



**Eisenbahn
JOURNAL**

**Modellbahn-
Bibliothek 1/98**

B 30872 F
ISBN 3-89610-026-2

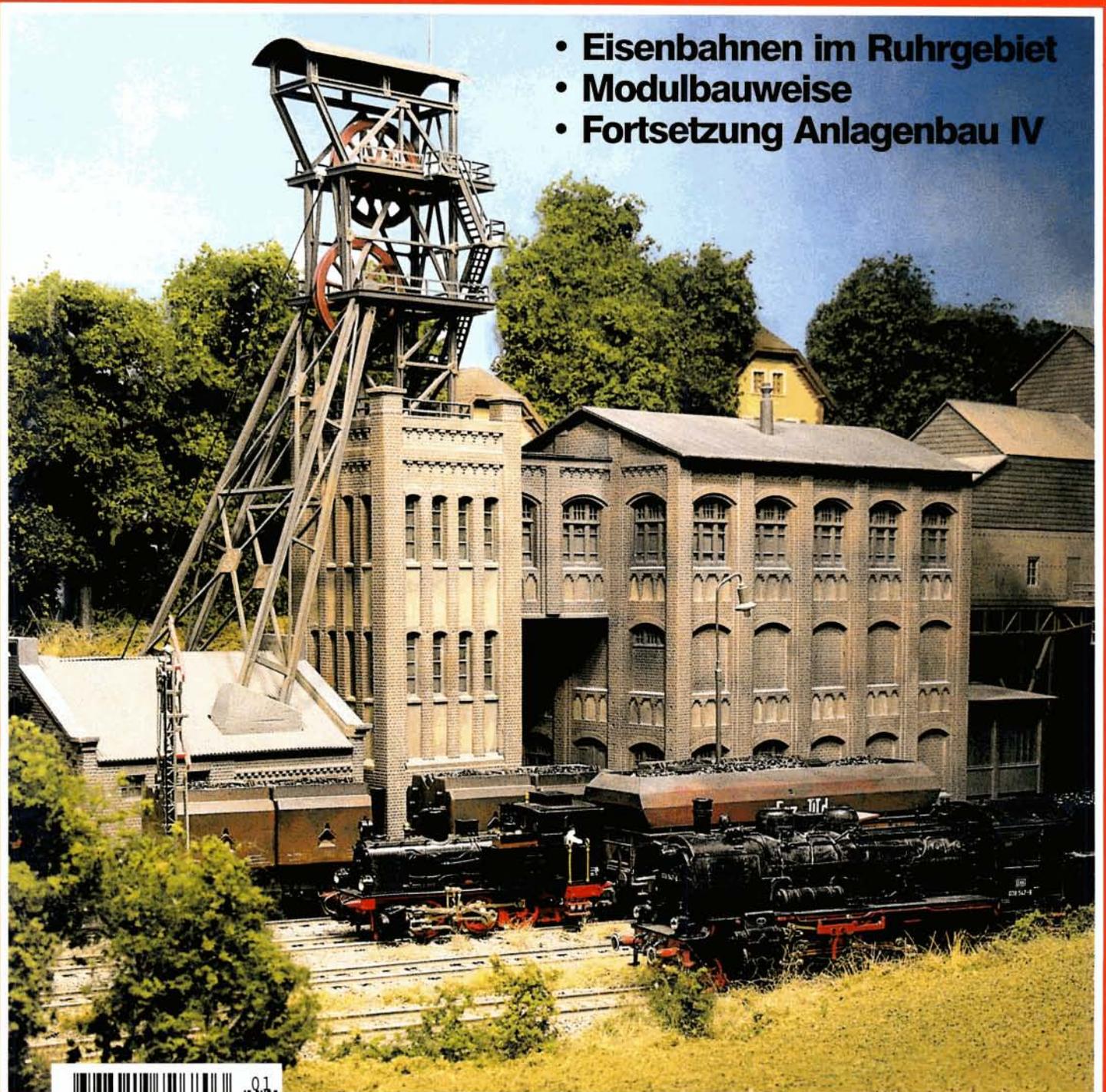
DM 26,80 • sfr 26,80 • S 200,-- • lfr 576,-- • hfl 33,50

Rolf Knipper
Bruno Kaiser

Super Teil VII

Modellbahnanlagen

- Eisenbahnen im Ruhrgebiet
- Modulbauweise
- Fortsetzung Anlagenbau IV



(Füllseite)



Bild 2: Endstation für die Kohle. Im Kanalhafen Holthausen wird sie per Schiff weitertransportiert.

Bild 1 (Titel): Keimzelle der Gesamtanlage ist die Schachtanlage Martha in Herbede. Sie wurde eng an das einstige Vorbild gestaltet.

