



Von A nach B und wieder zurück in H0

Ein Bw für die Loksammlung

Werner Guderlei baute sich ein Betriebsdiorama, auf dem er seine hochfeinen Dampflokomotiven in Szene setzen kann. Die Anlage reicht von einem mittelgroßen Bahnbetriebswerk bis hin zu einem angedeuteten Bahnhofsvorfeld. Betrieblich reicht das zum Vorführen der – zumeist selbstgebauten – Lokomotiven, die alles über Licht und Sound verfügen, völlig aus. Sehenswert ist aber in jedem Fall die hochdetaillierte Gestaltung: In diesem Örtchen ist an jeder Ecke etwas los!

Die Anlage besteht aus vier Segmenten; jeweils 1,4 m lang und transportabel. Damit bin ich mehrmals im Jahr auf Modellbahnmessen. Völlig neu ist seit kurzem das vierte Segment. Mein Freund und begnadeter Modellbauer Reinhard Fritzschka hat das Segment gestaltet und optisch Leben in das sonst eher graue Bw gebracht. Güterschuppen, Laderampe, Zäune, Lkw-Waage, Brennstoffhandel u.a. sind größtenteils selbst gebaut und setzen gestalterisch einen Kontrapunkt zum restlichen Bw.

Ein besonderes Highlight ist die Fußgängerbrücke, die außer den Stützen komplett im Eigenbau entstand. Der Holzzaun ist aus mehr als 100 einzelnen Holzscheiten gemacht, jedes wurde individuell geformt und patiniert, ebenso die Spanten und das Zaunfundament. Un-



zählige weitere Details sind phantasievoll von seiner Meisterhand gestaltet, die Bilder sprechen für sich.

Alterung

Nachgebildet ist die Epoche IV. Im Jahr 1970 waren die Dampfloks in der Regel nur noch wenig gepflegt, fabrikneue Loks wirken da wenig authentisch. Daher habe ich beschlossen, alle Fahrzeuge zu altern und sie mehr oder weniger zu verschmutzen. Die Dieselloks und Waggons hat Jörg Chocholaty patiniert, die Weinert-Dampfloks habe ich selbst gealtert. Es kostet zwar am Anfang etwas Überwindung, ein selbstgebautes und frisch lackiertes Kleinserienmodell zu verschmutzen, aber mit der Starthilfe von Experten hat es dann doch funktio-



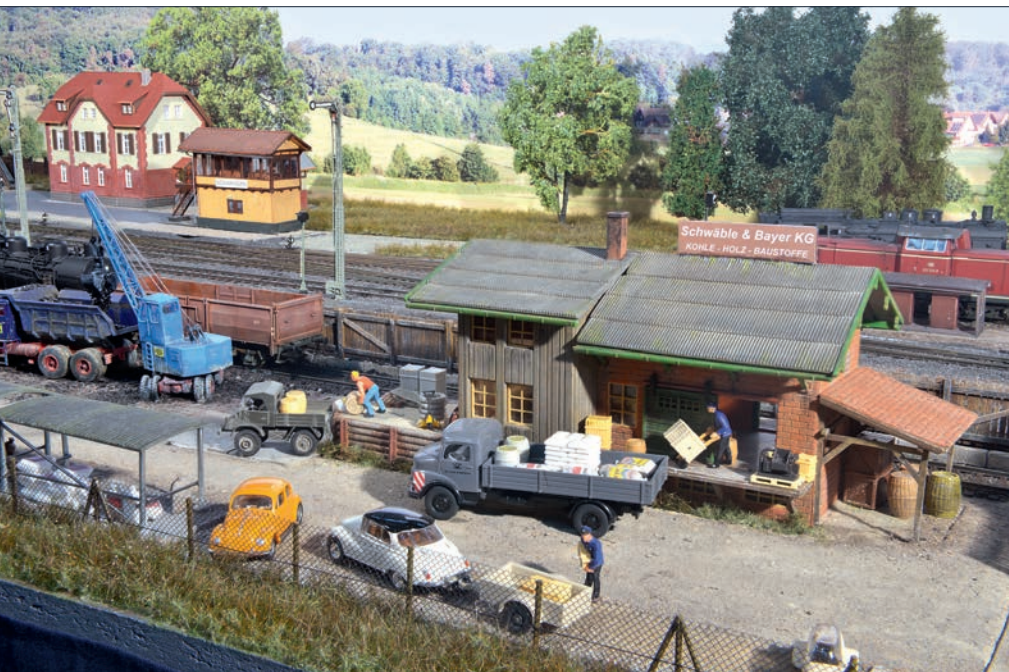
Direkt neben der Fußgängerbrücke hat ein Imbiss-Verkaufswagen seinen Platz gefunden. Daneben laden Tische und Bänke zum Verweilen ein. In der Mülltonne wurde sogar die Plastiktüte nachgebildet. Und die Freunde von Deppen-Apostrophen kommen auch voll auf ihre Kosten ...

