlaubt es das Kreuzen und Überholen langer Güterzüge; kurze Nahgüterzüge finden im Gleisbereich zwischen den Weichen 4 und 8 Platz, während die übrigen Gleisabschnitte dann die Funktion von Verkehrsgleisen zur Bedienung der Nebenanlagen erfüllen. Gleis 4 ist Ladegleis an der Feuergutrampe und der Ladestraße. In westlicher Richtung ist das Gleis 5 als Güterschuppen- bzw. Aufstellgleis angebunden. Die östliche Verlängerung bildet Gleis 6 als Rampengleis. Gleis 7 ist ebenfalls Rampengleis an der Kopfseite der großen KS-Rampe. Es führt über eine kleine Wagentrehscheibe von 5 m Durchmesser, an die direkt ein Gleisstumpf angebunden ist, der zum Kö-Schuppen führt. Diese ungewöhnliche Anordnung war durch die örtlichen Gegebenheiten bedingt. Gleis 8 ist zweites Ladegleis an der zweiseitigen Ladestraße. Die Weiche 11 findet ihre Fortsetzung in einer Anschlußbahn (Anschl. I), die zu einem Sägewerk führt. Eine zweite Anschlußbahn (Anschl. II) zu einem großen Industriewerk ist am Gleis 1 über die Weiche 5 angebunden.

Das zweigeschossige Empfangsgebäude, als massiver Putzbau in moderner Form rekonstruiert, schließt in L-Form den Bahnhofsvorplatz nach zwei Seiten ab. Der geräumige Güterschuppen, als Ziegelrohbau mit flachem Pappdach, befindet sich in Gegenlage. Seinem Ostgiebel ist die Feuergutrampe vorgelagert. Die große KS-Rampe, aus Bruchsteinmauerwerk hergestellt, ist wie die Ladestraße gepflastert und dient gleichzeitig als Wendepplatz. Der kleine Kö-Schuppen wurde in Beton-Fertigteilm Bauweise errichtet. Die beiden Stell-

werke sind zweigeschossig als massive Putzbauten mit flachen Satteldächern ausgeführt. Westlich des Bahnhofsvorplatzes befindet sich ein kleiner Wasserturm, da der Bahnhof mit einigen Wasserkränen ausgerüstet wurde, um den Dampflokomotiven das Wassernehmen nach Überwinden der beiderseitigen Steigungen zu ermöglichen. Die Bahnsteigflächen sind mit Betonplatten befestigt. Die Hauptstraße zum Ort wird durch eine Wegüberführung in massiver Bauweise über die Bahnlinie und die Anschlußbahn II geführt. Zufahrstraßen zum Vorplatz als auch zur Ortsgüteranlage besitzen daher erhebliche Steigungen.



Vom Vorbild

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts wurden die Forderungen für einen Eisenbahnanschluß des vorwiegend landwirtschaftlich genutzten, am Ostrand des Thüringer Beckens gelegenen Gebietes immer lauter. So wurde 1893 durch preußisches Gesetz beschlossen, eine Nebenbahnstrecke von N. nach T. zu bauen.

Die Linienführung der Strecke wurde durch die Tatsache stark beeinflusst, daß einige Gemeinden Grund und Boden kostenlos zur Verfügung stellten. Die geographischen Gegebenheiten erforderten in manchen Abschnitten starke Neigungen und Krümmungen. Fast vier Jahre währte die Bauzeit, die Eröffnung der 22,0 km langen Strecke erfolgte im Juni 1900. Der Verkehr entwickelte sich gut, hatte aber vorwiegend lokale Bedeutung und war auch saisonbedingt. Lediglich auf dem Bf Neuenburg Süd war wegen der umgebenden Industrie ein ständig steigender Güterverkehr zu verzeichnen, woraus auch mehrere Erweiterungen dieses Bahnhofs resultieren.

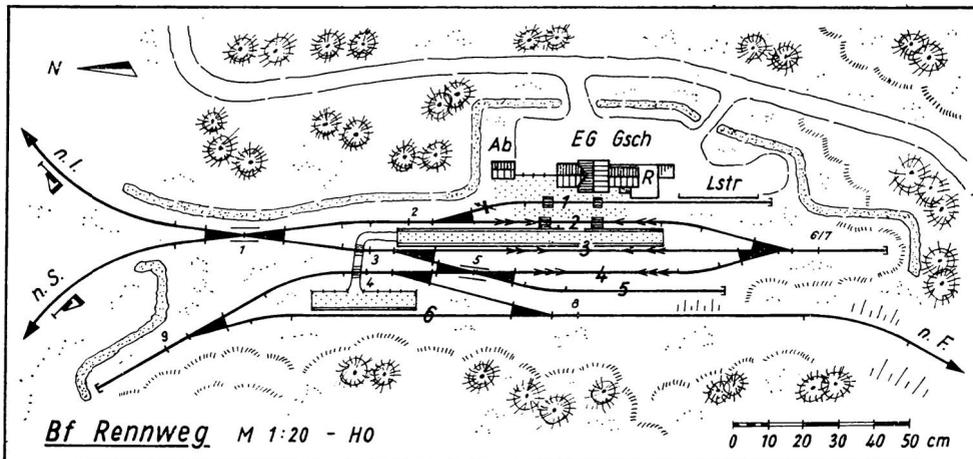
Der Modellbahnhof

Dieser Zwischenbahnhof zählt schon zu den größeren. Auffallend sind die zahlreichen DKW und doppelten Gleisverbindungen. Gleis 1 ist das durchgehende Hauptgleis und am Hausbahnsteig gelegen. Gleis 2 hat die Funktion eines Kreuzungs- und Überholungs-gleises für Reise- und Güterzüge und besitzt einen Zwischenbahnsteig. Verkehrsgleis ist Gleis 3, Gleis 4 ist Aufstellgleis, Gleis 5 ist Freiladegleis der großen Ladestraße. Gleis 6 hat die gleiche Funktion und dient außerdem als Rampengleis der Kopframpe. Die übrigen Gleise befinden sich auf der Westseite des durchgehenden Hauptgleises. Gleis 7 wird als Verkehrsgleis genutzt, kann aber auch als Aufstellgleis dienen. Güterschuppengleis ist Gleis 8. Gleis 9 führt zum Kleindiesellokschuppen. Die Gleise 10 und 11 sind Rampengleise der großen KS-Rampe. Der Bahnhof hat außerdem drei Anschlußbahnen, die zu Industriebetrieben führen. Die eine ist in Verlängerung des Gleises 2, die beiden anderen über die Weichen 1 und 22 angebunden.

Das zweigeschossige Empfangsgebäude ist ein Ziegelrohbau mit steilem ziegelgedecktem Walmdach. Der Güterschuppen, in gleicher Bauweise erbaut, besitzt ein flaches, ausladendes Pappdach. Das Sockelmauerwerk beider Gebäude wie auch das der Feuergutrampe ist aus Werksteinen. Die Rampenfläche ist durch Beton befestigt. Die Kopf- und Kombirampe sind aus Beton hergestellt, die Oberflächen mit gleichem

Material befestigt. Bahnsteig- und Ladestraßenkanten sind ebenfalls aus Beton, die Flächen der Zufahr- und Ladestraßen sind gepflastert. Alle Bahnsteigflächen sind durch Kies befestigt. Der kleine Kö-Schuppen besteht aus Betonfertigteilen mit flachem Pappdach. Die beiden zweigeschossigen Stellwerke wurden wie das Empfangsgebäude als Ziegelrohbauten errichtet und besitzen steile Ziegeldächer.

3.3 Anschluß- und Trennungsbahnhöfe



Vom Vorbild

Um 1880 war der Thüringer Wald durch die Eisenbahn nur wenig erschlossen. Von Norden und Süden her

waren zwar schon einige Stichbahnen in die Täler vordringen, eine das Gebirge überschreitende Eisenbahn fehlte jedoch noch, wenn man von der 1858

eröffneten Werrabahn absieht, die die westlichen Ausläufer des Gebirges übersteigt. Pläne und Bestrebungen interessierter Kreise, eine Bahn von I. über den Kamm des Gebirges bis nach S. zu führen, reichen bis in diese Zeit zurück. 1887 endlich wurde die ED Erfurt durch das Ministerium für öffentliche Arbeiten Preußens beauftragt, die Bauwürdigkeit der Linie zu untersuchen. Die über Jahre dauernde Untersuchung konnte die Wirtschaftlichkeit nicht nachweisen. 1894 wurde der Plan erneut aufgegriffen. Wegen der schwierigen Geländeverhältnisse wählte man das gemischte Reibungs- und Zahnradsystem. Die Bahn sollte als Staatsbahn erbaut werden, und im Mai 1898 bewilligte Preußen die Mittel. Im November 1904 wurde schließlich die 31,8 km lange Gesamtstrecke in Betrieb genommen.

