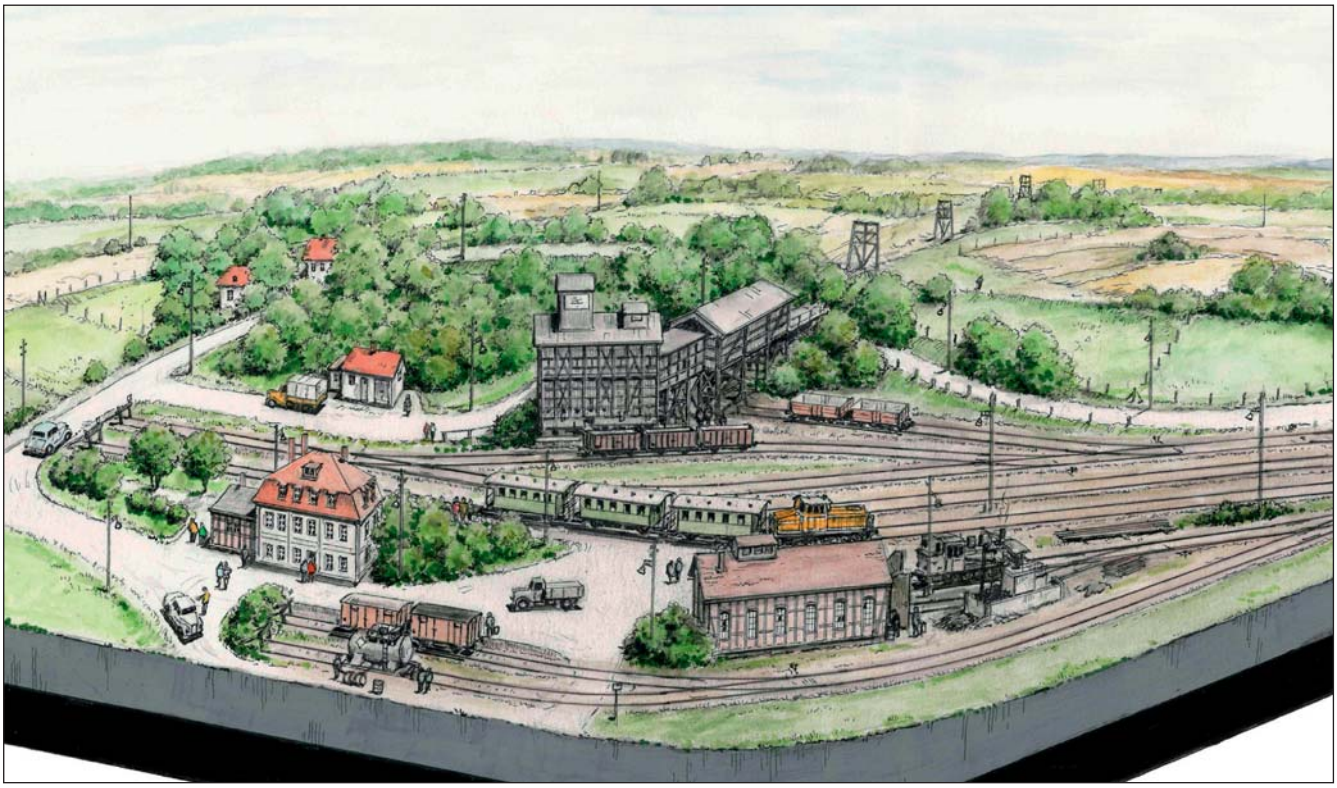
Gerhard Peter

ENDBAHNHÖFE VORBILD + MODELL

Gleispläne für Anlagenprojekte und Betriebsdioramen



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Deutschland € 15,–
Österreich € 16,50 · Schweiz SFr 22,80
BeNeLux € 17,50
ISBN 978-3-89610-734-3 · Best.-Nr. 15087617

