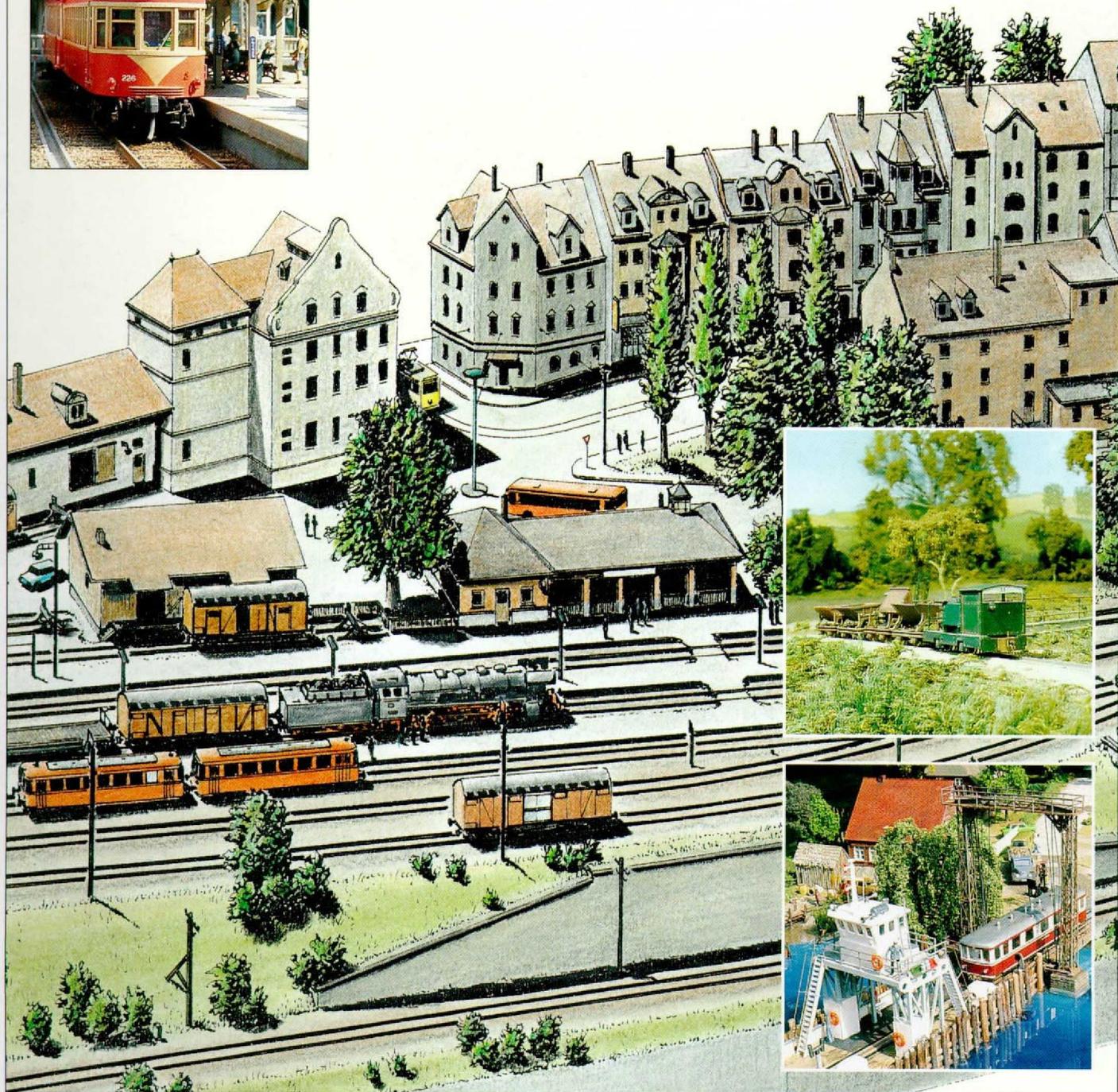


SPEZIAL



STADT... LAND ...FLUSS



STADTSANIERUNG ● RÜGEN: FÄHRANLEGER ● ENGLAND: SANDGRUBE
UND KANAL ● JAPAN: VORORTSTATION ● FRANKEN: NORDOSTBAHNHOF

Glücklich der Modellbahner, der bei diesen Temperaturen einen möglichst tiefen Modellbahnkeller hat und in ihm zu spannender Arbeit schreiten darf.

Apropos Arbeit: Die wird uns immer saurer in den zu keiner Tages- oder Nachtzeit mehr abkühlenden Büroräumen. Den Computern scheint es ähnlich zu gehen. Die Absturzquote liegt signifikant höher als üblich. Rutschen wir zu oft aus auf schweißnassen Tasten, oder lastet gar ein Hitzestau über den Platinen?

Ach ja, die Platinen. Leserbriefen entnehmen wir, daß wir unser Engagement für fortgeschrittene Modellbahn-Elektrik möglicherweise überzogen haben. „Herzlose Technokraten, selbsternannte Superbastler, Spezialisten, die die Bodenhaftung verloren haben“, so eine teils vehemente Kritik, die sich keineswegs nur auf die Elektronik-Artikel bezieht.