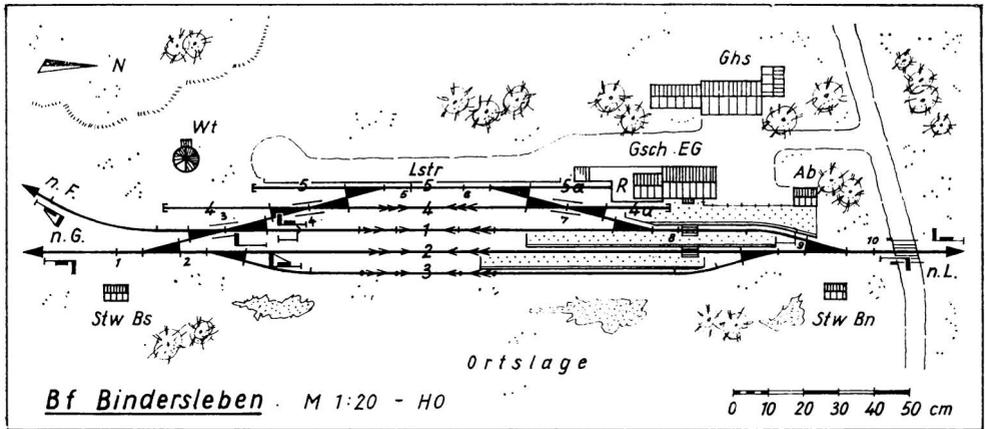
Mit einer Höchstneigung von 1:17 in fünf Zahnstangenabschnitten stieg die Bahn von I (478 m ü. NN) durch das Ilmtal zum Kamm des Gebirges auf 5,3 km Länge und führt vom Bf Rennweg (748 m ü. NN) zum Bf S. auf 371 m ü. NN wieder hinab. Nach 1920 erfolgten Versuche, die Züge ausschließlich im Reibungsbetrieb zu befördern. Sie verliefen erfolgreich, und ab Mai 1927 wurden die Zahnradlok der BR 97^o (ex pr T 26) durch die BR 94^{s-17} (ex pr T 16¹) ersetzt. Heute werden die Züge von Diesellokomotiven der BR 118² über das Gebirge gezogen. Die Züge müssen dennoch auf dem Bf Rennweg „kopfmachen“. Im November 1913 hatte die am Bf R. anschließende 4,4 km lange Kleinbahn nach F., von einer Privatbahngesellschaft erbaut, ihren Betrieb aufgenommen. Sie wurde vor einigen Jahren stillgelegt.

Der Modellbahnhof

Dieser Anschlußbahnhof ist aus einem Zwischenbahnhof in Kopfform entstanden. Gleis 2 ist aus Richtung S., Gleis 3 aus Richtung I. das durchgehende Hauptgleis. Gleis 4 dient für beide Richtungen als Lokumfahrgleis, so daß auf dem Bahnhof Zugkreuzungen möglich sind. Gleis 1 ist Ladegleis. Von ihm können

sowohl die Ladestraße als auch der kleine Güterschuppen bedient werden. Gleis 5 dient als Übergabegleis für die auf die Kleinbahn nach F. übergehenden Güterwagen. Am Gleis 6 ist ein kleiner Bahnsteig angelegt, an dem die Reisezüge der Kleinbahn, eine B-Tenderlok und 1 bis 2 Reisezugwagen, abgefertigt werden. Dieser Bahnsteig kann vom Inselbahnsteig aus über zwei Überwege erreicht werden.

Das zweigeschossige kleine Empfangsgebäude ist als Fachwerkbau ausgeführt, mit Wandschiefer verkleidet und besitzt mit Schiefer gedeckte, steile Satteldächer. Der angebaute Güterschuppen ist als Fachwerkkonstruktion errichtet, die anschließende Rampe in Werksteinmauerwerk hergestellt. Das kleine freistehende Abortgebäude ist ein Ziegelrohbau mit flachem Pappdach. Die Kleinbahn besitzt keine gesonderten Baulichkeiten, abgesehen von dem kleinen Bahnsteig, dessen Kante aus hölzernen Altschwellen hergestellt ist. Die Reisenden der Kleinbahn benutzen die Warteräume im Empfangsgebäude mit. Der Inselbahnsteig und die Ladestraße besitzen Kanten aus Werkstein. Die Bahnsteigflächen sind bekies, die Flächen der Zufahr- und Ladestraßen gepflastert. Als Besonderheit wäre noch zu erwähnen, daß das gesamte Bahnhofsgelände mit lebenden Hecken eingefaßt ist, soweit der Wald nicht bis an die Gleisanlagen herantritt, um im Winter die in dieser freien Höhenlage eintretenden Schneeverwehungen zu mindern.



Vom Vorbild

Als 1870 die Strecke G.—L. ihren Betrieb aufnahm, war der Bf Bindersleben ein kleiner, unbedeutender Zwischenbahnhof. Nach 1880 entwickelte sich in der benachbarten Kreisstadt G. eine beachtliche Industrie. Die damalige KPEV entschloß sich daher im Jahre 1888 zum Bau der 17,2 km langen Stichbahn von B. nach F. Sie führte in verkehrlich noch unerschlossenes, vorwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet und schaffte für die zur Kreisstadt strebenden Arbeitskräfte gute Verkehrsmöglichkeiten. Da die geographischen Bedingungen günstig waren, konnte die Strecke nach 1 $\frac{1}{2}$ jähriger Bauzeit im Mai 1890 dem Verkehr übergeben werden. Die neue Stichbahn wurde zunächst von Reisezügen aus Tenderloks und 3 bis 4 Reisezügen befahren, die auf Bf Bindersleben Kopf machen mußten. Später wurden auch ETA mit Beiwagen eingesetzt, heute verkehren vorwiegend LVT (ETA =

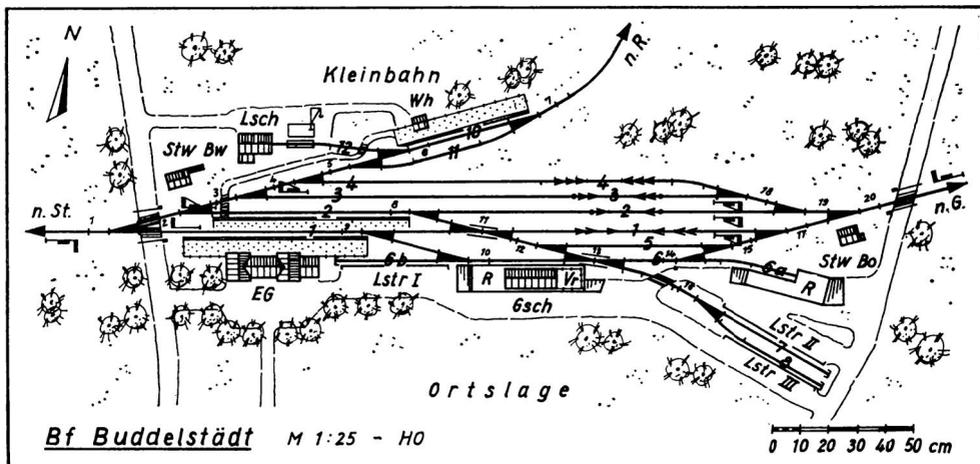
Elektrischer Triebwagen mit Stromversorgung aus Akkumulatoren, LVT = Leichter Triebwagen mit Dieselmotorantrieb).