AUS DER WERKSTATT DES MEISTERS

Erscheint im **April 2020**

Oberpfälzer Landschaft

Hauptthema der Anlage ist der Endbahnhof Burglengenfeld in den 1960er-Jahren. Auch zwei markante Orte an der von Maxhütte kommenden Strecke fanden den Weg ins Modell: der Gasthof „Alte Post“ in Ponholz sowie die Wallfahrtskirche Mariä Heimsuchung in Saltendorf. Ein Höhepunkt der Anlage ist die Querung der Naab und des dort ansässigen Flussschwimmbads auf einer eigenwillig strukturierten Blechträgerbrücke. Ihre besondere vorbildgerechte Atmosphäre gewinnt die Anlage aus weiten freien Flächen und raumgreifenden großzügigen landschaftlichen Strukturen. Es ist Brandls Kunst, dies nicht langweilig wirken zu lassen, sondern dem Auge in ganz natürlicher Weise Führung und Halt und auch immer wieder neu zu entdeckende kleine Gestaltungs-Highlights zu bieten.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 662001 | € 15,–

Bauen wie Brandl – Teil 1 + 2 + 3

Bauen wie Brandl, Teil 1
Dem Meister über die Schulter geschaut
Best.-Nr. 661201
€ 13,70

Bauen wie Brandl, Teil 2
Grundbegrünung und Arbeit mit Elektrostat
Best.-Nr. 661301
€ 13,70

Bauen wie Brandl, Teil 3
Gleise · Oberleitung · Straße und Wege
Best.-Nr. 661901
€ 15,–

Außerdem ist von Josef Brandl erschienen:

Heigenbrücken
Magistrale im Spessart, Teil 2
Best.-Nr. 661302
€ 13,70

Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines H0-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402
€ 13,70

Von Freiburg ins Höllental
und weiter nach Neustadt im Schwarzwald
Best.-Nr. 661601
€ 15,–

Länderbahn-Romantik
Best.-Nr. 661701
€ 15,–

Im bayerischen Jura
Best.-Nr. 661801
€ 15,–

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

www.facebook.de/vgbahn

Gerhard Peter, Jahrgang 1957, beschäftigt sich schon seit seiner Kindheit mit der Modelleisenbahn. Auch er startete mit der Märklin-Bahn seines Vaters die Modellbahnerkarriere, wechselte jedoch 1966 von der Baugröße H0 zur Spurweite N. In 1:160 ließ sich auf kleiner Fläche mehr Eisenbahn gestalten und nachspielen. Das Vorbild rückte durch die erlebten Eisenbahnen im Münsterland und auch die letzten Jahre der live erlebten Dampfeinsätze in Rheine zunehmend in den Fokus des Interesses, was schlussendlich auch die Modellbahnerei beeinflusste. Erst 1991 wurde das Hobby Modelleisenbahn mit dem beruflichen Wechsel zum Eisenbahn Journal zur Profession. Neben der redaktionellen Arbeit wurde der Anlagen- und Modellbau wie auch die Gleisplanung intensiviert. Nach dem Wechsel zur MIBA entstanden neben her als Autor Handbücher für das Selectrix-System, ein Minitrix-Ratgeber sowie Publikationen wie „Endbahnhöfe, Planen und Bauen" oder auch „Modellbahn klein und fein".

Das Vorbild zum Vorbild

Bei der Auswahl der Endbahnhöfe ging es nicht nur um solche, die sich im Modell ohne Kompromisse in der Längenentwicklung umsetzen lassen. Auch standen nicht nur Bahnhöfe der Staatsbahnen zur Zeit ihrer Eröffnung im Fokus. Denn auch bei den sogenannten Privatbahngesellschaften gibt es so manch interessanten Endbahnhof, zumal diese zumeist eher mit überschaubaren sprich kürzeren Gleisplänen aufwarten, die sich durchaus als modellbahnfreundlich bezeichnen dürfen. Bei der Wahl der Bahnhöfe ging es auch um den betrieblichen Aspekt hinsichtlich Ladestellen und Rangiermöglichkeiten.

