Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn-Bibliothek IV/96

B 30872 F
ISBN 3-89610-002-5

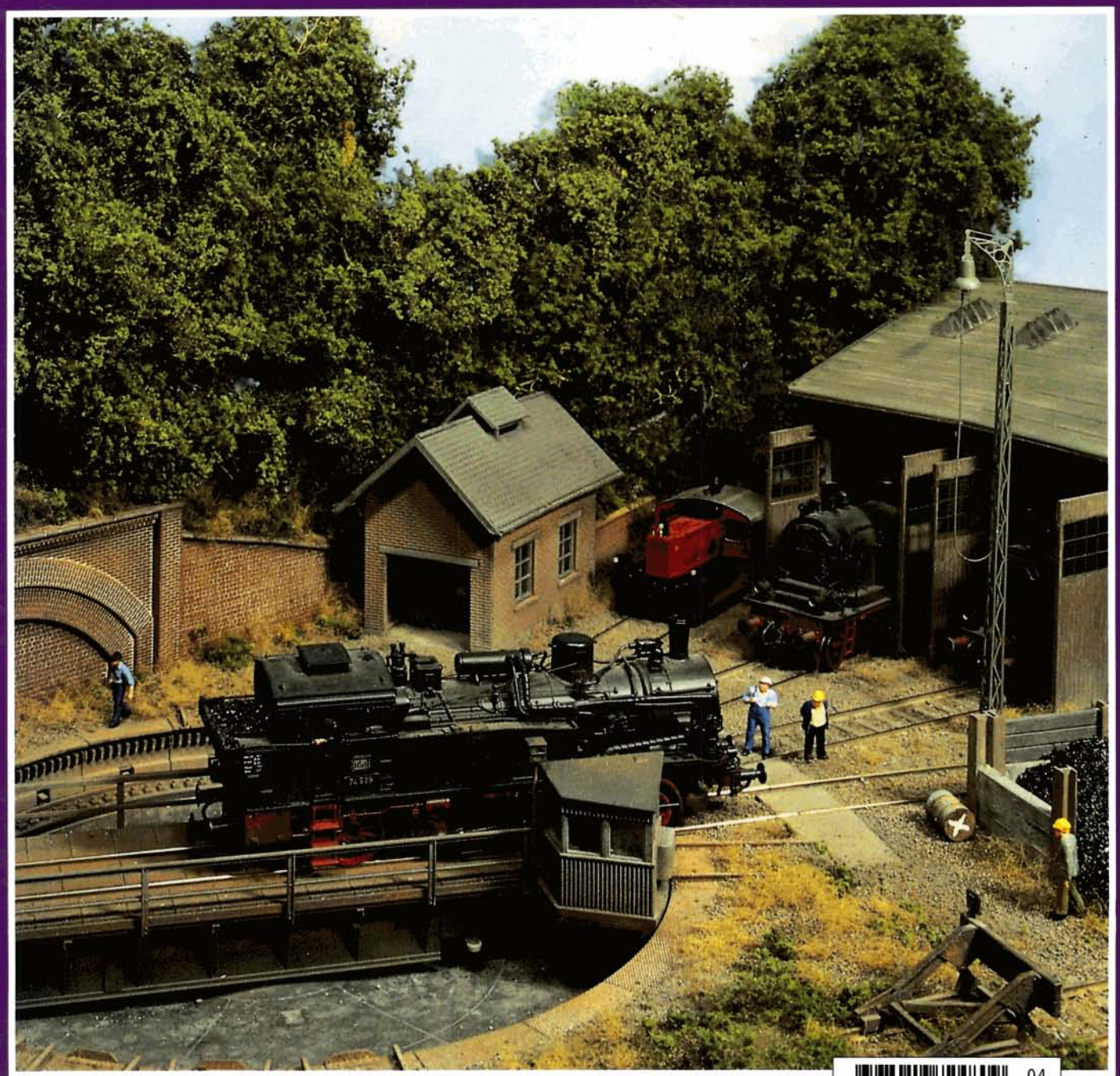
DM 24,80
sfr 25,50
öS 190,--

1×1 Anlagenbau

Eisenbahn im Ruhrgebiet
Anlagen-Umbau und -Erweiterung
Bw-Gestaltung

Rolf Knipper

Band IV



4 398019 724809 04

Vorwort

"... Den und das kenne ich doch aus der ...", so wird vielleicht der eine oder andere Fremdgänger unter den EJ-Lesern erstaunt ausrufen – richtig! Aber warum erscheint jetzt im Merker Verlag eine Broschüre darüber? Nun, die Sache ist, zumindest für mich, recht einfach. Grundsätzlich wären Doppelveröffentlichungen verwerflich. In der Branche tummeln sich einige Zeitgenossen, die das sehr gut verstehen. So etwas kann man aber als Betrug am Leser betrachten, und zu denen gehöre ich auch!

Daß bei der Neuvorstellung des Lokmodells xy der Firma z die Redaktionen der namhaften deutschsprachigen Fachpresse zeitgleich in aller Regel auch Gleichklang an den Tag legen, irritiert zwar inhaltlich auf den ersten Blick; aber solche Dinge scheinen einer gewissen Zwangsläufigkeit zu unterliegen. Ohne den Redakteuren zu nahe treten zu wollen: Die Industrie trägt eben über das Schalten von Anzeigen ganz wesentlich zur Kostendeckung der von uns so begehrten Monatshefte bei.

Anders muß man aber die eingangs angesprochene Sachlage bezüglich der freien Autoren sehen. Auch wenn Sie *Teile* meiner Anlage, namentlich die eigentliche *Zeche*, schon einmal bei der Konkurrenz sehen konnten, erscheint mir nun der erste vollständige Bericht angebracht. Dieser war aus Platzgründen und mangels (Modellbahn-)Masse seinerzeit einfach nicht möglich. Hier liegt auch "der Hund begraben", denn das Haus Merker konnte für das Projekt entsprechende Kapazitäten zur Verfügung stellen.

Sie können zudem noch etwas ganz anderes gleichzeitig verfolgen, denn die ursprüngliche Anlage bekam eine Erweiterung, und dieser galt im besonderen mein Augenmerk.

Schritt für Schritt, also praktisch von der Planung bis zur letzten Figur, wurde für Sie der Auf- und Umbau dokumentiert. Daß daneben die bestehende Geschichte nicht zu kurz kommt, liegt auf der Hand.

Ja, und wie wird es weitergehen? Nun, zum ersten haben Sie Gelegenheit, die Anlage und – falls Sie mögen – auch mich anläßlich der Modellbahnausstellung Mitte November 1996 in Köln kennenzulernen; sie wird dort Bestandteil der Gemeinschaftsanlage der Freunde der Eisenbahn (FdE) Burscheid sein.

Zum zweiten gibt es noch einiges über Fahrzeuge, Elektrik und den speziellen Betrieb wie auch Gestaltungsdetails zu berichten – natürlich beim Merker Verlag. Bis dahin wünsche ich eine vergnügliche Lektüre mit dieser schönen Publikation!

