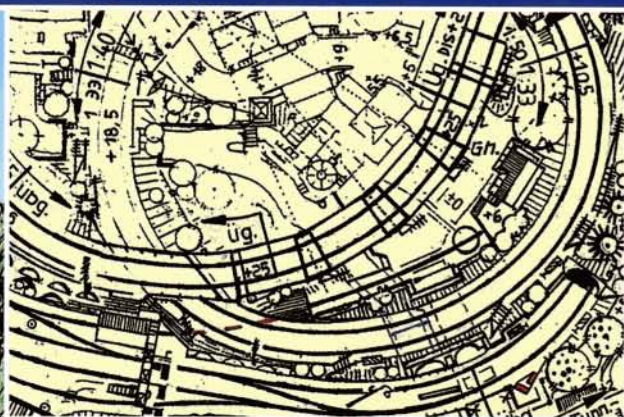


Anlagenpläne nach Vorbild

Harald Winter-Minkoley



**für HO, HOe, HOf,
TT, N und LGB**



Inhalt

Die Spessarttrampe im Modell	6
Mit Dampf von Wildbad nach Pforzheim	14
Zwischen Ansbach und Crailsheim	20
Von Kesselsprung nach Larna auf 2,3 m ²	24
Der Bahnhof »Freudenstadt«	30
Der Spitzkehrenbahnhof Rennsteig in H0	36
Der Trennungsbahnhof Gasseldorf	42
Die Rübelandbahn in H0	44
Büsum und seine Hafenbahn	52
Sachsen liegt in Franken	58
Eine Feldbahn mit Lift!	62
Die Tongrubenbahn in Kirchröttenbach	66
KBS 415b im Maßstab 1:160	70
Fachhändler-Adressen	81
Die Härtsfeldbahn in Ilm	88
Impressum	92

Einführung

In dieser Ausgabe der Modellbahn-Bibliothek-Reihe Anlagenplanung wollen wir Ihnen ausgewählte Arbeiten von Harald Winter-Minkoley in Text und Bild vorstellen.

Am Anfang einer jeder Modelleisenbahn steht die Wahl des Gleisplanes. Anfänger beginnen beim Kreis, Fortgeschrittene wünschen Ausweich- und Abstellgleise, Anschlußgleise, Bahnhöfe mit den interessantesten Rangiermöglichkeiten und angeschlossene Nebenserecken für einen Zwei-Zug-Betrieb.

Unser Autor, mit dem wir schon einige Jahre zusammenarbeiten, ist in seiner Modellbahner-Entwicklung eine Etappe weiter gelangt, er plant nach konkretem Vorbild. Aus diesem Grunde haben alle hier gezeigten Anlagenvorschläge eine, nennen wir es einmal "Relativitätsnähe".

Im Jahre 1991 wurde Hermann Merker mehr durch einen Zufall auf diesen neuen "Planer und Zeichner" aufmerksam. Neben den Zeichnungen von Reinhold Barkhoff, die das Eisenbahn-Journal seit seiner Gründung begleiten, tauchte eine neue Handschrift auf. Besonders die Umsetzung der Entwürfe in dreidimensionale Zeichnungen begeisterte die Leser von der ersten Veröf-

Anlagenvorschlag als Panorama. Links die Papierfabrik mit Wag-gondrehzscheibe. Auf dem Gleisanschluß rangiert gerade eine R 3/3. Das Anschlußgleis mündet zusammen mit dem Schrott-platzgleis in die Strecke der "Ringbahn". Rechts vorne der Trambahn-Endpunkt, von dem die Triebwagen zur Wendeschleife (links) und zurück pendeln. Schienen- und Straßenfahrzeuge entsprechend der Epoche IIIa, ebenso die Werbung und die Laternen mit Glühbirnen anstelle von Neonröhren. **Alle Abbildungen dieser Ausgabe, wenn nicht anders angegeben: H. Winter-Minkoley**

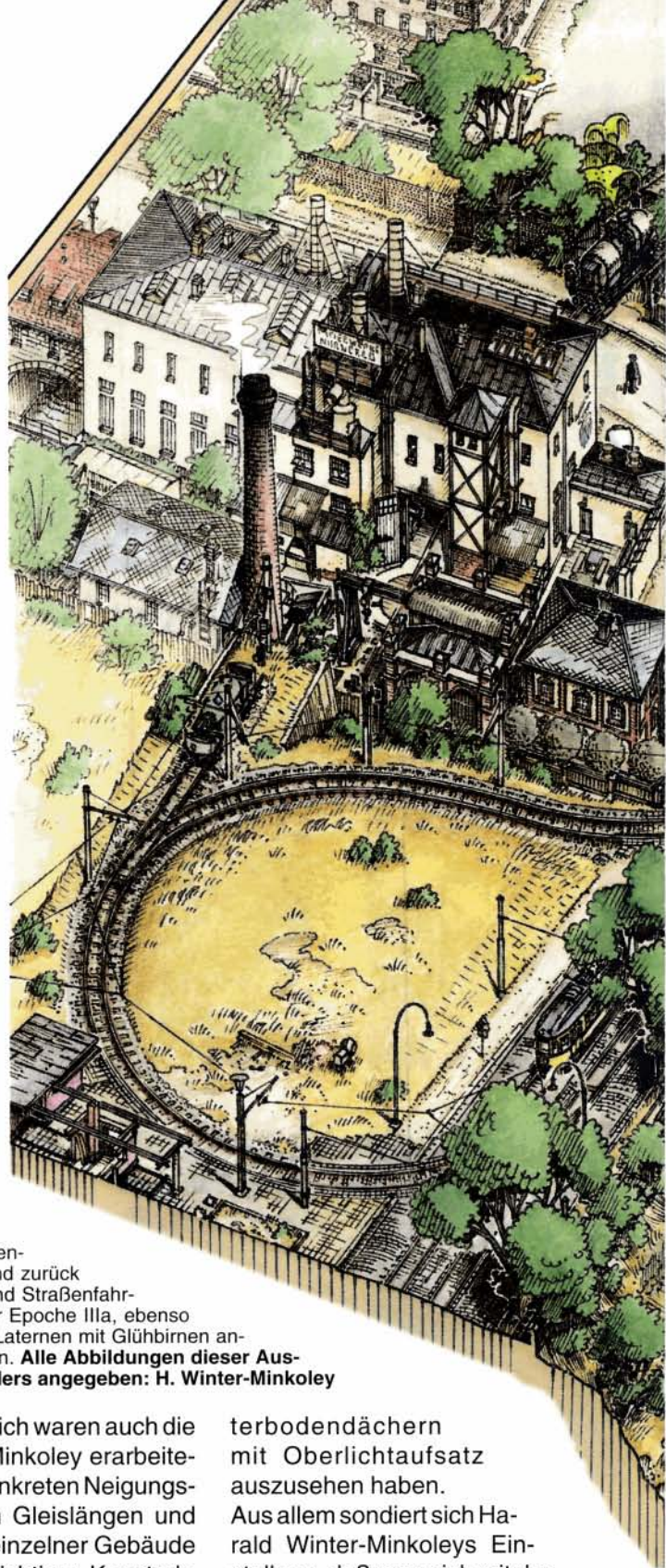
fentlichung an. Hilfreich waren auch die von Harald Winter-Minkoley erarbeiteten Gleispläne mit konkreten Neigungsangaben, nutzbaren Gleislängen und Detailzeichnungen einzelner Gebäude oder scheinbar unwichtiger Konstruktionen.

