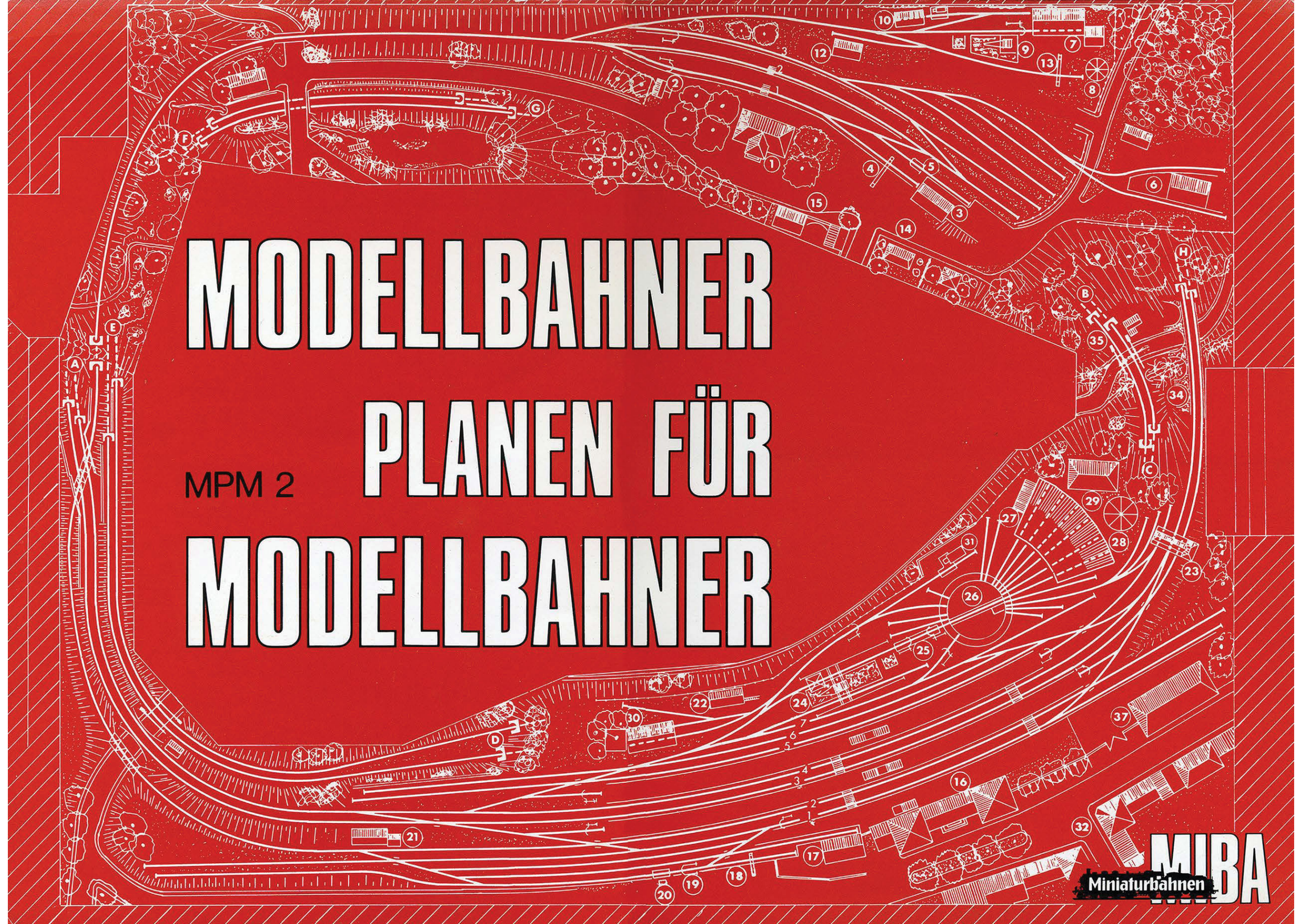

MODELLBAHNER
PLANEN FÜR
MODELLBAHNER
MPM 2
MIBA
Miniaturbahnen

Modellbahner planen für Modellbahner

(Ein Vorwort, das Sie – ausnahmsweise! – doch 'mal lesen sollten!)

Vor Ihnen liegt nun schon die 2. Ausgabe einer in zweifacher Hinsicht gänzlich neuen Publikation von Modellbahn-Streckenplänen. Zum einen betrifft dies die von uns ganz bewußt gewählte Form der Loseblatt-Sammlung; denn wir wissen, daß Streckenplan-Entwürfe in erster Linie als Arbeits- und Planunterlagen fungieren und darum auch als solche präsentiert werden müssen, und das ist nun einmal bei einzelnen Blättern bzw. Plänen, die herausgenommen und verglichen, ja sogar kombiniert und abgeändert werden können, wesentlich einfacher möglich als bei einem gebundenen Buch, weswegen wir diesen unkonventionellen Weg beschritten haben.

Auf unseren Aufruf in MIBA 9/80 hatten sich so viele Modellbahner aktiv durch Einsendung ihrer Entwürfe an der großen „MIBA-Streckenplan-Aktion" beteiligt, daß Größe und Umfang einer „normalen" Streckenplan-Broschüre entweder nicht ausgereicht hätten – oder daß diese zu einem dicken, für den vorgesehenen Zweck unpraktischen und unhandlichen „Wälzer" angewachsen wäre. In der sich daraus ergebenden, vorliegenden Loseblatt-Form stellen „MPM 1" und „MPM 2" somit gleichzeitig den Grundstock eines wachsenden Gleisplan-Archivs dar, das sich jeder Leser – pardon: Strecken-Planer – nach seinem ureigensten Gusto aufbauen und ordnen kann: sei es nach Größe der einzelnen Entwürfe, nach deren Themastellung oder auch nach Bahngröße (Nenngröße) der Anlagen – „wie es Euch gefällt!" Zusammen mit den noch folgenden Mappen entsteht somit eine Gleisplan-Sammlung, die schwerlich ihresgleichen finden dürfte.

Neu ist zum zweiten die – nun, nennen wir es „Urheberschaft" der Pläne. Nicht ein einzelner Planer hat sie, fernab der Praxis, am Schreibtisch gezeichnet, nein, „Modellbahner planen für Modellbahner"; das heißt: Pläne, die aus der Praxis – für die Praxis entworfen wurden. Gleichgesinnte werden sich hier ebenso wiederfinden wie Leidensgenossen und Problem-Partner: Was dem einen der störende Kamin auf dem Dachboden, ist dem anderen das zu überbauende Sofa im Wohnzimmer oder einem dritten das zu tarnende Heizungsrohr im Keller.

Es sei deshalb schon hier vermerkt (und wird bei den Entwurfskommentaren immer wieder auftauchen), daß ein Großteil dieser Pläne keine theoretischen „Phantastereien" darstellt, sondern bereits in Angriff genommene oder echt geplante Projekte, in denen die räumlichen Gegebenheiten der Planer, entsprechende Erfahrungen und daraus folgende Änderungen berücksichtigt sind. Es sind also ganz konkrete, immer wieder und bei jedermann auftauchende Gegebenheiten und Problem-Punkte, die in den vorliegenden Entwürfen ihren Niederschlag gefunden haben; aus der Praxis – für die Praxis. Und wenn darunter auch dachboden- oder gar turnhallengroße „Traumanlagen" zu finden sind, so widerspricht dies keinesfalls der Praxisnähe, die diese Plansammlung kennzeichnet – es sind Projekte darunter, die tatsächlich verwirklicht werden! Darüber hinaus: Wer von uns, wer von Ihnen hätte noch nicht seiner Phantasie einmal freien Lauf gelassen und seinen ganz persönlichen Wunschtraum zu Papier gebracht? Daß dies sowohl eine Super-Anlage mit U-Bahn, S-Bahn, mehreren Hauptbahnhöfen und -zig Industrieanschlüssen sein kann als auch eine verträumte Nebenbahn, wo zwischen zwei kleinen Endbahnhöfchen ein Dreiwagenzug hin- und herzuckelt – das eben ist die Vielfalt, die aus der Praxis kommt und die darum von jedem und für jeden etwas bietet.

