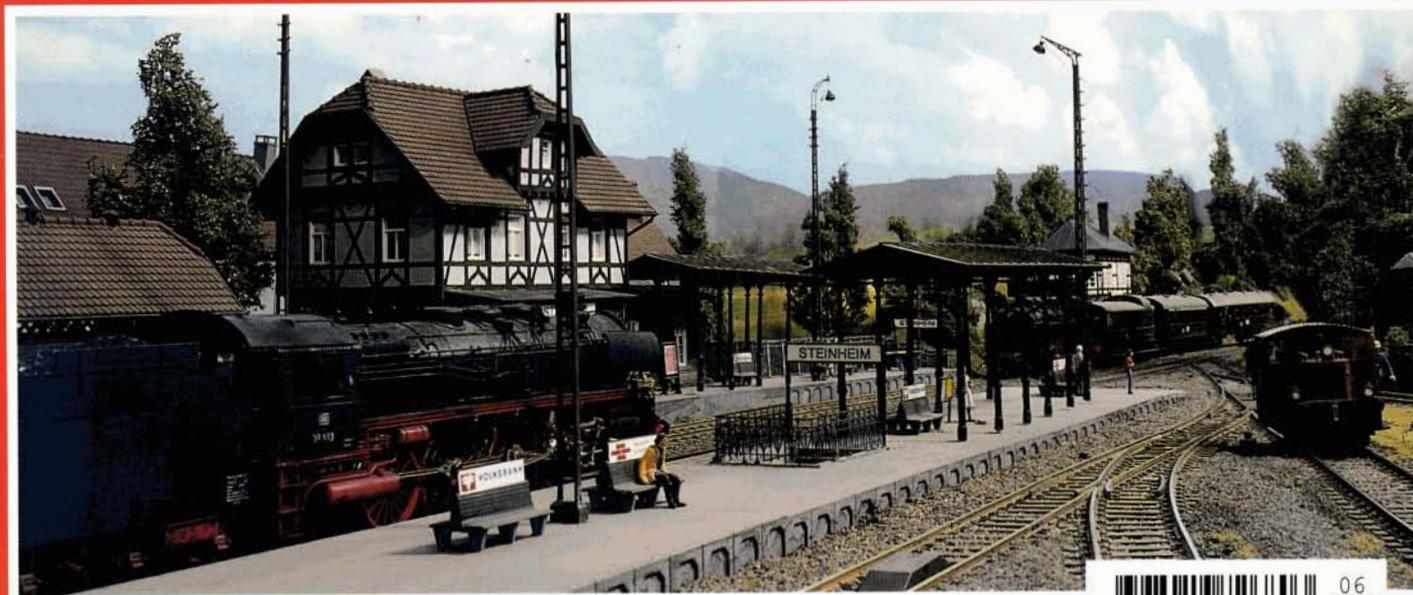


# Super Teil 10

# Modellbahnanlagen



# Inhalt

Vorwort	6	<b>Die Anlage Herz/Kiesow</b>	
<b>Die Anlage Ewald</b>		Steinheim für Aufmerksame	54
Einleitung	7	Maße, Konzept und Bauweise	58
Eigentlich sollte es eine Heimanlage werden	8	Straßen und Schienen, Berge und Seen	66
Das Bahnbetriebswerk	12	Weinreben am Berghang	67
»Großer Bahnhof«	22	Vom Hausbau	67
Downtown	26	Geländegestaltung	79
Flußlandschaft	32	On The Road Again	85
Unterhalb von Falkenstein	35	Steinheim in Impressionen	88
Mit der Nebenbahn zum Steinbruch	40	Wenn es Nacht wird in Steinheim	92
Endbahnhof Tegernbach	44	Impressum	96
Der letzte Abschnitt	50		
Unter Strom	52		
Der Schattenbahnhof	53		



**Bild 2:** Hinter den Gleisen der Hauptstrecke befindet sich der kleine Endbahnhof Tegernbach. Eine geschickte optische Trennung zwischen Hauptstrecke und Endstation schafft die langgezogene Stützmauer vor dem erhöht ausgeführten Geländerelief, die im Vorbild den Druck der Erdmassen in diesem Bereich aufzunehmen hätte.

**Bild 1 (Titel):** Eine weitere Brandl-Anlage sowie eine Privatanlage aus dem Rheinland können wir Ihnen in diesem Band vorstellen. Während es sich bei der Brandl-Anlage um ein Ausstellungsobjekt handelt, stellt die Privatanlage ein Lebenswerk von Britta Herz und Ulrich Kiesow dar, welches nun zum Verkauf steht. Eines steht für beide Anlagen fest: Qualität und Detailreichtum werden Sie überzeugen!





## Vorwort

In dieser neuen Ausgabe werden zwei besonders beeindruckende Arbeiten vorgestellt. Zum einen ist es eine der ersten Arbeiten des bekannten Modellbauers Josef Brandl, die erstmals in dieser ausführlichen Form der Öffentlichkeit in Wort und Bild vorgestellt wird. Diese H0-Modellbahnanlage hat neben dem üblichen Werdegang von Planung und Bau noch eine ganz besondere Geschichte, denn sie wurde zuerst als Heimanlage in Auftrag gegeben und erlebte dann während ihrer Gestaltung eine wundersame Metamorphose zur Modellbahn-Ausstellungsanlage.

Der Schwerpunkt der Darstellung in dieser Ausgabe wurde ganz bewußt auf das sehenswerte Bildmaterial gelegt. Die vielen Details, die sich dem Leser teilweise erst nach längerer genauer Betrachtung erschließen, vermitteln eine Vielzahl von nachahmenswerten Kniffen und Tricks eines Modellbauers, der sich als Meister seines Faches bezeichnen darf.