Knipper

Impressum

ISBN 3-89610-002-5

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48 / 51 20 49 • Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber:	Hermann Merker
Autor:	Rolf Knipper
Bildredaktion, Layout und Koordination:	Ingo Neidhardt
Lektorat:	Manfred Grauer, Karin Schweiger
Satz MV:	Regina Doll, Evelyn Freimann
Anzeigen:	Elke Albrecht
Druck:	Europlanning S.r.l., via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb:	Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:	Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG, D-85386 Eching bei München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Oktober 1996 • Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

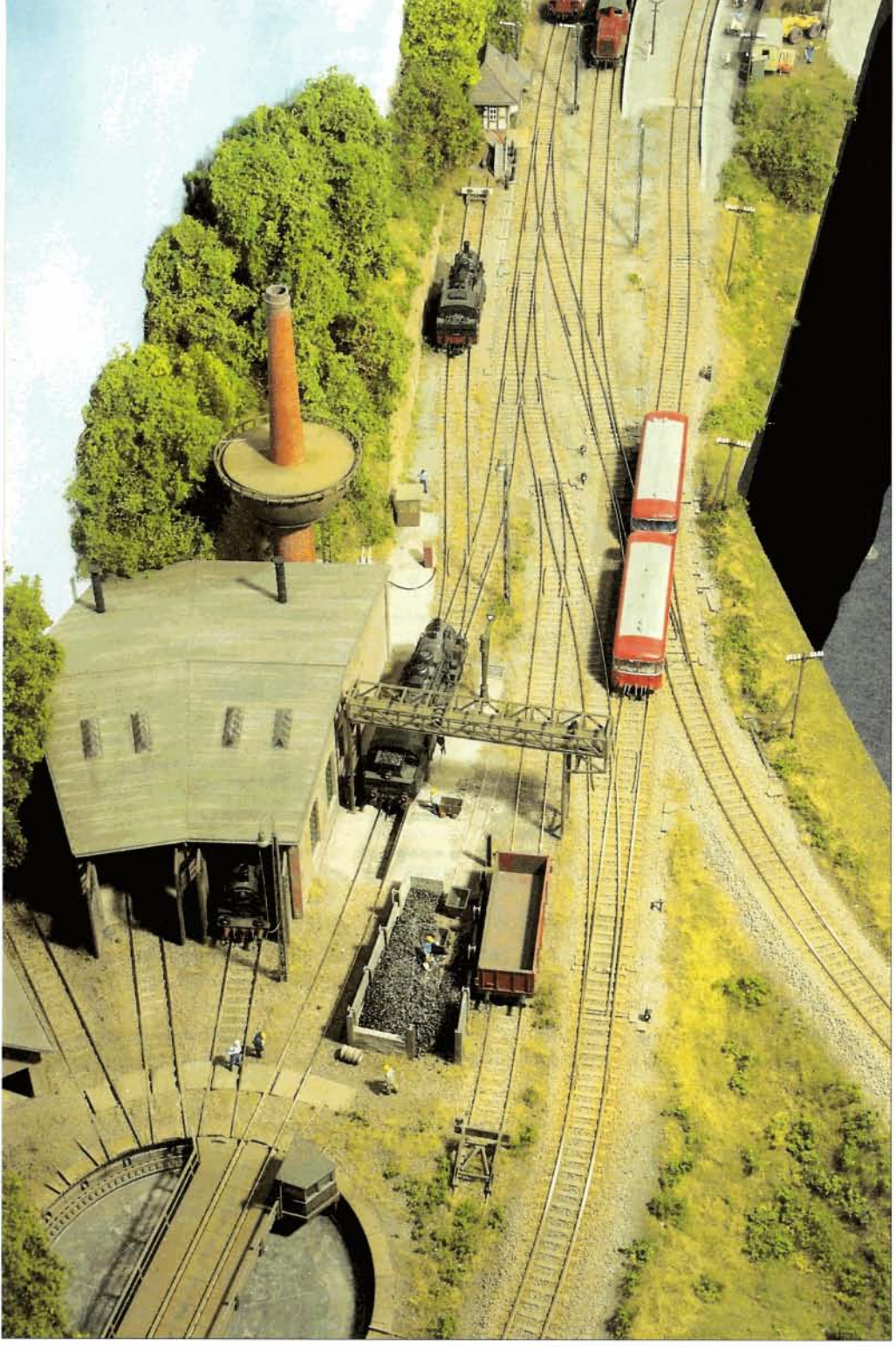
	Seite
Warum Thema »Ruhrgebiet«?	8
Anlagenplanung	12
Der kontrollierte Abriß	14
Der Unterbau	19
Die Kulisse	24
Gleiswahl und Gleisbau	28
Hochbauten – Das Betriebswerk	50
Landschaftsbau	63
Details	80
Ausblick	83

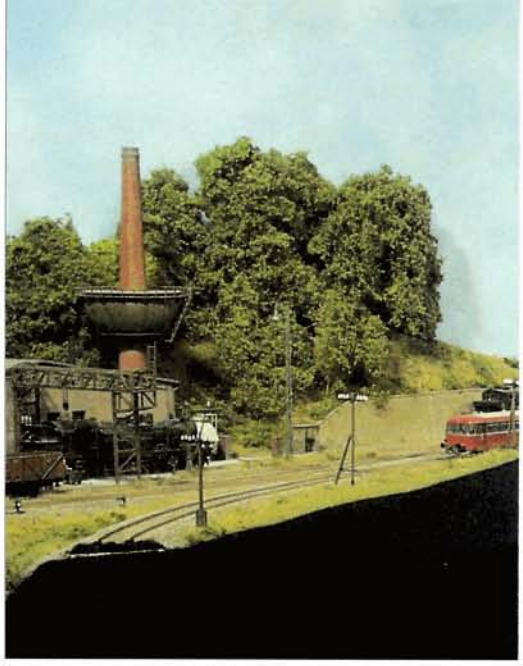
Alle in diesem Band nicht anderweitig gekennzeichneten Abbildungen: R. Knipper

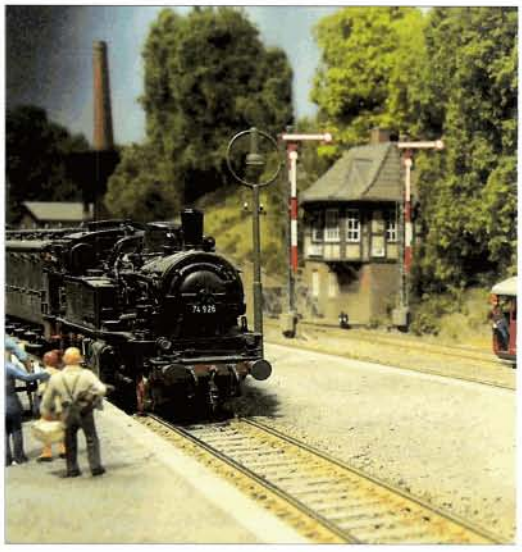
Bild 1 (Titelbild): Im kleinen Bw wird es langsam eng. Die Lokomotive der Baureihe 74 rückt vor zur Bekohlung.

Bild 2 (linke Seite): Der Autor im zarten Alter von zwei Jahren nebst Familienanhang vor der Zeche Herbede. Die Erinnerungen daran stammen aber natürlich erst aus der Zeit danach. Die Zechenanlagen haben sich bis Mitte der sechziger Jahre kaum verändert. Die Telegrafenmasten gehören übrigens zu der davorliegenden DB-Strecke Hattingen – Oberwengern.

