

Die Modellbahn der Eisenbahnfreunde Lengerich e.V. – im Wandel der Zeit

# Kleine Bahn im großen Stellwerk

*Bereits in MIBA 6/2004 wurde ausführlich über die Modellbahnanlage der Eisenbahnfreunde Lengerich berichtet. In den vergangenen 18 Jahren ist einiges beim Verein und in Sachen der Entwicklung Modellbahnanlage geschehen. Detlef Höhn stellt die Geschichte und die Entwicklung der außergewöhnlichen H0-Anlage vor.*

In den vergangenen Jahren hat sich an der H0-Anlage der Eisenbahnfreunde Lengerich einiges getan. Die bedeutendste und somit den Betrieb grundsätzlich verändernde Baumaßnahme, war zwischen 2014 und 2016 der Umbau vom Kopfbahnhof an eingleisiger Hauptstrecke in einen Durchgangsbahnhof. Es folgten weitere Maßnahmen wie der Bau des

Stadtviertels und das Auffrischen der Vegetation mit aktuellem Material. Bevor wir ans Eingemachte gehen, lassen wir die vergangenen Jahre Revue passieren.

## Zurück zu den Anfängen

Es kam wie erwünscht: Im April 1980 – nach Gründung des Vereins „Eisenbahn-

freunde Lengerich e.V.“ im Mai 1979 – wurde das Stellwerk in Lengerich, damals noch als Mietobjekt, an den jungen Verein übergeben. Aber erst 1990 wurde die ursprüngliche Idee für die Vereinsgründung von mehreren Modellbahn-Enthusiasten wieder aufgegriffen. Fast zehn Jahre haben die Modellbahner Spurweite und Maßstab gewechselt und tatkräftig beim Aufbau der Feldbahn, der Restaurierung von Fahrzeugen usw. mitgewirkt. Im Jahr 1989 und 1990 erfolgte dann noch die äußere Renovierung des neuen Clubheims.

Nun stellte sich für die sechs bis sieben Modellbahnenthusiasten aber doch die Frage, welches Thema aufgegriffen und



Die breiten Bahnsteige des Bahnhofs vermitteln eine großzügige Gestaltung, ohne dass Details verloren wirken. Fotos: Markus Tiedtke

Rechte Seite: Auf der einen Bahnhofsseite vollzog sich bereits der Signalwechsel auf Lichtsignale. Die Formsignale sind ausgekreuzt.