Impressum

ISBN 3-89610-026-2

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
 Autoren: Rolf Knipper, Bruno Kaiser
 Abbildungen: B. Kaiser (S. 52 bis 79),
 R. Knipper (alle anderen),
 wenn nicht anders vermerkt

Bildredaktion
 und Koordination: Ingo Neidhardt
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
 Satz: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Anzeigen: Elke Albrecht
 Druck: Europlanning s.r.l.,
 via Chioda, 123/A, I-37136 Verona

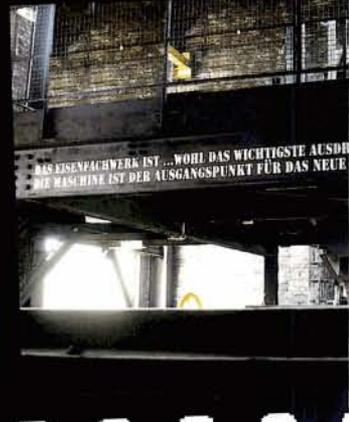
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb: Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG,
 Einzelverkauf: D-85386 Eching bei München

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.

© Januar 1998 • Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

Vorwort	6
Die Planung	9
Was sind »Bur-Module«?	14
Ein wenig Technik	19
Der Bahnhof Herbede	24
Basteltip: Gebäudepatinierung	36
Auf dem Weg nach Stehle Ost	38
Basteltip: Straßenbau	46
Gemeinsamer Schattenbahnhof	48
Vorstadtbummel in Stehle Ost	52
Hochbauten in Stehle Ost	64
Basteltip: Häuser am Hang	76
Im Bogen zum Hafen	80
Der Hafen Holthausen	84



Bilder oben v.l.n.r.:

Bild 3: Dieser Kohlenhant hat Geschichte geschrieben – er war der letzte, der auf der bekannten Großschachtanlage Nordstern in Gelsenkirchen am 14. Oktober 1993 Kohlen an die Oberfläche brachte. Heute steht er im Buga-Park als Quasi-Denkmal.

Bild 4: Ins Gelände der Bundesgartenschau in Gelsenkirchen wurden die meisten Förderanlagen der Zeche Nordstern einbezogen. Wo einst die Lorenbahn verkehrte, taucht eine futuristische Einschienenbahn ein.

Bild 5: Das Innere der alten Kohlenwäsche wurde für die Besucher zugänglich gemacht.
Abb. 3, 4 und 5: B. Kaiser

Bild 6: Das äußerst rührige Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen ist immer einen Besuch wert. Ganz links präsentierte man unlängst sogar (als Leihgabe) die Baureihe 101 der DB AG!

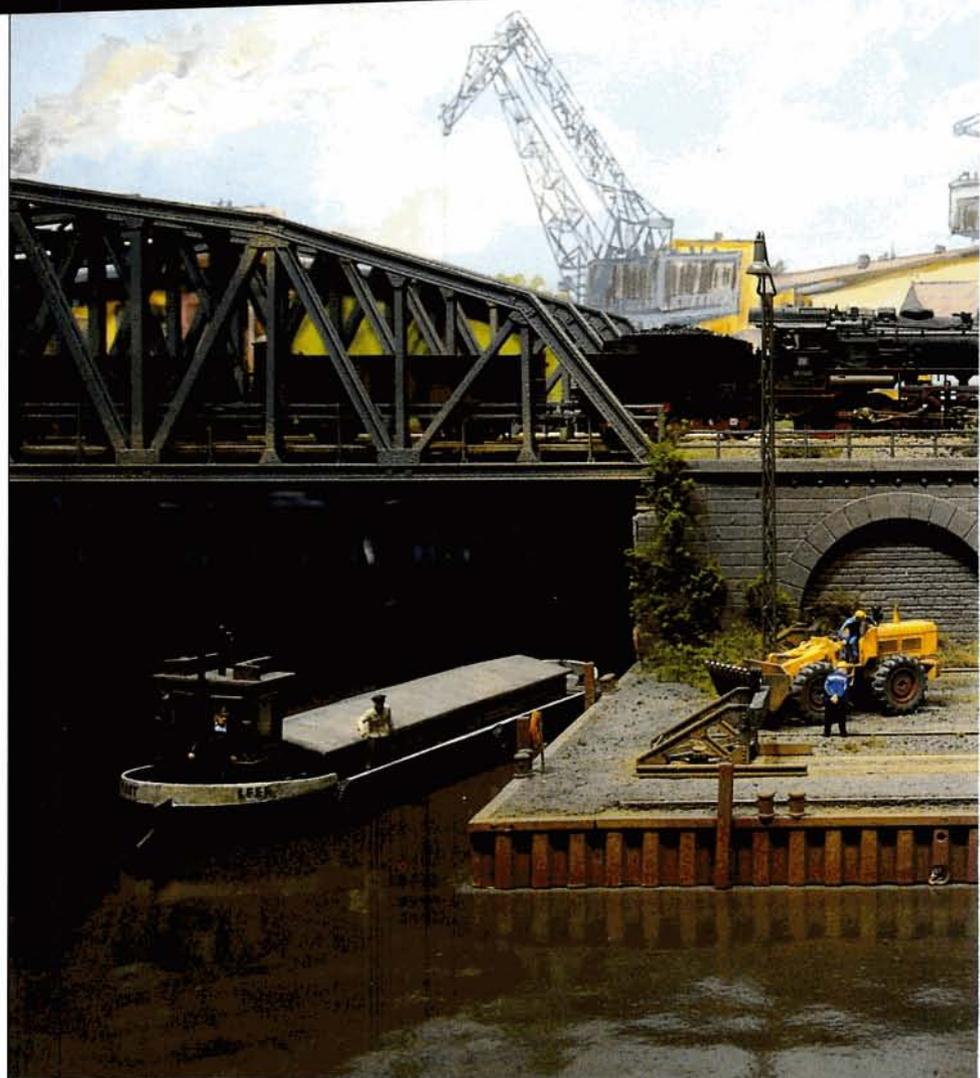
Bild 7: Dampfverkehr findet in Dahlhausen nur noch als Attraktion für die Museumsbesucher statt. Die vereinseigene Elna-Lok absolviert hier gerade Führerstandsmitfahrten.