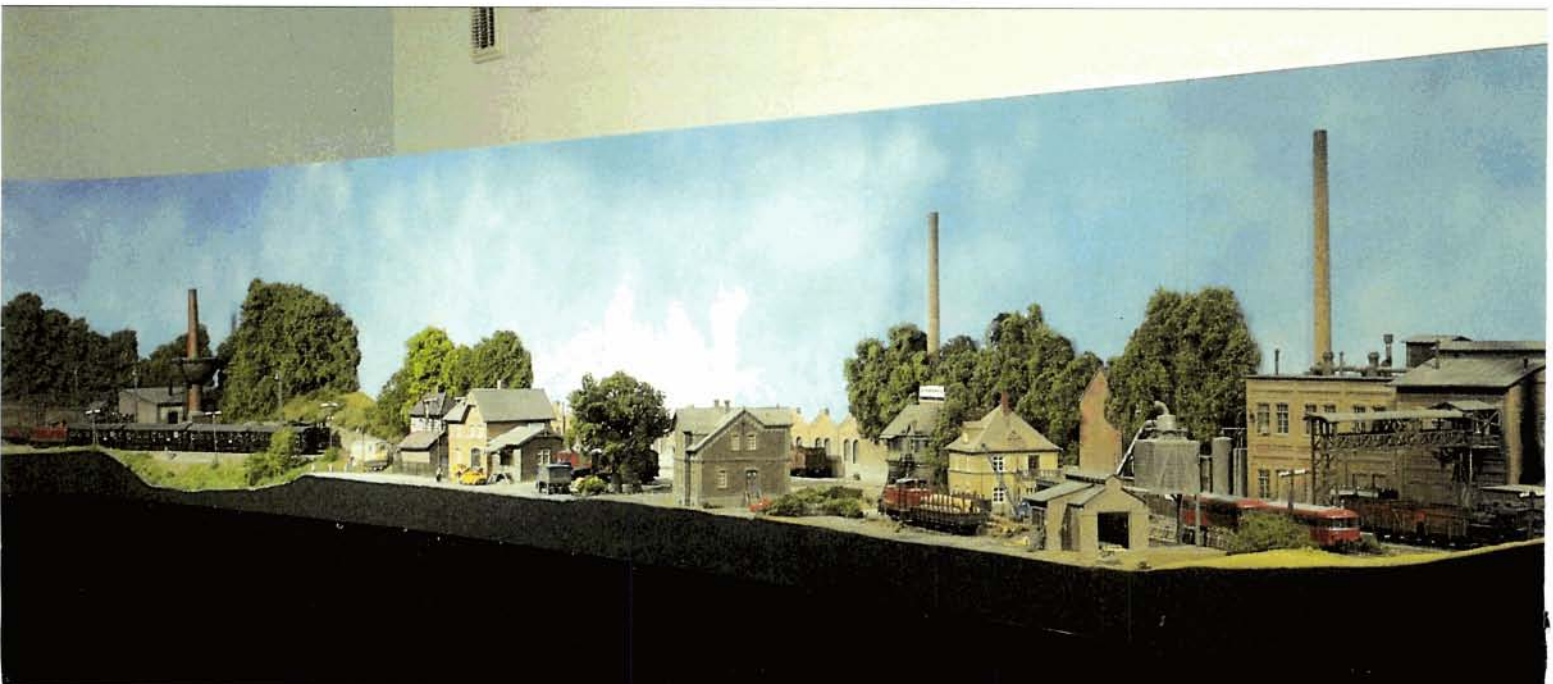
Bilder 3 und 4 (diese Seite): Neben der Gestaltung eines kleinen Bahnbetriebswerks mit allen dazugehörigen Anlagen beschreibt diese Ausgabe auch den Umbau und die Erweiterung einer bestehenden Anlage. Die Schnittstelle zwischen Alt und Neu befindet sich unmittelbar an der linken Ausfahrt des Bahnhofs Herbede.

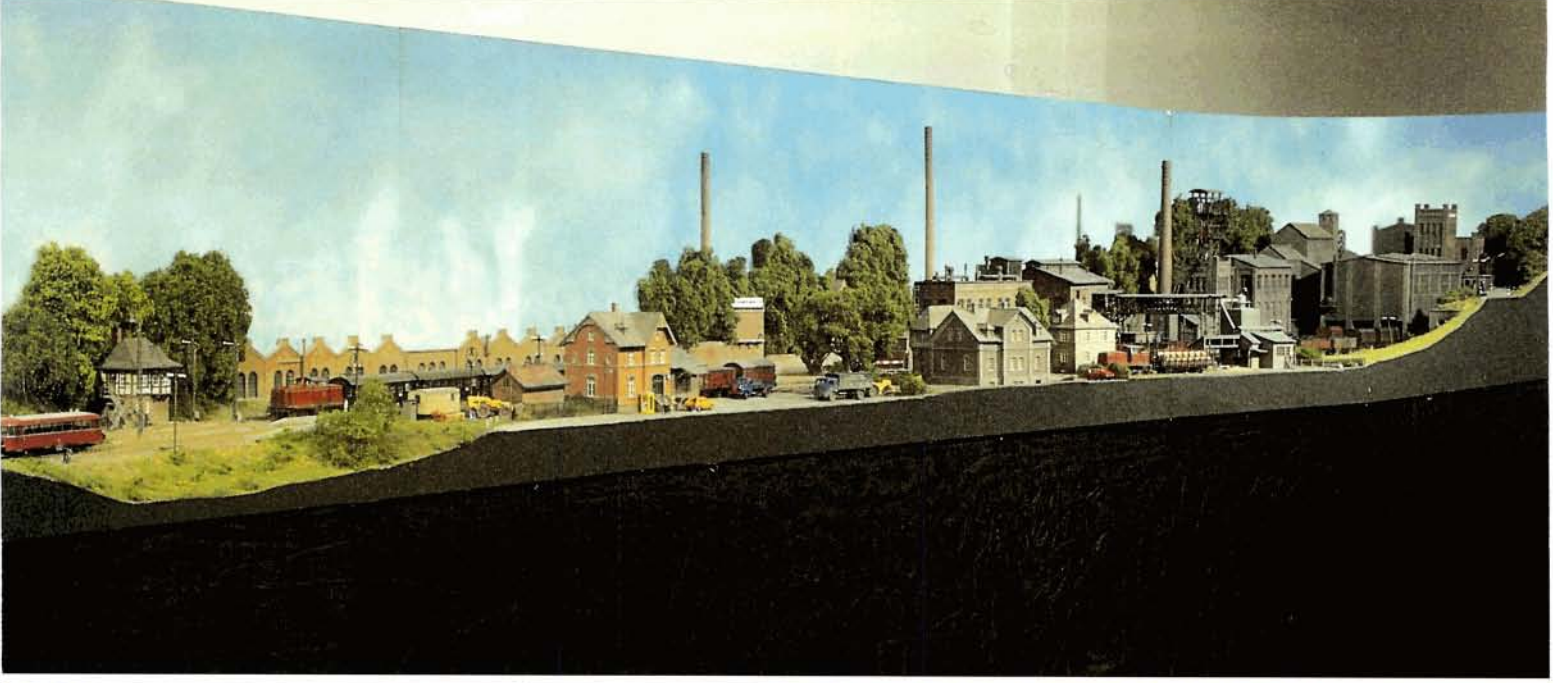


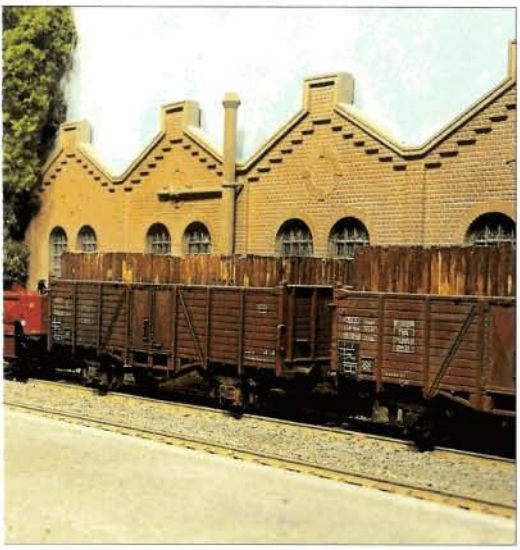




Bilder 5 bis 9: Symbiose aus Alt und Neu. Unter diesem Motto stehen die Bilder dieser Doppelseite, die vorab den fertigen Zustand der neuen Anlage zeigen. Die Zeche mit dem Bahnhof Herbede – Zeche wie Bahnhof bestanden bereits – wurde durch den Neubau eines kleinen Bw vom Diorama zu einer Rundum-Anlage aufgewertet. Nahtlos schließt sich nunmehr das kleine Bw im linken Anlagenbereich an und sorgt für