Falls dennoch dem einen oder anderen Leser vielleicht etwas zu viele große Anlagen darunter sind, mag das an den oben erwähnten „Traumanlagen" liegen; sich in diese zu vertiefen, dürfte indes für jeden echten Modellbahner eine stundenlange, höchst reizvolle und lehrreiche Beschäftigung sein.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir auch herausfinden, für welche Anlagengrößen und -formen ein größerer Teil unserer Leser Interesse bekundet, um eine spätere MPM-Mappe ausschließlich diesen Wünschen widmen zu können; dafür dient die beigefügte Karte. Je zahlreicher davon Gebrauch gemacht wird, d. h. je mehr Karten wir zurückerhalten, desto besser können wir uns ein Bild machen – und entsprechend planen! Füllen Sie also die beiliegende Karte möglichst umgehend aus und werfen sie in den Briefkasten – danke!

Daß die Anlagenentwürfe – falls Sie den einen oder anderen vielleicht nachbauen wollen – nicht sklavisch übernommen zu werden brauchen, dürfte sich von selbst verstehen; vielmehr ist es wohl hier eine Weichenstraße, da ein Nebenbahnabzweig und dort wiederum eine Bw-Anordnung, die zur Übernahme reizen und aus denen dann ein neuer, eigener Entwurf zusammenkomponiert werden kann; auch und gerade diesem Umstand kommt die Loseblatt-Form gezielt entgegen – für diesen Fall lassen sich die in Frage kommenden Pläne leichter zusammenstellen bzw. vergleichen.

Ein gleiches gilt im Prinzip auch für die Bahngröße: Ein H0-Bahner kann sicher ebenso gut einen N-Entwurf verwerten, wie ein N-Kollege sich von einem H0-Plan anregen läßt; darum ist diese Sammlung nicht streng nach verschiedenen Bahngrößen unterteilt.

A propos „streng": Allzu gestrenge, vorbild-bewußte und fachlich geschulte Gleisplan-Experten werden ganz sicherlich in mancher Weichenstraße, Abzweigung oder Bw-Anbindung (um einige Beispiele zu nennen) diesen oder jenen sachlichen/fachlichen „Schnitzer" entdecken. Nun – derlei fachliche Mängel sind natürlich auch uns aufgefallen; aber zum einen kann und soll diese Planungs-Mappe kein Lehrbuch der Gleisplanung sein, sozusagen ein „Blum en miniature" (Prof. Otto Blum verfaßte mehrere Standardwerke über den Eisenbahnbau des großen Vorbilds), und zum anderen hatten wir ohnehin monatelang genug damit zu tun, die von mehr als 500 Teilnehmern an der Streckenplan-Aktion eingesandten Pläne – und das waren über 800! – zu sichten, zu ordnen und in reproduktionsfähige Ausführungen zu bringen.

Gerade letzteres war eine immens zeit- und kostenaufwendige Angelegenheit; und wer sich nur ein wenig in der Druck- und Reproduktionstechnik auskennt, weiß, wovon wir reden: Schließlich waren die Vorlagen nicht durchwegs exakte Tuschezeichnungen auf Transparentpapier, sondern auch „schwache" Bleistift-Skizzen auf Konzept- oder Millimeterpapier, um nur ein Beispiel herauszugreifen. Hier mußte eine Reihe ziemlich kostspieliger Versuche angestellt werden, um zu einigermaßen befriedigenden Ergebnissen (lies: Lithos) zu kommen.

Einige hundert Entwürfe in Tusche von technischen Zeichnern reinzeichnen zu lassen und vorher auch noch auf Fehler hin zu überarbeiten, hätte sowohl zeitlich wie kostenmäßig ein untragbares Unterfangen dargestellt. Abgesehen davon finden wir die unterschiedlichen, höchst individuellen Stilarten der Pläne besonders reizvoll.

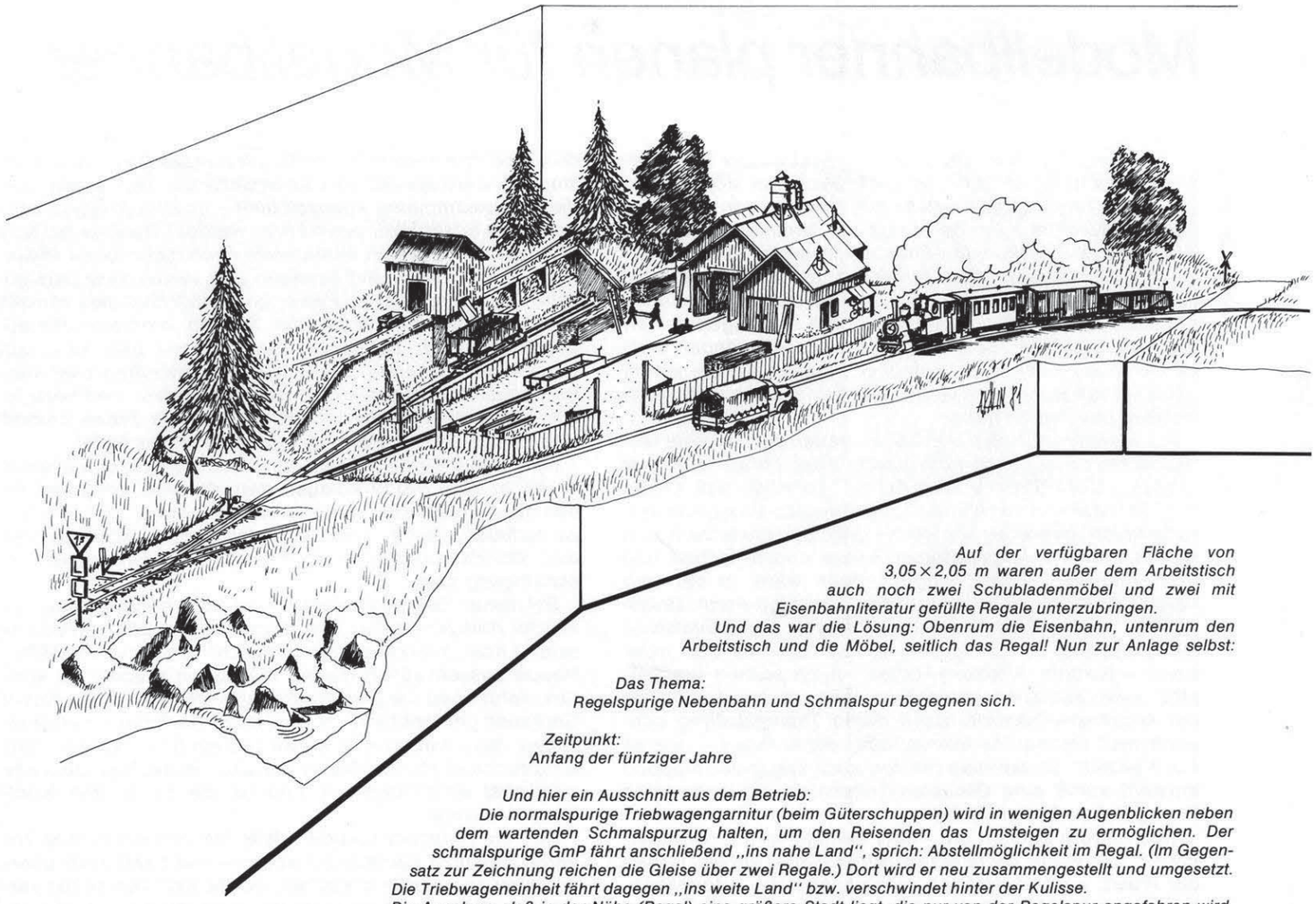
Und was die erwähnten kleinen „Schnitzer" anbelangt: Wer sie erkennt, möge sich angesichts seiner fachlichen Kompetenz selbst auf die Schulter klopfen und die Fehler korrigieren! Ebenso haben wir auch an den Kommentaren der Planer zu ihren Entwürfen ganz bewußt so wenig wie möglich geändert (es sei denn, dies war aus Layout-Gründen erforderlich); es sind also ausführliche und bis ins kleinste Detail gehende Erläuterungen ebenso zu finden wie knappe, auf das allerwesentlichste beschränkte Kommentare. An dieser Stelle ist auch zu erwähnen, daß wir die verschiedenen Entwürfe – auch dies wieder ganz bewußt – nicht in einem „Einheits-Maßstab" wiedergegeben haben, sondern die Maßstabs-Größe individuell auf den jeweiligen Entwurf, dessen Zeichnungsstil, die darin enthaltenen Einzelheiten und Details abgestimmt haben (was gleichermaßen auch für die Darstellung der verdeckten Gleisanlagen gilt); Sie werden dies beim Studium der Pläne merken.