Es geht also wieder einmal um die allseits mit verschiedensten Perspektiven aufgeworfene Frage, welches Niveau eine Fachzeitschrift haben sollte. Grundsätzlich glauben wir die richtige Antwort zu kennen. Denn bevor wir MIBA-Redakteure geworden sind, waren wir schon Leser von Modellbahnzeitschriften und damit auch deren vehemente Kritiker. Jeder Leser kritisiert jedoch so, wie es seinen Interessen entspricht. Wir haben eine bunte Leserschaft; und die

sich damit ergebende Vielfalt von Interessen und Wünschen an uns wollen wir erhalten – nicht allein des schnöden Mammons wegen.

Doch andererseits: Es ist noch gar nicht so lange her, da bekamen wir immer wieder Briefe, in denen man uns mehr Kompetenz, mehr Durchblick, mehr Phantasie und Engagement abverlangte. Also starteten wir durch. Auf einsamen Höhenflug haben wir uns damit bestimmt nicht gegeben.

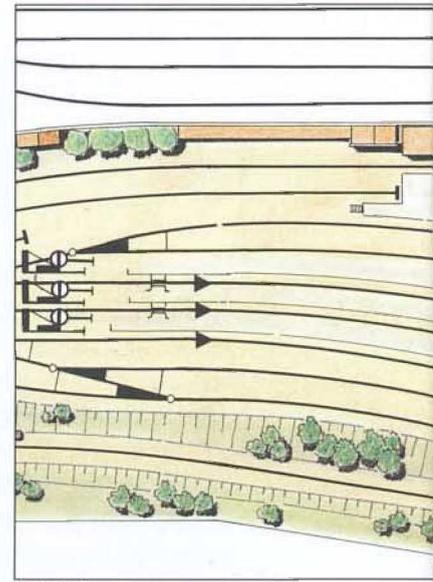
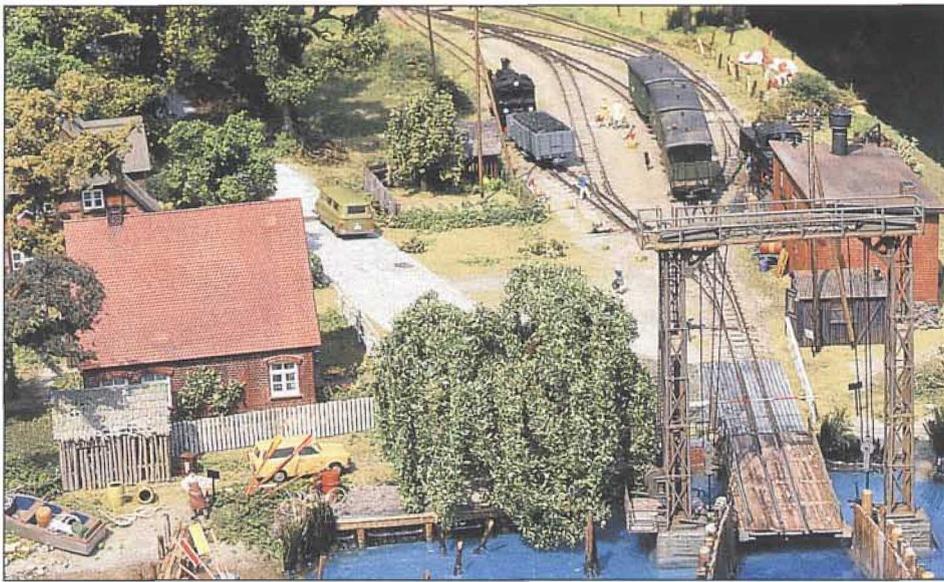
PUHH!!

Puhh!! Was tun? Lassen Sie uns die detaillierte Beantwortung dieser sehr allgemeinen Frage zunächst einmal zurückstellen, bis es nicht mehr so heiß ist. Ich jedenfalls kann Ihnen aber versichern, daß wir bereits kühlen Kopfes und keinesfalls ohne Herz darüber nachdenken, wie wir unser gemeinsames Hobby für uns alle noch attraktiver machen können. Die vor der Tür stehende Modellbahnsaison wird zeigen, zu welchen Ergebnissen wir kommen.

Daß Ihre Mitarbeit dabei eine gewichtige Rolle spielt, halten wir für selbstverständlich. Begleiten Sie unsere Arbeit weiterhin mit Ihren kritischen Kommentaren. Besonders würden wir uns freuen, wenn Sie uns mit Ihren eigenen Artikeln für MIBA und MIBA-Spezial einen Wink gäben, wie Sie sich die weitere Entwicklung Ihrer Zeitschriften vorstellen.

