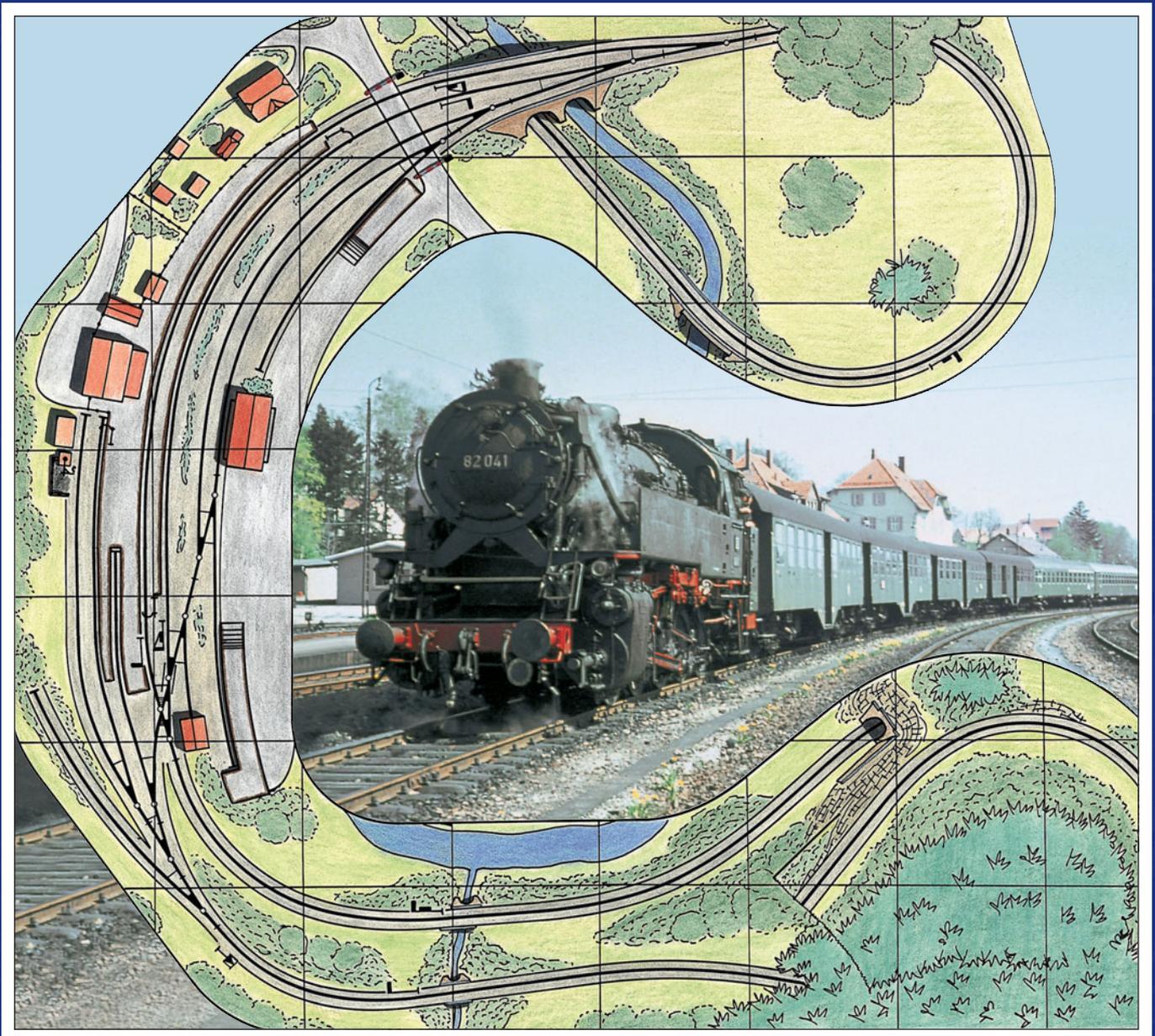


Michael Meinhold

55 MODELLBAHN- GLEISPLÄNE

Vorbildliche Anlagen-Entwürfe für jedermann



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

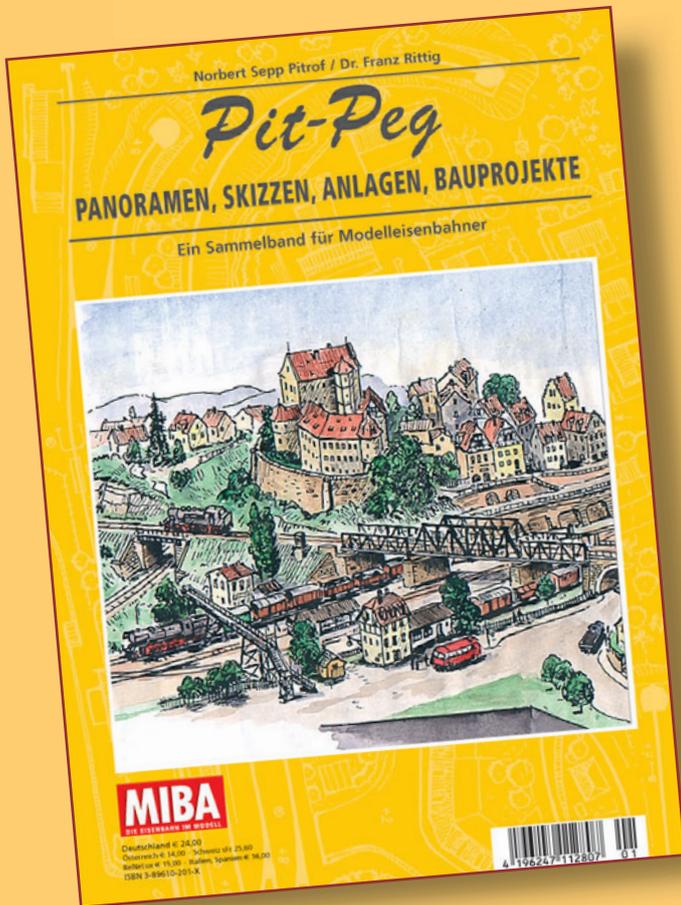
Deutschland € 12,80

Österreich € 14,10 · Schweiz SFr 25,60 · BeNeLux € 14,80
Italien € 16,65 · Spanien € 16,65 · Norwegen NOK 154,-

ISBN 3-89610-225-7 · Best.-Nr. 15087606



Hiermit **planen** Sie **richtig**

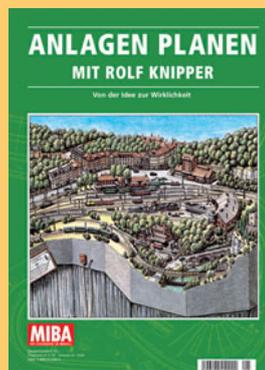


Norbert Sepp Pitrof aus Pegnitz alias Pit-Peg: Seine Panoramen und Skizzen, Anlagenpläne und Bauprojekte inspirierten ganze Generationen von Modellbahnern. Pit-Pegs Bücher und Broschüren sind längst vergriffene Raritäten. Dieser großformatige Sammelband bietet einen breiten Querschnitt durch Pit-Pegs Schaffen und präsentiert auch einige bisher unveröffentlichte Arbeiten. Mit ausführlicher und komplett neu erstellter Textfassung sowie zahlreichen eigens für diese Ausgabe kolorierten Zeichnungen. Ein unerschöpflicher Ideenfundus und ein einzigartiges Nachschlagewerk, das in keiner Modellbahnbibliothek fehlen darf! 288 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, mit über 400 Zeichnungen und Skizzen
Best.-Nr. 150 87605

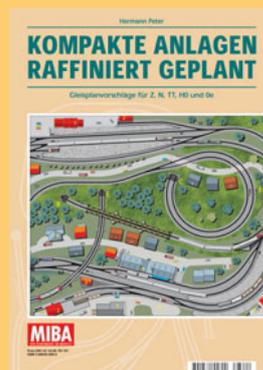
€ 24,-



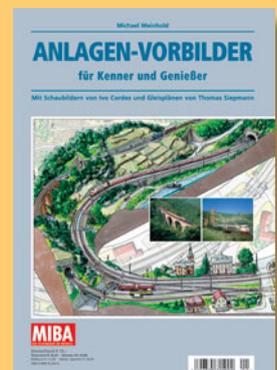
Ulrich Rockelmann
85 Bahnhofspläne
116 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87913
€ 15,-



Anlagen planen mit Rolf Knipper
84 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87601
€ 10,-



Hermann Peter
Kompakte Anlagen raffiniert geplant
100 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87602
€ 12,80



Michael Meinhold
Anlagen-Vorbilder für Kenner und Genießer
116 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87604
€ 15,-

Wer ist jedermann? Nun, ganz einfach: Jedermann – das sind Sie, verehrte Leserin, und Sie, verehrter Leser. Und das bin natürlich auch ich als der Autor dieser Gleisplanbroschüre, der sich mit Ihnen in vielem einig weiß und in einem ganz bestimmt: Gleispläne kann ein echter Modellbahner nie genug bekommen. So bin ich denn dem Vorschlag des Verlags und zahlreicher Leser nach einer neuen, kompakten Zusammenstellung der in verschiedenen Publikationen veröffentlichten Gleis- und Anlagenpläne gerne nachgekommen. Nicht zuletzt setzt dieser Sammelband eigene publizistische Traditionen fort, die sich von den „150 Modellbahn-Streckenplänen“ und den großformatigen MPM-Planungsmappen „Modellbahner planen für Modellbahner“ bis zu den Report-Broschüren „Vom Vorbild zum Modell“ über mehrere MIBA-Jahrzehnte spannen.

Jossa für jedermann!

Wer schon als Gymnasiast heimlich Gleispläne malte, während der Biologielehrer den Acker-schachtelhalm erklärte (so mancher wird da verständnisvoll schmunzeln – jaja, bei mir wars genauso!), den lässt sie ein Leben lang nicht mehr los: die Suche nach dem idealen Plan. Freilich ändern sich immer wieder einmal die Vorstellungen vom idealen Plan, von der idealen Anlage, zumal diese vom jeweils vorhandenen Platz abhängt. Keine Studentenmansarde, kein WG-Zimmer, keine Wohnung und kein Haus blieben bislang von dem schnell prüfenden Blick verschont: Passt hier mein Lieblingsbahnhof – egal, ob er nun gerade Billigheim, Laubach oder Jossa hieß – nebst mehr oder weniger Strecke und verdeckten oder offenen Abstellgleisen hinein? Ich weiß, dass es Ihnen ganz ähnlich ging oder immer noch geht, aber da gerade von Abstellgleisen die Rede ist:

Sie werden in den Plänen die klassischen verdeckten Schattenbahnhöfe finden, eingebunden in einen Kehrschleifen- oder Ringbetrieb oder beides – und ebenso die Form, für die sich auch hierzu-

lande (nach ihrer Herkunft von unseren amerikanischen und englischen Hobbykollegen) der Begriff „fiddle yard“ eingebürgert hat: den offenliegenden, aber nicht ausgestalteten Abstell- oder auch Betriebsbahnhof, der ob seiner unbestreitbaren Vorteile auch in unseren Breiten immer mehr Freunde gefunden hat. Manche Anlagenvorschläge sehen auch eine Kombination beider Formen vor.

Wie schnell zu erkennen ist, basieren sämtliche Gleispläne auf Vorbildsituationen, die zum größten Teil – gerade bei den Neben- und Kleinbahnen liegt dies leider in der Natur der Sache – längst Geschichte sind. Das soll uns jedoch nicht daran hindern, auf einer Anlage die alte Herrlichkeit noch einmal aufleben zu lassen, im Gegenteil: Nur mit der Modellbahn als dreidimensionalem, beweglichem Erinnerungs-Medium ist dies ja möglich. Dabei wurden die jeweiligen Originalgleispläne der Bahnhöfe weitestgehend übernommen, freilich jedoch im Hinblick auf die Platzverhältnisse entsprechend komprimiert.

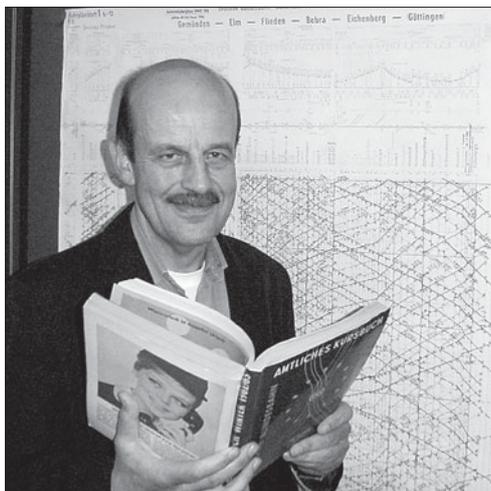
Soweit es das kompakte Layout dieser Broschüre zuließ oder erforderte, sind den Plänen noch Vorbildfotos oder Karten beigelegt. Wer bei diesem oder jenem Vorschlag Appetit bekommen hat und sich in die jeweilige Materie vertiefen möchte, sei auf das Quellen- und Literaturverzeichnis am Schluss des Bandes verwiesen; die hier genannten Erstveröffentlichungen enthalten in den meisten Fällen zahlreiche weitere Aufnahmen, Pläne etc., die vor allem den Vorbild- und damit den möglichen Modellbetrieb samt eingesetzten Triebfahrzeugen, Zugbildungsvorschlägen etc. dokumentieren oder weitere Anregungen für die Ausführung der Gebäude oder die Gestaltung der Landschaft vermitteln.

Zu sagen ist noch, dass die zu Grunde gelegten Anlagen-Räume in vielen Fällen den im großen MIBA-Gleisplanwettbewerb (Heft 9/1993) erstmals vorgestellten standardisierten Zimmern entsprechen – kleinen, mittelgroßen und großen Räumen, wie sie in zahlreichen Häusern anzutreffen und dadurch besonders repräsentativ sind.

Die Gleispläne zeichnete, soweit nicht anders erwähnt, Thomas Siepmann; ihm sei ebenso gedankt wie allen, die durch Fotos und Dokumente zu dieser Broschüre beigetragen haben.

Laubach, im Juni 2005

Michael Meinhold



Michael Meinhold, Jahrgang 1947, ist ein Eisenbahnarr der frühesten Stunde. Die Familienlegende erzählt, dass er bereits als Abc-Schütze mit besonderem Eifer Kursbücher und Modellbahn-Kataloge studierte. Auf jeden Fall hat diese frühe Verbindung von Vorbild und Modell nach dem Geschichts- und Germanistikstudium sein publizistisches Wirken geprägt: Redakteur und Chefredakteur der MIBA von 1971 bis 1987, Begründer und Chefredakteur der Zeitschrift „Bahn & Modell“ von 1987 bis 1990, seit 1992 als freiberuflicher Publizist Verfasser zahlreicher Artikel, Bücher und Broschüren. Sein besonderes Interesse gilt neben der Verknüpfung von Eisenbahn- und Zeitgeschichte der Umsetzung von Original-Strecken und -Bahnhöfen in epochenstimmige Anlagen und einem vorbildorientierten Betrieb.

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN 3-89610-225-7

© 2005 by Verlagsgruppe Bahn GmbH,
MIBA-Verlag, Nürnberg

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch
auszugsweise und mithilfe digitaler Datenträger – nur mit
vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Gleisplan-Zeichnungen, soweit nicht anders angegeben:
Thomas Siepmann

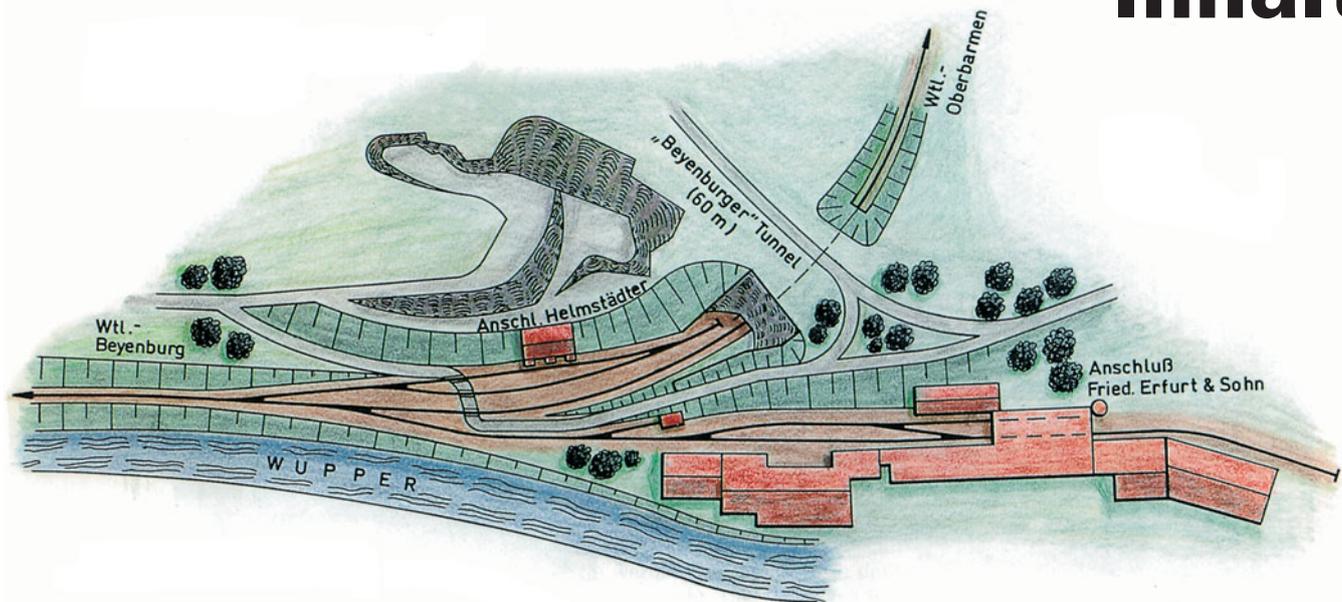
Layout und Satz: Michael Meinhold

Redaktion: Thomas Hilge

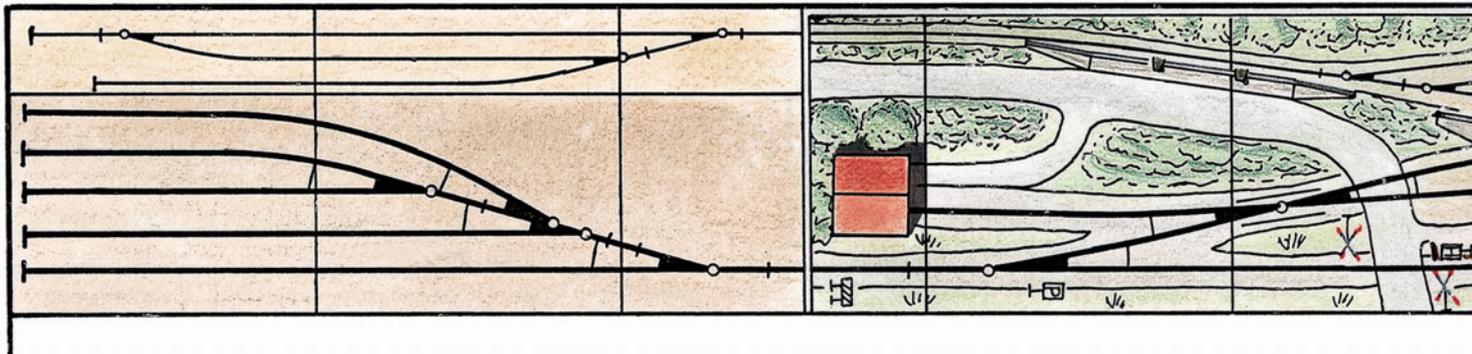
Litho: Waso PrePrintService GmbH, Düsseldorf

Druck: WAZ-Druck GmbH, Duisburg

Inhalt



Büdingen im Bücherregal	6	Variationen am Rennsteig	46
Komm billig heim nach Billigheim	7	Von Eppstein nach Niederjosbach	48
Hoch Hohenlimburg!	8	Triberg, Tunnel, Tannenwälder	50
Hohenstein im Dachjuchhe	10	Zungen-Spiel: Pünderich und Traben-Trarbach	52
Mit der Zahnradbahn von Honau nach Lichtenstein	12	Schwarzburg und Paulinzella	54
Zahn um Zahn steil bergan	14	Bahnhof Balduinstein	55
Rundherum durch die Fränkische Schweiz	16	Ladestelle Rupbach	55
Basalt braucht Bahnen	18	Volles Programm in Mücke	56
Grünebach: Abzweig mit zwei Stationen	20	Bahnhof aus dem Bilderbuch: Wuppertal-Beyenburg	58
Eibenstock im Doppelstock	22	Fabrik-Anschlüsse vom Feinsten	59
Eibenstöckchen	23	Kirchhain an der Main-Weser-Bahn	60
Oh, du schöner Westerwald	24	Bw Goslar, Calw und Altenkirchen	62
Altonaer Hafensbahn auf 3,7 m ²	26	Durch die Holsteinische Schweiz:	
Kurort Kipsdorf auf dem U	28	Malente-Gremsmühlen	64
Kipsdörfchen	29	Wutha-Ruhla mit der Reichsbahn	66
Spalt an der Wand	30	Bebra-Cornberg: Rampenfahrt mit Überholung	68
Über die Wupper	31	Treffpunkt Trennungsbahnhof: Hann. Münden	72
Rund um Bad Grund in großer Spur	32	Odenwald-Express nach Mudau	75
Trennung tief im Taunus	34	Mit Schub über den Siegerländer Semmering	76
Auf dem U: Die „Indu“	36	Grenze über deutschen Schienen	78
Hauptbahn, Zechenbahn und Hafensbahn mit Akku-Krokodilen	38	Kali-Korridor im Kalten Krieg, oder: Hersfelder Grenzspiele	80
Mit dem MaK ans Meer	40	Schirnding: Hochbetrieb hart an der Grenze	84
Es bollert am Bollert	41	Rechts am Rhein entlang	88
Von Hungen über Laubach nach Laubacher Wald	42	Von Baiersbronn nach Freudenstadt – zweistöckig	90
Berlin Stadtbahn zwischen Westkreuz und Bahnhof Zoo	44	Jossa-Sterbfritz mit Baubetrieb	94
		Quellen und Literatur	98



Büdingen im Bücherregal

Die Überschrift könnte auch „Büdingen im Ivar-Regal“ heißen, denn in diesen Ikea-Klassiker hinein ist der Vorschlag gleichsam maßgeschneidert. Thema ist die Haltestelle Büdingen an der Strecke Westerburg–Erbach (–Altenkirchen) in der Epoche III. Hier sorgt eine Schotter-Verladeanlage (Sturzrampe mit Rutschen) samt eigener Werkslok und Feldbahn zum Brecherwerk für regen Rangier- und Verladebetrieb.

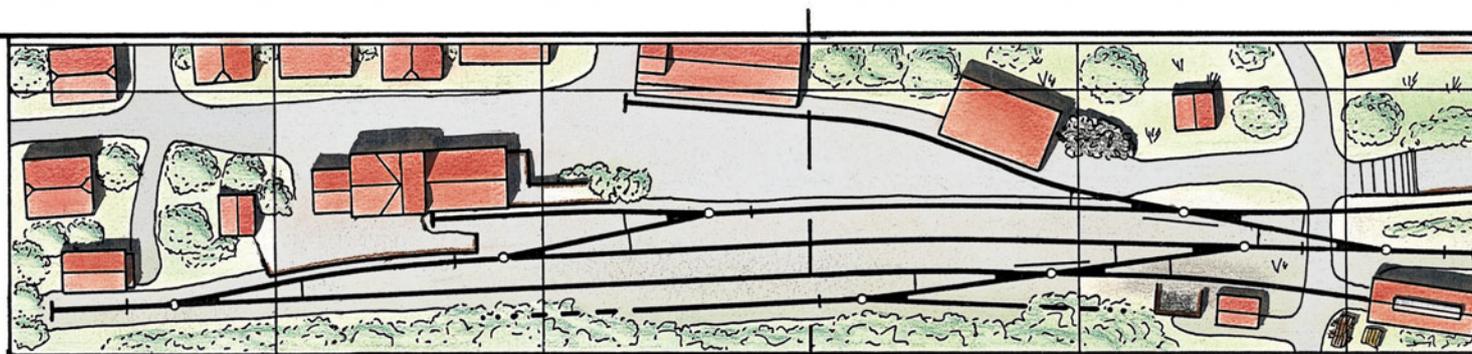
Darstellbar sind die Betriebsabläufe im Anschluss, d.h. die Wagenübergabe zwischen DB- und Werkslok (T 3!), das Rangieren im Anschluss sowie der

Feldbahnbetrieb. Außerdem können zwischen den beiden Betriebsbahnhöfen („fiddle yards“) typische Züge der Zeit und Region pendeln:

Ein Nahgüterzug Erbach–Westerburg findet hier ebenso Platz wie die Übergabe Erbach–Büdingen, Triebwagen-Pendelzüge aus Schienenbussen oder den „Limburger Zigarren“ ETA 176 – nicht zu vergessen der berühmte „Hecken-Wendeeilzug“ von Frankfurt/M nach Köln aus V 80 und drei roten Steuerwagen VS 145, der ebenfalls über diese Strecke fuhr (s. Modell-Bild auf S. 34 oben).

An Triebfahrzeugen kommen neben der genannten V 80 für die Güterzüge bzw. Übergaben die 93.5 des Bw Altenkirchen ebenso in Betracht wie 50er aus Betzdorf, in der Epoche IV natürlich auch 211/212. Typische Wagen sind die Omni-Muldenkipper, wie sie auch das Foto zeigt.

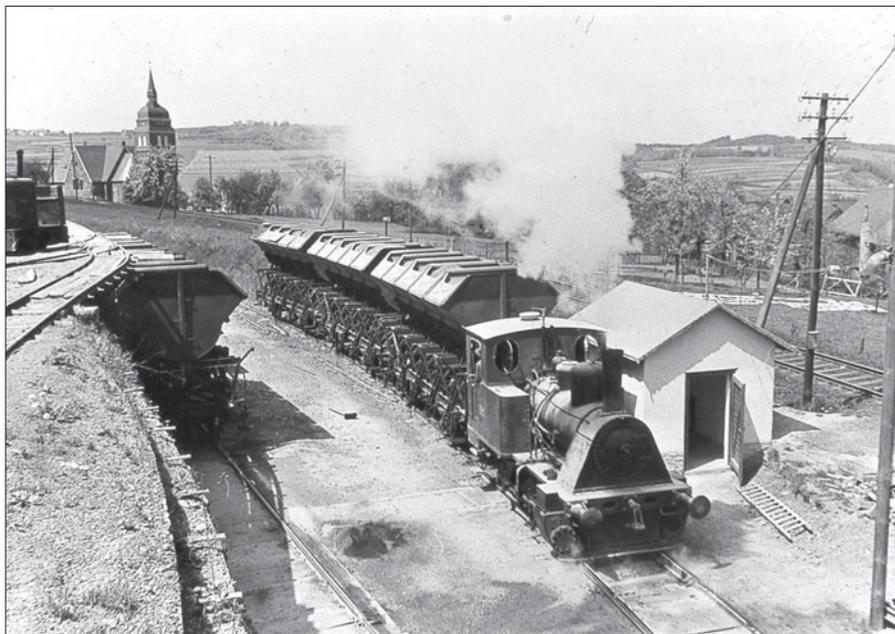
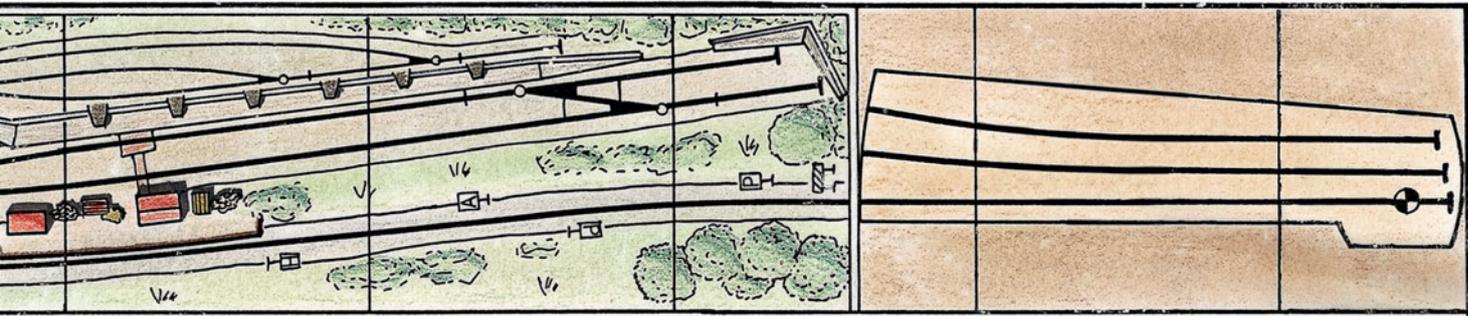
Gebäude und Landschaft beschränken sich auf die unmittelbare Umgebung der Gleisanlagen, wobei einem stilvollen „Weathering“ (sprich dem Thema entsprechenden „Einstauben“) der Betriebsanlagen besonderes Augenmerk gewidmet werden sollte.



Der Anlagenplan „Billigheim“ im Maßstab 1:14 für H0 (Größe 5,50 x 0,60 m, Rastermaß 0,50 m). Gleismaterial: Pilz-Elite oder Schuhmacher Code 70 (Bausatz). Die Abstellgleise im Schrank sind fest installiert, das „Rangieren“ erfolgt mit der Hand.

1964: die Einfahrt nach Billigheim, ganz vorn die Weiche zum Ziegelei-Anschluss.

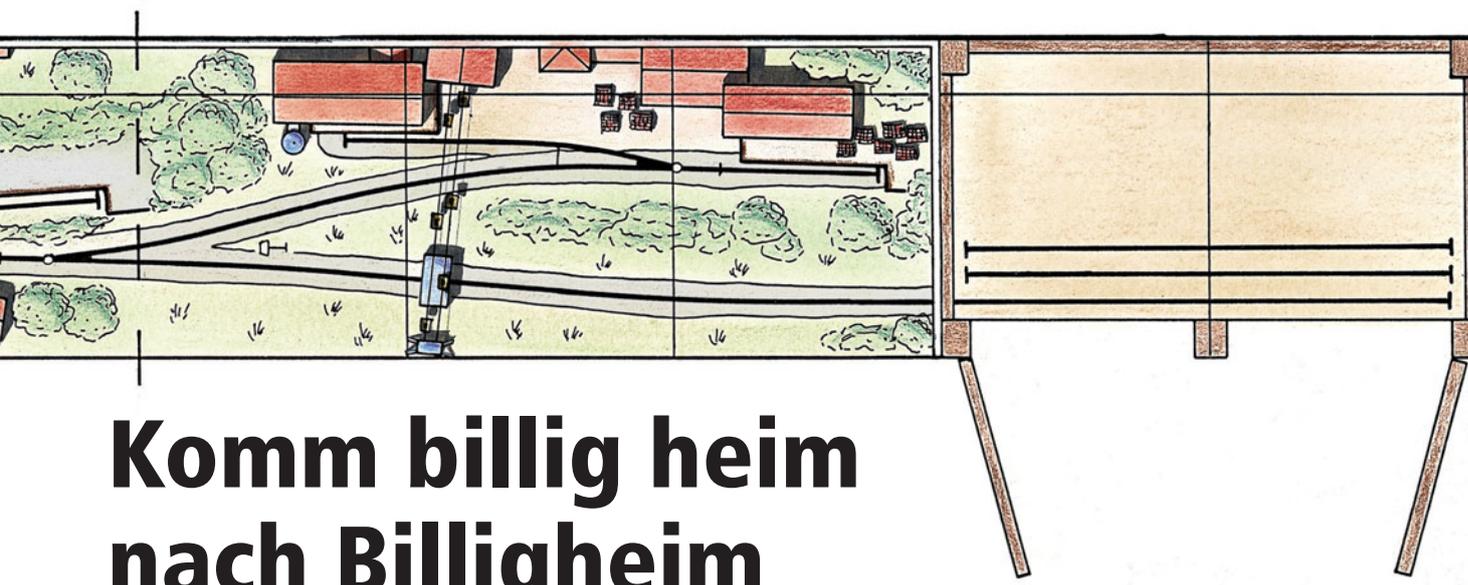
Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Der Anlagenplan im Maßstab 1:12,5 für H0 (Größe 4,80 x 0,50 m, Rastermaß 0,50 m). Gleismaterial: Roco-Line. Feldbahn: Roco oder Peco. Der Abstellbahnhof rechts ist als um 10° drehbare Schwenkbühne ausgeführt.

Mit drei Omni-Muldenkippwagen rangiert die vom Schotterstaub deutlich gekennzeichnete Werkslok vom Typ T 3 im Anschluss Büdingen; weitere Omni-Wagen stehen an der Sturzrampe der Feldbahn zum Brecherwerk.

Foto: Archiv Michael Meinhold



Komm billig heim nach Billigheim

Der Titel ist Programm, denn in der Tat wurde die 8,5 km lange Kleinbahn von Oberschefflenz an der Strecke Neckar-Elz-Osterburken ausgesprochen einfach erbaut (1908) und betrieben (bis 1965). Für den Betrieb genügten zwei schlichte Bn2-Tenderloks, von denen die Lok Nr. 70 gebraucht aus 3. Hand erworben wurde – billig eben! Fast sechs Jahrzehnte lang pendeln die Züg-

lein, zusammengesetzt aus einem, dem einzigen (!) Personenwagen und ein paar Güterwagen, zwischen Anschluss- und Endstation hin und her; außer den wenigen Fahrgästen werden landwirtschaftliche Erzeugnisse, Kunstdünger und Brennstoffe transportiert. Mit 60 % des Güteraufkommens ist die Ziegelei in Billigheim mit dem Gleisanschluss der beste Kunde der kleinen Bahn.

Analog zum Vorbild pendelt auch im Modell der Kleinbahnzug (mit B-Kuppeler oder T 3) zwischen dem im Schrank installierten „fiddle yard“ und dem Endbahnhof. Das Dorf Billigheim bildet den Halbrelied-Hintergrund. Als Bauten bieten sich Kibris EG „Reichelsheim“ sowie Raiffeisenlager und Ziegelei von Faller/Pola an; passende Lokschuppen samt Bansen etc. finden sich dort auch.

Die Anlage im Maßstab 1: 11,5 für H0e/H0m
(4,40 x 0,60 m, Rastermaß 0,50 m).



„fiddle yard“

- Schmalspur-Schiebebühne
- Rollwagen-Gleis (2. v. unten)
- Aufstellgleise für Normalspurwagen (stärker gezeichnet)

Segment I: (jedes Segment 0,90 x 0,60 m)

- Lokschuppen HKB
- „Wulfeldstraße“ mit Anchl. Wälholz
- hinter Lokschuppen Anschluss Boecker

Segment II:

- „Mühlteichstraße“
- Verwaltg. HKB

Hoch Hohenlimburg!



Durch diese hohle Gasse muss er kommen: Am 4.7.1978 ziehen zwei HKB-Dieselloks eine Rollwagenfuhr durch die Mühlenteichstraße. Diese Situation mit dem markanten Verwaltungsgebäude der HKB (rechts) findet sich auch im Anlagenvorschlag.

Unter Kennern ist sie eine Kultbahn, nein, war sie eine Kultbahn, denn mit der Hohenlimburger Kleinbahn-Herrlichkeit ist es längst vorbei:

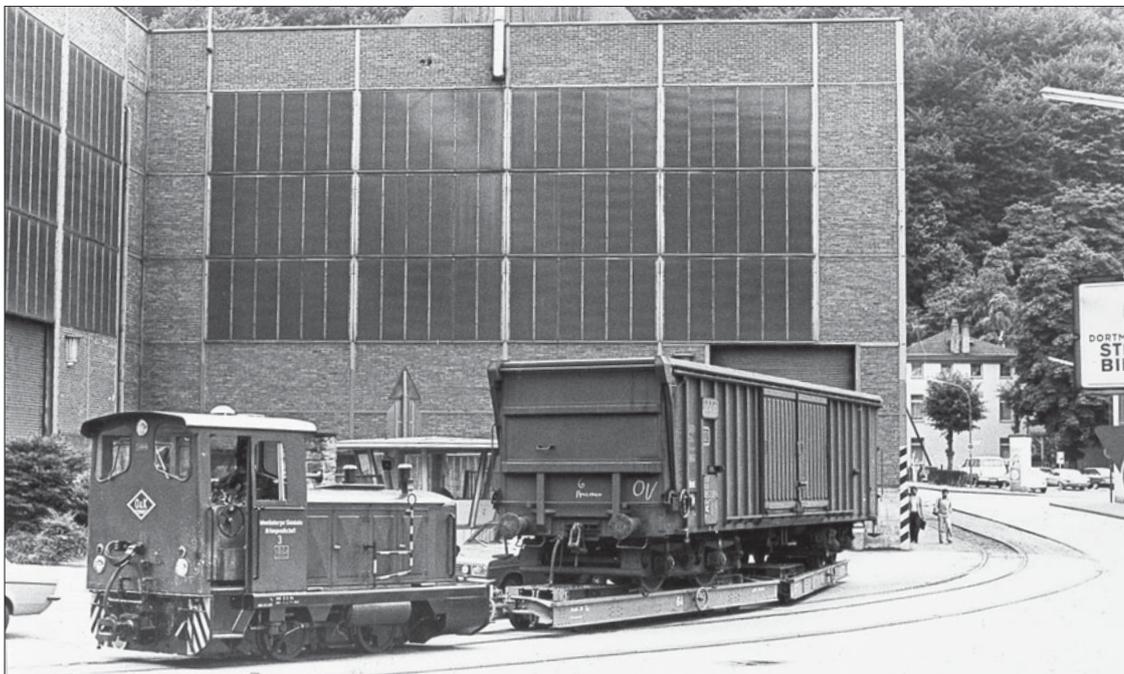
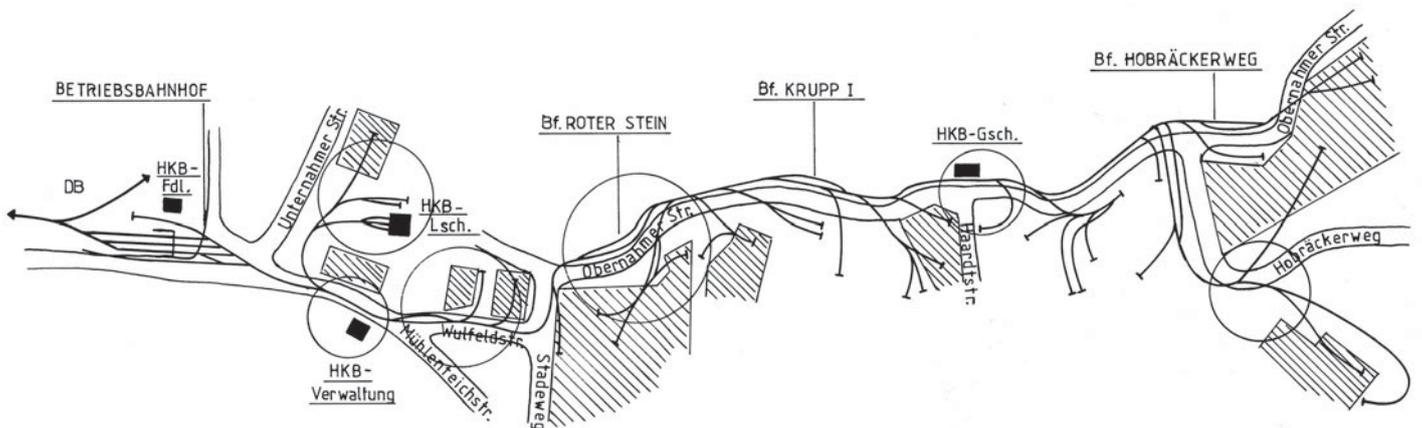
Am 23.12.1983 zwängte sich mit kreischenden Spurkränzen die letzte Rollwagenfuhr durch die Kurven der Industriestadt im engen Nahmertal, deren zahlreiche Eisen und Stahl verarbeitende Betriebe schon seit dem 28.5.1900 mit einer 3,5 km langen Schmalspurbahn an die Ruhr-Sieg-Eisenbahn angeschlossen waren. Die Hohenlimburger waren um ein Kapitel Stadtgeschichte und die zuletzt 15 Mitarbeiter der HKB um eine Illusion ärmer – die Illusion, dass der starke Coil-Verkehr zu den Krupp-Anschlüssen vielleicht doch noch das Ende abwenden könnte. Irrtum: Die günstigen, weil subventionierten Bahnfrachten wurden eben bis zuletzt ausgenutzt.

Bevor die Stahlkrise auch zu Hoesch und Krupp ins Nahmertal gekrochen kam, waren in den Blütezeiten der HKB einmal 208.939 t befördert worden – im Jahr 1960, das auch die Ablösung der Dampfloks durch fünf O&K-Diesel markierte. Sie hatten in den engen Kurven (kleinster Radius 15 m!) gut zu tun mit den ca. 30 bis 40 Güterwagen pro Tag, für die 43 Rollwagen zur Verfügung standen. Weil in den 39 (!) Anschlüssen die Normalspurwagen aufgeschemelt be- oder entladen wurden, musste fast pausenlos rangiert und gefahren werden, zumal auch bei Doppelbespannung maximal fünf Wagen bergwärts und drei Wagen talwärts in einem Zug gefahren werden durften. Alles in allem: eine höchst betriebsintensive Bahn mit markanter Topografie, die eine pffiffig geplante Umsetzung



Segment III:
• Bf Roter Stein mit Anchl. Hoesch

Segment IV:
• Anschluss Krupp
• Güterschuppen HKB
• verdeckte Rundfahr-Verbindung



Streckenskizze des Vorbilds; die mit einem Kreis gekennzeichneten Situationen sind in den Anlagenvorschlag übernommen.

Die HKB-Diesellok V 3 (ein ähnliches Modell hat Bemo im Programm) am 4.7.1978 beim Krupp-Anschluss. Diese Situation mit dem Rolltor im Gebäude dient rechts unten im Modellvorschlag zum Tarnen der Rundstrecke.

Fotos: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

in eine kompakte Anlage geradezu herausfordert.

Hier haben wir eine Segmentanlage (H0m oder H0e) mit mobilem „fiddle yard“; von hier aus machen sich die Kleinbahnzüge mit den aufgeschemelten Normalspurwagen auf die Fahrt

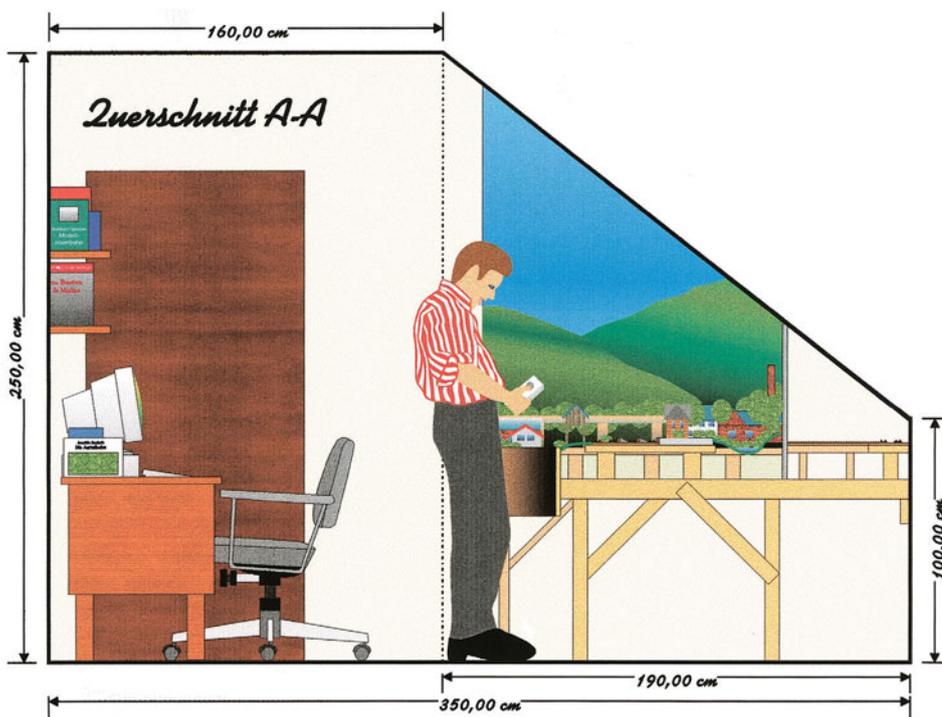
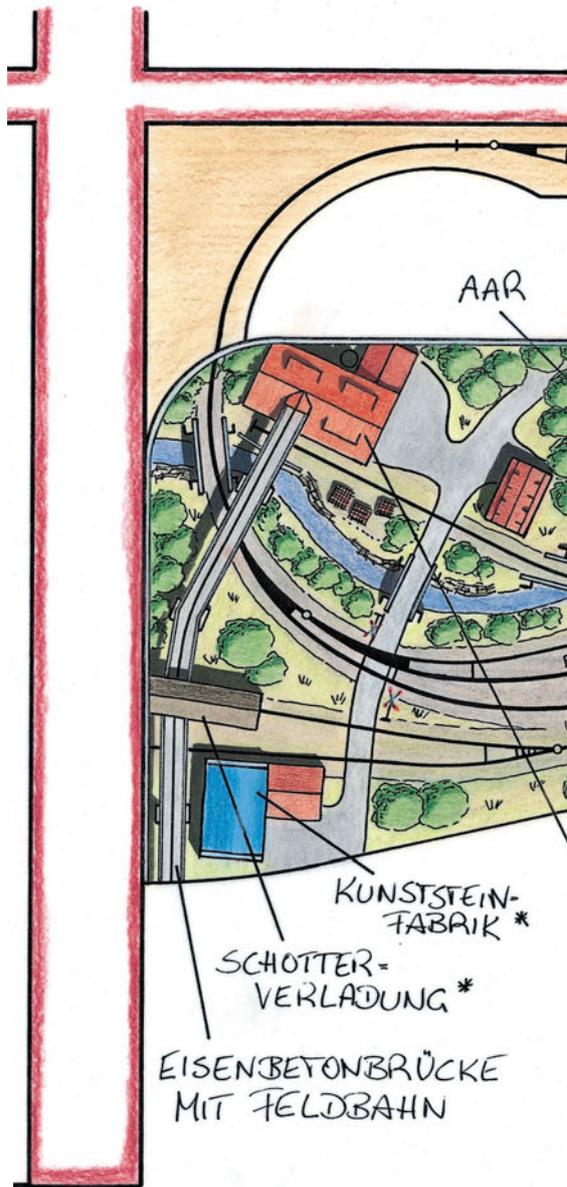
durch die engen Straßen, um die diversen Industrieanschlüsse zu bedienen. Eine Verbindungsstrecke ermöglicht auch Rundfahrten. Mehrere prägnante Vorbild-Situationen wie etwa die Durchfahrt durch die Mühlteichstraße, der Bahnhof Roter Stein oder der

Krupp-Anschluss finden sich auf der Anlage wieder, deren Szenerie von Kibris Gründerzeit-Häusern oder der Unternehmervilla (Faller/Pola) bestimmt wird. Passende Dieselloks und Rollwagen finden sich bei Bemo und Weinert.

Hohenstein im Dachjuchhe



Blick von der Eisenbetonbrücke an der ehemaligen Verladeanlage auf Bahnhof und Ort Hohenstein (Juni 1986). Das schicke Empfangsgebäude entspricht Kibri's „Reichelsheim“. Hinter dem Güterwagen der Fels in der Ladestraße. Foto: Joachim Seyferth



Die Anlage im Maßstab 1:16,8 für H0 (Raumgröße 4,0 x 3,50 m). Gleissystem Roco-Line mit 15°-Weichen, im Bahnhof auch 10° und Bogenweichen R 5. Handdrehzscheibe von Fleischmann.

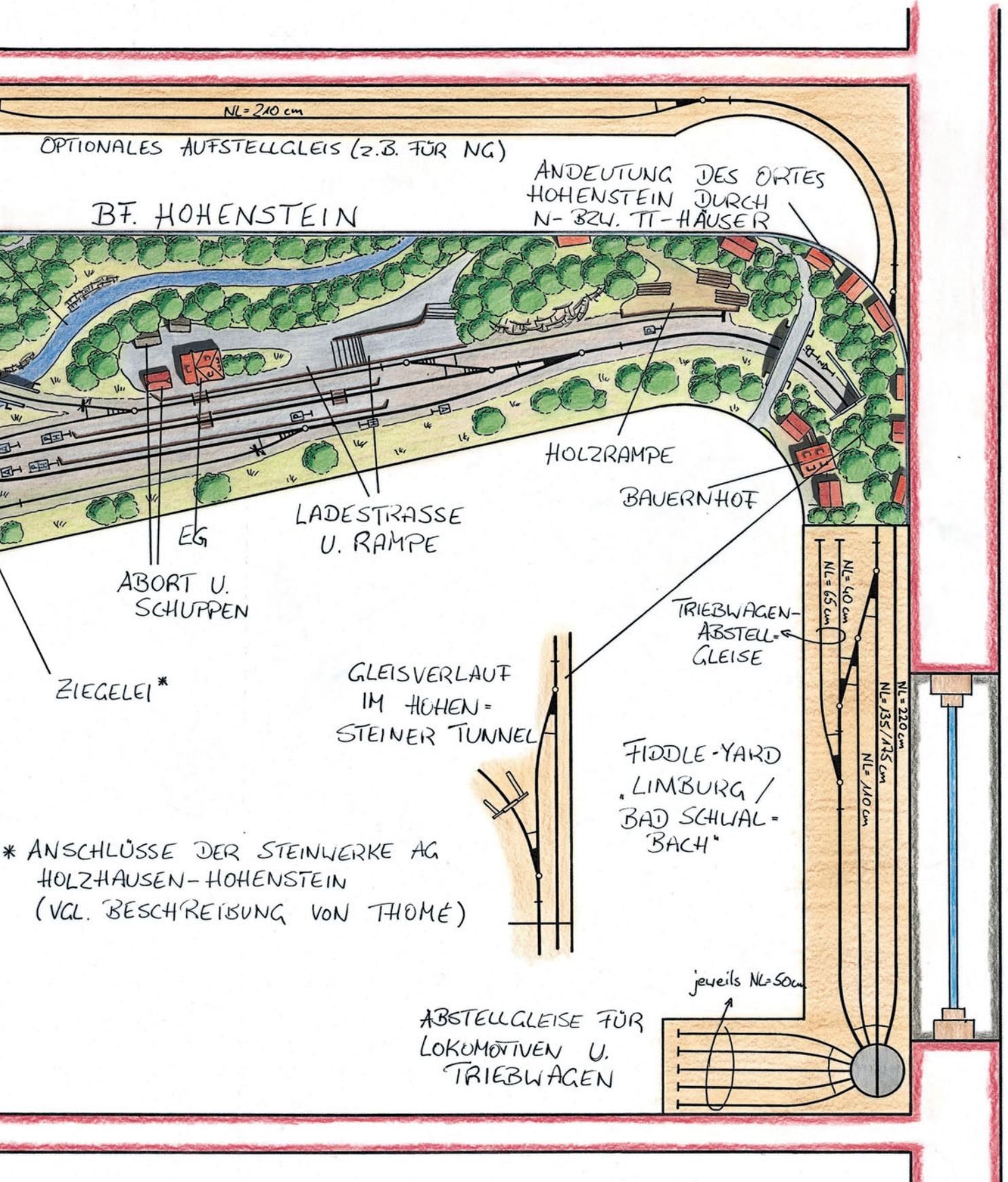
Der Querschnitt links zeigt, wie die Anlage in den Mansardenraum eingebaut ist und wie dieser links vom „fiddle yard“ bzw. den Tzf-Abstellgleisen weiter genutzt werden kann.

det aus „Langenschwalbachern“ und bespannt mit 93.5, die hier auch den Güterverkehr besorgten. In Hohenstein wurden damals noch die Schotterverladung und eine Kunststeinfabrik bedient, während an der Ladestraße mit dem markanten Fels u.a. Holz umge-

schlagen wurde. Später lösten Akku-Triebwagen und Schienenbusse, die sich nicht minder gut in der reizvollen Umgebung ausmachten, die lokbespannten Personenzüge ab.

Hier liegt der Bahnhof Hohenstein in einem kleinen Mansardenraum, dessen

Dachschräge durch eine Kulisse kaschiert wird; dahinter liegt noch eine verdeckte Ausweiche. Ein offener Betriebsbahnhof mit handbedienter Drehscheibe dient als Ausgangs- und Endpunkt der streckentypischen Zugarnituren.

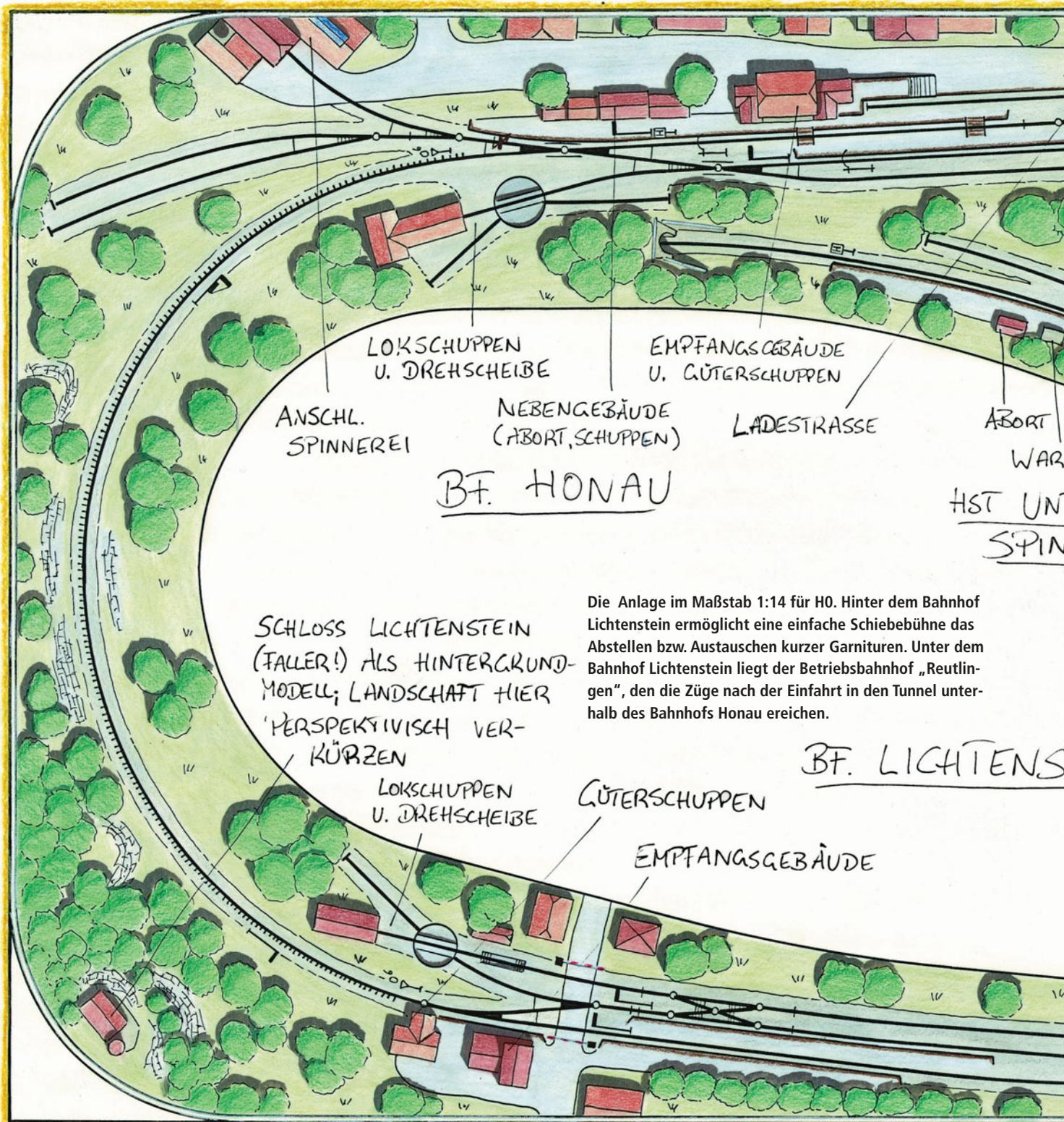


Mit der Zahnradbahn von Honau nach Lichtenstein

Die stärksten deutschen Zahnrad-Dampfloks und die einzigen Zahnrad-Triebwagen der DB wurden eigens für ihn gebaut – den nur gut zwei Kilo-

meter langen Zahnradabschnitt Honau–Lichtenstein, mit dem die Linie Reutlingen–Schelklingen in einer 1:10-Steigung die Hochfläche der Schwä-

bischen Alb erklomm. Als Mitte der Fünfzigerjahre die Verdieselung der Gesamtstrecke einsetzte, wurden die zunächst aus VT 95/VB 142, dann aus



Die Anlage im Maßstab 1:14 für H0. Hinter dem Bahnhof Lichtenstein ermöglicht eine einfache Schiebebühne das Abstellen bzw. Austauschen kurzer Garnituren. Unter dem Bahnhof Lichtenstein liegt der Betriebsbahnhof „Reutlingen“, den die Züge nach der Einfahrt in den Tunnel unterhalb des Bahnhofs Honau erreichen.

VT 98/VS 98 gebildeten Garnituren zunächst wie vordem die Wagenzüge von der 97.5 über die Steilstrecke befördert. Den Güterverkehr auf dem Zahnstangen-Abschnitt beschränkte man auf einige Expressgutwagen. Ab 1962 wurden die VT 97 901-906 mit Zahnradantrieb und zusätzlicher Klotzbremse nebst Steuerwagen VS 97 001-006 eingesetzt. Dadurch konnte die 97.5 zwar ersetzt, die grundsätzlichen Probleme des Steilstrecken-Betriebs

aber nicht beseitigt werden. 1969 stellte die DB den Verkehr auf der Strecke Honau-Lichtenstein, elf Jahre später auf der Linie Reutlingen-Honau ein.

Der Anlagenvorschlag zeigt die Gleispläne der beiden Stationen und des Spinnerei-Anschlusses. Zahnrad-Triebfahrzeuge liefern Micro-Metakit (97.5 in Kleinserie) und Fleischmann („Edelweiß“-1'C ex BR 91.3). Der Bau eines VT 97 ist in MIBA-Spezial 44 beschrieben.



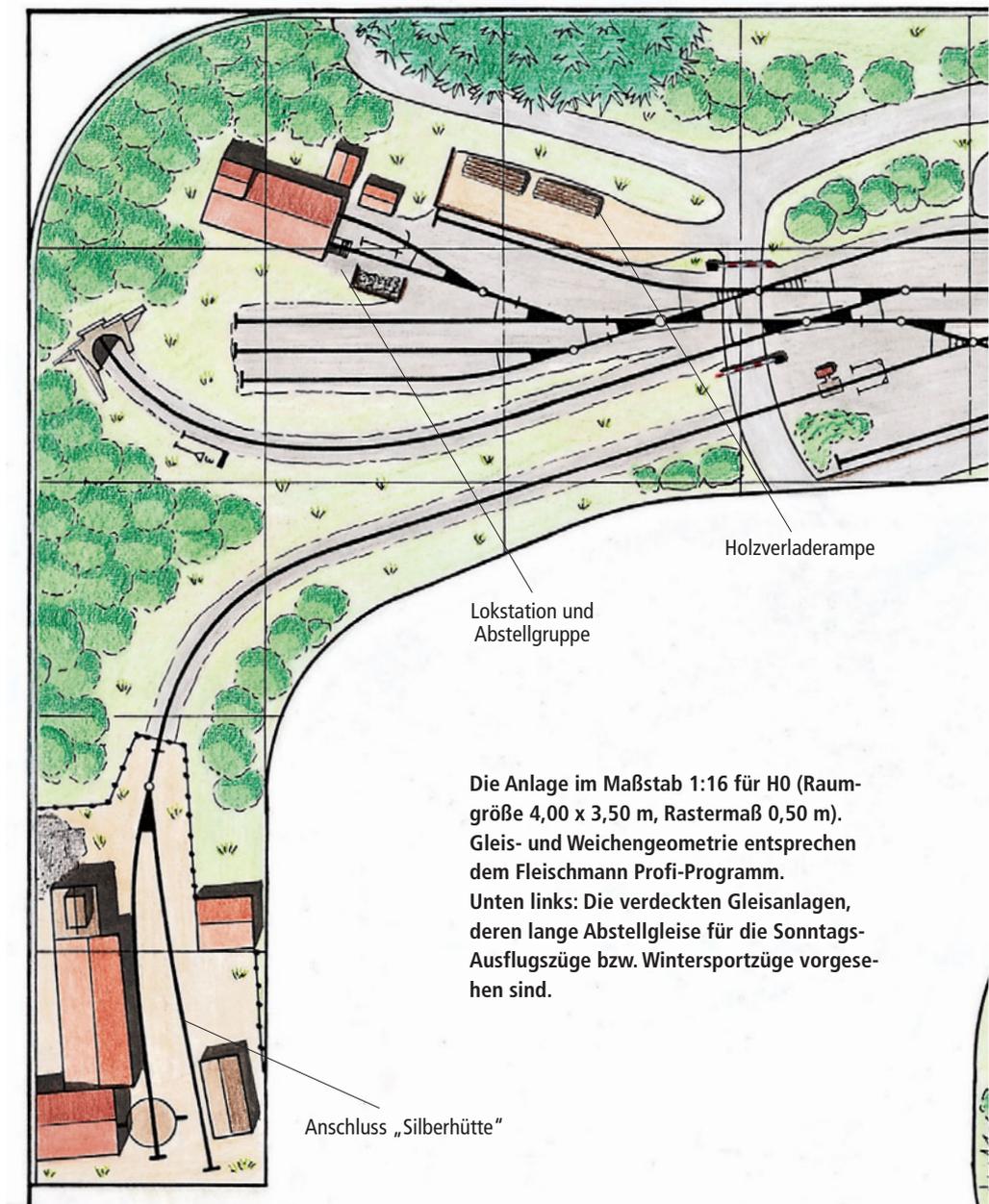
Die Fotos vom 10.08.1956 zeigen oben eine Schienenbus-Garnitur VT 98/VS 98 mit 97 502 abfahrbereit in Honau, darüber im Wald die Silhouette von Schloss Lichtenstein. In der Mitte drückt die Zahnradlok die Garnitur über die Steilstrecke bergan; unten schließlich ist der Bahnhof Lichtenstein erreicht, wo die Zahnradlok sich für die Talfahrt vor einige Güterwagen gesetzt hat. Auf dem Gleis links daneben die Schienenbus-Garnitur, die in Richtung Schelklingen weiterfahren wird. Fotos: Helmut Oesterling/Archiv M. Meinhold



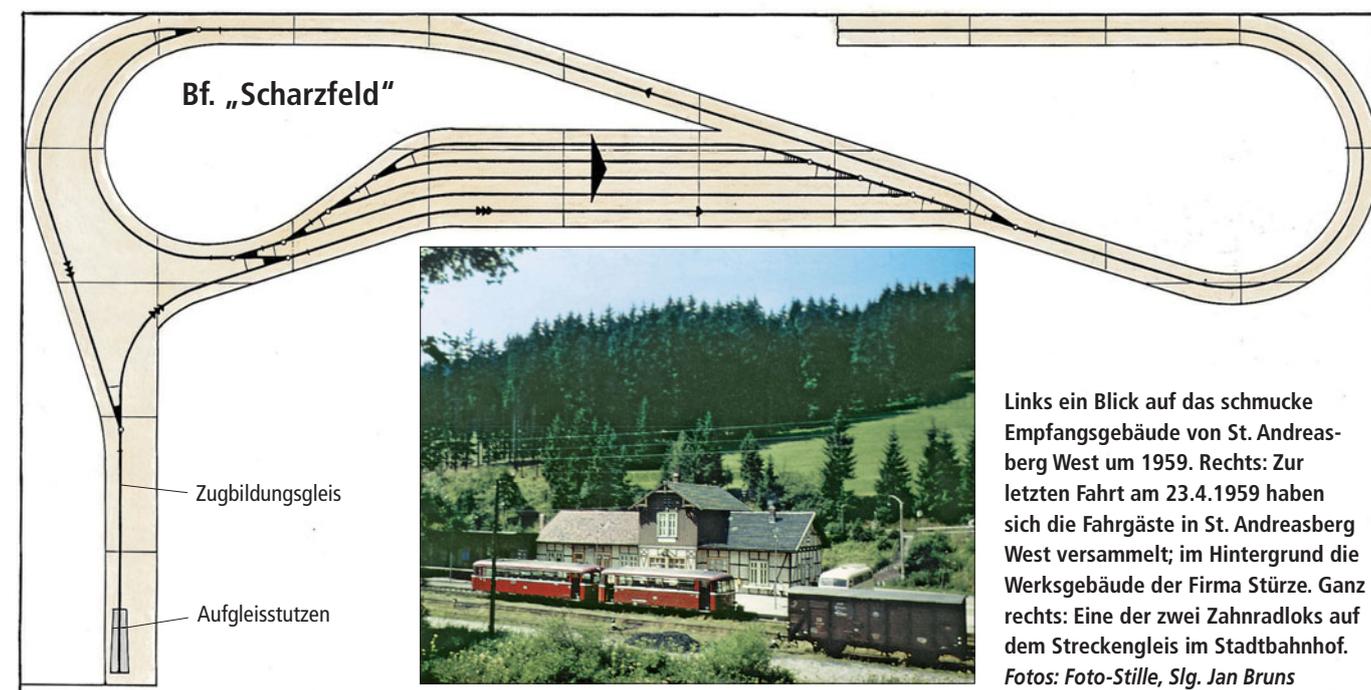
Zahn um Zahn steil bergan

So ging es auch im Harz voran, auf der 1913 eröffneten und schon 1959 stillgelegten Strecke zwischen St. Andreasberg West und dem 171 m höher gelegenen Stadtbahnhof. Etwa 13 Minuten brauchte ein Zug für die 1,7 km lange und 1:8 geneigte Linie, über die nicht nur Personen, sondern auch Güterwagen – z.B. mit Brennstoffen für St. Andreasberg – befördert wurden.