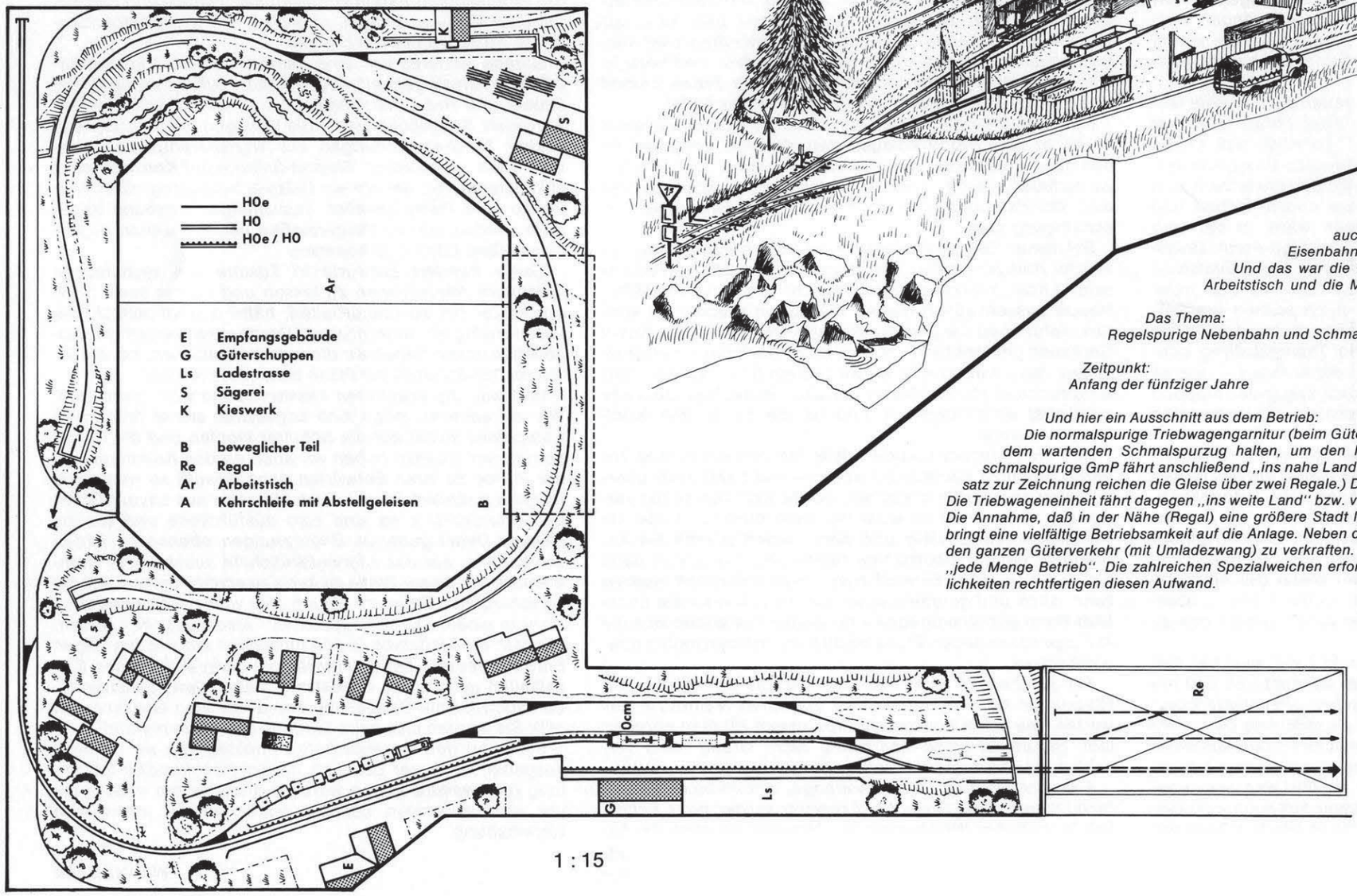
Soviel zu den wesentlichsten Punkten, die wir als Herausgeber zu dieser gänzlich neuen Streckenplan-Sammlung (der weitere folgen werden) anzumerken haben; bei der anschließenden Lektüre wünschen wir informative Unterhaltung.

WeWaW/mm

H0/H0e 3,05 × 2,05 A. Kälin (Schweiz)

Rundherum und ins Regal





1 : 15

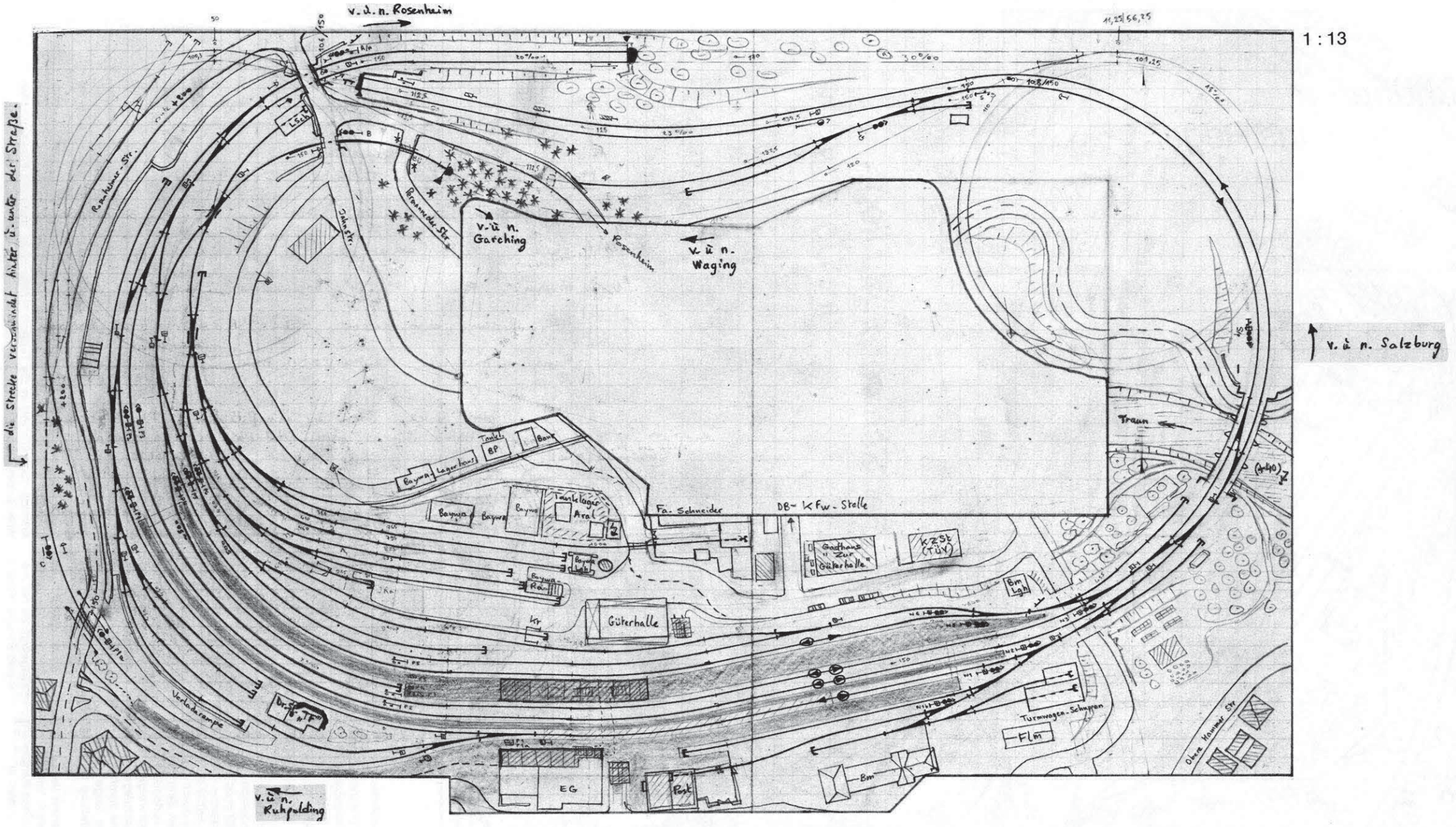
Auf der verfügbaren Fläche von 3,05 × 2,05 m waren außer dem Arbeitstisch auch noch zwei Schubladenmöbel und zwei mit Eisenbahnliteratur gefüllte Regale unterzubringen.
Und das war die Lösung: Obenrum die Eisenbahn, untenrum den Arbeitstisch und die Möbel, seitlich das Regal! Nun zur Anlage selbst:

Das Thema:
Regelspurige Nebenbahn und Schmalspur begegnen sich.

Zeitpunkt:
Anfang der fünfziger Jahre

Und hier ein Ausschnitt aus dem Betrieb:
Die normalspurige Triebwagengarnitur (beim Güterschuppen) wird in wenigen Augenblicken neben dem wartenden Schmalspurzug halten, um den Reisenden das Umsteigen zu ermöglichen. Der schmalspurige GmP fährt anschließend „ins nahe Land", sprich: Abstellmöglichkeit im Regal. (Im Gegensatz zur Zeichnung reichen die Gleise über zwei Regale.) Dort wird er neu zusammengestellt und umgesetzt. Die Triebwageneinheit fährt dagegen „ins weite Land" bzw. verschwindet hinter der Kulisse.
Die Annahme, daß in der Nähe (Regal) eine größere Stadt liegt, die nur von der Regelspur angefahren wird bringt eine vielfältige Betriebsamkeit auf die Anlage. Neben dem Pendler-Verkehr hat der kleine Bahnhof noch den ganzen Güterverkehr (mit Umladezwang) zu verkraften. Das Ganze mit einem Fahrplan „garniert", ergibt „jede Menge Betrieb". Die zahlreichen Spezialweichen erfordern zwar den Selbstbau, aber die Betriebsmöglichkeiten rechtfertigen diesen Aufwand.

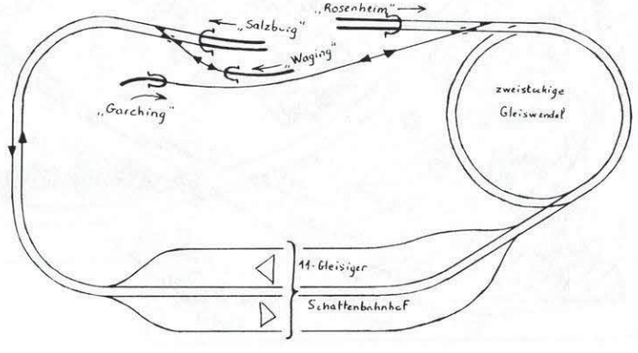
1 : 13



N 3,35 × 2,00 Richard Carcaillet (Frankreich)

„Traunstein" in Frankreich . . .

Nach zwei Monaten Ferien in Bayern habe ich dort – als französischer Modellbahner – den Bahnhof Traunstein als Vorbild für mein Anlagenprojekt gewählt. Dieser Entwurf ist eine relativ maßstäbliche Wiedergabe des Bahnhofs. Wie die Streckensituation ins Modell übertragen wurde, geht aus der kleinen Schemaskizze hervor. Die Anlage selbst wird z. Z. gebaut, obwohl langsam, da mir wegen des Studiums nicht allzu viel Zeit übrigbleibt. Trotzdem sind bis jetzt der Unterbau (L-Träger-Bauweise) und ¾ des Schattenbahnhofs fertiggestellt. Mein größtes Interesse bei der Modellbahn gilt der Nachbildung des Verkehrs, mit vorbildlichen Zugzusammenstellungen und Fahrplanbetrieb.



N 2,85 × 2,80 Peter Erdmann

Der Schwerpunkt liegt im Untergrund

1 : 13

Zwei Überlegungen standen am Anfang der gesamten Planung:

1. *Es mußte eine Möglichkeit geschaffen werden, die stattliche Anzahl von 45 Zügen auf einer Anlage einsetzen zu können.*
2. *Die Anlage darf nicht mit Gleisen überladen werden, es soll auch die Landschaft zum Zuge kommen.*

So blieb als einziger Ausweg der Gang in den „Untergrund". Als zusätzlicher Reiz kam die Möglichkeit hinzu, einen Zug, der in einem Tunnel verschwindet, an verschiedenen Stellen wieder auftauchen zu lassen oder ihn gegen einen anderen aus dem unterirdischen „Reservoir" auszutauschen.

Auf einer Größe von 2,85 × 2,80 m ist diese U-Anlage konzipiert, mit deren Bau vor einiger Zeit begonnen wurde. Die vielen Fahr- und Abstellmöglichkeiten entdeckt man am besten selbst durch Studium der Gleispläne, wobei die jeweiligen Gleisfortführungen durch gleiche Buchstaben gekennzeichnet sind. Die Höhenangaben bedeuten Zentimeter über/unter „Normalnull", dieses liegt etwa 90 cm über dem Fußboden. Ein im Raum stehender Schrank mußte unter der Anlage eingebaut werden. So war ich gezwungen, den unteren Schattenbahnhof 70 cm tief anzulegen, um mit dem Verbindungsgleis der beiden Hälften unter dem Schrank durchfahren zu können. Auf diese Art und Weise entstand eine etwa 24 m lange zweigleisige Strecke hinunter zum Schattenbahnhof. Durch die Aufteilung in Blockstellen lassen sich auch hier einige Züge „unterbringen".