Der Modellbahnhof

Durchgehendes Hauptgleis der Strecke G.—L. ist Gleis 2. Gleis 3 dient als Kreuzungs- und Überholungs-gleis für Reise- und Güterzüge und besitzt, wie Gleis 2, einen Zwischenbahnsteig. Am Gleis 1 sind die Gleise 4 und 5 angebunden. Gleis 4 ist Verkehrsgleis. Seine nördliche Verlängerung (Gleis 4a) dient als Güterschuppengleis für Reise- und Güterzüge und besitzt, wie Gleis 2, einen Zwischenbahnsteig. Gleis 5 ist Freiladegleis der einseitigen Ladestraße, Gleis 5a Rampengleis der am Güterschuppen angebauten kleinen Kombirampe. Die neue Strecke B.—F. wurde am Gleis 1 angebunden und an diesem Gleis noch ein kurzer Bahnsteig angelegt. Das Empfangsgebäude ist als zweigeschossiger Ziegelrohbau ausgeführt und besitzt ein mit Schiefer ein-

gedecktes flaches Satteldach. Der kleine Güterschuppen, in gleicher Konstruktionsform angebaut, besitzt ein flaches, weit ausladendes Pappdach. Die Rampe besteht aus Werksteinmauerwerk und ist gepflastert. Die mit dem Bau der anschließenden Stichbahn errichteten zweigeschossigen Stellwerke sind im Erdgeschoß als Ziegelrohbau, im Obergeschoß als Fachwerkkonstruktion mit flachem Pappdach ausgeführt.

In gleicher Konstruktion wurde auch der kleine Wasserturm errichtet. Zwischen den Gleisen 1 und 2 sind an beiden Enden Wasserkräne aufgestellt. Bahnsteig- und Ladestraßenkanten bestehen aus Werkstein. Die Bahnsteigflächen sind durch Kies befestigt, die Lade- und Zufahrstraße gepflastert. Der Überweg am nördlichen Bahnhofskopf kreuzt das Hauptgleis und ist beschränkt.



Vom Vorbild

Als 1869 die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn ihren Betrieb aufnahm, bemühten sich interessierte Kreise um den Bau einer Bahnlinie, die in östlicher Richtung bis zur Thüringischen Eisenbahn führen sollte. So

wurde 1872 der neu gegründeten privaten „Saale-Unstrut Eisenbahn-Gesellschaft“ die Konzession erteilt.

Die geographischen Bedingungen waren günstig. Von St. aus führt die Bahn mit leichtem Gefälle nach S.,

fällt weiter bis K. und erreicht nach einer 4 km langen Neigung über die Ausläufer der Finne den höchstgelegenen Bahnhof dieser Strecke, den Bf Buddelstädt. Von dort aus senkt sie sich in gleichmäßigem Gefälle nach G., dem Endpunkt.

Im August 1874 wurde diese 52,8 km lange Nebenbahn eröffnet, ging 1877 in Konkurs, wurde 1881 von einer anderen Privatbahngesellschaft aufgekauft und schließlich 1887 verstaatlicht. Jetzt entwickelte sich der Verkehr recht positiv, besonders der Güterverkehr in Verbindung mit der steigenden Erzeugung landwirtschaftlicher Produkte. Als in S. und K. große Industriebetriebe entstanden, war ein weiteres Ansteigen im Personenverkehr zu verzeichnen.

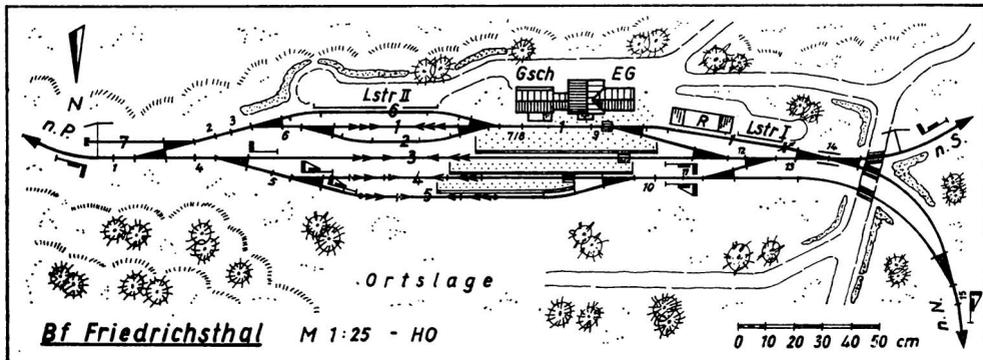
Der Bf Buddelstädt, bis dahin bedeutender Zwischenbahnhof, wurde zum Anschlußbahnhof, als im Oktober 1910 die von einer Privatgesellschaft erbaute 5,4 km lange Stichbahn nach R. ihren Betrieb aufnahm. Diese Kleinbahn, die lange Zeit dahinsiechte, wurde vor Jahren stillgelegt. Der Verkehr auf der Strecke St.—G. aber ist auch heute noch mit 16 Zugpaaren täglich beachtlich.

Der Modellbahnhof

Durchgehendes Hauptgleis ist das am Hausbahnsteig gelegene Gleis 1. Gleis 2 ist Kreuzungs- und Überholungsgleis von Reisezügen und besitzt einen Zwischenbahnsteig. Gleis 3 dient als Güterzug-Überholungsgleis. Verkehrsgleis ist Gleis 4. Gleis 5 hat die Funktion eines Aufstellgleises. Gleis 6 ist Güterschuppengleis, Gleis 6a Rampengleis der großen Kombirampe und Gleis 6b Ladegleis an der Ladestraße I. Mit zunehmendem Güterverkehr wurden im Laufe der Jahre noch die Ladestraßen II und III angelegt, deren Ladegleis 7 und 8 am Gleis 6 angebunden sind.

Die Kleinbahn nach R. hat nur wenige Bahnhofsgleise. Das Gleis 10 ist Ein- und Ausfahrtsgleis. An ihm ist das Gleis 12 angebunden, das zu dem einständigen Lokschuppen für eine T 3 führt. Am Gleis 10 ist noch das Gleis 11 angebunden, als Übergabegleis aber auch als

Lokumfahrgleis dienend. Daraus ergeben sich ähnliche Rangieraufgaben, wie sie beim Bf Hausberge beschrieben wurden. An der kurzen Bahnsteigkante des Gleises 10 wird der für den bescheidenen Verkehr ausreichende zweiachsige Dieseltriebwagen abgefertigt. Das zweigeschossige Empfangsgebäude ist ein Ziegelrohbau mit Satteldächern. Der freistehende Güterschuppen, eine Fachwerkkonstruktion mit flachem Pappdach, besitzt an beiden Giebelseiten massive, in Werksteinmauerwerk hergestellte Seitenrampen, von denen die östliche als Viehrampe ausgebildet wurde. Die große Kombirampe ist ebenfalls aus Werksteinmauerwerk hergestellt und wie Lade- und Zufahrstraßen gepflastert. Die beiden Endstellwerke, von denen alle Weichen und Signale mechanisch fernbedient werden, sind zweigeschossig. Das Erdgeschoß ist als Ziegelrohbau, das Obergeschoß als Fachwerkkonstruktion ausgebildet. Sie sind mit flachen Pappdächern eingedeckt. Auch der Lokschuppen der Kleinbahn wurde in Fachwerkkonstruktion errichtet. Die Bahnsteigkante am Gleis 10 ist aus hölzernen Altschwellen hergestellt, die Bahnsteigfläche bekieset. Auf dem Bahnsteig der Kleinbahn steht noch eine kleine hölzerne Wartehalle. Bahnsteig- und Ladestraßenkanten bestehen aus Beton, die Oberflächen sind durch Kiesschüttung befestigt.



Vom Vorbild

Der südöstliche Teil des Thüringer Waldes war bis zur Jahrhundertwende durch die Eisenbahn kaum erschlossen. In vielen Gemeinden hatte sich eine ansehnliche Industrie der Glas-, Porzellan- und Holzbranche entwickelt und ein Eisenbahnanschluß wurde immer dringlicher. So entschloß sich die Regierung 1894, eine Nebenbahn auf die Höhen des Thüringer Waldes zu bauen. Die Strecke von P. nach N. ist als reine Gebirgsbahn trassiert. Erhebliche Neigungen, Tunnel und kühne Viadukte bestimmen das Bild. Im November 1913 konnte der Betrieb auf der gesamten Strecke aufgenommen werden. Mit dem zum gleichen Zeitpunkt in Betrieb genommenen Streckenabschnitt L. - F. war der Anschluß an die schon 1886 erbaute Stichbahn S. - L. hergestellt und der durchgehende Verkehr von P. nach S. möglich.

Aus dem Zwischenbahnhof Friedrichsthal war damit ein Trennungsbahnhof geworden.

Weitere Erläuterungen zur Entwicklungsgeschichte dieser Strecke finden sich in der Beschreibung des Bf Neuhausen.