Bertold Langer

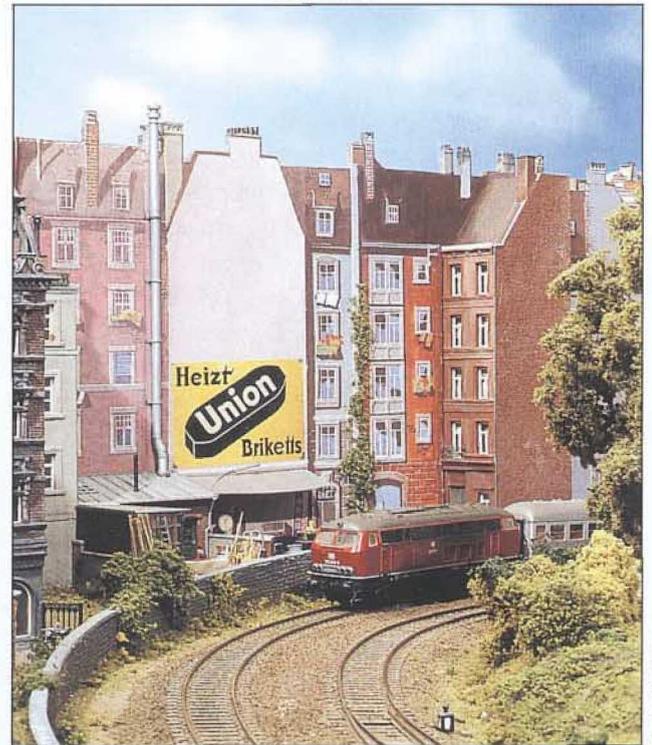
Jochen Brandau



Rolf Knipper

Schmalspurig über den Strom.
Trajektverkehr bei den Schmalspurbahnen auf Rügen: August und Jochen Brandau berichten über das Vorbild und gestalteten Anleger und Bahnhof von *Fährhof* im Modell nach. Seite 6.

Yoichi Miyashita



Bruno Kaiser

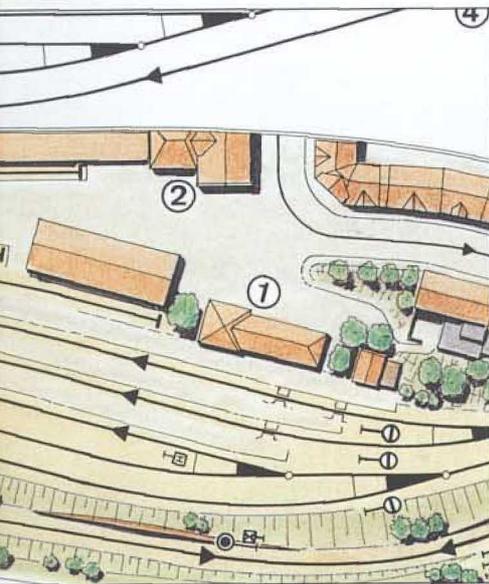
Japanisch über Land.
Elektrische Überland-Bahnen spielen beim Nahverkehr in Japan eine wichtige Rolle. Yoichi Miyashita baute das Modell einer kleinen Endstation. Seite 38.

Mut zur Lücke.
Die Nachbildung einer Baustelle ergibt einen schönen Blickfang auf der Anlage: Horst Meier zeigt, wie es gemacht wird. Seite 44.



Horst Meier

DER INHALT VON HEFT 21:



Thema Nordost-Bahnhof.
Ulrich Rockelmann berichtet über das Vorbild, Lutz Kuhl zeichnete das Empfangsgebäude, Rolf Knipper entwickelte einen Anlagenentwurf. Seite 53 ff.

Unerkannte Paradiese.
In den großen Städten prägen vor allem Hinterhöfe das Bild rechts und links der Bahnstrecken: Tips zu Bau und Gestaltung von Bruno Kaiser. Seite 20.

Titel.
Vier Themen in diesem Heft auf einen Blick. Kleine Eisenbahnfähre von Jochen und August Brandau, Sandgrube Leighton Buzzard von Shirley and Dave Rowe sowie Yoichi Miyashitas Bahnhof Iwakura-Machi vor dem Hintergrund von Rolf Knippers Anlagenentwurf Nürnberg-Nordost.

ZUR SACHE

Puhh!! 3

VORBILD + MODELL

Schmalspurig über den Strom 6

SELBSTBAU-PRAXIS

Unerkannte Paradiese 20

Mut zur Lücke 44

Ja – worauf schwimmen sie denn? 83

MODELLBAHN-ANLAGEN

Sandiges rund um Leighton Buzzard 30

BILDSEITE

Japanisch über Land 38

VORBILD

Lokalbahnhof am Rande der Großstadt: Nürnberg-Nordost 53

Von der Bahn aufs Schiff 72

Eine Schranke für die Straßenbahn 76

IDEE + PLAN

Fast so wie Nordost 64

NACHSCHLAG

Spezial-Preisfrage ohne viel Resonanz? 90

Leserbriefe 90

Schaltungen für digitalen Schweden 93

VORSCHAU 102

IMPRESSUM 102



Rolf Knipper

Ja – worauf schwimmen sie denn?
Überzeugender Landschaftsbau in den großen Maßstäben stellt eine besondere Herausforderung dar. Rolf Knipper berichtet über seine Erfahrungen beim Bau der 2f-Feldbahnanlage Stapeler Moor. Seite 83.