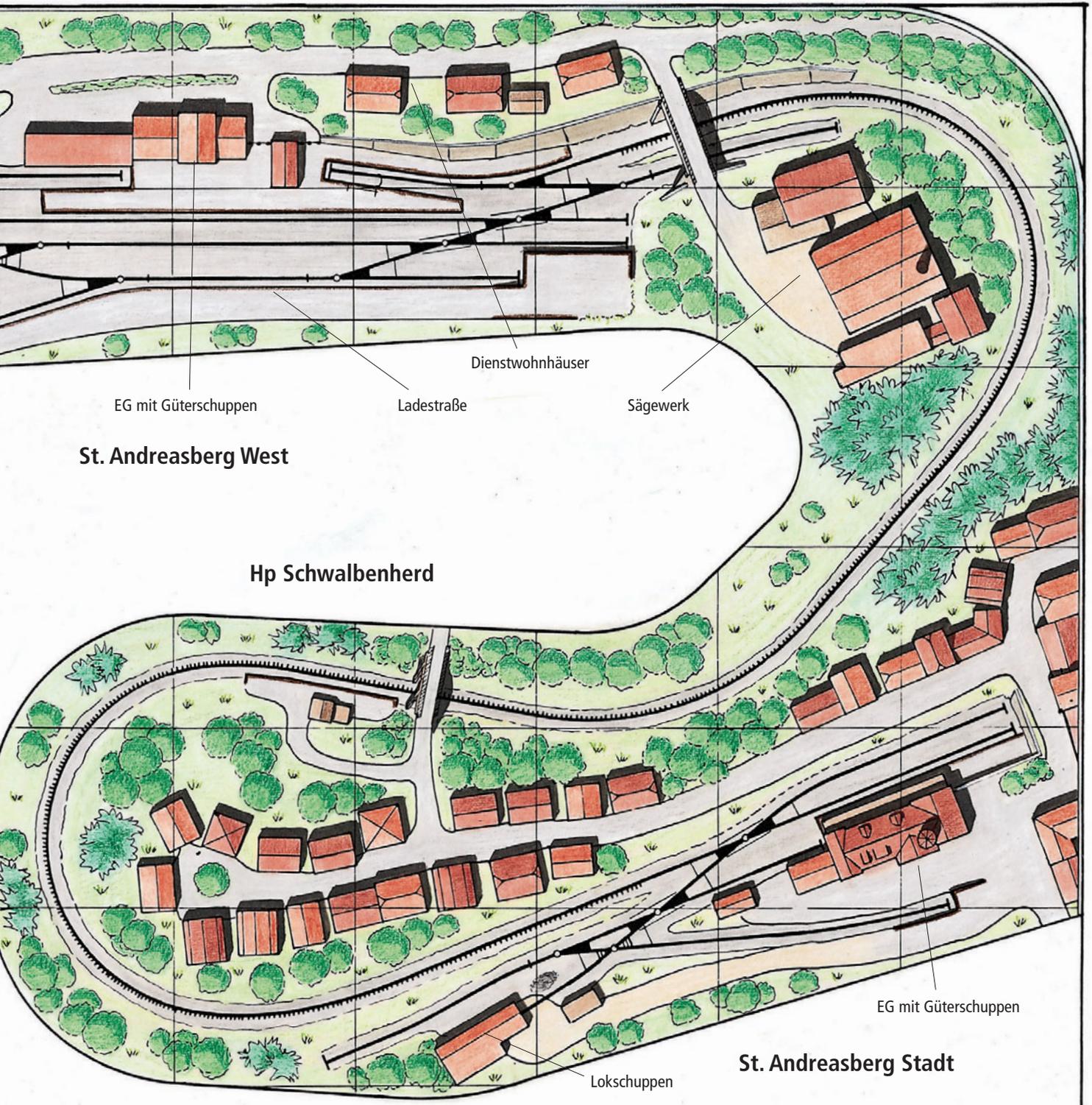
Der Vorschlag zeigt die Original-Gleispläne beider Bahnhöfe und zusätzlich den (1912 stillgelegten) Anschluss „Silberhütte“, der ebenso für Betrieb sorgt wie die Ausflugszüge aus 64 oder 50 mit vierachsigen Abteilwagen, die auf der Gleisgruppe neben der Lokstation abgestellt werden können. Ansonsten besorgen Schienenbusse den Personen- und je ein Nng morgens und mittags den Güterverkehr.



Die Anlage im Maßstab 1:16 für H0 (Raumgröße 4,00 x 3,50 m, Rastermaß 0,50 m). Gleis- und Weichengeometrie entsprechen dem Fleischmann Profi-Programm. Unten links: Die verdeckten Gleisanlagen, deren lange Abstellgleise für die Sonntags-Ausflugszüge bzw. Wintersportzüge vorgesehen sind.



Links ein Blick auf das schicke Empfangsgebäude von St. Andreasberg West um 1959. Rechts: Zur letzten Fahrt am 23.4.1959 haben sich die Fahrgäste in St. Andreasberg West versammelt; im Hintergrund die Werksgebäude der Firma Stürze. Ganz rechts: Eine der zwei Zahnradloks auf dem Streckengleis im Stadtbahnhof. Fotos: Foto-Stille, Slg. Jan Bruns



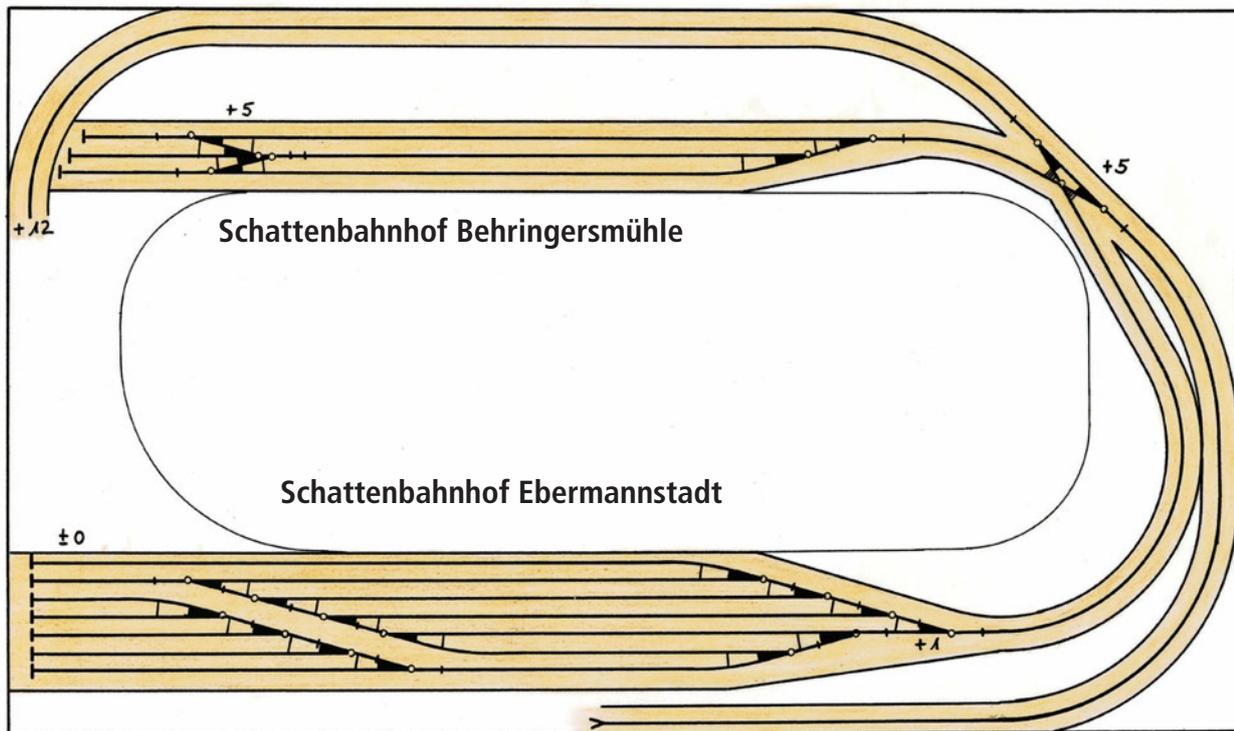


Bahnhof Heiligenstadt

Rundherum durch die Fränkische Schweiz

Bahnhof Gasseldorf

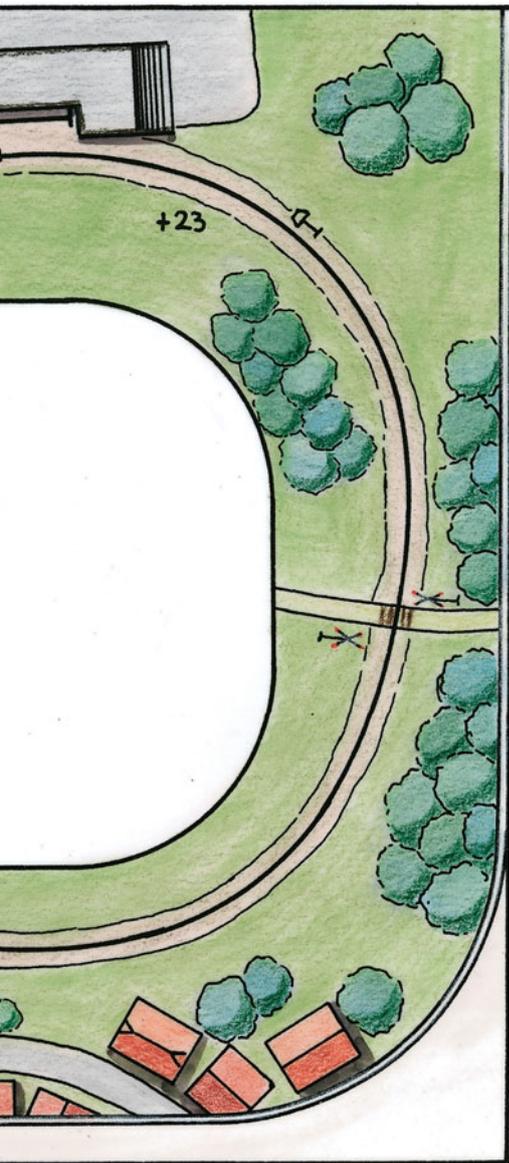
Die Anlage im Maßstab 1:13 für H0 (Größe 3,40 x 2,00 m). Das Gleis- und Weichenmaterial entspricht der Geometrie von Roco-Line. Höhenangaben in cm. Handgestellte Weichen sind mit schraffiertem Weichendreieck dargestellt.



Schattenbahnhof Behringersmühle

Schattenbahnhof Ebermannstadt

Die verdeckten Strecken mit den Schattenbahnhöfen Ebermannstadt und Behringersmühle.



Im Jahr 1891 wird die von der Hauptbahn Nürnberg–Bamberg abzweigende Lokalbahn von Forchheim nach Ebermannstadt eröffnet, die Verlängerung bis Heiligenstadt 1915. 1930 erreicht die Bahn auch Behringersmühle, wodurch die kleine Station Gasseldorf zum Abzweigbahnhof aufsteigt. Der Reisezugverkehr nach Heiligenstadt wird bereits 1960 eingestellt, acht Jahre später auch der Güterverkehr. Weitere acht Jahre später kommt das „Aus“ für die Linie nach Behringersmühle, die heute von der DFS („Dampfbahn Fränkische Schweiz“) als Museumseisenbahn betrieben wird.

In der Epoche II sind überwiegend bayerische Lokalbahn-Lokomotiven und gelegentlich schon Einheitsloks unterwegs. Nach dem Krieg kommen Dieselfahrzeuge zum Einsatz: VT 70/VB 140 und V 36 ebenso wie die VT 98/VB 98/VS 98. Für Aufsehen sorgen die aus V 80 und roten Vorkriegs-Eilzugwagen gebildeten Wendezüge auf der Strecke nach Behringersmühle. Die V 80 übernimmt auf der Strecke nach Heiligenstadt ab 1960 auch den Güterverkehr. Mitte bis Ende der 1960er-Jahre finden wir hier neben der V 80 und den Schienenbussen auch die V 100 mit dreiachsigen Umbauwagen oder Silberlingen.

Bei der Rundum-Anlage liegt auf der Ebene 0 der Schattenbahnhof Ebermannstadt mit vier Abstellgleisen für Personenzüge und einem Umfahrgleis

sowie fünf Stumpfgleisen für Triebwagen-Garnituren. Das lange Stumpfgleis am inneren Anlagenrand dient zum Aufstellen eines Nahgüterzuges.

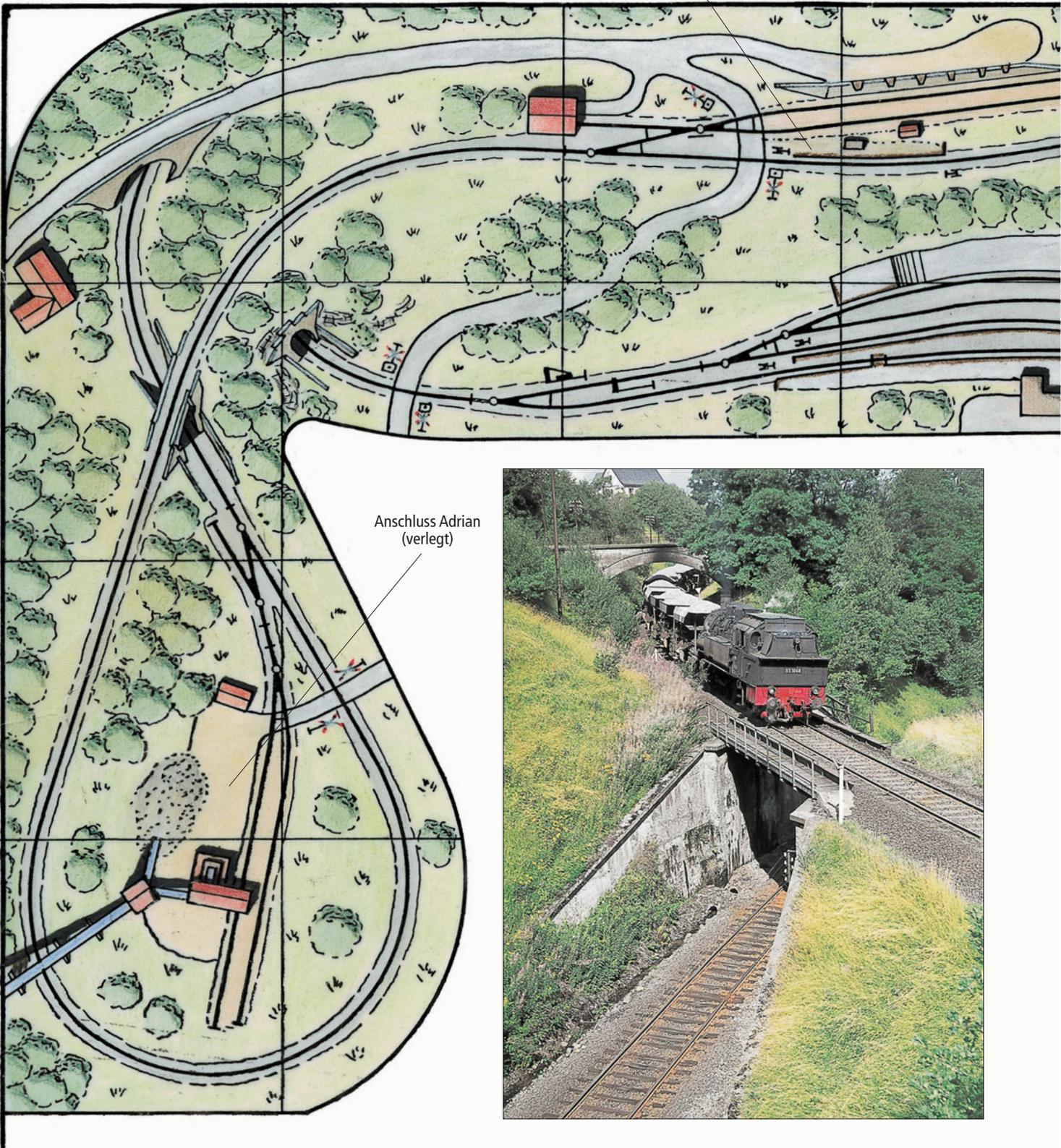
Nach dem Verlassen des Schattenbahnhofs Ebermannstadt kreuzt der Zug den Abzweig zum Schattenbahnhof Behringersmühle, um vor dem Abzweigbahnhof Gasseldorf ans Tageslicht zu gelangen. Bei abzweigender Weiche passiert der Zug den linken Flügel des Bahnhofs und setzt nach kurzem Aufenthalt seine Fahrt fort nach Heiligenstadt, wo die Fahrt auf dem Bahnsteig-Stumpfgleis vor dem kleinen Empfangsgebäude endet. Lokbespannte Personenzüge werden nach dem Aussteigen der Fahrgäste zum Umsetzen der Lok zurückgedrückt. Bei Güterzügen verteilt die Lok die Wagen an Kopf- und Seitenrampe, Ladestraße oder das Baywa-Lagerhaus. Dampfloks können am kleinen Kohlebanen vor dem Lokschuppen nachbunkern.

Auf der Fahrt von Ebermannstadt nach Behringersmühle befährt der Zug die erste Weiche von Gasseldorf in gerader Stellung, um nach dem Passieren des Bahnhofs seine Fahrt hinter der Kulisse fortzusetzen. Die Strecke fällt wieder; wird beim Abzweig zum Schattenbahnhof Behringersmühle geradeaus gefahren, kann der Rundkurs erneut beginnen. Anderenfalls endet die Fahrt im Schattenbahnhof, wo drei Gleise Abstellmöglichkeiten bieten.

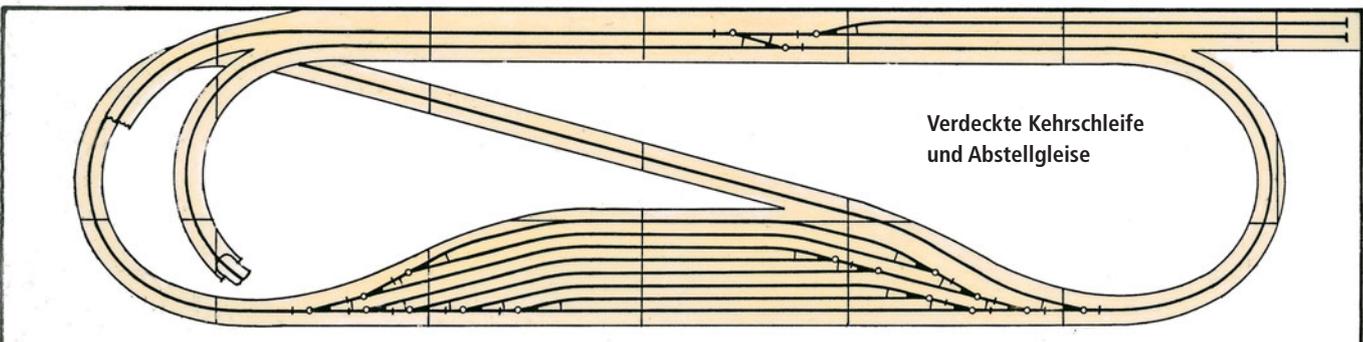
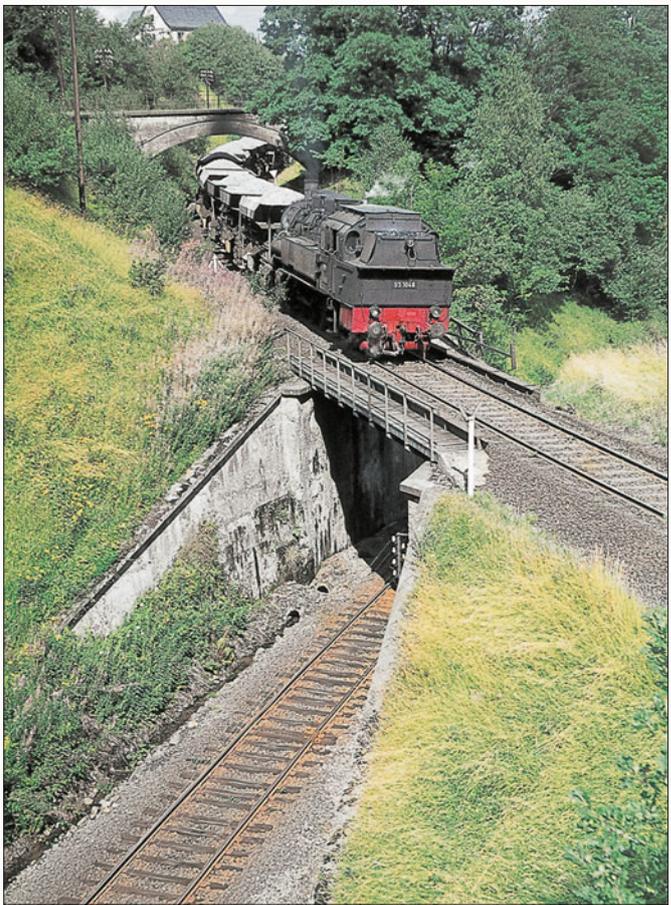
Bilderbogen aus den Bahnhöfen Heiligenstadt (oben) und Gasseldorf in der Epoche III.

Fotos: Edgar Albrecht (2), Lutz Reincke, Hans Fischer/MIBA-Archiv

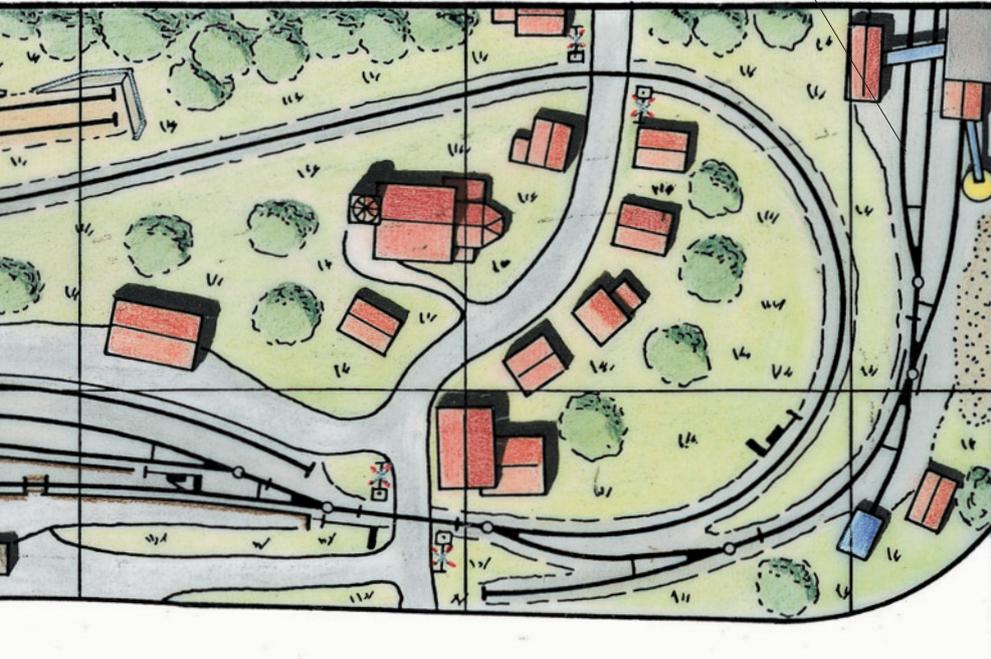




Anschluss Adrian
(verlegt)



Verdeckte Kehrschleife
und Abstellgleise



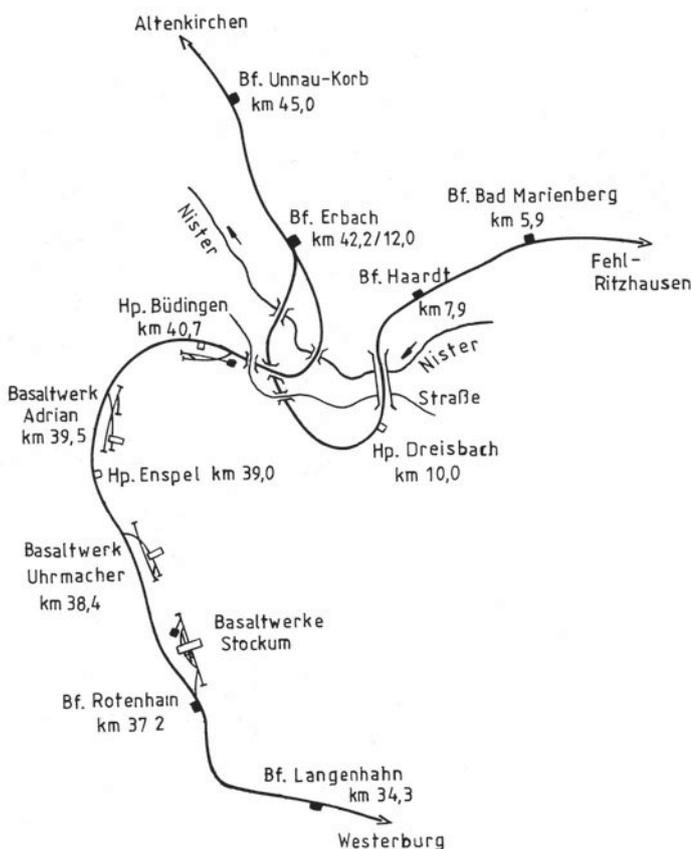
Der Gleisplan im Maßstab 1:10 für N (Größe 3,20 x 2,00 m, Rastermaß 0,50 m). Das Gleismaterial ist beliebig; der Weichenwinkel beträgt 15°.

Basalt braucht Bahnen

Die Karte zeigt Strecken und Anschlüsse rings um Erbach samt dem Bahnhof Rotenhain und der Haltestelle Büdingen.

Links: 93 1048 des Bw Altenkirchen zieht im Sommer 1964 ihren Schotterzug über die Streckenüberführung bei Erbach; links daneben die Situation im Gleisplan.

50 2397 (Bw Betzdorf) mit Schotterzug bei Rotenhain, Februar 1968.
Fotos: Kurt Eckert/
MIBA-Archiv



Im Westerwald regiert der Basalt, der bis heute auch den Güterverkehr auf der Schiene bestimmt. Verfolgen wir „die Spur der Steine“ rund um Rotenhain an der Strecke Westerburg–Altenkirchen!

Eigentlich ist dieser Vorschlag eine Weiterentwicklung des H0-Vorschlags „Büdingen“ (S. 6/7). Wir wollten die nachbau- und nachspielwürdige Situation rund um Erbach und Büdingen über das Betriebsdiorama hinaus noch mit einer Rundfahr-Möglichkeit versehen und außerdem partout die prachtvolle Strecken- und Straßenüberführungssituation bei Erbach unterbringen, die sich kein Modellbahner so schön wie das Vorbild hätte ausdenken können. Eine Darstellung des zentralen „Schotter-Bahnhofs“ Erbach schied auch für N aus Platzgründen aus und so wurde auf den benachbarten Bahnhof Rotenhain ausgewichen, dessen Kurvenlage und Basalt-Anschluss sich übernehmen ließen.

Bei der L-förmigen Anlage münden die Abgänge der sichtbaren Strecken in einen gemeinsamen Schattenbahnhof mit Kehrschleife, zusätzlich gibt es Stumpfgleise für die Übergaben Büdingen und Adrian. Der Betrieb zeigt den Durchgangsverkehr Westerburg–Erbach und sämtliche auch beim Vorbild erforderlichen Abläufe zur Bedienung der Steinbrüche, d.h. geschobene Übergaben von Erbach nach Büdingen bzw. Übergaben zum Anschluss Rotenhain, deren Wagen dort mit der Werkslok rangiert werden. Ortstypische Blickpunkte sind die Dorfkirche bei Büdingen und die Streckenüberführung bei Erbach.



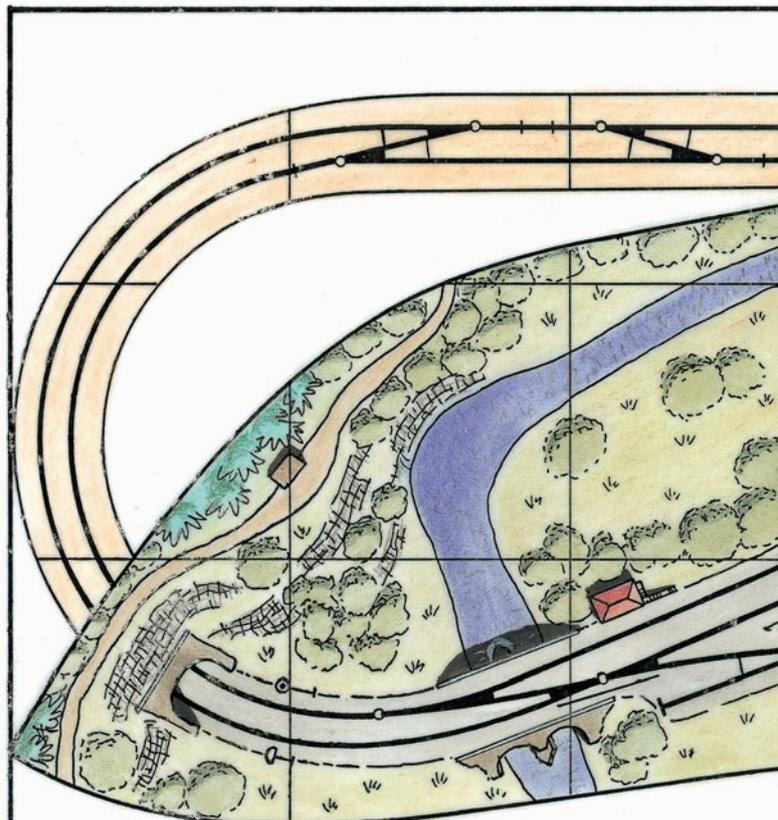
Grünebach: Abzweig mit zwei Stationen

Der steigungs- und kurvenreiche Abschnitt Betzdorf-Haiger der alten Köln-Gießener Bahn verlor seine Hauptbahn-Funktion alsbald an die zwar längere, doch günstiger trassierte Strecke über Siegen, behielt aber für den Verkehr mit dem Siegerländer Erzbergbau eine gewisse Bedeutung. Zu Beginn der Sechzigerjahre war es auch damit vorbei, ebenso mit dem Erzverkehr auf der 1886 eröffneten Zweigstrecke Betzdorf-Daaden.

In besseren Zeiten hatte der kleine Ort Grünebach nicht nur drei (!) Stationen auf engstem Raum, sondern auch noch relativ umfangreiche Gleisanlagen für den Güterverkehr. Diese lagen genau im Zwickel zwischen der alten, damals noch zweigleisigen Köln-Gießener Bahn und der Strecke nach Daaden, und zur Bedienung der Freilade- und Schuppengleise musste munter auf der Hauptstrecke und in den Tunnel hinein rangiert werden. Zwei Gleisanschlüsse, einer sogar mit Waggondrehzscheibe, sorgten für zusätzliche Aktion.

Die L-Anlage ist zum Aufbau unter einer Dachschräge konzipiert. Die Hauptstrecke Betzdorf-Haiger ist ringförmig ausgebildet, in den Schattenbahnhof ist eine Kehrschleife für die Züge von und nach Daaden eingebettet. Im Mittelpunkt steht die Bedienung der Gütergleise und Anschlüsse in Grünebach; zusätzlichen Betrieb bieten der Durchgangsverkehr auf der Hauptstrecke und die nach Daaden pendelnden Schienenbusse. Die Szenerie wird von der Situation am Abzweig – Tunnel, Hellerbrücke und Stellwerk – dominiert. Der RWE-Anschluss ist gegen einen betriebsintensiveren Schrotthandel eingetauscht.

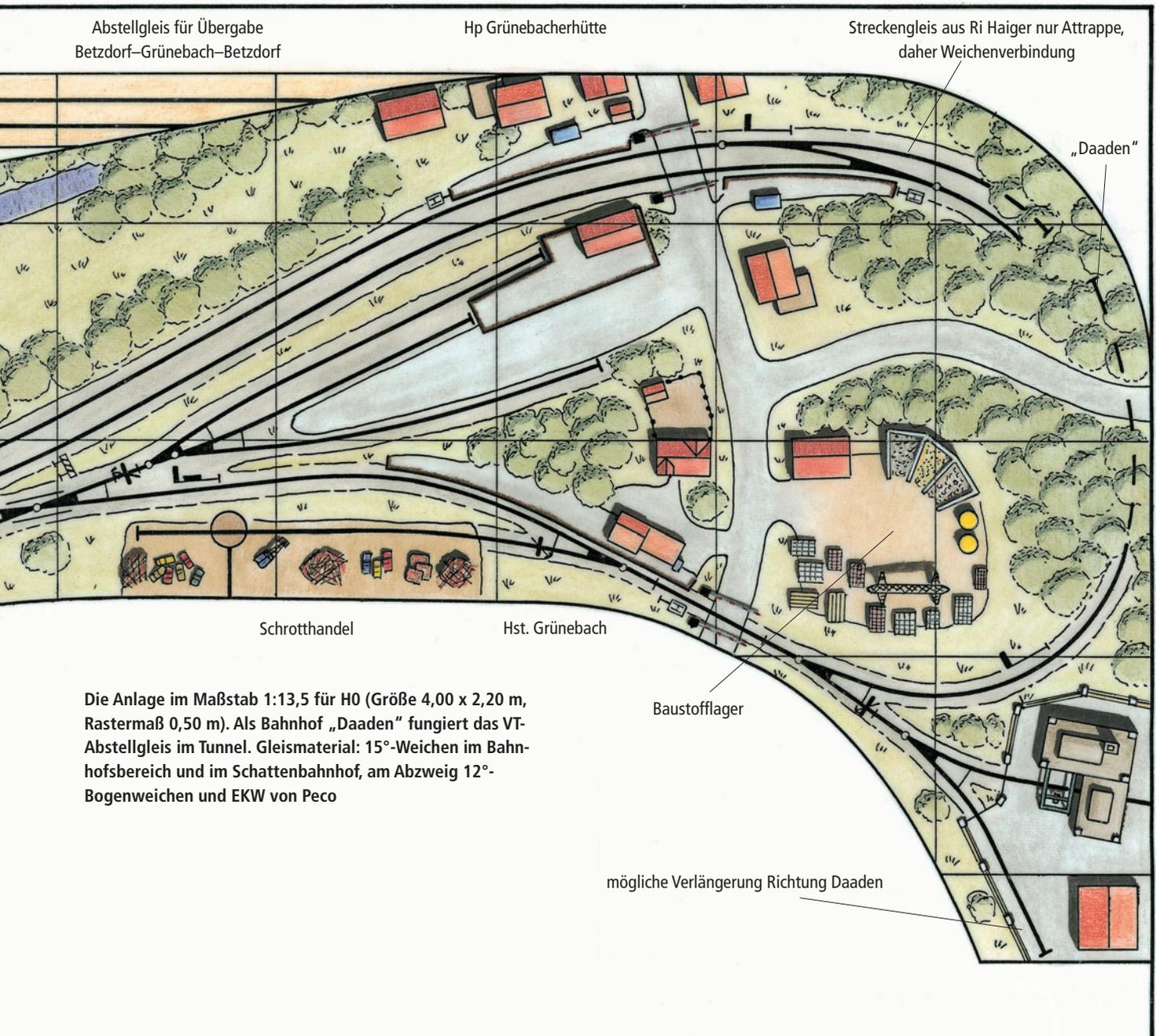
Schienenbus-Wettfahrt bei Grünebach – links von Betzdorf nach Daaden, rechts nach Dillenburg – am 11.1.1992. Foto: Dieter Vollmer



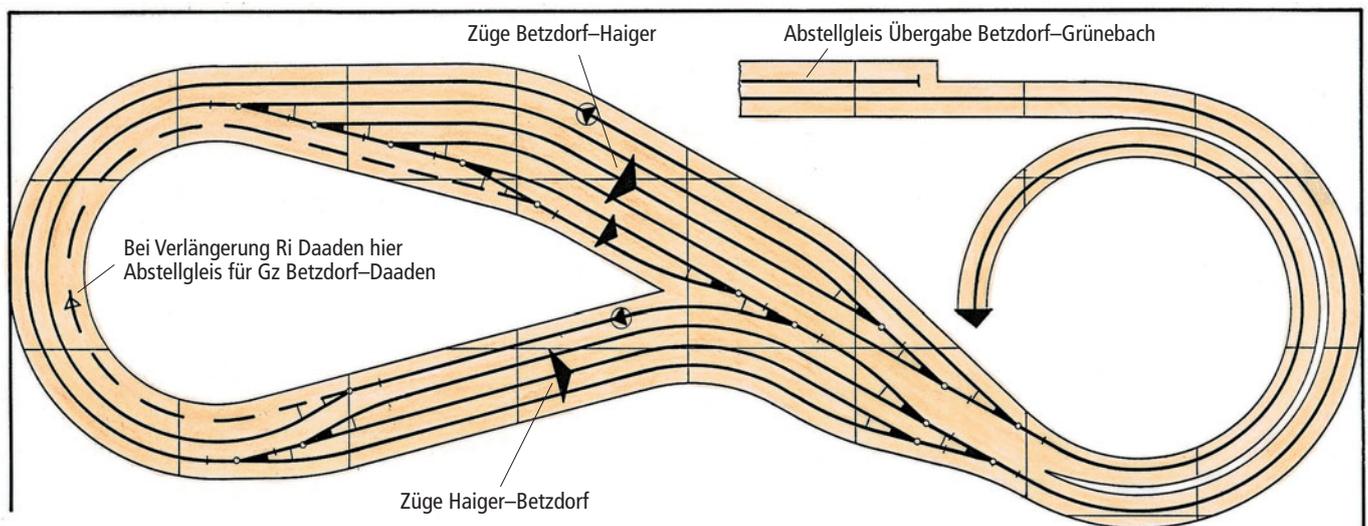
Abzw. Grünebach



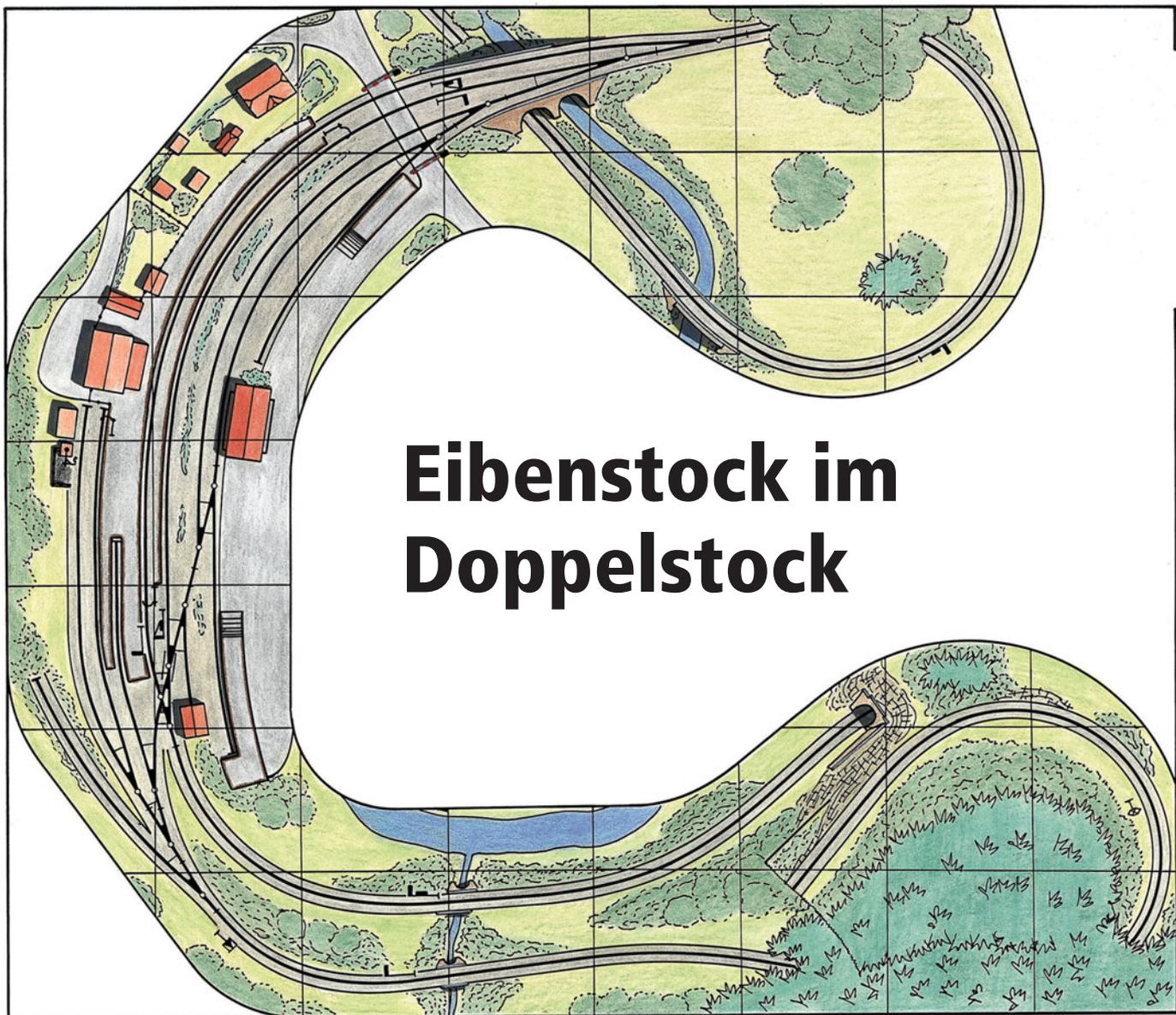
Die Gleisanlagen von Grünebach im Jahr 1957, als der Siegerländer Erzbergbau und mit ihm der Bahnbetrieb noch blühte. Hinter dem Tunnel liegt in 1,5 km Entfernung der Bahnhof Betzdorf.



Die Anlage im Maßstab 1:13,5 für H0 (Größe 4,00 x 2,20 m, Rastermaß 0,50 m). Als Bahnhof „Daaden“ fungiert das VT-Abstellgleis im Tunnel. Gleismaterial: 15°-Weichen im Bahnhofsbereich und im Schattenbahnhof, am Abzweig 12°-Bogenweichen und EKW von Peco



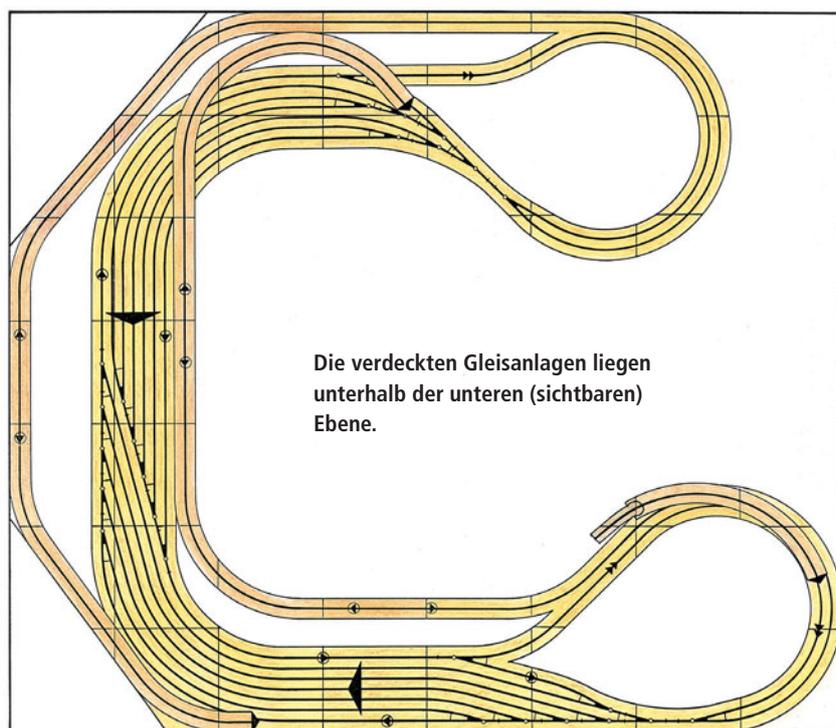
Die verdeckten Strecken und Abstellgleise ermöglichen das Nachspielen des Originalbetriebs. Die zweigleisige Streckenführung nach Haiger ist aus Platzgründen nur vorgetäuscht.



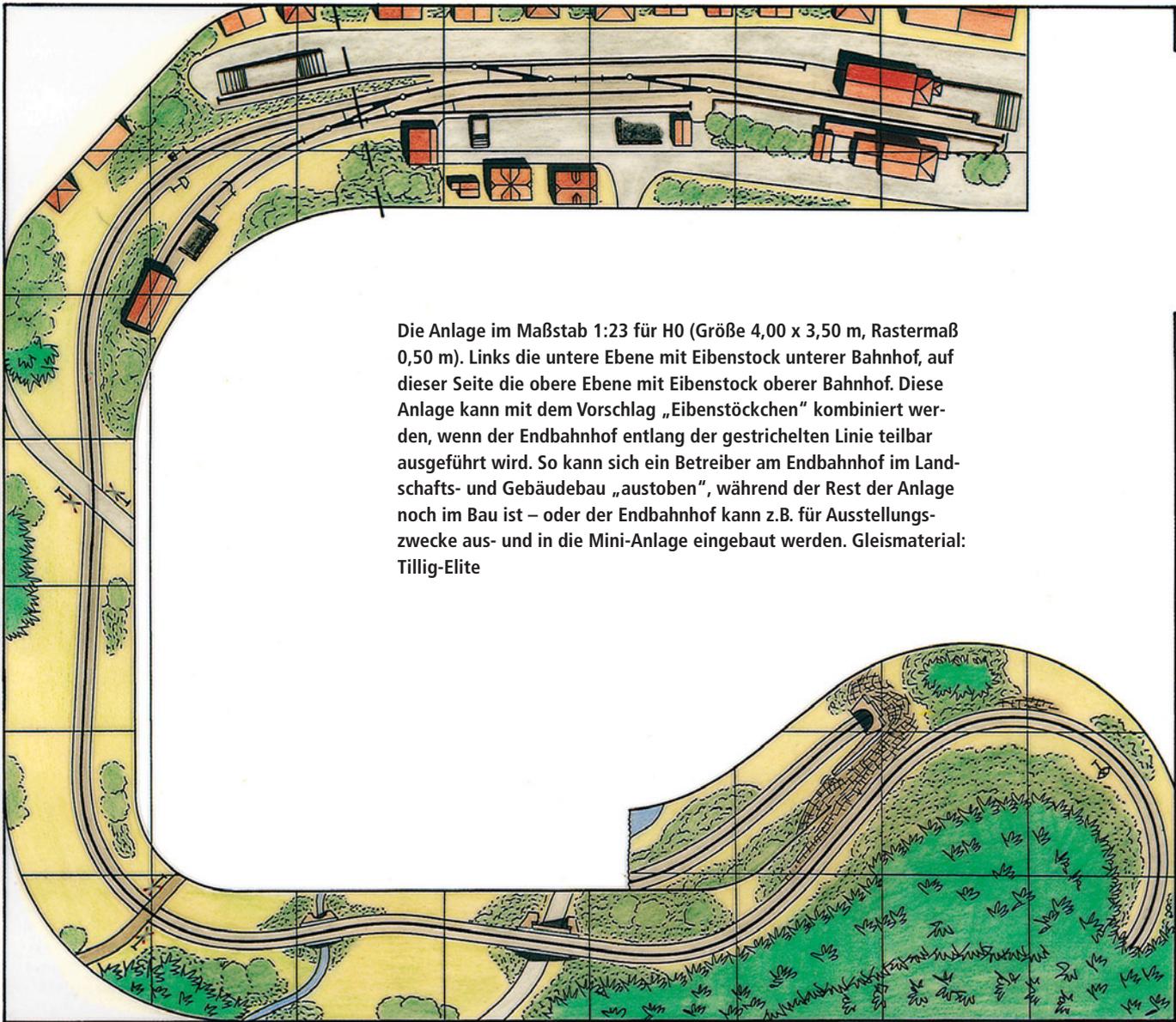
Eibenstock im Doppelstock

Thema ist der Bahnhof Eibenstock unterer Bahnhof an der Strecke Aue-Adorf mit der durch die sächsische XI HT (BR 94.20) berühmte gewordene Steilstrecke nach Eibenstock oberer Bahnhof.

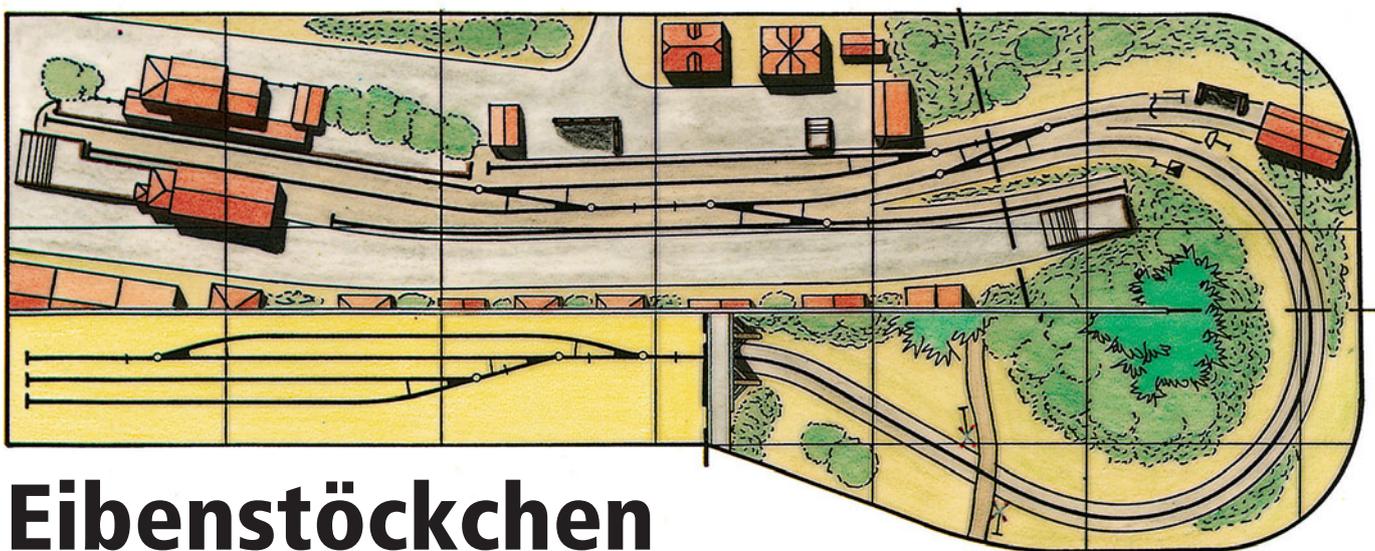
Die 1:20-Neigung der Steilstrecke bietet die Form der Doppelstock-Anlage an, die eine entsprechend lange Nachbildung der Steilstrecke ermöglicht. Die Trennung der beiden Schaubenen ergibt sich harmonisch aus der Landschaftsform des unteren Kehrbogens. Die Steigung der Steilstrecke (1:20) und eine Neigung von 1:33 für die Durchgangsstrecke ermöglichen eine ausreichende Höhentrennung der Ebenen (mind. 25 cm), die bis zum Endbahnhof auf ca. 60 cm anwächst. Der Schattenbahnhof enthält neben den Richtungsgleisen zwei Kehrschleifen, mit denen der beim Vorbild praktizierte Lokwechsel in Eibenstock unter Bf. nachgebildet werden kann.



Die verdeckten Gleisanlagen liegen unterhalb der unteren (sichtbaren) Ebene.



Die Anlage im Maßstab 1:23 für H0 (Größe 4,00 x 3,50 m, Rastermaß 0,50 m). Links die untere Ebene mit Eibenstock unterer Bahnhof, auf dieser Seite die obere Ebene mit Eibenstock oberer Bahnhof. Diese Anlage kann mit dem Vorschlag „Eibenstöckchen“ kombiniert werden, wenn der Endbahnhof entlang der gestrichelten Linie teilbar ausgeführt wird. So kann sich ein Betreiber am Endbahnhof im Landschafts- und Gebäudebau „austoben“, während der Rest der Anlage noch im Bau ist – oder der Endbahnhof kann z.B. für Ausstellungszwecke aus- und in die Mini-Anlage eingebaut werden. Gleismaterial: Tillig-Elite



Eibenstöckchen

So haben wir etwas respektlos diese Kompaktanlage getauft, die nur Eibenstock oberer Bahnhof und einen kleinen Abschnitt der Steilstrecke zeigt,

während der untere Bahnhof durch den Schattenbahnhof dargestellt wird. Da die Lok immer auf der Talseite läuft, genügt ein Umfahrgleis.

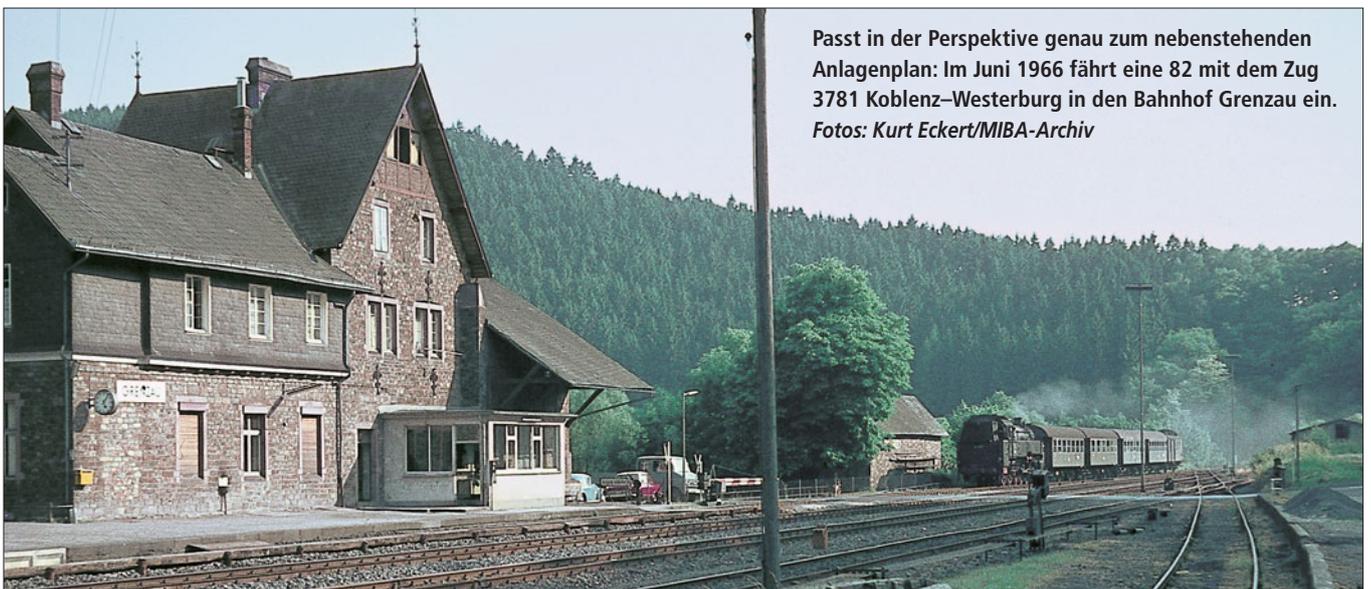
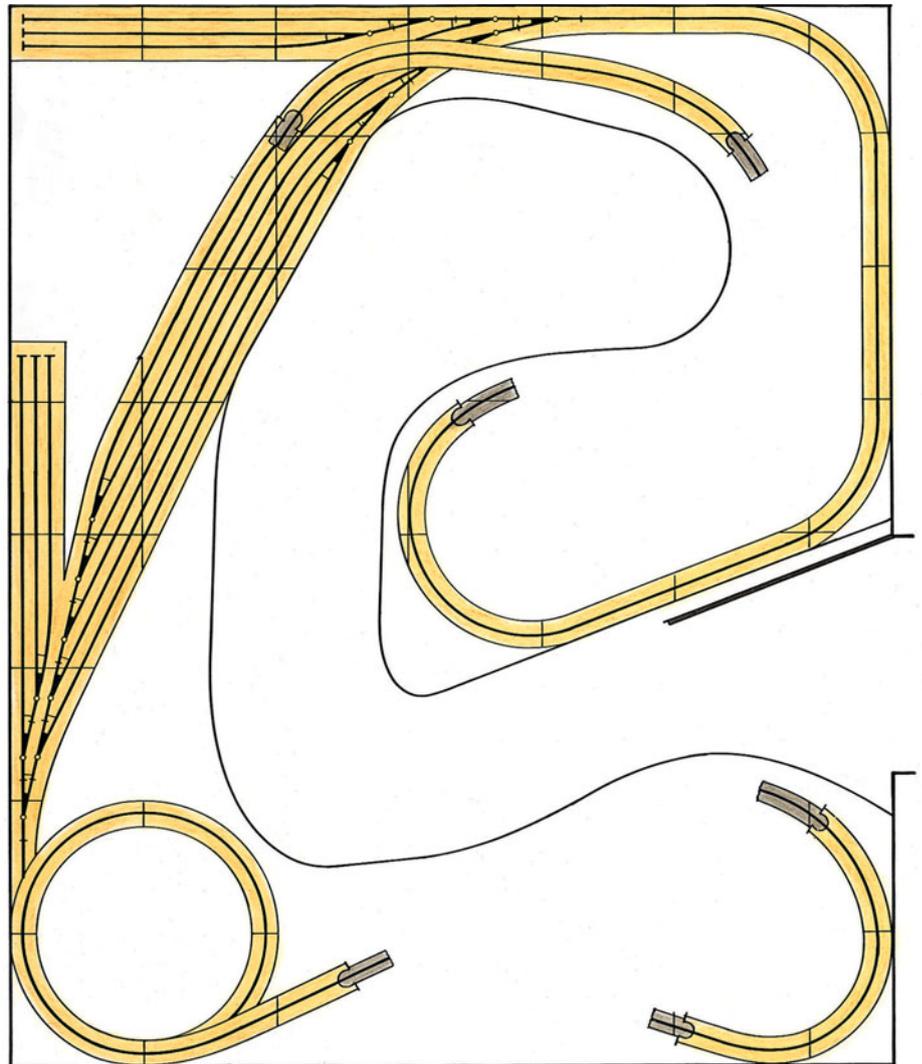
Die Kompakt-Anlage im Maßstab 1:18 für H0 (Größe 3,15 x 1,25 m, Rastermaß 0,50 m). Zu den gestrichelten Linien siehe Bildtext oben. Gleismaterial: Tillig-Elite

Oh, du schönhöhöner Wehehesterwald (Eukalyptusbonbon) ...

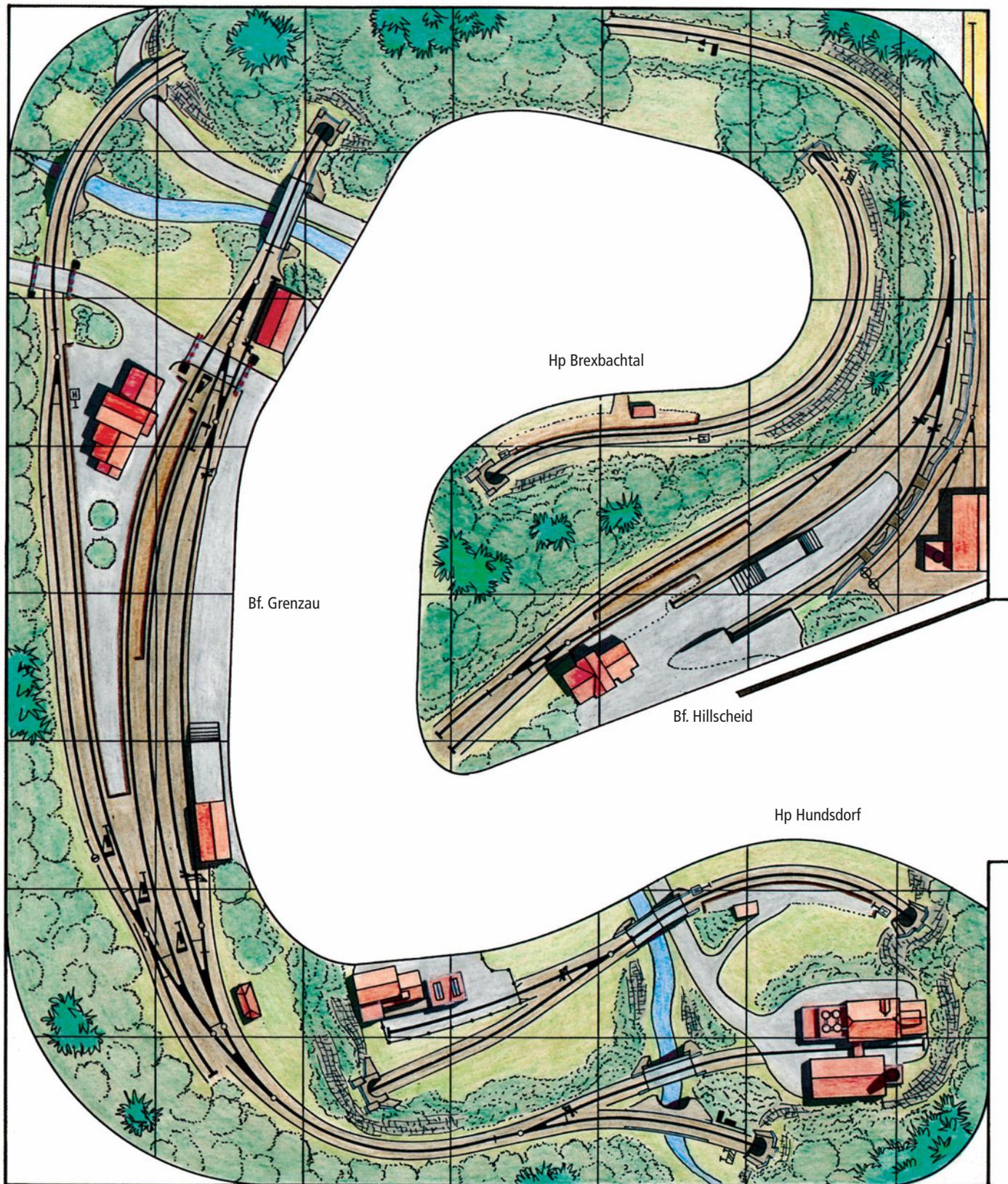
Über seine Höhen pfeift bekanntlich der Wind so kalt – und in seinen Tälern, wie hier im Brexbachtal, piffen einst die Dampflokks der Baureihen 94.5 und 82, wenn sie sich von Engers im Rheintal her durch das enge Brexbachtal über die Rampenstrecke hinauf nach Grenzau und weiter nach Siershahn quälten. Felseinschnitte, Tunnel und Brücken prägen diese Strecke; geprägt von den reichhaltigen Tonvorkommen ist die ganze Region, die darum auch „Kannenbäckerland“ heißt.

Das Zentrum der Tonindustrie ist Höhr-Grenzhausen an der im Keilbahnhof Grenzau abzweigenden Linie nach Hillscheid; Grenzau und Hillscheid gibt auch dieser Anlagenvorschlag wieder, dazu zwei der für diese Region typischen Schienenbus-Haltepunkte. Die VT 98 übernahmen hier schon früh den Personenverkehr, während die Güterzüge bis in die Epoche IV hinein mit Dampflokks fuhren.

Die kombinierte AdW- und Zungen-Anlage ermöglicht ein Nach-Spiel des einstigen Betriebs, vor allem des dichten Güterverkehrs (Tontransporte mit Schiebedach-, Schwenkdach- oder Rolldachwagen), der häufig eine Schiebelok erforderte. Die Bedienung der Anschlüsse beim Hp Hundsdorf erfolgt als Sperrfahrt von Grenzau aus; in Hillscheid sorgt eine Feldbahn mit Sturzrampe zur Tonverladung für Betrieb.