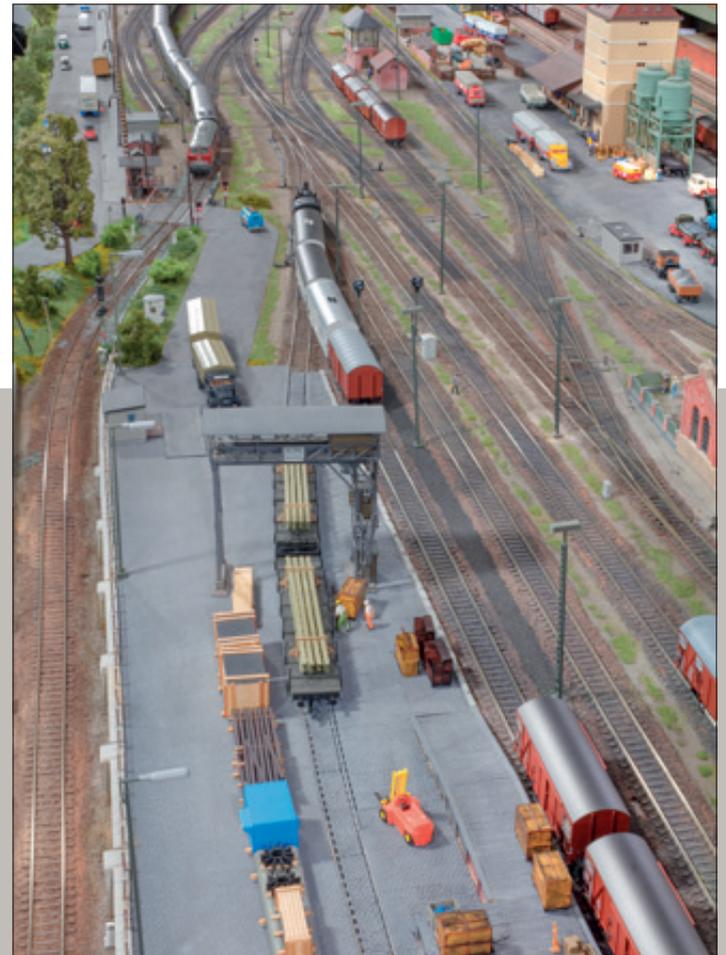
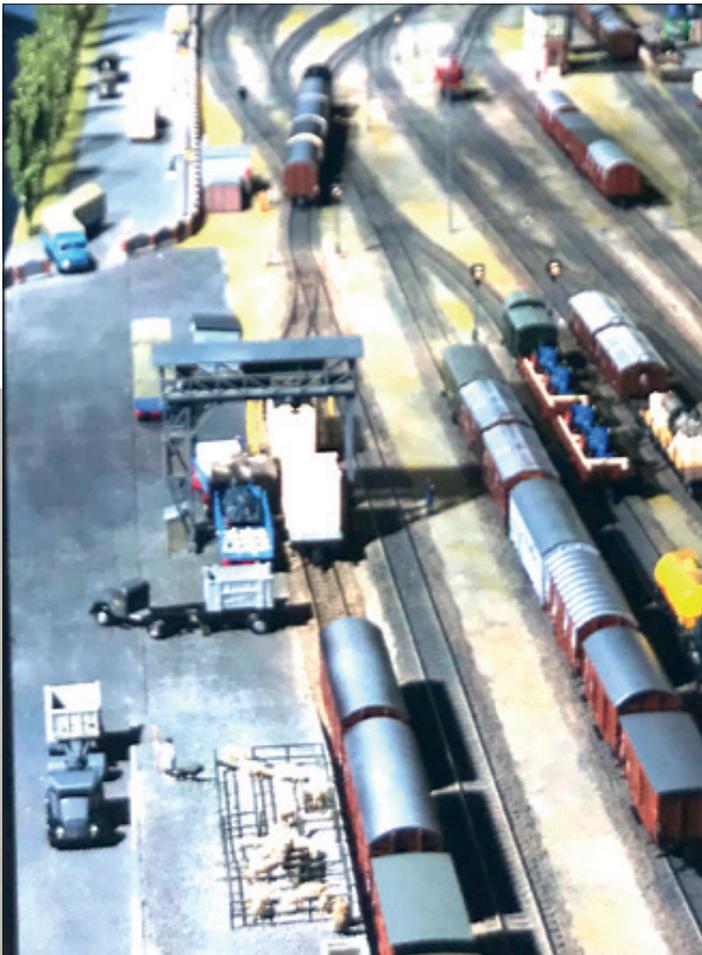
**Hoher Besuch in Eschbronn: Mit Kapelle und Fernsichteam empfängt Bundeskanzler Konrad Adenauer im kleinen Rahmen ihre Majestät Queen Elisabeth.**

umgesetzt werden sollte? Erste Überlegungen richteten sich auf einen Abschnitt der TWE (Teutoburger Wald Eisenbahn), was geografisch naheliegend war. Die Erkenntnis, dass die Raumverhältnisse dafür nicht ausreichen werden, rückte die Idee in den Fokus, sich für den Bau eines Kopfbahnhofs nach Vorbild von Pirmasens-Nord zu entscheiden. Hierüber wurde Mitte der 1980er-Jahre im Eisenbahn-Magazin berichtet.

Eine Gruppe von sechs Modellbahnern wollte das Anlagenprojekt umsetzen. Ein Kopfbahnhof sollte es werden, mit angeschlossenen Bahnbetriebswerk für Lokomotiven, einem angemessenen Rangierbereich sowie einer Aufstellgruppe für komplette Zugarnituren.