Vorwort

Eigentlich wurde die im folgenden vorgestellte Anlage eigens für die Internationale Modellbahnausstellung in Köln 1996 konzipiert. Um den Bau der Module der recht großen Anlage bemühten sich redlich vier Freunde der (Modell-)Eisenbahn (FdE), Burscheid. Selbstverständlich sollte diese Ausstellung nicht der ausschließliche Zweck des aufwendigen Anlagenbaus sein. Weitere Verwendungsmöglichkeiten – wie beispielsweise Integration in die clubeigene Großanlage Gremberg – waren vorgesehen, wie später zu berichten sein wird.

Realistische Modellbahn

Mit dem Thema „Ruhrgebiet“ wollten wir der uns benachbarten und oftmals zu Unrecht in Mißkredit gebrachten Region ein bleibendes realistisches Abbild schaffen. Eisenbahn im Tal der Ruhr, das bedeutet Zechen, Hochöfen, Transportwege über Schienen und Kanäle, aber auch Werkstätten, Betriebe, Bahneinrichtungen, Häfen,



Wohnstätten in Zechensiedlungen und Hinterhof-Vorstädten – Alltag mit Arbeitsleben, Ruß, Lärm und Schmutz, keine im Modell beliebte und bevorzugt gezeigte heile (Berg-)Welt mit Almwiesen und bimmelndem Touristen-Bähnlein.

Eigentlich ziemlich verwunderlich, daß diese „schmutzige“ Anlage dem Publikum auf der Kölner Ausstellung den zweiten Preis des Wettbewerbs wert war – bei all der blankgeputzten, oftmals idyllischen Ferienstimmungskonkurrenz. Oder etwa doch nicht?! Offenbar ist der Betrachter viel rei-

fer, als es ihm häufig Fachjurien und Fachpresse zutrauen, zu der wir ja auch gehören.

Alltagsgeschehen wirklichkeitsgetreu darzustellen, das war unser erklärtes Ziel. Das Ergebnis unserer Bemühungen muß recht gut herübergekommen sein, wie uns die vielen anerkennenden Kommentare der Besucher zeigten. So mancher fand sich in seiner gewohnten Umgebung, hier ins Modell umgesetzt, wieder. Diese Reaktionen haben uns in unserer Arbeit bestärkt und erfreut.

