

1x1 des Anlagenbaus

ZKZ B 7539 · ISBN 978-3-89610-340-6

Best.-Nr. 68 11 02

Deutschland € 13,70

Österreich € 15,00 · Schweiz sfr 27,40

BeNeLux € 15,75

Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80

Norwegen NOK 165,00

Christian Gerecht / Andreas Heintel

Gleispläne für HO, TT, N

Teil 2

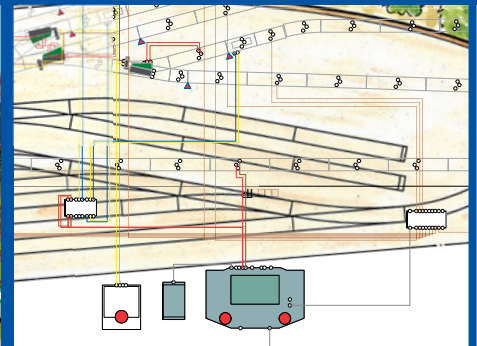
- 10 Anlagenentwürfe
- Vorschläge zur Digitalisierung
- 3D-Landschaften
- 3D-Betrachtungsprogramm
- Wintrack-Demo

modellplan 
... Software + Technik für Modellbahner

Weitere Anlagenentwürfe für Einsteiger und Fortgeschrittene

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

Alle Pläne auf CD!
inkl. Wintrack-Gutschein
Preisvorteil
10,50 €

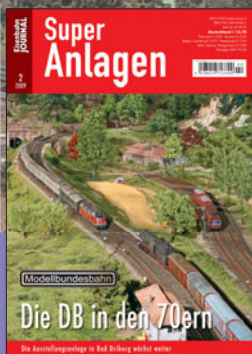


Dichte Atmosphäre und viel Betrieb auf wenig Raum

Märklin-Anlage auf 5 qm

Die neueste Ausgabe der Reihe „1x1 des Anlagenbaus“ hat einen echten Modellbahn-Evergreen zum Thema: die Entstehung einer kompakten, beinahe wohnzimmer-kompatiblen Märklin-Anlage mit dichter Szenen-Atmosphäre und viel Betrieb auf wenig Raum. Oliver Bachmeier beschreibt ausführlich, wie er auf einer Grundfläche von nur 3,3 x 1,5 m seine Märklin-Anlage geplant, aufgebaut und Schritt für Schritt verfeinert hat. Auch betrieblich ist dank eines mehrgleisigen Bahnhofs, verschiedener Gleisanschlüsse, eines Bws nebst Drehscheibe und Lokschuppen sowie eines „unterirdischen“ Schattenbahnhofs für Abwechslung gesorgt. Eigene Kapitel sind der Digitaltechnik, der Elektrik und der Elektronik gewidmet sowie den Soundmodulen, welche diesem kleinen Meisterwerk Leben einhauchen.

92 Seiten im DIN-A4-Format,
ca. 150 Abbildungen, Klammerbindung
Best.-Nr. 681101 · € 13,70



Die DB in den 70ern
Modellbundesbahn
Best.-Nr. 670902 · € 13,70



Eisenbahn im Neckartal
Von der Planung zur fertigen Anlage
Best.-Nr. 681001 · € 13,70



Erz, Stahl und Eisenbahn
Miniaturland Oberhausen
Best.-Nr. 671001 · € 13,70



So war's im Ruhrgebiet
Mit Märklin in den Pott
Best.-Nr. 681002 · € 13,70



Schwarzwald in 1:87
Hausach-Triberg in H0
Best.-Nr. 671002 · € 13,70

Foto: Gabriele Brandl

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Pläne über Pläne

Wer sich eine Modellbahnanlage bauen will, kann in den Läden gehen, sich eine Startpackung und ein paar passende Ergänzungssets kaufen, diese zuhause auf eine Platte nageln, ein paar Häuschen und Bäume aufstellen und dann viel Freude am Fahren der kleinen Züge haben. Die Frage ist nur: Wie lange wird diese Freude währen?

Spätestens seit den 1970ern hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass wirklich überzeugende Modellbahnanlagen ein gutes Stück an Planung brauchen, bevor auch nur das erste Gleis gelegt werden sollte. Zur Planung gehören eine ganze Reihe von wichtigen Entscheidungen, die im Vorfeld zu fällen sind. Da ist zum Beispiel die Raumfrage zu klären. Wieviel Platz steht zur Verfügung? Auf Dauer? Nur zeitweilig? Dann kommen Überlegungen, mit welcher Anlagenform der verfügbare Raum bestmöglich genutzt werden kann. Eine Systemsentscheidung ist zu treffen – wobei wahrscheinlich jeder Leser seine persönliche Lieblingsspurweite bereits kennt und auch Präferenzen für oder gegen Mittelleitersgleise hat, so er H0 bevorzugt.

Raten kann man allerdings dazu, die spontane Systemsentscheidung durchaus kritisch zu hinterfragen – auch wenn schon eine gewisse Sammlung an Fahrzeugen vorhanden ist. Bietet nicht vielleicht ein N-Entwurf mehr Möglichkeiten, das eigene Fahrbedürfnis auszuleben, als ein H0-Radius-R1-Konzept? Ist vielleicht die auch von der Fahrzeugvielfalt durchaus ansprechende „Spur der Mitte“ TT der richtige Kompromiss? Oder macht der größere Maßstab 1:87 das langsame Rangieren betriebs-sicherer, als es bei den kleinen Spuren möglich ist? Egal wie: Es schadet nicht, über den Tellerrand zu blicken und seine eigenen Wünsche ernsthaft zu prüfen.

Nun folgt die Wahl des Themas der Anlage. Eng verknüpft damit ist das Betriebskonzept, von dem wiederum die sinnvoll einsetzbaren Fahrzeuge abhängen. (Ich gehe jetzt mal davon aus, dass wir uns einig sind, dass zwar der ICE auf einer nach Länderbahnmotiven gestalteten Anlage durchaus mal einige Test- und Proberunden drehen darf, ansonsten aber besser in der Vitrine oder auf einer Epoche-V-Anlage bleiben sollte.) Besonders bei Themen nach vergangenen Vorbildepochen kommt hier schnell ein „Wie haben die Eisenbahner das damals eigentlich gemacht?“

Vorbildberichte über Fahrzeuge, Strecken, Bahnhöfe geben hier vielfältige Anregungen. Natürlich auch Anregungen für gelungene Ausreden,

wie z.B. warum die dicke Hauptstreckenlok gerade heute über die auf der Anlage dargestellte Nebenstrecke fahren muss und darüberhinaus auch noch im kleinen Landbahnhof halten, Wasser fassen und Kohle bunkern muss. Oder man überlegt sich typische Warenflüsse: Was wir hier vor Ort produziert und muss in alle Welt speditiert werden? Welche Grundstoffe sind dafür von anderen Orten herbeizuschaffen? Wieviele Menschen leben hier und nutzen die Bahn zum Transport? Wieviele Reisende haben diesen Bahnhof als Ziel?