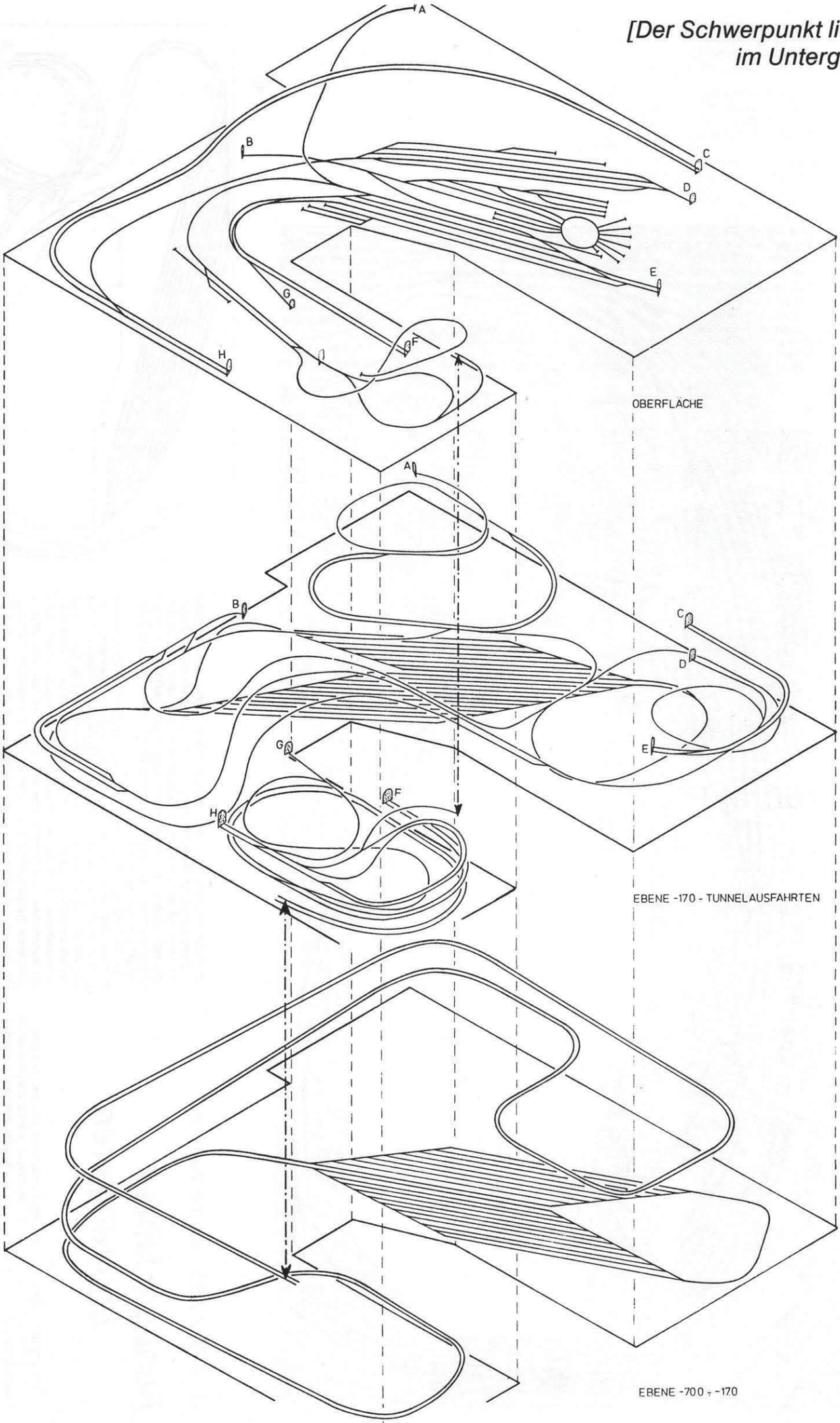
Auf dem rechten Anlagenschenkel liegt der Bahnhof „Baden-Baden" mit einem mittelgroßen Bw für Dampf- und Dieselbetrieb. Der anschließende Güterbahnhof wurde absichtlich ohne Rangieranlagen ausgelegt, da bei mir Züge fahren sollen und ich keinen Wert auf Lokwechsel und Rangierfahrten lege. Die zum Bahnhof gehörige Stadt ist nur am Anlagenrand angedeutet, einmal durch eine Altstadt-Häuserzeile, ca. 8 cm über Bahnhofsniveau, und zum anderen durch den Randbezirk einer Neubausiedlung. Auf dem zweiten Anlagenschenkel befindet sich der Dorfbahnhof „Unterlenningen", dessen zugehörige Ortschaft über die Landstraße erreicht wird. „Unterlenningen" ist zugleich Ausgangspunkt der Zahnradbahn, die sich mit etwa 20 % Steigung den Berg hinaufwindet. An einem kleinen Haltepunkt liegt ein Berghotel, und kurz danach verschwindet die Zahnradstrecke in einem Wartetunnel, von wo aus die Zahnradbahn nach einiger Zeit wieder ihren Weg ins Tal nimmt.

Der Fahrzeugpark besteht z. Z. aus 45 Zügen. Die 45 Züge und Triebwagen bedeuten 290 Wagen. D-Züge werden aus 5 und Güterzüge aus 9–11 Wagen gebildet, was Zuglängen von knapp einem Meter ergibt. Die „Epoche" ist in etwa der Zeitraum kurz vor dem „Dampflokverbot" der DB bis zum heutigen Tag. Es kann also durchaus vorkommen, daß der Intercity mit der Drehstromlok E 120 neben der Dampflok BR 012 im Bahnhof steht. Diejenigen Dampfloks, die nicht vor Sonder- oder Museumszügen eingesetzt sind, werden beim Eisenbahn-Club im Dampf-Bw abgestellt.

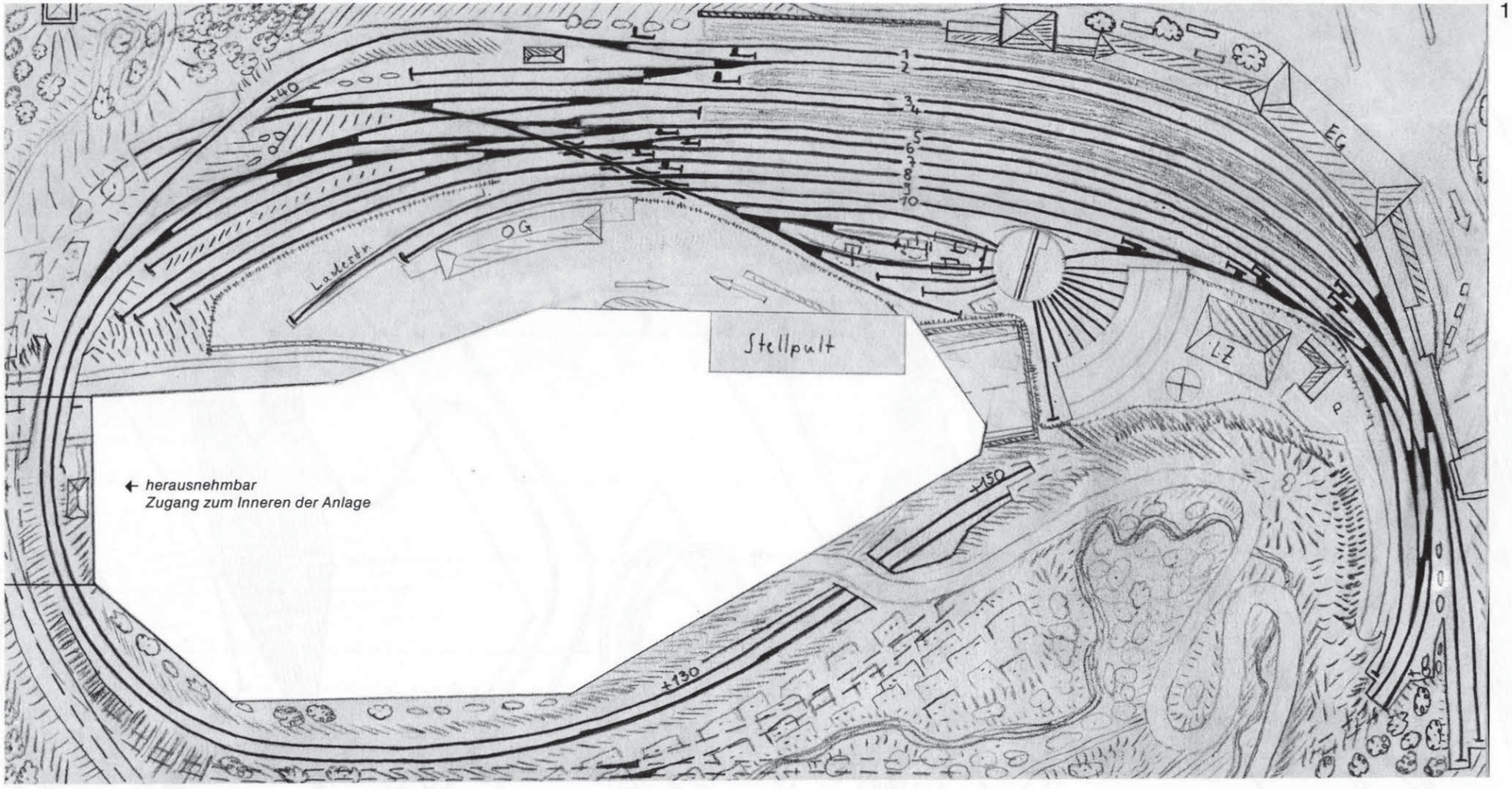
Geographisch ist die Anlage irgendwo im süddeutschen Raum angesiedelt, was neben DB-Fahrzeugen auch den Einsatz der ÖBB-Loks der Baureihen 1020 und 1044 rechtfertigt. Der Wagenpark ist entsprechend, darüber hinaus verkehrt aber auch ein bunter Sonderzug mit Wagen der SJ, DSB, NS und SNCB.

