

MIBA

SPEZIAL 53

MIBA-Spezial 53 • August 2002J 10525 F • www.miba.de**Deutschland € 10,-**

Österreich € 11,50 • Schweiz sFr 19,80

BeNeLux. € 11,60 • Portugal (cont) € 13,50

Italien € 12,40

ANLAGEN PLANUNG + BETRIEB

Grundlagen: Betrieb richtig geplant**Planen + Fahren mit Kursbuch + Karte****Planung, Bau, Betrieb in der Praxis**

4 194038 310005 53

Ja, mach nur einen Plan! Sei nur ein großes Licht! Und mach dann noch 'nen zweiten Plan Gehn tun sie beide nicht!" Bert Brechts berechtigter Pessimismus in der „Dreigroschenoper“ kann durchaus auf die Modellbahn übertragen werden: So mancher Plan ist das Papier nicht wert, auf dem er steht. Schon gar nicht 3 Groschen, falls man im Euro- und Cent-Zeitalter überhaupt noch in dieser Einheit rechnet ...

Berücksichtigt werden eher die Erfordernisse der Gleisgeometrie als des Betriebs. So wurde das planerische Bewusstsein ganzer Generationen von Nachwuchs-Modellbahnern durch Vorgaben geprägt, die auch heute noch in Anfangspackungen zu finden sind: Zwei gerade und zwölf gebogene Gleise lassen nichts anderes zu als ein Oval, Erweiterungspackungen setzen diesen Irrweg konsequent fort mit einem „Parallelkreis“, bei dem unter Geometrie-Gesichtspunkten schon der Begriff höchst zweifelhaft erscheint.

Verlassen wir also die Welt der vorge-stanzten Schablonen und wenden uns den Plänen des Vorbilds zu. Hier haben richtige Ingenieure sich schließlich monatelang die Köpfe zerbrochen. Warum bauen wir das nicht einfach nach? Stuttgart Hauptbahnhof zum Beispiel ist in H0 schon auf der Fläche eines mittleren Stadions überzeugend zu realisieren.

Was heißt hier „kein Platz“? Dann nehmen Sie doch den Haltepunkt irgendeiner hinterwäldlerischen Nebenbahn, der passt auch noch ins Bücherregal (die eineinhalb Meter Goethe können Sie ja bei eBay verschern): Drei Zugpaare am Tag bringen niemanden ins Schwitzen, Triebfahrzeuge sind da sicher nicht stationiert und Güterzüge rollen nur durch. Wie „nix los“? Ja, was wollen Sie denn nun?

Bevor uns der vielstimmige Chor unterschiedlichster Vorstellungen die Telefonleitungen blockiert, können wir vielleicht zu folgendem Konsens gelangen: Sie wollen interessanten Betrieb auf der verfügbaren Fläche sowie vorbildgerechten Einsatz vorhandener Fahrzeuge und bezahlbar muss das Ganze auch noch sein (die

obligatorischen Kostenexplosionen aufgrund dilettantischer Planungen wollen wir mal schön dem Vorbild überlassen). Planung muss also sein, selbst wenn wir einen geeigneten Vorbildbahnhof gefunden haben und ins Modell umsetzen wollen. Erinnert sei hier an die erste Folge der Westbahn in MIBA 1/98: In welche Raumecke kommt der Bahnhof, wohin mit dem Schattenbahnhof, wie viel Fahrstrecke können/müssen wir uns leisten?

Noch schwieriger wird die Sache, wenn man seiner Kreativität gänzlich freien Lauf lässt. Bei erfundenen Strecken und ihren

Ja, mach nur einen Plan!

Bahnhöfen sollte man sich nicht von der Frage leiten lassen: „Wie viele Weichen kann ich maximal auf die Platte knallen?“ Vielmehr ist das Minimum dessen, was benötigt wird, das Maß der Dinge: Welches Zugaufkommen im Reise- und Güterzugdienst ist zu bewältigen und mit welcher Gleiszahl muss eine sparsame (Modell-) Bahnverwaltung auskommen?

Sie sehen also, Betrieb und Anlagenplanung hängen eng zusammen. Übrigens auch die gewählte Epoche. So wie sich der Zugverkehr im Laufe der Jahrzehnte gewandelt hat, so änderten sich auch die Gleisanlagen in den Bahnhöfen. Das Wechselspiel von Neu-, Aus-, Um- und Rückbau der Strecken und Stationen muss man als Modellbahner ja nicht mitmachen. Suchen Sie sich die attraktivste Zeitspanne heraus und wickeln den dazu passenden Betrieb mit vorbildgerechten Zuggarnituren ab!

Es muss ja nicht alles bis hin zu Uhrzeit und Zugnummer sklavisch nachgestellt werden – obwohl auch das seinen Reiz hat. Aber überzeugend sollte es schon sein. Denn die ständige Ausrede von der Dampflokomotiv-Sonderfahrt wird schneller langweilig als ein wirklich interessanter Betrieb.

Martin Knaden

Zur Gleisplanzeichnung der Schwarzwaldbahn von Ernst Zimmermann steuerten Herbert Stemmler das Vorbildfoto und Bruno Kaiser das Modellbild bei. Rolf Knipper fertigte schließlich die 3D-Ansicht der Brohltalanlage an.