Über diesen ganzen Überlegungen hat man vielleicht sogar übersehen, dass man schon eine ganze Geschichte erzählt, dass man eine so-hätte-es-sein-können-Wirklichkeit für die eigene Anlage entwickelt hat. Ist man sich an diesem Punkt sicher, was man will (und vor allem, was man sich vorstellen will), wird es konkret. Ein Gleisplan wird zu Papier gebracht, vielleicht auch per Computer erfasst und ausgedruckt. Reisen per Finger und auch Probestecken mit den inzwischen angeschafften Gleisen zeigen, ob die eigenen Überlegungen in die Realität umsetzbar sind. Passt alles wie gewünscht, ist es hilfreich, sich ein paar Notizen zu seinen Überlegungen zu machen. (Es könnte ja sein, dass man irgendwann einmal für ein Anlagenporträt in einer Fachzeitschrift einen Artikel zur eigenen Anlage verfassen muss ...) Im Idealfall kommen erst jetzt Holz, Säge und all die anderen Baumaterialien und Werkzeuge zum Zuge.

Oder Sie merken, dass das Planen an sich schon sehr viel Freude macht, zum Hobby im Hobby werden kann. Das Geschichtenerzählen kann durchaus zur Passion werden, und Sie gewinnen die Freiheit, Anlagengröße, Spurweite, Epoche, Thema, Maßstab etc. nach Gusto zu wählen. Sie haben bestimmt Ihre bevorzugte Eisenbahnstrecke. Ja, genau: Die, die Sie schon immer mal als Modellbahnanlage wiedergegeben sehen wollten. Planen Sie sie einfach und träumen Sie sich in die kleine Welt hinein. Dies verschiebt natürlich den Baubeginn der eigenen Anlage. Aber was macht das schon, wenn Sie ganz einfach Spaß am Hobby Modellbahn haben?

Hier im Heft finden Sie zehn Anlagenplanungen, die durchaus gebaut werden können. Sie können die Pläne aber auch als Anregungen sehen, Ihre eigenen Vorstellungen von einer Modellbahnanlage „weiterzuspinnen“, nun, da es ein kenntnisreicher Vorbild-Eisenbahner auch nicht anders getan hat.

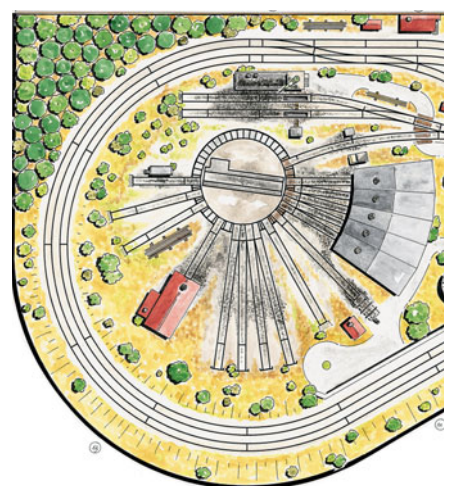
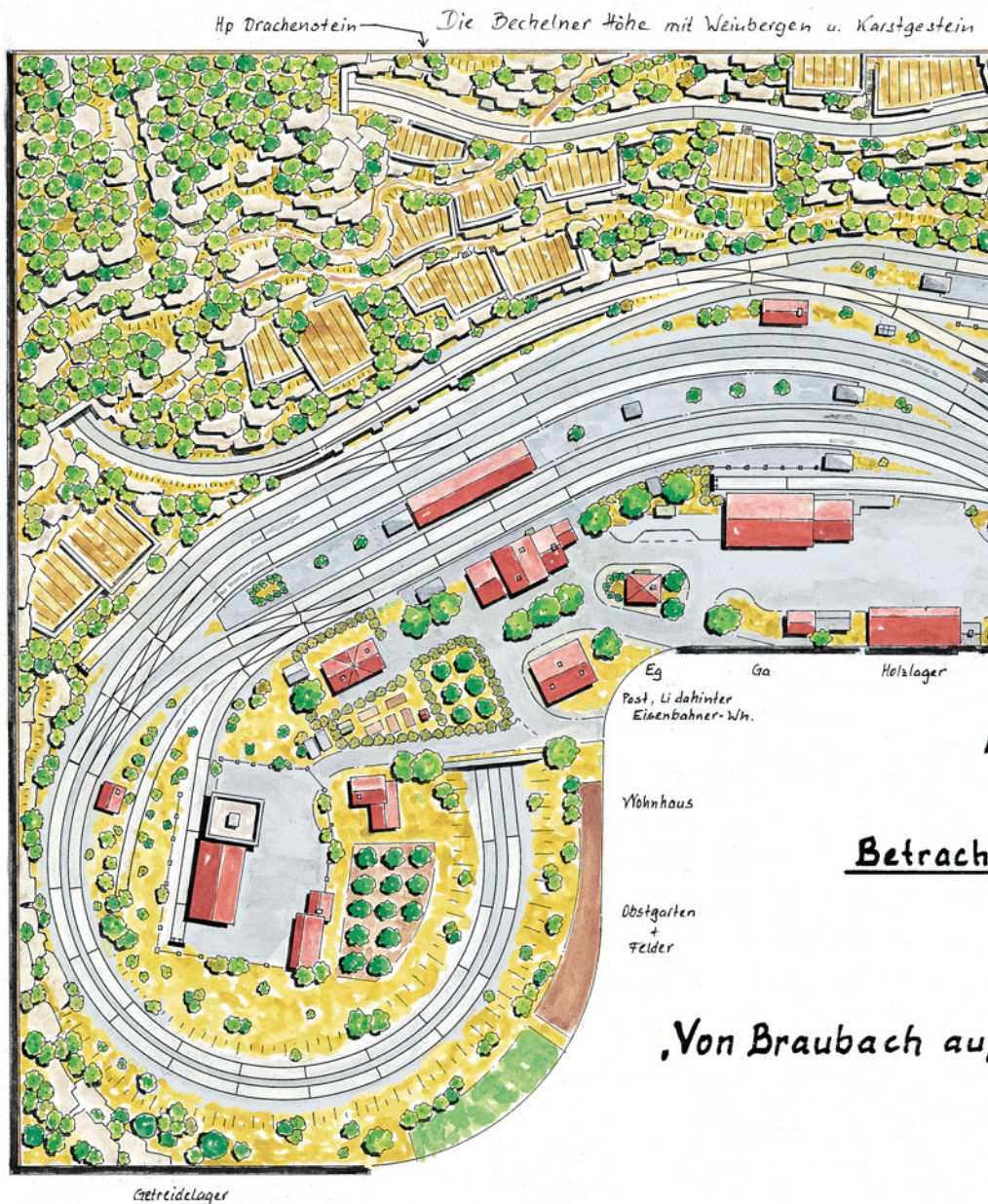
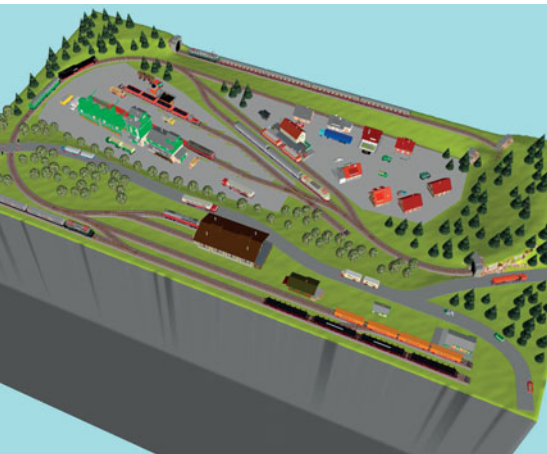
Tobias Pütz

