

Anlagenbau

Rolf Knipper

Mit Rolf Knipper an die Küste

Gleisbau, Elektrik und Landschaftsgestaltung





Inhalt

Vorwort

Themenvielfalt – Bahnen im Norden:

Auf Meterspur ins 21. Jahrhundert:
die Inselbahn Wangerooge

Heute eher selten:

Klein- und Nebenbahnen im Binnenland

Mittel zum Zweck:

Module und Segmente für die Regalwand

Immer noch aktuell: „Mariensiel“ in H0e

Rückblick: Der Bau vor zehn Jahren

Logisch – die Erweiterung

Die neuen Nachbarn: Anschluss an die Normalspur

Der Bahnhof Ostenwalde

Der Bahnhof Tossens

Vorwort

- 4 Heute möchte ich Ihnen einmal eine etwas andere Broschüre in der bekannten EJ-Reihe Anlagenbau & Planung vorstellen. Anders deshalb, weil es um eine vielfach gescholtene Anlagenform geht: AdW, auf gut Deutsch „An der Wand lang“. Nicht ohne Grund hat sich WeWaWe, Gründer der MIBA, schon Anfang der fünfziger Jahre für diese Art der Modellbahn stark gemacht. Der Grund ist eigentlich ganz einfach: geringer Platzbedarf und dennoch relativ lange Fahrstrecken – nichts anders. Genau das ist auch heute noch ein Thema. Oft habe ich es schon von Hobby-Kollegen auf Messen und anderswo gehört: „Ich würde ja gerne, aber wohin damit?“ Ich hoffe, dass diese Ausrede ab heute und vor allem nach dem intensiven Studium der vorliegenden Broschüre keine Gültigkeit mehr haben wird. Jedenfalls nicht, wenn man sich für die besagte Anlagenform entscheiden mag. Dass diese ihren ganz besonderen Reiz hat, werden Ihnen die einzelnen Kapitel beweisen. Überhaupt: Es ist eine Methode, um in einem überschaubaren Zeitrahmen ans Ziel zu kommen. Zudem besteht auch die Möglichkeit, extrem fein zu detaillieren und das Ganze auch aus
- 6
- 12
- 16
- 22
- 30
- 33
- 74



Bild 1 (Titel): In Tossens stoppt der Triebwagen ein letztes Mal auf seiner Fahrt nach Ostenwalde. Die unteren Abbildungen zeigen, wie dort einst Gleis geschottert und Grünzeug gepflanzt wurde.

Bilder 2 bis 4: Immer an der Wand entlang, das Motto dieser Anlage, von Mariensiel über Ostenwalde bis Tossens.



nächster Nähe genießen zu können. Bei flächigen Anlagen, wie zB. der gigantischen Simplon-Bahn des ModellBahnTeams Köln (Super-Anlage 3/2001) kommt sowas eigentlich nur auf Fotos zur Geltung und kaum noch beim Betrachten.

Ich finde, dass beide Anlagenformen ihre Berechtigung haben. Natürlich wird immer auch der verfügbare Platz im Hobbyraum eine wesentliche Rolle bei der Wahl der einen oder anderen Möglichkeit spielen. Wenn es reicht, dann sollte man auch gestrost „groß“ bauen, aber es dürfte nicht der Regelfall sein. Halbgroße Räume werden all zu oft mit Kompromissen zugeschüttet. Überladene und unrealistische Anlagen sind die Folge. Auch wird ein „Einzelkämpfer“ schnell an seine zeitlichen und bisweilen auch finanziellen Grenzen stoßen. Die Kölner Anlage ist davon weit entfernt, denn sie wurde für Ausstellungen von einem Team erstellt. Aber daheim sieht es doch anders aus. Genau hier will ich ansetzen. Sie werden sehen, dass auch hier ein Team arbeitet, aber jede Anlage auch einen Betriebsteil für sich darstellt. So gesehen kommt und käme auch jeder Einzelne klar.