Passt in der Perspektive genau zum nebenstehenden Anlagenplan: Im Juni 1966 fährt eine 82 mit dem Zug 3781 Koblenz–Westerburg in den Bahnhof Grenzau ein.
Fotos: Kurt Eckert/MIBA-Archiv

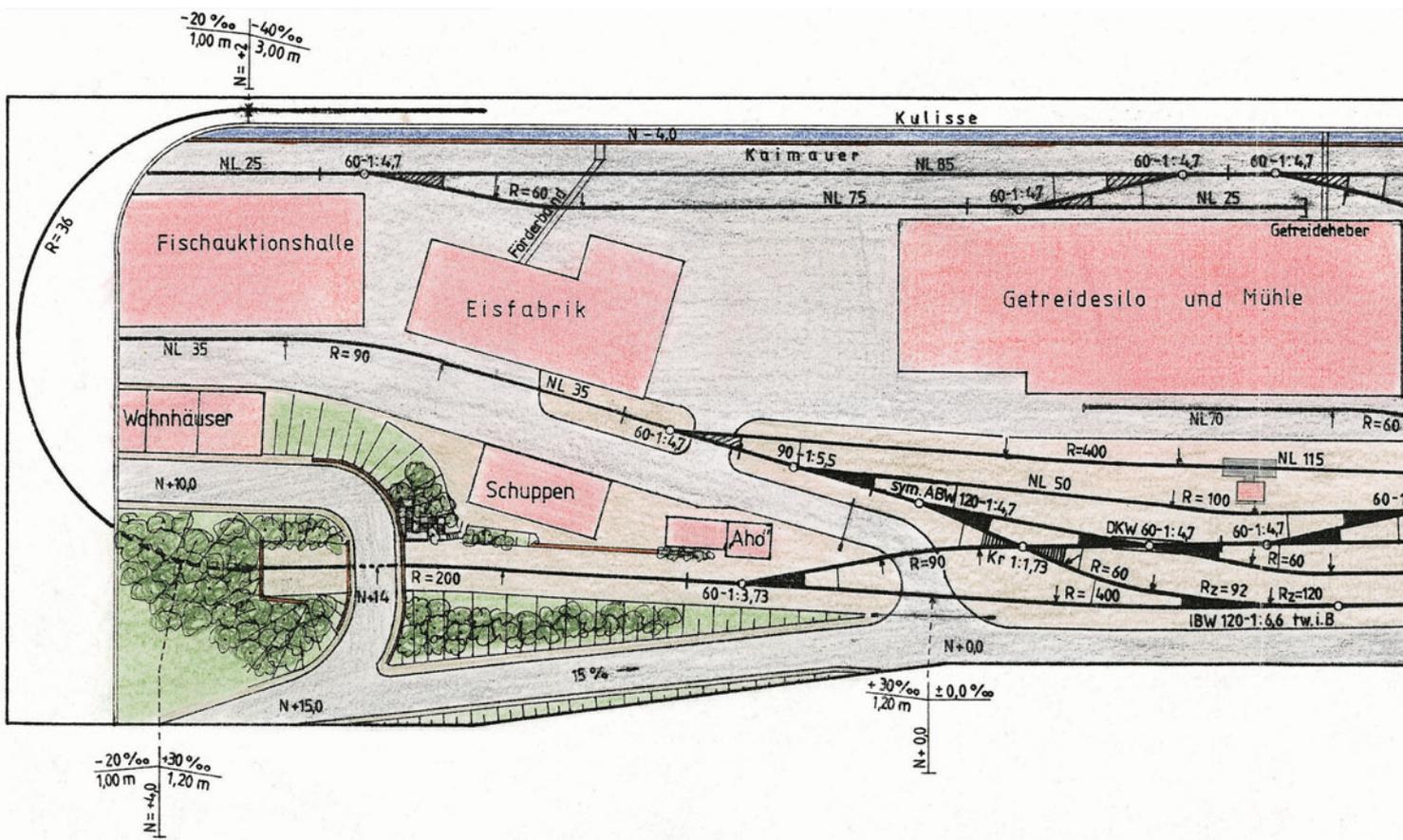


Oben: Die Anlage im Maßstab 1:19 für H0 (Größe 4,00 x 3,30 m, Rastermaß 0,50 m).

Linke Seite oben: Der verdeckte Streckenverlauf im Maßstab 1:28,5. Die Stumpfgleise dienen zum Abstellen von Schienenbus-Garnituren.

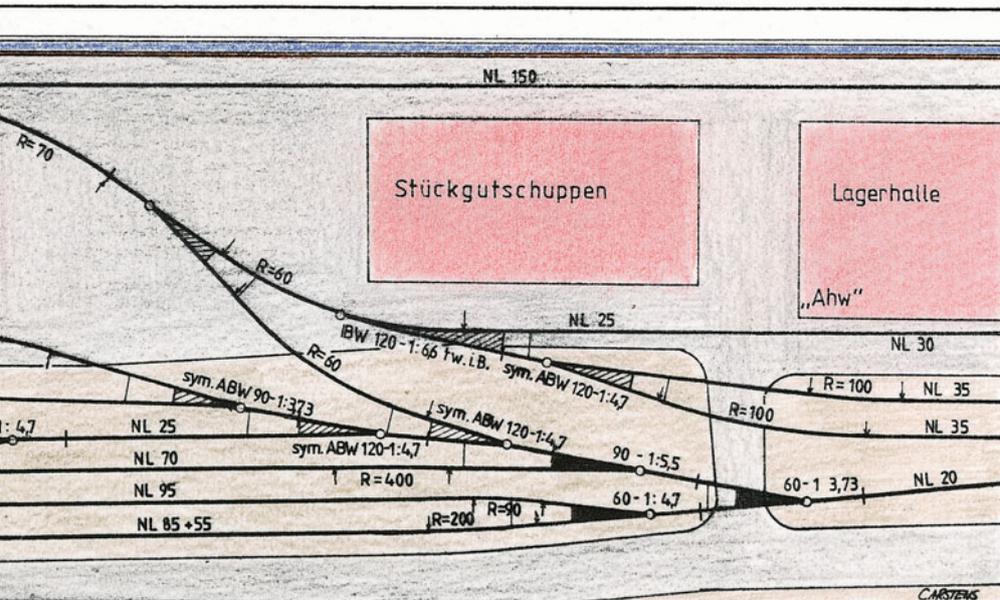
Die 82er der Bahnbetriebswerke Koblenz-Mosel und Altenkirchen sind mit den Westerwald-Strecken eng verbunden. Im Dezember 1970 macht 82 040 mit einem Nahgüterzug Station in Ransbach/Ww an der Brexbachtalbahn; der Umbau-Vierachser befördert DGEG-Mitglieder.





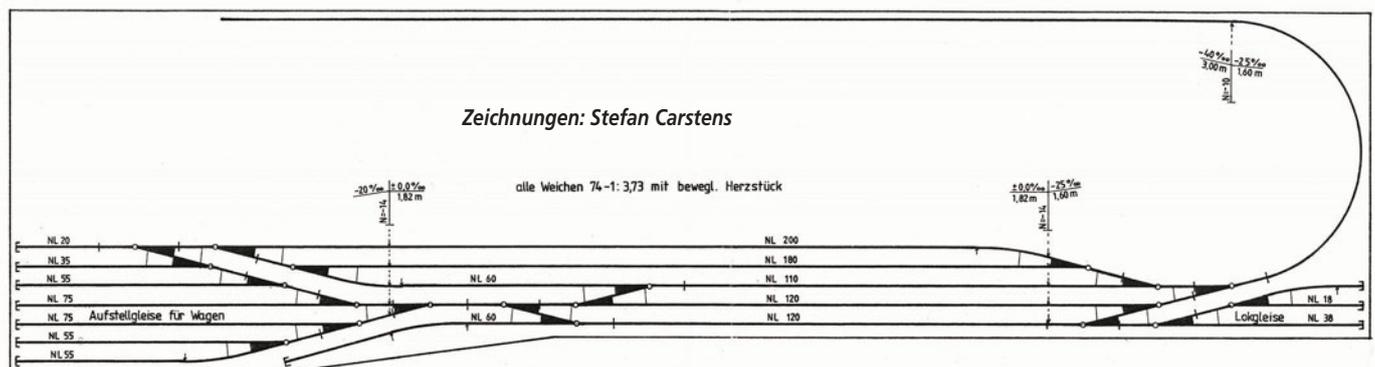
Modellbahn-Perspektive: Altona-Kai anfangs der Fünfzigerjahre, noch mit Oberleitung. Wir blicken vom Getreidesilo zum Stellwerk „Aho“ in der Lagerhalle, zu dem auch die Telegrafeneileitung in Bildmitte führt. Links der Schwergutkran, dahinter fahrbare Portalkräne, deren Laufbahn an das Gebäude in Bildmitte angebaut ist. Im Hintergrund ist schwach die Silhouette des Union-Kühlhauses zu erkennen. Fotos: Archiv Michael Meinhold





Die Anlage im Maßstab 1:11,5 für H0 (Größe 3,72 x 1,00 m). Die Weichen- und Neigungsverhältnisse sind angegeben, ebenso die Bogenradien und die Nutzlängen der Gleise in cm. Die Strecke steigt vom Schattenbahnhof (- 14 cm, siehe Zeichnung unten) hinter der Kulisse bis kurz vor das Tunnelportal auf Niveau + 4 cm an und fällt dann vorbildgemäß auf 0 cm.

Aus dem 973 m langen Tunnel der Verbindungsstrecke zum Bahnhof Hamburg-Altona kommt anfangs der Fünfzigerjahre (siehe Oberleitung) die 94 952 des Bw Eidelstedt.



Altonaer Hafenbahn auf 3,7 m²

Wer ein Faible hat für Güterwagen aller Art, insbesondere aber für Kühlwagen und ganz speziell für Seefischwagen, wer langsamen, vorbildgetreuen und mitunter auch richtig kniffligen Rangierbetrieb schätzt, wer zudem all diesen Neigungen auf engstem Raum nachgehen will – der liegt hier genau richtig.

Vom Bahnhof Altona zu den 22 m tiefer gelegenen Kaianlagen führt eine Verbindungsstrecke mit 27,8 % Neigung und einem 973 m langen Tunnel, die von 1911-1954 elektrisch betrieben wurde. Dann übernahmen Dampflok der BR 74.4 und 94.5 den Betrieb; ihnen folgten ab 1956 zunächst V 60, diesen V 65/265 und später Köf III.

Der „nachspielfreudigen“ Zeit zwischen 1954 und 1978, als es hier noch richtig „brummt“, ist auch der Anlagenvorschlag zugrunde gelegt. Dabei sind es gerade die den Vorbild-Betrieb erschwerenden Faktoren, die das Modell-Spiel besonders reizvoll machen: Die starke Steigung der Verbindungsstrecke ermöglicht – auch wegen der engen Radien – nur den Einsatz kurzer Rangierabteilungen. Zudem schwankt das vom Zulauf der Schiffe abhängige Ladungsaufkommen, sodass die unterschiedlichsten Wagentypen eingesetzt werden können:

G-Wagen aller Art für Stückgüter und Getreide, Kühlwagen verschiedener Bauformen für Seefisch, Fleisch oder

Tiefkühlgut, O-Wagen für Schüttgüter zum direkten Umschlag vom Schiff, R-Wagen für relativ leichte, jedoch sperrige Ladungen, SS-Wagen für schwere und/oder sperrige Ladungen, Kesselwagen für Trane und Speiseöl, Ktmw-Wagen für loses Getreide sowie Behälterwagen für Kühlbehälter etc. Im Schattenbahnhof (im Modell ist ja die Höhenlage von Altona-Kai und Altona Gbf vertauscht) sind Aufstellgleise für die diversen Gattungen vorgesehen.

Da Hamburg-Altona in dieser Zeit den neben Bremerhaven und Cuxhaven bedeutendsten Fischereihafen hat, werden fast täglich Wagen mit Frischfisch abgehahren und leere Wagen bereitgestellt.

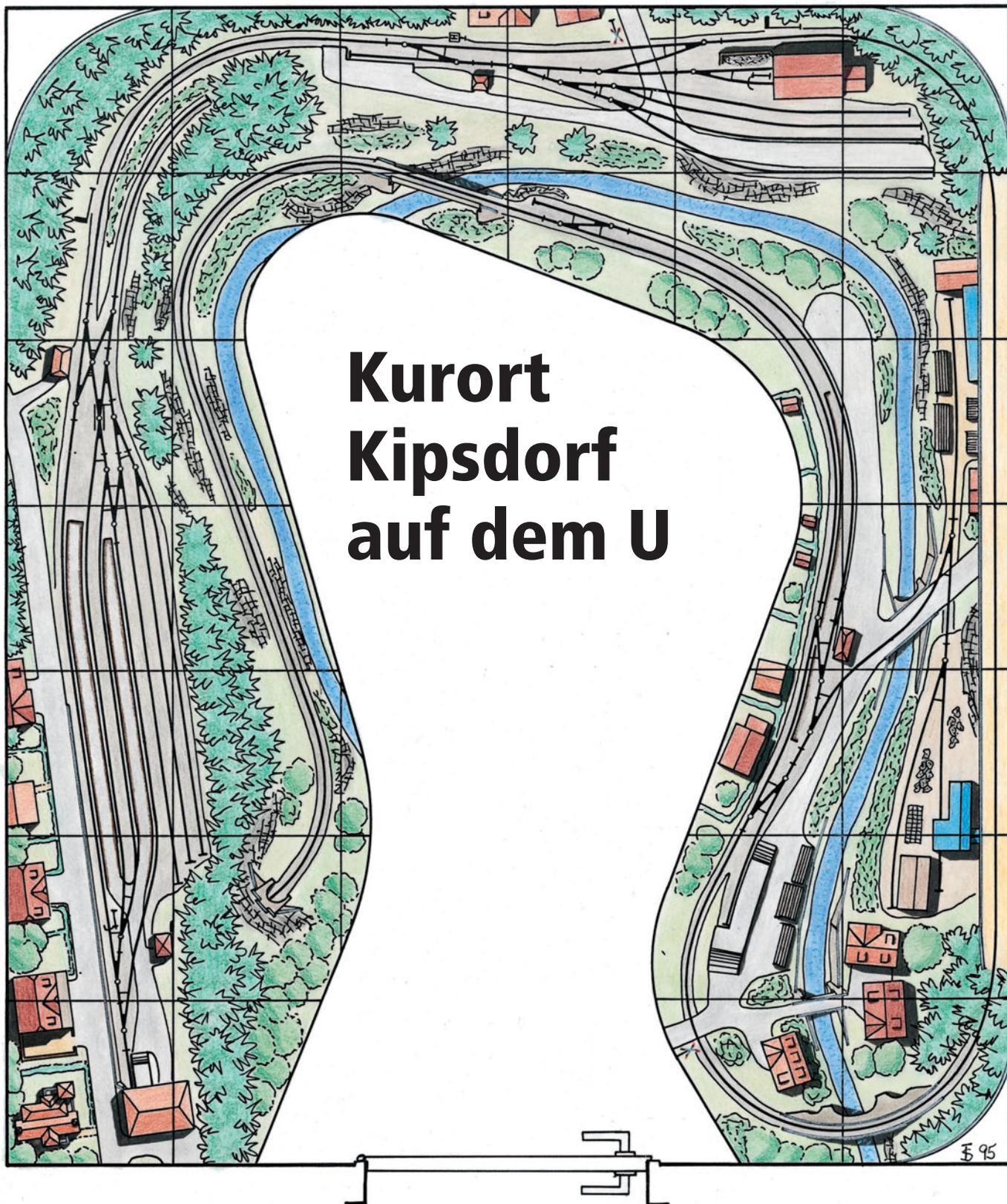
Anlagen in U-Form verbinden eine optisch reizvolle Streckenführung und Fahrt vor wechselnder Kulisse mit guter Zugänglichkeit – besonders bei Schmalspur-Motiven.

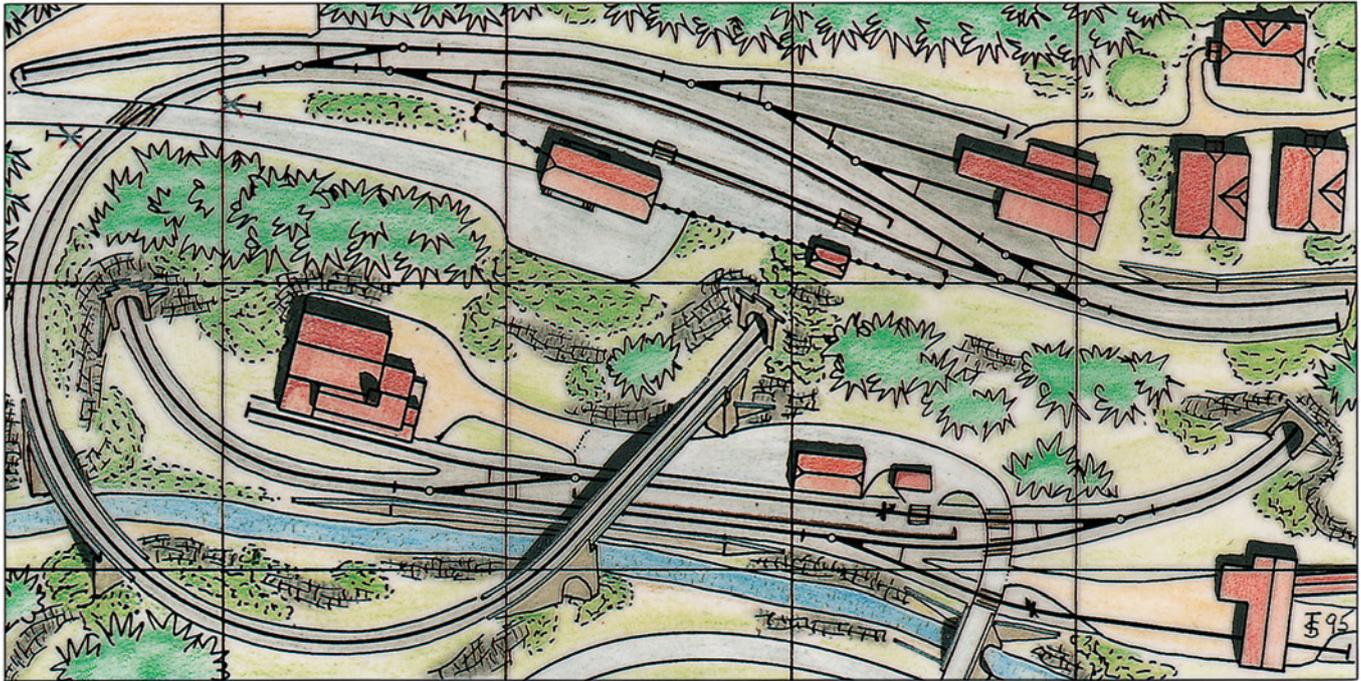
Thema dieses Vorschlags ist die sächsische Schmalspurbahn Hainsberg-Kurort Kipsdorf nach dem Umbau des Endbahnhofes (1926/28) samt dem Abschnitt Schmiedeberg-Kipsdorf mit der

Haltestelle Buschmühle in Epoche III/IV.

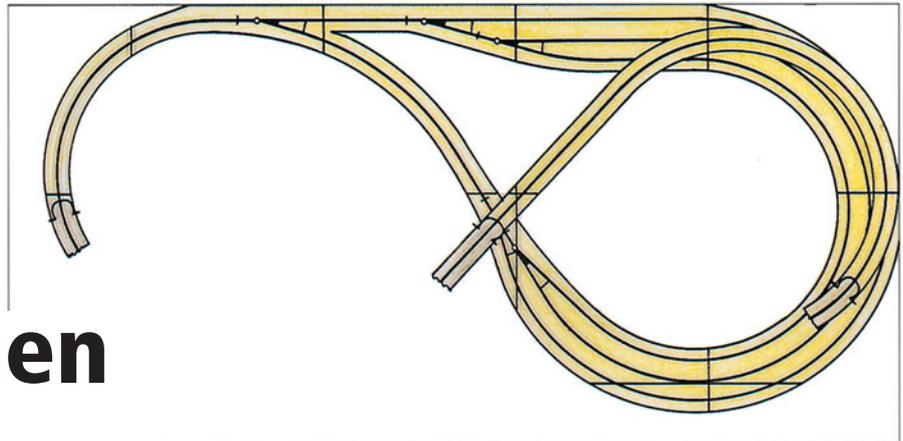
Die Strecke verlässt den „Untergrund“ durch ein dem ehemaligen Tunnel im Rabenauer Grund nachempfundenes Portal und zieht sich entlang der Roten Weißeritz zur Haltestelle Buschmühle, wo die Anschlüsse von Sägewerk, Steinbruch und Forstverwaltung für Betrieb sorgen. Nach ste-

tig steigender Fahrt hinter der Kulisse wird der untere Bahnhofsteil von Kipsdorf mit Bw, Reisezug-Abstell- und Ladegleisen passiert und dann der Endbahnhof erreicht (Gleisanlagen um 1940). Wie ein roter Faden zieht sich die Rote Weißeritz durch die Anlage, auf deren rechtem Schenkel die Strecke Buschmühle-Kurort Kipsdorf z.T. hinter der Kulisse verläuft.

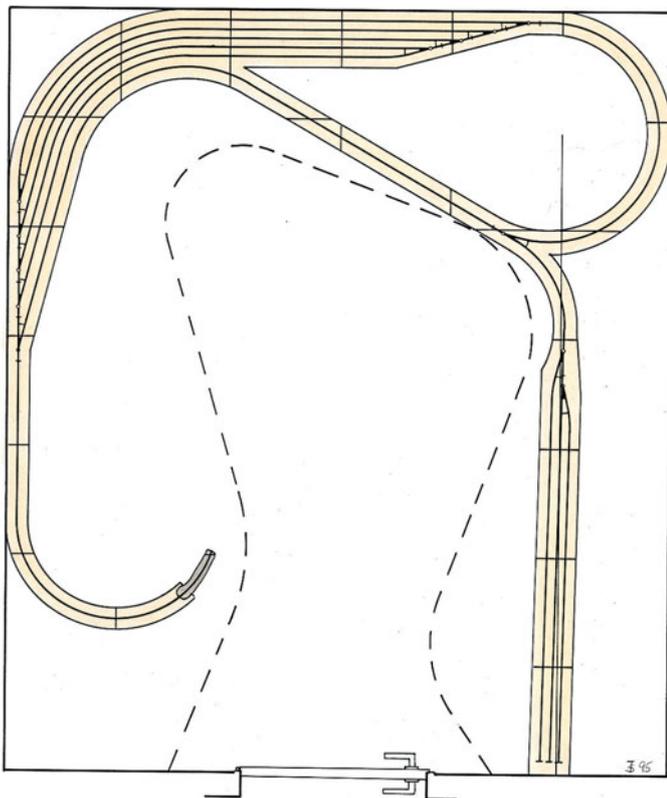




Die Spar-Version „Kipsdörfchen“ im Maßstab 1:13,5 (Größe 2,40 x 1,20 m, Rastermaß 0,50 m) zeigt den Bahnhof Kipsdorf in der Ursprungsform (Epoche I/II) ohne Ladestelle und eine frei gestaltete Hst. Buschmühle. Die verdeckte Kehrschleife enthält zwei Abstellgleise. Gleismaterial: Bemo-Flexgleis und -Weichen 15°, Roco-Weichen 15°



Kipsdörfchen



Güterzug mit aufgebockten Regelspurwagen bei Obercarsdorf und Szene an der Talsperre Malter (3.8.1989) als Vorlage für die Streckengestaltung am linken Anlagenschenkel





Die Anlage im Maßstab 1:20 für H0 (Größe max. 5,00 x 3,50 m, Rastermaß 0,50 m). Mit dargestellt ist eine „Spar-Version“ bei anderen Raumverhältnissen. Gleismaterial Roco-Line mit Weichen 10° und 15°.

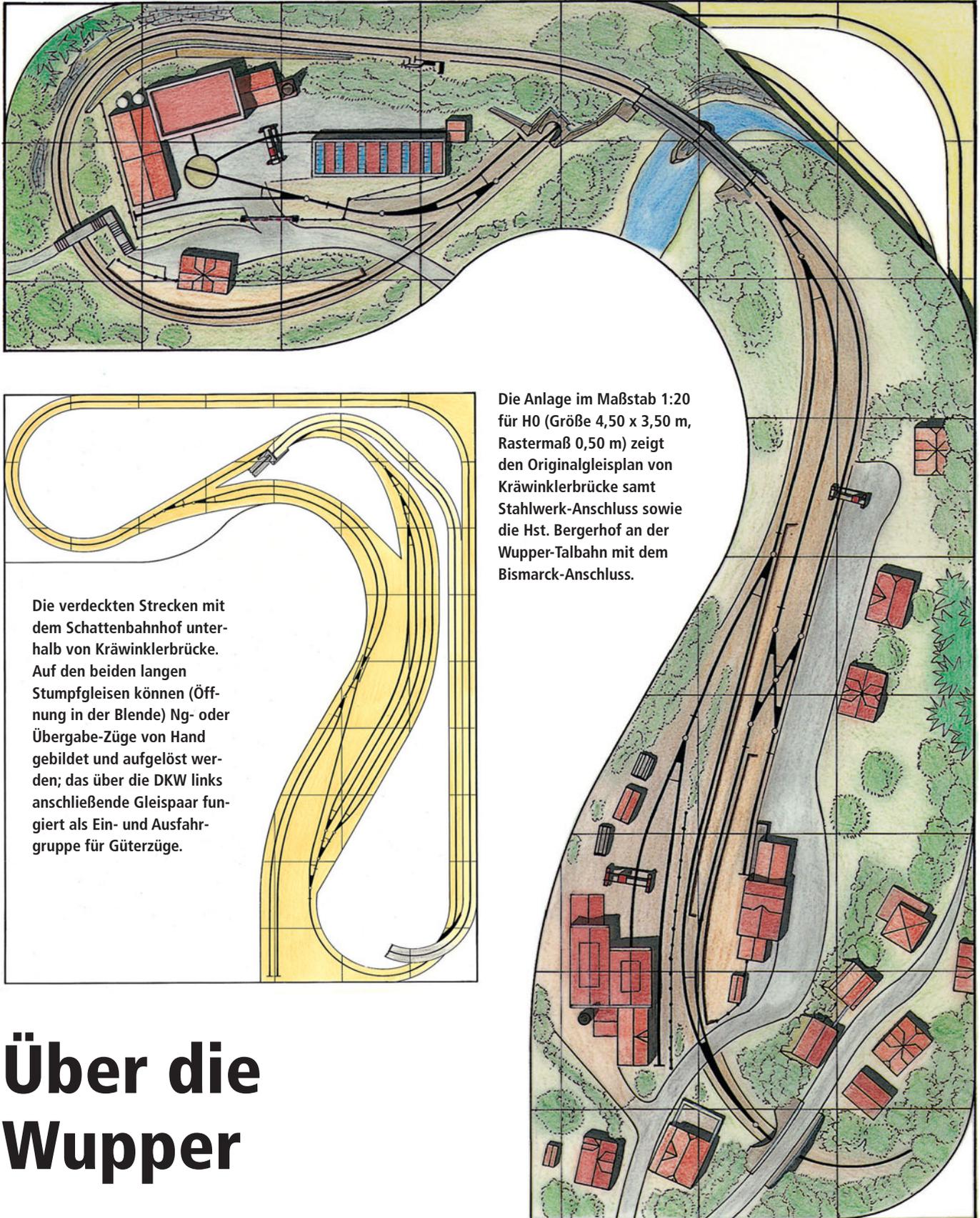
Spalt an der Wand

Bis zum 29.9.1962, übrigens fast genau der 90. Geburtstag der Strecke, schnaufte der „Glaskasten“ von Georgensgmünd nach Spalt und zurück – jene berühmte bayerische PtL 2/2 und spätere 98.3, der mit dieser Anlage ein lebendiges, sprich: beispiel- und befahrbares Denkmal gesetzt werden kann. Güterwagen, darunter auch die für diese Hopfenregion typischen Bierwagen der Stadtbrauerei Spalt, wurden meist an die kurzen Personenzüge aus allen möglichen bayerischen Wagen angehängt.

Die modulare (gestrichelte Trennlinien) Regal-Anlage mit Punkt-zu-Punkt-Betrieb zwischen End- und Abstellbahnhof ist für einen hauptsächlich anderweitig genutzten Raum gedacht und lässt sich abhängig von den Platzverhältnissen an den Wänden entlang U- oder L-förmig aufbauen.

„Glaskasten“ 98 307 im Frühjahr 1959 auf der Fahrt von Georgensgmünd nach Spalt, am Haken einen preußischen Gepäck- und zwei bayerische Personenwagen. Foto: Gottfried Turnwald





Die Anlage im Maßstab 1:20 für H0 (Größe 4,50 x 3,50 m, Rastermaß 0,50 m) zeigt den Originalgleisplan von Kräwinklerbrücke samt Stahlwerk-Anschluss sowie die Hst. Bergerhof an der Wupper-Talbahn mit dem Bismarck-Anschluss.

Die verdeckten Strecken mit dem Schattenbahnhof unterhalb von Kräwinklerbrücke. Auf den beiden langen Stumpfgleisen können (Öffnung in der Blende) Ng- oder Übergabe-Züge von Hand gebildet und aufgelöst werden; das über die DKW links anschließende Gleispaar fungiert als Ein- und Ausfahrgruppe für Güterzüge.

Über die Wupper

Über die Wupper ist das Vorbild dieses schönen Bahnhofs leider schon längst gegangen, genauer gesagt: unter die Wupper, denn die Station mit dem gemütlichen Namen Kräwinklerbrücke liegt auf dem Grund der Wupper-Talperre – wie ein großer Teil der Strecke

Wt-Oberbarmen über Krebsöge und eben Kräwinklerbrücke nach Brügge (Westf). Zuvor waren hier Wendezüge aus V 36 mit VS 145 und Schienenbusse unterwegs, während die dampfbespannten Züge 1950 bis 1960 von 57, 78 und 86 des Bw Lennep gezogen

wurden. Den vielfältigen Güterverkehr der zahlreichen Industriebetriebe im Bergischen Land belebte auch der Anschluss des Stahlwerks in Kräwinklerbrücke; hier ist noch der unweit gelegene Anschluss der Bismarck-Fahrradwerke hinzugefügt worden.

Rund um Bad Grund in großer Spur

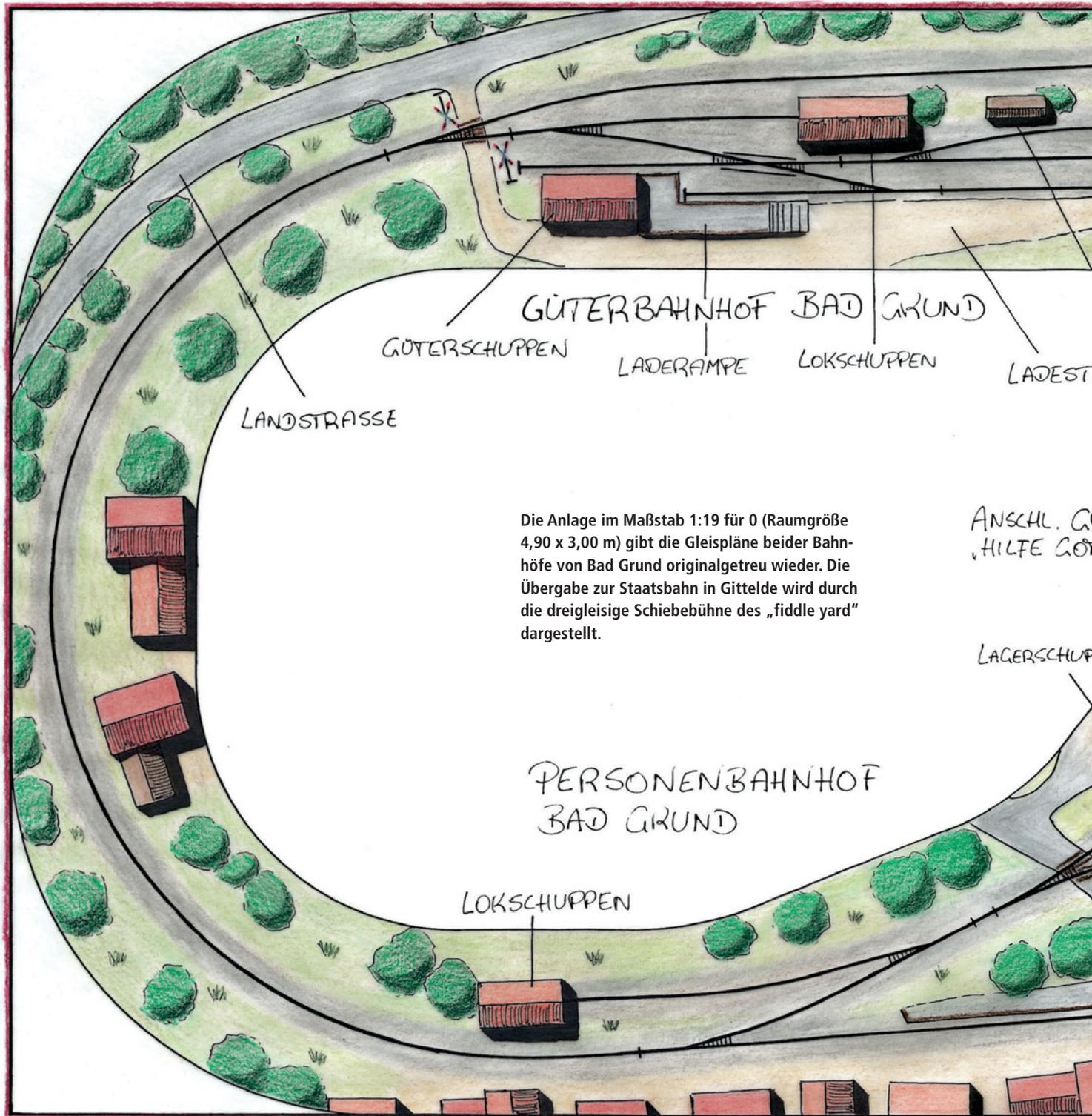
Mit einer Streckenlänge von ganzen 4,2 km zählte sie zu den kleinsten Kleinbahnen Deutschlands und auch ihr Fahrzeugpark war stets äußerst bescheiden. Die Rede ist von der Kleinbahn Gittelde (an der Strecke Herz-

berg-Seesen) nach Bad Grund, die zum Abtransport der Bleiglanz-, Zinkblende- und Schwerspat-Vorkommen 1910 in Betrieb genommen wurde.

Während der Personenverkehr weit hinter den Erwartungen zurückblieb –

bis zur Einstellung 1962 genügte ein Gmp-Paar –, entwickelte sich der Güterverkehr höchst erfreulich. Dazu trugen die stetig steigenden Wagenladungen von der Grube „Hilfe Gottes“ in Bad Grund bei, deren Zahl nach dem 2. Weltkrieg nochmals anstieg. Folgerichtig bedeutete denn auch die Umstellung des Erzverkehrs auf Lastwagen im Jahr 1971 das Ende der Kleinbahn.

Ihr besonderer Reiz lag – und liegt für den Nachbau – in den beiden nur 400 m voneinander entfernten Bahnhöfen von Bad Grund, die sich weitgehend



Die Anlage im Maßstab 1:19 für 0 (Raumgröße 4,90 x 3,00 m) gibt die Gleispläne beider Bahnhöfe von Bad Grund originalgetreu wieder. Die Übergabe zur Staatsbahn in Gittelde wird durch die dreigleisige Schiebebühne des „fiddle yard“ dargestellt.

ANSCHL. G
„HILFE GOTT

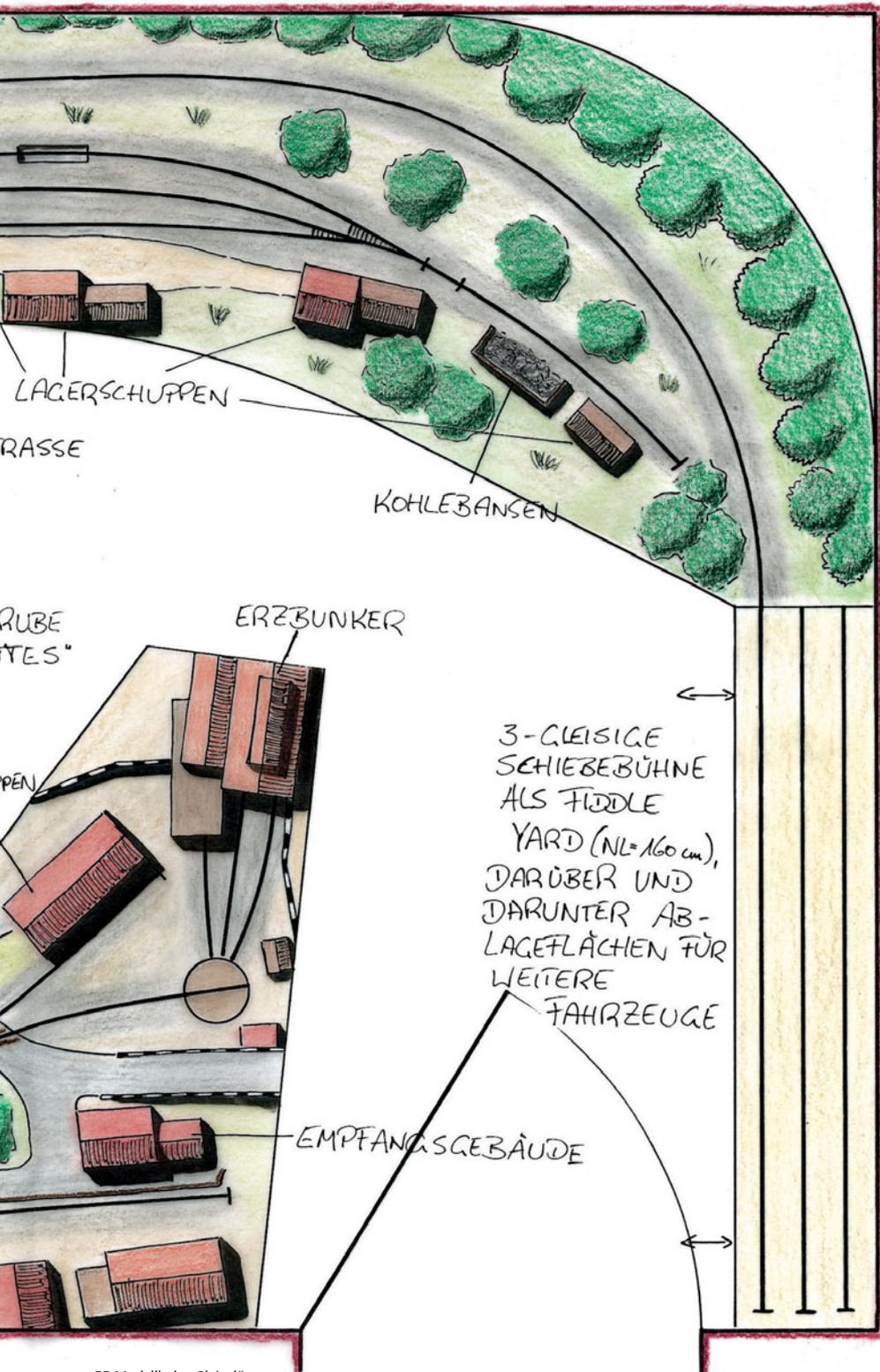
LAGERSCHUPP

originalgetreu hier wiederfinden. Bei den erforderlichen Rangierbewegungen ist es für den wahren Spur-0-Bahner Ehrensache, dass nur mit Originalkupplungen hantiert wird! Als Triebfahrzeuge waren eine T-3-ähnliche Tenderlok und ein C-gekuppelter MaK-Stangendiesel eingesetzt.

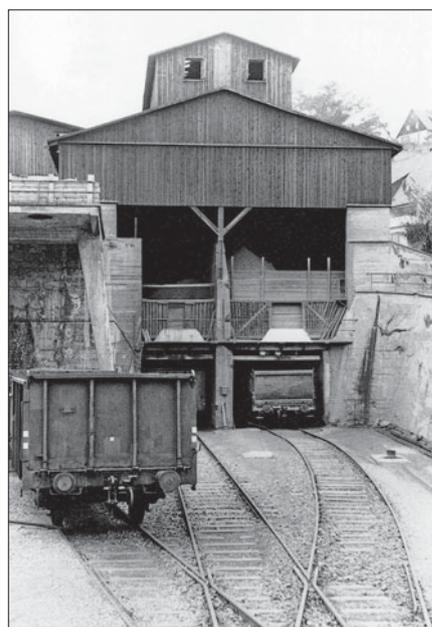
Diese „kleine Bahn auf großer Spur“ stellt ein äußerst reizvolles Thema dar, dessen Darstellung fast garantiert gelingen dürfte – handelt es sich doch, bei originalgetreuer Umsetzung, um einen Anlagenbau mit der „Hilfe Gottes“!

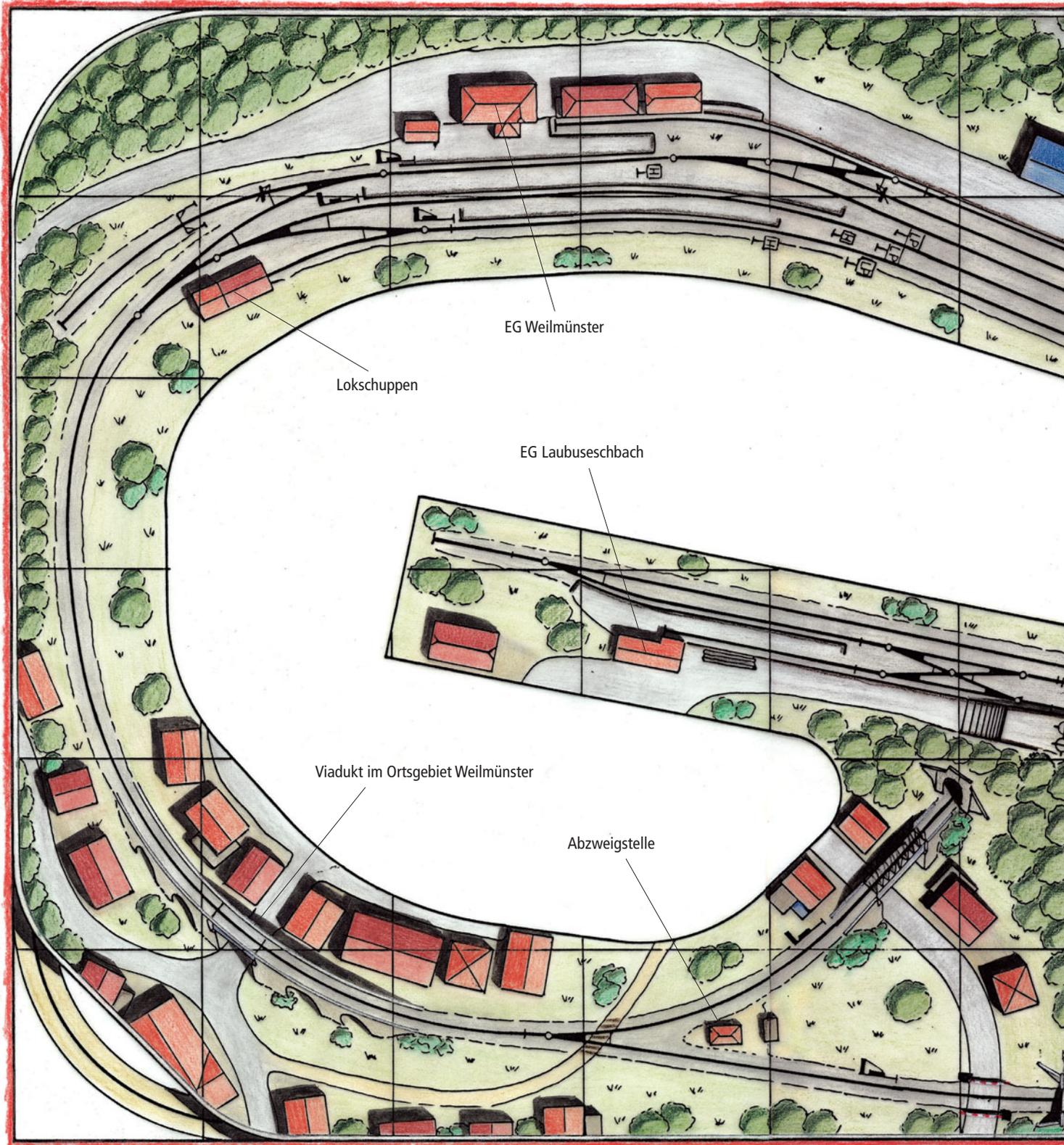
Lok 272 (400-C, MaK 1955) rangiert am 26.9.1967 zwischen Lok- und Güterschuppen im Güterbahnhof Bad Grund. Foto: Gerhard Moll

Darunter: Dampflokomotive 351 am 19.8.1952 am Behelfsbahnsteig im Personenbahnhof Bad Grund. Foto: Slg. Josef Högemann



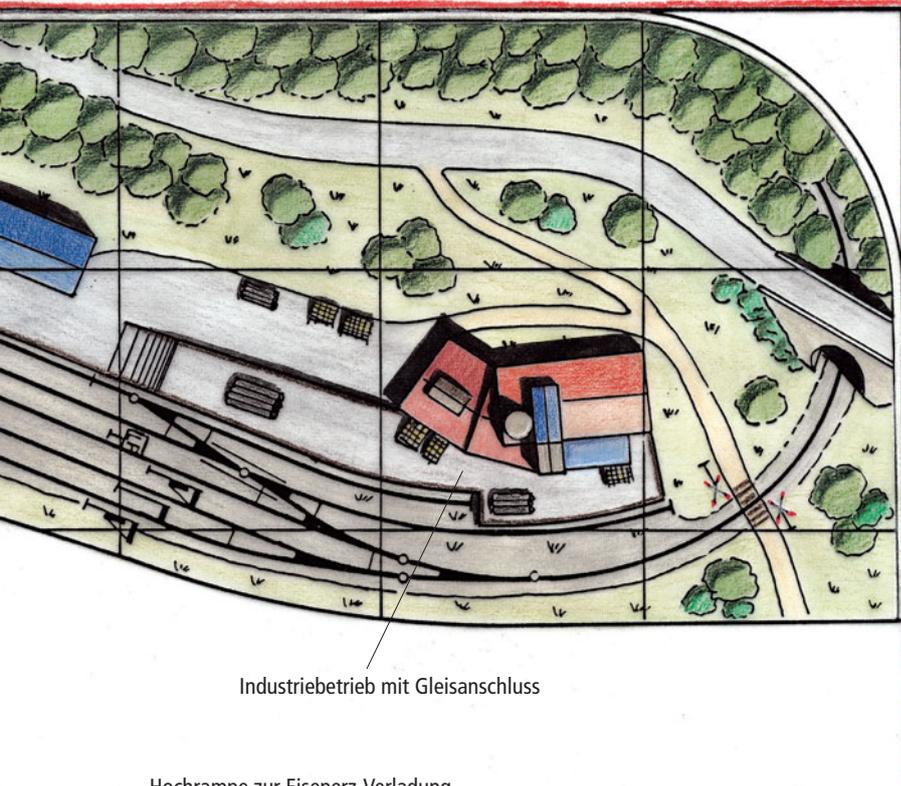
Die Erzverladung der Grube „Hilfe Gottes“, deren Bedienung über Waggondrehscheibe und Spillanlage umständlich und Zeit raubend war. Fotos: Klaus Lier



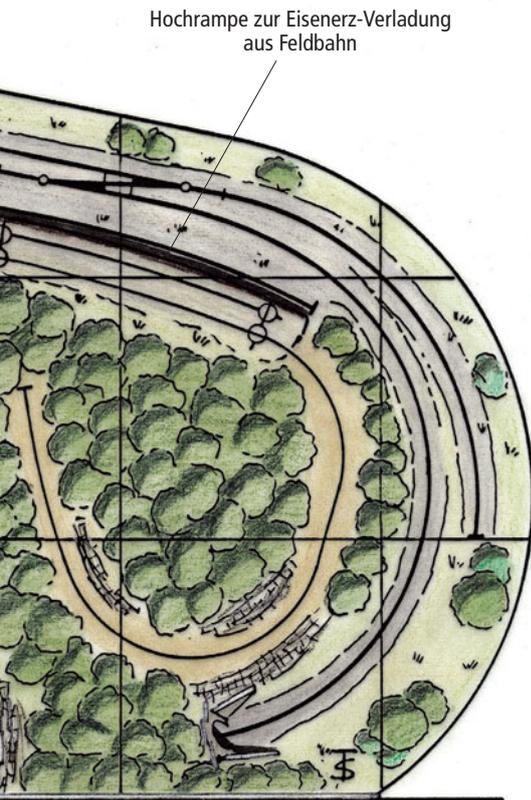


Hält im Bahnhof Weilmünster auf diesem Anlagenvorschlag: Wende-Eilzug E 793 Frankfurt/M–Grävenwiesbach–Weilmünster–Weilburg–Limburg/Lahn–Altenkirchen–Au/Sieg–Köln (zurück über Limburg–Niedernhausen–Frankfurt/M), der in den unterstrichenen Bahnhöfen Kopf macht. Wer für den vorbildgetreuen Einsatz dieses Zuges (hier aus Liliput-Steuerwagen und der Lima-V 80 gebildet) weitere Vorschläge sucht, sei auf Büdingen (S. 6), Rotenhain (S. 18) und Eppstein (S. 48) verwiesen. Foto: Bernd G. Lang/Archiv Michael Meinhold

Die Anlage im Maßstab 1:14,5 für H0 (Größe 4,50 x 3,00 m, Rastermaß 0,50 m). Der Gleisplan des Bahnhofs Weilmünster entspricht weitgehend dem Original, der Gleisplan von Laubuseschbach ist spiegelbildlich gekontert.

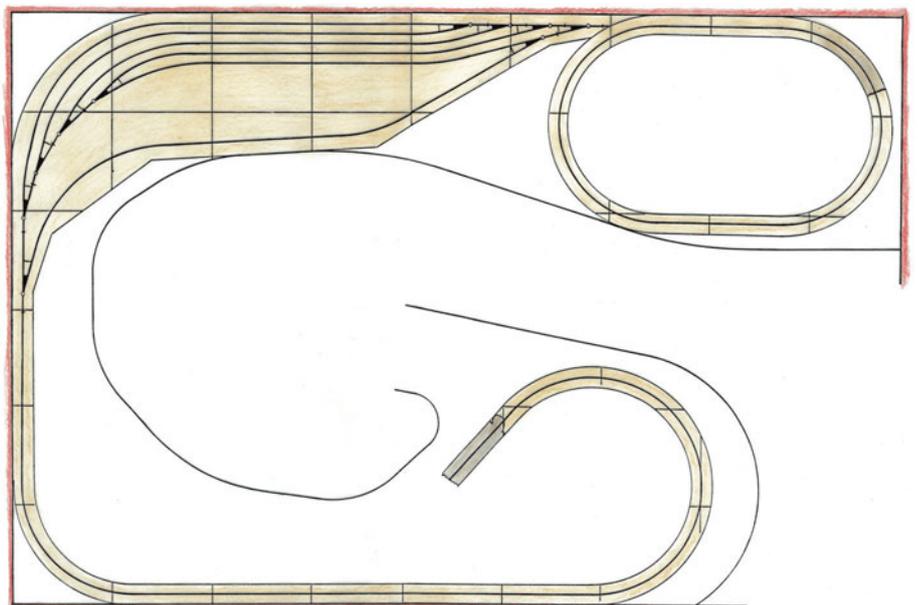


Industriebetrieb mit Gleisanschluss



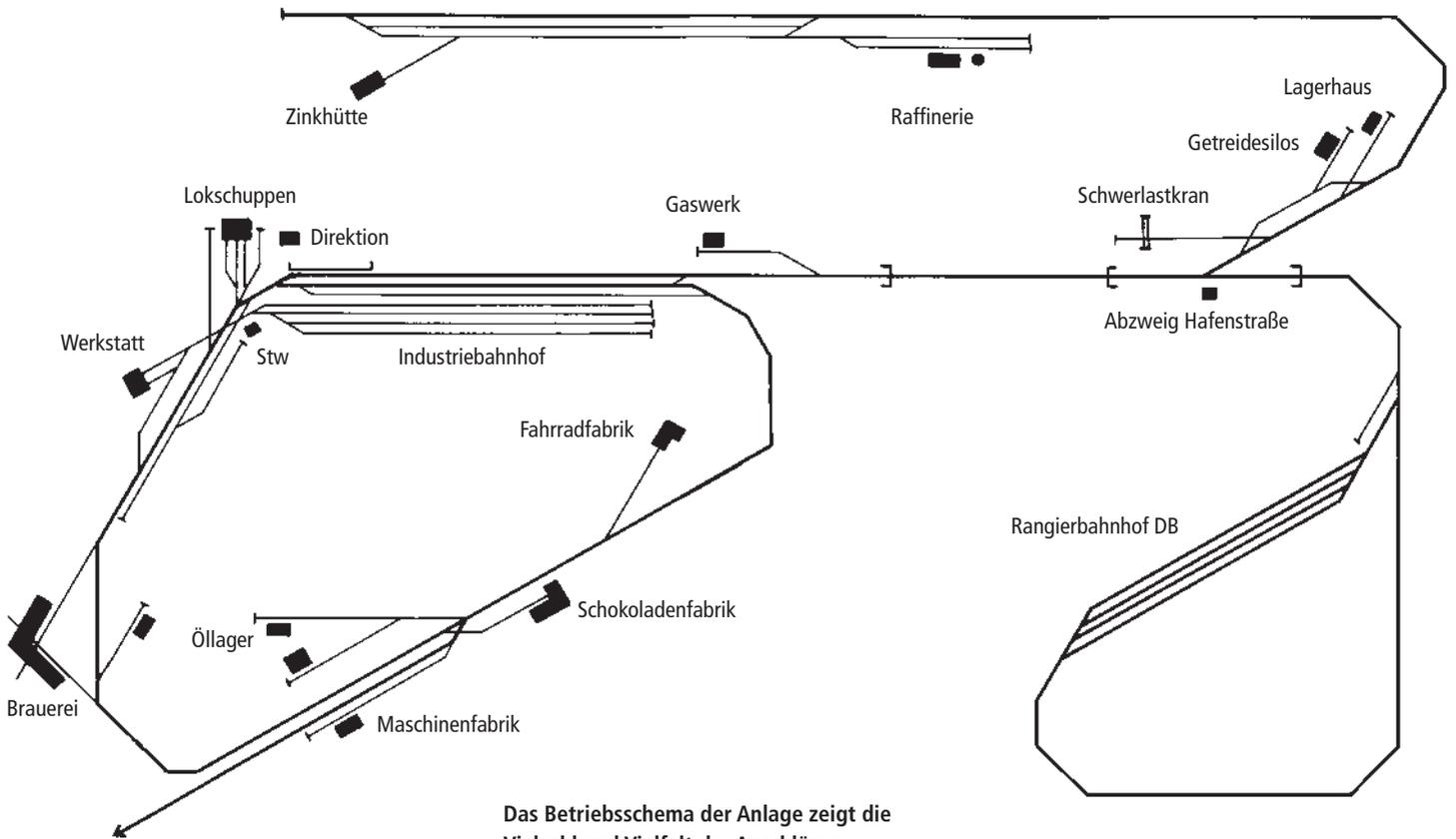
Hochrampe zur Eisenerz-Verladung aus Feldbahn

Die verdeckten Gleisanlagen. Das am vorderen Anlagenrand einsehbar liegende Gleis des Schattenbahnhofs dient zur Hand-Bildung vom Güterzügen.

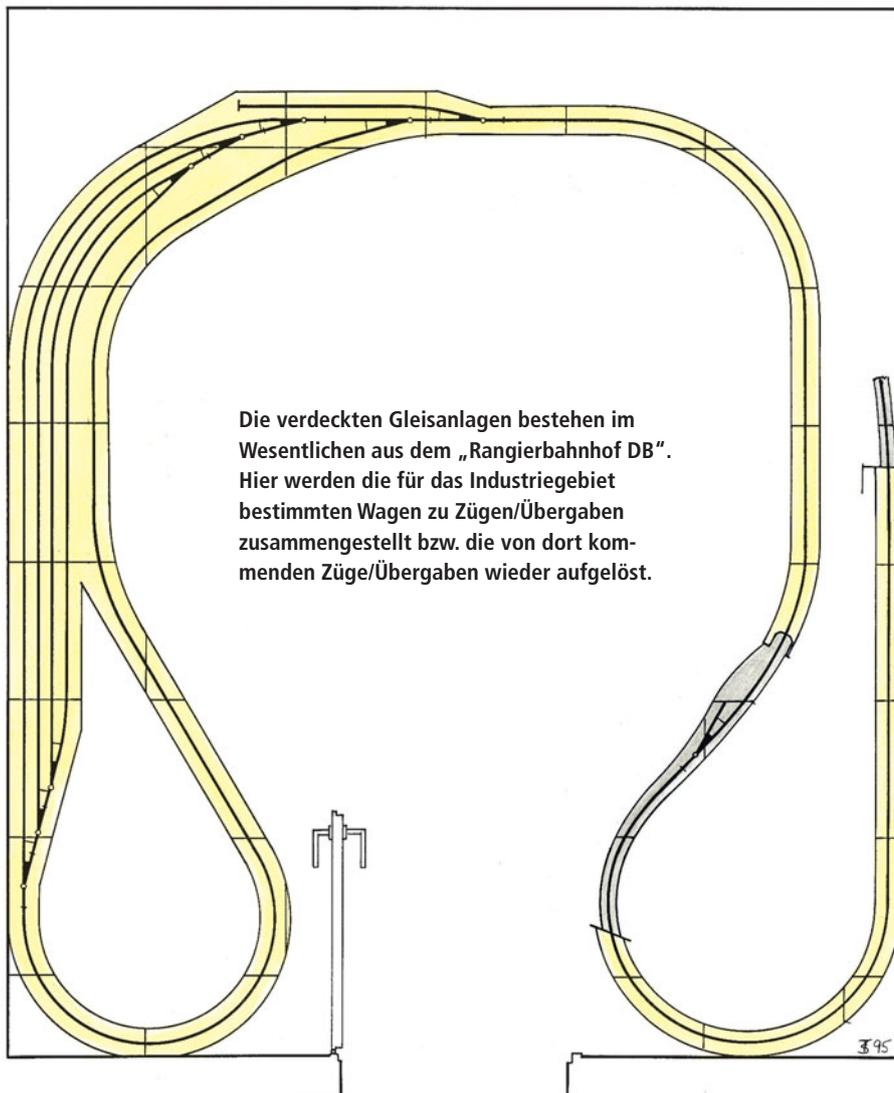


Trennung tief im Taunus

Er ist der „Haupt- und Staatszug“ dieser Strecke: der berühmte „Hecken-Wendeeilzug“ von Frankfurt/M nach Köln, gebildet aus V 80 und drei Steuerwagen VS 145, der auf seiner Tour durch Taunus und Westerwald auch über die Weiltalbahn und durch den hier dargestellten Bahnhof Weilmünster fuhr. Ja, er hielt hier sogar – denn Weilmünster fungierte auch als Umsteige-Bahnhof für die abzweigende Stichbahn nach Laubuseschbach, die ihre Entstehung ebenso wie die Weiltalbahn nicht zuletzt den Erzvorkommen in dieser Region verdankt, die noch bis in die Sechzigerjahre abgebaut wurden. Sie verschafften den Bahnstrecken einen beachtlichen Güterverkehr, den in der Epoche III – und genau diese wird hier natürlich dargestellt – 86 und 56.2 des Bw Wetzlar abwickelten, die sich nebenbei auch vor Personenzügen nützlich machten, sofern diese nicht mit Schienenbussen oder Akku-Triebwagen gefahren wurden. Letztere kamen übrigens in allen beim Bw Limburg beheimateten Spielarten (ETA 178, 176 und 150) zum Zuge. Die ganze Herrlichkeit ist natürlich im Großen längst passé – im Kleinen noch lange nicht, oder?



Das Betriebssystem der Anlage zeigt die Vielzahl und Vielfalt der Anschlüsse.



Die verdeckten Gleisanlagen bestehen im Wesentlichen aus dem „Rangierbahnhof DB“. Hier werden die für das Industriegebiet bestimmten Wagen zu Zügen/Übergaben zusammengestellt bzw. die von dort kommenden Züge/Übergaben wieder aufgelöst.

Ein weiterer Vorschlag für die Anhänger eines dichten Rangierbetriebs mit Übergaben und Güterwagen aller Art, und auch er hat wie die Altonaer Hafenbahn (S. 26) sein Vorbild in der Hansestadt Hamburg:

Pate für diese Anlage stand die Wilhelmsburger Industriebahn, kurz und knapp auch „Indu“ genannt. Das 1892 gegründete Unternehmen verfügte vor dem Zweiten Weltkrieg über acht leistungsfähige Dampfloks und neunzehn eigene Güterwagen. Aufgabe der „Indu“, die 1962 in der Hamburger Hafenbahn aufging, war die Vermittlung des Güterverkehrs zwischen der Staatsbahn und den Industrie- und Hafenbetrieben in Wilhelmsburg, Neuhoft und Kattwyk. Verladen wurden vor allem Mineralölprodukte, Düngemittel, Holz, Getreide und Ölsaaten.

Die Umsetzung nach dem Vorbild der „Indu“ ist als AdW- bzw. Rundum-Anlage konzipiert; den Zugang in den Innenraum ermöglicht ein abnehmbares Streckenteil an der Tür. Dargestellt wird ein gemischter Dampf- und Dieselmotorenbetrieb (z.B. 94 oder V 65 als Staatsbahn-Lokomotiven) in der Epoche III in einer „Stadtlandschaft“ mit Industrieviertel. Die Stadt- und Industriegebäude kommen aus dem Angebot der Zubehörindustrie oder entstehen wie z.B. die Halbreif-Bauten am Anlagenrand im Eigenbau.



Auf dem U: Die „Indu“



Die Anlage im Maßstab 1:18 für H0 (Größe 3,20 x 3,80 m, Rastermaß 0,50 m). Gleismaterial: Flexgleis und 15°-Weichen von Tillig. Für diese Anlage bietet sich ein Betriebssystem mit zwei Teilnehmern und sinnvoll/vorbildgerechter Steuerung der Wagenläufe mit Fremo-Karten geradezu an.

Diesellok Nr. 30 verlässt mit einem Kesselwagenzug den Bahnhof Hohe Schaar, Oktober 1961. Foto: Schmalfeld/Slg. Gerd Neumann

Hauptbahn, Zechenbahn und Hafenbahn mit Akku-Krokodilen

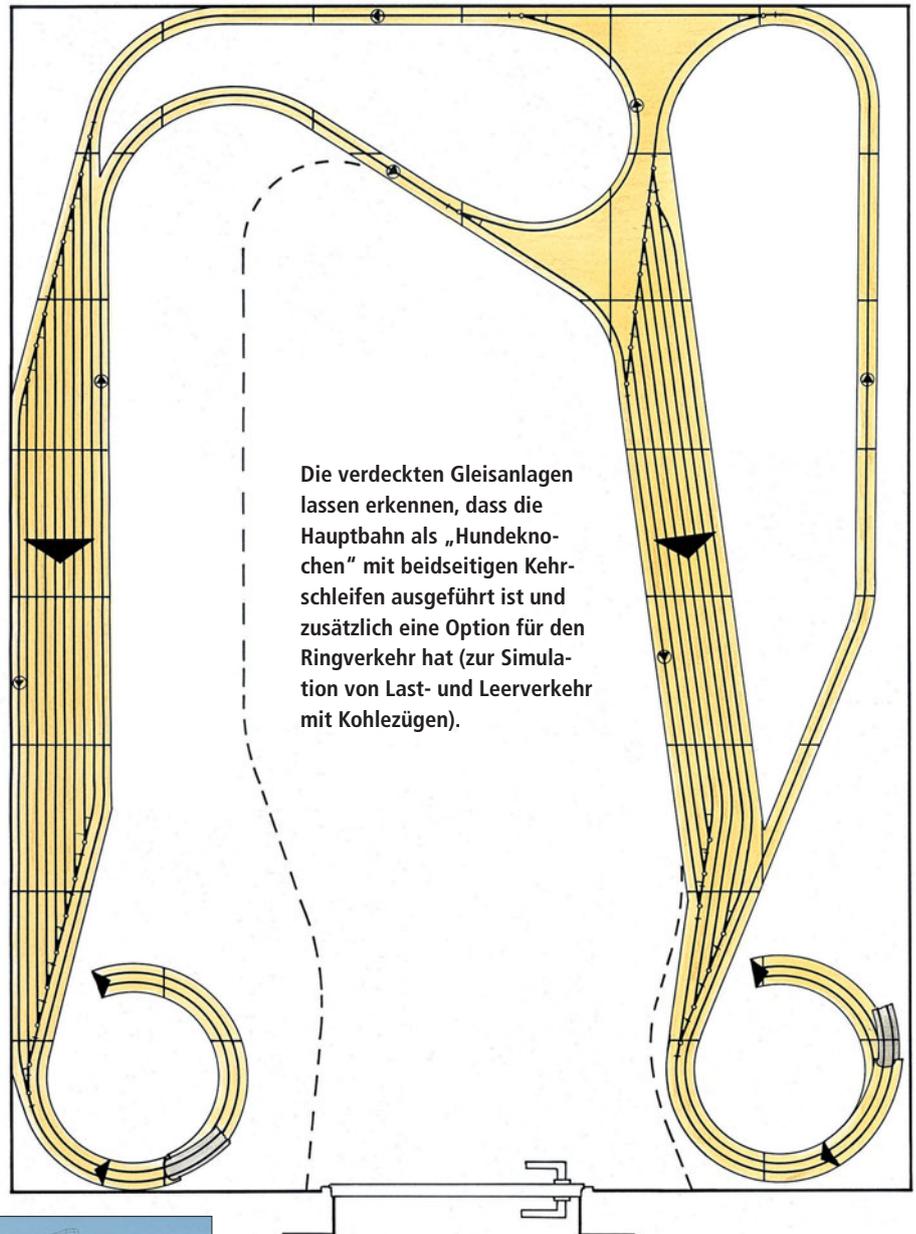
Betrieb rund um die Uhr mit Ganzzügen auf einer Zechen-Anschlussbahn, „Krokodile“, die mit Akku auch „oben ohne“ verkehren, ein Hafenhafen mit Spitzkehre – und eine DB-Magistrale mit hochwertigem Verkehr: Das alles bietet Esch/Westf. an der Strecke Osnabrück–Rheine unweit von Ibbenbüren.