Links: Die Schienenbusgarnitur hat auf dem Weg zum Bahnhof soeben die große Fußgängerbrücke passiert. Bald sind die Fahrgäste am Ziel.

Im Vordergrund der Anlage ist der große Brennstoffhändler Schwäble & Bayer ansässig. Neben verschiedenen Kohlen-sorten liefert er auf Bestellung auch Holz und Baustoffe. Das ist zukunftsicher.

Unten: Kohlen be-kommt S & B als An-schließer per O-Wa-gen zugestellt. Der hauseigene Fuchs-bagger ist für das Entladen zuständig.





Die Verwaltung von Schwäbe & Bayer residiert in einem Anbau des ehemaligen Güterschuppens. Dessen Lagerfläche wird selbstverständlich auch genutzt, wobei gelegentlich anfallendes Stückgut bearbeitet wird.



Bevor eine Lieferung rausgeht, muss der Lieferwagen – das dazu verwendete Goli-Dreirad ist Ende der 60er-Jahre schon recht betagt – auf die Waage. Dann folgt der Papierkram in der Wiegebude, bevor es endlich losgeht zum Kunden.



nirt. Zum Einsatz für die Patinierung kommen im Wesentlichen verdünnte Ölfarben für die Fahrwerke, Pigmente für Kessel und Zylinder sowie Washings mit Airbrush für Rost und Flugstaub.

Dampflok-Geräusche im Rangierbetrieb

Die Loks sind alle mit Sounddecodern ausgestattet. So wie die Decoder „aus der Schachtel“ kommen, sind die Geräusche eher für den Streckendienst ausgelegt. Das heißt im Umkehrschluss: Für den Rangierbetrieb sind sie weniger geeignet. Unablässige Dampfstöße während der Fahrt, teilweise sogar wenn die Lok bremst, sind hier nicht ideal. Viele Loks klingen vorbildwidrig so, als hätten sie einen 500-t-Zug am Haken, obwohl sie keinerlei Last zu schleppen haben. Dafür fehlen andere Geräusche, die beim Rangieren entstehen.

Es musste also eine Lösung her. Zum Teil habe ich eigene Aufnahmen auf die Sounddecoder gespielt, bei den verwendeten ESU-Sounddecodern ist dies ohne weiteres möglich. Ein Beispiel: Die Lok



fährt aus dem Schuppen auf die Drehscheibe. Das Lokpersonal wird zunächst die Luftpumpe und den Injektor anstellen. Der Heizer wird noch keine Kohlen auflegen, sonst wird ja der Schuppen

zum Missfallen des Schuppenpersonals verrauchte. Erst wenn die Lok aus dem Schuppen ausgefahren ist, wird der Hilfsbläser angestellt und der Heizer schaufelt Kohle in die Feuerbüchse.

Wenn eine Dampflokomotive aus dem Lokschuppen ausfährt, sind die Zylinder in der Regel noch kalt. Der Dampf kann in den Zylindern kondensieren, wodurch diese schwer beschädigt werden können.

052 175 (entstanden aus einem Weinert-Bausatz und mit Beleuchtung sowie Sound ausgestattet) hat ihren Zug am Bahnhof abgestellt und begibt sich nun Richtung Bahnbetriebswerk. Am Wartesignal muss sie nur kurz halten.

Dann endlich hat der Stellwerker des Bahnbetriebswerks Sh 1 signalisiert und die Lok rollt unter der schmalen Straßenbrücke weiter zum Auffüllen der Vorräte.





Gemächlich und ohne große Dampfentwicklung rollt die Maschine unter der Brücke hindurch.

Wenig später passiert sie das alte Stellwerk, das hier speziell für den Bereich des Bahnbetriebswerkes zuständig ist. Durch Zuruf stimmt sich das Lokpersonal mit dem Weichenwärter ab, wohin die Fahrt gehen soll.