Sollte man mich fragen, welcher der hier vorgestellten Bahnhöfe mein Favorit sei, müsste ich passen. Jeder der vorgestellten Bahnhöfe hat seinen eigenen Charakter und seinen speziellen Charme, geprägt durch wirtschaftliche Belange zur Zeit seiner Eröffnung, durch die betrieblichen Anforderungen, die geografische Lage und auch durch die Entwicklung bis in die heutige Zeit bzw. bis zu deren Stilllegung.

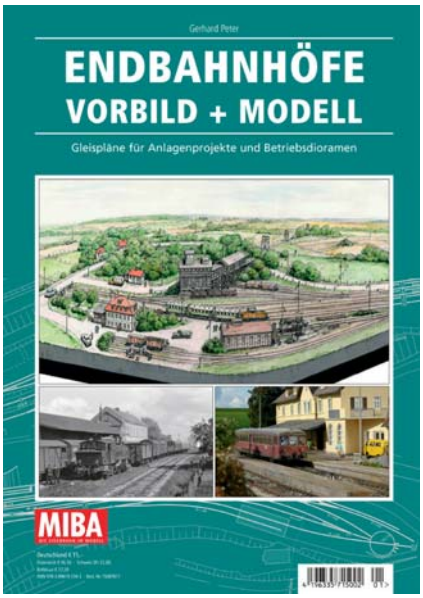
Die Interessen, sich mit diesem oder jenem Bahnhof näher zu beschäftigen, um ihn möglicherweise im Modell nachzubauen, können und dürfen unterschiedlich gelagert sein. Jeder der vorgestellten Bahnhöfe inspiriert auf seine Weise und dient als Ideenspender. Sei es als vollumfängliches Paket oder nur in Teilaspekten. Bei dem einen Bahnhof mögen es die Konstellation der Gleisanlagen sein, beim anderen die Anzahl oder die Art der Ladestellen, beim Übernächsten die verkehrenden Lokomotiven und Züge.

Es wäre müßig, jeden der Vorbildgleispläne mit jedem verfügbaren Modellgleissystem vorzustellen. Der Fokus lag auf solchen Gleissystemen in N, H0 und 0, die eine optimale Umsetzung bei vertretbarer Längenausdehnung ermöglichten. Dabei sollte die Gestalt des Gleisplans nahe am Vorbild bleiben. Unabhängig von den Modellvorschlägen bieten die Vorbildgleispläne die Möglichkeit für eigene Entwürfe.

Aus den unterschiedlichsten Gründen lassen sich die Endbahnhöfe nicht immer minutiös nachbauen. Vielmehr sollen Fantasie, Kreativität und Mut angeregt werden, nach Kompromissen für eine realisierbare Modellumsetzung zu suchen. Und wer nicht auf die puristische Umsetzung eines Bahnhofs Wert legt, kombiniert eventuell Aspekte verschiedener Bahnhöfe.

Nun wünsche ich Ihnen viel Freude nicht nur beim Studieren der Gleispläne und entwickeln von spannenden Ideen, sondern auch beim Lesen der Geschichten zum Vorbild.

Ihr Gerhard Peter



Endbahnhöfen wohnt mit ihren Gleisanlagen und dem notwendigen Betrieb eine gewisse Magie inne, die Modellbahner immer wieder in ihren Bann zieht. *Reinhold Barkhoff* setzte den Bahnhof Wellerode Wald der Söhrebahn um, *Gerd Wolf* war zur rechten Zeit in Vreden bei der WLE zur Stelle, um den Rangierbetrieb im Bild festzuhalten. Den Endbahnhof Bad Wörishofen hat *Dieter Rothenfußer* in H0 nachgebaut.