DIE BECHELNER HÖHE

Eine richtig große Modellbahn, schöne Züge, herrliche Landschaft, Arbeit für sechs, sieben, zehn Jahre. Nach der Lektüre, das verspreche ich, würden Sie sich am liebsten sofort auf die Reise machen – bzw. einmal prüfen, wie viel Platz der Trockenkeller hergeben könnte, würde man die Wand zur Waschküche herausbrechen ... ➔ 20

KLASSISCHE RECHTECKANLAGE

Der Endbahnhof Altenfeld ist eine typisch deutsche Kleinbahn-Endstation. Ihm liegt der Gleisplan des Bahnhofs Ichtershausen in Thüringen zu Grunde. Seiferts ist ein frei gestalteter Trennungsbahnhof; die Bahnhöfe Eichenzell und Rottershausen hingegen liegen im Schattenbahnhof. ➔ 6



EIN PLAN, ZWEI LANDSCHAFTEN

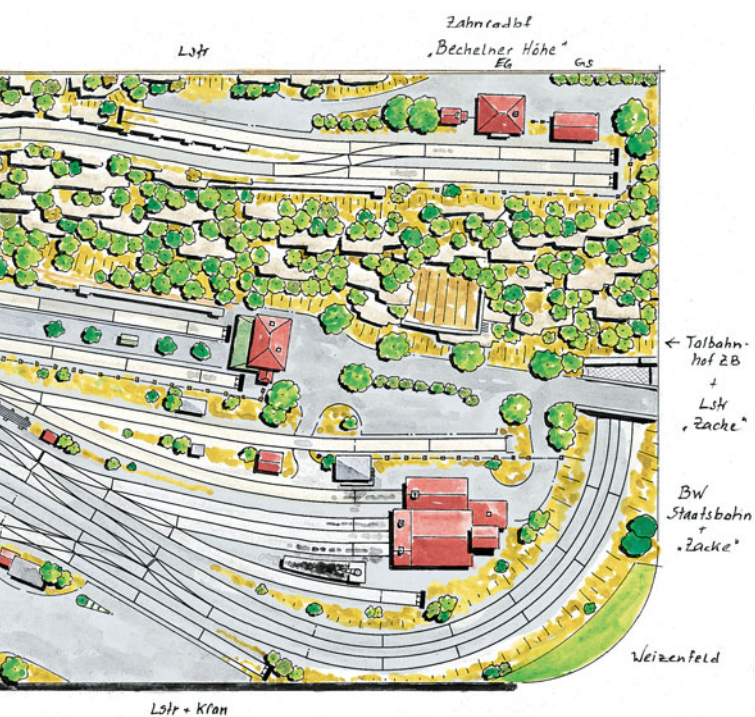
Ein Gleisplan ist entstanden, ausgewogen, nicht überfrachtet. Betriebssicheres Gleis ist vorgesehen, eine bestimmte Vorstellung zur Landschaftsgestaltung vorhanden, Zeichnungen werden gefertigt. Und dann – dann ist da diese *andere* Idee! ➔ 48

INDIANA

Diesellokomotiven bestimmten das Bahngeschehen in den USA sehr viel früher als in Deutschland. Während bei uns noch fleißig gedampft wurde, wurden dort an vielen Orten schon 90% und mehr der Traktionsleistung per Diesel erbracht. ➔ 58

LOKWECHSELANLAGE

Wer sich ein wenig mit der Historie der DB auseinandergesetzt hat, wird es erkennen: „Nortbergen“ ist nichts anderes als ein Wortspiel der einstmals über die Grenzen hinaus berühmten Bahnbetriebswerke Northeim und Ottbergen. ➔ 66



ter-Seite

f die Bechelner Höhe"

C 008
FLm Profi Gleis
M 1:42!



TT-TRÄUME

Aus der Sicht eines Bahnenthusiasten kann man die Verkehrspolitik der ehemaligen DDR durchaus positiv sehen. Es entwickelte sich, während im Westen schon die Nebenbahnen starben, manche kleine Strecke der DR zur wichtigen Versorgungsader für Bevölkerung, Gewerbe und Industrie. ➔ 80

EDITORIAL

Pläne über Pläne 3

ANLAGENPLÄNE

Von Altenfeld über Seifers
nach Eichenzell und Rottershausen
H0, Märklin C-Gleis 6

Endstation Schweighofen am Gleisberg
H0, Roco GeoLine 14

Von Baubach auf die Bechelner Höhe
H0, Fleischmann Profi-Gleis 20

Von Eglfing nach Feilnbach
H0, Roco GeoLine 32

Mit der Southern Pacific in den Südstaaten unterwegs
Little Milton
N, Kato UniTrack 38

Von Bruchtal nach Beebensee
oder
Von Oberödi nach Hochzirl
H0, Märklin C-Gleis 48

Rollin' Thunder – Dieselgrollen über Indiana
H0, Roco RocoLine 58

Lokwechsel in Nortbergen
N, Fleischmann Piccolo 66

Altomünster – eine moderne „Lokalbahn“
H0, Märklin K-Gleis 76

Thüringer TT-Träume:
Kleinschmalrode an der Stiege
TT, Tillig Modellgleis 80

DIVERSES

Fachhändler-Verzeichnis 86
Spezialisten-Verzeichnis 88
Vorschau und Impressum 90

Von Altenfeld über Seiferts nach Eichenzell und Rottershausen

Dem Endbahnhof Altenfeld – einer typisch deutschen Kleinbahn-Endstation – liegt der Gleisplan des Bahnhofs Ichttershausen in Thüringen zu Grunde. Seiferts hingegen ist ein frei gestalteter Trennungsbahnhof, der in seiner Form und Größe die Anlage dominiert. Eichenzell und Rottershausen werden durch den Schattenbahnhof gebildet, in dem sich die beiden vom Trennungsbahnhof abgehenden Strecken wieder vereinigen.

