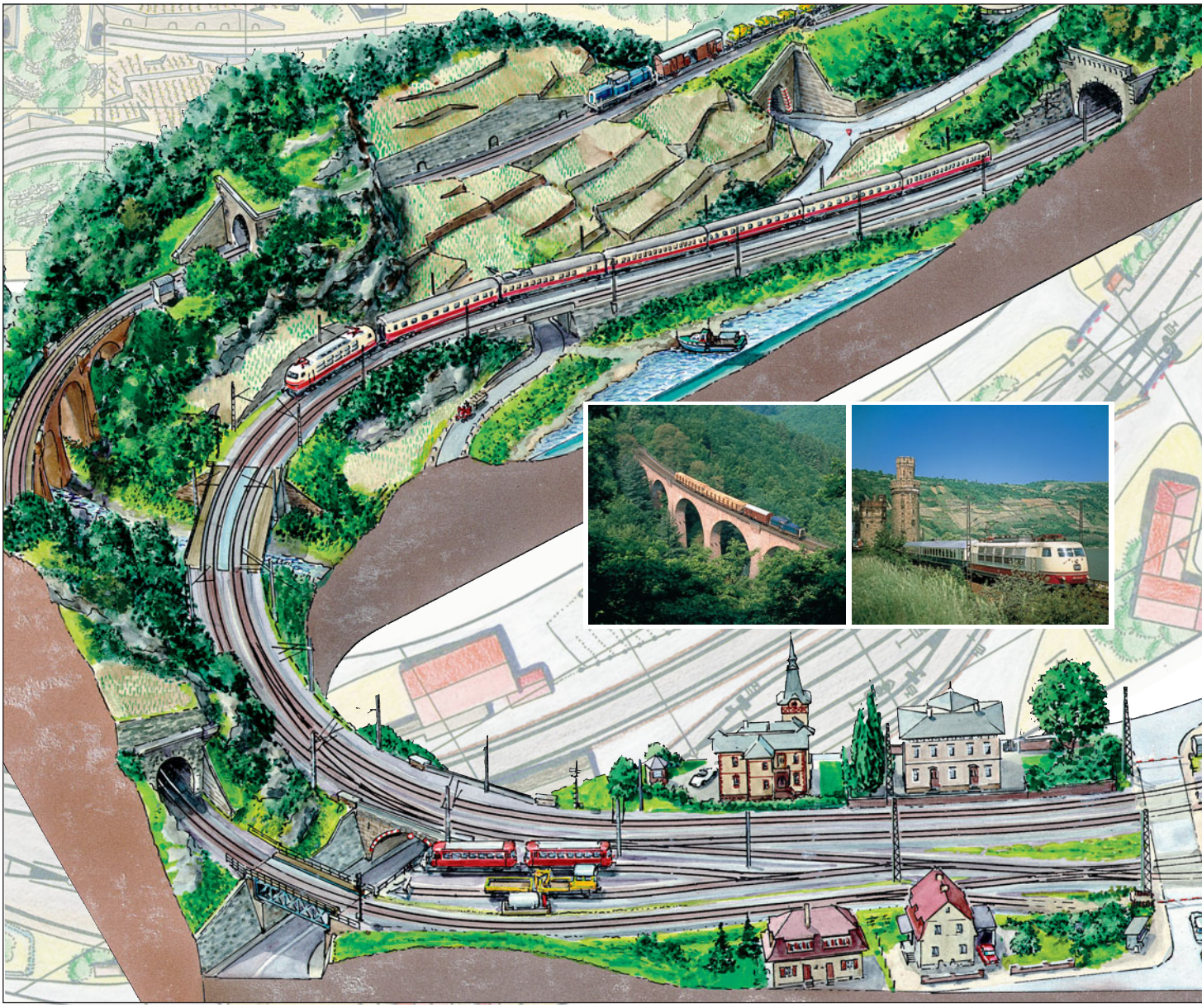
Michael Meinhold

ANLAGEN-VORBILDER

für Kenner und Genießer

Mit Schaubildern von Ivo Cordes und Gleisplänen von Thomas Siepmann

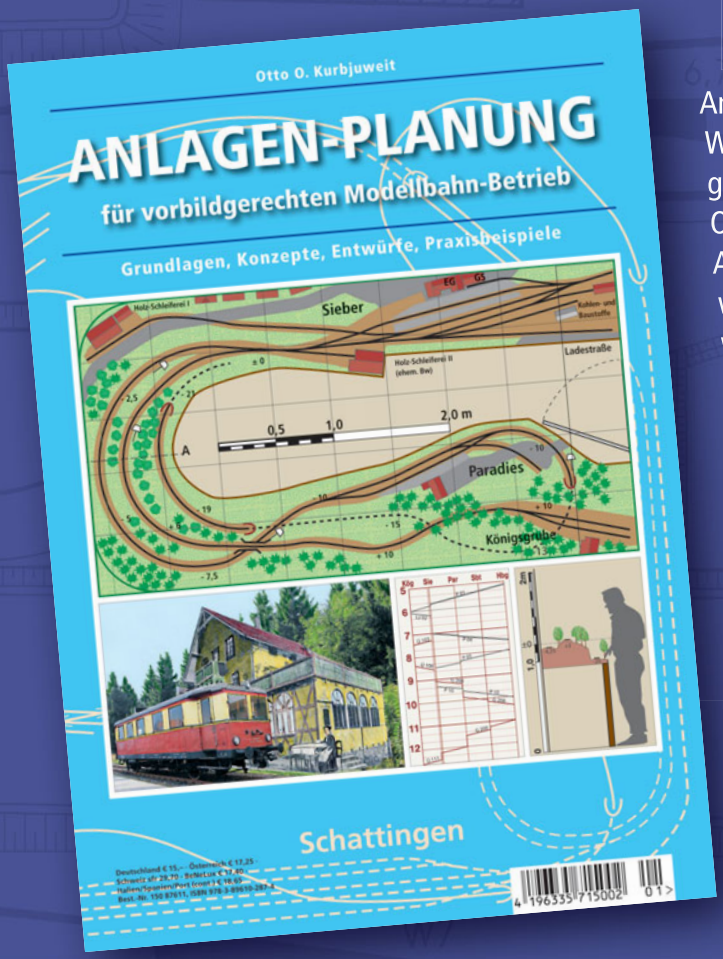


MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Deutschland € 15,–
Österreich € 16,30 · Schweiz SFr 29,80
ISBN 978-3-89610-204-1 · Best.-Nr. 15087604

4 196335 715002 01 >

Hiermit planen Sie richtig

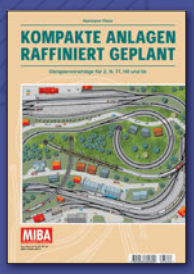


Am Anfang jedes Bauprojekts stehen nichts als Fragen. Warum wollen wir eine Anlage bauen? Was macht eine gute Anlage aus? Und was machen wir dann damit? Oder gar: Kann eine Modellbahn-Anlage Kunst sein? Aus seinem jahrzehntelangen Erfahrungsschatz beantwortet Otto O. Kurbjuweit nicht nur diese und viele weitere Fragen zu den Grundlagen der Planung und zur Anlagenkonzeption, sondern bietet auch zahlreiche konkrete Modellbahn-Entwürfe und Praxisbeispiele – natürlich immer unter der Prämisse, dass auf der entstehenden Anlage Betrieb stattfindet, der dem des Vorbildes nahekommt. Wer erfahren will, wie man aus einem banalen Gleisoval eine Betriebsanlage entwickeln kann und warum „Prototype freelancing" das Modellbahnhobby zur Kunst erhebt, kommt an dieser MIBA-Planungshilfe nicht vorbei.

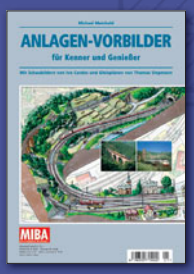
132 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 230 Gleispläne, Zeichnungen, Skizzen und Fotos
Best.-Nr. 150 87611 · € 15,–

Weitere Planungshilfen aus der MIBA-Redaktion

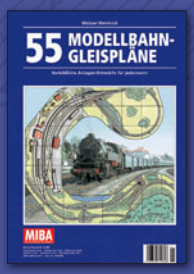
Rolf Knipper
Anlagen planen mit Rolf Knipper
84 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87601
€ 10,–



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

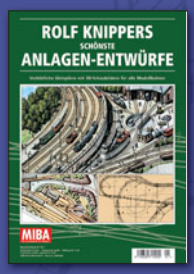


Michael Meinhold
Anlagen-Vorbilder
116 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87604
€ 15,–



Michael Meinhold
55 Modellbahn-Gleispläne
100 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87606
€ 12,80

F. Rittig/G. Peter
Endbahnhöfe planen + bauen
116 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87607
€ 15,–



Rolf Knippers schönste Anlagen-Entwürfe
116 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87608
€ 15,–

Rüdiger Eschmann
Profi-Gleispläne für die Baupraxis
116 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 15087609
€ 15,–

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 -0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL www.miba.de

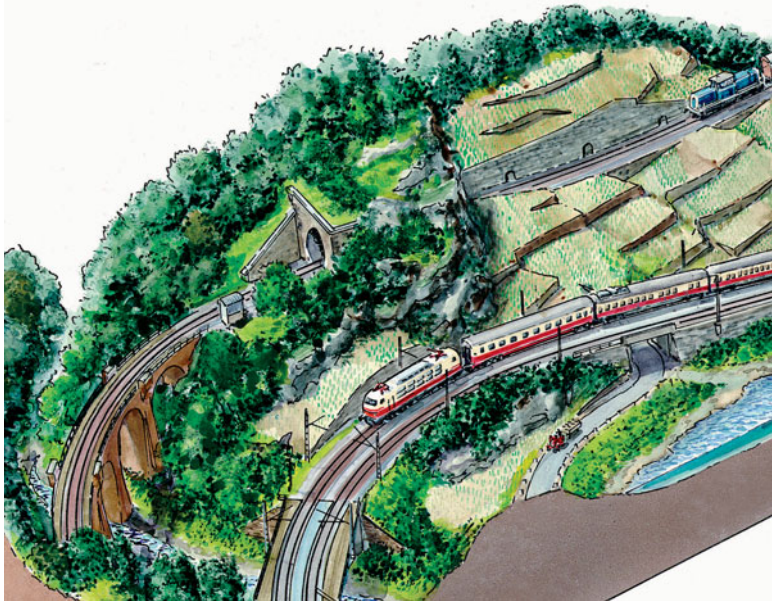
Michael Meinhold

ANLAGEN-VORBILDER

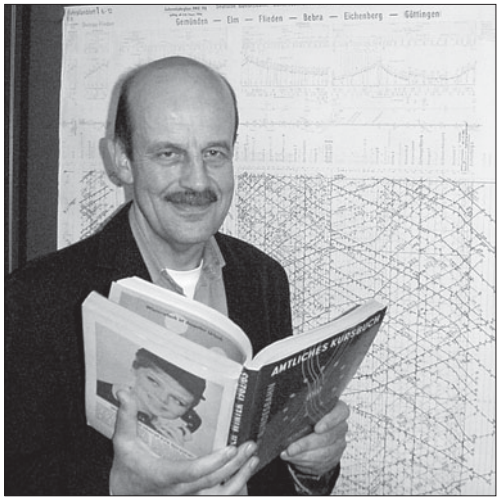
für Kenner und Genießer

Mit Schaubildern von Ivo Cordes
und Gleisplänen von Thomas Siepmann

10 Modellbahn-Anlagenvorschläge
nach realen Vorbildern aus drei Epochen



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL



Michael Meinhold, Jahrgang 1947, ist ein Eisenbahnnarr der frühesten Stunde. Die Familien-legende 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 Chef-redakteur 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 galt neben der Verknüpfung von Eisenbahn- und Zeitgeschichte der Umsetzung von Original-Strecken und -Bahnhöfen in epochenstimmige Anlagen und einem vorbildorientierten Betrieb. Michael Meinhold verstarb Anfang 2009 nach kurzer, heimtückischer Krankheit.

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 978-3-89610-204-1

Unveränderter Nachdruck

© 2014 by Verlagsgruppe Bahn GmbH,
MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten

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

Mit Textbeiträgen von Thomas Siepmann und Ivo Cordes

Layout und Satz: Michael Meinhold

Litho: Waso PrePrintService GmbH, Düsseldorf

Druck: Druckservice Duisburg Medienfabrik GmbH, Duisburg

Zeitreise mit Stimmungsbildern

So ein Vorwort ist doch das Letzte – was Sie, verehrte Leserin und Sie, verehrter Leser, an dieser Broschüre interessiert. Mag es nun vertraulich raunend „Ein Wort zuvor“ oder feierlich hochtrabend „Zum Geleit“ überschrieben sein – gelesen wird ein Vorwort, wenn überhaupt, erfahrungsgemäß erst ganz zuletzt.

Sie haben also, davon gehe ich aus, zunächst die Schaubilder und Anlagenpläne betrachtet, einen vergleichenden Blick auf manches Vorbildfoto geworfen und vielleicht einen Zugbildungsplan genauer studiert. Mag sein, dass Sie bei diesem oder jenem Bahnhof „Mensch, den wollte ich doch auch schon mal nachbauen!“ gedacht und daraufhin erst die Bildunterschriften und dann den Haupttext gelesen haben. So sind Sie nach und nach von Boppard am Mittelrhein über Mühlehorn am Walensee nach Schotten im Vogelsberg gereist und zu guter Letzt wieder hier vorne angekommen.

Gut so. Denn dann haben Sie es schon selber wahrgenommen: Bahnstrecken und Bahnhöfe haben allesamt nicht nur ihre eigene Geschichte, sondern auch ihre eigene Stimmung, ihr eigenes Fluidum. Das kann sich in einem rastlosen Betrieb ebenso ausdrücken wie in weltferner Geruhsamkeit, gleichermaßen typische Gebäude und Kunstbauten wie bestimmte Lokomotiven und Züge meinen; kleine Details wie der Kanonenofen in einer Donnerbüchse gehören genauso dazu wie etwa die imposanten Anlagen eines großen Zementwerks. Die Summe all dieser Bilder ist es, die den ganz besonden Reiz einer Strecke, eines Bahnhofs ausmacht – und genau das will dieser Band, wollen die hier versammelten Anlagen-Vorbilder vermitteln.

Das vermögen weder langatmige Chroniken à la „Am Freitag, dem 18. Oktober 1893, wurde die neue Strecke in Anwesenheit des Regierungspräsidenten Zenno von Zitzewitz feierlich eröffnet“ noch starre Stationierungs-Statistiken. Beides werden Sie hier ebenso wenig finden wie sinnlose Ringelreihen-Gleispläne oder computergenerierte Anlagen-Albträume. Geschildert wird stattdessen, wie Sie eine anregende Vorbildsituation in eine nicht minder anregende Anlage umsetzen und darauf einen vorbildorientierten Betrieb veranstalten können – nicht mehr, aber auch nicht weniger.

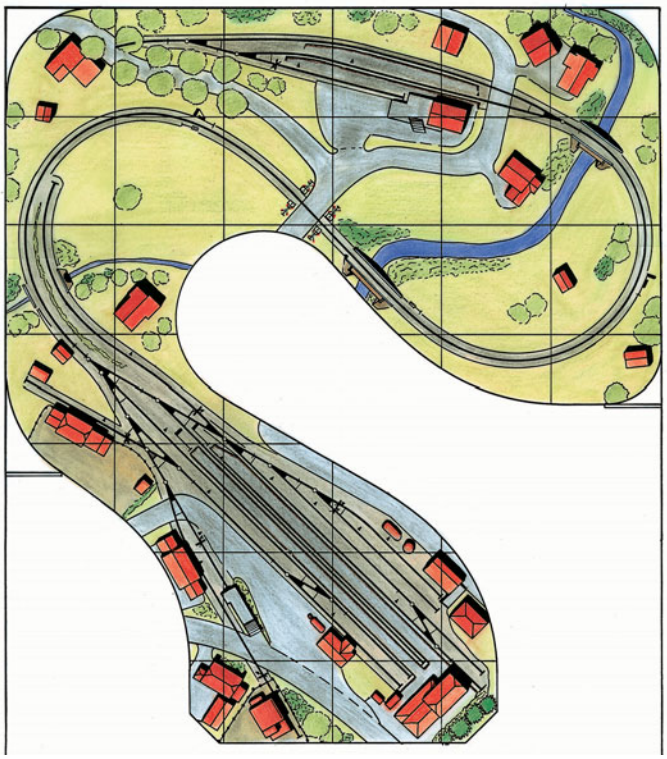
Die Auswahl der Vorbilder ist dabei, wie könnte es anders sein, natürlich genau so subjektiv und individuell geschehen, wie jeder Modellbahner sein Hobby betreibt. Hunderte weiterer Strecken und Bahnhöfe könnten hier auch vertreten sein; einige Dutzend andere haben Ivo Cordes, Thomas Siepmann und ich im Lauf der Jahre in diversen Publikationen zum Nachbau und Nachspiel vorgeschlagen. Das Besondere des vorliegenden Bandes liegt im Synergie-Effekt dieser Co-Produktion von drei Modellbahnern, die ein besonderes Faible für Streckengeschichte, Eisenbahnarchäologie und vorbildorientierte Betriebsabläufe verbindet. Dass das Ergebnis der jahrelangen gemeinsamen Planungsarbeiten nicht elfenbeintürmiges Sektierertum, sondern breitenkompatible Umsetzbarkeit spiegelt, mag die (für einen Nachbau freilich nicht zwingende) Verwendung der Roco-Line-Geometrie ebenso verdeutlichen wie der doch eher entspannte Umgang mit der Materie – bei aller notwendigen Akribie der Recherche, die sich nicht zuletzt in der Dokumentation betrieblich relevanter Vorbild-Unterlagen niederschlägt, soweit diese noch aufgespürt und herangezogen werden konnten.

Genug der Vorrede. Mein Dank gilt Ivo Cordes und Thomas Siepmann für die von anhaltender Geduld und wechselseitiger Inspiration gleichermaßen geprägte Zusammenarbeit; Dank auch allen, die mit Fotos und Dokumenten die reichhaltige Illustration dieser Zeitreise mit Stimmungsbildern ermöglicht haben.

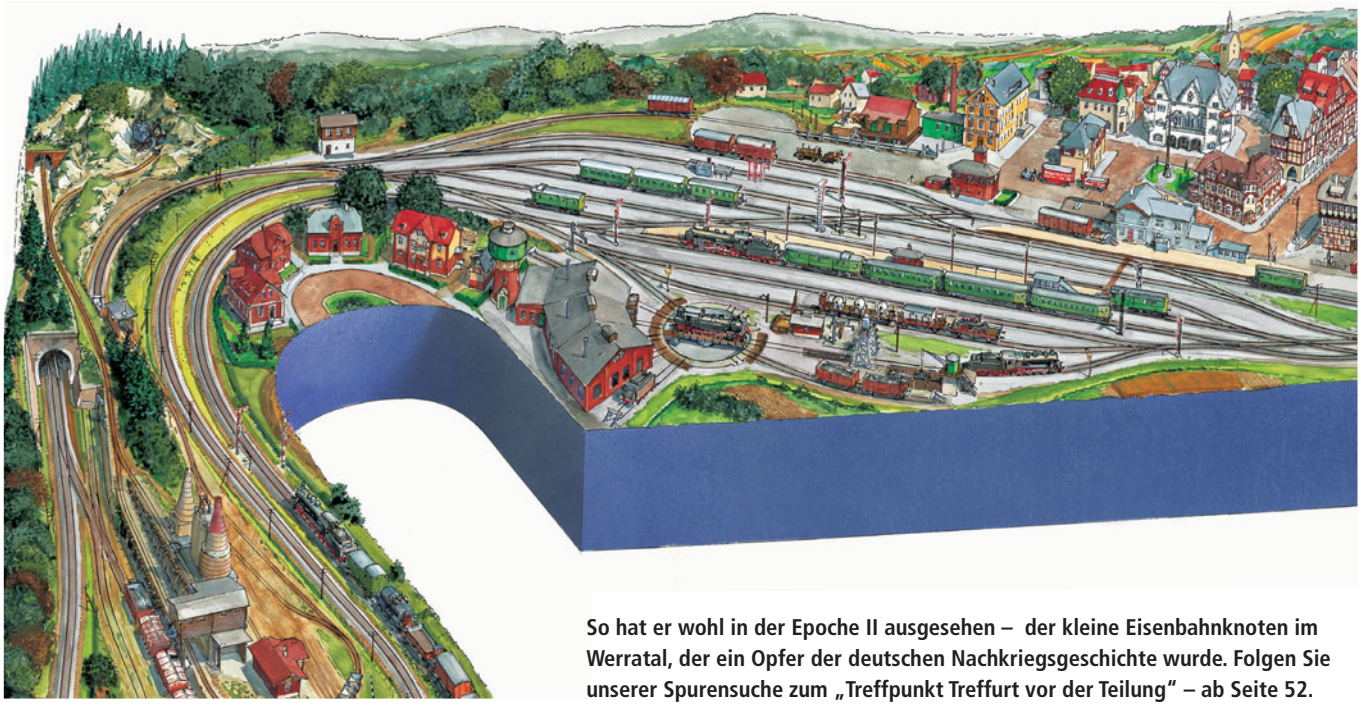
Laubach (Oberhessen),
im September 2003

Michael Meinhold

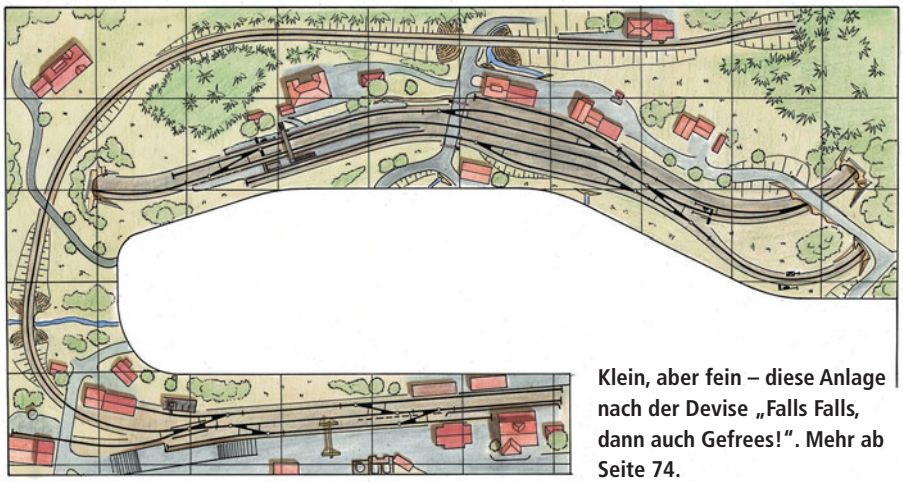
Mitten durchs Dorf dampft der „Vogelsberg-Express" von Nidda nach Schotten – ein reizvolles Vorbild für eine Modellbahn-Anlage! Noch mehr „Dampfszenen aus Oberhessen" ab Seite 102.



Ob er aber über Oberammergau oder ob er über Unterammergau … Wie auch immer – die 169 erreicht ihr Ziel, dessen Gleisplan wir hier sehen: „Große Passion für kleine Loks" ab Seite 32.



So hat er wohl in der Epoche II ausgesehen – der kleine Eisenbahnknoten im Werratal, der ein Opfer der deutschen Nachkriegsgeschichte wurde. Folgen Sie unserer Spurensuche zum „Treffpunkt Treffurt vor der Teilung" – ab Seite 52.



Klein, aber fein – diese Anlage nach der Devise „Falls Falls, dann auch Gefrees!". Mehr ab Seite 74.

Mit dem Schienenbus durch die Rhön nach Hilders – das geht heute nur noch im Modell, wobei bei unserem Anlagenvorschlag allerdings nicht nur beschauliche Nebenbahn-Romantik angesagt ist: „Am Rand des Wahnsinns und der Rhön" – Seite 38.

Inhalt

Vom Rheingold zum Hunsrück
Der Bahnhof Boppard und die Steilstrecke nach Buchholz 8

Mit Ommi durchs Ohmtal
Die Ohmtalbahn mit dem Bahnhof Homberg und dem MHI-Schotterwerk 20

Große Passion für kleine Loks
Mit der 169 nach Oberammergau 32

Am Rand des Wahnsinns und der Rhön
Götzenhof an der Nord-Süd-Strecke und die Rhönbahn nach Hilders 38

Treffpunkt Treffurt vor der Teilung
Spurensuche im Werratal 52

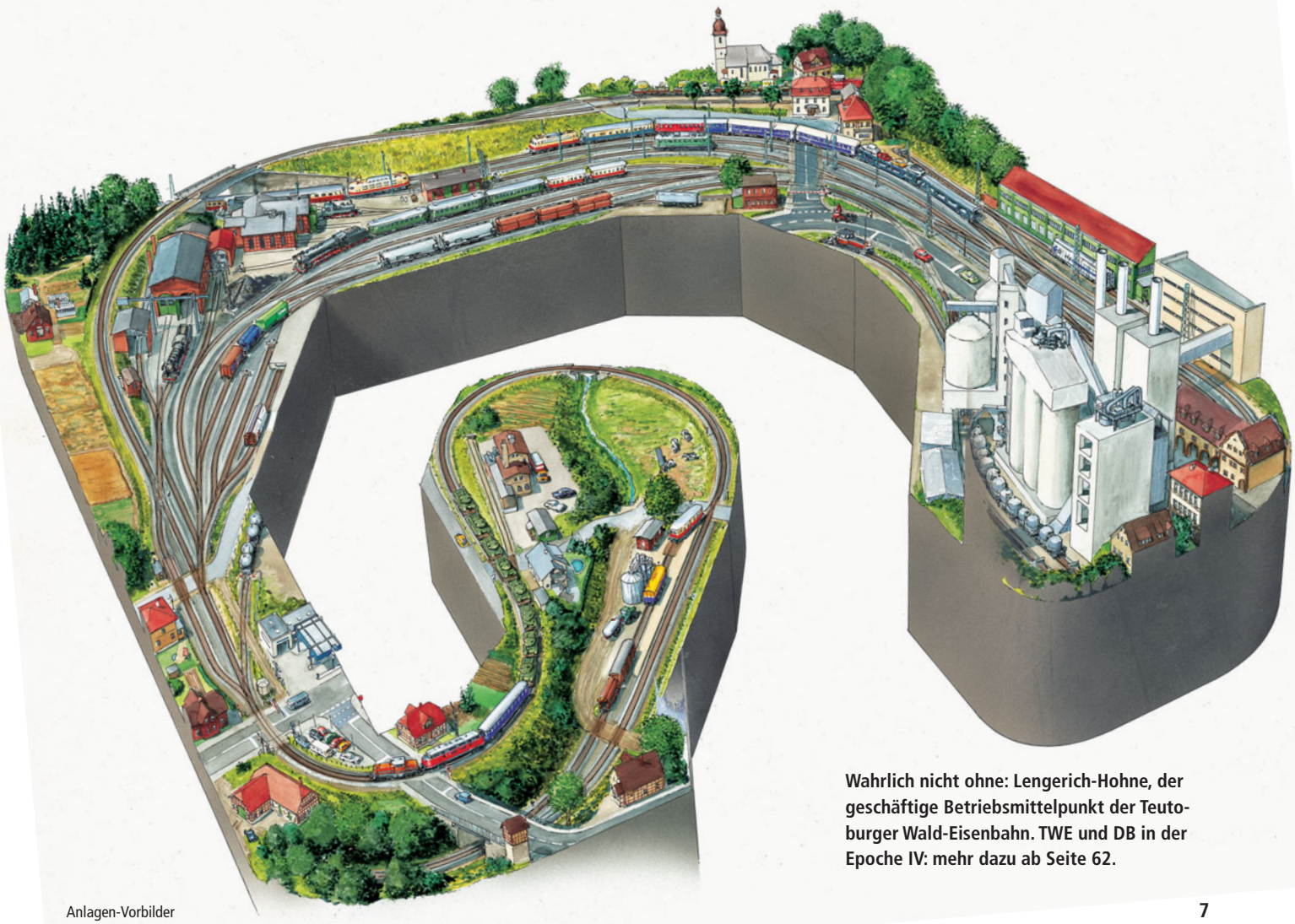
Teutoburger Transit
Lengerich-Hohne, Betriebsmittelpunkt der Teutoburger Wald-Eisenbahn 62

Falls Falls, dann auch Gefrees!
Hauptbahn und Nebenbahn in Oberfranken 74

Berg, Bahn & Boot am Walensee
SBB-Magistrale mit Mühlehorn 84

Anna und ihre Schwestern beim EBV
Zechenbetrieb im Wurmrevier 92

Dampfszenen aus Oberhessen
Der Bahnhof Nidda und die Nebenbahn nach Schotten 102



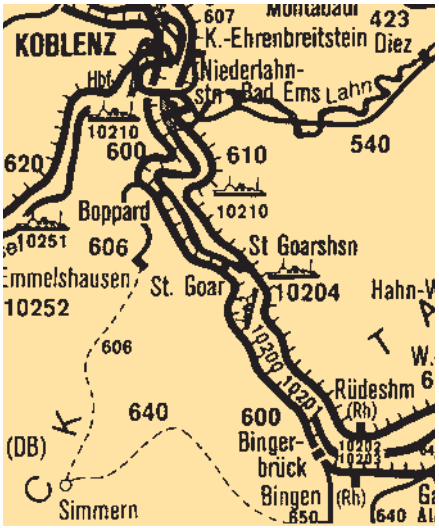
Wahrlich nicht ohne: Lengerich-Hohne, der geschäftige Betriebsmittelpunkt der Teutoburger Wald-Eisenbahn. TWE und DB in der Epoche IV: mehr dazu ab Seite 62.

Vom Rheingold …

Welche Züge bringt der neue Tag? Wie flüssiges Gold schimmert der Rhein zwischen Rüdesheim und Assmannshausen in der Morgensonne des 19.4.1990. „Vom Rheingold zum Hunsrück" schiebt 213 339 den N 7575 am 12.8.1990 über den Hubertusviadukt.

… zum Hunsrück

Sei es der gleißende Goldschatz aus dem Nibelungenlied, Richard Wagners opulente Oper oder der legendäre Luxuszug, der den Namen durch drei Epochen der Eisenbahngeschichte trug – zum Mythos geriet das Rheingold, geriet der „Rheingold" allemal. Ein Mythos im Modell – warum nicht? Wer den „Rheingold" wieder rollen sehen will im passenden Panorama, wird bei diesem Anlagenvorschlag ebenso fündig werden wie der Anhänger eines nicht alltäglichen Nebenbahn-Betriebs vor wildromantischer Kulisse: Auch um die Steilstrecke von Boppard nach Buchholz rankt sich mittlerweile schon manch verklärende Legende. Vorhang auf also für unsere Reise vom Rheingold zum Hunsrück!



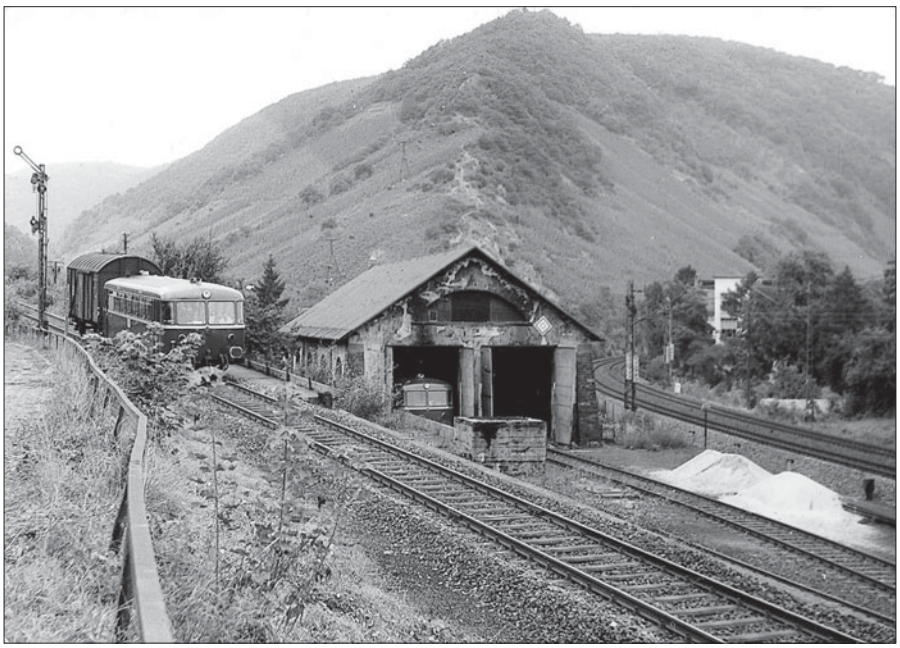
Ausschnitt aus der Kursbuchkarte von 1983. In Boppard zweigt von der linken Rheinstrecke (KBS 600) die Zweiglinie nach Buchholz und Emmelshausen ab, die früher bis Simmern weiterführte.

Bahnhof Boppard: links oben der am Umsetzgleis verschmälerte Bahnsteig mit 798 542 und der gleichfalls im Anlagenvorschlag zu findenden Kirche im Hintergrund (28.5.1983). Oben 213 334 mit Üg 67805 vor dem Empfangsgebäude mit Stellwerksvorbau und teilweise überdachtem Hausbahnsteig; links spitzen auf dieser mittlerweile historischen Aufnahme gerade noch Laderampe und Güterschuppen hervor (9.3.1988). Unten bremst 213 333 den N 7580 talwärts über die Straßenunterführung in Buchholz, die unschwer im Schaubild auszumachen ist (26.10.1989).

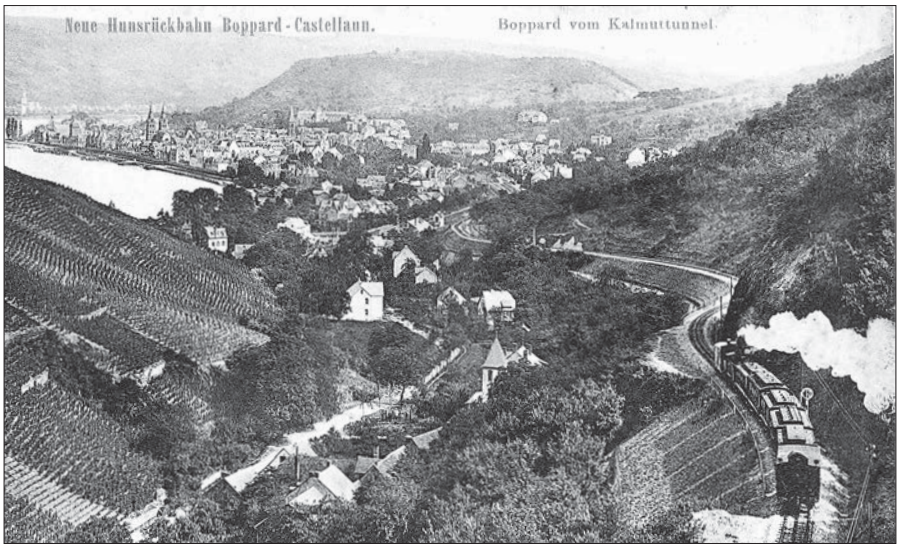
Die linke Rheinstrecke und die in Boppard abzweigende Steilstrecke nach Buchholz genießen unter Eisenbahnfreunden und Modellbahnern einen ganz besonderen Ruf. Kein Wunder – vereinen sie doch eine höchst reizvolle Streckenführung in romantischer Umgebung mit einem Betrieb, der es in sich hat: In dichter Folge rollen IC, EC, FD & Co. durch das Rheintal, während auf der in den Hunsrück führenden Steilstrecke kurze Züge bergwärts klettern.

Geschichte

Auf der im Jahr 1859 eröffneten Strecke Mainz–Köln wird 1959 der elektrische Betrieb aufgenommen. Die Nebenbahn von Boppard nach Simmern, 1908 in Betrieb genommen, wird



Einst und jetzt: links oben die Partie an der westlichen Ausfahrt von Boppard um 1965 mit dem Ausfahrsignal für die Strecke nach Buchholz; ganz links das ehemalige Bremsgleis für evtl. auf der Steilstrecke „durchgehende" Fahrzeuge. Die Aufnahme daneben entstand am 29.3.1983 und zeigt 798 536 mit 998 898 vor der an Stelle des abgerissenen Lokschuppens errichteten Bahnmeisterei.
Links: Ebenfalls Mitte der Sechzigerjahre kommt ein Schienenbus mit Güterwagen die Steilstrecke herab und passiert den für die Schienenbusse damals leicht umgebauten Lokschuppen.
Unten links: Auf der alten Ansichtskarte von der „Neuen Hunsrückbahn" sind bei genauem Hinsehen der Lokschuppen und das von Bellingrodt-Fotos bekannte kleine Stellwerk an der westlichen Ausfahrt zu erkennen.



mit ihrer Maximalneigung von 1:16,5 im Abschnitt Boppard-Buchholz als Zahnradbahn nach System Abt betrieben und 1929/30 auf reinen Reibungsbetrieb umgestellt.

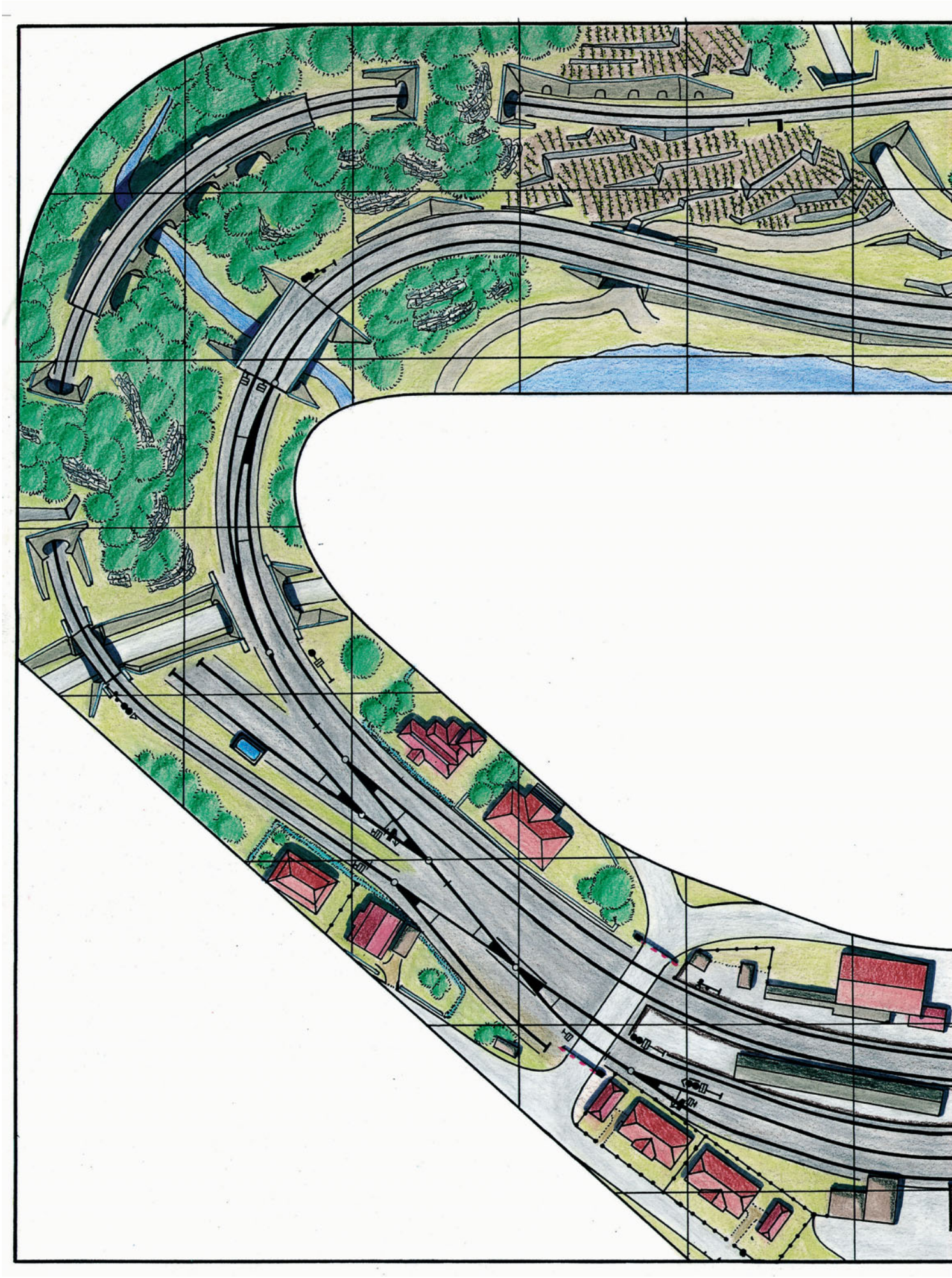
Betrieb

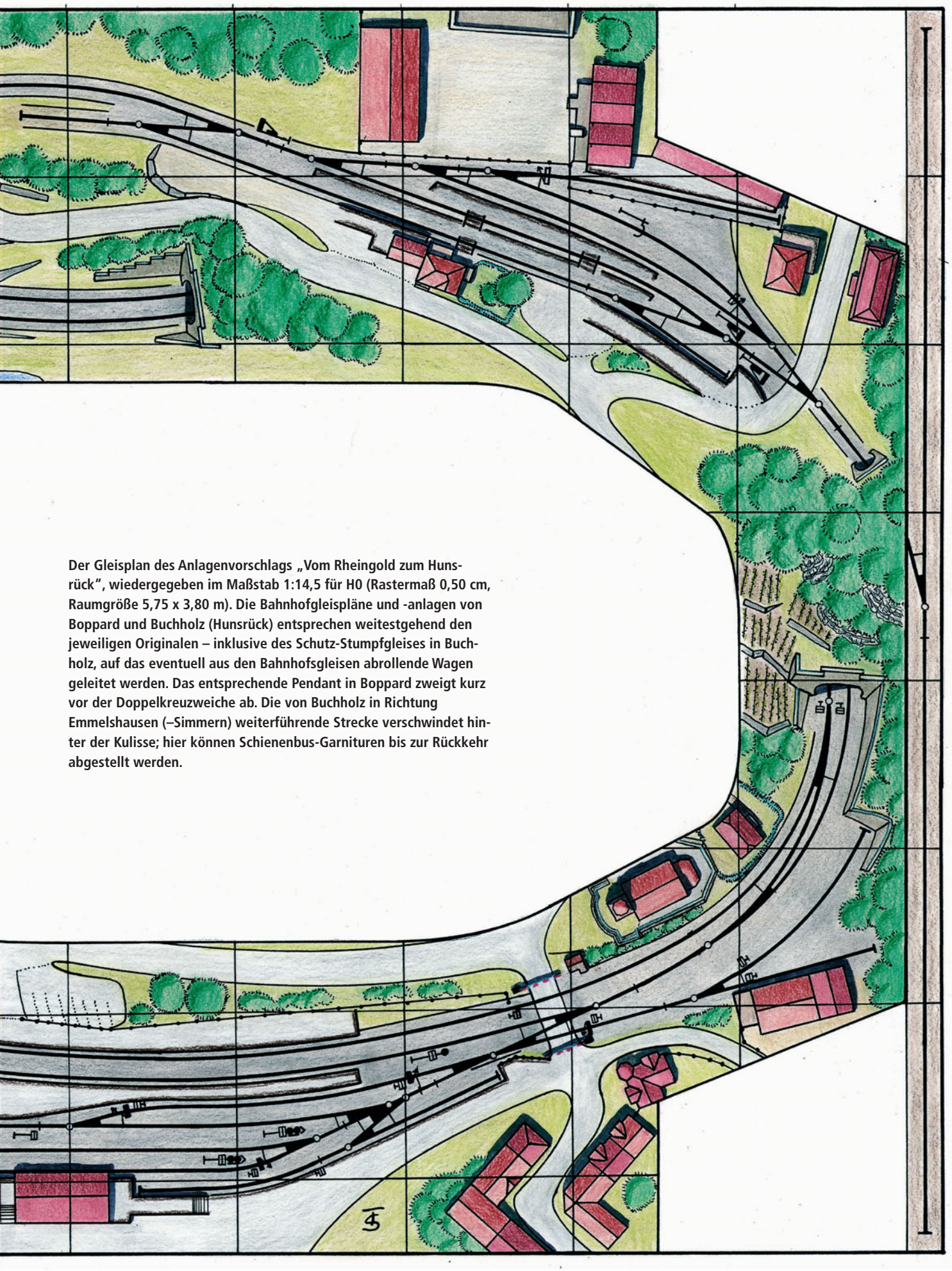
Bleiben wir zunächst, passend zu den Bildern dieser Doppelseite, bei der Steilstrecke von Boppard nach Buchholz. Anfangs schieben Zahnradlokomotiven der preußischen Gattung T 26 – die späteren 97.0 der Deutschen Reichsbahn – die Züge bergwärts. In Buchholz übernehmen dann T 9.3 (91.3), T 14 (93.0), T 14.1 (93.5) oder auch G 10 die Bespannung nach Sim-

Eine colorierte und retuschierte (Zug!) alte Ansichtskarte mit dem Hubertusviadukt, darunter links 798 536 als N 6886 an der einsamen Wellblechbude bei Buchholz, die sich auch im Schaubild findet. Daneben 798 542 und 536 am selben Tag (7.4.1983) am Kalmuttunnel bei Boppard, ganz unten schließlich 798 542 vor dem schmucken Empfangsgebäude von Buchholz; im Hintergrund die Ausfahrsignale in Richtung Emmelshausen.

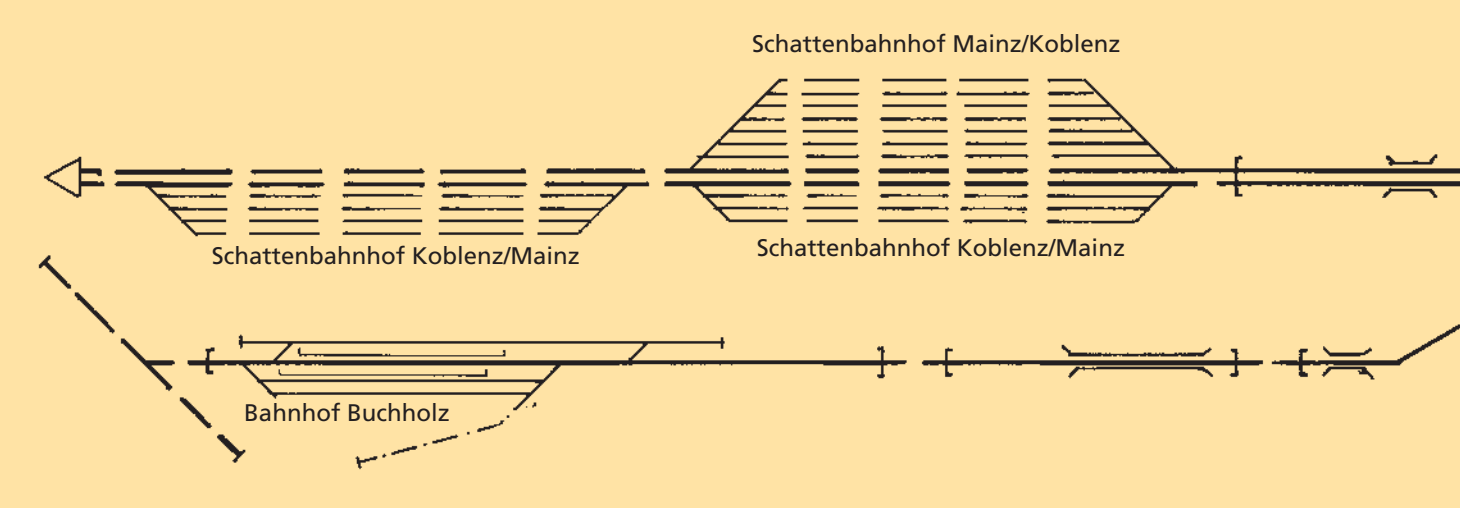
mern, während die Zahnradmaschinen den Gegenzug nach Boppard bringen. In den Dreißigerjahren übernehmen 94.5 und 93.5 mit Gegendruckbremse den Betrieb auch auf der Steilstrecke, die ab 1956 im Personenverkehr von Schienenbussen der Baureihe VT 98.9 mit Steilstreckenbremse abgelöst werden. Aus Sicherheitsgründen läuft das Triebfahrzeug immer auf der Talseite. Die Güterbeförderung erfolgt zu dieser Zeit über Bingerbrück–Simmern; ab 1983 kommen Steilstrecken-213 im Personen- wie auch wieder Güterverkehr zum Einsatz, die z.B. mit Bomag-Baumaschinen beladene Wagen von Buchholz nach Boppard bringen.

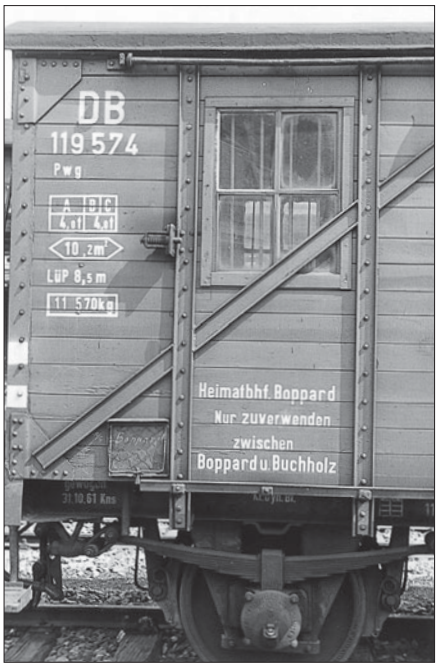
Sie zählte und zählt zu den wichtigs-





Der Gleisplan des Anlagenvorschlags „Vom Rheingold zum Hunsrück", wiedergegeben im Maßstab 1:14,5 für H0 (Rastermaß 0,50 cm, Raumgröße 5,75 x 3,80 m). Die Bahnhofgleispläne und -anlagen von Boppard und Buchholz (Hunsrück) entsprechen weitestgehend den jeweiligen Originalen – inklusive des Schutz-Stumpfgleises in Buchholz, auf das eventuell aus den Bahnhofsgleisen abrollende Wagen geleitet werden. Das entsprechende Pendant in Boppard zweigt kurz vor der Doppelkreuzweiche ab. Die von Buchholz in Richtung Emmelshausen (–Simmern) weiterführende Strecke verschwindet hinter der Kulisse; hier können Schienenbus-Garnituren bis zur Rückkehr abgestellt werden.





DV Mz 052

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Mainz

Vorschriften
für den Betrieb auf der Steilstrecke
Boppard – Buchholz (Hunsrück)
im Bezirk der Bundesbahndirektion Mainz

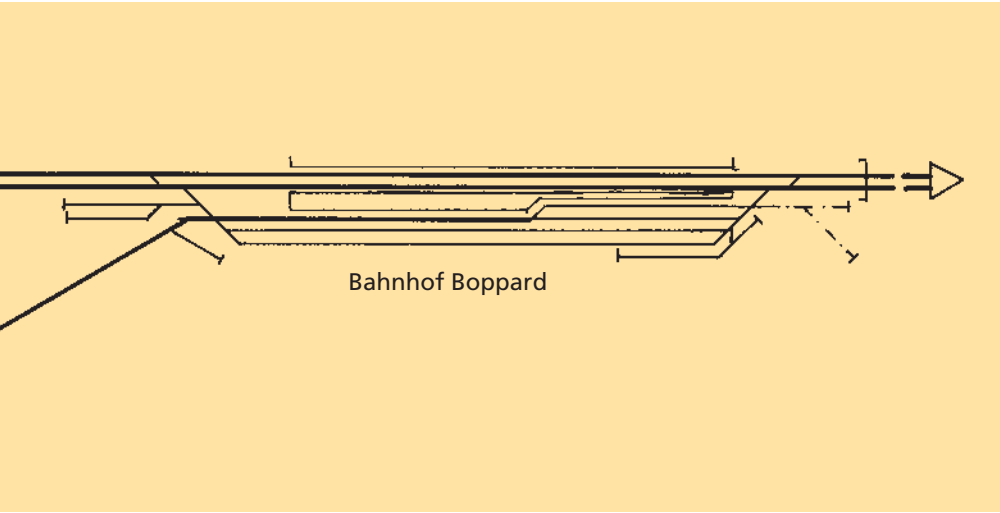
(Steilstreckenvorschrift)

Gültig vom 1. Mai 1971 an

DV Mz 052

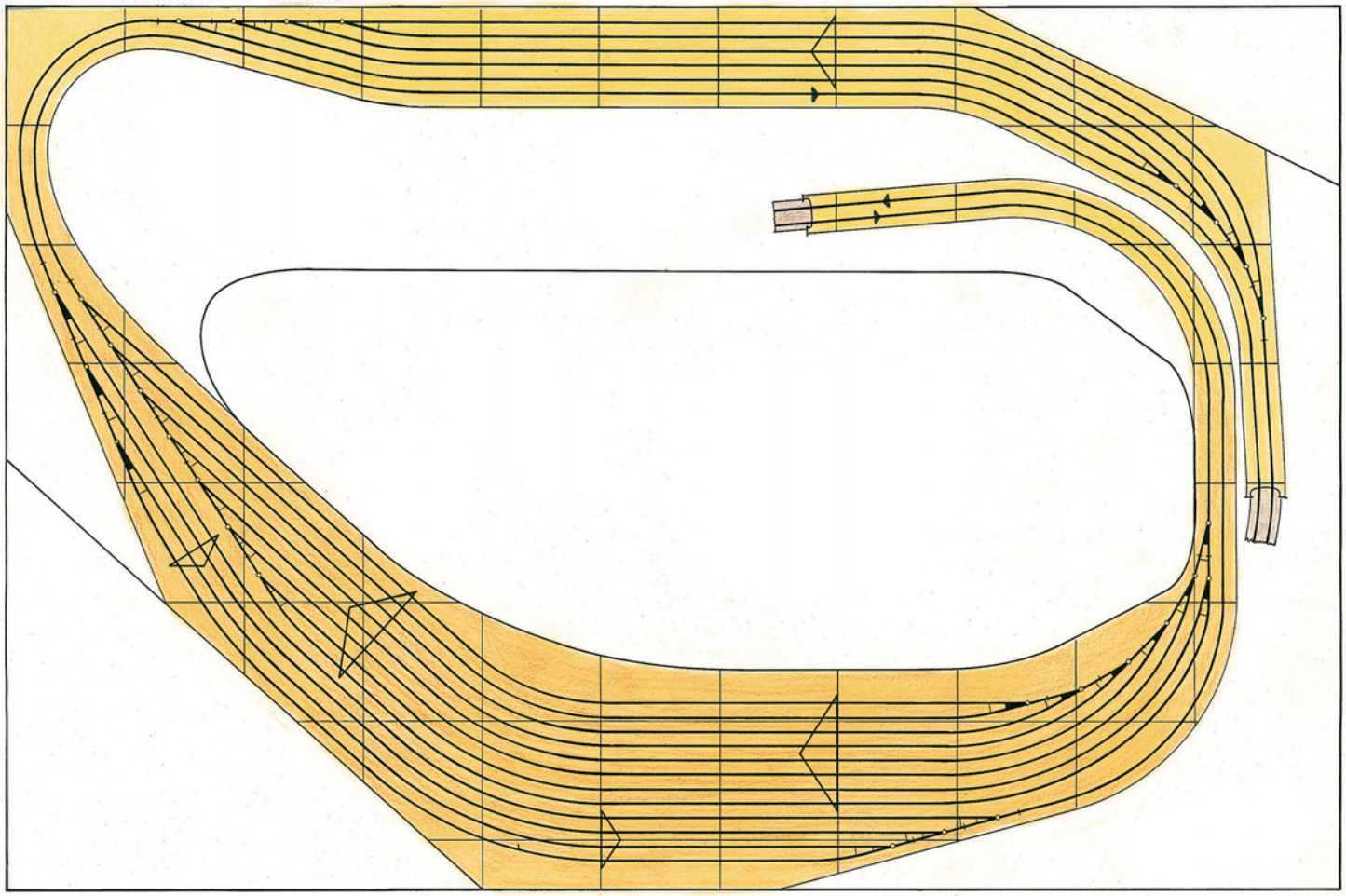
Dampfbespannte Güterzüge führten früher bei Bergfahrt einen umgebauten Pwg als sog. „Bremswagen" mit besetzter, betriebsbereiter Handbremse an der Spitze. Durch alle Epochen regelte eine Steilstreckenvorschrift bis in die kleinsten Details den Betrieb. Links: Am 24.5.1988 befährt 213 340 mit Üg 67807 den Hubertusviadukt; vorschriftsgemäß läuft die Lok auf der Talseite.

ten Rollbahnen im deutschen Eisenbahnnetz – die linke Rheinstrecke, auf der vor allem hochwertige Reisezüge verkehren, während der Gütertransport zum größten Teil auf der rechten Rheinstrecke stattfindet. Vom alten „Rheingold" der Epoche II über die legendäre „Rheinblitz-Gruppe"und den blau/cremefarbenen neuen „Rheingold" der Epoche III bis zum gleichnamigen TEE der Epoche IV haben stets berühmte Züge mit großen Namen diese Strecke geprägt. In der Epoche IV beleben die typischen, in Blockbildung



Das Betriebsschema des Anlagenvorschlags. Die Anschlussgleise in Boppard und Buchholz sind strichpunktiert dargestellt.

Die verdeckt verlaufenden Hauptstrecken mit den im Richtungsverkehr befahrenen Schattenbahnhöfen Mainz/Koblenz.



1./2. Klasse gefahrenen und zumeist mit 103 bespannten IC-Garnituren und die EC mit Wagen unserer Nachbarbahnen die linke Rheinstrecke.