Bibliografische Informationen der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter http://dnb.dbb.de abrufbar.
ISBN 978-3-89610-727-5

©2020 by VGB
Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Layout und Satz: Gerhard Peter

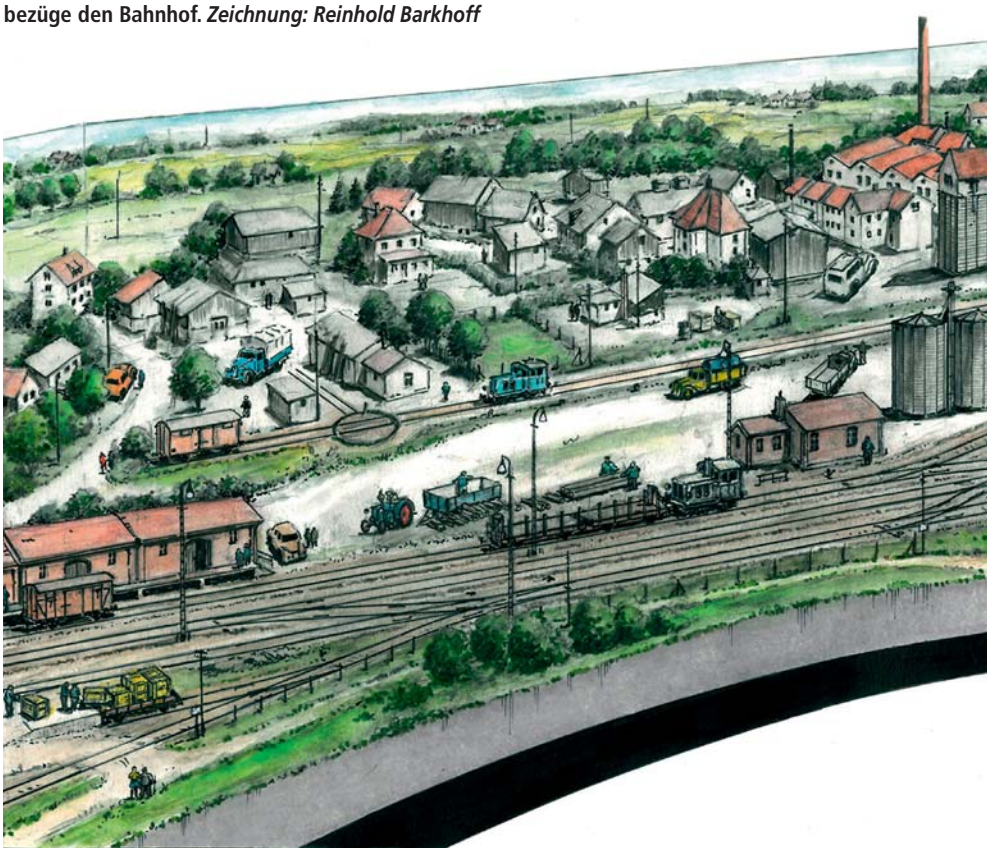
Redaktion: Gerhard Peter

Repro: Fabian Ziegler

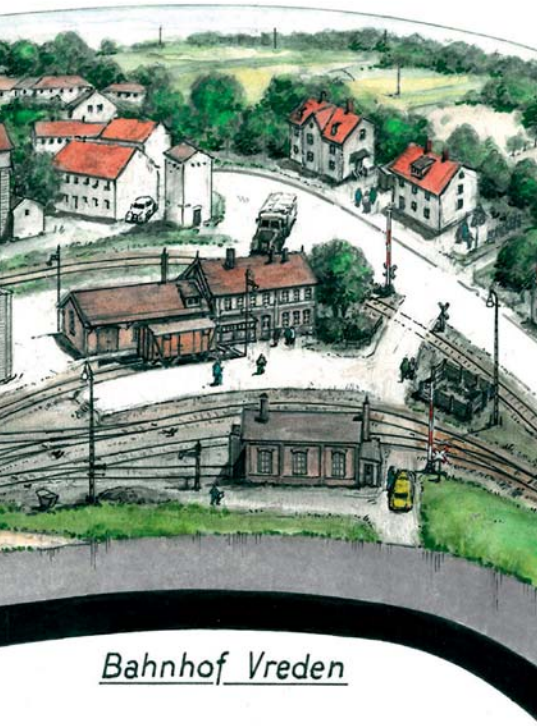
Gesamtherstellung: Creo Druck- und Medienservice GmbH, Bamberg

60 **Noch lange nach Einstellung des Personenverkehrs erreichten nicht nur Übergabezüge den Endbahnhof Volkach, sondern auch lange Kesselwagenzüge.** ***Foto: Christian Arbeiter***