neue Blickpunkte. Von dort aus können jetzt die Dampf- und Diesellokomotiven zu ihren Einsätzen auf den Gleisanlagen der Zeche gelangen und die mit Kohle beladenen Güterwagenschlangen abfahren. Die Aufnahmen von oben lassen den Gleisplan der Anlage im sichtbaren Teil erkennen. Die aus Betrachterhöhe angefertigten Fotos vermitteln einen Gesamtüberblick über die erweiterte Modellbahnanlage.

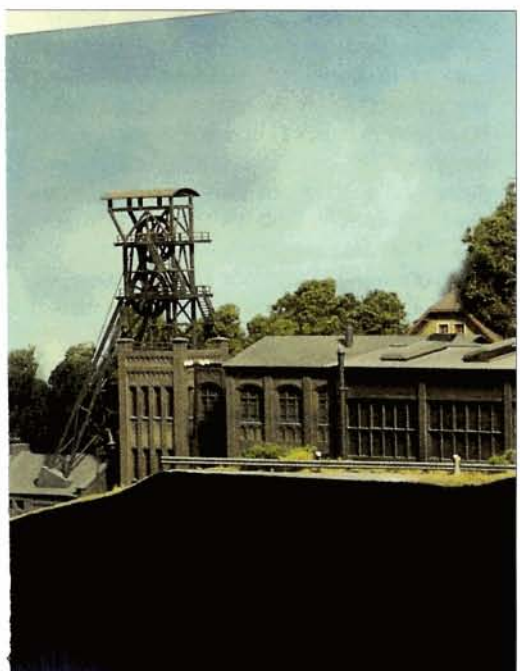
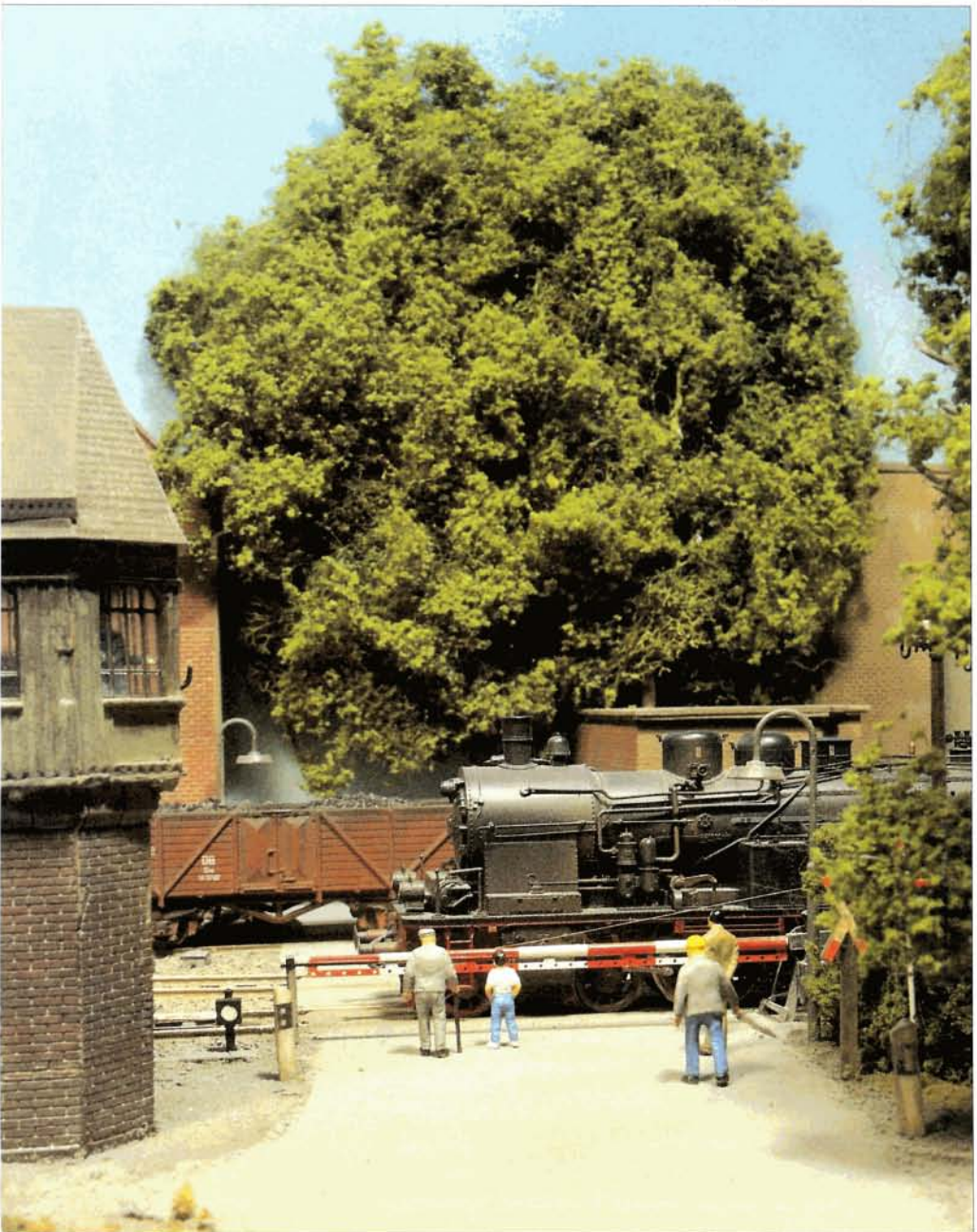
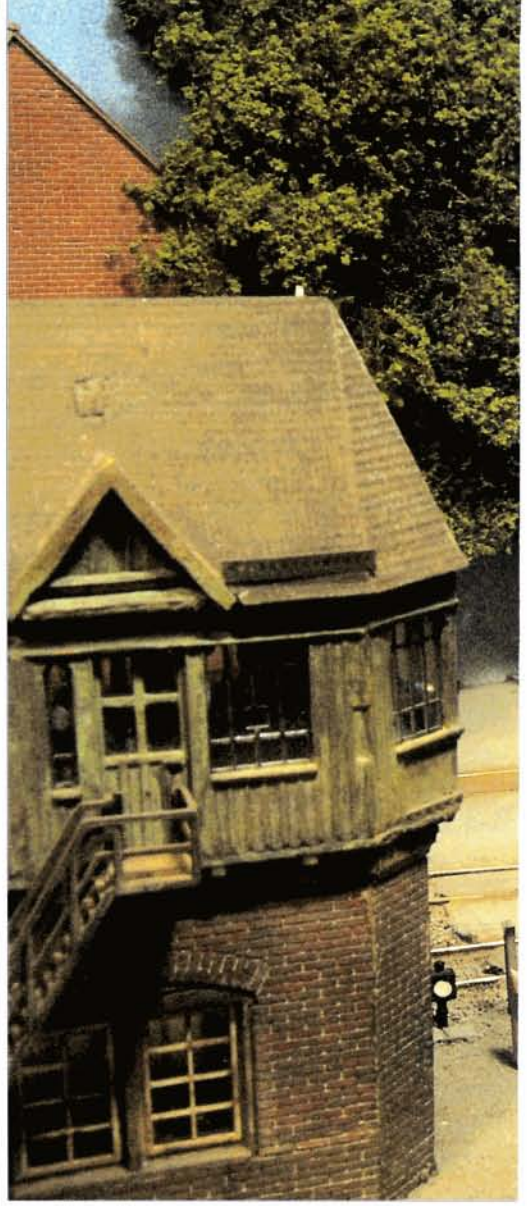