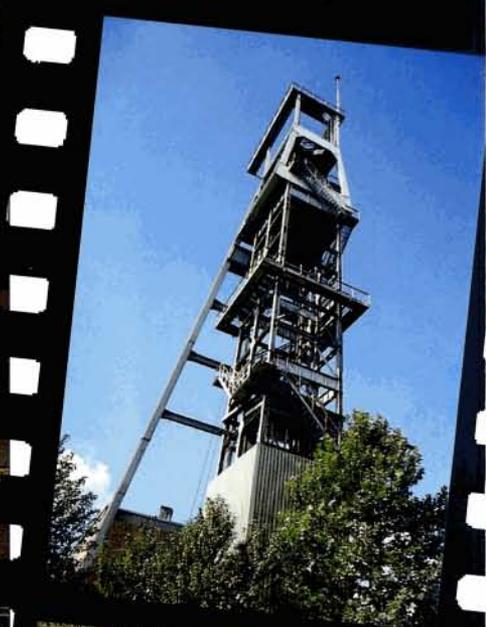
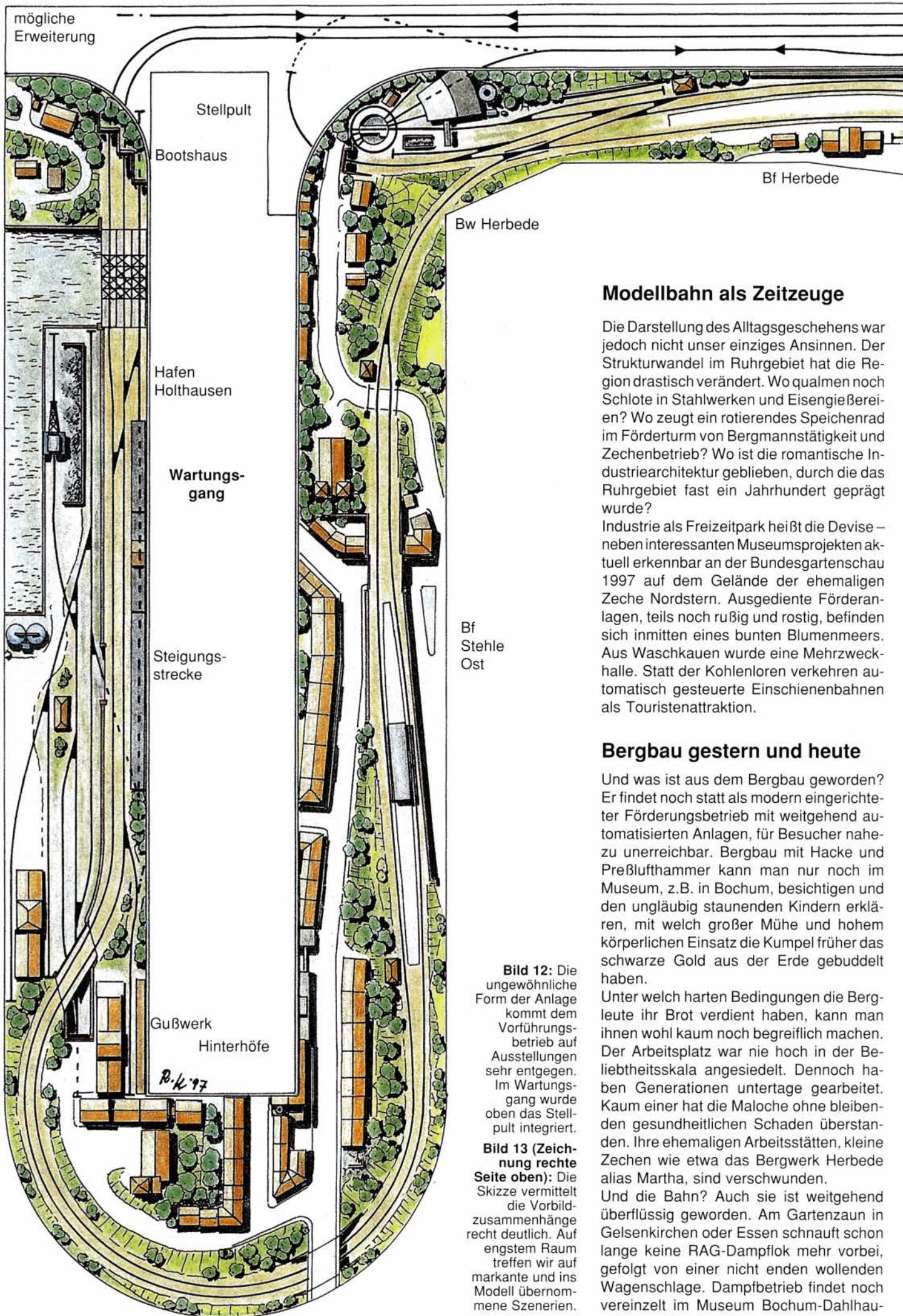


Bild 8: Im Ruhrseitenkanal tuckert MS Mary aus Leer ihrem Zielhafen entgegen, während ein weiterer Leerzug zurück zur Zeche Martha dampft.

Bild 9: Noch in Betrieb ist der Förderturm der Zeche Heinrich in Essen-Holthausen. Allerdings wird hier nur Grundwasser aus 600 m Tiefe herausgepumpt, um die im nördlichen Ruhrgebiet befindlichen aktiven Förderanlagen zu schützen.

Bild 10: Die reale Tristesse im Revier! Allorten stößt man auf nicht mehr benötigte Bahnanlagen stillgelegter Fabriken wie hier in Nierenhof nahe Essen-Kupferdreh.

Bild 11: In Nierenhof muß es eisenbahntechnisch einmal hoch hergegangen sein. Nichts außer verfallenden Produktionsgebäuden trifft man noch an.



Modellbahn als Zeitzeuge

Die Darstellung des Alltagsgeschehens war jedoch nicht unser einziges Ansinnen. Der Strukturwandel im Ruhrgebiet hat die Region drastisch verändert. Wo qualmen noch Schloten in Stahlwerken und Eisengießereien? Wo zeugt ein rotierendes Speichenrad im Förderturm von Bergmannstätigkeit und Zechenbetrieb? Wo ist die romantische Industriearchitektur geblieben, durch die das Ruhrgebiet fast ein Jahrhundert geprägt wurde?

Industrie als Freizeitpark heißt die Devise – neben interessanten Museumsprojekten aktuell erkennbar an der Bundesgartenschau 1997 auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Nordstern. Ausgediente Förderanlagen, teils noch rußig und rostig, befinden sich inmitten eines bunten Blumenmeers. Aus Waschkauen wurde eine Mehrzweckhalle. Statt der Kohlenloren verkehren automatisch gesteuerte Einschienenbahnen als Touristenattraktion.