Dann machen wir noch einen Ausflug ins Schlafzimmer von Horst Prange. Gemach, denken Sie dabei an nichts Anstößiges, denn wir bleiben selbstverständlich beim

auferlegten Thema. Was sich aber der Erbauer alles hat einfallen lassen, nur um an eine betriebsfähige Anlage zu kommen, ist schon erstaunlich. Vor allem wird er sich auch bei seiner verständnisvollen Ehefrau bedanken können, da sie die Tür im wahren Sinne des Wortes aufstieß.

Hauptthema wird indes die modulare Anlage in meinem Refugium sein. Start ist bei dem bekannten Schmalspurteil „Mariensiel“. Über zehn Jahre ist die Keimzelle bereits alt, dennoch gehört sie nicht zum alten Eisen. Eine kleine Renovierung war

sowieso angesagt und damit ging ein Ausbau gleich einher. Weitere Stationen sind dann der Bahnhof Ostenwalde als Treffpunkt von Schmal- und Normalspur und der Bahnhof Tossens nach Vorbild der Butjadinger Bahn.

Kurz vor Drucklegung dieser Ausgabe erreichte uns die Nachricht vom Tod Uwe Kempkens'. Er war hier maßgeblich für die Elektrotechnik oder auch am Bau des Bahnhofsgebäude von Tossens beteiligt. In diesem Sinne sei ihm im Besonderen diese Publikation gewidmet. **Rolf Knipper**

Impressum

ISBN 3-89610-090-4

Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH • Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Telefon: 0 81 41 / 5 34 81-0 • Telefax: 0 81 41 / 5 34 81-33 • Internet: <http://www.ejmv.de>

Geschäftsführung: Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
Verlagsleitung und
Chefredakteur: Ingo Neidhardt
Autor und
Fotografie: Rolf Knipper
Redaktion, Layout: Helge Scholz
Satz: Regina Doll

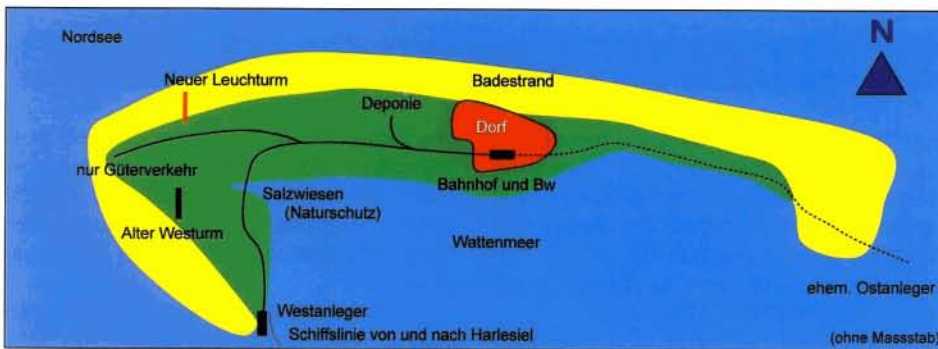
Anzeigenleitung: Elke Albrecht
Anzeigenlayout: Evelyn Freimann
Litho: WASO PPS, Düsseldorf
Druck: WAZ-Druck, Duisburg-Neumühl
Vertrieb: Hermann Merker Verlag
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften
Einzelverkauf: Vertrieb GmbH & Co KG, Eching

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Z. Zt. gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2001. Abonnement-Kündigung ist drei Monate zum Kalenderjahresende möglich. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegen dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

© Januar 2002 • Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



Auf Meterspur ins 21. Jahrhundert – die Inselbahn Wangerooge



Ostfriesisches Eiland mit Bahnanschluss

Sommer, Sonne, Meer – der Urlaubstraum schlechthin. Will man das hierzulande genießen, wird man über kurz oder lang nicht an unseren Inseln in Nord- oder Ostsee vorbei kommen. Badestrand mit viel Sand – ja, den gibt es doch wirklich nur dort in üppiger Form. Nach der Wende kamen sogar noch Naturschönheiten wie Rügen dazu.