Bild 10: Mit dem Großvater (mit Krückstock) geht es über den geöffneten Bahnübergang im Bahnhof Herbede. Hoffentlich kommt jetzt doch noch ein Zug! Meine Erwartungen waren wie stets an dieser Stelle hochgesteckt.

Bild 11: Das Läutewerk schlägt an – Glück gehabt! Der Schrankenwärter ließ uns aber genug Zeit, die Gleise gefahrlos zu überqueren. Übrigens wartet hinten am Werkstor ein Kohlenzug.

Bild 12: Die Kohlenfuhre passiert parallel mit dem von einer 78 geführten Personenzug den Bahnübergang. Wer sagt's denn!





Warum

Wie kommt man auf ein solches Thema? Wie so oft im Leben spielen Kindheitserinnerungen eine dominierende Rolle. Es bleiben aus dieser Zeit markante Erlebnisse und besondere Örtlichkeiten im Unterbewußtsein haften.

Als Kind durfte ich in den Ferien bisweilen meine Großeltern in Herbede bei Witten direkt an der Ruhr besuchen. Mein größtes Entzücken waren die erlangten Freiheiten wie unbegrenztes Fernsehen (es gab damals aber nur das 1. und 2. Programm mit Sendeschluß) und der Genuß der pommerschen Küche der Großmutter. Heute muß ich sagen: Gott sei dank verlangte das TV ob der mangelnden Programmvielfalt nicht meine gesamte Freizeitaufmerksamkeit, und so ging es mit dem Großvater in den Schrebergarten, der etwas entfernt vom tristen Mietshaus lag.

Unser Weg führte vorbei an Werkswohnungen bis zu dem beschrankten Bahnübergang in der Ausfahrt des Bahnhofs Herbede. Meine Stoßgebete trafen wohl des öfteren auf offene Ohren bei höherer Stelle, denn ständig waren die Schranken geschlossen. Personenzüge mit der P 8

Thema »Ruhrgebiet«?

oder 78 und Umbauwagen wechselten mit Güterzügen ab. Spezialisten der Örtlichkeiten und der Epoche mögen mir verzeihen, aber dies waren die in meiner Erinnerung dort eingesetzten Fahrzeuge.

Das Größte waren jedoch die Werksloks der an den Bahnhof angrenzenden Zeche und der benachbarten Brikettfabrik. Aus der Erinnerung mögen es wohl T 3-ähnliche Maschinen in grüner Livree gewesen sein. Beeindruckt haben mich auch die gewaltigen Gleisanlagen des Zechengeländes, deren Fördertürme schon von weitem sichtbar waren. Endlose Reihen von offenen Waggons harrten dort ihrer Beladung am wuchtigen Verladebunker. Der Bahnübergang trennte praktisch den eigentlichen DB-Teil vom Werksgelände. An der schmalsten Stelle mit nur zwei Gleisen hatte man ihn samt Stellwerk plaziert.

Stellten sich die Bäume dann wieder senkrecht, sah ich die nächste Etappe meiner Begierde. Etwa 20 m entfernt befand sich ein weiterer, aber unbeschrankter Bahnübergang am Anschlußgleis eines Sägewerks. Dieses versorgte vermutlich die Zeche mit Stempeln. Mich beeindruckte aber noch mehr die wackelige Holzabdeckung zwischen den Schienen. So stellte ich mir lange den klassischen Bahnübergang vor, und z.B. das Faller-Modell bestätigte dies, liegen dort doch noch heute eben solche Füllstücke bei.

Wir erreichten unser Ziel zwischen Sägewerk und Gesenkschmiede. Kurzer Gruß an den schichtfreien Gartennachbarn, und der Großvater widmete sich seinen rund 20 Karnickeln im selbstgebauten Stall. Ich vermute, das Baumaterial war beim Sägewerk irgendwie übrig. Auch sonstige anspruchsvolle Metallteile stammten im übrigen aus dem "Schrott". Mich beeindruckte auf jeden Fall das Organisationstalent der Schrebergärtner. Es gab eigentlich nichts, was nicht beschafft werden konnte. Auf