Bergbau gestern und heute

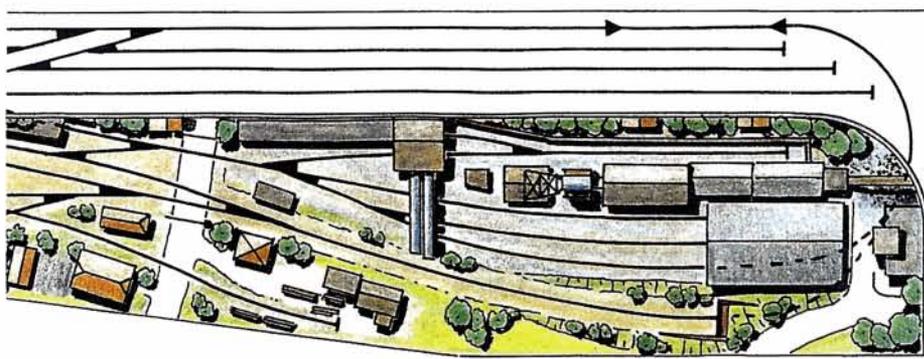
Und was ist aus dem Bergbau geworden? Er findet noch statt als modern eingerichteter Förderungsbetrieb mit weitgehend automatisierten Anlagen, für Besucher nahezu unerreichbar. Bergbau mit Hacke und Preßlufthammer kann man nur noch im Museum, z.B. in Bochum, besichtigen und den ungläubig stauenden Kindern erklären, mit welch großer Mühe und hohem körperlichen Einsatz die Kumpel früher das schwarze Gold aus der Erde gebuddelt haben.

Unter welchen harten Bedingungen die Bergleute ihr Brot verdient haben, kann man ihnen wohl kaum noch begreiflich machen. Der Arbeitsplatz war nie hoch in der Beliebtheitsskala angesiedelt. Dennoch haben Generationen untertage gearbeitet. Kaum einer hat die Maloche ohne bleibenden gesundheitlichen Schaden überstanden. Ihre ehemaligen Arbeitsstätten, kleine Zechen wie etwa das Bergwerk Herbede alias Martha, sind verschwunden.

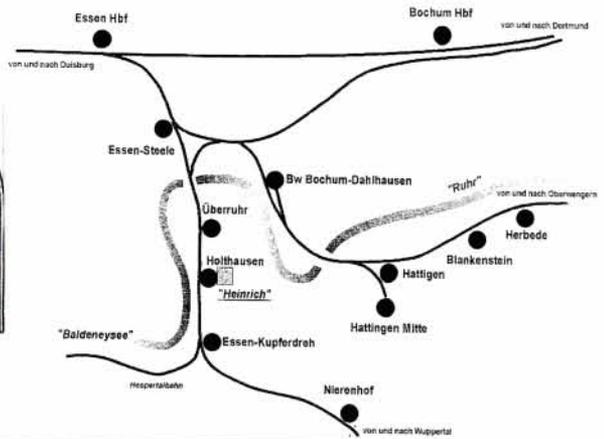
Und die Bahn? Auch sie ist weitgehend überflüssig geworden. Am Gartenzaun in Gelsenkirchen oder Essen schnauft schon lange keine RAG-Dampflok mehr vorbei, gefolgt von einer nicht enden wollenden Wagenschleife. Dampfbetrieb findet noch vereinzelt im Museum Bochum-Dahlhau-

Bild 12: Die ungewöhnliche Form der Anlage kommt dem Vorbildungs- betrieb auf Ausstellungen sehr entgegen. Im Wartungsgang wurde oben das Stellpult integriert.

Bild 13 (Zeichnung rechte Seite oben): Die Skizze vermittelt die Vorbildungs- zusammenhänge recht deutlich. Auf engstem Raum treffen wir auf markante und ins Modell übernommene Szenarien.



Zeche Martha



sen statt. Was man dort ansonsten bestaunen kann, gehört weitgehend zum „alten Eisen“, wie so mancher arbeitslose Kumpel in der Region.

Das moderne Ruhrgebiet

Das moderne Ruhrgebiet gestaltet sich anders. Schaut man sich in der Metropole Essen am Hauptbahnhof um, fallen die zahlreichen Verwaltungshochhäuser der verschiedenen Konzerne auf. Produktionsanlagen findet man kaum noch in nächster Nähe. Unlängst hat Krupp seinen Lokomotivbau eingestellt – nur eines von vielen, den Eisenbahnfreund jedoch besonders interessierenden Beispielen. Man fragt sich unwillkürlich: „Was und wer wird hier eigentlich verwaltet?“ Aus der alten Zeit geblieben sind Mietskasernen und alte Wohnhäuser. Zeugen der einst regionbestimmenden Produktion und des Transportwesens findet man weitgehend nur noch im Museum und im Freizeitangebot.

Zeitdokument Modellbahnanlage

Wir wollten das Geschehen im ehemaligen Ruhrgebiet auf unserer Anlage festhalten. Vom Arbeitsplatz auf der Zeche Martha verfolgen wir das Leben der Kumpel bis zu ihren Wohnstätten in der Zechensiedlung beim Bw Herbede oder in den Mietshäusern der Vorstadt Stehle Ost. Über den Schienenstrang verfolgen wir den Weg der Kohle von der Förderung in der Zeche über Verarbeitung, Verladung und Bahntransport zum nahegelegenen Flußhafen. Haben Sie Lust, uns auf unserer kleinen Reise durchs Ruhrtal zu begleiten? Mit einem Besuch in der Zeche Martha geht's los. Die Bahn bringt uns vorbei am kleinen Bw Herbede nach Stehle Ost. Ein Bummel durch die Vorstadt mit ihren typischen Häusern, Geschäften und Etablissements wird unseren Erfahrungsbereich vergrößern. Die Stadt liegt im hügeligen Gelände. Mit der Bahn geht es weiter, vorbei an Hinterhöfen und alten Wohnhäusern zum Flußhafen. Hier angekommen, haben wir Gelegenheit, den umfangreichen Rangiermanövern und den erforderlichen Umladetätigkeiten zuzuschauen. Neugierig geworden? Wir können Ihnen versprechen: Die Fahrt wird nicht langweilig!