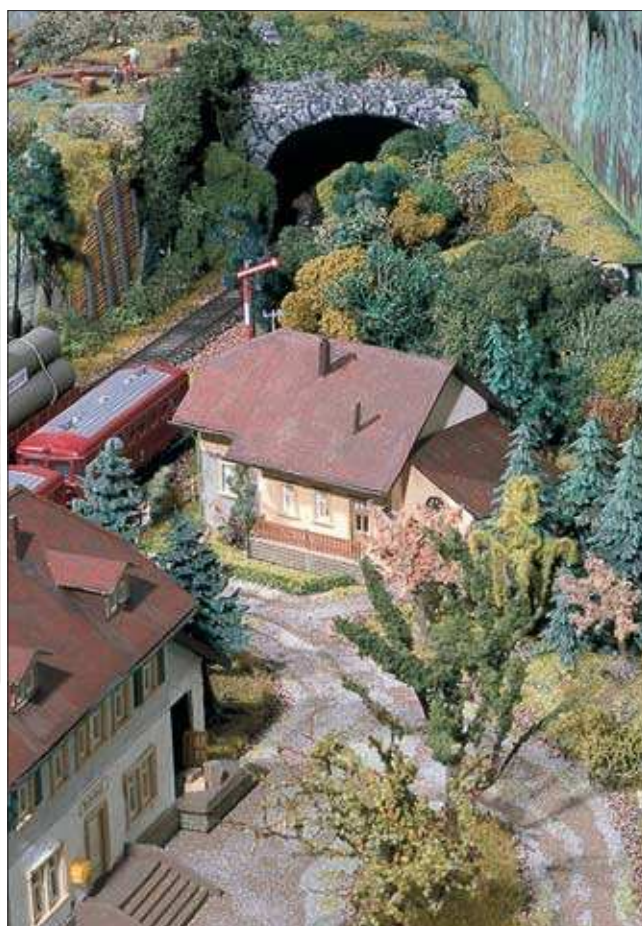
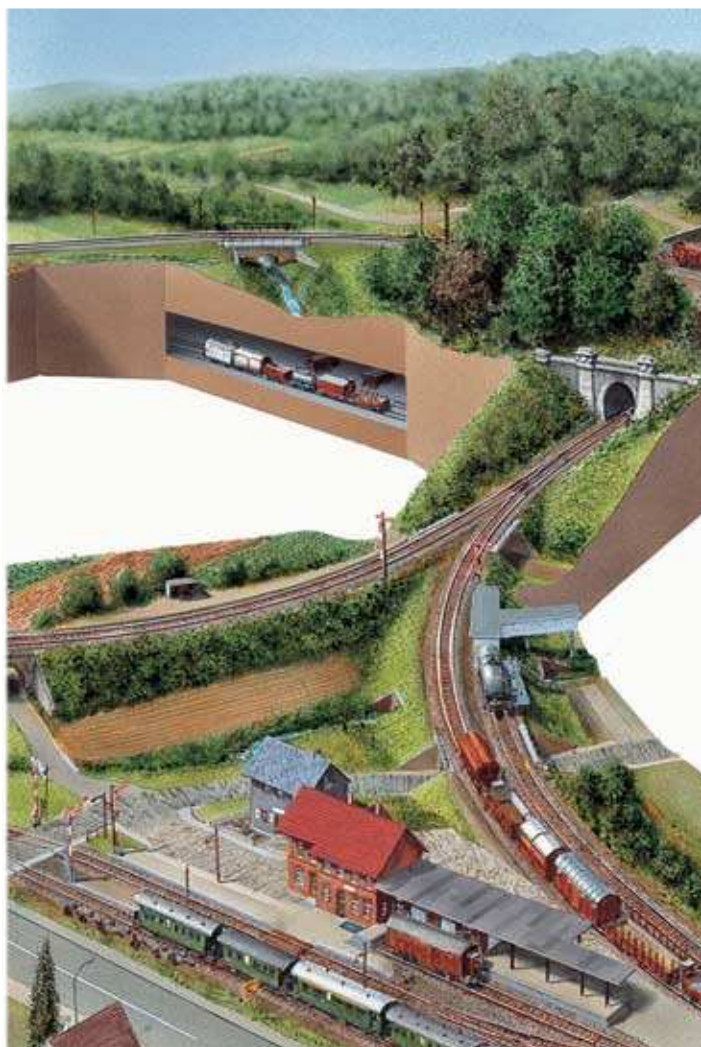


Witzenhausen Süd. Ausgehend vom Bahnhof Witzenhausen Süd ist der maßstäbliche Bau der Gelstertalbahn bis nach Walburg geplant. Noch ist die in H0 30 Meter lange Strecke längst nicht fertig, aber der Bahnhof Witzenhausen Süd existiert bereits als Diorama. Peter Pfaff stellt die Bahnlinie und den Beginn der Bauaktivitäten vor. Seite 82.

Foto: gp



In Waldeck im Dreieck. Ein Dreieck gehört zu den betrieblich interessantesten Gleisformationen, die beim Vorbild zu finden sind. Ivo Cordes stellt ab Seite 66 einen Anlagenplan vor, der genau dieses ins Modell umsetzt. Zuvor erläutert Michael Meinhold Mit Kursbuch und Karte unter dem Arm ab Seite 58, was man über die Vorbildstrecke wissen muss.



Diesmal mit Bahnhof. Wie der Titel schon nahe legt, gab es diese Anlage schon mal ohne Bahnhof. Ausschließlich die verschlungene Strecke der Schwarzwaldbahn war Ernst Zimmermann jedoch auf Dauer zu wenig. Daher baute er diese Variante, die wieder in einem Klappschrank untergebracht ist. Die Beschreibung der Anlage beginnt auf Seite 40.

Foto: Bruno Kaiser

Höchst pünktlich verkehren die Züge auf der Odenwaldbahn rund um den Bahnhof Höchst. Jedenfalls, sofern wir vom Modell reden. Nachdem in MIBA-Spezial 41 die theoretischen Grundlagen erläutert wurden und in Spezial 52 der Bau der Segmente erfolgte, beschreibt Dieter Dabringhausen in dieser dritten Folge den Betriebsablauf. Seite 30.