Anlagenvorschlag

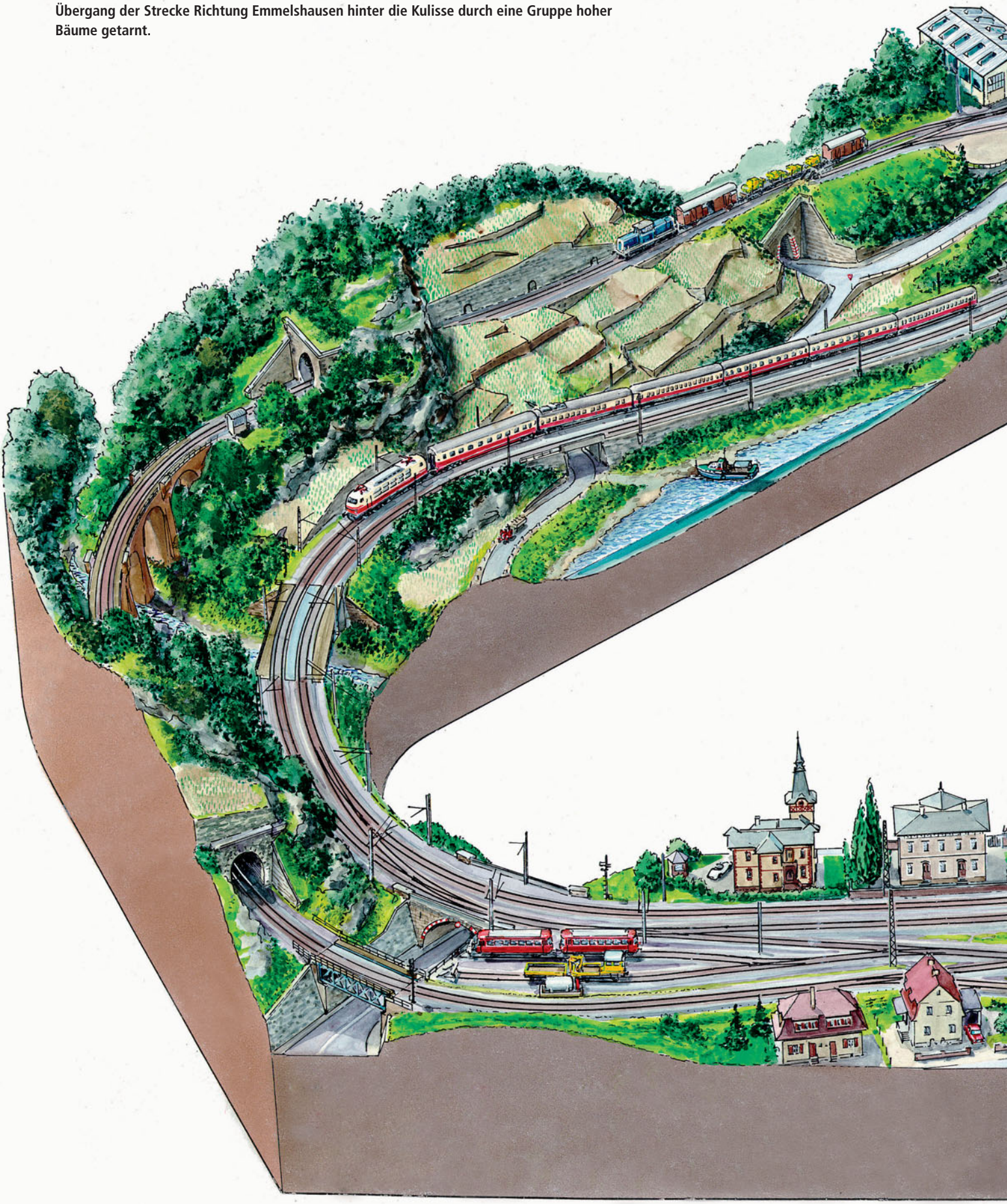
Für die Liebhaber von Paradestrecken und ebendieser Züge ist der Ausschnitt aus der linken Rheinstrecke gedacht, die sich unter dem Bahnhof Boppard zu einem Ring mit beidseitigen, im Richtungsbetrieb befahrenen Schattenbahnhöfen schließt. Oberirdisch ist die typische beengte Situation – Rebenhänge, Stadtmauer, Eisenbahn, Straße und Fluss in dichtem Nebeneinander – auf dieser Rundum-Anlage, deren Betreiber gleichsam „im Rhein“ agieren, im Vergleich zum Vorbild noch mehr komprimiert.

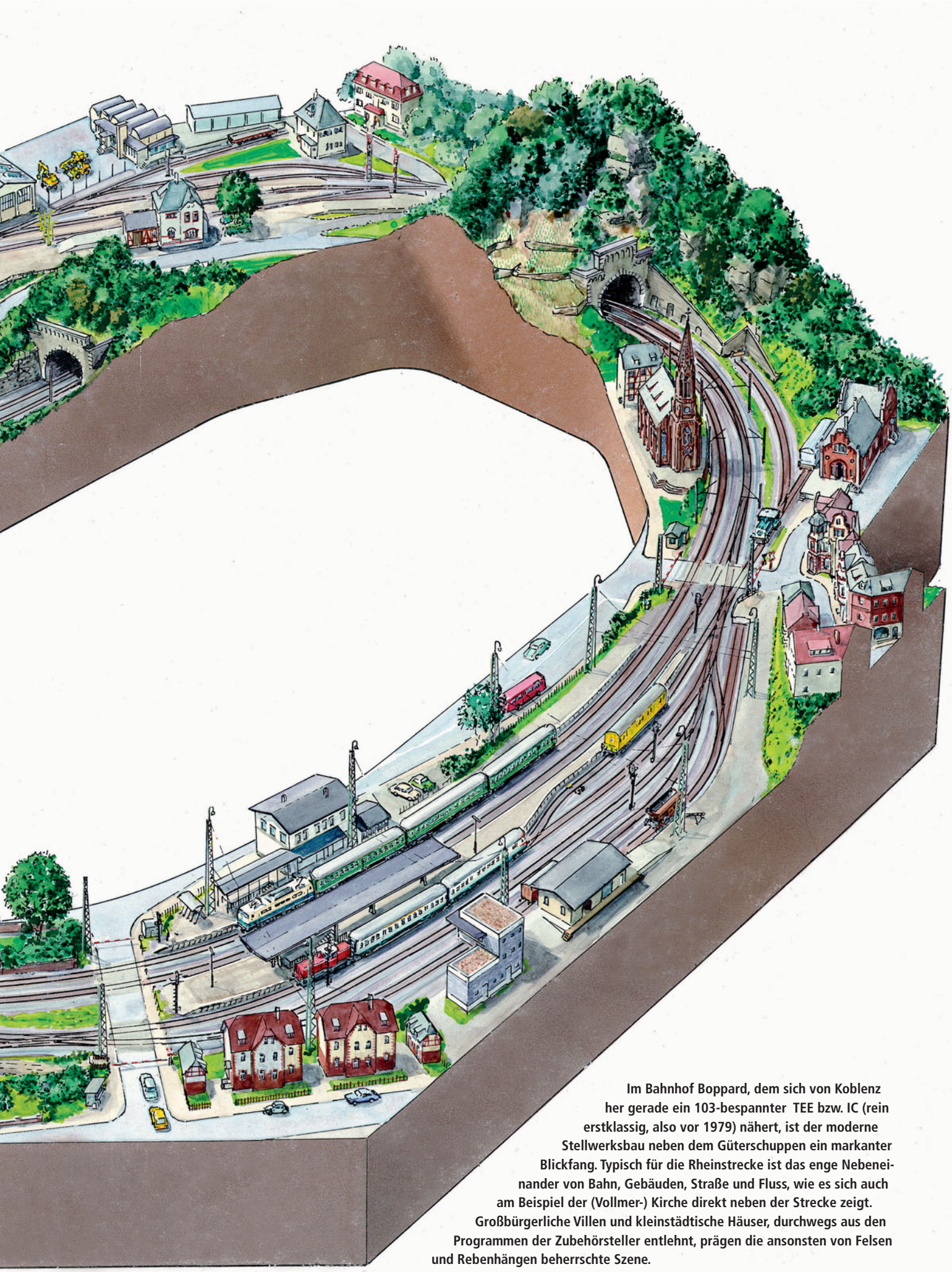
Die Nebenstrecke steigt mit ca. 33 Promille an; typisch sind außer der Adaption des berühmten Hubertusviadukts auch Motive wie die kleine Kaue zwischen den beiden Tunnels und die Straßenunterführung vor Buchholz. Der kurze Abschnitt hinter der Kulisse simuliert eine Weiterführung von Buchholz in Richtung Emmelshausen; dort kann z.B. ein 213-Wendezug abgestellt werden um auf der Rückkehr in Buchholz mit einem Schienenbus zu kreuzen.Im Güterverkehr werden Holz und Baumaschinen talwärts, Kohle, Heizöl oder Düngemittel bergwärts befördert.

Landschaft und Gebäude

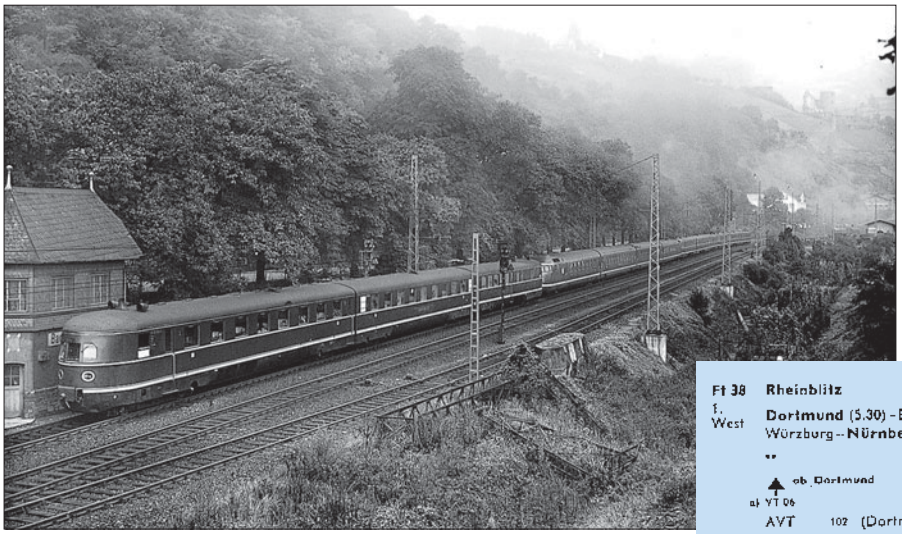
Rebenhänge und Felsen bestimmen die Szene, und auch ein kleines Stück vom großen Vater Rhein ist auf der dem

Im Verlauf der Steilstrecke, die der Güterzug mit den Bomag-Baumaschinen aus Buchholz gerade talwärts befährt, finden sich markante Vorbild-Motive wie die Straßenunterführung von S. 9, die kurzen Felstunnels oder der Hubertus-Viadukt (freilich in verkleinerter Ausführung). Auch die Wellblech-Bude von S. 13 ist zu entdecken. Am Bahnhof Buchholz ist der Übergang der Strecke Richtung Emmelshausen hinter die Kulisse durch eine Gruppe hoher Bäume getarnt.



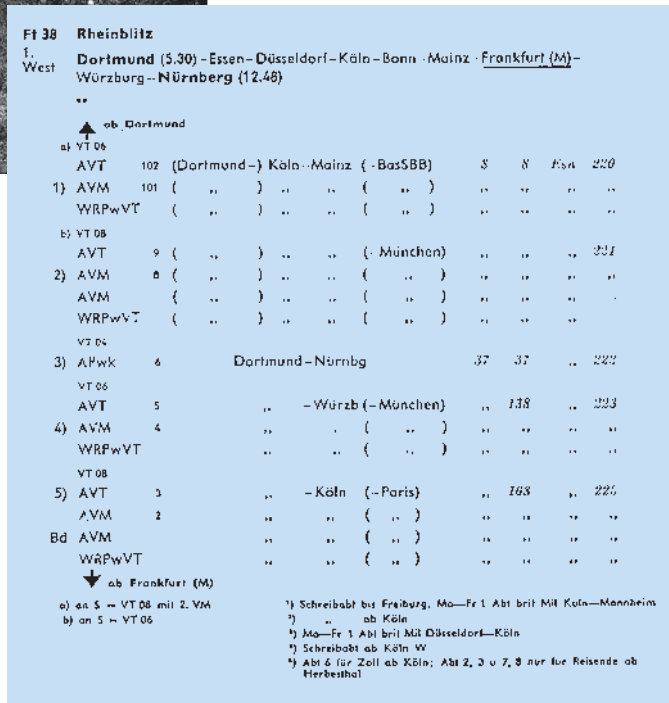


Im Bahnhof Boppard, dem sich von Koblenz her gerade ein 103-bespannter TEE bzw. IC (rein erstklassig, also vor 1979) nähert, ist der moderne Stellwerksbau neben dem Güterschuppen ein markanter Blickfang. Typisch für die Rheinstrecke ist das enge Nebeneinander von Bahn, Gebäuden, Straße und Fluss, wie es sich auch am Beispiel der (Vollmer-) Kirche direkt neben der Strecke zeigt. Großbürgerliche Villen und kleinstädtische Häuser, durchwegs aus den Programmen der Zubehörsteller entlehnt, prägen die ansonsten von Felsen und Rebenhängen beherrschte Szene.



Zug-Legende am Rhein: die „Rheinblitz"-Gruppe, die sich mit Modellen von Liliput und Lima nachbilden lässt. Hier sehen wir im Jahr 1957 – die Masten für die Elektrifizierung stehen schon – VT 06 501 + VT 08 + VT 06 + VT 06 als Ft 38 „Rheinblitz" bei Bacharach.

Der Reihungsplan der „Rheinblitz"-Gruppe aus dem Jahr 1956 zeigt noch einen VT 04 anstelle der zweiten VT-06-Garnitur.



Ft 38 Rheinblitz
f. West
Dortmund (5.30) - Essen - Düsseldorf - Köln - Bonn - Mainz - Frankfurt (M) - Würzburg - **Nürnberg** (12.48)

ab Dortmund

a) VT 06									
	AVT	102	(Dortmund –) Köln - Mainz	(- BasSBB)	S	S	Ksa	220
1)	AVM	101	(„) „ „	(„)	„	„	„	„
	WRPwVT		(„) „ „	(„)	„	„	„	„
b) VT 08								
	AVT	9	(„) „ „	(- München)	„	„	„	221
2)	AVM	8	(„) „ „	(„)	„	„	„	„
	AVM		(„) „ „	(„)	„	„	„	
	WRPwVT		(„) „ „	(„)	„	„	„	
VT 06								
3)	APwk	6	Dortmund – Nürnbg		37	37	„	222
VT 06								
	AVT	5	„ – Würzb	(– München)	„	138	„	223
4)	AVM	4	„ „	(„)	„	„	„	„
	WRPwVT		„ „	(„)	„	„	„	„
VT 08								
5)	AVT	3	„ – Köln	(– Paris)	„	163	„	225
	AVM	2	„ „	(„)	„	„	„	„
Bd	AVM		„ „	(„)	„	„	„	„
	WRPwVT		„ „	(„)	„	„	„	„

ab Frankfurt (M)

a) an S → VT 08 mit 2. VM
b) an S ← VT 06

¹) Schreibabt bis Freiburg, Mo—Fr 1 Abt brit Mit Köln—Mannheim
²) „ ab Köln
³) Mo—Fr 1 Abt brit Mit Düsseldorf—Köln
⁴) Schreibabt ab Köln W
⁵) Abt 6 für Zoll ab Köln; Abt 2, 3 u 7, 8 nur fue Reisende ab Herbesthal

Bei Schloss Rheinstein ist 03 1014 mit dem aus einer Doppelstock-Einheit der ehemaligen LBE gebildeten E 714 Dortmund–Frankfurt/M unterwegs.

Star-Zug der frühen Sechziger: F 9 „Rheingold" bei Trechtinghausen. Zuglok E 10 1244 gehört zu den sechs Maschinen, die für die Beförderung des Zuges mit 160 km/h aus der laufenden Serie herausgenommen und mit geänderter Getriebeübersetzung und blau/elfenbeinfarbener Lackierung bis zur Lieferung der Schnellfahrtloks E 10.12 eingesetzt wurden. Die Aufnahme entstand 1962.

Bahnhof Boppard gegenüber liegenden Anlagenseite zu finden. Angesichts der dominierenden Landschaft und der geringen Tiefe der Anlage sind die Gebäude eher spärlich verteilt. Bis auf die beiden Empfangsgebäude, die ggf. im Eigenbau oder „kitbashing" zu erstellen sind, finden sich passende Modelle der Zubehör-Hersteller im Schaubild wie etwa die (in für diese Region typischer Gleisnähe) neugotische Vollmer-Kirche. Markant: das moderne Stellwerk in Boppard.

Fahrzeuge

Allein der Bilderbogen auf dieser Seite vermittelt mannigfache Anregungen für einen vorbildgemäßen Fahrzeugeinsatz von der Epoche II bis in unsere Tage. Vom alten „Rheingold" bis zum Intercity stehen alle für die Rheinstrecke typischen Lokomotiven und Wagen als H0-Modelle heutigen Standards zur Verfügung; und die berühmte „Rheinblitz"-Gruppe als H0-Schlange aus Modellen von Lima, Liliput und Kato zu kuppeln, dürfte manchen ganz besonders reizen. Auch die Fahrzeuge der Nebenbahn gibt es durchwegs in H0; Puristen werden der 94.5 freilich eine Gegendruckbremse verpassen.

Seit Mitte der Siebziger die ungekrönte Königin der linken Rheinstrecke: die zeitlos elegante 103. Am Bopparder Hamm, der größten zusammenhängenden Weinbergfläche am Mittelrhein, begegnet ein von der 103 170 gezogener IC einem Gegenzug.

Kult-Diesel unter Draht: Unweit von Boppard ist V 200 036 des Bw Hamm P im Jahr 1958 bei Rhens mit dem F 4 „Merkur" unterwegs, den sie in einem 702-km-Langlauf von Hamburg-Altona bis Frankfurt/M bespannt. Neben der Garnitur aus vier blauen Neubauwagen und einem Schürzen-Speisewagen verdient auch das für diese Strecke typische runde Schrankenposten-Gebäude unsere Aufmerksamkeit.

Zum Schluss noch einmal ein Blick zurück in die Epoche II auf den berühmtesten Zug jener Jahre: Im Jahr 1928 zieht 18 534 den FFD 102 „Rheingold" an der Rheininsel bei Andernach südwärts.

Mit Ommi durchs Ohmtal

Mit zwei Ommi im Übergabezug überfährt 212 029 am 17.8.88 einen Bahnübergang der Ohmtalbahn; im Hintergrund das MHI-Schotterwerk. Links überquert ein Schienenbus auf Sonderfahrt den Ohmtal-Viadukt bei Homberg, 22.9.1991.

Der Titel klingt nach Familienausflug, und in der Tat: Hektisch geht es hier nicht zu, wenngleich mit Ommi natürlich nicht die Großmama, sondern der Kippmuldenwagen für den Schottertransport gemeint ist. Als Modellbahn-Vorbild hat die Nebenbahn durch das Ohmtal aber noch mehr zu bieten …

Mit Ommi durchs Ohmtal – im Modell und in der Epoche III, als hier noch die 93er des Bw Marburg (Lahn) unterwegs waren.

Die roten Dieselloks passen gut hierher: Mit einer kurzen Übergabe aus Pwgs und Schiebewandwagen steht 211 174 – soeben vom Anschluss Kamax zuückgekommen, siehe S. 23 – vor dem schmucken Empfangsgebäude des Bahnhofs Homberg (Ohm),9.6.1976.

Warum gerade die Ohmtalbahn? Nun – warum nicht? Ein überschaubarer Betrieb mit typischen „Brot und Butter"-Fahrzeugen in einer unspektakulären, aber dennoch reizvollen Umgebung, einige szenische und betriebliche Glanzlichter– warum also nicht?

Geschichte

1901 wird zwischen Kirchhain an der Main-Weser-Bahn und Burg- und Nieder-Gemünden an der Strecke Gießen –Fulda der durchgehende Zugbetrieb durch das Ohmtal aufgenommen. Der zunächst als Kirchhainer Kreisbahn betriebene Abschnitt bis zur Landesgrenze Großherzogtum Hessen-Darmstadt / Königreich Preußen bei Nieder-Ofleiden geht 1927 auf die Deutsche Reichsbahn über. Der Reisezugverkehr wird am 31. 5.1980 eingestellt.

Betrieb

Die Basaltabfuhr aus den großen Steinbrüchen der Mitteldeutschen Hartstein-Industrie (MHI) bei Nieder-Ofleiden dominiert seit jeher den Güterverkehr. Zumeist werden die Schotterzüge in Richtung Norden über Kirchhain abgefahren. Außerdem werden Holz und landwirtschaftliche Produkte befördert. Bis in die Sechzigerjahre verlädt man in Homberg mittels Lkw angeliefertes Eisenerz (Vogelsberger Brauneisenstein) über eine Hochrampe in offene Güterwagen; ab 1969 wird der Gleisanschluss der Schraubenfabrik Kamax über eine Spitzkehrenfahrt von Neuhaus bedient.

In der Epoche III sind 93.5, 86 und 50 aus Marburg und Treysa im Güterverkehr eingesetzt, Letztgenannte vor

23

Ptob 2471 W (31,1) 2. Klasse
Ptob 2473 W (31,1) 2. Klasse
Pto 2475 S (30,1) 2. Klasse
Burg- u Nieder-Gemünden—Kirchhain (Bez Ksl)

W VT 98 + VB + VS — 42 Mindestbr
S VT 95 + VB

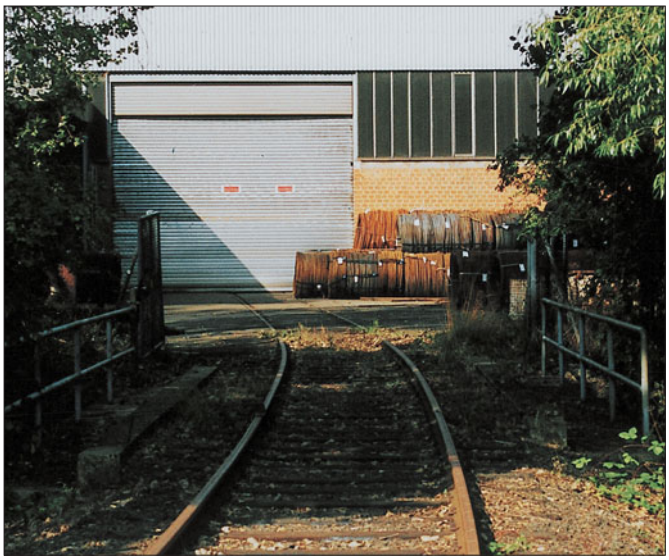
			2471		2473		2475	
1	2	3	4	5	4	5	4	5
0,0		**Burg- u Nd-Gemünden**		715		543		842
4,0		Wäldershausen Hp u	×	20			×	48
5,2		Neuhaus (Obh) Hst	722	23	550	51	850	51
7,0		Homberg (Kr Alsf)	26	26	54	54	54	55
7,8		Ober-Ofleiden Hp u	×	28	×	56	×	57
10,1	50	Nieder-Ofleiden	31	32	600	600	900	901
11,9		Schweinsberg Hst	35	35	03	03	04	04
13,9		Rüdigheim (Kr Mbg) Hst u	38	39	06	07	[illegible]	08
15,4		Amöneburg (Bez Ksl) Hst	41	42	09	10	10	11
20,1	40	Kirchhain (Bez Ksl)	748		617		918	

Ohmtalbahn und Schienenbusse – das gehört zusammen, seit der Personenverkehr auf dieser Strecke schon in den Fünfzigerjahren verdieselt wurde. Unterwegs sind lange Zeit VT 95 und VT 98, bis der Reisezugverkehr zum Fahrplanwechsel im Mai 1980 eingestellt wird. Bei einer Sonderfahrt am 22.9.1991 wird die Strecke von Kirchhain bis Burg- und Niedergemünden zum allerletzten Mal mit einer Schienenbus-Garnitur befahren; Fotohalte legt man auf dem berühmten Viadukt bei Homberg (Ohm) und am ehemaligen Haltepunkt Wälderhausen ein, der eigens für diesen Anlass ein neues „altes" Stationsschild spendiert bekam. Diese beiden markanten Punkte gibt auch der Anlagenvorschlag wieder. Gleichfalls für einen Nachbau von Interesse: die Zwangsschienen auf dem im leichten Bogen verlaufenden Viadukt.

Ein Buchfahrplan-Ausschnitt von 1964, als auch an Sonntagen noch reger Verkehr herrschte, für den allerdings ein VT 95 mit Beiwagen ausreichte. Werktags waren die Frühzüge aus einer dreiteiligen Garnitur VT/VB/VS 98 gebildet.

Gleichsam mitten im Wald zweigt vor dem Bahnhof Neuhaus das Anschlussgleis zur Schraubenfabrik Kamax ab, die für den Güterverkehr der Strecke – neben dem Schotterwerk der MHI – der wichtigste Kunde war. „Halt für Zugfahrten und Rangierfahrten" gebietet das Schild an der Weiche.
Oben rechts: 212 023 „taucht" im wahrsten Sinne des Worte aus dem Anschlussgleis auf: Am Haken hat sie einen vierachsigen Rungenwagen, mit dem Drahtrollen gebracht worden sind, wie wir sie rechts vor dem Fabrikgebäude aus den Sechzigerjahren liegen sehen.

Unten: Nochmals die Übergabe mit dem leeren Rungenwagen und zwei Schiebewandwagen mit Fertigprodukten; daneben ein Ausschnitt aus der MIBA-Modellbahn-Praxis „Modellbahn-Ladegüter 1", in der die Anfertigung von Drahtrollen genau beschrieben wird.



allen vor den schweren Schotterzügen und vor Militärzügen der US-Army, die in der Nachkriegszeit zur Entlastung der Hauptstrecken häufig „über die Dörfer" gefahren werden – von Hanau z.B. über Heldenbergen-Windecken–Stockheim–Hungen–Mücke–Burg- und Niedergemünden–Kirchhain–Gemünden nach Zimmersrode und weiter auf der Main-Weser-Bahn. An Dieselloks kommen die V 65 und später die V 100 bzw. 211/212 vor Güterzügen zum Einsatz.

Der Personenverkehr ist von jeher gering und wird daher schon ab 1953 mit VT 95 abgewickelt, denen von 1956 bis zum Schluss VT 98 folgen. Zuvor „reisten" in den Nachkriegsjahren die Fahrgäste dieser Strecke in Gmp, in Güterzügen mit Personenbeförderung.

Anlagenvorschlag

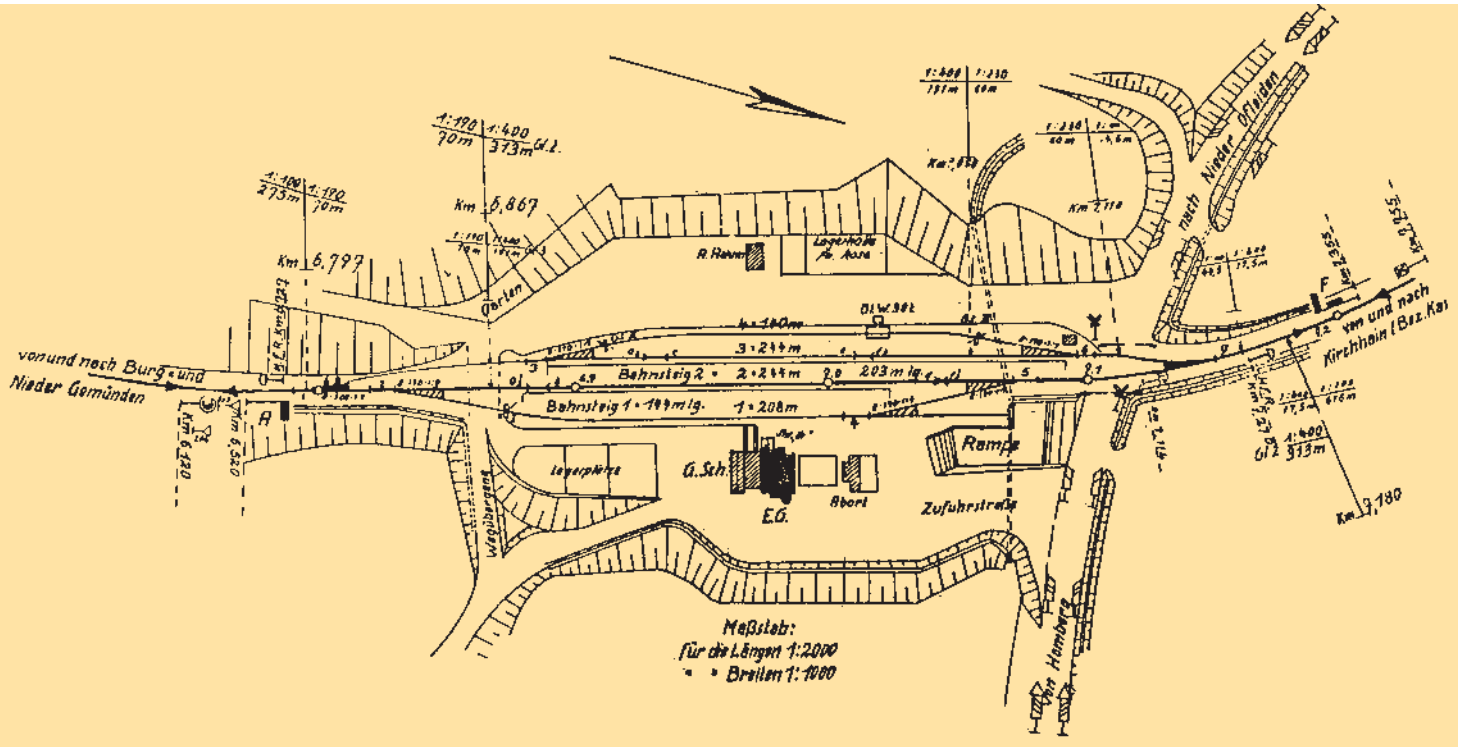
Wiedergegeben sind der Bahnhof Homberg und der sich nach links (in Richtung Kirchhain) anschließende Streckenabschnitt mit dem Haltepunkt Ober-Ofleiden und dem MHI-Anschluss Nieder-Ofleiden. Nach rechts (in Richtung Burg- und Nieder-Gemünden) folgen nach Durchfahren einer 180°-Kurve quasi in komprimierter Form der Anschluss Kamax, der Viadukt über das Ohmtal und der Haltepunkt Wäldershausen, bevor die Strecke im Tunnel verschwindet. In einer Schleife fällt sie auf die Ebene des Schattenbahnhofs ab, um dann am hinteren Anlagenrand entlang in Ringführung bei Nieder-Ofleiden wieder aufzutauchen.

Modellbetrieb

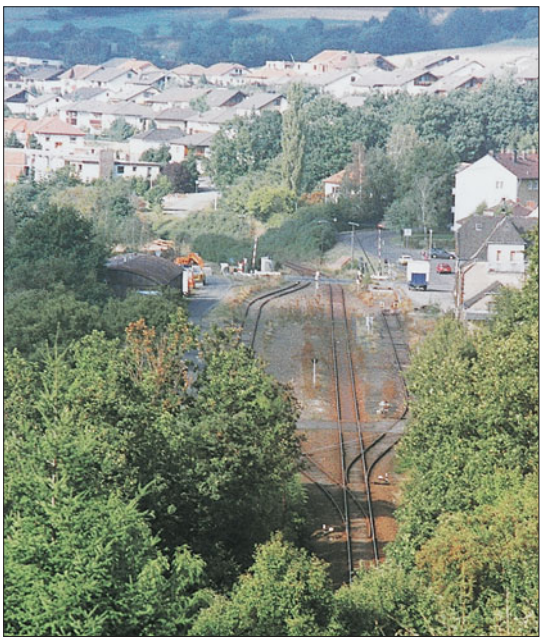
Trotz der ringförmigen Streckenführung lässt sich der Vorbildbetrieb prinzipiell durchaus ins Modell übertragen. So können z.B. aus VT/VB/VS 98 gebildete Schienenbus-Garnituren im Schattenbahnhof Kopf machen und im oberirdischen Bereich somit aus der Gegenrichtung wieder auftauchen; beim Einsatz von VT 95/VB 142 oder bei lokbespannten Reisezügen ist jeweils eine Garnitur pro Richtung vorzusehen. Als reizvolle Aufgabe für Fahrdienstleiter und Zugpersonal sei auf die Beachtung der S. 25 dokumentierten Vorschriften für die kurzen Bahnsteige der Haltepunkte Wäldershausen und Ober-Ofleiden verwiesen! *(weiter auf Seite 31)*

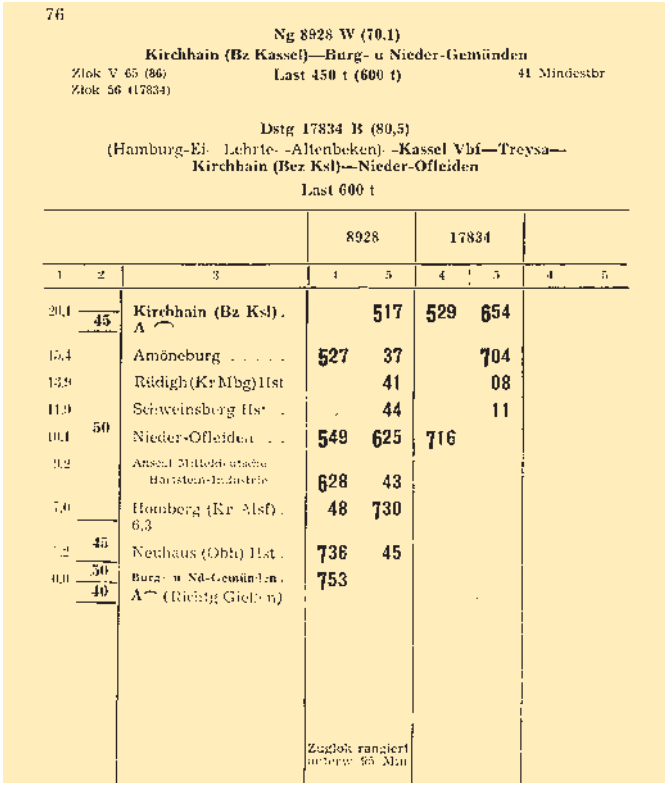
Das Bahnhofsgelände von Homberg (Ohm) lässt am 4.10.1991 nur noch erahnen, welch reger Betrieb hier einst herrschte. Im Vordergrund ist der Wegübergang aus dem Gleisplan zu erkennen; die dahinter liegende Weiche 3 war zum Zeitpunkt der Aufnahme längst ausgebaut.

Der (längenmäßig verzerrte) Original-Gleisplan im Zustand der Sechzigerjahre. Ferngestellt sind lediglich – in Abhängigkeit von den Einfahrsignalen – die Weichen 1 und 7. Aus Richtung Burg- und Nieder-Gemünden kann auf Signal A lediglich in Gleis 2 eingefahren werden, aus Richtung Kirchhain auf Signal F auf Gleis 2 oder 3.



Aufschlussreich im Vergleich zum Gleisplan ist dieser Blick aus der Vogelperspektive auf den Bahnhof Homberg (Ohm) am 4.10.1991; das frühere Gleis 3 ist komplett ausgebaut.
Fünf Jahre zuvor wird der Bahnhof noch im Stückgutverkehr bedient: 216 095 ist am 28.7. 1986 aus Kirchhain eingetroffen und der Stückgut-Lkw steht schon bereit.





76

Ng 8928 W (70,1)

Kirchhain (Bz Kassel)—Burg- u Nieder-Gemünden

Zlok V 65 (86) Last 450 t (600 t) 41 Mindestbr

Zlok 56 (17834)

Dstg 17834 B (80,5)

(Hamburg-El- Lehrte- -Altenbeken) -Kassel Vbf—Treysa—

Kirchhain (Bez Ksl)—Nieder-Ofleiden

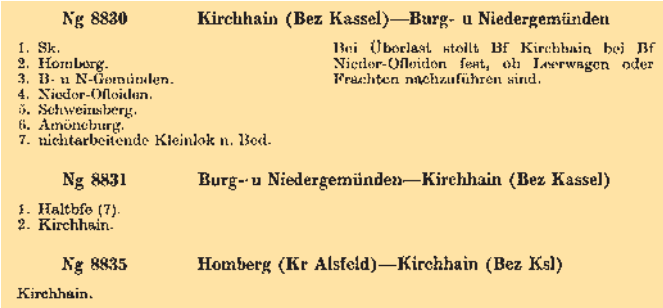
Last 600 t

			8928		17834			
1	2	3	4	5	4	5	4	5
20,1	45	Kirchhain (Bz Ksl). A		517	529	654		
15,4		Amöneburg	527	37		704		
13,9		Rüdigh (Kr Mbg) Hst		41		08		
11,9		Schweinsberg Hst		44		11		
10,1	50	Nieder-Ofleiden	549	625	716			
9,2		Anschl Mitteldeutsche Hartstein-Industrie	628	43				
7,0		Homberg (Kr Alsf). 6,3	48	730				
5,2	45	Neuhaus (Obh) Hst	736	45				
0,0	50 40	Burg- u Nd-Gemünden. A (Richtg Gießen)	753					

Zuglok rangiert unterw 65 Min

Waren das das Zeiten, die dieser Buchfahrplan von 1964 wieder aufleben lässt! V 65 oder 86 des Bw Marburg sind mit ihrem Ng mehr als 2,5 Stunden von Kirchhain nach Burg- und Nieder-Gemünden unterwegs und rangieren dabei über 1,5 Stunden. Den Schotterwagen-Leerzug (Dienstgutzug Dstg) nach Nieder-Ofleiden bespannt eine 56.2 des Bw Treysa.
Der Buchfahrplan von 1967. Für den Modellbetrieb eignet sich besonders die Übergabe 15838 von Nieder-Ofleiden nach Homberg.

Ein Schienenbus im Bahnhof Homberg (Ohm) bringt am 22.9.1991 noch einmal die Atmosphäre längst vergangener Zeiten zurück.



Ng 8830 Kirchhain (Bez Kassel)—Burg- u Niedergemünden

1. Sk.
2. Homberg.
3. B- u N-Gemünden.
4. Nieder-Ofleiden.
5. Schweinsberg.
6. Amöneburg.
7. nichtarbeitende Kleinlok u. Bed.

Bei Überlast stellt Bf Kirchhain bei Bf Nieder-Ofleiden fest, ob Leerwagen oder Frachten nachzuführen sind.

Ng 8831 Burg- u Niedergemünden—Kirchhain (Bez Kassel)

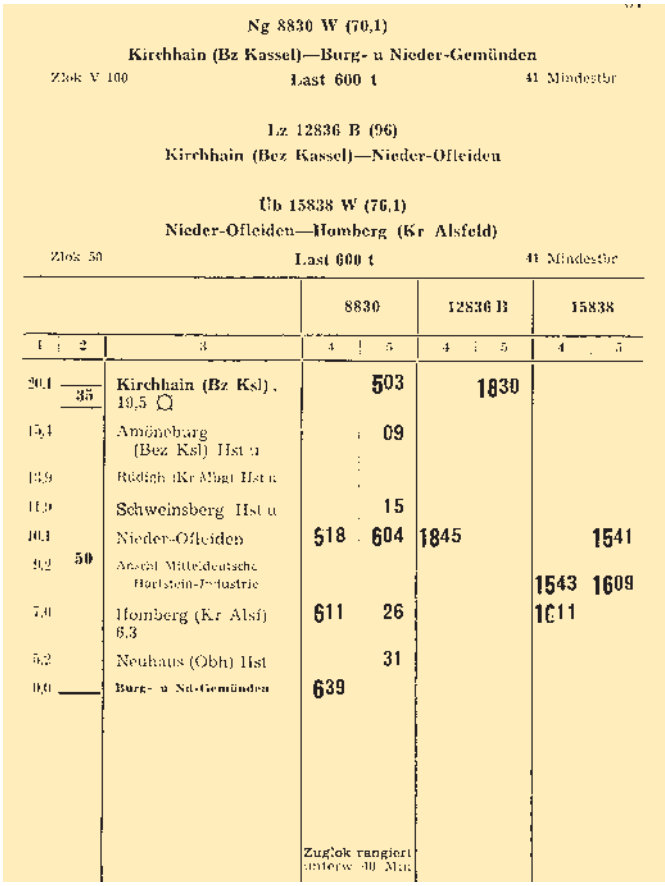
1. Haltbfe (7).
2. Kirchhain.

Ng 8835 Homberg (Kr Alsfeld)—Kirchhain (Bez Ksl)

Kirchhain.

Interessant für den Modellbetrieb: die Güterzugbildungsvorschriften (GZV) für die Ohmtalbahn von 1967. Die bedarfsweise mitgeführte „nicht arbeitende" Kleinlok erledigt die Feinverteilung auf den Unterwegsbahnhöfen.

Die Streckenliste mit den Betriebsanweisungen. Bemerkenswert sind die Angaben zu den Haltepunkten Wäldershausen und Ober-Ofleiden mit den – auch im Anlagenvorschlag – kurzen Bahnsteigen.



Ng 8830 W (70,1)

Kirchhain (Bz Kassel)—Burg- u Nieder-Gemünden

Zlok V 100 Last 600 t 41 Mindestbr

Lz 12836 B (96)

Kirchhain (Bez Kassel)—Nieder-Ofleiden

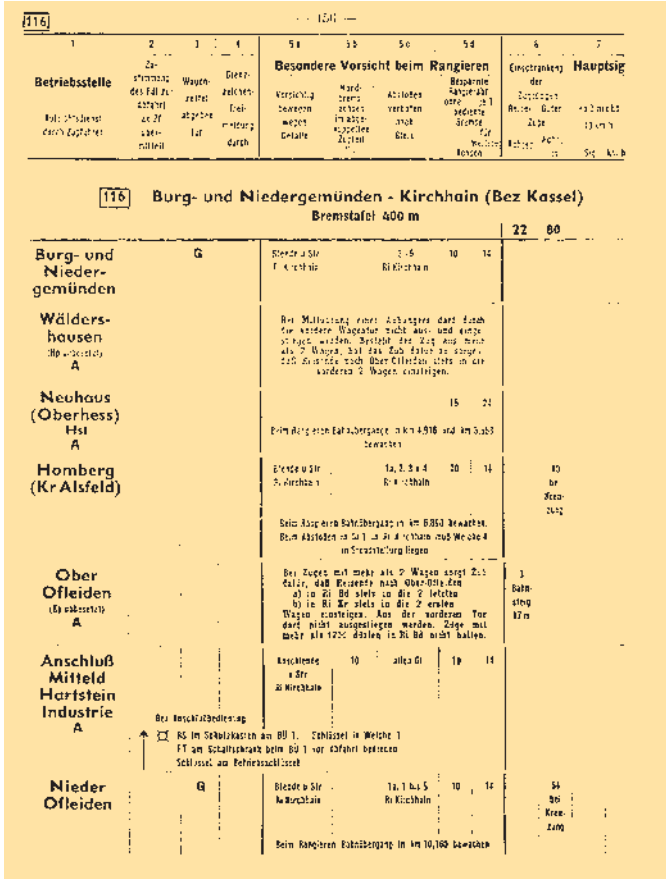
Üb 15838 W (76,1)

Nieder-Ofleiden—Homberg (Kr Alsfeld)

Zlok 50 Last 600 t 41 Mindestbr

			8830		12836 B		15838	
1	2	3	4	5	4	5	4	5
20,1	35	Kirchhain (Bz Ksl). 10,5		503		1830		
15,4		Amöneburg (Bez Ksl) Hst		09				
13,9		Rüdigh (Kr Mbg) Hst						
11,9		Schweinsberg Hst		15				
10,1		Nieder-Ofleiden	518	604	1845			1541
9,2	50	Anschl Mitteldeutsche Hartstein-Industrie					1543	1609
7,0		Homberg (Kr Alsf) 6,3	611	26			1611	
5,2		Neuhaus (Obh) Hst		31				
0,0		Burg- u Nd-Gemünden	639					

Zuglok rangiert unterw 40 Min



116 Burg- und Niedergemünden - Kirchhain (Bez Kassel)

Bremstafel 400 m

Besondere Vorsicht beim Rangieren

Burg- und Niedergemünden

Wäldershausen

Neuhaus (Oberhess) Hst

Homberg (Kr Alsfeld)

Ober Ofleiden

Anschluß Mitteld Hartstein Industrie

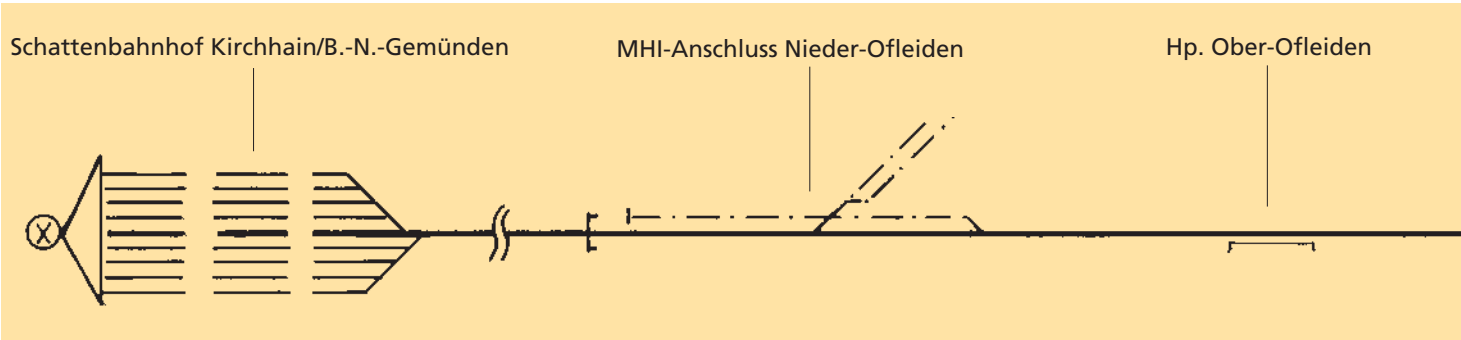
Nieder Ofleiden

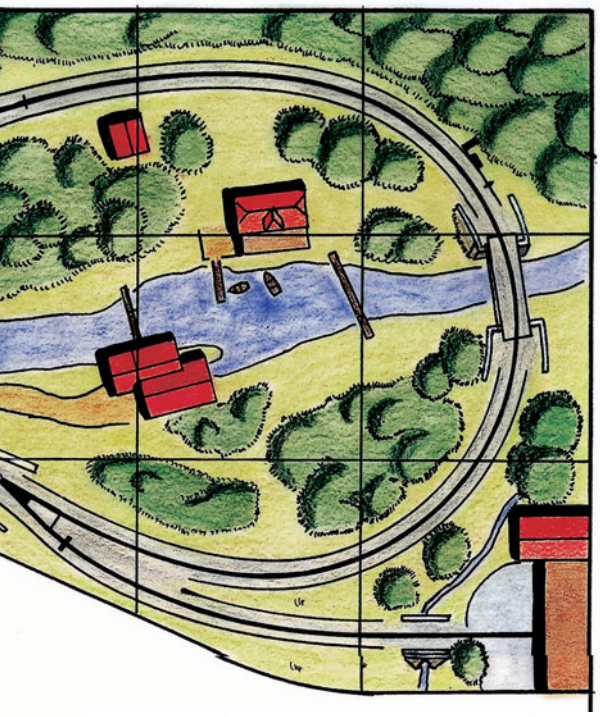
Bei Anschlußbedienung

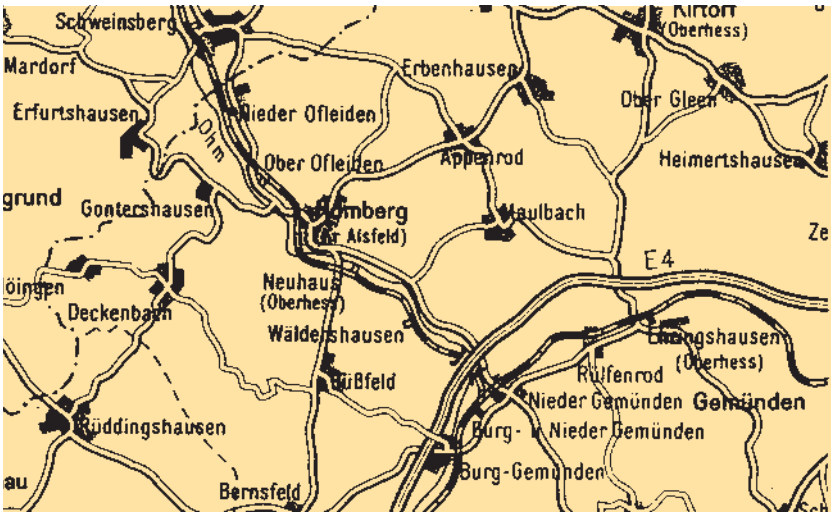
Schlüssel am Behälterschlüssel

Beim Rangieren Bahnübergang in km 10,169 beachten

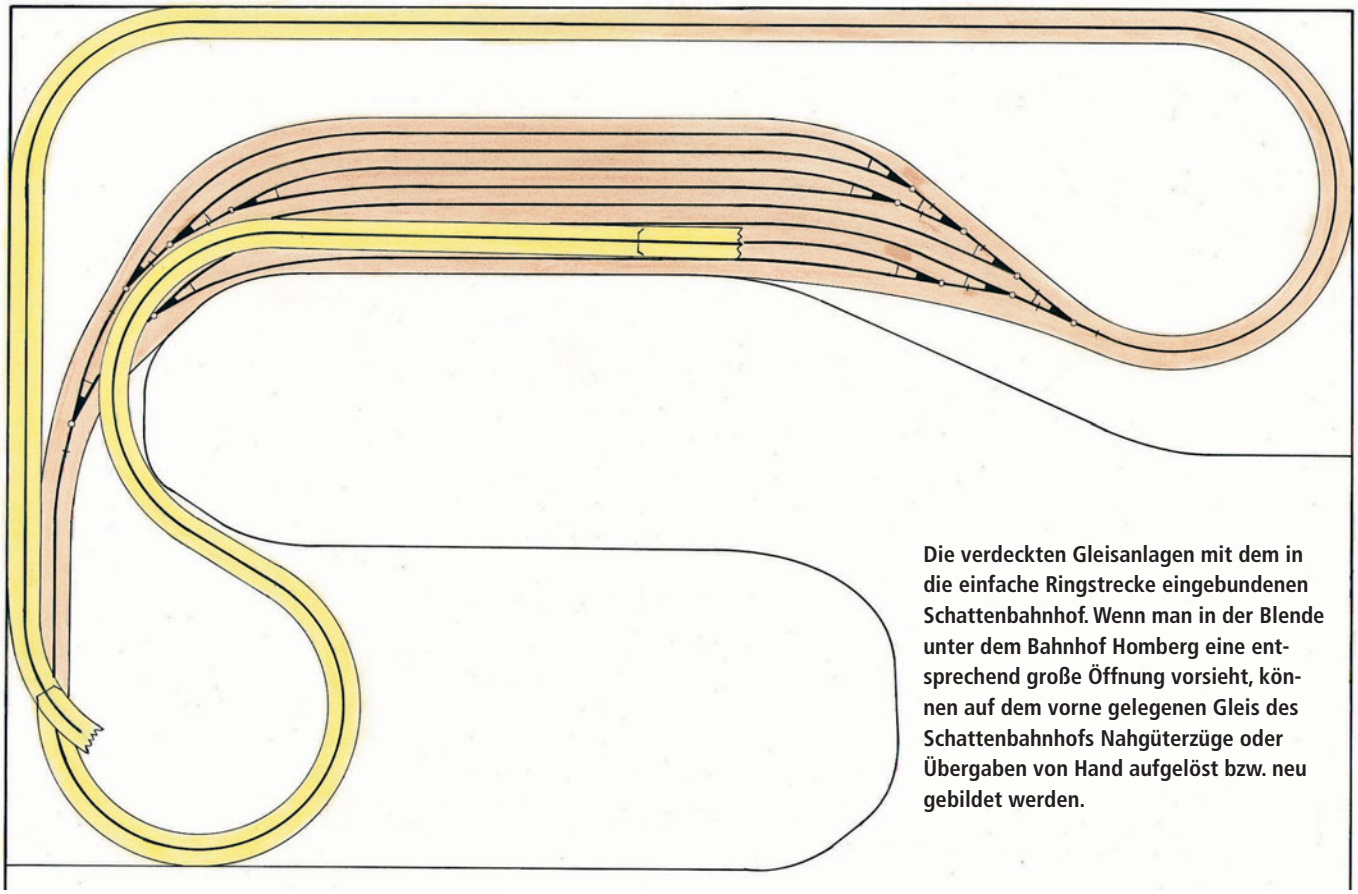
Der Gleisplan, wiedergeben im Zeichnungsmaßstab 1: 16,5 für H0 (Rastermaß 0,50 m, Raumgröße 4,50 x 3,35 m). Der Bedienungsgang vor der unteren Zunge (MHI-Anschluss) sollte mindestens 0,45 m tief sein. Unten das Betriebsschema des Anlagenvorschlags.



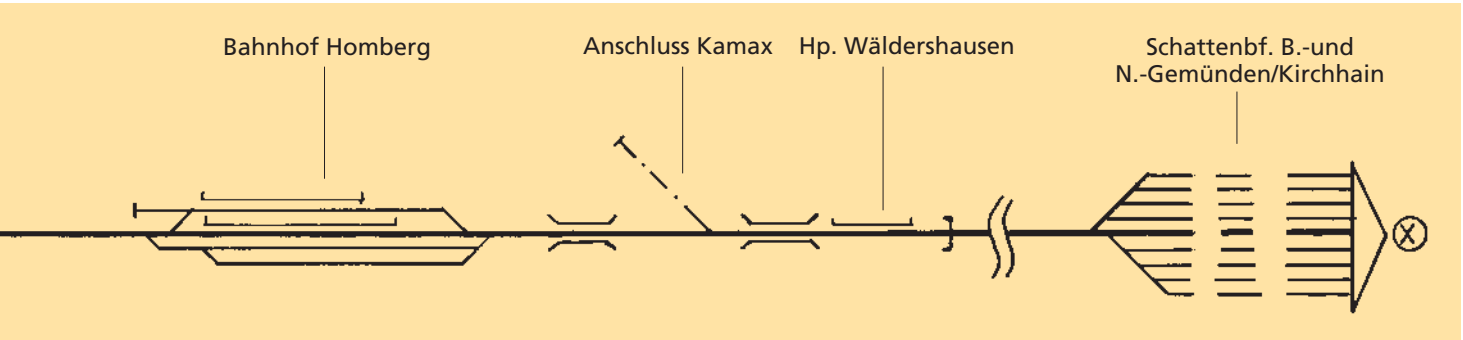


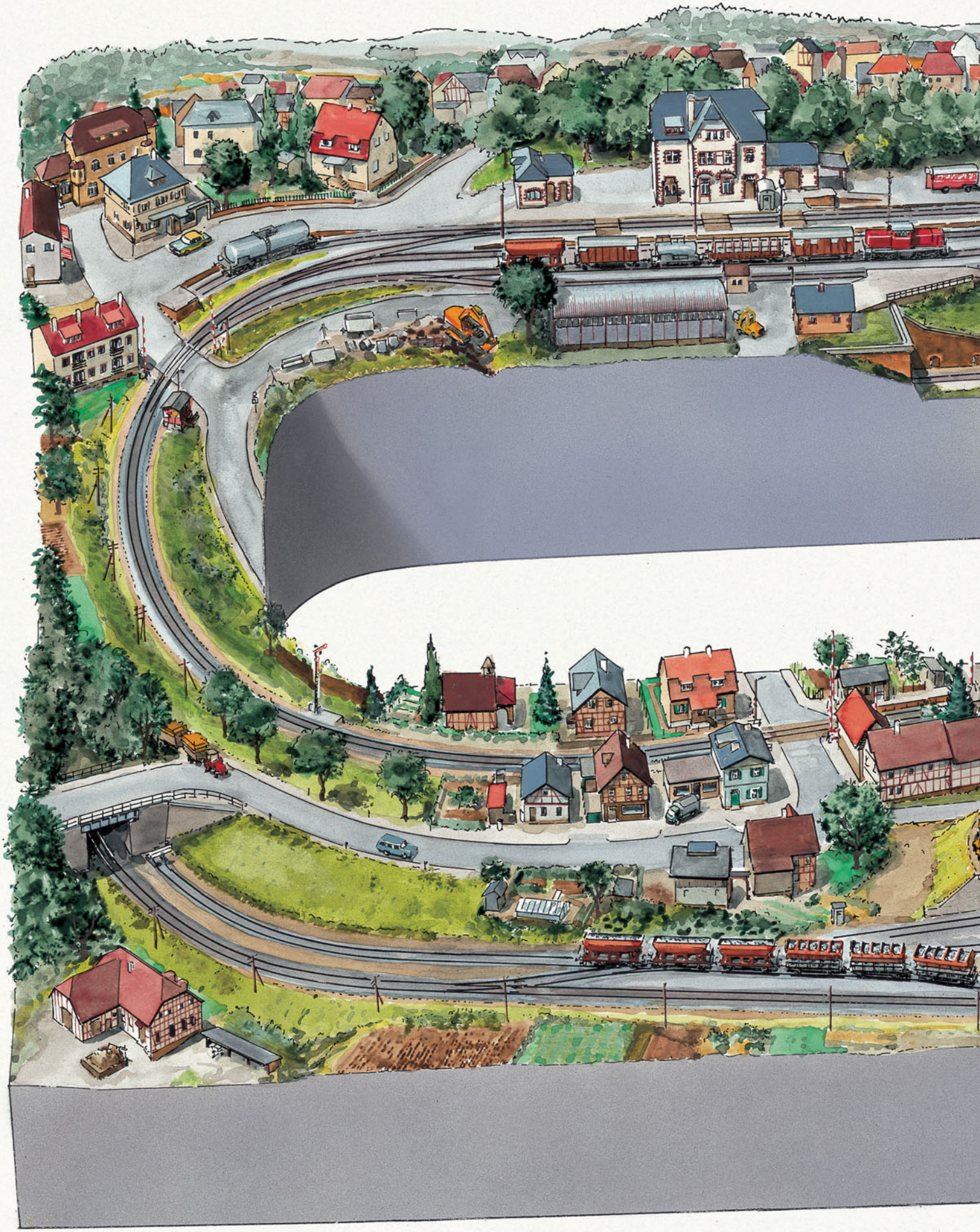


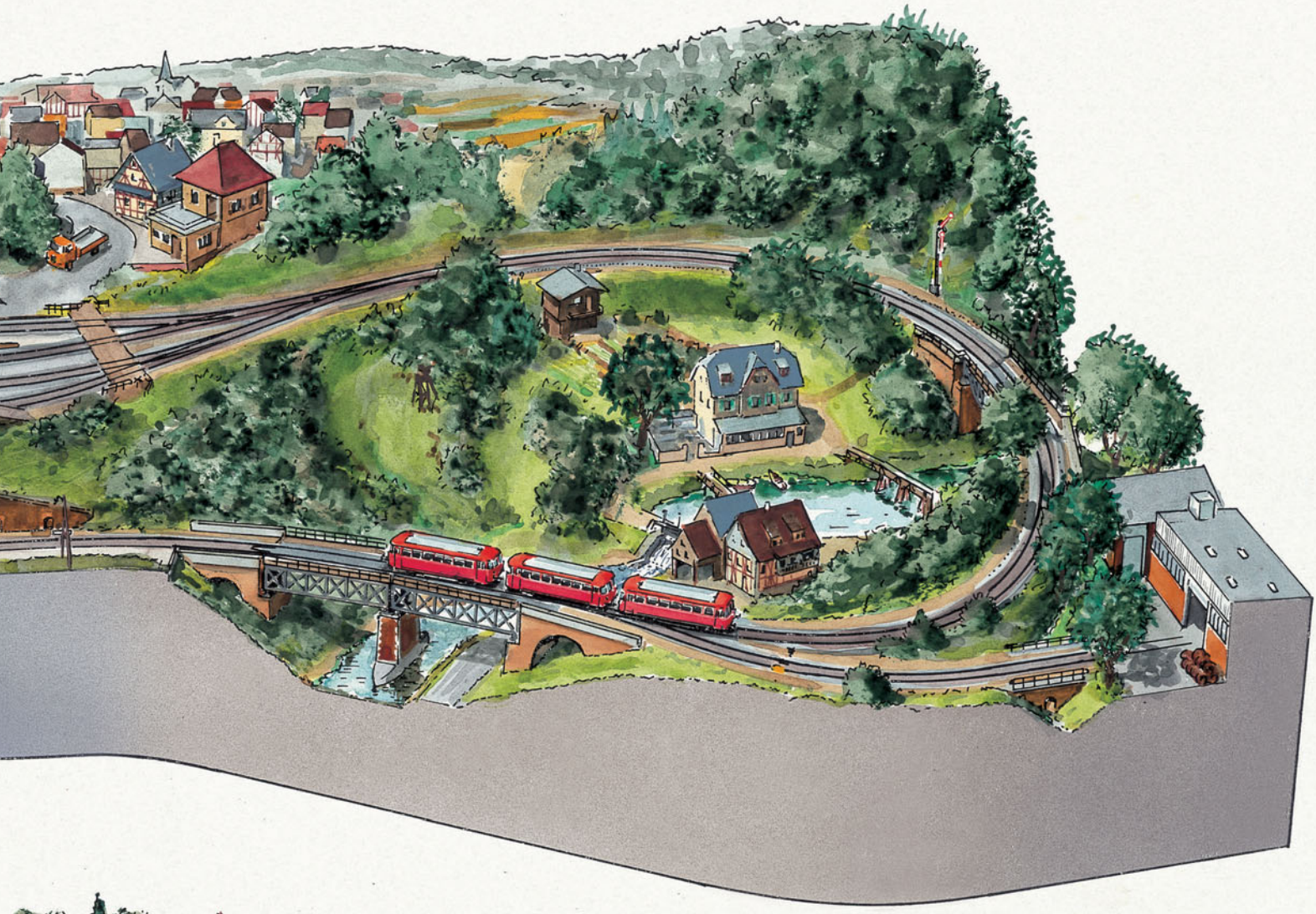
Dieser Ausschnitt aus einer so genannten Eisenbahn-Straßenkarte (ES-Karte) zeigt noch genauer als die Kursbuchkarte den Verlauf unserer Strecke, deren Betriebspunkte Nieder-Ofleiden/MHI-Anschluss,Hp Ober-Ofleiden, Bf Homberg und Hp Wäldershausen sich auch im Anlagenvorschlag finden, ebenso der hier nicht eingezeichnete Anschluss Kamax bei Neuhaus.