**Rolf Knipper
Bruno Kaiser**

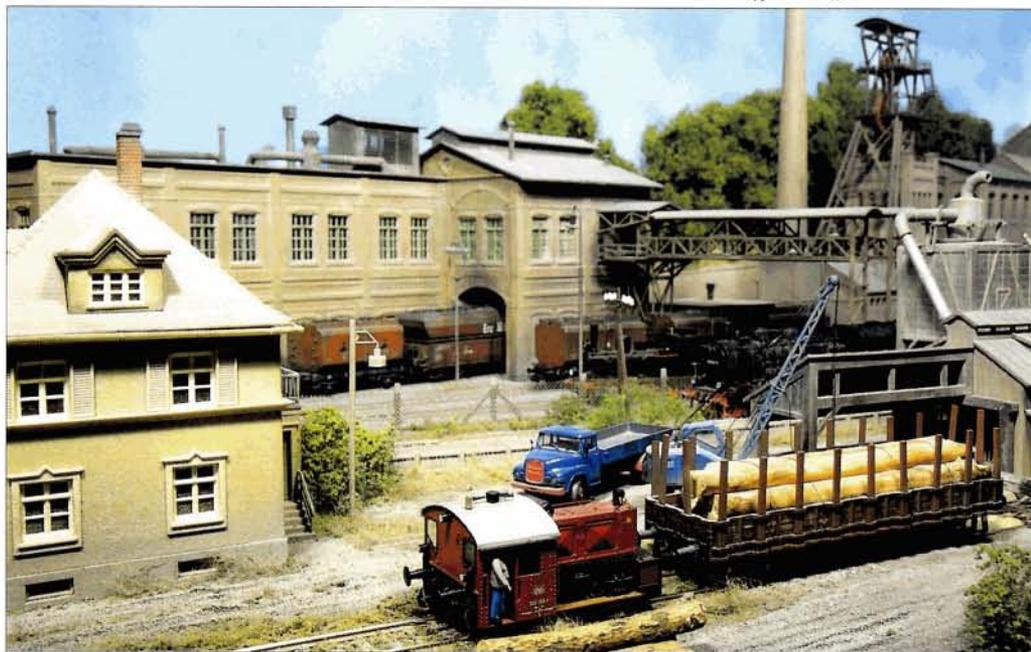


Bild 14: Das Ziel ist für die kurze Rangiereinheit erreicht. Die Belegschaft wartet auf neue Arbeit, denn die Zeche verschluckt Mengen an Stempelholz beim Schachtbau.

Bild 15: Kernstück bzw. Ausgangspunkt der Anlage ist der aus dem „1x1 des Anlagenbaus IV“ bekannte Bahnhof Herbede. Die rechts abzweigende Strecke führt in den Neubauteil.

Die Planung

Bekanntermaßen frönen die FdE (Freunde der Eisenbahn) Burscheid seit längerer Zeit dem vereinseigenen Modul- oder, besser gesagt, Segmentbau von Modellbahnanlagen. Was es im einzelnen mit diesem System auf sich hat, erfahren Sie im nächsten Kapitel.

Zunächst einmal zur aktuellen Anlage. Basis und quasi Grundstein dazu stellt die im EJ-Modellbahn-Bibliothek-Band „Anlagenbau IV“ präsentierte Anlage Herbede nebst Zeche Martha dar. Entgegen dem Vorbild wurde Herbede in „weiser Voraussicht“ bereits als Trennungsbahnhof gestaltet. Der vordere Streckenzweig bietet eine vorzügliche Ausgangssituation, um den Betrieb räumlich stark zu erweitern. Nun gingen wir beim Vorbild auf die Suche, wie man diesen Streckenast gestalten könnte. Natürlich böten sich die Bahnhöfe Blankenstein oder Hattingen an, aber im Rahmen der selbsterlaubten „künstlerischen Freiheiten“ wurden wir weiter westlich beim

