



Vor rund 50 Jahren erbrachten Dampflokomotiven noch gut zehn Prozent aller Transportleistungen bei der Bundesbahn. Unter dem treffenden Titel „Dampflok 1970“ hat Werner Guderlei ein Bw aus den letzten Dampfjahren meisterhaft im Maßstab 1:87 nachgestaltet.

Ein Betriebswerk für Prunkstücke



Die Rottweiler 044 340 wartet auf Einfahrt in den Lokschuppen. Im Hintergrund steht die moderne Traktion schon bereit, um die Dampfloks abzulösen. Noch kann sich der Dampfbetrieb aber halten. Rund 20 Dampfzörsrer sind im Bahnbetriebswerk beheimatet.

Im Jahr 1970 bin ich als Jugendlischer das erste Mal mit dem Fotoapparat in einem Dampflokbahnbetriebswerk gewesen. Das war in Nürnberg Rangierbahnhof, wo zu jener Zeit noch rund 60 Dampflokomotiven beheimatet waren. Damals reifte in mir der Gedanke, ein solches Dampf-Bw im Maßstab 1:87 nachzubilden. Das Angebot an Gebäuden und Anlagen dafür war damals jedoch mehr als dürftig und leider wenig vorbildgerecht.

Jahre später war es dann soweit, ich hatte eine eigene Wohnung und Platz für eine Anlage. Der große Durchbruch waren die



Während die P8 im Vordergrund am Hilfszug einsatzbereit wartet, ist die andere 038 gerade arbeitslos und daher kalt abgestellt. Im Hintergrund bringt eine 086 frische Kohle heran.

wunderbaren Modelle von Bw-Anlagen der Firma Bochmann & Kochendörfer, die bis heute wegweisend sind. Zuerst der Lokschuppen, dann andere Behandlungsanlagen wie die Bekohlungsanlage, der Kohlenkran mit Kranbrücke, ein Kohlenbansen und der Wasserturm. 2015 war die Anlage soweit, dass ich erstmalig damit auf einer Modellbahn-Ausstellung war. Nach größeren Umbauten und Erweiterungen ist die Anlage seither immer wieder auf Messen und Ausstellungen zu sehen.

Dampflokbahnbetriebswerke haben ihre ganz eigene Atmosphäre. Dies galt es nachzubilden, so gut es geht. Es sollte reger Betrieb herrschen, um die Faszination einer solchen Einrichtung zumindest ansatzweise wiederzugeben. Nur ein Diorama ohne viel Betrieb wollte ich nicht. Daher sind die Loks mit Sounddecodern und vielfältigen Beleuchtungen ausgerüstet. Apropos Sound: So wie er aus der „Schachtel“ kommt, ist er für einen Rangierbetrieb im Dampflokbw kaum geeignet. Bei der Leerfahrt zum Beispiel rollen die Loks ohne Leistung im Leerlauf, also ohne große Geräusche über die Gleise. Das kann man zwar mittlerweile bei den meisten Decodern manuell über eine Funktionstaste auslösen, aber bei mehreren gleichzeitig fahrenden Loks muss dies automatisch geschehen. Daher habe ich die Geräusche mit großem Aufwand an die Betriebssituationen im Bw angepasst, teils mit Aufnahmen von Originalgeräuschen.

Das verbaute Gleismaterial ist das „mein Gleis“ von Weinert. Die Weichen erhielten motorische Antriebe, zuerst welche von NMW, später allerdings Servoantriebe mit drehbaren und beleuchteten Weichenlaternen. Die Schienen sind ebenfalls patiniert, jedoch nicht mit Farbe, sondern sie sind mit Beize von Fohrmann brüniert. Anlage und Gebäude haben eine Lichtsteuerung „light@night“ von Littfinski. In den Stockwerken der Lokleitung, des Stellwerks und bei allen Bw-Laternen gehen zeitgesteuert die Lichter an und aus, um das Ganze noch lebendiger zu machen.