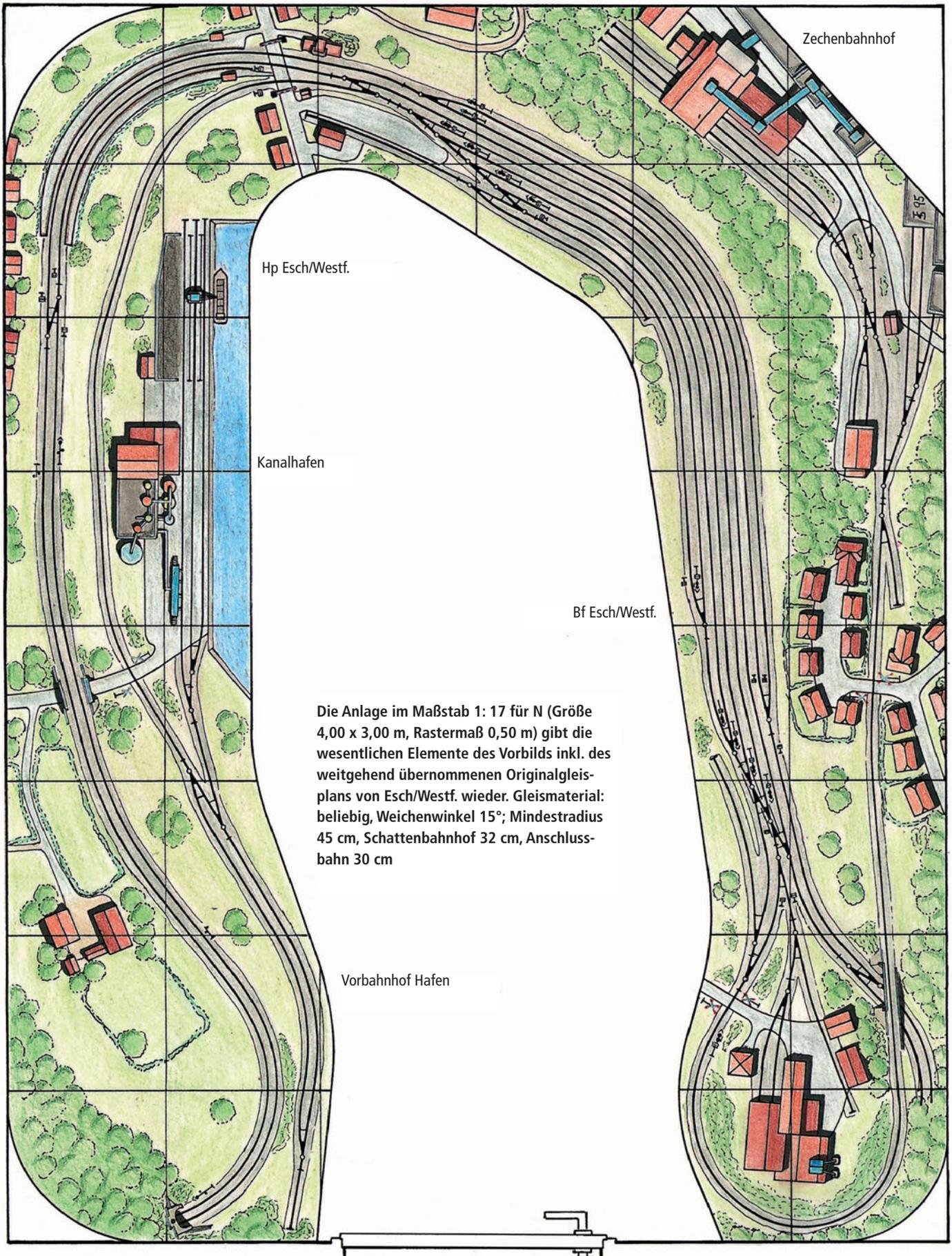
Ca 840.000 t Kohle (Stand 1992) werden mit der Zechenbahn von der Betriebsstelle „von Oeynhausen“ zum Bf. Esch/Westf. abgefahren, wo etwa 82% an die DB übergeben werden; der Rest wird über die Anschlussbahn zum Hafen Uffeln am Mittellandkanal auf Binnenschiffe verladen.

Anfangs der Sechzigerjahre wurde statt der Beschaffung neuer Dampflok die Zechenbahn elektrifiziert. Da einige Abschnitte innerhalb des Zechenbahnhofs und am Kanalhafen aus betrieblichen Gründen nicht überspannt werden konnten, erhielten die „Krokodil“-ähnlichen Elloks zusätzlich eine Batterie zur Fahrt auf diesen Teilstücken.

Auf der Hauptbahn halten alle Eilzüge in Esch/Westf., außerdem wird der Bahnhof von IR-Zügen und zahlreichen hochwertigen Güterzügen in die Niederlande oder nach Emden passiert (TEEM, Autotransport- und Kesselwagen-Ganzzüge etc.).

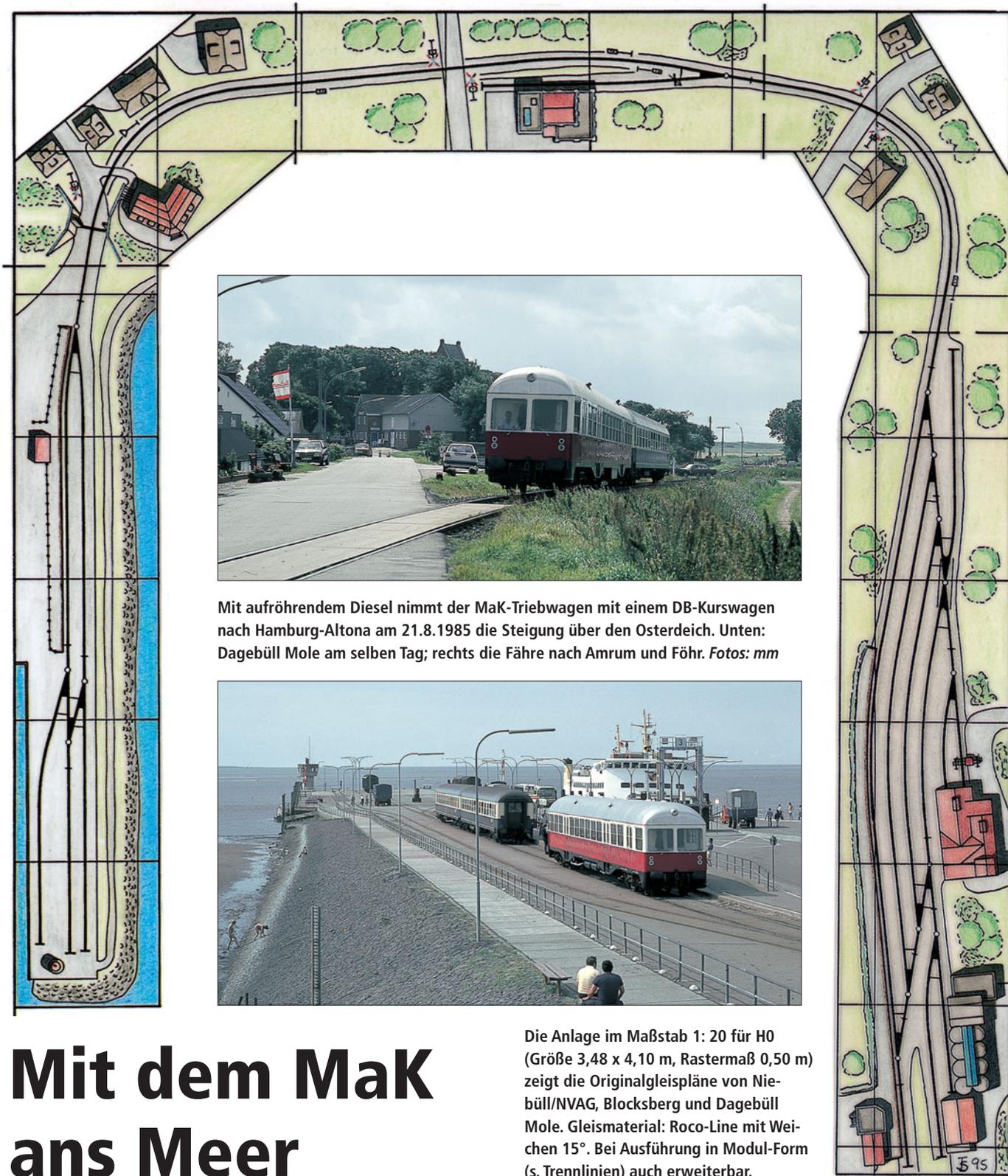
Ein prachtvolles Modellbahn-Vorbild also, wobei die beliebte Kombination aus Automatik-Verkehr auf der Hauptstrecke und manuellem Betrieb auf den beiden Anschlussbahnen und im Bahnhof auch hier praktiziert werden kann.





Bilder links: E 102 ist am 29.67.1992 im Akku-Betrieb mit Klappkübelwagen am Kanalhafen Usseln unterwegs. Daneben passiert 110 413 mit dem „Nord-West-Express“ D 231 Amsterdam–Kopenhagen am 19.11.1989 die Brücke über den Mittellandkanal bei Esch/Westf.

Fotos: Rolf Köstner



Mit aufröhrendem Diesel nimmt der MaK-Triebwagen mit einem DB-Kurswagen nach Hamburg-Altona am 21.8.1985 die Steigung über den Osterdeich. Unten: Dagebüll Mole am selben Tag; rechts die Fähre nach Amrum und Föhr. Fotos: mm



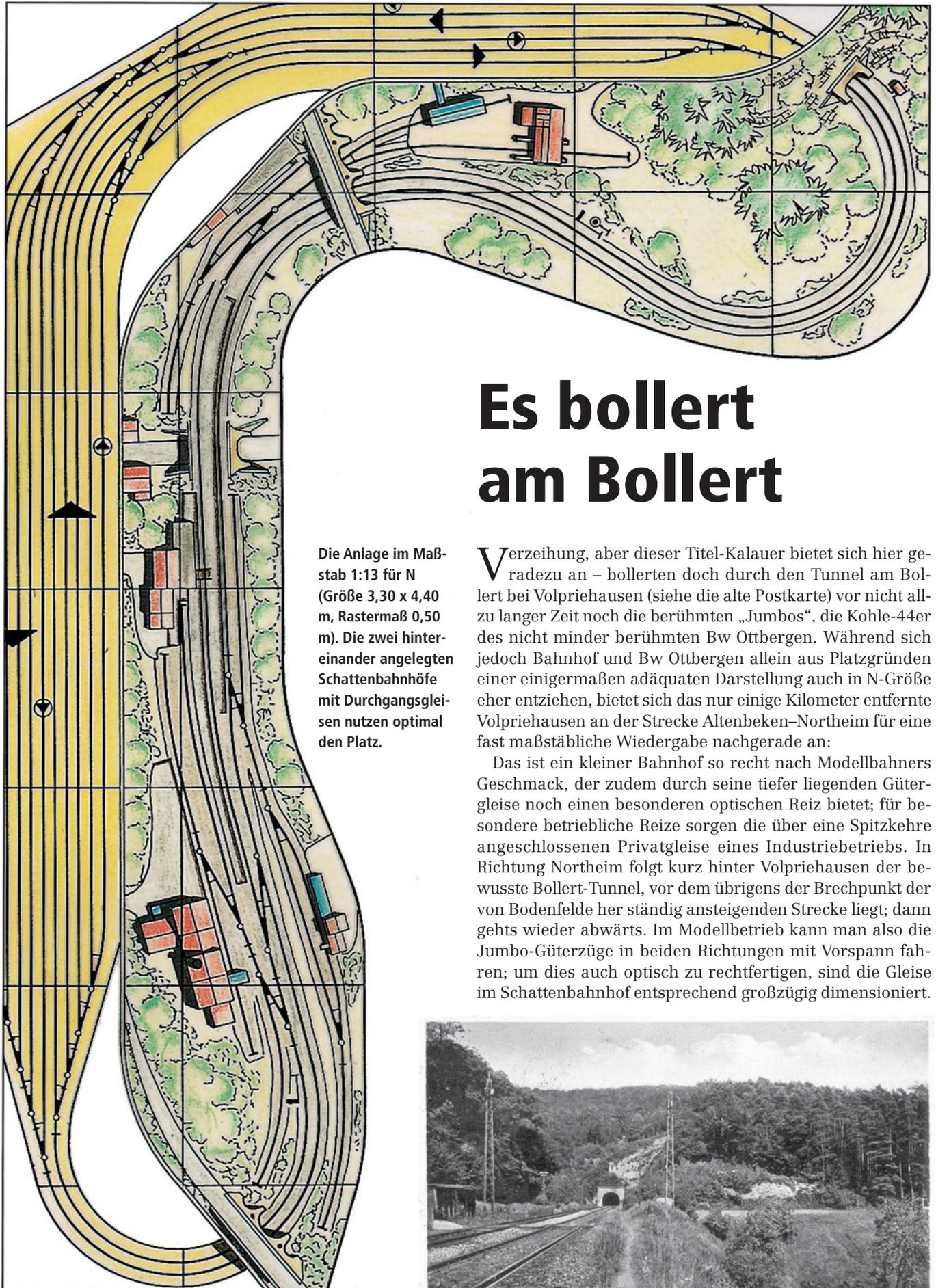
Die Anlage im Maßstab 1: 20 für H0 (Größe 3,48 x 4,10 m, Rastermaß 0,50 m) zeigt die Originalgleispläne von Niebüll/NVAG, Blocksberg und Dagebüll Mole. Gleismaterial: Roco-Line mit Weichen 15°. Bei Ausführung in Modul-Form (s. Trennlinien) auch erweiterbar.

Mit dem MaK ans Meer

Die Kenner haben es natürlich gleich erkannt: Hier geht es um die Strecke Niebüll–Dagebüll Mole, die zum Zeitpunkt der Aufnahmen, im Sommer 1995, noch von der NVAG, der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG, betrieben wurde. Hundert Jahre alt wurde damals die ehemalige Kleinbahn, die von 1895 bis 1926 eine Schmalspurbahn war und dann auf Regelspur umgebaut wurde; somit konnten end-

lich Güter- und Kurswagen von der Marschbahn Hamburg–Westerland in Niebüll direkt auf die Bahn ans Meer übergehen. In der Reichsbahnzeit fuhrten sogar komplette D-Züge samt Mitropa-Teakholzspeisewagen von Berlin bis auf die Mole, und noch 1974 liefen Expressgut-Kurswagen von Hamburg Hbf durch bis nach Dagebüll Mole, wo die Schiffe zu den Nordseeinseln Amrum und Föhr ablegten.

Der Verkehr zu den Inseln sicherte der Bahn, auf der jahrzehntlang die formschönen MaK-Triebwagen (auf Basis des -ym-Mitteleinstiegswagens) das Bild prägten, bis heute das Überleben. Noch immer werden Schnellzug-Kurswagen von Hamburg, Köln oder Berlin bis auf die Mole gefahren – durch die reizvolle Koog-Landschaft Friesland mit so schönen Stationen wie Deezbüll, Maasbüll oder Blocksberg.

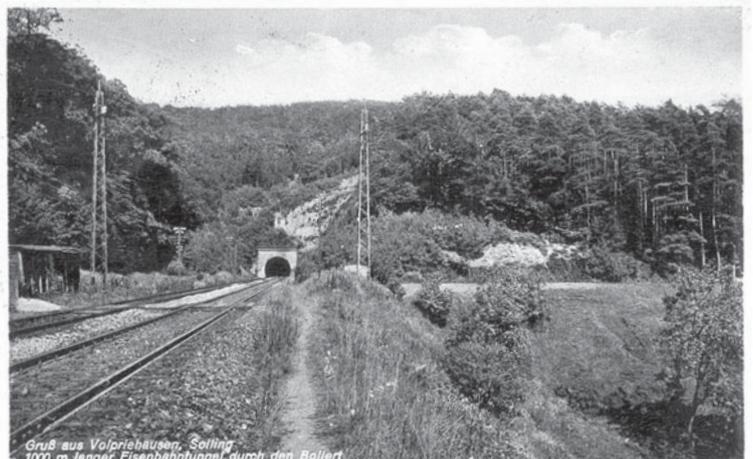


Es bollert am Bollert

Die Anlage im Maßstab 1:13 für N (Größe 3,30 x 4,40 m, Rastermaß 0,50 m). Die zwei hintereinander angelegten Schattenbahnhöfe mit Durchgangsgleisen nutzen optimal den Platz.

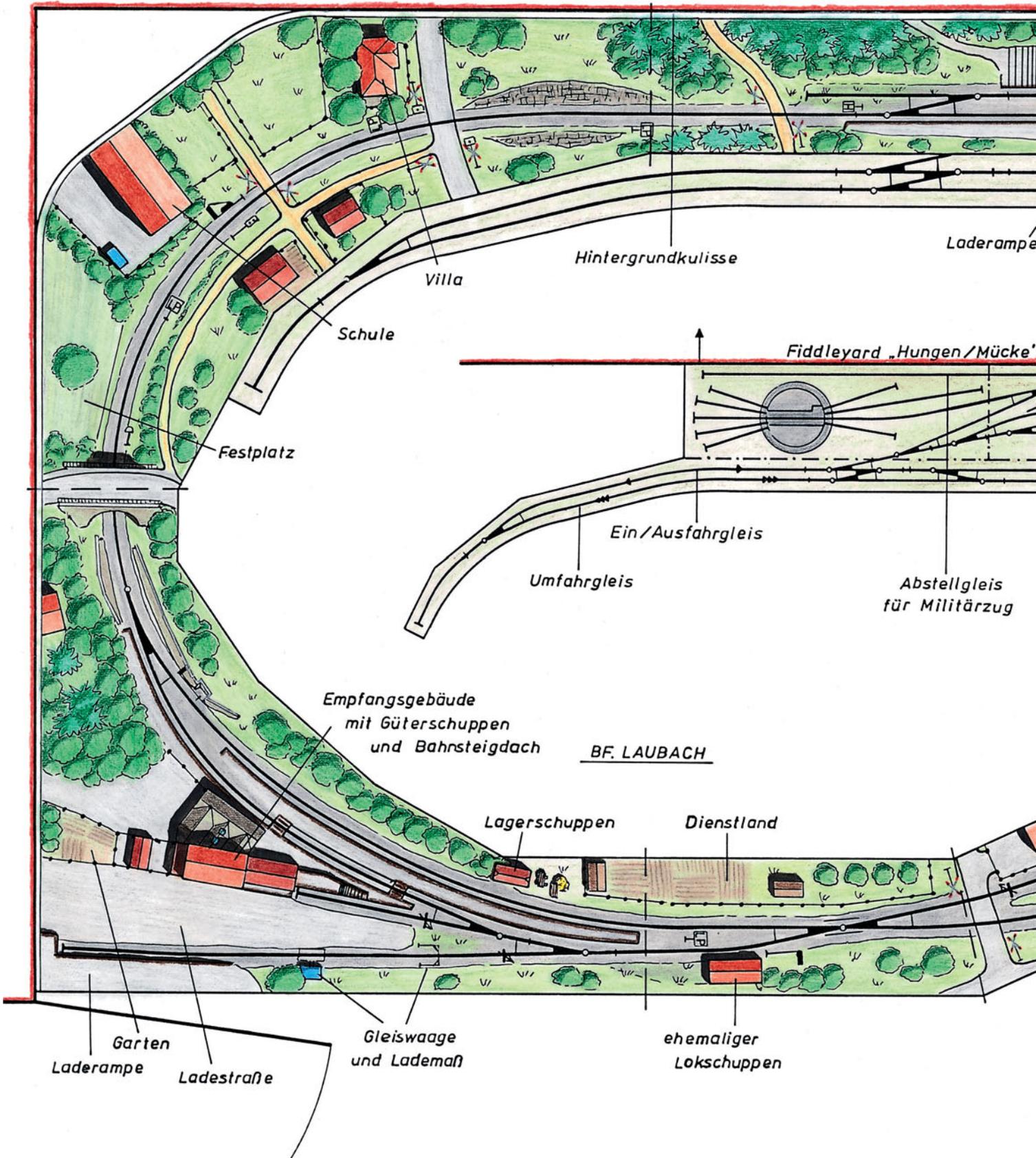
Verzeihung, aber dieser Titel-Kalauer bietet sich hier geradezu an – bollerten doch durch den Tunnel am Bollert bei Volpriehausen (siehe die alte Postkarte) vor nicht allzu langer Zeit noch die berühmten „Jumbos“, die Kohle-44er des nicht minder berühmten Bw Ottbergen. Während sich jedoch Bahnhof und Bw Ottbergen allein aus Platzgründen einer einigermaßen adäquaten Darstellung auch in N-Größe eher entziehen, bietet sich das nur einige Kilometer entfernte Volpriehausen an der Strecke Altenbeken–Northeim für eine fast maßstäbliche Wiedergabe nachgerade an:

Das ist ein kleiner Bahnhof so recht nach Modellbahners Geschmack, der zudem durch seine tiefer liegenden Gütergleise noch einen besonderen optischen Reiz bietet; für besondere betriebliche Reize sorgen die über eine Spitzkehre angeschlossenen Privatgleise eines Industriebetriebs. In Richtung Northeim folgt kurz hinter Volpriehausen der bewusste Bollert-Tunnel, vor dem übrigens der Brechpunkt der von Bodenfelde her ständig ansteigenden Strecke liegt; dann gehts wieder abwärts. Im Modellbetrieb kann man also die Jumbo-Güterzüge in beiden Richtungen mit Vorspann fahren; um dies auch optisch zu rechtfertigen, sind die Gleise im Schattenbahnhof entsprechend großzügig dimensioniert.



Größ aus Volpriehausen, Solling
1000 m langer Eisenbahntunnel durch den Bollert

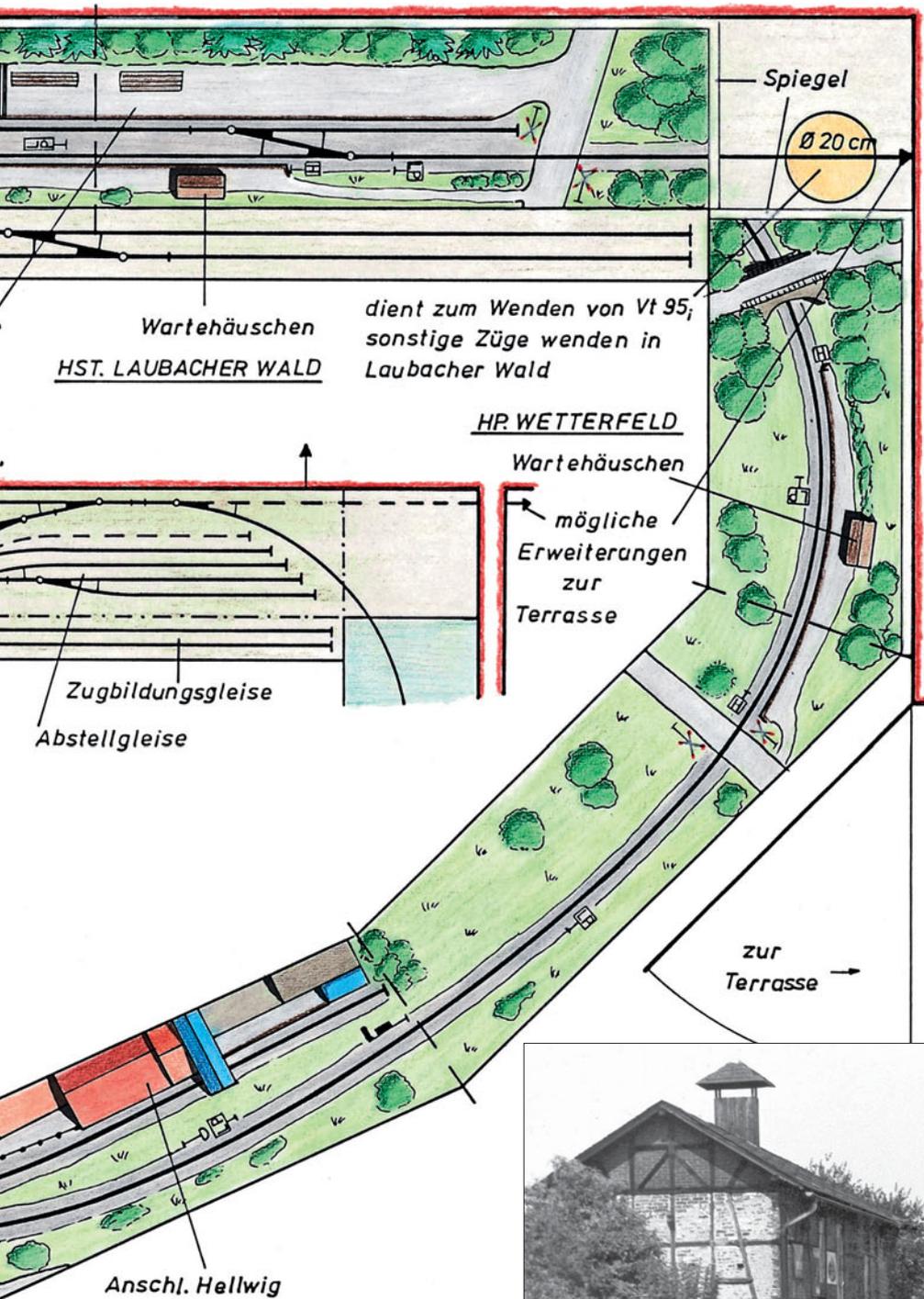
Von Hungen über Laubach nach Laubacher Wald



Als „Vogelsberger Westbahn“ hat es diese tatsächlich gebaute Anlage zu einiger Prominenz gebracht – was aber sicher nicht allein an den Bau- und Betriebs-Erlebnissen der „Comedian Hannullists“ lag. Der Bahnhof Laubach (Oberhessen) bietet durch seine Kurvenlage mit dem anschließenden Ein-

schnitt optische wie betriebliche Reize – als Kreuzungstation der Nebenbahn Hungen–Mücke (siehe S. 56/57) und durch das Anschlussgleis der Eisen gießerei, dessen Bedienung mit unterschiedlichen Wagen allerlei Rangiermanöver erfordert. Die in Richtung Mücke folgende Haltestelle Laubacher

Wald mit dem Holzverladegleis ist für lokbespannte Züge Endstation; wegen eines (angenommenen) Brückenschadens auf der Strecke nach Mücke dürfen nur leichte Schienenbus-Garnituren weiterfahren, die auf der durch Bäume getarnten Drehscheibe für die Rückfahrt gewendet werden.



V 36 413 (Vorbild des H0-Modells von Lenz) rangiert im April 1959 in der Haltestelle Laubacher Wald. Sie ist mit einem Gmp unterwegs, der auf der Weiterfahrt nach Hungen in Laubach ...



... mit einem VT 95/VB 142 kreuzt. Für die Fahrgäste genügt ein MBI-Behelfspersonenwagen. Unten: Blick auf Ladestraße und EG aus Richtung Hungen; links der Lokschuppen. Fotos: Johannes Kroitzsch, K.-U. Langenheim

Die Anlage im Maßstab 1:16 für H0 (Größe 5,12 x 3,00 m). Beim Bau wurde auf den Hp Wetterfeld verzichtet, weil er die freie Strecke zwischen dem Betriebsbf. Hungen und Laubach verkürzt hätte. Geplant war eine Wendel auf der Terrasse, um von Laubacher Wald aus in den „fiddle yard“ zu gelangen, der somit auch als Bf Mücke fungiert hätte.



Berliner Stadtbahn zwischen Westkreuz und Bahnhof Zoo

Der Titel nennt das Thema dieser Anlage, die als stilgerechte „Paradierstrecke“ für die Lima-Modelle des Berliner S-Bahn-Triebzugs ET 165 einerseits und mit 01.5 bespannte Schnellzüge des Transitverkehrs andererseits entworfen wurde, um das typische Fluidum der Eisenbahn- und Stadtlandschaft Berlin zu spiegeln. Der Bahnhof Westkreuz ist noch um ein S-Bahn-Betriebswerk in Anlehnung an das Vorbild in Wannsee erweitert.

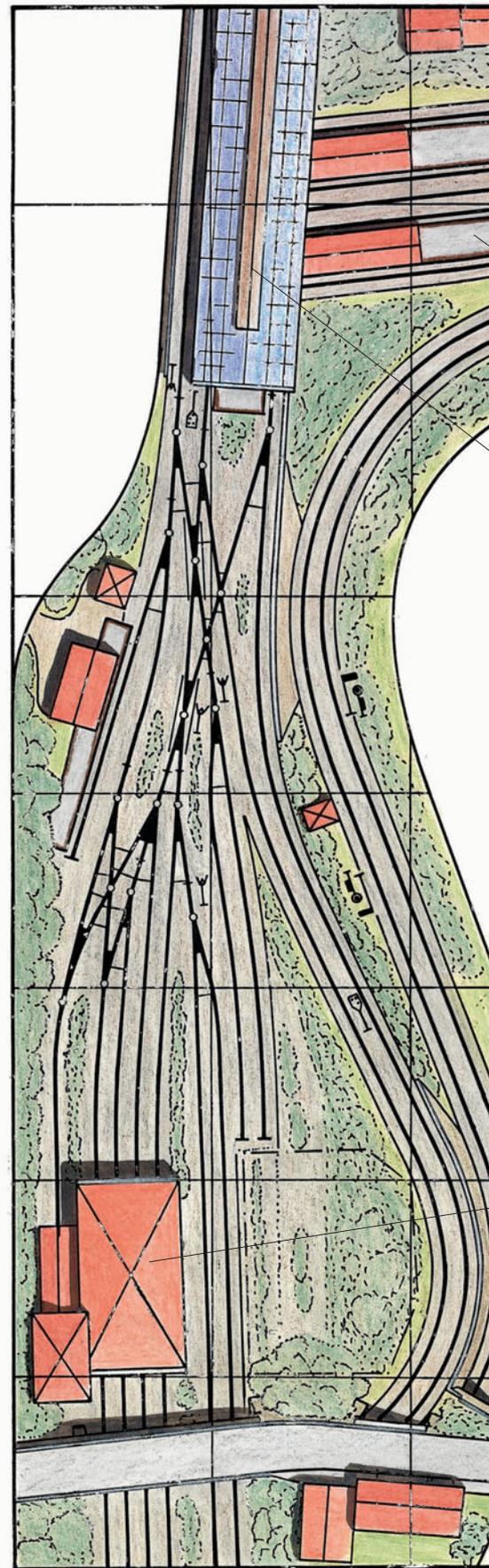
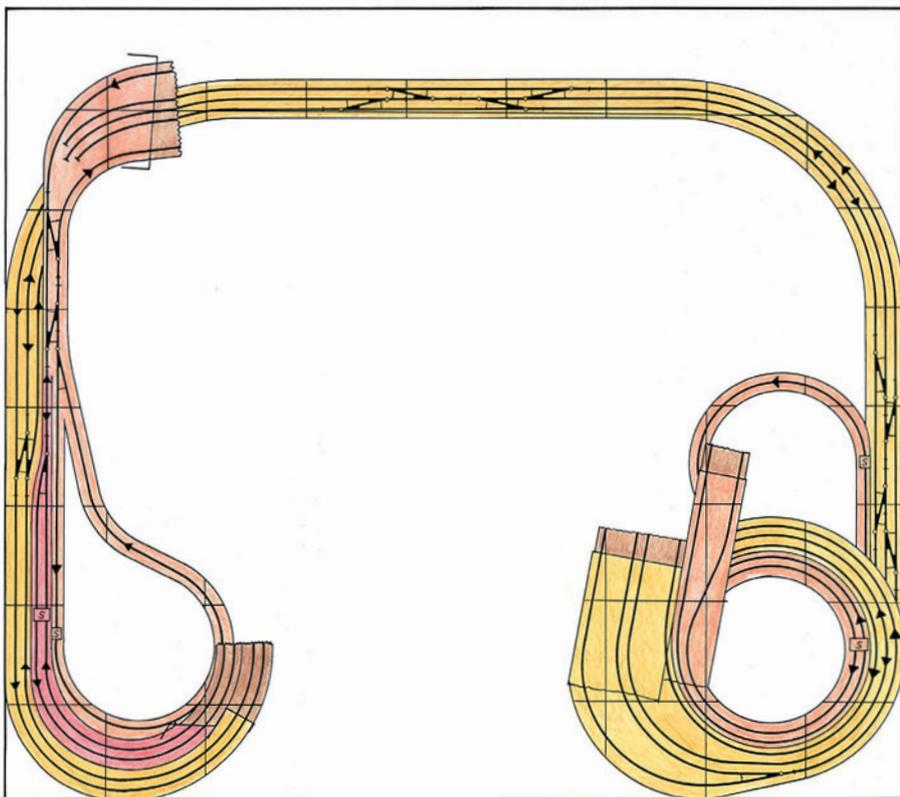
Auf der Fernbahn wird im Ringverkehr gefahren, wobei hier die für Berlin typischen Lokomotiven und Züge gleichsam als (evtl. automatisch gesteuerte) „fahrende Kulisse“ fungieren können.

Auf der S-Bahn kann sowohl im „point-to-loop“-System vom Endpunkt zur Kehrschleife (Westkreuz oberer Bahnhof–Westkreuz unterer Bahnhof–Zoo–Kehrschleife) wie auch im „point-to-point“-System (Westkreuz

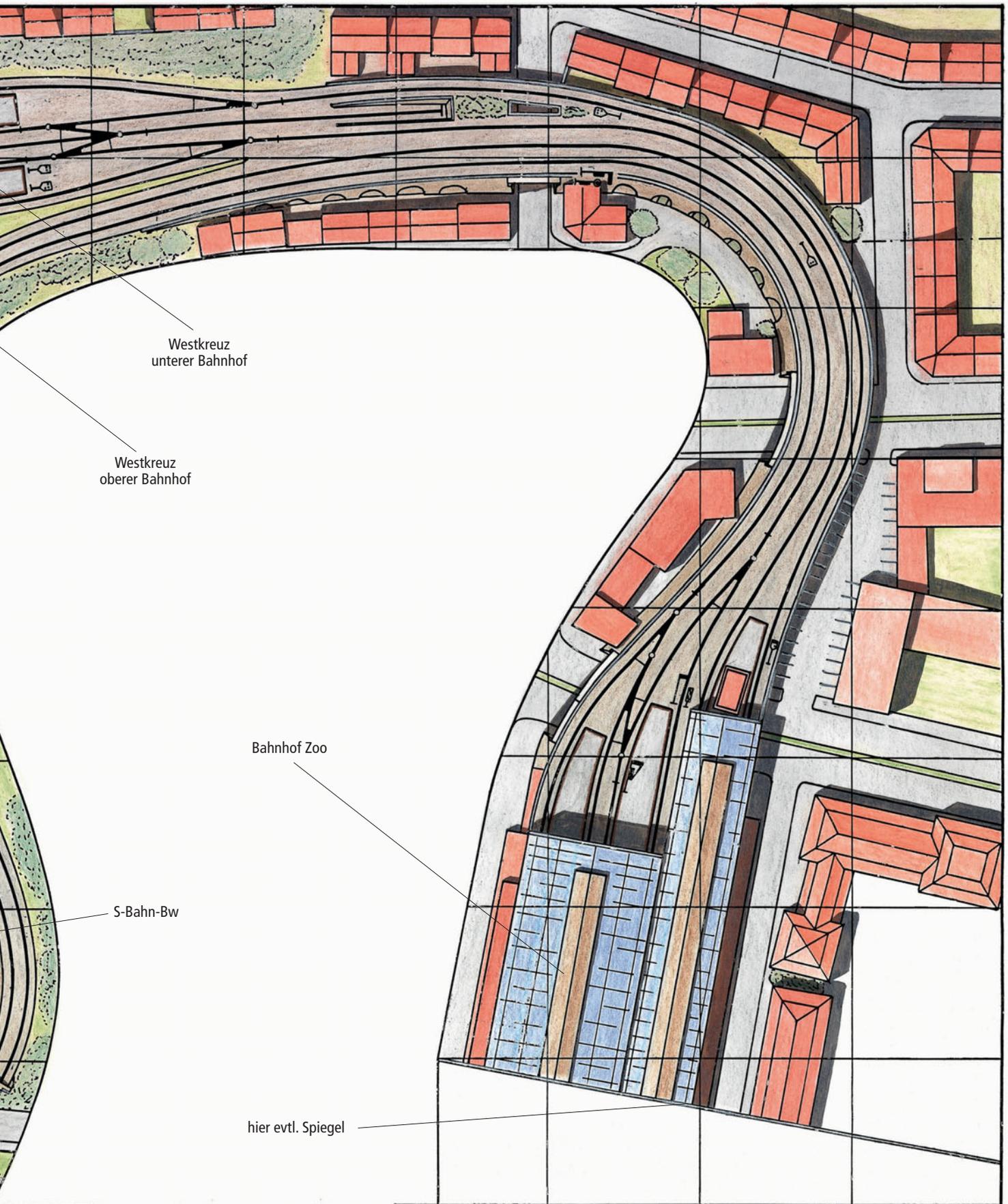
oberer Bahnhof–Zoo–Kehrschleife–Westkreuz unterer Bahnhof) oder von Kehrschleife zu Kehrschleife gefahren werden. In Westkreuz oberer Bahnhof eingefahrene Züge fahren grundsätzlich ins Bw bzw. beginnen dort. Falls sämtliche Fahrmöglichkeiten der S-Bahn als einzelne Linien angenommen werden, ergibt sich ein entsprechend verdichteter Hochbetrieb.

Die Weiterführung der Strecken über Westkreuz und Zoo hinaus wird mit der Hintergrundkulisse, beim Bahnhof Zoo evtl. auch mit einem Spiegel getarnt, der natürlich senkrecht zur Achse der Bahnsteighalle anzubringen ist. Die unterhalb des S-Bahn-Bws abbiegenden Gleise werden durch die vorgetäuschte Weiterführung der Bw-Gleise getarnt.

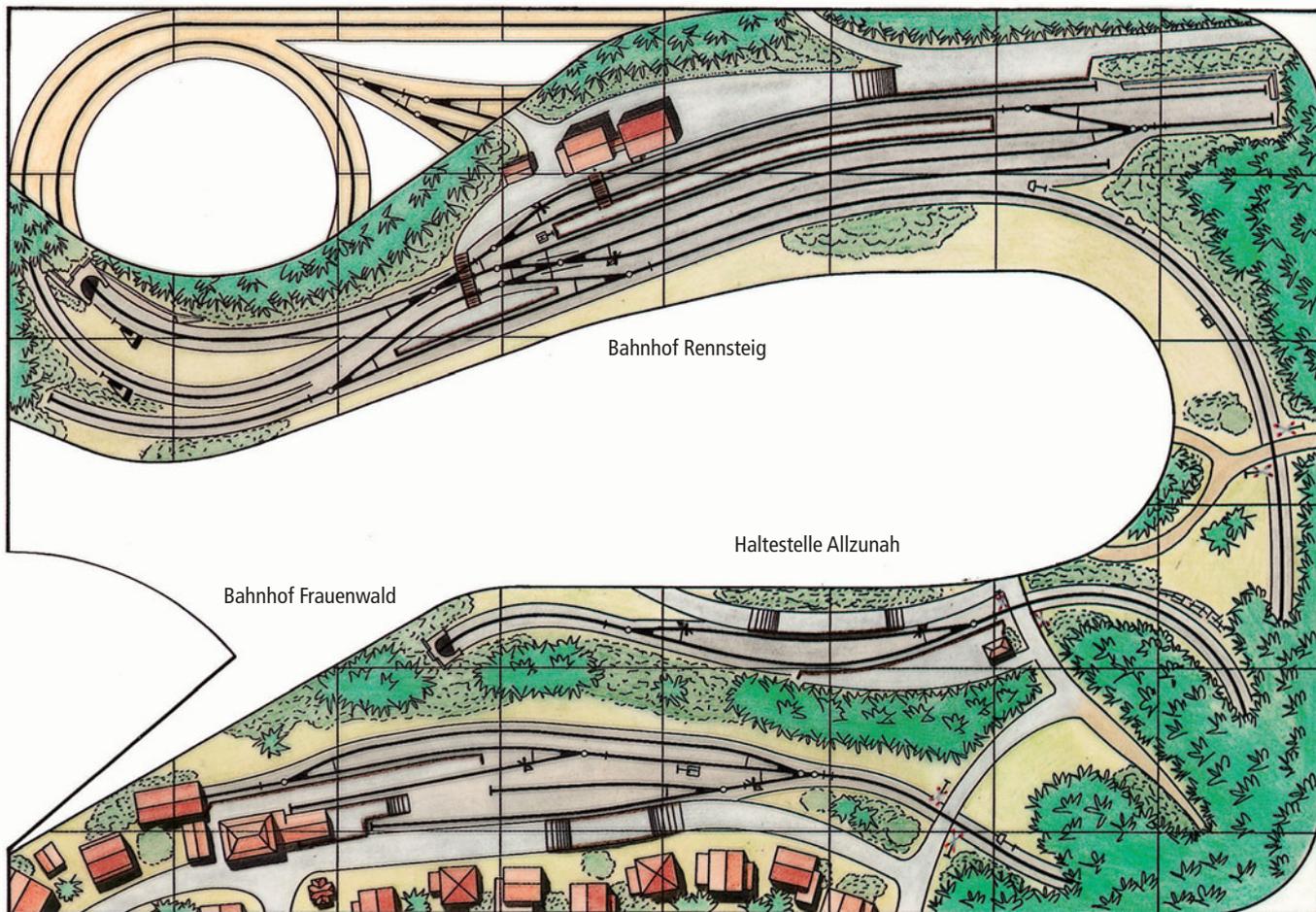
Der Schattenbahnhof der Fernbahn stellt aus Platzgründen eine Minimallösung dar; genau genommen handelt es sich hierbei um zwei hintereinander liegende Schattenbahnhöfe.



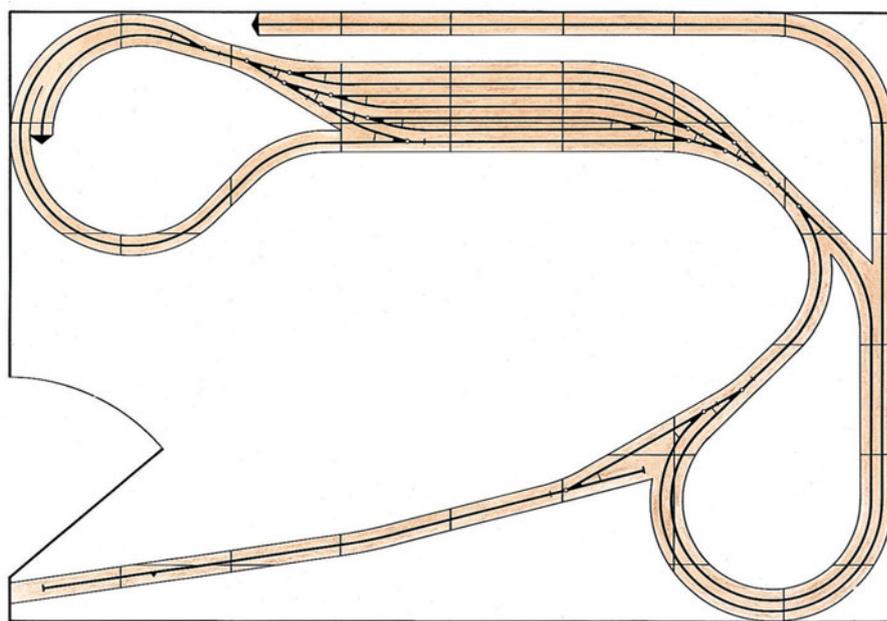
Die verdeckten Gleisanlagen der S-Bahn-Strecken (mit „S“ gekennzeichnet) und der gelb dargestellten Fernbahn, die zwei hintereinander liegende Schattenbahnhöfe mit Umfahrmöglichkeiten aufweist.



Die Anlage im Maßstab 1: 17,2 (Größe 4,50 x 4,00 m, Rastermaß 0,50 m). Für die strichpunktirt angedeuteten Arbeits- bzw. Eingriffsöffnungen sind abnehmbare Gebäude oder Kulissenteile vorzusehen.



Die kleinere Anlage (Größe 4,00 x 2,75 m) im Maßstab 1:23 für H0 (Rastermaß 0,50 m). Gleismaterial: Tillig, Weichen 15°. Die verdeckten Gleisanlagen sind aus Platzgründen vertauscht angeordnet. Rechts die verdeckten Strecken der Anlage. Auf dem Gleis unter Frauenwald werden bei eingefahrenen Dampf-Zügen (Lok an d. Spitze!) Lok und Zug über einen Fest-Entkuppler (Dreieck) getrennt. Eine zweite Lok fährt aus dem kurzen Stumpfgleis an das Zugende, dampft „Schornstein zum Berg“ in den Schattenbahnhof bzw. zurück nach Rennsteig.



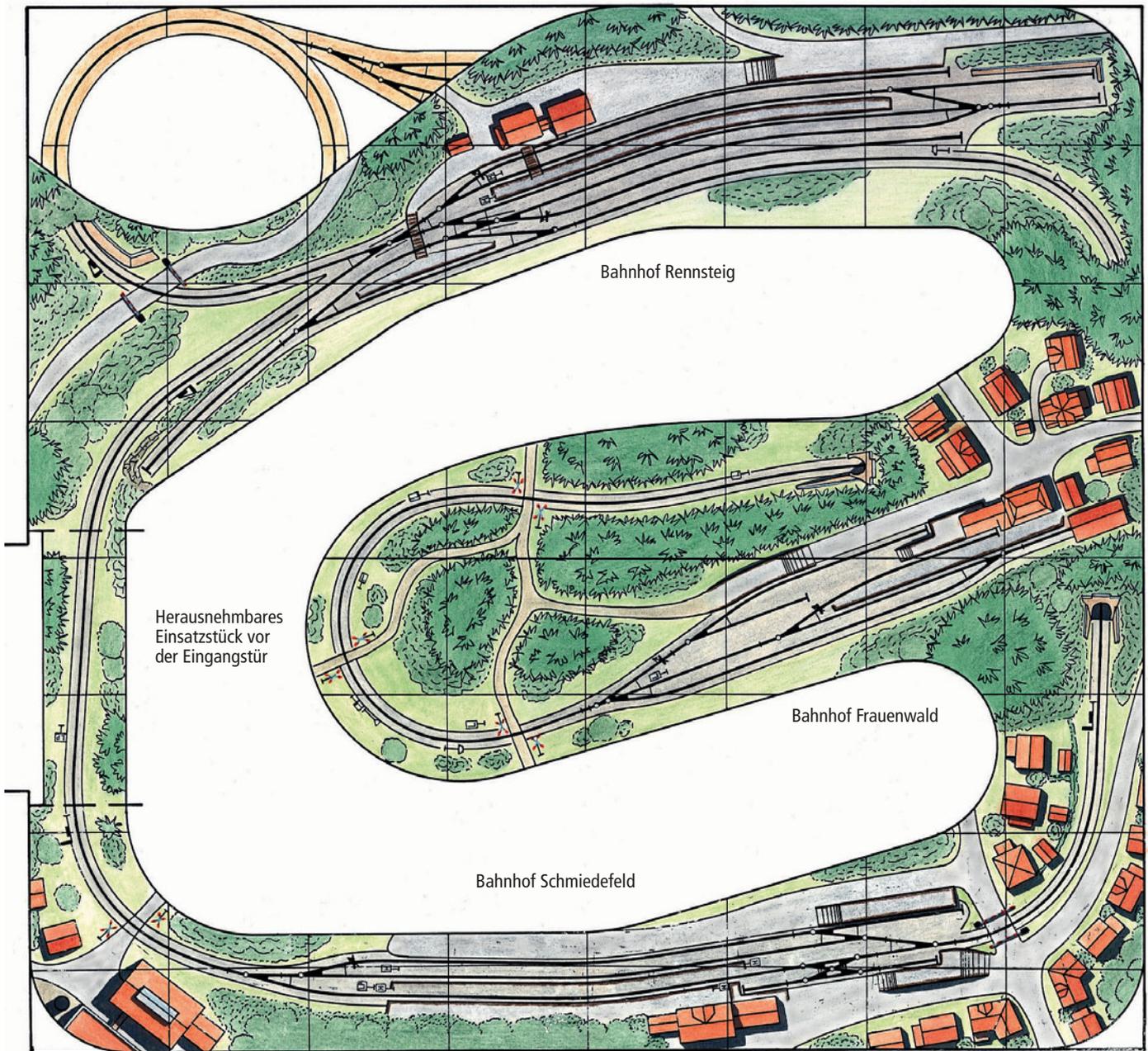
Variationen am Rennsteig

Der Spitzkehren-Bahnhof Rennsteig an der Strecke Ilmenau-Schleusingen im Thüringer Wald ist Eisenbahnfreunden und -fotografen durch die Einsätze der T 16.1/94.5 und der 118 ein Begriff. Bis 1965 verkehrte auch noch die Kleinbahn von Rennsteig nach

Frauenwald; sie wurde durch ihre kleinen Zweikuppler-Dampflok bekannt, die vor alten preußischen Schnellzugwagen durch die Wälder prusteten.

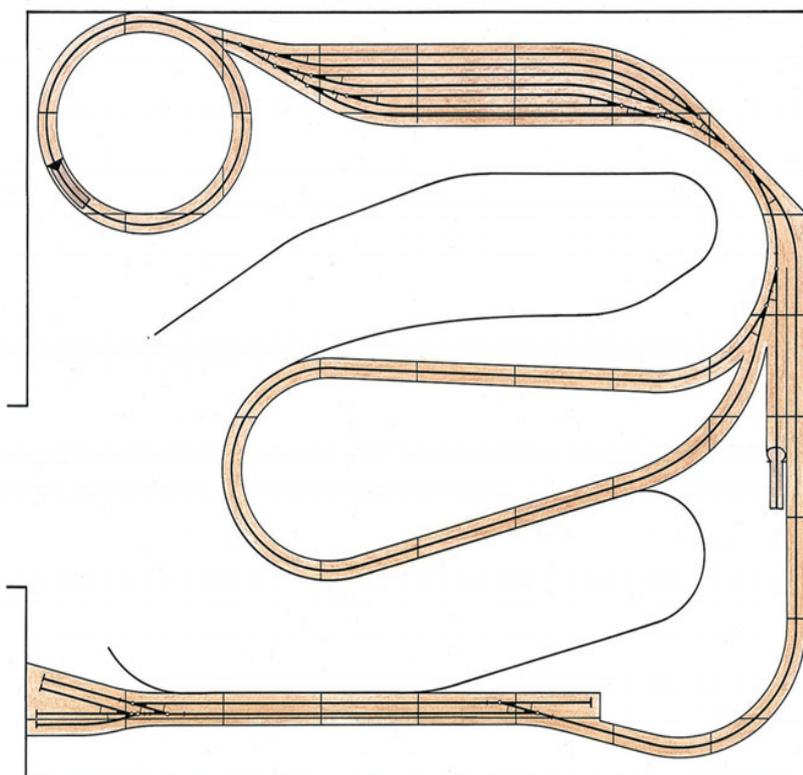
Die „Variationen am Rennsteig“ geben diese Bahnen auf zwei unterschiedlichen Anlagen in U-Form wieder. Die

kleinere zeigt außer dem Bahnhof Rennsteig die Kleinbahn nach Frauenwald mit sämtlichen (ganzen 3!) Betriebsstellen, wobei die Haltestelle Allzunah gespiegelt wurde. Die größere Anlage gibt noch den Bahnhof Schmiedefeld an der Strecke nach Schleusingen.



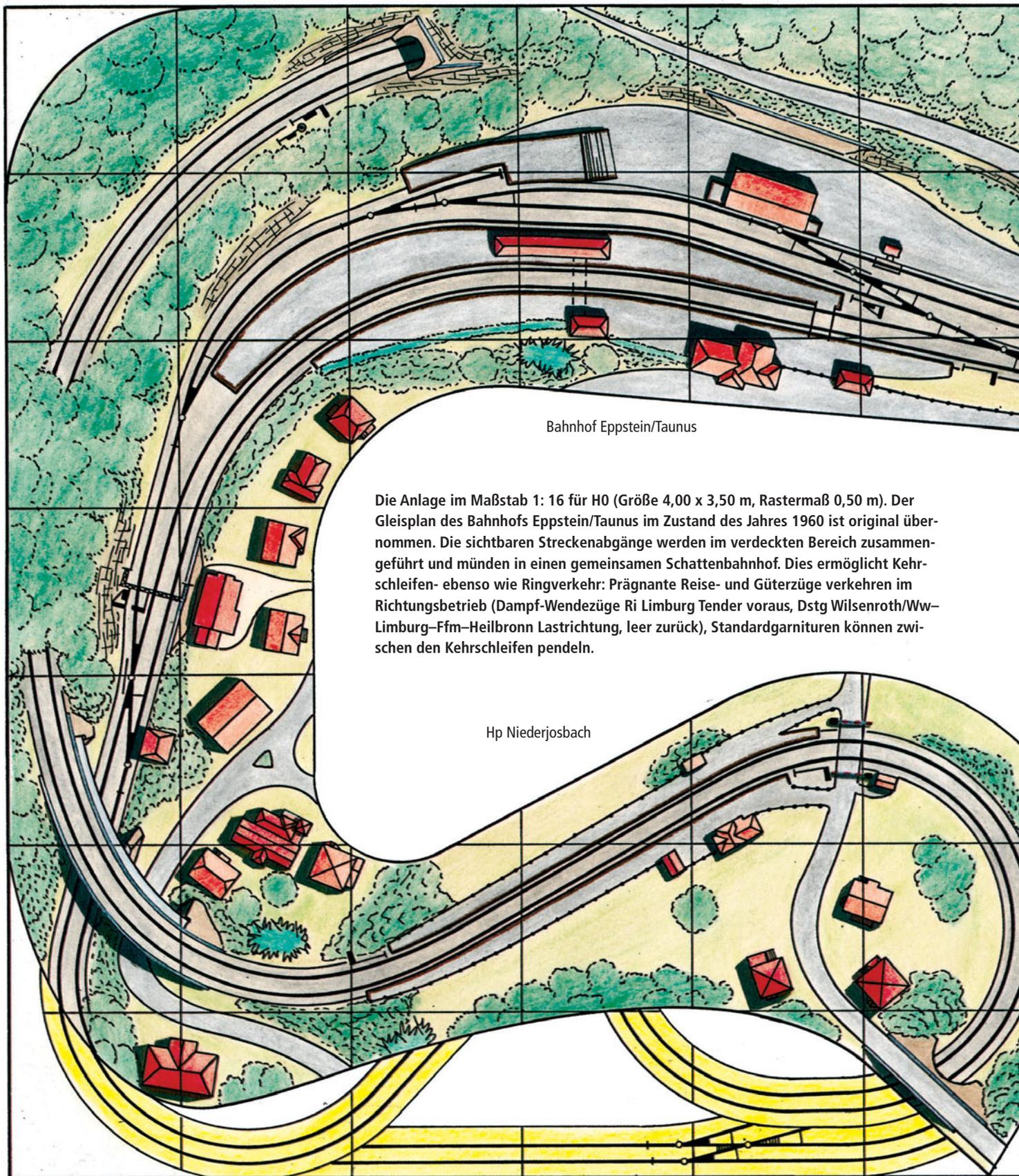
Die größere Anlage (4,00 x 3,80 m), ebenfalls im Maßstab 1:23 für H0 (Rastermaß 0,50 m); rechts die verdeckten Strecken. In der Umspanngruppe unter Schmiedefeld können Dampflok vorbildgetreu „Schornstein zum Berg“ gestellt werden. Die Kehrschleife auf der Mittelzunge ist für in Schmiedefeld wendende und in Rennsteig Kurswagen tauschende Schnellzüge vorgesehen, bei Bedarf auch für andere Züge.

gen wieder, aus Platzgründen und zur optischen Verlängerung der Strecke Rennsteig-Schmiedefeld mit vertauschten Einfahrten. Beide Vorschläge ermöglichen in der „Unterwelt“ die jeweils richtige Dampflok-Stellung (stets talseitig mit Schornstein zum Zug).



Von Eppstein nach Niederjosbach

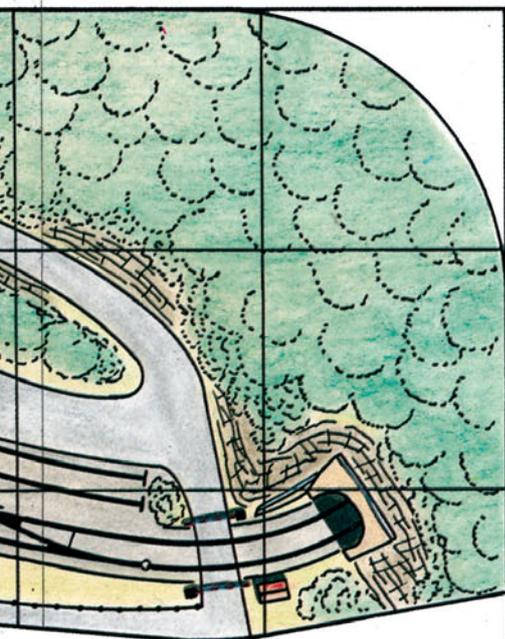
Ach, waren das herrliche Zeiten – als der Autor in jungen Jahren seine Sommerferien auf dem Bauernhof im Taunus verbrachte, mit direktem Blick auf die Rampenstrecke zwischen Eppstein und Niederjosbach! Da keuchten sie Tender voraus bergan, die Wende-



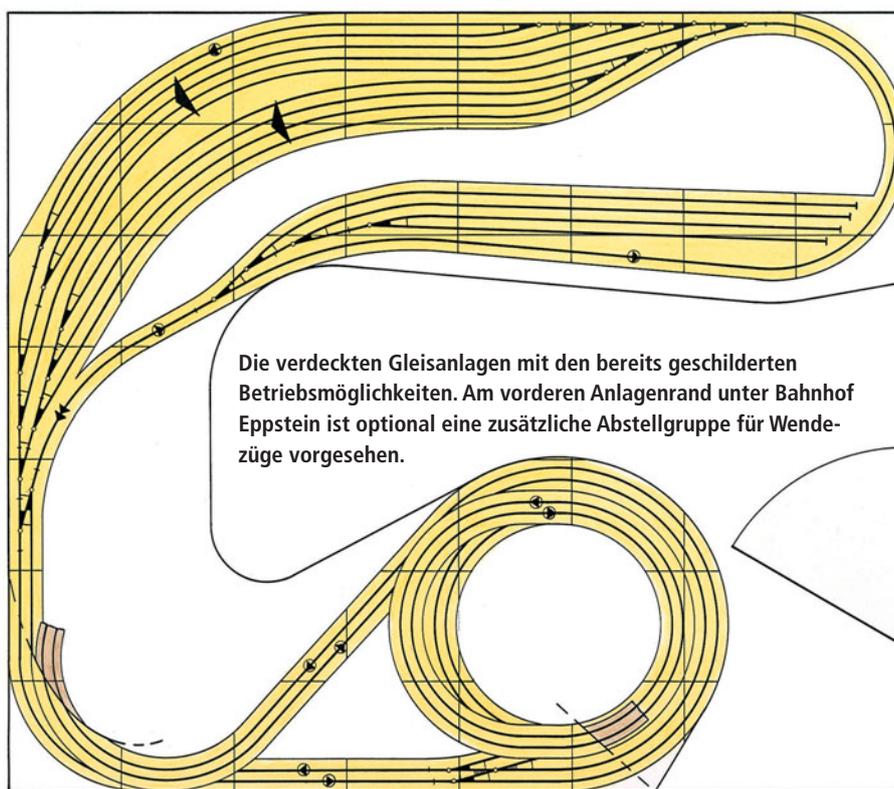
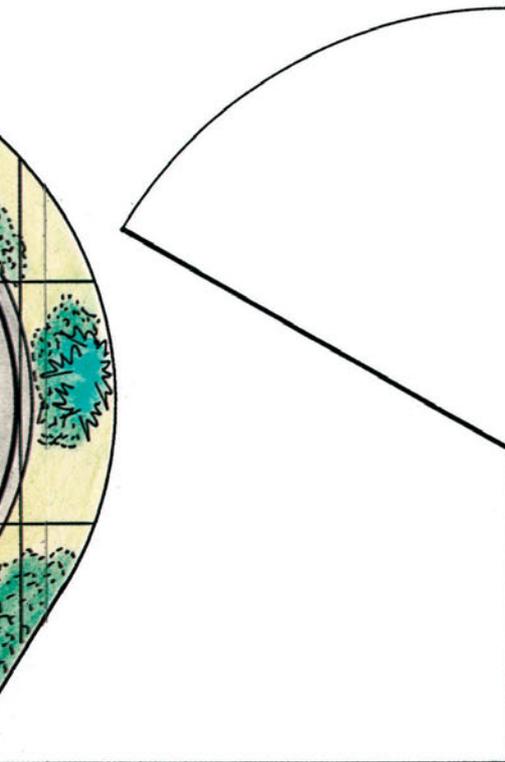
zug-P 8 mit den schweren Berufspendlerzügen (talwärts wurde geschoben) und die langen Güterzüge mit der 41 oder 50, darunter auch der später berühmt gewordene Kalkzug der BASF von Ludwigshafen nach Kerkerbach/Lahn. Eilzüge mit 39ern waren ebenso

zu sehen wie der Dienstschotterzug von Wilsenroth/Ww nach Heilbronn, und natürlich war auch „der rote Heckenblitz“, der Wende-Eilzug Frankfurt/M–Köln aus V 80 und drei VS 145, mit von der Zug-Partie, die später noch durch die neuen V 100 und V 160 bereichert

wurde. Zwischendurch ging es immer wieder per Fahrrad zum so reizvoll am Tunnelausgang gelegenen Bahnhof Eppstein, wo man den Nahgüterzügen beim Rangieren zusehen konnte. Jahrzehnte später wurden alle diese Eindrücke in einer Anlage verarbeitet ...



Im Bahnhof Eppstein macht sich im Sommer 1965 die damals nagelneue V 100 2025 mit dem Personenzug Frankfurt/M–Limburg auf den Weg nach Niederjosbach. Unten sehen wir den Haltepunkt, durch den 50 1920 einen Güterzug in Richtung Limburg schleppt. Fotos: K.Eckert



Die verdeckten Gleisanlagen mit den bereits geschilderten Betriebsmöglichkeiten. Am vorderen Anlagenrand unter Bahnhof Eppstein ist optional eine zusätzliche Abstellgruppe für Wendezüge vorgesehen.

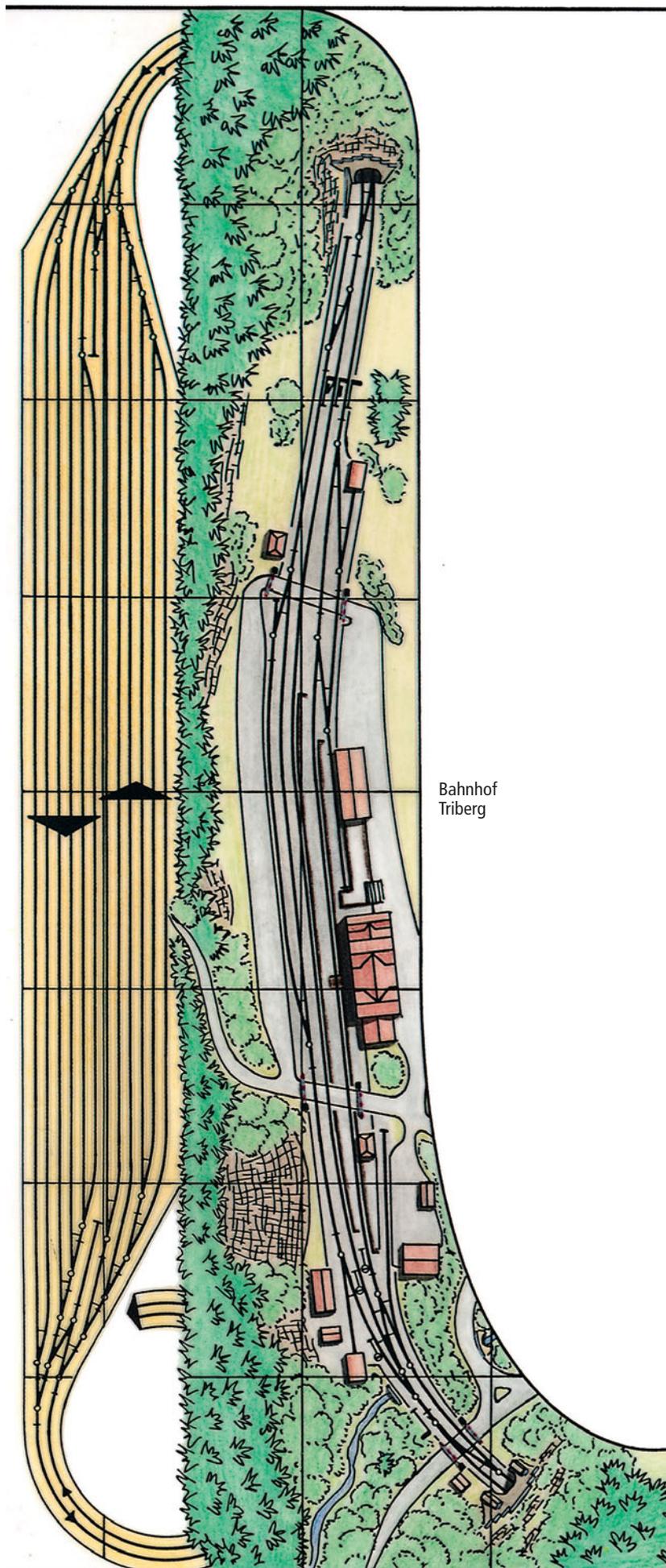
Triberg, Tunnel, Tannenwälder

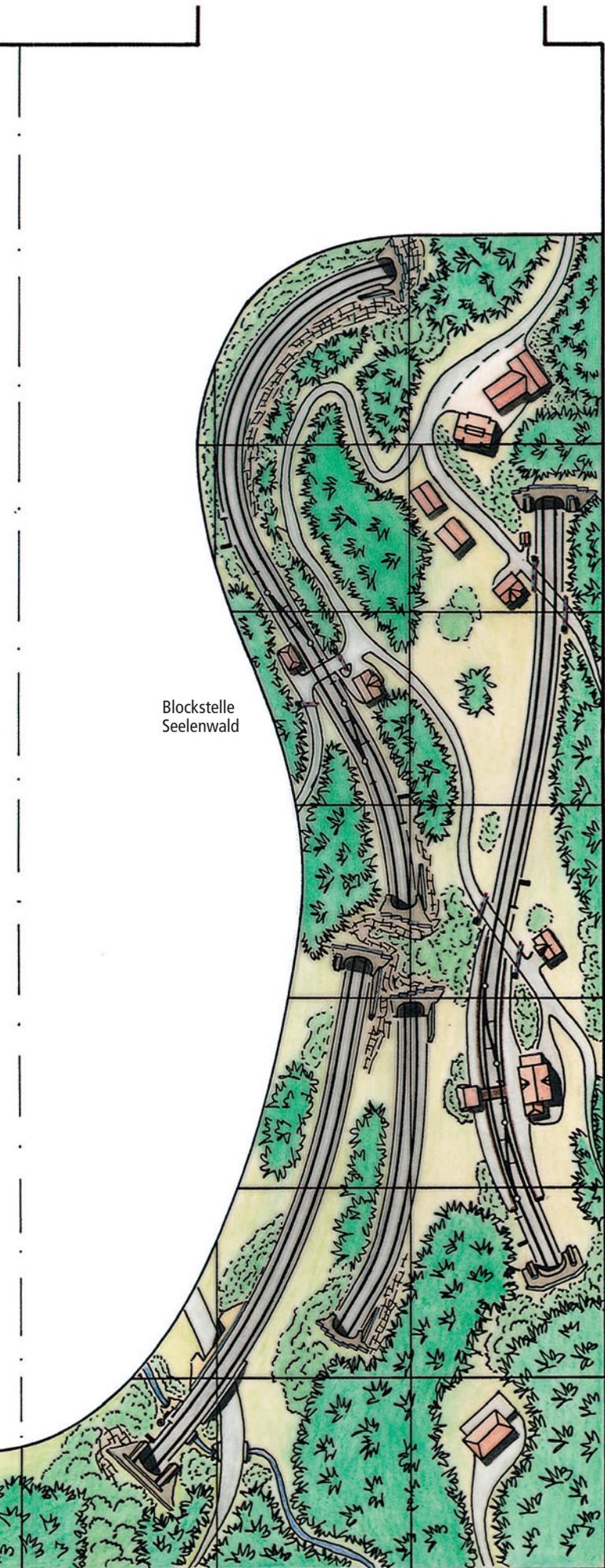
Sechsendreißig Tunnel zwischen Hornberg und Sommerau, immer wieder neue Ausblicke aus der Bahn und auf die Bahn, eine vollendete Harmonie von Natur und Technik: Triberg symbolisiert einen Höhepunkt dieses Meisterwerks des Eisenbahnbaus, das da heißt: Schwarzwaldbahn.