6 **Vreden war ein unscheinbarer Endbahnhof der Westfälischen Landeseisenbahn im Münsterland. Noch lange nach Einstellung des Personenverkehrs erreichten Übergabezüge den Bahnhof.** ***Zeichnung: Reinhold Barkhoff***

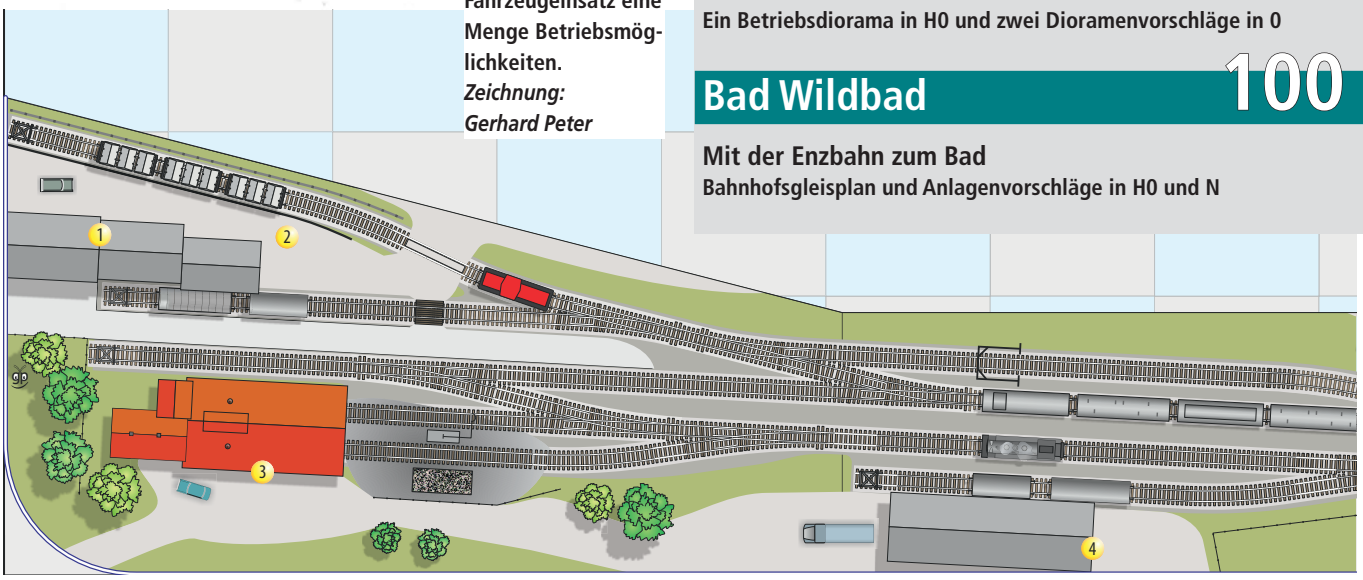


100 **Die Drehscheibe am Ende von Bad Wildbad dient hier nur noch als Weichenersatz.** ***Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler***



72 Lang ist es her, als bayerische Lokalbahnloks der Gattung GtL 4/4, hier als 98 839, im Endbahnhof Herzogenaurach umsetzten. *Foto: Richard Schatz, Slg. Kimmig*

36 Der Bahnhof Dassel bietet dem Modellbahner neben seinen recht kompakten Gleisanlagen viele Betriebsstellen und auch einen zweigleisigen Lokschuppen. Da gibt es neben dem interessanten Fahrzeugeinsatz eine Menge Betriebsmöglichkeiten. *Zeichnung: Gerhard Peter*



Inhalt

Vreden 6

Privatbahnträume
Bahnhofsgleisplan, Dioramenvorschlag in H0 und Anlagenvorschläge in N

Blomberg 20

Der Blomberger Pengel
Bahnhofsgleisplan und Anlagen- und Dioramenvorschläge in 0, H0 und N