Blick auf Drehscheibe und Lokschuppen im Bahnbetriebswerk. Obwohl die Anlage bereits in der Epoche IV angesiedelt ist, dominieren hier immer noch die Dampfloks. Die Dieselab-lösung steht aber auch schon bereit ... Rechts: Bei Dämmerung ist die beleuchtete Inneneinrichtung des Stellwerks besonders gut zu erkennen.



nen. Daher öffnet der Lokführer die Zylinderhähne und fährt laut zischend in Schrittgeschwindigkeit aus dem Schuppen. Dampfstöße sind dabei nicht zu hören. Die Nachbildung dieser Geräusche macht das Ganze im Vergleich zum unablässigen und eintönigen „Chuffen“ des Auspuffs viel interessanter.

Betriebsablauf

Ziel ist es, ein lebendiges Bahnbetriebswerk mit viel Betrieb zu präsentieren. Es sollten immer mehrere Loks bzw. Züge unterwegs sein. Dazu gibt es in der PC-Steuerung zehn unterschiedliche Betriebsprogramme, die einen oder meh-

rere Züge bzw. Loks automatisch steuern. Da diese Abläufe zeitlich verschieden lang sind, hat der Zuschauer nicht den Eindruck der ständigen Wiederholung.

So fahren Loks aus dem Schuppen aus und wieder zurück über die Behandlungsanlagen zum Kohlenbunkern, über die Entschlackungsgrube zum Löschiezen (Rauchkammer von der Asche befreien) und schließlich zum Sandbunkern. Der Kohlenwagenzug pendelt zum Kohlenbansen zur Entladung durch den Kran und wieder zurück. Darüberhinaus gibt es einen Werkzeug, der die Arbeiter vom nächsten Bahnhof zu Schichtbeginn in das Bw fährt und nach Schichtende wieder zurück.

Digitalisierung

Die Anlage wird digital (DCC) von der Steuerungssoftware TrainController Version 9 mit einem Notebook gesteuert. Auch die Weichen, Signale und die Drehscheibe werden vom PC aus gesteuert. Die Steuerung der Beleuchtung erfolgt ebenfalls vom Rechner aus.

Die Betriebsprogramme laufen vollautomatisch auch bei Fahrten über die Drehscheibe. Aus Sicherheitsgründen wird diese vor dem Drehen auf ein neues Gleis elektronisch verriegelt, um zu prüfen, ob die Lok auch vollständig auf der Drehscheibe steht. Ein manueller Knopfdruck quittiert die korrekte Posi-



on und die Drehscheibe dreht auf das neue Gleis. Die Drehscheibe ist die Nachbildung einer 23-m-Drehscheibe eines Kleinserien-Herstellers. Bei einer großen Schleppenderlok wie einer BR 01 hat es nur knapp 1 cm an beiden Enden „Luft“, was für die korrekte Positionierung eine echte Herausforderung darstellt.

Alle Gebäude und Einrichtungen sollten ein konkretes Vorbild haben, auch wenn sie nicht am selben Ort stehen. Der elfständige Lokschuppen zum Beispiel steht heute noch – zweckentfremdet – in Düsseldorf. Allerdings hat er dort deutlich mehr Schuppenplätze. Auch der Kohlenkran Rosenheim existiert heute noch in Oberbayern. Viele Gebäude und Einrichtungen sind von der Firma Bochmann & Kochendörfer, leider existiert die Firma mit ihren wunderbaren Bw Modellen schon lange nicht mehr.

Werner Guderlei





Nachdem unsere 052 175 am Kohlenhochbunker angekommen ist, werden sofort die Brennstoffvorräte ergänzt. Nächste Station ist dann der Besandungsturm, der am Ende des Kohlenbunkers aufgestellt ist (Bild links unten). Jetzt folgt nur noch das Ausschlacken und dann geht's in den Schuppen, wo mit Ruhefeuer die Nacht verbracht wird.



Für den Fall, dass mal der Kohlenhochbunker ausfällt, ist am Ende des Kohlengleises ein Hilfsbekohlungskran stationiert. Direkt dahinter befindet sich die Lokleitung, die für den Einsatz der Kollegen und der Lokomotiven zuständig ist.



Ein Gleis dient zum Halten des Personal-Pendels, der die Beschäftigten dieser Dienststelle zwischen Bahnhof und Bw transportiert. Sollte tatsächlich mal auf der Strecke etwas schiefgehen, startet von hier aus auch der Hilfszug (unten). Fotos: MK