Das Tolle daran: Viele haben sich bis heute einen Bahnbetrieb in welcher Form auch immer erhalten. Das geschieht und geschah teilweise aus recht unterschiedlichen Gründen. Zudem einen erkannte man schon recht früh den touristischen Nutzen, zum ändern aber war eine Verbindung mit dem Festland ohne Bahn schlicht und ergreifend logistisch nicht möglich. Das galt besonders für die östlichste der ostfriesischen

Inseln, Wangerooge. Sie gehört zwar nicht zu den größten der Reihe, aber sicher zu den reizvollsten. Dazu trägt der Umstand bei, dass privater Autoverkehr dort tabu ist. Nur Rettungsdienste oder Versorgungsfahrzeuge dürfen sich bei Bedarf mit Motorenkraft bewegen. Ansonsten fährt man Rad oder schafft sein Gepäck mit dem Handkarren in die Ferienwohnung. Irgendwie geht das sogar heute noch und man gewöhnt sich als Besucher schnell daran. Schauen wir uns jetzt aber erst einmal die Geschichte der Insel und der Bahn an. Schnell wird dabei erkennbar, wie gut sich das Ganze im Modell machen könnte. Übrigens: 1997 feierte man das 100-jährige Bestehen der Inselbahn.

Strategisch wichtig

Zunächst noch einige geologische Gedanken. Gegenüber den nordfriesischen In-

seln bestehen die ostfriesischen hauptsächlich aus Sand. Bei Erstgenannten kann man aufgrund des Geestekerns davon ausgehen, dass sie einmal zum Festland gehörten. Hier in Ostfriesland mögen es schon immer Inseln im Wattenmeer gewesen sein. Das hat zur Folge, dass die Verbindung zum Land bisweilen trockenfällt (Ebbe) und Inseln bei Flut von Wasser umgeben sind. Der Boden der Eilands lässt wegen des stetigen Wasserwechsels keine festen Dämme usw. zu. Das Ganze ist äußerst instabil. Zur Seeseite findet man immer Wasser und die Küste fällt schnell auf schiffbare Tiefen ab. Der Bereich zum Festland kann nur bei Flut von Schiffen befahren werden. Dafür hat man Priele – so heißen die Flussläufe im Wattenmeer – ausgebagert, um einen möglichst breiten Zeitrahmen für Fährverbindungen zu haben. Mit dem Zug kamen Menschen und Güter bis zur Küste. Dort bestand der tideabhängige Fahrplan von Schiff und Inselbahn. Jeden Tag verschieben sich die Abfahrzeiten entsprechend. Bei gutem Wetter kann man die Inselgruppe schon deutlich ausmachen. Die Entfernung ist gar nicht so groß. Wenn Sie mit dem Schiff nach Wangerooge fahren, fällt bestimmt schnell der Zickzack-Kurs auf. Das liegt an den genannten instabilen Fahrrinnen. Das wiederum vereitelt den Bau von Häfen so dicht am Dorfzentrum, da diese schnell wieder versanden würden. Außerdem kommen heute auch Umweltauflagen, wie die aus-



Bilder 5, 7 und 8: Sommer, Sonne, Strand und Inselbahn – alles bietet Wangerooge.

Bild 6: Die Skizze zeigt die heutige Streckensituation.

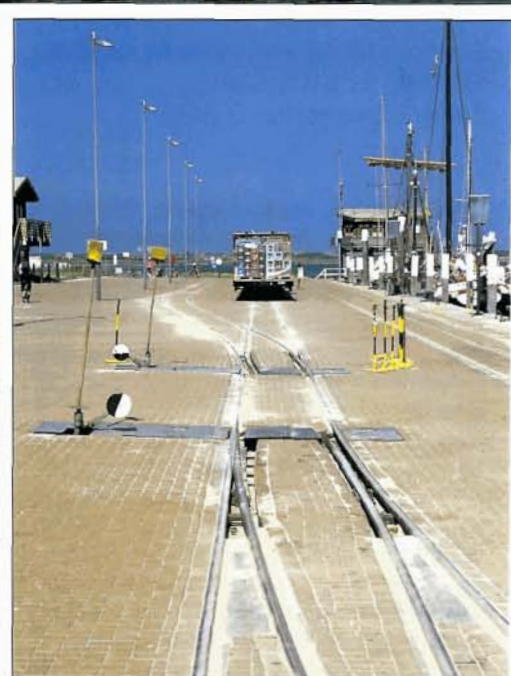
Bild 9: Blick vom alten Leuchtturm.

gedehnten Vogelschutzgebiete, dazu. Auf jeden Fall ist und bleibt es zunächst schwierig, auf die Insel zu kommen. Dort angekommen, steigt man am weit vom Dorf entfernt liegenden Kai vom Schiff in den Zug um. Das gilt natürlich auch für alle Güter. Nach rund 6 km ist dann das Ziel erreicht.