Dassel 36

Der Reiz einer Privatbahn
Anlagen- und Dioramenvorschläge in 0 und H0

Wellerode Wald 48

Die Söhrebahn
Bahnhofsgleisplan und Anlagenvorschläge in 0 und H0

Volkach 60

Das Schoppenbähnle
Bahnhofsgleisplan sowie Anlagenvorschläge in 0 und H0

Herzogenaurach 72

Ein Ende in Franken
Bahnhofsgleisplan und Bahnhofsdioramen in H0 und N

Bad Wörishofen 84

Das Ende einer kurzen Stichbahn
Ein Betriebsdiorama in H0 und zwei Dioramenvorschläge in 0

Bad Wildbad 100

Mit der Enzbahn zum Bad
Bahnhofsgleisplan und Anlagenvorschläge in H0 und N

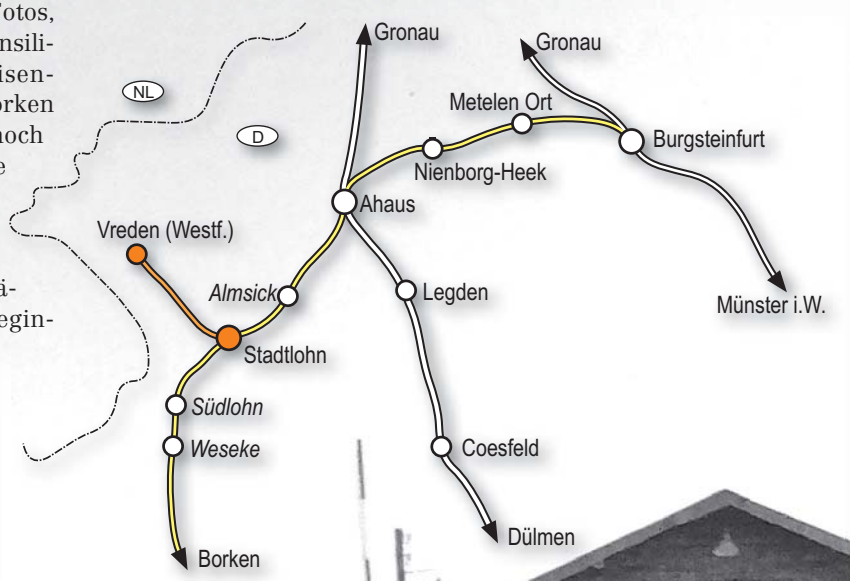
Vreden/Westf.: Ein Streckenende der WLE-Nordbahn

Privatbahnträume

Die WLE ist auch heute noch aktives Eisenbahnverkehrsunternehmen. Jedoch fielen in der Vergangenheit einige Bahnstrecken der Stilllegung zum Opfer. So auch der Endbahnhof Vreden im nordwestlichen Münsterland. Ein durchaus empfehlenswerter Bahnhof für den betriebsorientierten Modellbahner.

Man muss vor Ort nicht suchen: Nichts ist heute mehr geblieben von dem kleinen Endbahnhof in Vreden in Westfalen, einem Städtchen nahe der holländischen Grenze. Eine gewerbesteuerträchtige Industriezone bedeckt derzeit den Bereich des ehemaligen Bahnhofsgeländes.

Auf unserer Reise in die Bahnvergangenheit werden wir erst in der benachbarten Kleinstadt Stadtlohn fündig. Hier zweigte einstmals die 9,4 km lange, normalspurige Stichstrecke nach Westen ab. Im einzigen WLE-Museum öffnen sich bereitwillig die Türen der Schatzkammer mit seltenen Fotos, Plänen und historischen Bahnutensilien der Westfälischen Landes-Eisenbahn und ihrer Nordbahn von Borken nach Burgsteinfurt. Hier gibt es noch originale Gebäude und Fahrzeuge der ehemals größten Privatbahn in Westfalen zu bestaunen. Dies ist der richtige Ort, um eine Zeitreise in die Geschichte der Westfälischen Landes-Eisenbahn zu beginnen!