Ein mehrgleisiger Aufstellbahnhof, der das Zusammenstellen von Zugarnituren ermöglicht, war Bestandteil der Planung. Dieser viergleisige Anlagenteil grenzt unmittelbar an den eigentlichen Bahnhof. Um keine optische Trennung zu schaffen wurden die Gleise des Aufstellbahnhofs ebenso geschottert. Damit könnte der Bereich auch ein Rangierbahnhof oder eine Abstellgruppe sein.

Die Beantwortung der Frage, welches Kraut der Typ im Tauheranzug geraucht hat oder ob mit versteckter Kamera der Humor des Ordnungshüter getestet werden soll, liegt wohl in der Fantasie des Betrachters.



Das Ende des ursprünglichen Kopfbahnhofs endete mehr oder weniger im Güterbahnhof. Foto: gp

Im Rahmen des Umbaus von Kopf- zum Durchgangsbahnhof wurde auch der Güterbahnhof mit aktuellem Material etwas umgestaltet.



Der Brennstoffhändler durfte mit seinem Kohlenlager nicht fehlen.



Die Bahnmeisterei sieht nach dem großen Umzug noch aufgeräumt aus.



Wo sollten diese Züge fahren? Vielen schwebte eine lange, landschaftlich betonte Paradenstrecke vor. Der Stellwerksraum ist zwar rund 13 m lang, jedoch nur ca. 3,5 m breit bei einer Höhe von fast 4 m. Es kristallisierte sich ein umsetzbares, aus mehreren Etagen bestehendes Anlagenkonzept heraus, das den Raum ausnutzt.

Zunächst wurde die Anlage auf drei Ebenen konzipiert. Als Anlagenplaner traten Michael Stolze und meine Person in Aktion. Alle Pläne, selbst die für die aufwendigen Holzarbeiten, wurden von Hand gezeichnet. Ein Stahlgerüst dient als solide Unterkonstruktion. Der weitere Aufbau erfolgte in Holzrahmenbauweise, worauf die Gleistrasse mit Gewindestangen montiert wurden.

Wie würde man die Bahnhofsebene in etwa 1 m Höhe mit der obersten Ebene mit verbinden? Eine geniale Stahlkon-

struktion, wie eine Spinne, bildete das Traggerüst für die Gewindestangen. An letzteren wurden die gelaserten Trassenbrettern für eine gleichmäßige Steigung ausnivelliert. Die innen begehbare Gleiswendel überwindet mit einem Außendurchmesser von knapp 2 m einen Höhenunterschied von etwas über 1 m. Auf den Trassenbrettern wurden Roco-Line-Flex-Gleise mit Pattex geklebt.

Als Planungsgrundlage diente der Roco-Radius 10 mit 888 mm Radius. Die Gleise sind noch heute verklebt. An einzelnen Stellen, besonders die der Sonnenseite zugewandten, wurden zwischenzeitlich die Flex-Gleise durch Roco-Line-Standardgleise mit dem R10-Radius ausgetauscht.

Über diese Gleiswendel fahren die Züge zweigleisig im Linksverkehr in der Wendel vom Bahnhof in die Zwischenebene mit einem zehngleisigen Schattenbahn-



Im Rahmen des Bahnhofumbaus steht der Bockkran nun über ein im Straßenpflaster eingelassenem Ladegleis.

Noch leistet die Dampftraktion auch im Reisezugdienst wertvolle Dienste. Die 38 2208 wartet auf das Signal zur Abfahrt.

hof. Über ansteigende bzw. abfallende Rampen gelangen die Züge zur oder von der Paradenstrecke, die über dem großen Schattenbahnhof liegt.