Des deutschen Modellbauers liebstes Kind ist nach wie vor die Rechteckanlage. Warum dies so ist, lässt sich nur vermuten. Vielleicht haben die ersten Trix- und Märklin-Tischbahn-Anlagen ihren Teil daran. Nun wollen wir aber nicht über flächige Rechteckanlagen oder elegant-schmale Modulanlagen philosophieren. Beide dienen, wenn auch von der jeweiligen Gegenseite argwöhnisch betrachtet, einem erfüllenden Hobby.

Warum also über alte, lieb gewonnene Formen streiten oder mit dem Finger auf Modellbahnkollegen in den USA oder in England zeigen, die beide, aus unterschiedlichsten Gründen heraus, ihr jeweils eigenes Konzept zum Bau von Modellbahnanlagen entwickelt haben. Im Übrigen dürfte es in den USA einen etwa genauso großen Anteil an flächigen Anlagen geben wie bei uns. Sie werden nur wesentlich weniger publiziert, als dies mit Zimmer- oder ganze Basements füllenden Zungen-, Kamm- und Rundumanlagen mit dutzenden Metern Streckenlänge geschieht. Auch in den USA finden sich weniger betuchte und nur in einem Apartment wohnende Modellbahnkollegen, die sich die Vorteile der typisch kleinen britischen Anlagen zu Nutze machen. Zwei, drei Loks, eine Hand voll Wagen, mehr braucht es nicht, um vorbildgemäßen Betrieb zu machen. So gesehen mögen die US-Amerikaner vielleicht ein bisschen weiter über ihren Modell-Tellerrand blicken, als wir Deutsche es gemeinhin tun.

Wir treffen uns hier, um einmal von Altenfeld nach Eichenzell zu fahren. Rundherum und kreuz und quer über eine typisch deutsche Rechteckanlage durch eine typisch deutsche Landschaft in typisch deutschen Zügen hinter typisch deutschen Lokomotiven.

Die tatsächliche Nähe der beiden sichtbaren Bahnhöfe wird vor allem zweidimensional auf dem Papier deutlich. Sie wird durch zwei einfache, in den USA gerne angewandte Kunstgriffe kaschiert: einen geringen, aber sichtbaren Höhenunterschied und eine trennende, sehr detailliert dargestellte Landstraße in Form einer schattigen Allee. Diese wird zum nur unwesentlich tiefer liegenden Keilbahnhof hin mit einer aufgelockerten Böschung abgefangen. Im östlichen Bereich der Allee, hinter dem Bahnhofsgebäude von Altenfeld, blüht hie und da noch etwas blanker Fels aus der Straßenböschung. Um den Straßenverkehr zu sichern, verläuft entlang des Banketts eine niedere Mauer. In sie eingearbeitet sind in regelmäßigem Abstand massive, behauene und schwarz-weiß lackierte Basaltsteine.

Vorgesehen ist, dass der Bahnhof Altenfeld im Sitzen bedient wird. Dadurch lassen die Kronen der Alleeebäume den dahinter liegenden Abzweigbahnhof Seiferts optisch zurücktreten. Um den Bahnhof Seiferts mit seinen umfangreichen Ladegleisen zu bedienen, muss der Modellbauer nicht nur aufstehen, sondern auch die Position wechseln. Nun tritt

der Bf Altenfeld, nur schmal entlang der unteren Anlagenkante liegend, in den (Wahrnehmungs-)Hintergrund und wird beinahe unwesentlich, während der ausgedehnte Trennungsbahnhof seine Sonderstellung untermauert. In Verbindung mit dem aufwändigen Rangierdienst in Seiferts ist die körperliche Tätigkeit, die mit den immer währenden Positionswechseln bei zehn bis zwölf täglichen Zugpaaren verbunden ist, der Gesundheit keineswegs abträglich. Sagen sie das ruhig mal ihrer besseren Hälfte, wenn die mal wieder mit Fitness-Studio oder Tennisplatz ...

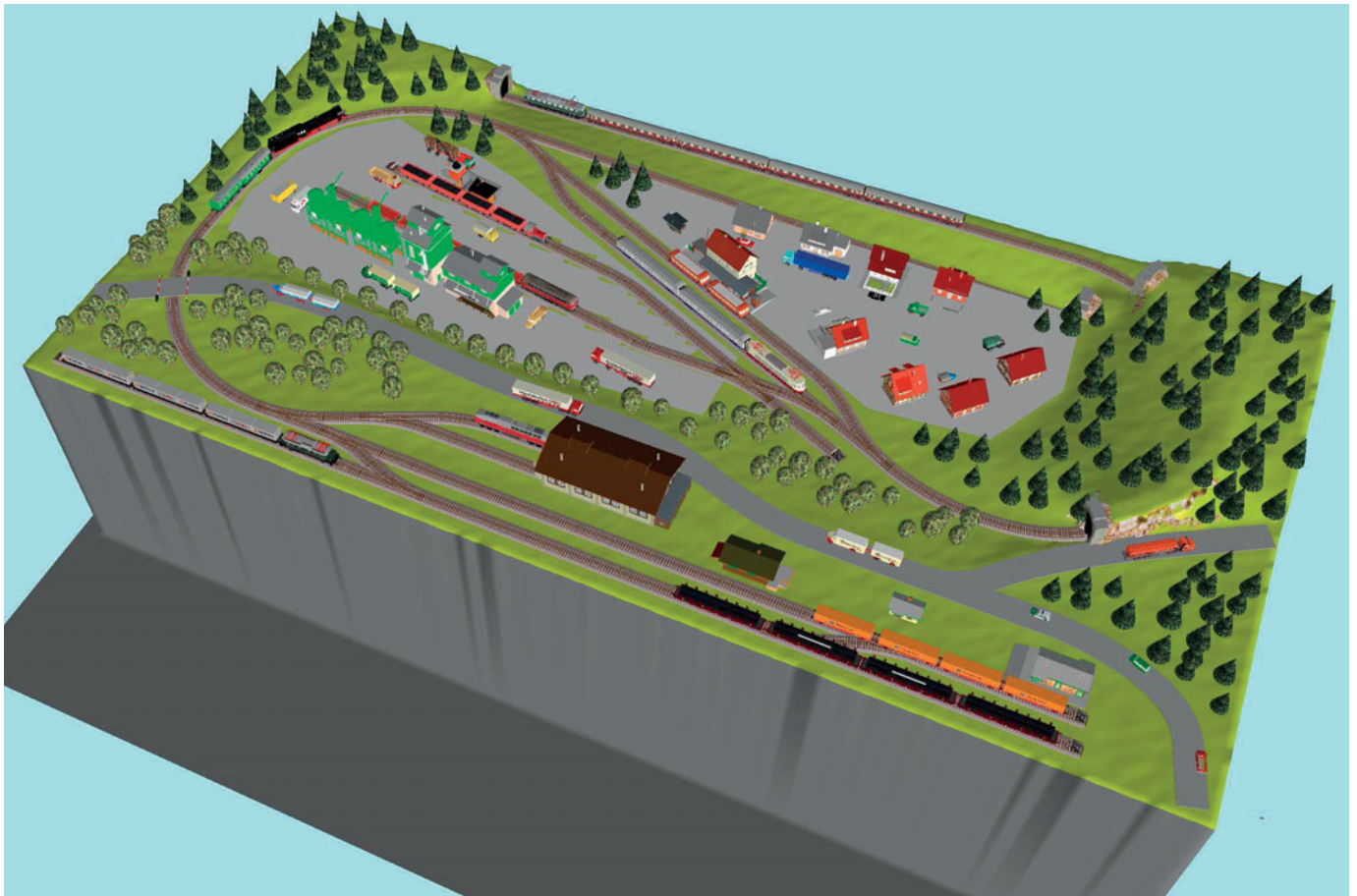
Die Anlage wurde auf Grund ihrer verschlungenen Kehrschleife und kräftigen Steigungen im Untergrund allein auf das Märklin-System zugeschnitten. Der Anlagenaufbau besteht aus dem soliden Rahmensystem von Modellplan. Es ist eine vorgezogene Hintergrundkulisse vorgesehen, welche die rückwärtige Steigungsstrecke optisch abtrennt, sie gleichzeitig aber gut zugänglich belässt. Als Kulissenträger reicht ein 1 cm starkes, verzugfreies Sperrholz, nach hinten mit schmalen Sperrholzstreifen verstärkt, vollkommen aus. Mit Eisenwinkeln und Bandeisen wird die Kulisse am Rahmen-Platten-System befestigt.