Streckensteckbrief	
Eröffnung	1902
Spurweite	1435 mm
Streckenlänge	9,4 km
Stilllegung	1988
Triebfahrzeuge	pr. T 3, pr. T 9.3, MAK D600, KHD-Kleindieselloks, 2-achsiger TWK-Benzoltriebwagen, 4-achsiger WUMAG-Triebwagen
Personenverkehr	1902 bis 1958
Güterverkehr	Stückgut, Landhandel
Industrie	Papiermühle, Tonindustrie

Die WLE (Westfälische Landes-Eisenbahn)

1883 nach ihrer ursprünglichen Stammstrecke benannt, bedeutete die Abkürzung WLE zunächst Warstein-Lippstadter Eisenbahn-Gesellschaft. Durch Ausdehnung und Verbindung der abseits der Hauptbahnen gelegenen kleineren westfälischen Städte wuchs die Gesellschaft jedoch zwischen 1883 und 1903 zu einer der großen Privatbahnen in Deutschland. Ihr Streckennetz in der preußischen Provinz Westfalen umfasste schließlich beachtliche 265 km. Bereits 1896 wurde daher stolz der neue Name Westfälische Landes-Eisenbahn angenommen, unter Beibehaltung der alten Abkürzung WLE. Als Emblem wählte man das Landeswappen: Ein hochsteigendes weißes Pferd auf rotem Schild.

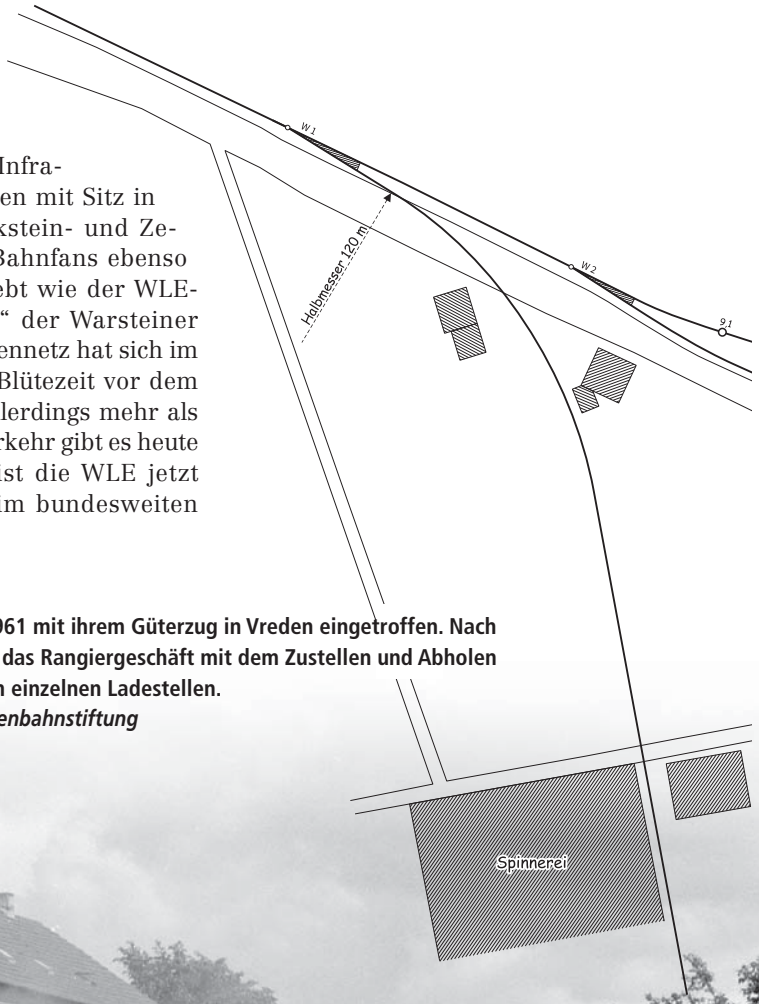
Die Bahn orientierte sich an preußischen Normalien. Alle Strecken waren normalspurig ausgeführt. Der Lokomotiv- und Wagenpark entsprach zunächst weitgehend den Typen der KPEV. In Lippstadt unterhielt die Privatbahn (bis heute) eine Hauptwerkstätte zur Reparatur und Unterhaltung der WLE-Fahrzeuge. Auf allen Strecken wurde Güter- und Personenverkehr bis in die 1950/60er-Jahre durchgeführt, zum Teil auch länger.