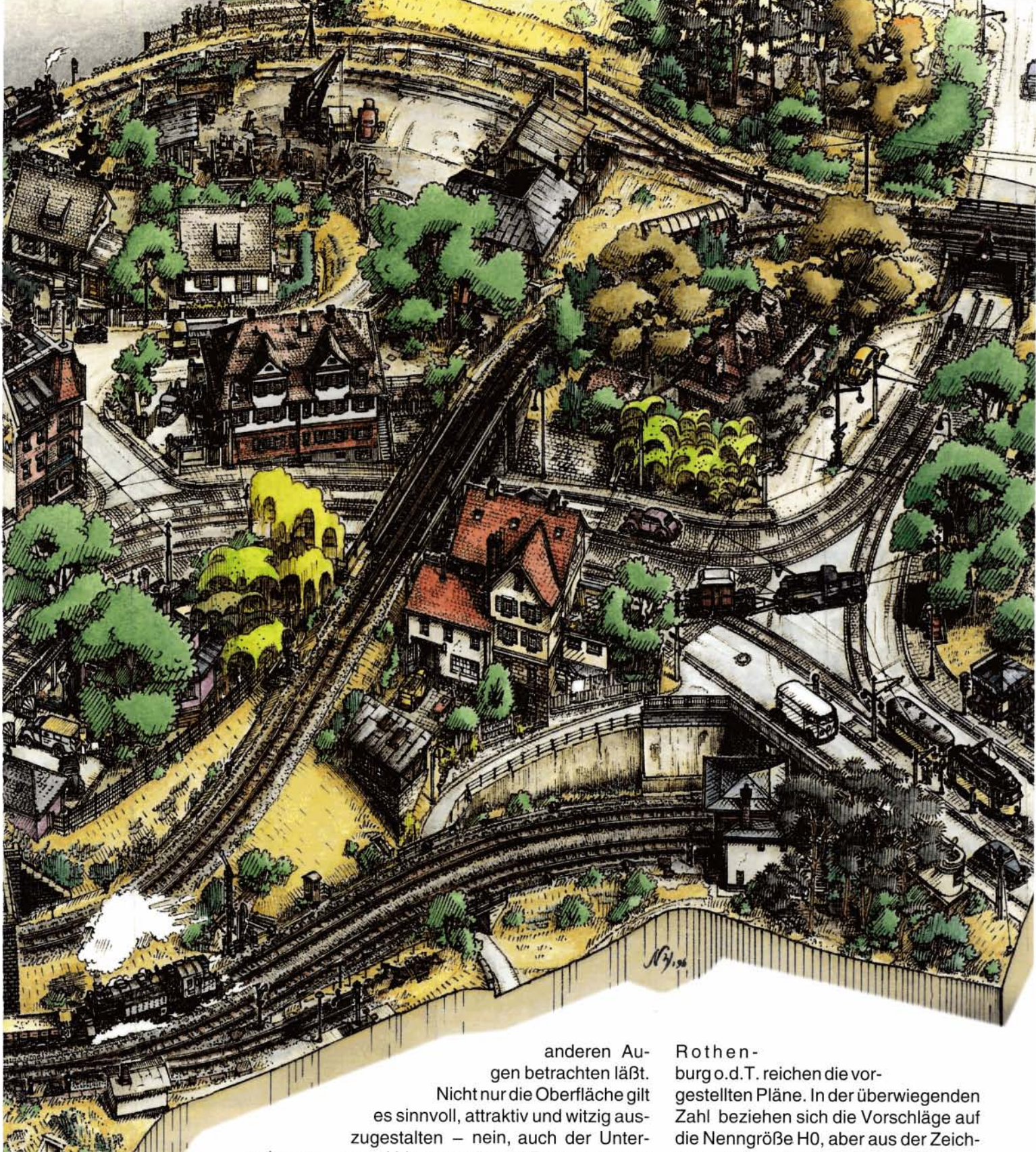
Ein Blick in sein Skizzenbuch gleicht einer Reise durch ein Architekturstudium. Wie viele Modellbauer werden sich weltweit Gedanken machen, wie das Knotenblech einer genieteten Gitterbrücke im Maßstab 1:87 wirklich auszusehen hat? Man findet exakte Zeichnungen des Kurbelwerkes einer Schranke, wie Ziegelsteine im Verband gemauert sind und wie Dachbalken in schräg auf einander zulaufenden Gü-

terbodendächern mit Oberlichtaufsatz auszusehen haben.

Aus allem sondiert sich Harald Winter-Minkoleys Einstellung, daß man sich mit der Materie beschäftigen muß, bevor sie glaubhaft ins Modell übertragen werden kann. Eine Anlagenfläche, egal ob winzig klein oder saalfüllend, wird von ihm niemals "mit Ideen attackiert und vom Gleis- und Zubehörangebot annektiert".

Eine zweite Eigenschaft dieser Anlagenvorschläge anhand von Vorbildsituationen findet bei unseren Lesern immer wieder große Bewunderung: Es ist die Umsetzung einer -zig km² ein-





nehmen-
den realen Ge-
benheit mit ihren Betriebsabläufen in
wenige Quadratmeter Anlagenfläche.
Beispiele werden Sie auf den folgen-
den Seiten dieser Ausgabe finden; nicht
nur das Projekt Büsum sollte man sich
unter das berühmte Kopfkissen legen!
Es ist die bewußt andere Handschrift
einer Anlagenplanung, die einem selbst
bei der Erarbeitung der Traumanlage
hilft, einen aus seinen gedanklichen
Grenzen hinausführt und die Sache mit

anderen Au-
gen betrachten läßt.
Nicht nur die Oberfläche gilt
es sinnvoll, attraktiv und witzig aus-
zugestalten – nein, auch der Unter-
grund bietet genügend Raum, um dort
Züge abzustellen und in der Folge tau-
schen zu können. Betriebsabläufe kön-
nen mittels Wendeln zu anderen Ebe-
nen oder Kehrschleifen "berichtigt" wer-
den, weil nun eben der Zug an dieser
Stelle immer anders herum gefahren
ist. Wie schon angesprochen, erlauben
ausgefüllte Gleispläne dies zu reali-
sieren und – man kann es nachbauen!
Es funktioniert!
Von der kleinen Eckanlage mit einem
Abzweigbahnhof bis zum Großprojekt

Rothen-
burg o.d.T. reichen die vor-
gestellten Pläne. In der überwiegenden
Zahl beziehen sich die Vorschläge auf
die Nenngröße H0, aber aus der Zeich-
nungsfülle kann man für seine eigene
Modellbahn-Nenngröße jede Menge An-
regungen entnehmen. Details schei-
nen den Leser dort zu überschwem-
men!