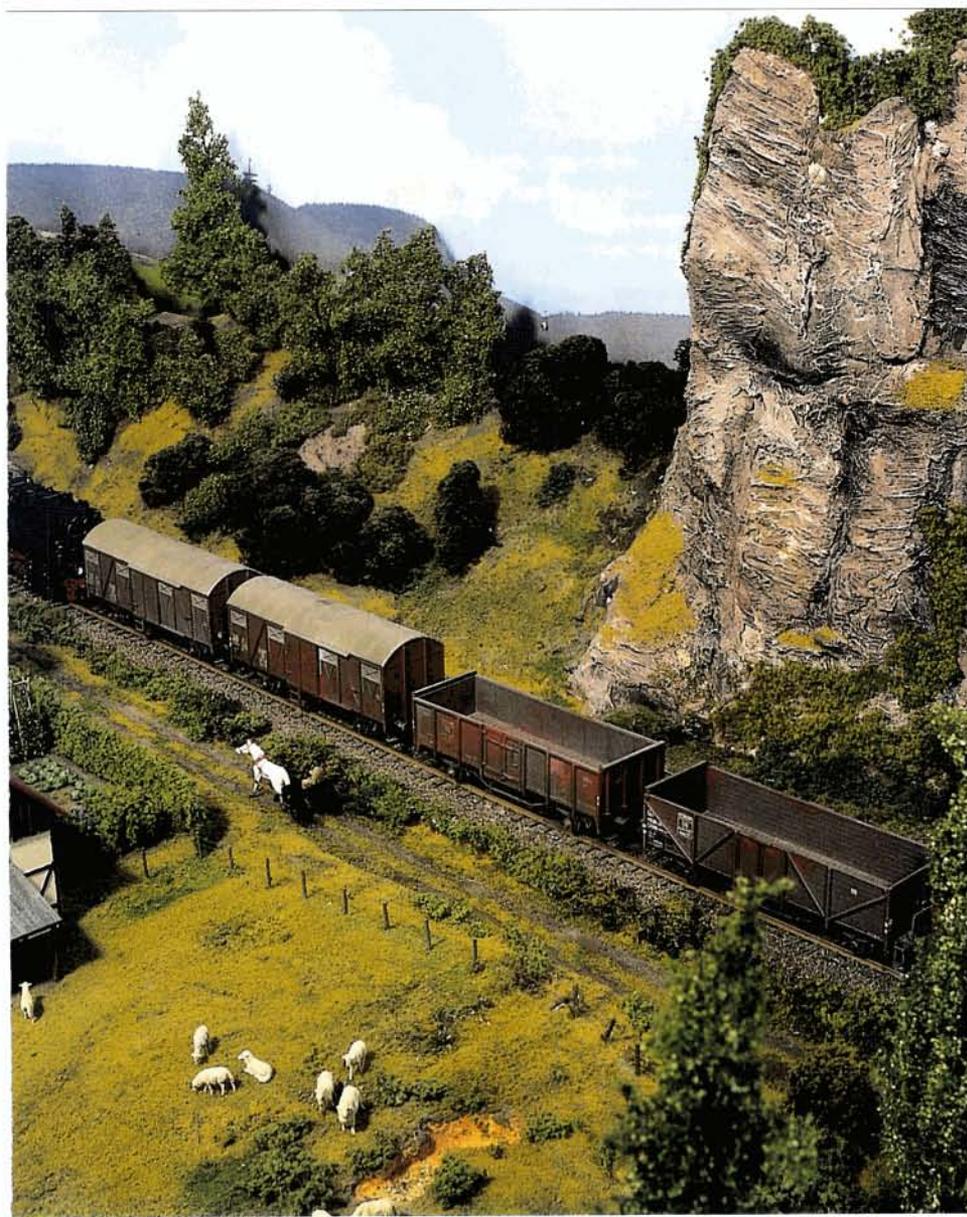
Die zweite Modellbahnanlage ist aus einem ganz anderen Grund besonders hervorzuheben, wurde doch hierbei die gesamte landschaftliche Planung und Gestaltung von einer Modelleisenbahnerin, Frau Britta Herz, vorgenommen. Die thematisch als Nebenbahn konzipierte H0-Anlage weist als bereits fertig gestalteten Mittelpunkt eine kleine ländliche Durchgangsstation mit einem vielfältig und interessant gestalteten Umfeld auf. Viele der vorhandenen Gebäude entstanden nach realen Vorbildern,

selbst das Wohnhaus der Autorin kann als maßstäbliches Modellgebäude bewundert werden. Die landschaftliche Gestaltung spricht für sich. Eine überwältigende Anzahl von akribisch gestalteten Details zeichnet diese Modellanlage aus.

Die zahlreichen Illustrationen führen die oft geäußerte Meinung, daß Frauen kaum das rechte Verständnis und Gefühl für Modellbahnen aufbringen können, wohl für immer ad absurdum. Landschaftsgestaltung, Gebäudebau, die Darstellung von Rosen, Ranken, Pflanzen, Büschen und Bäumen der verschiedensten Arten wird ausführlich und leicht verständlich erläutert, so daß die vielen Kniffe und Tips bei einigen notwendigen Zugeständnissen an Technologie und Materialwahl auch in den Nenngrößen TT und N anwendbar sind.