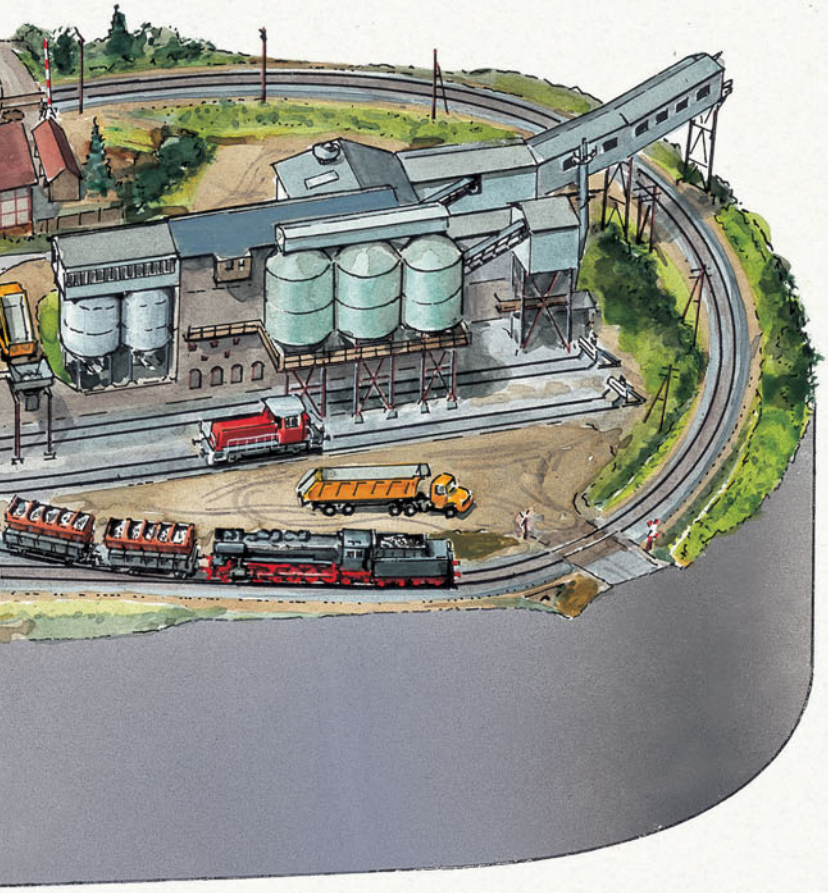


Die verdeckten Gleisanlagen mit dem in die einfache Ringstrecke eingebundenen Schattenbahnhof. Wenn man in der Blende unter dem Bahnhof Homberg eine entsprechend große Öffnung vorsieht, können auf dem vorne gelegenen Gleis des Schattenbahnhofs Nahgüterzüge oder Übergaben von Hand aufgelöst bzw. neu gebildet werden.









Eine Fahrt mit dem Schienenbus über die Anlage führt uns vom direkt am Tunnelausgang gelegenen Hp. Wäldershausen über das Ohmtalviadukt und vorbei am Kamax-Anschluss nach Homberg, wo ein Nahgüterzug rangiert. Die große Wellblechhalle gehört zu einer Lampenfirma, die mit G-Wagen beliefert wird. Bei der Ausfahrt queren wir den mit einer Blinklichtanlage gesicherten Bahnübergang und gelangen dann zum Haltepunkt des Fachwerk-Bauerndorfes Ober-Ofleiden, der zwischen zwei beschrankten Bahnübergängen liegt. In einer weiten Kurve umfährt der Schienenbus das MHI-Schotterwerk und – stößt natürlich nicht mit der 50 und ihrer Übergabe zusammen. Deren Ankunft in Homberg haben wir freilich abgewartet, nachdem sich der Nahgüterzug auf die Fahrt nach Burg- und Niedergemünden begeben hat. Der Schienenbus verschwindet unter der Straßenbrücke in der Unterwelt, wo er alsbald den Schattenbahnhof Kirchhain erreicht. Dort kann er Kopf machen und wieder zurück nach Homberg fahren – nicht ohne die Ankunft des Schotterzuges abzuwarten, dessen Zuglok in Homberg umgesetzt hat um ihren Dstg nach Kirchhain zu befördern. Reizvoller Bahnbetrieb in reizvoller Umgebung!

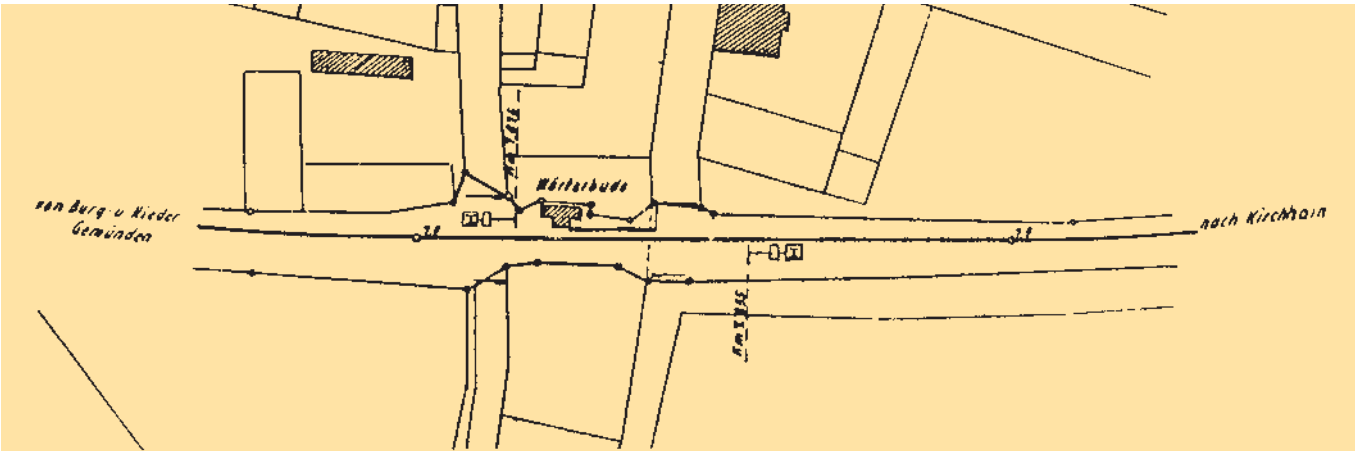
Der erste der zwei Übergänge in Ober-Ofleiden, aus Richtung Kirchhain gesehen.

Aus der Gegenrichtung erkennt man links den kurzen Bahnsteig des Haltepunkts und dahinter den zweiten Bahnübergang.

Blick vom ehemaligen Bahnsteig des Haltepunkts in Richtung Kirchhain auf den zweiten Bahnübergang; links Fernsprechkasten und Schrankenkurbel.

So zeigt sich der erste Bahnübergang von der Dorfstraße aus dem Betrachter.

Die Situation in Ober-Ofleiden nochmals auf einer Originalzeichnung der DB, auf der auch die H-Tafeln und der Standpunkt der früheren Wärterbude dargestellt sind.



Die imposanten Silo- und Verladeanlagen am Anschluss der MHI (Mitteldeutsche Hartstein-Industrie) in Nieder-Ofleiden.

Verschwindend klein wirkt dagegen die Werkslok, die wir unten am 18.7.1986 beim Rangieren sehen (O+K 1958). Der Buchfahrplan-Ausschnitt aus dem Jahr 1966 soll nochmals einige Anregungen für den Modellbetrieb vermitteln.

Üb 15830 B (76,5) Üb 15834 W (76,1) Üb 15838 B (76,5)
Nieder-Ofleiden—Anschl Mitteldeutsche Hartstein-Industrie—Nieder-Ofleiden
Zlok 86 Last 400 t 39 Mindestbr

			15830 B		15834		15838 B	
1	2	3	4	5	4	5	4	5
10,1		Nieder-Ofleiden . .		608		1250		1710
9,2	50	Anschl Mitteldeutsche Hartstein-Industrie	610	20	1252	1325	1714	1740
10,1		Nieder-Ofleiden . .	622		1327		1743	

Üb 15836 W (76,1)
Nieder-Ofleiden—Homberg (Kr Alsfeld)

			15836 W					
1	2	3	4	5	4	5	4	5
10,1		Nieder-Ofleiden . .		1545				
9,2	50	Anschl MHI . . .	1548	1650				
7,0	45	Homberg (Kr Alsf) .	1654					

Mit zwei typischen Aufnahmen verabschieden wir uns von der Ohmtalbahn: Links unten sehen wir 212 029 mit Üg 69130 am 17.8.1988 in Nieder-Ofleiden vor einem Fachwerk-Bauernhof, der sich auch im Schaubild findet; unten eine Schienenbus-Garnitur auf Sonderfahrt am Einfahr-Vorsignal von Burg- und Nieder-Gemünden (22.9.1991).

Für den Güterverkehr bieten die Vorbild-Unterlagen auf S. 25 zahlreiche Anregungen. So kann z.B. ein Nahgüterzug wie der Ng 8830 vom Schattenbahnhof Kirchhain aus die für Homberg bestimmten Wagen hier ausrangieren, als Sperrfahrt den Anschluss Kamax bedienen und dann mit den für Burg- und Nieder-Gemünden bestimmten Wagen die Fahrt fortsetzen. Auch der MHI-Anschluss wird von Homberg aus bedient; so können beladene Wagen in 2-3 Übergaben nach Homberg gebracht und zu einem Dstg Richtung Kirchhain zusammengestellt werden.

Landschaft und Gebäude

Zwei szenische Glanzlichter bilden einen reizvollen Kontrast: Das romantische Ohmtal mit Wassermühle und Gasthaus, überspannt vom Viadukt, prägt die größere Anlagenzunge, auf der die 180°-Kurve durch Baumgruppen und Gebüsch kaschiert wird. Auf der kleineren Zunge gegenüber sind es die Anlagen des MHI-Schotterwerks; auch hier wird der Gleisbogen durch die Verladebrücke der Seilbahn optisch gebrochen. Die Gebäude kommen bis auf das EG von Homberg und die dortige Wellblechhalle aus dem Programm der Zubehör-Hersteller; unschwer ist Fallers der obigen Aufnahme entsprechender Fachwerk-Bauernhof auszumachen.

Fahrzeuge

Die in der Epoche IV – die Schaubild und Fotos wiedergeben – eingesetzten Fahrzeuge wie 798/998 und 212 samt passender Wagen gibt es ebenso als Großserienmodelle heutigen Standards wie 93.5, 86, 50 oder V 65 für die Anhänger der Epoche III.

Da kommt sie im Sommer 1977 bei Bad Kohlgrub um die Kurve, die kleine 169 003 mit den großmächtigen Silberlingen im Schlepp – auf der Fahrt nach Oberammergau, wo die Gepäckträger damals wie heute mit wallenden Rauschebärten ihre Passion für die berühmten Spiele demonstrieren.

Große Passion für kleine Loks

Der Titel deutet es an: Die weltberühmten Passionsspiele von Oberammergau waren Auslöser für den Bau einer Bahnstrecke, die es ihrerseits zu kaum minderer Prominenz brachte – ob ihrer kleinen Elektroloks, die bis heute große Begeisterung auslösen.

Was da so idyllisch durch die oberbayerische Landschaft rollt, hat einen hohen eisenbahnhistorischen und technikgeschichtlichen Stellenwert – begann doch auf der Bahn von Murnau nach Oberammergau der Einsatz des lange Zeit fortschrittlichsten Bahnsystems, des Einphasenwechselstroms verminderter Frequenz. Zwar haben wir sie nicht deswegen als Vorbild auserkoren; die für diese Strecke typischen kleinen Elektroloks indes, die bei vielen eine große Passion ausgelöst haben, stammen aus diesen Anfangszeiten der Bahn von Murnau nach Oberammergau, weswegen deren historische Bedeutung hier nicht verschwiegen sei. Immerhin wurde das erste Exemplar der nachmaligen E 69 bereits 1905 für diese Strecke der LAG (Localbahn A.-G. München) geliefert und bewährte sich so gut, dass dieser LAG 1 zwischen 1909 und 1930 noch die LAG 2-5 folgten; nach der Verstaatlichung der LAG im Jahr 1938 wurden die Maschinen als E 69 01-05 bezeichnet.

Mit der Umstellung der Strecke von 5.500 V/16 Hz auf die bei der DB üblichen 15.000 V/16$^{2}/_{3}$ Hz gelangten die E 69 02 und 03 zunächst nach Heidelberg Hbf in den Rangierdienst, aber 1964 wieder auf ihre Stammstrecke und wurden 1981 ausgemustert.

Da unsere Vorbildstrecke so lang nicht ist, sei sie hier komplett mit allen Stationen auf einer Eisenbahn-Straßenkarte des Jahres 1976 wiedergegeben.

Rechts oben: Mit einem Güterzug steht die 169 002 abfahrbereit im Bahnhof Oberammergau, ebenfalls im Jahr 1977 aufgenommen.

169 003 macht im Sommer 1972 Station in Bad Kohlgrub-Kurhaus.

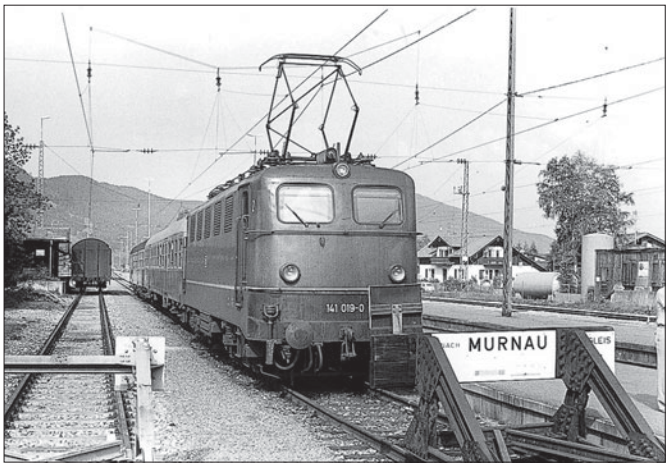
Kleine Pause für kleine Loks: Im Bw Murnau stehen 169 005 und 169 002 am 17.8.1978 abgestellt.

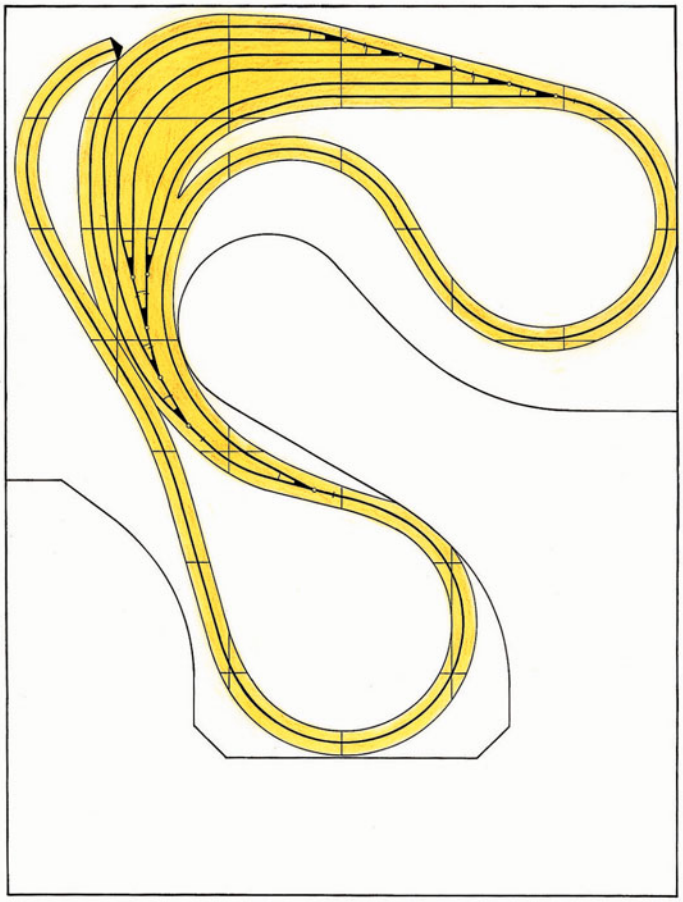
Anlagenvorschlag

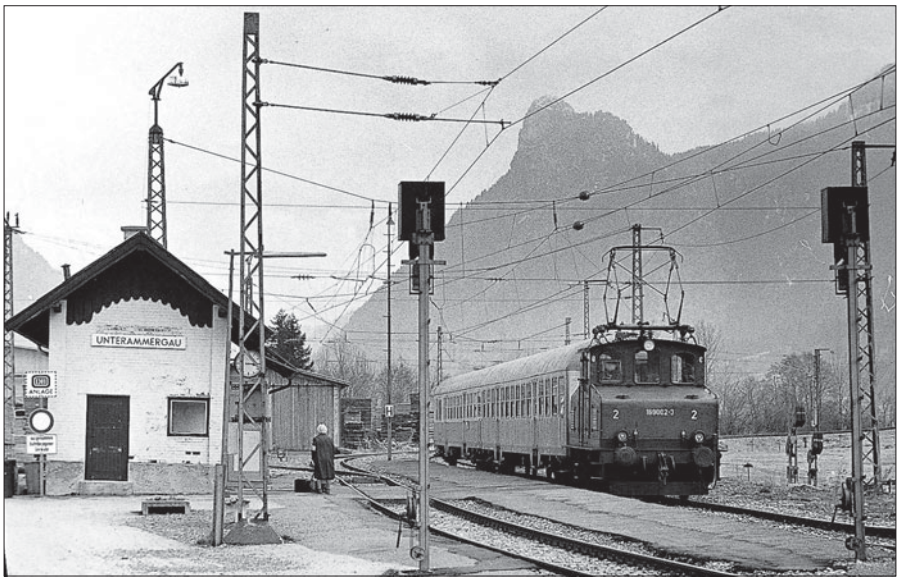
Thema sind der Bahnhof Oberammergau in weitgehend vorbildmäßigem Gleisumfang, eine relativ lang ausgebildete Streckenzuführung und ein eingeschalteter weiterer Bahnhof. Nennen wir ihn „Unterammergau“ – in Anführungszeichen, denn die Stationsform hier ist frei erfunden und dem bescheidenen handhabbaren Freiraum angepasst worden. Zu viel Rangiermanöver sollten hier jedenfalls wegen der doch großen Entfernung zum Bedienungsgang entfallen.

Das Bahnhofsviertel von Oberammergau ist vom „lieblichen“ Ortskern durch die Ammer getrennt und tritt darum auf der Anlage nicht in Erscheinung. Die Strecke führt relativ rasch – wenn auch geradlinig – ins freie Feld. Anders als die Vorbildstrecke sind wir gezwungen die Ammer zweimal zu queren. Immerhin ist die vordere Brücke weitgehend so gestaltet wie die echte Querung.

Der Abgang zum verdeckten Bereich (als Kehrschleife mit eingeschaltetem Schattenbahnhof ausgeführt) erfolgt hinter ansteigender Straße „still und leise“ ohne die Notwendigkeit eines formellen (und bei der Vorbildstrecke nicht vorhandenen) Tunnelportals.







Der verdeckte Streckenverlauf: eine Kehrschleife mit eingeschaltetem Schattenbahnhof.

Ganz oben links: Auch die Maschinen der Baureihe 141 sind häufig auf unserer Strecke zu sehen. Am 11.9.1982 ist 141 019 mit dem N 6610 aus Murnau in Oberammergau angekommen.

Oben links: In der frühen Epoche IIIa spielt diese Szene. Ganz offensichtlich ist Passionsspielzeit und der eingetroffene Zug aus Wagen bayerischer Länderbauart hat zahlreiche Gäste nach Oberammergau gebracht.

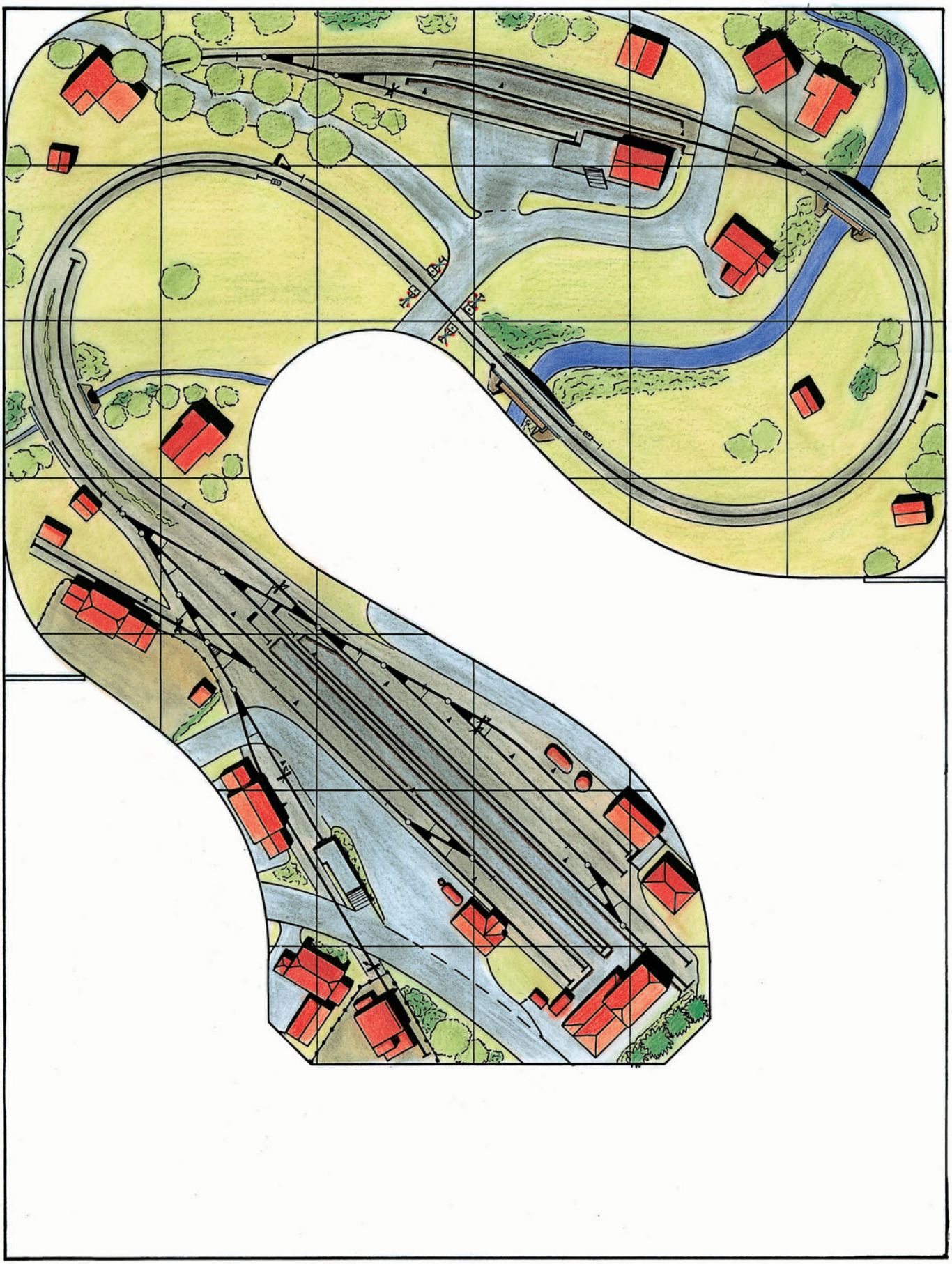
Ob er aber über Oberammergau oder über Unterammergau … 169 002 passiert die letzte Station vor dem Endbahnhof.

Modellbetrieb

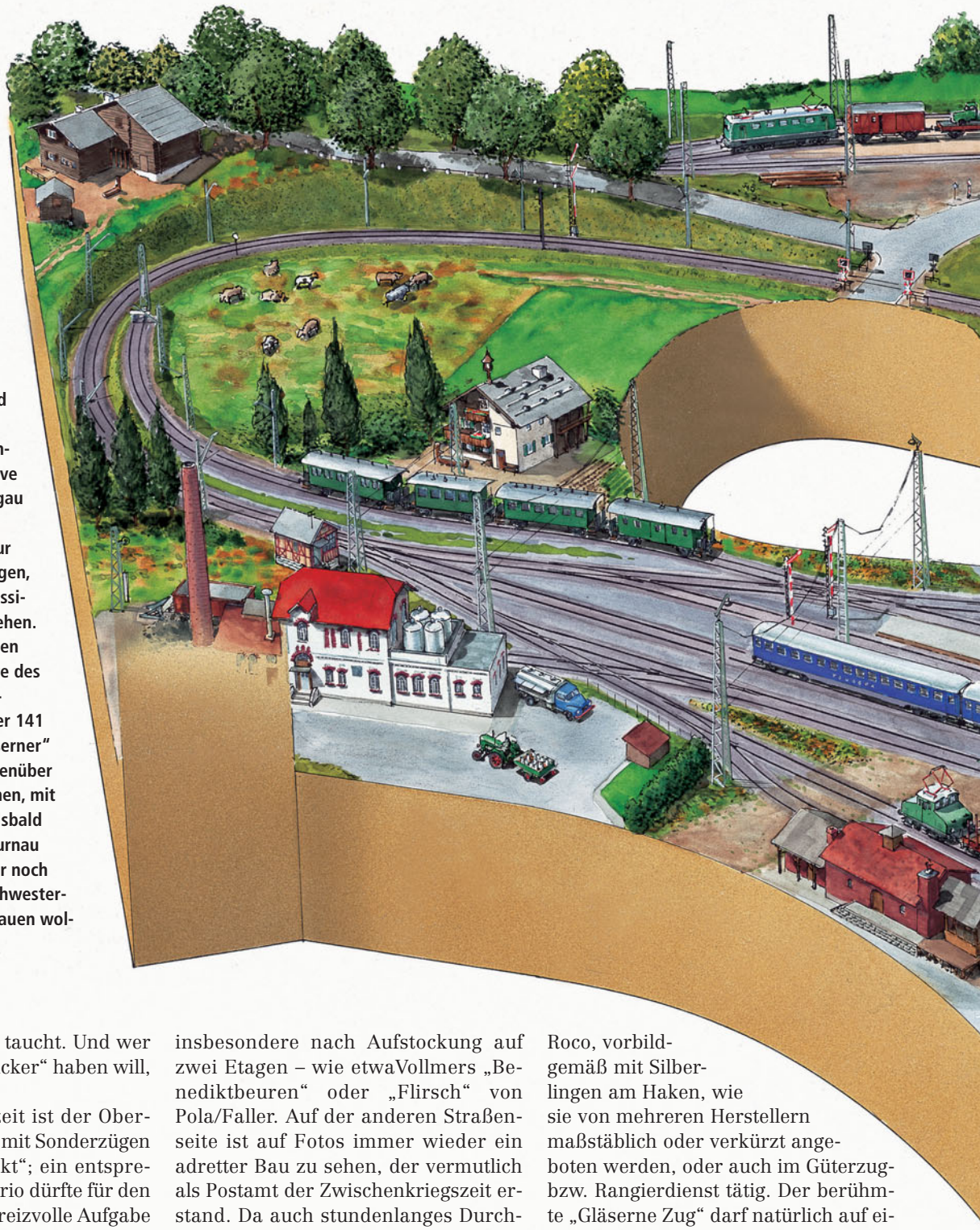
Die Herkunft aus Privatbahntagen hat einige DB-unübliche Reflexe hinterlassen – wie etwa die beidseitig ein einzelnes Gleis umfassenden, sehr niedrigen Bahnsteigkanten. Die Kopflage des Empfangsgebäudes ist übrigens nicht, wie man vorschnell glauben könnte, durch eine auf der abgewandten Seite quer verlaufende Straße ergänzt. Vielmehr ist die seitlich angeschnittene Straßenführung bereits die maßgebende Bahnhofsstraße. Im Plan kreuzt hier nochmals ein Anschlussgleis zu einem Kohlenhändler, der im Original (da mehr Platz vorhanden) an nämlichem Ladegleis noch im Bahnhofsgebiet selbst angesiedelt ist. Nichts Genaues weiß man über den tatsächlichen Zweck jenes Gleisstumpfes, an den wir die Vollmer-Brauerei gestellt haben, die bei uns im Übrigen als Molkerei (für lila Alpenmilch) fungieren soll.

Im Bahnhofsplan ist übrigens noch eine umfassende Bestückung mit Entkupplungs-Gleisstücken vorgesehen (kleine Pfeile) um nahezu alle anstehenden Rangieraufgaben ohne Fingerfummeln lösen zu können – was bei einem Kopfbahnhof-Thema und der breitflächigen Fahrdrahtüberspannung wohl durchaus auch von Betriebsbahnern gutgeheißen werden kann, die ansonsten dem ferngesteuerten Entkupplungswahn eher mit milder Herablassung begegnen.

Der Hauptbetriebszweck von „Unterammergau“ liegt in der Zugkreuzungsmöglichkeit, die demnach erlaubt den nächsten Zug schon sichtbar auf der Anlage zu haben, bevor der abfahren-



Der Gleisplan des Anlagenvorschlags „Große Passion für kleine Loks", wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1: 16,5 für H0 (Rastermaß 0,50 m, Raumgröße 3,00 x 4,00 m).



Saftig grüne Wiesen und eine blitzsaubere Ammer, in der sich der Himmel weißblau spiegelt – eine bayerische Bilderbuch-Bahn, die wir am besten auf einer Fahrt mit dem „Gläsernen Zug" genießen, der uns von München über Murnau hierher gebracht hat. Soeben haben wir in „Unterammergau" einen Nahgüterzug gekreuzt und queren nun gleich erneut die Ammer um nach Durchfahren einer weiteren Kurve den Bahnhof Oberammergau zu erreichen – vorbei an einer abgestellten Garnitur bayerischer Lokalbahnwagen, die als Reserve für den Passionsspiel-Verkehr bereitstehen. Die Passionsspiele besuchen wollen auch die Passagiere des Sonderzuges aus Touropa-Wagen, den eine Münchner 141 gebracht hat. Unser „Gläserner" kommt am Bahnsteig gegenüber den Silberlingen zum Stehen, mit denen sich die rote 169 alsbald auf den Rückweg nach Murnau machen wird, während wir noch ein wenig ihrer grünen Schwesterlok beim Rangieren zuschauen wollen.

de in den Untergrund taucht. Und wer es betrieblich noch „dicker" haben will, bitte sehr:

Zur Passionsspielzeit ist der Oberammergauer Bahnhof mit Sonderzügen nachgerade „zugeparkt"; ein entsprechendes Modell-Szenario dürfte für den Fahrdienstleiter eine reizvolle Aufgabe darstellen.

Bauten

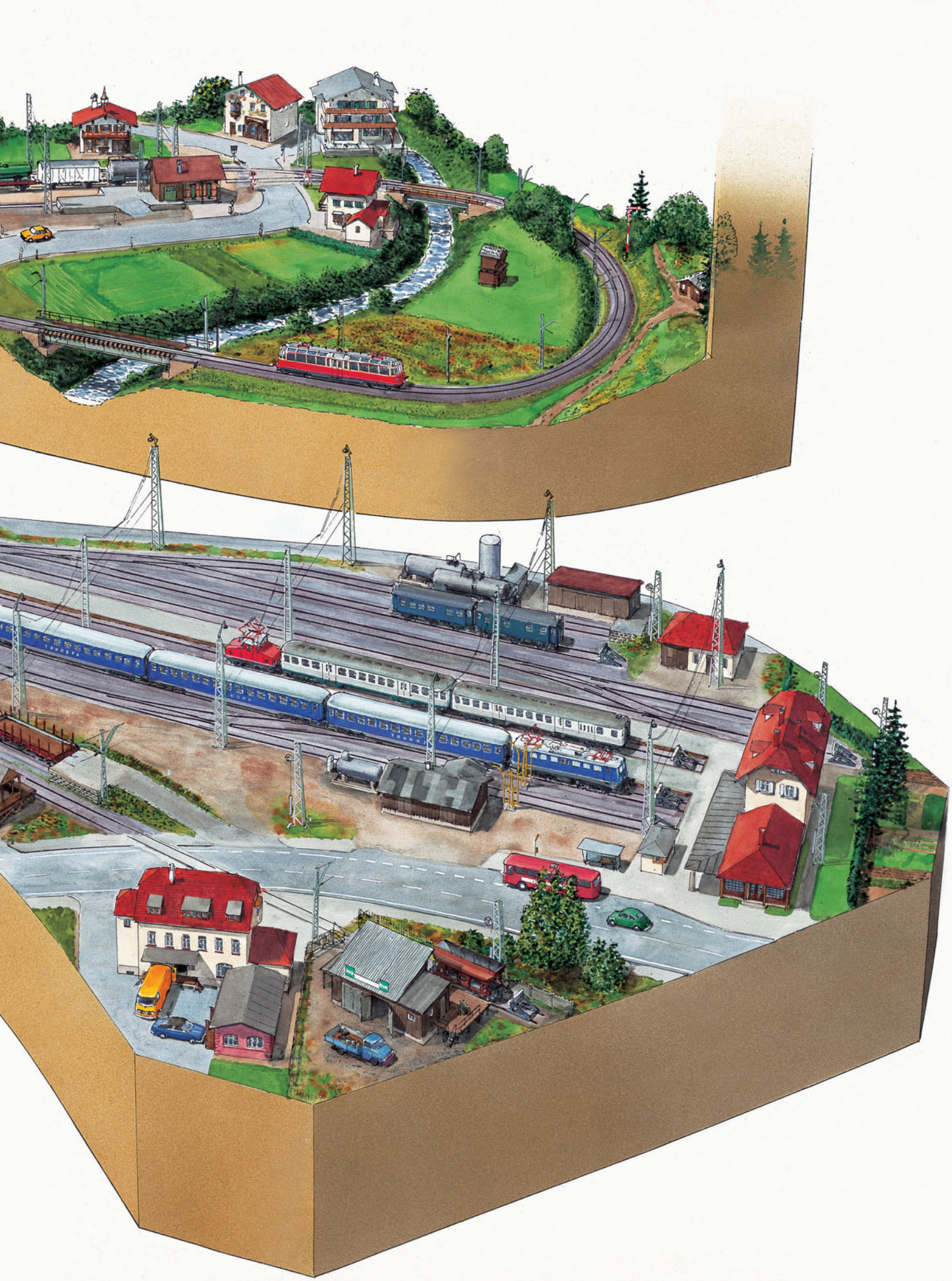
Die meisten Gebäudepositionen sind mit handelsüblichen Modellen besetzt. Für das Empfangsgebäude ist wie meist an einen Nachbau als günstigste Lösung zu denken, weil diese Baumaßnahme das „Gesicht" des Modellentwurfs maßgeblich beeinflusst. Es gibt aber auch einige Bausätze, die „so ähnlich" aussehen und als zweite Wahl noch themengerecht einsetzbar wären, insbesondere nach Aufstockung auf zwei Etagen – wie etwaVollmers „Benediktbeuren" oder „Flirsch" von Pola/Faller. Auf der anderen Straßenseite ist auf Fotos immer wieder ein adretter Bau zu sehen, der vermutlich als Postamt der Zwischenkriegszeit erstand. Da auch stundenlanges Durchblättern der einschlägigen Kataloge kein adäquates Modell zutage förderte, wird an dieser Stelle Kibris wackeres „Munderkingen" geehrt.

Fahrzeuge

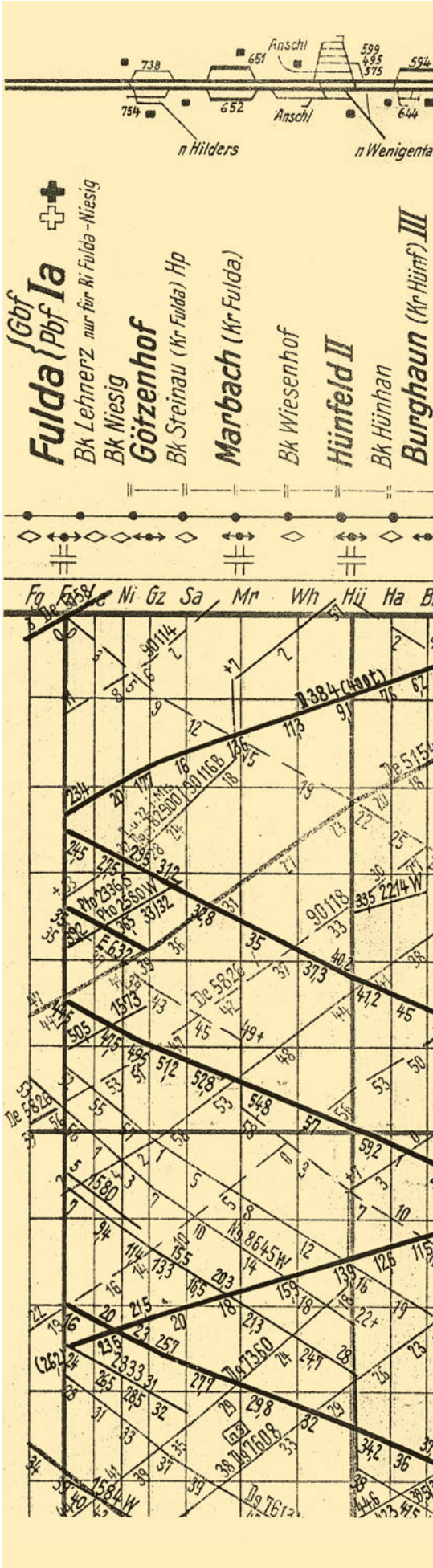
Das Schaubild demonstriert den möglichen und durchaus vorbildorientierten Fahrzeugeinsatz:

Wir sehen, etwa um das Jahr 1970 herum, die E 69/169 in roter und grüner Farbgebung: Einsatzfeld für die Modelle von Brawa, Märklin/Trix und Roco, vorbildgemäß mit Silberlingen am Haken, wie sie von mehreren Herstellern maßstäblich oder verkürzt angeboten werden, oder auch im Güterzug- bzw. Rangierdienst tätig. Der berühmte „Gläserne Zug" darf natürlich auf einer oberbayerischen Strecke nicht fehlen …

Auf dem Abstellgleis geparkt ist noch ein Verband bayerischer Lokalbahnwagen als angeblicher Reservebestand (sozusagen von LAG-Zeiten überkommen). Da gerade Festspiele sind, ist diesmal extra von der Erzdiözese Köln eine Touropa-Garnitur angemietet, die nonstop hierher gelaufen ist. Die Zeichen am Horizont für die Ablösung der 169er werden durch eine probehalber schon einmal im Ng-Einsatz laufende 141 gesetzt.



Ein Schnellgüterzug durchfährt Götzenhof nordwärts, ca. 1959. In Höhe des weißen Kühlwagens ist der beschrankte Übergang zu erkennen. Ganz rechts das Gleis der Rhönbahn nach Hilders mit der H-Tafel vor dem Übergang. Links: Kursbuchkarte von 1959.



Ausschnitt (16.00 - 17.45 Uhr) aus dem Bildfahrplan von 1956: Die dichte Belegung der Nord-Süd-Strecke zwischen Fulda und Bad Hersfeld wird im „Nadelöhr" Fulda–Götzenhof durch die Züge der Rhönbahn noch verstärkt. Zu erkennen sind u.a. Ft 78, Vorläufer des TEE 78 „Helvetia", und am unteren Rand D 289 „Adria-Express". Mit 738 und 754 m Länge zählen die Überholungsgleise von Götzenhof zu den längsten dieses Abschnitts.

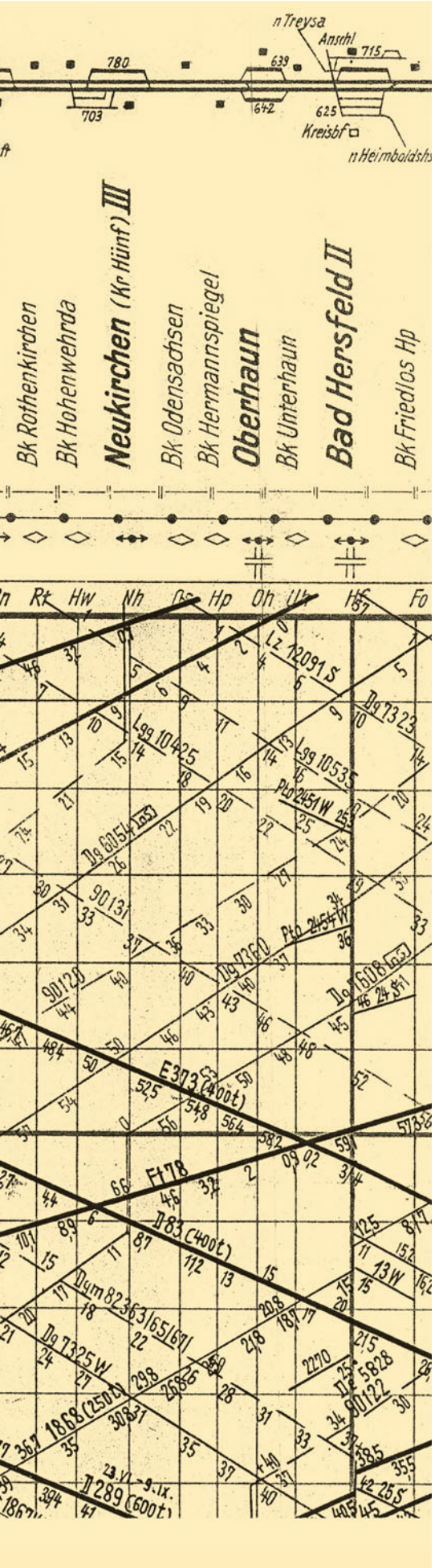
Am Rand des Wahnsinns und der Rhön

Ein ungewöhnlicher Titel, fürwahr – aber wahr ist, dass ein Fahrdienstleiter von Götzenhof, ein Modell-Fahrdienstleiter zumal, nicht nur am Rand der Rhön agiert, deren markantes Relief wir oben sehen: Der Bildfahrplan rechts zeigt nur einen kleinen Ausschnitt des Betriebs-Wahnsinns am Rande der Rhön …

Es muss nicht immer Kaviar sein, will sagen: Es braucht nicht den Nachbau von Eschwege West, Hünfeld oder Jossa, um den spannenden Betrieb und das typische Fluidum der Nord-Süd-Strecke samt abzweigender Nebenbahn in der Epoche III im Modell nachzuspielen und nachzuempfinden.

Geschichte

Nach dem Zweiten Weltkrieg wird die 1866 eröffnete Strecke Bebra–Fulda durch die Drehung der Verkehrsströme als Teil der nunmehrigen Nord-Süd-Strecke zu einer der wichtigsten Magistralen im Netz der jungen Deutschen



Wie einst der TEE „Helvetia" röhrt ein VT 11.5/601 als Dt 13484 am 4.7.1986 unter der mittlerweile den Bahnhof überspannenden Autobahnbrücke nach Norden. Rechts das schmucke Fachwerk-EG von Bieberstein, unten 798 695 und 998 850 als N 5831 im Bahnhof Hilders am 6.9.1986.

Bundesbahn. Ab 1963 wird in diesem Abschnitt, im Zuge der Elektrifizierung der gesamten Nord-Süd-Strecke, elektrisch gefahren. Die in Götzenhof von der Hauptbahn abzweigende Rhönbahn von Fulda nach Hilders geht 1889 zunächst bis Bieberstein und 1890 auf ganzer Länge in Betrieb.

Betrieb

Der nebenstehende Ausschnitt aus dem Bildfahrplan mag es verdeutlichen: Hier rollt es nahezu pausenlos. In den ohnehin dicht belasteten Abschnitt Bebra–Fulda–Flieden (wo sich die Linien nach Frankfurt/Basel einerseits und

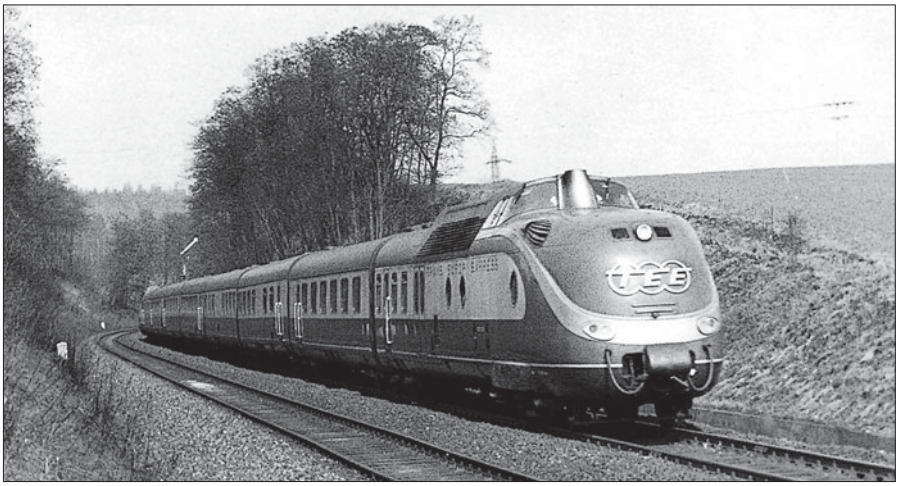
Ein schöner Zug in Götzenhof, hinter dem sich soeben die Schranken heben: 50, 38, neuer Silberling, Umbaudreiachser, Pwi und Expressgutwagen, aufgenommen 1959. Links: Am Einfahrsignal von Götzenhof aus Richtung Fulda vorbei rollt 50 1997 des Bw Bebra mit E/D 374 Osnabrück–Fulda–München am 24.9.1959 südwärts. Im Hintergrund die Brücke der B 27, an der (über der Lok schwach zu erkennen) ein auch im Schaubild zu findender Lkw-Rasthof liegt. Darunter die V 200 019 mit der Henschel-Wegmann-Garnitur des F 55 „Blauer Enzian" bei Fulda am 22.5.1958; ganz unten begegnet bei Götzenhof die mit einem Schnellzug südwärts fahrende 01 1061 der 44 346, 24.5.1959.

Würzburg/München/Stuttgart andererseits aufteilen, werden hier noch die Züge der Rhönbahn eingefädelt. Götzenhof mit seinen beidseitig an die Hauptstrecke angeschlossenen Überholungsgleisen fungiert damit als eine Art „Vorbahnhof" von Fulda, um etwa einen Güterzug bei Überlastung des dortigen Rangierbahnhofs auf die Seite nehmen und durch einen Schnellzug überholen lassen zu können.

Zudem liegt Götzenhof auf dem Kulminationspunkt einer 7,5-Promille-Steigung von Fulda her, von wo aus schwere Züge bis hierhin häufig nachgeschoben werden; nach Hünfeld senkt sich die Strecke im gleichen Verhältnis, sodass auch von hier aus bis Götzenhof gelegentlich Nachschub erforderlich wird.

Im Reisezugverkehr ist auf der Nord-Süd-Strecke zu dieser Zeit die deutsche Schnellzug-Prominenz unterwegs: Vom TEE 77/78 „Helvetia" Hamburg–Zürich über F 55/56 „Blauer Enzian" Hamburg–München bis hin zu den schweren internationalen Zügen wie etwa F 211/212 „Skandinavien-Italien-Express" oder D 289/290 „Adria-Express" – alles rollt auch durch Götzenhof,

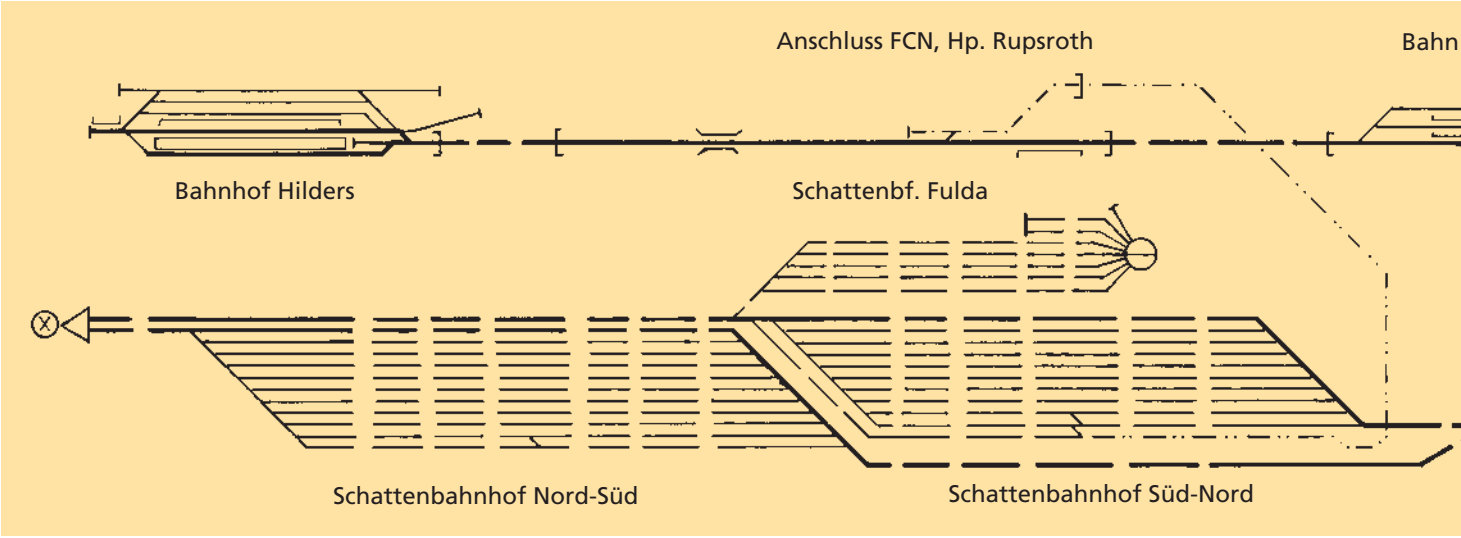
Formsignale, Wellblech-Wärterbude am Bahnsteig und ein schwach zu erkennendes Stellwerk am nördlichen Kopf: Götzenhof um 1956. Nordwärts dürfte mit einem Bk (preußischer Oberlicht-Schnellzugwagen mit Küche) an der Spitze E 373 fahren, der Götzenhof lt. Bildfahrplan auf S. 38/39 um 16.29 Uhr passiert, wozu Sonnenstand und Schattenwurf passen. Rechts TEE 77 „Helvetia" am (noch Form-) Einfahrsignal von Götzenhof am 31.3.1959; darunter 41 044 mit dem schnellen Fischzug Bremerhaven–Würzburg, am 18.3.1959 bei Block Niesig mit dem markanten, an ein Wohnhaus angebauten Stellwerksbau aufgenommen. Unweit davon rollt V 188 002 am 25.8.1959 gen Süden.

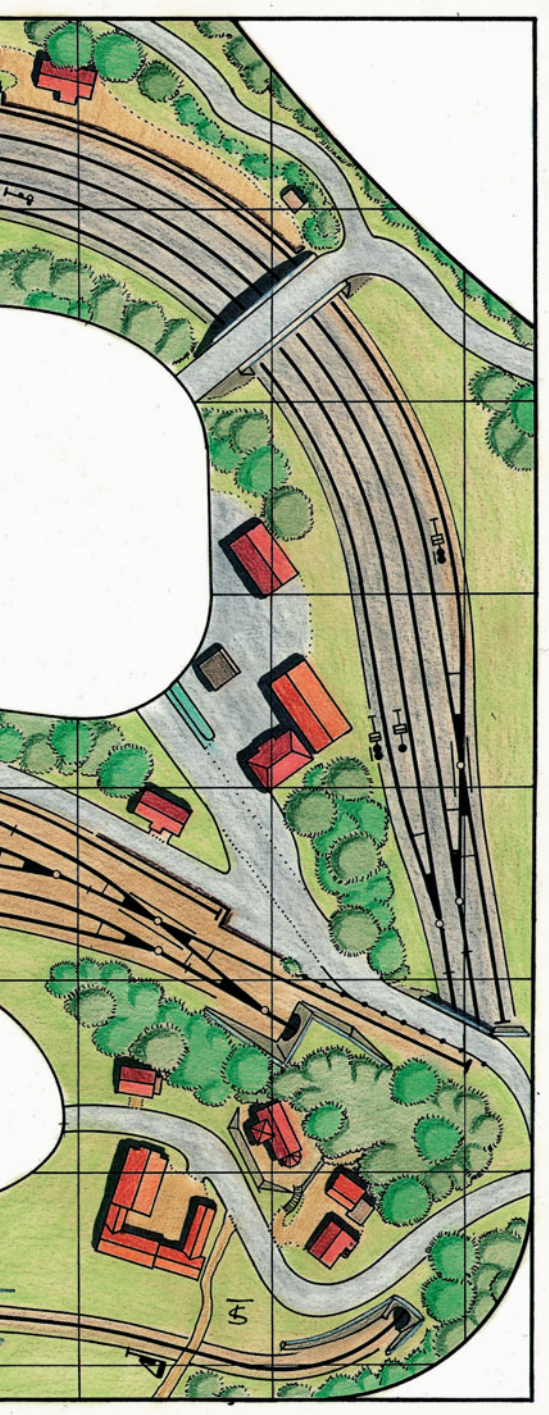


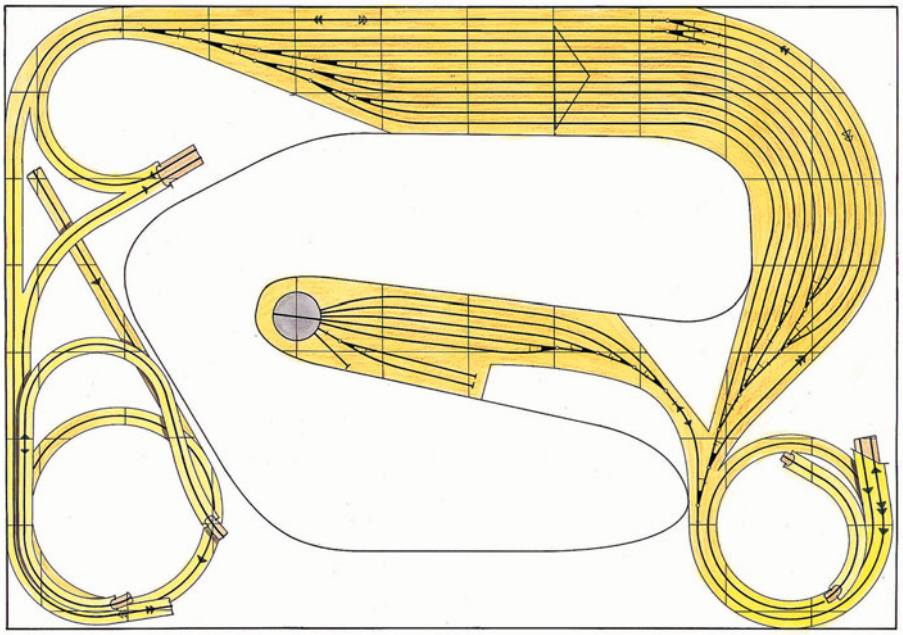
ebenso natürlich die langen Interzonen-Züge und „ganz normale" Tages- und Nachtschnellzüge, die fast alle Speise- bzw. Schlafwagen und neben den Gepäck- auch Post- und oder Expressgutwagen mitführen. Zugloks sind öl- und kohlegefeuerte 01.10 aus Bebra, 01 aus Würzburg, Treuchtlingen oder Frankfurt/M, nicht zu vergessen die beiden 10er aus Bebra und in steigendem Maß V 200. Die Eil- und Personenzüge bespannen zumeist 50er und 38er.

Noch schwerer indes wiegt im doppelten Wortsinne der Güterverkehr; pausenlos rollen Importgüter von den Nordseehäfen nach Süddeutschland oder für den Export bestimmte Waren nordwärts. Typisch sind etwa lange O-Wagen-Züge mit Importkohle, die in Regensburg auf Donauschiffe umgeschlagen wird, Schnellgüterzüge zum Fisch- oder Bananentransport, südwärts rollende VW-Käfer oder nordwärts verfrachtete Mercedes-Limousinen, von den normalen, endlos langen Dg nicht zu reden. Den schweren Güterverkehr dominieren 44er aus Bebra, Gemünden und Würzburg, schnelle Güterzüge bespannen 41er aus Fulda.