Seit jeher hat sie, erbaut von dem genialen Robert Gerwig und später Vorbild für die Gotthardbahn, Fachleute und Freunde der Eisenbahn in ihren Bann gezogen. Ihre außergewöhnlichen topografischen Bedingungen machten und machen sie bis heute zu einer idealen Teststrecke für neu entwickelte Loks, Wagen oder etwa Bremssysteme. In den Kehrtunnels, auf den Rampen und Gefällestrecken der Schwarzwaldbahn musste so manche hoffnungsfrohe Neukonstruktion die Probe aufs Exempel ablegen und manche Erwartung wurde bitter enttäuscht ...

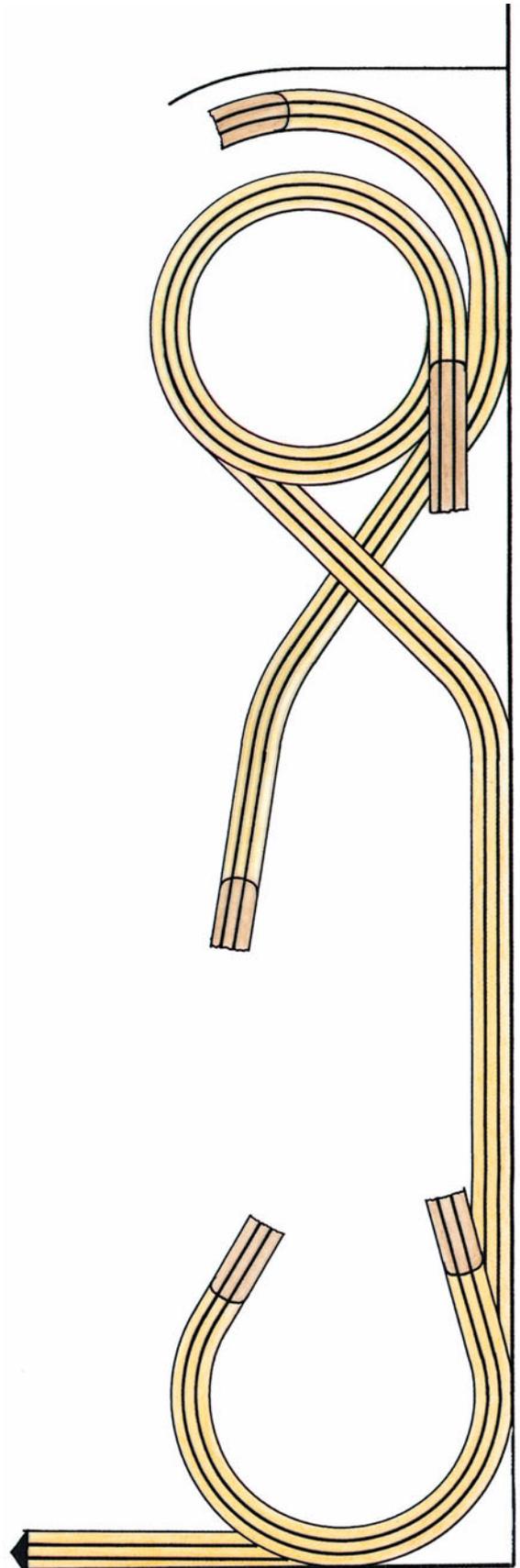
Sicher nicht enttäuscht werden die Freunde der Schwarzwaldbahn von diesem Vorschlag, der den Abschnitt Triberg–Nußbach wiedergibt. Die U-förmige N-Anlage ist geschickt in einen Mansardenraum hinein konzipiert, wobei der Schattenbahnhof hinter der Fels- und Waldkulisse von Triberg unter der Dachschräge liegt. Es handelt sich um eine typische Fahr-Anlage – die sichtbare Strecke zwischen Triberg und Nußbach entspricht umgerechnet 3,8 km! –, deren Schwerpunkt auf der „Bahn in der Landschaft“ liegt. Die Umgebung der drei markanten Punkte Bahnhof Triberg, Blockstelle Seelenwald und Bahnhof Nußbach ist so authentisch wie möglich nachempfunden; dass dafür im Modell mehr als tausend Tannen zu pflanzen sind, liegt auf der Hand ...

In Doppeltraktion schleppen zwei V 200 einen schweren Schnellzug bei Triberg über die Schwarzwaldbahn. Im Tunnel ist gerade noch die hier wie bei anderen Tunneln dieser Linie nachträglich angebrachte Betondecke zu erkennen. Foto: Archiv M. Meinhold





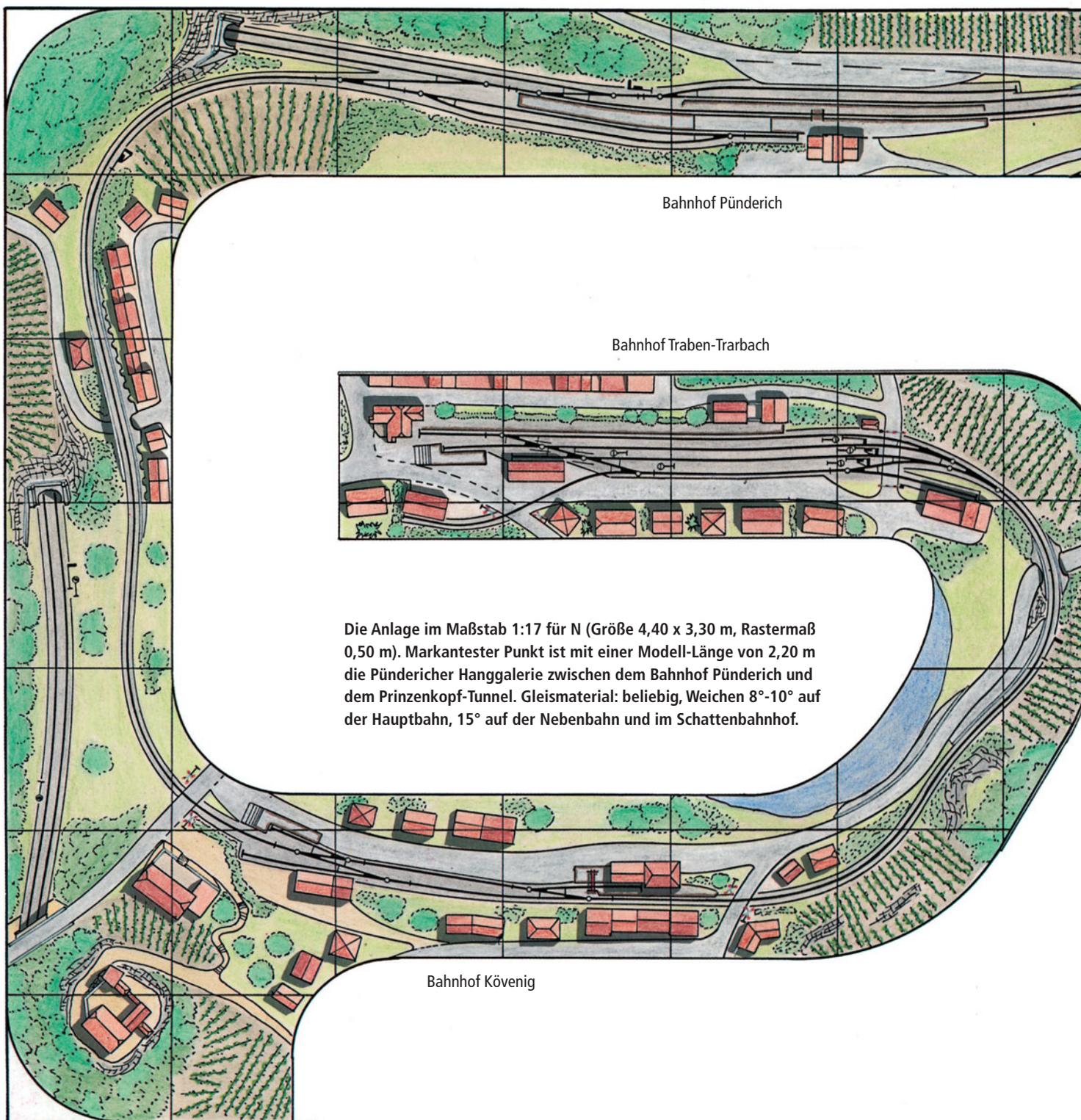
Die Anlage im Maßstab 1:16 für N (Größe 4,00 x 3,50 m, Rastermaß 0,50 m). Die im Ringverkehr befahrene Anlage ist für den Aufbau unter einer Dachschräge vorgesehen, die links von der strichpunktierten Linie liegt (beim Bund). Gleismaterial: beliebig, 10°-Weichen (Peco) auf den sichtbaren Strecken, 15°-Weichen im Schattenbahnhof.



Zungen-Spiel: Pünderich und Traben-Trarbach

Kaum minder berühmt als die zuvor präsentierte Schwarzwaldbahn ist die Moselstrecke zwischen Trier und Koblenz, die übrigens ursprünglich ein Teil der berühmten „Kanonenbahn“ zwischen Berlin und Metz war. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging es hier zwar friedlich, aber keinesfalls ruhig her:

Die Kanonenbahn wurde zur europäischen Montanbahn, denn Kokszüge von Rheinkamp nach Frankreich und von der Ruhr nach Luxembourg,



Bahnhof Pünderich

Bahnhof Traben-Trarbach

Die Anlage im Maßstab 1:17 für N (Größe 4,40 x 3,30 m, Rastermaß 0,50 m). Markantester Punkt ist mit einer Modell-Länge von 2,20 m die Pündericher Hanggalerie zwischen dem Bahnhof Pünderich und dem Prinzenkopf-Tunnel. Gleismaterial: beliebig, Weichen 8°-10° auf der Hauptbahn, 15° auf der Nebenbahn und im Schattenbahnhof.

Bahnhof Kövenig

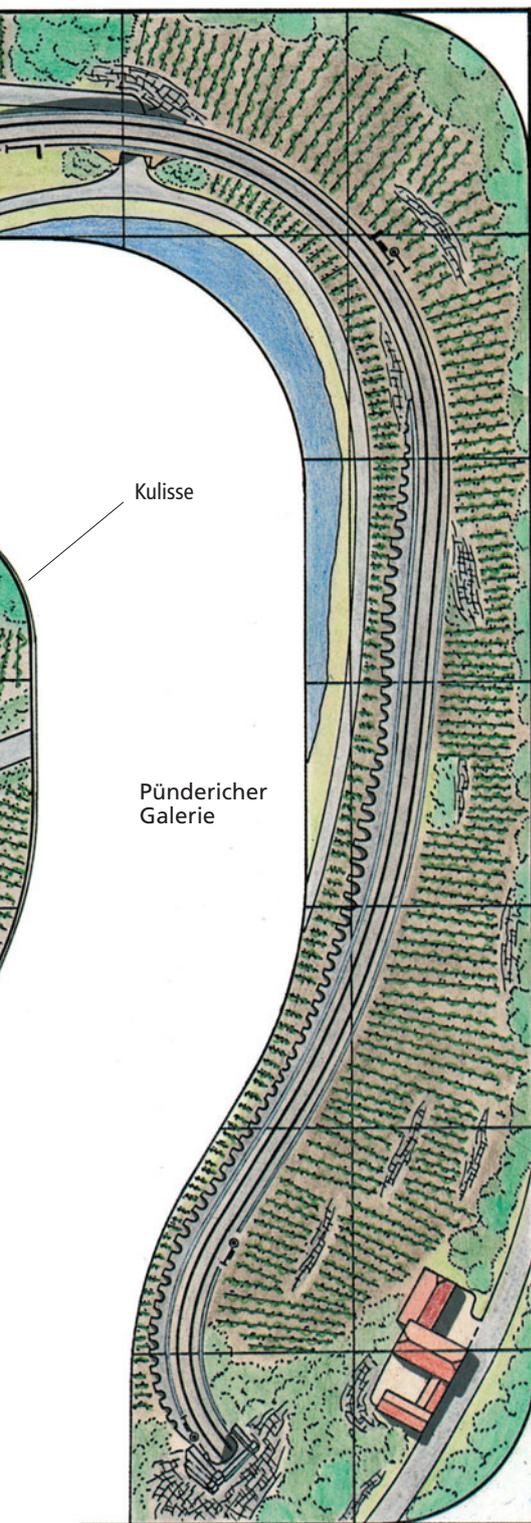
Erzzüge von Emden nach Neunkirchen – das stand z.B. 1970 auf dem Dienstplan der Ehranger 44er. Die Reisezüge wurden damals von 01 oder 23 bespannt und dazwischen knatterten munter die Schienenbusse von Bullay über Pünderich nach Traben-Trarbach. Auf dieser reizvollen Nebenbahn waren übrigens auch Touropa-Sonderzüge oder der „Gläserne Zug“ zu Gast. Der Abzweigbahnhof Pünderich wurde bei der Elektrifizierung der Moselstrecke in den Siebzigerjahren geschleift.

Der Anlagenvorschlag zeigt ihn noch im früheren Zustand samt Umfahrgleis für hier wendende Zug- oder Schienenbus-Garnituren. Der Entwurf insgesamt ist eine Kombination aus AdW- und Zungenanlage, wobei die Nebenbahn vom Endbahnhof über den Abzweigbahnhof zur Kehrschleife und umgekehrt befahren wird.

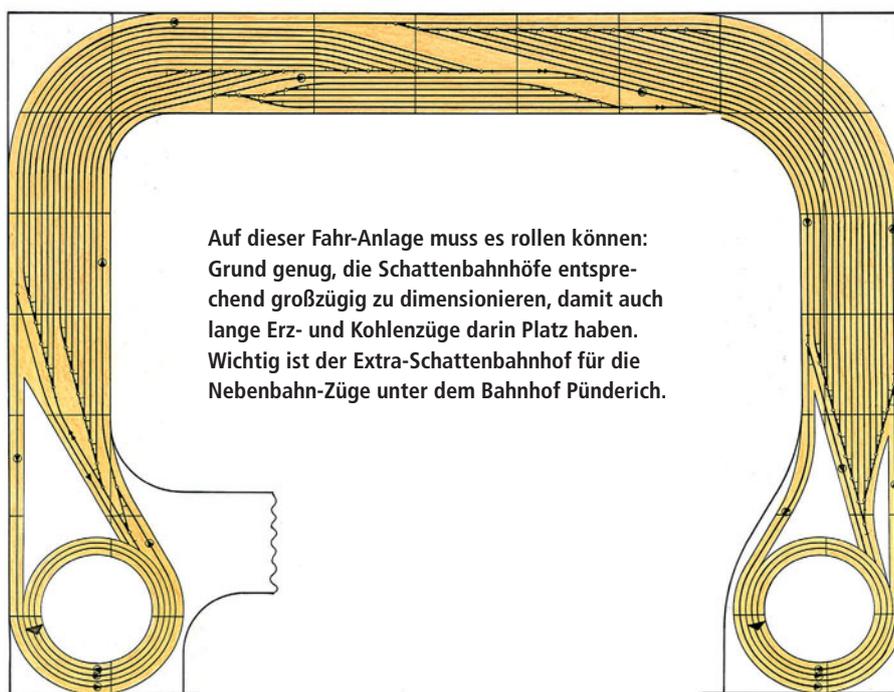
Die verdeckte Streckenführung und der Schattenbahnhof erlauben auf der Hauptbahn sowohl Ring- als auch Kehrschleifenbetrieb, was für die Dar-

stellung des Erz- und Koksverkehrs in Last- bzw. Leerrichtung wichtig ist. Die Kapazität des Schattenbahnhofs ist bewusst auf (Zug-) Zuwachs ausgelegt und kann ohne Änderung des Grundprinzips verringert werden.

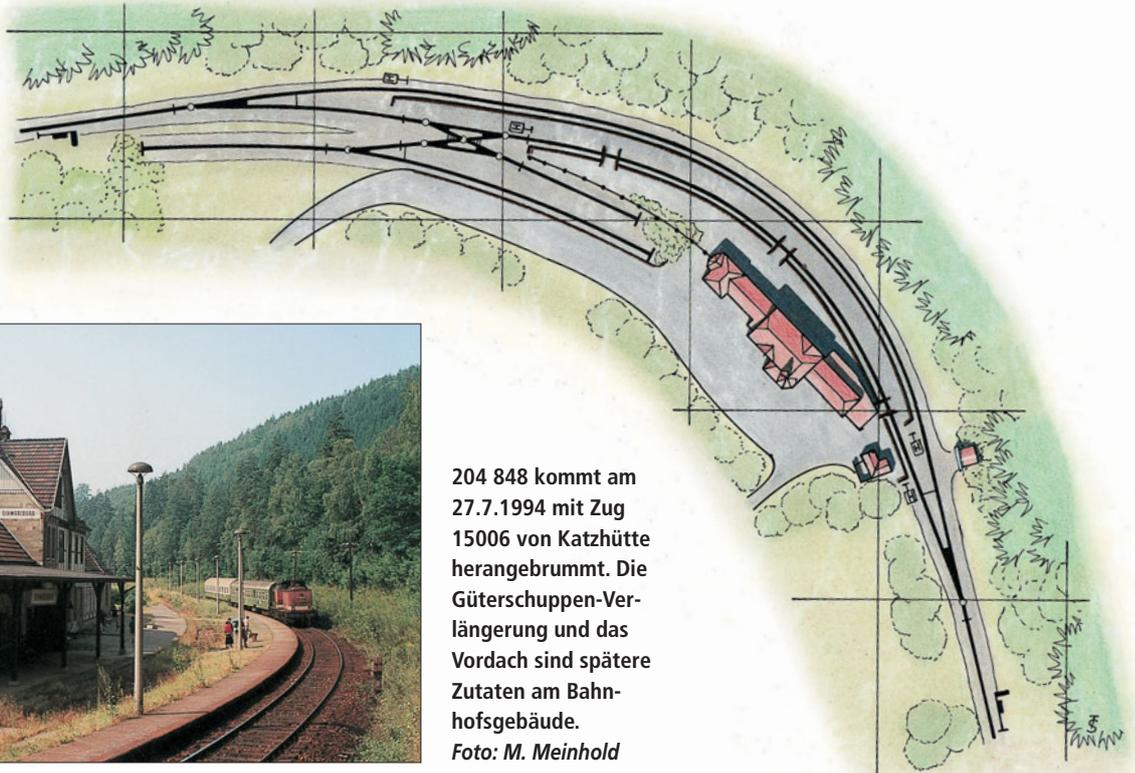
Eine Hintergrundkulisse an der Mittelzunge ermöglicht die Darstellung des Bahnhofsumfeldes von Traben-Trarbach mit Halbreilief-Gebäuden und bewirkt eine optische Trennung von Haupt- und Nebenbahn bei Zweimann-Betrieb.



Eine Schienenbus-Garnitur VT 95/VB 142 des Bw Trier knattert auf der Fahrt von Traben-Trarbach nach Bullay über die Pündericher Hanggalerie, auf der sie sich fast ein wenig verloren ausnimmt. Das Foto passt übrigens genau zur nebenstehenden Situation auf dem Anlagenplan. Wie viele Miniatur-Weinstöcke hier wohl zu setzen sind?
Foto: Archiv Michael Meinhold



Der Gleisplan von Schwarzburg vor dem Abbau der Gütergleise. Links geht es nach Katzhütte, rechts nach Rottenbach. Rastermaß für H0 0,50 m, für N 0,30 m.

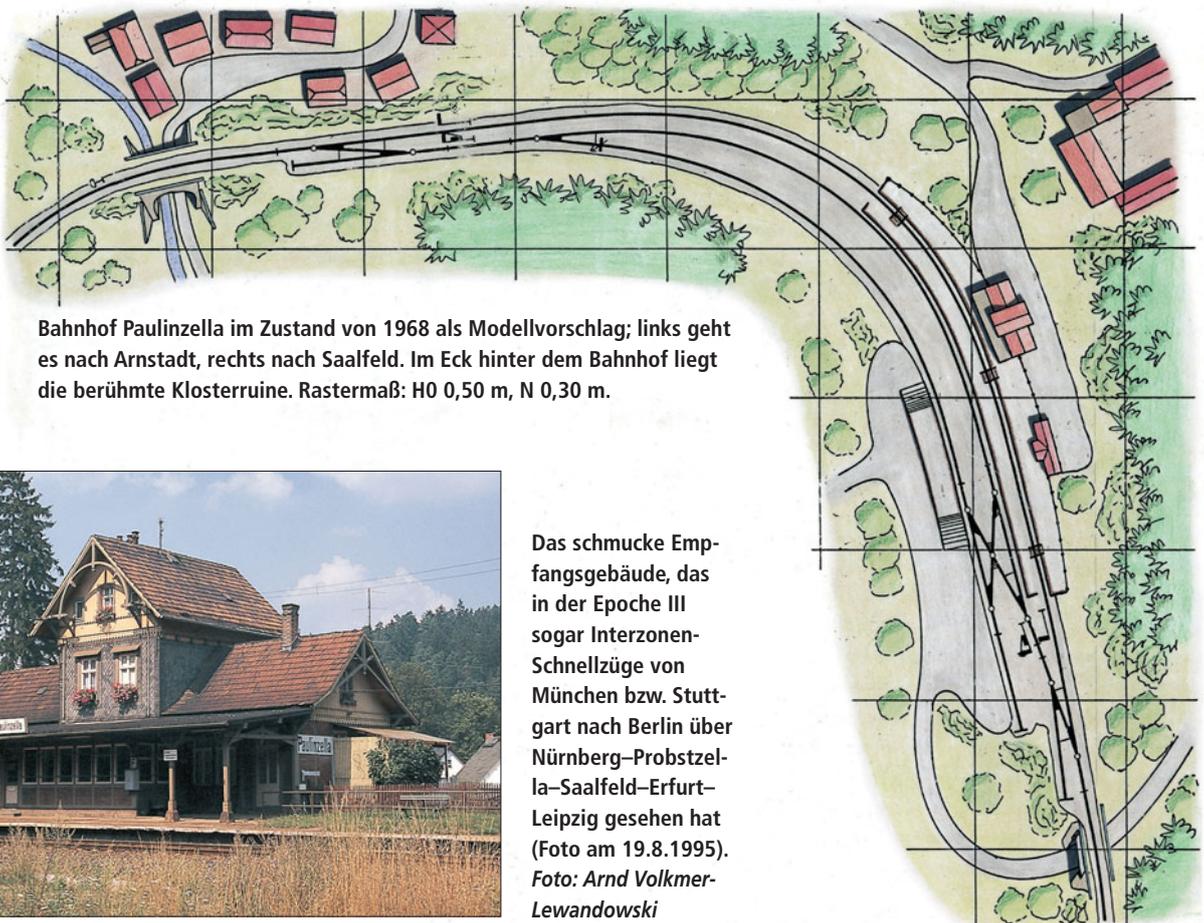


204 848 kommt am 27.7.1994 mit Zug 15006 von Katzhütte herangebrummt. Die Güterschuppen-Verlängerung und das Vordach sind spätere Zutaten am Bahnhofsgebäude.

Foto: M. Meinhold

Schwarzburg und Paulinzella

Was diese beiden Bahnhöfe gemeinsam haben? Beide sind in Thüringen zu finden (an der Schwarzatalbahn Rottenbach-Katzhütte bzw. der Strecke Arnstadt-Saalfeld), beide liegen modellbahnfreundlich in einer Kurve – und beide Empfangsgebäude gibt es als treffliche H0-Modelle von Faller (Schwarzburg) bzw. Kibri (Paulinzella)! Wenn das nicht drei gute Gründe für einen Nachbau sind ...



Bahnhof Paulinzella im Zustand von 1968 als Modellvorschlag; links geht es nach Arnstadt, rechts nach Saalfeld. Im Eck hinter dem Bahnhof liegt die berühmte Klosterruine. Rastermaß: H0 0,50 m, N 0,30 m.



Das schicke Empfangsgebäude, das in der Epoche III sogar Interzonen-Schnellzüge von München bzw. Stuttgart nach Berlin über Nürnberg-Probstzella-Saalfeld-Erfurt-Leipzig gesehen hat (Foto am 19.8.1995). Foto: Arnd Volkmer-Lewandowski

Bahnhof Balduinstein

An der Lahntalbahn von Limburg nach Koblenz ist dieser Bahnhof zu finden, der nicht nur eine ausgesprochen reizvolle Lage zwischen Fluss und Waldhängen zu Füßen der bekannten Schaumburg zu bieten hat, sondern auch ob einiger betrieblicher Besonderheiten ein willkommenes Modellbahn-Vorbild darstellt.

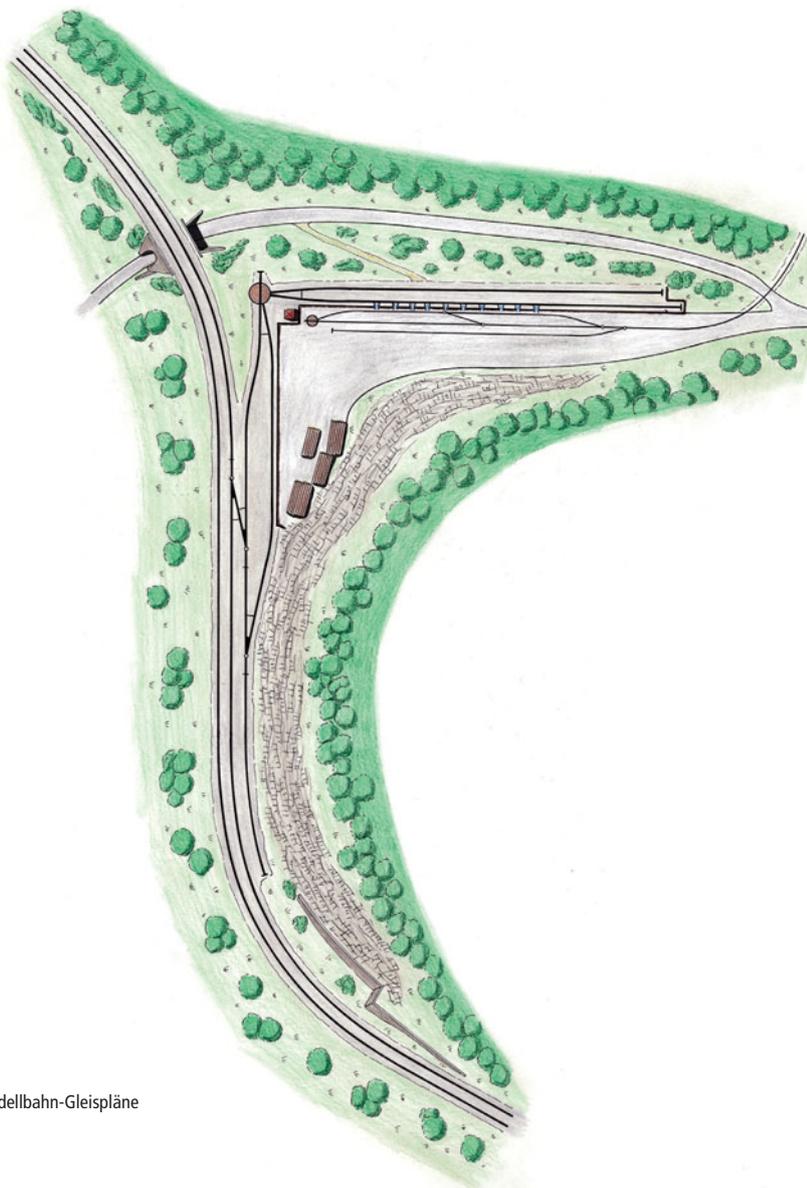
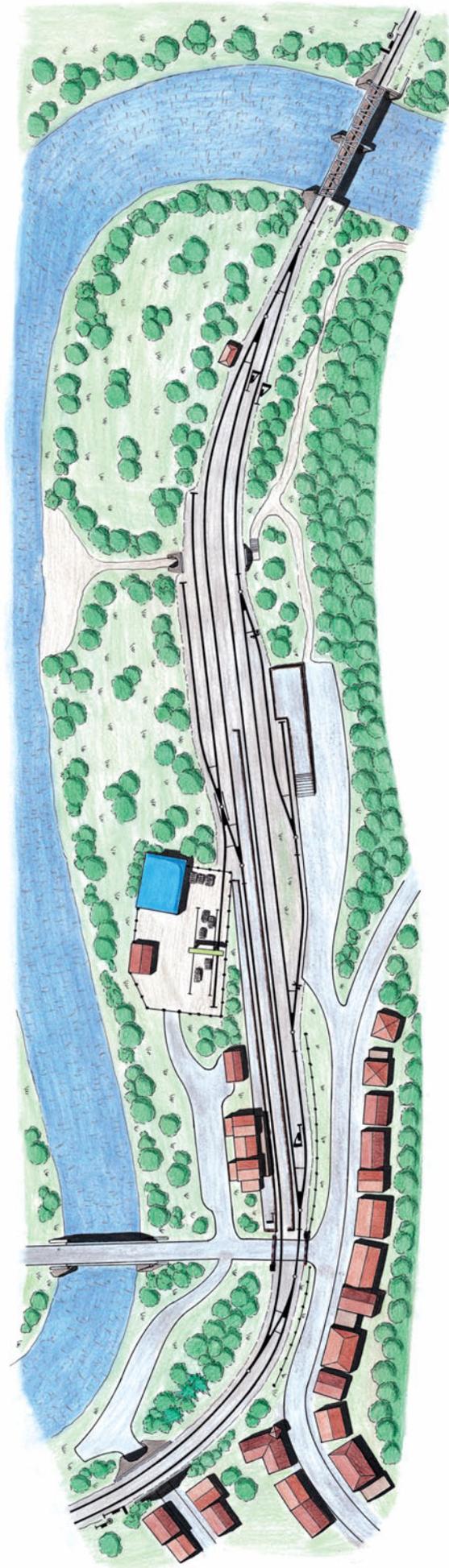
Wie aus dem Gleisplan hervorgeht, wird (seit dem Ende des 2. Weltkriegs)

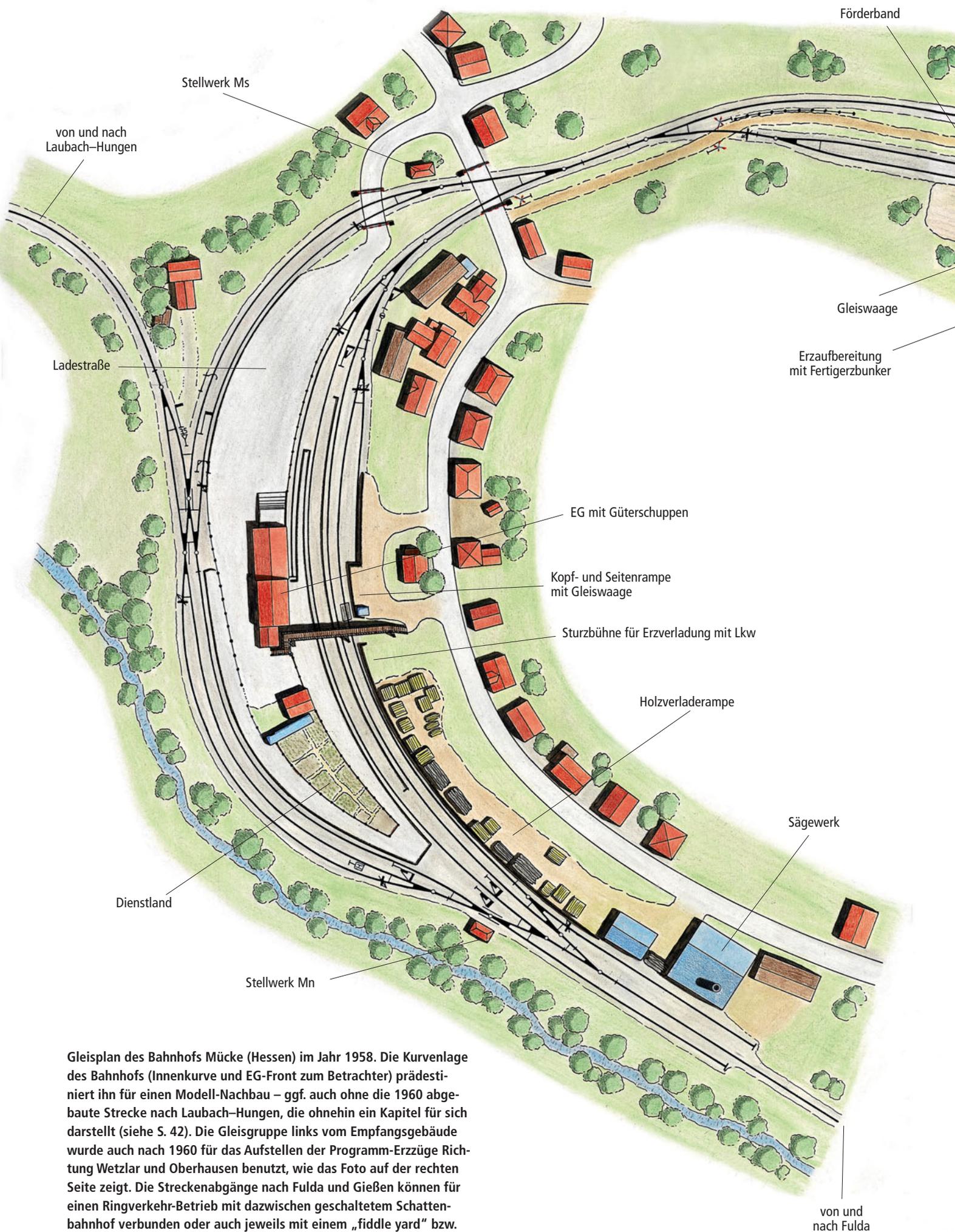
ab Balduinstein die zweigleisige Strecke aus Richtung Niederlahnstein eingleisig in Richtung Limburg weitergeführt, was entsprechende Kreuzungshalte bedeutet. Außerdem ermöglicht das direkt am Bahnhof gelegene Marmorwerk mit seinem über eine Spitzkehre zu bedienenden Anschlussgleis interessante Rangiermanöver und Verladesequenzen mit dem besonderen Ladegut Marmorblöcke.

Ladestelle Rupbach

Nur einige Kilometer lahnabwärts von Balduinstein lag die Ladestelle Rupbach, betrieblich gesehen eine Haltestelle nur für Güterverkehr. In der Nähe waren ein Diabaswerk (Kleinschlag) und mehrere Hartsteinwerke,

deren Produkte mit einer Feldbahn antransportiert und über eine Sturzrampe in die Eisenbahnwagen verladen wurden; Waggon-Drehscheiben gab es im Staatsbahn- und Feldbahngleis. An der Seitenrampe wurde Holz verladen.





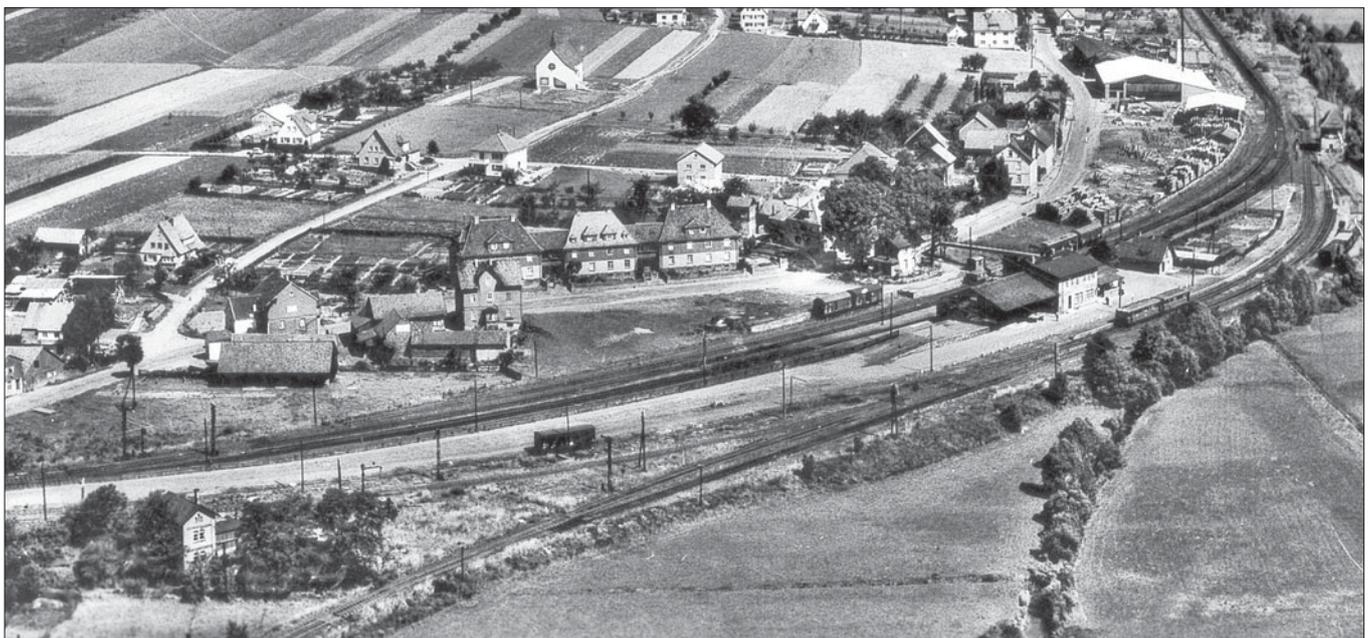
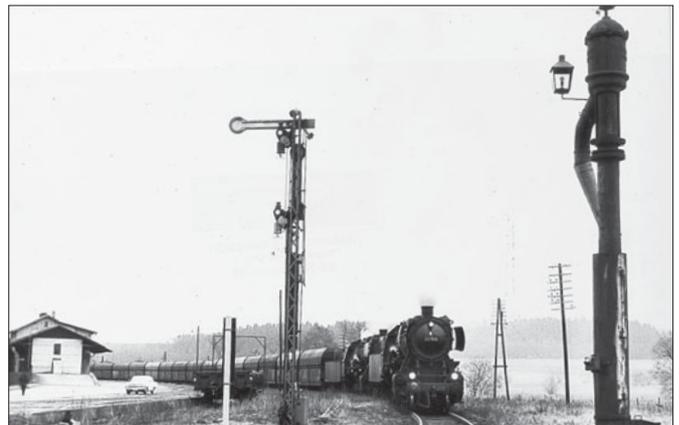
Gleisplan des Bahnhofs Mücke (Hessen) im Jahr 1958. Die Kurvenlage des Bahnhofs (Innenkurve und EG-Front zum Betrachter) prädestiniert ihn für einen Modell-Nachbau – ggf. auch ohne die 1960 abgebaute Strecke nach Laubach-Hungen, die ohnehin ein Kapitel für sich darstellt (siehe S. 42). Die Gleisgruppe links vom Empfangsgebäude wurde auch nach 1960 für das Aufstellen der Programm-Erzzüge Richtung Wetzlar und Oberhausen benutzt, wie das Foto auf der rechten Seite zeigt. Die Streckenabgänge nach Fulda und Gießen können für einen Ringverkehr-Betrieb mit dazwischen geschaltetem Schattenbahnhof verbunden oder auch jeweils mit einem „fiddle yard“ bzw. einer Kehrschleife versehen werden.



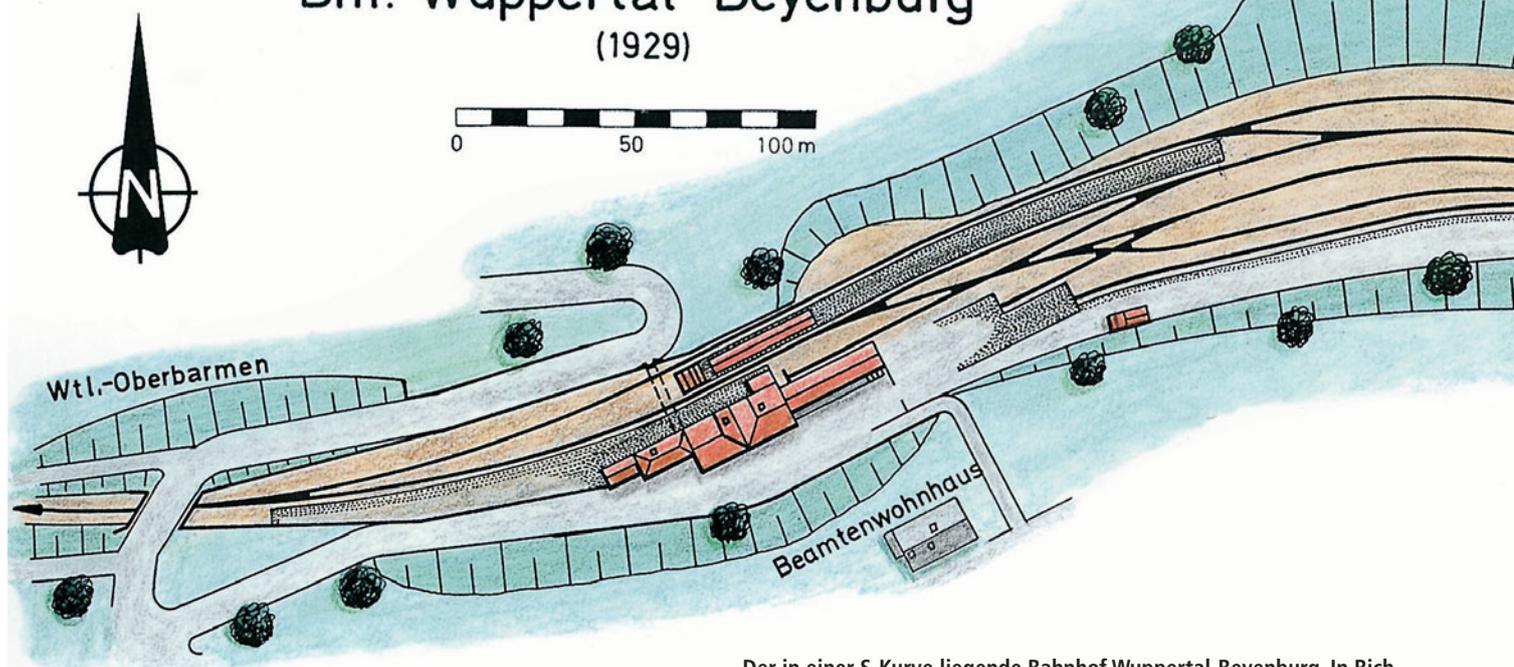
Volles Programm in Mücke

Das gab es in dem kleinen Bahnhof mit dem noch kleineren Namen bis 1968 tatsächlich: Von hier aus wurden im „Erzabfuhr-Programm“ bis zu 1580 Tonnen schwere Ganzzüge voll Vogelsberger Brauneisenstein von zwei schwer arbeitenden 50ern über Gießen nach Wetzlar befördert. Von hier ging das als Zuschlagsstoff geschätzte Erz in die Sophienhütte in Wetzlar oder weiter nach Oberhausen oder Rheinhausen – bis 1968 am Ende des Erzabbaus im Vogelsberg der letzte Programmzug verkehrte. Die Erzwagen kamen am frühen Morgen als Leerzug nach Mücke und wurden vom Bahnhof zur Beladung (früher aus dem Bunker, dann per Förderband) zurück in das Anschlussgleis gedrückt, wo sie mit einer Spillanlage verschoben wurden. Am Abend wurden sie zurück in den „Laubacher“ Teil des Bahnhofs gezogen, von wo aus die Abfahrt nach Gießen erfolgte.

Die Erzwäsche mit Schlammleitung (links) und Seilbahn-Einlauf (rechts) war 1960 schon stillgelegt. Zwischen den Gleisen Reste der Spillanlage, rechts Erzhalde und Förderband zur Verladung des per Lkw herangeschafften Erzes. Daneben 50 1237 mit einem Erzzug am 11.3.1966; auf dem Luftbild ein Schienenbus nach Laubach-Hungen. Fotos: Kurt Burlein, Slg. Pichl, Archiv Michael Meinhold



Bhf. Wuppertal-Beyenburg (1929)



Der in einer S-Kurve liegende Bahnhof Wuppertal-Beyenburg. In Richtung Wuppertal-Oberbarmen folgt der Anschluss der Firma Erfurt, in Richtung Dahlerau der Anschluss Auffermann. Der 1933 errichtete Kleinlokschuppen ist hier noch nicht dargestellt.

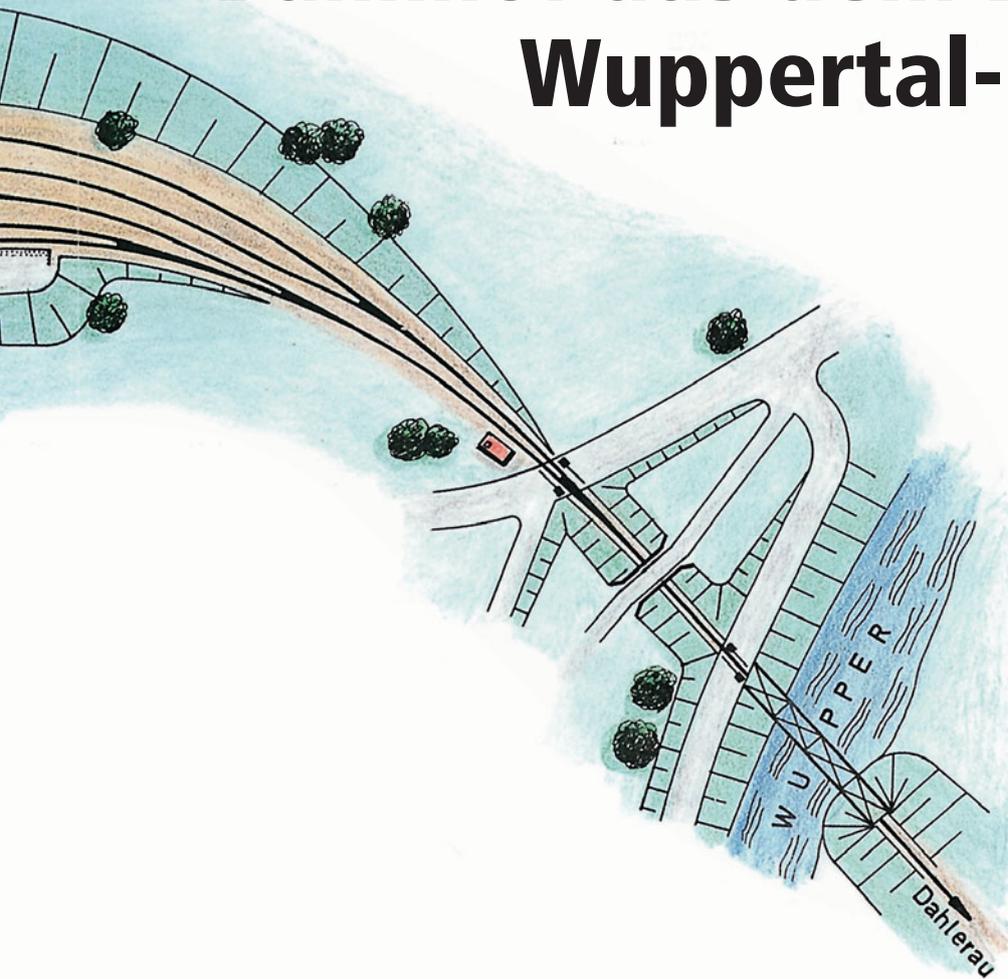
So stellten sich der Anschluss Hindrichs-Auffermann AG und der Haltepunkt Remlingrade an der Wupper-Talbahn um 1920 dar. Die Waggon-Drehscheibe wurde später durch eine so genannte Deutschlandkurve von 35 m Radius ersetzt.



Nicht nur auf einer Anlage nach dem Vorbild der Wupper-Talbahn lassen sich diese Fabrik-Anschlüsse umsetzen. Näheres zu den hier eingesetzten Fahrzeugen findet sich in der auf S. 98 angegebenen Literatur.

Fabrik-Anschlüsse vom Feinsten

Bahnhof aus dem Bilderbuch: Wuppertal-Beyenburg



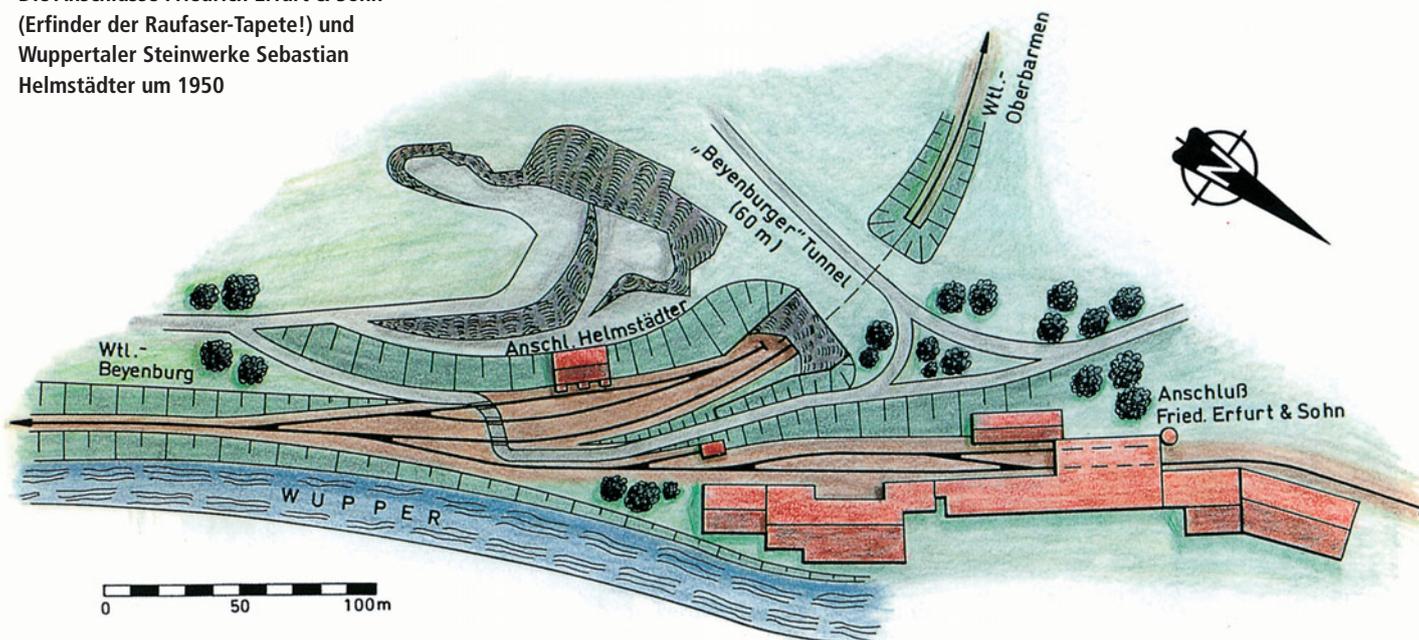
Eine Fundgrube für vorbildorientierte Modellbahner ist die Wuppertalbahnhof, die wir bereits auf S. 31 gewürdigt haben. Hier folgt ein weiteres Bahnhofs-Juwel dieser reizvollen Strecke.

1888 eröffnet, musste der Bahnhof immer wieder der gestiegenen Verkehrsentwicklung angepasst werden. 1928 war er mit zwei Bahnsteigen von zusammen 295 m Länge, einer festen Rampe für Kopf- und Seitenverladung sowie einer Gleiswaage von 35 t Tragfähigkeit ausgestattet. Ende 1933 wurde ein Kleinlokschuppen errichtet.

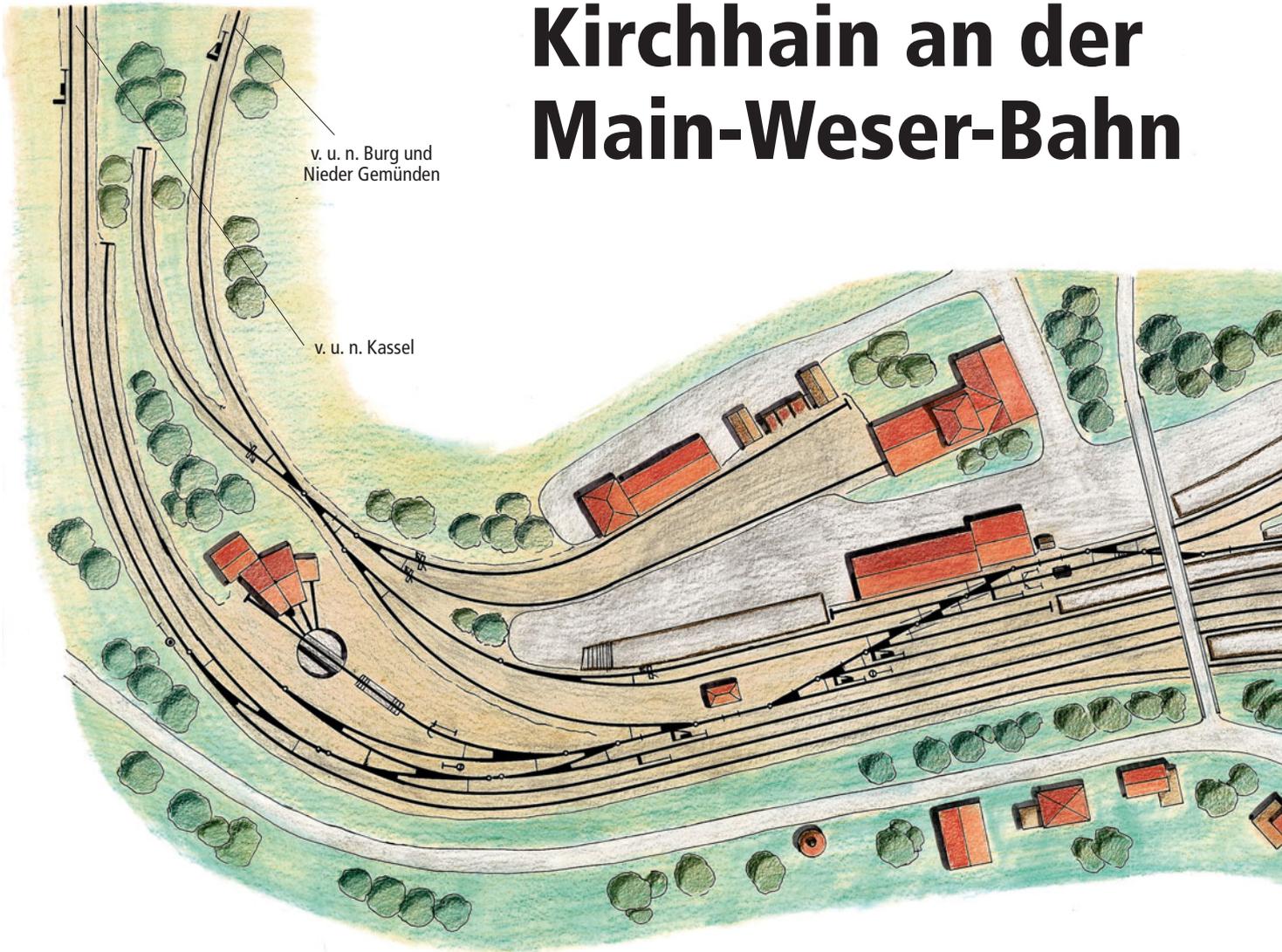
Für die Papierfabrik Friedrich Erfurt & Sohn wurde schon 1903 ein eigener Gleisanschluss angelegt. Erwähnenswert ist der Lokschuppen für die werkeigene Kleindiesellok; sie führte bis zur Ablösung durch ein Rangiermodul den Werksverschub durch. Gegenüber der Papierfabrik lag ein Steinbruch mit Gleisanschluss; bis zur Einstellung des Betriebs 1952 wurde Schotter über eine Schütthanlage verladen.

Der Fabrikant Fritz Auffermann betrieb ein Messingwalzwerk und eine Drahtzieherei. Auf dem beengten Werksgelände hatte er alsbald ein Anschlussgleis mit Waggondrehscheibe verlegen lassen, die 1952 für längere Güterwagen durch eine „Deutschlandkurve“ mit 35 m Radius ersetzt wurde.

Die Anschlüsse Friedrich Erfurt & Sohn (Erfinder der Raufaser-Tapete!) und Wuppertaler Steinwerke Sebastian Helmstädter um 1950



Kirchhain an der Main-Weser-Bahn



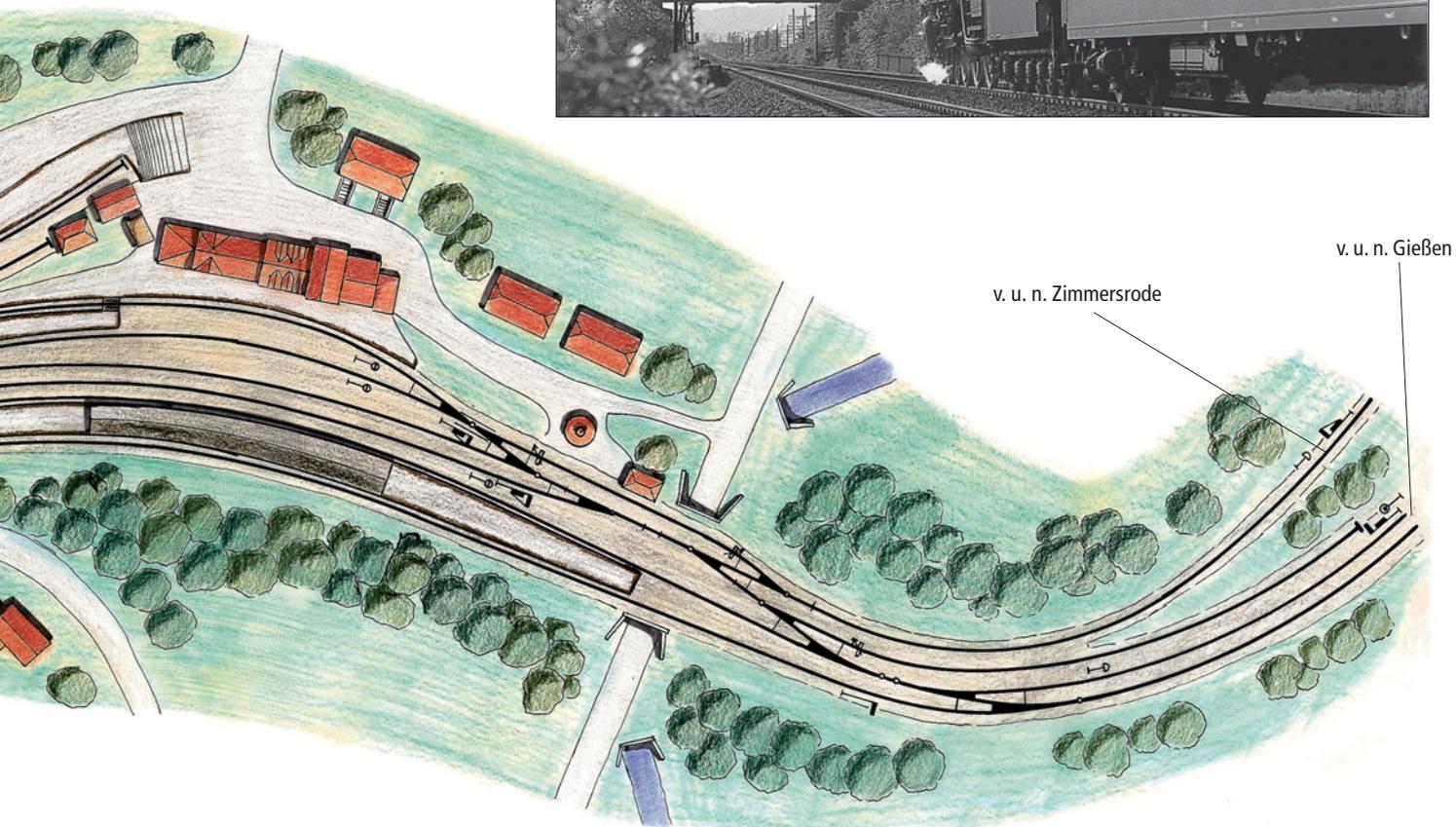
Lok-Prominenz im Bahnhof Kirchhain: Im Juni 1966 beschleunigt 10 002 des Bw Kassel den D 183 Zürich–Wilhelmshaven auf die bei der Ausfahrt in Richtung Kassel zulässigen 110 km/h.

Die Main-Weser-Bahn von Frankfurt/M nach Kassel ist ob ihrer prominenten Züge in der Epoche III ein schönes Modellbahn-Vorbild; man denke nur an die beiden 10er vor schweren Schnellzügen oder den F-Zug „Roland“, der als Letzter seiner Zunft hier noch in den Sechzigerjahren dampfbespannt verkehrte, bevor die 01.10 des Bw Kassel von einer V 200 abgelöst wurde. Bekannt wurden auch die kurzen D-Züge Köln–Gießen–Kassel, deren 01 ganze drei Sitzwagen am Haken hatte; im Güterverkehr waren die Schnellgüterzüge mit Kühlwagen (BR 41) oder die langen VW-Autotransportzüge (BR 44) typisch. Mit der Elektrifizierung im Jahr 1967 wichen Dampf- und Dieselloks wenigen Ellok-Typen.

Im Bahnhof Kirchhain halten damals trotz der einigermaßen „nachbaufähigen“ Größe immerhin Schnellzüge wie der lange D 177/178 oder der kurze D 850 und die zahlreichen Eilzüge oh-

Die Wohratalbahn nach Gemünden–Zimmersrode steigt kurz nach dem Bahnhof Kirchhain stetig an und wird mit einer dem bekannten Kibri-Modell ähnlichen Brücke über die Main-Weser-Bahn geführt. Hier zieht am 4.6.1966 eine ölgefeuerte 01.10 des Bw Kassel D 284 Bremerhaven-Lehe–Basel SBB südwärts.

Fotos: Jürgen A. Bock



nehin – nicht zuletzt wegen der hier abzweigenden Nebenbahnen nach Burg und Nieder Gemünden (an der Strecke Gießen–Fulda) und Zimmersrode (weiter nördlich an der MW-Bahn). Während diese neben einem eher geruhsamen Personen- und Güterverkehr als Umleitungsstrecke für die MW-Bahn gewisse Bedeutung hat, sorgt jene neben den kontinuierlichen Schienenbus-Pendeln dank eines großen Basaltwerks in Nieder Ofleiden für einen beträchtlichen Betrieb:

Mehrfach täglich werden lange Schotterwagenzüge von und nach Kirchhain und von hier weitergefahren, u.a. zu den Gleisbauhöfen der DB in Hamburg-Eidelstedt oder Hanau. Der sonstige Güterverkehr der Ohmtalbahn wird, wie auch auf der als Wohratalbahn bezeichneten Strecke nach Zimmersrode, mit einem Ng-Paar und Übergaben bedient, wobei u.a. 86 und V 65 zum Einsatz kommen.