Man muss bei der Geschichte der Inselbahn auch die militärische Bedeutung berücksichtigen. Denn ohne den Ausbau zur Festung wären wohl kaum in jedem Winkel derart umfangreiche Gleisanlagen entstanden. Das klingt vielleicht sehr militärisch angehaucht, aber bis Ende des Zweiten Weltkriegs war die Bahn auch aus diesem Grund unverzichtbar. Zeitgleich entwickelten sich Tourismus und Kurbetrieb. So war die Bahn auch immer ein ziviler Bestandteil der Insel, denn nur mit ihr konnten die Urlauber hier überhaupt ankommen. Man baute den West- und den Ostanleger, wobei letzterer nicht lange hielt. Immer wieder schlugen die Meereshgewalten unbarmherzig zu; die Reparaturen der filigranen Konstruktionen verschlangen Unsummen.

Beim Westanleger lagen die Dinge etwas anders. Für den Hauptumschlagplatz des Militärs war Geld vorhanden; es entstanden nach und nach komfortable Kaianlagen. Wangerooge war deshalb strategisch so wichtig, weil Wilhelmshaven direkt „um die Ecke“ lag. Noch heute ist dort der wohl wichtigste Stützpunkt der Marine. Mit dem Inselvorposten wollte man potenzielle An-





greifer abfangen. Aber das ist Vergangenheit und man nutzte die vorhandenen Hafenanlagen nur zu gern für den Tourismus und Bäderverkehr.

Übrigens, Wangerooge gehörte als einzige Insel Ostfrieslands zum Großherzogtum Oldenburg und der Bahnbetrieb war schon immer in staatlicher Hand. Da wundert es nicht, dass die DB bis heute den Betrieb führt. Inzwischen ist es zwar eine Tochtergesellschaft namens SIW (Schifffahrt und Inselbahn Wangerooge), aber dennoch können wir von einem staatlichen Betreiber sprechen. Da beides dort eine Art Monopol behauptete, schreibt der Betrieb schwarze Zahlen! Wie gesagt, jeder Besucher und jedes Kilo Fracht, egal was, muss per Schiff

und Bahn anreisen. Selbst der Müll gelangt auf diesem Weg wieder von der Insel. Schon eine tolle Sache, dass so etwas hierzulande noch Bestand hat.

Aber warum ist denn die Geschichte für uns so modellbahntauglich?

Modellbahntypisch

Soweit einige Fakten, wenn auch absolut nicht erschöpfend, zur Geschichte. Die einst militärischen Gleisanlagen sind auf ein Kernnetz geschrumpft. Da ist zum einen der direkte Anschluss vom renovierten Anleger durch die Salzwiesen bis zum Stadtbahnhof mit seinen recht umfangreichen Gleisanlagen und Betriebswerk. Auf halber

Strecke zweigt ein Gleis zum alten Westturm ab, einem ehemaligen Leuchtturm, der heute als Jugendherberge genutzt wird. Dort befindet sich auch das Materiallager für den Küstenschutz. Kurz hinter dem Bahnhof hat man erst vor kurzer Zeit ein weiteres Anschlussgleis zur Müllaufbereitung gebaut.

Markante Punkte der Streckenführung sind zunächst der Anleger selbst. Früher waren die Gleise in Holzbohlen eingefasst, heute ist es roter Betonstein. Auch Weichen sind dort eingebettet. Ein schönes Detail: der Kehrbesen für den Flugsand in Höhe der Weichenlaterne. Dann geht die Fahrt durch die Salzwiesen, zum Teil auch über Brücken und Dämme. Das ist ein sehr schöner



Bild 13: Nur noch gelegentlich findet Güterverkehr zur Westseite am neuen Leuchtturm statt.