Leider ist die Fertigstellung dieser wirklich bemerkenswerten und interessant gestalteten Anlage aus persönlichen Gründen der Autorin nicht mehr möglich, so daß die Anlagenteile möglicherweise in andere Hände übergehen werden. Alles, was auf dieser Anlage gebaut und dargestellt wurde, kann bei gleich guter Wirkung auch auf andere kleine Heimanlagen oder Dioramen übertragen werden. Die einzige Voraussetzung ist dabei der Spaß an der Beschäftigung mit der Modelleisenbahn. In diesem Sinne wünschen wir viel Freude bei der Lektüre und dem Studium der Bilder einer Modelleisenbahnanlage der besonderen Art. **Ihr Hermann Merker Verlag**



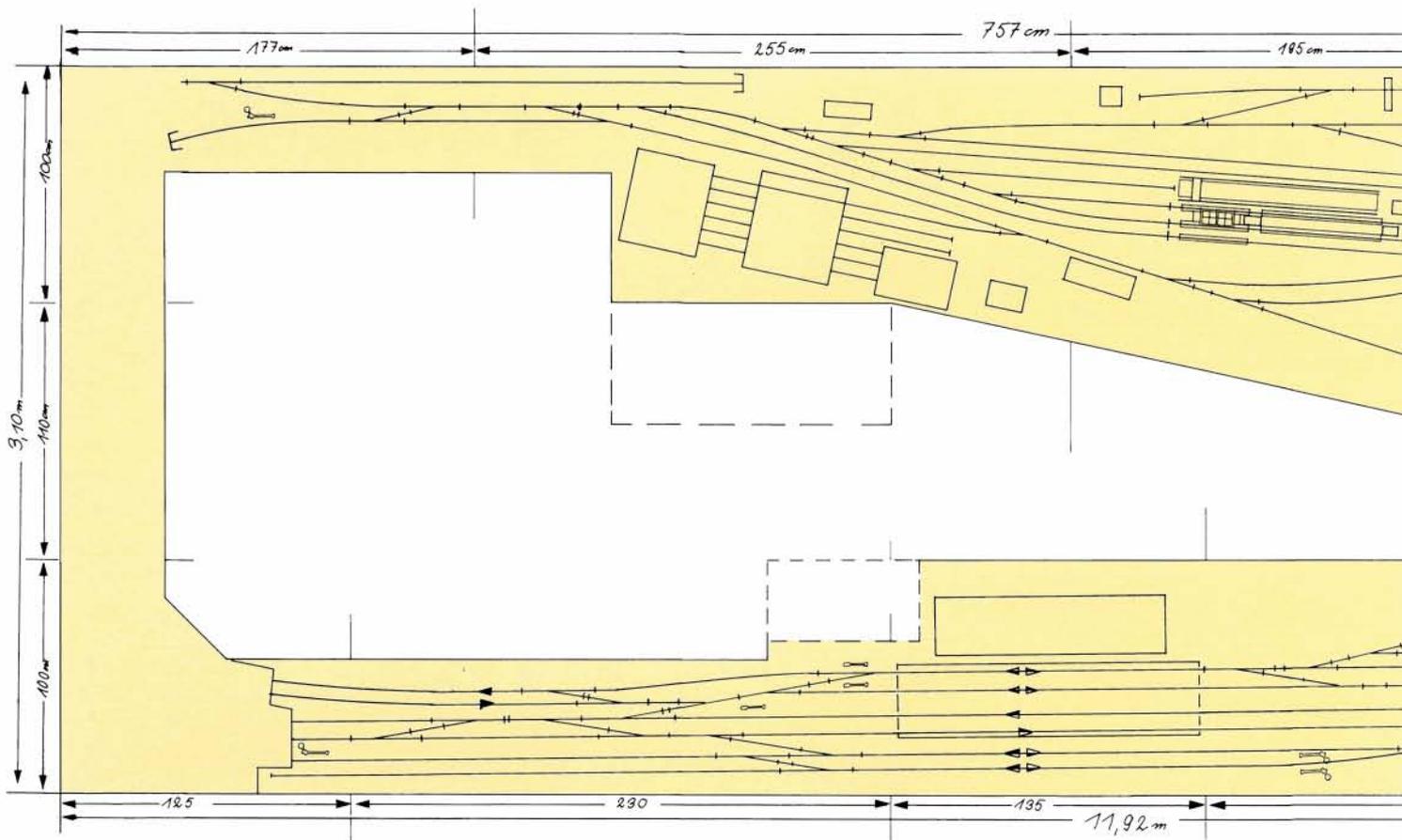


## Einleitung

Als der Bau der hier vorgestellten Modelleisenbahn-Anlage vor über einem Jahrzehnt begonnen wurde, konnten weder ihr Auftraggeber Kurt Jürgen Ewald noch der Erbauer und Gestalter, Josef Brandl aus Neustadt/Donau, ahnen, daß ihr Werk einmal der zahlreichen Leserschaft des Eisenbahn-Journals vorgestellt werden würde. So wurde verständlicherweise damals kein Wert auf eine bildmäßige Dokumentation der Aufbauphasen und der sich dabei ergebenden Änderungen und Verbesserungen gelegt. Das ist der Grund, warum zu den verschiedenen Bauschritten dieser herrlichen H0-Modellbahnanlage keinerlei Bildmaterial vorhanden ist. Erst nach Fertigstellung der Anlage wurden von dem bekannten Modellbahnfotografen Markus Tiedtke eine Reihe von Dias angefertigt, so daß dieser Abschnitt in der Geschichte der Anlage beinahe lückenlos zu belegen ist. Dieses ausgezeichnete Bildmaterial war für den Hermann Merker Verlag Anlaß genug, das heute als Ausstellungsanlage genutzte Werk aus der Frühzeit des Schaffens von Josef Brandl den Lesern nahezu bringen.