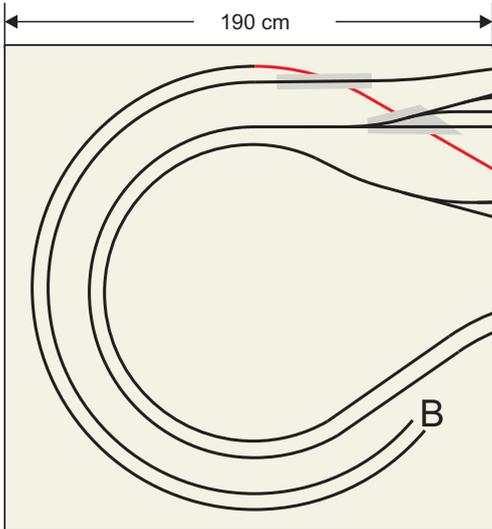
## Anlagensteuerung

Die Umstellung von der ursprünglichen analogen Anlagensteuerung der Firma Gebhard aus den 1990er-Jahren erfolgte im Februar 2010 mit dem Einsatz der Goldversion der Freiwald-Steuerung, die auch Roco in der Basisausführung mit der Z21 verwendet. Regelmäßige Updates ermöglichten einen bislang fast reibungslosen Betrieb der Anlage. Auf zwei Bildschirmen sind die Schattenbahnhöfe sowie die Betriebsbahnhöfebereiche und Strecken großformatig dargestellt.

Als DCC-Zentrale kommt die DR5000 von Digikeijs zum Einsatz. Decoder, Gleisbelegmelder und sonstige Module stammen größtenteils als Bausätze von Sven Brandt. Als neue Highlights werden für die Animation immer mehr sogenannte „Drückeraktionen“ zukünftig in die Anlage integriert werden. Unsere Besucher können verschiedene Aktionen, Bewegungen und Sounds auf der Anlage per Drücker starten. Diese werden durch den

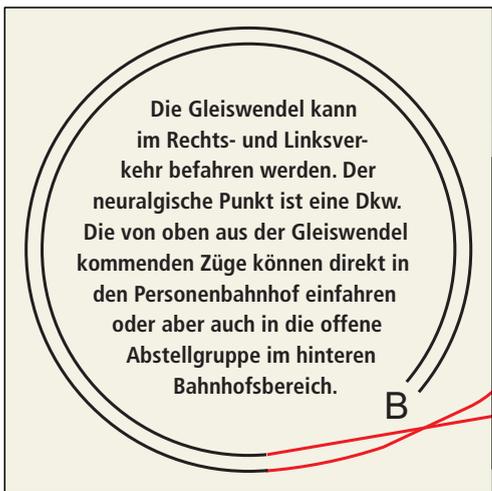


Über der linken Gleiswendel entstand wurde das Stadtviertel neu errichtet. Das Gelände fällt nach links hinten ab, um der Stadtgestaltung mit ihren Straßen, Stadtmauern, Unter- und Überführungen ein wenig Spannung zu geben. Die Rampen zum Schattenbahnhof unter der Paradestrecken verlaufen verdeckt. Maßstab: ca. 1:30

