

Anlage I: „Nebenbahn am Staudamm“

(Quelle „Anlagenpläne mit Pfiff“ von Christian Gerecht, Reinhold Barkhoff und Helge Scholz)



Ein kleiner Durchgangsbahnhof an einer eingleisigen Nebenbahn bildet den betrieblichen Mittelpunkt dieser kleinen Anlage. Als Empfangsgebäude dient das Modell „Uhlstädt“. Beide Hauptgleise verfügen über einen Bahnsteig. Die Gleisanlagen des Bahnhofs sind leicht überschaubar. Es gibt einen Güterschuppen mit anschließender Ladestrasse, dazu ein entsprechendes Ausziehgleis Richtung Osten, welches kurz vor dem Stausee endet. Am westlichen Ende der kleinen Station gibt es eigentlich nur eine kombinierte Kopf- und Seitenrampe, welche über zwei Gleise bedient wird. Im Umfeld wurde einige Gebäude einer Ortschaft, sowie ein kleiner Weinberg angedeutet.

Eine weitere Betriebsstelle findet sich auf der gegenüberliegenden Hangseite. Dort gibt es über einer schroffen Felswand den Abzweig zum Sägewerk. Dieses verfügt über zwei Abstellgleise. Sogar eine Koef für anfallende Rangierarbeiten oder auch eine Übergabefahrt Richtung Bahnhof ist vorhanden.

Die Landschaft wird von der großen Staumauer und dem angedeutete Stausee dominiert. Die Krone der Staumauer musste sogar als Trasse für die Eisenbahn erhalten. Die Züge Richtung Osten überqueren diese gleich nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof. Unmittelbar danach beginnt in einer weiten Kurve der sanfte Abstieg zum Abzweig „Sägewerk“. Ist dieser passiert, steigt die Strecke weiterhin stetig ab, um dann auf einer großen Fachwerkbrücke den Fluss zu überqueren und in einem Tunnel zu verschwinden. Fährt man einen Zug Richtung Westen aus dem Bahnhof, quert die Strecke lediglich einen unbeschränkten Bahnübergang, windet sich an einem kleinen Teich vorbei um dann ebenfalls in einem Tunnel zu verlaufen. Der ursprüngliche Anlagenvorschlag sah hier eine Gleiswendel vor, um die Strecke dann in einem Oval über die beschriebene Fachwerkbrücke und den Staudamm Richtung Bahnhof zurückzuführen. Ich habe statt dessen in beiden Tunneln je einen zweigleisigen Schattenbahnhof untergebracht. Dort wird der Zug automatisch ausgetauscht, so dass dieser nicht gleich wieder aus dem Tunnel auftaucht. Das ist der einzige automatische Ablauf, lediglich alle Signale werden durch den Zug wieder in Stellung „Halt“ gebracht. Der Rest der Anlage ist problemlos von Hand zu bedienen und lässt Raum für vielfältige Zug- und Rangierfahrten.

Bevor die Züge in einem Tunnel verschwinden, wird auf eine Kamera am Tunneleingang umgeschaltet. So kann man nach kurzer Wartezeit mit dem auftauchenden neuen Zug zum Bahnhof zurückfahren. Sind die Einfahrsignale nicht auf „Fahrt“ gestellt, wird auch hier eine Kamera aufgerufen um zu verdeutlichen, dass sich ein Zug nähert. Zusätzlich wird der Zug ein Warnsignal ertönen lassen.

Anlage II: „Nebenbahn mit Industrieanschluss“

(Quelle „Kompakte Anlagen raffiniert geplant“ von Hermann Peter)



Zentraler Mittelpunkt dieser Anlage ist ein kleiner Bahnhof (verbaut wurde das Modell „Uhlstädt“) an einer eingleisigen Nebenbahn, welche sich in Ovalform durch die Landschaft und über einige Brücken schlängelt. Für Zugkreuzungen oder Überholungen stehen im Bahnhof drei Hauptgleise zur Verfügung. Ein kurzer Stummel und eine Ladestrasse komplettieren eigentlich schon die Gleisanlagen, wäre da nicht noch die beginnende Stichstrecke, die in ein Industriegebiet mit verschiedenen Gleisanschlüssen führt und dieses in Form einer Kehrschleife umrundet. Hier gibt es eine Fabrik, eine Laderampe, ein Abstellgleis, ein Sägewerk, einen Landhandel, ein Freiladegleis, ein Tanklager und sogar einen kleinen Haltepunkt, an dem ein Triebwagen oder kurzer Personenzug halten könnte. Im Bereich dieses Industriegebietes können also vielfältige Rangieraufgaben stattfinden. Güterwaggons sind abzustellen oder mitzunehmen. Züge können aufgelöst, neu gebildet oder in der Kehrschleife komplett gedreht werden. Es wartet jede Menge Arbeit und Rangierspaß, wenn man es denn möchte.