**Bild 3:** Während eine ÖBB-Ellok mit hoher Geschwindigkeit auf dem Steinviadukt den Fluß überquert, schwimmt darunter ein kleiner Frachtkahn gemächlich stromabwärts.

**Bild 4:** Direkt neben dem technischen Flair der Gleisanlagen finden sich romantisch gestaltete Promenaden- und Terrassenbereiche.



**Bild 5:** Dieser Gleisplan zeigt die sichtbaren Anlagenbereiche. Das im hinteren Bereich gelegene Bahnbetriebswerk ist für eine gemischte Belegung vorgesehen.

## Eigentlich sollte es eine Heimanlage werden

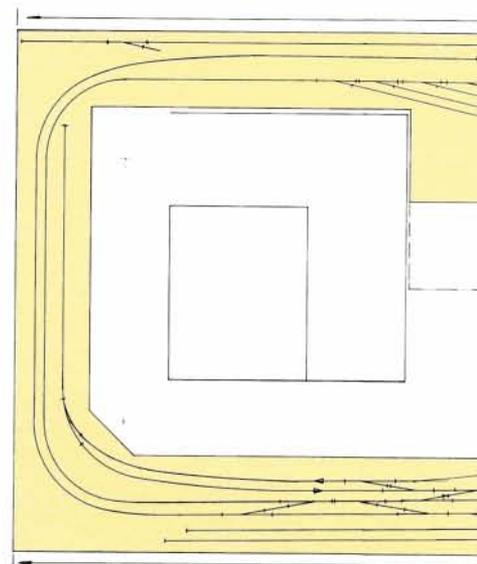
Der Werdegang einer Modellbahnanlage verläuft in den meisten Fällen, allerdings mit mehr oder minder großen Abweichungen, nach einem ganz bestimmten Schema. Zuerst wächst bei dem Eisenbahnbegeisterten allmählich der Wunsch nach der eigenen Anlage, um schließlich im festen Vorsatz des Anlagenbaus zu gipfeln. Danach folgt die Idee, der je nach Temperament, Mentalität und Vorkenntnissen des künftigen Modelleisenbahners 2, 20 oder auch 200 Blatt Zeichenpapier bedenkenlos geopfert werden, gilt es doch, den noch nie dagewesenen Super-Gleisplan auszutüteln. Die Wahnsinns-Planung der ersten Euphorie umfaßt eine Wahnsinns-Anlage mit mindestens einem Wahnsinns-Bahnhof, dem ein Wahnsinns-Bahnbetriebswerk sowie eine Wahnsinns-Großstadt zugeordnet sind. Zur vorgesehenen Wahnsinns-Landschaft mit den Alpen und der Nordseeküste gehört zwangsläufig eine Wahnsinns-Gleisführung und demzufolge auch eine Wahnsinns-Betriebsführung mit einer Wahnsinns-Fahrzeugsammlung.

Dann wird in einer stillen Stunde das Ganze in Relation zum vorhandenen Raum und den realen Möglichkeiten gesetzt, wobei sich das Projekt endgültig als das entpuppt, was es in Wirklichkeit ist, nämlich ein kompletter Wahnsinn! Nun folgt nach einem Moment der Besinnung Stufe 2, die in der Hauptsache eine Reduzierung der

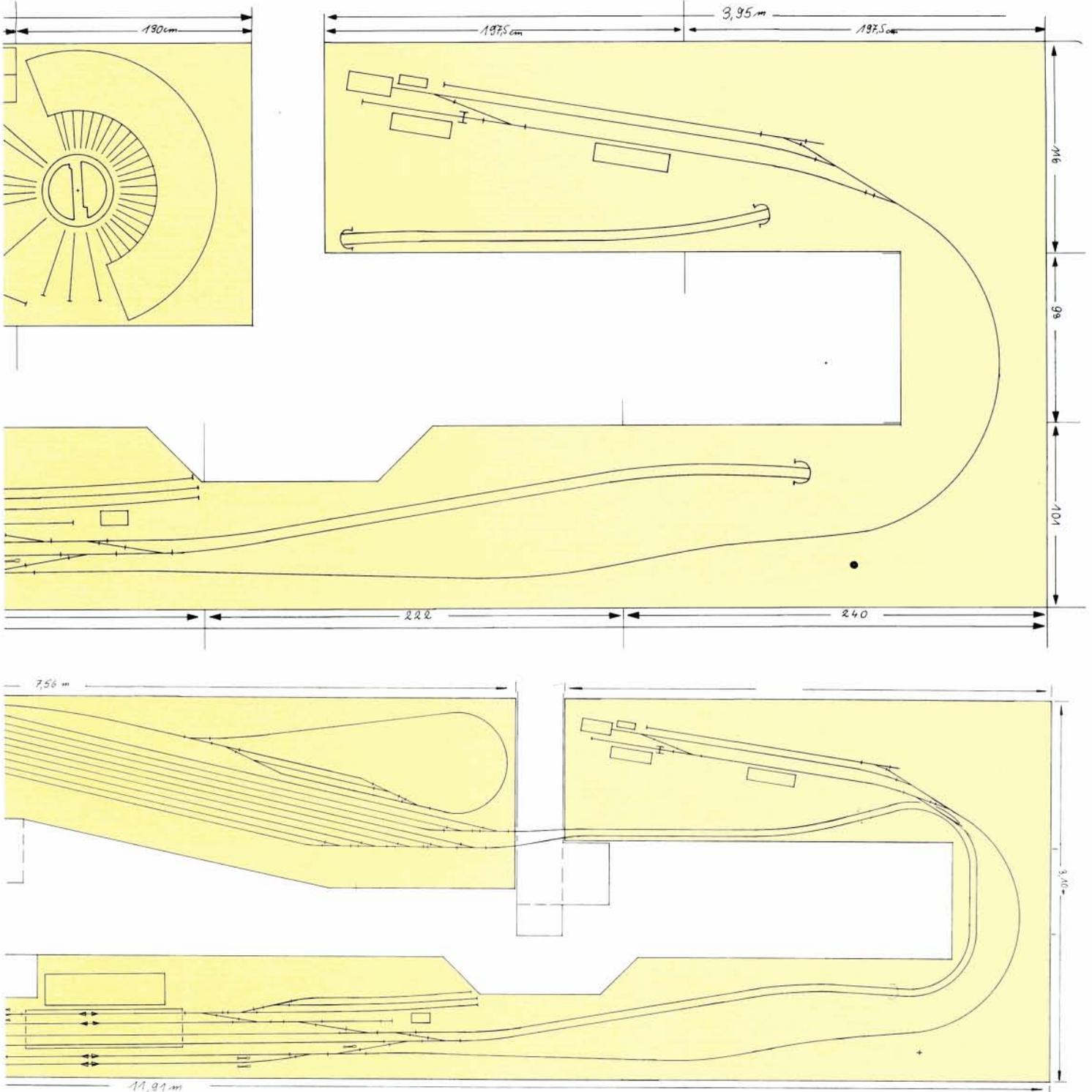
Möglichkeiten auf das Machbare beinhaltet, worauf ein vernünftiger Gleisplan mit einem im wesentlichen realisierbaren Thema und Motiv die Basis für Stufe 3, nämlich den Bau und die Inbetriebnahme einer ansehnlichen Modelleisenbahnanlage, bilden. Diese irgendwann einmal (fast) fertiggestellte Anlage ist dann gewöhnlich so lange im Betrieb, bis eine neue Idee herangereift ist, die in der Regel erneut Stufe 2, seltener Stufe 1 nach sich zieht.