Der sichtbare Anlagenteil (mit Ausnahme des Bw's und der Nebenstrecke nach „Unterlenningen") erhält eine nicht funktionelle Oberleitung; eine Fortführung nach Einfahrt in die Tunnels erfolgt nicht, denn die Elloks erhalten ihren Strom „von unten".

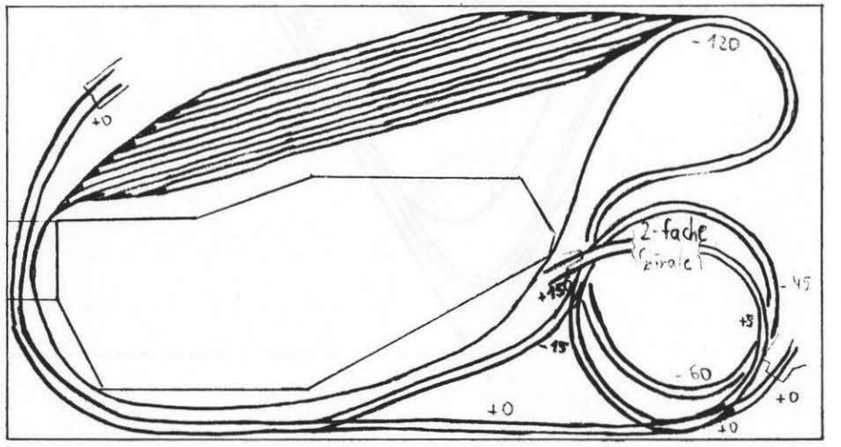
[Der Schwerpunkt liegt im Untergrund]



1 : 18



1 : 40



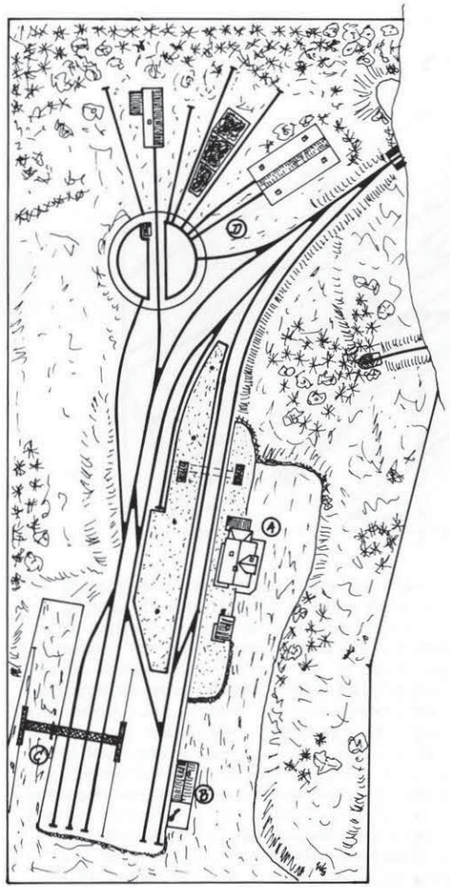
N 4,70 × 2,50 Martin Weinert

Rundum fahren und rangieren

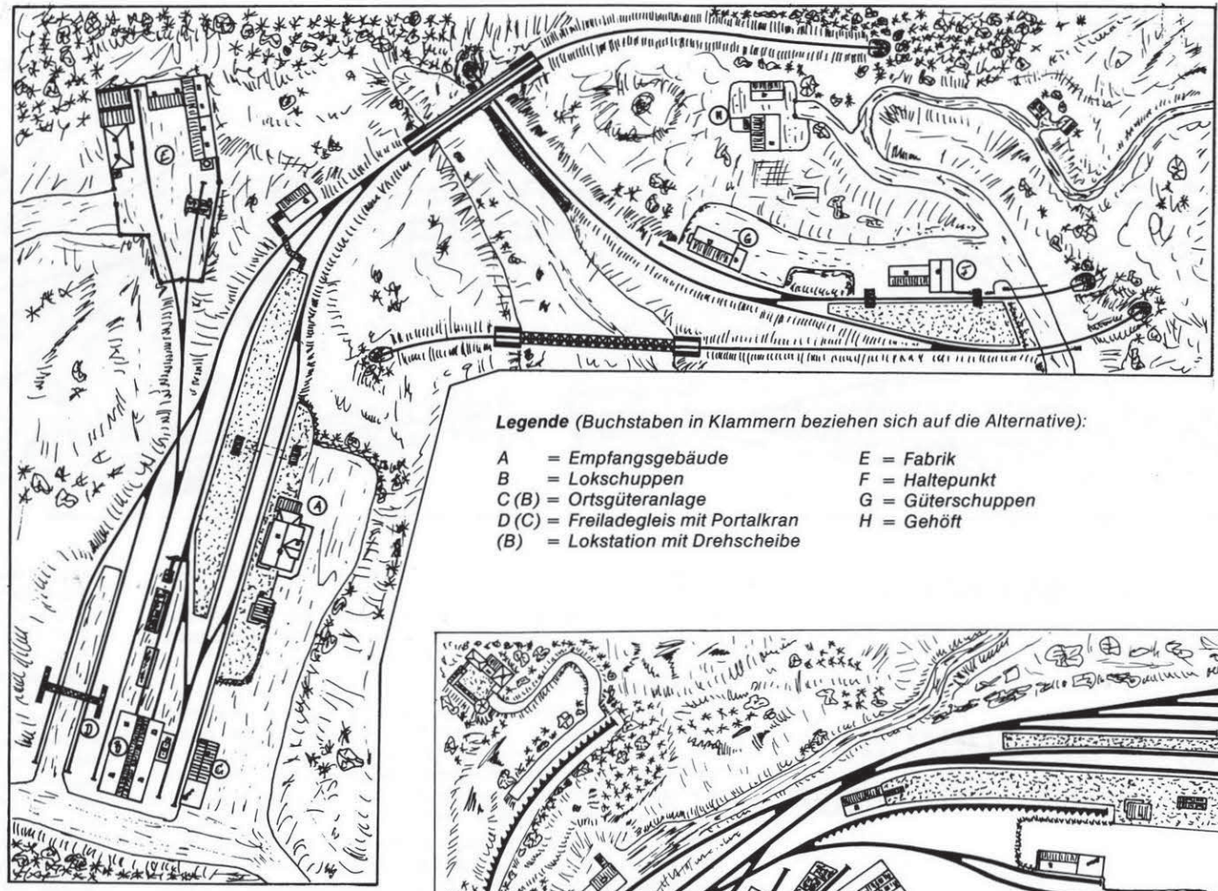
Thema ist ein mittelgroßer Durchgangsbahnhof an einer zweigleisigen Hauptstrecke mit einer am linken Bahnhofskopf abzweigenden doppelgleisigen Steigungsstrecke, die gleichzeitig eine Paradestrecke ist. Diese Abzweigung erfolgt für die Hauptgleise kreuzungsfrei, durch die Gleisüberführung des Personenzuggleises in Richtung Steigung über die Hauptstrecke. Weiterhin ist die Verbindung Steigungsstrecke – Güterbahnhof so vom Stammgleis der Paradestrecke getrennt, daß der Verkehr auf den Personenzuggleisen ohne Behinderung durch die Zugbewegungen im Güterbahnhof im Richtungsverkehr befahren werden kann. Die genannten Verschiebearbeiten sind, bedingt durch den 5gleisigen Güterbahnhof, den zwei Gleisen für die Ladestraße und das Ortsgüterempfangsgebäude am linken Bahnhofskopf und den 3 Abstellgleisen, sehr zahlreich.