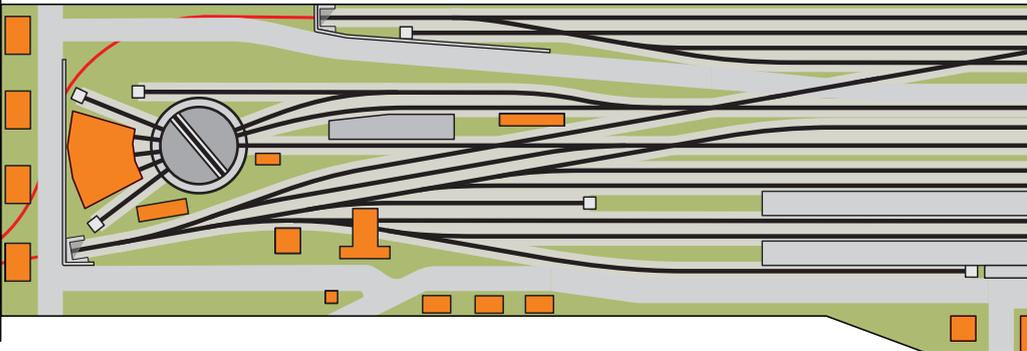


Die Gleiswendel zwischen B-B überwindet mit 13 Wendegängen einen Höhenunterschied von etwa 100 cm. Der Linksverkehr wurde hier bewusst eingeführt, damit die bergwärtsfahrenden Züge durch den etwas größeren Radius des äußeren Gleises ein wenig mehr Steigung haben und einen geringeren Rollwiderstand. Die Gleisführung gestattet das direkte Wenden der Züge. Die Gleisharfen der Schattenbahnhöfe werden erst nach Durchfahren der Paradestrecke erreicht. Die Fahrt aus dem Schattenbahnhof über die Gleiswendel zurück zum Durchgangsbahnhof erfolgt auch nur wieder über die Paradestrecke.

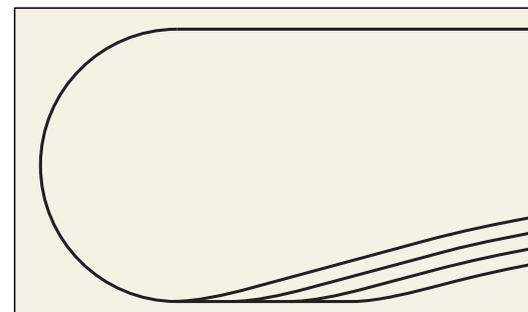
*Gleispläne nach Vorlage der Eisenbahnfreunde Lengerich e.V.: gp*

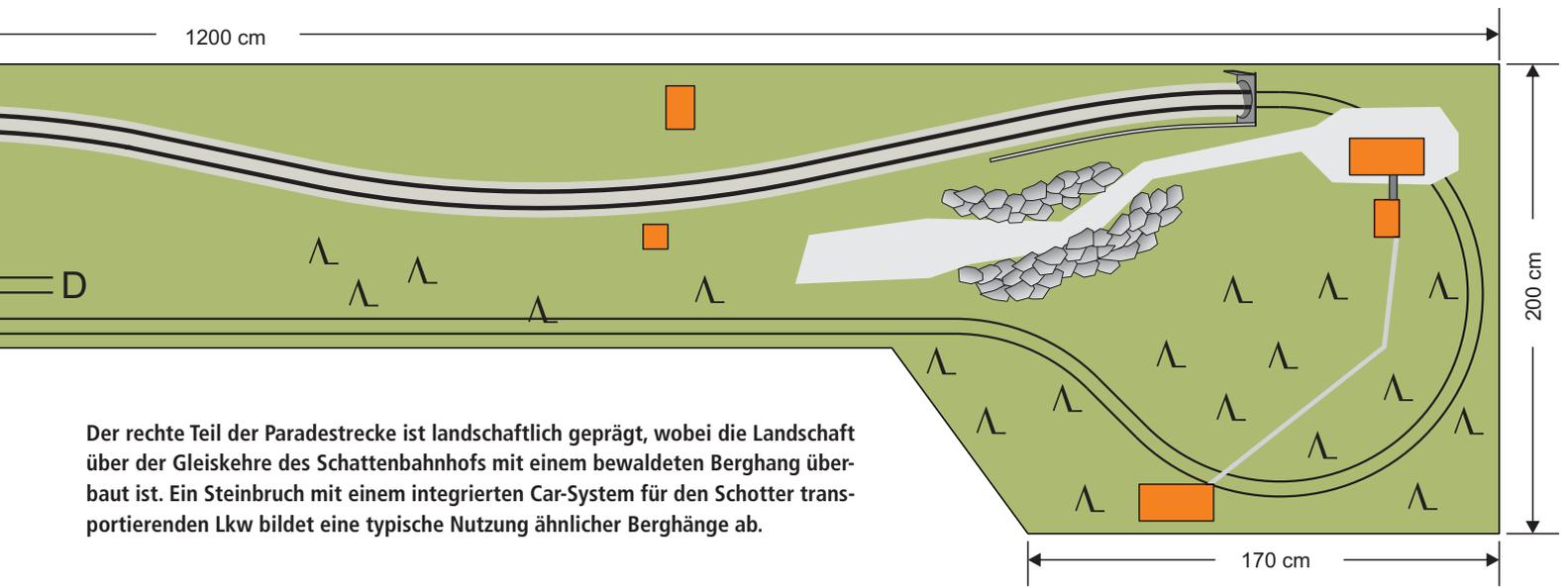


Die Gleiswendel kann im Rechts- und Linksverkehr befahren werden. Der neuralgische Punkt ist eine Dkw. Die von oben aus der Gleiswendel kommenden Züge können direkt in den Personenbahnhof einfahren oder aber auch in die offene Abstellgruppe im hinteren Bahnhofsbereich.