Die hier vorgestellte Anlage dagegen nahm vom ersten Planungstag an einen völlig anderen Verlauf. Der künftige Modelleisenbahner war zwar reich an guten Ideen, aber durch seinen Beruf äußerst knapp an der für die Umsetzung derartiger Vorhaben nun einmal notwendigen Freizeit. So legte er bereits die Vorbereitungsphase in die bewährten Hände eines erfahrenen Modellbauers, den er anlässlich einer Spielwarenmesse in Nürnberg kennen- und schätzengelernt hatte. Dieser Modellbauer, Josef Brandl aus Neustadt (Donau), den Eisenbahn-Journal-Lesern durchaus kein Unbekannter, nahm zuerst einmal den vorgesehenen Standort der Anlage sowie die Örtlichkeit in Augenschein.

Nach den angefertigten Maßskizzen in den Maßstäben 1:20, später 1:10 und 1:5 begann die eigentliche Planung der Gleisführung, in die natürlich auch die Wünsche des Auftraggebers einfließen mußten. Als



künftiger Standort der Anlage war ein Speicherraum in einem Einfamilienhaus vorgesehen. Bedingt durch den zwangsläufigen Anlagentransport durch das Treppenhaus machte sich eine Aufteilung des Anlagenrahmens in mehrere Teile notwendig, der sich schon im Zeitraum der Planung die Gleisführung, die Lage der Weichen und die Landschaftsgestaltung unbedingt unterordnen mußten. Da ein inmitten des Speicherraumes vorhandener Treppenaufgang berücksichtigt werden mußte, sollte die Anlage den Charakter einer an den Wänden verlaufenden Rundanlage erhalten. Bei dieser gewählten Bauform lag der Treppenaufgang frei im Inneren der Anlage, während bei einer sogenannten Rechteckanlage ein großer Teil des eigentlich zur



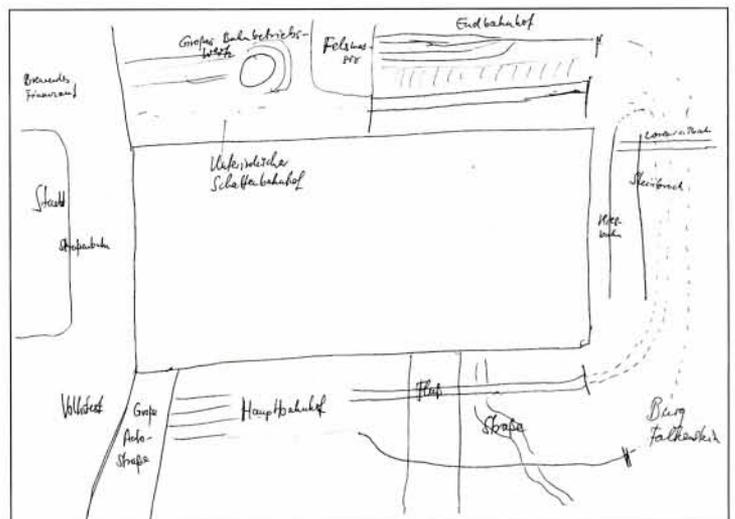
Verfügung stehenden Raumes durch die Treppe verloren gegangen bzw. ungenutzt geblieben wäre.