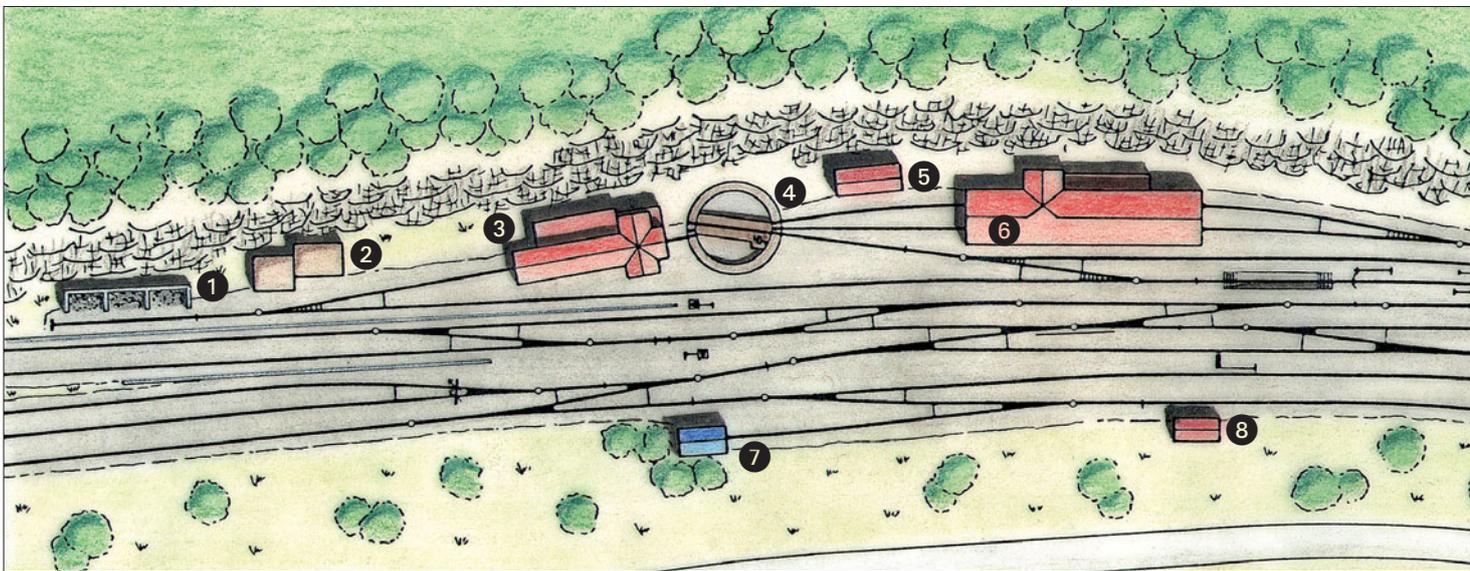
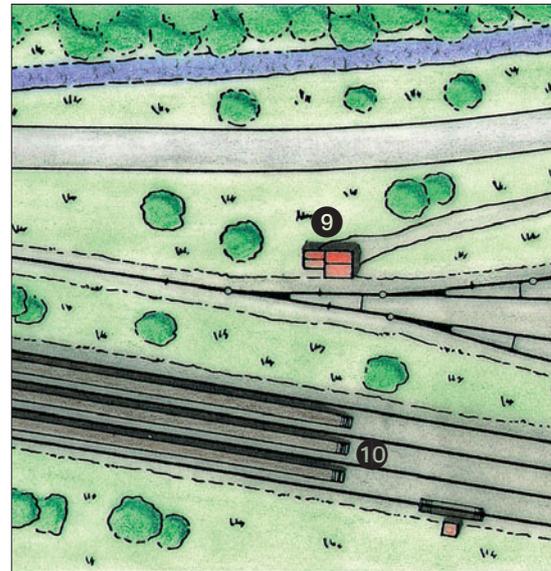


Im Juni 1966 ist ein VT 98 aus Gemünden/Wohra in Kirchhain angekommen. Das Empfangsgebäude ist ein Ziegelbau mit stilistischen Ähnlichkeiten zu Auhagens Modell „Neupreußen“.

Bw Goslar, Calw und Altenkirchen

Die Lageskizze zeigt das abseits vom Bahnhof gelegene Bw Goslar um 1970. Es bedeuten: 1 = 21-m-Drehscheibe, Abgänge 6°, 2 = Lokschuppen, 3 = Wasserturm, 4 = Trafohäuschen, 5 = Bockkran, 6 = Kohlebensen und Dieseltankstelle, 7 = Verwaltung, 8 = Werkstatt, 9 = Stellwerk, 10 = Reisezugwagen-Abstellgruppe.

Lageplan des Bw Calw, ca. 1960. Es bedeuten: 1 = Kohlebensen, 2 = Schuppen, 3 = kleiner Lokschuppen, 4 = 16-m-Drehscheibe, Abgänge 7,5°, 5 = Verwaltung, 6 = großer Lokschuppen, 7 = Kleinlokschuppen, 8 = Stellwerk „Cn“ (Calw Nord), 9 = Lagerhaus, 10 = Schuppen



Hamburg-Altona, Osnabrück oder Bebra müssen es ja nicht und können es schon aus Platzgründen nicht gleich sein: Hier findet man drei modellbahntaugliche Vorbilder typischer Bahnbetriebswerke der Epoche III samt zugehöriger Lok-Baureihen.

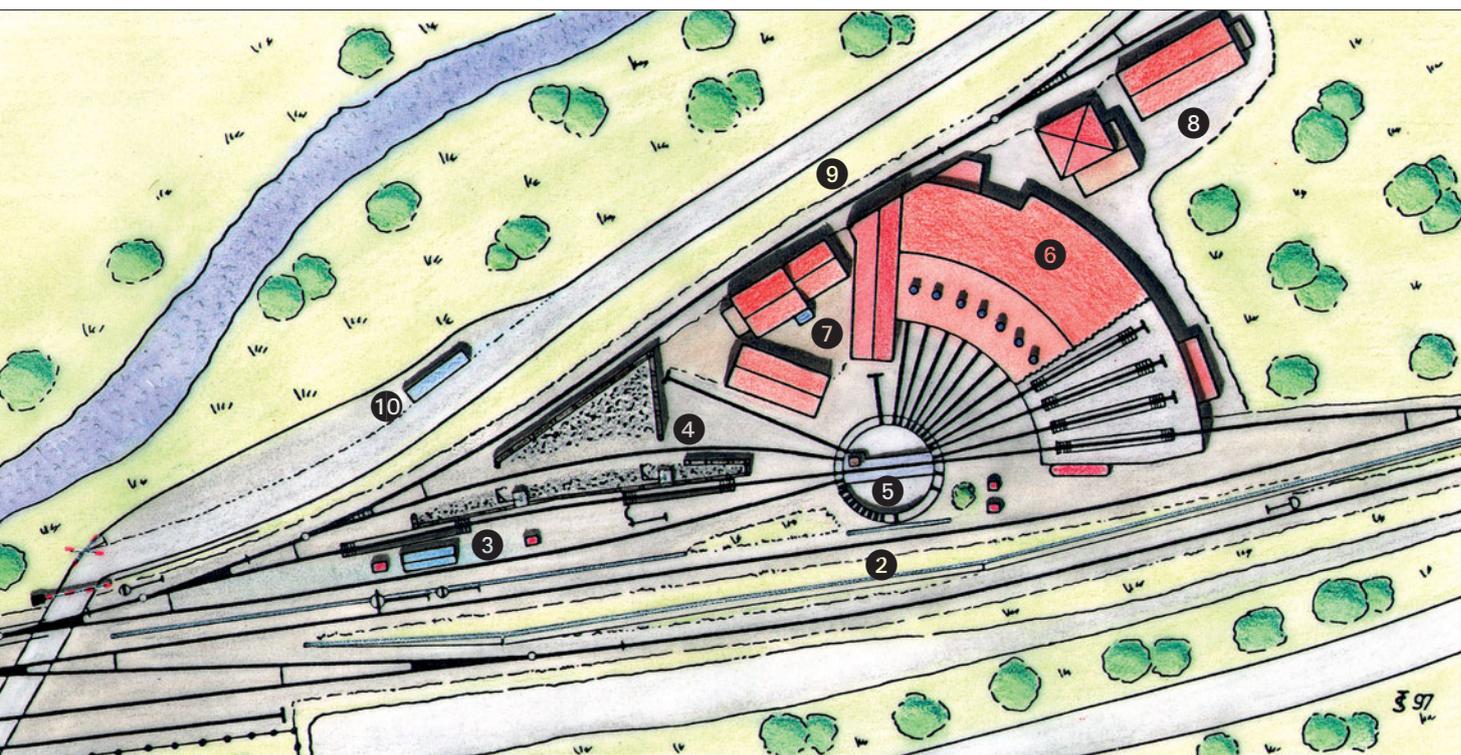
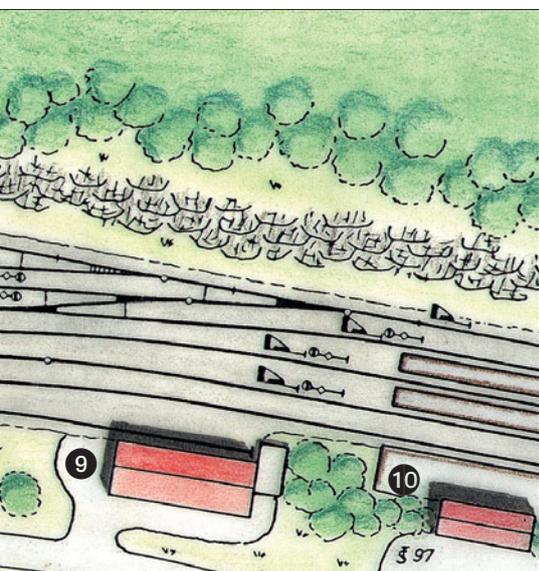
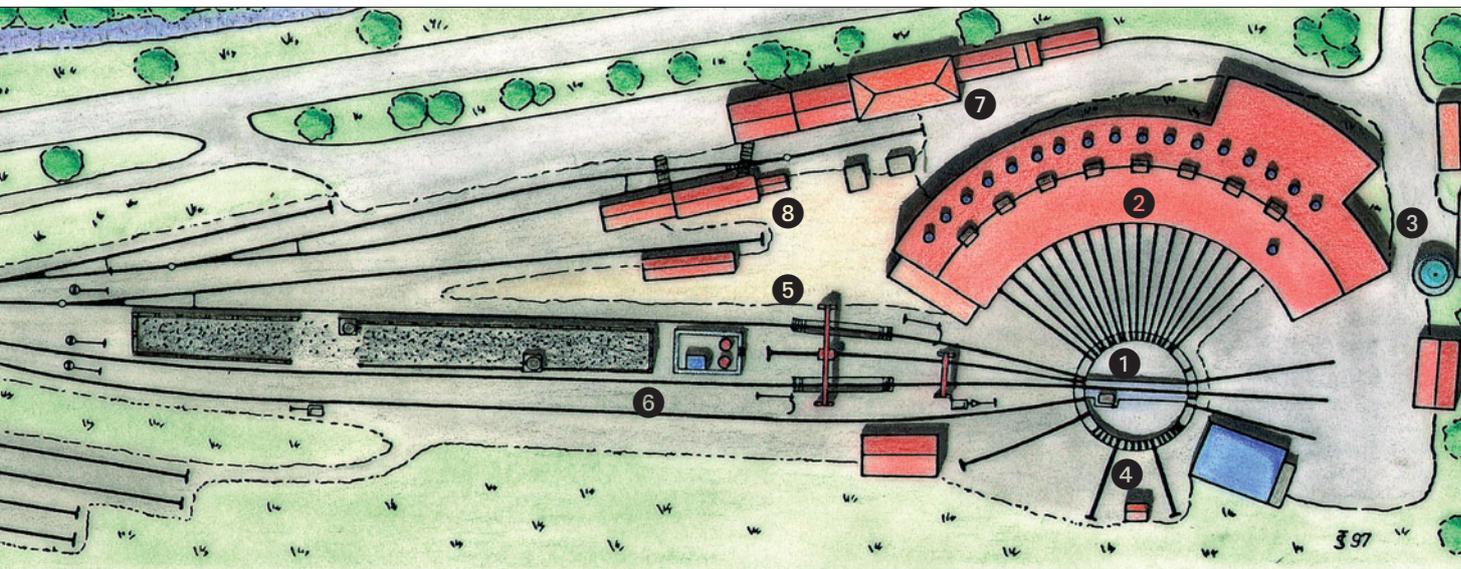
Das Bw Goslar war lange Jahre für die Zugförderung im Nordharz zuständig; seine 38.10 absolvierten Langläufe bis Osnabrück. Im Güterverkehr setzte es 58.10 im Erzzug-Schiebedienst von den Harzer Gruben ein, die nachfolgenden 56.20 bespannten auch Ng auf der Strecke Langelsheim–Altenau, ansonsten bis zum Auftauchen der Schienenbusse 1956 eine Domäne der 93.5. Im Jahr 1958 sind hier 38.10, 56.20, 64, 86 und 93.5 zu Hause, 1966 nur noch 50 und 86. In H0 sind alle Loks und eine 22-m-Drehscheibe erhältlich; warum sollte man nicht das Bw Goslar als eigenständiges Thema oder auf einem separaten Ansatzstück realisieren?

Das Bw Calw war zwischen Felshang und Bahnhofskopf gezwängt. Die zwischen den beiden Durchfahrtschuppen liegende 16-m-Drehscheibe erlaubte das Drehen fast aller württembergischen Loks und der P 8 mit Kastentender. Zu Beginn der Epoche III sind hier 38.10, 57.10, 86 und 93.5 beheimatet, dann kommt die 75.4 hinzu. 1955 wird das Bw aufgehoben; dennoch kommen noch jahrelang Loks anderer Bw wie etwa Tübinger P 8 hierher. Im Modell kommt die beengte Lage unseren Platzverhältnissen durchaus entgegen.

Im 2. Weltkrieg fast völlig zerstört, war der Bahnhof Altenkirchen bald wieder der wichtigste im Westerwald; das Bw erhielt zu den 93.5 neue 82er und Schienenbusse. 1966 gibt man die Dampflokunterhaltung an Koblenz ab. Architektur und Lokbestand machen das Bw Altenkirchen zu einem idealen Vorbild, wobei der charakteristische Ablaufberg bei genügend Platz mit von der Modell-Partie sein sollte.

Lageplan des Bw Altenkirchen um 1965. Es bedeuten: 1 = Stellwerk „Aw“, 2 = Ablaufberg, 3 = Dieseltankstelle, 4 = Kohlebensen, 5 = 16-m-Drehscheibe, Abgänge 7,5°, 6 = Lokschuppen (Dach aufgeschnitten, um Untersuchungsgruben zu zeigen), 7 = Aufenthaltsräume, Verwaltung und Schlosserei, 8 = Lehrwerkstatt, 9 = Anschlussgleis Sargfabrik, 10 = Parkplatz und Fahrradschuppen.

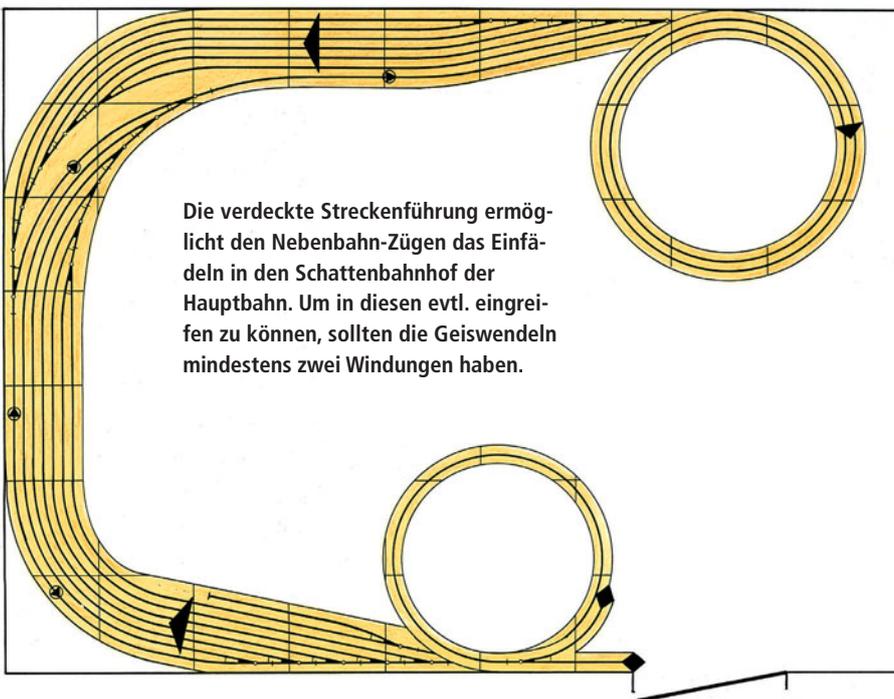




Durch die Holsteinische Schweiz: Malente-Gremsmühlen



Das schicke Empfangsgebäude des Bahnhofs Malente-Gremsmühlen präsentierte sich im Sommer 1985 anlässlich des 150. Bahn-Geburtstages im Fahnschmuck. Das kleine Bild darüber zeigt den Wumag-Triebwagen auf Sonderfahrt am 20.7.1986 im romantisch gelegenen Haltepunkt Holsteinische Schweiz unweit von Malente-Gremsmühlen. Fotos: Michael Meinhold

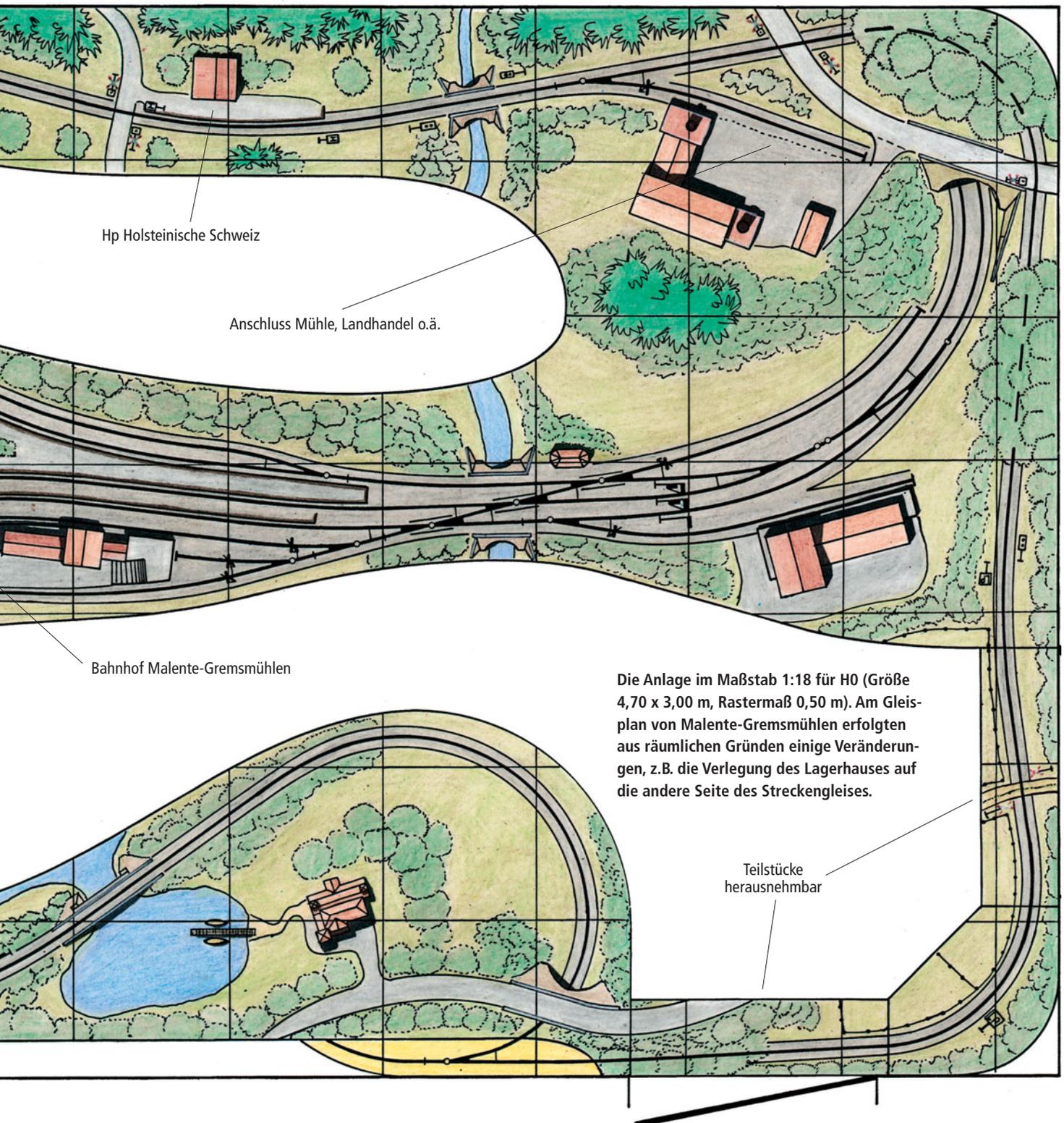


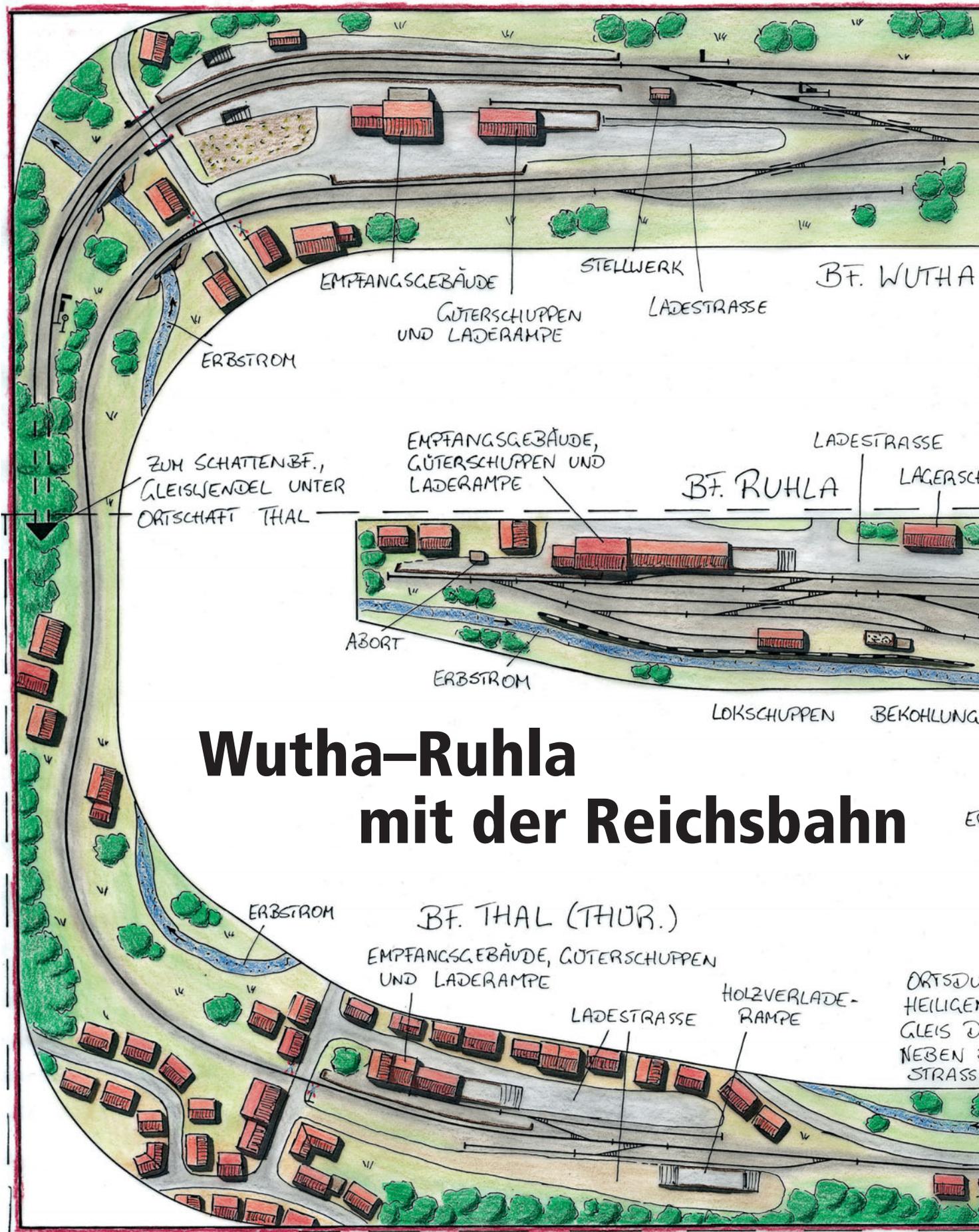
Die reizvolle Hügel- und Seenlandschaft im nördlichsten Bundesland trägt ihren Namen durchaus zu Recht – einen Namen, den sich seinerzeit ein pffziger Hotelier zur Belebung des Fremdenverkehrs einfallen ließ. Das war im Mittelpunkt der fortan als „Holsteinische Schweiz“ bezeichneten Region – in Malente-Gremsmühlen, das mit seinem Keilbahnhof auch den Mittelpunkt dieser Anlage bildet. Hier zweigt die Stichbahn nach Lütjenburg von der Hauptbahn Kiel–Lübeck ab, die ab hier

zweigleisig in Richtung Eutin weiterführt – eine typische Eilzugstrecke, die vor allem in den Siebzigerjahren durch die Einsätze der „Eierköpfe“ 612/613 und der 220 zum Ziel zahlreicher Eisenbahnfreunde wurde. Es dominiert der Reisezugverkehr, während der Transport von landwirtschaftlichen Produkten und Geräten den Güterverkehr bestimmt.

Bei dieser Kombination von Rundum- und Zungenanlage wird die Hauptbahn im geschlossenen Ringverkehr betrie-

ben, die Nebenbahn im Punkt-zu-Punkt- oder Ringverkehr. Sie verläuft von Malente-Gremsmühlen aus zunächst an der hinteren Wand, passiert auf abnehmbaren Teilstücken zwei Türbereiche und mündet hinter der Kulisse in die Hauptbahn Richtung Kiel. Das ermöglicht sowohl Triebwagen-Pendel (Stumpfgleis im Schattenbf.) wie z.B. auch die Darstellung des Militärverkehrs nach Lütjenburg (Truppenübungsplatz) mit beladenen bzw. leeren Zügen.



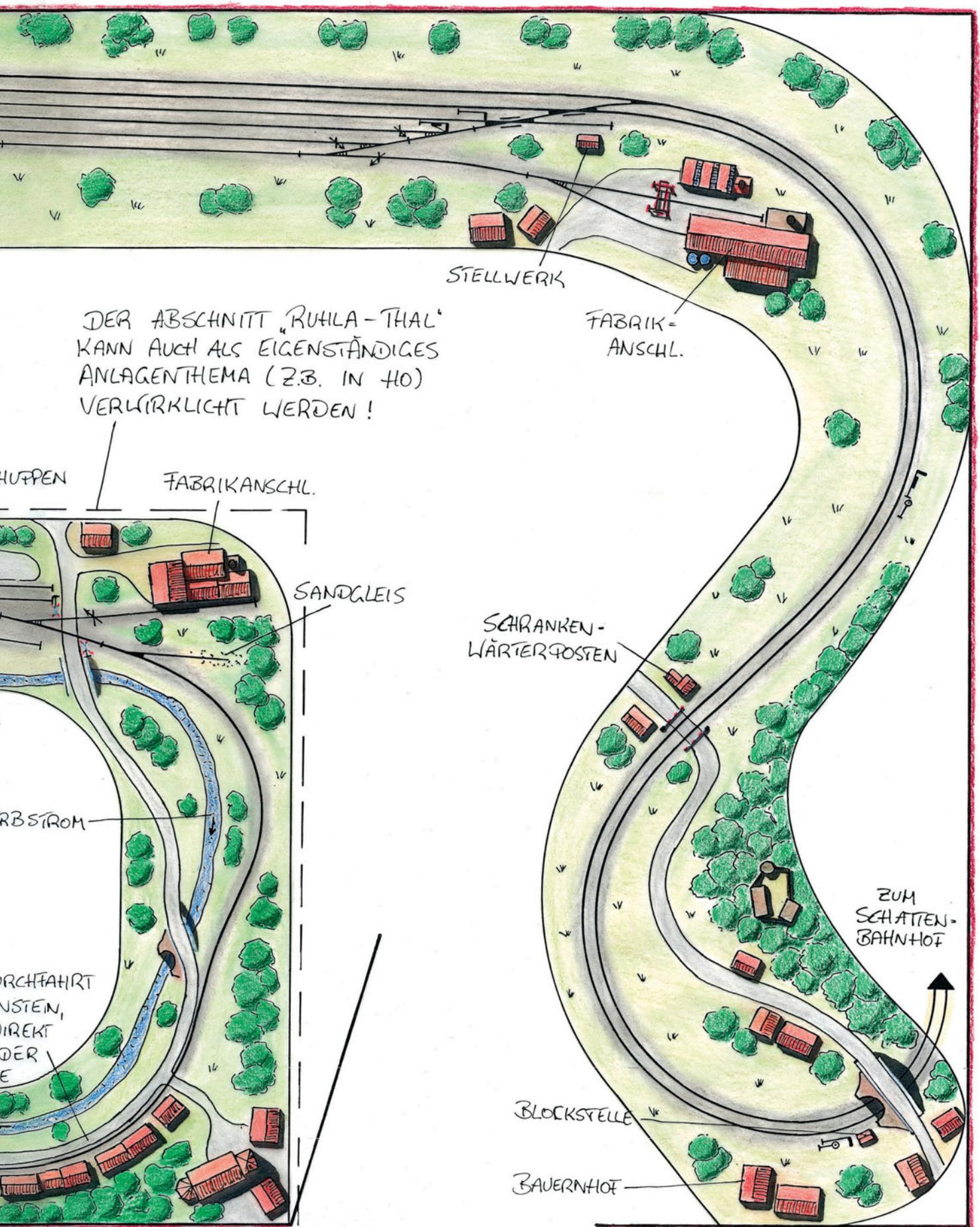


Wutha-Ruhla mit der Reichsbahn

Von der Magistrale Erfurt-Frankfurt zweigte einst im kleinen Bahnhof Wutha eine Nebenbahn ab, die sich im Tal des Erbstroms hinauf nach Ruhla wand, wo eine gewerbefleißige Klein-

industrie für ansehnlichen Personen- und Güterverkehr sorgte. Typische Motive dieser Nebenbahn wie der Kreuzungsbahnhof Thal, die Ortsdurchfahrt in Heiligenstein oder die beengte Lage

der Endstation samt Sandgleis (als Schutzgleis für ins Gefälle ablaufende Wagen) finden sich ebenso in diesem raumgreifenden Anlagenvorschlag wieder wie der Abzweighbahnhof Wutha.



DER ABSCHNITT "RUHLA-THAL" KANN AUCH ALS EIGENSTÄNDIGES ANLAGENTHEMA (Z.B. IN HO) VERWIRKLICHT WERDEN!

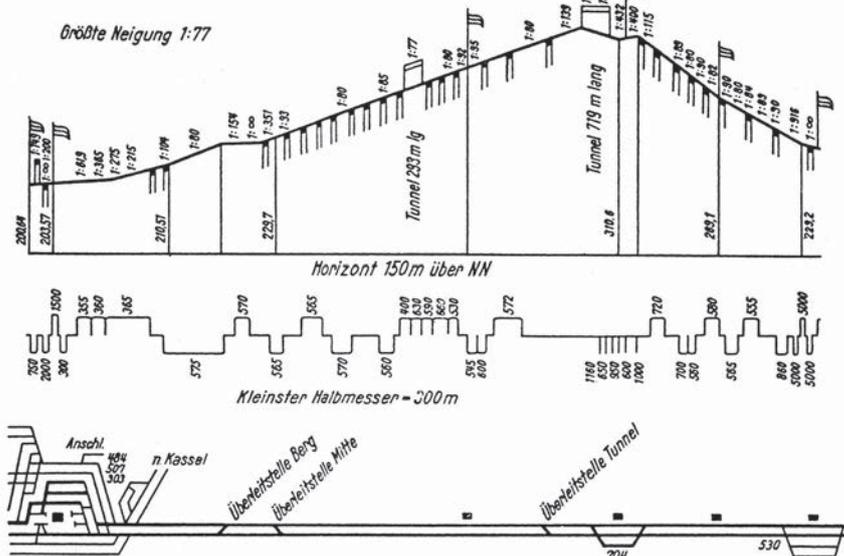
Hier wurden übrigens zu Zeiten des Kalten Kriegs schon mal (statt im publikumsintensiven Eisenach) die Dampflok von Interzonenzügen gewechselt ...

Die Anlage im Maßstab 1: 15 für TT. Die Originalgleispläne der Bahnhöfe wurden weitgehend übernommen; auf der Nebenstrecke sind die Haltepunkte Farnroda und Heiligenstein entfallen, dessen enge Ortsdurchfahrt im Anschluss an den Bahnhof Heiligenstein dargestellt ist. Die Hauptstrecke ist zweigleisig wie in der Epoche II; bei eingleisiger Ausführung gemäß der Epoche III (Reparations-Abbau) kommen entsprechende Kreuzungshalte etc. in Wutha dazu.

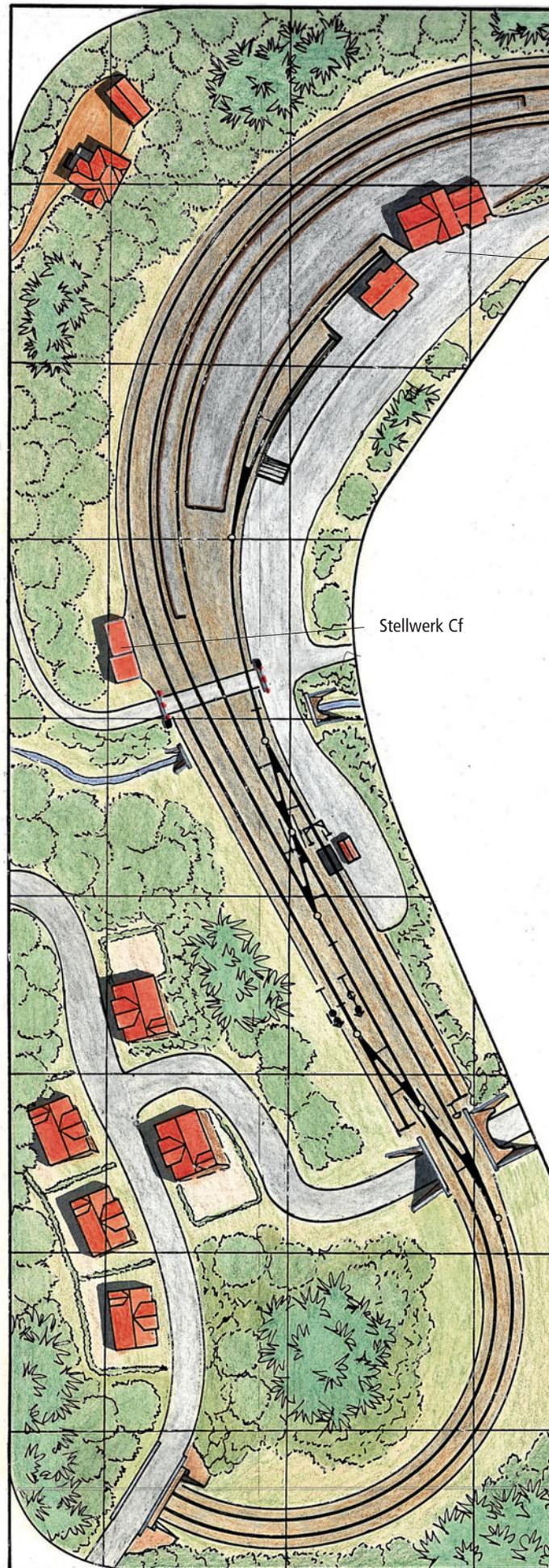
Bebra–Cornberg: Rampenfahrt mit Überholung

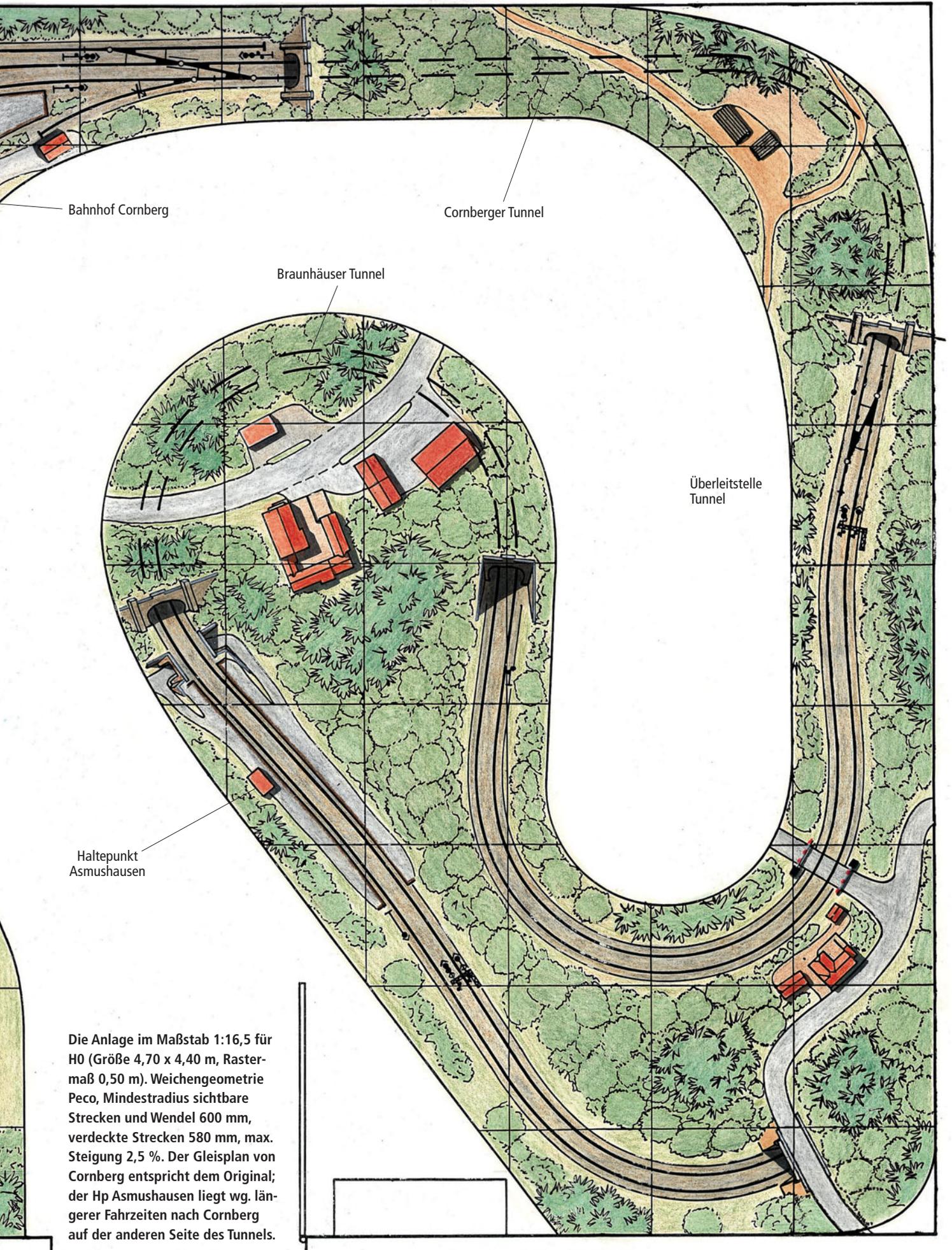
Die „Fliegende Überholung“ auf der 12 km langen Rampe Bebra–Cornberg der nach dem Krieg übermäßig belasteten Nord-Süd-Strecke hat Eisenbahn-Geschichte geschrieben. Wir befinden uns im Jahr 1950: Immer wieder werden zuvor die Reisezüge durch langsam bergan kriechende und mitunter liegen bleibende schwere Güterzüge verzögert. Da die topografischen Verhältnisse die Anlage eines dritten Gleises oder Überholungsbahnhofs nicht zulassen, entscheidet sich die Bundesbahn für einen revolutionären Schritt:

Da der bergab rollende Verkehr der Gegenrichtung naturgemäß nicht derart gravierende Fahrzeitunterschiede aufweist und daher das Gleis Cornberg–Bebra nur kürzer belegt ist, bietet es sich während der Zugpausen für Fahrten in der Bergrichtung an: Der Gleiswechselbetrieb ist geboren und wird am 7.5.1951 in Betrieb genommen. Er ermöglicht mit mehreren auf der freien Strecke eingebauten Gleisverbindungen und mit Fernsteuerung der Weichen und Signale von einem modernen Streckenzentralstellwerk in Cornberg aus das signalmäßige Befahren des linken Gleises im Gegenlauf und damit Überholungen von Zügen auf freier Strecke. Durch die drei Gleisverbindungen – Überleitstelle Berg, Mitte und Tunnel – ist die Gesamtstrecke so aufgeteilt, dass ein Zug den Gegenlauf im Bahnhof Bebra oder bei Überleitstelle Berg beginnen und ihn erst im Bahnhof Cornberg, bei Überleitstelle Tunnel oder bereits bei Überleitstelle Mitte beenden kann. Durch die gleichzeitige Erhöhung der Blockstellenanzahl und die Umstellung auf Selbstblockbetrieb wird die Zugfolge weiter gesteigert. Der Fahrdienstleiter im Stellwerk Cf entscheidet in Abstimmung mit den Kollegen in Bebra, wo und wann welcher Zug auf das Gegengleis und wieder zurück wechselt, um den Verkehr bei Verspätungen, betrieblichen Unregelmäßigkeiten oder Rückstau im Bahnhof Bebra so flüssig wie möglich zu halten.

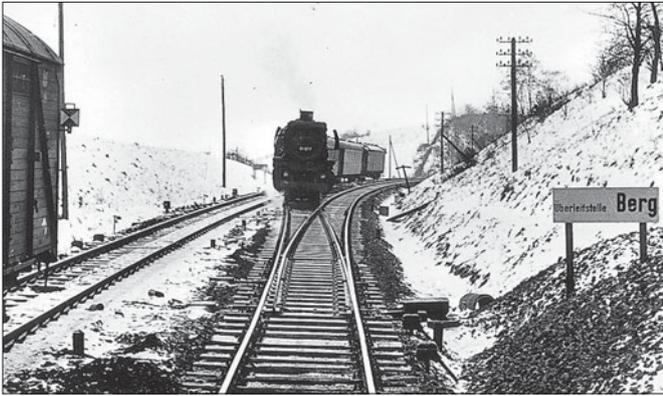


Schema der Strecke Bebra–Cornberg–Sontra mit Neigungs- und Kurvenverhältnissen, Überleitstellen und Länge der Überholgleise. *Archiv Michael Meinhold*



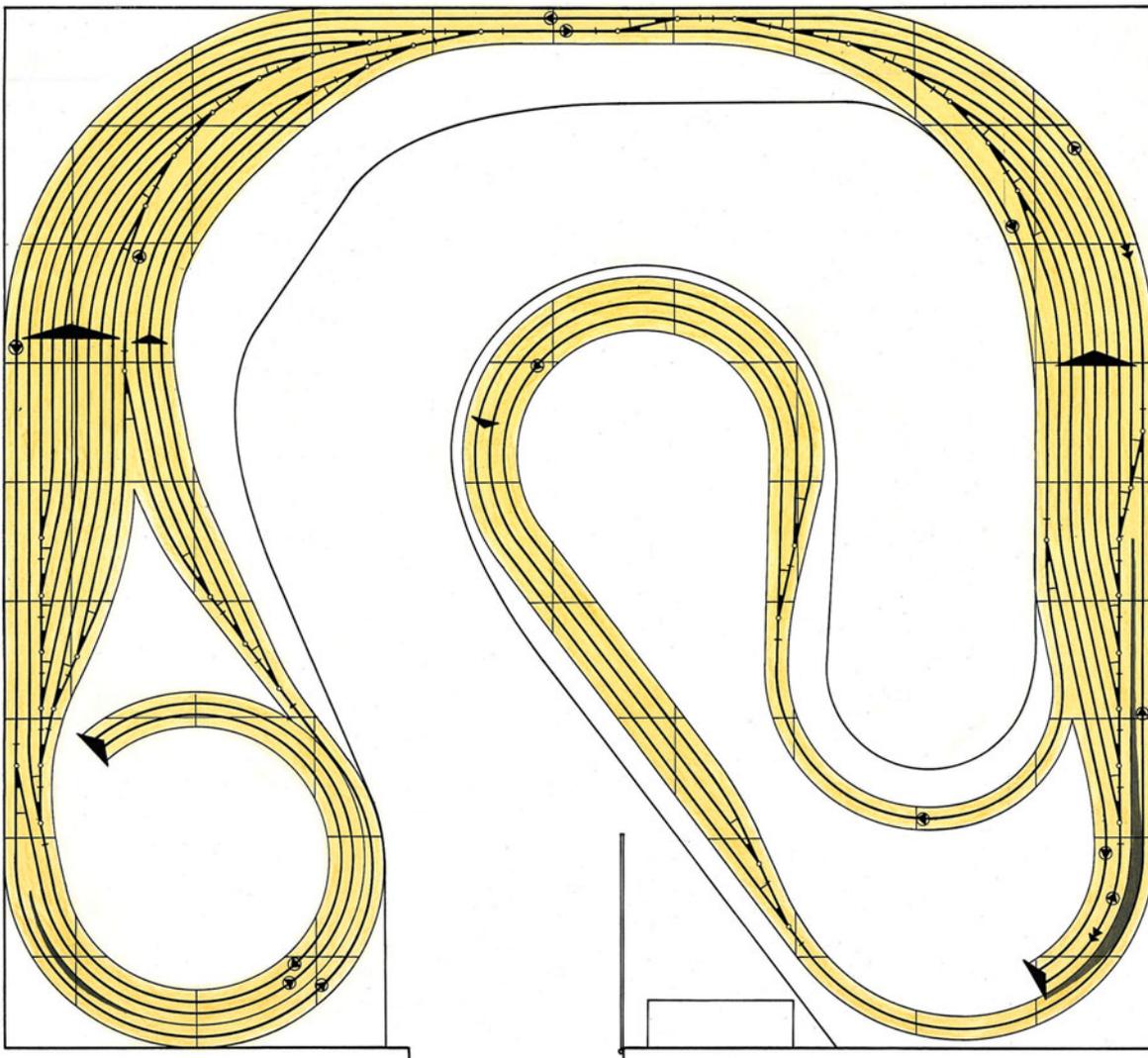


Die Anlage im Maßstab 1:16,5 für HO (Größe 4,70 x 4,40 m, Rastermaß 0,50 m). Weichengeometrie Peco, Mindestradius sichtbare Strecken und Wendel 600 mm, verdeckte Strecken 580 mm, max. Steigung 2,5 %. Der Gleisplan von Cornberg entspricht dem Original; der Hp Asmushausen liegt wg. längerer Fahrzeiten nach Cornberg auf der anderen Seite des Tunnels.



Die Aufnahmen oben demonstrieren eine stehende Überholung: Bei Überleitstelle Berg fährt ein Schnellzug als Gegenlauf durch die Gleisverbindung (links) und überholt (rechts) auf Blocksignal 9a den vor Blocksignal 9 zum Halt gekommenen Güterzug. Der Gleiswechselanzeiger signalisiert, dass der Schnellzug bei der Überleitstelle Mitte wieder auf das rechte Gleis wechseln wird. Fotos: Archiv M. Meinhold

Links eine fliegende Überholung bei Blockstelle 5/5a: Auf dem linken Gleis ist der Schnellzug ab Bebra im Gegenlauf unterwegs, rechts fährt ein Güterzug. Beiden Zügen wird Hp 1 und Vr 1 signalisiert, dem Güterzug zusätzlich noch der Verzögerungsanzeiger Zs 5. Um möglichst keinen Zug zum Anhalten und Anfahren am Berg zu zwingen, beeinflusst der Fahrdienstleiter in Cornberg die Geschwindigkeit der Züge durch die Beschleunigungs- und Verzögerungsanzeiger.



Die verdeckten Strecken mit den Schattenbahnhöfen. Der Doppelpfeil kennzeichnet den auf dem Gleis rechts außen beginnenden Gegenlauf.

Die Anlage mit der zur Streckenverlängerung weit in den Innenraum gezogenen Zunge (deren 180°-Kurve durch den hierhin verlegten Braunschauer Tunnel verdeckt wird) ermöglicht ein Nachspielen dieses Betriebs. Die Funktionen von Bebra und Sontra übernehmen dabei die großzügig dimensionierten Schattenbahnhöfe, wobei der entscheidende Punkt unterhalb des nördlichen Cornberger Tunnelportals liegt: Hier beginnen die Gegenläufe auf dem Richtungsgleis Cornberg-Bebra (Doppelpfeil) und führen entweder bei der „Überleitstelle Tunnel“ oder in der Einfahrt des Bahnhofs Cornberg wieder auf das rechte Gleis zurück.

Die verdeckten Strecken ermöglichen Kehrschleifen- und Ringverkehr; so kommt z.B. der „Blaue Enzian“ wieder mit dem Aussichtswagen am Zugende zurück (Kehrschleife), während ein beladener VW-Transportzug nur Nord-Süd verkehrt (Ringbetrieb).

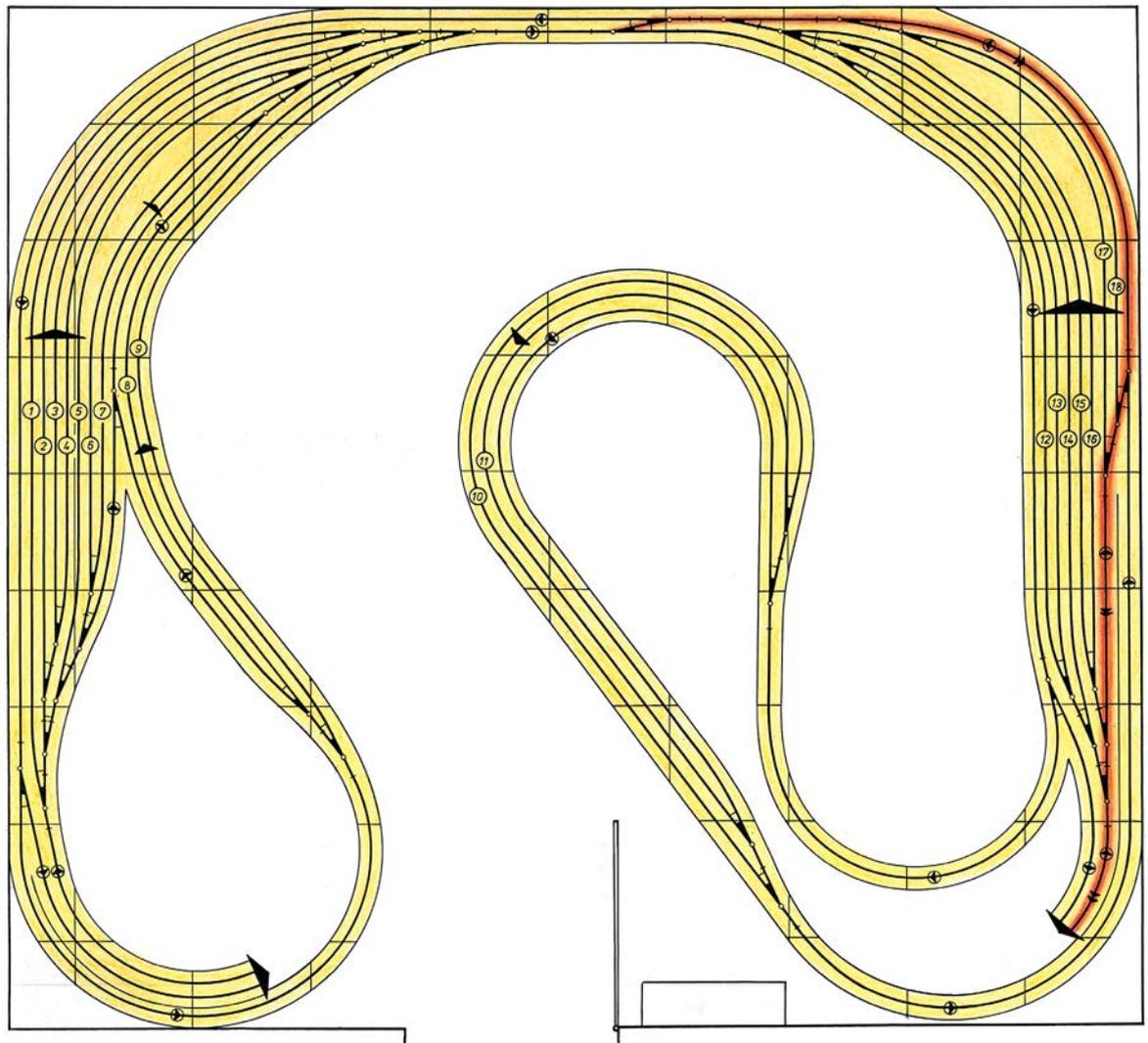


01 1053 durchfährt mit D 174 Bremerhaven-Lehe-München den Bahnhof Cornberg, der im Aufnahmejahr 1956 noch einen regen Ortsgüterverkehr aufweist. Hinter dem Postwagen ...

... das Streckenzentralstellwerk Cf (Cornberg Fahrdienstleiter), hier von der nördlichen Seite zu sehen. Von hier aus werden die Gegenläufe gesteuert.
Fotos: C. Bellingrodt, Archiv M. Meinhold



Diese Variante bietet in den Schattenbahnhöfen einige Gleise weniger, dafür aber größere Nutzlängen. Das Streckenprinzip ermöglicht auch hier Ring- oder Kehrschleifenverkehr. Die Führung der Gegenläufe ist rot hervorgehoben.

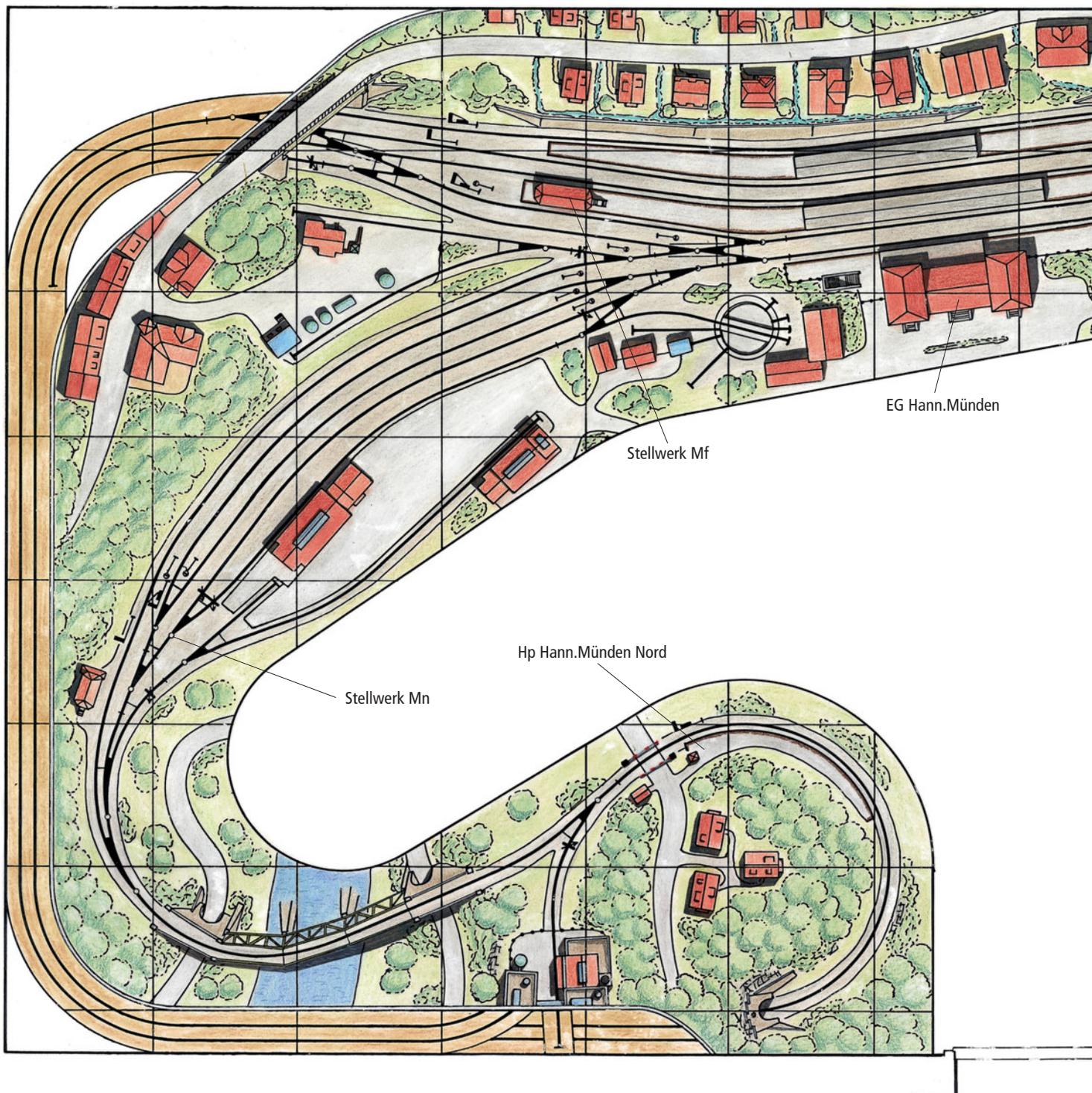


Treffpunkt Trennungsbahnhof: Hann. Münden

Der Trennungsbahnhof Hann.Münden verdankt seine Form und seinen Betrieb in der Epoche III, den wir hier nachspielen können, der Kleinstaat-Politik des 19. Jahrhunderts. Bei der Weiterführung der hannoverschen Südbahn von Göttingen zum

hannoverschen „Außenposten“ Münden im Jahr 1866 wollte man partout kurhessisches Gebiet vermeiden und ließ die Strecke mit Steigungen bis zu 1:64 über den Hohen Hagen bei Dransfeld hinauf- und anschließend mit 1:78 wieder hinabklettern. Erst 1876 wur-

de die wesentlich günstiger trassierte Strecke über den Pass bei Eichenberg eröffnet, auf die sich fortan der hochwertige Reisezug- und schwere Güterverkehr verlagerte. Doch nach dem 2. Weltkrieg erlebte die Strecke über Dransfeld – das zweite Gleis war von



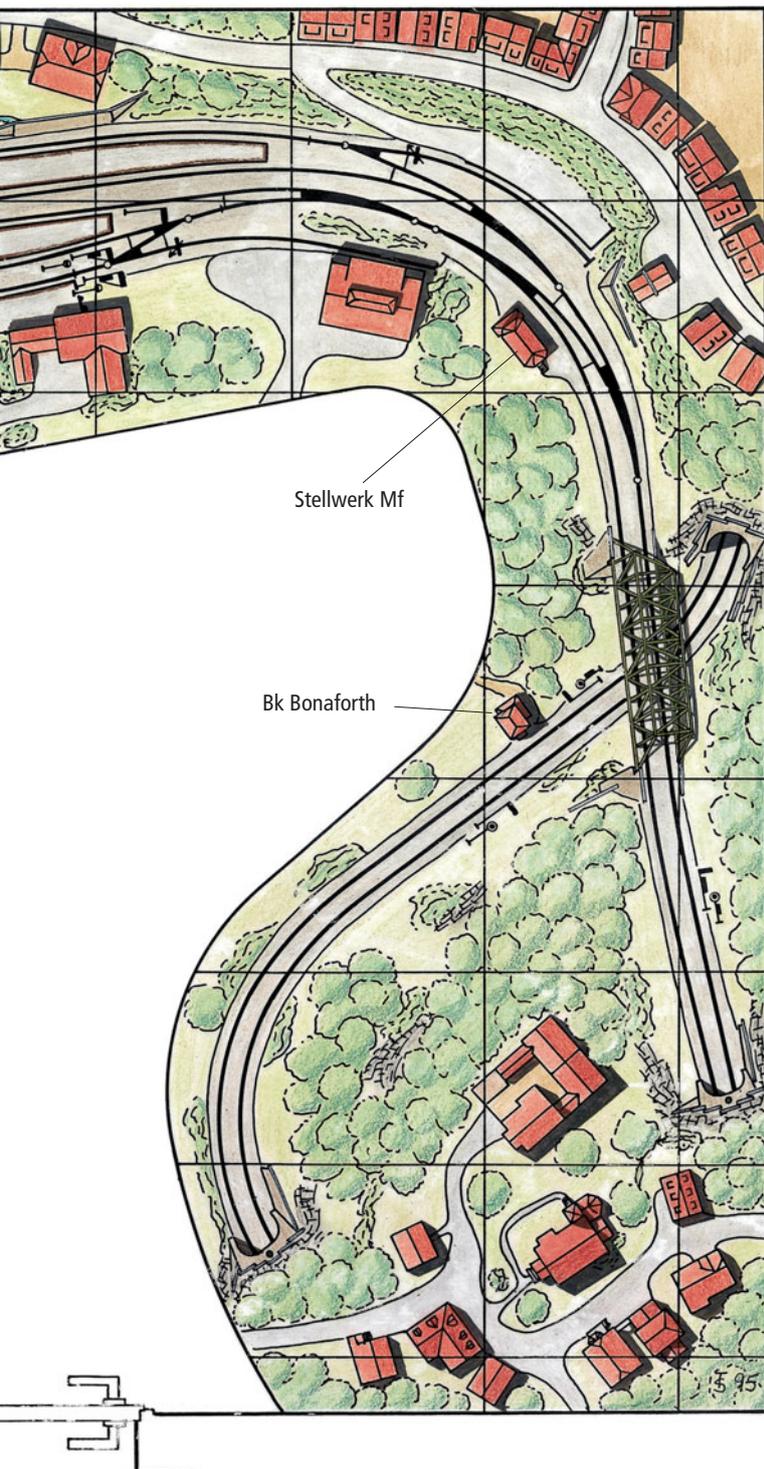
hier bis nach Hann.Münden im Krieg abgebaut worden – ein Comeback: Der gesamte hochwertige Verkehr von Hannover in Richtung Kassel lief wieder über diese Linie, um den durch die Drehung der Verkehrsströme entstandenen Engpass Göttingen–Eichenberg zu

Die Anlage im Maßstab 1:18,7 für H0 (Größe 5,75 x 3,65 m, Rastermaß 0,50 m). Gleismaterial: Roco-Line, Weichen 15°, Bogenweichen großer und mittlerer Radius. Mindestradius Kassel–Eichenberg 600 mm, Hann.Münden–Dransfeld und Schattenbf. 500 mm, Nebengleise 450 mm

entlasten. Schwere (und das waren fast alle) Schnellzüge mussten von Göttingen bis Dransfeld nachgeschoben werden. In der Gegenrichtung sparte man sich die nochmalige Berg- und Talfahrt und fuhr über Eichenberg nordwärts. Lediglich die leichten F 43/44 „Roland“ (VT 08) und F 41/42 „Senator“ (V 200 mit vier 26,4-m-Wagen) brummt mühelos in beiden Richtungen über den Hohen Hagen bei Dransfeld, während der schwere Güterverkehr in beiden Richtungen über Eichenberg geleitet wurde.

In Hann.Münden waren zu dieser

Zeit außer den Diesel-Stars die 01 aus Hannover und Kassel ebenso zu sehen wie Kasseler 01.10, 03 aus Braunschweig, 78 aus Northeim, 44 aus Kassel und Seelze, 41 aus Göttingen und Kassel, jede Menge 38.10 und 50 – und Akku-Triebwagen aller Spielarten (ETA 177, 178, 179 sowie 176 und 150) aus dem ETA-Stützpunkt Kassel. Ein Paradies für „Lokspäher“ und Betriebsspezialisten war also (bis zur Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke 1963) dieser Bahnhof – und ist unser Anlagenvorschlag, der das Nachspielen der typischen Verkehrsrelationen erlaubt.