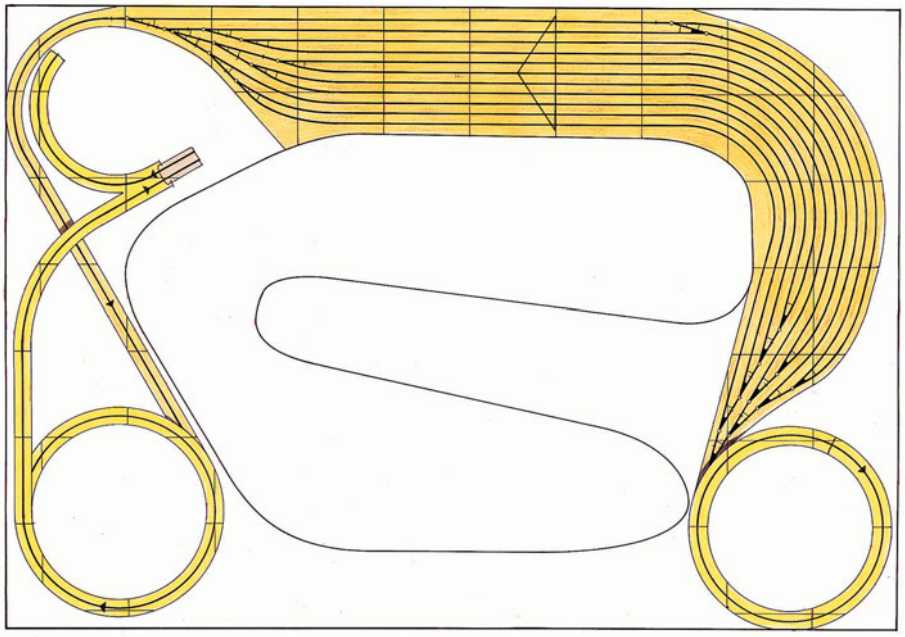
Der Gleisplan, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1:20 (Rastermaß 0,50 m, Raumgröße 5,25 x 3,60 m). In der Raumecke oberhalb des Bahnhofs Götzenhof ist eine Eingreif-Öffnung vorgesehen, die ggf. auch mit einem abnehmbaren Landschaftsteil überbaut werden kann.

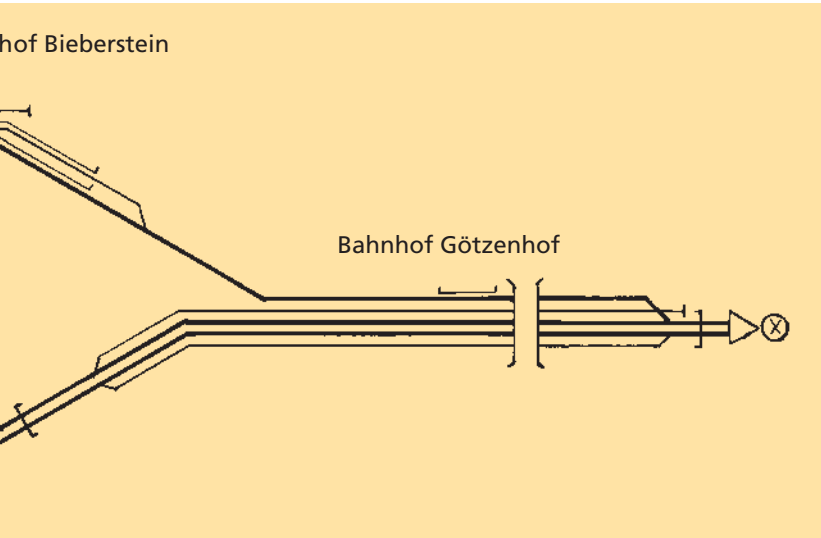




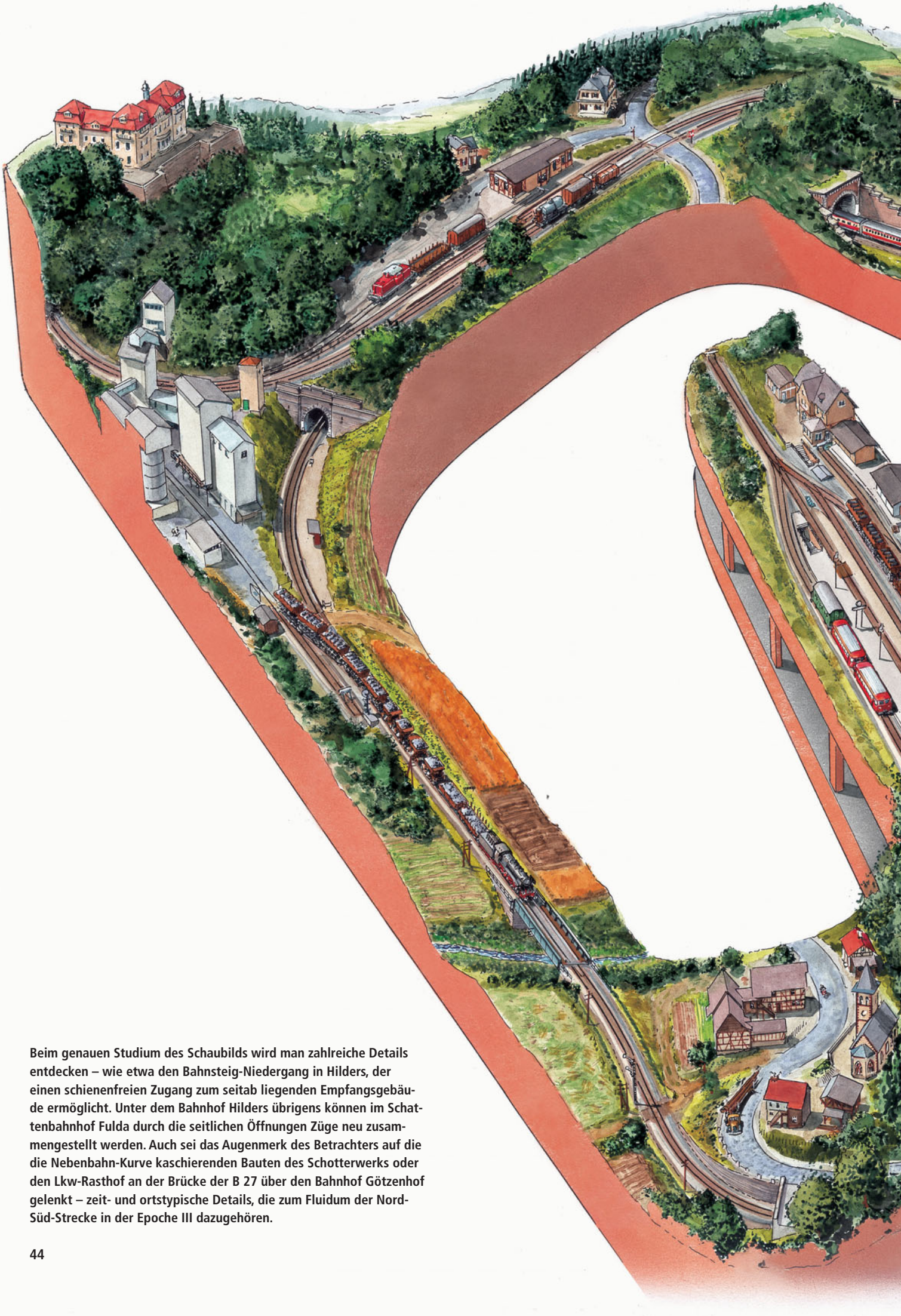


Die verdeckten Ebenen mit den zwei großen Hauptbahn-Schattenbahnhöfen für die Nord-Süd- bzw. die Süd-Nord-Richtung. Die Rhönbahn-Züge haben einen eigenen Schattenbahnhof unter der Mittelzunge und befahren in Richtung Fulda kurz das falsche Gleis.

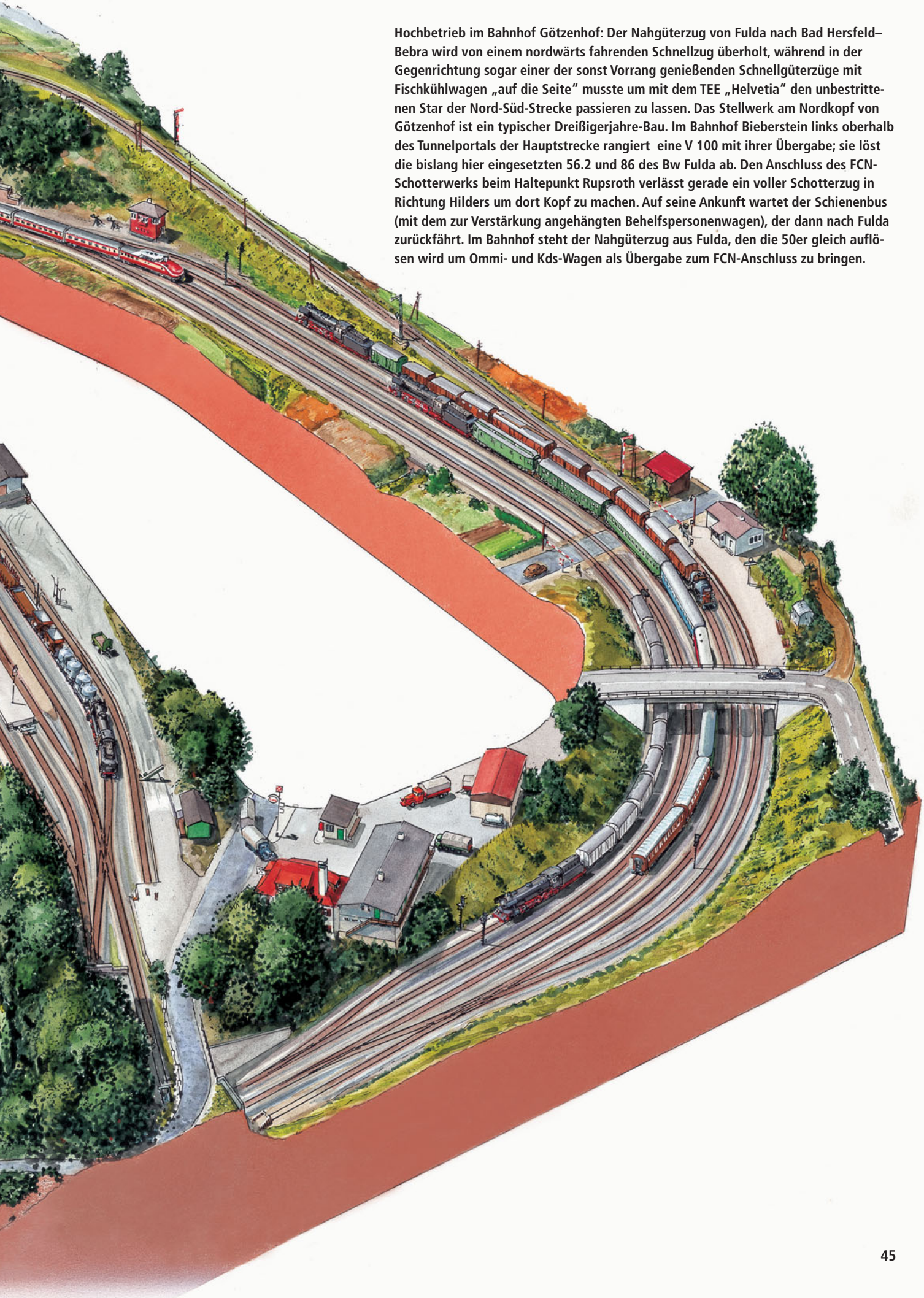




Das Betriebsschema verdeutlicht noch einmal die Fahrmöglichkeiten: In die zweigleisige, in Ringform geführte Hauptstrecke ist jeweils in Nord-Süd- und in Süd-Nord-Richtung ein 10-gleisiger Schattenbahnhof eingeschaltet. Die Nebenbahn-Züge der Rhönstrecke haben unter dem Bahnhof Hilders auf der Mittelzunge einen eigenen Schattenbahnhof „Fulda" in Kopfform mit Drehscheiben-Abschluss, in dem auch Nahgüterzüge aufgelöst bzw. neu gebildet werden können. Von der Nebenbahn kommend befahren diese Züge zwischen Götzenhof und dem Abzweig zum Schattenbahnhof „Fulda" kurz das Hauptbahngleis Fulda–Bad Hersfeld in der Gegenrichtung. Die strichpunktiert dargestellte und im Gleisplan ganz oben mit zwei Pfeilen gekennzeichnete Verbindungsstrecke dient der Simulation eines Last-/Leerverkehrs mit beladenen bzw. leeren Schotterzügen zwischen dem FCN-Anschluss bei Rupsroth und dem Süd-Nord-Schattenbahnhof: Leerzug Schattenbahnhof–Götzenhof–Hilders (Kopf)–Anschluss FCN–Verbindungsstrecke–Schattenbahnhof; Vollzug umgekehrt.



Beim genauen Studium des Schaubilds wird man zahlreiche Details entdecken – wie etwa den Bahnsteig-Niedergang in Hilders, der einen schienenfreien Zugang zum seitab liegenden Empfangsgebäude ermöglicht. Unter dem Bahnhof Hilders übrigens können im Schattenbahnhof Fulda durch die seitlichen Öffnungen Züge neu zusammengestellt werden. Auch sei das Augenmerk des Betrachters auf die die Nebenbahn-Kurve kaschierenden Bauten des Schotterwerks oder den Lkw-Rasthof an der Brücke der B 27 über den Bahnhof Götzenhof gelenkt – zeit- und ortstypische Details, die zum Fluidum der Nord-Süd-Strecke in der Epoche III dazugehören.



Hochbetrieb im Bahnhof Götzenhof: Der Nahgüterzug von Fulda nach Bad Hersfeld–Bebra wird von einem nordwärts fahrenden Schnellzug überholt, während in der Gegenrichtung sogar einer der sonst Vorrang genießenden Schnellgüterzüge mit Fischkühlwagen „auf die Seite" musste um mit dem TEE „Helvetia" den unbestrittenen Star der Nord-Süd-Strecke passieren zu lassen. Das Stellwerk am Nordkopf von Götzenhof ist ein typischer Dreißigerjahre-Bau. Im Bahnhof Bieberstein links oberhalb des Tunnelportals der Hauptstrecke rangiert eine V 100 mit ihrer Übergabe; sie löst die bislang hier eingesetzten 56.2 und 86 des Bw Fulda ab. Den Anschluss des FCN-Schotterwerks beim Haltepunkt Rupsroth verlässt gerade ein voller Schotterzug in Richtung Hilders um dort Kopf zu machen. Auf seine Ankunft wartet der Schienenbus (mit dem zur Verstärkung angehängten Behelfspersonenwagen), der dann nach Fulda zurückfährt. Im Bahnhof steht der Nahgüterzug aus Fulda, den die 50er gleich auflösen wird um Ommi- und Kds-Wagen als Übergabe zum FCN-Anschluss zu bringen.

Eine AB- und eine B-Donnerbüchse und ein Gepäckwagen der Einheitsbauart bilden den P 2332 Hilders–Fulda, den 86 558 des Bw Fulda am 18.3.1959 unweit von Götzenhof am Haken hat. Dampfbespannte Personenzüge sind zu dieser Zeit auf der zumeist von Schienenbussen befahrenen Rhönbahn schon die Ausnahme.

Eine für die BD Kassel typische Fuhre: Hier herrscht in der Epoche III ständig Mangel an Beiwagen für Schienenbusse und Triebwagen und so kommt der Behelfspersonenwagen aus Kriegszeiten noch einmal zu Einsatz-Ehren. Hier ist es der MBi 303 739 Ksl, der mit einer VT/VB 98-Garnitur den T 2329 Fulda–Hilders bildet, aufgenommen am 31.3.1959 zwischen Fulda und Götzenhof. Ein prachtvolles Modellbahn-Vorbild, das sich mit Roco-Fahrzeugen realisieren lässt.

Noch 73,8 km bis Götzenhof: D 290 „Adria-Express" durchfährt am 12.8.1958 Hoheneiche, gezogen von 01 1070 und 01 1104. An 3. Stelle der an seinem flachen Dach zu erkennende FS-Kurswagen Kobenhavn–Roma, dahinter der wiederum durch das hohe „gotische" Dach auffallende „U-Hansa"-WLAB der CIWL. Die beiden ersten Wagen gehören zur Eilzugwagen-Bauart 1936. Auch dieser für die Nord-Süd-Strecke typische Zug mit dem „am helllichten Tag" mitgeführten Schlafwagen lässt sich mit – beim U-Hansa und dem APws umzubauenden – H0-Modellen darstellen.

D 290 Adria-Express

1. 2. Süd

Kobenhavn (22.30)—Gedser—Grossenbrode Kai (3.50/4.40)—Lübeck—Hannover—Bebra—Würzburg—Nürnberg—Augsburg—München—Salzburg (20.56/21.35)—Badgastein—Villach—Rosenbach—Jesenice—Ljubljana—**Rijeka** (7.38)

ϟ ab Wüb ** 108% 500 t

Kobenhavn—Salzburg (—Rijeka) 26./27. VI.—11./12. IX.

▲ ab Grossenbrode Kai

B	5	Hannover—Augsbg (—Obersld)	289	892	Han	1882	
B	4	(Hmb-A—) Lünebg— „ („)	390	„	Hmb	1113	
AB	109	Kobenhavn—München (—Roma)	704	71		983	1625
WLAB	1	„ „ („)	„	„	CIWL	9758	„
B	167	Grossenbrode—Rijeka	511 289	109	Hmb	936	2225
APws	166	„ „	289	„	„	935	„
B	165	(Hmb-A—) Lünebg— „	390	„	„	976	2225
AB	164	(„) „ —Ancona	„	„	„	977	2191
WR		(„) „ —Salzburg	„	289	DSG	6016	
B	6	(„) „ „	„	„	Hmb	1114	
B	7	(„) „ „	„	„	„	„	

▼ ab Nürnberg

Der Reihungsplan des D 290 von 1958. Typisch für den „Adria-Express" (der analog gebildete Gegenzug D 289 ist auf dem Bildfahrplan S. 38/39 zu sehen) sind die aus 36er-Eilzugwagen gebildeten Kurswagen nach Oberstdorf und der beim obigen Bild schon erwähnte APws: einer von acht ursprünglichen Eilzugwagen der Gruppe 36, in die 1954 ein Gepäckraum eingebaut wurde. Der Seitengang (Nebenzeichen s) ermöglicht die Einstellung des Wagens in Zugmitte.

Fast bescheiden nimmt sich dagegen der Betrieb auf der Rhönbahn aus, der indes auch seine Reize hat. Im Personenverkehr sind 86er aus Fulda mit Donnerbüchsen und preußischen Durchgangsdreiachsern ebenso unterwegs wie Schienenbus-Garnituren, denen auch schon mal ein MBi-Behelfspersonenwagen angehängt wird. Die 86 macht sich auch vor den Nahgüterzügen nützlich, desgleichen 50 und 56.2, diese vor allem vor den Schotterzügen – denn die Basalt- und Phonolith-Werke von Franz Carl Nüdling (kurz als FCN bezeichnet) in Rupsroth und Seiferts an der Strecke von Hilders nach Wüstensachsen stellen den Großteil des Frachtaufkommens, und oft können die schweren Schotterzüge nur mit Vorspann- oder Schiebelok über die kurven- und steigungsreiche Strecke gebracht werden.

Als Kreuzungs- oder Überholungsbahnhöfe fungieren Bieberstein und Langenbieber, gelegentlich auch Milseburg. Diese Bergformation mit der prägnanten Silhouette, wie auch Schloss Bieberstein Ziel zahlreicher Ausflügler, unterfährt die Bahn in einem 1174 m langen Tunnel.

Anlagenvorschlag

Die Rundum-Anlage mit Mittelzunge gibt den an der Hauptstrecke gelegenen Bahnhof Götzenhof – wie das Vorbild auf dem Kulminationspunkt einer Steigung angelegt – und die hier abzweigende Rhönbahn mit dem Haltepunkt Rupsroth samt FCN-Anschluss, dem wie das Original in einer S-Kurve gelegenen Bahnhof Bieberstein und der Endstation Hilders wieder.

Die ringförmig geführte Hauptstrecke schließt im verdeckten Bereich auf zwei Ebenen zwei jeweils im Richtungsverkehr befahrene Schattenbahnhöfe ein. Anzahl und Länge der Abstellgleise entsprechen dem Thema: Hier findet eine repräsentative Auswahl typischer Reisezüge der Nord-Süd-Strecke ebenso Platz wie genügend lange Güterzüge. Die Züge der Rhönbahn haben in der Etage unter dem Bahnhof Hilders einen eigenen Schattenbahnhof; sein Drehscheibenabschluss spart nicht nur den Platz für eine Weichenstraße ein, sondern ermöglicht auch das – beim Vorbild im Bw Fulda erfolgende – Drehen der Dampflokomotiven.

Zur Simulation eines Last-/Leerverkehrs der Schotterzüge gibt es eine verdeckte Verbindungsstrecke zwischen FCN-Anschluss und Schattenbahnhof.

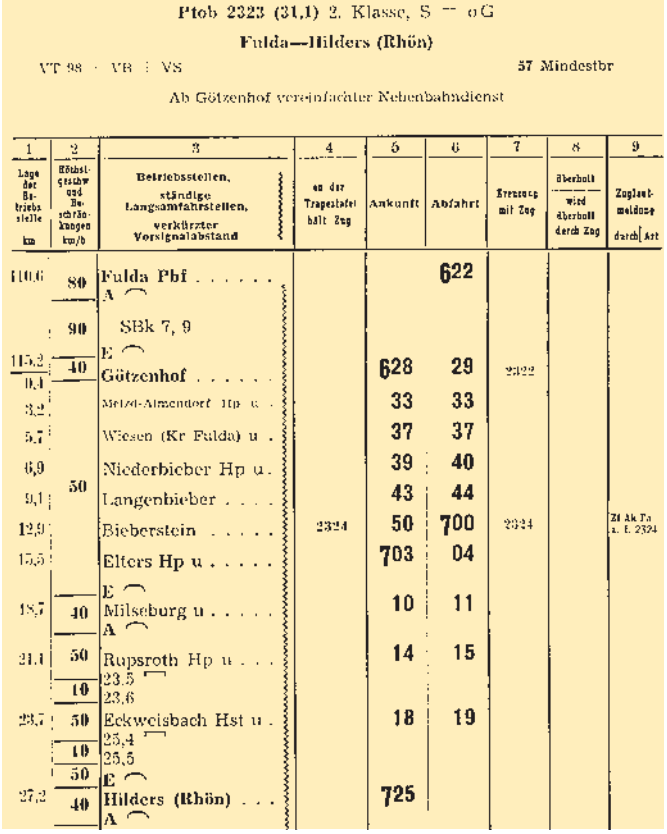
Eine prachtvolle Bellingrodt-Aufnahme: Durch das idyllische Fuldatal bei Friedlos kurz hinter Bad Hersfeld (s. Bildfahrplan S. 38/39) zieht 01 1093 am 8.6.1957 D 167 „Riviera-Express". Wie den an 1. Stelle laufenden FS-Wagen Roma–Hamburg-Altona haben wir uns auch den Italiener im „Adria-Express" vorzustellen; Roco führte früher einmal diesen Typ in H0.

Über all den prominenten Schnellzügen seien die Lastenträger nicht vergessen: Den Götzenhof benachbarten Bahnhof Marbach (Kr. Fulda) durchfährt am 19.6.1958 die mit einem Henschel-Mischvorwärmer ausgerüstete 44 433 des Bw Bebra mit einem Güterzug.
Auch sie wird in Kürze Götzenhof passieren: 01 1080 mit D 200 in Bad Hersfeld, 19.6.1958.

Wir kommen wieder zur Rhönbahn: Noch in gutem Zustand zeigt sich am 4.7.1986 das Fachwerk-Empfangsgebäude von Bieberstein.

Der in einer S-Kurve gelegene Bahnhof Bieberstein mit dem Schienenbus 5832 nach Hilders, 4.7.1986.

Schienenbus-Kreuzung in Langenbieber am 7.7.1986 – heute ebenso längst historisch wie die Schienenbus-Kreuzung in Bieberstein, von der der nebenstehende Buchfahrplan von 1967 erzählt. Auf unserem Anlagenvorschlag ist Bieberstein der Kreuzungsbahnhof zwischen Fulda und Hilders und man mag sich die Szene im Modell so wie das obige Bild vorstellen: links Zug 5832 (798 728 + 998 908) Fulda–Hilders, rechts Gegenzug 5833 (798 695 + 998 726).



Ptob 2323 (31,1) 2. Klasse, S — oG

Fulda—Hilders (Rhön)

VT 98 · VB ⋮ VS — 57 Mindestbr

Ab Götzenhof vereinfachter Nebenbahndienst

1 Lage der Betriebsstelle km	2 Höchstgeschw. und Beschränkungen km/h	3 Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen, verkürzter Vorsignalabstand	4 an der Trapeztafel hält Zug	5 Ankunft	6 Abfahrt	7 Kreuzung mit Zug	8 Überholt / wird überholt durch Zug	9 Zugsammeldienst durch / Art
110,6	80	Fulda Pbf . . . . . A			622			
	90	SBk 7, 9 E						
115,2	40	Götzenhof		628	29	2322		
0,4		Melzdl-Almendorf Hp u . .		33	33			
3,2								
5,7		Wiesen (Kr Fulda) u .		37	37			
6,9		Niederbieber Hp u .		39	40			
9,1	50	Langenbieber		43	44			
12,9		Bieberstein	2324	50	700	2324		Zu Ak Fu a. E. 2324
15,5		Elters Hp u		703	04			
18,7	40	E Milseburg u . . . . . A		10	11			
21,1	50	Rupsroth Hp u . . .		14	15			
	10	23,5 23,6						
23,7	50	Eckweisbach Hst u .		18	19			
	10	25,4 25,5						
	50	E						
27,2	40	Hilders (Rhön) . . . A		725				

Unten zwei Gebäude bzw. Motive aus Bieberstein, die sich auch im Anlagenvorschlag wiederfinden: links das hinter Bäumen und Gebüsch verborgene Bahnwärterhaus, rechts das markante Wohnhaus am Bahnübergang.

Eines der schönsten Motive der Rhönbahn: Im Hintergrund grüßt Schloss Bieberstein (seit vielen Jahren als Landschulheim genutzt), vorn Zug 5835, der auf der Fahrt von Hilders nach Fulda soeben die große Schleife der Rhönstrecke zwischen Bieberstein und Langenbieber durchfahren hat (4.7.1986). Selbstverständlich findet sich dieses Motiv (ebenso selbstverständlich in aus Platzgründen komprimierter Form) auch im Anlagenvorschlag bzw. im Schaubild wieder.

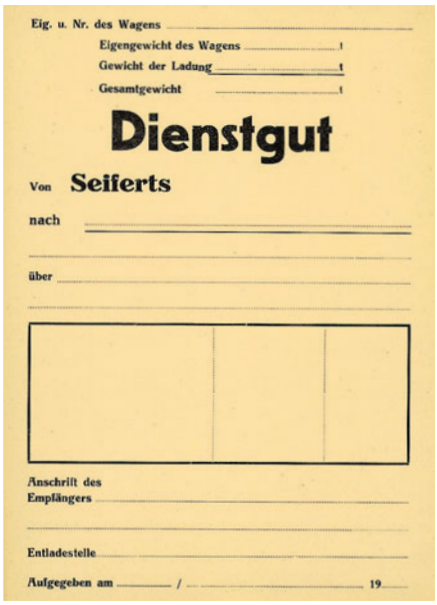
Das westliche Portal des Milseburg-Tunnels, im Rückblick aus Zug 5833 am 8.7.1986 aufgenommen – Vorbild-Anregung für die entsprechenden Modell-Portale auf einer Anlage nach Rhönbahn-Motiven.

Modellbetrieb

„Am Rand des Wahnsinns und der Rhön“ agiert der Fahrdienstleiter von Götzenhof bei dieser Anlage in der Tat. Im Original arbeitet er zu jener Zeit freilich mit der Zugleitung in Bad Hersfeld und dem Fahrdienstleiter in Fulda zusammen, doch deren Aufgaben übernimmt unser Modell-Fahrdienstleiter von Götzenhof, gewissermaßen in Personalunion, gleich mit. Sie bestehen vor allem in der Überwachung der Zugfolge, d.h. darin, etwa langsame Güterzüge rechtzeitig „auf die Seite“ zu nehmen um höherrangige Züge nicht unnötig aufzuhalten. Dass er außerdem noch zurückkehrenden Schiebeloks eine freie Fahrplantrasse zuweisen und die Rhönbahn-Züge in das Hauptstrecken-Nadelöhr zwischen Götzenhof und Fulda ein- bzw. ausfädeln muss, mag seinen Adrenalinspiegel ebenso beeinflussen wie die Überwachung des mitten durch seinen Bahnhof führenden beschrankten Straßenübergangs. Genug zu tun also für den guten Mann, der sich darob die Steuerung der Anlage mit mindestens einem Mitspieler teilen sollte – denn einen vollautomatisch ablaufenden Betrieb verbietet wohl der rückblickende Respekt vor jenen wackeren Eisenbahnern, die weiland den Nord-Süd-Betrieb in nervenzermürbenden Tag- und Nachtschichten abwickelten – ganz ohne Computer.

Dieser zweite Mann also könnte, während der Fdl von Götzenhof zwischen Mittelzunge und seinem Bahnhof agiert, den Platz auf der anderen Seite der Mittelzunge einnehmen und von hier aus den Nebenbahn-Verkehr vom Schattenbahnhof unter Hilders bis zu ebenjenem Endbahnhof steuern. Das Einfädeln der Rhönbahn-Züge in die Hauptbahn und der Verkehr der Schotterzüge über die verdeckte Verbindungsstrecke muss freilich in genauer Abstimmung mit dem Kollegen erfolgen: Die Schotterzüge rollen leer vom Schattenbahnhof auf der 1. unteren Ebene über Götzenhof nach Hilders, machen dort Kopf und fahren in den FCN-Anschluss und von dort weiter

Der Anschluss des FCN-Basaltwerks in Rupsroth im Jahr 1937. Der Name Franz Carl Nüdling ist eng mit der Rhönbahn verbunden: 1962 wird in Rupsroth der Neubau von Phonilith- und Betonwerk errichtet (rechts). Unten: 56 619 und eine 55 verlassen Milseburg mit Schotterzug in Richtung Fulda, 7.3.1963. Ganz unten: Dienstgut-Frachtzettel



Eig. u. Nr. des Wagens
Eigengewicht des Wagens ..... t
Gewicht der Ladung ..... t
Gesamtgewicht ..... t

Dienstgut

Von **Seiferts**

nach

über

Anschrift des Empfängers

Entladestelle

Aufgegeben am ..... / 19

zurück zum Schattenbahnhof, aus dem nach einiger Zeit ein beladener Zug die Rückfahrt auf demselben Weg antritt. Einzelne (z.B. Kds-) Wagen können auch aus einem Ng Fulda–Hilders in den Anschluss gedrückt und per Sperrfahrt von Hilders wieder abgeholt werden.

Landschaft und Gebäude

Die geringe Tiefe der Anlagenschenkel und der Mittelzunge erlaubt bzw. erfordert eine Geländegestaltung und Bebauung nur in unmittelbarer Umgebung der Bahntrassen. Im Wortsinn herausragende Ausnahme ist der Berg in der Nebenbahnschleife bei Bieberstein, den das gleichnamige Schloss krönt; es könnte ebenso „kitbashing“ entstehen wie das darunter gelegene Schotterwerk, während die drei Bahnhofsbauten wohl Eigenbau erfordern. Verwiesen sei noch auf den (authentischen!) Lkw-Rasthof an der Brücke der B 27 bei Götzenhof als Aufstellplatz für epochentypische Fernlaster wie Büssing, Krupp Titan, Magirus und Co.

Fahrzeuge

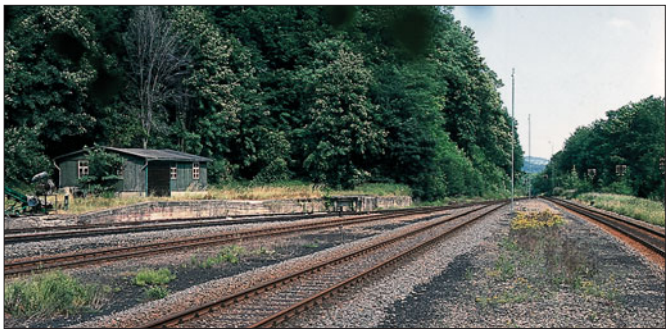
Was das Herz des Hauptbahn-Fans vom TEE über die V 200 samt Henschel-Wegmann-Zug und 01.10, 41, 44 usw. begehrt, ist ebenso wie die Nebenbahn-Garnituren aus Schienenbussen, 86ern oder 50ern in adäquater H0-Ausführung erhältlich. Und an die 56.2 als Schiebe- oder Schotterzug-Lok traut man sich doch – oder?

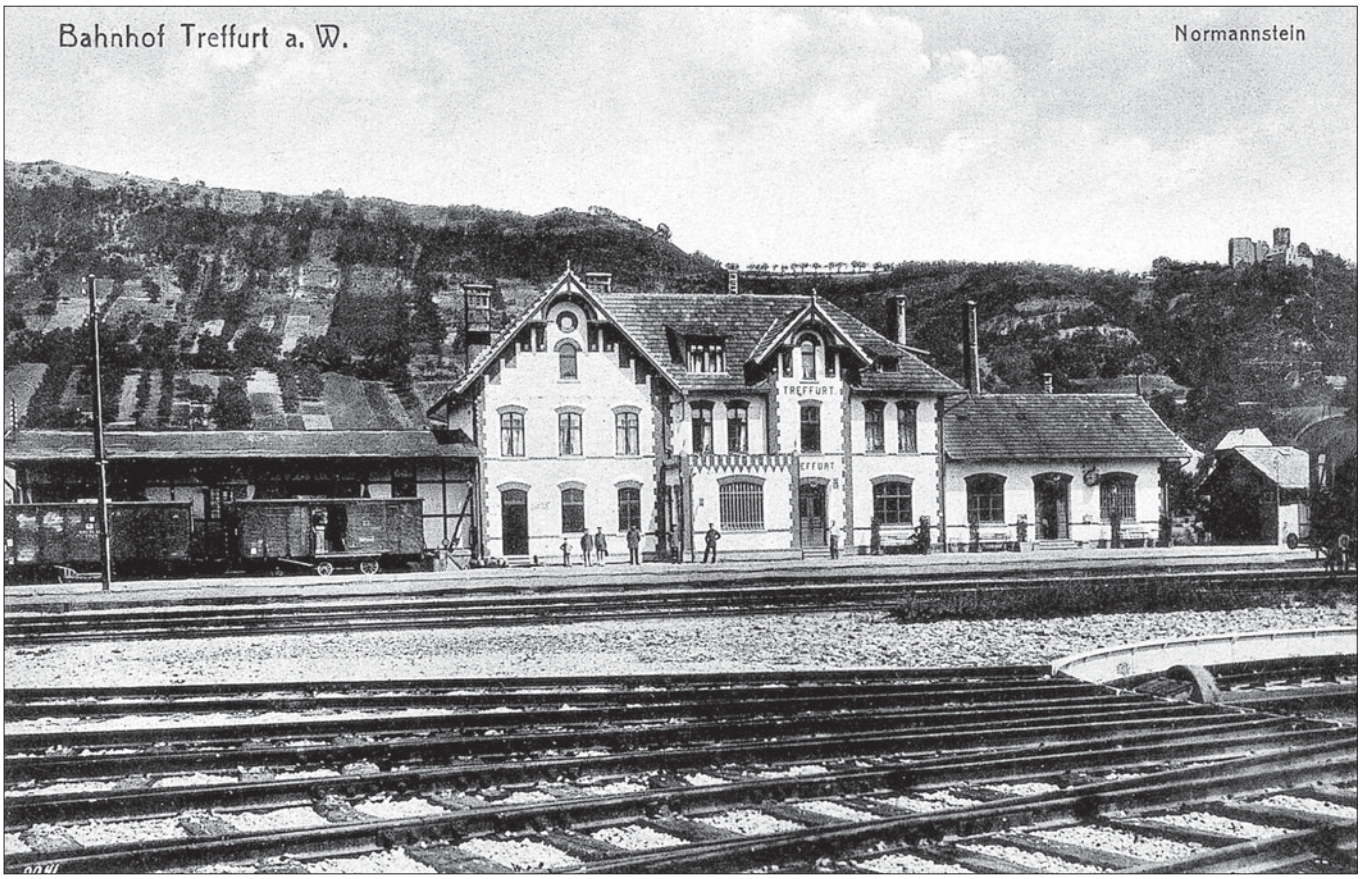
Erinnerung an den letzten Sommer der Rhönbahn: Am 3.7.1986 steht N 5835 (998 726 + 798 695 des Bw Gießen) im Bahnhof Hilders; im Hintergrund grüßt die Pfarrkirche St. Bartholomäus. Zum Fahrplanwechsel 1986/87 wird der Reisezugverkehr eingestellt.

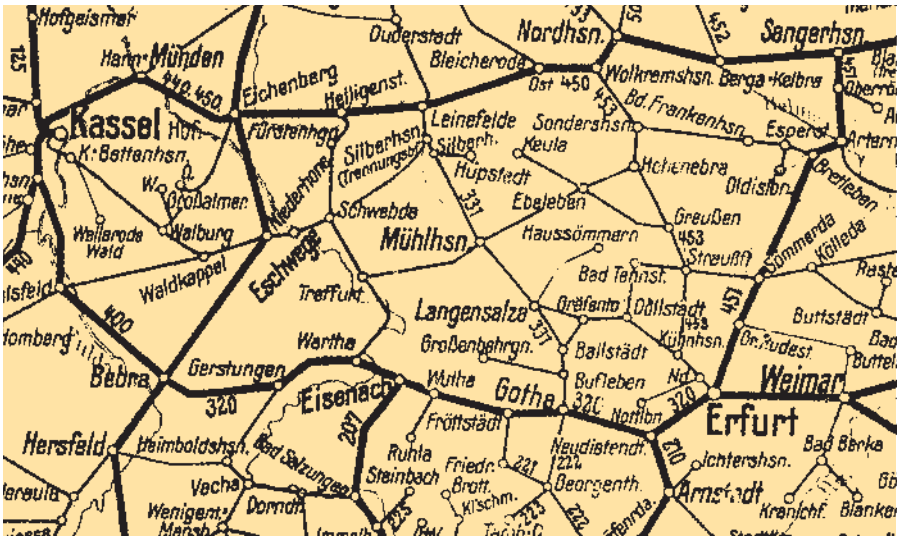
Das ziegelgemauerte Empfangsgebäude von Hilders mit dem Stellwerksvorbau. Für eine Nachbildung bietet sich eine Kombination entsprechender Bausatz-Elemente von Kibri, Auhagen und Stangel an.

N 5830 Fulda–Hilders nähert sich dem Endbahnhof, 4.7.1986. Etwa in Bildmitte hinter der Schienenbus-Garnitur lag die Abzweigstelle Aura; von hier ging es nach nach einer Spitzkehre in Hilders weiter in Richtung Tann–Günthers. Vor der Zonengrenzziehung führte die Strecke bis nach Wenigentaft-Mansbach–Vacha ins Thüringische.

Ein Motiv, das auch in den Anlagenvorschlag übernommen wurde: die Baracke an der langen (Holz-)Verladerampe im Bahnhof Hilders.







Der Bahnhof von Treffurt an der Werra (a.W.) auf einer historischen Ansichtskarte. Drehscheibe und Strahlengleise zum Lokschuppen im Vordergrund datieren die Aufnahme auf die Zeit nach 1907, als die Lokstation in Zusammenhang mit dem Bau der Strecke Treffurt–Wartha eingerichtet wurde.

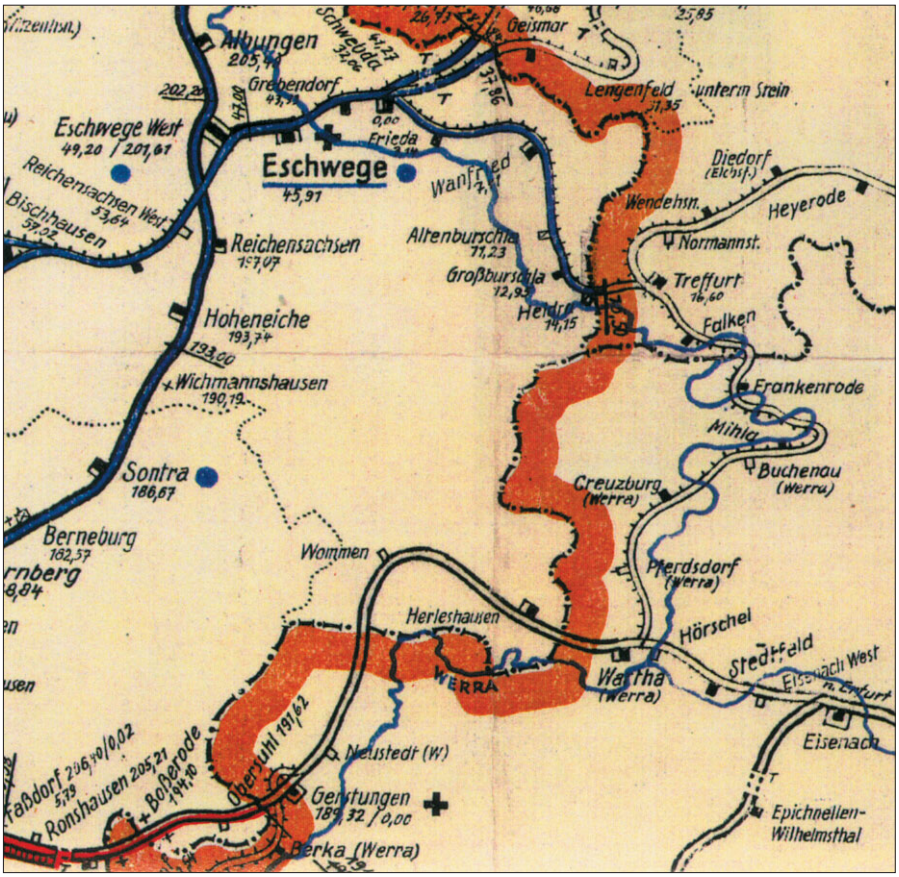
Die Vorkriegs-Streckenkarte zeigt die Lage Treffurts im hessisch/thüringischen Eisenbahnnetz. Mit den Linien Eschwege–Treffurt –Wartha und Mühlhausen–Treffurt bestanden Verbindungen zu den wichtigen Hauptbahnen der Region.

Treffpunkt Treffurt vor der Teilung

Wir blicken zurück – zurück in die Epoche II und zurück auf einen ebenso liebenswerten wie typischen kleinen Eisenbahn-Knotenpunkt in Thüringen, der vor mehr als einem halben Jahrhundert der deutschen Teilung zum Opfer fiel. Die Spurensuche im Werratal war nicht einfach, und wenn wir Altmeister Bellingrodt nicht hätten, gäbe es kaum Betriebsaufnahmen von damals …

Treffurt im Werratal – das war, als die Recherchen für diesen Anlagenvorschlag Ende der Achtzigerjahre begannen, als Eisenbahn-Knotenpunkt wohl nur denjenigen im damaligen Westdeutschland ein Begriff, die sich mit den vielfältigen Verknüpfungen und Trennungen der hessisch/thüringischen Eisenbahngeschichte im Zeichen der deutschen Teilung beschäftigten. Dass bald darauf mit Egon Bahr der wohl bekannteste Sohn dieser Stadt die Früchte seiner langjährigen Arbeit am deutschen Miteinander würde ernten dürfen, konnte damals wahrhaftig niemand ahnen …

Dieser Ausschnitt aus der Direktionskarte Kassel von 1946 zeigt, wie die Bahnlinien um Treffurt von der Landesgrenze Hessen/Thüringen und damit der Demarkationslinie und späteren Zonengrenze durchschnitten werden. Von Westen her endet der Verkehr von Eschwege in Heldra fast unmittelbar vor der Grenze. Die Strecke von Mühlhausen führt zwischen Normannstein und Treffurt in dem Bogen beim Haltepunkt Feldmühle über „westliches" Gebiet, weswegen 1953 die Einstellung des Verkehrs ab Wendehausen erfolgt. Die südliche Verbindung nach Wartha ist durch die kurz vor Kriegsende gesprengten Werrabrücken zwischen Falken und Mihla ohnehin nicht befahrbar. Der Bahnhof von Treffurt verödet im Niemandsland der deutschen Teilung: Grund genug, ihm und seinen Eisenbahnern ein kleines Denkmal in Form eines Anlagenvorschlags zu setzen.



Spurensuche im Werratal: Wo sich hier die Natur die ehemalige Eisenbahntrasse Eschwege–Treffurt längst zurückerobert hat, verkehren noch 1939 werktags neun, sonntags acht Personenzüge in jeder Richtung; dazu kommen die Nahgüterzüge. Wir blicken von einer Straßenüberführung beim Haltepunkt Heldra auf den zugewucherten Bahnsteig rechts der Trasse. Nur einige hundert Meter weiter erstrecken sich zum Aufnahmezeitpunkt im August 1981 die Sperranlagen der deutsch-deutschen Grenze; inzwischen ist – der Geschichte sei Dank – auch dieses Bild wieder historisch.

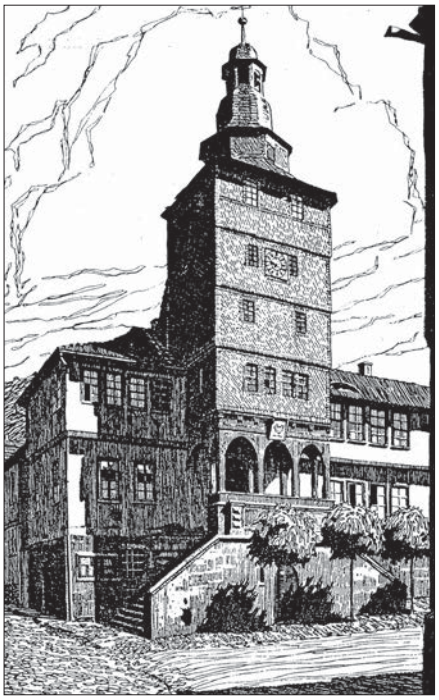
Geschichte

Am 1. Mai 1902 wird die Nebenbahn von dem an der „Kanonenbahn" gelegenen Bahnhof Schwebda über Frieda–Wanfried–Altenburschla–Großburschla–Heldra nach Treffurt dem Verkehr übergeben und damit das gewerbefleißige Werrastädtchen an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Am 13. Oktober 1907 geht die Verlängerung nach Wartha und damit eine Verbindung der Hauptbahnen Bebra–Göttingen und Bebra–Erfurt in Betrieb. Als schließlich am 30. Juni 1911 Treffurt über Feldmühle–Normannstein–Heyerode–Langula mit Mühlhausen an der Linie Leinefelde–Gotha verbunden wird, ist Treffurt zu einem thüringischen Eisenbahn-Knotenpunkt mit Verbindungen zu allen wichtigen Hauptstrecken geworden. Die Bahnanlagen in Treffurt werden in den folgenden Jahren erweitert, auch eine Lokstation mit Drehscheibe und Schuppen kommt hinzu.

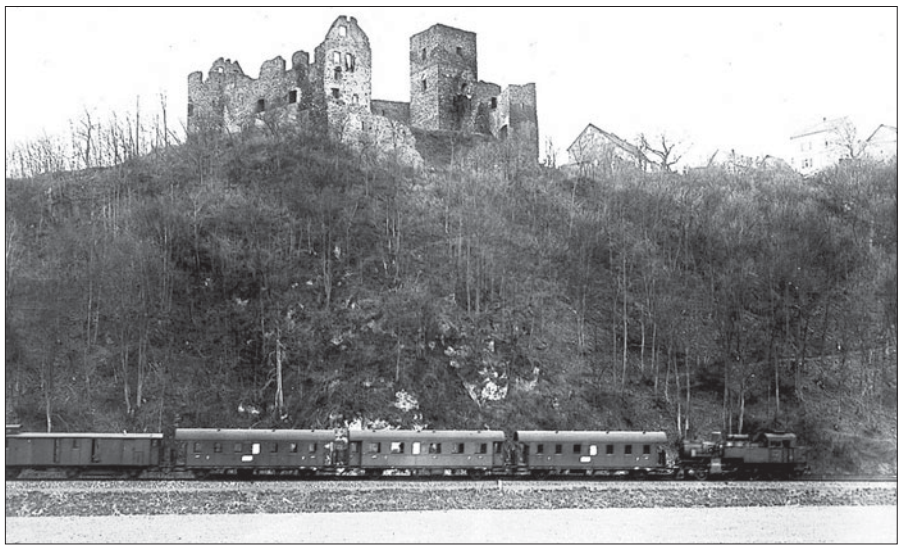
Nach dem Zweiten Weltkrieg trennt die Demarkationslinie zwischen amerikanischer und sowjetischer Zone die Strecke von Eschwege nach Treffurt kurz hinter Heldra. Die Bahn von Mühlhausen führt beim Haltepunkt Feldmühle über westliches Gebiet, was für diese Verbindung ebenso das „Aus" bedeutet wie die zerstörten Werrabrücken der Strecke nach Wartha: 1952 wird der Eisenbahnbetrieb in Treffurt endgültig eingestellt.

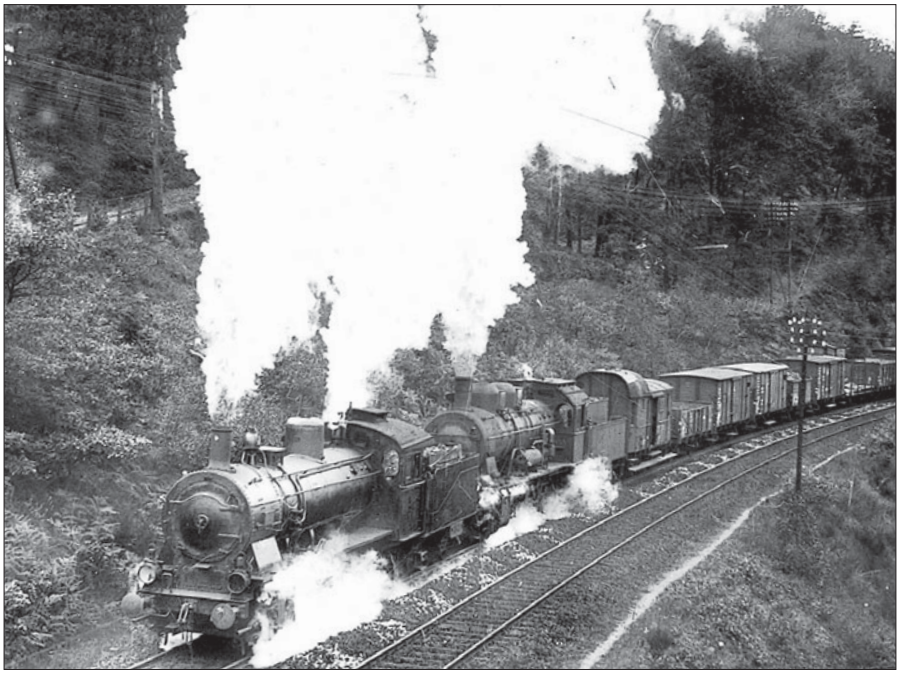
Betrieb

Bis dahin hatte sich der „Treffpunkt Treffurt" eines regen Verkehrs erfreut. Die Fahrpläne aus der Vorkriegszeit verzeichnen durchgehende Züge von Eschwege nach Eisenach, deren Fahrplan sorgfältig auf die Umsteigeverbindung in Richtung Mühlhausen abge-



Treffurter Bilderbogen – damals: oben das Rathaus, das im Modell von dem Kibri-Modell „Rathaus Eisenach" dargestellt werden kann (s. Schaubild); daneben die Burgruine Normannstein, die sich ebenfalls im Schaubild findet. Die Federzeichnungen entstammen einem Wanderführer von 1921. Rechts: Ein Reichsbahn-Personenzug mit Donnerbüchsen und Packwagen württembergischer Bauart, gezogen von einer 74 des Bw Eisenach, vor dem Normannstein? Fast: Carl Bellingrodt nahm diese Szene mit 74 555 vor P 2020 vor der Burgruine Freienfels 1937 an der Strecke Weilburg–Grävenwiesbach auf … Unten: 55 und 57 des Bw Gerstungen mit Güterzug auf dem zweigleisigen Abschnitt vor dem Kalkwerk bei Treffurt? Fast: 55 1806 und 57 3219 bei Wt-Ronsdorf, 1935 …



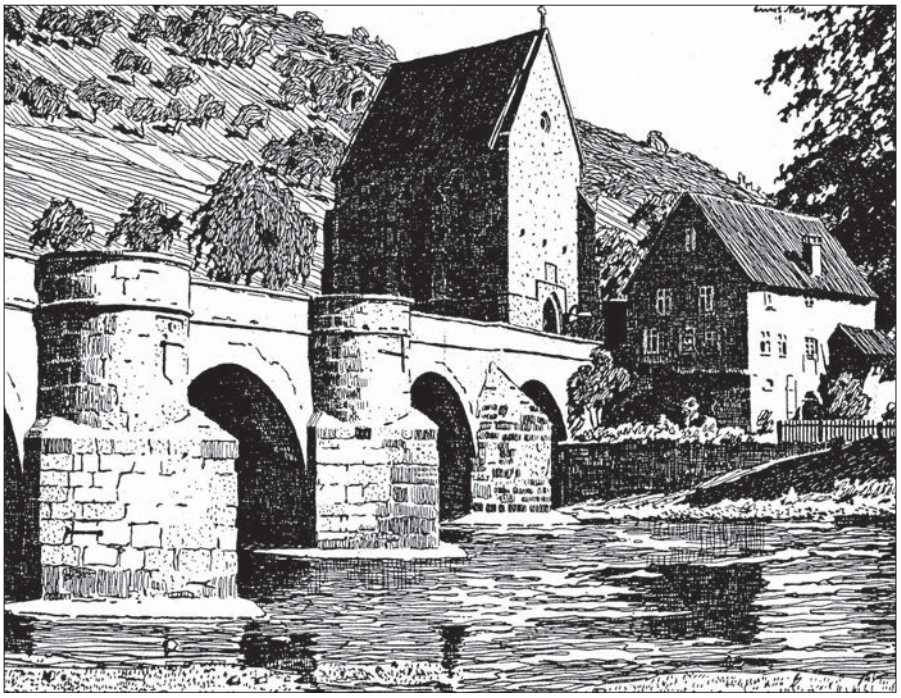


stimmt ist. Neben dem Berufs- spielt der Ausflugsverkehr vor allem in den Sommermonaten eine wichtige Rolle und immer wieder kommen Sonderzüge ins schöne Werratal.

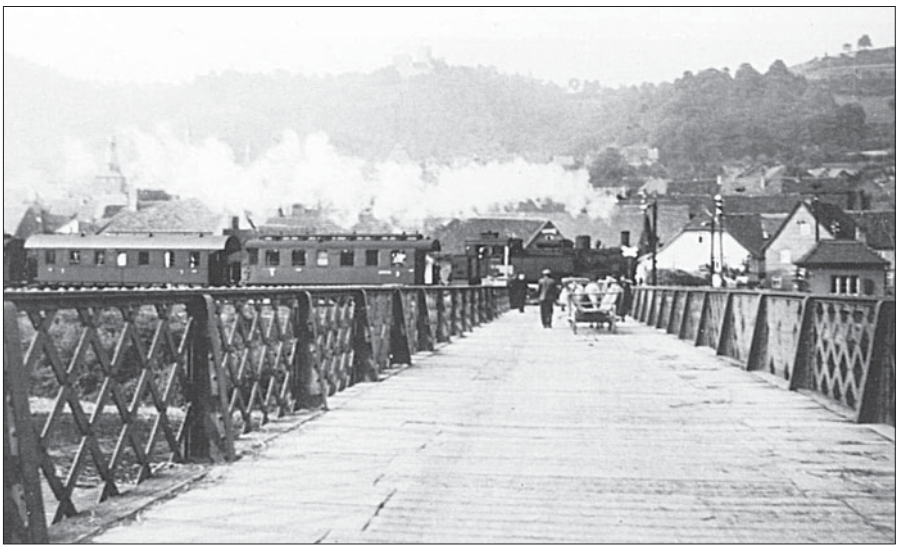
Der Güterverkehr schwankt mit der jeweiligen wirtschaftlichen Gesamtsituation. Für Frachtaufkommen sorgt u.a. die in Treffurt ansässige Tabak- und Zigarrenindustrie sowie ein Kalkwerk mit eigenem Gleisanschluss an der Strecke nach Mühlhausen.

Für die Bespannung der Züge ist das Bw Eisenach zuständig, das auf den Strecken um Treffurt die für diese Region typischen Maschinen wie 74.4, 93.5 und 57.10 einsetzt. Vom Bw Niederhone (später Eschwege West) her kommt auch die 56.1 (pr. G 8.3) nach Treffurt.

Wie die Lokomotiven entsprechen auch die Personenzüge dem für die

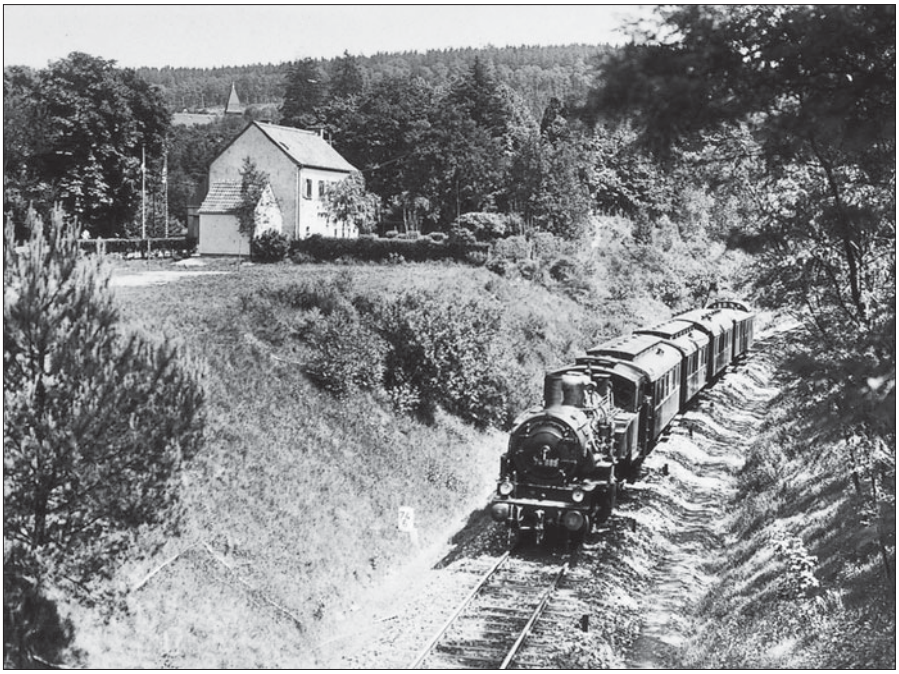


Unweit von Treffurt an der Strecke nach Wartha liegt Creuzburg, von dessen historischer Werrabrücke aus dem Jahr 1225 – hier wieder eine Federzeichnung aus dem Werra-Wanderführer von 1921 – sich Ivo Cordes bei der Darstellung der Werrabrücke von Treffurt im Schaubild zum Anlagenvorschlag inspirieren ließ.