Nach diesen ersten Prämissen wurde der Gleisplan mehr und mehr verfeinert, bis schließlich nach verschiedenen Korrekturen und Veränderungen der endgültige exakte Streckenverlauf mit der Lage der Bahnhöfe feststand. Dem Baubeginn der einzelnen Rahmenteile anhand der festgelegten Maße und Formen stand somit nichts mehr im Wege, und schon bald waren nicht nur die ersten Gestaltungsarbeiten und verschiedene Details sichtbar, sondern auch der Charakter der kompletten Anlage und deren Ausdehnung überschaubar.

Als der künftige Betreiber der Anlage die ersten Früchte der gemeinsamen Planung

**Bild 6:** Die freie Fläche unterhalb des Bahnbetriebswerks wurde für die Planung der Schattenbahnhöfe genutzt.

**Bild 7:** Aus der ersten Planungsphase stammt diese Handskizze, auf der die Lage der einzelnen Streckenabschnitte und vorgesehenen Anlagenbereiche festgehalten sind. **Abb. 5 bis 7: J. Brandl**



in der Realität staunend bewundern konnte, reifte in ihm ein folgenschwerer Entschluß, der das Schicksal seiner Modellbahnanlage entscheidend beeinflussen sollte. Es erschien ihm nicht ausreichend und vor allem nicht befriedigend, eine derart schöne Anlage mit all ihren Details und technischen Möglichkeiten für sich allein im stillen Kämmerlein – sprich Speicherraum – zu betreiben. Die Anlage sollte vielmehr künftig vielen Menschen Freude und Entspannung bringen und Groß und Klein den Gedanken der Modelleisenbahn näherbringen. Vielleicht würde durch den Anblick dieser Anlage mit ihren Möglichkeiten der eine oder andere Besucher auch den Entschluß fassen, die Modelleisenbahn als künftiges Hobby zu pflegen. So wurde aus der ursprünglichen Heimanlage eine Ausstellungsanlage, wie sie nach ihrer Fertigstellung in einer solchen Perfektion und meisterlichen Gestaltung wohl nur sehr selten angetroffen wird.

Durch diese großzügige Entscheidung, die ja immerhin den Verzicht auf die Heimanlage bedeutete, war nunmehr die Ausdehnung der Anlage nicht mehr zwingend an die Größe und Form des Speichers gebunden und konnte im Bereich der beiden Längsschenkel um einen zusätzlichen Meter verlängert werden. Der festgelegte Gleisplan blieb von dieser Veränderung, abgesehen von der nun möglichen Streckung der Gleislängen, unberührt und wurde in der ursprünglich konzipierten Form realisiert. An der prinzipiellen Konstruktion und Auslegung des Unterbaus waren ebenfalls keine schwerwiegenden Veränderungen erforderlich, denn die notwendige Flexibilität bei Auf- und Abbau sowie Transport war durch die bereits eingangs getroffene notwendige Entscheidung gegeben, die Anlage im Speicher aus mehreren Teilen zusammenzusetzen.

Der Wende des Anlagencharakters folgte nur wenig später die Wende der politischen Verhältnisse in Deutschland, wodurch es möglich wurde, die Anlage auch in den neuen Bundesländern vielen interessierten Besuchern zugänglich zu machen. Ihre Premiere feierte die Anlage 1991 im neu eröffneten Museum in Neustadt (Donau), wo sie in einem eigens für diesen Zweck hergerichteten Ausstellungsraum im Gebäude einer ehemaligen Mälzerei der Brauerei Neumeyer einem staunenden Publikum präsentiert wurde.

Nach einigen Jahren der Beständigkeit begann für die inzwischen als „Modellbahnland K. J. Ewald“ bezeichnete Anlage dann ein etwas unstetes Dasein. Sie wurde zunächst in der sächsischen Landeshauptstadt Dresden ausgestellt, wo innerhalb von nur 10 Tagen über 100 000 interessierte Besucher das Modellbahnland bestaunten. Anschließend war ihr Standort in der weithin bekannte Spielzeugstadt Seiffen im Erzgebirge, wo sie ebenfalls längere Zeit die zahlreichen begeisterten Besucher erfreute. Nach diesem Ausflug in sächsi-

sche Gefilde ist die Anlage nun wieder in ihre eigentliche Heimat Bayern zurückgekehrt. Der nächste, für etwa zwei Jahre konzipierte Standort wird für Modellbahnland ab 1998 Frauenau bei Zwiesel im Bayerischen Wald sein. Dort können die Besucher anlässlich eines Besuchs im Bayerischen Wald wieder Freude und Entspannung beim Betrachten dieser wunderschönen Modelleisenbahnanlage finden.

Danach tritt Modellbahnland seine voraussichtlich letzte Reise in das endgültige Domizil an. Die Modelleisenbahnanlage wird eine der zahlreichen Attraktionen in einem über 82 ha großen neuen Freizeitpark werden, der mit großzügiger Unterstützung der Bayerischen Landesregierung in der Nähe der Bundesautobahn 9 München – Nürnberg bei Ingolstadt in Oberhausen unweit Neuburg (a.d. Donau) entstehen wird. Und wer weiß – vielleicht gibt es auch den einen oder anderen Besucher, der nach dem Besuch von Modellbahnland spontan beschließt: Ich will auch eine Modellbahnanlage mein eigen nennen!