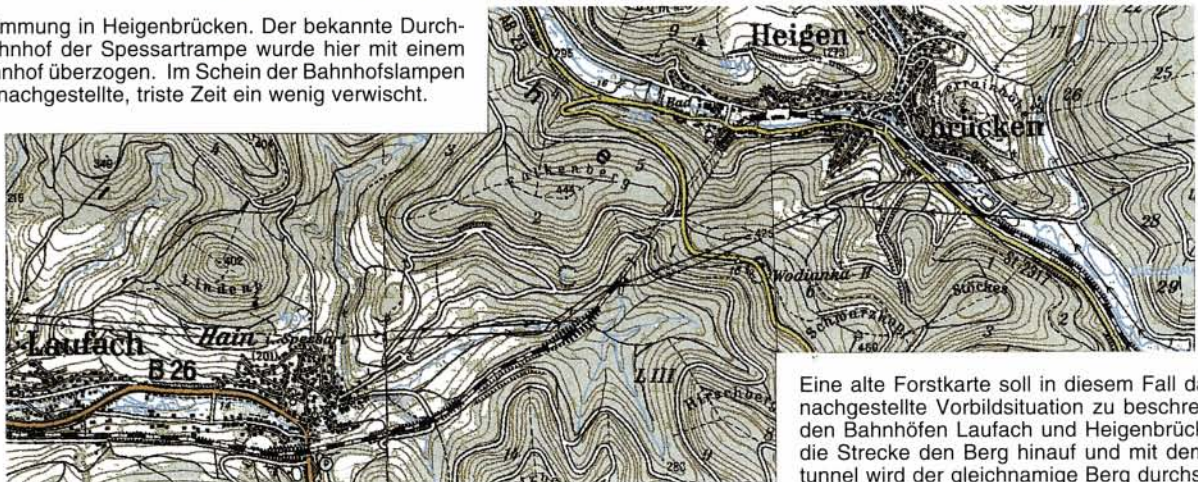
Vielleicht wird es auch einmal möglich,
eine nach diesen Vorschlägen gebaute
Modellbahnanlage im Eisenbahn-Jour-
nal vorzustellen?

Viel Spaß bei der Lektüre dieser Aus-
gabe der Modellbahn-Bibliothek
wünscht Ihnen aber zunächst einmal

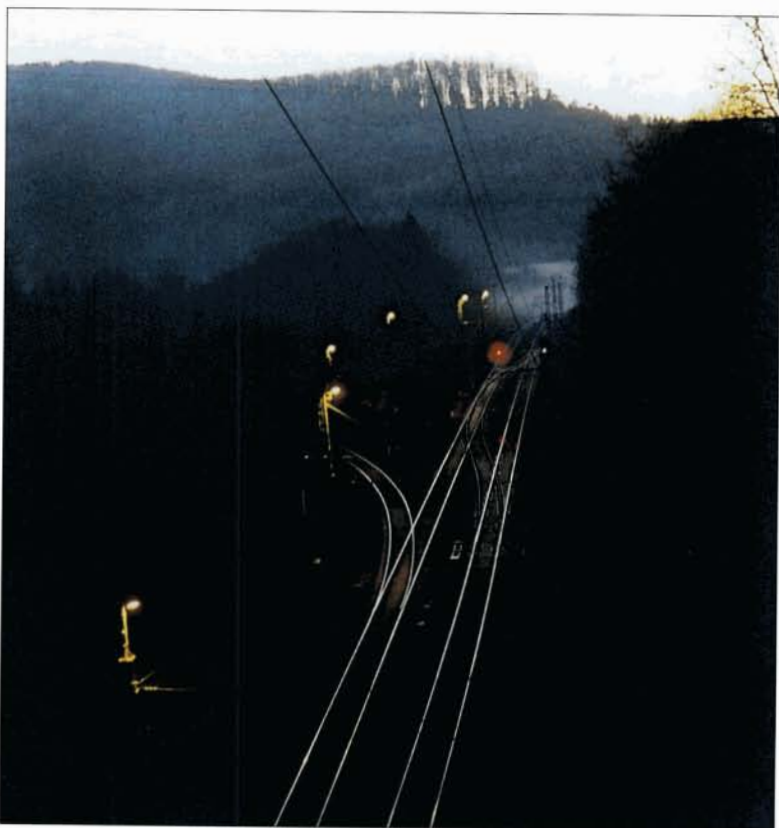
Ihr Eisenbahn-Journal



Abendstimmung in Heigenbrücken. Der bekannte Durchgangsbahnhof der Spessarttrasse wurde hier mit einem Turmbahnhof überzogen. Im Schein der Bahnhofslampen wird die nachgestellte, triste Zeit ein wenig verwischt.

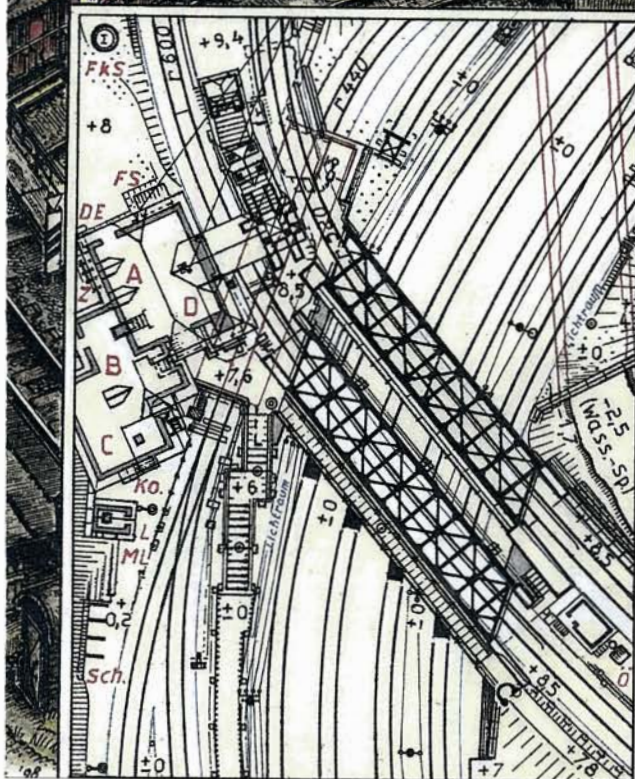


Eine alte Forstkarte soll in diesem Fall dazu dienen, die nachgestellte Vorbildsituation zu beschreiben. Zwischen den Bahnhöfen Laufach und Heigenbrücken windet sich die Strecke den Berg hinauf und mit dem Schwarzkopftunnel wird der gleichnamige Berg durchstoßen.