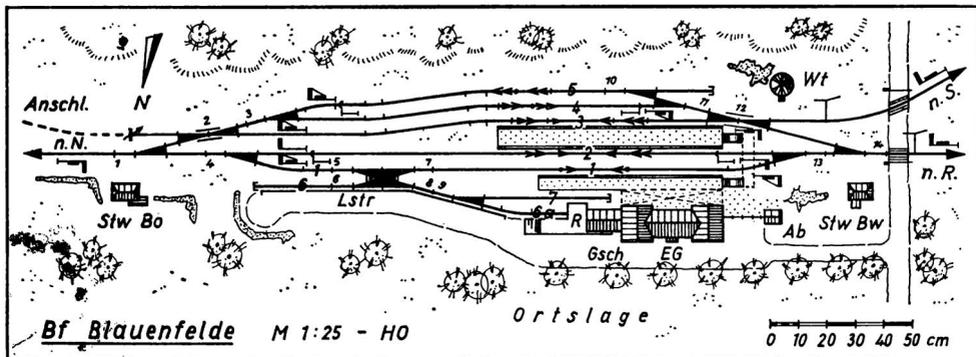
Der Modellbahnhof

Durchgehendes Hauptgleis von P. nach S. ist Gleis 3, für die Richtung von P. nach N. Gleis 4. Gleis 5 hatte ursprünglich die Funktion eines Güterzug-Überholungs- und Reisegleises, erhielt aber später noch einen Zwischenbahnsteig und konnte somit auch von Reisezügen genutzt werden. Gleis 1 ist Güterschuppengleis, dient aber auch als Rampengleis der Seitenrampe und als Ladegleis der kleinen Ladestraße I. Im östlichen Bereich zwischen den Weichen 3 und 8 dient es als Verkehrsgleis. Diese Funktion erfüllt es auch im Bereich zwischen den Weichen 8 und 9, wenn am Güterschuppen keine Wagen behandelt werden: Gleis 2 dient als Aufstellgleis. Später wurde noch das Gleis 6 als Ladegleis an der Ladestraße II gebaut. Das kurze Gleis 7 dient als Schutz- und Ausziehgleis, da der Bahnhof mit 1:400 Gefälle in östlicher Richtung angelegt werden mußte. Am Gleisende ist auch der Schneepflug abgestellt, der bei der Höhenlage des Bahnhofs von rd. 770 m über NN notwendig ist.

Das Empfangsgebäude ist zweigeschossig errichtet. Das Erdgeschoß wurde massiv und verputzt ausgeführt

das Obergeschoß aus Fachwerkkonstruktion hergestellt, die fast voll mit Wandschiefer verkleidet ist. Die steilen Satteldächer sind ebenfalls mit Schiefer gedeckt. Im Erdgeschoß ist gleisseitig ein Stellwerksvorbau angeordnet, von dem aus Weichen und Signale mechanisch fernbedient werden. Der am Empfangsgebäude angebaute Güterschuppen ist ebenfalls in Fachwerkkonstruktion ausgeführt. Die Wandflächen sind unverkleidet, die Gefache jedoch ver-

putzt. Er besitzt ein flaches, mit Pappe gedecktes Satteldach. Die Seitenrampe am Gleis 1 besteht aus Werksteinmauerwerk. Ihre Oberfläche ist, wie die der Zufahr- und Ladestraßen, durch sandgeschlämmte Schotterdecken befestigt. Die Bahnsteigkanten am Gleis 3 und 4 sind massiv aus Beton, die am Gleis 5 aus Altschienenpfosten mit dazwischenliegenden hölzernen Altschwellen hergestellt. Die Bahnsteigflächen sind mit Kies befestigt.



Vom Vorbild

Als im August 1879 die 27,4 km lange Strecke von A. nach I. eröffnet wurde, war der Bf Blaumenfelde ein kleiner Zwischenbahnhof. Aber schon einige Jahre später verlängerte man die Strecke über B. hinaus bis nach R. Der durchgehende Verkehr auf der Ge-

samtstrecke konnte im August 1884 aufgenommen werden, nachdem der 3 km lange Brandleitetunnel fertiggestellt war. Damit wurde aus dem Zwischenbahnhof ein Anschlußbahnhof, da die Strecke A.—R. als Hauptbahn, die Strecke B.—I. aber als Nebenbahn betrieben wurde. Anfangs hatte der Bf Blaumen-

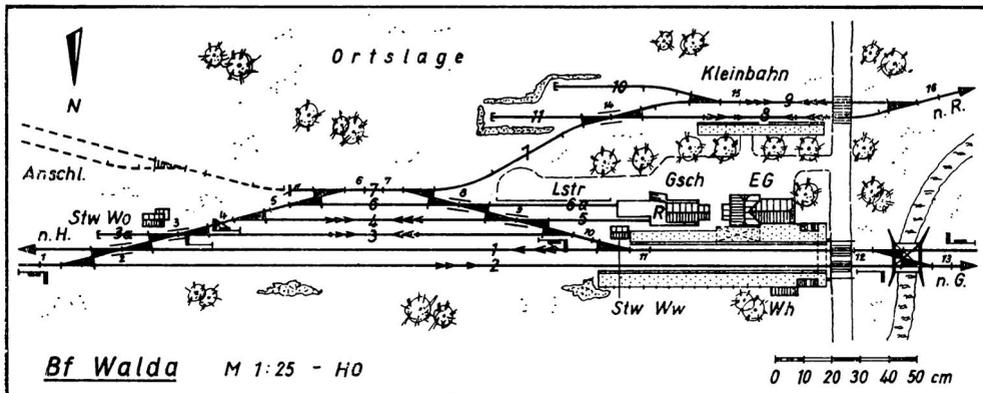
felde für den Reiseverkehr einige Bedeutung, da die Züge von I. nun auf dem Bf endeten und die Reisenden zu den Zügen A.—R. und umgekehrt umsteigen mußten. In späteren Jahren, als durchgehende Züge von A. nach I. und umgekehrt gefahren wurden, ging die verkehrliche Bedeutung des Bahnhofs stark zurück. Auch heute ist der Umsteigeverkehr unbedeutend, der durchgehende Verkehr aber beachtlich.

Der Modellbahnhof

Durchgehendes Hauptgleis der Strecke A.—R. ist das Gleis 2. Die gleiche Funktion hat Gleis 3 für die Strecke I.—B. Die Gleise 4 und 5 sind Güterzug-Überholungsgleise. Gleis 1 dient als Verkehrsgleis. Von ihm aus werden außerdem die Nebenanlagen bedient. Als auf der Strecke A.—R. Schnellzüge verkehrten und Personenzüge überholt werden mußten, wurde am westlichen Ende von Gleis 1 noch ein dritter Bahnsteig als Hausbahnsteig angelegt. Gleis 6 ist Freiladegleis an der Ladestraße. Seine Verlängerung Gleis 6a dient als Rampengleis der KS-Rampe, während Gleis 7 als Güterschuppengleis dient. In östlicher Verlängerung des Gleises 3 ist über die Weiche 2 eine Anschlußbahn angebunden, die zu einer großen Ziegelei führt und einen regen Wagenladungsverkehr aufweist.

Das Empfangsgebäude ist zweigeschossig als Ziegelrohbau ausgeführt und besitzt flache Schieferdächer. Der anschließende Güterschuppen, in gleicher Bauweise errichtet, hat ein flaches Pappdach. Auch der Wasserturm ist als Ziegelrohbau hergestellt und der Wasserbehälter mit einer verbretterten Holzkonstruktion in Sechseckgrundriß verkleidet. Die flachen Dachflächen sind mit Pappe gedeckt. Die beiden Endstellwerke sind zweigeschossig. Das Erdgeschoß ist in Bruchsteinmauerwerk ausgeführt, das Obergeschoß als Fachwerkkonstruktion ausgebildet, die z. T. mit Wandschiefer verkleidet ist. Die steilen Walmdächer sind ebenfalls mit Schiefer gedeckt. Den Inselbahnsteig erreicht man vom Hausbahnsteig aus durch eine Bahn-

steigunterführung. Alle Bahnsteige besitzen Kanten aus Beton bzw. Werkstein. Ihre Oberflächen sind teilweise mit Mosaikpflaster, teilweise mit Kies befestigt.



Vom Vorbild

Die Strecke von H. nach G. wurde schon in den Jahren 1846/49 in Teilabschnitten eröffnet. Zu dieser Zeit und noch viele Jahre danach war der Bf Walda ein kleiner unbedeutender Zwischenbahnhof. Durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke, der 1868 abgeschlossen wurde, und durch das steigende Verkehrsaufkommen machten sich im Laufe der Jahre mehrfache Erweiterungen der Bahnhofs- und Gleisanlagen notwendig.