SCHMALSPURIG ÜBER DEN STROM

Die 750-mm-Schmal-
spurstrecke vom
Rügener „Festland“ auf
die schmale Halbinsel
Wittow führte mit einer
Fährverbindung über
den *Rassower Strom*.
August und Jochen
Brandau sind dem
Charme Rügens ver-
fallen. Als Modell-
bahner interessierten
sie sich jedoch beson-
ders für die ortsfesten
Anlagen dieses ganz
speziellen Trajekts.

Meer, Sandstrände, Kreidefel-
sen und zeitlos wirkende
Kopfsteinpflaster-Alleen; so
wirkt Rügen beim ersten Kennenler-
nen auf seinen Besucher. Nachdem
Kap Arkona, der Königsstuhl und so
manche wirklich sehenswerte Kirche
besichtigt sind, zieht es den Eisen-
bahnfreund unweigerlich zur dampf-
betriebenen Schmalspurbahn von
Putbus nach Göhren (KBS 199). Die-
se Strecke ist das einzige Teilstück
vom Netz der Rügensch Kleinbah-
nen, das bis in die heutige Zeit über-
leben konnte.

Im Nordwesten der Insel wurde
eine andere Strecke von den Rügen-
schen Kleinbahnen betrieben, von
Bergen nach Altenkirchen. Altenkir-
chen liegt auf der Halbinsel Wittow.
Von besonderem technischem und
betrieblichem Interesse auf dieser
Strecke war der Trajektverkehr über
den *Rassower Strom*, besser unter
der Bezeichnung *Wittower Fähre* be-
kannt.

Etwas Geschichte

Eine Fähre gab es über den *Rassower Strom* schon vor dem Bau der Eisen-
bahn. Sie wurde als Kettenfähre be-
trieben. Der *Rassower Strom* ist an
dieser Stelle mit ca. 500 Metern am

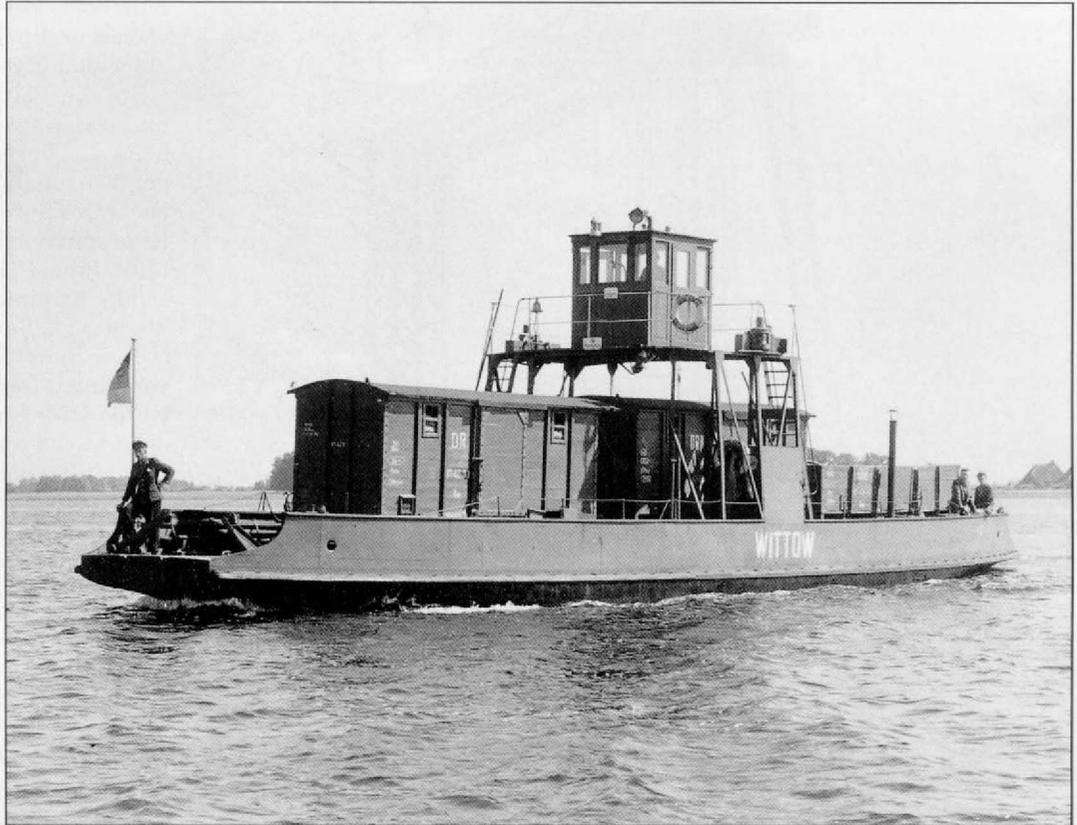
schmalsten. Die Fähre verband nach
dem Eisenbahnbau die zwei Betriebs-
teile der Strecke, nämlich Bergen—
Wittower Fähre und Fährhof—Alten-
kirchen.