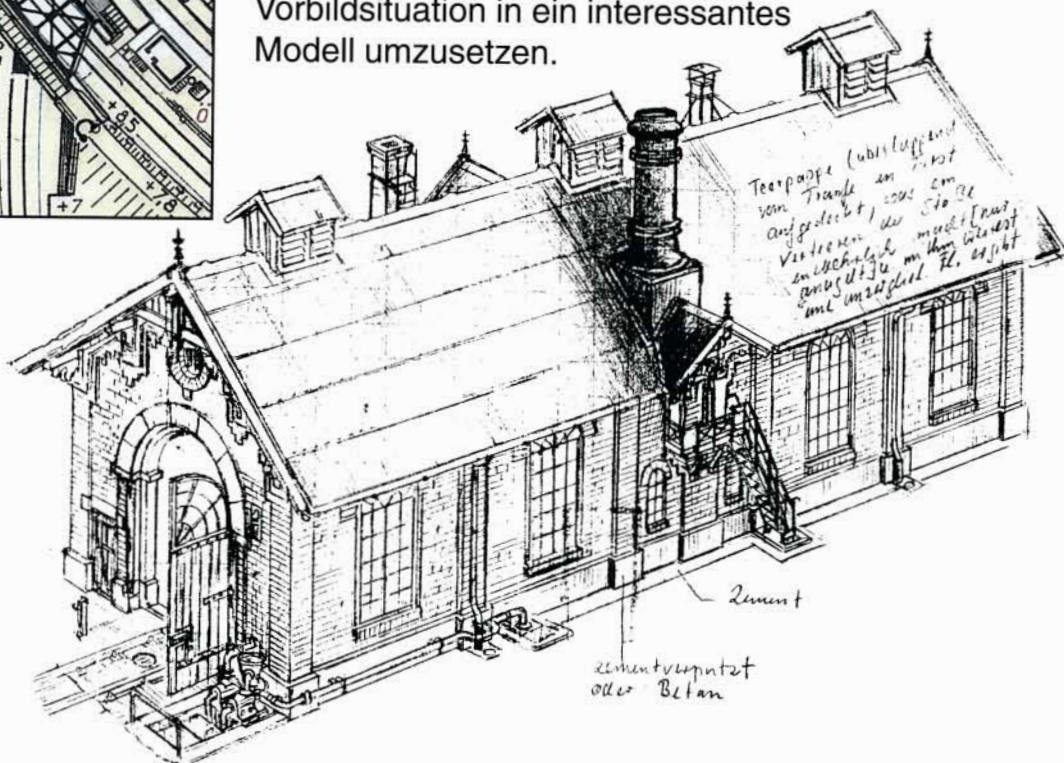


Die Spessarttrampe im Modell

Zwischen Aschaffenburg und Würzburg quälen sich heute noch bis zu 20 Güterzüge mit Schubunterstützung über die Spessartrampe hinauf von Laufach nach Heigenbrücken: eine Herausforderung für jede Maschine. Ebenfalls nicht zu unterschätzen: diese Vorbildsituation in ein interessantes Modell umzusetzen.



Ein Kleindod auf der Anlage würde sicherlich der Lokschruppen der Heigenbrückener Einsatzstelle darstellen. Reichlich verziert und mit einem seitlichen Treppenaufgang versehen, hat man hier einiges selbst zu basteln. Aus vielen derartigen Skizzen entwickelt der Autor dann seine feindetaillierten Bauvorschläge.





TURMBAHNHOF

oben:

Laufach Haltepunkt

unten:

Betriebsbf Laufach

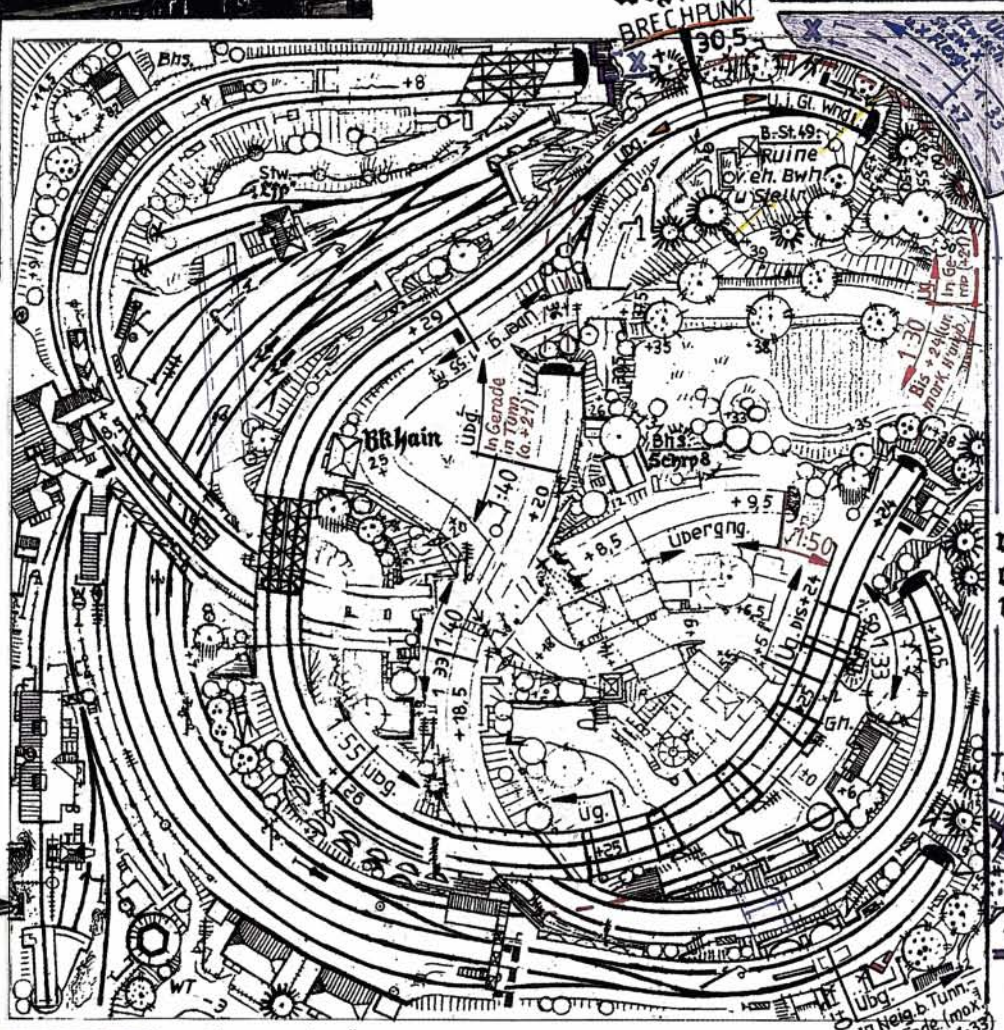
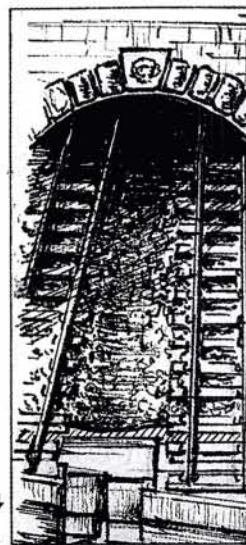
— Bw-Außenstelle —
und
Gleisanschluß zu Kornmühle