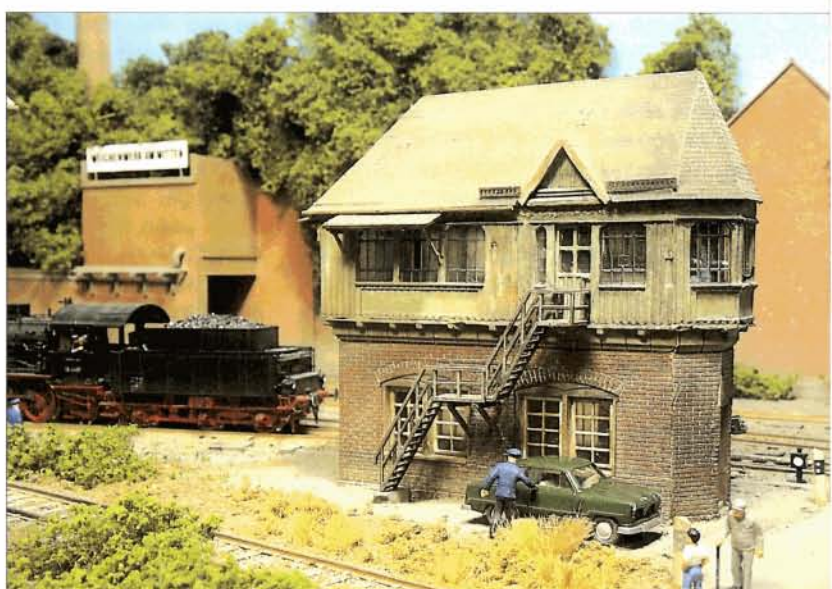
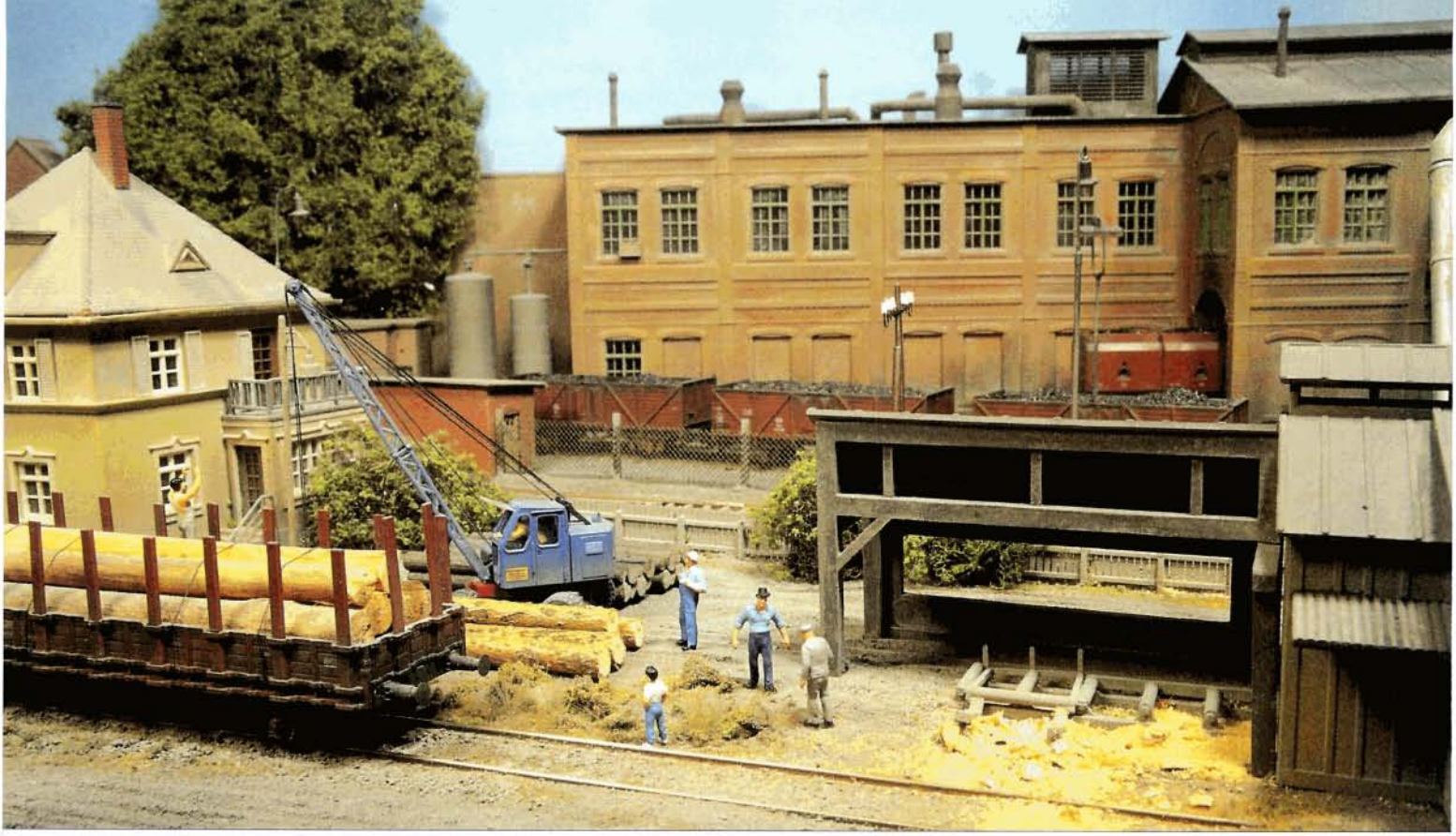


Bild 13: Am Stellwerk scheint gerade Schichtwechsel zu sein. Unser Schrankenwärter steigt nach seiner letzten guten Tat in den nagelneuen Weltkugel-Taunus. Zu jener Zeit war dieses Fahrzeug *das* Statussymbol schlechthin.



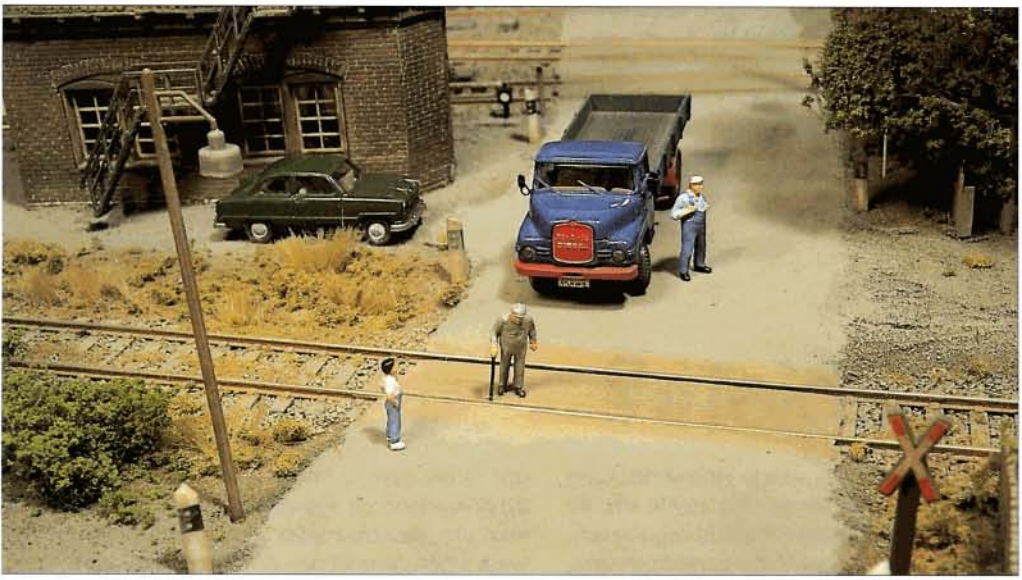
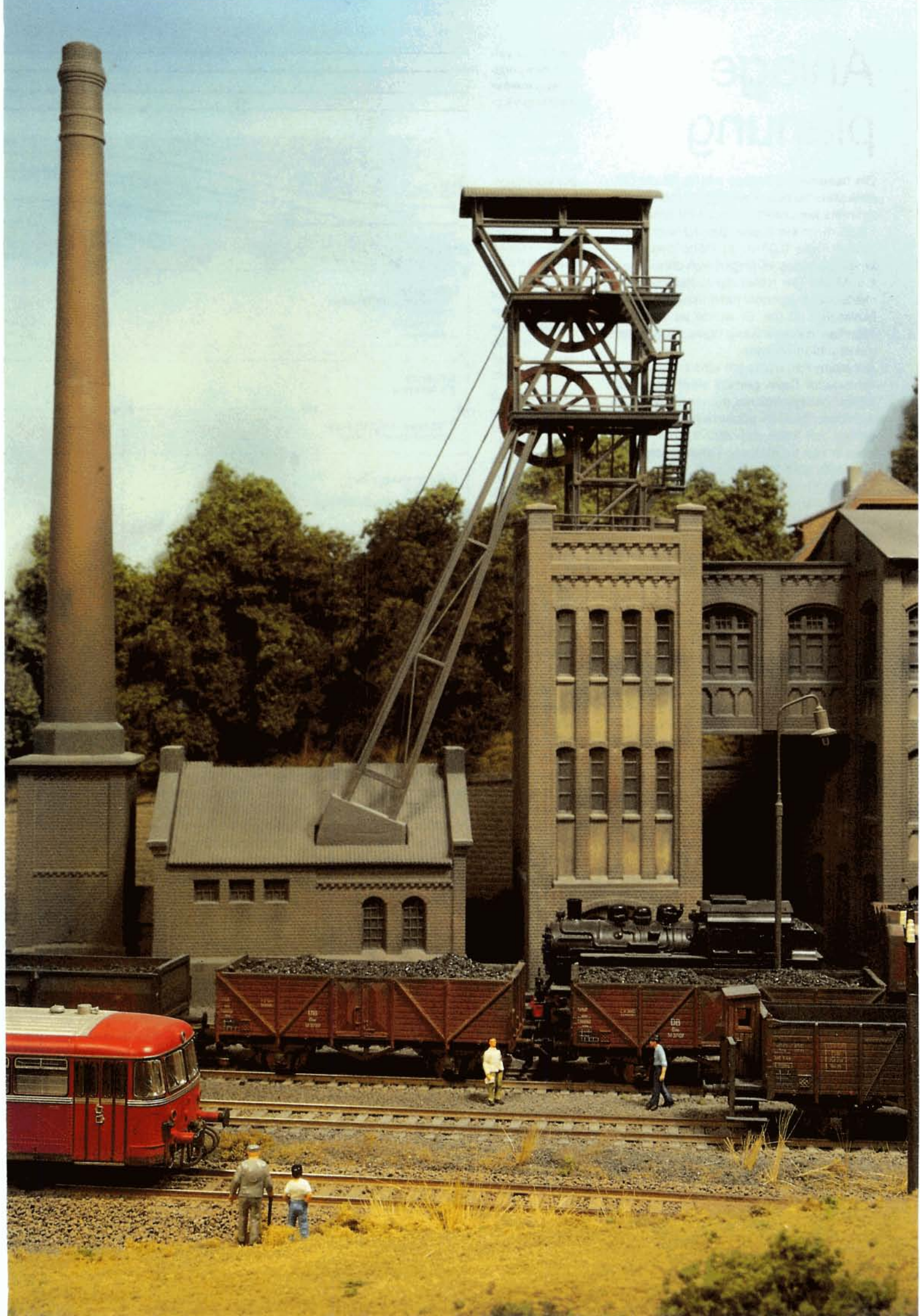