Als im Juli 1880 die von einer Privatbahngesellschaft erbaute 7,3 km lange Kleinbahn von W. nach R. den Betrieb aufnahm, wurden wiederum Erweiterungen unumgänglich. Um die Jahrhundertwende entstand ein großes Landmaschinenwerk, das sich im Laufe der Jahre beachtlich entwickelte und bald eine eigene Anschlußbahn einrichtete. Nähere Angaben zur Entwicklungsgeschichte der Strecke H.—G. finden sich in der Beschreibung des Bahnhof Bad Silbach.

Der Modellbahnhof

Durchgehendes Hauptgleis für die Richtung G.—H. ist Gleis 1, für die entgegengesetzte Fahrtrichtung Gleis 2. Gleis 3 hat für beide Richtungen die Funktion eines Güterzug-Überholungsgleises. Die Verlängerung Gleis 3a dient als Schutzgleis. Verkehrsgleis ist das Gleis 4, von dem aus auch die Nebenanlagen bedient werden. Gleis 5 ist Rampengleis der Kombirampe, die an den Güterschuppen anschließt. Gleis 6 ist Übergabegleis der Kleinbahn. Die Verlängerung, Gleis 6a, dient als Ladegleis an der Ladestraße. Am Gleis 7, dem Verbindungsgleis zwischen Staats- und Kleinbahn, ist die Anschlußbahn zu dem Landmaschinenwerk angebunden. Gleis 8 ist durchgehendes Hauptgleis der Kleinbahn und besitzt nur einen kurzen Bahnsteig. Gleis 9 dient als Verkehrsgleis für die Kleinbahnlokomotiven. Die Gleise 10 und 11 werden als Abstellgleise für Reisezugwagen genutzt.

Das Empfangsgebäude, zweigeschossig, ist als Ziegel-

rohbau ausgeführt. Das flache Satteldach wurde mit Schiefer gedeckt. Der freistehende Güterschuppen ist als Fachwerkkonstruktion mit flachem Pappdach hergestellt, die anschließende Kombirampe aus Werksteinmauerwerk errichtet und gepflastert. Die beiden Stellwerke sind zweigeschossig und im Erdgeschoß als Ziegelrohbau, im Obergeschoß als Fachwerkbau ausgebildet. Sie besitzen flache, mit Pappe eingedeckte Satteldächer. Alle Bahnsteige haben massive Betonkanten. Ihre Oberflächen sind durch Mosaikpflaster und Beton-Gehwegplatten befestigt. Die kurzen Bahnsteigüberdachungen aus Stahlkonstruktion sind auch mit Pappdächern versehen. Beide Bahnsteige sind durch einen Bahnsteigtunnel miteinander verbunden. Die Kleinbahn besitzt kein eigenes Empfangsgebäude.

4. Beschreibung vom Vorbild Strecke Suhl—Schleusingen

4.1. Allgemeines

Die Gleispläne der meisten Modellbahnanlagen sind Phantasieprodukte. Mancher Modelleisenbahner versucht deshalb zur Erreichung größerer Vorbildtreue mindestens einen Bahnhof seiner Anlage, vielfach den Heimatbahnhof, originalgetreu nachzubilden.

Welcher Modelleisenbahner aber hat schon versucht, die Vorbildsituation einer gesamten Strecke auf seiner Anlage entstehen zu lassen? Die Zahl jener wird gewiß klein sein. Solche größeren Aufgaben werden zweckmäßig mit einer Zimmeranlage gelöst, die „immer an der Wand entlang“ von einem Endbahnhof zum anderen führt. In diesem Kapitel soll versucht werden, die Vorbildsituation der Nebenbahnstrecke Suhl—Schleusingen (Kursbuch-Nr. 626) auf eine solche Zimmeranlage umzusetzen.

4.2. Vom Vorbild

Fährt man von Erfurt aus in Richtung Meiningen, wird nach etwa 1/2stündiger Fahrzeit Suhl, die südlichste Bezirksstadt unserer Republik, erreicht. Aufmerksame Reisende werden bei der Ausfahrt in Richtung Meiningen in Höhe des Stellwerks Sm einen kurzen Bahnsteig entdecken, der etwas versteckt liegt. Ein Schild weist schon vorher die Reisenden „Zu den Zügen in Richtung Schleusingen“. Hier ist der Endpunkt unserer Strecke, die vorgestellt werden soll.

Die Vorgeschichte dieser Bahn geht bis zur Jahrhundertwende zurück. Suhl hatte im Jahre 1882, Schleusingen im Jahre 1888 Eisenbahnanschluß erhalten. Suhl gehörte damals zum Kreis Schleusingen, war aber schon wirtschaftlicher Mittelpunkt. Wollte man mit der Eisenbahn von der Kreisstadt nach Suhl gelangen,

blieb nur der Umweg über Themar und Grimmenthal. Pläne einer direkten Bahnverbindung wurden schon vor 1900 erörtert, versprochen aber wegen der schwierigen Geländeverhältnisse wenig Aussicht auf Realisierung. 1905 richteten die Magistrate des Kreises Schleusingen und der Stadt Suhl erneut an die preußische Regierung eine Eingabe, die den Bau einer Nebenbahn von Suhl über Schleusingen nach Katzhütte, das schon seit 1900 einen Eisenbahnanschluß besaß, zum Inhalt hatte. Da aber die Bahn bis zum vorgesehenem Endpunkt auch meiningisches Gebiet betührte und die von Preußen gestellten Bedingungen von diesem thüringischen Kleinstaat nicht anerkannt wurden, erschien eine Verwirklichung zunächst wenig aussichtsreich. Trotzdem wurde die ED Erfurt mit Vorerhebungen beauftragt, die aber zu keinem positiven Ergebnis führten.

In einer erneuten Eingabe legten die Magistrate der Regierung noch im gleichen Jahr neues Material vor, mit welchem die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn nachgewiesen wurde. Zwar wurde der Bahnbau über Schleusingen hinaus bis nach Katzhütte abermals abgelehnt, die Erwägungen über eine Bahn Suhl—Schleusingen gingen jedoch weiter. Nach fast drei Jahren wurde endlich im Oktober 1907 die Inangriffnahme der allgemeinen Vorarbeiten angeordnet.

Noch im Dezember 1907 war die infrage kommende Strecke zwecks Abschätzung der Bodenpreise von Vertretern der Eisenbahndirektion bereist worden. Im Januar 1908 erfolgte eine weitere Besichtigung durch Vertreter der ED Erfurt, wobei die notwendigen Bahnhofsanlagen und die allgemeine Linienführung besprochen wurde. Am 14. Mai 1908 stimmte das preußische Abgeordnetenhaus der entsprechenden Gesetzesvorlage zu und bewilligte für den Bahnbau 3138000 M. Auch der Kreistag Schleusingen bewilligte am 9. Dezember 1908 die 268000 M für den Erwerb des Grund und Bodens.

Im April 1909 begannen die eigentlichen Vorarbeiten. Am 1. April 1910 wurde unter Leitung des Bau- und

Betriebsinspektors Hamann in Suhl eine selbständige Bauleitung eingerichtet. Mit dem Bahnbau wurde am 15. Juli 1910 begonnen. Er nahm knapp 1 1/2 Jahre in Anspruch. Am 15. November 1911 konnte die Eröffnung der neuen 15,84 km langen Bahnlinie erfolgen. Ihre Höchstneigung beträgt 1:15; sonst im Mittel 1:30 bis 1:40. Insgesamt besitzt die Strecke 40 Krümmungen unterschiedlicher Radien, meist 250 m bis 300 m. Alle Bahnhöfe und Haltepunkte liegen in Neigungen von überwiegend 1:500.

Trotz der erheblichen Geländeschwierigkeiten konnte der Bau ohne besondere Vorkommnisse fertiggestellt werden.