Auf der linken Seite sind zwei weitere Gebäude gezeigt, die es in dieser Ausführung von keinem Hersteller zu erwerben gibt. Reiner Eigenbau ist also notwendig, um die typische Architektur ins Modell umzusetzen.

Oben ist ein Stellwerk mit romanischem Gebälk zu erkennen. Dieses Gebäude findet man im mittig abgedruckten Gleisplan an der nördlichen Bahnhofseinfahrt. Der unten abgebildete Wasserturm mit Bretterverkleidung steht beim Modellvorschlag in der Heigenbrückener Lokeinsatzstelle an der Segmentdrehscheibe.

**Betr.St.
heigenbrücken
West**



Eisenb.-Wohnhous. Stellwerk
„Lfn“

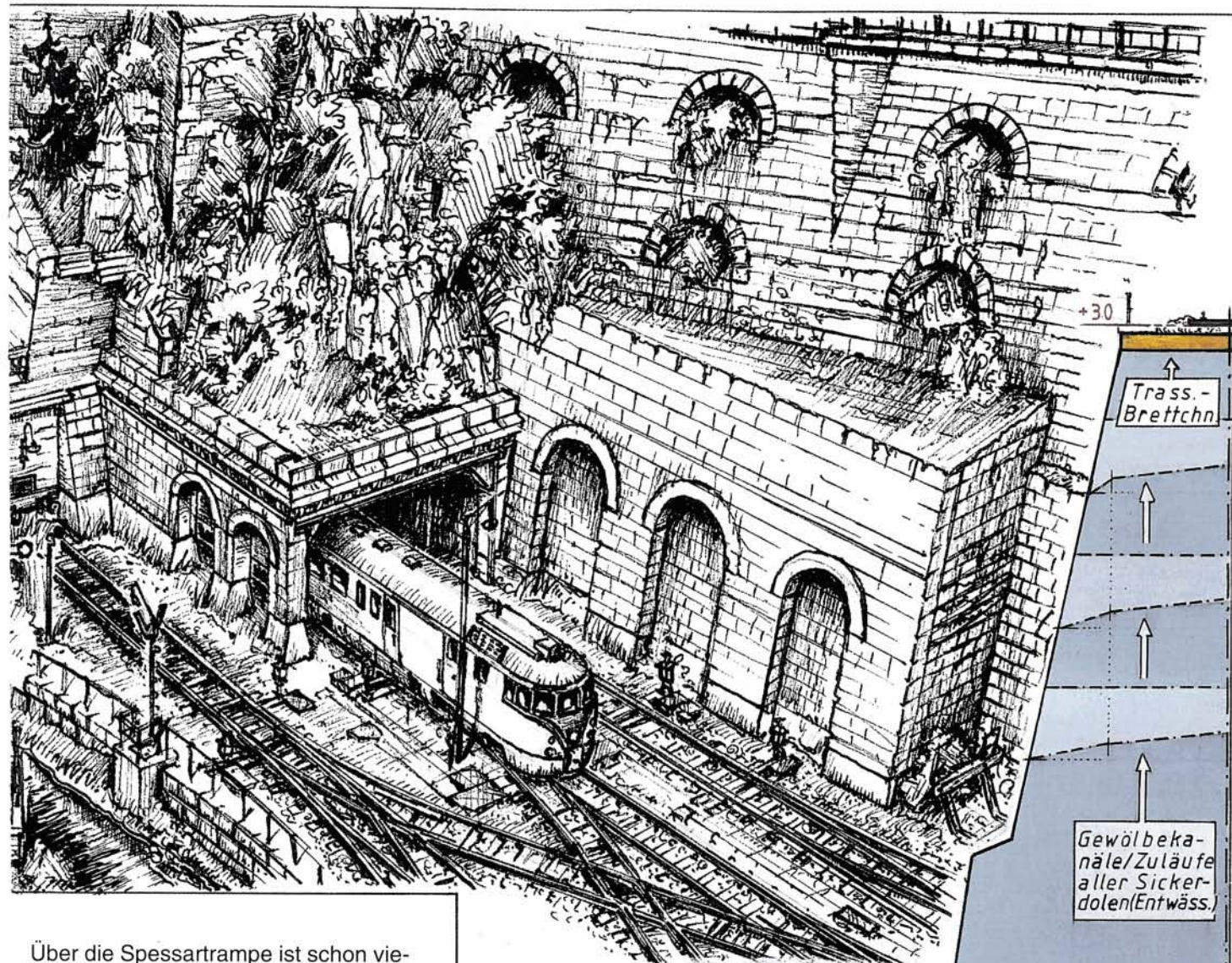
In Seitenmitte der Gleisplan. Der verdeckte Gleisverlauf ist in roter Farbe und durchbrochener Linienführung gezeichnet. Im rechten oberen Bereich mußte die Trasse hinter dem Tunnelmund zu einer eingleisigen Strecke zusammengeführt werden. Andernfalls wäre die Trassierung der Wendeln im verdeckten Bereich nicht realisierbar gewesen.

Oben rechts (vorerst) die zeichnerische Umsetzung der Situation am Ostportal des Schwarzkopftunnels. Dominant die gewaltige Konstruktion der Stützmauer der oberen Gleistrasse. Rechts ein Vorschlag zur Gestaltung des Bahnübergangs.