Alle Erhebungen entstehen aus Styrodurplatten. Sie sind in jedem Baumarkt erhältlich, sind ungemein leicht, lassen sich sehr gut bearbeiten und der Landschaftsrohbau geht insgesamt schneller und komfortabler vonstatten als mit der klassischen, Gips verschlingenden „Spanten-Hasendraht-Methode“. Styrodur ist druckempfindlich. Daher empfiehlt es sich, die Außenseiten der Styrodur-Landschaftsteile – also die Anlagenränder – mit Sperrholz, das dem Landschaftsverlauf folgt, zu verkleiden.

Wie bei den meisten der in diesem Heft vorgestellten Anlagen ist auch hier der Schattenbahnhof nur minimal ausgestattet. Das zuvorderst im Schattenbahnhof gelegene Gleis 1 ist allein den Nahgüterzügen vorbehalten. Mittels der links und rechts abgehenden Stumpfgleise lassen sich neue Güterzüge recht flott (auch mal per „Fünf-Finger-Kran“) zusammenstellen. Die Gleise 2 und 3 sind den Reisezügen beider Destinationen vorbehalten, Gleis 4 dient als Umfahr- bzw. Betriebsgleis. Ideale Ergänzung wären zwei weitere Stumpfgleise, die je eine Triebwagengarnitur aufnehmen könnten. An Gleis 4 des Abstellbahnhofs lassen sich, genau wie an Gleis 1, links wie rechts noch zwei Stumpfgleise anbinden, die Platz für eine Schienenbusgarnitur oder einen Wittfeld-Akkutriebwagen bieten können.

Im Grenzland

Angesiedelt sind die Bahnhöfe Altenfeld und Seiferts in einem sanften Ausläufer der hessischen Rhön. Dabei wird der Endbahn-



Bei dieser 3D-Ansicht der Computerplanung wird die Rechteckform der Anlage augenfällig.

hof Altenfeld sowohl von hessischer Seite (Eichenzell, imaginärer Hauptstreckenanschluss) als auch von bayerischer Seite (Rottershausen, imaginärer Lokalbahnknoten) angefahren. Die beiden windungsreichen Nebenbahnstrecken vereinigen sich im noch vor Altenfeld gelegenen Trennungsbahnhof Seiferts.

Als Zeitraum habe ich die Dekade zwischen 1950 und 1960 ausgewählt. Dies ist ein Zeitfenster, das, besonders bei der gewählten Region, kantige Preußen-Dampfer auf bayerische Lokalbahnlokomotiven und auch ein paar Einheitsdampflokos treffen lässt, zugleich aber auch der modernen Traktion ein kleines Plätzchen einräumt – wenn auch erst mal nur in Form von Schienenbus oder V 36. Wer sich aufmerksam durch die Modellbahn-Kataloge liest, findet für diese Zeit auch eine große Menge an passenden, zwei- und dreachsigen Reisezugwagen sowie eine große Auswahl teils herrlich alter, aber auch eleganter neuer Güterwagen (wie Brawas Om 21 und Omm 52).

Trotz seiner Bedeutung als Endpunkt zweier Nebenbahnen ist Altenfeld ein sehr einfach gehaltener Bahnhof. Ein weiterer Ausbau unterblieb nach dem Zusammenschluss der Bahnen allein deshalb, weil die bayerische Seite den Nebenbahnknoten Rottershausen schon 1900 (also bereits vor Inbetriebnahme der Strecke nach Altenfeld) zu einem kleinen Zubildungsbahnhof mit Heizhaus und Be-

dienstetenwohnungen ausbaute und deshalb in Altenfeld keine eigenen Anlagen unterhalten musste.