Ein Bw auf dem neuesten Stand der Modellbahntechnik

Lange Zeit gab es keine vorbildgetreue 23-Meter-Drehscheibe für die Baugröße H0. Die Fleischmann-Drehscheibe war mir zu groß, denn in Deutschland gab es meines Wissens nur vier Scheiben mit 26 Metern Durchmesser, während die 23 Meter sehr weit verbreitet waren. Darauf konnte man auch alle im Jahr 1970 noch vorhandenen Dampfloks drehen. Nach langer Suche kaufte ich dann vor sechs Jahren eine 23-Meter-Drehscheibe aus der Werkstatt von Modellbau Krüger. Nach einigen Anpassungsarbeiten hat sie dann auch gut funktioniert und dank der Digitalsteuerung von MTTM ist die Drehscheibe in die Steuerungssoftware Traincontroller für einen vollautomatischen Betrieb integrierbar.

Es ist Lok 086 478, die ihren Kohlenwagen an das Kohlegeis zum Entladen rangiert, wo er anschließend mit dem im Bw vorhandenen Drehkran entleert wird.



Schwerpunkt bei den Fahrzeugen sind selbstredend Dampfloks – 15 an der Zahl. Zusätzlich fahren noch rund fünf Dieselloks, um auch die damals modernen Traktionsarten zu präsentieren. Im Jahr 1970 war das schon gang und gäbe. Die Dampflokomotiven stammen ausschließlich aus dem Hause Weinert Modellbau, sind also

aus Weißmetall-Bausätzen entstanden. Allerdings mussten sie bei der Montage eine Reihe von Änderungen und Modifikationen über sich ergehen lassen, um sie auch im rauen betrieblichen Alltag einsetzen zu können. So wird etwa das Kolbenschutzrohr zusätzlich isoliert, um Kurzschlüsse bei einer Kurvenfahrt zu verhindern. Alle Loks

sind mit Elektronik versehen. Neben Sound und einer umfangreichen Beleuchtung mit bis zu 16 LED pro Lok sind sie in der Regel auch mit Hallsensoren ausgestattet, um einen radsynchronen Dampfstoß zu ermöglichen. Durch das hohe Eigengewicht der Loks und ihre gefederten Achsen ist ein absolut sicherer Betrieb sogar bei Schleich-



Die 038 631 wird gerade bekoht. Im August 1970 wurde die Lok vom Bw Heilbronn ins Bw Tübingen umbeheimatet. Das H0-Modell stellt sie noch als Lok mit Wannentender dar, der in Tübingen später wieder gegen einen Kastentender getauscht wurde.

fahrt möglich. So fahren die Maschinen auf der Drehscheibe mit umgerechnet 5 km/h ohne jede Störung. Die Dieselloks sind Serienmodelle von Brawa und Roco, ebenfalls allesamt mit Sound versehen.

Fabrikneue Loks wirken auf mich wenig authentisch. Ihnen fehlt die Patina, die typischen Verschmutzungen. So habe ich beschlossen, alle Fahrzeuge altern zu lassen. Die Dieselloks und Waggon hat Profi Jörg Chocholatý entsprechend behandelt, die Weinert-Dampfloks habe ich selbst patiniert. Es kostet zwar am Anfang etwas Überwindung, ein selbst gebautes und frisch lackiertes Kleinserienmodell zu verschmutzen, aber mit der Starthilfe der Experten hat es dann gut funktioniert.

Lichter und Geräusche sorgen für die richtige Atmosphäre

Die Elektrik der Anlage wird, wie bereits angesprochen, digital gesteuert (System DCC). Dazu dient ein PC mit der Steuerungssoftware TrainController in der Version 9. Dieser steuert letztlich die Zug- und Rangierfahrten, stellt Weichen, Signale und die Drehscheibe. Die Betriebsprogramme laufen vollautomatisch, auch bei Fahrten über die Drehscheibenbühne. Aus Sicherheitsgründen wird diese vor dem Drehen auf ein neues Gleis elektronisch verriegelt, um zu prüfen, ob die Lok auch vollständig darauf steht. Ein manueller Knopfdruck quittiert die korrekte Position und die Drehbühne dreht auf das neue Gleis. Bei einer



Zwei Loks stehen über dem Schlackensumpf. Entschlacken war eine schmutzige und oft auch zeitraubende Arbeit, die schon mal eine halbe Stunde in Anspruch nehmen konnte.



