



Die Stellwerksbahn

Nur wenige Anlagen dürften so stilgerecht untergebracht sein wie die der Eisenbahnfreunde Lengerich: in einem alten Stellwerk, direkt am Bahnhof. Auf drei Etagen gibt es hier 60er-Jahre-Atmosphäre pur – und nebenan eine umfangreiche Feldbahnsammlung.

VORIGE DOPPELSEITE:
Ausfahrtbereit warten
die Paradelok 10 001
sowie eine 78er an
den Bahnsteigen. Am
Nachbargleis bietet der
Esslinger Triebwagen
VT 60 der Teutoburger
Wald Eisenbahn den
Reisenden Anschluss.

Eine 50er rollt mit einer
Garnitur Eilzugwagen
unter dem Reiterstellwerk
hindurch in den Bahnhof
ein. Leider verdeckt
das Stellwerk den Blick
aufs Bahnbetriebswerk
dahinter. Dieses ist mit
einer großen Drehscheibe
ausgestattet, um die im
Kopfbahnhof ankommenden
Schleppenderloks
wenden zu können.





TEXT DETLEV HÖHN,
UNGEK. FOTOS MICHAEL DÖLLING (BEIDE EFL)

Die Länge der Modellbahnanlage beträgt insgesamt ca. 12 m, die maximale Breite etwa 1,50 m. Sie ist in drei Etagen aufgebaut, wobei die unterste nicht wie üblich als Schattenbahnhof ausgeführt ist. Vielmehr umfasst diese Ebene den Hauptteil der Anlage: einen Kopfbahnhof mit ca. 3 m langen Bahnsteiggleisen und vielen weiteren Bahneinrichtungen. Von der ersten Einfahrweiche bis zum Prellbock der Gütergleise am Güterschuppen, ist der Bahnhof gut 10 m lang. Als wir vor über 20 Jahren mit dem Anlagenbau begonnen haben, wurde das damals recht neue Roco-Line-Gleis verlegt. Alles wurde von Hand mit Echtsteinmaterial im korrekten H0-Maßstab geschottert. Eine Patina mit Pudern von Rainershagen komplettierte das Bild von Bahnhofs-Gleisfeld und Strecke.

Insgesamt vier Bahnsteiggleise umfasst dieser Anlagenteil, dazu ein kleines Bahnbetriebswerk, eine Aufstellgruppe, einen Werksanschluss sowie den umfangreichen Freiladebereich mit Rampe und Schuppen. Über eine Wendel mit insgesamt 80 m doppelt verlegtem Gleis ist die unterste Ebene mit dem Zwischenbereich verbunden. In diesem ist der zehngleisige Schattenbahnhof untergebracht. Noch eine Etage höher liegt die Parastrecke. 1,50 m Höhenunterschied müssen die vom Bahnhof kommenden Züge bis zum Schattenbahnhof überwinden. Eine stählerne Spinnenkonstruktion mit Gewindestangen und gelaserten Trassenbrettern bildet das Gerüst der Wendel, der Mindestradius in der Wendel beträgt ca. 80 cm. Mit der darüber liegenden Parastrecke ist der Schattenbahnhof durch eine ca. 8 m lange Rampe verbunden.



GROSSES BILD: Viel Platz auf der Anlage ist dem Güterverkehr gewidmet. Im Vordergrund die gepflasterte Ladestraße mit dem Portalkran, dahinter die Abstell- und Rangiergleise für die Güterwagen.

LINKE SEITE UNTEN: Auch für Tiertransporte ist die Rampe eingerichtet. In einem Pferch warten einige Schafe darauf, in den Viehwaggon getrieben zu werden.

Haus-zu-Haus-Behälter waren eine revolutionäre Transportmethode der 50er. Hier hat leider jemand schlecht geplant: Die Stellplätze im Tragwagen sind schon besetzt.



OBEN: Außer dem Kohlenzügen gehört auch eine Schweröltankanlage zu den Versorgungseinrichtungen des Betriebswerks. Während die Neubaukessel-41 betankt wird, wartet dahinter schon eine 01.10 auf den zähen „Saft“. Rechts zwei der für diesen Brennstoff nötigen Transportwagen.



Modellzüge statt Hebelbänke: Ein Blick in das Innere des Stellwerks. Wegen der geringen Tiefe des ehemaligen Dienstraums musste die Anlage in drei Stockwerken gebaut werden. Die im Hintergrund sichtbare Wendel verbindet untere und mittlere Etage (Schattenbahnhof). Auf die oberste Ebene mit der Paradenstrecke gelangen die Züge über eine Rampe.

GROSSES BILD RECHTE SEITE: Durch die sehr langen und realistisch breiten Bahnsteige wirkt der Bahnhof sehr vorbildgetreu. Auch die Bahnsteigdächer sind Maßanfertigungen.





LINKS: Die Paradenstrecke führt in elegantem S-Schwung über die gesamte oberste Anlagenebene. Genau der richtige Auslauf für den TEE-Triebwagen!