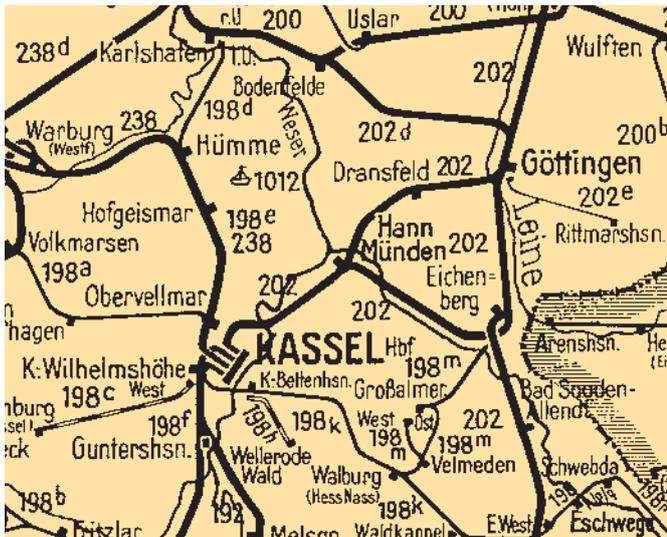
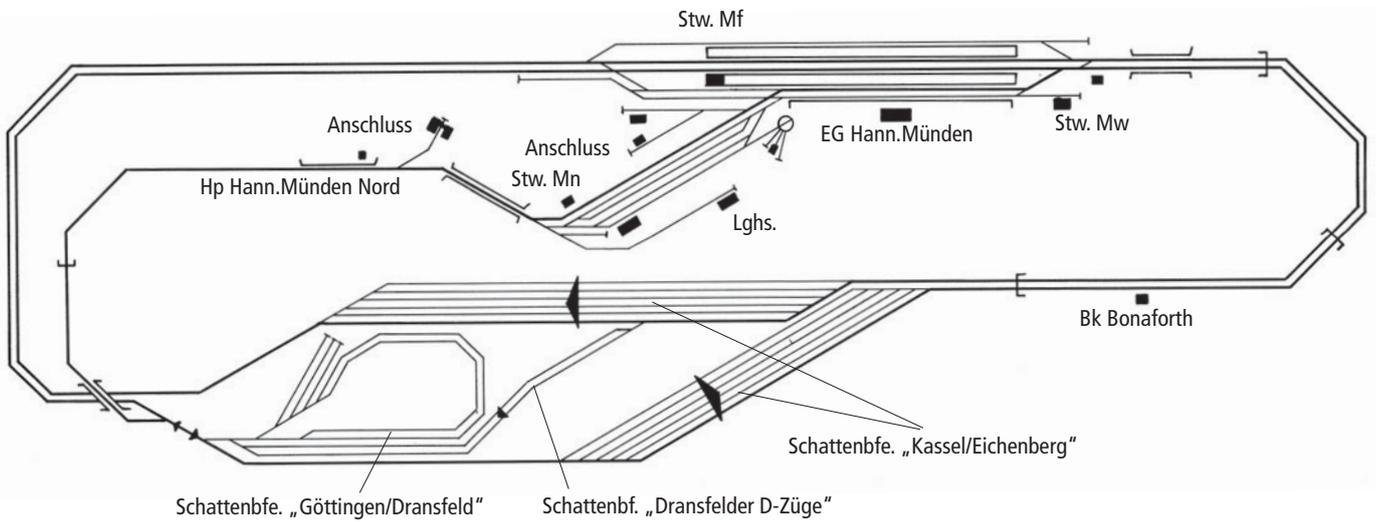


ETA 177 002 samt Steuerwagen ESA und ein VT 60.5 bilden am 30.11.1957 Pt 2754 aus Dransfeld–Göttingen, der hier das Stellwerk Mf passiert. Fotos: Winfried Gronwald/Archiv Michael Meinhold



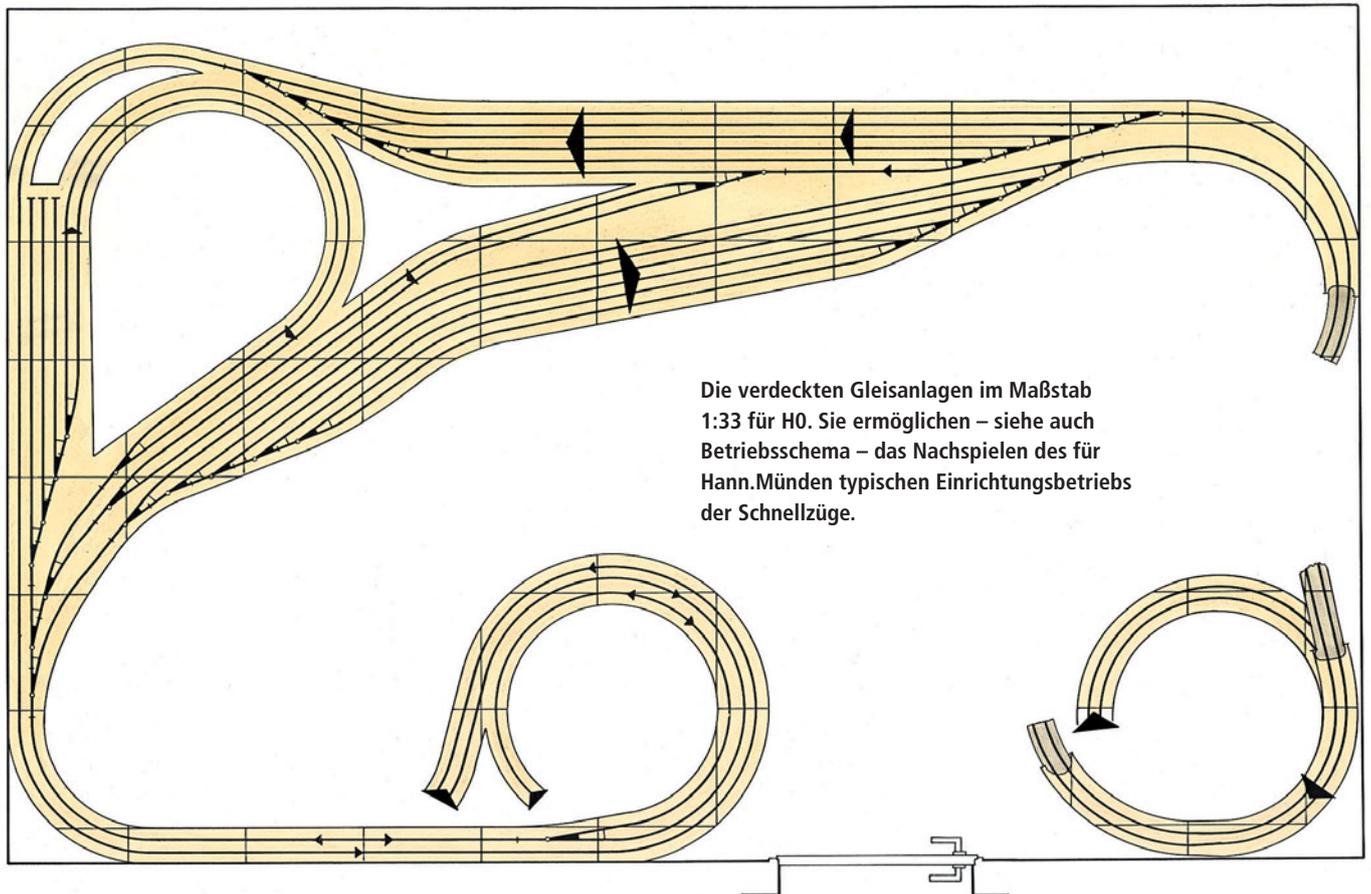
Ohne Halt passiert 01 167 des Bw Hannover mit D 184 von Wilhelmshaven nach Zürich im März 1958 den Hausbahnsteig. Noch 566 km bis zum Ziel: Ft 44 „Roland“ im August 1958 am Stellwerk Mw auf der Fahrt von Bremen nach Basel.





Das Betriebsschema der Anlage wird im Vergleich mit dem nebenstehenden Kartenausschnitt deutlich. Es berücksichtigt den Richtungsverkehr der Schnellzüge: Ringverkehr auf der Strecke Kassel–Eichenberg, Kehrschleife für D-Züge auf der Strecke von/nach Dransfeld (= Göttingen) mit verdeckter Verbindung zur Strecke Kassel–Eichenberg. Die Stumpfgleise im Schattenbahnhof „Göttingen/Dransfeld“ sind für die ETA-Garnituren gedacht.

Die Strecken um Hann.Münden auf der Kursbuchkarte von 1958. Zur Entlastung des Engpasses Göttingen–Eichenberg fahren die Schnellzüge zwischen Hannover und Kassel in Nord-Süd-Richtung zu dieser Zeit über Dransfeld; in der Gegenrichtung benutzen sie bis auf zwei leichte F-Züge die zwar längere, aber im Werra- und Leinetal wesentlich günstiger trassierte Strecke über Eichenberg.
Archiv Michael Meinhold



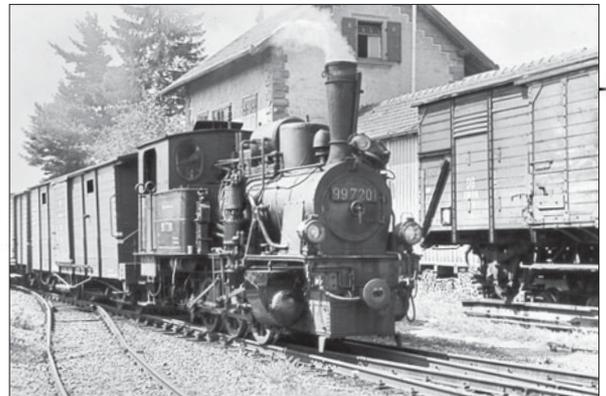
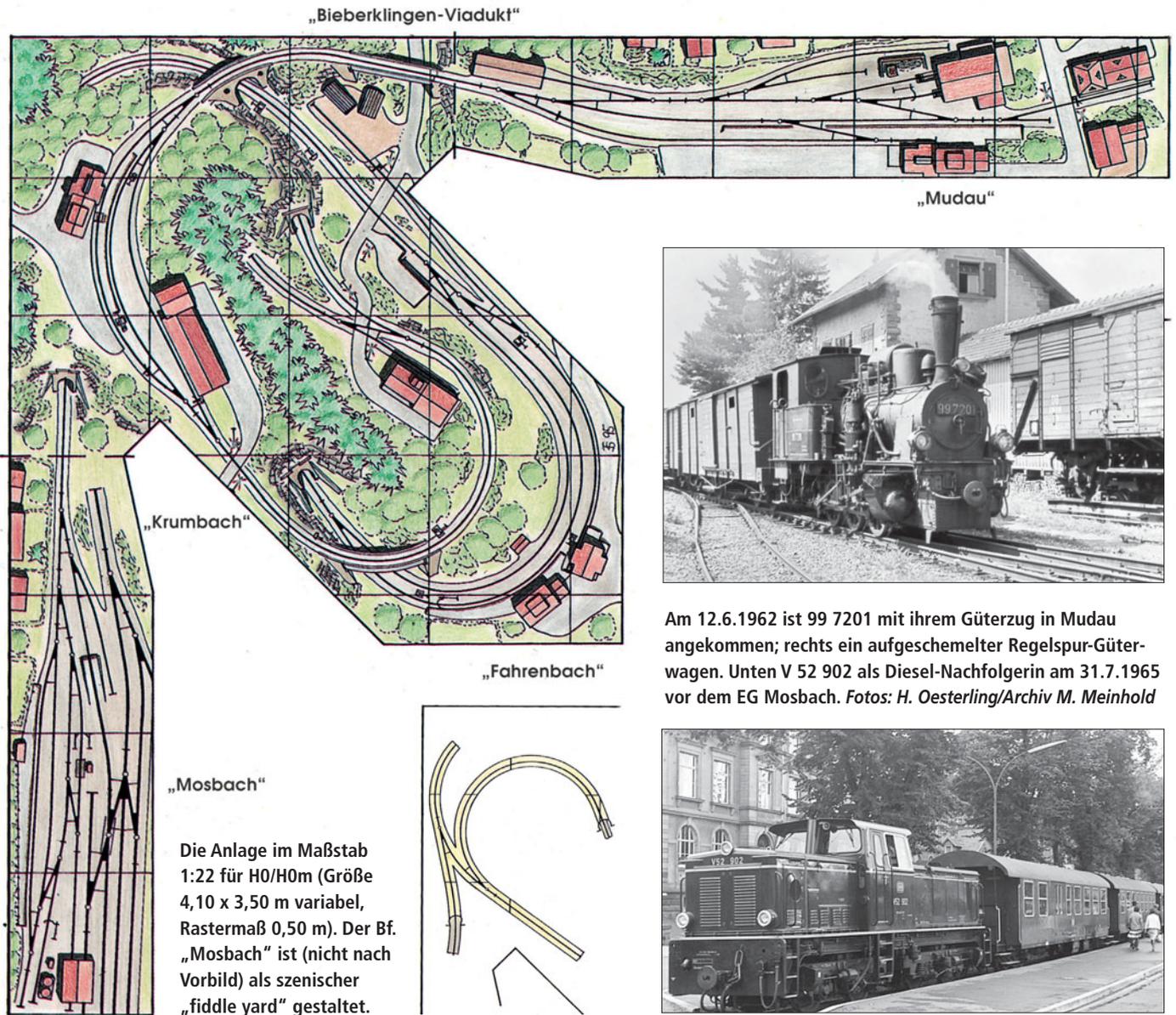
Die verdeckten Gleisanlagen im Maßstab 1:33 für H0. Sie ermöglichen – siehe auch Betriebsschema – das Nachspielen des für Hann.Münden typischen Einrichtungsbetriebs der Schnellzüge.

Odenwald-Express nach Mudau

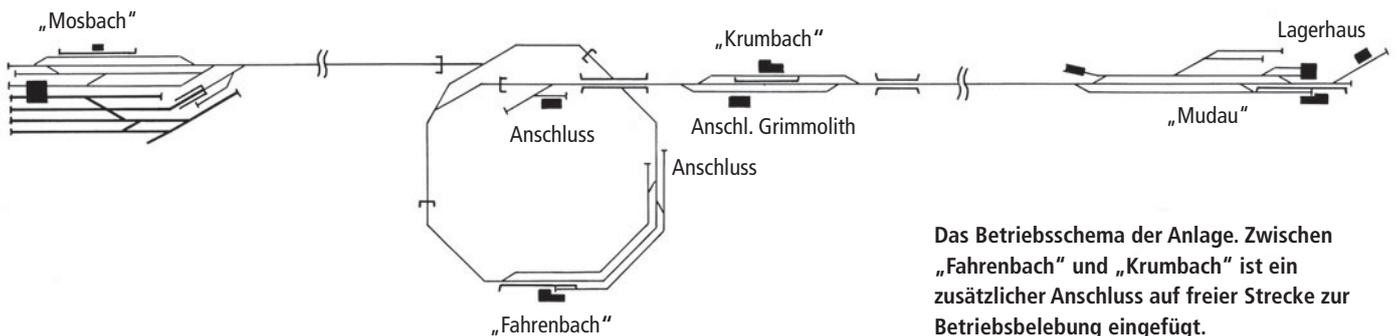
Fast siebzig Jahre lang verband er die Menschen im südlichen Odenwald mit Mosbach (Baden) – der meterspurige Odenwald-Express, dem mit dieser Anlage ein kleines, aber feines und vor allem lebendiges, sprich: fahrendes Denkmal gesetzt werden kann.

Das Besondere dieser Anlage in Anlehnung an die von der DB bis 1973 betriebene Schmalspurbahn von Mosbach (Baden) nach Mudau ist die Form: eine L-Anlage mit Zunge, die durch ihren modularen Aufbau beliebig variabel ist. So kann man sich auf den Zungenteil

als voll betriebsfähige Kleinanlage beschränken oder die Anlage über die hier gezeigte Form hinaus durch Hinzufügen weiterer Streckenmodule zu beiden Seiten je nach Platz erweitern. Passende H0m-Loks und -Wagen finden sich im Bemo-Programm.



Am 12.6.1962 ist 99 7201 mit ihrem Güterzug in Mudau angekommen; rechts ein aufgeschemelter Regelspur-Güterwagen. Unten V 52 902 als Diesel-Nachfolgerin am 31.7.1965 vor dem EG Mosbach. Fotos: H. Oesterling/Archiv M. Meinhold



Das Betriebsschema der Anlage. Zwischen „Fahrenbach“ und „Krumbach“ ist ein zusätzlicher Anschluss auf freier Strecke zur Betriebsbelegung eingefügt.

Mit Schub über den Siegerländer Semmering

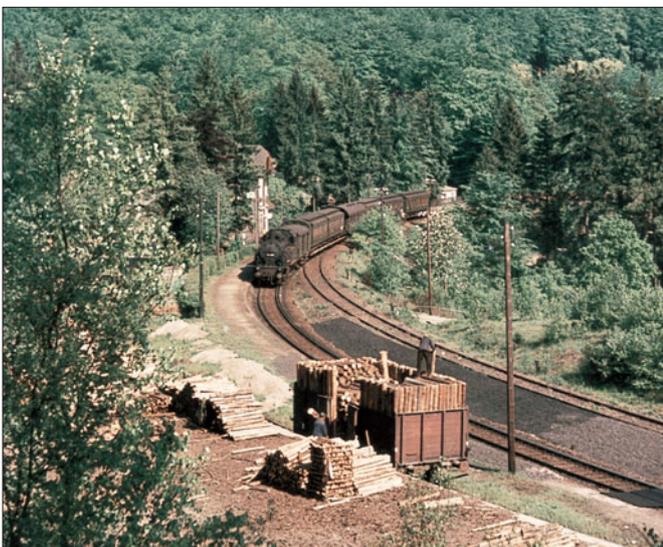
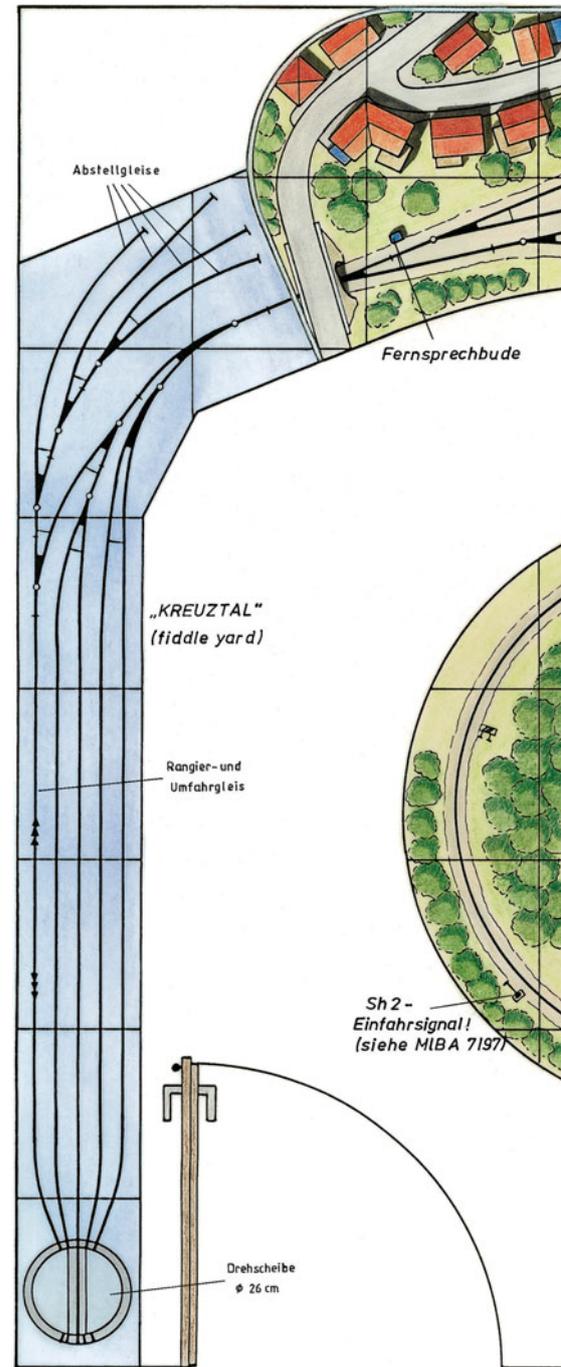
Kennen Sie die hoch dramatische Geschichte von der nächtlichen Güterzugfahrt mit Vorspann- und Schiebelok über diese Strecke – packend geschildert von Lokführer Gerhard Moll, der jahrzehntlang mit den 93.5 über den „Siegerländer Semmering“ fuhr? Nein? Dann holen Sie die Lektüre schnellstens nach (siehe S. 98) – und Sie werden verstehen, dass und wie diese Anlage um diese Geschichte gleichsam „herumkomponiert“ wurde.

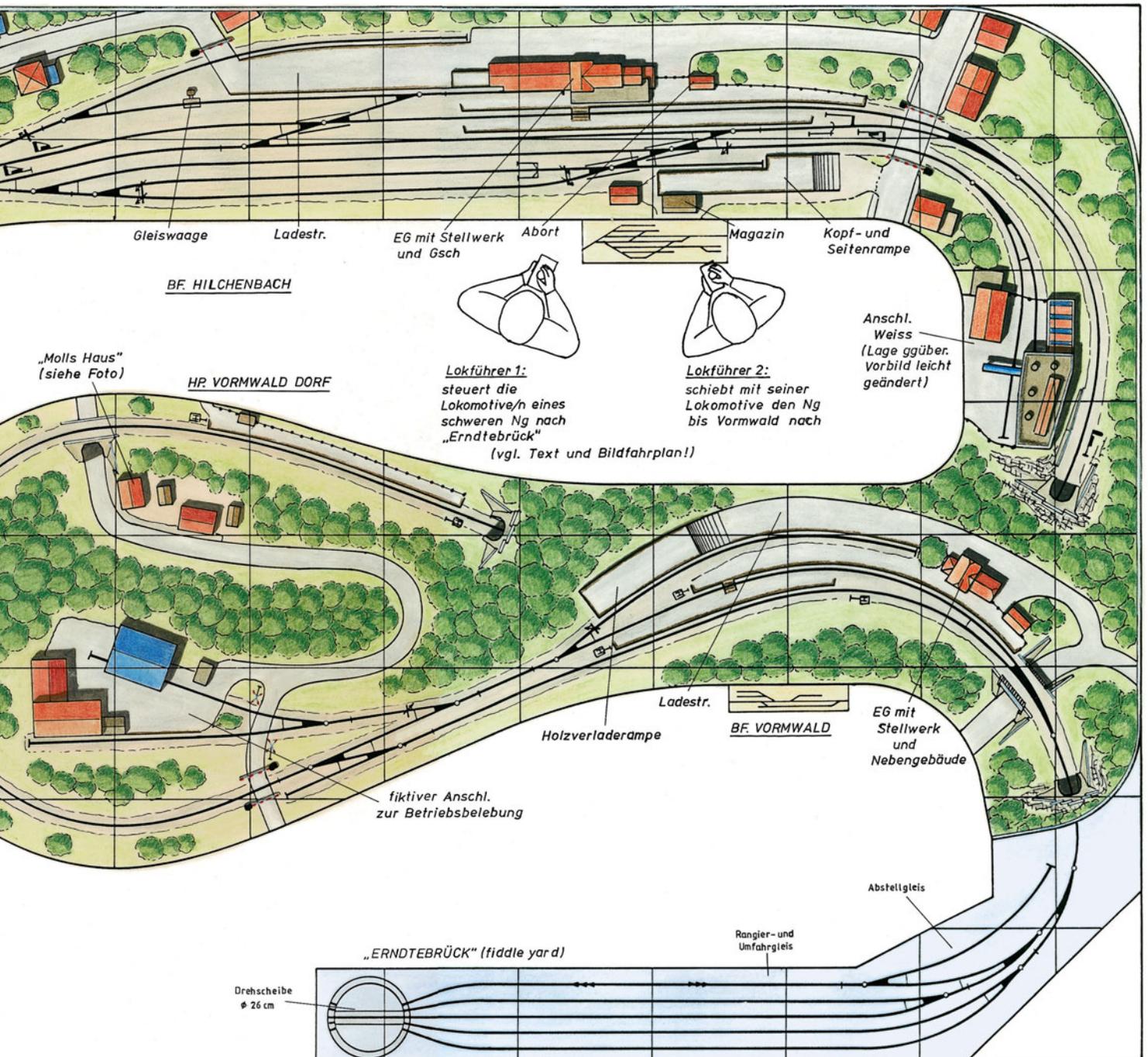
Als „Siegerländer Semmering“ wird ob ihrer steigungs-, kurven- und tunnelreichen Trassierung die Nebenbahn von Kreuztal an der Ruhr-Sieg-Strecke nach Erndtebrück im Sauerland bezeichnet. Auf dem Höhepunkt der Epoche III sorgte die gewerbefleißige Industrie dieser Region für ein so hohes Güteraufkommen, dass sich täglich und (nächtlich!) lange Nahgüterzüge über die Steigungen und durch die engen Tunnel quälten – wobei neben den Lokpersonalen die Hauptakteure die 93.5 des Bw Erndtebrück waren, unterstützt von 57.10 oder auch 50ern. Fast alle Nahgüterzüge wurden mit Schiebelok und mitunter zusätzlich mit Vorspann-

lok gefahren. Hinzu kamen noch der durch den Langlauf seiner P 8 berühmte Eilzug Köln–Siegen–Marburg–Frankfurt/M sowie Schienenbusse, die auf den Rampen nicht selten zum Kühlen des Motors pausieren mussten ...

Die Anlage mit den weitgehend originalen Gleisplänen der Bahnhöfe Hilchenbach und Vormwald ermöglicht für zwei bis drei Hobbykollegen zugleich ein Nachspielen dieses Betriebes. „Kreuztal“ und „Erndtebrück“ sind offene Abstell- bzw. Aufstellbahnhöfe, die durchaus einen Mitspieler beschäftigen können. Der aus Platz- und technischen Gründen (Eingriffsmöglichkeit, Radien) auf den Abschnitt Hilchenbach–Vormwald beschränkte Schiebelbetrieb erfordert natürlich digital gesteuerte Lokomotiven – und kaum weniger Konzentration als beim Vorbild! Durch die skizzierte Aufstellung in Hilchenbach kommen sich Zug- und Schiebelokführer bei der 180°-Kurve nicht ins Gehege und können dem Zug ohne Positionswechsel bis zum Bf. Vormwald folgen. Wichtig sind seitliche Eingriffsöffnungen an der Tunnelstrecke unter Bf. Vormwald.

Rechts die Anlage im Maßstab 1:21 für H0 (Größe 5,80 x 3,98 m, Rastermaß 0,50 m). Die Orts-
güteranlagen in den beiden Bahnhöfen, der Anschluss Weiss in Hilchenbach und ein weiterer in Vormwald garantieren ein entsprechendes Wagenaufkommen und reges Rangieren.





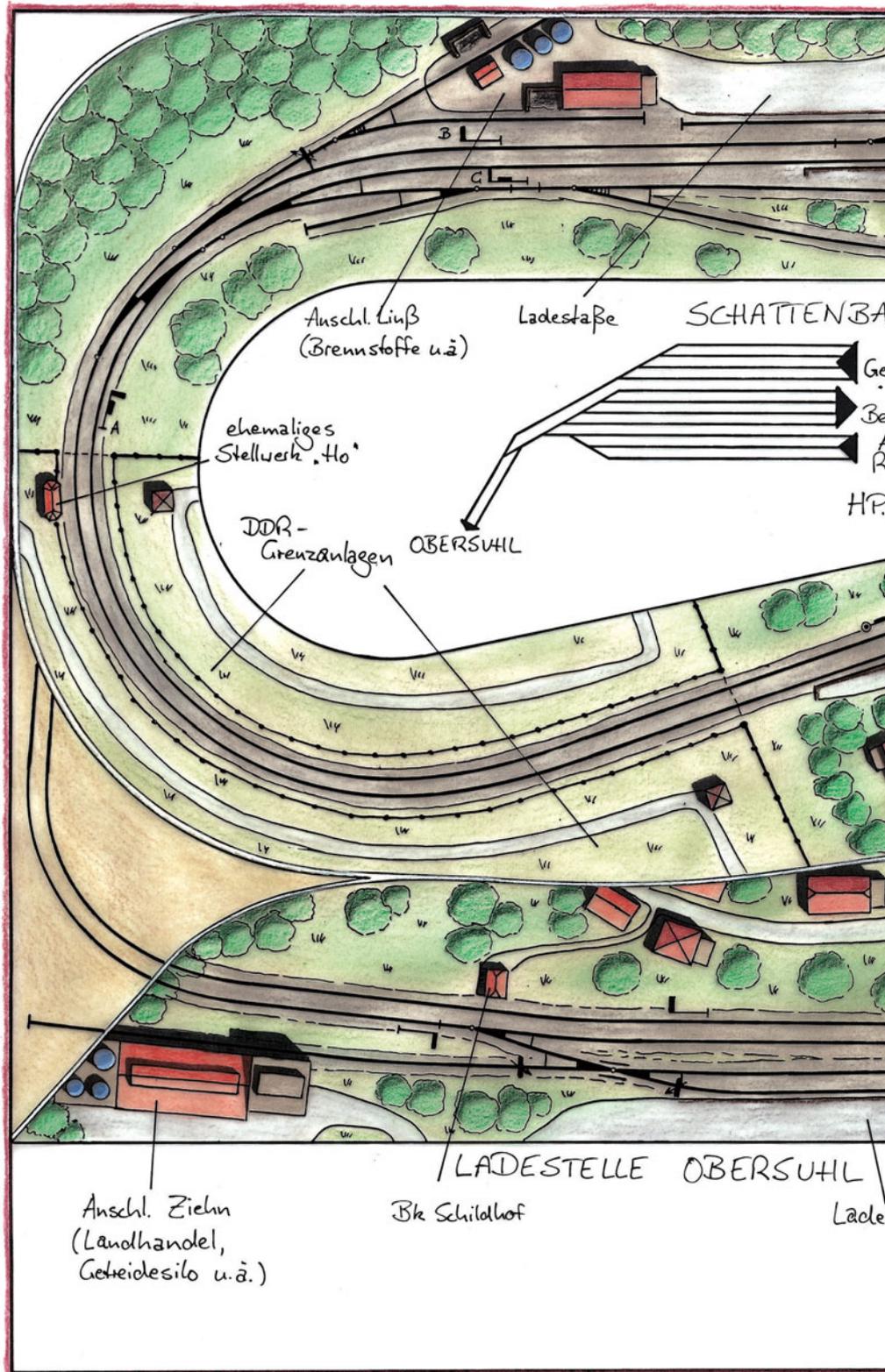
Drei typische Aufnahmen vom „Siegerländer Semmering“. Ganz links eine 93.5 mit Personenzug im Bf. Vormwald, wo Grubenholz verladen wird. Daneben schiebt eine 57.10 einen Schotterzug bei Hilchenbach nach; rechts ein Nahgüterzug mit Vorspann- und Schiebelok bei Vormwald-Dorf.
Fotos: Helmut Säuberlich, Gerhard Moll (2)



Grenze über deutschen Schienen

Ein besonderes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte ist die durch die Teilung nach dem 2. Weltkrieg gleich drei Mal vom „Eisernen Vorhang“ geschnittene Strecke Bebra–Gerstungen – eine politisch bizarre und betrieblich höchst interessante Situation, die diese Anlage zur Zeit des Kalten Kriegs thematisiert.

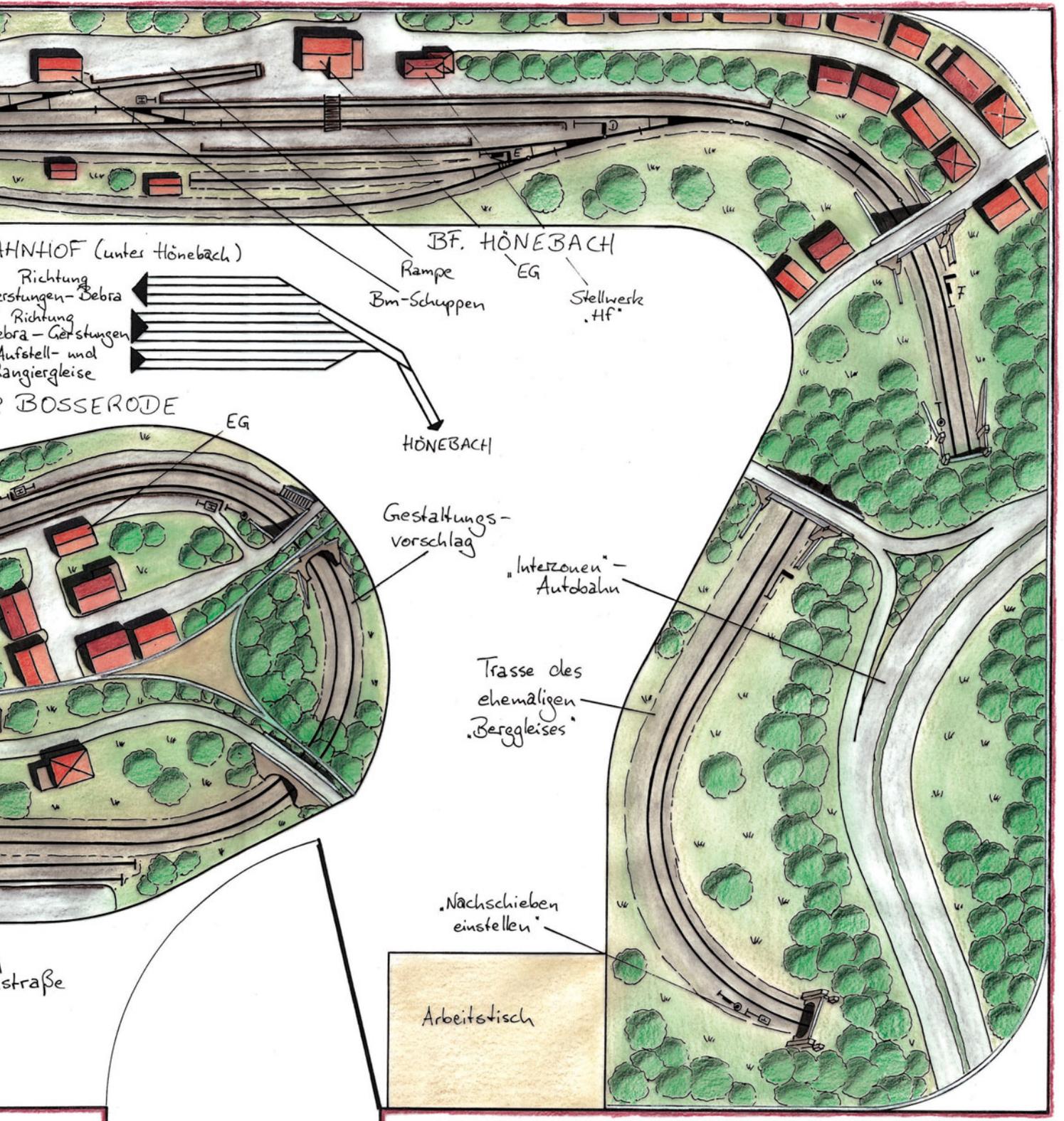
Wesentliche Elemente sind in kompakter Form: der Hönebacher Tunnel mit der davor liegenden Rampe (samt der leeren Trasse des früheren dritten Gleises) und der darüber verlaufenden „Interzonen“-Autobahn; die westliche Einfahrt von Hönebach mit dem Einfahrsignal zwischen Tunnel und Straßenbrücke; der Bahnhof Hönebach im Gleisplan der Epoche III/IV; die anschließende DDR-Durchfahrt mit dem ehemaligen Stellwerk „Hö“ (Hönebach Ost) bzw. der Blockstelle Großensee; der wieder auf westlichem Gebiet gelegene Hp Bosserode und schließlich die Ladestelle Obersuhl samt Blockstelle Schildhof, deren Exklaven-Charakter durch die – zur Szenentrennung und Tarnung der 180°-Kurve erforderliche – Kulisse betont wird. Der Schattenbahnhof zeigt neben den Gleisen für die Interzonen-Züge im vorderen Bereich eine Gleisgruppe für Personenzüge und Übergaben Bebra–Hönebach–Obersuhl. Genaue Informationen und Fotos zu Betrieb, Fahrzeugeinsatz etc. in der auf S. 98 genannten Literatur.



Eine Erfurter 01.5 überquert bei Obersuhl die Grenze.

Drei Mal überquert die Strecke Bebra–Gerstungen die innerdeutsche Grenze und führt dabei zwischen Hönebach und Bosserode 1,72 km über DDR-Gebiet.





Die Anlage im Maßstab 1:18 für H0. Die Gleispläne Hönebach/Obersuhl entsprechen weitgehend dem Vorbild. Auf den Gleisen unter Bf. Hönebach werden P-Züge Bebra-Hönebach-Obersuhl bzw. Gerstungen und Ng/Üb nach Hönebach gebildet. Wagen für Obersuhl werden als Übergabe weiterbefördert (mehr dazu siehe S. 98).

01 523 mit D 1100 Leipzig-Frankfurt/M an den Grenzsperranlagen bei Obersuhl, 1971
Fotos: Johannes Glöckner



Auch dieser Anlagenvorschlag thematisiert – geografisch in unmittelbarer Nähe des soeben vorgestellten angesiedelt bzw. mit diesem zusammenhängend – den Eisenbahnbetrieb im hessisch/thüringischen Grenzgebiet zu Zeiten der deutschen Teilung:

Die Grenze zwischen amerikanischer und sowjetischer Besatzungszone zerschnitt nach dem 2. Weltkrieg bei Philippsthal und Widdershausen mehrmals so die Strecke Vacha–Gerstungen, dass ein durchgehender Verkehr auf der von 1903–1906 zur Erschließung der riesigen Kali-Vorkommen erbauten Linie nicht mehr möglich war. Beide Besatzungsmächte einigten sich aber auf Drängen der zwei deutschen Seiten und nicht zuletzt im eigenen Interesse schon bald auf eine gemeinsame Benutzung der Strecke:

Die westdeutsche Reichs- und spätere Bundesbahn konnte die Werke Hattorf und Heringen über Gerstungen–Bebra bedienen, die ostdeutsche Reichsbahn durfte für die Kaliabfuhr aus den Gruben im Werra- und Ulstertal den Abschnitt Philippsthal–Widdershausen im Transit zu ihrem Kali-Verschiebehnhof Gerstungen befahren. Bei politisch bedingten Sperrungen dieses Transitverkehrs wurde auf westdeutscher Seite auf die Hersfelder Kreisbahn (HKB) ausgewichen, die dadurch eine Art Bestandsgarantie erhielt, bis sie nach dem Ende des Kalten Krieges ein Eisenbahnopfer der deutschen Einheit wurde.

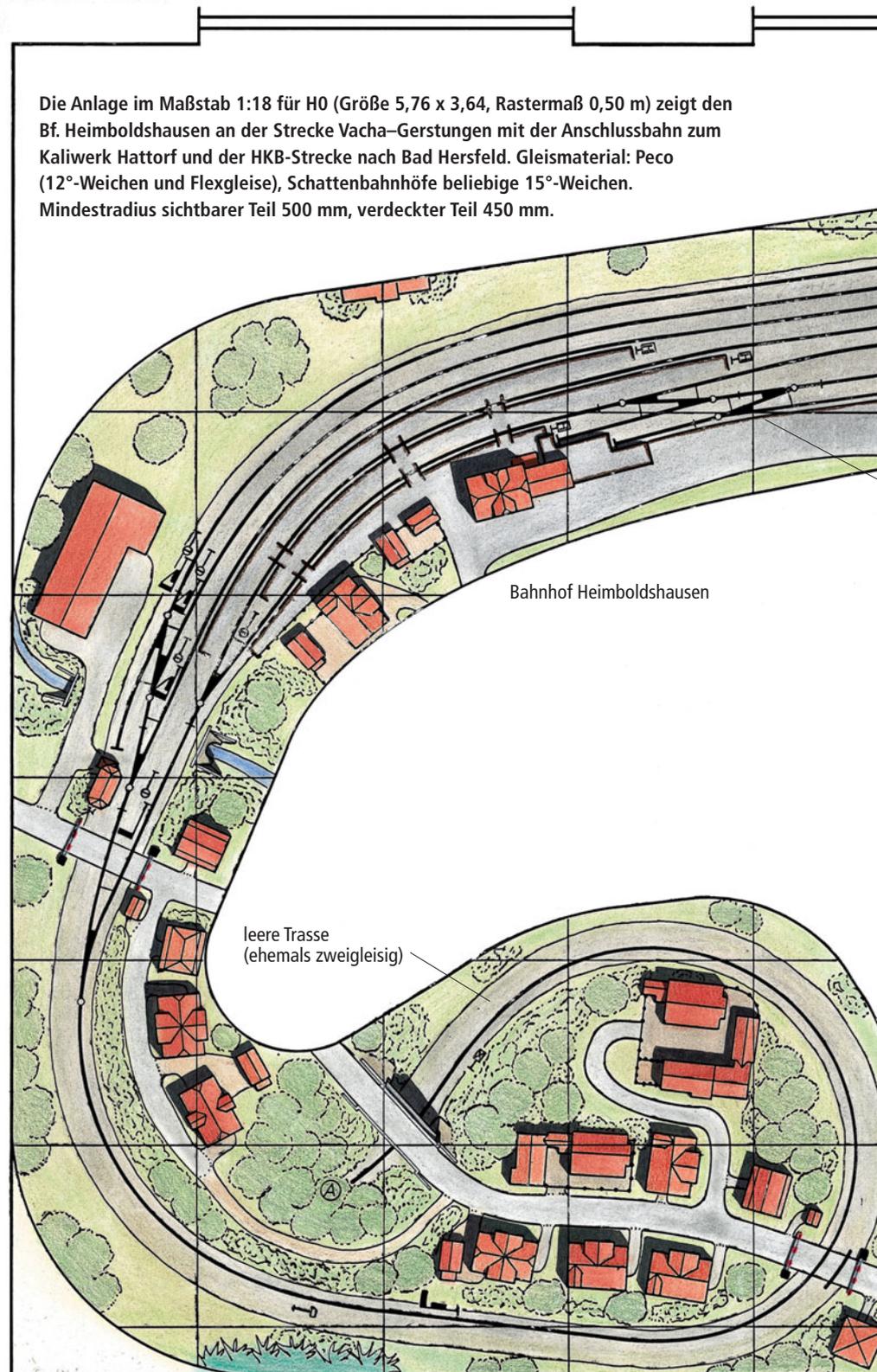
Bis 1952 führten sogar Personenzüge der DB im Schichtverkehr von Bebra über Gerstungen nach Philippsthal; der anschließende Inselbetrieb zwischen Widdershausen (später Heringen) und Philippsthal wurde 1960 auf Heimboldshausen–Philippsthal beschränkt und mit HKB-Triebwagen gefahren. 1962 stellte die DR den Transitverkehr über den westdeutschen Abschnitt nach Gerstungen ein.

Das Bw Vacha setzte im Kali-Transit vor allem die schweren 44er ein, beheimatete damals aber auch 56.20 und 58.10, die somit gleichfalls auf DB-Gleise gelangten, z.B. mit den Nahgüterzügen Vacha–Gerstungen.

Die DB schickte 50er und 44er aus Bebra ins Kalirevier, mit denen die schweren Züge z.T. gezogen und geschoben verkehrten um die Wendezeiten in Gerstungen zu verkürzen. Bebraner 56.2 im Vorspann- und Schiebedienst, vor den Nahgüterzügen von Bebra nach Philippsthal und dem Insel-Personenzug 1149/1150, bereicherten

Kali-Korridor im Kalten Krieg, oder: Hersfelder Grenzspiele

Die Anlage im Maßstab 1:18 für H0 (Größe 5,76 x 3,64, Rastermaß 0,50 m) zeigt den Bf. Heimboldshausen an der Strecke Vacha–Gerstungen mit der Anschlussbahn zum Kaliwerk Hattorf und der HKB-Strecke nach Bad Hersfeld. Gleismaterial: Peco (12°-Weichen und Flexgleise), Schattenbahnhöfe beliebige 15°-Weichen. Mindestradius sichtbarer Teil 500 mm, verdeckter Teil 450 mm.

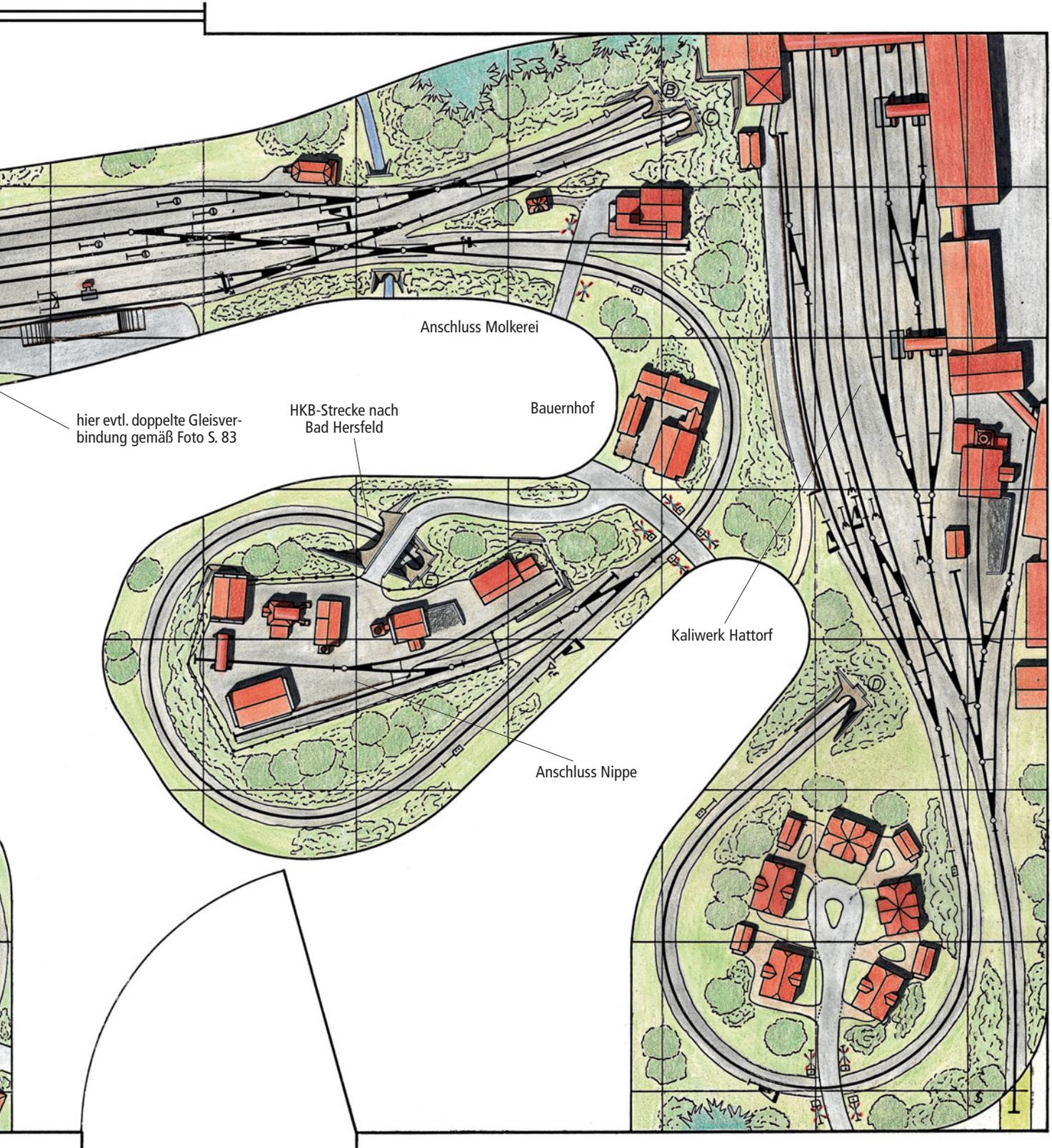


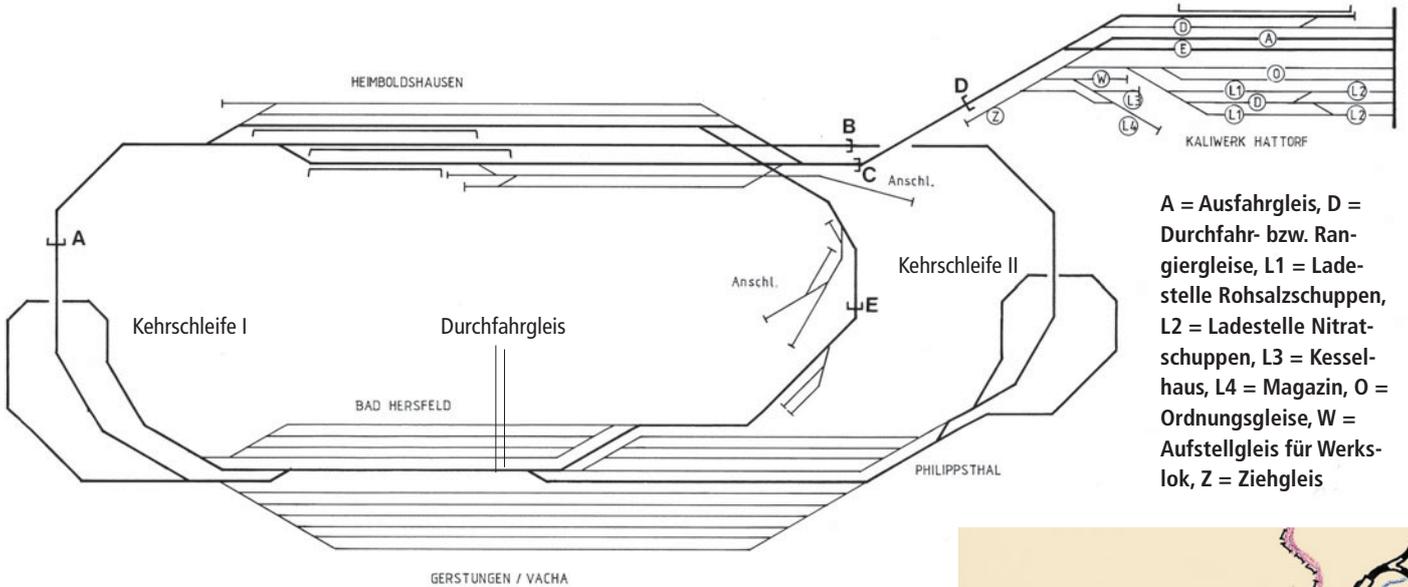


Nach dem Kalten Krieg bald arbeitslos: Lok 832 der HEG am 6.8.1990 in Heiboldshausen
Foto: H. Oesterling/Archiv mm



Während des Kalten Kriegs: der Schienenbus der HKB 1969 am Hausbahnsteig des Kaliwerks Hattorf (s. entsprechende Situation auf Plan direkt darunter)
Foto: Kurt Eckert/MIBA-Archiv





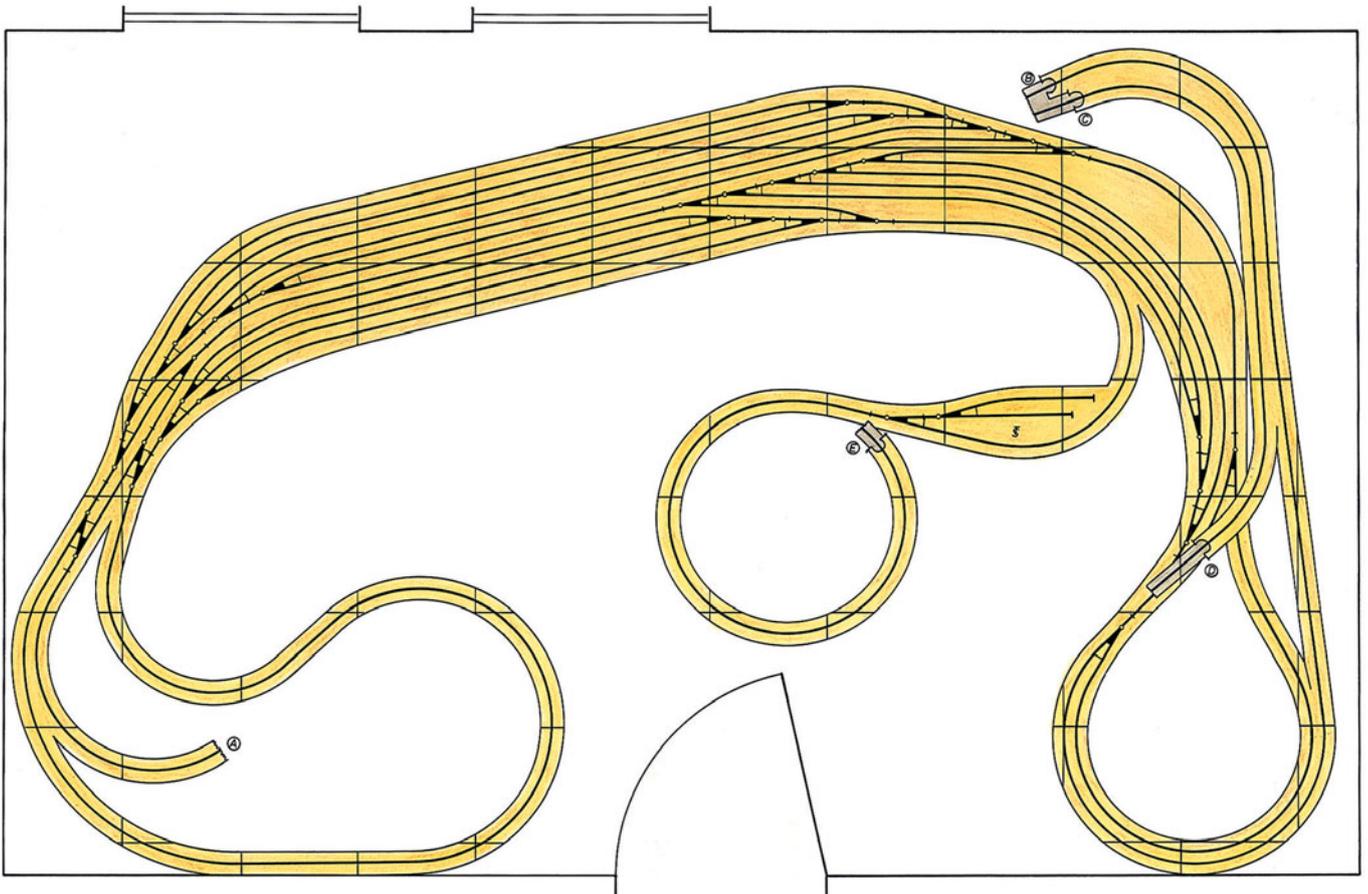
A = Ausfahr Gleis, D = Durchfahr- bzw. Rangiergleise, L1 = Ladestelle Rohsalzschuppen, L2 = Ladestelle Nitrat-schuppen, L3 = Kesselhaus, L4 = Magazin, O = Ordnungsgleise, W = Aufstellgleis für Werks-lok, Z = Ziehgleis

Betriebsschema mit Funktion der Schattenbahnhöfe. Bad Hersfeld inkl. der Tw-Stumpfgleise: HKB-Züge und Kalizüge von/nach Hattorf; Züge aus Hersfeld wenden über Kehrschleife I und das Durchfahr Gleis. Philippsthal: Personen- und Nahgüterzüge von und nach Philippsthal, die entweder gepaart im Richtungsverkehr kreisen oder (bei mehr als zwei Garnituren pro Richtung) über die Kehrschleifen I und II verkehren. Gerstungen/Vacha: Bei Betriebsvariante 1 überflüssig bzw. Reserve für überzählige Garnituren; bei Betriebsvariante 2 können die DR-Transitzüge im Kreis verkehren, bei 3 sollten die DB-Kalizüge über die Kehrschleifen wieder in die richtige Position gebracht werden.

Bahnstrecken und Kaligruben im hessisch/thüringischen Grenzgebiet während der deutschen Teilung. Nach der Inbetriebnahme der Strecke von Vacha nach Unterbreizbach am 30.11.1952 stellte die DR den Verkehr über Philippsthal-Süd ins Ulstertal ein. *Zeichnung: R. R. Rossberg*



Verdeckte Gleisanlagen; zu den Buchstaben an den Tunneln s. Betriebsschema u. Streckenplan





44 987 des Bw Vacha durchfährt am 20.6. 1960 den DB-Bahnhof Heimbaldshausen mit einem Transit-Kalizug der Deutschen Reichsbahn. Foto: Wolfgang Jahn

Das Tor im Kalikorridor: Grenzübergang Widershausen–Dankmarshausen (vgl. nebenstehende Karte) im Jahr 1969. Hinter den Sperranlagen das Einfahrsignal von Dankmarshausen. Fotos: Ralf Roman Rossberg



Die Aufnahme unten rechts zeigt einen abfahrbereiten Kalizug der DB, gebildet aus Schwenkdachwagen, im Bahnhof Heringen.



das Bild ebenso wie die Dampf- und Dieselloks der HKB und die Kali & Salz-Werksloks aus Hattorf. Später übernahmen DB-Dieselloks V 160/216 die Kalizüge der DB, wobei diese – aus Lastgründen und um die Wendezeit in Gerstungen abzukürzen – jeweils Zug- und Schiebelok führten.

Die Anlage ermöglicht durch die verdeckte Streckenführung und die Schattenbahnhöfe ein Nach-Spiel sämtlicher Nachkriegs-Epochen bis in unsere Tage, wobei folgende Betriebsvarianten möglich sind (vgl. Betriebsschema links oben):

- Normalbetrieb Epoche III/IV ohne DR-Transit, Inselbetrieb DB-Personenverkehr, Ng nach Philippsthal, Anschluss-Pv der HKB, gemeinsame Bedienung Hattorf
- dito, jedoch mit zusätzlichem DR-Transitverkehr Gerstungen–Vacha–Gerstungen
- Umleitung des DB-Kaliverkehrs über die HKB wegen Sperrung von Gerstungen

Als betrieblich und fahrzeugmäßig reizvollste Zeit freilich bietet sich der

Abschnitt 1956 bis 1962 und dessen Umsetzung in ein Betriebssystem mit mindestens einem weiteren Mitspieler an. Denn allein dürften sich der Kali- und Nahgüterzugverkehr von DB und DR, die Übergaben nach Hattorf und der dortige Werksverkehr sowie der HKB-Betrieb mit Reise- und Güterzügen kaum sinnvoll bewältigen lassen.

Und wenn plötzlich die alte Weise „Der Frieden schultert sein Gewehr und schützt die Republik“ erklingt, intoniert vom Rundfunk-Jugendchor Wernigerode und dem Orchester des Tanzensembles der DDR, dann – dann holt der Fahrdienstleiter von Heimbaldshausen die Umleitungsfahrpläne über Hersfeld aus der Schublade ...



Ladestraße

neuer Güterschuppen

alter Güterschuppen

EG

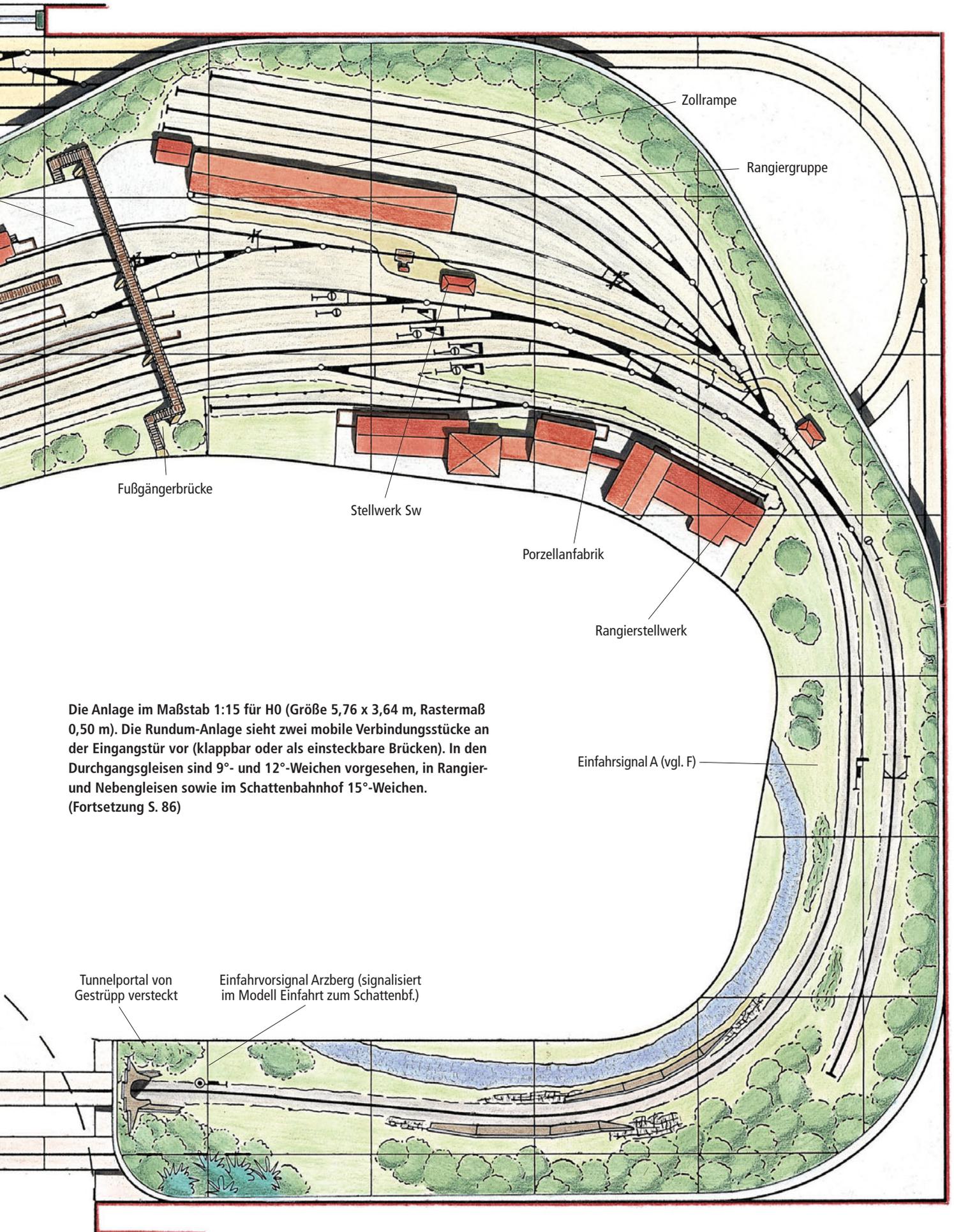
Ortschaft Schirnding
auf Kulisse andeuten

Stellwerk Sof

Schirnding: Hochbetrieb hart an der Grenze

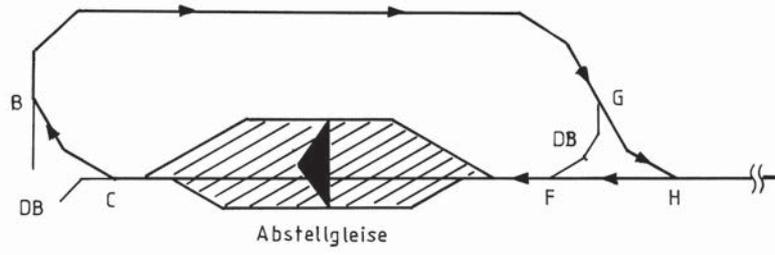
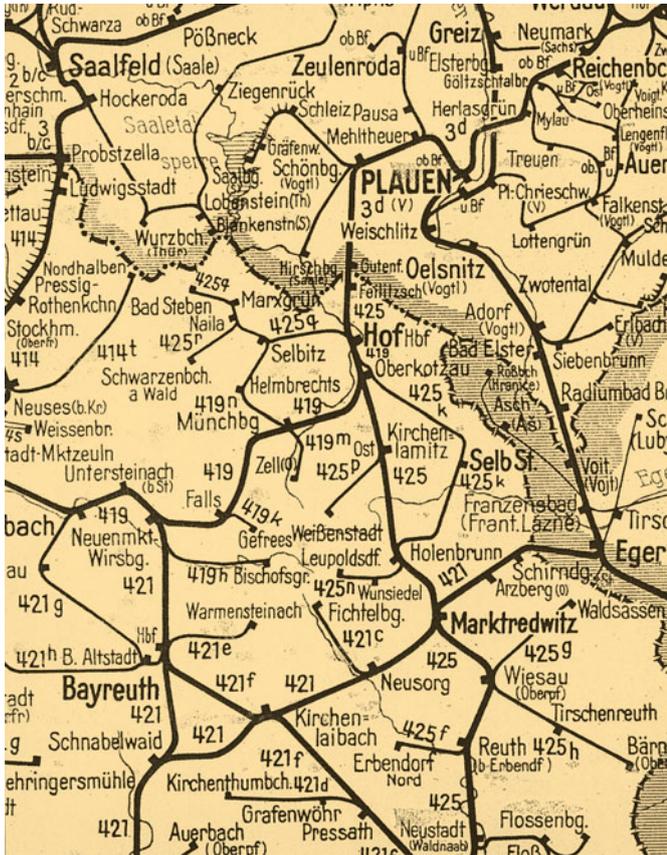
Signal F ohne
Vorsignal, da
Durchfahrten zu
dieser Zeit nicht
üblich waren

Nach vorn ansteigende Straße
tarnt Streckenabführung nach Eger

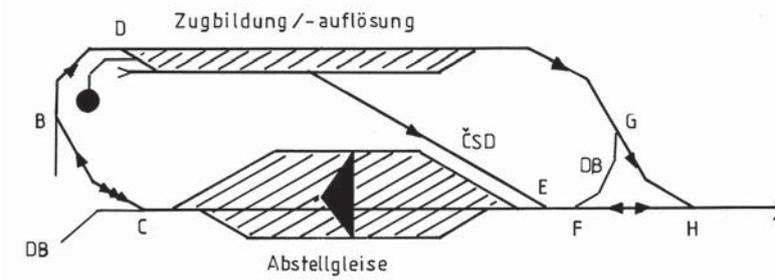


Die Anlage im Maßstab 1:15 für H0 (Größe 5,76 x 3,64 m, Rastermaß 0,50 m). Die Rundum-Anlage sieht zwei mobile Verbindungsstücke an der Eingangstür vor (klappbar oder als einsteckbare Brücken). In den Durchgangsgleisen sind 9°- und 12°-Weichen vorgesehen, in Rangier- und Nebengleisen sowie im Schattenbahnhof 15°-Weichen.
(Fortsetzung S. 86)

Tunnelportal von Gestrüpp versteckt
Einfahrvorsignal Arzberg (signalisiert im Modell Einfahrt zum Schattenbf.)

