

Abb. 1: Bahnhof Wilhelmstal

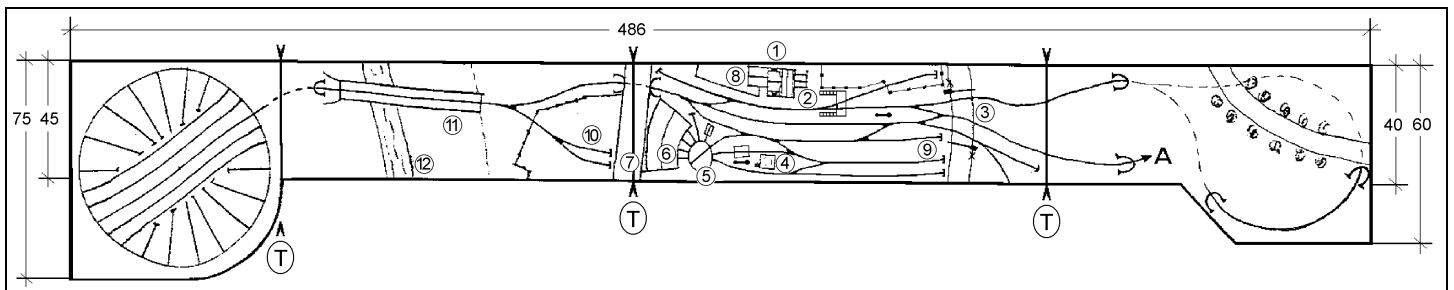
(Foto: Thomas Allgaier)

Der Bau dieser Modellanlage (Baugröße HOe) wurde bereits vor fünfzehn Jahren begonnen und war für enge Wohnverhältnisse zu meiner Studentenzeit ausgelegt.

Die erste Ausbaustufe sah einen kleinen Schmalspur-Kopfbahnhof mit zwei davon ausgehenden Strecken vor, von der eine in einem fünfgleisigen Schattenbahnhof endet. Im Schattenbahnhof befindet sich eine vollautomatische Wendeanlage in Form eines Gleisdreiecks. Die andere Strecke führt über eine größtenteils verdeckte Wendeschleife wieder in den Bahnhof zurück. Ein automatischer Halt im verdeckten Teil täuscht eine längere Strecke vor.

keine Anwendung. Im linken Teil befindet sich unter dem Bahnhof der Schattenbahnhof und im rechten die Fahrstrecken, wobei der Höhenunterschied zum Schattenbahnhof hier durch einen doppelten Gleiswendel überwunden wird. In diesem Ausbaustadium befand sich das Schaltpult in der Frontplatte des Bahnhofs. Ebenso waren alle Transformatoren in diesem Teil untergebracht, so daß lediglich ein Netzanschlußkabel aus der Anlage herausführte. Der Ab- und betriebsfähige Aufbau waren so in wenigen Minuten möglich.

Einige Jahre später wurde der Bahnhof zum Durchgangsbahnhof nach links erweitert (größere Wohnung!). Die Strecke führt nun weiter unter einer Straßenbrücke



Erklärungen:		T	Trennstelle Rahmen	A	Einfahrt Schattenbahnhof
		1	Empfangsgebäude	5	5 Gleise, autom. Wende über Gleisdreieck
		2	Fußgängersteg	6	Drehscheibe
		3	Beschränkter Bahnübergang	7	Lokschuppen
		4	Kohleschuppen	8	Straßenbrücke
				9	Laderampe
				10	Freiladgleis
				11	Fabrikanschluß
				12	Große Steinbrücke
					Fluß

Abb. 2 Gleisplan

(Grafik: WEK)

Die Anlage wurde als teilbarer Kasten ausgeführt, um bei etwaigen Umzügen leicht transportierbar zu sein. Ein genormtes Modulsystem fand damals allerdings noch

hindurch und an einer alten Fabrik mit Gleisanschluß vorbei, um schließlich das Flußtal auf einem gemauerten Viadukt zu überqueren. Kurz darauf verschwindet

die Strecke durch einen Tunnel im neuen, zweiten Schattenbahnhof. Dieser ist äußerst platz- und kostensparend als Drehplatte ausgeführt und hat fünf durchgehende Gleise für komplette Züge sowie vierzehn Kurzgleise für Lokomotiven, Triebwagen und einzelne Waggon (Abb. 3). Dieser Schattenbahnhof kommt ohne eine