Ein automatischer Betriebsablauf existiert eigentlich nicht. Die Signale im Bahnhof wurden mit Kontaktpunkten versehen, so dass diese durch den abfahrenden Zug selbstständig wieder in die Haltstellung gebracht werden, wenn sie auf Fahrt gestanden haben. Es existiert eine Art Halbautomatik. Lässt man einen Zug aus einem der drei Bahnhofsgleise abfahren (egal in welche Richtung), stellt er sich bereits bei der Ausfahrt über Kontaktpunkte die Weichen und das Einfahrsignal so, dass er nach einer Runde auf der Strecke wieder im selben Gleis ankommt, aus dem er abgefahren ist.

Anlage III: „Nebenbahn zum Endbahnhof“
(Quelle „Modellbahn Gleispläne“ von Joachim M. Hill)



Als Wendezüge und Steuerwagen noch nicht zur Verfügung standen, waren Endbahnhöfe bei der „großen Bahn“ wenig beliebt. Jeder Zug musste halten, die Lokomotiven mussten umsetzen, dazu kam der erforderliche Mehrbedarf an Gleisanlagen. Für den Modellbahnfreund bietet der Endbahnhof jedoch viele reizvolle Aufgaben, es kommt zwangsweise mehr Action ins Spiel.

Als Empfangsgebäude wurde in dieser Anlage das Modell „Uhlstädt“ verwendet. Der kleine Bahnhof verfügt über drei Hauptgleise, wovon zwei mit einem Bahnsteig ausgestattet sind. Am östlichen Ende des Bahnhofes gibt es eine Ladestrasse, ein Abstellgleis und ein Gleis mit Kopframpe. Hinzu kommt im westlichen Teil ein kleiner Lokschuppen mit Dieseltankstelle. Die Gleisanlagen sind leicht überschaubar und somit problemlos zu bedienen.

Die eingleisige Nebenbahn verlässt den Bahnhof Richtung Westen. Unmittelbar danach geht es in einem weiten Bogen um einen Bauernhof herum und danach auf die große Stahlbrücke. Gleich dahinter beginnt der Abstieg ins Tal. Der Zulauf zum See wird auf der Fachwerkbrücke überquert. Kurz darauf erreicht man eine Abzweigstelle. Geradeaus verschwindet die Strecke in einem Tunnel mit anschließendem zweigleisigen Schattenbahnhof. Folgt man dem abzweigenden Strang, geht es an der großen Stützmauer vorbei um den See herum. Auf Höhe der alten Wassermühle zweigt das Anschlussgleis zum Sägewerk ab. Die Strecke führt über eine alte Holzbrücke und weiter unter der Stahlbrücke hindurch in den zweiten Tunnel, hinter dem sich ebenfalls ein Schattenbahnhof mit zwei Gleisen befindet.

Ein automatischer Betrieb findet auf der Anlage nicht statt. Lediglich in den beiden Schattenbahnhöfen werden die Züge automatisch getauscht. Alle Signale sind mit Kontaktpunkten ausgestattet, so dass sie nach der Vorbeifahrt des Zuges selbstständig wieder in die Stellung „Halt“ fallen. An der Abzweigstelle werden die Signale durch die sich nähernden Züge zusätzlich auch auf „Fahrt“ gestellt. Die Weiche schaltet abwechselnd auf den geraden oder abzweigenden Strang. Die Schranken am Bahnübergang neben dem Sägewerk werden durch den Zug bedient.

Bevor die Züge in einem Tunnel verschwinden, wird auf eine Kamera am Tunneleingang umgeschaltet. So kann man nach kurzer Wartezeit mit dem auftauchenden neuen Zug zum Bahnhof zurückfahren. Ist das Einfahrtsignal vor dem Endbahnhof nicht auf „Fahrt“ gestellt, wird auch hier eine Kamera aufgerufen um zu verdeutlichen, dass sich ein Zug nähert. Zusätzlich wird der Zug ein Warnsignal ertönen lassen. Vor der ersten Bahnstreckeweiche liegt ein Fahrzeugkontakt, um die Geschwindigkeit der einfahrenden Züge auf 30 km/h zu beschränken.