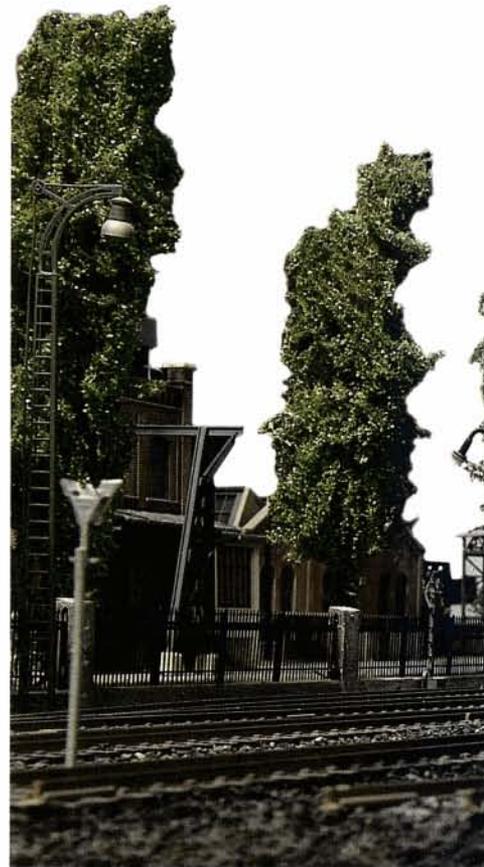
## Ausgangspunkt Gleisplan

Immer von neuem strebt der Planer einer Modellbahnanlage die bekannte Vielfalt von vorbildentsprechenden Betriebs- und Gestaltungsmöglichkeiten an. Was bei kleineren Heimanlagen aber schnell zu einer überladenen Darstellung führen kann, läßt sich bei größeren Anlagen durchaus überzeugend darstellen. Auch die von K.-J. Ewald gewünschte Anlage sah viele attraktive Betriebsmöglichkeiten vor. Als Mittelpunkt der Anlage, wie konnte es auch anders sein, war ein großer mehrgleisiger Durchgangsbahnhof erwünscht, von dem eine Nebenbahn zu einem Endbahnhof führte. Einen weiteren Schwerpunkt bildete der Entwurf für ein ausgedehntes Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen, Drehscheibe, Großbekohlung und all den anderen vielfältigen Behandlungsanlagen.

Ein umfangreicher Schattenbahnhof im verdeckten Bereich der Anlage sollte einen großzügigen Austausch der verschiedensten Zuggarnituren ermöglichen und damit die Grundlage für einen abwechslungsreichen und interessanten Fahrbetrieb bilden. Dazu kam ein romantischer kleiner Endbahnhof, der über die Nebenbahnstrecke an die Magistrale anschließt.

Eine Stadtnachbildung oder wenigstens ein Stadtteil war ebenso erwünscht wie ein Industriegebiet. Als weiterer Blickpunkt besonderer Art war ein Steinbruch mit Gleisanschluß und winziger Lorenbahn vorgesehen. Neben der technischen Gestaltung sollten aber auch die romantischen Gestaltungselemente nicht zu kurz kommen, Flußläufe mit kühn geschwungenen Brückenbauwerken, beschauliche Wassermühlen einer längst verschwundenen Epoche sowie Burgen und Schlösser auf steilen Höhen waren nur einige der festgeschriebenen Wünsche.

**Bild 8:** Der gesamte Bw-Bereich besteht aus mehreren Anlagensegmenten, die nach Fertigstellung zu einem Ganzen zusammengesetzt wurden. Das Brückenstellwerk dient der Überwachung der zahlreichen Weichen im Einfahrtsbereich.



Alles in allem eine Vielzahl von Möglichkeiten, die vorerst einmal auf dem Papier Gestalt annehmen sollten. Den ersten Schritt dazu bildete das Aufmaß des für die Anlage vorgesehenen Raumes. Dabei mußte ein inmitten dieser Fläche befindlicher Treppenaufgang Berücksichtigung finden. Diese bauliche Besonderheit war der Grund, daß die Entscheidung vor allen weiteren Planungsschritten sofort zugunsten einer Rundumanlage fiel, also einer Anlagenform, die auf relativ schmalen Schenkeln alle vier Seiten eines Raumes nutzt, die Mitte des Raumes dagegen freiläßt. In der Fachliteratur wird diese Anlagenform auch oft als sogenannte AdW- (An der Wand-) Anlage bezeichnet. Für die Anlagenaufstellung stand insgesamt eine Fläche von 14 x 3 m bzw. 28 m<sup>2</sup> zur Verfügung. (Die sich rechnerisch ergebenden 42 m<sup>2</sup> wurden durch den Treppenaufgang usw. auf 28 m<sup>2</sup> reduziert.) Die Gesamtlänge der Anlage wurde mit fast 12 m festgelegt, bei der Bestimmung der Mindestbreite der Schenkel wurde theoretisch von 1 m bis maximal 1,50 m ausgegangen.

Den nächsten Schritt bildeten erste Grundlagenskizzen des Gleisplanes. Die größte Schenkelbreite beanspruchte der Schattenbahnhof mit dem darüber gelegenen Bahnbetriebswerk im Bereich der Drehscheibe und des umgebenden Rundlokschuppens. Hier wurde folgerichtig die maximale Breite von 1,50 m zugrundegelegt,



die Vorderkante dieses nach links weiterführenden Anlagenteils aber schräg nach hinten bis zu einer Breite von 1 m geführt. Der folgende kurze Streckenteil und der anschließend im Winkel von 90° angesetzte Schenkel der Schmalseite des Raumes weisen eine Tiefe von nur 0,45 m auf.