Ein wenig Historie

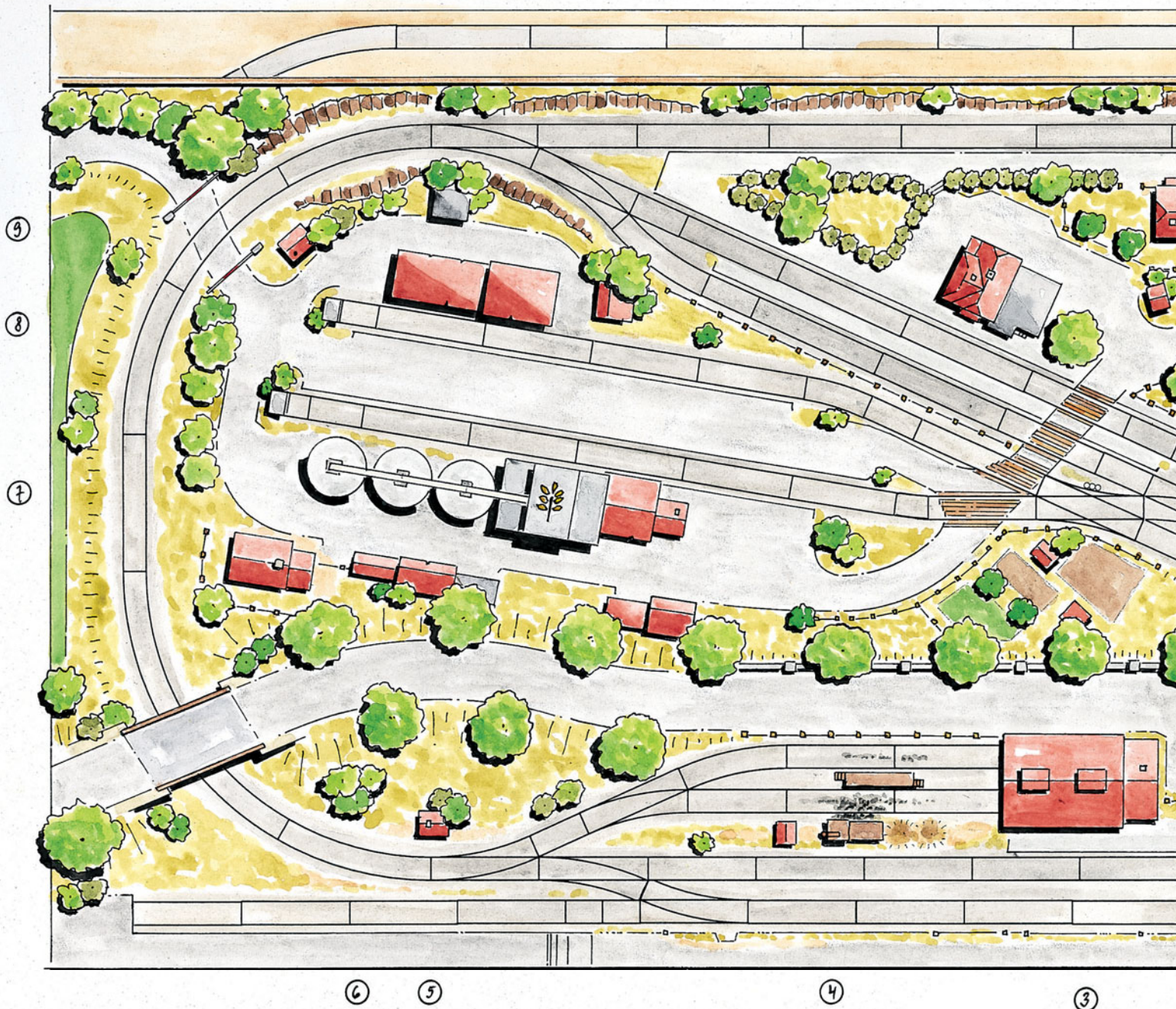
Altenfeld ist ein altes Rhön-Städtchen und erhielt bereits im Jahr 1889 Anschluss an das eiserne Band. Ein windungs- und steigungsreiches Bähnlein begann seinen Lauf im Hauptstreckenbahnhof Eichenzell und führte über 24 km hinauf nach Altenfeld, das zu jener Zeit bereits 5000 Einwohner zählte. Seiferts hingegen zählte nur 1000 Seelen, war zu diesem Zeitpunkt gar nur eine einfache Haltestelle. Das Örtchen verfügte jedoch schon über das Anschlussgleis zu einem Ge-

treidelager. Altenfeld versprach mit seiner seit zwei Jahrhunderten bestehenden Kleinindustrie (alle Arten von Holzbearbeitungswerkzeuge), einem Steinbruch, vor allem aber der seit 1850 bestehenden Essig- und Senffabrik von Beginn an gute Renditen im Güterverkehr. Zumal ja nun auch preiswert Kohle und Baustoffe wie Ziegelsteine und Zement ins kleine Rhön-Städtchen speditiert werden konnten und die Produktivität erhöhten.

Arbeiter und Tagelöhner, die in Altenfeld kein Auskommen fanden, versuchten ihr Glück nun in der Eichenzeller Salzgrube, beim Zentral-Lagerhaus oder den „Rotemann Werken“ in Bronnzell. Natürlich nutzten sie die Eisenbahn, um an ihre Arbeitsplätze zu kommen. Altenfeld blickte also, beina-

Kurzporträt

Name	Altenfeld	Gleismaterial	Märklin C-Gleis
Konzept	Endstation und Trennungsbahnhof einer Nebenbahn	Steuerung	Märklin/Motorola-Digitalbetrieb, manuelle Steuerung mit Uhlenbrock-IntelliBox; vorbereitet für Automatikbetrieb mit IB-Fahrstraßen und Computer
Epoche	IIIa		
Baugröße	H0		
Maßstab	1:87		
Fläche	5,1 m ²		
Raumbedarf	1,6 m x 3,2 m		
Gleislänge	19 m		



he vom Eröffnungstag der Eisenbahn an, auf ein stetes Reisenden- und Güteraufkommen. Bereits 1900 verkehrten sechs Zugpaare auf der Strecke. Das sind doppelt so viele wie auf den meisten preußischen Nebenbahnen! Zwei Nahgüterzüge je Richtung besorgten den Güterverkehr.

Natürlich verfolgte die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) mit Argusaugen die Entwicklungen, die sich schon vor der Jahrhundertwende im angrenzenden Bayern anbahnten. Die Königlich Bayerische Staatsbahn erwog nämlich schon um 1898 den Weiterbau ihrer von Niederlauer und Mühlfeld nach Rottershausen führenden Lokalbahnstrecken bis ins hessische Altenfeld. Die KPEV sah in den bayerischen Bestrebungen jedoch nur die Gefährlichkeit eines unwägbaren Konkurrenten. Kein Baumstamm sollte auf kurzem Weg nach Bayern gehen und schon gar nicht wollte man fränkisches Bier fast ausschließlich über bayerische Gleise geliefert bekommen!

Über Jahre zog sich dieser Interessenkonflikt hin. Erst Anfang 1908 blickte ein aufgeschlossener, neu in Amt und Planung gekommener höherer Beamter der KPEV über den, für einen einfachen Nebenbahnzusammenschluss doch recht hoch gewordenen Tellerand. Mit dem frischen Wind, der nun durch die betreffende KPEV-Amtstube wehte, ging es in der Sache langsam vorwärts. Vier der insgesamt 9 km langen Streckenlücke befanden sich auf bayerischem Staatsgebiet. Da die Planungen der „Königlich Bayerischen“ seit Jahren in den Schubladen schlummerten, war deren Streckenbau bis an die Grenze bereits im Oktober 1909 abgeschlossen. Die KPEV tat sich ein wenig schwerer.