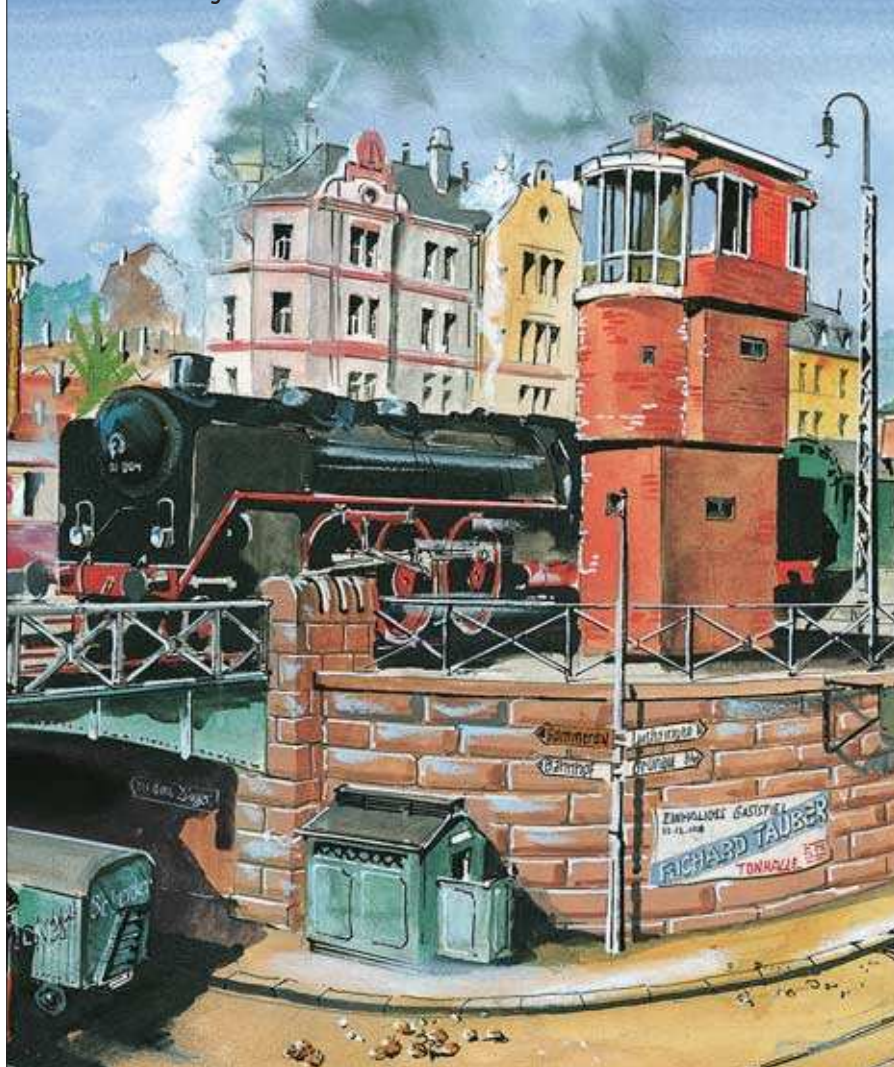
Foto: Ludwig Fehr

MIBA

SPEZIAL



Durch Raum und Zeit. Wie ändert sich der Betriebsablauf einer Modellbahn, wenn man sie in verschiedenen Epochen darstellt? Loisl beschreibt den Bahnhof Katzenbach im Verlauf von mehr als 100 Jahren und stellt vier verschiedene Anlagenpläne zur Auswahl. Seite 20. Abbildung: Loisl



INHALT

ZUR SACHE

Ja, mach nur einen Plan!	3
--------------------------	---

GRUNDLAGEN

Anschlussbahnhof und Übergabe	6
Menschen, Module, Maßarbeit	14

ANLAGENPLANUNG

Durch Raum und Zeit	20
Ganzzüge im Pendelverkehr	50
Auf schmaler Spur im Brohltal	88

VORBILD + MODELL

Höchst pünktlich ...	30
Diesmal mit Bahnhof	40
Es war einmal in Hamburg	74
Witzenhausen Süd	82

PLANEN + FAHREN

Mit Kursbuch und Karte	58
In Waldeck im Dreieck	66
Jossa-Wildflecken	94

MARKTÜBERSICHT

Planen mit Programm	102
---------------------	-----

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum	110
--------------------	-----

Das Modellbahnthema schlechthin:

Anschlussbahnhof und Übergabe

Flexible Anlagengröße, interessanter Betrieb auf kleinem Raum und weg vom Mainstream: dafür macht sich Bertold Langer mit drei konkreten Vorschlägen für Segment-Anlagen stark.

Falls Sie sich gerade ein Architektenhaus rings um Ihre Modellbahnanlage bauen lassen, dann gehören Sie nicht so recht zum Adressatenkreis dieses Artikels. Ich hingegen habe es bislang noch nicht zum Eigenheim gebracht, wahrscheinlich deshalb, weil ich mich nicht festlegen will. Unerträglich wäre auch ein Riesen-Anlagenprojekt, an dem ich allerspätestens nach einem Jahr das Interesse verlieren würde. Deshalb bleibt mir keine andere Wahl als auf das Konzept „Segmentanlage“ zurückzugreifen. Sie

werden einwenden, dass ich mich auch für das Modulkonzept entscheiden könnte.

Ja, wenn es eine vernünftige Lösung gäbe, etwa eine Folge von FREModulen so aufzubauen, dass sie wie ein Stück richtige Anlage wirken, dann wäre ich selbstverständlich für das Modulkonzept. Aber leider scheidet hier eine glaubhafte optische Umgrenzung aus; den Fremo-Leuten genügt es, die dargestellte Szenenfolge wie mit dem Spaten aus der Modell-Wirklichkeit auszusteichen. Ich jedoch brauche

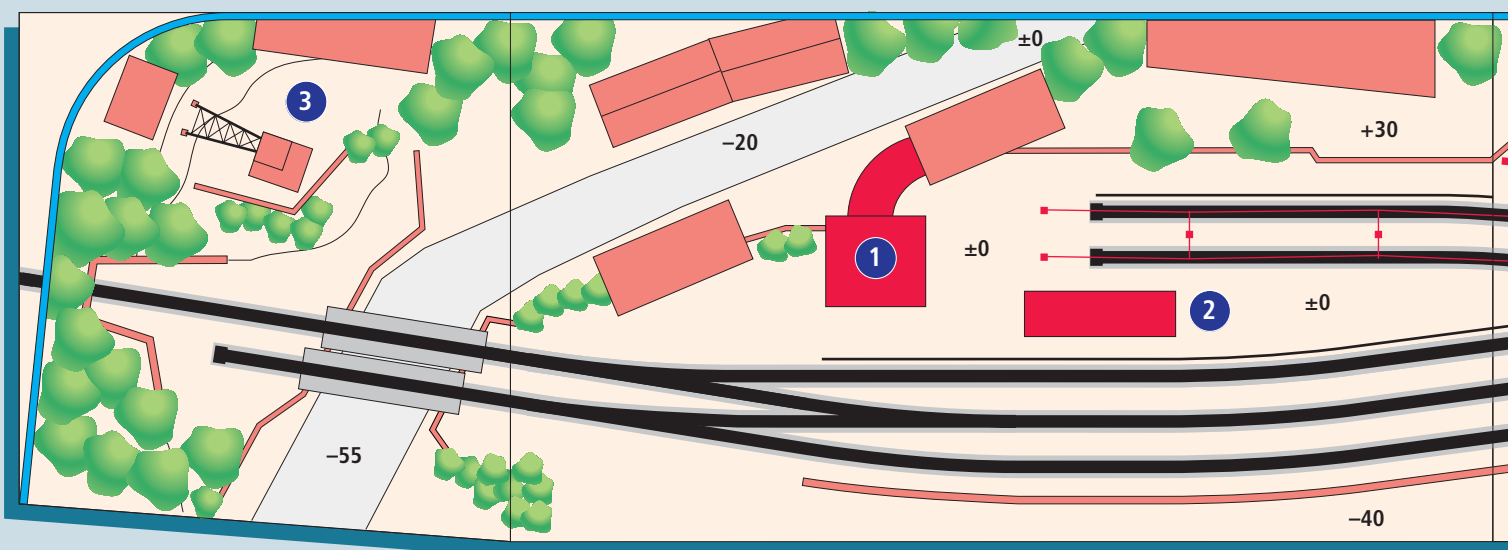
die Hintergrundkulisse, welche sich ruhig auf die Darstellung eines recht undifferenziert blau-grauen Himmels beschränken darf.