Die Strecke wurde ohne große Um-
wege von der Hauptbahn in Bergen
über Trent zur Wittower Fähre ge-
führt. Zum Zeitpunkt des Bahnbaus



Szene in Fährhof am 26. Juni 1960. 99 4602 zieht Wagen von der Fähre. Das Schmal-spurbahn-Trajekt verband zwei durch einen hier 500 Meter breiten Meeresarm getrennte Teile des Rügener Kleinbahn-netzes. Das Brücken-Deckungssignal ist umgeklappt: „Fahrt frei“, jedoch mit fähr-engeignetem Tempo. Foto: Günter Meyer

Fähre WITTOW ebenfalls am 26. Juni 1960 auf dem Weg nach Fährhof. In der Regel wurden nur Güterwagen über den Sund trajektiert. Foto: Günter Meyer



dachte man noch an die Errichtung einer Brücke mit Damm über den Strom, doch Interventionen von örtlichen Fischern stoppten dieses Vorhaben. Die Kettenfähre wurde daraufhin durch zwei dampfbetriebene Trajektboote ersetzt. Die Schiffe JASMUND und WITTOW nahmen am 17. September 1896 den Betrieb auf.

Die Streckenteile Bergen—Wittower Fähre und Fährhof—Altenkirchen wurden am 21. Dezember desselben Jahres für den allgemeinen Betrieb der Öffentlichkeit übergeben. In den Jahren 1926 und 1927 ersetzte man die alten Fährbrücken durch komfortablere, die beim Trajekt Stralsund—Altefähr überzählig waren. Zu dieser Zeit wurden im Bahnhof Fährhof auch der Lokschuppen und die Beamtenwohnhäuser errichtet.

Am 1. April 1949 gliederte man die Rügensch Kleinbahnen (Rü.K.B.) in die Deutschen Reichsbahn (DR) ein; die stellte den Verkehr auf dem Abschnitt Fährhof—Altenkirchen am 10. September 1968 ein. Zur selben Zeit endete auch der Eisenbahn-Trajektverkehr über den Rassower Strom. Die Fähren dienten fortan dem Kraftverkehr. Die Verwaltung

der Schiffe ging von der Deutschen Reichsbahn auf die *Weißer Flotte Stralsund* über. Die 22,7 km lange Teilstrecke Bergen—Wittower Fähre wurde am 20. Januar 1970 eingestellt. Bis zur Betriebseinstellung bildete der Trajektverkehr den größten Negativposten in der jährlichen Streckenbilanz und führte so zu einer reduzierten Gesamtwirtschaftlichkeit.

Der Fährbetrieb

Die Fähre diente neben dem Übersetzen von Eisenbahnwagen vor allem den landwirtschaftlichen Pferdefuhrwerken und ab Mitte der 30er Jahre auch dem Kraftfahrzeugverkehr. Lokomotiven waren dagegen seltener auf der Fähre zu sehen. Sie wurden im allgeinen nur trajektiert, wenn sie auf dem Streckenteil



Wittower Fähre am 1. Juni 1967. Die Lok von GmP 9207 hat den G-Teil ihres Zuges, einen Stückgut-Kurswagen, auf die Fähre geschoben, und steht nach dem Umsetzmanöver schon abfahrbereit in Richtung Bergen. Ein Pkw möchte auch noch auf die Fähre.

Im Vordergrund links ist eine Feststellspindel mit Linksgewinde zu sehen. Sie gehört zur Verstellmechanik der Fährbrücke, über die im Lauf dieses Artikels einiges zu lesen sein wird.

Wieder ein Tip für Modellinselnfans: Zerzaust gewachsene Bäume, die sich der Hauptwindrichtung entgegenstemmen. Foto: Günter Meyer



Fährhof—Altenkirchen beheimatet waren und ins Ausbesserungswerk gingen oder von dort kamen.

Um die Fähranlagen zu schonen und das Gewicht der Lokomotiven beim Rangieren möglichst vom Anleger fernzuhalten, stellte man vor den zu trajektierenden Wagen in der Regel Zwischenwagen ein.

Im Jahr 1990 waren zwei Fährschiffe im Einsatz, die STRALSUND und die BERGEN. Beide Schiffe besitzen an jedem Ende Schiffsschrauben, die von einem Dieselmotor angetrieben werden. Die Steuerung der Fähre geschieht von einer Steuerbrücke, die in Schiffsmittle über den Gleisen steht. Die Trajektanlagen aus der Eisenbahnzeit wurden im Frühjahr 1991 abgerissen und durch elektro-pneumatisch verstellbare Rampen ersetzt.