OBEN: Begegnung des VT 11.5 mit einem von einer V 200 gezogenen Doppelstockzug am Stadtrand. Die Straßenbrücke ist auf dem Foto auf der LINKEN SEITE im Hintergrund zu erkennen.

Schön gestaltetes Motiv mit Bahnunterführung und kleiner Straßenbaustelle in der Stadt.



GANZ LINKS: Straßenszene ohne Autoverkehr.



Ein kleiner Park lockert die Bebauung auf. Schön und realistisch gestaltete Szenen wie diese können die Qualität einer Anlage ebenso widerspiegeln wie ein großes Bahnhofsgelände oder ein Betriebswerk.



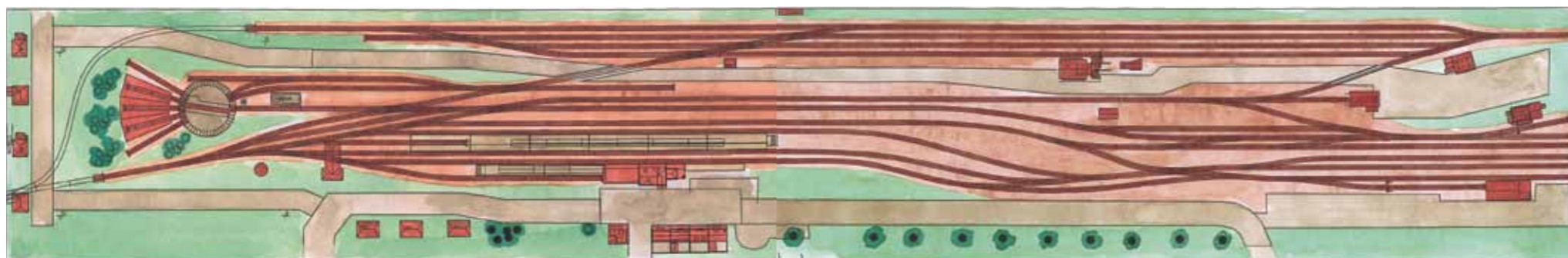
LINKS AUSSEN: So enden Preiserlebnisse.



Kein gewöhnliches Stellwerk, sondern der Nachbau des Vereinsheims (siehe auch Foto RECHTE SEITE). Nur im oberen Stock fehlt noch die ganz spezielle Inneneinrichtung. In Verbindung mit dem Museumstriebwagen VT 03 der TWE ist er ein echtes Stück Lengerich.

JANNIK MAHLMANN (2)

Plan der Anlagen-Hauptebene, Länge 10 m, Tiefe 1,50 m. Links schließt die große Wendel an. Verdeckt führt eine Gleistrasse im Schwung um Lokschuppen und Drehscheibe zur langen viergleisigen Aufstellanlage. Sie ist ungestaltet und vom Rest des Bahnhofs durch eine breite Straße getrennt. Davor folgen Güter- sowie die Bahnsteiggleise. Rechts daneben, nach einer leichten Gleisverschwenkung, liegen die Ladestraße sowie ein (hier nicht eingezeichnetes) Fabrikgelände.



Insgesamt sind auf der Anlage etwa 400 m Gleis verbaut. Alle Züge starten auf der unteren Ebene, entweder im eigentlichen Bahnhof an den Bahnsteigen beziehungsweise den Abfahrtsgleisen für den Güterverkehr oder in einem viergleisigen Aufstellbahnhof. Dieser befindet sich auf der Rückseite der Anlage und ist optisch von den restlichen Gleisanlagen durch eine breite Straße mit Kopfsteinpflasterung sowie eine Schrebergarten-Siedlung getrennt.

Bis vor etwa vier Jahren wurde die Anlage komplett analog gesteuert. Dann haben wir den Fahrbetrieb auf Digital umgestellt. Eine umfangreiche Software von Freiwald (Train Controller Gold) und die erforderliche Hardware wurden beschafft. Derzeit sind wir noch dabei, diverse Weichen und Signale in diese Anlagensteuerung mit einzubeziehen. In Kürze werden diese Arbeiten abgeschlossen sein.

Ausstieg im Markt

Die Paradestrecke auf der oberen Anlagenebene führt durch eine Hügellandschaft, die zugegebenermaßen schon etwas in die Jahre gekommen ist. Hier liegt unser nächstes gestalterisches Aufgabengebiet, der Abschnitt soll in den nächsten Jahren grundlegend „revitalisiert“ werden. Neben landschaftsbezogenen Änderungen wird es auch eine Farbkur für Felder, Wiesen und Bewuchs geben. Auf dem westlichen (linken) Anlagenkopf wurde in den vergangenen fünf Jahren eine Stadt gebaut. Um in diesem Bereich arbeiten zu können, ist der Marktplatz herausnehmbar und kann von unten durch die Gleiswendel erreicht werden. Wie auf der gesamten Anlage entstand auch in der Stadt der Unterbau in konventioneller Bauweise aus Stahlwinkeln, Holzspanen und Leisten. Fliegendraht, Küchenkrepp, Hartschaum und Gips dienten als Baumaterialien.