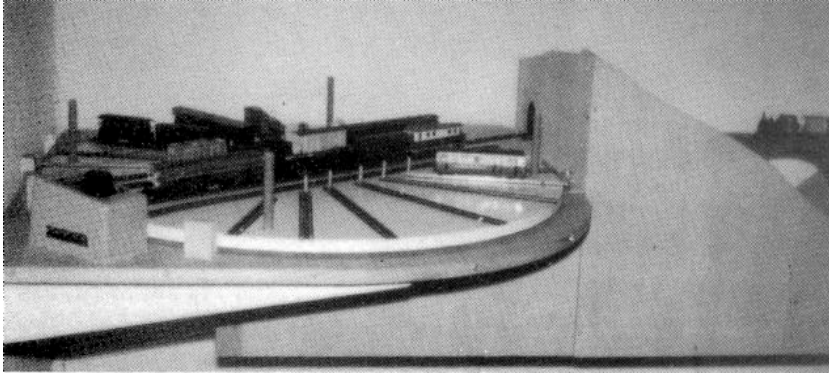


Abb. 3 Drehplatte als Schattenbahnhof

(Foto: WEK)

einzigste Weiche aus. Das jeweils eingestellte Gleis ist automatisch über Kontaktschleifer mit dem Streckengleis elektrisch verbunden. Die Platte wird von Hand gedreht und rastet am jeweiligen Gleisende leicht ein.

Das neue linke Anlagenteil kann wahlweise über ein separates Pult von einer zweiten Person bedient werden. Somit ist ein interessanter Fahrbetrieb zu zweit möglich. Schon nach kurzer Zeit erwies sich die Teilbarkeit und leichte Transportierbarkeit der Anlage nicht nur für Umzüge vorteilhaft, sondern ermöglichte auch den aktiven Besuch von Ausstellungen (zuletzt beim Jahrestreffen in Hammerunterwiesenthal!). Für den Ausstellungsbetrieb war jedoch das in die Frontplatte integrierte Gleisbildstellpult hinderlich. Ich habe

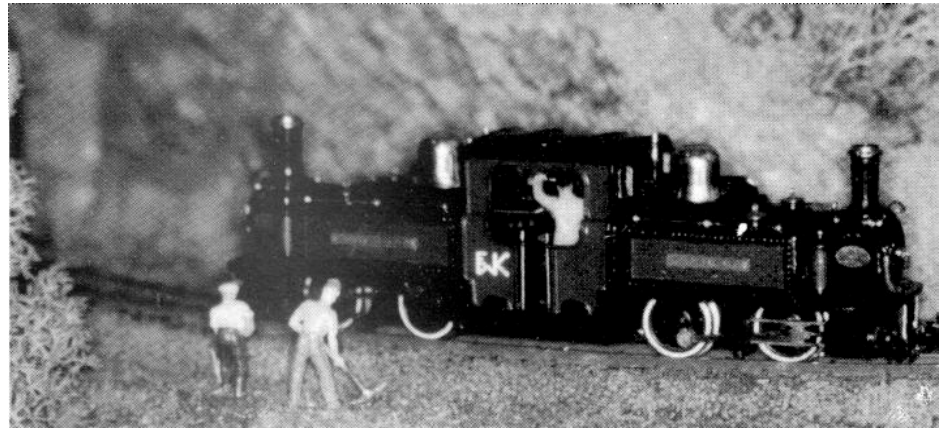


Abb. 4 Fairlie-Lokomotive

(Foto: WEK)

Der Bahnübergang erhielt Warnblinklicht und Schranken. Diese sind mit ihrem feinen Gitterbehang (der wirklich senkrecht fällt!) und mit langsam ruckfrei laufendem Antrieb ebenfalls völliger Eigenbau.