Bilder 10 bis 12: Am Anleger ist immer was los. Kurgäste und Güter aller Art müssen den Hafen passieren. Man beachte die Besen zur Reinigung der Weichen!

Bild 14: Kleincontainer rationalisieren den Güter- und Gepäckverkehr.



und bahntechnisch interessanter Bereich. Zu Fuß darf man in aller Regel nicht dahin, da die Strecke fast ausschließlich im Naturschutzgebiet liegt. Aber vom Zug aus, z.B. bei schönem Wetter auf der Plattform, ist die beschauliche Fahrt der reinste Genuss! Dann geht es durch das Deichschart, also ein verschließbares Tor im Deich, zum Dorfbahnhof. Dort befindet sich ein sehr schönes Empfangsgebäude im Stil der Oldenburgischen Staatsbahn. Ganz ähnlich hat man auch die Rechteckschuppen ausgeführt. Dort werden viele Reparaturen durchgeführt. Am Ende des Bahnhofs findet man noch ein Heizöllager. Grund genug, auch (Modell-)Kesselwagen vorzusehen. Die Strecke zum Westturm dient nicht mehr



dem Personenverkehr, sondern es findet nur noch gelegentlich Güterverkehr statt. Nun besteht die Gleisanlage seit je her aus Meterspur. H0m wäre die richtige Bemessung in 1:87, aber man könnte ohne Skrupel auch H0e einplanen. Ich habe mir jedenfalls die Freiheit genommen. An Fahrzeugen kann man eigentlich die gesamte Bandbreite der Württemberger Wagen von Bemo vorsehen. Heute sind zwar ausschließlich Vierachser im Einsatz, dennoch sollte das kein Grund sein. Bei den Zugloks wird es schon etwas schwieriger. Man hat auf den ersten Blick

aber typische DB-Dieselloks vor sich. Der Dampfbetrieb endete bereits in den fünfziger Jahren. Als letzte Überlebende steht die 99 211, ein C-Kuppler, als Denkmal vor dem alten Leuchtturm am Dorf. Die Dieselloks basieren auf Heeresfeldbahntypen. Sie wurden teilweise durch Umbauten im Äußeren stark verändert. Als reiner B-Kuppler kommt die Lok „Heinrich“ von der Inselbahn Juist daher. Sie wurde 1952 von KHD gebaut und trägt jetzt die DB Nummer 329 504, also eine Kleinlok. 1993 kamen dann noch zwei Maschinen aus Rumänien dazu. Sie tragen die Bezeichnung 399 105

und 106. Wenn man Glück hat – ich hatte es vor einigen Jahren –, trifft man noch auf die DB-Draisine mit der Bezeichnung 09 0002. Die Reizezugwagen haben eine auffällige Ähnlichkeit mit DB-Umbauwagen, das verstärkt den Eindruck einer Staatsbahn auf Meterspur. Weichenlaternen und Oberbau vermitteln diesen um so mehr. Frei heraus gesagt, hier lässt sich viel für die heimische Modellbahn adaptieren. Dass es alles eine Nummer kleiner ist, kommt dem doch sehr entgegen. Ich habe zwar nie mit einer Inselbahn als Modellbahnthema geliebäugelt, aber Dinge von hier in Pla-