001 150 steht am Wasserturm. Die Loks sind durstig, in die Schlepptender passten bis zu 34 Kubikmeter Wasser – das reichte je nach Lokbeanspruchung für bis zu 200 Kilometer.



Treffen dreier H0-Preziosen: Die Ulmer 050 646 wartet auf ihren nächsten Einsatz, während 001 150 und 044 340 besandet werden.



Die schwere Güterzuglok 044 340 steht auf der 23 m-Drehscheibe, die im Modell von Krüger stammt, und wartet auf die Einfahrt in den Lokschuppen. Wie man sieht, sind die modernen Dieselloks im Jahr 1970 auch in einem Dampflokbetriebswerk schon gut vertreten.

großen Schleppenderlok wie einer 01 hat es nur knapp einen Zentimeter an beiden Enden „Luft“, was für die Technik der automatischen Steuerung eine echte Herausforderung darstellt. So dürfen die erste und letzte Achse einer Lok keinen Haftreifen haben, um eine sichere Belegtmeldung im Block der Drehscheibe auszulösen.

Als Digitalzentrale dient eine Intellibox II, an die auch die Rückmelder via LocoNet

angeschlossen sind. Die Rückmelder des Anbieters Blücher sind Railcom-fähig, was beim Auf- und Abbau auf Ausstellungen

Auf Ausstellungen läuft der Betrieb vollautomatisch ab

und Messen von Vorteil ist. Leider sind diese exzellenten Elektronikbausteine inzwischen nicht mehr erhältlich.

Ziel des Ganzen ist es, ein lebendiges Bw mit viel Betrieb zu präsentieren. Etwa vier Fahrzeuge sollen stets in Bewegung sein. Dazu gibt es zehn unterschiedliche Betriebsprogramme, die mehrere Fahrzeuge automatisch steuern. Da diese zeitlich verschieden lang sind, hat der Zuschauer nicht den Eindruck der ständigen Wiederholung. Ein Beispiel: Eine der Loks fährt mit offenen Zylinderhähnen aus dem Schuppen oder aus einem Freigleis auf die Drehscheibe, dann über das Ausfahrtgleis in die Abstellgruppe. Von dort geht es dann zurück über die Behandlungsanlagen, zuerst zur Bekohlung, dann zum Ausschlacken auf die Schlackengrube und danach zum Lösche ziehen und Sand auffüllen, immer begleitet von den passenden Geräuschen. Nach der Restauration der Lok geht es zurück über die Scheibe in den Schuppen oder auf eines der Freigleise, welches vom Steuerprogramm zufällig ausgewählt wird. Dieser Ablauf kann für beliebig viele Loks gleichzeitig laufen und überlagert sich mit anderen Betriebsprogrammen, so dass immer „was los“ ist.

Werner Guderlei



044 340 rückt nach getaner Arbeit ein. Die Lok wurde vom Bw-Personal restauriert, alle Vorräte wie Kohle, Wasser, Sand und andere Betriebsstoffe sind bereits ergänzt.



Das Bw verfügt auch über einen Heizwagen. Dieser wird im Winter bei größerer Kälte in sehr lange Personenzüge eingestellt, wenn die Heizleistung der Dampfloks nicht mehr ausreicht. Zur warmen Jahreszeit wartet er auf einen Stumpfgleis auf die nächste Kältephase.



FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

Mehrere Dampfzörsrer warten im elfstündigen Ringlokschuppen auf ihren nächsten Einsatz. Um den Lokschuppen nicht unnötig zu verqualmen, hat das Lokpersonal einige von ihnen einfach mit dem Schlot außerhalb der Tore abgestellt.

Anzeige



**WEINERT
MODELLBAU**

Neue Kreuzungen

6,3° | 8,6° | 12,6° | 17,2°

mein Gleis

Mittelwendung 7 | 28844 Weyhe-Dreye
| weinert-modellbau.de | mein-gleis.de