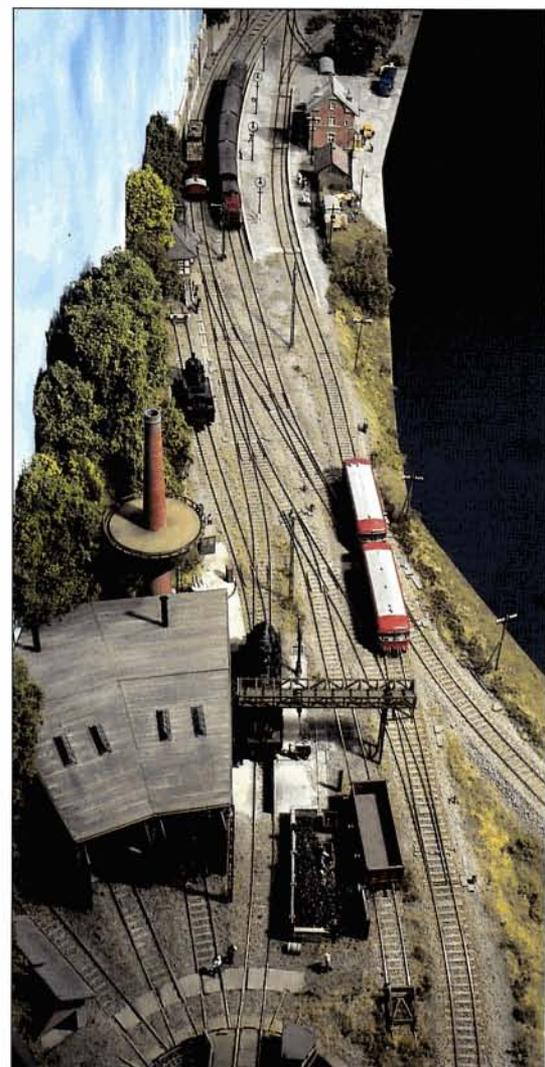
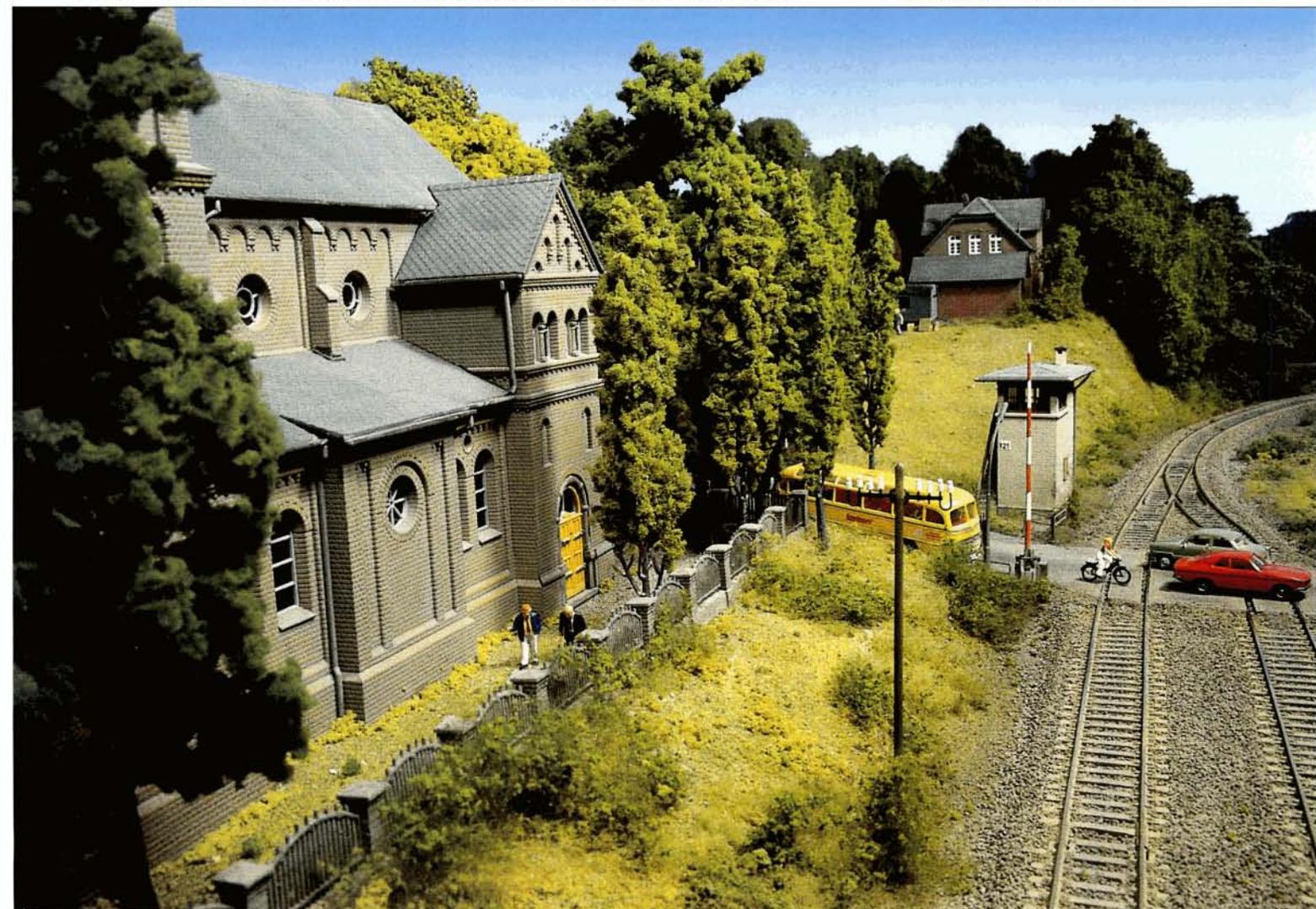




Bild 16: Bevor wir die Weiterreise starten können, muß der Gegenzug in Form eines VT 95 abgewartet werden.

Bild 17: Ein Blick zurück, und wir wenden uns dem nächsten Kapitel unserer Reise zu.