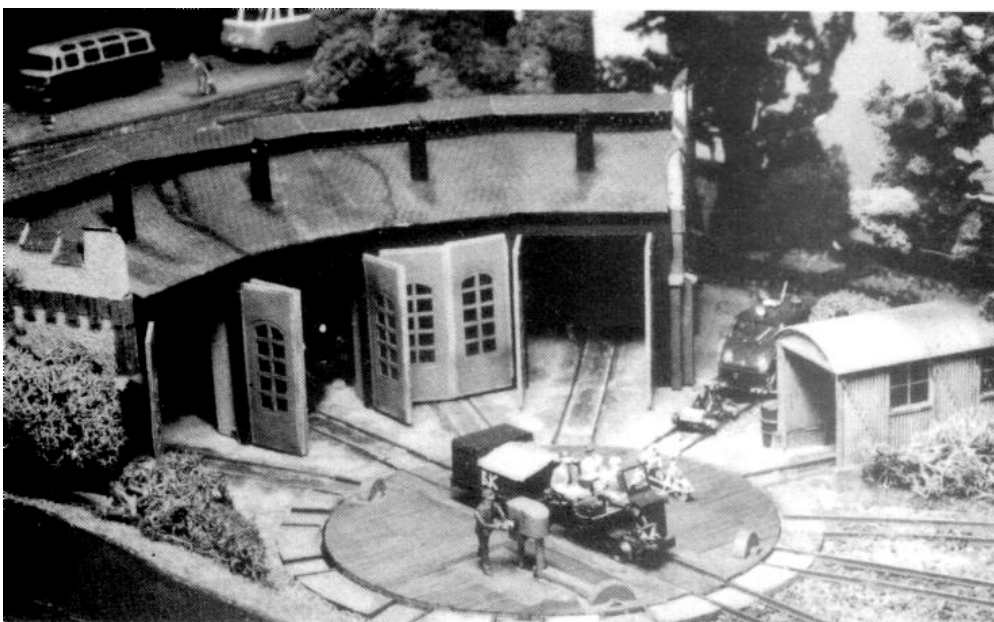


Abb. 5 Drehscheibe mit diversen Dienstfahrzeugen

(Foto: Thomas Allgaier)

es daher vor einigen Jahren durch ein freistehendes Pult ersetzt, das über ein 150adriges Kabel mit der Anlage teilbar verbunden ist. Auf Ausstellungen kann das Pult hinter die Anlage gerollt und von dort bedient

Eine besondere Spezialität sind meine "Mitarbeiter". Einer steht auf der Drehscheibe (Abb. 5) im Bahnbetriebswerk und kurbelt mit seiner enormen Muskelkraft die Lokomotiven in die gewünschte Richtung. Hierzu wurden die Arme beweglich gemacht und über die Kurbel angetrieben. Ein weiterer hat gerade dienstfrei und steht auf der Aussichtsplattform über dem Fluß. Er winkt jedem über die Brücke fahrenden Lokführer zu, sofern er ihn kennt (er kennt jeden!). Der Dritte schließlich betätigt sich als Rangierer und winkt lässig an der Bremserbühne eines G-Wagens hängend (Abb. 6), wie weit der Lokführer noch fahren soll. Alle erforderten ein gewisses Maß an "Mikrochirurgie", aber es war leichter, als man denkt - und ist die Mühe allemal wert!

Bei meiner Bahngesellschaft ist ein bunter Fahrzeugpark im Einsatz, dessen Fahrzeuge angemessenermaßen jeweils bei Stilllegungen britischer, schweizerischer, österreichischer und deutscher Schmalspurbahnen günstig erworben werden konnten, teilweise aber auch im eigenen „Ausbesserungswerk“ entstanden. Alle Triebfahrzeuge wurden im Modell mit Glockenankermotoren und Schwungmasse ausgerüstet und haben daher exzellente Fahreigenschaften. Flaggschiff des „Geschäftsberichts Traktion“ ist seit einiger