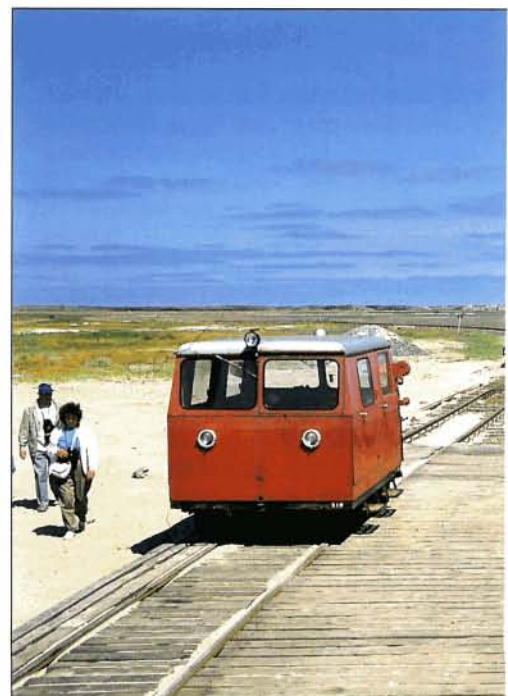
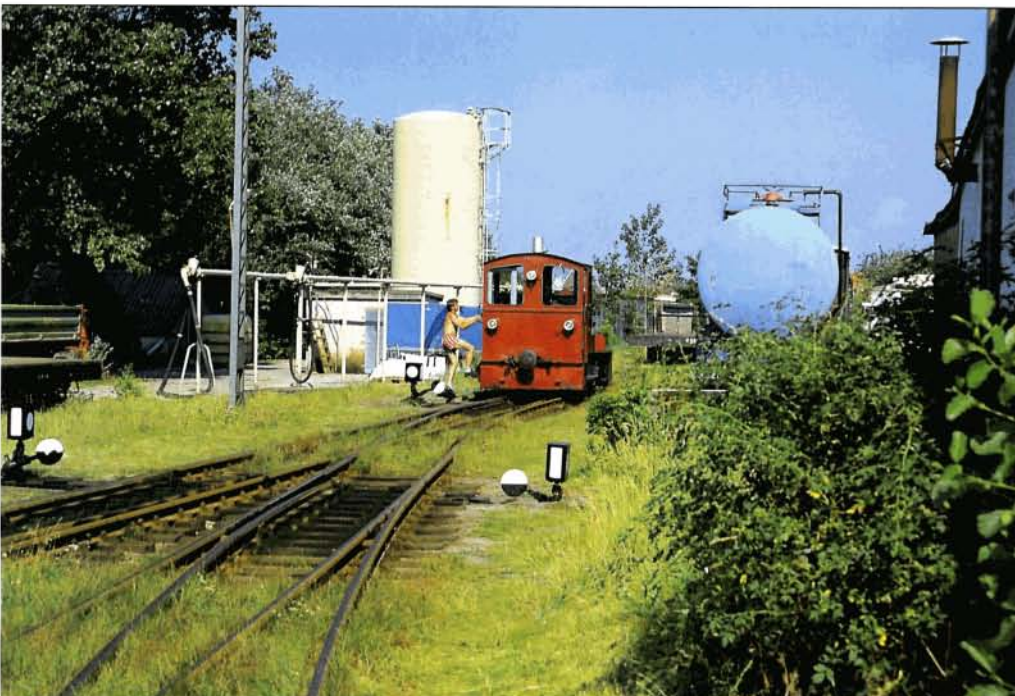




Bild 20: Typisch Oldenburg – das respektable EG des Dorfbahnhofs.

Bilder 15 bis 17: Die Gleise wurden in letzter Zeit komplett erneuert.

Bilder 18, 19, 21, 22: Loks und Fahrzeuge mit trotz Meterspur typischen DB-Elementen – anders als auf den Nachbarinseln.



nung zu übernehmen, fällt nun wirklich nicht schwer. Die vielen Szenen von Kleinbahn und Hafenanlagen schreien ja förmlich nach einer Umsetzung!

Bei mir ist es dann ein Küstenhafen geworden. Vieles, was ich auf Wangerooge erlebt und gesehen habe, kommt in „Mariensiel“ vor. Hat man die Insel einmal gesehen und in sich aufgenommen, ist man verliebt – mir ging es jedenfalls so. Nur auf diese Art und Weise kann ich eigentlich eine Modellbahn stimmig realisieren. Daher zieht es mich auch immer wieder zum Vorbild – Ideen tanken sozusagen!