Die nach Kriegsschäden wieder reparierte Werrabrücke am Bahnhof von Treffurt auf einer Aufnahme von 1946/47. Eine 74er des Bw Eisenach dampft nach Falken, am Haken einen preußischen Durchgangs-Dreiachser und eine Donnerbüchse; als dritter Wagen mag ein preußischer PwPosti die kurze Fuhre beschließen, denn in Falken ist ohnehin schon Endstation.

Unten rechts: Wieder ein Motiv, das direkt aus unserem Anlagenvorschlag zu stammen scheint, etwa von der Partie hinter dem Kalkwerk. Die 74er und ihre Wagengarnitur mit der Kombination von preußischen und Einheitsbauarten könnte so auch durch das Werratal bei Treffurt gedampft sein. Tatsächlich entstand die Aufnahme von 74 689 mit dem P 4880 im Jahr 1937 bei Aachen an der deutsch-belgischen Grenze.

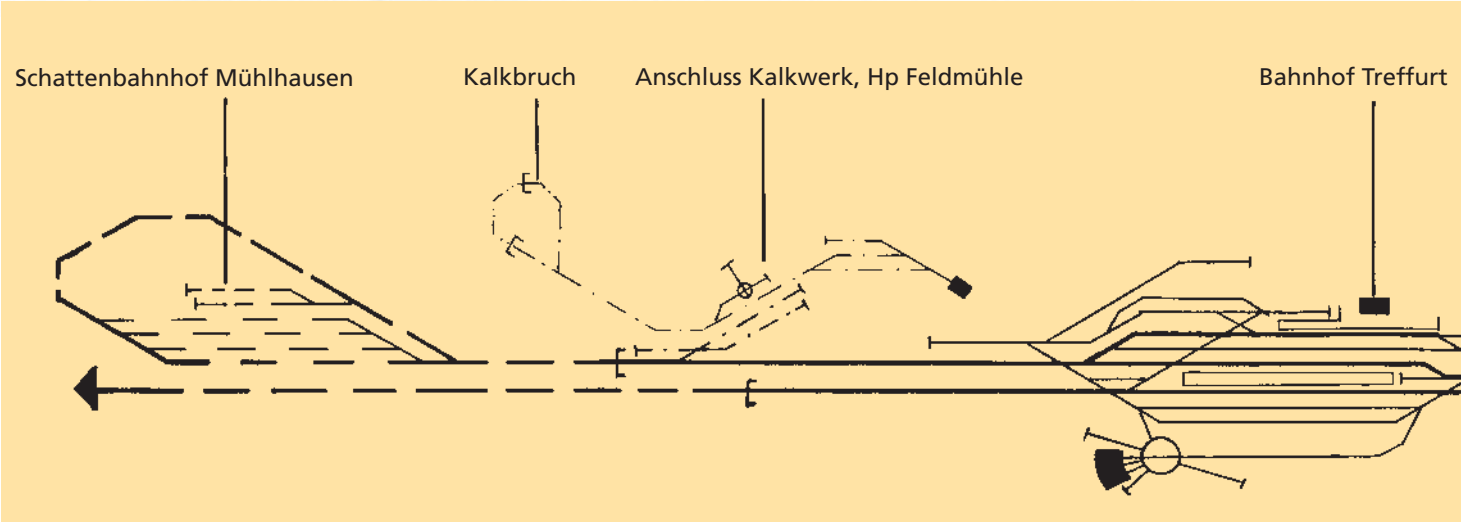


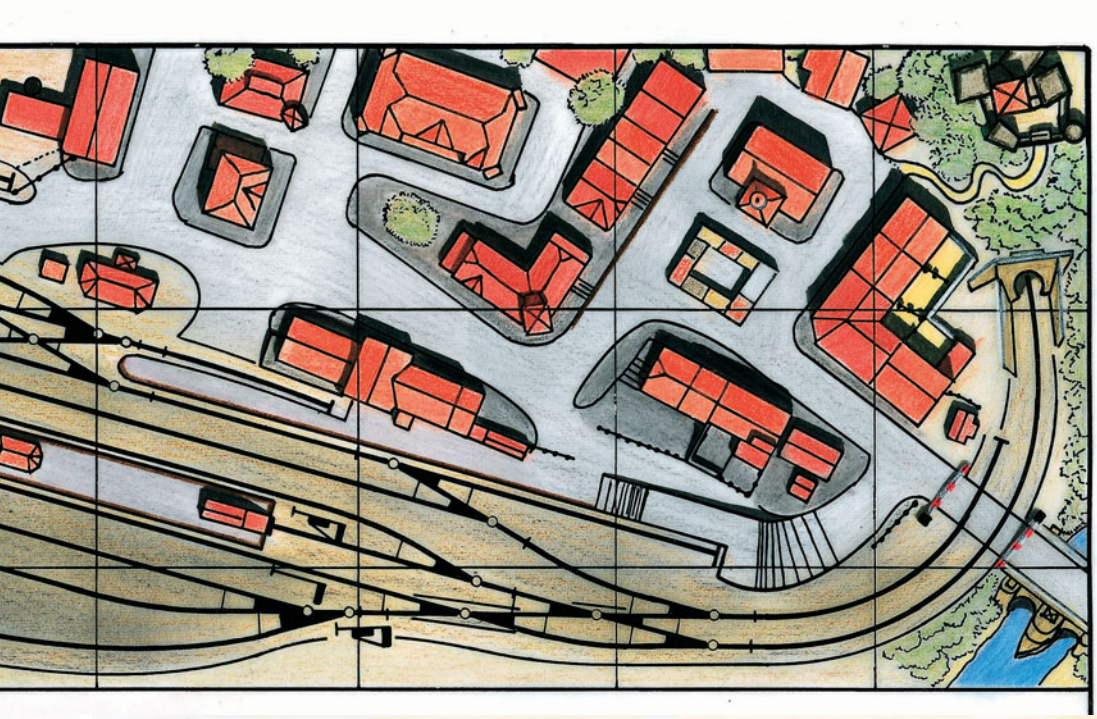
Epoche II in Thüringen und Hessen typischen Bild: preußische Durchgangs-Dreiachser und Einheitsbauarten nebst Pack- und Postwagen verschiedener Länderbahn- und Einheitstypen.

Anlagenvorschlag

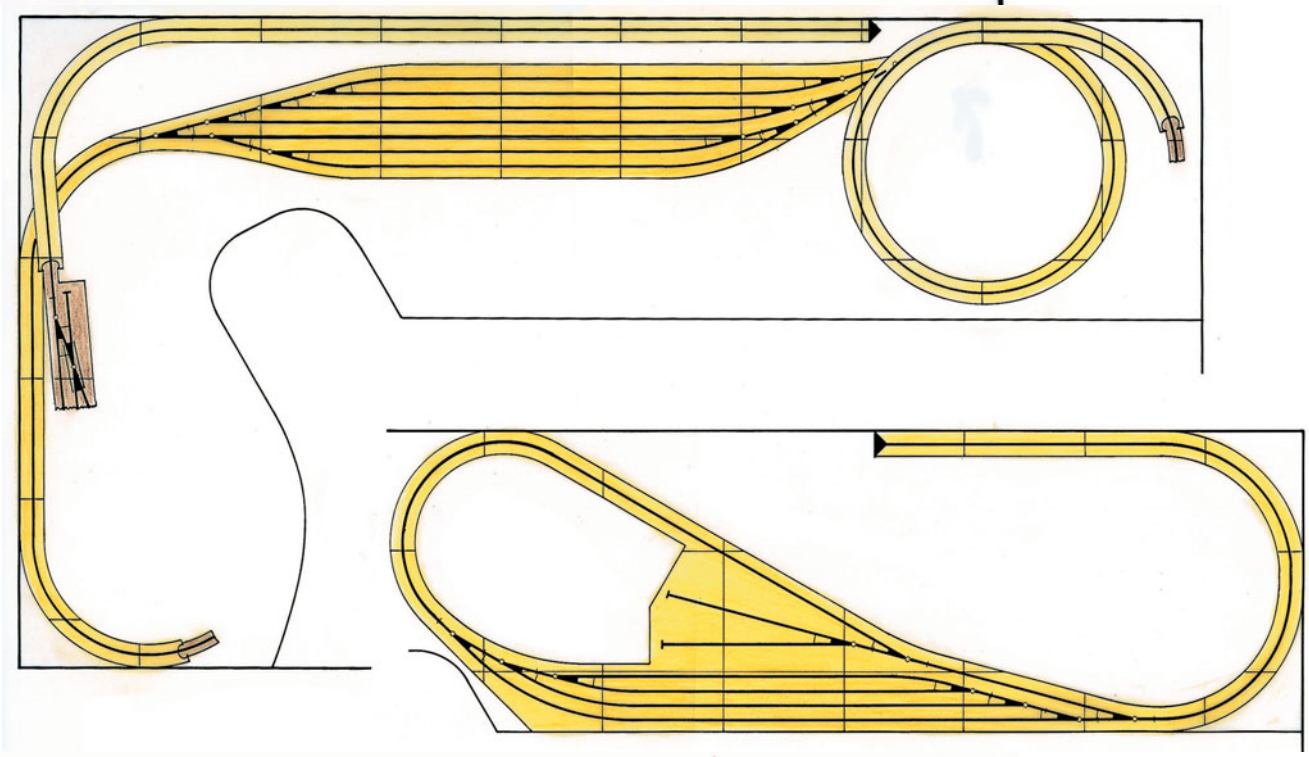
Mittelpunkt ist der Bahnhof Treffurt, dessen Gleisplan im Wesentlichen dem Zustand Mitte der Dreißigerjahre entspricht. Die Strecke Eschwege–Treffurt–Wartha ist als Ringstrecke mit eingefügtem Schattenbahnhof geführt und taucht von rechts wieder aus dem vom „Normannstein“ gekrönten Berg auf. Die Strecke nach Mühlhausen beschreibt am Haltepunkt Feldmühle eine 180°-Kurve, passiert das Kalkwerk mit dem Gleisanschluss und verschwindet dann ebenfalls im Untergrund, wo sie in einer Kehrschleife mit Schatten-

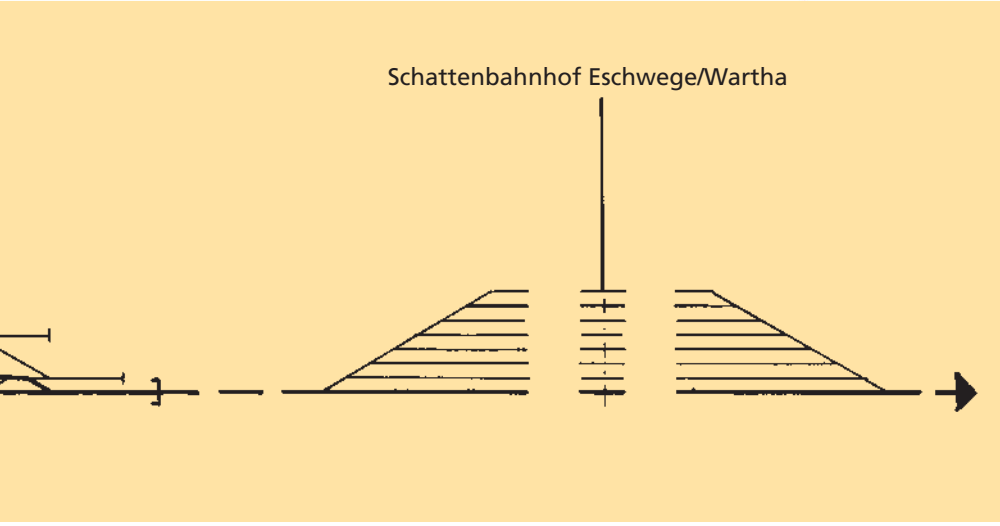
Der Gleisplan des Anlagenvorschlags im Zeichnungsmaßstab 1:15 (Rastermaß 0,50 m, Raumgröße 4,92 x 2,75 m). Die mehrfach umgebauten und erweiterten Bahnanlagen von Treffurt konnten mangels authentischer Unterlagen nicht komplett rekonstruiert werden; der hier dargestellte Zustand entspricht daher etwa dem der Jahre 1907 (Eröffnung der Strecke nach Wartha) bis1952 (Abbau der Gleisanlagen in Treffurt).



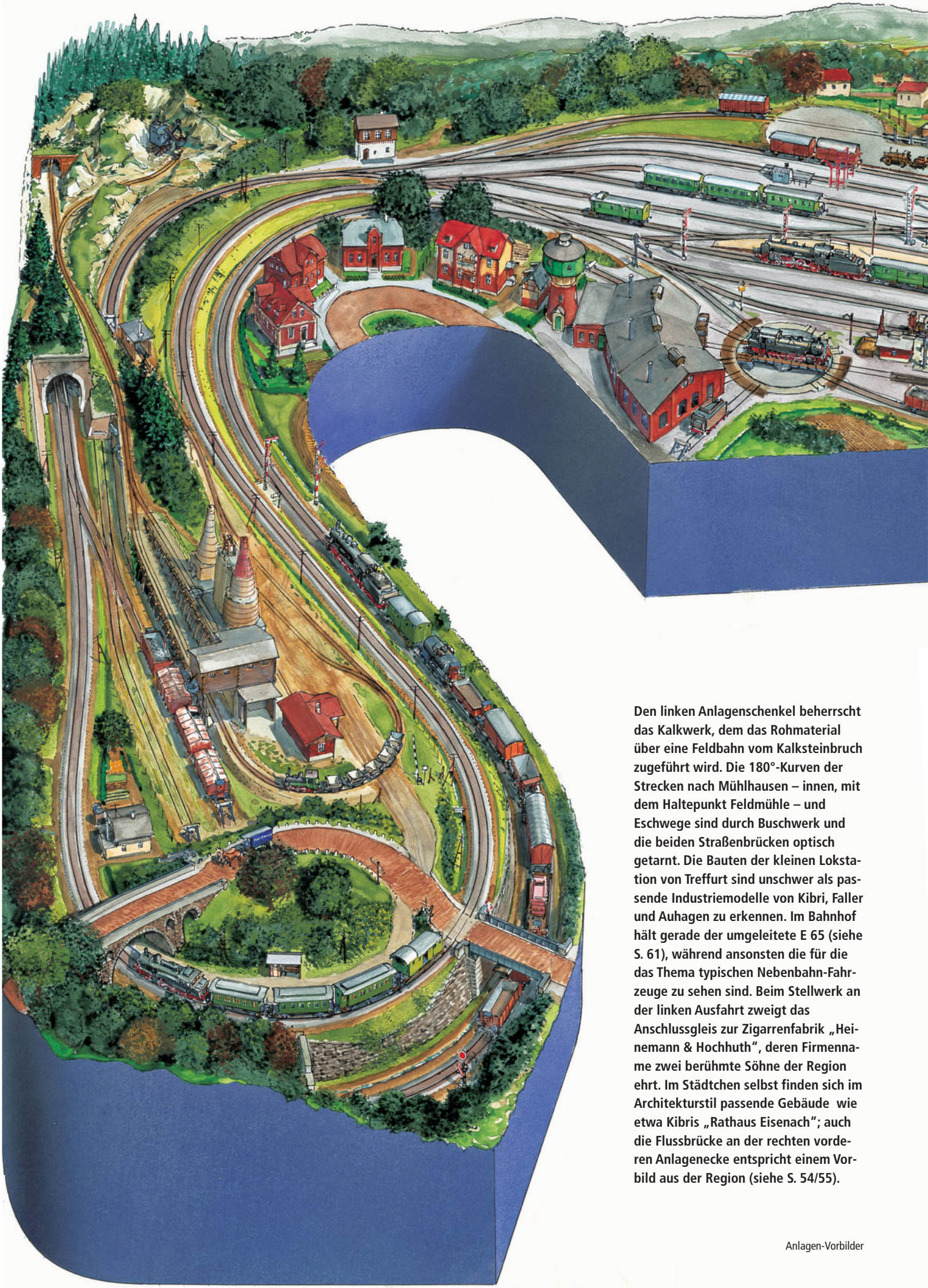


Die verdeckten Gleisanlagen. Die Strecke Eschwege–Treffurt–Wartha ist als Ringstrecke mit zwischengeschaltetem Schattenbahnhof ausgeführt, die Strecke nach Mühlhausen wird in einer Kehrschleife mit Schattenbahnhof samt Stumpfgleisen für Triebwagen zurückgeführt.

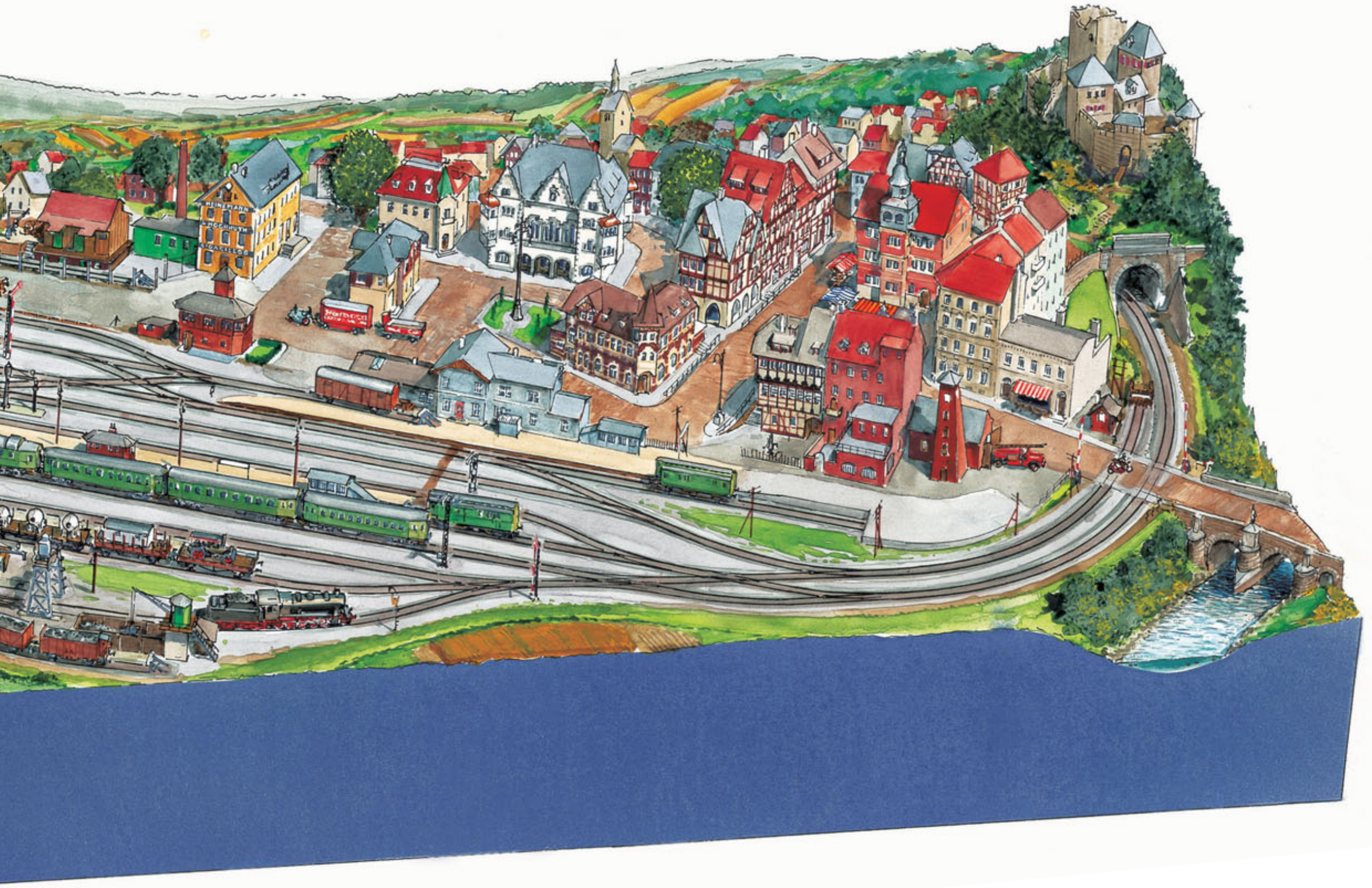




Das Betriebsschema verdeutlicht noch einmal die Fahrmöglichkeiten. Gleichfalls dargestellt ist der Streckenverlauf der Feldbahn am Kalkwerk-Anschluss.



Den linken Anlagenschenkel beherrscht das Kalkwerk, dem das Rohmaterial über eine Feldbahn vom Kalksteinbruch zugeführt wird. Die 180°-Kurven der Strecken nach Mühlhausen – innen, mit dem Haltepunkt Feldmühle – und Eschwege sind durch Buschwerk und die beiden Straßenbrücken optisch getarnt. Die Bauten der kleinen Lokstation von Treffurt sind unschwer als passende Industriemodelle von Kibri, Faller und Auhagen zu erkennen. Im Bahnhof hält gerade der umgeleitete E 65 (siehe S. 61), während ansonsten die für die das Thema typischen Nebenbahn-Fahrzeuge zu sehen sind. Beim Stellwerk an der linken Ausfahrt zweigt das Anschlussgleis zur Zigarrenfabrik „Heinemann & Hochhuth", deren Firmenname zwei berühmte Söhne der Region ehrt. Im Städtchen selbst finden sich im Architekturstil passende Gebäude wie etwa Kibris „Rathaus Eisenach"; auch die Flussbrücke an der rechten vorderen Anlagenecke entspricht einem Vorbild aus der Region (siehe S. 54/55).



Der Fahrplanauszug aus dem Reichsbahn-Kursbuch von 1936 kann als Vorlage für ein Betriebsspiel dienen und verdeutlicht die Funktion des „Treffpunkts Treffurt“ mit den Anschlussverbindungen der Strecken von Eisenach nach Eschwege und von Mühlhausen nach Treffurt. Bei den Zügen ohne Gepäckbeförderung mag es sich um Wittfeld-Akkutriebwagen handeln, wie sie damals in den Bahnbetriebswerken Gerstungen und Gotha stationiert waren.

171 b - g

a = über Kühnhausen-Döllstädt
b = über Ballstädt, Gräfentonna
c = nur S vom 1.VII. bis 31.VIII.
d = in Eichenberg umsteigen

171 b Mühlhausen (Thür.)-Treffurt

Alle Züge 2. u. 3. Klasse

km	Zug Nr RBD Erfurt	●2901	2903	2905	w 2907	S 2909	w 2909	S 2911	w 2911	w 2915	S 2915
	ab Leinefelde 171	6.02	6.02	10.03	:12.43	14.13	14.13	17.26		21.07	21.07
	ab Erfurt 170, 159 h	6.13	6.02	9.34	:10.32	12.20	[illegible]	:16.01		a19.47	a19.47
	ab Gotha 171	5.32	6.46	10.06	11.21	13.53	:16.36	16.41		b20.03	b20.03
0,0	ab Mühlhausen (Thür.)	●6.50	7.45	11.49	w13.11	S14.47	w17.22	S18.34	w18.34	w21.45	S22.25
7,0	Oberdorla	7.01	7.56	12.00	13.21	14.58	17.33	18.46	18.46	21.56	22.36
9,1	Langula	●7.05	8.00	12.04	w13.25	15.02	17.38	18.50	w18.49	22.03	22.40
17,3	Heyerode	an	8.17	12.18	an	15.16	17.59	19.07	an	22.14	22.54
21,1	Diedorf (Eichsf.)	...	8.22	12.24	...	15.22	18.05	19.12	...	22.21	23.00
24,4	Wendehausen	...	8.28	12.29	...	15.27	18.11	19.18	...	22.25	23.05
29,5	Normannstein	...	X8.31	X12.33	...	X15.30	X18.14	19.21 X	...	|	|
	Feldmühle	...	8.36	12.38	...	15.35	18.20	19.26	...	22.33	23.13
31,8	an Treffurt 171 c	...	8.40	12.42	...	S15.39	w18.24	S19.30	...	w22.37	S23.17
	an Eisenach	a10.02	11.52	14.11	...	16.53	20.10	S21.44	...	...	...
	an Eschwege	...	9.28	13.38	...	17.25	19.17	S21.18	...	0.44	0.44
	an Göttingen	13.04	12.19	16.32	...	:18.56	20.53	23.33	...	1.07	...

Zug Nr RBD Erfurt	2900	w 2902	2904	2906	w 2908	w 2912	2910	S 2914		
Leinefelde 171 an	7.28	8.40	11.15	15.36			20.49	23.54	...	...
Erfurt 170, 159 h an	8.28	...	10.09	16.18			20.58	23.21	...	...
Gotha 171 an	7.49	...	9.42	15.45			20.25	22.50	...	...
Mühlhausen (Thür.) an	6.25	w 7.38	8.42	13.58	w14.40	w19.12	19.34	S 21.23	...	...
Oberdorla	6.14	7.27	8.31	13.47	14.29	19.01	19.23	21.12	...	...
Langula	6.10	w 7.23	8.27	13.43	w14.26	w18.57	19.18	21.08	...	...
Heyerode	5.58	...	8.16	13.32	...	...	19.07	20.56	...	...
Diedorf (Eichsf.)	5.50	...	8.05	13.25	...	...	18.59	20.49	...	...
Wendehausen	5.43	...	7.58	13.18	...	...	18.52	20.42	...	...
Normannstein	|	...	X7.53	X13.14	...	...	X18.47	X20.37	...	...
Feldmühle	5.33	...	7.47	13.09	...	...	18.41	20.31	...	...
Treffurt 171 c ab	5.29	...	7.43	13.05	...	...	18.37	S 20.27	...	...
Eisenach 165, 170 ab	...	...	5.58	11.28	...	...	17.18	17.18	c18.55	...
Eschwege 171 c ab	...	...	6.42	12.10	...	...	17.46	19.38	...	...
Göttingen 179 ab	...	3.55	d4.38	10.19	...	...	13.30	17.38	...	...

● = oG = ohne Gepäckbeförderung.
a = 4.VII. bis 1.IX. b = nur S vom 1.VII. bis 31.VIII.

171c Eisenach-Treffurt-Eschwege

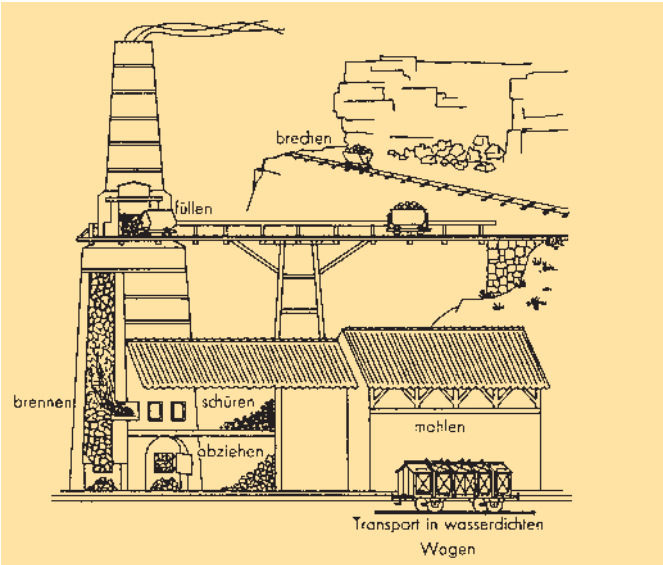
Alle Züge 2. u. 3. Klasse

km	Zug Nr RBD Erfurt			948	952	954	802	958	818	956	S 2914	960	S 962
	ab Erfurt 170	...	...	4.13	6.02	...	:10.32	...	:11.45	:16.20	16.53	:19.32	:21.43
	ab Gotha 170	...	...	4.48	6.46	...	:11.00	...	:12.16	15.32	17.30	:20.01	:22.07
0,0	ab Eisenach	...	...	5.58	7.23	...	11.28	...	13.55	17.18	b18.55	20.39	S22.38
2,0	Eisenach West	...	...	6.02	7.27	...	11.32	...	13.59	17.22	18.59	20.43	22.41
8,7	Hörschel	...	...	6.09	7.34	...	11.39	...	14.06	17.30	19.07	20.50	22.49
10,3	an Wartha (W.) 170	...	...	6.13	7.38	...	11.42	...	14.09	17.33	19.11	20.54	22.52
	ab Wartha (W.) 170	...	...	6.20	7.44	11.49	↵	14.14	↵	17.39	19.21	21.00	22.59
13,3	Pferdsdorf (W.)	...	...	6.25	7.49	11.54	...	14.19	...	17.45	19.26	21.05	23.04
17,3	Creuzburg (W.)	...	...	6.32	7.56	12.01	...	14.26	...	17.51	19.37	21.12	23.10
22,7	Buchenau (W.)	...	...	6.40	8.04	12.09	...	14.34	...	18.00	19.45	21.21	23.19
25,6	Mihla	...	...	6.45	8.10	12.15	...	14.39	...	18.05	19.50	21.26	23.24
29,9	Frankenroda	...	...	6.52	8.17	12.22	...	14.46	...	18.13	19.58	21.33	23.31
36,2	Falken	...	...	7.02	8.27	12.32	...	14.56	...	18.22	20.08	21.43	23.40
39,6	an Treffurt 171h	...	...	7.08	8.33	12.38	...	15.02	...	18.28	b20.13	21.49	S23.46
	ab Mühlhaus. (Th.)	S22.25	...	...	7.45	11.49	...	S14.47	...	w17.22	S18.34	...	...
	Zug Nr RBD Kassel	●1970	950	948	952	954		●1964		956	●1966	●1968	
39,6	ab Treffurt 171b	0.04	5.46	7.09	8.46	12.57	...	16.43	...	18.35	S20.32	22.24	...
42,0	Heldra	0.08	5.51	7.14	8.51	13.02	...	16.47	...	18.40	20.36	22.28	...
43,2	Großburschla	0.11	5.54	7.18	8.54	13.05	...	16.51	...	18.43	20.41	22.32	...
44,9	Altenburschla	0.15	6.00	7.22	8.58	13.09	...	16.55	...	18.46	20.45	22.35	...
48,7	Wanfried	0.22	6.08	7.30	9.06	13.17	...	17.02	...	18.55	20.53	22.43	...
53,0	Frieda	0.29	6.15	7.38	9.13	13.24	...	17.10	...	19.03	21.02	22.49	...
56,1	Schwebda	0.36	6.21	7.44	9.19	13.30	...	17.16	...	19.09	21.10	22.56	...
58,2	Grebendorf	0.39	6.25	7.49	9.23	13.34	...	17.20	...	19.13	21.14	23.00	...
60,8	an Eschwege	0.44	6.30	7.53	9.28	13.38	...	17.25	...	19.17	S21.18	23.05	...
	an Eschwege West 178f	1.20	6.51	8.26 a9.43	11.09	14.14	S13.50	17.51	...	19.23	22.10	23.57	...
	an Eichenberg 179	...	7.54	9.11	11.49	16.05	S14.32	18.36	...	20.09	22.55	0.36	...
	an Göttingen 179	...	8.15	10.09	:12.19	16.32	14.57	18.56	...	20.38	23.33	1.07	...

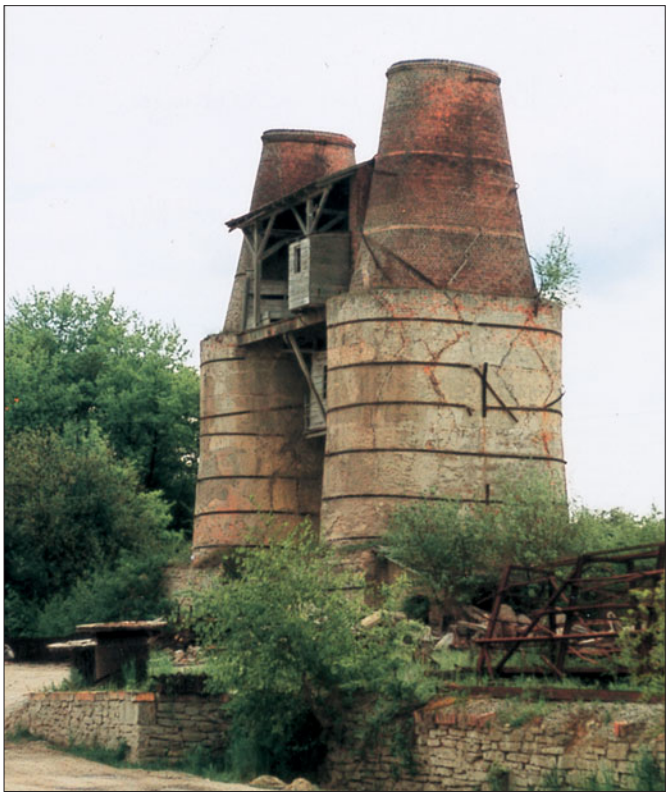
Zug Nr RBD Erfurt	951	845	953	S 7903	949	801	955	855	959	957	S 961	
Erfurt 170 an	8.28	8.28	10.09	:11.33	...	13.59	...	:15.25	19.16	:21.05	23.21	...
Gotha 170 an	7.19	7.19	9.44	:11.09	...	13.18	...	:15.02	18.12	:20.43	22.57	...
Eisenach an	6.06	6.34	8.58	b10.02	...	11.52	...	14.11	16.53	20.10	S21.44	...
Eisenach West	6.02	6.30	8.55	9.58	...	11.48	...	14.07	16.50	20.07	21.41	...
Hörschel	5.54	6.20	8.47	9.49	...	11.40	...	13.57	16.42	19.59	21.34	...
Wartha (W.) 170 ab	5.50	6.15	8.43	9.45	↱	11.37	↱	13.53	16.38	19.55	21.30	...
Wartha (W.) 170 an	5.43	...	8.37	9.35	11.31	...	13.48	...	16.31	19.48	21.23	...
Pferdsdorf (W.)	5.38	...	8.32	9.30	11.26	...	13.43	...	16.26	19.43	21.19	...
Creuzburg (W.)	5.32	...	8.25	9.23	11.19	...	13.36	...	16.19	19.37	21.12	...
Buchenau (W.)	5.22	...	8.16	9.14	11.10	...	13.27	...	16.10	19.27	21.00	...
Mihla	5.17	...	8.10	9.08	11.05	...	13.21	...	16.04	19.22	20.55	...
Frankenroda	5.10	...	8.00	9.01	10.58	...	13.14	...	15.57	19.14	20.47	...
Falken	4.59	...	7.49	8.50	10.47	...	13.03	...	15.46	19.03	20.37	...
Treffurt 171h ab	4.54	...	7.44	b 8.45	10.42	...	12.58	...	15.41	↗18.58	S20.32	...
Mühlhaus. (Th.) an	...	...	8.42	...	...	13.58	↗	↗	19.34	S21.23	...	...
Zug Nr RBD Kassel	...		953		949	955	951	●1963	957	●1965	●1967	●1969
Treffurt 171b an	...	...	7.27	...	10.41	12.53	15.16	16.38	18.30	20.24	S22.05	23.57
Heldra	...	...	7.23	...	10.36	12.48	15.11	16.32	18.25	20.20	22.01	23.52
Großburschla	...	...	7.19	...	10.33	12.45	15.08	16.29	18.22	20.16	21.58	23.49
Altenburschla	...	...	7.14	...	10.29	12.41	15.04	16.24	18.17	20.12	21.54	23.45
Wanfried	...	...	7.06	...	10.21	12.33	14.56	16.16	18.10	20.03	21.46	23.37
Frieda	...	...	6.58	...	10.13	12.25	14.48	16.08	18.01	19.55	21.38	23.30
Schwebda	...	...	6.52	...	10.08	12.20	14.43	16.01	17.56	19.48	21.33	23.24
Grebendorf	...	...	6.48	...	10.03	12.15	14.38	15.56	17.51	19.43	21.27	23.19
Eschwege ab	...	...	6.42	...	9.58	12.10	14.33	15.51	17.46	19.38	S21.22	23.14
Eschwege West 178f ab	...	w6.24	5.46	a9.50	9.30	11.56	w13.17	15.40	17.35	19.27	20.20	22.25
Eichenberg 179 ab	...	...	5.05 ↵	a9.23	8.24	10.46	12.06	14.44	...	18.44	...	21.42
Göttingen 179 ab	...	3.55	4.38	a9.00	7.52	10.19	:11.34	13.30	17.38	18.10	...	21.20

Ein Güterzug mit Klappdeckelwagen für den Kalktransport auf dem zweigleisigen Abschnitt zwischen dem Bahnhof Treffurt und dem Kalkwerk im Hintergrund? „Erzzug bei Rupprechtstegen um 1920" ist diese Aufnahme benannt, die gleichwohl trefflich zum Thema Treffurt passt.

Das Kalkwerk am Haltepunkt Normannstein um 1940 wird von 74 1062 des Bw Eisenach bedient.



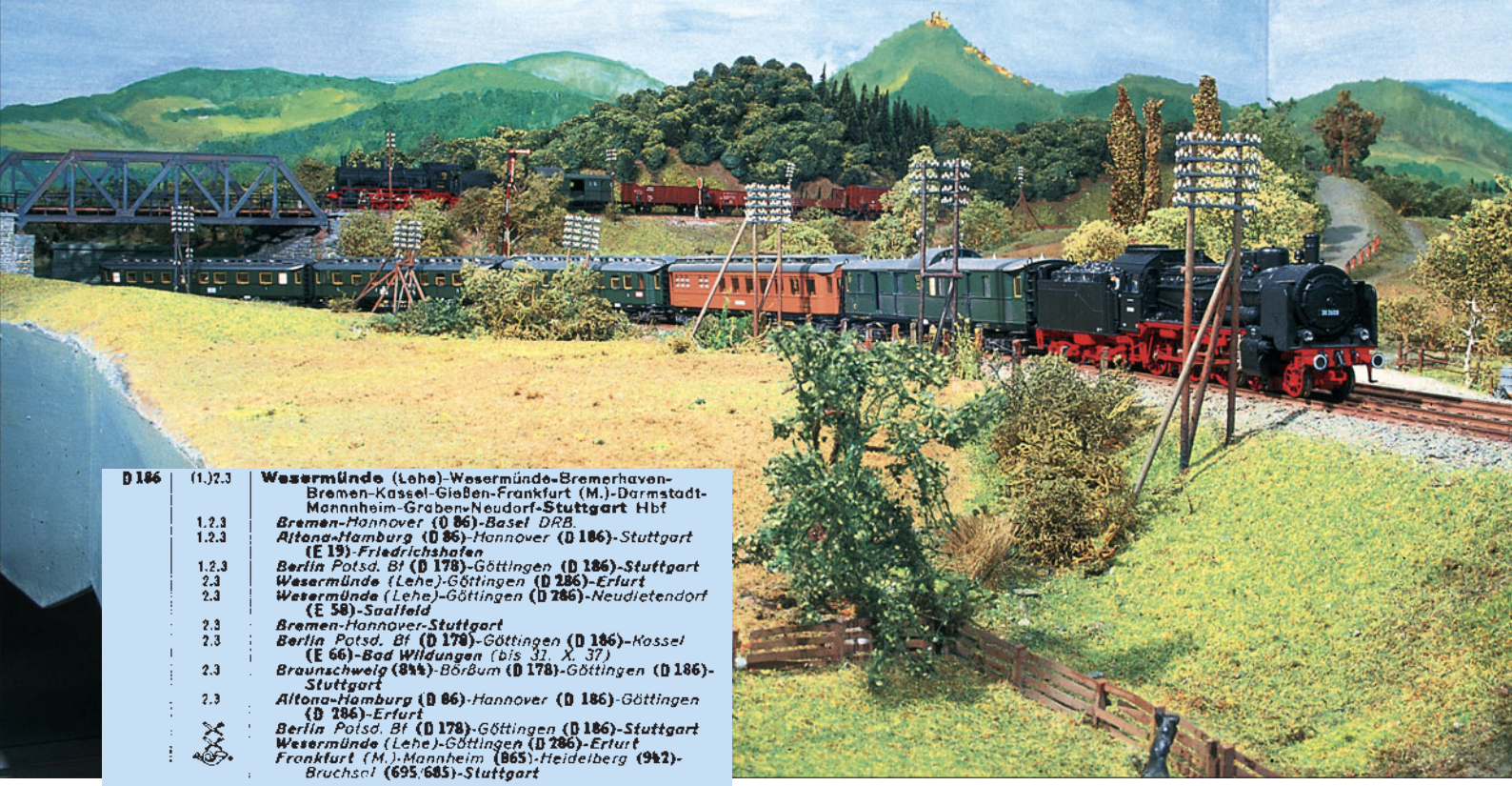
In einem Erdkundebuch aus den Fünfzigerjahren fand sich diese informative Darstellung eines Kalkwerks, die samt zuliefernder Feldbahn und Klappdeckelwagen unser Thema höchst anschaulich illustriert.



Dieser alte Kalkofen war noch zu Beginn der Neunzigerjahre bei Gerstungen und damit in relativer Nähe zu Treffurt anzutreffen – eine weitere Anregung für die Nachgestaltung im Modell.

Zeitgenössische Annonce der Kalkwerke Erich Altstädt in Wanfried (Strecke Eschwege–Treffurt) in einem Werra-Reiseführer von 1921.

Erich Altstädt · Kalkwerke
Merseburg a. Saale · Wanfried a. Werra
Abteilung I: Düngekalkwerk Wanfried
Telephon 24 — Fernwort: Kalkwerk Wanfried
liefert jederzeit und billigst
Prima 90—95% kohlensauren Düngekalkmergel
in handstreufähiger und maschinenstreufähiger Qualität
(lt. Gutachten d. Kgl. geolog. Landesanst. als vorzügl. Düngekalk bef.)
Förderwerk im herrlich gelegenen Elfengrund, 3½ km von Wanfried
Ausflugsort vieler Touristen



D 186	(1.)2.3	**Wesermünde** (Lehe)-Wesermünde-Bremerhaven-Bremen-Kassel-Gießen-Frankfurt (M.)-Darmstadt-Mannheim-Graben-Neudorf-**Stuttgart** Hbf
	1.2.3	*Bremen-Hannover (D 86)-Basel DRB.*
	1.2.3	*Altona-Hamburg (D 86)-Hannover (D 186)-Stuttgart (E 19)-Friedrichshafen*
	1.2.3	*Berlin Potsd. Bf (D 178)-Göttingen (D 186)-Stuttgart*
	2.3	*Wesermünde (Lehe)-Göttingen (D 286)-Erfurt*
	2.3	*Wesermünde (Lehe)-Göttingen (D 286)-Neudietendorf (E 58)-Saalfeld*
	2.3	*Bremen-Hannover-Stuttgart*
	2.3	*Berlin Potsd. Bf (D 178)-Göttingen (D 186)-Kassel (E 66)-Bad Wildungen (bis 31. X. 37)*
	2.3	*Braunschweig (844)-Börßum (D 178)-Göttingen (D 186)-Stuttgart*
	2.3	*Altona-Hamburg (D 86)-Hannover (D 186)-Göttingen (D 286)-Erfurt*
	✕	*Berlin Potsd. Bf (D 178)-Göttingen (D 186)-Stuttgart*
		Wesermünde (Lehe)-Göttingen (D 286)-Erfurt
		Frankfurt (M.)-Mannheim (865)-Heidelberg (942)-Bruchsal (695/685)-Stuttgart
D 286	2.3	**Göttingen**-Eichenberg-Leinefelde-Mühlhausen-Gotha-**Erfurt**
	2.3	*Wesermünde (Lehe) (D 186)-Göttingen (D 286)-Neudietendorf (E 58)-Saalfeld*
	2.3	*Wesermünde (Lehe) (D 186)-Göttingen (D 286)-Erfurt*
	2.3	*Altona-Hamburg (D 86)-Hannover (D 186)-Göttingen (D 286)-Erfurt*
	✕	*Wesermünde (Lehe) (D 186)-Göttingen (D 286)-Erfurt*

Als Umleiter bei einer Sperrung der Strecke Mühlhausen–Gotha könnte er durchaus einmal durch den Bahnhof Treffurt gekommen sein: D 286 Göttingen–Erfurt als Flügelzug des D 186, eine berühmte Zugfamilie aus der Epoche II. Die Modellaufnahme zeigt den D 286 bei Silberhausen Trennungsbahnhof (s. Kursbuchkarte auf S. 52).

Ein weiterer bekannter Zug jener Jahre und gleichfalls ein Umleiter-Kandidat, wie er sich daher auch im Schaubild findet: E 65 Eichenberg–Gera. Hier eine Modellaufnahme mit Roco- und Fleischmann-Fahrzeugen und der Original-Reihungsplan von 1932.

E 65 Eichenberg - Mühlhausen - Gotha - Weimar - Gera (vom 15. 6. — 31. 8.)

2. u. 3. ab Gotha:

(250 t)	1 Pw 4 i	589	Eichenberg - Gera	66	147	
	2 C 4 i, 1 BC 4 i, 1 C 4 i	"	" "	"	"	davon 1 C 4 i als Schutzwag. Eichenbg.-Gotha
	1 C 4 i (leer)	66	Erfurt - Gera	"	139	Nur So u. Mo (nach Bedarf.)

bahnhof (und Stumpfgleisen für die hier eingesetzen Benzol-Triebwagen) zurückgeführt wird.

Modellbetrieb

Die Personenzüge von Eschwege nach Treffurt und weiter nach Wartha bzw. Eisenach können in Treffurt, wo Anschluss zu den Zügen nach Mühlhausen besteht, evtl. die Bespannung wechseln; die Lokomotiven der von Treffurt ausgehenden bzw. hier endenden Züge werden ohnehin in der Lokstation gewartet. Nahgüterzüge bedienen außer den diversen Ladestellen im Bahnhof auch den Gleisanschluss des Kalkwerks. Als Besonderheit kommen umgeleitete D- und Eilzüge der Strecke Leinefelde–Gotha durch Treffurt.

Landschaft und Gebäude

Die Anlage flankieren links und rechts als „Heldrastein“ und „Normannstein“ bewaldete Erhebungen. Die Umgebung des Bahnhofs ist mit passenden Gebäuden vor allem von Auhagen und Kibri gestaltet; aus Böblingen kommen z.B. das passende Rathaus „Eisenach“ und die Bw-Bauten samt Eisenbahner-Wohnhäusern, während Faller das Amtsgericht beisteuert. Eigenbau und/oder „kitbashing“ sind bei Empfangsgebäude und Kalkwerk angesagt.

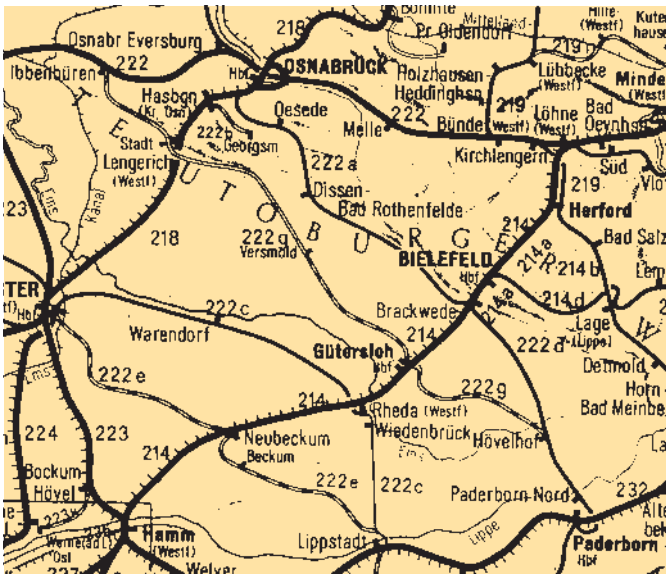
Fahrzeuge

Alle typischen Fahrzeuge wie 74.4, 93.5 oder G 10 sowie die passenden Personen- und Güterwagen gibt es in H0; statt der 56.1 kann eine 56.20 oder 58.10 eingesetzt werden. Die Umleiterzüge können mit 38.10 oder 17.10 bespannt werden.

Gemeinsam befördern V 65 und V 133 der TWE am 13.8.1979 einen schweren Stahl-Ganzzug von Hanekenfähr bei Lingen über Ibbenbüren–Lengerich–Gütersloh–Hövelhof nach Paderborn Nord (s. Kursbuchkarte). Die Aufnahme entstand zwischen Bocketal und Brochterbeck im Abschnitt Ibbenbüren–Lengerich.

Teutoburger Transit

Triebfahrzeuge in seltener Vielfalt, ein Transitverkehr mit schweren Stahlzügen, vielfältiger Rangierbetrieb und die reizvolle Umgebung der Bahn am Rand des Teutoburger Waldes – die TWE hat einem Modellbahner einiges zu bieten.



Warum gerade die Teutoburger Wald-Eisenbahn? Gibt es nicht genügend andere Privatbahnen als passendes Vorbild passabler Anlagen? Mag sein – doch warte der geneigte Leser die Lektüre dieser zwölf Seiten über die TWE als Modellbahn-Vorbild ab ...

Geschichte

Zwischen 1900 und 1903 werden abschnittsweise die Strecken der Teutoburger Wald-Eisenbahn zwischen Ibbenbüren im Nordosten und Hövelhof im Südwesten des östlichen Westfalen in Betrieb genommen. Verknüpfungen mit der Staatsbahn bestehen in Ibbenbüren, Lengerich, Gütersloh und Hövelhof. Die hochgesteckten Erwartungen erfüllen sich zunächst nicht, zumal der vertraglich vereinbarte Durchgangsverkehr von und zu den Bahnhöfen der KPEV über die Strecken der TWE nicht zustande kommt. Auch im weiteren Verlauf bleibt die Geschichte der TWE arm an spektakulären Ereignissen, wie die Chronisten berichten, sondern spiegelt eher das typische Auf und Ab einer privaten Nebenbahn in den von zwei Kriegen, Wirtschaftskrisen und Wiederaufbau geprägten Zeitläuften. Bezeichnenderweise gelten die eine bessere Verbindung mit der Staatsbahn ermöglichende Verlegung der TWE-Bahnhöfe Ibbenbüren und Gütersloh in den Jahren 1925/26 als besondere Höhepunkte, ebenso die Eröffnung des 3,1 km langen Anschlussgleises zur Mähdrescher-Fabrik Claas in Harse-

Unverkennbar die „Lollo" – bei ihrem ersten Gastspiel bei der TWE im Jahr 1989. Hier trägt die ehemalige 216 003 ex V 160 003 der DB, am 19.4. in Bad Iburg mit einem Kurzgüterzug aufgenommen, ihr orangerotes erstes TWE-Kostüm, das später der WEG-Lackierung weicht (s. S. 71).

Frühlings-Idylle mit Triebwagen und westfälischem Fachwerk: Ende April 1990 ist der TWE-Triebwagen VT 03 bei Versmold unterwegs. Der Veteran von 1925 kam 1981 von der WEG zur TWE, wurde hier aufwändig restauriert und seither als Schlepptriebwagen eingesetzt.

winkel im Jahr 1967. Der Personenverkehr wird zwischen 1967 und 1978 schrittweise stillgelegt.

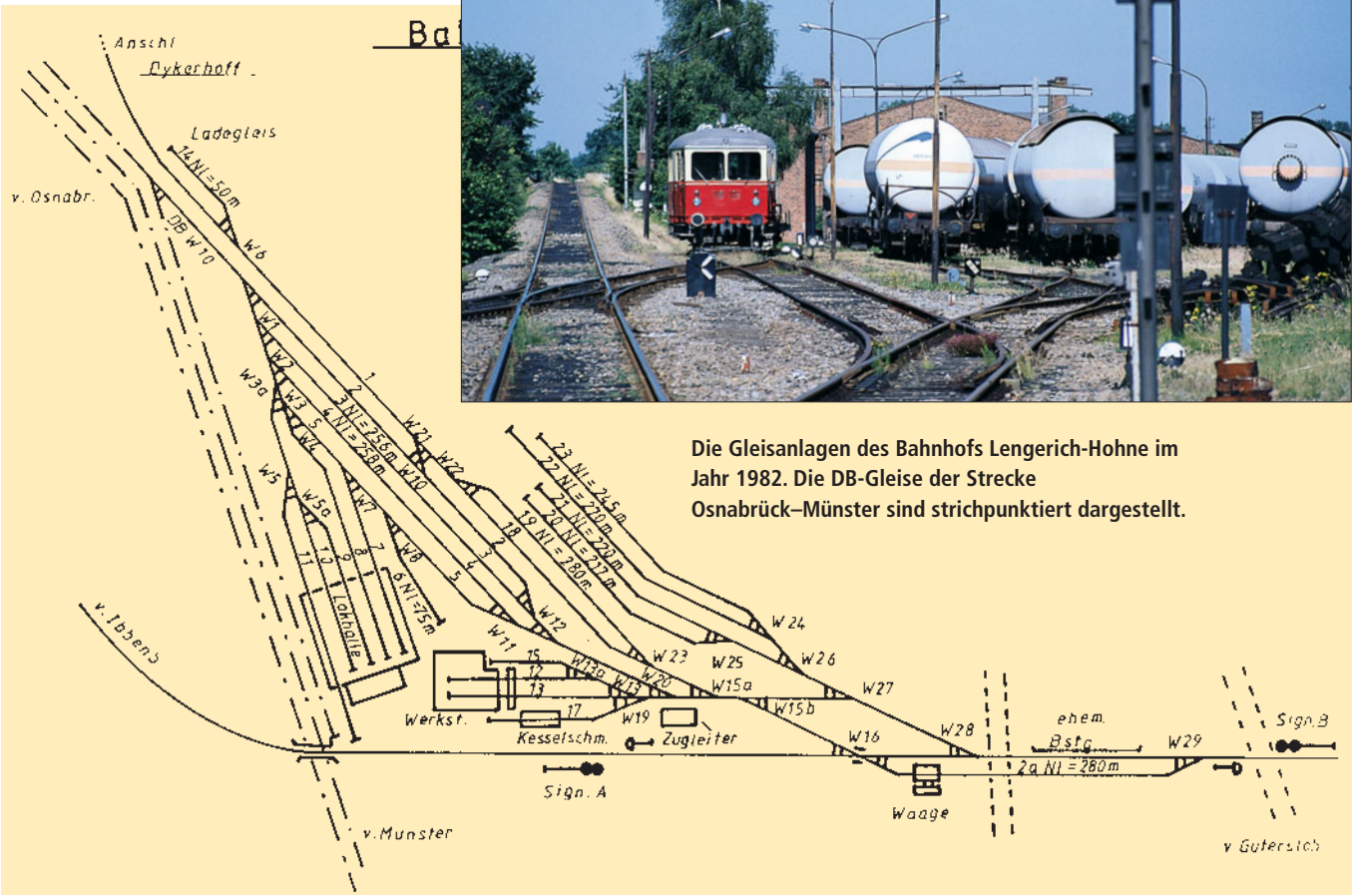
Betrieb

Der Betrieb und die Vielfalt der eingesetzten Fahrzeuge sind es, die die TWE zu einer für Eisenbahnfreunde attraktiven und für Modellbahner durchaus als reizvolles Vorbild geeigneten Bahn machen. Das gilt insbesondere für ein räumliches wie zeitliches „Fenster", das wir in der späten Epoche IV und in dem Gebiet um Lengerich-Hohne finden:

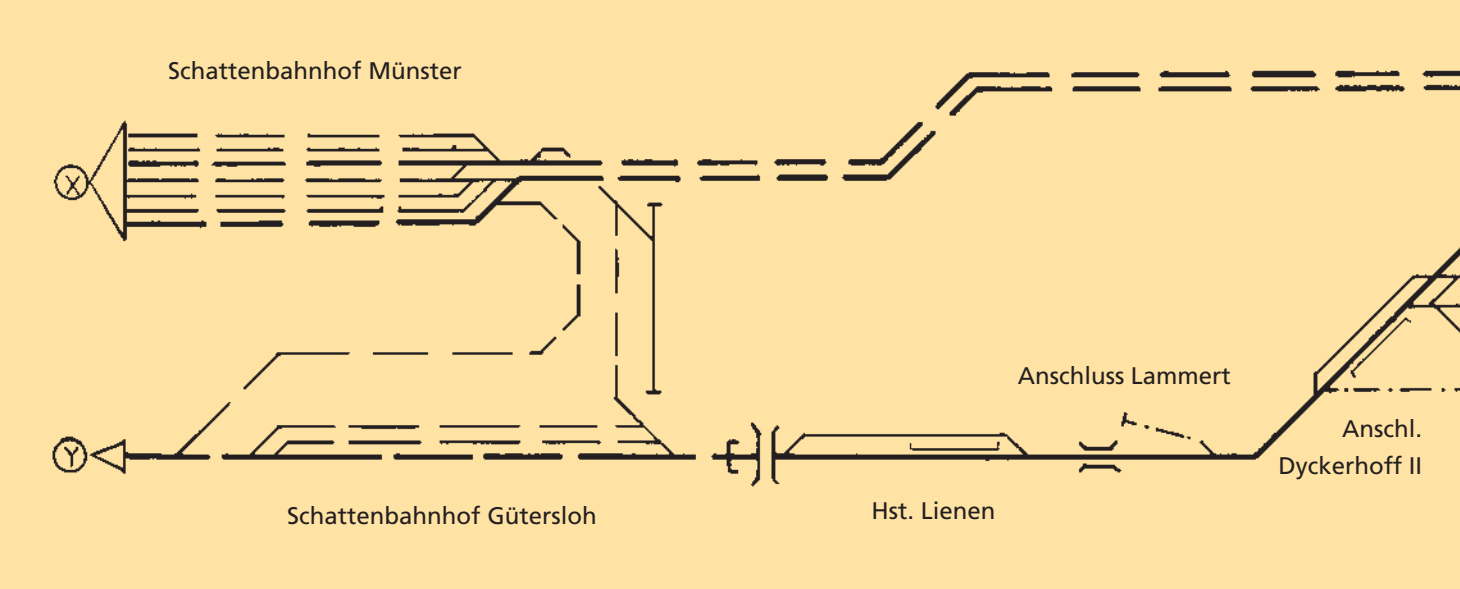
Hier rollen schwere Stahl-Ganzzüge für die Firma Benteler zwischen dem Hüttenwerk in Lingen-Hanekenfähr und dem Stahlwerk in Paderborn, häufig in Doppeltraktion oder mit der mächtigen V 320 bespannt. Hier sind lange Militärzüge der NATO von und zum Truppenübungsplatz Sennelager bei Paderborn unterwegs – bespannt mit DB-Dampflokomotiven der Baureihen 042, 043, 044 und 051, weil die TWE-Dieselloks keine Heizeinrichtungen haben. Hier begegnen wir auch den Mähdrescher-Ganzzügen des Harsewinkeler Herstellers Claas ebenso wie den Übergaben zu diversen Industriebetrieben – allen voran dem mächtigen Dyckerhoff-Zementwerk in Lengerich-Hohne, wo die TWE-Werkstatt nicht nur ihre Maschinen, sondern auch Museums-Dampfloks wartet, die zu dieser Zeit häufig mit Sonderzügen auf TWE-Gleisen unterwegs sind.

Diesellok VE 152 (MaK/BBC 1982) hat im Januar 1984 in Lengerich-Hohne die in der hiesigen TWE-Werkstatt wieder in Stand gesetzte 38 1772 am Haken – ein Beispiel für das vielfältige Mit- und Nebeneinander alter und moderner Staatsbahn- und Privatbahn-Fahrzeuge auf den Gleisen der TWE.