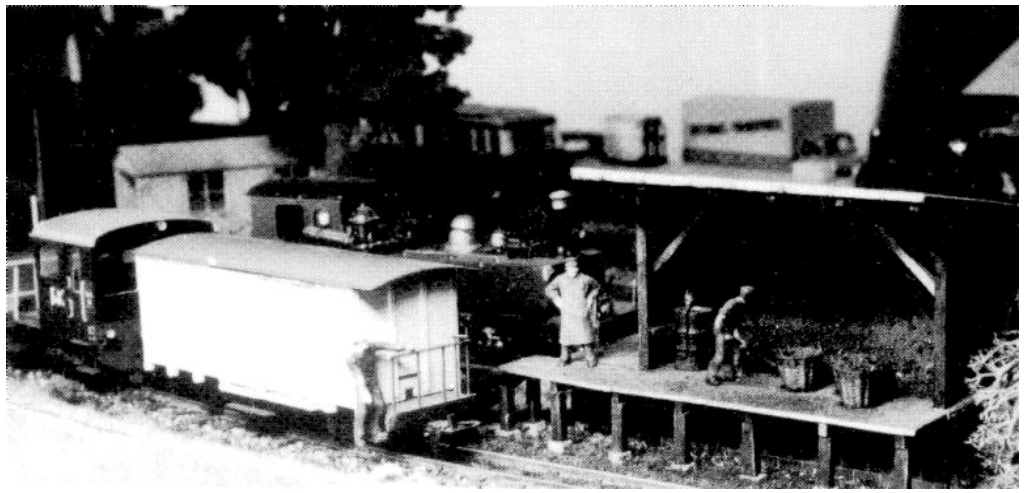


Abb. 6 Kohleschuppen, (Körbe aus Zwirn geflochten!) mit Rangierer

(Foto: Thomas Allgaier)



Abb. 7 Bahnhof Wilhelmstal, linke Einfahrt

(Foto: WEK)

Insgesamt ist jederzeit ein reger, abwechslungsreicher Betrieb möglich und trotz der bescheidenen Größe der Anlage kommt so schnell keine Langeweile auf! Zur Zeit trage ich mich mit dem Gedanken, einmal ein Zwischenteil für den Übergang zu einem Modulsystem zu bauen, das dann, anstelle des Drehplatten-Teils eingebaut, den Übergang zu einer Modulanlage ermöglichen würde. Wer einmal auf so einem Modultreffen war (z.B. Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Siebengebirge [EMFS] in Köln oder FREMO), wird verstehen, daß einem dies in den Fingern juckt!

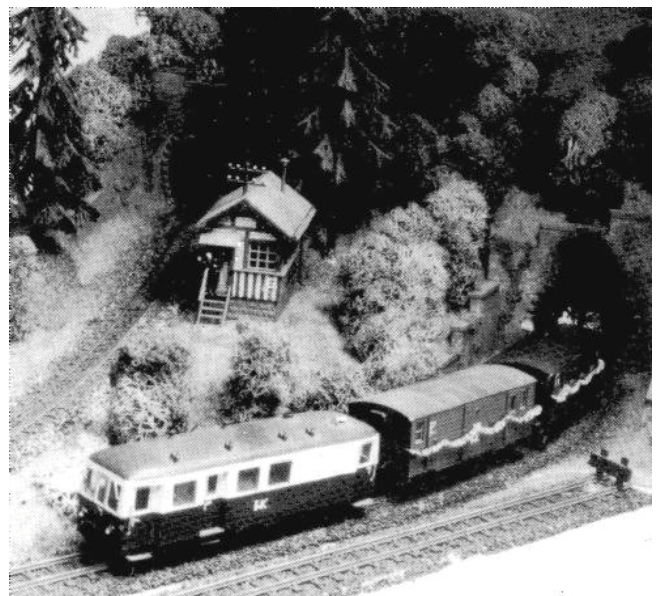
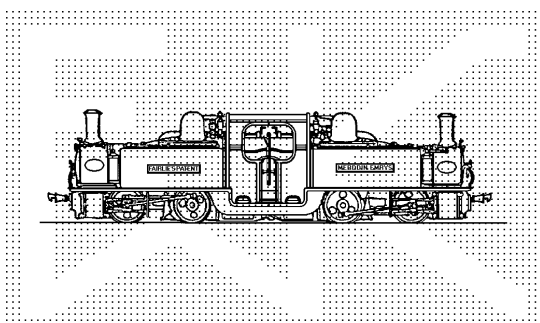


Abb. 8 Festzug mit Triebwagen (Hersteller WEK) in der rechten Bahnhofsinfahrt

(Foto: Thomas Allgaier)