Die Verbindung der drei vom Bahnhof ausgehenden Strecken erfolgt im „Spiralberg", der auf der kleinen Skizze nur schematisch dargestellt ist. Er ist so gestaltet, daß vom 12gleisigen Schattenbahnhof aus alle drei Strecken erreichbar sind: Über eine 1fache Spirale wird das Gleisdreieck erreicht, von dort gelangt man zum linken oder rechten Bahnhofskopf. Vor Austritt der unterirdischen Strecke in den rechten Bahnhofsteil zweigt noch eine Strecke ab, die über eine 2fache Spirale die Steigungsstrecke erreicht. Daraus ist ersichtlich, daß Zugfahrten von jeder Strecke auf jede andere möglich sind; eine Ausnahme bildet lediglich die Verbindung Steigungsstrecke – rechter Bahnhofskopf.

Alles in allem bietet diese Konzeption sowohl dem Fahr- wie auch dem Rangierenthusiasten genug Entfaltungsmöglichkeiten!



1 : 15



1 : 15

N 2,60 × 1,95 Ulrich Weiß

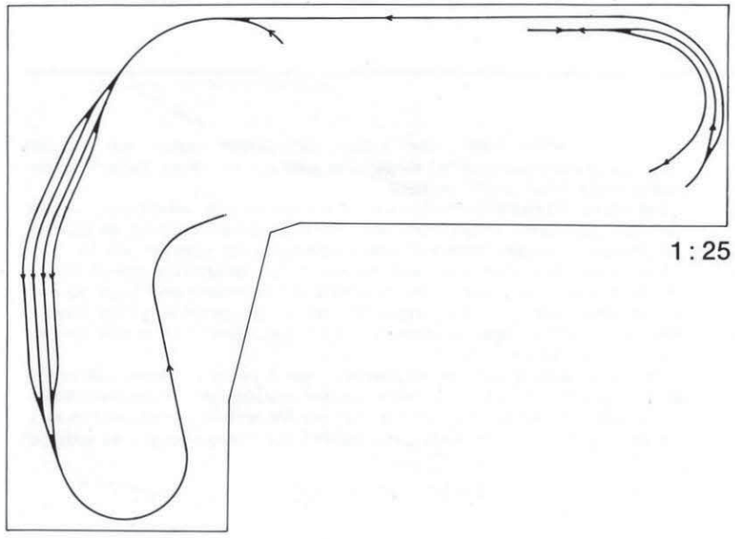
Ein L mit kleinem Kopfbahnhof . . .

Thema ist eine eingleisige Nebenbahn mit Kopfbahnhof und Haltepunkt. Eine Fabrik mit Industrieanschluß und ein 4gleisiger Schattenbahnhof (umschaltbar von Vollautomatik auf Handbetrieb) sorgen für regen Betrieb.

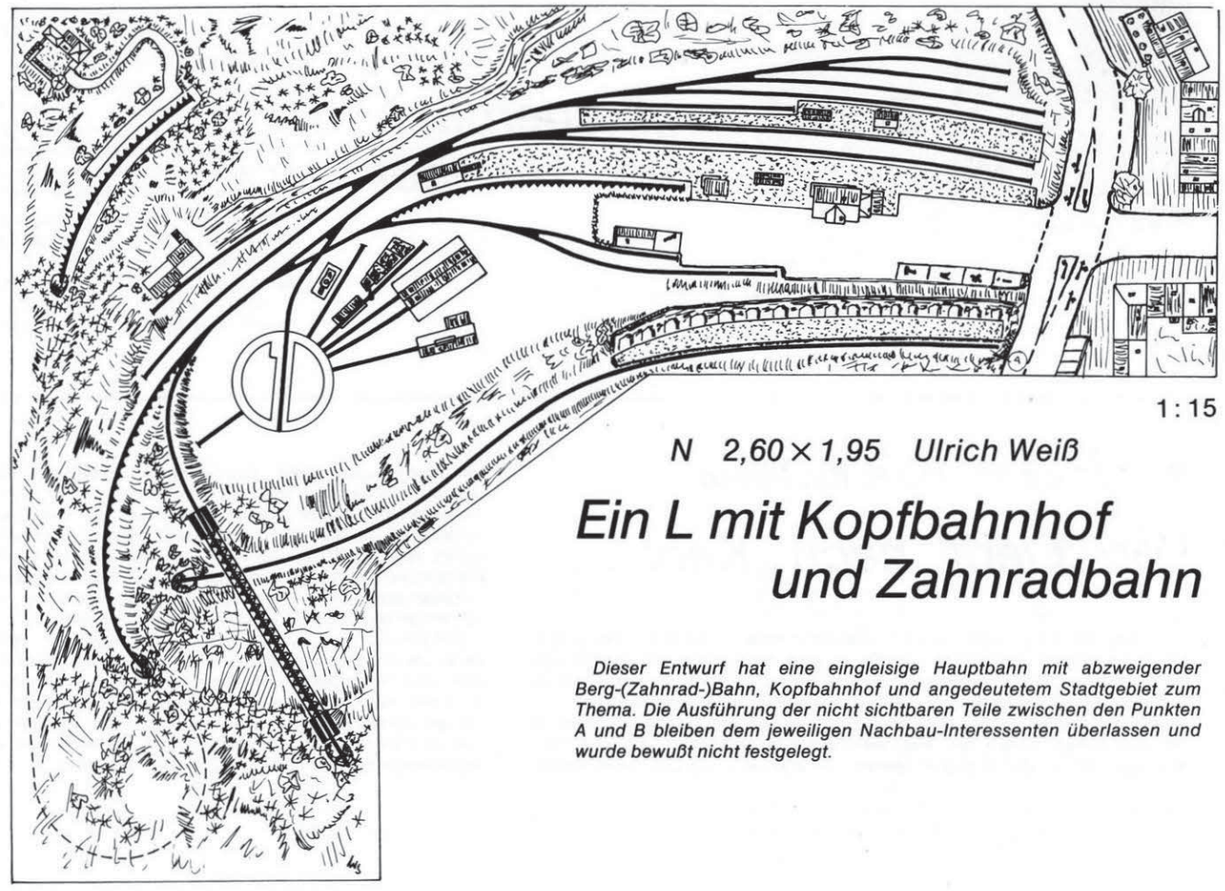
Eine Alternative zur Ausführung des linken Anlagenschenkels sieht eine etwas andere Ausführung des Kopfbahnhofs mit einer Drehscheibe und 2ständigem Lokschuppen vor.

Legende *(Buchstaben in Klammern beziehen sich auf die Alternative):*

A	= Empfangsgebäude	E	= Fabrik
B	= Lokschuppen	F	= Haltepunkt
C (B)	= Ortsgüteranlage	G	= Güterschuppen
D (C)	= Freiladegleis mit Portalkran	H	= Gehöft
(B)	= Lokstation mit Drehscheibe		