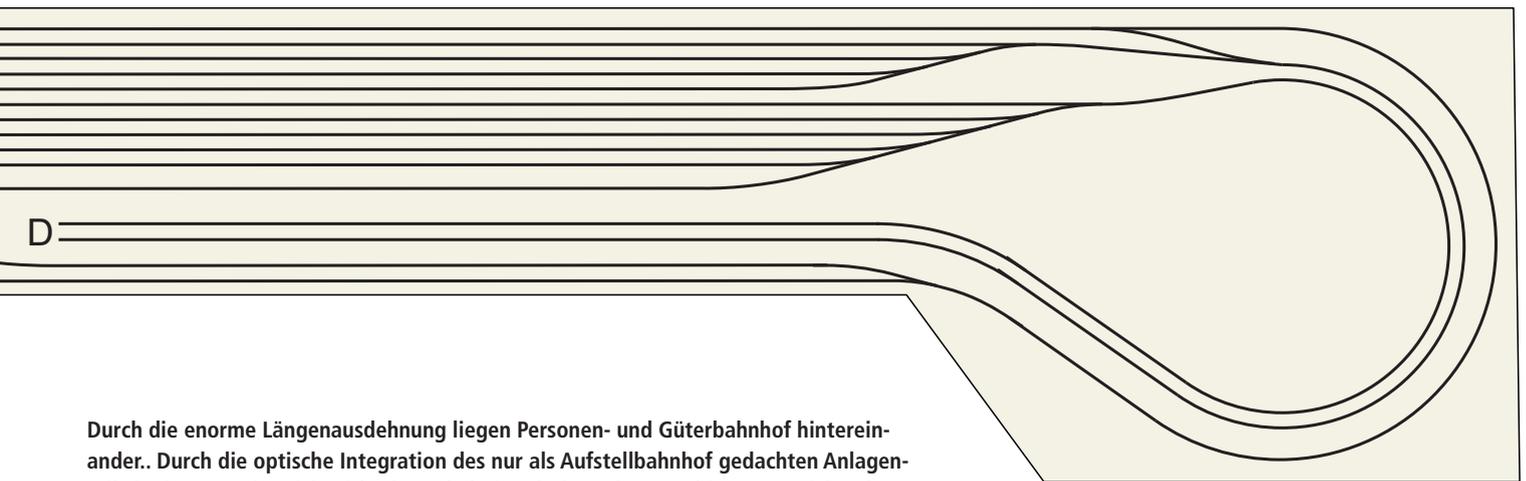


Der Anlagenbetrieb wird per PC und der Steuerungssoftware TrainController 9 Gold gesteuert. Auf zwei Monitoren werden die Schattenbahnhöfe und der Durchgangsbahnhof dargestellt, überwacht und Züge gestartet.