Eine Modellbahnanlage muss für mich eine Art Bühne sein, auf der ein spannendes Schauspiel gegeben wird. Es heißt „Betrieb“ und kann unterschiedlichste Spielformen enthalten, vom Stegreif hin bis zum absolut festgelegten Text, hier „Fahrplan“ genannt. Zwar bin ich dabei auch Akteur, doch vor allem möchte ich Zuschauer sein, als ob ich im Vorbeifahren einen Bahnhof entdeckt hätte, der mich wegen bestimmter Eigenschaften magisch anzieht, sodass ich immer wieder zu ihm zurückkommen muss.

Mobil in flexiblen Zeiten

Nicht jeder Eigentümer eines modellbahngerechten Hauses darf heutzutage sicher sein, dass er in seinem Domizil bleiben kann. Der Arbeitsmarkt wird noch flexibler werden, und wer nicht der Arbeit hinterherzieht, verliert über kurz oder lang seine Lebensgrundlage. Auch aus diesem Grund sind Segment- und Modulanlagen überaus zeitgemäß. Hoffen wir nur, dass die ihrem Wesen nach auf Beständigkeit ausgerichtete Modellbahnerei durch die hochflexible Erwerbsgesellschaft nicht ganz in die Binsen geht.

Und noch ein Grund fürs Mobile: Die Modellbahnerei ist mittlerweile gesell-



Saarweiler West

Segmentanlage:
End-/Anschluss-/Übergabebahnhof;
Größe des ausgestalteten Teils:
3900 mm x 700 mm;
Kulissenhöhe über Planum: 500 mm

Der Staatsbahn-Teil des Bahnhofs Saarweiler West verfügt über ein Hauptgleis, zwei Nebengleise und drei Stumpfgleise. Das Hauptgleis hat einen Bahnsteig, sodass auch Reisende Anschluss erhalten können. Für die Elektrische Eisenbahn Saarweiler (EES) gibt es eine Umsetzanlage, welche in ein Bahnsteiggleis und ein Stumpfgleis ausläuft. Auf zwei Hallengleisen kommen Loks der EES unter. Von einem der Hallengleise ist ein weiteres Stumpfgleis zugänglich (abgestellte Ellok, Arbeitswagen etc.).

Der Übergang zwischen Staatsbahn und Überlandbahn erfolgt über eine doppelte Weichenverbindung, welche optische und technische Nachteile einer Kreuzweiche vermeidet.

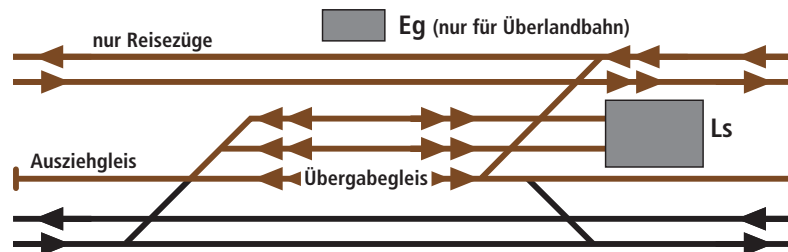
schaftlich anerkannt und viele Modellbahnkollegen haben kein Problem, sich zu „outen“. Die schönste Form, sich zu seinem Hobby zu bekennen, ist die öffentliche Präsentation einer gelungenen Anlage.

Damit auch einzelne Modellbahner mit Hilfe von wenigen Freunden eine Ausstellung beschicken können, braucht es eine leicht auf- und abbaubare Anlage von nicht allzu großem Umfang. Egal, ob man an Umzüge denkt oder an Auftritte bei Ausstellungen: in beiden Fällen wird eine Anlage notwendig, welche in diesem Sinn mobil ist. Zahlreiche MIBA-Publikationen haben sich schon mit den entsprechenden technischen Aspekten auseinander gesetzt, sodass ich sie hier nicht weiter beleuchten muss.

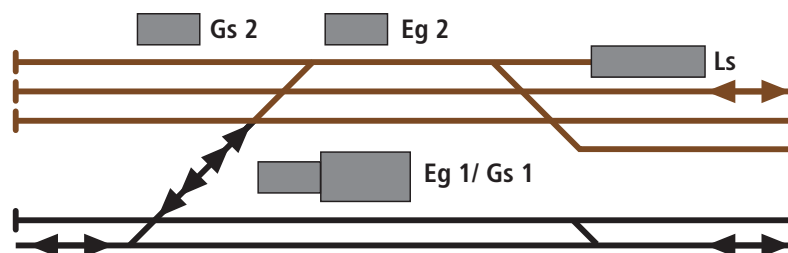
Spezieller Themenbereich

Was ich Ihnen hier thematisch vorschlage, hat nicht unmittelbar etwas damit zu tun, ob man es auf einer stationären oder auf einer mobilen Anlage darstellt. Trotzdem meine ich, dass es besonders als mobile Lösung taugt.

Alle meine Vorschläge hier gehen vom Zusammentreffen zweier verschiedener Bahnen aus. Kurz gefasst: Staatsbahn und Privatbahn. Dabei lege ich den Akzent auf die Privatbahn, sei es die elektrische Überlandbahn oder sei es eine Dampfbahn in der „Prärie“. Während uns die Staatsbahn mit den