1 : 25

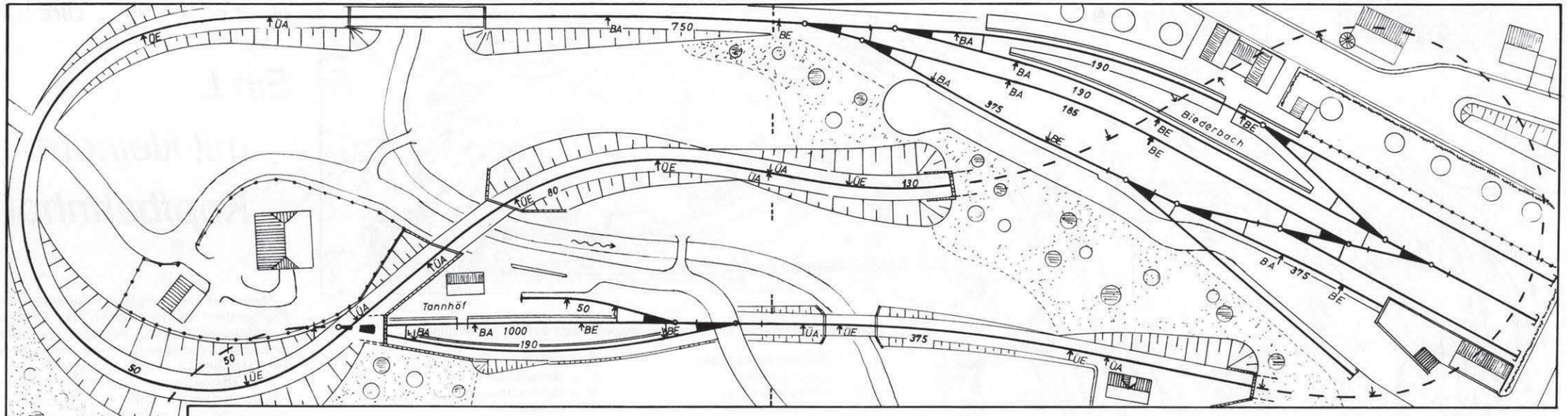


1 : 15

N 2,60 × 1,95 Ulrich Weiß

Ein L mit Kopfbahnhof und Zahnradbahn

Dieser Entwurf hat eine eingleisige Hauptbahn mit abzweigender Berg-(Zahnrad-)Bahn, Kopfbahnhof und angedeutetem Stadtgebiet zum Thema. Die Ausführung der nicht sichtbaren Teile zwischen den Punkten A und B bleiben dem jeweiligen Nachbau-Interessenten überlassen und wurde bewußt nicht festgelegt.



1 : 20

H0 5,66 × 2,34 Willy Pastorini

Zwischen „Biederbach" und „Tannhöf"

Das Anlagenthema ist eine eingleisige Strecke zwischen zwei Endbahnhöfen (von denen hier nur der eine dargestellt ist) mit einem dazwischen gelegenen Kreuzungsbahnhof in hügeligem Gelände. Bei der Umsetzung dieses Themas waren verschiedene „Planungsvorhaben" zu berücksichtigen:

Epoche: ca. 1945–1965.

Betriebsbild: Nebenbahn oder Hauptbahn ohne überbezirklichen Durchgangsverkehr. Durch den Einsatz einiger Eilzüge kann der Fahrplan interessanter gestaltet werden. Bei Darstellung als Hauptbahn ist eine volle signalmäßige Ausstattung erforderlich, bei Darstellung als Nebenbahn können Ausfahrsignale entfallen. Gut entwickelter Güterverkehr.

Fahrzeuge: Tenderloks verschiedener Baureihen, Dieselloks 211, 212, 216, 260 in gemischtem Einsatz. Im Personenverkehr Eilzugwagen und Umbauwagen. Im Güterverkehr gängige Bauarten, keine Spezialwagen, die besondere Ladeanlagen erfordern.

Die Strecke ist in hügeligem Gelände zu trassieren, was oft größere Schwierigkeiten machen kann als im Gebirge, da hier die Verkehrsbeziehungen nicht so stark durch den Talverlauf geprägt werden. Es besteht insofern genug Anlaß für eine Gestaltung von Tunnels, Dämmen und Einschnitten und einer weniger geradlinigen Streckenführung. Die Anlage wird von einem flachen Tal schräg durchzogen; links in ansteigendem Gelände führt eine Straße geringer Ordnung an einem Gehöft vorbei zu dem Dorf „Tannhöf". Ganz links erhebt sich das Gelände noch stärker und ist bewaldet. Rechts verläuft der Hang etwa parallel zum obenliegenden Bahnhof „Biederbach" und ist auf seiner gesamten Länge ebenfalls bewaldet. Hinter dem Bahnhof schließt sich die typische Bebauung eines Landstädtchens an, das sich nach dem Bahnbau zwischen Ortskern und Bahnhof entwickelt hat, ebenfalls im Hang liegend. Die Talsohle ist als Acker- und Weideland zu gestalten.

Die Fahrstrecke ist insgesamt etwa 16 m lang (entspricht ca. 1,4 km in natura), wozu bei einem Halt in „Tannhöf" ca. 2 Minuten Fahrzeit benötigt werden. Die benötigte Steigung von etwa 20 % ermöglicht eine (gut motivierte) „zurückhaltende" Fahrweise, so daß sich ein durchaus echtes Zeitgefühl beim Betrieb einstellt. Gefahren wird nach Fahrplan, meistens im „Zwei-Mann-Betrieb".

N 5,20 × 4,10 Utz R. Kaufmann

Von „Oedt" nach „Kahl"...

... führt die eingleisige Hauptstrecke auf meiner geplanten Kelleranlage. Im Vorortbahnhof „Kahl-Ost" wird die Strecke aus Oedt in die zweigleisige Hauptbahn aus Kalthof eingefädelt, natürlich kreuzungsfrei. In „Oedt" zweigt noch eine Stichbahn nach „Leer" ab, die untergeordnete Bedeutung hat.

„Kahl-Ost" ist ein reiner Personenbahnhof, Eilzüge und Personenzüge sowie evtl. eine S-Bahn halten hier. Die elektrifizierte Hauptstrecke „Kahl–Kalthof" wird auch von D- und IC-Zügen bedient, die aber in „Kahl-Ost" nicht halten.

Die Strecke nach „Oedt" führt über den Haltepunkt „Kahl-Chorweiler", der Ortsteil „Chorweiler" stellt aber im Moment noch eine Baustelle der Wohnungsbaugesellschaft „Teure Heimat" dar. Der hier gelegene Baustellenanschluß wird, um die Hauptstrecke nach „Kalthof" nicht noch zusätzlich zu belasten, von „Oedt" aus bedient. In „Oedt" besteht die Möglichkeit von Zugkreuzungen, allerdings bedingen mehrere Industrieanschlüsse und der Baustellenanschluß eine starke Güterumschlagstätigkeit, so daß der Bahnhof schnell an den Grenzen seiner Kapazität angelangt ist.

Die Strecke nach „Leer" wird dreimal täglich in beiden Richtungen von einer Schienenbusgarnitur bedient: Morgens ab „Kahl-Ost" (hier ist die Garnitur über Nacht auf dem Stumpfgleis abgestellt) und zurück bis „Kahl-Ost". In „Oedt" halten außerdem die Personenzüge der Relation „Kahl-Wasserlos", Eilzüge fahren durch. Zweimal täglich kommt der Nahgüterzug aus „Kahl" und fährt weiter nach „Wasserlos". Die Holzverladung an dieser Strecke ist schon lange stillgelegt, da die Gegend inzwischen gänzlich abgeholzt ist, bis auf den „Oedter Wald", der schon vor Jahren durch die Aktivität einer Bürgerinitiative gerettet wurde und jetzt ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Stadt „Kahl" darstellt.

Die etwas ungewöhnliche (Spiralen-)Form der Anlage erklärt sich aus der dadurch gegebenen Möglichkeit, besonders lange Fahrstrecken im sichtbaren Bereich zu bauen, ohne auf Verschlingungen zurückgreifen (wie bei Zungen-Anlagen) oder den Innenraum freilassen zu müssen (bei adw-Anlagen). Der kleinste sichtbare Radius wird 65 cm bei der Stichbahn und 90 cm bei den Hauptbahnen betragen, Steigungen 2 % bei Haupt- und 4 % bei der Nebenstrecke. Bahnsteiglängen in „Kahl-Ost" 2,10 m, in „Oedt" 0,80 m bzw. 0,40 m, Hp „Kahl-Chorweiler" 0,30 m.

Eingesetzt werden auf der eingleisigen Hauptstrecke Dieseltriebfahrzeuge der Reihen 211/212, 215/216, 260 sowie Schienenbusse, auf der elektrifizierten Strecke die Reihen 103, 120, 110, 151 etc. Dampfloks gibt es nicht (mehr). Übrigens: Die Orte Oedt, Kahl, Leer, Kalthof und Wasserlos gibt es wirklich!