Die Eisenbahnfahrzeuge

Der Dampflokomotivpark auf dieser Strecke war sehr vielfältig. Doch besonders typisch sind zwei ihrer Vertreter gewesen: die C-gekuppelten Schlepptendermaschinen der ehemaligen Heeresfeldbahn und die eigens für Rügen auf Druckluftbremse umgebaute Baureihe 99.5.

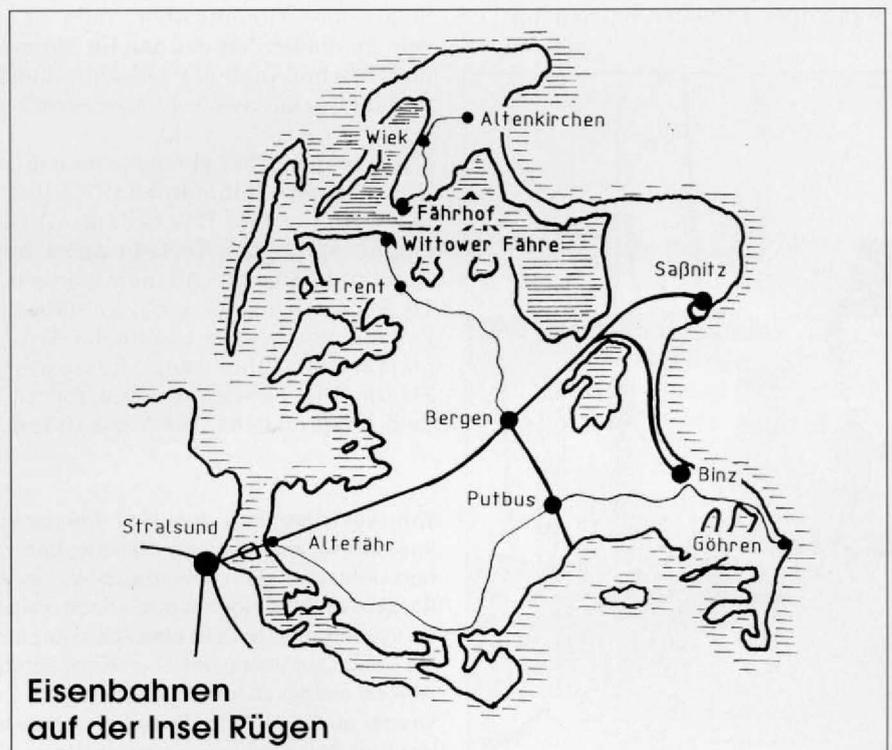
Durch das Anbringen der Druckluftbehälter über dem Langkessel erhielten die IVk-Maschinen ein mar-

Ein solches Portal hat es den Autoren angetan. Es besteht aus Stahlprofilen. Im Inneren der Portaltürme befinden sich Beton-Gegengewichte in eigenen Führungen, die sich auf die Höhenlage der Fährbrücke einstellen. Die Brücke ist auf diesem Bild gerade noch zu erahnen. Dafür kommt die Außenseite der Leitwand um so besser heraus. Eichenpfähle tragen waagerechte Bohlen, die auf der Innenseite mit senkrechten Bohlen beplankt sind. So ergibt sich ein festes, aber dennoch elastisches Futteral für die Fähre.
Foto: Brandau

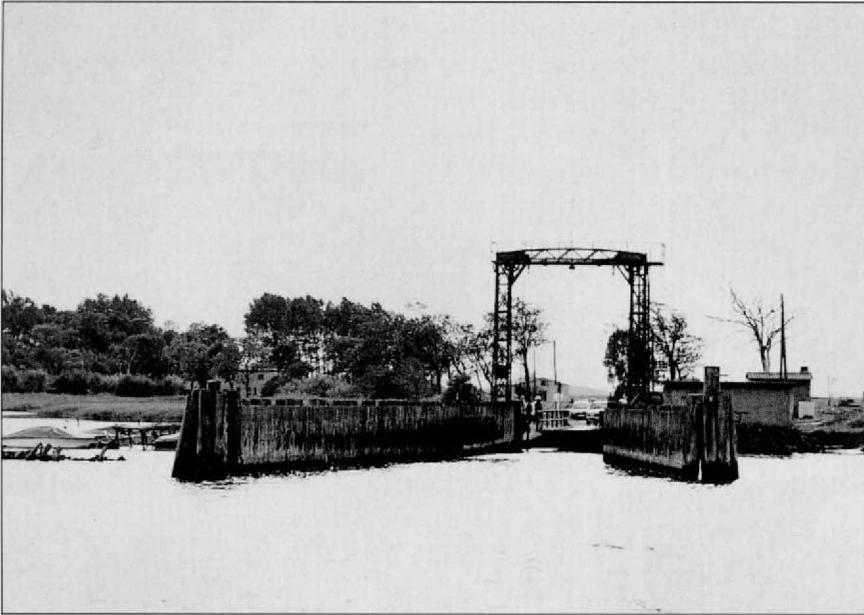
Die Autoren stützten sich bei ihrer Arbeit besonders auf die folgenden beiden Bücher:

Jünemann, K., Kieper, K., Nickel, L.:
Die Rügenschon Kleinbahnen.
Transpress Verlag 1982

Machel, W.-D., Kieper, K., Krentzien, W.:
Eisenbahnreviere. Rügen.
Transpress Verlag 1993



**Eisenbahnen
auf der Insel Rügen**



Blick vom Rassower Strom auf den Anleger Wittower Fähre. Die zwei Leitwände aus Pfählen und Bohlen bilden einen Trichter, der die Fähre sicher aufnimmt. Noch im Wasser sind die Fundamente für das stählerne Portal Ende der Fährbrücke, dessen Höhe mit Hilfe von Ketten und Stahlseilen dem Wasserstand und dem Tiefgang des Schiffes angepaßt wird. Foto: Brandau

Unten: September 1968. Heeresfeldbahn-Lok 994652 verläßt die Fähre BERGEN und rollt in den Bahnhof Wittower Fähre. Alltäglich war eine solche Fahrt nicht. Nur wenn die Loks zum Aw mußten, wurden sie übergesetzt. Hier handelt es sich allerdings um das letzte Mal, denn in diesem Jahr war es aus mit diesem Teil der Rügener Schmalspurbahn. Foto: G. Steinberg/Sammlung Brandau

kantes und unverwechselbares Aussehen. Die IVk bedienten den Streckenteil Bergen—Wittower Fähre, während die Traktion auf dem Abschnitt von Fährhof nach Altenkirchen Aufgabe der C-Kuppler war.

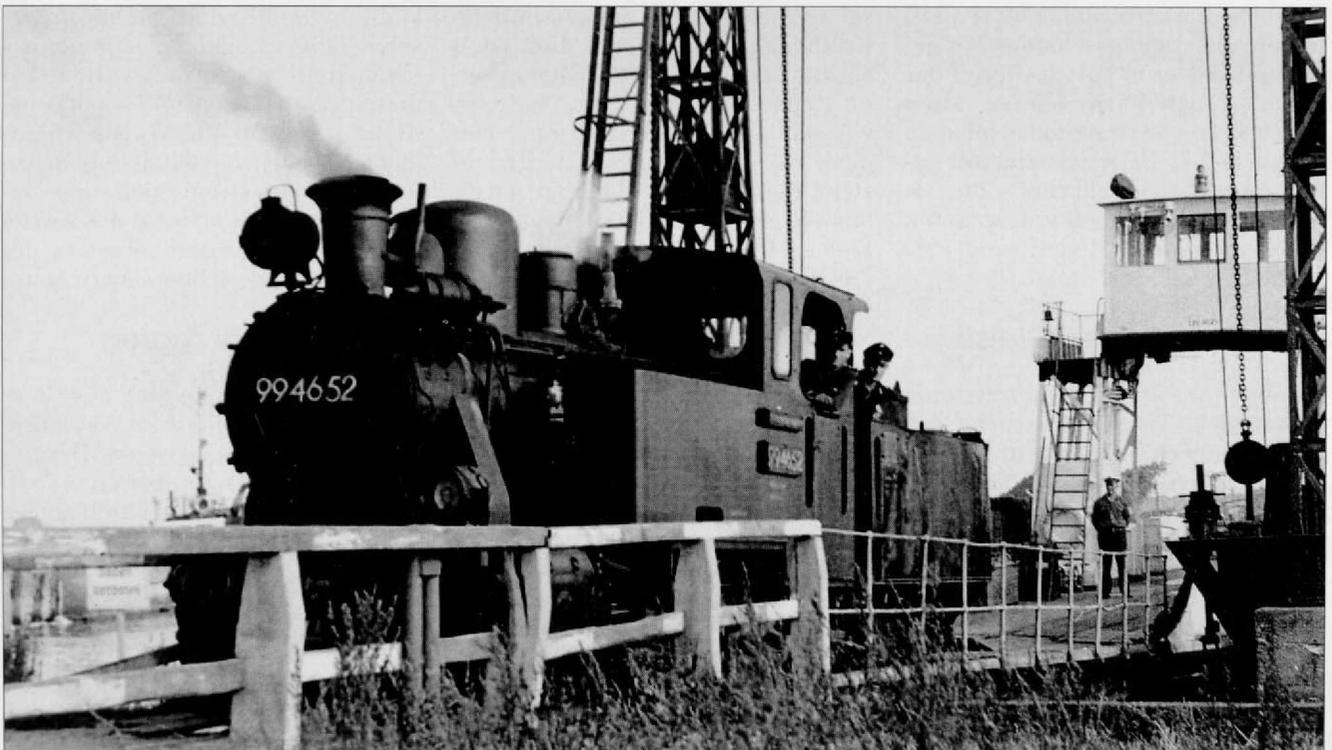
Sowohl die Güter- als auch die Personenwagen waren ausschließlich Zweiachser. Für den Güterverkehr standen nur gedeckte Fahrzeuge und O-Wagen zur Verfügung. In die Personenzüge mußte immer ein Packwagen eingestellt werden, weil der Zug vor der Einführung der Druck-

luftbremse mit einer aus dem Packwagen bedienten Seilbremse gebremst wurde.