Vom Haltepunkt zum Bahnhof

Die Haltestelle Seiferts musste zunächst zu einem Trennungsbahnhof ausgebaut werden und, was noch mehr wog, ein immerhin 240 m langer Tunnel musste Richtung Bayern

geschlagen werden. Dank eines für die Rhön recht milden Winters gingen Planung und Bau aber stetig weiter. Zum 1.5.1911 konnte die Schließung der Streckenlücke gefeiert werden. Allerdings gab es weder im Personen- noch im Güterverkehr durchgehende Zugläufe zwischen Hessen und Bayern bzw. Eichenzell und Rottershausen.

Die gab es übrigens zu keiner Zeit! Von beiden Seiten her endeten die Züge in Altenfeld. Wer die Gesamtstrecke bereisen wollte, musste, um Anschluss zu erhalten, bereits in Seiferts umsteigen. Am besten angenommen wurde die neue Verbindung zwischen den beiden Städtchen Altenfeld und Rottershausen. In nur 20 Minuten zu Tante Hedel nach Altenfeld oder zum Brauhaus Pelzig in Rottershausen – nun war es machbar!

Leider blieb der Wagenladungsverkehr über die „kleine Grenze“ hinter den Erwartungen zurück. Altenfelder Handbohrer, Sägen und Stechbeitel gingen prinzipiell nur als Stückgut in Richtung Bayern. Nennenswertes



- ① Ladestraße Altenfeld
- ② EG, Güterhalle u. NG
- ③ Lokschuppen
- ④ Bekohlung u. Ölkeller
- ⑤ Posten
- ⑥ Rampe
- ⑦ Getreidelager, Schuppen
- ⑧ Ladehof Seiferts
- ⑨ Kohlenhandlung
- ⑩ EG u. Güterschuppen Seiferts
- ⑪ Eisenbahner Wohnhäuser
- ⑫ Neubausiedlung Seiferts
- ⑬ Essig- u. Senf-Fabrik

⑬



Betrachter - Seite

Frachtgut blieben tatsächlich nur das kräftige fränkische Bier und einige wenige Ladungen Essig. Letztlich war das geringe Frachtaufkommen aber nicht weiter verwunderlich, denn die überwiegenden Transportgüter beider Bahnen, Holz und Steine, gab es zu beiden Seiten der Grenze genug.

Im dargestellten Epoche-III-Zeitabschnitt (weshalb wir von nun an ins Präsens wechseln) gesellt sich auf bayerischer Seite ein viertes Personenzugpaar hinzu. Die Lokalzüge aus Rottershausen werden noch überwiegend mit Lokalbahnlokomotiven der BR 98.10 (Brawa) bespannt. Umlaufbedingt kommt hier aber ab und zu auch eine BR 64 (Roco) zum Einsatz, und ganz selten ist auch ein Schienenbus zu sehen. Der bis 1950 verkehrende Nahgüterzug von Rottershausen nach Altenfeld entfällt mit dem Einsatz des vierten Personenzugpaares ersatzlos. Die wenigen Frachten (Bier, Essig) rechnen sich nicht für einen eigenen Zug. Die anfallenden Güterwagen werden aber ohne weitere Nachteile für die Fahrgäste – Unter-

wegsrangieren findet ja nicht statt – den Personenzügen mitgegeben.

Ganz anders sieht der Güterverkehr zwischen Altenfeld und Eichenzell aus. Von Montag bis Freitag verkehren täglich zwei Nahgüterzugpaare, an Samstagen eines. Das Frachtaufkommen ist ungemein vielfältig. Nehmen wir den Bf Altenfeld: Die Essigfabrik „Esina“ versendet portionierten Essig und Senf in wöchentlich acht Bedarfsstückgutwagen, hier und da auch Essig als Wagenladung in Kesselwagen. Weitere Versandgüter sind Gruben- und Faserholz (täglich ein oder zwei Waggons) sowie Basaltsplitt für den Straßenbau (täglich zwei oder drei Waggons).

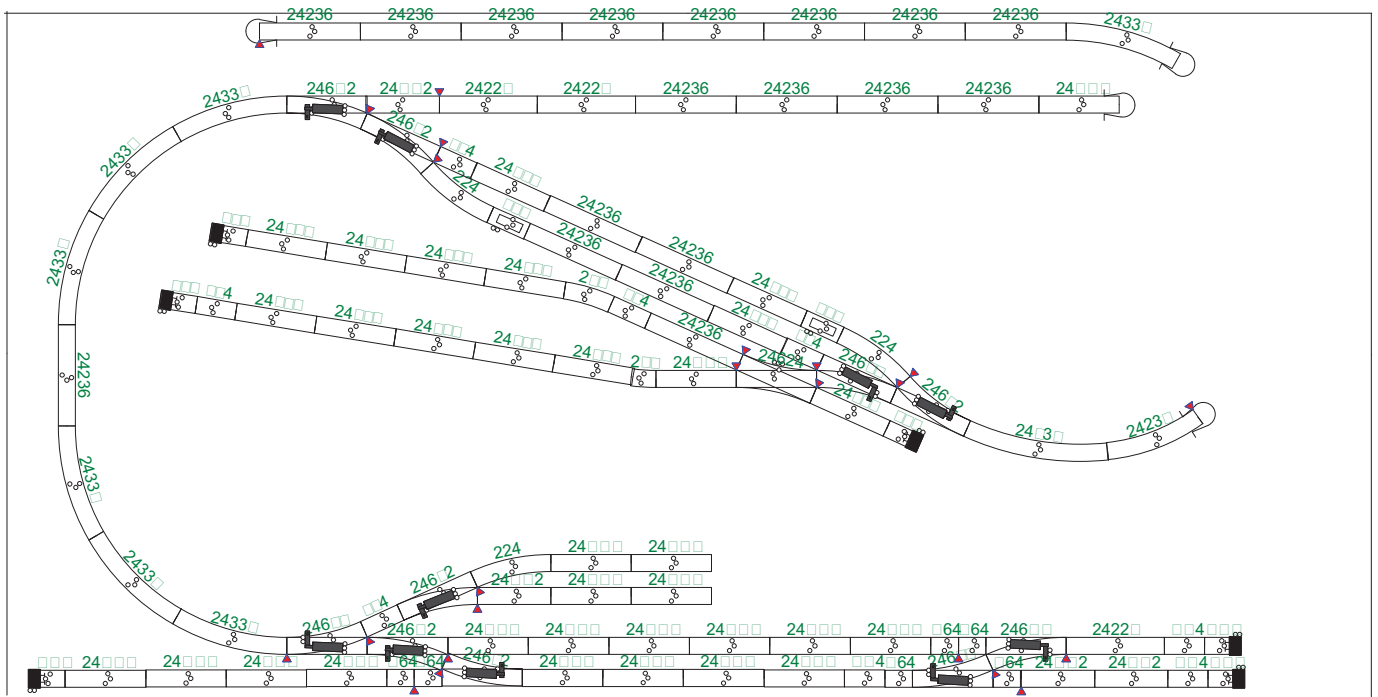
Lokale Erzeugnisse

Die Werkzeuge der Kleinindustrie, vornehmlich Handsägen, Handbohrer, Stechbeitel und Schnitzmesser, werden bei größeren Margen als Bedarfsstückgut (Ladestraße), sonst als gewöhnliches Stückgut (Güterschup-