Das muss kesseln, Mann: Triebwagen VT 03 und zahlreiche Kesselwagen in Lengerich-Hohne.



Die Gleisanlagen des Bahnhofs Lengerich-Hohne im Jahr 1982. Die DB-Gleise der Strecke Osnabrück–Münster sind strichpunktiert dargestellt.



Anlagenvorschlag

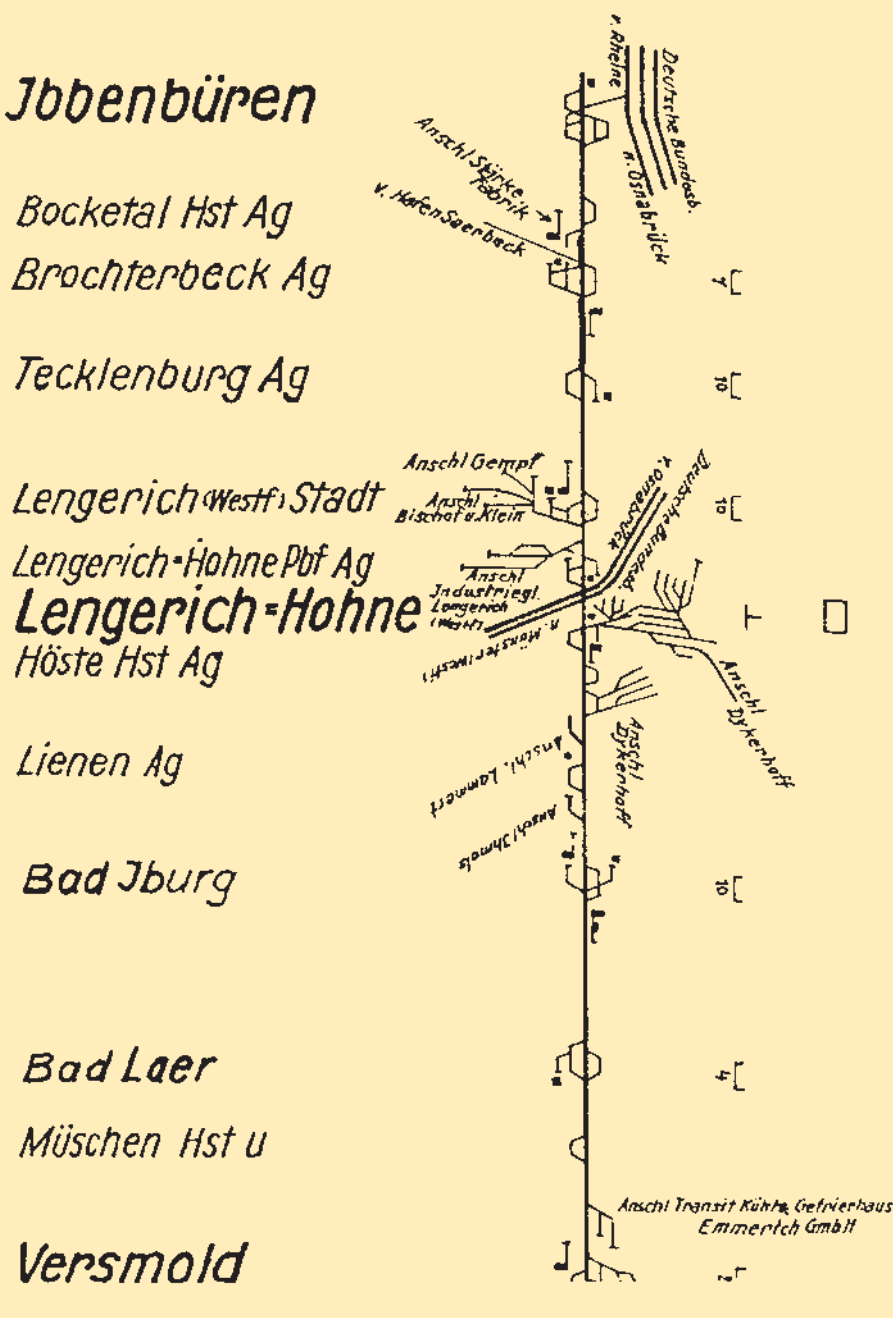
Das Thema ist der Bereich des Betriebsbahnhofs Lengerich-Hohne mit ausgewählten weiteren Betriebsstellen: Bahnhof Lienen, Lengerich-Hohne Personenbahnhof, Anschluss Lammert und Anschluss Dyckerhoff I und II.

Die für die Situation mitbestimmende DB-Hauptstrecke (Bremen–) Osnabrück–Münster (–Ruhrgebiet), die „Rollbahn“, ist samt dem angedeuteten Vorfeld des DB-Bahnhofs Lengerich-Hohne ausschnittsweise dargestellt. Die auch landschaftlich die Region weithin prägende Zementindustrie wird angeschnitten gezeigt, wobei die imposanten Anlagen hauptsächlich als Sichtbarriere fungieren.

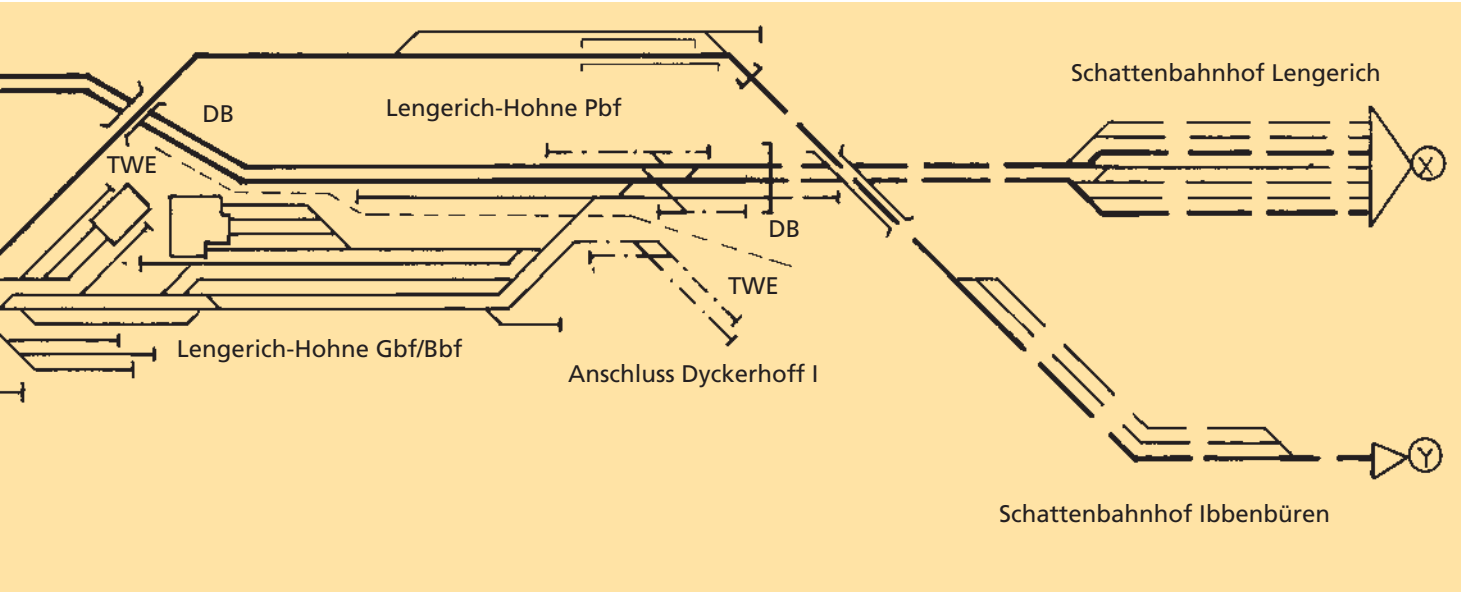
Die Anlage spielt in der späten Epoche IV (ca. 1985) – mit der Option, den auf der TWE durchgeführten Museums-Dampfbetrieb mitunter im „Schmierdampf“ auf die DB überwechseln zu lassen.

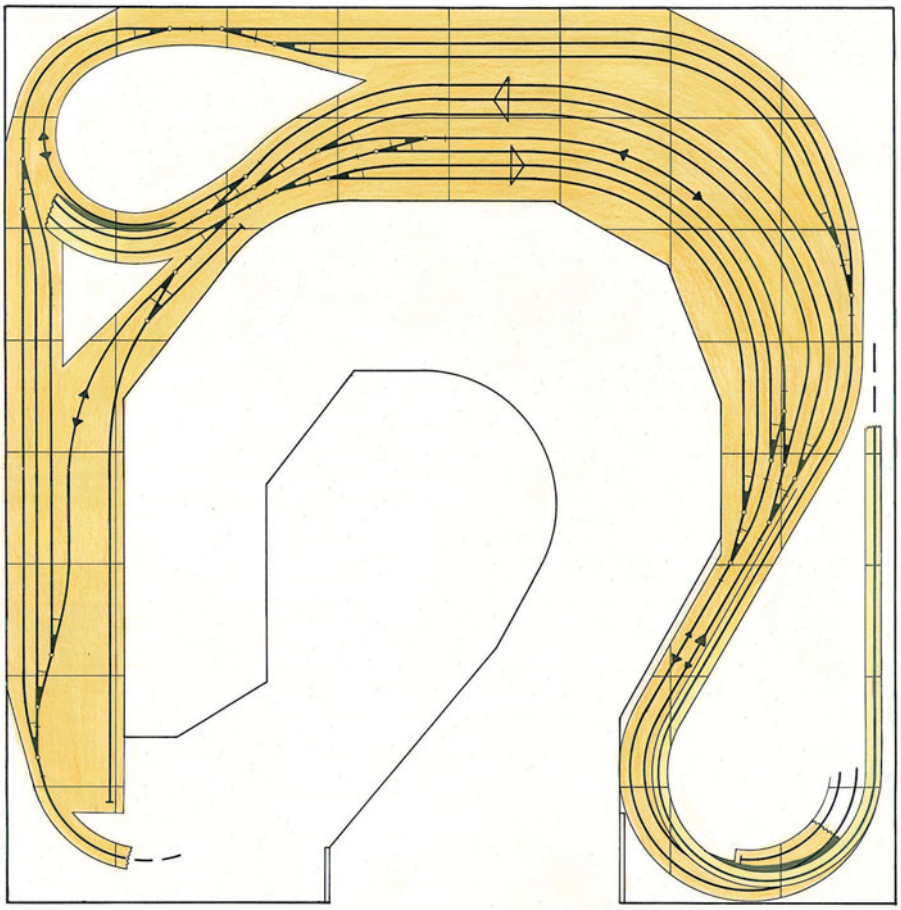
Modellbetrieb

Sowohl die Strecke der TWE wie die der DB sind in der Hauptsache als Ringe mit eingefügten Schattenbahnhöfen geführt. Zwei verdeckte Wechselgleise

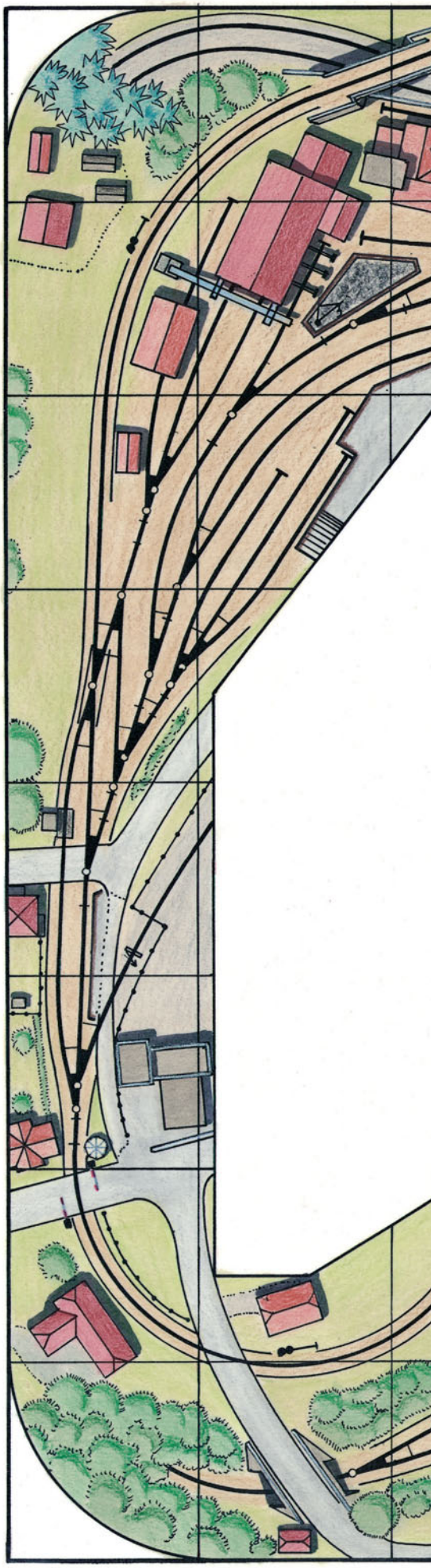


Ausschnitt aus dem Streckenband der TWE. Der Anlagenvorschlag – siehe unten stehenden Betriebsschema – gibt den Bereich des Betriebsbahnhofes Lengerich-Hohne und ausgewählte weitere Betriebsstellen wieder: Bf Lienen, Lengerich-Hohne Pbf, Anschluss Lammert (Landhandel).





Die verdeckten Gleisanlagen im Maßstab 1: 34 für H0. Die TWE- wie die DB-Strecke sind als Ringe mit eingefügten Schattenbahnhöfen geführt. Zwei Wechselgleise ermöglichen das Umlenken von TWE-Kursen auf (überwiegend) den Osnabrücker DB-Ast und zurück – z.B. für Claas-Mähdrescherzüge oder Militärzüge.



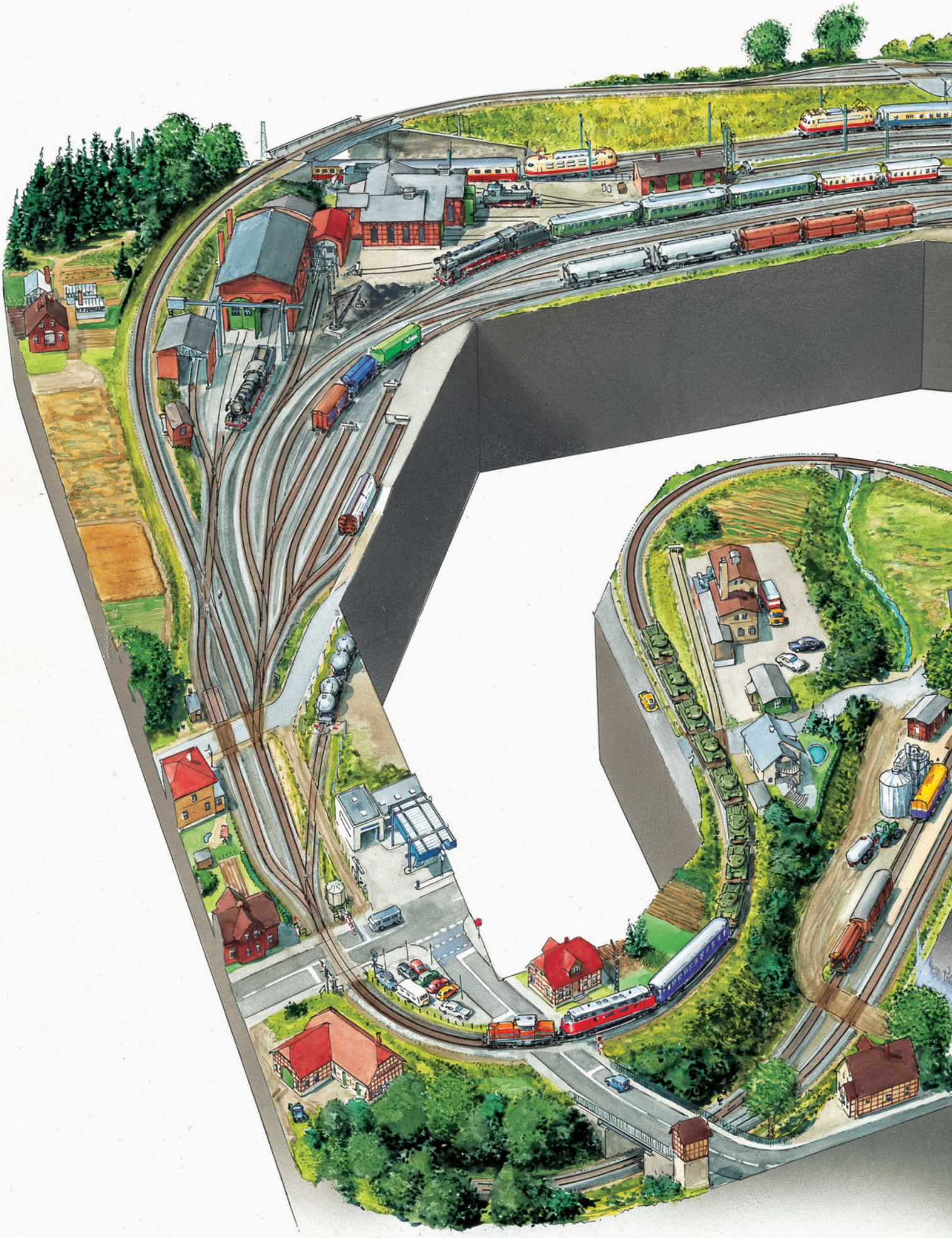
Der Gleisplan des Anlagenvorschlags „Teutoburger Transit", wiedergegeben im Zeichungsmaßstab 1:15 für H0 (Rastermaß 0,50 m, Raumgröße 4,00 x 4,05 m).

sind zum Umlenken von Kursen der TWE auf (überwiegend) den Osnabrücker DB-Ast und umgekehrt vorgesehen, z.B. für Ganzzüge mit Claas-Mähdreschern oder für Militärzüge. Ein Wendezug-Gleis und ein seitlich per Hand zu beschickendes Zugbildungsgleis ermöglichen eine gewisse Variierung des Einsatzes von Garnituren.

Das bestimmende Charakteristikum des Betriebes ist der Strecken-Zugverkehr mit häufigen Anlässen zum Lok- bzw. Fahrtrichtungswechsel in TWE-Betriebsbahnhof Lengerich-Hohne. Darüber hinaus besteht eine gewisse Wahlmöglichkeit: Soll das fahrdiensttechnische Moment in den Vordergrund rücken, kann Lienen als Überholbahnhof betrachtet und betrieben werden, ist eher das Rangiermoment gefragt, kann die Ladestraße in Lienen bedient werden.

Beim Vorbild ist an der ersten Weiche im TWE-Betriebsbahnhof Lengerich-Hohne „Halt für DB-Lok" vorgeschrieben, wohingegen das Rangieren von TWE-Loks im DB-Bereich fallweise zulässig ist.

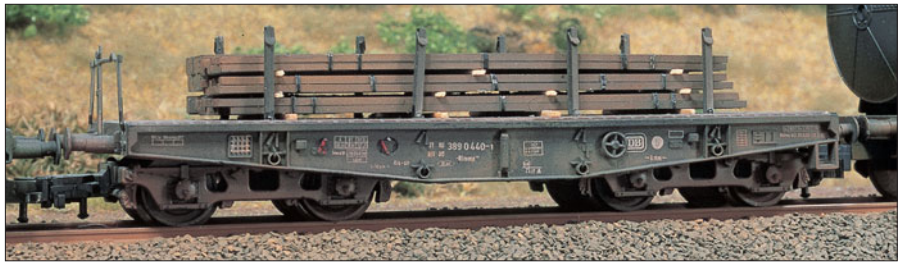
Der Dyckerhoff-Anschluss I ist für den Wechsel von der TWE- zur Werkslok vorgesehen, die die Wagen schrittweise unter den Füllorten verschiebt. Hier werden gelegentlich auch Kohlewaggons zugestellt. Der Anschluss Dyckerhoff II ist als abgeschnittener Stutzen ausgeführt, auf dem die Wagen



Hochwertiger Verkehr auf dem ausschnittsweise dargestellten Abschnitt der DB-Strecke Münster–Osnabrück, eine SNCF-Diesellok als Dyckerhoff-Werkslok im Anschluss des imposanten Zementwerks, DB-Dampfer unterwegs im Sonderzug-Einsatz oder zur Überholung in der TWE-Werkstatt, ein Militärzug mit DB-220 und einem TWE-Diesel als Vorspann, ein gemütlich herumrangierender VT 03 im Bahnhof Lienen, jede Menge moderner Güterwagen – was kann das Herz eines Epoche-IV-Freundes eigentlich noch mehr begehren? Wir blicken auf den Betriebsbahnhof Lengerich-Hohne, Mittel- und Ausgangspunkt der Zug- und Übergabefahrten auf den TWE-Strecken mit ihren zahlreichen Betriebsstellen und Anschlussgleisen. Nach rechts schließt sich das Vorfeld des DB-Bahnhofs Lengerich-Hohne, nach links die Strecke nach Lienen (–Gütersloh) an; am hinteren Anlagenrand verläuft erhöht die Linie über Lengerich-Hohne Pbf zum Schattenbahnhof Ibbenbüren.

Als V 320 der TWE ist die ehemalige DB-232 am 31.3.1990 bei Bad Iburg mit einem Ganzzug unterwegs. Die Nachbildung der Stabstahl-Ladung wird in der MIBA-Modellbahn-Praxis „Ladegüter 1“ ausführlich beschrieben.

Auch Rundstahl gehört zu den auf den Gleisen der TWE häufig anzutreffenden Ladungen. Wie man diese aus Spritzlingteilen oder hölzernen Schaschlikstäbchen perfekt imitiert, ist gleichfalls der oben genannten Praxis-Ausgabe zu entnehmen.



Aller guten Dinge sind drei: Auch Brammen (Stahlstangen mit quadratischem Querschnitt) als typisches Ladegut unseres Themas „Teutoburger Transit“ lassen sich, wie dieses Beispiel aus der erwähnten Praxis-Ausgabe zeigt, mit geringem Aufwand im Kleinen darstellen.

nach dem „interchange“-Prinzip fallweise von Hand ausgetauscht werden.

Für Lengerich-Hohne Personenbahnhof ist die Anlage in einer Neigung unumgänglich, wodurch Rangierfahrten ausgeschlossen, aber vom Vorbild her auch nicht erforderlich sind, zumal der kurze Gleisstutzen nicht als Abstellgleis, sondern eben wegen des Gefälles als Schutzgleis fungiert.

Landschaft und Gebäude

Die Anlage ist vorbildgemäß im Flachland angesiedelt; die diversen Höhenstufen resultieren aus der Notwendigkeit, Schattengleise bzw. -bahnhöfe zu überdecken.

An den Wänden ist zur Eingangsseite der Höhenanstieg des Teutoburger Waldes angedeutet. Mehrfach sind „grüne Tunnel“ bzw. „grüne Barrieren“ zum Kaschieren der Streckenableitungen vorgesehen.

Für die Ausführung der als Sichtbarrieren fungierenden Bauten des Zementwerks ist der Blickwinkel vom inneren Bedienungsgang ins rechte untere Eck maßgebend. Links und rechts des Eingangsbereichs sind jeweils Sichtblenden vorgezogen um die flache seitliche Einsicht entlang der Wand zu verhindern.

Die Gebäudegruppe im Eck hinter dem Zementwerk soll in erster Linie die Dachlandschaft des Ortes Lengerich-Hohne andeuten. Die Fassaden können ausgeschnitten sein um das Durchleiten der „umbiegenden“ Strecken zu erlauben.

Die Streckenführung entlang der inneren Zunge wurde so angeordnet um ein Mitgehen mit dem Zug („walk along“) ohne illusionshemmende Fahrweg-Überschneidung vorzuzeichnen.

Die Gebäude entsprechen – auch im Betriebsbahnhof – so weit als möglich lieferbaren Bausätzen und nicht tatsächlich den örtlichen Originalen. Die evtl. etwas überraschend wirkende Barockkirche indes findet sich übrigens tatsächlich im Dunstkreis der Bahnlinie zwischen den Stationen Lengerich-Stadt und Lengerich-Hohne Pbf!

Mit einem Rundstahl-Ganzzug am Haken durchfährt die V 133 am 13.8.1976 den Bahnhof Bad Iburg. Links vom Zug sind Rungenwagen mit Walzdraht-Ringen zu erkennen..

Noch im dreifarbigen Outfit der WEG ist die zur TWE zurückgekehrte V 216 mit einem Stahlbrammen-Zug am 13.3.1994 bei Bad Iburg unterwegs.

Und nochmals Stahl auf TWE-Gleisen: Über 210 Tonnen bringen allein 44 404 und 41 360 auf die Schienen, die am 28.4.1990 bei Brochterbeck einen Foto-Güterzug mit Volldampf vor waldreicher Kulisse bergan befördern.

Passen gut zusammen: der rot/weiße Triebwagen VT 03 und weiße Kühlwagen! Oben eine Szene aus Versmold, Sitz der Transitkühlhausgesellschaft, vom 10.4.1990; unten ist VT 03 mit passender Vordergrund-Staffage im Juni 1989 bei Bad Laer unterwegs.

Fahrzeuge

Hier kommt, wer es ganz genau nimmt, um einige Umlackierungen nicht herum, aber immerhin bietet nicht nur, aber besonders Roco die passenden Basismodelle:

Aus der V 100/212 kann die Privatbahn-Ausführung dieser Maschine, die „V 100 PA“ entstehen, wie sie die TWE als V 131-133 beschaffte, und die Vorserien-„Lollo“ V 160 wird zur V 216 der TWE.

Von Rivarossi bzw. Brawa kommt die V 320, die als V 320 von 1989-1994 bei der TWE im Einsatz war. Kato/Hobbytrain steuert mit der V 65 eine Maschine bei, wie sie als MaK-600 D unter Nr. V 65 und V 81 zeitweise auch bei der TWE im Einsatz war. Die MaK/BBC-Diesellok von Liliput gibt es zwar nicht als V 152 der TWE – doch warum soll man sie nicht in der Version der AKN einsetzen, zu der diese Lok später gelangte? Am Loktausch unter Privatbahnen war auch und gerade die TWE immer wieder beteiligt … Der Schlepptriebwagen VT 03 kann auf Günther- oder Weinert-Basis entstehen und die auf TWE-Gleisen eingesetzten Dampfer gibts ohnehin, ebenso mehr als genug Fahrzeuge für die DB-Rollbahn Münster–Osnabrück!

Militärzüge vom und zum Truppenübungsplatz Sennelager wurden in der Heizperiode häufig mit DB-Dampfloks bespannt, da die TWE-Loks nicht über entsprechende Einrichtungen verfügen. Am 26. Mai 1974 befördert 044 672 vom Bw Ottbergen einen 1400 Tonnen schweren niederländischen Militärzug samt Plan-D-Wagen über die Gleise der TWE.

Als Museumslokomotive V 160 003 kehrte die „Lollo“ am 21.10.1984 noch einmal zur TWE zurück, hier bei Tecklenburg zwischen Ibbenbüren und Gütersloh.

Milchkühe, Militär und Mähdrescher gehören bei der TWE zum Alltagsbild. Am 1.6.1983 ist V 131 mit dem Güterzug 549 bei Marienfeld zu sehen. Auch seine Ladung – Mähdrescher des europaweit größten Herstellers Claas in Harsewinkel – lässt sich im Kleinen, fachgerecht gesichert natürlich, wiedergeben, wie das Bild aus dem MIBA-Modellbahn-Praxis-Band „Modellbahn-Ladegüter 2“ zeigt.

Eine lange Reihe SNCF-Schnellzugwagen hat TWE-Lok 132 – die an der Motorhaube das Werbeplakat „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ trägt – am 17.4.1987 bei Marienfeld bei Harsewinkel am Haken.

Für das klassische Anlagenthema „Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn“ findet sich in Oberfranken ein Vorbild, das mancherlei Vorzüge vereint: Die Liebhaber der nicht minder klassischen 01-Schnellzugloks kommen hier ebenso auf ihre Kosten wie die Anhänger eines geruhsamen Bimmelbahn-Betriebs. Dabei lassen sich alle Betriebsstellen des Vorbilds mit den Original-Gleisplänen auf ganzen 8 m² umsetzen: Auf nach Falls!

Null-Eins satt in Falls am 27.4.1973: Unter der Bahnsteigüberführung begegnen sich 001 150 vor N 2832 und 001 168 vor N 2839. Links macht sich 001 173 am selben Tag mit N 2814 über Neuenmarkt-Wirsberg und Kulmbach (s. Kursbuchkarte rechts) auf den Weg nach Lichtenfels.

Falls Falls, dann auch Gefrees!

Sie haben richtig gelesen: Falls Sie den Bahnhof Falls nachbauen wollen, gehört die hier abzweigende Nebenbahn nach Gefrees unbedingt dazu, doch dazu gleich mehr … Auf jeden Fall bewegen wir uns auf einem eisenbahngeschichtlich bedeutenden Terrain, von dessen glorreicher Vergangenheit indes heute nur noch wenig kündet.

Geschichte

Am 1. November 1848 wird als wahrhaft epochale Leistung der Ingenieure Denis und Pauli die Strecke Neuenmarkt–Hof eröffnet, ein Teilstück der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn von Lindau nach Hof, die auf ihrer gesamten Länge am 1. März 1854 in Betrieb geht.

Zwischen den Bahnhöfen Neuenmarkt (später N.-Wirsberg) und Marktschorgast überwindet die Bahn dabei auf 6,8 km Länge mit einer Durchschnittssteigung von 25 Promille (1:40) einen Höhenunterschied von 157 m – die so genannte „Schiefe Ebene“, bis heute eine der berühmstesten Bahnstrecken Deutschlands. Im weiteren Verlauf der

Mit Volldampf donnert 001 111 vor D 853 Nürnberg–Hof ohne Halt durch Falls; hinten im Zug sind an ihrem hohen „gotischen" Dach die DR-Kurswagen nach Görlitz zu erkennen. Mit gleicher Ordnungsnummer poltert rechts 260 111 samt Donnerbüchse von Gefrees her in den Bahnhof.

Linie zweigt im oberhalb von Marktschorgast gelegenen Bahnhof Falls die am 5. Juli 1902 eröffnete Stichbahn nach Gefrees ab, die mit ganzen 5 km Länge und der einzigen Zwischenstation Streitau niemals größere Verkehrsleistungen erbringen kann und im September 1973 für den Personenverkehr stillgelegt wird.

Betrieb

Wer heute ein Eisenbahnfreund in den besten Jahren ist, der war garantiert zu der Zeit zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Münchberg unterwegs, die viele für die besten Jahre dieser Strecke halten – in den frühen Siebzigern, als das Bw Hof die letzten 01-Schnellzugloks der DB über die „Schiefe Ebene" donnern lässt. Zwar hat die Linie durch die Zonengrenzziehung einen Teil ihres hochwertigen Verkehrs eingebüßt – woran die DR-Kurswagen mit ihren typischen Steildächern erinnern –, doch verzeichnet der Chronist an einem einzigen Tag des Fahrplans *(weiter auf S. 80)*

Blühende Lupinen säumen den Bahnsteig, als die neu bekesselte 001 230 im Mai 1971 mit E 1791 Würzburg–Hof (mit Kurswagen aus Dortmund und Hamburg-Altona) den Bahnhof Falls „haltlos" durchfährt.

Gleich macht sie sich wieder auf den Weg nach Gefrees, die 260 111 – mit ihrer Donnerbüchse der Bauart 1927, zwei Güterwagen und einem Pwgs am Haken, die den Zug 3823 nach Gefrees bilden. Irgendetwas scheint nicht ganz in Ordnung zu sein, denn die planmäßige Abfahrtszeit 18.37 Uhr ist bereits verstrichen und die Abdeckhaube des Motorraums ist aufgeschoben …

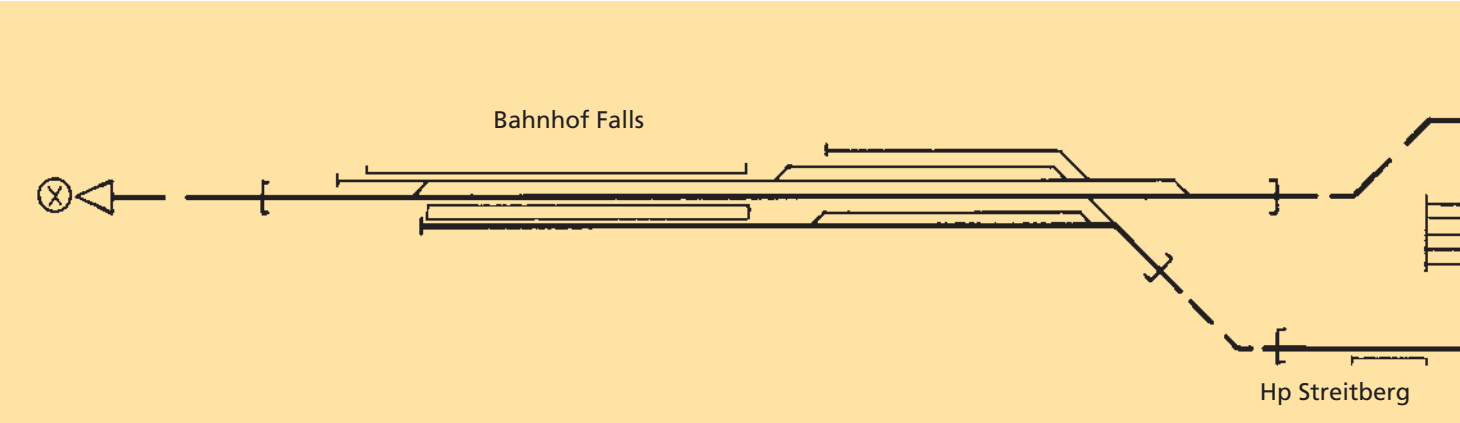
Nicht gerade eine erhebende Fuhre, mit der 01 234 da am 20.5.1972 aus dem Nebeldunst heraus langsam über den Bahnübergang in der Mitte des Bahnhofs nach Falls hereinrollt. Links das Lagerhaus der Genossenschaft, rechts das ehemalige „Gasthaus zur Eisenbahn", das allerdings schon 1959 den Wirtsbetrieb einstellte.

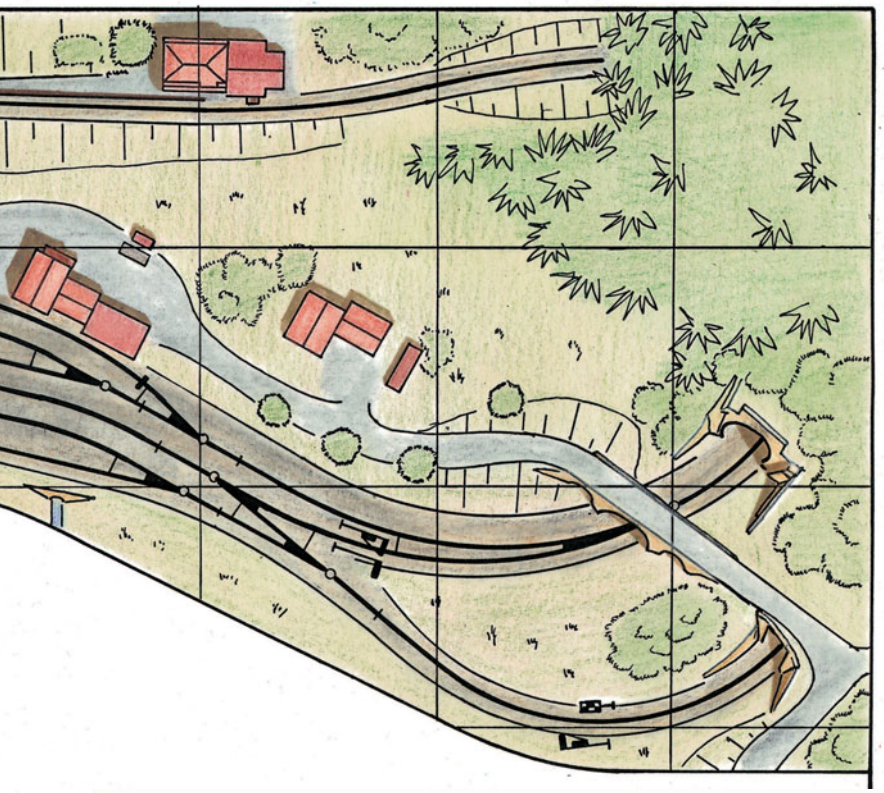
051 889 ist mit Zug 2839 von Lichtenfels in Falls eingelaufen; links wartet Zug 2832 auf einige Anschlussreisende in Richtung Gefrees. Rechts steht etwas erhöht das Empfangsgebäude.

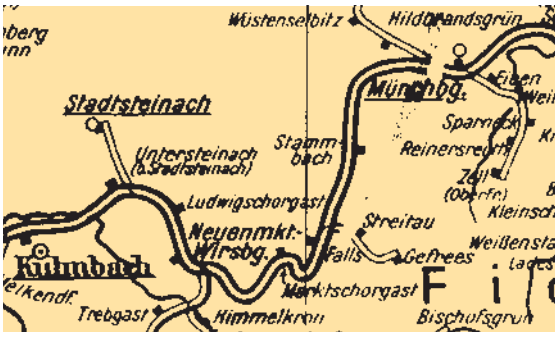
Kleiner Bilderbogen von der Nebenbahn, entstanden im April 1973 vor der Einstellung des Personenverkehrs. Oben hält mit 260 111 die Stammlok dieser Strecke in Streitau, der einzigen Station zwischen Falls und Gefrees; sie findet sich, auch im Kleinen entsprechend „vereinsamt", natürlich auch in Anlagenvorschlag und Schaubild. Rechts der Kanonenofen der Donnerbüchse (die 260 hat keine Heizeinrichtung!).
Unten links ein Blick auf die Gleisanlagen von Gefrees mit dem Lokschuppen im Hintergrund; rechts sehen wir das massiv gemauerte Empfangsgebäude, davor die Donnerbüchse mit dem Rauchabzug des Kanonenofens.

Der Gleisplan, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1:16,5 für H0 (Rastermaß 0,50 m, Raumgröße 4,90 x 2,60 m). Die Bahnhofsgleispläne geben passend zu den Fotos den Zustand zu Beginn der Siebzigerjahre wieder, nachdem 1970 das zweite Streckengleis zwischen Marktschorgast und Stammbach abgebaut worden war. Das Einfahrsignal von Falls aus Richtung Gefrees steht links (wegen der Sichtbehinderung durch die den Streckenabgang tarnende Straßenbrücke), rechts vorschriftsgemäß die Schachbretttafel.

Das Betriebsschema der Anlage verdeutlicht die Fahrmöglichkeiten. Die Hauptbahn ist als Ringstrecke angelegt, an die beidseitig im Richtungsverkehr befahrene Schattenbahnhofsgleise anschließen. Die Nebenbahn hat einen separaten Schattenbahnhof zur Bildung von Nahgüterzügen oder Sonderzügen.

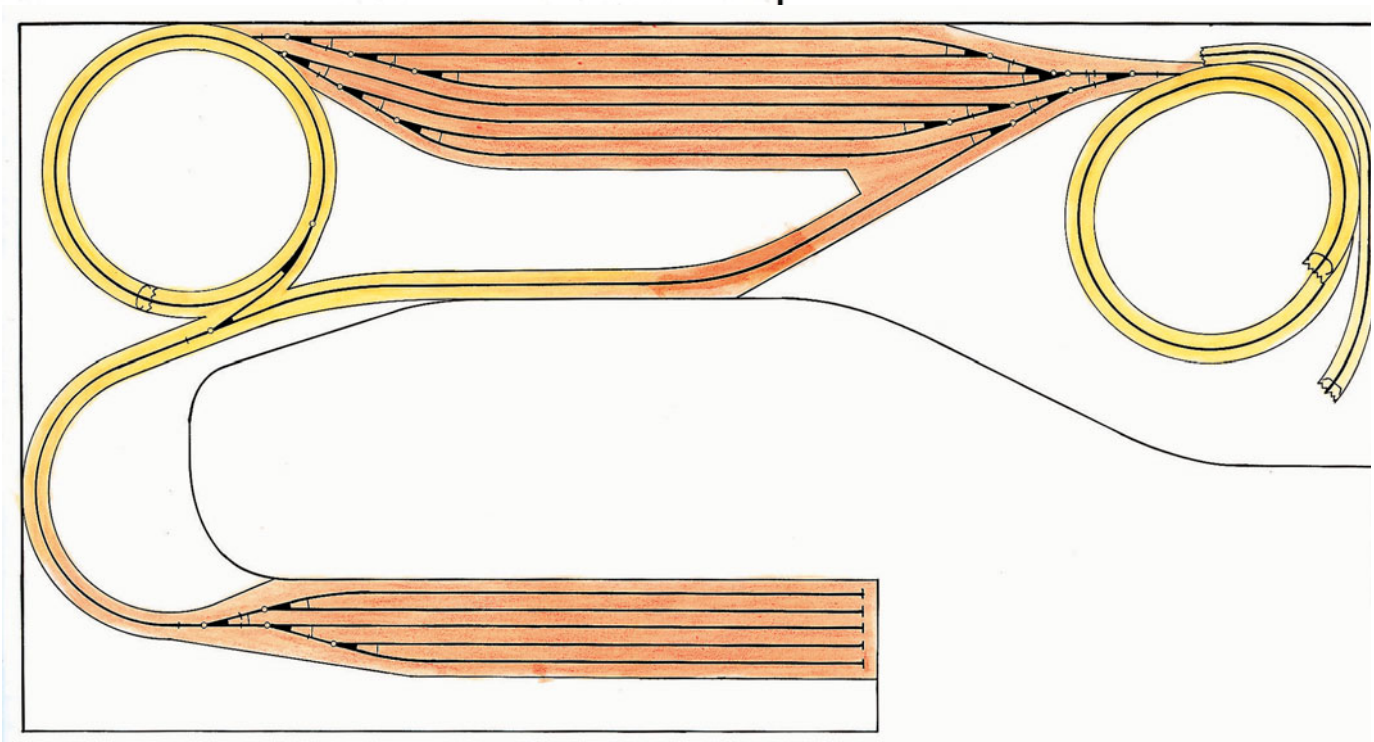


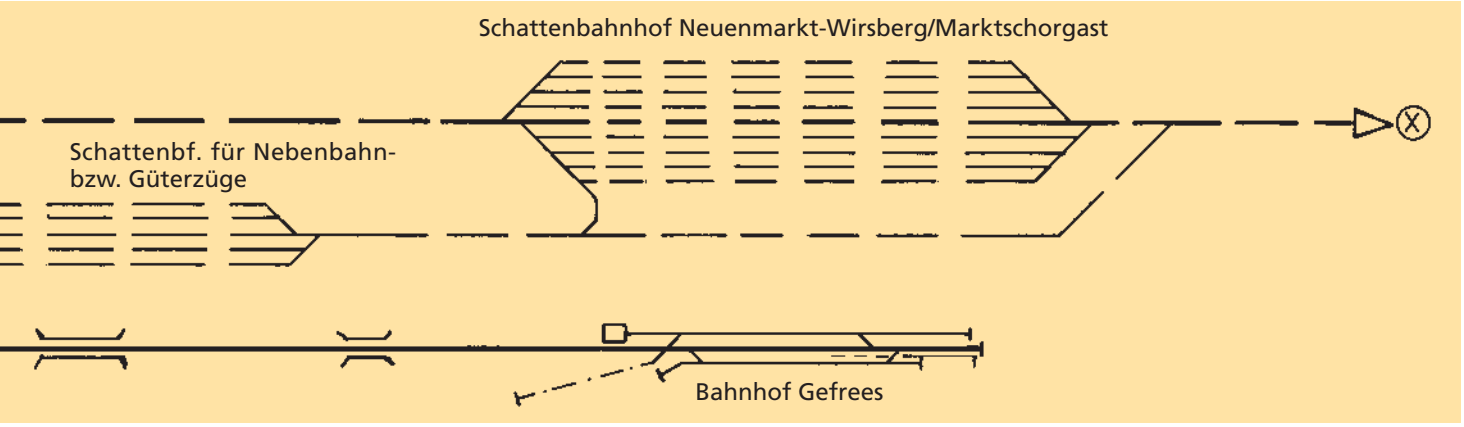


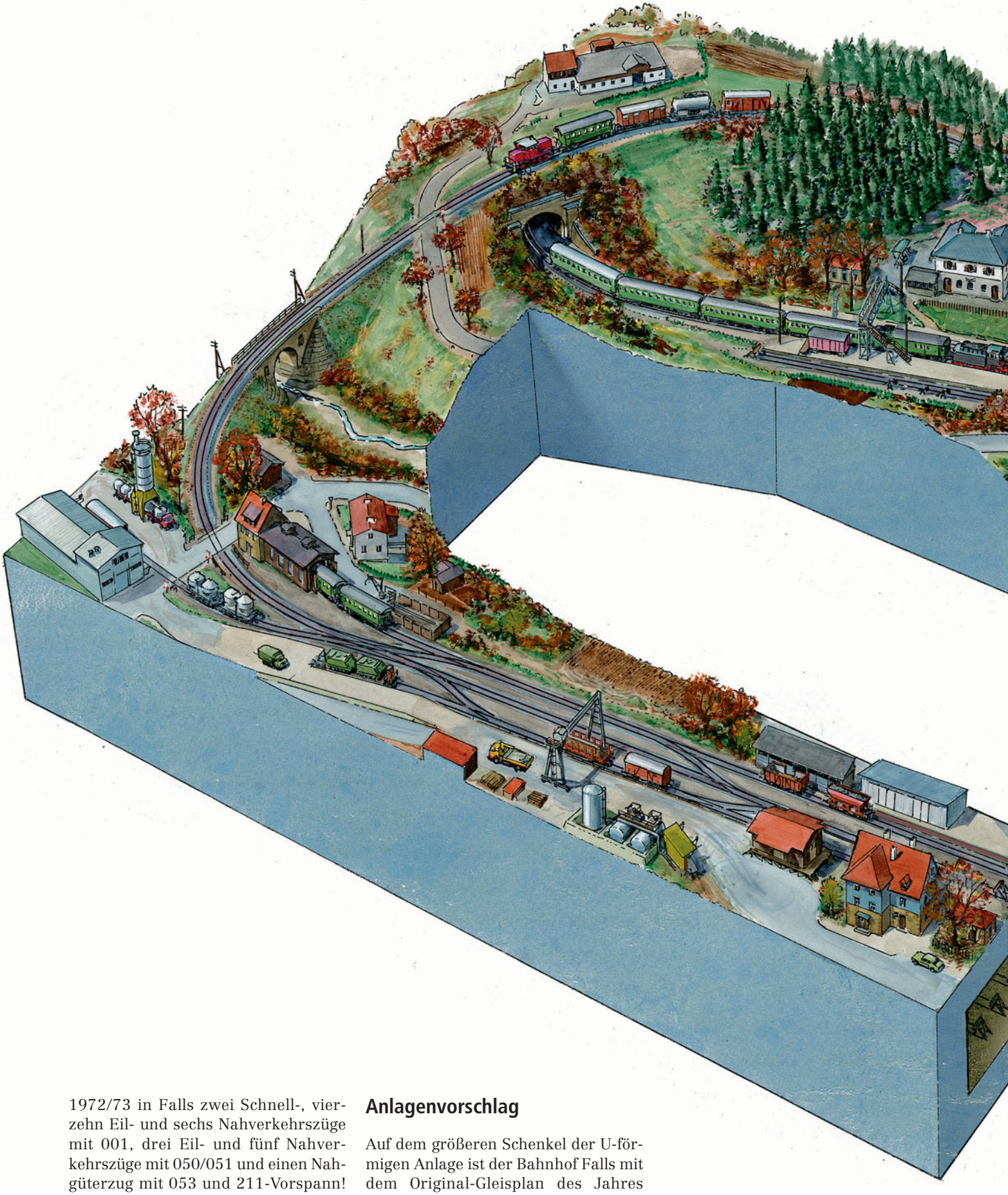


Der Ausschnitt aus der Nürnberger Direktionskarte von 1969 zeigt noch den zweigleisigen Verlauf der Hauptstrecke und – in diesem Falle keine Kunst! – die Nebenbahn nach Gefrees vollständig mit der Zwischenstation Streitau.

Die verdeckten Gleisanlagen. Aus der in Richtung Marktschorgast–Neuenmarkt-Wirsberg nach links in einer Wendel abwärts führenden Strecke zweigt die Zufahrt zum Schattenbahnhof der Nebenstrecke ab, in dem Nahgüterzüge auch für die Hauptstrecke gebildet und aufgelöst werden können. Zu diesem Zweck weisen die seitlichen Anlagenblenden entsprechende Eingriffsöffnungen auf, wie das Schaubild zeigt.



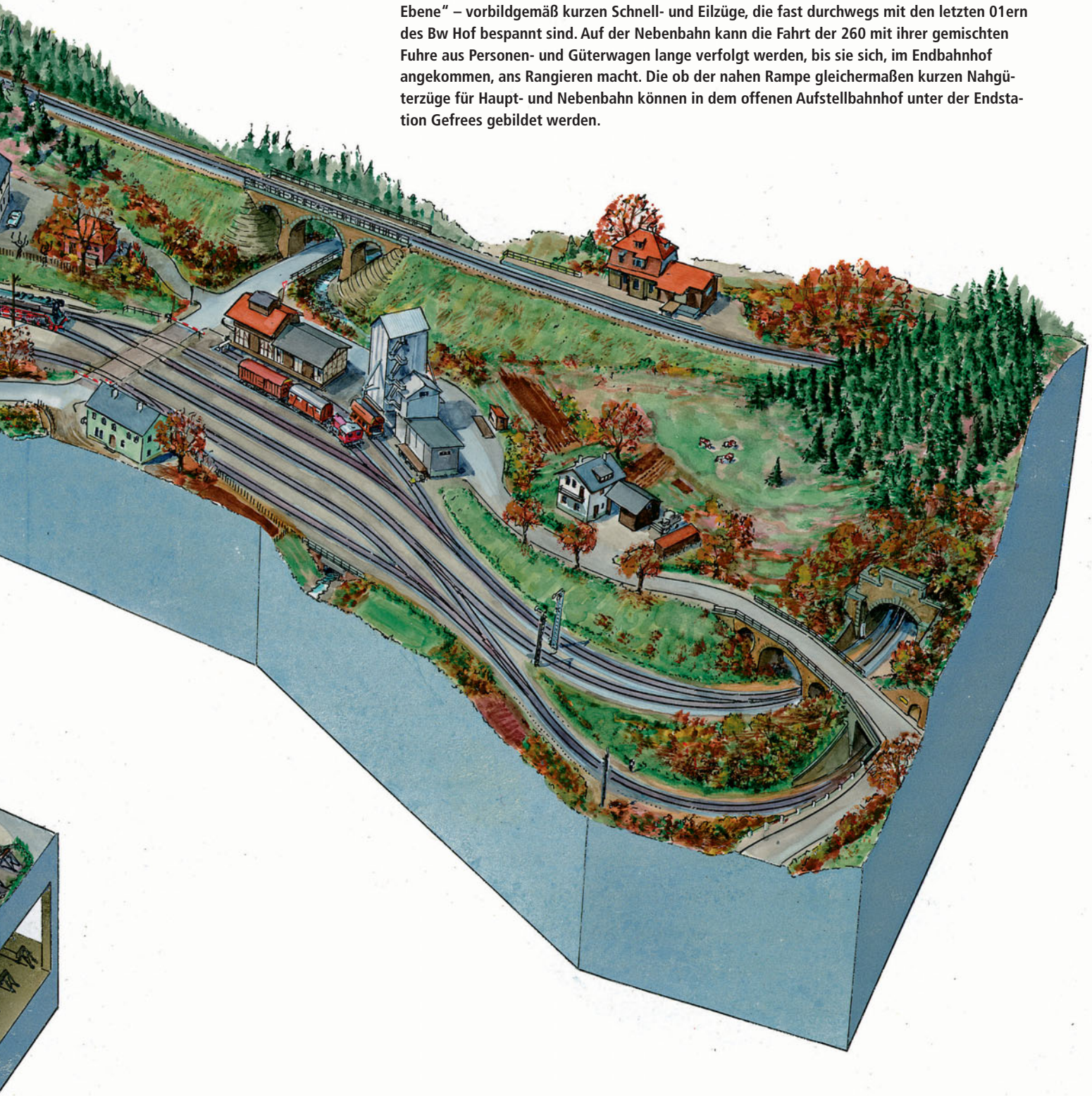




1972/73 in Falls zwei Schnell-, vierzehn Eil- und sechs Nahverkehrszüge mit 001, drei Eil- und fünf Nahverkehrszüge mit 050/051 und einen Nahgüterzug mit 053 und 211-Vorspann! Demgegenüber nimmt sich die ganze drei Mal täglich zwischen Falls und Gefrees pendelnde Fuhre der 260 samt Donnerbüchse und gelegentlich ein paar Güterwagen freilich eher bescheiden aus …

Anlagenvorschlag

Auf dem größeren Schenkel der U-förmigen Anlage ist der Bahnhof Falls mit dem Original-Gleisplan des Jahres 1972 wiedergegeben. Zu diesem Zeitpunkt fehlt zwischen Marktschorgast und Stammbach bereits das zweite Streckengleis, dessen Lage Trasse und Tunnelportale aber noch erkennen lassen. Beiderseits des Bahnhofs führt die Strecke zwecks „Tiefengewinn“ in Wendeln abwärts, um am hinteren Anlagenrand in den Schattenbahnhof Neuenmarkt-Wirsberg/Marktschorgast zu



Ein kleiner Abzweigbahnhof in wäldlicher Abgeschiedenheit: In Falls scheint die Zeit stehen geblieben zu sein. Nur wenige Bauten bilden die Kulisse für die – dank der nahen „Schiefen Ebene" – vorbildgemäß kurzen Schnell- und Eilzüge, die fast durchwegs mit den letzten 01ern des Bw Hof bespannt sind. Auf der Nebenbahn kann die Fahrt der 260 mit ihrer gemischten Fuhre aus Personen- und Güterwagen lange verfolgt werden, bis sie sich, im Endbahnhof angekommen, ans Rangieren macht. Die ob der nahen Rampe gleichermaßen kurzen Nahgüterzüge für Haupt- und Nebenbahn können in dem offenen Aufstellbahnhof unter der Endstation Gefrees gebildet werden.

münden, der die Ringführung schließt. Die in Falls abzweigende Nebenstrecke führt am hinteren Anlagenrand vorbei am Haltepunkt Streitau bis zur Endstation Gefrees, deren Gleisplan ebenfalls dem Original entspricht. Unter Gefrees liegt ein durch seitliche Öffnungen zugänglicher Schattenbahnhof zur händischen Bildung von Nebenbahn- und Nahgüterzügen, die die Hauptbahn in beiden Richtungen befahren können.

Modellbetrieb und Fahrzeuge

Einem 1:1-Nachspielen des Originalbetriebs steht nichts im Wege, wenn Reisezüge gleicher Fahrtrichtung verschiedene Garnituren darstellen. Alle im vorgeschlagenen Zeitraum eingesetzten Fahrzeuge gibt es in H0; außer den „Dampfern" können Dieselloks wie 220 und 211 als Zug- wie Schiebe- oder Vorspannlokomotiven fungieren.

Landschaft und Gebäude

Das Schaubild zeichnet die ebenso karge wie heimelige Region kongenial nach. Spärlich sind die Bauten verteilt, die bis auf die beiden Empfangsgebäude mit gängigen Industriemodellen adäquat dargestellt werden können. Ein Eigenbaukandidat ist die für diese Strecke absolut typische gemauerte Straßenbrücke im rechten Anlageneck.

Zum Abschluss ein Bilderbogen von Hauptbahn-Zügen, wie sie mancher noch von den Besuchen der „Schiefen Ebene" in den Siebzigerjahren in Erinnerung haben mag. Bei Falls spiegeln sich 01 150 und ihr E 1648 im frühlingsklaren Wasser, April 1973.

Unzählige Fotografen standen auf dieser Brücke über den Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg und fotografierten unzählige Male die zur „Schiefen Ebene" davondampfenden Züge. Selten sind Farbaufnahmen aus den Sechzigerjahren: 01 131 des Bw Hof verlässt am 10.8.1967 den Bahnhof mit E 873, am Schlot das für die Neubaukesselloks typische Abdampffähnchen.

E 509 **Kaiserslautern** (6[50])–Ludwigshafen–Heidelberg–**Würzburg** (11[05])–
1. 2. Bamberg–**Hof** (16[20])
Süd ½ bis Hb u Bamberg-Lichtenfels * 103 % 500 t. ab Lh 250 t
ab Würb 300 t
ab Würzburg als E 873

↑ ab Kaiserslautern u. Würzburg

W	Bn	Kaiserslautern Ludwigshafen	598	1539		19555
	Bn	„ „	„	„		„
	Bn	„ „	„	3135		19511
	ABn	„ „	„	„		„
vS	Bv	„ –Würzburg(–Bambg)	510	873		19111
	By	„ „ („)	„	„		„
▲	D(40)	090 (Hmb–)Würzburg–Hof	3018	866	Reg	2826
Bd	MD	0451 „ „	3063	3063	„	2829
	MD	Kaiserslautern „	510	873		26004
	ABym	„ „	„	„		26002
	Bym	„ „	„	„		„
	Bn	„ –Würzburg	3735/510	510		19519
Fr	By	„ „	510	„		19111
	Post	(Pirm–)Heidelberg–Hof(–Nür)	537	1406	19	120
	ABn 4	(Wiesb–)Würzburg– „	258	510	Reg	2810
	Bn 3+(„)	„ „	„	„	„	„

↓ ab Ludwigshafen u Bamberg

Der zum obigen Bild passende Reihungsplan des Zuges. Ab Bamberg laufen die Silberling-Kurswagen (Bn und ABn) Wiesbaden–Hof an der Spitze des Zuges. Interessant der Laufweg des Postwagens, der von Würzburg aus nicht direkt, sondern über Hof nach Nürnberg verkehrt.

„Schiefe Ebene at it´s best“: Mit explosionsartigen Auspuffstößen stürmen die neu bekesselte 001 103 und eine Altbaukessel-Kollegin bei Block Streitmühle bergan, 23.12.1972.