Die Gleise im Bereich der Schmalseite wurden ebenso wie der Schattenbahnhof verdeckt geplant und eine entsprechende Überbauung vorgenommen. Diese wurde zur Darstellung eines Straßenviertels und verschiedener städtischer Szenen genutzt. Auf dem parallel zum Bahnbetriebswerk liegenden vorderen Anlagenschenkel fand das Gelände des Hauptbahnhofs seinen Platz. Da insgesamt 6 m für die Längenausdehnung des Bahnhofs zur Verfügung standen, war im Gegensatz zu den Möglichkeiten kleinerer Modellbahnanlagen die Anordnung der Gleise für den Personen- und Güterbereich vorbildentsprechend hintereinander möglich.

Die zweigleisige Strecke verschwindet am rechten Ende des langen Bahnhofsschenkels in einem Tunnel unterhalb der Burg Falkenstein und führt in einem Halbkreis zum hinteren Anlagenteil. Dort erscheint die Hauptstrecke nach Verlassen eines Tunnels nochmals für kurze Zeit im sichtbaren Bereich, ehe sie kurz vor dem Bahnbetriebswerk wieder in einem Tunnel verschwindet. Die etwas schwierige optische Trennung zwischen dem Bahnbetriebswerk

einerseits und dem Bereich der anschließenden Hauptstrecke sowie dem darüber angeordneten Nebenbahn-Endbahnhof gelang optimal mit einem dazwischen vorgesehenen Felsmassiv.

Die gesamte Fläche unterhalb des Bahnbetriebswerks bot Raum für einen großzügig bemessenen Schattenbahnhof mit der entsprechenden Anzahl von Abstellgleisen. Vom Schattenbahnhof führt die zweigleisige Hauptstrecke in einem weiteren Halbkreis nach vorn, wo sie im Vorfeld des Hauptbahnhofs nach Unterfahrung einer Straßenbrücke wieder sichtbar wird. Eine Besonderheit hat der Schattenbahnhof zu bieten: Neben den Abstellgleisen für die Durchgangszüge erhielt er außerdem noch spezielle Abstellgleise für das darübergelegene Bahnbetriebswerk. Damit ist es möglich, Fahrten einzeln fahrender Triebfahrzeuge nicht nur zum Bahnhof, sondern auch in den „Untergrund“ durchzuführen. Dort können bestimmte Lokomotivgattungen abgestellt und gegen andere Baureihen ausgetauscht werden.

Die im Hauptbahnhof abzweigende Nebenbahnstrecke verläuft im Bahnhofsgebiet zuerst parallel zur Hauptstrecke und dann in einem weiten Bogen in einer stetigen Steigung zur Rückseite der Anlage, wo der Endbahnhof angeordnet wurde. Die Gleisanlagen desselben verlaufen diagonal zur Anlagenkante, so daß eine starre statische Wirkung vermieden wird. Obwohl

nur wenige Weichen vorgesehen wurden, kann im Endbahnhof ein reger und interessanter Rangierbetrieb durchgeführt werden, ehe der nächste Zug den Bahnhof mit Ziel Hauptbahnhof wieder verläßt.

Als Gleismaterial wurde zunächst das „alte“ Roco-Gleismaterial verwendet. Als die Firma Roco während der Bauzeit der Anlage ihr Roco-Line-System, vorerst noch ohne Bettungskörper, einschließlich der neuen verbesserten Weichen präsentierte, wurde dieses Gleis beschafft und mit dem bereits vorhandenen verlegten Gleismaterial kombiniert. Das Anpassen der beiden scheinbar unterschiedlichen Gleissysteme gelang ohne Probleme, wobei im Prinzip nur die unterschiedliche Höhe der Schienenprofile auszugleichen war. Nach abgeschlossener Verlegung erhielten die gesamten sichtbaren Gleistrassen ihr Schotterbett. Dazu wurden verschiedene Schottersorten untereinander gemischt, bis der gewünschte Farbton erreicht war. Das endgültige Befestigen des zunächst lose eingestreuten Schotters erfolgte nach der bekannten Methode mit Weißbleim, Wasser und einigen Tropfen Spülmittel.

Auf der Anlage wurden über 250 m Gleis mit 75 Weichen verlegt. Die Zahl der Gebäude beträgt etwa 60. Nach einer Plan- und Bauzeit von 30 Monaten konnte die fertige Anlage an den Besitzer übergeben und eingeweiht werden. Sie ist eine von Josef Brandls ersten Modellbahnanlagen.

# Das Bahnbetriebswerk

An einen größeren Bahnhof mit vielfältigen Aufgaben der Zugbildung muß ein entsprechend dimensioniertes Bahnbetriebswerk angeschlossen sein. Die Lage desselben wird von verschiedenen Kriterien (Lage der Gleisanlagen des Bahnhofs, Flächenaus-

**Bild 9:** Für Reparaturarbeiten steht ein die beiden Werkstattgleise überspannender Montagekran bereit.

**Bild 11 (rechte Seite):** Unmittelbar neben dem Bahnbetriebswerk führt eine breit angelegte Straße zu den nahe gelegenen Fabrikgebäuden.



nutzung, besondere örtliche Gegebenheiten usw.) bestimmt und kann sehr unterschiedlich ausfallen. Liegen die Anlagen des Bahnbetriebswerks in einer größeren Entfernung zum Bahnhof, wird das Bw fast ausschließlich einseitig angeschlossen sein. Bei einer zweiseitigen Anbindung dagegen sind die Gleis- und Behandlungsanlagen von zwei Seiten aus erreichbar. Das Modell-Bahnbetriebswerk wurde vorbildentsprechend aufgrund seines vom Bahnhof entfernt gelegenen Areals betrieblich nur einseitig angeschlossen.

**Bild 10:** Das imposante Bauwerk des achteckig aufgemauerten Wasserturms mit seinem fachwerkverkleideten Behälter ist weithin sichtbar.