Die Strecke Suhl—Schleusingen war nach Plaue—Themar die zweite Strecke im Thüringer Wald, die mit Zahnradlokomotiven betrieben wurde. Der einzige Zahnstangenabschnitt befand sich zwischen Suhl-Neundorf und Suhl-Friedberg. Die Züge wurden vom Bf Suhl bergwärts mit rd. 15 km/h geschoben. Auf der Plattform des vordersten Wagens stand dabei der Schaffner und läutete vor den Überwegen mit einer großen Handglocke. Auf dem Bf Suhl-Friedberg setzte sich die Lok an die Spitze des Zuges. Auf der Rückfahrt von Schleusingen nach Suhl war kein Umsetzen notwendig. Die im allgemeinen 16 Achsen starken und 120 t

schweren Züge wurden anfangs von Zahnradlokomotiven der pr T 26 (BR 97^o) befördert. Als die Versuche, auch auf den Steilstrecken nur mit Reibungsbetrieb auszukommen, auf der Strecke Plaue—Themar Mitte der zwanziger Jahre erfolgreich verliefen, stellte man auch die Strecke Suhl—Schleusingen mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1930 auf reinen Reibungsbetrieb um. Von diesem Zeitpunkt an übernahmen die Tenderloks der BR 94^{s-17} (ex. pr T 16¹) die Zugförderung. In absehbarer Zeit werden die Loks der BR 94 von Dieselloks der BR 118^s abgelöst, die sich auf der zweiten Steilstrecke des Thüringer Waldes von Plaue nach Themar schon gut bewährten.

1911 verkehrten vier Zugpaare täglich mit einer Fahrzeit von 55 bis 65 Minuten. Der Sommerfahrplan 1912 brachte schon 5 Zugpaare, die noch heute den Verkehrsumfang bewältigen und deren Fahrzeit 40 Minuten beträgt.

4.3. Die Modellbahnhöfe

4.3.1. Bf Suhl

Bf Suhl, an der Strecke Neudietendorf—Grimmenthal gelegen, ist Anschlussbahnhof der Nebenbahn Suhl—

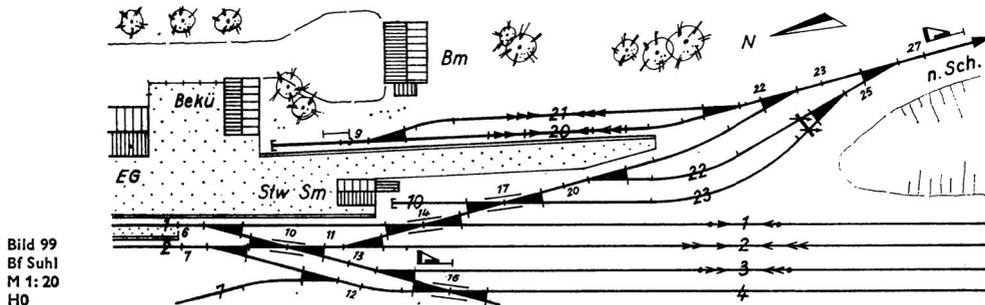


Bild 99
Bf Suhl
M 1: 20
H 0

Schleusingen. Er liegt 426 m ü. NN im km 0,00. Im Bild 90 wird in der Nenngröße H0 der Teil des Bahnhofsgleisplanes dargestellt, wo die Anschlußstrecke in den Bahnhof einmündet.

Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis der Strecke Neudietendorf—Grimmenthal. Es hat einen Zwischenbahnsteig und wird in beiden Richtungen von Reise- und Güterzügen befahren. Von letzteren nur, wenn sie auf dem Bahnhof nicht halten, sonst benutzen Güterzüge beider Richtungen das Gleis 3. Gleis 1 dient als Kreuzungs- und Überholungsgleis für Reisezüge und ist am Hausbahnsteig gelegen.

Durchgehendes Hauptgleis der Strecke Suhl—Schleusingen ist das Gleis 20. Es besitzt einen Außenbahnsteig, den die Reisenden vom Empfangsgebäude her über den Hausbahnsteig erreichen. Gleis 21 dient als Lokumfahrgleis. Die Gleise 22 und 23 sind Abstellgleise für Reisezugwagen bzw. ganze Zuggarnituren. Die Fortsetzung des Gleises 23 ist das Gleis 10, das hier die Funktion eines Schutzgleises hat und den Gleisbereich der Nebenbahn gegen den der Hauptbahn sicherungstechnisch abschließt. Das große Empfangsgebäude wurde vor einigen Jahren rekonstruiert und präsentiert sich jetzt in moderner Ansicht. Das am Ende der Zufahrtsstraße stehende Wohnhaus beherbergt im Erdgeschoß die Diensträume der Bahnmeisterei. Es wurde zweigeschossig als Ziegelrohbau errichtet und mit einem flachen Satteldach versehen, das mit Schiefer eingedeckt ist. Das hinter dem Gleisabschluß des Gleises 20 gelegene eingeschossige Gebäude wird vorwiegend von der Betriebsküche genutzt. Das Stellwerk Sm ist zweigeschossig, im Erdgeschoß als Ziegel-

rohbau und im Obergeschoß als Fachwerkbau mit flachem Pappdach ausgebildet. Die Bahnsteigkanten bestehen aus Werkstein oder aus Betonfertigteilen. Die Oberflächen der Bahnsteige sind teilweise durch Kies, teilweise durch Betonplatten befestigt.

4.3.2. Hp Suhl-Neundorf

Im km 1,52 liegt der Hp Suhl-Neundorf 456 m ü. NN. Da hier nur Reisezüge halten, wurde an dem durchgehenden Hauptgleis ein kurzer Außenbahnsteig angelegt. Er besitzt eine Kante aus Werksteinen, seine Oberfläche ist durch eine Kiesschüttung befestigt.

Als Unterstellmöglichkeit für die Reisenden wurde eine kleine offene Wartehalle aus verbretterter Fachwerkkonstruktion aufgestellt. Das eingeschossige Gebäude hat ein flaches Pultdach, das mit Pappe eingedeckt ist. Das Abortgebäude ist in gleicher Konstruktionsform ausgeführt, nur sind hier die Gefache ausgemauert.

Den Gleisplan des Haltepunktes in der Nenngröße H0 zeigt Bild 100.

4.3.3. Bf Suhl-Friedberg

Mit Erreichen dieses Bahnhofs hat der Zug den steilsten Streckenabschnitt bewältigt. 1:15 beträgt die Höchststeigung auf dem früheren Zahnstangenabschnitt. Der Bf Suhl-Friedberg liegt im km 5,04 570 m über NN und damit 144 m höher als Suhl.

Durchgehendes Hauptgleis ist das Gleis 2, das einen Zwischenbahnsteig besitzt. Das Gleis 3 diente zu Zeiten des Zahnstangenbetriebes als Lokumfahrgleis.

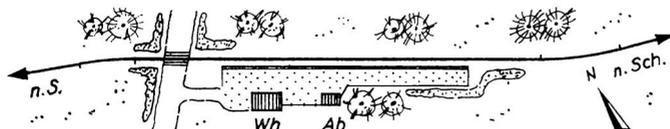
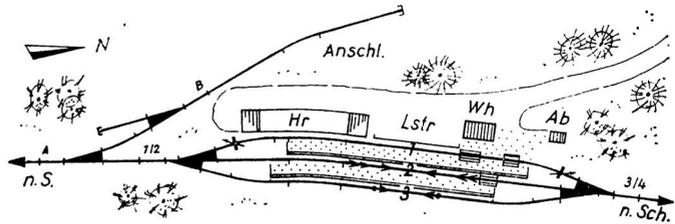


Bild 100
Hp Suhl-Neundorf
M 1:20 = H0

Bild 101
Bf Suhl-Friedberg
M 1:20 – H0



Als 1930 reiner Reibungsbetrieb eingerichtet wurde, konnte das Gleis 3 anderweitig Verwendung finden. Es erhielt einen kurzen Zwischenbahnsteig, wodurch das Kreuzen von Reise- und Güterzügen auf dem Bahnhof, in Ausnahmefällen, ermöglicht wurde. Gleis 1 dient als Ladegleis der Holzverladerampe und der kurzen Ladestraße. Vor der Wartehalle wurde es in die Bahnsteigbefestigung einbezogen und mit Überwegen aus hölzernen Altschwellen versehen. Unmittelbar vor der Weiche 1/2 wurde eine Anschlußbahn, zu einem Umspannwerk führend, angebunden. Die Weiche B der Anschlußbahn dient als Schutzweiche. Wartehalle, Abortgebäude und Bahnsteige sind wie auf dem Hp Suhl-Neundorf ausgebildet. Die Holzverladerampe wurde aus Werksteinmauerwerk ausgeführt. Ihre Oberfläche, wie auch die der Lade- und

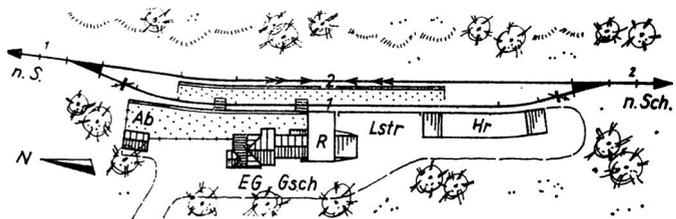
Zufahrtsstraße, erhielt eine sandgeschlämte Schotterdecke.