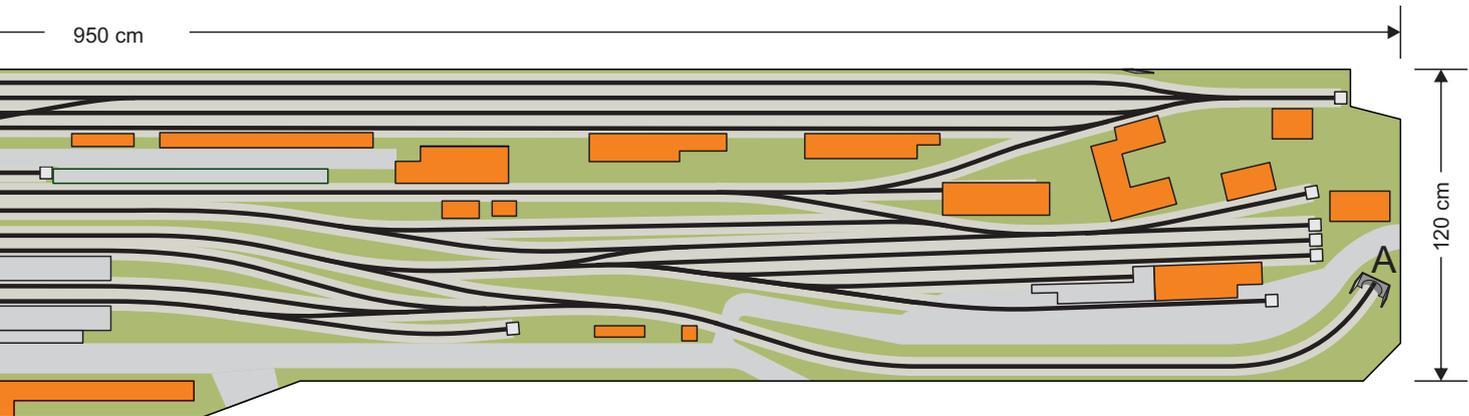




Der rechte Teil der Paradenstrecke ist landschaftlich geprägt, wobei die Landschaft über der Gleiskehre des Schattenbahnhofs mit einem bewaldeten Berghang überbaut ist. Ein Steinbruch mit einem integrierten Car-System für den Schotter transportierenden Lkw bildet eine typische Nutzung ähnlicher Berghänge ab.

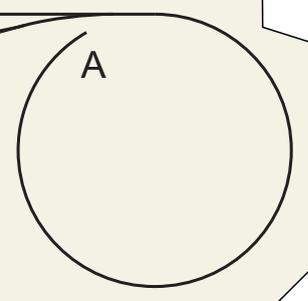


Durch die enorme Längenausdehnung liegen Personen- und Güterbahnhof hintereinander. Durch die optische Integration des nur als Aufstellbahnhof gedachten Anlagen teils in den Güterbereich wirkt der Bahnhof recht komplex. Das bietet ausreichend Be tätigungsfeld für umfangreichen Rangierbetrieb zum Verteilen und Sammeln von Gü terwagen doer auch das Zusammenstellen und auseinanderziehen von Güterzügen. Unabhängig davon bietet er Platz für lange Züge.



Durch den Umbau des ursprünglichen Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahn hof wurde die Anlage um ...

... einen Schattenbahnhof in einer Kehrschleife auf ei ner vierten Ebene ergänzt. Diese Ebene liegt unter dem umgebauten Bahnhof.





Die V 160 hat den Heckeneilzug nach Eschbronn gezogen. Er wird nun von einer 03.10 übernommen.



Die 03.10 fährt vom Bw zum wartenden Heckeneilzug. Die V 160 steht bereits an der Tankstelle.

aktuell sehr beliebten Arduino-Controller realisiert. Die Anlage kann mobil auch per Smartphone oder Tablet gesteuert werden. Die Anlagentechnik und Betriebsumsetzung der Modellbahn hat Andreas Gräler realisiert.

## Einladung zur Rundfahrt

Steigen wir im Bahnhof in einen sogenannten Heckeneilzug ein und erleben eine Rundfahrt über die Modellbahnanlage. Eine Dampflok der Baureihe 03.10 (Roco) wird ab hier vom örtlichen Bahnbetriebswerk vor den Zug genommen. Eine gemischte Garnitur von alten und neuen Schnell- und Eilzugwagen (Roco und Fleischmann) bildet den Zug.