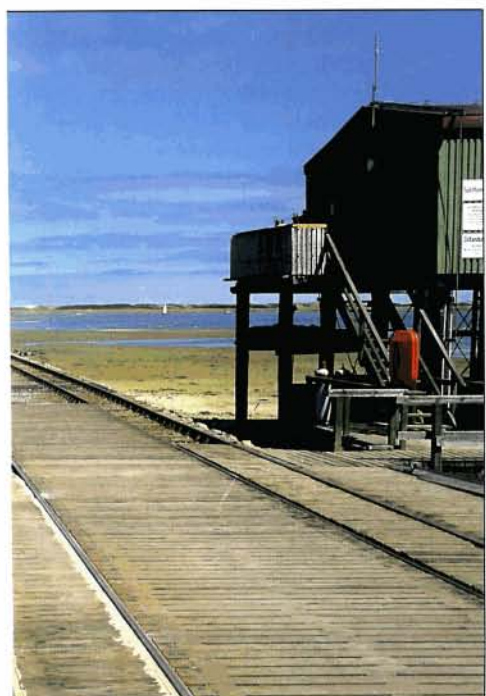




Bild 23: Der Gleisplan der Modulanlage. Zur Linken befindet sich der Hafen Mariensiel. Daran schließen sich die Neubauteile an.

Bild 24: Nebenbahnen in Norddeutschland – unser Thema heute.

Heute eher selten – Klein- und Nebenbahnen im Binnenland

Ems- und Ostfriesland

Von Rheine kommend zieht sich die Hauptstrecke entlang der Ems bis nach Emden. Unterwegs werden bekannte Städte wie Meppen, Papenburg oder auch Leer erreicht. Bis zum Ende der Dampflokzeit war Rheine eine Hochburg für ölgefeuerte Loks. Die Baureihen 01.10, 41 oder auch 44 Öl konnten lange Zeit noch dort beobachtet werden. Der Einschnitt bei Lathen war Inbegriff für Fotofans aus aller Welt. Hier im leichten Hügelland mit reichen Kiefernwäldern mussten sich die Maschinen noch einmal so richtig anstrengen. 44er mit Vorspann vor Erzzügen vom Emdener Hafen kommend – Eisenbahn im wahrsten Sinne des Wortes.

Da meine Frau aus Leer gebürtig ist und ich daher aufgrund diverser Verwandtenbesu-

che die Gegend ziemlich gut kenne, lag mir dieses Hauptbahnthema schon lange am Herzen. Es blieb eigentlich bis zum heutigen Tag beim Wunschgedanken. Aus Erzählungen hörte ich dann von der meterspurigen Kleinbahn Leer–Aurich–Wittmund. Das war etwas ganz anderes und trotzdem reizvoll. Vor allem gab es eine Berührung mit der Normalspur in Form von Rollbockgruben und Kreuzungen.

Also, das könnte mal was werden – klarer Fall. Aber gab es auch etwas in lieblicher vollspuriger Ausführung? Volltreffer, bis heute haben sich dort oben einige Kleinode halten können. Alles absolute Themen für das geplante Segmentkonzept. Ich suchte kleine Bahnhöfe mit dennoch intensiven Betriebsmöglichkeiten. Dazu zählen natürlich Gleisanschließer aller Art.

Im Zuge einer Sonderfahrt mit der legendären 01.10 Öl im Jahre 2000 wurde die Lok im Bereich des Bahnhofs Norden restauriert. Man bot uns Reisenden eine Fahrmöglichkeit zur Überbrückung der Pause mit der „Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland“ von Norden über Hage bis Dornum an. Machen wir, keine Frage, denn sonst kommt man ja nicht dazu. Bis 1987 fuhr dort die gute alte DB. Allerdings wurde das Teilstück Dornum–Esens als durchgehende Verbindung zur anderen Seite bis nach Wittmund, Jever und Wilhelmshaven stillgelegt und abgebaut. Damit war Dornum ein Kopfbahnhof. 1983 war bereits das Ende des Personenverkehrs auf der Strecke Norden–Esens eingeläutet worden. Der Güterverkehr fand nur noch gelegentlich statt. 1987 kam es dann zur Gründung der Museumsbahn mit Sitz in Norden. Im dortigen alten Lokschuppen ist ein stationäres Museumsgelände geplant. Man sieht, die Freunde in bzw. im Norden sind äußerst aktiv!

Was an Strecke übrig blieb, spiegelt in der Tat eine klassische Nebenbahn im weiten Küstenstrich wider. Dazu zählen die endlosen Weideflächen, seitliche Wassergräben und typischen Klinkerbauten mit ihren roten oder Reetdächern. Der Oberbau weist