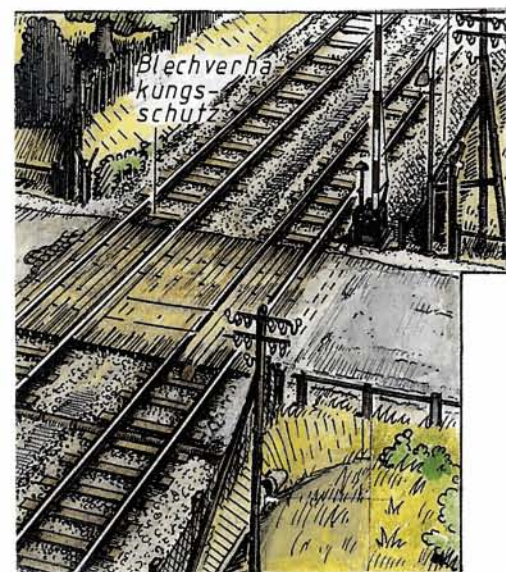
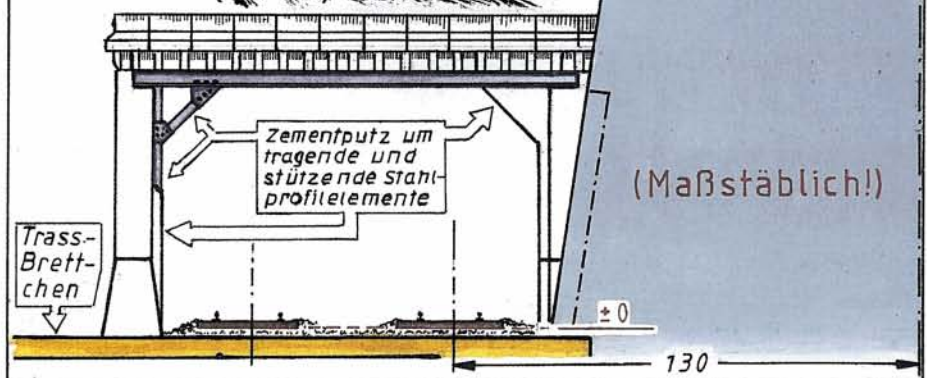
Schrankenposten 7

(Nur Betriebsgebäude für obig Bahnübergang.)





Über die Spessarttrampe ist schon vieles geschrieben worden. Das, was bis heute noch an dokumentarischen Lücken besteht, wird sich – insbesondere, was die Zeit zwischen Ende des Zweiten Weltkriegs bis zum Beginn der fünfziger Jahre anbelangt – wohl kaum mehr definiert recherchieren lassen. Der Schwerpunkt des Modellvorschlags liegt darin, das Atmosphärische dieser Zeit – einen Monat nach Gründung der



Deutschen Bundesbahn – festzuhalten, also die Ära, in der die Not der Zivilbevölkerung unter der Regie der Besatzungsmächte am größten war. Zum Beispiel sollen hier nur die – wegen des akuten Mangels an Rollmaterials – überfüllten “Hamsterzüge” erwähnt werden (z.T. fuhren die Leute in offenen Waggonen und Abteilwagen, die von den Schaffnerstegen bis zu den Puffern von Wagen und Lokomotiven bevölkert waren). Darum möchte ich also ein sozusagen “morbides Märchen” erzählen, wobei der “Betriebsbahnhof Laufach” und “Laufach Haltepunkt” frei als Turm-

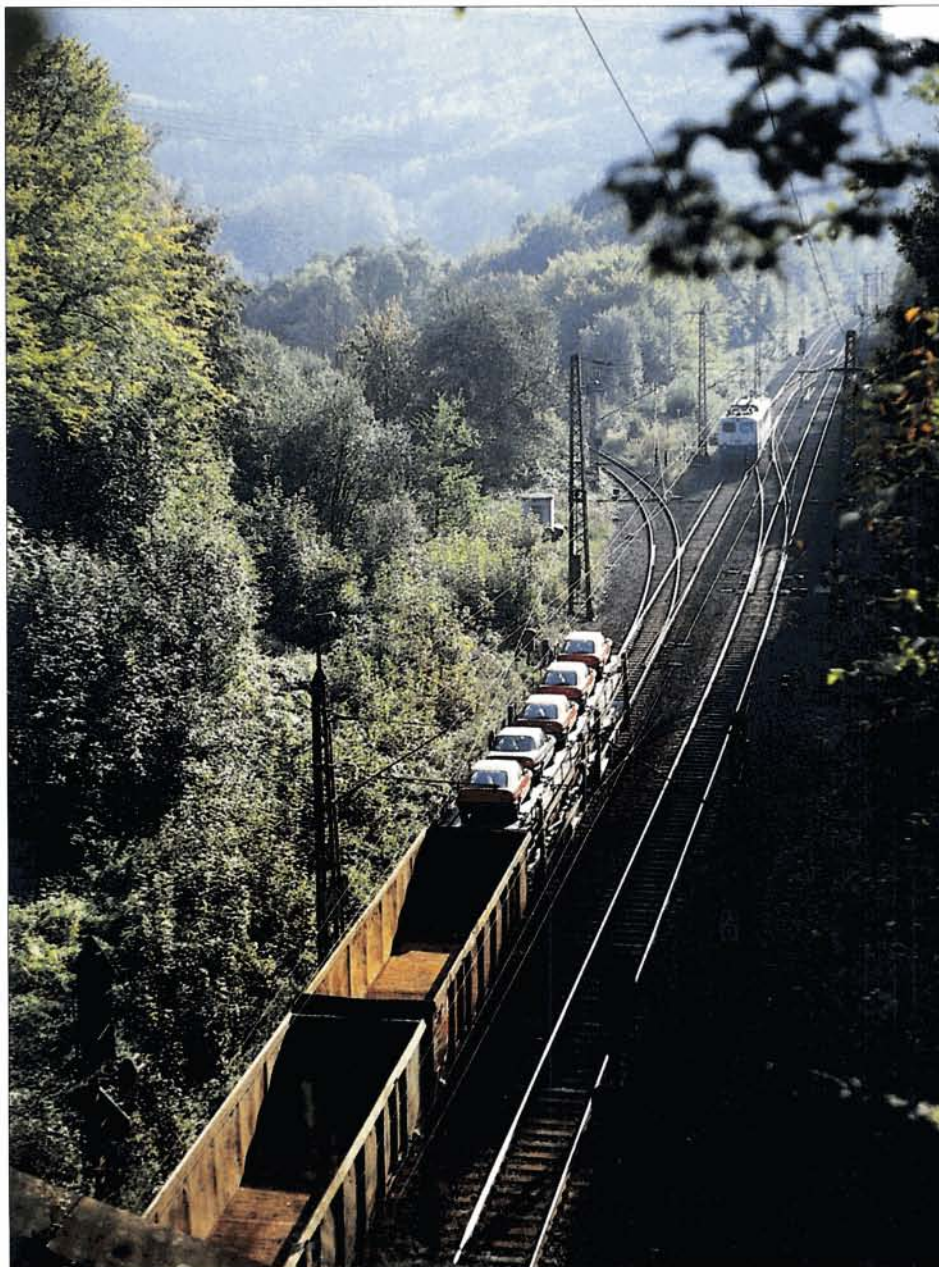
bahnhof konzipiert wurden und nur die “Betriebsstelle Heigenbrücken-West” nach modellplanerischen Prämissen authentisch nachgestaltet wurde. Ein wesentlicher Faktor bei der Planung war die Wiedergabe einer möglichst langen Magistralen-Rampenstrecke, wobei sich auf einer quadratischen Grundfläche mit 2,7 m Seitenlänge von den tatsächlichen 6 km Schiebebetrieb vom Anfang bis zum Signal Ts 3 umgerechnet immerhin 1,7 km nachstellen ließen. Als zentrales Thema des Anlagenvorschlags funktioniert der Bahnhof Heigenbrücken. Eine seitlich angeschlos-