Die Gebäude sind Produkte der einschlägigen Großserienhersteller. Alle wurden farblich behandelt, bevor wir sie in die Anlage eingebaut haben. Im Betriebswerk finden sich auch kleinere Laser-cut-Modelle.

Individuell gefertigte Bauwerk sind die Bahnsteige und ihre Dächer, da die Produkte der Zubehörindustrie seit eh und je viel zu schmal sind und spielzeughaft wirken. Die Bahnsteige bestehen aus einem Sperrholzkern und sind mit Evergreen-Platten gepflastert. Für die Patinierung wurde wieder Pulverfarbe von Rainershagen verwendet. Die Bahn-

steigdächer sind auf Pola-Basis entstanden. Sie wurden in Länge und Form den Bahnsteigen angepasst. Von Reitz Modellbau stammen die Bahnsteiglaternen. Da wir vorhaben, die Bahnsteige unter den Dächern mit LEDs auszustatten, haben wir für die Stromzufuhr 30 Dachstützen in Messing nachgießen lassen. Sie sind nun als Plus- bzw. Minuspole für die Stromversorgung nutzbar. Eines unserer nächsten Bauprojekte ist der Tausch und der elektrische Anschluss der Stützen.

Strom-Stopp

Ein Torso geblieben ist (anders als bei der großen Bundesbahn) die geplante Elektrifizierung der Paradestrecke. Nachdem einige Oberleitungsmasten von Sommerfeldt standen, waren wir uns einig, dass die sich gefällig durchs Hügelland schlängelnde Strecke mit Telegrafmasten von KHK ein viel besseres Bild abgeben würde. Daher wurde der Weiterbau der Oberleitung zu Gunsten einer optisch großzügigeren Streckenführung nicht fortgesetzt.

Weitere Aufgaben für die kommenden Monate und Jahre sind die Beleuchtung der Anlage sowie die Umgestaltung des Gegenkopfs der Paradestrecke. Zwar sind Häuser und Straßen bereits mit Leuchtmitteln aller Art ausgestattet, doch sind diese nur zum geringen Teil angeschlossen. Auf den auch bei Besuchern beliebten effektvollen Nachtbetrieb müssen wir daher vorerst noch verzichten. Dies soll sich ändern.

Der Gegenkopf der Anlage (also der der Stadt gegenüberliegende Teil auf der obersten Ebene) ist bislang ziemlich stiefmütterlich behandelt worden. Hier wollen wir eine Brücke schlagen zum anderen Teil der Vereinsarbeit, zur Feldbahn. Glücklicherweise hat ja in den vergangenen Jahren die Firma Busch diese Modellbahnlinie entdeckt und erfolgreich begonnen, sie zu schließen. Auch Auhagen ist auf dem Feldbahnsegment aktiv. Geplant ist, ein Motiv der Kalkindustrie am Teutoburger Wald ins Modell umzusetzen. Sie bietet viele interessante geschichtliche Grundlagen und Einblicke sowie natürlich jede Menge Vorbilder. □

Kontakt und Besichtigung

Ein ausführliches Bild der Vereinsaktivitäten bietet die Homepage www.eisenbahnfreunde-lengerich.de. Nächste Gelegenheit für einen Besuch der Modellbahnanlage und des Feldbahnmuseums bietet sich an Pfingsten, wenn die Lengericher das 35-jährige Bestehen ihres am 19. Mai 1979 gegründeten Vereins feiern.

Durch die Lage am Bahnhof sind das Feldbahngelände und das Stellwerk mit der Modellbahn nicht zu verfehlen.



© GIRD HAHN

Das Westfälische Feldbahnmuseum



UWIE STENGER

Das Museum ist vom 15. Mai bis 15. Oktober jeweils sonntags von 11 bis 12 Uhr geöffnet, donnerstags ab 19 Uhr. Bei trockenem Wetter finden samstags von 9 bis 13 Uhr Arbeitseinsätze im Museum statt, bei denen Gäste willkommen sind.

Die Feldbahn der Eisenbahnfreunde Lengerich fährt auf 600-mm-Spur. Bereits 1981 war die erste Lokomotive in ihren Besitz gelangt. Seitdem wuchs die sehenswerte Sammlung auf mittlerweile fast 50 Lokomotiven sowie 160 Loren und Waggons. Sie umfasst Fahrzeuge aus Ziegeleien, Torfwerken, der Kalkindustrie, von Trümmerbahnen und sonstigen Betrieben. Auch eine betriebsfähige Schneeschleuder für den Winterbetrieb zählt zur Sammlung. Sie stammt aus einer ehemaligen VEB-Ziegelei. Das Gleisnetz der Feldbahn ist mittlerweile gut 1600 m lang. In den Jahren 2006 – 2013 wurden eine neue Ausstellungshalle mit ca. 500 m² Fläche und zwei Lorenports mit ca. 450 m² Fläche für das Westfälische Feldbahnmuseum gebaut.