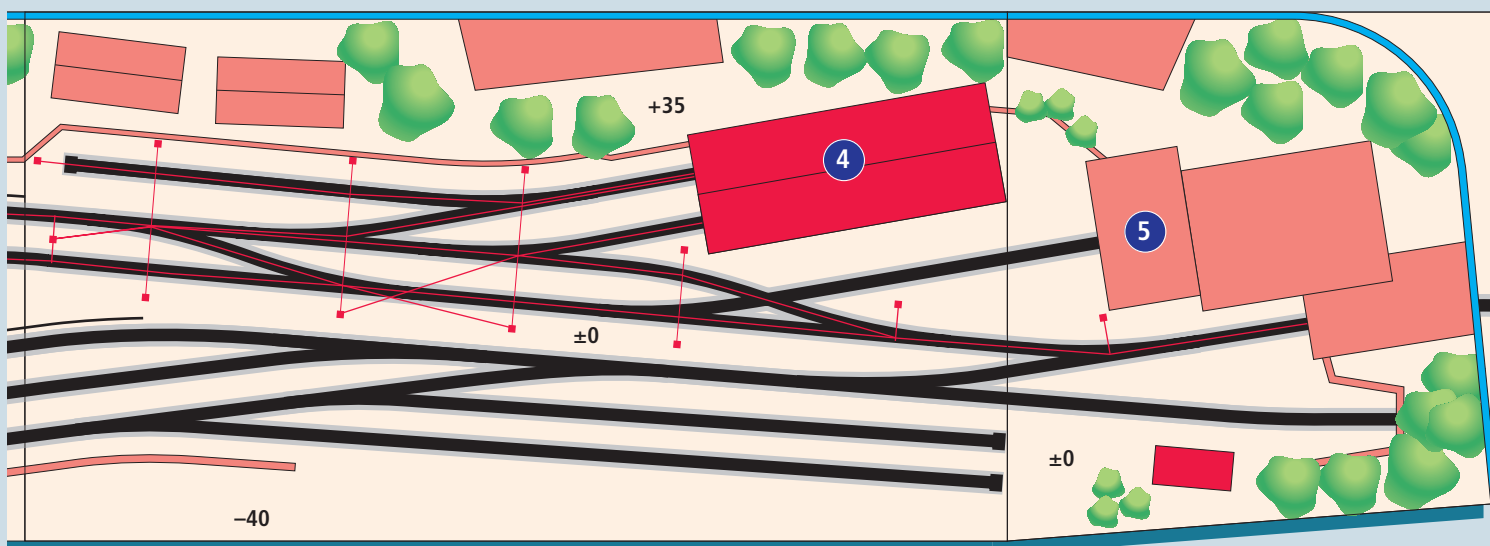
Beispiel 1. Zwischen einer doppelgleisigen Staatsbahnstrecke und einer doppelgleisigen elektrischen Überlandbahn ist ein Übergabegleis angeordnet. Staatsbahn-Loks bringen Güterzüge (Übergaben) dorthin. Auf ihm und zwei weiteren elektrifizierten Gleisen ordnen Privatbahn-Elloks oder -Dieselloks die übergebenen Wagen in der Reihenfolge der Privatbahn-Anschlüsse und befördern sie weiter. Ganzzüge (etwa Kohle, Mineralöl, Rüben etc.) können von der Staatsbahnlok weitergeführt werden, wenn die Traktionsmittel der Privatbahn sich als zu schwach erweisen.



Beispiel 2. Anschluss einer eingleisigen Nebenbahn an eine eingleisige Privatbahn. Wie oben ist das Übergabegleis nur für Güterzüge oder Übergaben bestimmt. Neu zusammengestellt werden die Güterwagen im Privatbahnteil, wo besonders die beiden Kopfgleise rechts das Sortieren erleichtern.

Einen kleinen Lokschippen gibt es auch, jedoch ist nicht anzunehmen, dass die Hauptwerkstätte der Privatbahn gerade in diesem Bahnhof zu finden ist. Man sucht sie besser in der Endstation.

Selbstverständlich könnte es hier ein einziges, gemeinsames Empfangsgebäude geben, und bei Gs 2 könnte es sich auch um ein Lagerhaus handeln.



Die Landschaft steigt von vorn nach hinten. Relativ hohe Hintergrundgebäude unterstützen diesen Trend, denn bei einer Segmentbreite von höchstens 700 mm, welche vorwiegend mit Gleisanlagen belegt ist, lassen sich keine dramatischen Geländesteigungen erzielen. Es wurde Wert darauf gelegt, die Gleise nicht parallel zur Vorderkante zu verlegen. Weichenmaterial im Staatsbahnteil: Tillig-Elite EW 3, 12°, R = 1350; im EES-Teil sollen Tillig-Elite EW 1 eingesetzt werden: 15°, R = 866. Für die Hallengleise kämen aber auch EW 2 von Tillig infrage (15°, R = 484): hier fahren außer straßenbahntauglichen Fahrzeugen nur kleine bewegliche Ellok.

Legende:

1 Empfangsgebäude; 2 Nebengebäude;
3 Wetterschacht III der Grube Margaretha
Auguste; 4 Lokschippen; 5 Kohlenhochbunker
der Pétrochimie de la Sarre S.A. (PSSA).

Idee und Zeichnung 1:10 für H0:
Bertold Langer

allgemein bekannten Fahrzeugen und Betriebsabläufen stärker an das Vorbild bindet, haben wir bei der Privatbahn diesbezüglich wesentlich freiere Hand.

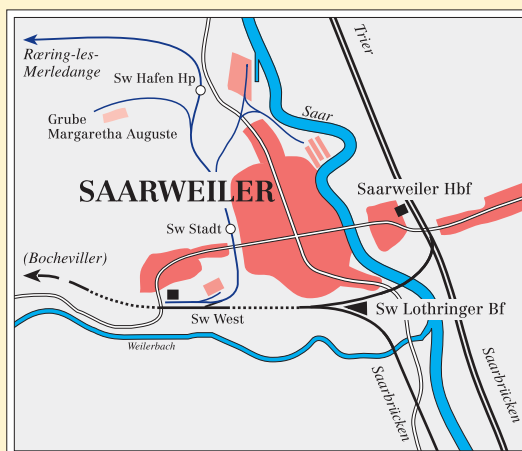
Nicht dass mich jemand missversteht: Selbstverständlich fahren auch die Privatbahnen nach Fahrplan und haben Betriebsvorschriften; ihre Loks werden nach Plan bewegt und gewartet. Doch gibt es – wenn man z.B. die Gesamtheit der deutschen Privatbahnen in Epoche III nimmt – unübersehbar viele verschiedene Fahrzeuge, Signalanlagen, Gleispläne und anderes mehr, welche sich von „Staatsbahn“ deutlich unterscheiden. Dies ist die Chance für gestalterische Freiheit, welche uns ein reines Staatsbahn-Thema nicht lässt.

Weil selbst ein Spezialist keinen umfassenden Überblick über all dies haben kann, dürfen wir uns aus Industrieteilen z.B. einen besonderen Wagen zurechtschneiden, „wie er hätte sein können“, bei der Moseltalbahn oder vielleicht doch eher bei der Osthannoverschen oder gar bei „Köln-Bonn“. Doch selbst streng Vorbildorientierte kommen auf ihre Kosten; sie erwerben z.B. einen ELNA-Bausatz und bauen daraus genau die Lok, wie sie einst während Epoche II zwischen Prackwitz Ost und Klein-Piefkow im ostelbischen Junkerland gefahren sein mag.