Am 5. April 1957, drei Wochen vor Inbetriebnahme des elektrischen Zugverkehrs, wurden mit Hilfe des Turmtriebwagens des Bw Würzburg die letzten Feinarbeiten an den neu aufgebauten Fahrleitungsanlagen erledigt.

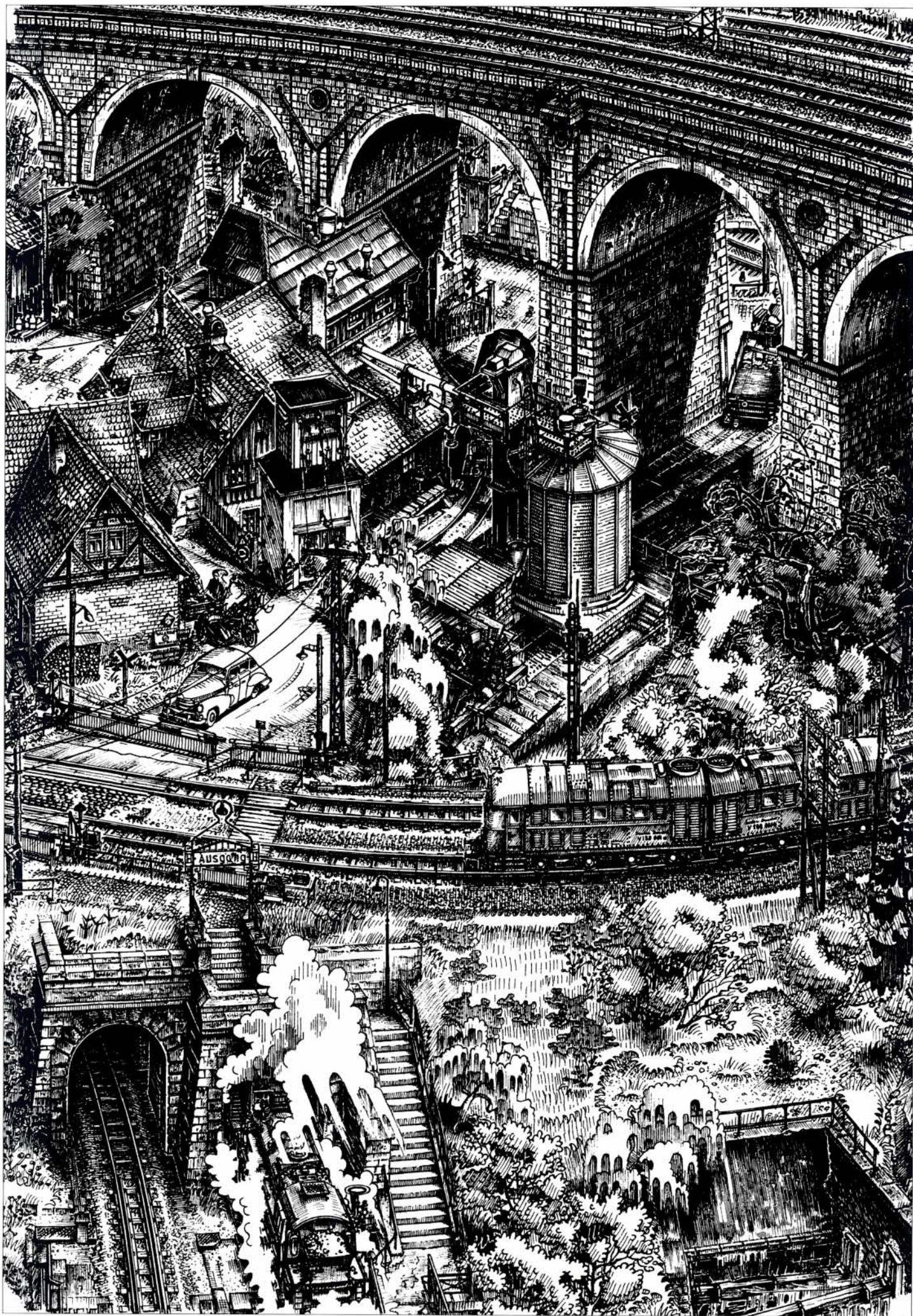
Vom Berg herunter konnte diese Aufnahme einer den Güterzug verlassenden Schublokomotive aufgenommen werden. In wenigen Minuten wird sie in das Wartegleis zurückdrücken, um ins Tal nach Laufach zu gelangen. **Abb.: M. Mann**