Ab Februar 1937 wurde auf der Strecke Bergen—Altenkirchen ein vierachsiger Dieseltriebwagen eingesetzt. Die Motorisierung war so ausgelegt, daß er ein bis zwei Verstärkungswagen ziehen konnte. Dieses in Dessau gebaute Fahrzeug erfüllte für einige Jahre die in ihm gesetzten Erwartungen überzeugend, besonders die wirtschaftlichen. Es beschleunigte den Personenverkehr

und führte zusätzlichen Komfort ein. Beim Trajektieren entfiel zudem das Rangiergeschäft.

Der regelmäßige Einsatz strapazierte die Antriebsanlage zusehends, und der Triebwagen blieb daher immer öfter in der Werkstatt. Für einen baugleichen zweiten Triebwagen waren wegen des Kriegsausbruches keine Mittel mehr vorhanden. 1942 gab man das Einzelstück zur Greifswald-Jarmener Kleinbahn. Seine letzte Heimat hat es beim Eisenbahnmuseum Bruchhausen-Vilsen gefunden.





Fährhof im Modell

Als wir 1990 bei unserem ersten Aufenthalt auf Rügen zur Wittower Fähre kamen, waren wir auf Anhieb begeistert und gingen sofort auf Spurensuche. Die zweistündigeWartezeit in der Abfertigungsschlange bot genügend Zeit zum Fotografieren der damals noch vorhandenen alten Fährbrücke und zum Klönen mit dem Fährpersonal. Der Entschluß war gefaßt: Der Bahnhof Fährhof sollte als ein Teil unserer so oft umgeplanten Gesamtanlage im Modell wiedererstanden.

Unterbau und Gleise

Die eigentliche Anlagenplatte, eine 10 mm dicke Tischlerplatte, ruht auf L-Leimträgern in Längs- und Kant-hölzern in Querrichtung. Auf die Platte ist zur besseren Geräuschdämmung eine 10 mm dicke Holzfaser-Dämmplatte aufgeklebt. Diese eignet sich auch besser zum Modellieren von kleinen Bodensenken, Gräben und vor allem der Wasserkante.

Die Gleise wurden auf die Dämmplatte geklebt. Die Weichen werden über Zugstangen und Hebelmecha-

nismen von der Anlagenlängsseite betätigt. Die Gleisanlagen sind mit Seesand ortstypisch eingeschottert.

Zum Bau der Gleisanlagen kam ein im Versandhandel erhältliches Selbstbausystem zum Einsatz. Doch sei an dieser Stelle als persönliche Erfahrung angemerkt, daß beim Selbstbau der Gleise, soweit man keine gleistechnischen Extravaganzen wünscht, der optische Gewinn in keinem Verhältnis zum Zeitaufwand steht, den man zum Bau und vor allem sicheren Fahrbetrieb benötigt. Eigene Marktvergleiche zeigten, daß die Kosten für ein gutes Industriegleis vergleichbar mit denen von Selbstbaugleisen sind.

Fährbootvarianten

Was in diesem Abschnitt beschrieben wird, ist zwar schon ein Vorgriff auf den für ein MIBA-Heft vorgesehenen Bauplan der Fähre selbst, sollte aber bei der Planung Berücksichtigung finden. Zunächst hatten wir die Fähre nur als statisches Element eingepplant. Aber schon beim Bau kam die Idee der „Blindfähre“. Ein mißbräutlicher Schiffsrumpf bekräftigte uns in unserem Vorhaben, und wir klebten

auf diesen ein gerades Stück Schiene. Auf diese Weise erhalten wir austauschbare Fahren, mit denen der andere Anleger bzw. ein Schattenbahnhof simuliert werden können. In einem Regal unter dem Fährbereich könnten die Blindfahren mit unterschiedlichen Zugkompositionen beladen auf ihren Einsatz warten. Auf diesen „Wagenträgern“ ist auch eine Arretierung für die Wagen aufgeklebt. Nachdem die Blindfähre im Anleger andockt, zieht eine bereitstehende Lokomotive die Wagen von ihr herunter und belädt sie mit im Bahnhof abgestellten Güterwagen.

Der Fährhafen

Zur besseren Darstellung des Ufers wurde die Grundplatte im Wasserbereich zusätzlich abgesenkt. Das genaue Maß der Wasseroberkante (WO) errechnet sich aus der Bauhöhe des Fährumpfes und der Schienenoberkante (SO). Die Fähre sollte, um sie später auch entfernen zu können, auf die Wasseroberfläche gestellt und nicht eingegossen werden. Der Höhenunterschied zwischen SO und WO beträgt bei uns 14 mm. Für die Gestaltung von Ufer und Gießharz-