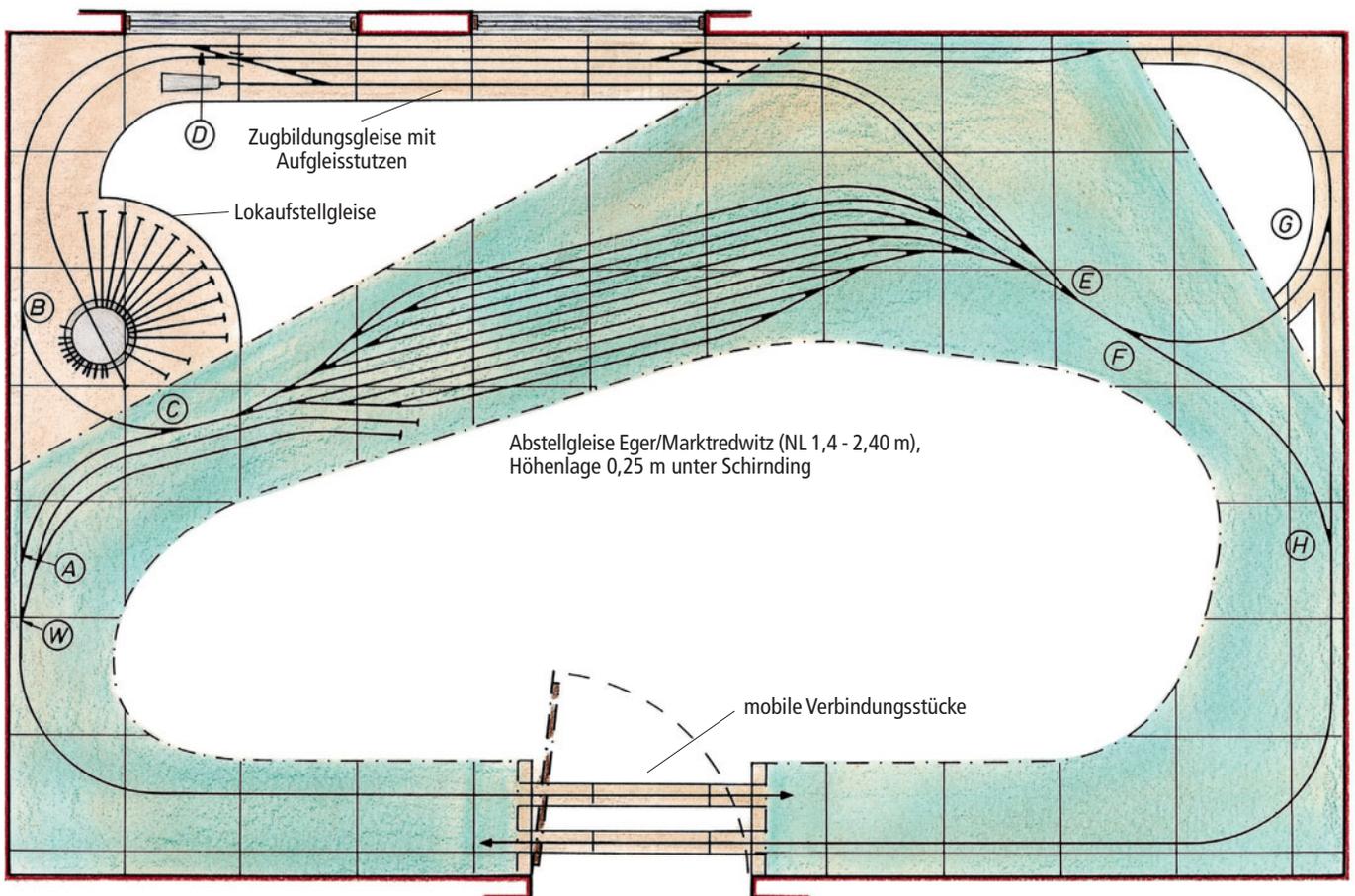


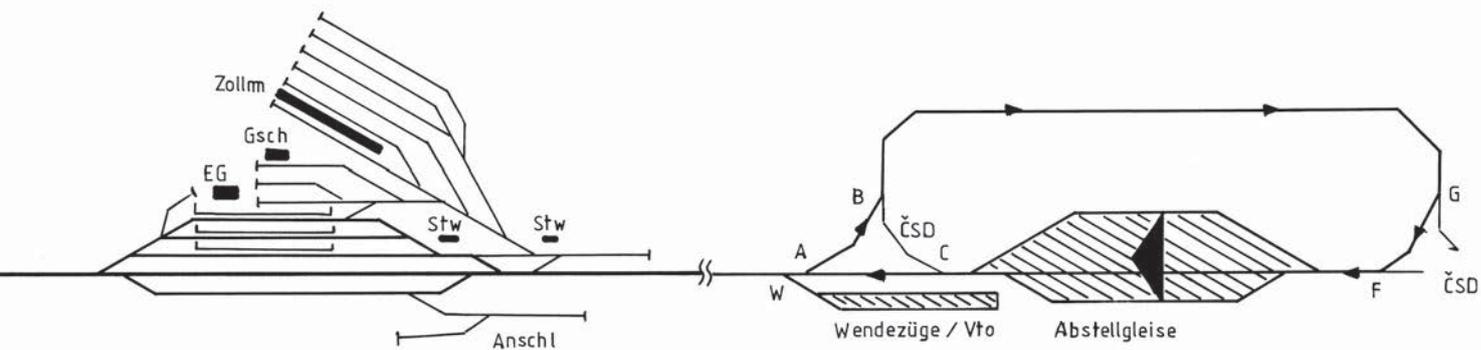
EGER / ČSD



Der Kartenausschnitt von 1958 zeigt die Streckenrelationen rund um Schirnding, die sich auch im Modellvorschlag wiederfinden und nachspielen lassen, wie ein Vergleich mit den Betriebsschema-Darstellungen verdeutlicht. *Archiv Michael Meinhold*

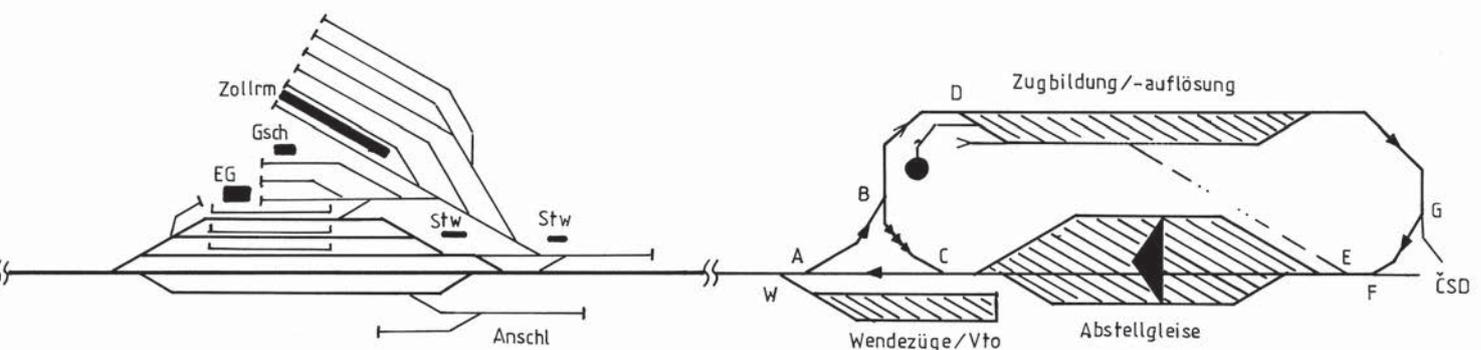
Die verdeckten Gleisanlagen. Die Buchstaben verdeutlichen im Vergleich mit den Betriebsschemata die Fahrmöglichkeiten.





SCHIRNDING

MARKTREDWITZ / DB



Variante 1 (ganz oben) des Betriebsschemas für Schirnding ist für den Kehrschleifen- bzw. Einmann-Betrieb ausgelegt. Die Zugbildungs- und Lokaufstellgleise können hier entfallen. Die Schattenbahnhöfe Eger und Marktredwitz sind identisch. Variante 2 des Betriebsschemas für Schirnding ermöglicht Mehr-Mann-Betrieb mit Zugbildungs-Möglichkeiten in den Schattenbahnhöfen Eger/CSD und Marktredwitz/DB (auch hier identisch) und Lokaufstellgleisen für CSD- und DB-Lokomotiven zum Nachspielen der Lokbewegungen des Vorbilds.

Auch diese dritte Grenz-Anlage „verdankt“ ihre Betriebsverhältnisse den Ergebnissen des 2. Weltkriegs. Schirnding war über 60 Jahre lang eine einfache Dorfstation mit Ladegleis und drei durchgehenden Bahnhofsgleisen – bis zum Frühsommer 1945:

Nun rollte hier pausenlos der Verkehr, so mit Militärzügen der Amerikaner, die größere Teile Westböhmens besetzt hatten. Schirnding wurde Betriebswechselstation zwischen CSD und Deutscher Reichsbahn sowie deutsche Grenzkontrollstation. Es wurden zwei weitere Durchgangsgleise gebaut. 1948 verkehrten Schnellzüge Paris–Warschau, Paris–Prag und Prag–Zürich mit internationalen Kurswagen.

Unabhängig vom Reisezugverkehr nahm der Güterverkehr eine ungeahnte Aufwärtsentwicklung, vor allem in den Sechzigerjahren. Das führte zum Ausbau mit neuem EG, Bahnsteigbrücke, zusätzlichem Dienstgebäude/Bahnhofszollamt, 8 Durchgangsgleisen, 3 Abstellgruppen zu je 5 Gleisen sowie zusätzlichen Anlagen für den Rangierbetrieb, für Expeditionen, zur Viehver-sorgung und Beisierung von Kühlzügen.

Zunächst zogen Loks der BR 52 (CSD 555.0) die Züge Eger–Schirnding, dann erschienen CSD 556.0 (meist Schlot voraus) in Schirnding. Die 475.0 kamen Tender voraus, zur Übernahme des D-Zugs Nürnberg–Karlsbad, in den Grenzbahnhof. Ab 1966 kamen auf CSD-Seite Dieselloks zum Einsatz.

Die DB bespannte die Schnellzüge mit 01 des Bw Hof, die Schlot voraus nach Schirnding kamen, Tender voraus (!) nach Marktredwitz und wiederum Schlot voraus nach Hof fuhren. Hier wurden sie gedreht um wieder Schlot voraus Züge nach Nürnberg zu übernehmen; in Gegenrichtung lief der Vorgang „spiegelverkehrt“ ab. P 8 zogen Wendezüge westwärts Schlot voraus und zogen ostwärts Tender voraus.

Von Nürnberg aus kamen 44er vor Dg und 50er vor Ng Schlot voraus nach Schirnding; im Rücklauf übernahmen die 50er häufig auch (Tender voraus) Ng nach Marktredwitz oder Kirchenlaimbach, wo Wendemöglichkeit bestand. Die 44er rollten vor Dg und Sg Schlot voraus, mitunter auch Tender voraus, wieder westwärts, eine Zeit lang auch via Bayreuth–Werntalbahnhof.

Doch bald hatte Schirndings Stern seinen Zenit überschritten; die wachsende Lkw-Konkurrenz beeinträchtigte den Güterverkehr auf der Schiene, und der Reiseverkehr begann zu stagnieren. Eine neue Ära kam mit der Wende – für Schirnding mehr mit einem weinenden als lachenden Auge. Der Eisenbahnverkehr ging weiter zurück; heute rollen täglich weit mehr Lkw durch den Grenzzort als Waggons zu den besten Zeiten des Schienenverkehrs. Das Ende kam mit der Verlegung des Betriebswechsels nach Eger Ende Mai 1993. Wo einst das gesamte Bahnhofsareal vor Waggons überquoll, herrscht jetzt gähnende Leere.

Der Anlagen-Vorschlag gestattet eine fast originalgetreue Übernahme der Betriebsabläufe in der Epoche III. Das gilt besonders für die Variante 2 des Betriebsschemas, die auch die Zugbildungs- und Lokbewegungen des Vorbilds im Mehr-Mann-Betrieb ermöglicht; aber auch Variante 1 dürfte den Modell-Fahrdienstleiter ganz schön auf Trab halten und das Titel-Versprechen einlösen: Hochbetrieb – hart an der Grenze.

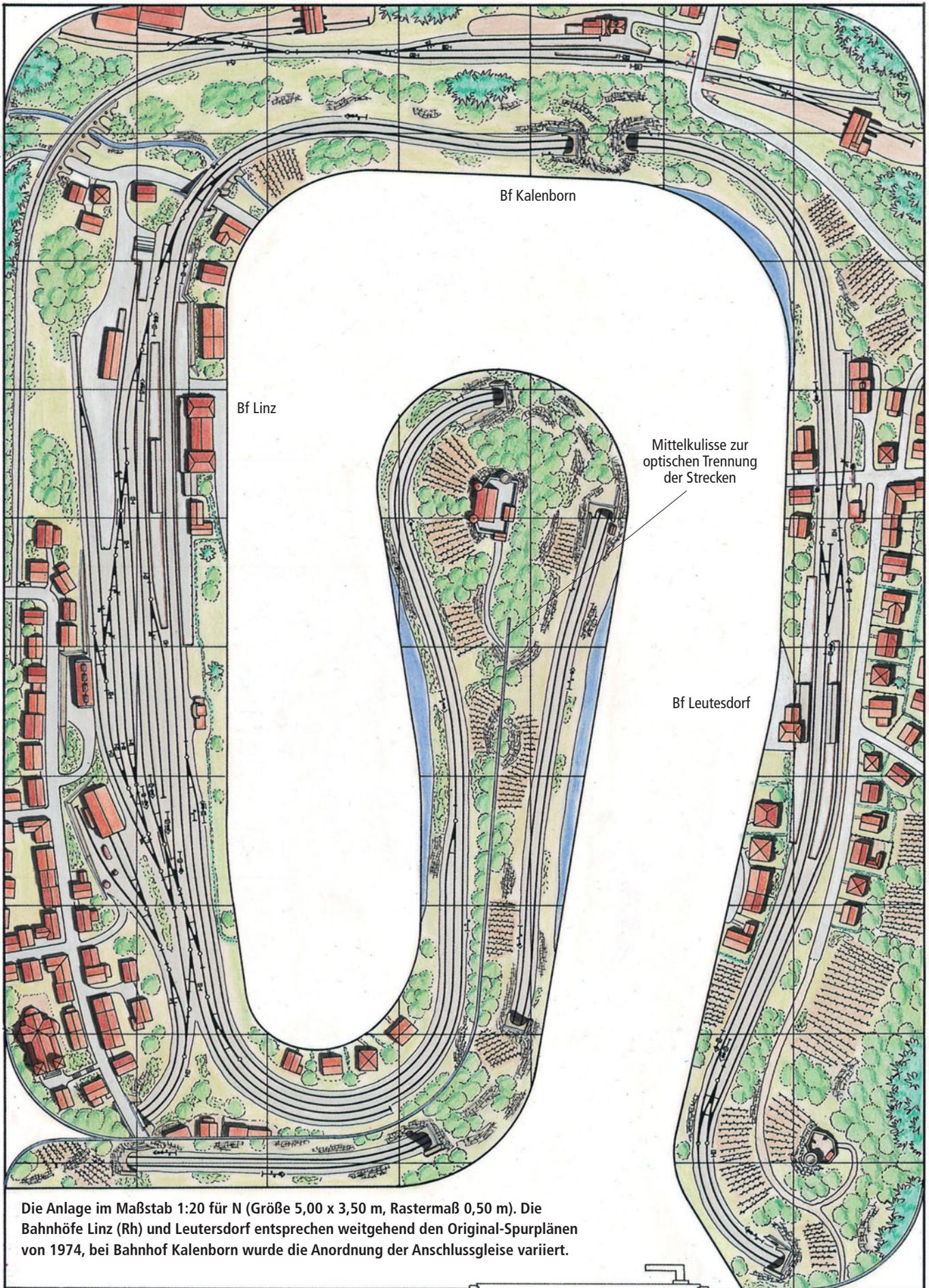


Rechts am Rhein entlang

Der landschaftlich wie betrieblich reizvolle Vorschlag zeigt die rechtsrheinische Strecke mit den Bahnhöfen Linz (Rh) und Leutesdorf samt Motiven der linken Rheinseite in Epoche IV.

Der Bahnhof Linz /Rh als D-Zug- und Eilzug-Station wurde ob seiner „nachbaufreundlichen“ Lage an einem Berghang übernommen – und wegen der hier abzweigenden Stichbahn, die mit einer Steigung von max. 1:17,5 von Linz (57 m) hinauf nach Kalenborn (355 m) führt – so steil, dass die Strecke zunächst nur im Zahnradbetrieb bewältigt werden konnte. Bis 1945 lief sie bis Flammersfeld; geblieben war der zuletzt nur noch im Güterverkehr befahrene Rest Linz–Kalenborn. 094 und zuletzt 082 wurden vom Steilstrecken-Diesel 213 abgelöst; da die Lok aus Sicherheitsgründen stets an der Talseite lief, führten die bergfahrenden Güterzüge (Muldenkippwagen zur Verladung von Basaltschotter, G-Wagen für die Schmelz-Basalt AG) stets einen zum „Steuerwagen“ umgebauten Pwgs 41 an der Spitze. Steilstrecken-Betrieb mit markanten Fahrzeugen, im Tal pausenlos rollende Züge – Modellbahnerherz, was willst du mehr?





Von Baiersbronn nach Freudenstadt – zweistöckig

Noch keine vierzig Jahre ist es her, dass Tenderloks der Baureihen 82 und 94 mit knallenden Auspuffschlägen die Steilrampe von Baiersbronn nach Freudenstadt angingen. Unser Anlagenvorschlag lässt diese „Schwarzwald-Melodie“ noch einmal aufklingen.

Von der Eröffnung der Strecke Rastatt–Gernsbach im Jahr 1869 bis zum erst 1928 vollendeten Lückenschluss Raumünster–Klosterreichenbach zieht sich der Bau der Murgtalbahn über fast sechzig Jahre hin. Etwa in der Mitte dieser Zeitspanne, am 21.11.1901, wird der Abschnitt Freudenstadt–Klosterreichenbach mit den 1:20-Steilstrecken zwischen Baiersbronn–Freudenstadt Stadt–Freudenstadt Hbf in Betrieb genommen, auf denen noch bis 1929 Zahnradmaschinen der württembergischen Reihe Fc/BR 97.3 eingesetzt sind.

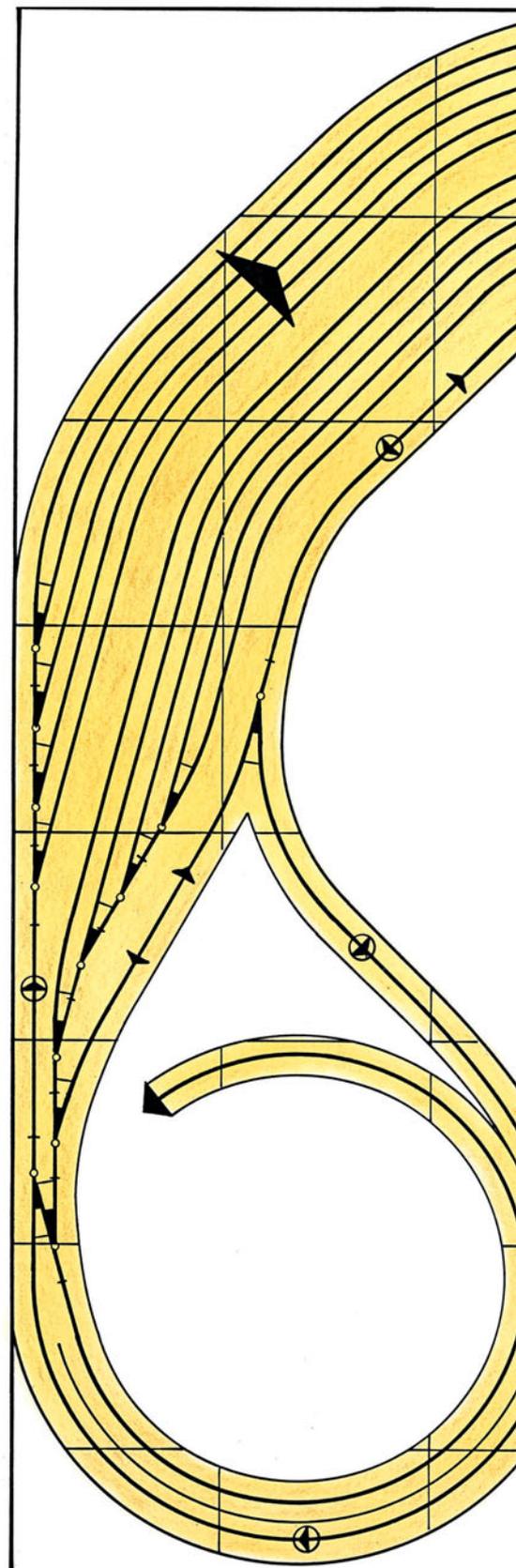
Wie auf anderen Steilstrecken, werden sie auch hier von der preußischen T 16.1/BR 94.5, z.T. mit Gegendruckbremse ausgerüstet, abgelöst; ab 1929 werden die ersten Maschinen im Bw Freudenstadt stationiert. Im 2. Weltkrieg wird die Strecke – vor allem durch Brückensprengungen deutscher Wehr-

machtspioniere – so nachhaltig zerstört, dass erst am 15.5.1950 der durchgehende Betrieb wieder aufgenommen werden kann. Und jetzt beginnt die Phase, die den Abschnitt Baiersbronn–Freudenstadt Stadt für einen Nachbau im Modell prädestiniert:

Zwischen 1955 und 1966 gesellen sich zu den 94ern des Bw Freudenstadt noch die gleichfalls mit Gegendruckbremse versehenen 82 040 und 82 041. Zusammen mit den alten Preußen übernehmen jetzt die beiden Neubaudampfloks die Bespannung auf dem Abschnitt Schönmünzach–Freudenstadt Hbf, wobei ab 150 t auf den beiden Steilstrecken nachgeschoben wird.

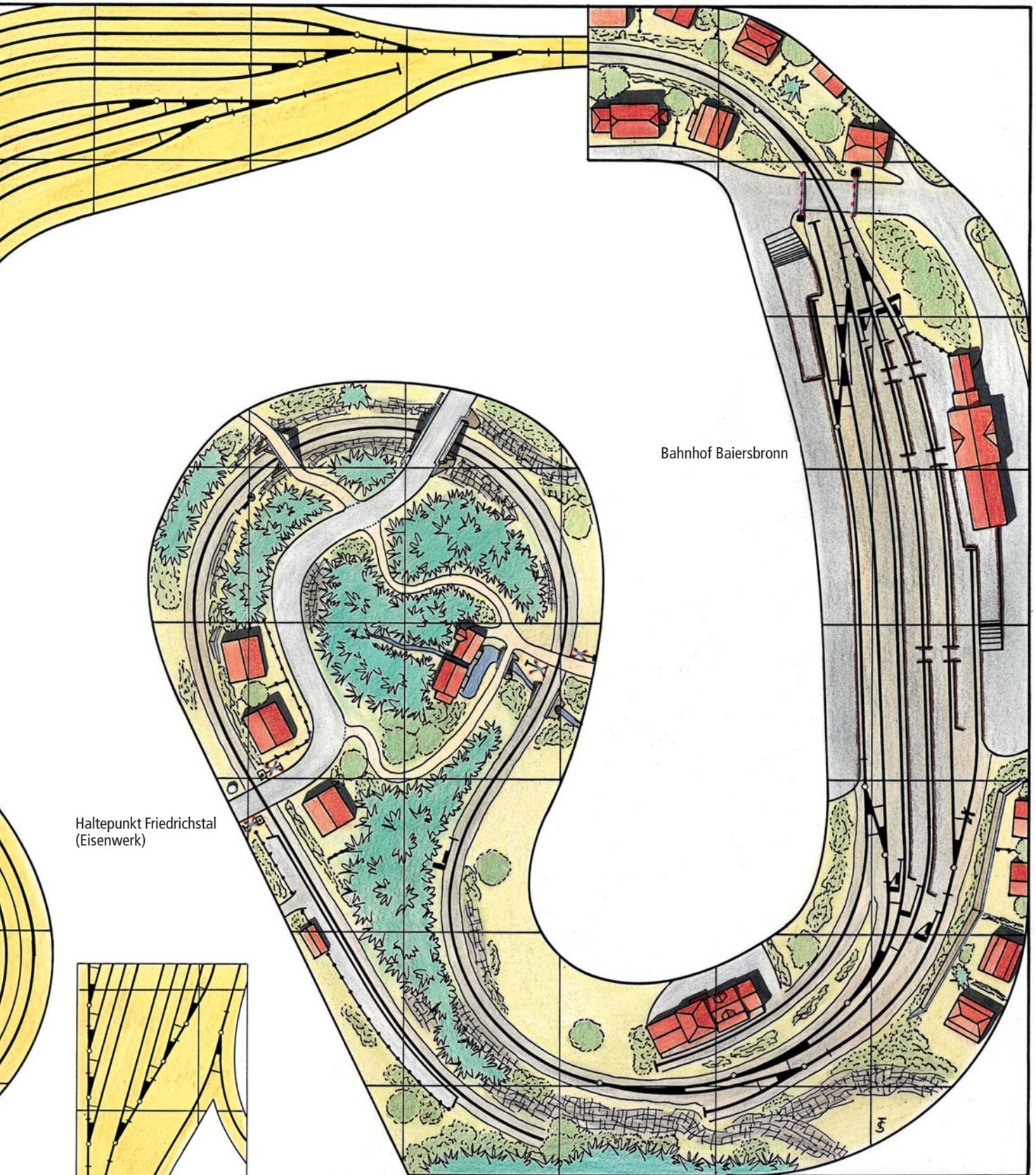
Neben den Eilzügen Karlsruhe–Freudenstadt mit Kurswagen von Dortmund und Hamburg sind es in der Sommersaison zahlreiche Reisebüro-Sonderzüge, die sich – mit je einer bulligen Tenderloks vorn und hinten – über die Rampenstrecken nach Freudenstadt Stadt winden; aber auch kurze Güterzüge sind wegen der niedrigen Grenzlast immer wieder mit Zug- und Schiebelok unterwegs.

Der Güterverkehr übrigens hat zwar nach dem Krieg wie fast überall auf die-



82 041 im Sommer 1966 mit dem E 769 in Freudenstadt Hbf. Sie wird den Zug rückwärts fahrend bis Freudenstadt Stadt hinaufgeschoben – zum Scheitelpunkt der Murgtalbahn, auf der Dampflok stets Schlot voraus von Rastatt nach Freudenstadt führen.

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

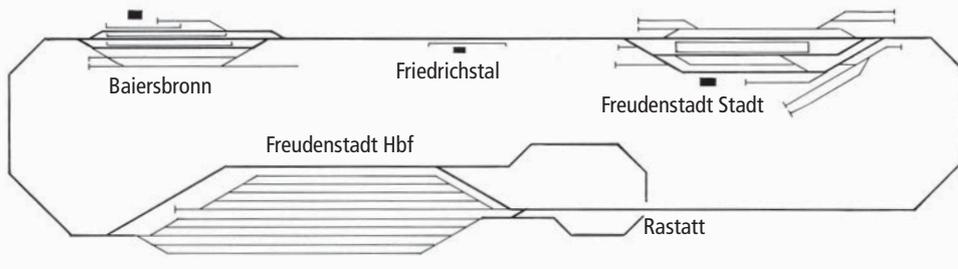


Haltepunkt Friedrichstal
(Eisenwerk)

Bahnhof Baiersbronn

Die untere Ebene der zweistöckigen Anlage mit Schattenbahnhof, dem Bahnhof Baiersbronn und dem Haltepunkt Friedrichstal (Eisenwerk) im Maßstab 1:17 für H0 (Größe 4,50 x 3,80 m, Rastermaß 0,50 m). Die Anlage ist als kombinierte AdW- und Zungenanlage konzipiert und ermöglicht sowohl Ringverkehr wie auch „point-to-loop“-Betrieb von Endpunkt zur Kehrschleife. Die als

Alternative vorgeschlagene Weichenstraße (kleine Zeichnung) ermöglicht Zügen von und nach „Rastatt“ die Benutzung der Stumpfgleise. Gleismaterial: im sichtbaren Teil Roco-Line, im Schattenbahnhof beliebig mit 15°-Weichen. Mindestradius 600 mm im sichtbaren Teil (Zunge), 540 mm (Roco R 5) in der Gleiswendel. Max. Steigung 4%.



Das Betriebsschema. Die zweistöckige Ausführung und die Streckenführung über die Zunge gestatten lange Streckenfahrten bei fast authentischer Übernahme der Bahnhofsgleispläne.



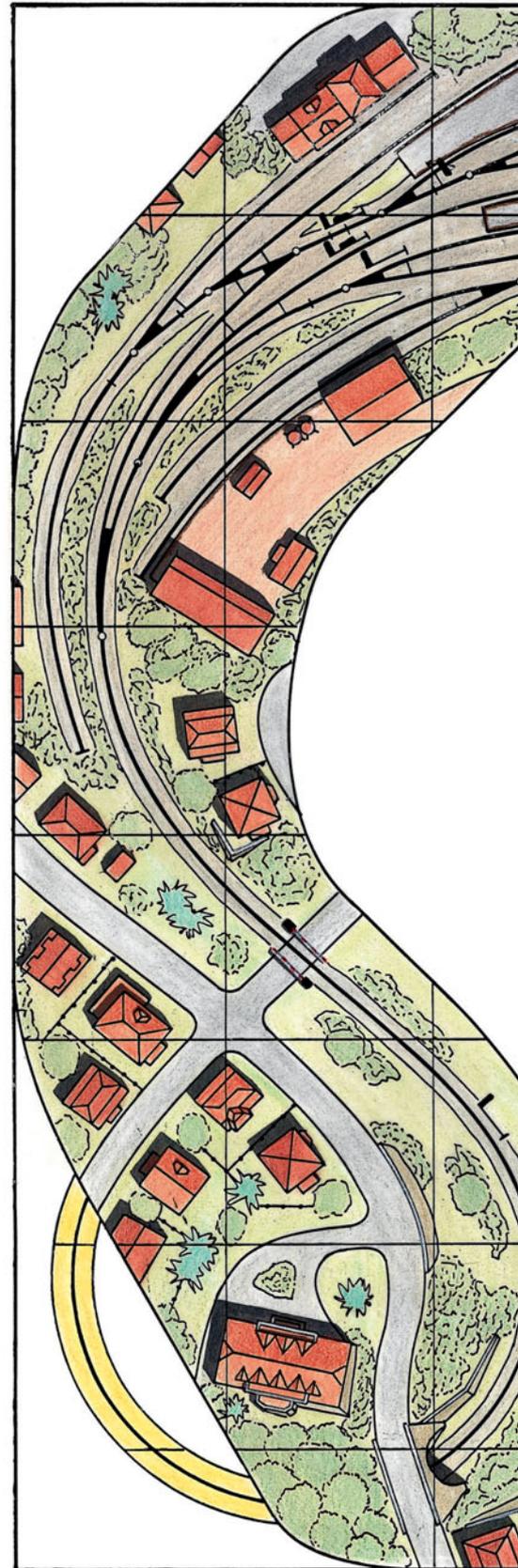
Die Schluss­scheibe zeigt, dass 94 1025 diesen aus ganzen sieben Wagen bestehenden Nahgüterzug zwischen Freudenstadt Hbf und Stadt nachschiebt; Zuglok ist 82 041 (14.5.1966).
Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

82 040 ist mit E 774 Karlsruhe–Freudenstadt zwischen Stadt- und Hauptbahnhof unterwegs; im Sommer kommen Kurswagen aus Hamburg-Altona hinzu. Foto: Kurt Eckert/MIBA-Archiv



ser Strecke Transporte an die Straße verloren, auch bedingt durch die begrenzte Kapazität der Murgtalbahn; dennoch stellen der Abtransport von Holz oder Steinen und die Anfuhr von Versorgungsgütern noch genug „Stoff“ für vier werktägliche Güterzugpaare zwischen Karlsruhe und Freudenstadt.

Längst eingestellt ist allerdings das ehemalige Eisenhüttenwerk in Friedrichstal, das ursprünglich ein gewichtiges Argument für den Bahnbau lieferte; der idyllisch gelegene Haltepunkt Friedrichstal (Eisenwerk) wird zuletzt im DB-Kursbuch 1960/61 genannt und ist auf dieser Anlage noch mit dabei.



Deren Streckenführung ermöglicht sowohl einen Ringverkehr als auch einen Betrieb „point to loop“, d.h. von Endpunkt zu Kehrschleife. Bei vorbildorientiertem Betrieb fungieren die Durchgangsgleise mit der Kehrschleife als „Bf Rastatt“ und die Stumpfgleisgruppe als „Freudenstadt Hbf“. Die al-



Bahnhof Freudenstadt Stadt

Haltepunkt Friedrichstal
(Eisenwerk)

ternativ gezeichnete Weichenstraße ermöglicht auch Zügen von und nach „Rastatt“ die Benutzung der Stumpfgleise.

Die Doppelstock-Anlage, der wir in dieser Broschüre ja nicht zum ersten Mal begegnen (siehe „Eibenstock“ auf S. 22), ist auch für dieses Steilstrecken-

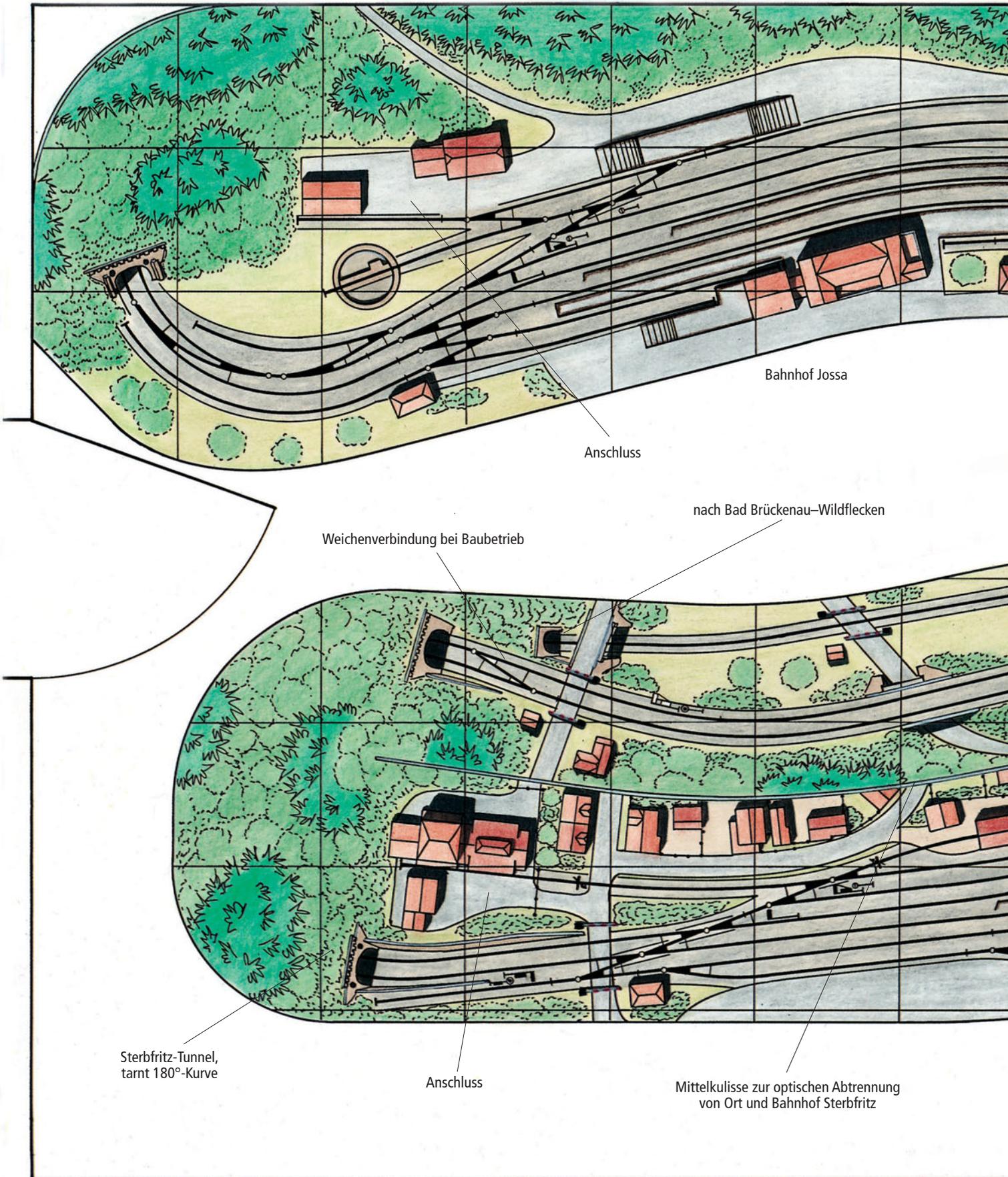
Thema besonders geeignet; ursprünglich aus den USA kommend, wird sie hierzulande von innovationsfreudigen Anlagenplanern immer wieder propagiert. Wichtig ist ein ausreichender Abstand zwischen den beiden Sichtebenen, wie er auch in diesem Vorschlag gewährleistet ist.

Die obere Ebene der Anlage; der Bahnhof Freudenstadt Stadt als höchste Stelle liegt 42 cm über der unteren Ebene. Eine etwas höher gesetzte Häusergruppe tarnt das Auftauchen der Strecke aus dem kleinen Wäldchen, das seinerseits den Wechsel von der unteren auf die obere Anlagen-Ebene kaschiert.

Die Anlage im Maßstab 1:18 für H0 (Größe 5,70 x 4,10 m, Rastermaß 0,50 m). Gleismaterial: Roco-Line mit Weichen 10° und 15°, verdeckter Bereich beliebig mit Weichen 15°. Noch interessanter wird der Modellbetrieb,

wenn man „wg. Elektrifizierung“ einen zeitweise eingleisigen Betrieb durch den Sterbfritz-Tunnel einrichtet. Dafür ist gemäß der als Option dargestellten Weichenverbindung vor dem Südportal das Berggleis (größerer

Radius!) vorzusehen. Die Drehscheibe in Jossa als Relikt aus der Länderbahnzeit (Grenzbahnhof Preußische/Bayerische Staatsbahn) kann zum Wenden der Schleppenderloks im Militärverkehr eingesetzt werden.



Bahnhof Jossa

Anschluss

nach Bad Brückenau-Wildflecken

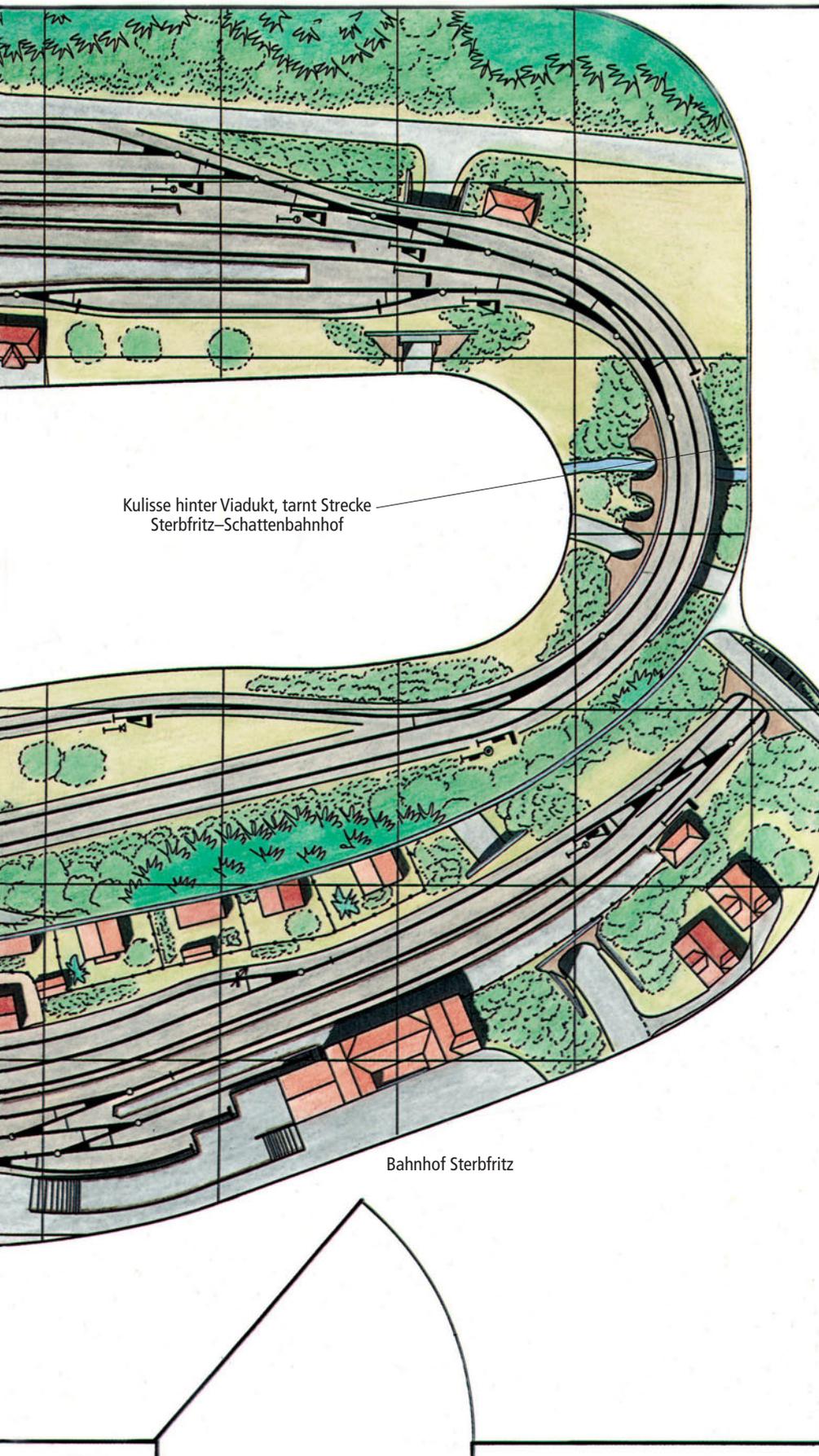
Weichenverbindung bei Baubetrieb

Sterbfritz-Tunnel, tarnt 180°-Kurve

Anschluss

Mittelkulisse zur optischen Abtrennung von Ort und Bahnhof Sterbfritz

Jossa–Sterbfritz mit Baubetrieb



Der einsam im Wald gelegene Bahnhof Jossa, ob der hier abzweigenden Nebenbahn nach Bad Brückenau–Wildflecken auch D-Zug-Halt, ist unter der an betrieblichen Reizen nicht armen Nord-Süd-Strecke der Epoche III noch etwas Besonderes – müssen doch von hier fast alle Güterzüge und schweren D-Züge über die Rampe nach Sterbfritz nachgeschoben werden. Nicht nur deshalb ist 1961–63 die Elektrifizierung dieser Nachkriegs-Magistrale in vollem Gange:

Die Gleise in den Tunnels müssen tiefer gelegt werden, um Platz für den Fahrdrabt zu schaffen, während der Betrieb pausenlos weiterläuft. Abschnittsweise eingleisiger Betrieb ist die Regel; um die Arbeiten im engen Sterbfritz-Tunnel nicht durch Qualm zu behindern, werden acht der damals neuen V 100 nach Jossa beordert, um von hier aus die Dampfzüge im Vorspann-, seltener im Schiebetrieb durch den Tunnel zu bringen. Im Bahnhof Sterbfritz hält die ganze Fuhre und die V 100 setzt sich ab, um wieder talwärts zu fahren – wobei zur Einsparung von Fahrplantrassen häufig mehrere V 100 zu Lokzügen (Lz) zusammengefasst werden. Dann kann das Spiel in Jossa wieder beginnen ...

Genau dieses „Spiel“ kann auch das bzw. ein Thema dieses Anlagenvorschlags sein: Jossa–Sterbfritz während der Elektrifizierung! Die DB-Praxis, während dieser Arbeiten die Nord-Süd-Züge dampfbespannt und die der Gegenrichtung mit Diesel- bzw. Dieselvorspann zu fahren, ermöglicht einen sinnvollen (!) Ringverkehr auf der Hauptbahn, die daher ohne aufwändige Kehrschleifen auskommt. Durch die Weichenverbindung vor dem Sterbfritz-Tunnel kann hier zeitweise eingleisiger Betrieb eingerichtet werden.

Doch auch ohne das Nachspielen des Dieselvorspanns bietet die Anlage mit der Bedienung der Ortsgüteranlagen und Anschlüsse genug Betrieb für zwei oder mehr Mitspieler – nicht zu vergessen der schwere Militärverkehr des Truppenübungsplatzes Wildflecken. Die verdeckten Gleise ermöglichen das Übergehen beladener Züge auf die Nebenbahn, von der ein leerer Zug wieder zurückkommt – oder umgekehrt. Na – dann viel Spaß!



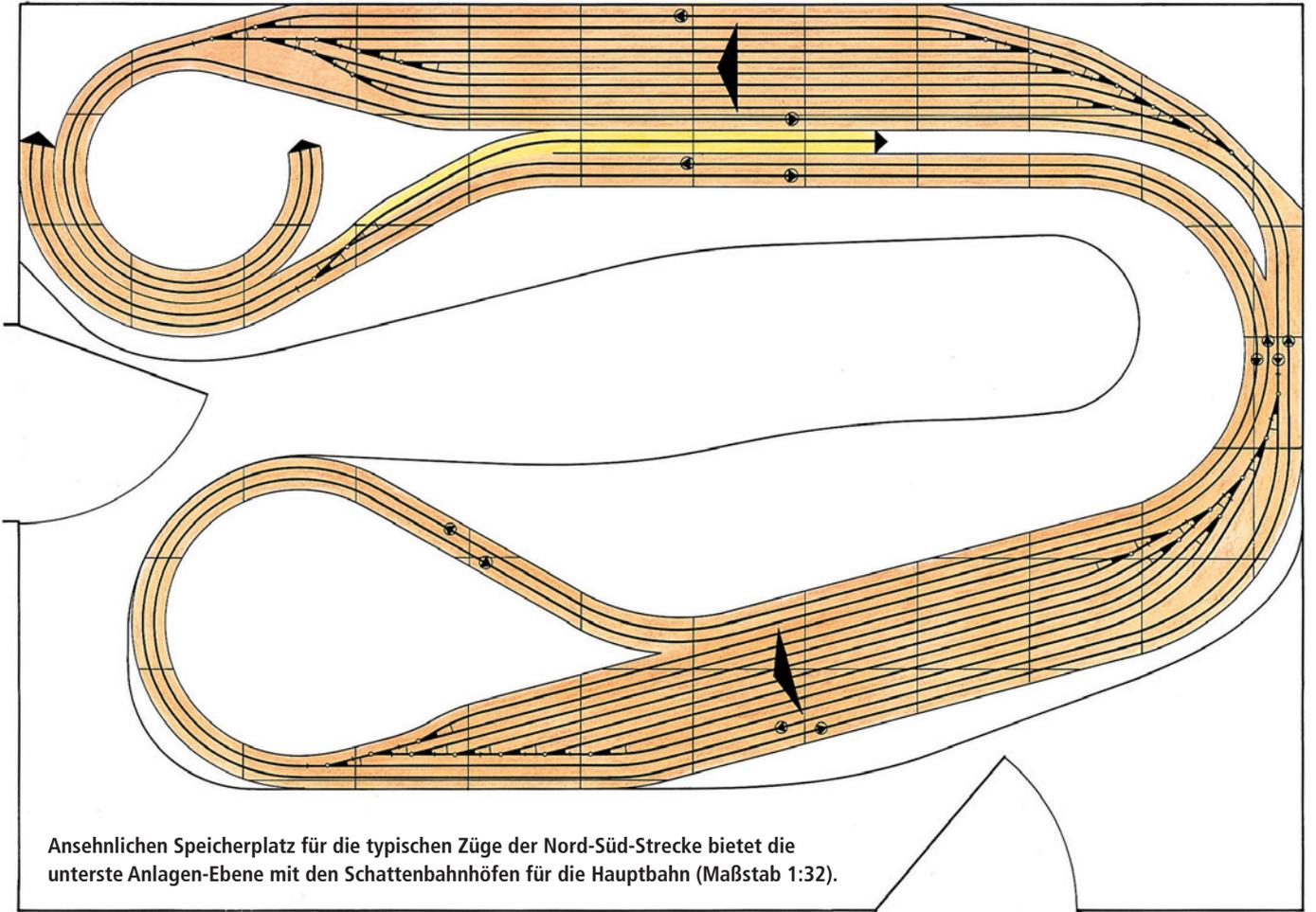
Die Oberleitungsmasten stehen schon, als dieser Güterzug sich im Dezember 1962 bei Mottgers über die Steigung von Jossa nach Sterbfritz quält, wg. Feiertagsruhe im Tunnel ohne Dieselvorspann. Foto: Kurt Eckert

Ein bergfahrender Güterzug mit zweifachem Dieselvorspann bei Mottgers, 1962. Erst unmittelbar vor dem Tunnel wird der Dampflokführer den Regler schließen. Auf dem Talgleis ein Güterzug mit fabrikneuen VW-Käfern – typisch für diese Strecke, die daher im Modell tunlichst im Ring- statt im Kehrschleifenverkehr zu betreiben ist.

Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



Als T 1077 Gemünden-Elm hält eine Schienenbus-Garnitur am 1.10.1954 in Jossa. Foto: Archiv M. Meinhold



Ansehnlichen Speicherplatz für die typischen Züge der Nord-Süd-Strecke bietet die unterste Anlagen-Ebene mit den Schattenbahnhöfen für die Hauptbahn (Maßstab 1:32).

Eine V 200 verlässt mit einem Schnellzug (im Vorweihnachtsverkehr 1962 mit zwei Postwagen an der Spitze) den Bahnhof Sterbfritz in Richtung Jossa. Soweit möglich, werden während der Elektrifizierung schnell fahrende Reisezüge mit V 200 bespannt. Links im Überholungsgleis ein 44-bespannter Güterzug; rechts wartet eine V 100 auf eine freie Fahrplantrasse zur Rückfahrt nach Jossa.

Foto: Kurt Eckert/MIBA-Archiv



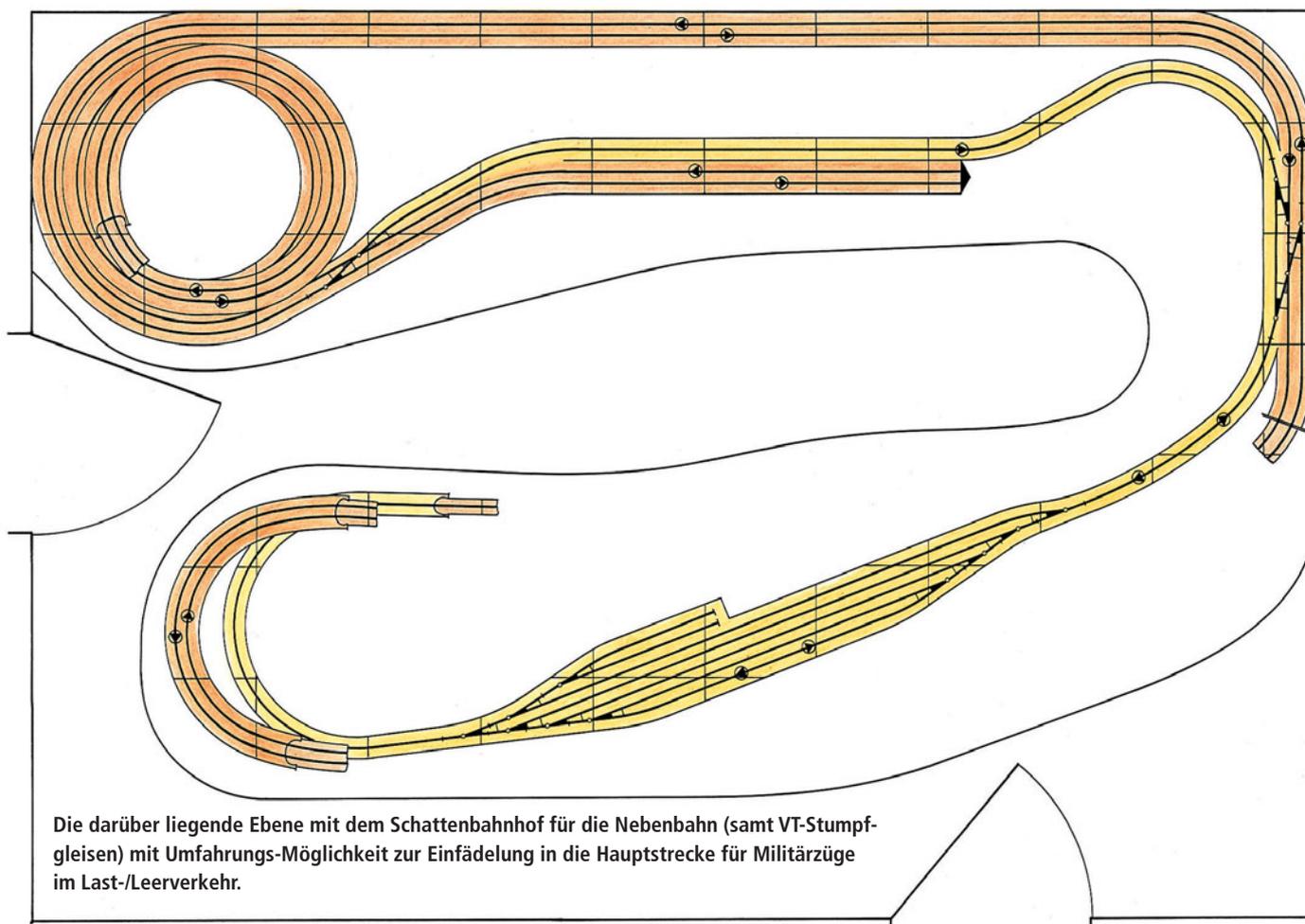
Klassisches Jossa-Motiv: 41 081 überquert im Juni 1960 mit E 402 Hannover–Würzburg den Viadukt und wird in Jossa eine Minute halten.

Foto: C. Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



Als Lz rollen V 100 2002, 2016, 2003, 2004 und 2017 bei Mottgers nach Jossa, 1962.

Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



Quellen und Literatur

Büdingen im Bücherregal

Komm billig heim nach Billigheim

„Kompakte Anlagen pfiffig geplant“ MIBA-Spezial 28, 1996

Hoch Hohenlimburg!

„Von Nahmer zum Hobrackerweg“ in MIBA 6/1996

Hohenstein im Dachjuchhe

„Der schnelle Weg zur Anlage – Planung, Bau und Betrieb“ MIBA-Spezial 45, 2000

Joachim Seyferth: Die Aartalbahn. Wiesbaden 1989

Mit der Zahnradbahn von Honau nach Lichtenstein

„Zahnradbahnen – Strecken und Systeme, Fahrzeuge und Modell, Anlagen und Bautipps“ MIBA-Spezial 44, 2000

Zahn um Zahn steil bergan

„St. Andreasberg in klein!“ in MIBA 3/1998

Klaus Schubert: Die St. Andreasberger Zahnradbahn. Nordhorn 1994

Josef Högemann: Eisenbahnen im Harz (Band 1).

Nordhorn 1995

Rundherum durch die Fränkische Schweiz

„Von Gasseldorf nach Heiligenstadt“ in MIBA 9 – 11/1984

Siegfried Buße: Lokalbahn Forchheim–Fränkische Schweiz. München 1981

Basalt braucht Bahnen

Grünebach: Abzweig mit zwei Stationen

„Kompakte Anlagen – pfiffig geplant“ MIBA-Spezial 28, 1996

Eibenstock im Doppelstock

Oh, du schöner Westerwald

„Vom Vorbild zum Modell (1)“ MIBA-Report, 1993

Altonaer Hafensbahn auf 3,7 m²

„Vom Vorbild zum Modell (2)“ MIBA-Report, 1995

Kurort Kipsdorf auf dem U

Kipsdörfchen

„Entlang der Roten Weißeritz“ in MIBA 8/1997

„Vom Vorbild zum Modell (2)“ MIBA-Report, 1995

Matthias Hengst: Maßstäbliche Gleispläne und Hochbauten Sächsischer Schmalspurbahnen. Eggldham 1994

Hans-Christoph Thiel: Die Weißeritztalbahn. Nordhorn 1994

Spalt an der Wand

„Vom Vorbild zum Modell (1)“ MIBA-Report, 1993

W. Bleiweis, E. Martin: Fränkische Nebenbahnen einst u. jetzt. Eggldham 1987

Rund um Bad Grund in großer Spur

„Perfekte Anlagenplanung“ MIBA-Spezial 41, 1999

Josef Högemann: Eisenbahnen im Harz (Band 2).

Nordhorn 1996

Trennung tief im Taunus

„Von Lust und Leid der Recherche“ in MIBA 7/1998

Auf dem U: Die „Indu“

„Was ich bei der Wilhelmsburger Industriebahn erlebte“ in MIBA 6/1997

Hauptbahn, Zechenbahn und Hafensbahn mit Akku-Krokodilen

Mit dem MaK zum Meer

Es bollert am Bollert

„Vom Vorbild zum Modell (2)“ MIBA-Report, 1995

Von Hungen über Laubach nach Laubacher Wald

„Die Vogelsberger Westbahn“ in MIBA 1–12/1998

Berlin Stadtbahn zwischen Westkreuz und Bahnhof Zoo

Variationen am Rennsteig

Von Eppstein nach Niederjosbach

Triberg, Tunnel, Tannenwälder

Zungen-Spiel: Pünderich und Traben-Trarbach

„Vom Vorbild zum Modell (1)“ MIBA-Report, 1993

Bahnhof Schwarzburg und Paulinzella

„Die Perle des Schwarzatal“ in MIBA 10/1994

„100 Jahre Paulinzella“, MIBA 1/1996

Bahnhof Balduinstein

Ladestelle Rupbach

„Modellbahn-Landschaft Lahntalbahn“ in MIBA-Spezial 34, 1997

Volles Programm in Mücke

„Elefanten in Mücke“, MIBA 4 u. 5/1997

„Wäsche in Mücke“, MIBA 12/2003

Bahnhof aus dem Bilderbuch: Wuppertal-Beyenburg

Fabrik-Anschlüsse vom Feinsten

„Stationen am Schienenstrang“ MIBA-Spezial 31, 1997

Rudolf Inkeller: Die Wupper-Talbahn. Münster 1991

Kirchhain an der Main-Weser-Bahn

„Hessens Herzstück in HO“ in MIBA 5 und 6/2002

Bw Goslar, Calw und Altenkirchen

„Bahnbetriebswerke“, MIBA-Spezial 32, 1997

Durch die Holsteinische Schweiz: Malente-Gremsmühlen

„Vom Vorbild zum Modell (1)“ MIBA-Report, 1993

Wutha-Ruhla mit der Reichsbahn

„Perfekte Anlagenplanung“ MIBA-Spezial 41, 1999

Bebra-Cornberg: Rampenfahrt mit Überholung

„Fliegende Überholung im Rampenlicht“ in MIBA 7–9/1993

Treffpunkt Trennungsbahnhof: Hann. Münden

Odenwald-Express nach Mudau

„Vom Vorbild zum Modell (2)“ MIBA-Report, 1995

Mit Schub über den Siegerländer Semmering

„Concerto grosso für drei 93er in g-moll“ in MIBA 10/97

Grenze über deutschen Schienen

„Von Hönebach nach Obersuhl“ in MIBA 11/1999

Ralf Roman Rossberg: Grenze über deutschen Schienen.

Freiburg 1991

Kali-Korridor im Kalten Krieg, oder: Hersfelder Grenzspiele

„Kali-Korridor im Kalten Krieg“ in MIBA 10/1995

Schirnding: Hochbetrieb hart an der Grenze

„Modellbahn-Betrieb“ MIBA-Spezial 30/1996

Rechts am Rhein entlang

„Vom Vorbild zum Modell (2)“ MIBA-Report, 1995

Joachim Seyferth, Knut Schelenz: Die rechte

Rheinstrecke. Wiesbaden 1995

Von Baiersbronn nach Freudenstadt – zweistöckig

„Schwarzwald-Melodie“ in MIBA 1/1995

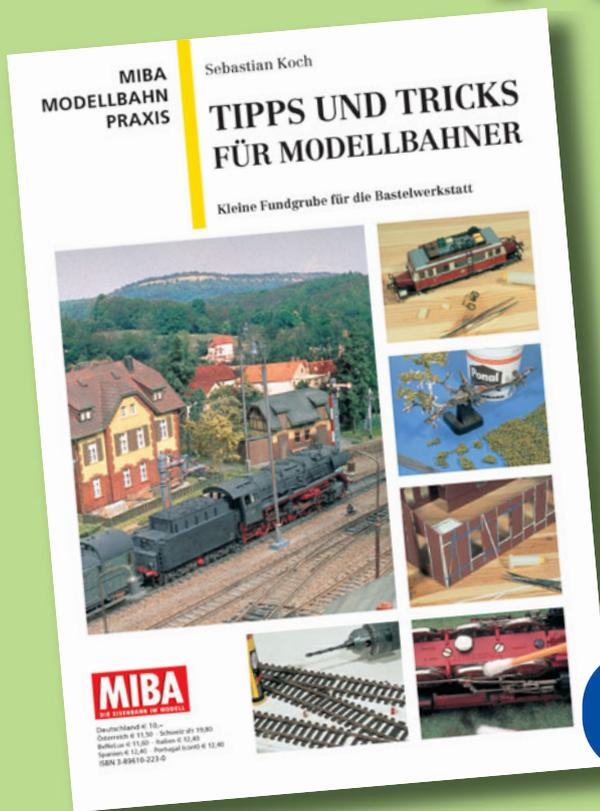
Jossa-Sterbfritz mit Baubetrieb

„Vom Vorbild zum Modell (1)“ MIBA-Report, 1993

C. Asmus, R. Jirowetz: Eisenbahn-Dreieck Distelrasen.

Fürstfeldbruck 1982

Profitipps für die Praxis

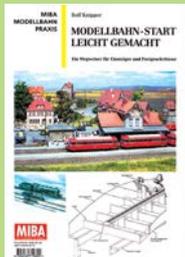


Hier kommt eine wahre Fundgrube an wertvollen Basteltipps und praxisgerechten Hinweisen für alle Bereiche des Modellbahnalltags: Von Planung und Unterbau bis zur Erstellung des Rohbaus und dem Verlegen der Gleise, vom Gebäudebau und der Landschaftsgestaltung bis hin zum Supern von Modellfahrzeugen und den vielen kleinen Details links und rechts vom Gleis. Ein eigenes Kapitel ist der oft vernachlässigten konventionellen Elektrik gewidmet – hier geht es u.a. ums Verkabeln und um den Selbstbau eines Schaltpultes. Nicht minder wichtig sind die Tipps zur Wartung und Pflege von Fahrzeugen und Anlage – denn Staub und Dreck sind die größten Feinde des reibungslosen Betriebs. Ein unverzichtbarer Ratgeber aus der Werkstatt eines langjährigen Modellbahn-Praktikers.

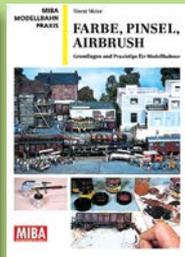
€ 10,-

84 Seiten im DIN-A4-Format,
mehr als 210 Bilder,
Klammerheftung
Best.-Nr. 150 87432

Weitere Bände in dieser Reihe:



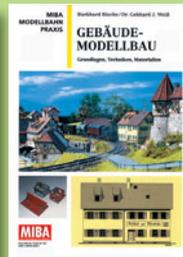
Rolf Knipper
Modellbahn-Start
leicht gemacht
Best.-Nr. 150 87417



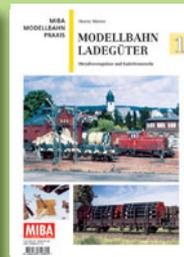
Horst Meier
Farbe, Pinsel,
Airbrush
Best.-Nr. 150 87418



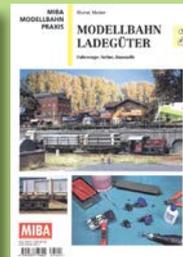
Horst Meier
Lackieren, Altern,
Beschriften
Best.-Nr. 150 87420



B. Rieche/Dr. G. J. Weiß
Gebäude-
Modellbau
Best.-Nr. 150 87419



Horst Meier
Modellbahn-
Ladegüter 1
Best.-Nr. 150 87422



Horst Meier
Modellbahn-
Ladegüter 2
Best.-Nr. 150 87425



Thomas Mauer
Kleine Anlage
Schritt für Schritt
Best.-Nr. 150 87421



Rolf Knipper
Gleise und
Weichen
Best.-Nr. 150 87423



S. Koch/R. Ippen
Wege, Straßen
und Plätze
Best.-Nr. 150 87424



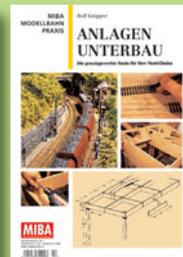
Sebastian Koch
Bahnhöfe und
Haltepunkte
Best.-Nr. 150 87427



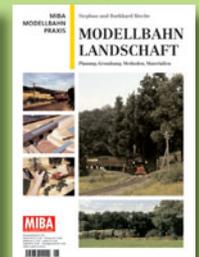
B. u. St. Rieche/U. Stehr
Modellbahn-
Werkstatt
Best.-Nr. 150 87426



Stefan Hörth
Brücken und
Überführungen
Best.-Nr. 150 87428



Rolf Knipper
Anlagen-
Unterbau
Best.-Nr. 150 87430



Stephan u. Burkhard Rieche
Modellbahn-
Landschaft
Best.-Nr. 150 87429

Jeder Band mit 84 Seiten und über 150 Abbildungen, überwiegend in Farbe, je € 10,-

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 34,
Fax 0 81 41/5 34 81 33, E-Mail bestellung@miba.de



Selbst der dicke Onkel Otto ...

könnte auf die ROCO LINE-Gleise treten, ohne dass diese Schaden nehmen.

Denn ROCO LINE ist nicht nur äußerst stabil, sondern bietet auch phantastisch viele Möglichkeiten:

Klare Geometrie, in hohem Maße vorbildgetreu, zukunftsweisendes 2,1-mm-Schienenprofil, Modellbahnspaß auf dem Fußboden wie im gehobenen Anlagenbau, intelligente Details, wie z. B. der Weichenantrieb, der ganz einfach in die Bettung eingeklippt wird, oder die digital fernsteuerbare Weiche ...

Für Spezialisten gibt es ROCO LINE auch ohne Bettung – zum Selbsteinschottern.

Und wer erst später die Liebe für diesen Vorgang entdeckt, der braucht seine Bettungsgleise nicht in die Ecke zu stellen, denn der Gleisraster ist einfach abnehmbar und – auch wieder aufsteckbar.

Und da gibt es noch den Unterflurantrieb und Flexgleise und, und ...