Bild 18: Ein Blick von oben auf den Bahnhof und seine umliegende Bebauung. Die erhöhte Trassenführung umging gerade im Stadtbereich niveaugleiche Bahnübergänge. **Abb.: B. Kaiser**







Bahnhof Essen-Steele fündig. Hier trennt sich die S-Bahn-Linie Essen – Hattingen von der Regionalbahn Bottrop – Wuppertal. Ab Essen-Steele folgt die wohl schönste Strecke des Ruhrgebiets über Kupferdreh, Langenberg und Neviges bis Wuppertal-Vohwinkel. Geschichtsträchtig ist sie allemal, denn weit vor der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn von Fürth nach Nürnberg im Jahre 1835 wurde hier um 1782 zwischen Kupferdreh und Nierenhof (nahe Langenberg) eine schmalspurige Kohlenbahn in Betrieb genommen. Später wurde auf deren Trasse die jetzige zweigleisige Vollspurlinie erbaut.

Die Kohlenbahn erschloß die ertragreichen Zechen im Hinterland für die damals schiffbare Ruhr. In der Folgezeit wurde dann der Kohlenverkehr vollkommen auf die Schiene verlagert, und unsere Strecke erlebte ihre Blütezeit. Große Betriebe wie die Zeche Pörtingsiepen an der abzweigenden Hespertalbahn hielten sich bis Mitte der siebziger Jahre. Heute ist davon leider wenig zu sehen, allenfalls zu erahnen. Am Haltepunkt Essen-Holthausen steht heute noch der Förderturm der Zeche Heinrich. Unterhalb kann man zwischen der Ruhr und den Betriebsanlagen noch Reste des alten Kohlenbunkers ausmachen. Die Lage der Verladegleise auf dem beengten Raum mutet fast modellbahntypisch an. Hier sollten uns noch einmal die „Modellbahnperle“ durchgehen!

Doch beginnen wir erst einmal in Essen-Steele. Ganz bewußt haben wir die Station

Steele Ost genannt. Es gibt auf unserer Anlage zwar einige Anleihen, aber platzmäßig waren die Originalverhältnisse mit den Überführungsbauwerken einfach nicht darstellbar. Wir beschränken uns also quasi auf die wesentlichen Betriebsteile. Da wäre in erster Linie die hinter dem Bahnhof beginnende eingleisige Streckenführung zu nennen. Die nach dem Krieg nur teilweise wiederaufgebaute Ruhrbrücke begründet diese Maßnahme. Bei dem heutigen dichten Taktverkehr wirken sich – sehr zum Ärger der Bahn AG-Kunden – Verspätungen stark auf die jeweiligen Gegenzüge aus.

Bei uns folgt zwar nicht die Ruhrbrücke, vielmehr stellt dieses Nadelöhr die Einfahrt zum Bahnhof Herbede dar. In Steele Ost selber gibt es bei uns nur eine Weiche zwecks Verknüpfung der beiden Richtungsgleise. Der Mittelbahnsteig befindet sich in Hochlage, ganz gemäß dem Vorbild. Weiter folgt die nun zweigleisige Strecke der imaginären Ruhr und trifft in Holthausen auf ein umfangreiches Industriegebiet.

Die Ruhr wurde bei uns kanalisiert, und statt der Zeche Heinrich findet sich hier ein Kohlenverladekai unterhalb der Strecke. Auch gibt es einen frei erfundenen Ruhr-Seitenkanal. Er wurde lediglich durch ein Stück der Gitterbrücke hindurch angedeutet. Vom Kai aus werden noch Lagerhäuser und Siloanlagen versorgt. Hintergrund dafür war die Absicht, die Lok-Maus von Roco quasi als eine Betriebsinsel zu etablieren. Vorteil: der Betrieb im Hafen ist unabhän-

gig vom übrigen Geschehen, und bei Bedarf können die Digi-Loks auch in die eigentliche Kernanlage gelangen. Das Hintergrundleben wurde entsprechend angelegt, wie wir später noch sehen werden.

Dann verschwindet unsere immer noch zweigleisige Strecke ebenfalls hinter den Kulissen, um im Schattenbahnhof Herbede an den Ausgangspunkt zu gelangen. Der Streckenkurs entspricht einem großen Oval, was aber durch den U-förmigen Anlagenaufbau nicht ohne weiteres auffällt. Zudem bilden die eingleisigen Streckenabschnitte und die Kreuzungsbahnhöfe Herbede und Steele Ost eine willkommene Betriebsschwernis.

Der Schattenbahnhof war ursprünglich für einen typischen britischen „Out and back“-Verkehr, also von Kopf- zu bedecktem Kopfbahnhof gedacht. Durch die interne Bw-Erweiterung und die Konzeption als Ausstellungsanlage für Köln zeigten sich jedoch Schwächen im Betriebsablauf. Der Schattenbahnhof wird daher in Kürze noch einmal umgestaltet, um die Betriebsabläufe im „Hinterstübchen“ zu optimieren. Vor allem soll er mit möglichst wenig Weichen eine Fülle von Fahrmöglichkeiten bieten. Auf jeden Fall bleibt der Austausch von leeren und beladenen Kohlenwagen im Verladebunker erhalten. Auch die Rückführung von Leerloks durch Schuppen und Kulisse wird bleiben.

Mögliche und tatsächliche Varianten der Anlage kann der Interessierte in den Beiträgen des Eisenbahn-Journals verfolgen.