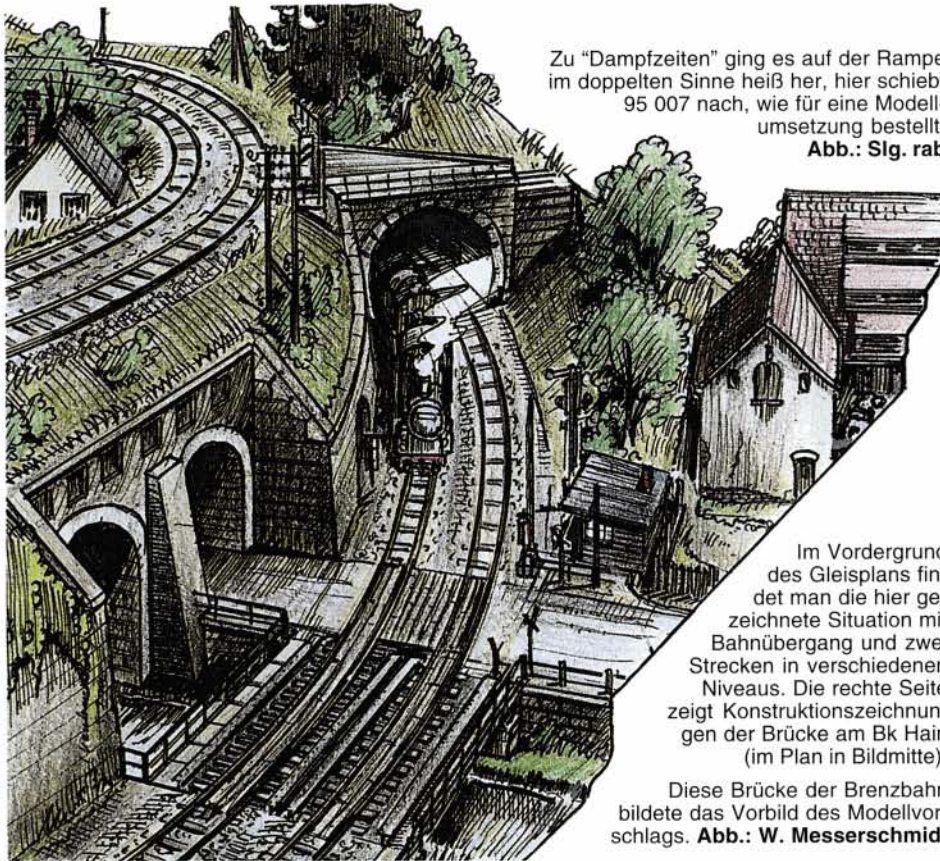
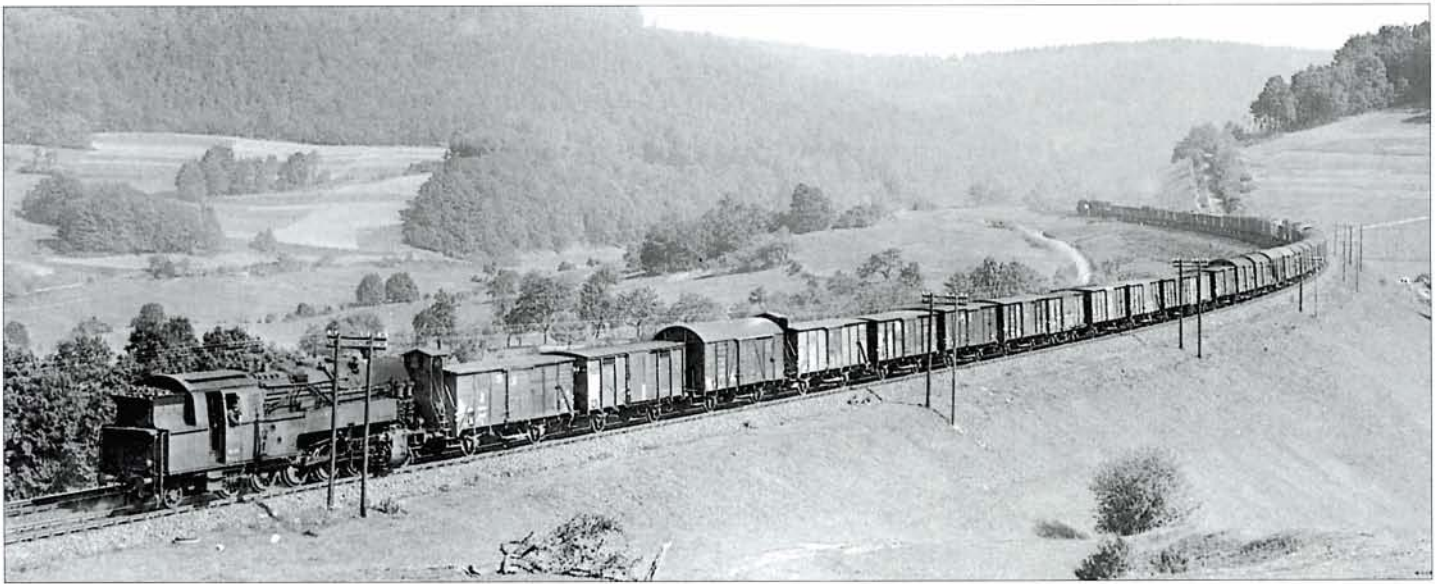
Eine Darstellung des quer über die Anlage verlaufenden Viaduktes und der Gebäude im Umfeld.



sene Einsatzstelle mit einem durch den Schuppen hindurchführenden Gleis zu einer Segmentdrehscheibe bereichert die Betriebsmöglichkeiten ungemein und ist als Nachbauthema durchaus auch einzeln verwendbar! Weitere Themen sind erst bei genauerem Gleisplanstudium erkennbar – so der untere Anschluß mit der Wagendrehscheibe. Der Schwarzkopftunnel, gelegen zwischen dem Bahnhof Heigenbrücken und Laufach, befindet sich in der rechten Hälfte des Gleisplans, und vor dem rechts oben sichtbaren Tunnelmund liegt die Weiche des Wartegleises für die Schiebelokomotiven. Mit der bewußten Platzierung dieses Betriebsgleises in der rechten oberen Ecke konnte das Betriebsgeschehen auf der Anlage ein weiteres Mal zu einem anderen Standort gelenkt werden. Es ist bei diesem Vorschlag besonders gelungen, die Schauplätze ganz gezielt auf dem Anlagenrahmen außen herum zu verteilen und so eine Dezentralisierung der "Ereignisse" zu erreichen.

Die verschlungene Trasse konnte mit Hilfe interessanter Kunstbauten glaub-





haft konstruiert werden. Die Zeichnung auf Seite 9 soll als Nachbauanregung einer solchen Verknüpfung von Stützmauer und Tunnelportal dienen. Obwohl die Gleisführung relativ verschlungen erscheint, konnte im sichtbaren Bereich auf enge Radien verzichtet werden, nur im verdeckten Bereich mußten bei der Konstruktion starke Kurven eingesetzt werden.

Bei diesem Vorschlag konnte auf fast keine industriell gefertigten Gebäudebausätze zurückgegriffen werden. Grob überzogen mußten Graphiken bzw. Konstruktionszeichnungen von den 20 wichtigsten Kunst- und Hochbauten erstellt werden, davon die meisten (wegen der Themenfestsetzung auf 1945 in der unmittelbaren Nachkriegszeit) nach den Normierungsrichtlinien der ehemaligen "Ludwigs-Bahn". Es sei abschließend gesagt, daß das hier Gezeigte nur ein Einstieg in das Thema Laufach – Heigenbrücken darstellt und vom Autor weiter verfolgt wird.