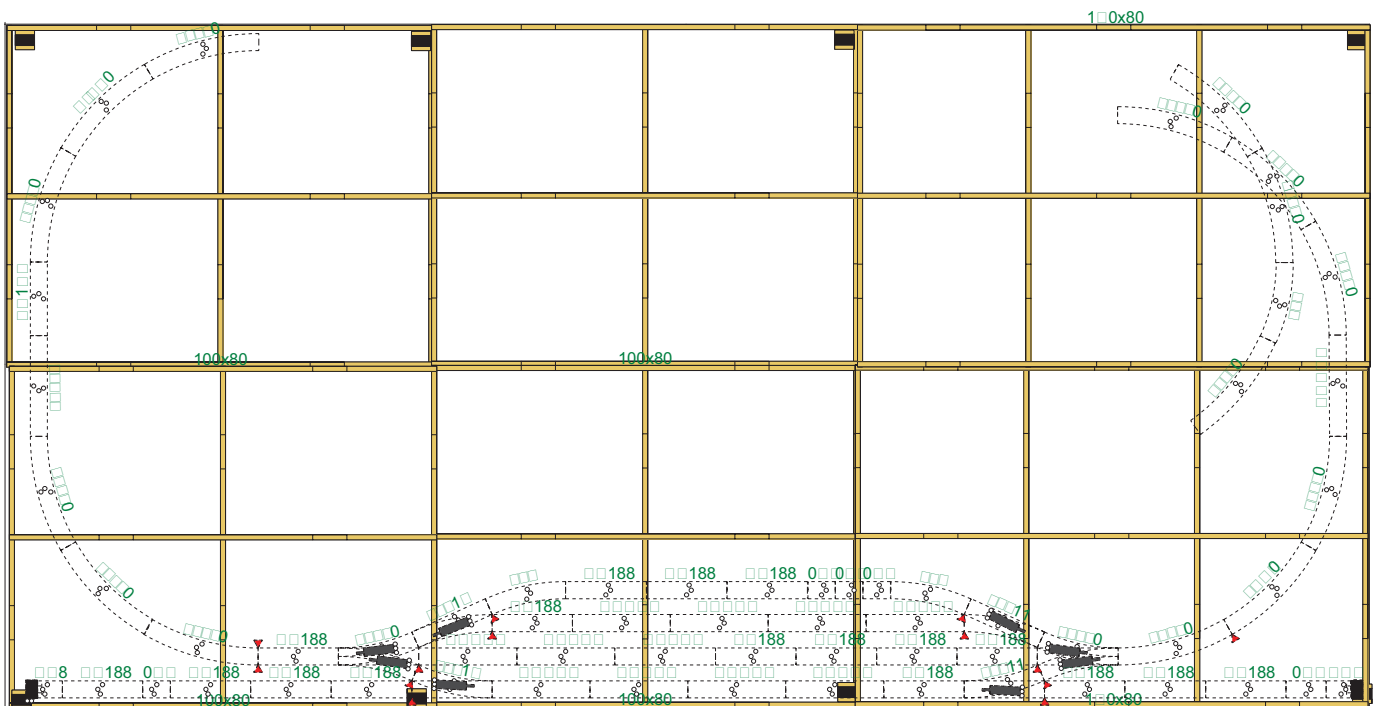
pen) versendet. Im Empfang erhält die „Esina“ wöchentlich drei oder vier Ladungen Wein- und Branntwein in Fasswagen oder Kesselwagen. Per Bedarfsstückgut werden abgepackte Senfsaat, Flaschen, Gläser und Kartonagen geliefert. Auch das Rottershausener Bier kommt, da kurzer Weg, per B-Stückgut. Das Hotel Adler erhält hingegen jeden Monat eine Ladung Bier (in Kühlwagen) aus dem fernen Kulmbach.

Altenfelds Werkzeughersteller werden regelmäßig, aber meist nur einmal die Woche mit Bandstahl und Stahldraht in gedeckten Wagen beliefert. Schleifmittel, Kühlflüssigkeit, Fett, Klein- und Ersatzteile für diese Betriebe kommen als gewöhnliches Stückgut. Etwa dreimal in der Woche wird Kohle und Schmiedekoks angefahren, vereinzelt auch Baustoffe wie Zement und Kalk.

In Seiferts dominiert das Getreide-Lagerhaus der Lüttertaler Landwirtschafts-Cooperative die Güterverkehrsanlagen. Ein großer Teil des Warenumschlages wird über die La-



Artikelnummern der Gleise im sichtbaren Bereich.



Artikelnummern der Gleise im verdeckten Bereich und Vorschlag für eine Rahmenkonstruktion.

Materialliste				
Gleismaterial		22 x	Mä24330	Gleis gebogen 1/1 Radius 515 mm Parallelkreis
50 x	Mä24188	1 x	Mä24230	Gleis gebogen 1/1 Radius 437,5 mm Parallelkreis
5 x	Mä24172	1 x	Mä24215	Gleis gebogen 1/2 Radius 437,5 mm Parallelkreis
9 x	Mä24094	1 x	Mä24207	Gleis gebogen 1/4 Radius 437,5 mm Parallelkreis
21 x	Mä24236	6 x	Mä24224	Gleis gebogen Gegenbogen für Weichen
13 x	Mä24229	6 x	Mä24611	Weiche links Radius 437,5 mm Parallelkreis
10 x	Mä24064	8 x	Mä24612	Weiche rechts Radius 437,5 mm Parallelkreis
1 x	Mä24977	1 x	Mä24624	Doppelte Kreuzungs-Weiche Parallelkreis
7 x	Mä24978	2 x	Mä24630	Dreiwegweiche Radius 437,5 mm, Länge 188,3 mm
1 x	Mä24530	2 x	Mä24997	Entkopplungsgleis Länge 94,2 mm