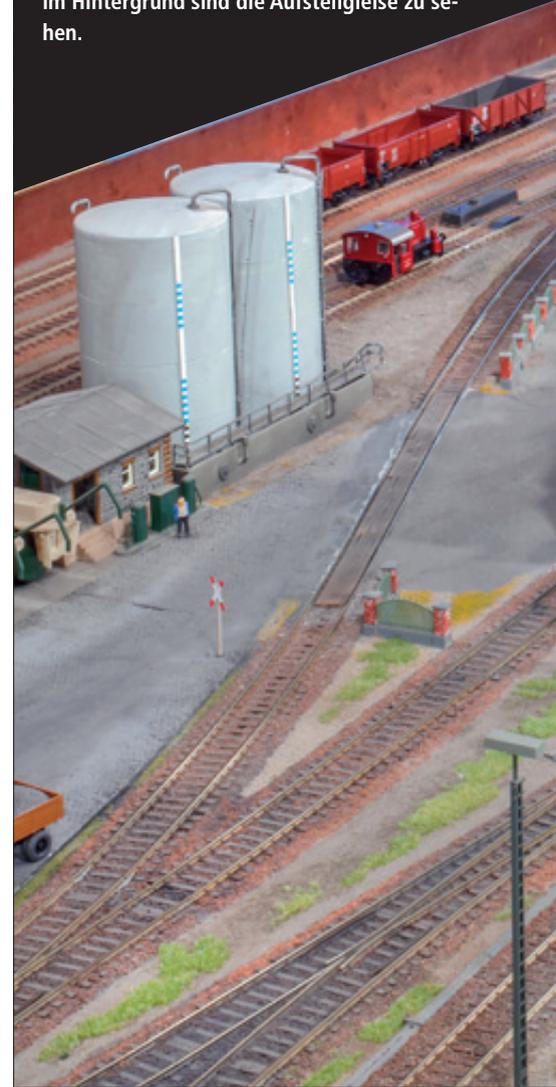
Die 03.10er mit Neubaukessel, gerade frisch bekohlt, mit neuem Sand befüllt und genügend Druck auf dem Kessel,

kommt mit Tender voraus langsam aus dem Bw bis zur Unterführung und Einfahrt in die Wendel. Von hier aus setzt die Zuglok direkt vor den am Bahnsteig des Gleis 2 zur Abfahrt bereitgestellten Zug.

Diese Garnitur wurde zuvor von einer Diesellok der Baureihe V 160 (ESU) geführt. Der Zug musste außer Plan am Einfahrtsignal vor dem Bahnübergang im Einschnitt zum/vom Schattenbahnhof warten, da die Bereitstellung der 03.10 mit der notwendigen Rangierfahrt noch zuzugange war. Sie wartet nun auf einem Nebengleis auf die Fahrt zum Bw.

Die 03.10 ist bereits vor dem Zug und kurze Zeit später, nach Durchführung der Bremsprobe, kommt der von den Fahrgästen ersehnte Pfiff des Schaffners zur Weiterfahrt und Einfahrt in die Gleiswendel. Im Bahnhof steht eine ebenso auf Ausfahrt wartender VT 98 (Roco).

Rechts im Bild kommt der Heckeneilzug die neue Strecke aus dem Schattenbahnhof hoch. Die links davon gelegenen Gütergleise wurden der neuen Situation angepasst. Links im Hintergrund sind die Aufstellgleise zu sehen.



## Es geht auf die Strecke

Nach wenigen Weichen erreicht die 03.10 mit ihrem Zug die Unterführung und Einfahrt zur Gleiswendel. Eine dort befindliche Kreuzungsweiche bestimmt die Fahrstrecke für alle dort fahrenden Züge. Die Weiche steht auf Abzweig und geht es über insgesamt 13 Windungen bis zur Ebene des Schattenbahnhofs mit seinen Umfahrungen. Über eine Weiche wird die Einfahrt zur und die Fahrtrichtung auf die Paradestrecke bestimmt.

In der kommenden MIBA-Ausgabe bereisen wir die oberste Ebene mit der landschaftlich geprägten Paradestrecke. Dabei wird auch das neu entstandene Stadtviertel tangiert. Bleiben Sie gespannt gespannt, bis wir nach dem langen Wendelanstieg die Paradestrecke erreichen. *Detlef Höhn (EFL)* 



FA

Viessmann