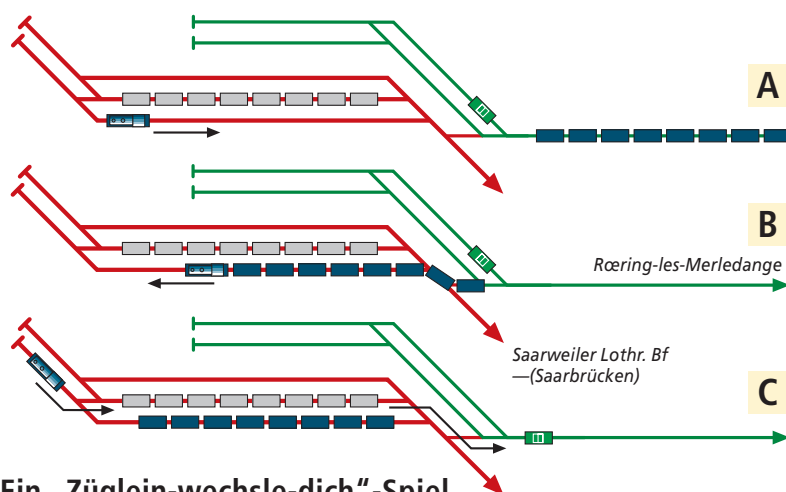
Personen- und Güterverkehr

Den ganz Kontemplativen unter uns mögen fünf Zugpaare am Tag genügen. Die meisten Modellbahner wollen jedoch „Action“, davon bin ich überzeugt. Der Hauptvorteil des Themas „Übergabebahnhof“ liegt darin, dass ein im Verdacht der Langeweile stehender spärlicher Durchgangsverkehr nicht mehr die Hauptrolle spielt.

Nun liegt der Schwerpunkt auf dem Güterverkehr und auf den mannigfachen Rangierbewegungen, welche für die Neuzusammenstellung von übergehenden Güterzügen notwendig sind. Ein Musterbeispiel wäre die Augsburg-Lokalbahn, welche die rund um die Innenstadt gelegenen Industriebetriebe an den Rest der Welt anschließt. Ihr Bahnhof Augsburg Ring verfügt sogar über einen Ablaufberg. Leider erfordert dieses Thema einen immensen Platz und leider gibt es auf der Augsburg-Lokalbahn keinen Personenverkehr, auf den ich persönlich nicht verzichten mag. Deshalb wende

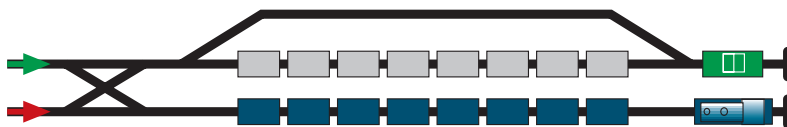


Wo liegt Saarweiler? – Eine Neudeutung der saarländischen Geografie schafft Klarheit. Die „Elektrische Eisenbahn Saarweiler“ (EES) führt von Saarweiler West nach Rœring-les-Merledange, Lothringen; das saarländische Merldingen ist Grenzstation. Streckenlänge ca. 20 km. Schon im Stadtgebiet von Saarweiler gibt es einige Anschlüsse, besonders in der Hafengegend. Die Strecke nach Bocheviller (Buschweiler) ist unterbrochen.



Ein „Züglein-wechsle-dich“-Spiel

- Ein voller Kohlenzug steht im Einfahrtgleis des Privatbahn-Bf; seine Ellok ist abgekuppelt und abgezogen. Ein leerer Kohlenzug ist eingefahren, seine Dampflok hat abgekuppelt und bewegt sich nun zum vollen Kohlenzug.
- Dampflok zieht vollen Zug in unteres Gleis.
- Dampflok drückt leeren Zug auf Ellok in Einfahrt des Privatbahn-Bf; Ellok mit leerem Zug ab.
- Zum Schluss setzt sich die Dampflok an das rechte Ende des vollen Zugs und zieht ihn gen „Saarbrücken“ (Aktion nicht skizziert).



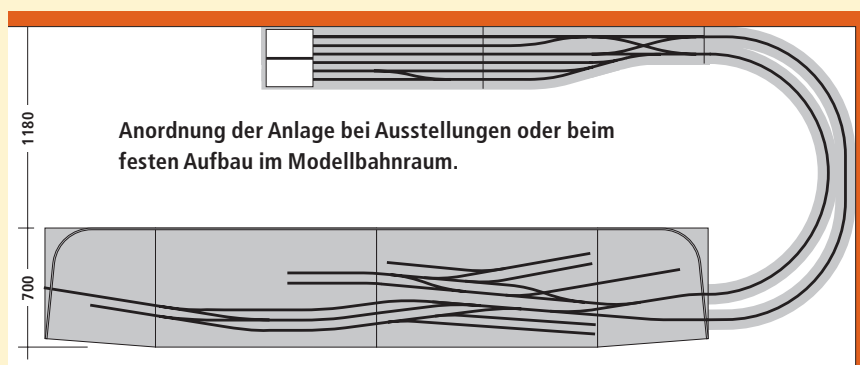
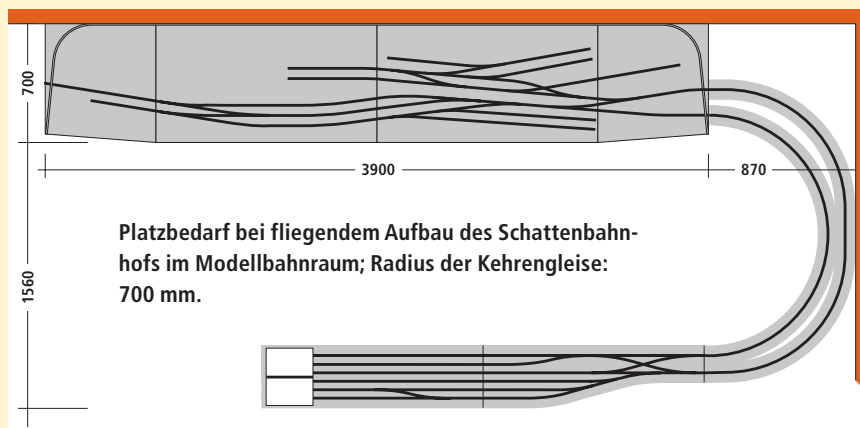
Oben: minimale Gleisausstattung für die entsprechenden Aktionen im Schattensbahnhof, wenn die abgehenden Strecken nicht zum Rangieren benutzt werden sollen.

ich mich einem anderen Vorbild zu, welches zudem fast spurlos verschwunden ist. Ein Objekt aus grauer Vorzeit regt meine Fantasie garantiert mehr an, als es ein noch existentes Vorbild könnte.