Den Gleisplan dieses Bahnhofs in der Nenngröße H0 zeigt Bild 101.

4.3.4 Bf Hirschbach (Thür)

Bf Hirschbach (Thür) liegt im km 8,60 466 m ü. NN. Durchgehendes Hauptgleis dieses kleinen Zwischenbahnhofs ist das Gleis 2. Es besitzt einen Zwischenbahnsteig. Gleis 1 dient als Ladegleis an der Güterschuppenrampe, der kurzen Ladestraße und der relativ großen Holzverladerampe. Nördlich der Güterschuppenrampe ist es mit einer kurzen Bahnsteigkante versehen und erlaubt somit in Ausnahmefällen auch das Kreuzen von Reisezügen.

Bild 102
Bf Hirschbach (Thür)
M 1:20 – H0



Das kleine zweigeschossige Empfangsgebäude ist in landschaftsgebundener Bauweise errichtet. Es ist massiv ausgeführt und verputzt. Im Erdgeschoß wurde ein hoher Bruchsteinsockel angeordnet, im Obergeschoß teilweise Fachwerk vorgeblendet. Die steilen Dachflächen erhielten eine Biberschwanzdeckung. Der angebaute Güterschuppen wurde in Fachwerkkonstruktion ausgeführt; die Gefache sind ausgemauert und verputzt. Das flache Satteldach wurde mit Dachpappe eingedeckt. Die angebaute Rampe besteht aus Werksteinmauerwerk und wurde gepflastert. Die Umfassungswände der Holzverladerampe bestehen ebenfalls aus Werksteinen, die Oberfläche wurde, wie auch die der Lade- und Zufahrstraße, mit einer sandgeschlämmten Schotterdecke befestigt. Das kleine Abortgebäude besteht ebenfalls aus Fachwerkkonstruktion, die Gefache sind ausgemauert und verputzt und das Satteldach ist mit Dachpappe eingedeckt. Ein ausführlicher Bauplan des Empfangsgebäudes findet sich im Heft 3/1969 der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“.

Den Gleisplan in der Nenngröße H0 zeigt Bild 102.

4.3.5. Bf Erlau (Thür)

Bf Erlau liegt 415 m ü. NN im km 11,65 der Strecke. Sein Gleisplan ähnelt dem des Bahnhofs Hirschbach (Thür) (Bild 103).

Durchgehendes Hauptgleis ist auch hier das Gleis 2. An ihm wurde ein Zwischenbahnsteig angeordnet. Gleis 1 hat die Funktion eines Güterschuppen- und Gleis 3 die eines Rampengleises, dient daneben aber auch als Verkehrsgleis. Gleis 4 ist am Gleis 1 und 2 angebunden und ist Ladegleis der einseitigen Ladestraße. Über die Weiche 5 ist eine Anschlußbahn, zu einem großen Glaswerk führend, am Gleis angebunden.

Alle Baulichkeiten ähneln denen des Bf Hirschbach (Thür).

4.3.6. Hst St. Kilian

Diese Haltestelle war ursprünglich nur ein Haltepunkt und wie der Hp Suhl-Neundorf ausgestattet. Sie liegt im km 13,36 der Strecke auf etwa 392 m über NN. Am durchgehenden Hauptgleis liegt ein kurzer Außen-

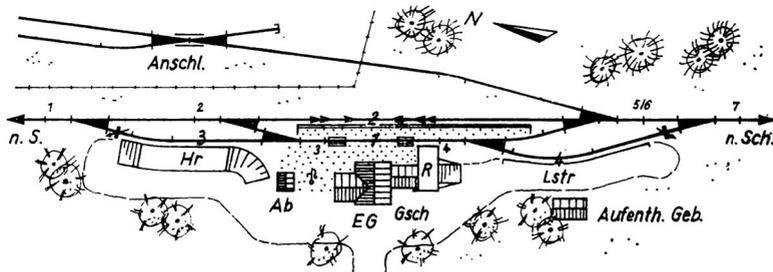
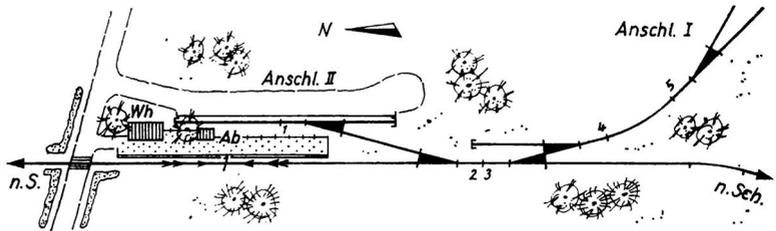


Bild 103
B, Erlau (Thür)
M 1:20 – H0

Bild 104
Hst. Sc. Kilian
M 1:20 – H0



bahnsteig. Auf ihm befindet sich wie auf dem Hp Suhl-Neundorf eine offene hölzerne Wartehalle und ein kleines Abortgebäude. Der Bahnsteig hat eine massive Betonkante, seine Oberfläche ist mit Kies befestigt. In späteren Jahren wurde der Hp zur Hst, als zwei Anschlussbahnen erbaut wurden. Die zuerst gebaute Anschlussbahn I führt zu einer Glashütte. Jahre danach wurde die Anschlussbahn II von einem Baustoffversorgungsbetrieb eingerichtet. Sie führt zu einer gepflasterten Ladestraße, auf der Kies und Schotter von Waggons in Lkw umgeschlagen werden. Den Gleisplan in der Nenngröße H0 zeigt Bild 104.

4.3.7. Bf Schleusingen

Bf Schleusingen ist Endpunkt der Nebenbahn und liegt im km 15,84 auf etwa 371 m über NN. Er war ursprünglich Zwischenbahnhof der Strecke Plaue (Thür)—Themar und besaß wesentlich weniger Gleise. Die Nebenbahnanlagen, wie Rampe und Ladestraße, befanden sich ausnahmslos auf der Seite des Empfangsgebäudes. Mit dem Bau der Nebenbahn Suhl—Schleusingen wurde der Bahnhof zum Anschlussbahnhof und damit eine Erweiterung der Gleisanlagen notwendig. Durchgehendes Hauptgleis der Strecke Plaue (Thür)—Themar ist das Gleis 2. Gleis 3 hat die gleiche Funktion

für die Strecke Suhl—Schleusingen. Zwischen beiden Gleisen wurde ein Inselbahnsteig angelegt. Gleis 1 dient als Überholungs- bzw. Kreuzungsgleis für Reisezüge. Es liegt am Hausbahnsteig. Gleis 4 wird als Verkehrsgleis genutzt. Die Gleise 5 und 6 dienen als Aufstellgleise, im Gleis 7 sind Gleiswaage und Lademaß angeordnet. Gleis 8 führt in östlicher Verlängerung des Gleises 1 als Rampengleis zu der kleinen Kombirampe. Gleis 17 ist Ladegleis der Ladestraße I und dient an seinem östlichen Ende als Rampengleis der an den Güterschuppen anschließenden Feuergutrampe. Gleis 18 wird vorwiegend als Güterschuppengleis genutzt, kann aber im westlichen Bereich zeitweise auch als Aufstellgleis dienen. Gleis 19, westlich des Inselbahnsteigs angeordnet, ist Abstellgleis für Reisezugwagen. In Verlängerung des Gleises 6 sind die Lokschuppengleise 9, 10 und 11 angebunden, die zu dem dreiständigen Rechtecklokschuppen führen. Gleis 11 besitzt eine Ausschlackgrube und dient der Lokbehandlung. An ihm ist auch der Kohlebensan gelegen. Auf Gleis 12 werden die Kohlewagen bereitgestellt. Es führt über eine 16-m-Drehscheibe, die das Drehen der Tenderlok ermöglicht. Als später durch erhöhtes Wagenaufkommen eine zweite Ladestraße notwendig wurde, baute man das Gleis 15 und an ihm die Ladestraße II. Auch das Gleis 23 wurde als Ladegleis der großen Holzverladerampe angelegt.