Bild 14: Im Sägewerk wird der gerade zugestellte Rungenwagen entladen. Großvater muß hier noch einige "Erledigungen" in Sachen Schrebergarten machen.

Bild 15: Da war nun mein holzabgedeckter Bahnübergang des Anschlußgleises zum Sägewerk! Der MAN-Fahrer peilt erst einmal die Lage, ob er die enge Einfahrt "schafft".

Bild 16 (rechte Seite): Das ist sie – meine Zeche! Höchste Glücksgefühle löste natürlich die Zechenlok aus, obwohl sie noch durch Wagen verdeckt ist. Der Schienenbus knattert Richtung Hattingen.

der anderen Seite standen die Werktätigen voll hinter ihrer jeweiligen Firma. Sonntags war frei, ansonsten ging's immer "zur Maloche"!
Hatten Pflanzen und Tiere die nötige Pflege erhalten – die Zwischenzeit konnte ich mit erlaubtem und heftigem Buddeln im Garten überbrücken –, schlug mein Großvater in aller Regel einen der alternativen Rückwege ein. Einer davon verlief entlang der Ruhrwiesen zur Rechten und dem Zechengelände zur Linken. Mitten auf der Wiese überbrückte ein hölzernes Schutzgerüst die schmale Straße. Darüber veranstaltete eine Lorenseilbahn einen Höllenlärm. Wie ich später ermitteln konnte, gelangte mit dieser Bahn Kohle aus den Erbstollen "Gibraltar" jenseits der Ruhr zum Verladebunker. Dieser Stollen führte annähernd waagerecht in einen Bergrücken. Er war einer der ältesten Stollen an der Ruhr. Das Werksgebäude dort wird nach meinem letzten Kenntnisstand heute als Bootshaus genutzt.
Der andere Rückweg führte uns rückseitig der Gesenkschmiede zu dem Bahnübergang auf der anderen Bahnhofsseite. Lange war hier das Weichenwerk des AW Witten angesiedelt. Nur diesem Umstand verdankt der Güterverkehr sein Überleben auf der längst offiziell für den Personenverkehr stillgelegten Strecke von Hattingen nach Oberwengern. Dennoch kehrte in den neunziger Jahren die P 8 hierher zurück. Auch wenn Sie's nicht glauben, aber das DGEG-Museum Bochum-Dahlhausen nutzt heute diese Strecke als Auslauf für ihre Fahrzeuge.
Das mag wohl für mich auch der Auslöser zur Plazierung eines Bw auf dem Neubauteil gewesen sein. An den allseits bekannten Betriebstagen gibt es also Zuganschlüsse zum Bahnhof Herbede. Auch die Schranken werden wie in den Sechzigern heruntergelassen, nur tut es heute ebenerdig ein mit Funk "bewaffneter" Posten. Das Stellwerk ist, wie auch das Zechenareal, schon lange verschwunden. Das Sägewerk dient heute als Lagerplatz, und auf der fein säuberlich asphaltierten Straßendecke ist nichts mehr von dem Holzbelag zu sehen. Überhaupt deutet hier nichts mehr auf das klassische Ruhrgebiet hin, denn der Flußlauf wurde aufgestaut und gilt als bevorzugtes Erholungsgebiet.
Inzwischen teilt die A 43 das Tal, und im Vorbeifahren kommen immer wieder in Höhe des Abfahrtsschildes "Herbede" Kindheitserinnerungen auf. Grund genug – wie ich finde –, um diese wieder mit Miniaturleben zu erfüllen. Die Freiheit, Einzelheiten nur punktuell umzusetzen, ergab sich aus dem lediglich begrenzten Platzangebot und aufgrund fehlender Unterlagen, um alles authentisch darstellen zu können. Kritikern kann ich so natürlich Wind aus den Segeln nehmen. Das gilt im besonderen für das im Original nicht vorhandene Bw. Mir kam es aber überwiegend darauf an, das Flair dieser Epoche wiederzugeben. Auf diese Weise ergab sich quasi ein zeitgeschichtliches Dokument.



Anlagen-planung

Die bestehende Anlage wurde für die Örtlichkeiten meines ehemaligen Modellbahnzimmers konzipiert und mißt maximal 4,35 x 0,95 m. Im sichtbaren Bereich beträgt die größte Tiefe 0,65 m. In Höhe des Empfangsgebäudes verringert sich diese sogar auf 40 cm. Der hinter der Kulisse befindliche Schattenbahnhof hat durchgängig eine Breite von 30 cm. Er wurde so angelegt, daß man in einem Gang Wartungsarbeiten gut durchführen kann.

Auf jeden Fall wollte ich eine Überbauung vermeiden! Denn gemäß einer alten Modellbahnerweisheit hat man in diesem Falle Schwierigkeiten, sobald eine Abdeckung erfolgt. Ich kann das aus meiner Praxis heraus nur bestätigen. Offene Schattenbahnhöfe sind "pflegeleicht"!

Nun hat für diese Lösung nicht ein jeder entsprechend Platz, aber wenn es irgendwie geht, dann sollte man diese Variante doch bevorzugen. Im vorliegenden Fall sollte für Ausstellungen zudem die Möglichkeit gegeben sein, dort Rangierbewegungen durchzuführen.

Der Gleisplan entspricht fast britischen Erfordernissen, sozusagen als "Out and back"-Version. Das bedeutet im einzelnen, daß der sichtbare und der verdeckte Bahnhof jeweils eine Kopfstation darstellen. So konnte ich sogar mit einem im Ladebunker versteckten und zusätzlich in den Schatten geführten Gleis einen Be- und Entladebetrieb darstellen. Doch dazu mehr an anderer Stelle.