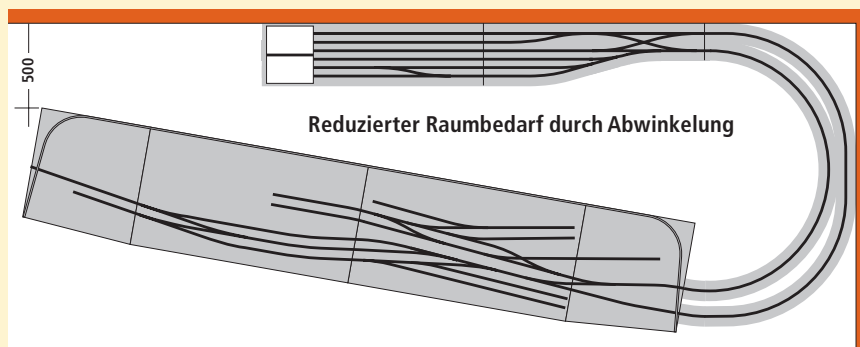
Exotik mitten in Europa

Kindheitserinnerungen haben bei diesem Vorschlag mitgespielt. Ich war

häufig zu Besuch im Saargebiet, in jenem völkerrechtlich höchst eigenartigen Gebilde, welches die Franzosen nach dem Zweiten Weltkrieg mit zähneknirschender Duldung der Amerikaner ihrem Wirtschaftsraum einverleibt hatten. Nescafé und Cognac waren billig, doch vieles andere schmuggelte man besser aus dem „Reich“ über die beiderseits streng bewachte Grenze. Vollkommen eingegliedert wurde „die



Wenn eine Segmentanlage mehr sein soll als ein betriebsfähiges Diorama, dann verflüchtigt sich der anfangs aufscheinende Platzvorteil sehr schnell. Selbstverständlich braucht man einen Gegenpart zum durchgestalteten Teil. Hier Anregungen dafür, wie sich der Schattenbahnhof anordnen lässt. Jeder Zentimeter weniger Kreisradius bei der Kehre verringert die Tiefe, jedoch sollte man bei einem kleinsten Radius von 600 mm (H0) bleiben. Die Segmentlage hier hat eine durchgehende Hintergrundkulisse, deren Oberkante auf ca. 1800 mm über dem Fußboden liegt. Somit wirkt sie als Raumteiler, wenn sie nicht mit dem Rücken direkt zur Wand steht. Um den unnützen Raumfraß zu mindern und die Schau-Segmente ein wenig gefälliger zu platzieren, kann man sie leicht schräg stellen; im Beispiel unten ist sie um 10° im Uhrzeigersinn gedreht: geringer Zuwachs an Gesamtlänge, Zugänglichkeit des Schattenbahnhofs für Schlanke gesichert.



Saar“ jedoch nicht, weswegen der Mini-Staat auch eine eigene Staatsbahn erhielt. Außerdem gab es im Saargebiet eine Menge kommunaler und industrieller Bahnbetriebe, sodass sich dem Modellbahner sowohl auf der Staatsbahnseite als auch auf der Seite der Kommunal- und Werksbahnen ein abwechslungsreiches Vorbild bietet. In diesem Kontext spielt der Anschluss- und Übergabebahnhof „Saarweiler

West“. Weitere Angaben entnehmen Sie dem Kasten rechts und den Ausführungen unter dem Anlagenplan.

An diesem Projekt reizt mich seine Exotik. Außerdem befreit der historische Abstand die Fantasie: Wie es wirklich war, kann ich heute trotz Internet nicht mehr feststellen; doch bin ich davon überzeugt, dass Saarweiler West genau so hätte aussehen können, wie ich es hier konzipiert habe.

Saarweiler West

Saarweiler ist eine Mittelstadt mit Römischen Ursprung am linken Saarufer, irgendwo zwischen dem Warndt, Völklingen und Saarlouis. Die Bevölkerung lebt vor allem von der Schwerindustrie und die Grenze zum ebenfalls durch Kohle und Stahl geprägten Lothringen liegt nahe.

Die *Elektrische Eisenbahn Saarweiler* (EES) ist inspiriert von den Kreisverkehrsbetrieben Saarlouis, zu welchen eine eingleisige elektrifizierte Überlandstrecke von Saarlouis Kleinbf zum Bergwerk La Houve im lothringischen Creutzwald gehörte. Auf dieser Strecke gab es auch Güterverkehr, den zwei recht schwer wirkende Bo-Elloks besorgten. Doch vor allem diente sie dem Personenverkehr, den schwere Straßenbahnfahrzeuge abwickelten.

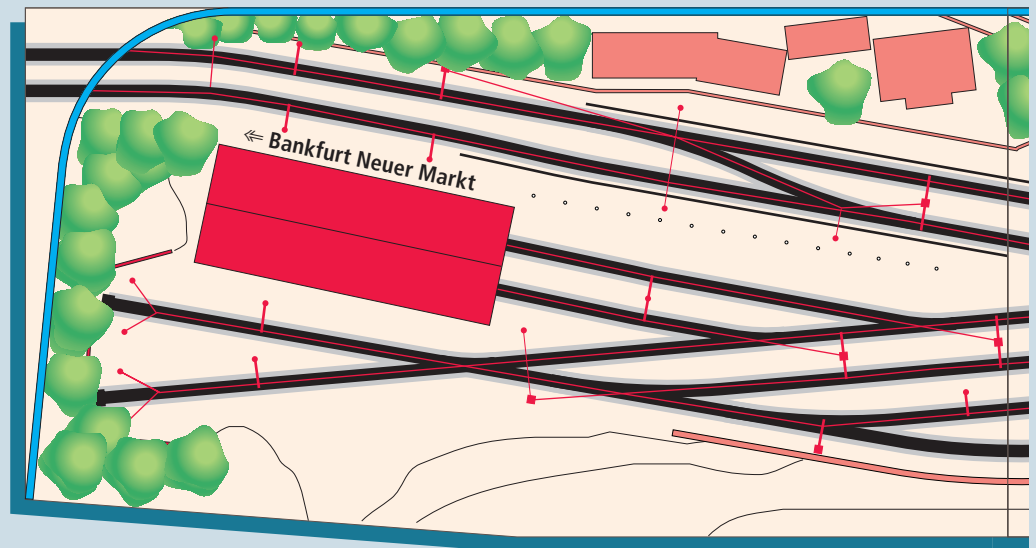
Saarweiler West besteht aus drei Staatsbahngleisen, die vor allem der Übergabe von Zügen aus der Saarbrücker Gegend dienen (von rechts). Vor dem Zweiten Weltkrieg bestand durch den Tunnel links eine Verbindung zum lothringischen Bocheviller (Buschweiler), welche seit den Zerstörungen in den letzten Kriegsmonaten unterbrochen ist (eigenartig, denn die Kohlegang zur Zeit des Saargebiets vorwiegend zu den Lothringer Hütten). Auch bei der elektrischen Strecke handelt es sich zunächst um eine Endstation. Sie führt nach Saarweiler Stadt und weiter ins hügelige Nirgendwo mitten in Europa, von wo sie Bergleute zur Schicht holt und den Landbewohnern Gelegenheit bietet, bequem in die Kreisstadt zu gelangen. In den Hauptverkehrszeiten beträgt der Fahrplankontakt 20 Minuten, sonst kommen die Triebzüge alle 40 Minuten.