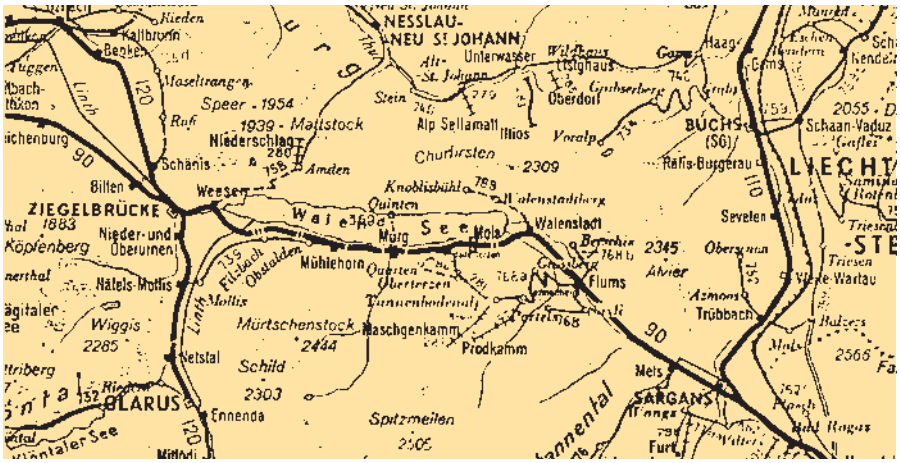
E 1791 Würzburg (6^{04})–Bamberg–Hof (9^{19})
(871) ♯ Bamberg-L'fels * 102 % 350 t, ab L'fels 300 t
1. 2.
Süd

	↑ ab Würzburg							
a) So, nS	MD 457		Würzburg–Lichtenfels		1790	1790	Nür	2771
aa)	MD 80	(Flm–)	,,	,, (–Hof)	3048	2819	Reg	2824
b)	Dm 268	(Hamm–)	,,	Hof	308	3063	,,	2822
	MD		,,	,,	2963/1790	1790		2600S
c)	ABym		,,	,,	1790	1812		2600S
	Bm		,,	,,	,,	158	Reg	2810
FrSa	Bm	9 (Dortm)	,,	,,	308	1790	Esn	172
	ABm	8 (,,)	,,	,,	,,	,,	Reg	2866
	Bm	26 (Hmb-Alt–)	,,	,,	86	45/2778	Hmb	870
W	Postm		,,	,,	1790	1790		941
S	Postm	(Nür–)	Bamberg–	,,	5323	546		906
	↓ ab Bamberg							

a) im Ausschluß mit Exk 0458 im E 1645
aa) Bd Sa/So, SS, SnS
a) aa) gegenseitiger Ausschluß
b) Sa/So, SS, SnS
c) Sa. sonst Bd nS

Nochmals der E 1791, ein typischer und nachbildungswürdiger Eilzug unserer Strecke. Oben sehen wir ihn nach dem Kopfmachen in Bamberg am 10.5.1971. Die neu bekesselte 001 230 hat sich vor den Zug gesetzt; ihr Tender ist für die Bergfahrt über die „Schiefe Ebene“ nach Hof gut mit Kohle gefüllt.

Der Reihungsplan des E 1791 von 1971, dem das obige, an einem Montag aufgenommene Bild genau entspricht. Hinter der Lok der werktäglich verkehrende Postwagen, dann Bm von Hamburg-Altona, ABm von Dortmund, Bm und Behelfspackwagen MD von Würzburg.



Ort und Bahnhof Mühlehorn am Walensee – aus der Vogel- und mithin einer häufigen Modellbahner-Perspektive. In Blickrichtung (Westen) führt die Strecke doppelgleisig alsbald in den – unter der Straße am Berghang rechts von der Kirche schwach zu erkennenden – Tunnel nach Ziegelbrücke (–Zürich). Zum Betrachter hin folgt nach der Ausfahrweiche ein ca. 800 m langer eingleisiger Abschnitt in Richtung Sargans (s. Gleisplan rechts).

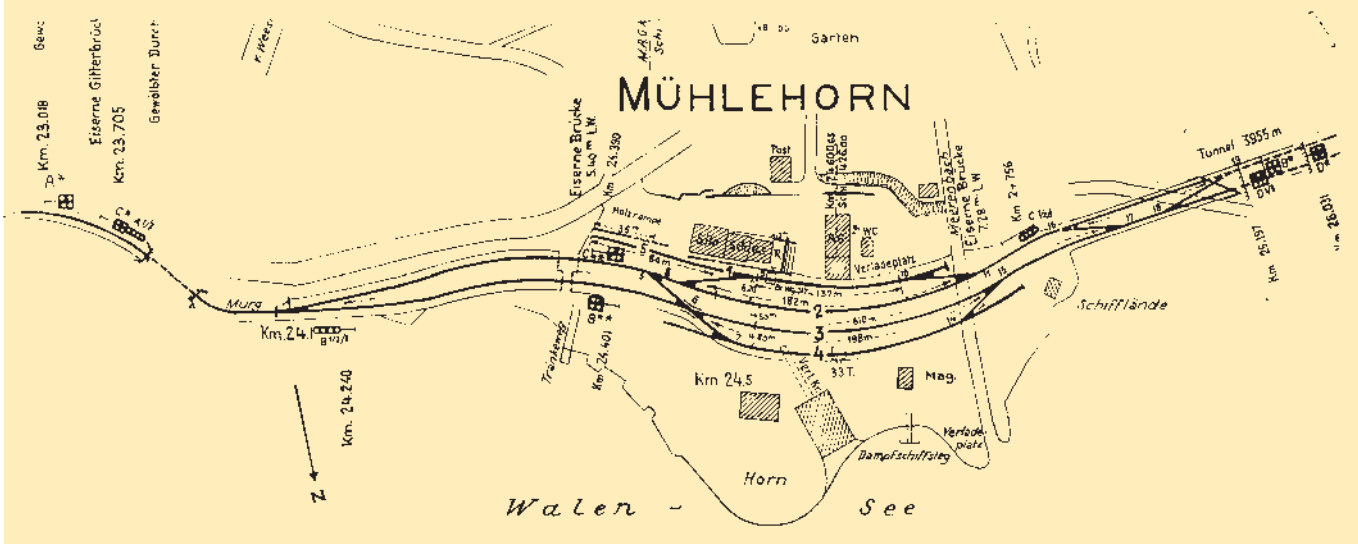
Die Lage von Mühlehorn innerhalb des SBB-Streckennetzes am Walensee

Berg, Bahn & Boot am Walensee

Dass die Schweiz ein Eisenbahnland voller attraktiver Vorbilder ist, darf als bekannt vorausgesetzt werden. Weniger bekannt indes dürften – zumindest hierzulande – eine Strecke und ein Bahnhof sein, die es in mehrfacher Hinsicht in sich haben. Die Rede ist von der Station Mühlehorn am Walensee, die die Ambitionen eines Modellbahners auf dreifache Weise zu kitzeln vermag – verbindet sie doch eine landschaftlich reizvolle Lage mit abwechslungsreichem Betrieb und einem besonderen „Leckerli“.

Es muss nicht immer „Die Rhätische“ sein, wenn man an Anlagen-Vorbilder in der Schweiz denkt und allein aus Platzgründen die Gotthard-Nordrampe verwirft. Kleine Bahnhöfe mit durchaus passablem Betrieb und der Möglichkeit, die auch hierzulande mit Recht so beliebten Fahrzeuge der SBB einzusetzen, finden sich vielerorts – und die reizvolle Umgebung dazu.

Markantes Kennzeichen des Bahnhofs Mühlehorn ist die Kiesverladeanlage mit den großen Silos, die direkt neben dem den westlichen Bahnhofskopf querenden beschrankten Bahnübergang liegt.



Der längenmäßig verzerrte Gleisplan des Bahnhofs Mühlehorn im Zustand von März 1966. Links folgt der eingleisige Abschnitt in Richtung Murg (–Walenstadt–Sargans), rechts führt die Strecke doppelspurig in Richtung Ziegelbrücke (–Zürich).

Das Aufnahmegebäude (schweizerisch für Empfangsgebäude), rechts davon das Toilettengebäude.

Geschichte

Der Bahnhof Mühlehorn liegt an der zwischen 1855 und 1859 abschnittsweise eröffneten Verbindung Zürich–Rapperswil–Sargans, die bereits 1927 elektrifiziert wird. Eine Besonderheit ist der hier aus topologischen Gründen erfolgende Übergang von doppelspuriger auf einspurige Streckenführung.

Betrieb

Obwohl nur eine einfache Landstation, erfreut sich der Bahnhof Mühlehorn eines regen Durchgangsverkehrs, bedingt durch die Lage an der Magistrale Zürich–Sargans–Chur bzw. Zürich–Sargans–Buchs (–Österreich). EC-Züge Zürich–Wien und Amsterdam/Rheinland/Hamburg–Chur sind hier ebenso unterwegs wie Schnellzüge von Zürich nach Chur und die Regionalzüge zwischen Ziegelbrücke und Sargans. Extrazüge werden im Reisebüro- und Wintersportverkehr gefahren. Der Güterfernverkehr von Basel/Zürich über Buchs nach Österreich rollt ebenfalls durch Mühlehorn, wobei hier häufig Zement oder Öl in so genannten Blockzügen (Ganzzügen) transportiert wird.

Typisch für die Walensee-Strecke sind die roten Re 4/4.II der SBB. Hier sehen wir die Lok 11 126 mit Zug 8365 Zürich–Ziegelbrücke–Mühlehorn–Sargans–Chur im nördlich der Zielstation gelegenen Bahnhof Maienfeld, 20.7.1989.
Links eine grüne Re 4/4.II im Februar 1993 im Bahnhof Mühlehorn vor einem Zug in Richtung Ziegelbrücke; rechts wartet ein Zug in Richtung Sargans auf die Freigabe des eingleisigen Streckenabschnitts.
Unten links der Blick etwa aus Höhe des Aufnahmegebäudes zum Tunnelportal der doppelgleisigen Strecke nach Ziegelbrücke; unten rechts eine Nahansicht des Schaltgerüsts am westlichen Bahnhofskopf.

Nicht die Kirche von Mühlehorn bildet den Hintergrund für die Be 6/8.II Nr. 12 263, sondern die von Flüelen an der nördlichen Gotthardrampe (9.8.1969). Auch diese berühmten Maschinen verdienten sich nach dem Rückzug vom Gotthard mit Güterzügen ihr Gnadenbrot u.a. auch auf der Walensee-Strecke.

Ein kleiner Bilderbogen von SBB-Triebfahrzeugen, wie sie gleichfalls für unsere Strecke typisch und als H0-Modelle verfügbar sind: Ganz oben die Ae 6/6 Nr. 11 483, aufgenommen am 5.8.1980 in Olten. Nach ihrem weitgehenden Rückzug von der Gotthardstrecke machte diese Baureihe sich vor allem mit Güterzügen auf allen wichtigen SBB-Strecken nützlich, so auch am Walensee. Darunter der berühmte ÖBB-Triebzug der Reihe 4010 war von 1965 bis 1977 als „Transalpin" auf der Linie Wien–Zürich eingesetzt und passierte somit auch Mühlehorn.

Das doppelgleisige Tunnelportal am westlichen Bahnhofskopf von Mühlehorn mit der darüber führenden Straße – eine typische Partie, die sich so auch in Anlagenplan und Schaubild wiederfindet.

Der Ortsgüterverkehr ist gering – abgesehen von der Kies- und Schotterverladestelle am Ufer des Walensees, über den das Material mit Schiffen herantransportiert wird.

Anlagenvorschlag und -betrieb

Auf einer Fläche von nur 3 x 4 m ist der Bahnhof Mühlehorn in seiner typischen Lage zwischen zwei Tunnels wiedergegeben. Der Bahnhofsgleisplan entspricht bis auf den hier in den Tunnel verlegten zweiten Gleiswechsel in Richtung Ziegelbrücke dem Original. Hinter dem in Richtung Sargans gelegenen Kurztunnel, der zugleich die 180°-Kurve tarnt, wird die Strecke wieder doppelgleisig (beim Vorbild ist der eingleisige Abschnitt auch nur ganze 800 m kurz) und schließt sich im verdeckten Bereich zur Ringform mit zwischengeschaltetem, im Richtungsbetrieb (Linksverkehr!) befahrenem Schattenbahnhof.

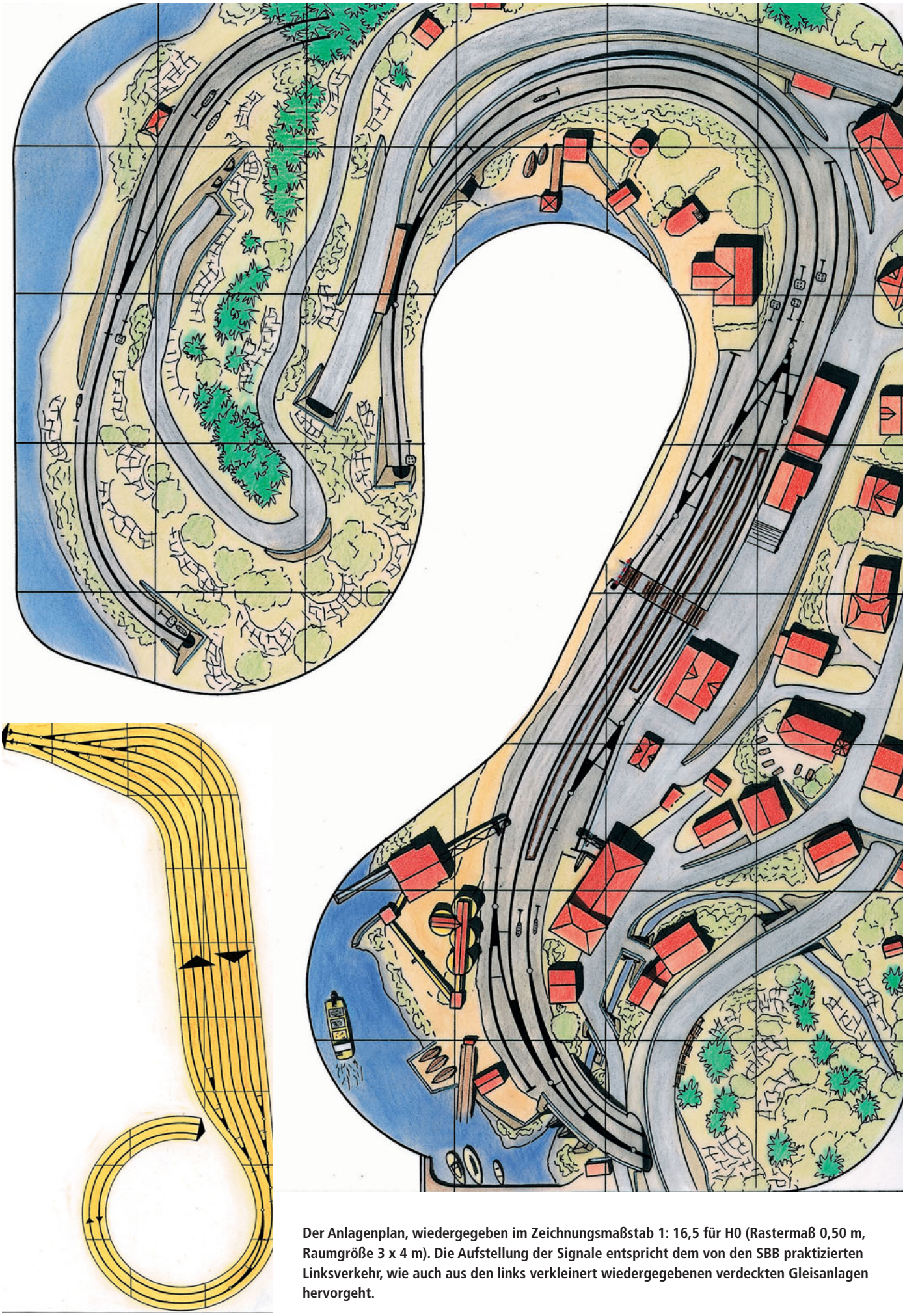
Gegenüber der Vorbildsituation sind die Anlagen der Schotter- und Kiesverladung etwas verschoben worden um den mittigen Bedienungsgang frei zu halten. Hier steht der Betreiber gleichsam im Walensee und lässt um sich herum den Betrieb ablaufen, der mit allem gängigen SBB-Rollmaterial sowie den entsprechenden internationalen EC-Garnituren von NS, DB und ÖBB abgewickelt werden kann; einige Beispiele für typische Triebfahrzeuge zeigt der obige Bilderbogen.

Landschaft und Gebäude

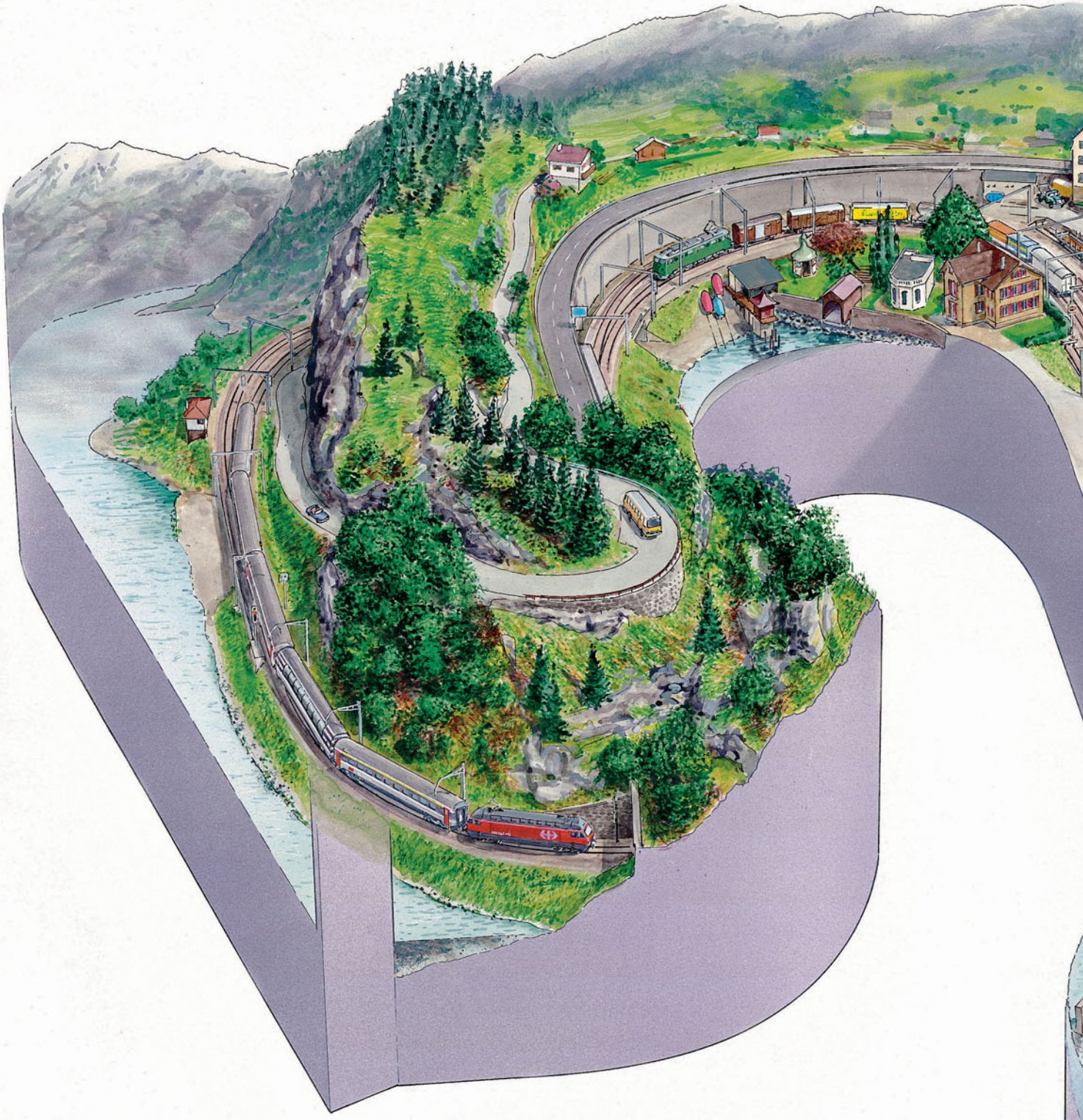
Wie sein Vorbild liegt der Bahnhof an einem Steilhang direkt am See, begrenzt durch Tunnel, Seeufer, Mauergalerien und das Dorf. Für die Bauten wurden bewusst keine Bausatzangebote berücksichtigt; alle Gebäude entsprechen örtlichen Originalen.

Blick vom Aufnahmegebäude hinüber zur Kiesverladung. Einige Wagen stehen zur Beladung bereit; links im Bild der für den Verschub eingesetzte Rangiertraktor.
Unten links: Eine reizvolle Aufgabe für Selbstbauer stellt das Kiestransportboot dar, das sich hier gerade der Anlegestelle nähert. Unten ein Blick über den Bahnübergang auf das nicht minder reizvolle, charakteristische Verladegebäude mit dem Verladekran.

Die gesamte Situation an der Kiesverladung noch einmal von höherer Warte aus betrachtet. Im Bereich der Umschlageinrichtungen ist die Fahrleitung zwar verspannt, aber durch Isolatoren funktionslos. Das Verholen der Wagen erfolgt mit einem Seilspill. Am rechten Bildrand das große Silogebäude, an das sich nach rechts hin die Holzrampe anschließt (s. Vorbild-Gleisplan).

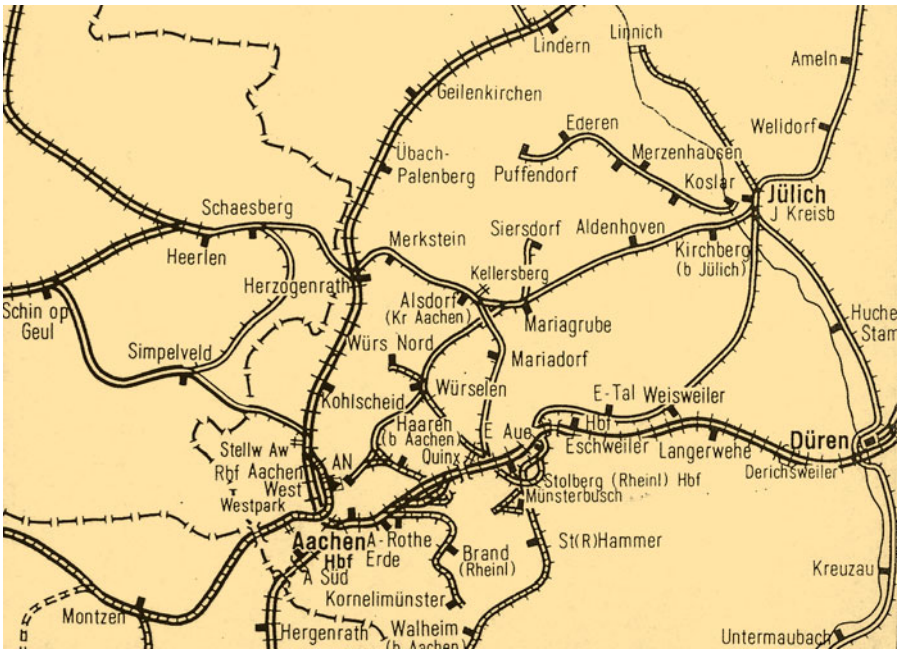


Der Anlagenplan, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1: 16,5 für H0 (Rastermaß 0,50 m, Raumgröße 3 x 4 m). Die Aufstellung der Signale entspricht dem von den SBB praktizierten Linksverkehr, wie auch aus den links verkleinert wiedergegebenen verdeckten Gleisanlagen hervorgeht.



Schweizer Idylle mit viel Betrieb: Von Sargans her nähert sich dem Bahnhof Mühlehorn ein Zug, dessen Fahrgäste im Panoramawagen die Aussicht auf den Walensee genießen; der Regionalzug aus Ziegelbrücke wird im Bahnhof warten müssen, bis der Gegenzug den eingleisigen Abschnitt geräumt hat. Eine Ee 3/3 rangiert an der Kiesverladung, der sich das Dampferchen „Brisi" soeben mit Nachschub nähert.
Die äußeren Kanten sind durch eine umlaufende Hintergrundkulisse abgeschlossen. Damit der Blick nicht schräg auf den Hintergrund fällt, sind jeweils an den Enden kurze Blenden vorgezogen. Beim kurzen Schenkel soll man dabei praktisch nur in einer schmalen Sichtlinie auf die Strecke schauen können, die sich ohne die Notwendigkeit eines Tunnels um einen Felsvorsprung in den Untergrund mogelt.

EBV-Lok Nr. 10, eine D-gekuppelte Tenderlok der Bauart ELNA 6 (gebaut von Schwartzkopff 9963/1931), kam von der Hersfelder Kreisbahn zur Zeche Anna. Hier befördert sie am 28.2.1976 mit sichtbarer Anstrengung einen langen Güterzug mit Kokskohle über die Gleise der Zechenbahn.



Die Eisenbahnstrecken im Raum Aachen bzw. dem Wurmrevier. Die Strecken Herzogenrath –Stolberg und Mariagrube–Siersdorf bilden die Grundlage des Anlagenvorschlags.

Anna und ihre Schwestern beim EBV

Das bei Aachen gelegene Kohlerevier um Alsdorf und Merkstein war bis 1992 ob der hier eingesetzten Dampfloks des EBV – des Eschweiler Bergwerk-Vereins – ein Mekka der Eisenbahnfreunde. Unser Anlagenvorschlag lässt die alten Zeiten nochmals aufleben.

Der Anlagenvorschlag „Rundherum im Wurmrevier“ basiert auf szenischen und betrieblichen Motiven der DB-Strecken Herzogenrath–Stolberg (ex KBS 452) und Mariagrube–Grube Emil Mayrisch (ex KBS 453) sowie der Zechenanschlussbahnen des EBV. Beide Strecken liegen in der Übergangszone vom Rheinischen Mittelgebirge (Eifel) zum Rheinischen Tiefland und verlaufen dementsprechend durch leicht hügeliges, vorwiegend agrarisch genutztes Gelände. Stärkere Steigungsabschnitte befinden sich zwischen Herzogenrath und Merkstein (Anstieg aus dem Wurmtal) und Merzbrück und Stolberg sowie an der Verbindungskurve Mariagrube–Abzw. Kellersberg.

Ü (76,1)

19832 W nS B (76,5) — 19836 W nS — 19838 W

Grube Emil Mayrisch — Mariagrube — Alsdorf

Last 750 t **

Tfz 050 — ab Mariagrube 1000 t — 38 Mindest

			19832 B		19836		19838	
1	2	3	4	5	4	5	4	
5,7	40	Grube Emil Mayrisch		036		150		3
4,9		Siersdorf		40		54		
		E 0,2 Durchrutschweg						
0,0	30	Mariagrube. . . .		49		203		
0,0								
0,7								
11,4	45	Abzw Kellersberg .		51		05		
13,0		Alsdorf	054		208		358	

19840 W — 19842 Sa — 19846 W

Grube Emil Mayrisch — Mariagrube — Alsdorf

Last 750 t **

Tfz 094, 19842 = 050 — ab Mariagrube 1000 t — 38 Mindest

			19840		19842		19846	
1	2	3	4	5	4	5	4	
5,7	40	Grube Emil Mayrisch		1042		1107		12
4,9		Siersdorf		46		11		
		E 0,2 Durchrutschweg						
0,0	30	Mariagrube. . . .		55		20		
0,0								
0,7								
11,4	45	Abzw Kellersberg .		57		22		
13,0		Alsdorf	1100		1125		1259	
		Zug rangiert unterwegs						

** Für Tfz der Reihe 055 verringert sich die Last auf 600 t

DB meets EBV: Während im Hintergrund die Zechenloks Nr. 2 und Nr. 11 beschäftigt sind, rangiert im Vordergrund 051 789 des Bw Stolberg, 22.7.1974. Die DB-Dampfer besorgen die Beförderung der Ganzzüge von Alsdorf nach Stolberg und der Übergaben von der Grube Emil Mayrisch nach Alsdorf. Links sehen wir den Buchfahrplan einer solchen Übergabe, mit denen auch die 094 des Bw Stolberg gut zu tun haben. Die Wellenlinie verweist auf die maßgeblichen Neigungen.

Geschichte

Das Eisenbahnnetz im Aachener Revier ist in mehreren Etappen und, im Vergleich zu anderen Kohlerevieren, erst relativ spät entstanden. Zwar gehört das Aachener Revier zu den ältesten in Europa (Kohleförderung ist für den Raum Kohlscheid seit dem 12. Jahrhundert belegt), doch wurde es von der Eisenbahn zunächst nur in seinen Randgebieten verkehrsmäßig erschlossen: die Gruben im Raum Eschweiler, die 1843 zum Eschweiler Bergwerksverein (EBV) zusammengeschlossen wurden, durch die Rheinische Eisenbahn Köln–Aachen (1841) und die Gruben im Wurmtal durch die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn (1853). Die expandierenden Gruben in Würselen und Alsdorf blieben davon zunächst ausgeschlossen und die Bemühungen um ihren Eisenbahnanschluss vollzogen sich nicht nur gegen den Widerstand der o.g. Privatbahnen, sondern ebenso vor dem Hintergrund der miteinander konkurrierenden Bergwerksgesellschaften, unter denen sich bis zum Ende des Jahrhunderts der EBV als die dominierende durchsetzen konnte.

Als erste Zweiglinie in das Aachener Revier eröffnete schließlich die Rheinische Eisenbahn am 1.9.1871 die Strecke Stolberg–Alsdorf, wodurch auch die dortige EBV-Zeche „Anna“, das spätere Herz des Reviers, ihren Bahnanschluss erhielt. In den 1870er Jahren ergriffen lokale Unternehmer selbst die Initiative und gründeten die Aachener Industriebahn (später Aachen-Jülicher Eisenbahn) mit der Strecke Aachen–Jülich, an der der Bahnhof Mariagrube liegt, und einigen Stichstrecken.

Den Schlussstein setzte im 19. Jahrhundert die KPEV, die unter anderem am 15.7.1891 die für uns interessante Strecke Alsdorf–Herzogenrath in Betrieb nahm. Mariagrube–Siersdorf ist die jüngste Linie im Revier. Sie entstand Ende der 30er-Jahre als Anschlussbahn vom Bahnhof Mariagrube zur neu abgeteuften Grube „Emil Mayrisch“. Anfang der 50er-Jahre wurde sie von der DB übernommen und durch die Verbindungskurve zum Abzweig Kellersberg direkt an die Strecke Herzogenrath–Stolberg angeschlossen.

Betrieb

Angesichts der skizzierten Streckengeschichte und der Wirtschaftsstruktur des Wurmreviers ist es nicht verwunderlich, dass die Kohle in mehr als nur einer Hinsicht das Betriebsgeschehen auf unseren Strecken geprägt hat. Jahrzehntelang sorgten die zahlreichen Kohlezüge und ein dichter Personenverkehr dafür, dass die Schienen im Revier nicht kalt wurden. Die Struktur dieses Verkehrs bis hinein in die Epoche IV wird in der Erläuterung des Modellvorschlags dargestellt.

Der Personenverkehr auf unseren Strecken wurde im Dezember 1984 eingestellt. Der Güterverkehr konzentrierte sich nach dem Zechensterben der 60er- und 70er-Jahre auf die Kohleförderung in Siersdorf und die Koksproduktion in Alsdorf, vorrangig für die luxemburgischen Arbed-Stahlwerke. Die Kokskohle wurde von der DB in Übergabezügen von Siersdorf nach Alsdorf gebracht, dort an den EBV übergeben und in dessen Zechenbahnhof an die Koksöfen rangiert. Die Abfuhr sowohl der Kohle wie des Kokses erfolgte über Herzogenrath und Aachen West, nachdem die Verbindung nach Stolberg schon seit längerer Zeit nicht mehr befahren wurde.

Die Stilllegung der Zeche und des Kokereibetriebes „Anna“ erfolgte am 30.9.1992; am 18.12.1992 wurde mit Ablauf der Morgenschicht auf der Zeche „Emil Mayrisch“ die letzte Grube im Aachener Revier geschlossen.

Anlagenvorschlag

Wie eingangs erwähnt, sind hier verschiedene Vorbildmotive zu einem atmosphärisch stimmigen Entwurf kombiniert worden. So lieferte der Bahnhof Merkstein die Vorbilder für den Modell-Bahnhof Alstein, dessen Rübenrampe und den Übergabebahnhof,

EBV-Lok „Anna“ Nr. 12, von Krupp noch im Jahr 1961 unter der Fabriknummer 4248 gebaut, ist am 28.2.1976 vor der Kokerei in Alsdorf unterwegs.

Nur sechs Jahre älter ist „Anna“ Nr. 4, eine Ct-Maschine, die Krupp 1955 unter der Fabriknummer 3437 baute. Die Lok trägt den für zahlreiche EBV-Loks typischen grün/schwarz/roten Anstrich.

Im Sommerfahrplan 1973 herrscht auf den Kursbuchstrecken 452 und 453 noch dichter Triebwagen-Verkehr, wie er zur Grundlage eines Modell-Fahrplans gemacht werden kann. Eingesetzt sind Schienenbusse und Akku-Triebwagen.

452 Herzogenrath — Stolberg und zurück

Alle Züge 2. Klasse

Aachen — Herzogenrath — Merkstein — Gelsenkirchen 4500

Am 21. VI. Verkehr wie †

km	BD Köln / Zug Nr		4051 ◇▷		4055 ◇▷	4057	4059 ◇▷ 2)		4061 ❶	4063 ◇▷		4065 ◇▷	2787 ◇▷	4067 ◇▷	4069 ◇▷ 2)		4071 ◇▷	4073 ◇▷	4075 ◇▷ 2)		2795 ◇▷	4077 ◇▷ 3)	
0	**Herzogenrath** 450	ab	...	X 4.49	...	5.50	X 6.44	7.31	...	a 8.10	10.05	...	a 11.17	X 12.07	13.00	13.46	...	14.46	a 16.10	17.05	...	a 17.51	X 18.45	...
2	Merkstein West		...	4.52	...	5.53	6.47	7.34	...	8.13	10.08	...	11.20	12.10	13.03	13.49	...	14.49	16.13	x 17.08	...	17.54	18.49	...
3	Merkstein		...	4.55	...	5.56	6.50	7.37	...	8.16	10.11	...	11.23	12.14	13.06	13.52	...	14.52	16.16	x 17.11	...	17.58	18.53	...
5	Wilhelmschacht		...	x 4.59	...	6.00	x 6.54	x 7.41	...	x 8.20	10.15	...	11.27	12.17	13.10	13.56	...	14.56	16.20	x 17.15	...	18.01	x 18.57	...
7	Alsdorf (Kr Aachen)		...	5.02	...	6.05	6.57	7.44	...	8.23	10.19	...	11.29	12.20	13.18	13.59	...	15.01	16.23	17.18	...	18.05	19.01	...
9	Mariagrube 453. 454		...	5.05	...	6.08	7.00	7.48	...	8.26	10.22	...	11.33	x 12.23	13.23	14.03	...	15.07	16.27	17.21	...	a 18.08	19.04	...
9	Mariadorf		...	5.08	...	6.14	7.02	7.50	...	8.28	10.24	...	11.37	an	13.25	14.05	...	15.09	16.28	17.26	...	an	19.07	...
11	Hoengen-Begau		...	x 5.10	...	6.16	x 7.05	7.52	...	x 8.30	x 10.26	...	x 11.39	...	13.27	14.08	...	15.13	16.31	17.28	...	...	19.10	...
13	x St. Jöris	↓	...	5.13	...	6.19	7.08	7.56	...	8.33	10.30	...	11.42	...	13.30	14.11	...	15.16	16.34	17.31	...	...	19.13	...
20	**Stolberg** (Rheinl) Hbf 440	an	...	X 5.23	...	6.29	X 7.17	8.05	...	a 8.43	10.40	...	a 11.52	...	13.40	14.20	...	15.25	a 16.44	17.42	...	...	X 19.24	...

BD Köln / Zug Nr		4079 ◇▷ 1)	4081 ◇▷	2797 ◇▷ ❸	4083 ◇▷ ❷	4085 ◇▷	
Herzogenrath 450	ab	...	19.30	X 20.34	...	21.27	23.46	...
Merkstein West		...	19.33	20.37	...	x 21.30	x 23.49	...
Merkstein		...	19.36	20.40	...	x 21.33	x 23.52	...
Wilhelmschacht		...	x 19.40	20.44	↑	x 21.37	x 23.56	...
Alsdorf (Kr Aachen)		...	19.44	20.49	a 21.41	21.43	0.02	...
Mariagrube 453. 454		...	19.47	20.52	a 21.45	21.46	0.05	...
Mariadorf		...	19.49	20.54	an	21.50	0.08	...
Hoengen-Begau		...	19.51	20.56	...	21.52	x 0.10	...
x St. Jöris	↓	...	19.53	20.59	...	21.55	0.13	...
Stolberg (Rheinl) Hbf 440	an	...	20.04	X 21.09	...	22.05	0.23	...

km	BD Köln / Zug Nr		4052 ◇▷ ❸	2782 ◇▷ ❹		4054 ◇▷	4056	2784 ◇▷ ❹		4058 ◇▷ 1)	4090 ◇▷	
0	**Stolberg** (Rheinl) Hbf 440	ab	4.51	1., 2. Kl.		X 5.58	6.36	1., 2. Kl.		8.53	...	...
7	x St. Jöris	↓	4.59			6.06	6.44			9.01	...	...
9	Hoengen-Begau		5.03			6.10	6.47			9.04	...	...
10	Mariadorf		5.15			6.13	6.50			9.07	...	...
11	Mariagrube 453. 454		5.19	a 6.00		6.14	6.53	a 7.39		9.09	...	...
13	Alsdorf (Kr Aachen)		5.22	6.04		6.18	6.58	7.45		9.13	a 10.21	...
14	Wilhelmschacht		5.24	6.06		6.20	7.00	7.47		9.15	x 10.23	...
16	Merkstein		5.28	6.09		6.23	7.04	7.50		9.19	10.26	...
18	Merkstein West	↑	5.30	6.12		6.26	7.07	7.53		9.21	10.29	...
20	**Herzogenrath** 450	an	5.34	a 6.16		X 6.30	7.10	a 7.56		9.25	a 10.33	...

BD Köln / Zug Nr		4060 ◇▷	2786 ◇▷	4062 ◇▷ 2) ❻	4064 ◇▷	4066 ❺	2790 ◇▷ ❹	4068 ◇▷	4070 ◇▷	4072		4074	4076 ◇▷	4236		4080 ◇▷		4084 ◇▷	4088 ◇▷	
Stolberg (Rheinl) Hbf 440	ab	...	11.19	...	12.54	13.50	X 14.41	..	15.36	a 16.13	X 17.11	...	a 17.57	18.37	ab Jülich	...	20.29	...	21.35	d 23.42	...
x St. Jöris	↓	...	11.27	...	13.02	13.58	14.49	...	15.44	16.21	17.19	...	18.05	18.45		...	20.37	...	21.43	23.50	...
Hoengen-Begau		...	11.31	...	13.06	14.01	14.53	...	15.47	16.24	17.22	...	18.08	18.49		...	20.40	...	21.47	23.53	...
Mariadorf		...	11.36	...	13.08	14.06	14.55	...	15.50	16.29	17.25	...	18.11	18.52		...	20.43	...	21.49	23.56	...
Mariagrube 453. 454		...	11.37	X 12.29	13.11	14.08	14.57	a 15.06	15.52	16.30	17.27	...	18.13	18.54	a 19.40	...	20.45	...	21.51	23.58	...
Alsdorf (Kr Aachen)		...	11.41	12.32	13.14	14.11	15.00	15.10	15.56	16.34	17.31	...	18.16	19.02	19.43	...	20.48	...	21.55	0.01	...
Wilhelmschacht		...	11.43	x 12.34	x 13.16	14.13	x 15.02	x 15.12	x 15.58	16.36	17.33	...	18.18	19.04	x 19.45	...	x 20.50	...	x 21.57	x 0.03	...
Merkstein		...	11.46	12.38	13.20	14.17	15.06	15.15	16.01	16.40	17.36	...	18.22	19.07	19.49	...	20.54	...	22.00	0.07	...
Merkstein West	↑	...	11.49	12.40	13.22	x 14.19	15.09	15.18	16.04	16.42	x 17.39	...	18.25	19.10	19.51	...	x 20.57	...	22.03	0.09	...
Herzogenrath 450	an	...	11.53	X 12.44	13.26	14.23	X 15.12	a 15.22	16.08	a 16.46	X 17.43	...	a 18.28	19.14	a 19.55	...	21.01	...	22.07	d 0.14	...

a = X außer Sa
d = außer Nächte Sa/So

❶ 1. 2. Kl.
❷ Erster Triebwagen X außer Sa ab Alsdorf als 2797 nach Grube Emil Mayrisch

❸ nach Grube Emil Mayrisch
❹ von Grube Emil Mayrisch
❺ X außer Sa nach Aachen

◇▷ 1) Sa und † ohne Gepäck- und Fahrradbeförderung
◇▷ 2) † ohne Gepäck- und Fahrradbeförderung
◇▷ 3) Sa ohne Gepäck- und Fahrradbeförderung

Am 21. VI. Verkehr wie †

453 Mariagrube — Siersdorf — Grube Emil Mayrisch und zurück

Alle Züge ◇▷

Aachen—Mariagrube—Siersdorf - Jülich 4501

	2783	2785	2789 2.		2791 2.	2793		2797 ❸ 2.	2799 2.		km	Zug Nr / BD Köln	Zug Nr		2782 ❹	2784 ❹	2788 2.		2790 ❹ 2.	2792 ◇▷ ❹	2796 2.	2798 2.	
...	a 5.29	a 7.07	a 13.28	...	a 14.24	a 15.13	...	a 21.53	a 23.21	...	0	ab **Mariagrube** 452. 454	... an	...	a 5.59	a 7.38	a 13.55	...	a 15.04	a 15.40	a 23.02	a 23.50	...
...	5.33	7.11	13.31	...	14.27	15.16	...	21.55	23.24	...	2	x Hoengen Nord ▲		...	5.55	7.34	13.51	...	15.00	15.36	22.58	23.46	...
...	5.38	7.16	13.36	...	14.32	15.21	...	22.01	23.29	...	5	▼ Siersdorf ■		...	5.50	7.29	13.46	...	x 14.55	x 15.31	22.53	23.41	...
...	a 5.40	a 7.18	a 13.39	...	a 14.35	a 15.23	...	a 22.03	a 23.31	...	6	an **Grube Emil Mayrisch** ❹ ab		...	a 5.48	a 7.27	a 13.44	...	a 14.53	a 15.29	a 22.51	a 23.39	...

a = X außer Sa
❶ nur für den Werkverkehr
❷ nach Herzogenrath
❸ von Alsdorf
❹ nach Aachen Nord

Lichtsignale sichern die Ausfahrt des Zechenbahnhofs in Alsdorf, in dem am 21.4.1983 die Lok Nr. 5 rangiert, die von Krupp 1937 unter der Fabriknummer 1751 gebaut wurde.

während die Güterabfertigung Alstein der von Alsdorf entlehnt ist. Für den Haltepunkt Siersberg wiederum stand der Haltepunkt Grube Emil Mayrisch/ Siersdorf Pate.

Die Zeche „Alfons“ findet ihre Original-Entsprechung in den Zechen „Adolf“ in Merkstein und „Carl Alexander“ in Baesweiler, die Werkshäuser sind im Großen in Alsdorf angesiedelt. Der Kraftwerksanschluss Siersberg entspricht dem EBV-Kraftwerk Siersdorf auf der Grube „Emil Mayrisch“. Die Modellelektrifizierung des Kraftwerksanschlusses ist eine die Optik bereichernde Zutat von Ivo Cordes, der als passende Werkslok eine abgewandelte Ee 3/3 der SBB vorschlägt.

Modellbetrieb

Das simple Grundschema der Anlage – Rundstrecke mit Stichbahn und Zechenanschlussbahn – erlaubt die Nachbildung aller Betriebsabläufe beim Vorbild.

Personenverkehr:

• dichter Personenzugverkehr zwischen „Herzogenrode“ und „St. Olberg“ mit gelegentlichen Kreuzungen in „Alstein“.

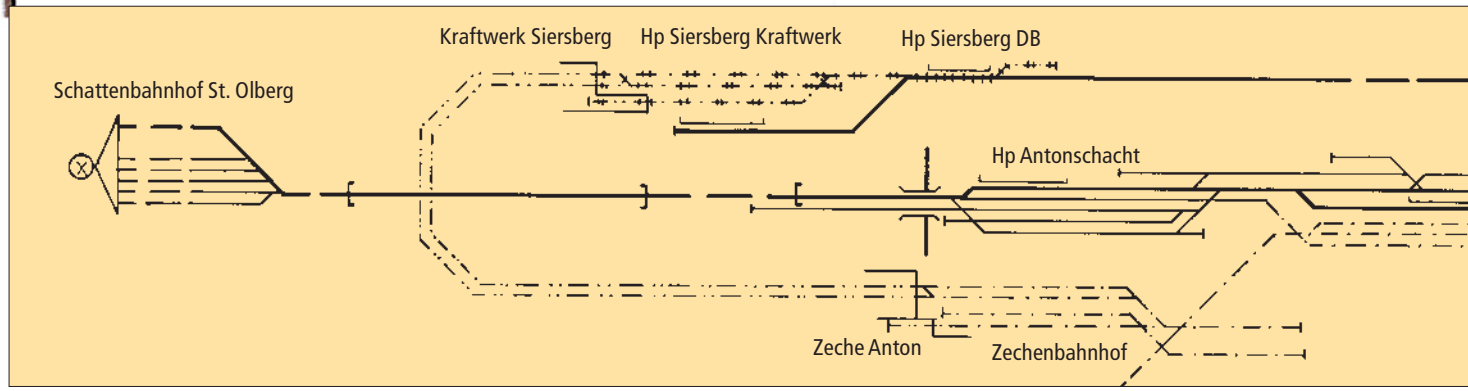
• auf den Durchgangsverkehr abgestimmte Anschlusszüge auf der Stichstrecke.

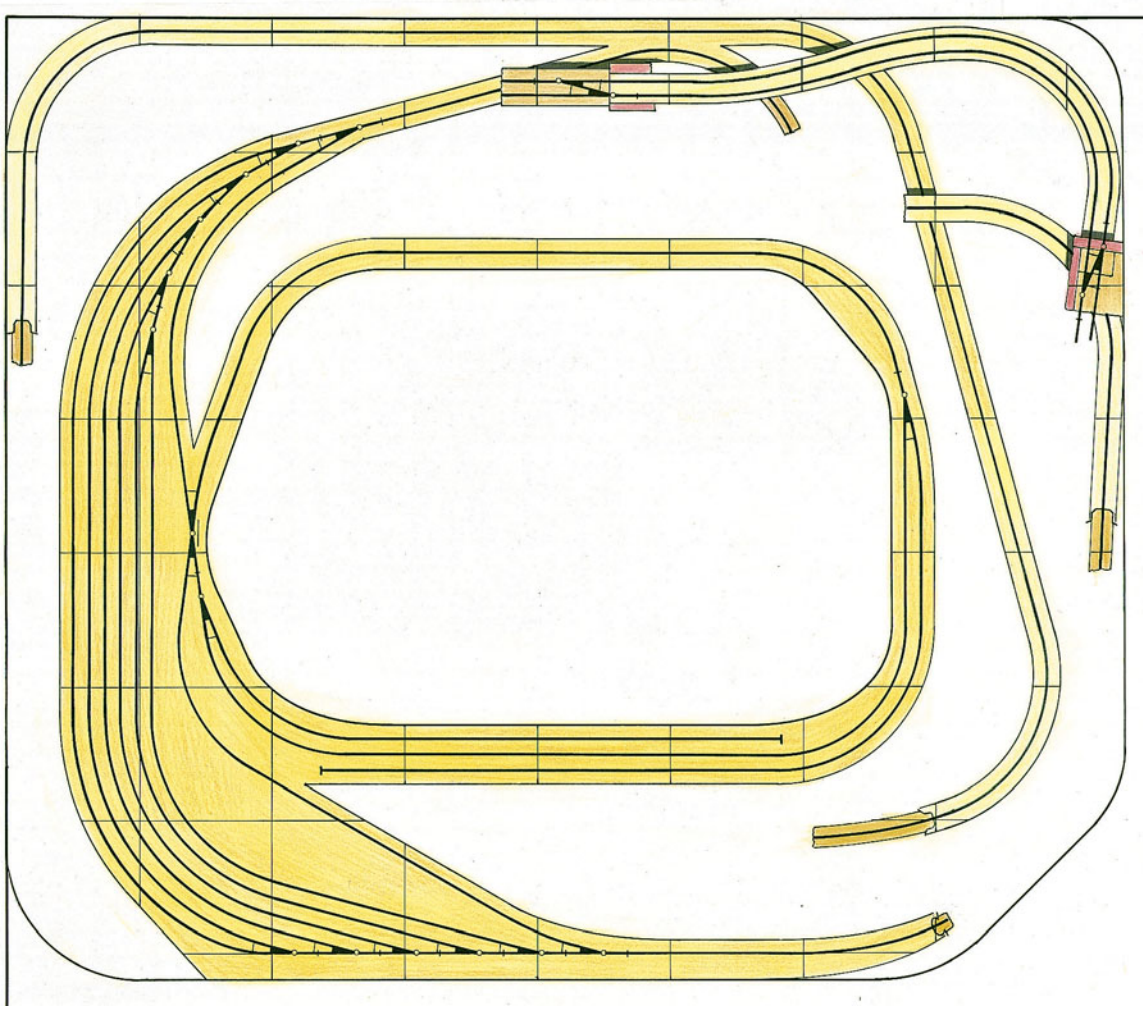
Eine Szenerie, wie sie sich im Anlagen-Schaubild unten links wiederfindet: Zechenwohnhäuser und ein beschrankter Bahnübergang bilden am 22.7.1974 die Kulisse für die rangierende Lok Nr. 8 , die ebenfalls von der Hersfelder Kreisbahn zum EBV kam. Die ELNA-Lok wurde 1938 von Henschel unter der Fabriknummer 24396 gebaut.

Dieses Schema kann natürlich noch durch durchgehende Personenzüge von „Siersberg“ nach „Herzogenrode“ sowie durch Zugtrennungen bzw. -vereinigungen variiert werden.

Güterverkehr:

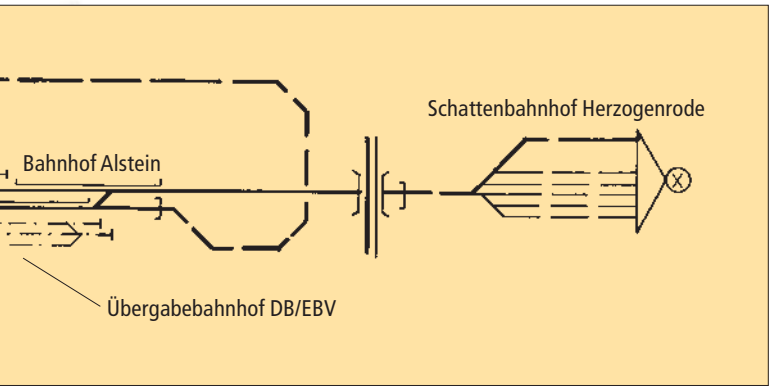
• Simulation des Ganzzugverkehrs mit vorbildlicher Last- und Leerrichtung zu einer weiteren, im Schattenbahnhof angesiedelten Zeche und Kokerei an der Durchgangsstrecke (Vorbild: Zeche und Kokerei „Anna“ in Alsdorf). Diese Züge können in „Alstein“ kreuzen, überholen oder vorübergehend abge-


Kraftwerk Siersberg
Hp Siersberg Kraftwerk
Hp Siersberg DB
Schattenbahnhof St. Olberg
Hp Antonschacht
Zeche Anton
Zechenbahnhof



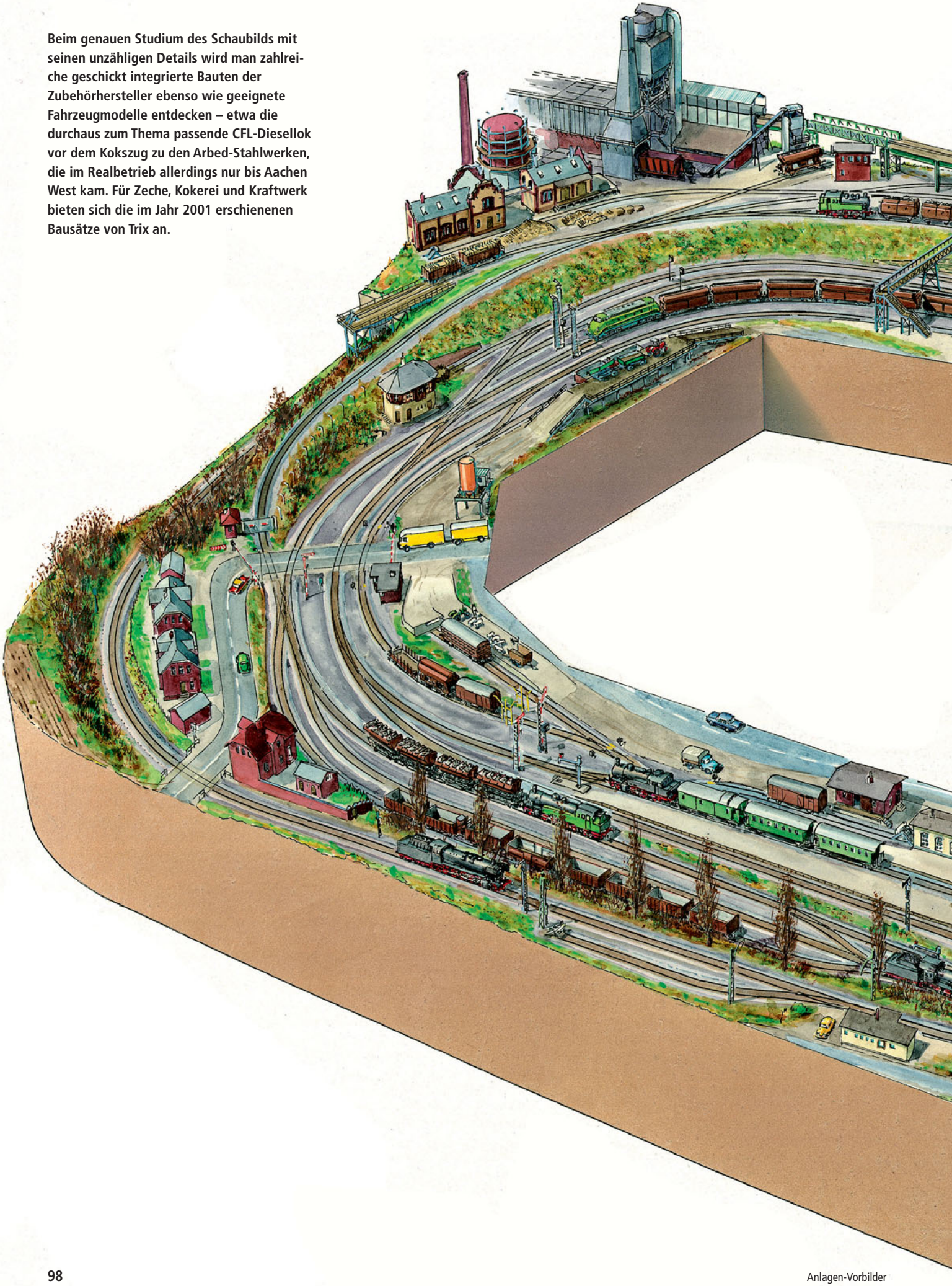
Die verdeckten Gleisanlagen. Die Nutzlängen der Abstellgleise ermöglichen die Bildung themengerecht langer Güterzüge und Übergaben.

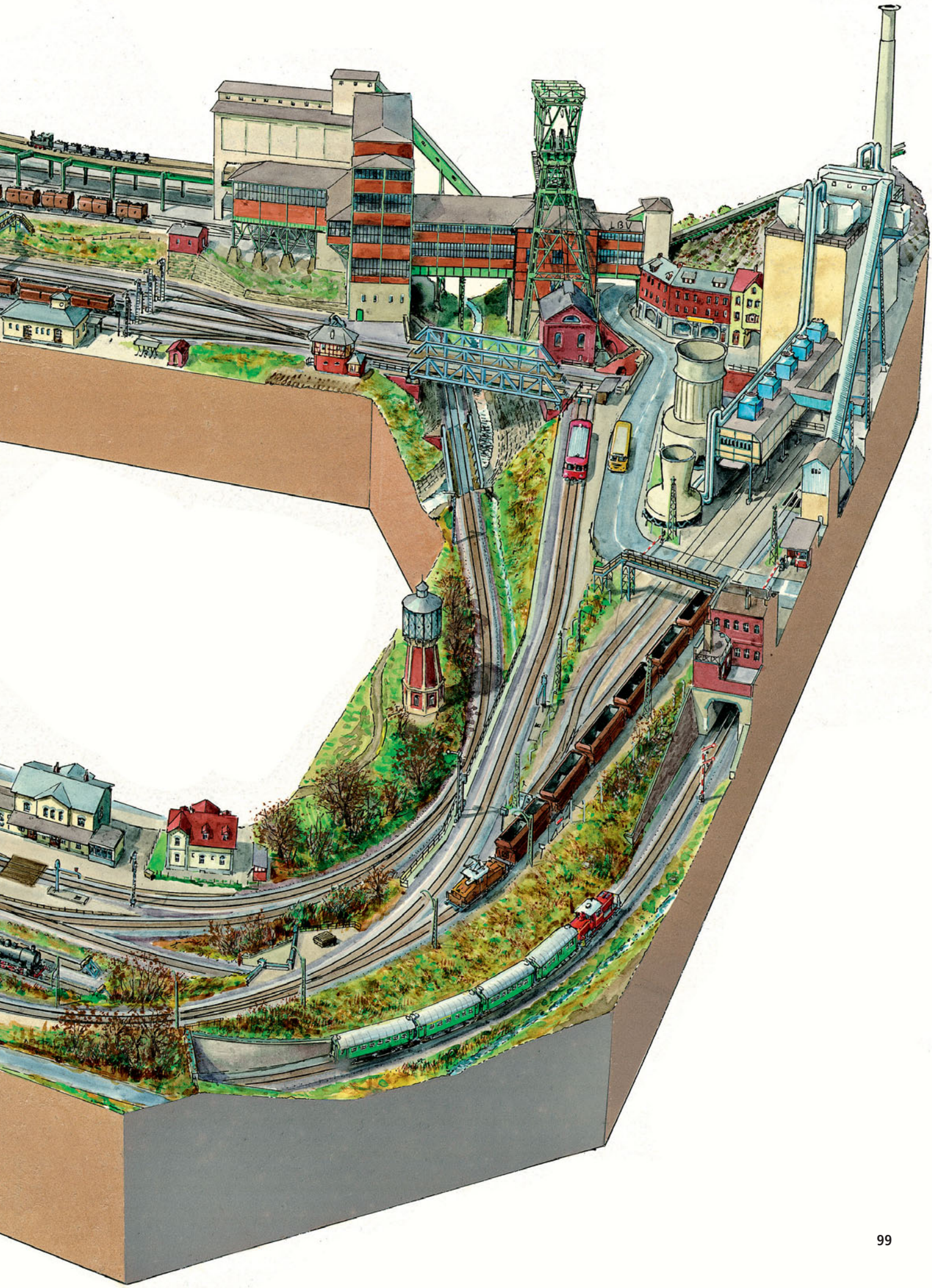
Der Anlagenplan, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1: 18,5 für H0 (Raumgröße 4,30 x 3,75 m). Sichtbarer Mindestradius (mit Ausnahme der Zechengleise): 70 cm, verdeckt Roco R 3. Weichenwinkel im durchgehenden Hauptgleis 10 °, Nebengleise und Schattenbf. 15°. Die 45°-Kreuzung im Zechengelände kommt von Shinohara/Bemo. Bei den mit „x" gekennzeichneten Stellen sind Spiegel vorzusehen.