In England war dieser beschriebene Anlagenteil bereits bei einer Show ausgestellt. Auch wenn der Betrieb dort das Publikum entzückte, war das *Bedienpersonal* ob der vielfältigen Rangierarbeit jeden Abend "geschafft". Daraus resultierte die Überlegung, doch ein Kreisfahren zu ermöglichen, einfach um sich selber mal eine Ruhepause zu gönnen.

Nach Bezug des neuen Hauses bzw. des darin vorgesehenen Hobbykellers ergaben sich platzmäßig neue Überlegungen und darüber hinaus auch Möglichkeiten. Die Anlage wird zukünftig in ein noch größeres Projekt einbezogen, und das entsprechende Verbindungsglied bildet das im folgenden beschriebene Teilstück. Entgegen dem Vorbild erhält der Bahnhof Herbede ein kleines Bw und mutiert zur Trennungsstation zweier eingleisiger Strecken. Der eine Zweig wird hinter die Kulisse zurückgeführt und schließt somit den Kreis; der andere endet zunächst stumpf an der Anlagenvorderseite. Daraus ergeben sich mehrere Möglichkeiten:

- Mein Kellerprojekt bekommt seinen Anschluß (falls ich mal dazu komme!).
- Die ganze Geschichte erhält für gleichgesinnte Kollegen eine Schnittstelle zum "Andocken".

Damit wurde z.B. die Anlage für die Aus-

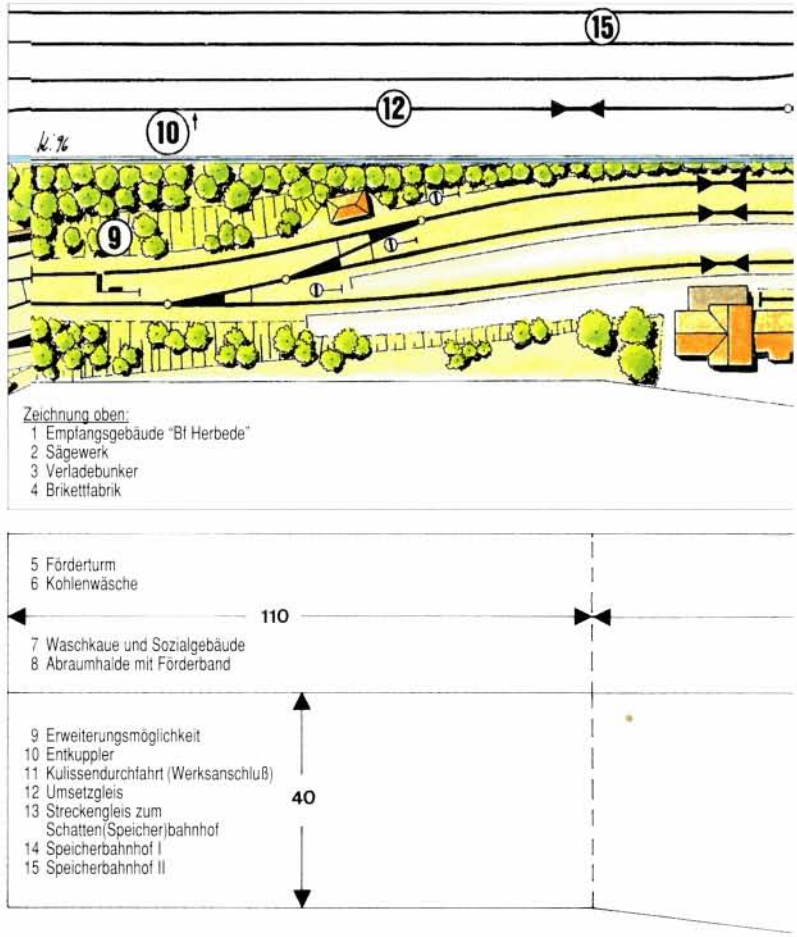


Bild 17: So sah der Ursprungsplan meiner Zechenanlage aus. Es dominierte ein fast britisches "Out and back", also ein Von/Nach-Verkehr. Ganz rechts ist hinter der Kulisse die Ausfädelweiche in den Verladebunker zu sehen. Damit konnte ein Verladeverkehr mit leeren und vollen Wagen simuliert werden.

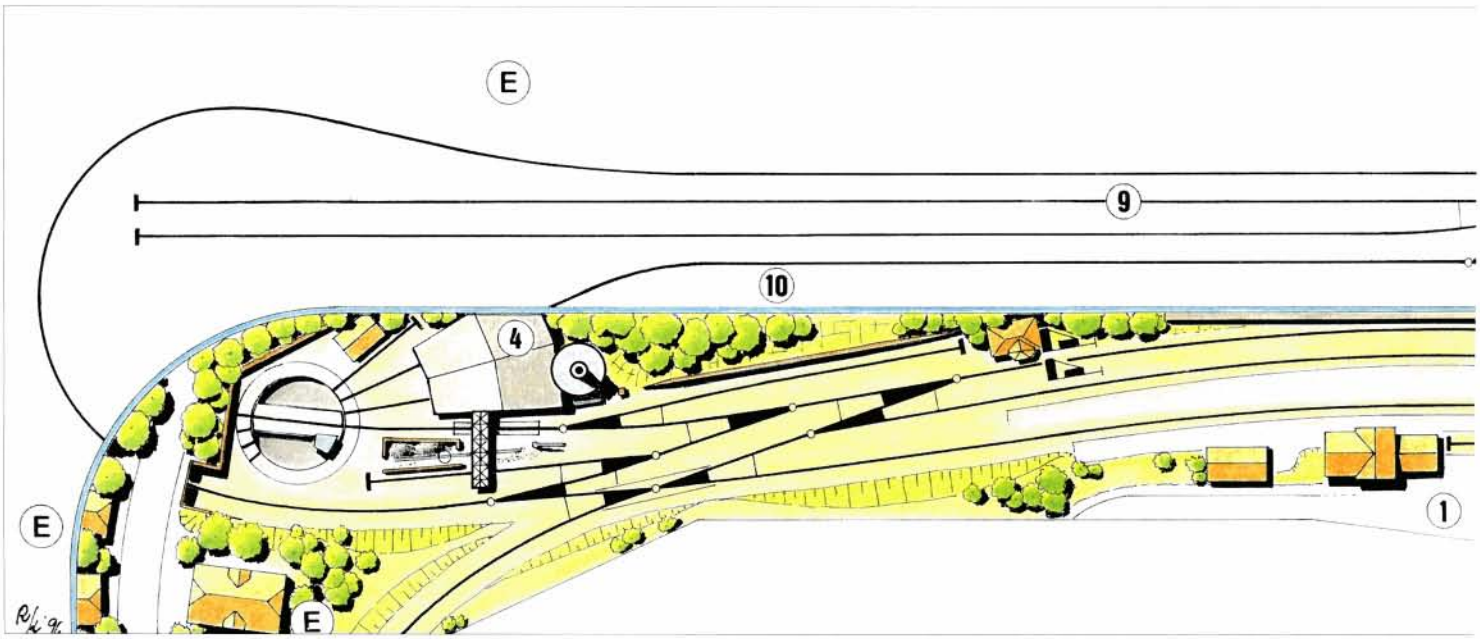



Bild 18: Hier wird die Segmentierung der Anlage deutlich. Das 110 cm lange Teil lag ursprünglich als "Duck under" vor meiner Zimmertür. Ansonsten habe ich das 65er-Raster der "Burscheider Module", soweit es möglich war, übernommen.