Der Güterverkehr umfasst sowohl Wagenladungen und Stückgut als auch relativ kurze Kohlen-Ganzzüge, welche von einigen kleineren Schächten in die Saarbrücker Gegend abgefahren werden. Man kann davon ausgehen, dass rund um die Uhr alle zwei Stunden ein Kohlenzug anfällt. Völlige Betriebsruhe herrscht in Saarweiler also nie. Saarweiler West spielt am besten während der Eingliederung des Saargebietes in die Bundesrepublik Deutschland (1957-59), als es noch rollendes Material mit SAAR-Beschriftung gab. Auch die SAAR-52er sind damals noch gefahren. Welcher SAAR-Spezialist weiß mehr über diese Zeit?

Obertrudel Localbahn

Segmentanlage:
Übergabe-/Durchgangsbahnhof;
Größe des ausgestalteten Teils:
3250 mm x 700 mm;
Kulissenhöhe über Planum: 500 mm.

Idee und Zeichnung 1:10 für H0:
Bertold Langer



Anschluss nur für Güter

Der Entwurf auf dieser Doppelseite ist enger mit Beispiel 1 verwandt als „Saarweiler West“ (s. S. 6): Eine elektrifizierte Überlandbahn führt durch den gesamten Segment-Komplex. Nach einer Haltestelle mit Umfahrmöglichkeit wird sie eingleisig. Wahrscheinlich enden und beginnen hier regelmäßige Zugläufe. Fahrplantechnisch könnte das bedeuten, dass nur jeder zweite Zug weiterfährt.

Triebwagenzüge können hier nicht längerfristig abgestellt werden, also befindet sich die Wagenhalle irgendwo vor der Station Obertrudel. Doch gibt es eine zweistöckige Halle für die Triebfahrzeuge, welche den Güterverkehr auf der Überlandstrecke bedienen. Ihre Gleise sind überspannt, da elektrische Gütertriebwagen und El-loks vorhanden sind. Auch Dieselloks können hier unterkommen und bis in die frühe Epoche III sogar Dampfloks, etwa eine T3.

An Werktagen dienen die Triebwagenzüge dem Berufs- und Schülerverkehr sowie den Leuten, welche in der Großstadt Besorgungen zu machen haben. An Sonn- und Feiertagen ist die Überlandbahn für den Ausflugsverkehr gerüstet. Doch anders als beim Vorbild besteht in Obertrudel Lbf keine Umsteigemöglichkeit zwischen DB und Überlandbahn.

Der Güterverkehr, prinzipiell auf die Werktage beschränkt, besteht vor allem aus Zustellfahrten zu den einzelnen Anschlüssen. Zwar ist man bestrebt, immer ein paar Wagen gemeinsam auf die Strecke zu schicken, jedoch erweist sich die Bahn flexibel: Soweit es der Taktfahrplan erlaubt, stellt man auch einzelne Wagen zu.

Eine Bundesbahnlokomotive bringt den Übergabezug über ein Verbindungsgleis der Bundesbahn zur Übergabeanlage im Localbahnhof Obertrudel. Dort übernimmt ihn eine Localbahnlok und stellt ihn gegebenenfalls in der Reihenfolge der Anschlüsse neu zusammen. Längere Kesselwagenzüge für einen chemischen Betrieb übernimmt man unverändert, Zuckerrübenzüge – Verladestelle in einer der nächsten Stationen – ebenfalls. Vielleicht existiert irgendwo eine „Dampfziegelei“, welche durch Mini-Ganzzüge Kohle erhält. Die fertigen Ziegel gehen in Einheiten von drei bis vier O-Wagen ab.

Sie sehen: Abwechslungsreicher Güterverkehr ist möglich, vom Stückguttransport im Gepäcktriebwagen über Wagenladungen bis zum Mini-Ganzzug. Herz, was willst du mehr!

Und noch eine Idee: Möglicherweise nutzt die Bahn die betriebsarmen Randlagen hin und wieder dafür, den Kohlenvorrat eines Industriebetriebs

Personen und Güter hinauf zur „Höhe“

Höhe“ ist die alte Bezeichnung für das Taunusgebirge. Am Anfang des vorigen Jahrhunderts entstanden die beiden normalspurigen, meist auf eigenem Planum liegenden „Taunusbahn“-Linien von Frankfurt-Heddernheim über Oberursel nach der Hohen Mark und nach Homburg vor der Höhe. Die Strecken gehörten der Frankfurter Localbahn AG. Befahren wurden sie von schweren elektrischen Zweiachs-Überlandbahn-Fahrzeugen dieser Gesellschaft und von nahezu identischen Wagen der Frankfurter Straßenbahn. Die Fahrzeuge beider Gesellschaften bedienten auch den innerstädtischen Teil des Schienenwegs hinauf zur Höhe. Wegen der Verstaatlichung der hessischen Privatbahnen ging die Frankfurter Localbahn 1955 in der Frankfurter Straßenbahn auf. Die Strab-Linien 24 und 25 bekamen bereits ab 1956 Düwag-Großraum-Vierachser, welche durch ihre doppelten Scheinwerfer als Taunusbahn-Wagen zu erkennen waren. In den 70ern schließlich wurden die genannten Linien ins U-Bahnnetz integriert. Allerdings verlegte man die Endstation der ehemaligen

Linie 25 von Bad Homburg nach Gonzenheim, da man in der Kurstadt selbst keine Stadtbahntrasse fand.

Auf beiden Strecken gab es beinahe bis zum Ausbau für den Stadtbahnbetrieb mehrere, z.T. bedeutende Anschlüsse, welche zunächst mit zwei B-Kuppler-Dampflokomotiven und später auch mit elektrischen Triebfahrzeugen und Dieselloks bedient wurden. Die Verknüpfung zwischen Überland- und Staatsbahn lag im Bahnhof Oberursel, wo ein zweistöckiger Schuppen für die Güterloks stand.

Schon aus diesen kurzen Notizen geht hervor, dass es sich bei der Frankfurter Localbahn um ein exzellentes Modellbahn-Vorbild handelt. Vergisst man die leidige Tatsache, dass es seit der „Stadtbahnisierung“ beim Vorbild keinen Güterverkehr mehr gibt, ist dieses Thema für sämtliche Epochen bis heute tauglich. Wenigstens für die Zeit ab ca. 1960 gibt es passende Strab-Fahrzeuge. Und für den Güterbetrieb ist vonseiten der Modellbahnhersteller hinreichend gesorgt.