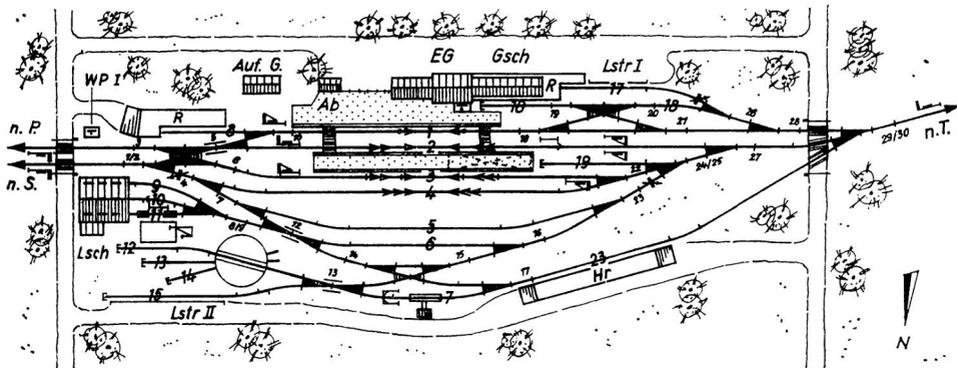


Bild 105 Bf Schleusingen M:25 – H0

Bild 105 zeigt den Gleisplan in der Nenngröße H0, wie er um 1930 noch bestand.

Das zweigeschossige Empfangsgebäude ist teils massiv, teils in Fachwerk ausgeführt und verputzt bzw. mit Wandschiefer verkleidet. Das flache Satteldach ist auch mit Schiefer eingedeckt. Der anschließende Güterschuppen ist in Fachwerkkonstruktion ausgebildet, die Gefache sind ausgemauert und verputzt. Das ausladende, flache Pappdach überdeckt auch einen Teil der anschließenden Feuerturmpfeiler. Ihre Umfassungswände wie auch das Sockelmauerwerk des Güterschuppens und des Empfangsgebäudes bestehen aus Werksteinen. Das Abortgebäude und das am östlichen Ende des Hausbahnsteigs errichtete Aufenthaltsgebäude für Gleisbauarbeiter sind eingeschossig in Massivbauweise errichtet, verputzt und mit flachem Pappdach versehen. In gleicher Form wurde auch der Wärterposten I westlich des Überweges am Lokschuppen ausgebildet. Der Lokschuppen wurde auch in Fachwerkkonstruktion errichtet, die Gefache sind ausgemauert und verputzt. Das flache Satteldach ist mit

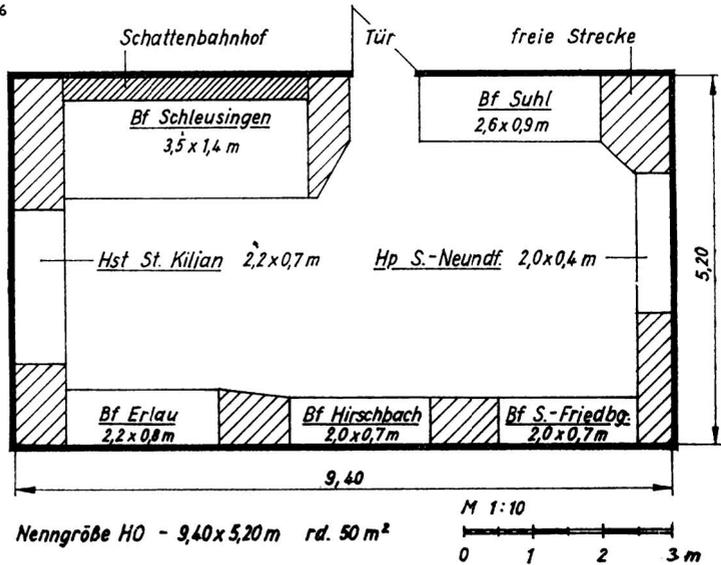
Dachpappe eingedeckt. Ausschlackgrube und Kohlebansen wurden aus Beton hergestellt. Die Holzverladerampe besteht in ihren Umfassungen aus Werksteinmauerwerk, ihre Oberfläche ist, wie die aller Zufahr- und Ladestraßen, gepflastert. Bahnsteig- und Ladestraßenkanten bestehen z. T. aus Werkstein oder aus Beton. Die Bahnsteigflächen sind zum größten Teil mit Betonplatten belegt, die Restflächen mit Kies befestigt. Der Inselbahnsteig besitzt eine kurze stählerne Überdachung in Schmetterlingsbinderkonstruktion. Er ist durch Gleisüberschreitung erreichbar.

4.4. Ein Vorschlag für eine Zimmeranlage

Die vorstehenden Erläuterungen zeigen, daß sich die Vorbildsituation recht ansprechend auf einer Zimmeranlage darstellen läßt.

Ein Vorschlag für eine Anlage „immer an der Wand entlang“ zeigt Bild 106. Dort finden sich die Gleispläne der einzelnen Bahnhöfe und Haltepunkte wie-

Bild 106



der, doch ohne die Darstellung der freien Strecke wäre unsere Anlage unvollkommen. Wir benötigen dafür allerdings Platz. Aus Bild 106 ist ersichtlich, daß für die Nenngröße H0 ein Raum von etwa 9,40 x 5,20 m, d. s. rd. 50 m², benötigt wird. Ein abgeschlagener Bodenraum wäre hierfür denkbar. Bauen wir in der Nenngröße TT, würde schon ein Raum von etwa 6,70 x 3,80 m, d. s. rd. 26 m², ausreichen. Bei Verwendung der Nenngröße N genügte ein Raum von 5,20 x 2,80 m, d. s. rd. 15 m². Einer gründlichen Planung, wie sie im Band 4 der Modellbahnbücherei eingehend behandelt wurde, kommt also auch in diesem Fall große Bedeutung zu.

Unserem Vorschlag nach Bild 106 liegt die Kombination einer geschlossenen und einer offenen Strecken-

führung zugrunde. Die geschlossene Streckenführung wird durch ein Gleisoval bzw. einen Schattenbahnhof dargestellt, der den Streckenabschnitt Plaua (Thür)—Themar mit dem Bf Schleusingen verkörpert. Die Strecke Suhl—Schleusingen wird als offene Streckenführung konzipiert. Vom Bf Suhl wird nur der Nebenbahnsteil dargestellt, der Bahnhofsteil der Hauptbahn wird nur angedeutet. Wie beim Vorbild ist also auf dem Bf Suhl das Umsetzen der Zuglok notwendig. Ob die Neigungen der freien Strecke im annähernd gleichen Verhältnis ausgebildet werden können, sollte vorher durch Probefahrten ermittelt werden. Ausschlaggebend ist, die Unterschiede zwischen Teilstrecke und den übrigen Streckenabschnitten augenfällig zu machen.

5. Literatur- und Quellenangaben

Dienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn (DV)

	Ausgabe
DV 300 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO)	1943
DV 303 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS)	1943
DV 301 Signalbuch (SB)	1971
DV 408 Fahrdienstvorschriften (FV)	1961
DV 427 Richtlinien für das Entwerfen von Bahnhofs- und Sicherungsanlagen (Teil I)	1939
DV 437 Betriebsvorschrift für den vereinfachten Nebenbahndienst (BNd)	1959
(DV 800) ¹ Technische Vereinbarungen über den Bau und Betrieb der Haupt- und Nebenbahnen (TV)	1930
(DV 801) ¹ Grundzüge für den Bau und Betrieb der Lokalbahnen	
DV 820 Oberbauvorschriften (Obv)	1965
DV 825 Richtlinien für den Eisenbahn-Vermessungsdienst (Ri Verm)	1974
(DV 842) ¹ Bauordnung für Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen des allgemeinen Verkehrs Grundsätze für die Ausgestaltung der Sicherungsanlagen auf Hauptbahnen und den mit mehr als 60 km/h befahrenen Nebenbahnen	1959

- G. *Barthel*, Eine richtige Modellbahn soll es werden. 3. Auflage; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1973
- G. *Fromm*, 100 Gleispläne H0/TT/N, 3. Auflage; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1973
- G. *Fromm*, Vom Vorbild zur Modellbahn; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1973
- G. *Fromm*, Bauten auf Modellbahnanlagen; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1962
- K. *Gerlach*, Modellbahnhandbuch; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1965
- B. *Grau*, Bahnhofsgestaltung, 2 Bände; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1968
- H. *Kurz*, Grundlagen der Modellbahntechnik, 2 Bände; Fachbuchverlag, Leipzig 1956/1957

¹⁾ alte Bezeichnung, die nicht mehr im DV-Verzeichnis der DR von 1971 enthalten ist.