Das Betriebsschema verdeutlicht die zahlreichen Fahrmöglichkeiten. Achtung: Die Schattenbahnhöfe „St. Olberg" und „Herzogenrode" sind identisch!

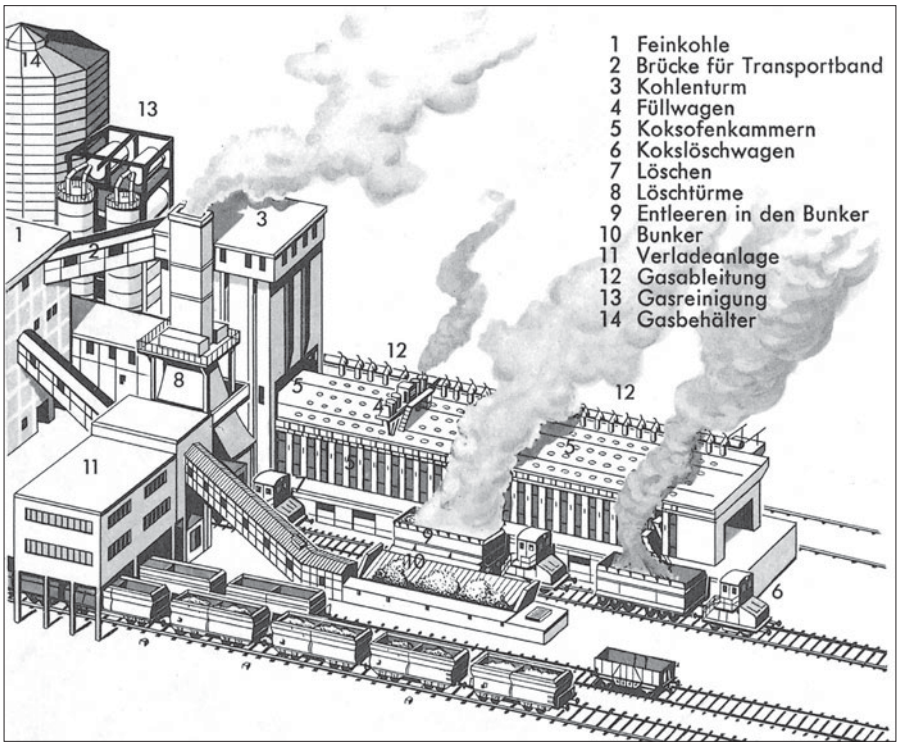
Beim genauen Studium des Schaubilds mit seinen unzähligen Details wird man zahlreiche geschickt integrierte Bauten der Zubehörhersteller ebenso wie geeignete Fahrzeugmodelle entdecken – etwa die durchaus zum Thema passende CFL-Diesellok vor dem Kokszug zu den Arbed-Stahlwerken, die im Realbetrieb allerdings nur bis Aachen West kam. Für Zeche, Kokerei und Kraftwerk bieten sich die im Jahr 2001 erschienenen Bausätze von Trix an.





Vor der gewaltigen Kulisse der Kokerei dampft Lok Nr. 10 am 3.4.1976 mit einem Güterzug durch den Zechenbahnhof.

Schema einer Kokerei. Der Löschwagen nimmt bei 6 den glühenen Koks auf, dann fährt er unter den Löschturm bei 7 und entleert schließlich den gelöschten Koks bei 9 in den Bunker.



stellt werden. Die Dichte dieses Verkehrs richtet sich nach der Anzahl der Mitspieler und der Nutzung der Kapazitäten des Schattenbahnhofs.

- Bedienung der Zeche „Alfons“ mit eigenen Ganzzügen bzw. Einzelwagen aus Ng und Üg. Übergabe der leeren und beladenen Kohlewagen im Übergabebahnhof DB/EBV.
- Bedienung der sonstigen Ladestellen mit Ng.
- Simulation von Be- und Entladung in Zeche und Kraftwerk durch die verdeckte Verbindungsbahn, dadurch Binnenverkehr auf der Anlage über die größtmögliche Distanz.

Der Schattenbahnhof bietet durch die beiden Stumpfgleise an der inneren Ringstrecke die Möglichkeit, Züge aufzulösen und neu zu bilden.

Das skizzierte Betriebsprogramm stellt das maximal Mögliche dar und basiert auf der Annahme eines dreiköpfigen Betreiberteams: Zwei Mann teilen sich im Innenraum Fahrdienstleitung und Rangierdienst auf der Durchgangsstrecke, ein dritter Mann bedient auf den zugänglichen Außenseiten die Stichbahn. Bei einem Einmannbetrieb sollte eher eine sinnvolle Auswahl getroffen werden.

Landschaft und Gebäude

Angesichts der umfangreichen Gleisanlagen bleibt für eine eigenständige Landschaftsgestaltung nur wenig Raum. Neben der Darstellung des näheren Bahn- und Zechenumfeldes sollten jedoch zumindest im vorderen Anlagenteil landwirtschaftliche Nutzflächen angedeutet werden.

Modelle für die Wohnhäuser finden sich in den Programmen der meisten Zubehörhersteller (z.B. Stadthäuser von Faller/Pola, Werkshäuser von Kibri, Eisenbahnerwohnhaus von Faller). Ein für das Grenzland recht stimmiges

„Unter donnerndem Getöse zerknallt die Hitze“

„Nicht Kohle, sondern Koks ist der wichtigste Rohstoff der Schwerindustrie. Er wird in großen Kokereien erzeugt; diese gleichen den Gaswerken der Großstädte.
Aus dem Kohlenturm rutscht die Kohle tonnenweise in den Füllwagen. Er fährt über die Koksofenkammern hinweg und beschickt die freien Retorten. Unter Luftabschluss wird die Kohle jäh von scharfer Hitze angesprungen; diese ist so stark, dass die Steinkohle alles preisgibt, was sie in sich birgt. Zuerst gibt sie die Gase weg. Sie entweichen, werden gereinigt und im Gasometer gesammelt. Dann gibt die Kohle die Dämpfe frei, den Teer mit allen seinen geheimnisvollen Schätzen; sie sind die Grundstoffe der chemischen Industrie. Schließlich liegt die Kohle rot glühend und bis zum Letzten ausgeplündert auf dem Grund der Retorte. Die Kammer wird geöffnet. Ein Stempel presst die Glut seitlich heraus und lässt sie in den Löschwagen rutschen. Der fährt unter den Löschturm. Eisige Wassermassen stürzen auf die Kohle. Unter donnerndem Getöse zerknallt die Hitze und zerstäubt als zischender Dampf. Porös wie ein erstarrter Schwamm, matt, grau und unscheinbar liegt jetzt die vordem in fettem Schwarz erglänzende Steinkohle als Koks im Bunker der Verladeeinrichtung.“
(Nach Karl Alois Schenzinger, „Das ist unsere Erde“, München 1959)

Empfangsgebäude nach niederländischem Vorbild kommt von Artitec. Das in den Hang hineingebaute Stellwerk von Mariagrube sollte im Eigenbau realisiert werden, wie dies Thomas Mauer mit seinem H0-Modell vorexerziert hat (Eisenbahn-Journal 10/1988, S. 74 ff.). Bei den Industriebauten wäre man noch vor kurzem auf nahezu totalen Selbstbau angewiesen gewesen; seit dem Jahr 2001 ist dies dank der von Trix präsentierten Bausätze „Zeche Zollverein“, „Kokerei“ und „Kohlekraftwerk“ zum Glück anders. Allerdings handelte es sich um auf 2001 limitierte Einmalauflagen, die heute vielleicht noch auf Börsen zu erwerben sind.

Fahrzeuge

Für die betrieblich ergiebigste Epoche III sind im Personenverkehr der DB die Baureihen 74.4 und 86 sowie VT 95 und ETA 150 typisch; im Güterverkehr machten sich vor allem 50er, aber auch 55.25, 56.20 und 94.5 nützlich. Alle Typen sind als Industriemodelle heutigen Standards erhältlich. Donnerbüchsen, Abteil- und Umbauwagen prägen das Bild der Personenzüge.

Für den Güterverkehr erübrigen sich Einzelangaben. Einsetzbar sind, vor allem für den Kohleverkehr, alle epochetypischen Wagen mit Ausnahme ausgesprochener Exoten. In der Epoche IV werden Reisezüge ausschließlich mit Triebwagen 795 und 515 gefahren; Güterzüge sind mit 050 und 094 sowie 211, 215 und 290 bespannt.

Für die Triebfahrzeuge des EBV bietet sich, um „Anna und ihre Schwestern“ im passenden Kostüm zu zeigen, die Umlackierung (schwarzer Kessel, grünes Führerhaus, rotes Fahrwerk) passender Staatsbahnlokomotiven wie 56.20, 80 oder 89.70 sowie natürlich der Einsatz von Elna- und Dampfspeicher-Lokomotiven an.

Gemeinsam befördern die EBV-Loks Nr. 7 und Nr. 9 eine lange Reihe Selbstentlader durch den Zechenbahnhof, 22.7.1974.

Lok Nr. 1 und Lok Nr. 4 am 22.7.1974 in Alsdorf. Unten: In Baesweiler am selben Tag ist Lok Nr. 4 unterwegs, ebenfalls mit Großraumwagen. 1929 nach dem Muster der pr. G 8.2 für die Lübeck-Büchener Eisenbahn gebaut und nach deren Verstaatlichung als 56 3007 bezeichnet, gelangte sie 1951 zum EBV; im Modell kann sie von Fleischmanns G 8.2 dargestellt werden.

Zum guten Schluss wollen wir mit der Eisenbahn noch einmal „über die Dörfer“ fahren – durch die Dörfer, genauer gesagt: Der Vogelsberg-Express, wie er liebevoll genannt wurde, nahm seinen Weg zwischen Nidda und Schotten mitten durch die Ortschaften. Beide Bahnhöfe zeigt auch unser Anlagenvorschlag – und noch einiges mehr.

Ein Bilderbuch-Motiv, wie es unser Thema nicht besser illustrieren könnte: Im Schritttempo dampft die Friedberger 56 430 mit ihrem Güterzug von Nidda nach Schotten über die Hauptstraße des Vogelsberg-Dorfes Ober-Schmitten, August 1959. Email-Reklameschilder am Fachwerkhaus, ein Nachkriegs-Neubau gegenüber und nicht zuletzt die Kraftfahrzeuge: Epoche III pur, was der Truck der in Oberhessen damals allgegenwärtigen US-Army nur noch unterstreicht. Links sehen wir die Strecke Gießen–Gelnhausen mit der in Nidda abzweigenden Stichbahn nach Schotten auf einer Kursbuchkarte von 1958.

Dampfszenen aus Oberhessen

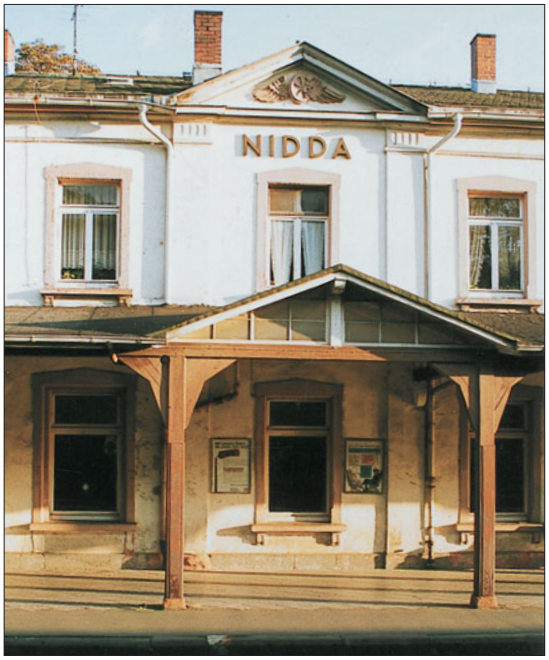
Man muss heute schon einigen eisenbahnarchäologischen Spürsinn aufbieten um in den Vogelsberg-Dörfern zwischen Nidda und Schotten noch Spuren jener Ortsdurchfahrten auszumachen, die schon vor fünfzig Jahren die wackeren Eisenbahn-Fotografen der Epoche III faszinierten. Und auch im Bahnhof Nidda ist nicht mehr allzu viel von jenem Fluidum eines kleinen Nebenbahn-Knotens zu spüren, das die alten Fotos heute noch vermitteln. Grund genug also, dieses reizvolle Eisenbahn-Vorbild im Vogelsberg mit einem Anlagenvorschlag zu würdigen.

Geschichte

Die von 1869-1871 eröffnete Hauptbahn Gießen–Gelnhausen lässt die Kreisstadt Schotten im oberen Niddatal abseits liegen. Erst 1888 kommt die 14,8 km lange Stichbahn von Nidda nach Schotten zustande, die zur Kostenersparnis auf einer Länge von 4,39 km öffentliche Straßen mitbenutzt. Nicht zuletzt dies bedeutet durch den nach dem Krieg ständig anwachsenden Autoverkehr das Aus: 1959/60 wird zunächst der Personen- und bald darauf der Güterverkehr eingestellt.

Betrieb

Bleiben wir zunächst bei der eingleisigen Hauptbahn Gießen–Gelnhausen, die sich in der Epoche III noch eines regen Betriebes erfreuen kann. Der Bahnhof Nidda, fast genau in der Mitte zwischen den beiden Endpunkten gelegen, weist als Nebenbahn-Knoten sogar eine kleine, zum Bw Friedberg gehörige Lokstation samt Drehscheibe auf und ist Ausgangs- und Endpunkt sowohl von Reisezügen wie auch von Nahgüterzügen, die hier gebildet und aufgelöst werden. Zum Güterverkehr trägt



Der Bahnhof Nidda im Bilderbogen: oben der nördliche Bahnhofskopf mit dem Fahrdienstleiter-Stellwerk Nf in typisch oberhessischer Fachwerkbauweise. Am 3.10.1986 sieht es hier kaum anders aus als dreißig Jahre zuvor. Links einige Details des kunstvoll verzierten Empfangsgebäudes mit dem Flügelrad im Giebel; unten schließlich eine dreiteilige Schienenbus-Garnitur auf der Fahrt von Gelnhausen nach Gießen, 15.5. 1991.

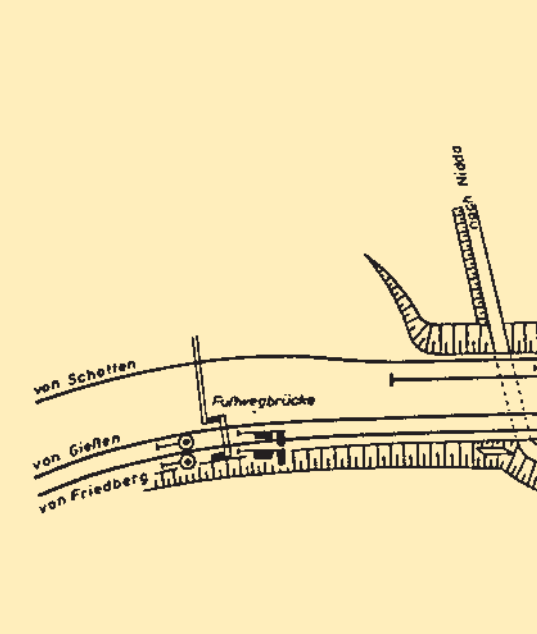
außer dem nicht geringen örtlichen Aufkommen des gewerbefleißigen Städtchens – erkennbar an dem großen Güterschuppen – auch das große Säge- und Hobelwerk Himmelsbach bei, über dessen Gleisanschluss auch die hier produzierten Holzkisten sowie Eisenbahnschwellen zur Imprägnierung transportiert werden. Auf dem Werksgelände verschiebt eine B-gekuppelte Tenderlok die Güterwagen.

Die Holzabfuhr sowie der Transport von Schlachtvieh bestimmen den Güterverkehr zwischen Schotten und Nidda, zu dem auch die Papierfabrik Moufang in Ober-Schmitten beiträgt. Der Personenverkehr dient vor allem den Berufspendlern, wobei am frühen Morgen sogar ein Zug von Schotten (wo Lok und Personal in einem Schuppen mit Wohnanbau übernachten) über Friedberg bis Frankfurt/M verkehrt. Hochbetrieb herrscht, wenn die Motorrad-Rennen „Rund um Schotten“ bis zu 270.000 Zuschauer an den legendären „Schottenring“ locken: Dann winden sich durch die engen Ortsdurchfahrten lange Sonderzüge, die bis zum Ende des Rennens in Schotten, Ober-Schmitten und Nidda abgestellt werden.

Anlagenvorschlag

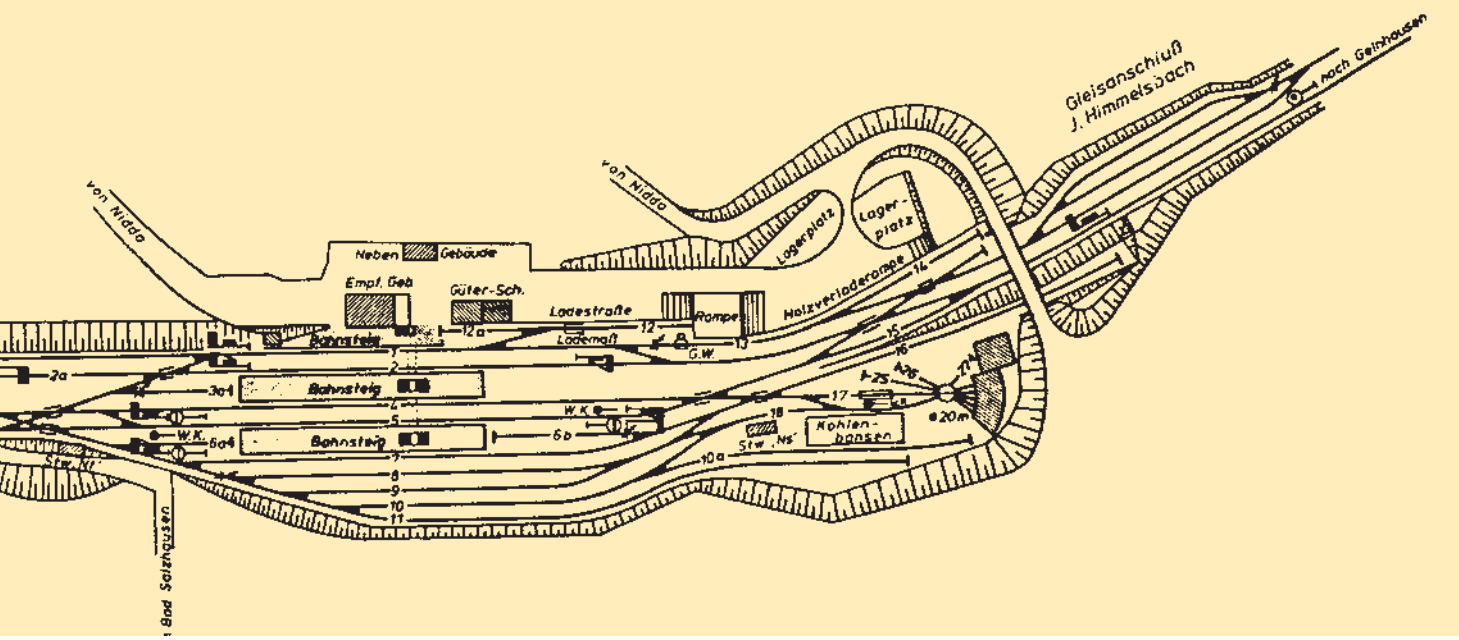
Auf einer Längsseite der Rundum-Anlage liegt der Bahnhof Nidda (mit platzmäßig komprimiertem Vorbild-Gleisplan) im Verlauf der ringförmigen Strecke Gießen–Gelnhausen. Der eingefügte Schattenbahnhof auf der unteren Etage der gegenüberliegenden Seite ermöglicht im vorderen Bereich das Bilden und Auflösen von Güterzügen. Die Strecke Nidda–Friedberg hat einen eigenen Schattenbahnhof, der das Umsetzen kurzer Züge und Schienenbus-Garnituren ermöglicht. *(Forts. S. 111)*

Der südliche Bahnhofskopf mit dem Stellwerk Ns, das wir rechts mit einem VT 95/VB 142 noch einmal näher sehen, am 16.4.1956. Damals dürfen Omnibusse noch Anhänger mitführen (rechts auf der Rampe).



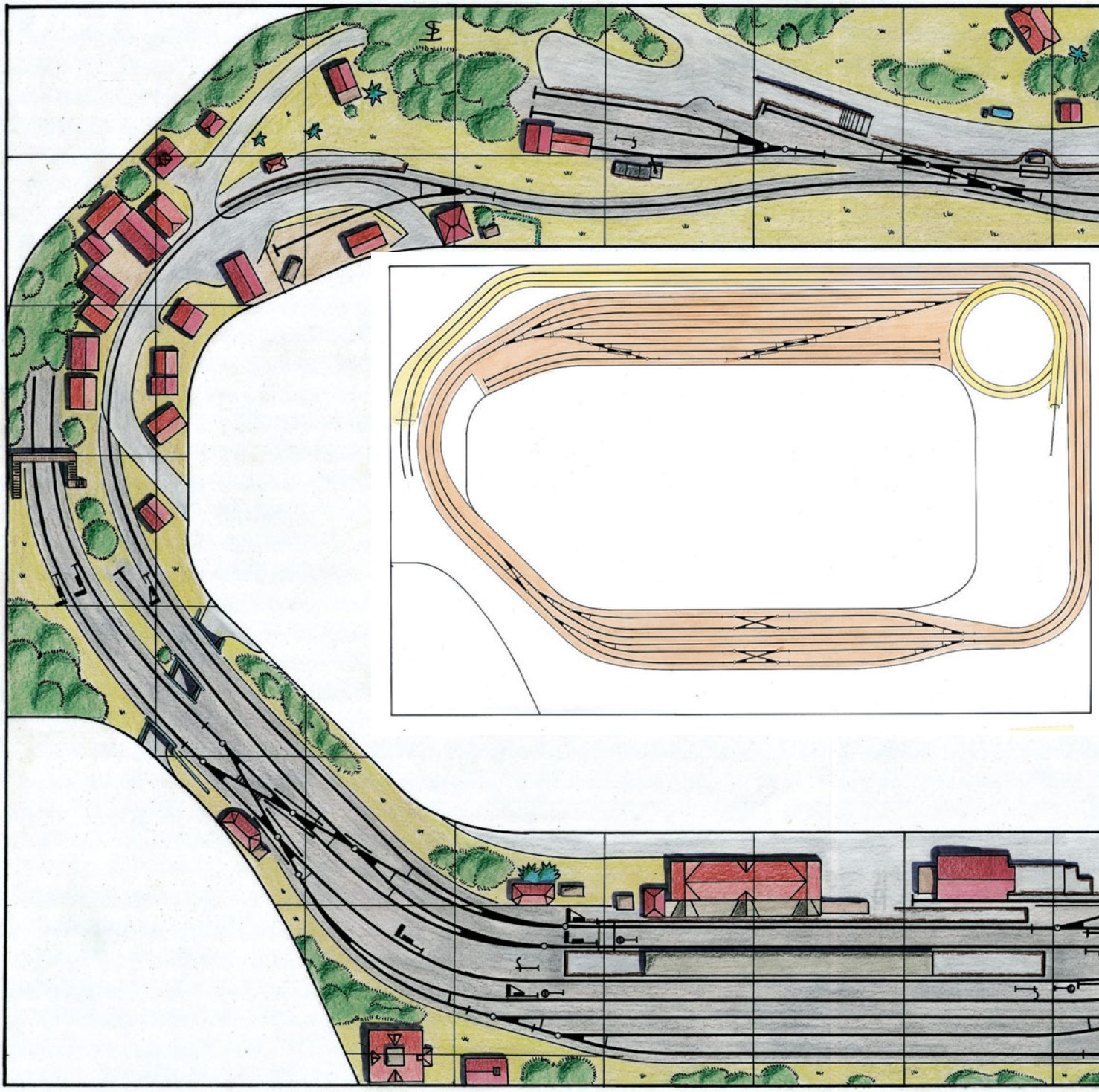
20.5.1961: Eine dreiteilige Schienenbus-Garnitur des Bw Gießen kommt mit einem Postwagen von Gelnhausen her in den Bahnhof Nidda gefahren; lt. Postkursbuch handelt es sich um Zug 2575, der eine Allesbahnpost führt. Vor dem bewaldeten Hang im Hintergrund erkennen wir landwirtschaftliche Geräte auf den Güterwagen – typisch für diese Region, denn westlich der Bahnlinie erstreckt sich die fruchtbare Wetterau.

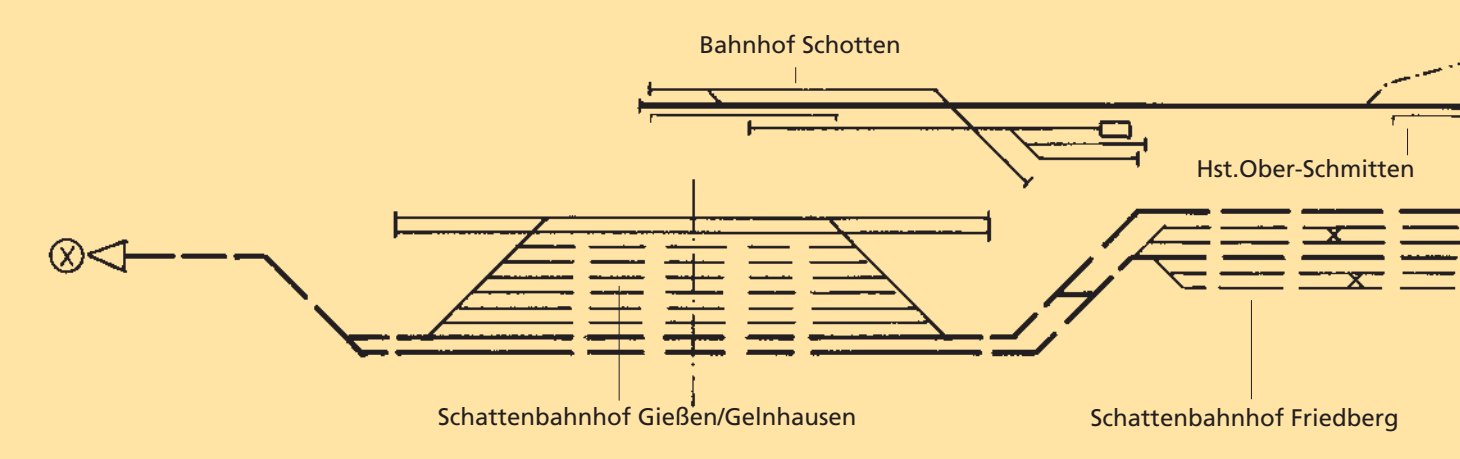
Der (längenmäßig verzerrte) Vorbild-Gleisplan des Bahnhofs Nidda im Zustand des Jahres 1959, wie er im Wesentlichen in den Modellvorschlag übernommen wurde. Die Gleise 8-10 fungieren als Güterzugbildungsgleise, denn Nidda ist zu dieser Zeit ein sog. Leitpunkt mit Zugbildungsaufgaben.



Von der Straßenbrücke über die südliche Einfahrt sehen wir am 30.9.1961 die Gießener 23 021 mit einem Personenzug von Gelnhausen hereinkommen. Der hohe Sonnenstand lässt auf Zug 2557 schließen, der am Schluss eine Allesbahnpost führt und Nidda um 11.36 Uhr erreicht. Auf den Anschlussgleisen der Fa. Himmelsbach erkennen wir zahlreiche Güterwagen.

Linke Seite, Mitte: Ein Nahgüterzug aus Richtung Gelnhausen hat „Einfahrt auf zwei Flügel" nach Nidda, 20.5.1970; Zuglok ist 051 482 des Bw Limburg.
Linke Seite, unten: Mit einem langen, aus zwei Garnituren preußischer Durchgangs- und Abteilwagen gekuppelten Personenzug (Packwagen in der Mitte) fährt die Friedberger 78 402 am 18.8.1957 in Richtung Gelnhausen aus. Links 56 707 des Bw Gießen.




Bahnhof Schotten
Hst.Ober-Schmitten
Schattenbahnhof Gießen/Gelnhausen
Schattenbahnhof Friedberg

Die verdeckten Strecken und Schattenbahnhöfe, deren ausreichender Abstand zur Ebene darüber durch die lange Rampenstrecke von Nidda nach Gießen und Friedberg und die Wendel der Strecke nach Gelnhausen erreicht wird.

P 2781 nS (30,1) 2. Klasse
Nidda—Schotten
Zlox 74 ⁴ Last 100 t 37 Mindestbr

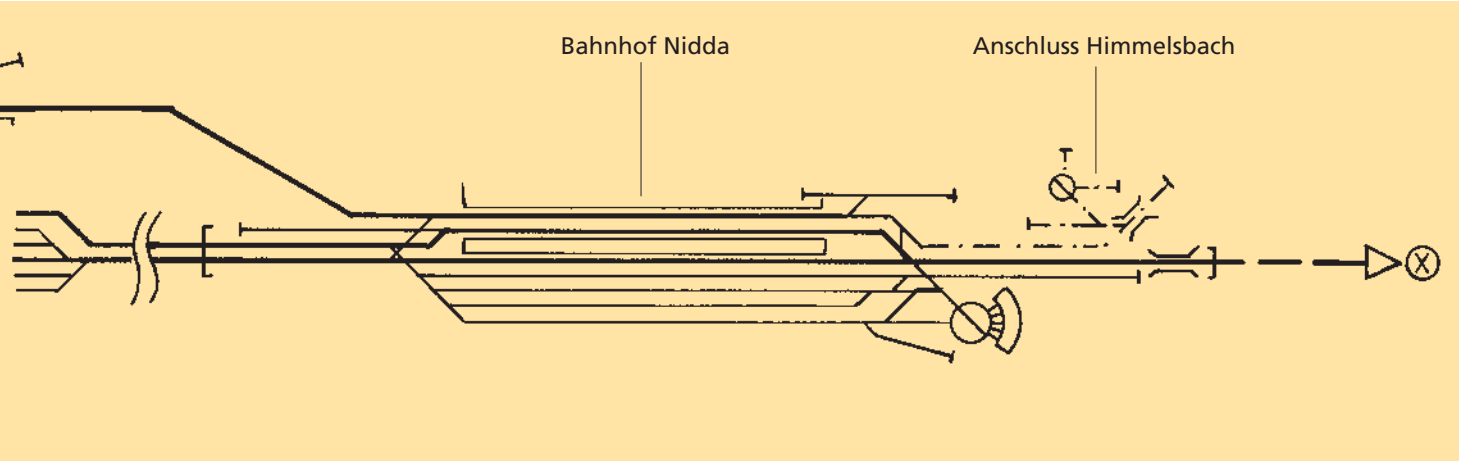
Pto 2585 W (30,1) 2. Klasse bG
Stockheim (Oberh)—Nidda
Vt 95⁹ Last 30 t 08 Mindestbr

			P 2781 n S		Pto 2585 W			
1	2	3	4	5	4	5	4	5
45,8		Stockheim (Oberh)				9 23		
	70	45,2						
44,5		Effolderbach Hp u			×	25		
41,7	80	Ranstadt			9 30	31		
35,0		E						
	70	Nidda		4 15	9 40			
19,2	40	26,9						
21,2	10	Kohden Hp u	4 21	22				
23.1	40	Unter Schmitten Hp u	26	26				
		24,0						
24,4	15	Ober Schmitten	30	31				
	40	26,0						
26,3	15	Eichelsdorf Hst u	35	36				
	40	29,4						
28,9	15	Rainrod (Obh) Hst u	42	42				
	40	E						
33,4	30	Schotten	4 51					

Bemerkenswert an diesem Ausschnitt aus dem Buchfahrplanheft 5R der BD Frankfurt/M von 1957 sind nicht nur die Angaben über die eingesetzten Triebfahrzeuge VT 95 und 74.4, sondern auch die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten bei den Ortsdurchfahrten von Kohden (10 km/h) und Ober-Schmitten (15 km/h); auch bei Eichelsdorf und Rainrod fahren die Züge unmittelbar auf oder neben der Straße.

Der Gleisplan, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1: 20 für H0 (Rastermaß 0,50 m, Raumgröße 5,80 x 3,80 m). Die Bahnhofsgleispläne von Nidda und Schotten sind prinzipiell übernommen worden; der Anschluss Himmelsbach ist aus Platzgründen als Spitzkehre ausgeführt und um eine Waggondrehscheibe erweitert. Den bzw. die Tunnel auf der Strecke nach Gelnhausen gibt es übrigens tatsächlich.

Das Betriebsschema der Anlage verdeutlicht die Fahr- und vor allem Rangiermöglichkeiten, denn in dem Schattenbahnhof unter dem Bahnhof Schotten lassen sich Nahgüterzüge bilden und auflösen, wie auch das Schaubild zeigt. In dem unter dem Bahnhof Nidda gelegenen Schattenbahnhof ermöglichen zwei doppelte Gleisverbindungen das Umfahren kurzer Reisezug- bzw. Schienenbus-Garnituren, wodurch die Abstellmöglichkeiten erweitert werden.



Lang auseinander gezogen sind die Anlagen des Bahnhofs Schotten, dessen kleine Lokstation einen Schuppen mit Übernachtungsanbau zeigt. Auf der Straße sind drei Motorradfahrer zum „Schottenring" unterwegs; an Renntagen sind alle verfügbaren Gleise in Schotten und Nidda mit Sonderzügen besetzt.
Unter dem Bahnhof wird im Schattenbahnhof Gießen/Gelnhausen gerade ein Nahgüterzug neu zusammenrangiert; Wagen- und Frachtkarten stehen für eine vorbildorientierte Betriebsabwicklung bereit.

Blick über den Bahnhof Nidda mit dem kleinen Bw, dessen Lokschuppen mit dem Anbau für das Faller-Modell Pate stand. In Richtung ihres Heimatbahnhofs Gießen fährt gerade eine 23 aus, am Haken eine Kombination preußischer Abteil- und dreiachsiger Umbauwagen. Auch der Anschlusszug nach Schotten hat sich auf die Fahrt gemacht; gleich wird die 74.4 sich mit Läutewerk und Pfeife ihren Weg durch die Fachwerk-Ortschaft bahnen. Vorbild-Motive wie die lange Straßenunterführung an der linken Ausfahrt, die Fußgängerbrücke über die Strecken nach Gießen und Friedberg oder das Fachwerk-Wartehäuschen am Ende der Ortschaft sind reichlich zu finden.

Den Bilderbogen aus Nidda eröffnet diese Ansicht des Empfangsgebäudes, das aus der Anfangszeit der Bahn (1869-71) stammt und später immer wieder erweitert und umgebaut wurde. Typisch sind die mit einer Wellblech/Glas-Konstruktion überdachten Bahnsteigniedergänge.

Die Holzkonstruktion des Hausbahnsteigs und die Schieferverkleidung der Obergeschosse sind weitere charakteristische Details. Die Aufnahmen entstanden am 15.5.1991.

Der historische Wert dieser Farbaufnahme aus den Sechzigerjahren mag über die leichte Unschärfe hinwegtrösten. Aus dem Stellwerk Nf sehen wir die gleichzeitige Ausfahrt zweier dampfbespannter Züge in Richtung Gießen (links) und Friedberg (rechts). Nach Sonnenstand und Kursbuch handelt es sich um Zug 2555 Nidda–Gießen und Zug 2756 Nidda–Friedberg, die im Sommer 1966 beide um 6.31 Uhr abfuhren. In der Mitte steht auf Gleis 5 eine Rangierabteilung mit einer 50 Kab – Arbeit genug für den Fahrdienstleiter!

Die doppelte Straßenunterführung am nördlichen Bahnhofskopf, die sich so auch im Schaubild wiederfindet. Auf der vorderen Brücke verlaufen die Gleise von Nidda nach Gießen und Friedberg, auf der hinteren das Ziehgleis und die (zum Zeitpunkt der Aufnahme am 15.5.1991 seit 30 Jahren abgebaute) Strecke nach Schotten.

Von der Fußgängerbrücke über die Strecken nach Gießen und Friedberg (vgl. Gleisplan und Schaubild) wurde diese aus Friedberg einfahrende Schienenbus-Garnitur am 15.5.1991 aufgenommen.

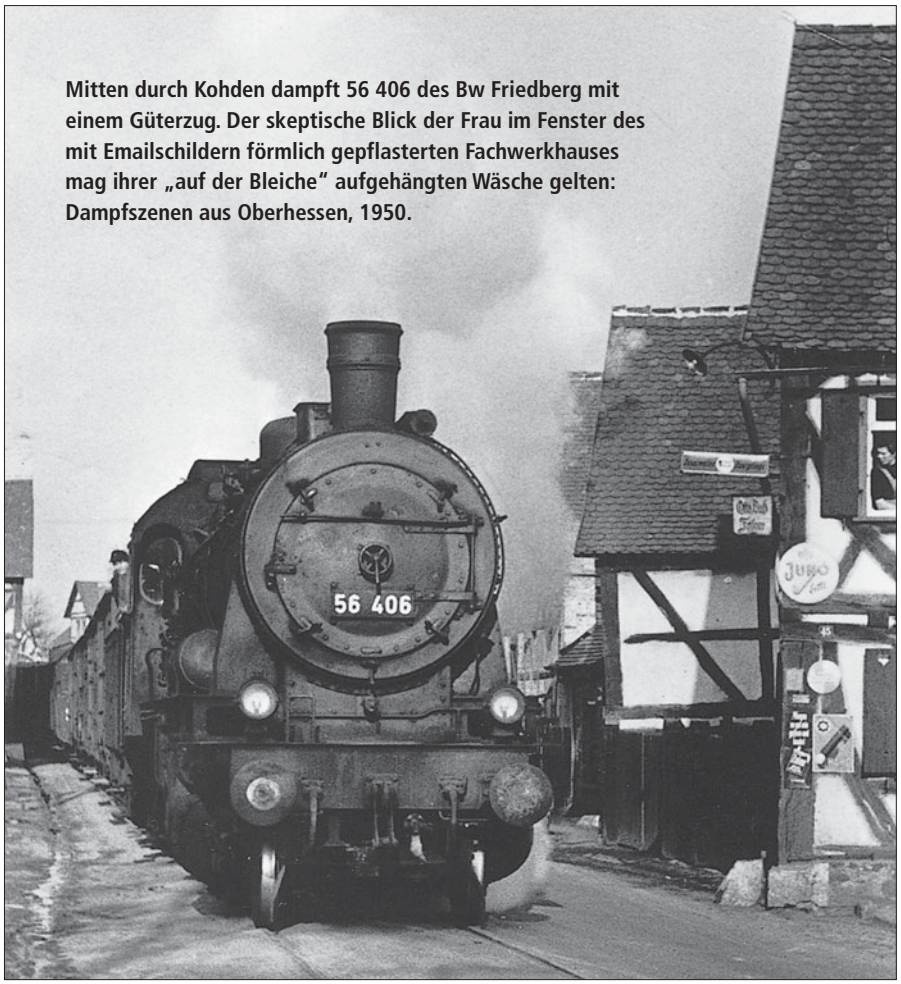
Mit der schönen Aufnahme links wollen wir uns vom Bahnhof Nidda verabschieden: Im Jahr 1950 warten oberhessische Eisenbahner und Bahnposterer mit Gepäck- und Postkarren auf die Ankunft eines Personenzuges; unter dem Bahnsteigdach sieht man einen PwPosti Pr 11.Epochentypisch auch die Kopfstein-Pflasterung des Bahnsteigs.
Links unten das „Empfangsgebäude" des Haltepunkts Kohden um 1950 – eine windschiefe Fachwerkhütte, die auch im Schaubild verewigt wurde.
Unten: Vom Bahnhof Nidda, dessen Einfahrsignal noch zu erkennen ist, dampft 56 587 mit einem kurzen Güterzug am 28.8.1954 kurz vor Kohden in Richtung Schotten.

Die Strecke nach Schotten erreicht nach einer Ortsdurchfahrt auf der Dorfstraße und der Haltestelle „Ober-Schmitten" (mit Ladegleis) den höher gelegenen Endbahnhof auf der Nidda gegenüberliegenden Längsseite.

Modellbetrieb und Fahrzeuge

Vom Schattenbahnhof Gießen/Gelnhausen aus können Eil- und Personenzüge mit Halt in Nidda die Strecke in gegenläufigen Ringkursen befahren bzw., vor allem im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr, in Nidda beginnen oder enden. Dies gilt auch für die Züge von und nach Friedberg, deren Fahrpläne auf die Anschlusszüge der Hauptstrecke abzustimmen sind. Zwischen Nidda und Schotten pendeln kurze Personenzüge oder Güterzüge mit Personenbeförderung.

Die Züge sind aus der zeittypischen Kombination von preußischen Abteil- (auf der Hauptstrecke) und Durchgangswagen mit Einheitsbauarten gebildet; Bahnpostwagen gehören noch häufig dazu. Typische Triebfahrzeuge stellt das Bw Friedberg mit den Baureihen 74.4, 78 und der hier allgegenwärtigen 56.2, 38.10, 50 und ab den frühen Sechzigern auch 23 und 66 des



Mitten durch Kohden dampft 56 406 des Bw Friedberg mit einem Güterzug. Der skeptische Blick der Frau im Fenster des mit Emailschildern förmlich gepflasterten Fachwerkhauses mag ihrer „auf der Bleiche" aufgehängten Wäsche gelten: Dampfszenen aus Oberhessen, 1950.

Wir verweilen noch ein wenig bei den Dampfszenen aus Oberhessen, deren Atmosphäre unwiederbringlich dahin ist – und die darum umso mehr ein Nachspiel auf einer Modellbahnanlage verdient haben. Über Nivellier-Aktionen wie „Unser Dorf soll schöner werden" hätten die Bewohner von Kohden oder Ober-Schmitten im Vogelsberg anno 1950 nur verständnislos den Kopf geschüttelt: Der Ruß spuckende Dampfzug auf der nur am Rand gepflasterten Straße gehörte ebenso zum dörflichen Alltag wie die Email-Werbeschilder für Kako-Stumpen, Juno- und Zuban-Zigaretten, Hautcreme von Blendax oder Pepsi-Cola. Und wenn deren Anbringung ein kleines Zubrot einbrachte, wurde es nicht in die kunstvolle Restaurierung des Fachwerks, sondern eher in die Aussteuer der Töchter gesteckt … 94 764 war 1937 beim Bw Friedberg beheimatet; 1945 stand sie im Lokbf. Westerburg.

Bw Gießen kommen hinzu, die dann zunehmend dreiachsige Umbauwagen am Haken haben. In den verkehrsschwachen Zeiten sind Schienenbusse unterwegs.

Zur Betriebsbelebung können an „Renntagen" lange Sonderzüge mit Vierachsern (preußische D-Zug- und/oder Abteilwagen) vom Schattenbahnhof Friedberg nach Schotten gefahren und bis zur Rückfahrt hier und in Nidda abgestellt werden.

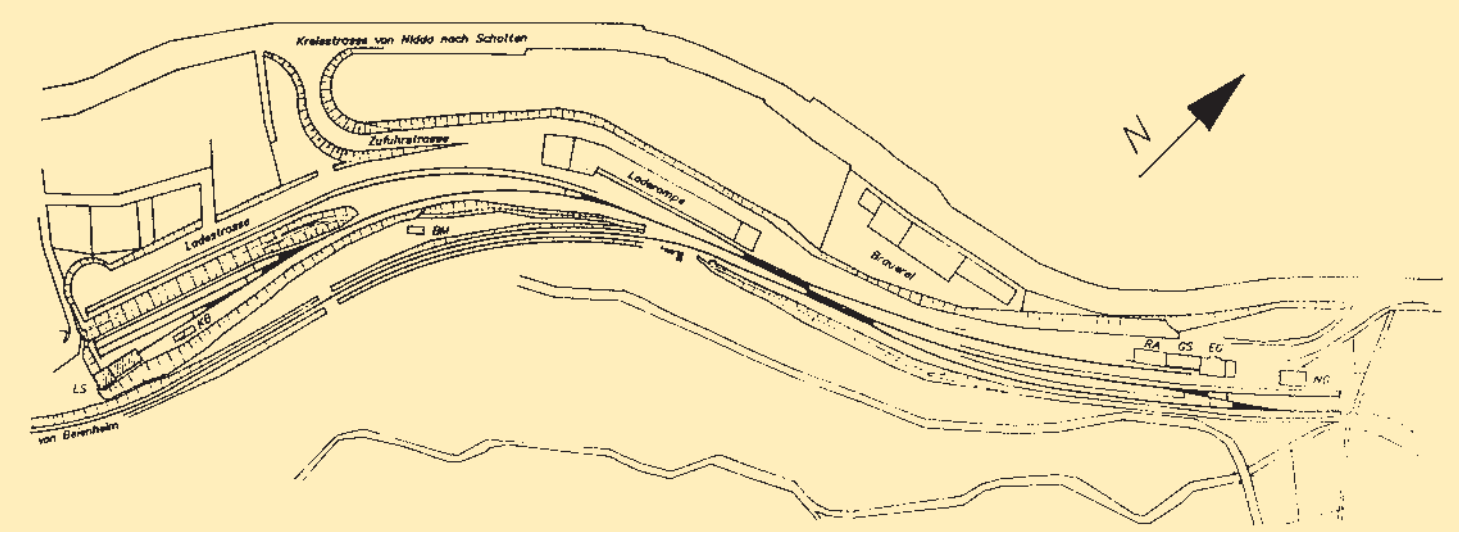
Nahgüterzüge lassen sich in dem von vorne zugänglichen Teil des Schattenbahnhofs unter Schotten bilden und auflösen. Es dominiert der Holztransport in O-, R-, H- und SS-Wagen; außerdem werden Vieh, landwirtschaftliche Produkte und Geräte sowie Kohle und Mineralöle befördert. Im Herbst können Manöverzüge für die US-Army für zusätzlichen Betrieb sorgen, die die Strecke (Hanau–) Stockheim–Hungen auch für Lü-Transporte nutzt.

Landschaft und Gebäude

In wald- und buschreicher Umgebung finden sich im dörflichen Bereich Fachwerkhäuser und typische Nachkriegs-Neubauten, während Villen (Pola/Faller) die Umgebung der Bahnhöfe prägen. Fallers Rundschuppen „Nidda" passt genau; das Bahnhofsgebäude in Nidda ist ein Eigenbau-Kandidat, das in Schotten ein Umbau-Fall für Fallers „Güglingen".

Wir sind am Ziel unserer Fahrt: im Bahnhof Schotten, hier mit Zug 2786 nach Nidda, 1955.

Farb-Rarität von 1959: Einen langen Sonderzug samt Gesellschaftswagen hat die 50 2178 (Bw Ffm Ost) durch die Vogelsbergdörfer geschleppt.



Der Gleisplan des Bahnhofs Schotten im Zustand von 1959. Die lange Kopf- und Seitenrampe nutzt auch ein am Bahnhof ansässiges Sägewerk zur Verladung; an der Ladestraße werden während der legendären Motorrad-Rennen „Rund um Schotten" Sonderzüge abgestellt.

Im Sommer 1965, 5 1/2 Jahre nach der Stilllegung, zeigt sich das Bahnhofsgebäude noch fast unverändert. Der vergleichsweise große Güterschuppen in Ziegelbauweise mit Holzverschalung fällt auch durch Anordnung und Länge der Regen-Ablaufrohre auf.

Literatur

Vom Rheingold zum Hunsrück

Udo Kandler:
Die linke Rheinstrecke. Fürstenfeldbruck 1993

J. Seyferth, K. Schelenz:
Die Linke Rheinstrecke. Wiesbaden 1993

Mit Ommi durchs Ohmtal

Dieter Eckert:
Ohmtalbahn. Eisenbahn-Magazin 4/1987

Bernd Ling:
Die Ohmtalbahn. Kirchhain 1990

Große Passion für kleine Loks

Ralf Roman Rossberg:
Die Lokalbahn Murnau – Oberammergau. Freiburg 1995

Am Rand der Rhön und des Wahnsinns

Wolfgang Klee:
Nord-Süd. Eine Hauptstrecke im Wandel der Zeit. Stuttgart 1990

Treffpunkt Treffurt vor der Teilung

Günter Fromm:
Treffurt u. seine Eisenbahnen. Bad Langensalza 1995

Ralf Roman Rossberg:
Grenze über deutschen Schienen. Freiburg 1991

Teutoburger Transit

Josef Högemann:
Die Teutoburger Wald-Eisenbahn. Lübbecke 1986

Gerd Wolff:
Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 6: Nordrhein-Westfalen, Nordöstlicher Teil. Freiburg 2000.

Falls Falls, dann auch Gefrees

Steffen Lüdecke:
Die Schiefe Ebene. Eine legendäre Eisenbahnstrecke. Freiburg 1993

Berg, Bahn & Boot am Walensee

Hans K. Pfyffer:
SBB an Walensee und Linth. 125 Jahre Eisenbahnen Rapperswil–Weesen– Sagrans und Weesen–Glarus. Luzern 1985

Dampfszenen aus Oberhessen

Günter H. Köhler, Andreas Christopher:
Eisenbahnen im Rhein-Main-Gebiet. Freiburg 1983

Dieter Eckert:
Kein 100. Geburtstag mehr: Nidda–Schotten. Bahn & Modell 5/1988

Weitere Quellen

Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken. Eröffnungsdaten 1835-1935, Streckenlängen, Konzessionen, Eigentumsverhältnisse. Mainz 1984

Robert Thomé: Führer über die Linien des Bezirks der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main). Frankfurt/M 1926

Deutsche Bundesbahn: Buchfahrpläne, Kursbücher und Zugbildungspläne diverser Ausgaben

Deutsche Reichsbahn: Kursbücher und Zugbildungspläne diverser Ausgaben

Wilhelm Ide:
Kurhessisches Wanderbuch. Wander- und Reiseführer für Hessen, Waldeck u. d. Oberwesergebiet. Kassel 1950

Bildnachweis

R. Barkhoff, MIBA-Archiv:
10m

Carl Bellingrodt, Archiv Michael Meinhold:
18 (3), 19 (2), 46m, 47 (3), 54 (2), 55u

Peter Beyer:
105m, 113m

Jürgen A. Bock:
83m

Joachim Claus:
40 (3), 41 (3), 46 (2)

Ivo Cordes:
60u, 84o, 88 (2)

Hans-Ulrich Diener:
103o, 104m

Dieter Eckert, Slg. D. Eckert:
21m, 24, 31o, 113o

Kurt Eckert, MIBA-Archiv:
32, 33 (2), 76o

Slg. Kurt Eckert, Slg. J. Claus:
50

Josef Högemann:
62, 63o, 64m, 65o, 71 (3), 73 (3)

David Hruza:
85 (2), 86 (3), 87u, 88 (2)

Slg. Harald Klaus:
112m

Martin Knaden:
61o

Karl-Ernst Maedel:
40o

Horst Meier:
21o, 23u, 70 (3), 73

Michael Meinhold:
20m, 22 (3), 23 (2), 24 (2), 25o, 30 (4), 31 (2), 39 (2), 48 (5), 49 (2), 51 (4), 52, 103 (2), 110 (4)

Archiv Michael Meinhold:
9m, 10u, 11o, 18, 24, 25 (3), 30, 32m, 33o, 34m, 38m, 38/39, 48m, 52 (2), 53o, 54o (2), 55o, 59u, 60 (3), 61 (2), 62m, 75m, 79o, 82u, 83u, 84m, 85m, 92m, 94u, 100m, 102m, 107o, 111u, 113u

Müller, Archiv Michael Meinhold:
111 (2), 112 (3)

Leo Nawrocki:
83o

Archiv Franz Carl Nüdling:
50 (2)

Helmut Oesterling, Archiv Michael Meinhold:
82m, 86o, 87 (3), 92o, 93, 94 (2), 95 (2), 100o, 101 (3), 104 (3). 105 (2), 111

Detlef Schikor, Slg. Herbert Stemmler:
33u

Joachim Seyferth:
8o

Slg. Thomas Siepmann:
93
Dr. F. Spillner, Slg. Uwe Spillner:102o

Herbert Stemmler:
34o

Ulrich, Slg. Harald Klaus:
110m

Heinz-Werner Stiller:
61m

Peter Stumm, MIBA-Archiv
10o, 14 (2)

Ingo Thiele:
63u, 64 (2), 70o, 72 (2)

A. Volkmer-Lewandowski:
8u, 9 (3), 10, 11 (3), 14u, 19o, 20o, 31m

Gerhard Wenzel, Archiv Michael Meinhold:
113

Burkhard G. Wollny:
34m, 74 (2), 75 (2), 76m, 77 (6), 82o

Slg. Hans-Jochen Wuth:
55m, 60m

Helmut Zolke, Slg. Hein-Uwe Wasmer:
38o, 41o

Profitipps für die Praxis

Kompakte Abmessungen, schnell und preisgünstig zu bauen, trotzdem fein detailliert, betrieblich abwechslungsreich und bei alledem auch noch nach konkretem Vorbild: Thomas Mauer hat für diese Ausgabe von „MIBA-Modellbahn-Praxis" ein Projekt realisiert, das all die gewünschten Kriterien erfüllt. Von A wie „Authentisch" bis Z wie „Zugzusammenstellung" hat er einen kleinen ländlichen Bahnhof nach Eifeler Vorbild und seinen Betrieb ins Modell umgesetzt. Auf ebenso humorvolle wie nachvollziehbare Weise berichtet er über die einzelnen Bau- und Bastelschritte. Ein Leitfaden vom Praktiker für Praktiker, der jedem Modellbahner Lust auf eigene Projekte macht!

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 280 Abbildungen

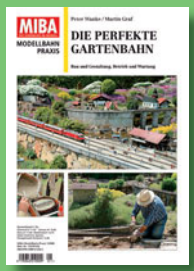
Best.-Nr. 15087445 | € 10,–

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:

Best.-Nr. 150 87430

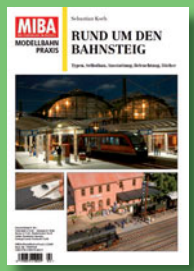
Best.-Nr. 150 87431

Best.-Nr. 150 87435

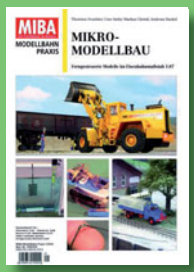


Best.-Nr. 150 87436

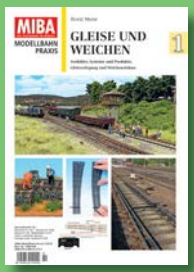
Best.-Nr. 150 87437



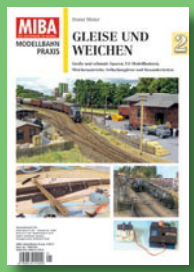
Best.-Nr. 150 87438



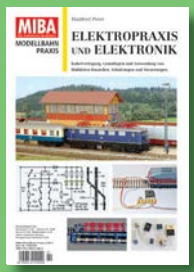
Best.-Nr. 150 87439



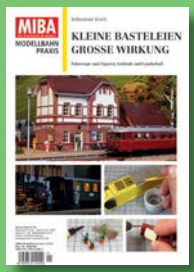
Best.-Nr. 150 87440



Best.-Nr. 150 87441



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443

Best.-Nr. 150 87444

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,–

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 -0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL www.miba.de

Die große Auswahl für Modellbahner!

GLEISPLAENE

Gleisplan Galerie

modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

Die große Auswahl ab € 2,- pro Plan!

kostenlos zum download unter www.modellplan.de

Die große Gleisplan-Galerie:

In unserer Gleisplan-Galerie finden Sie die unterschiedlichsten Gleispläne verschiedener Anlagenformen wie Rechteck-Anlagen, L- und U-Anlagen.
Alle Pläne sind unterteilt nach Spurgrößen und Hersteller. Sie erhalten die Gleispläne direkt per E-Mail als WINTRACK-Datei zum Betrachten mit dem WINTRACK-Viewer. Die Dateien können mit den Planungsprogramme WINTRACK ab Version 6.1 und Märklin Gleisplanung 2D/3D weiterbearbeitet werden.

Informieren Sie sich im Internet unter "www.modellplan.de" !

WINTRACK-Viewer.
Die kostenlose Software zum Betrachten und Drucken von WINTRACK Pläne sowie Stücklisten.

modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

Besuchen Sie uns im Internet www.modellplan.de

Individuelle

GLEISPLANUNG

Anlagenunterbau mit dem

BASIS-PLUS-SYSTEM

Was wir für Sie planen, bestimmen Sie!

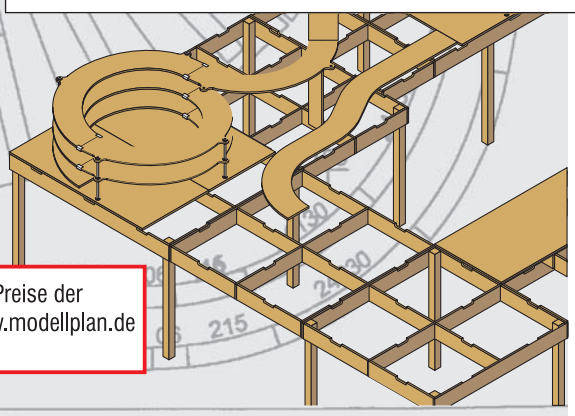
Stellen Sie sich Ihre Ausbaustufe individuell zusammen:

- **Basis:** Gleisplan in 2D ohne Landschaftsgestaltung
- **Option 1:** Gleisplan in 3D mit Landschaftsgestaltung
- **Option 2:** Analoger- oder digitaler Kabelplan
- **Option 3:** Gleisplan mit Oberleitung
- **Option 4:** Gleisbildstellwerk mit WIN-DIGIPET
- **Option 5:** Fahrbetrieb mit WIN-DIGIPET

Der stabile Unterbau für alle Baugrößen und Anlagenformen in Platten und Rahmenbauweise.

- Aus 12 mm Sperrholz, siebenfach verleimt.
- Rahmen mit Mittelstegen, Kreuzüberplattung, Dübelverbindungen, vorgebohrten Schraublöchern und Kabelaussparungen.
- Systemelemente von 40 x 40 cm bis 120 x120 cm
- Anlagenplatten und Leisten für Gleistrassen, Träger sowie Rahmenanbauten.
- Füße mit Rollen.
- Gleiswendel mit Gewindestangen. Halbkreise jeweils aus einem Stück gefräst.

Mehr Informationen unter www.modellplan.de



Lassen Sie sich Ihre Traumanlage bereits ab **15,00 € pro m²** planen. Die Preise der einzelnen Ausbaustufen und Spurgrößen finden Sie im Internet unter www.modellplan.de oder fordern Sie unseren aktuellen Prospekt (2045) an.

modellplan GbR
Reussensteinweg 4
73037 Göppingen

Fon 0 71 61 / 81 60 62
Mo.-Fr. 19.00 - 20.00 Uhr

Fax 0 71 61 / 8 85 75
E-Mail info@modellplan.de