Als Stammbahn der WLE entwickelte sich die Eisenbahnstrecke von der Provinzhauptstadt Münster zu den südwestfälischen Städten Lippstadt und Warstein mit den Ergänzungsstrecken Soest–Brilon und Warendorf–Neubeckum. Hinzu kamen die Sennebahn Wiedenbrück–Rietberg–Sennelager und die im westlichen Münsterland gelegene Nordbahn, auf die noch einzugehen ist.

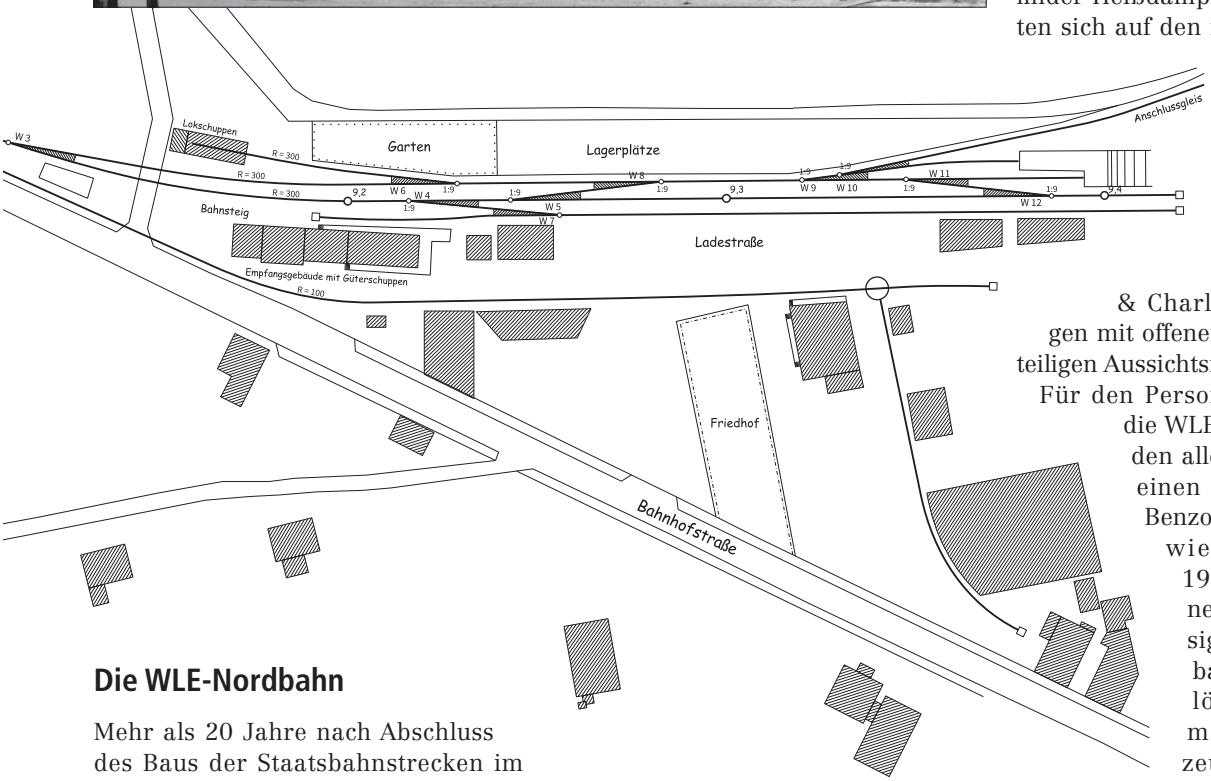
Heute ist die WLE GmbH ein modernes Eisenbahnverkehrs- und Infrastruktur-Unternehmen mit Sitz in Lippstadt. Ihre Kalkstein- und Zementzüge sind bei Bahnfans ebenso als Fotomotive beliebt wie der WLE-„Bier(container)zug“ der Warsteiner Brauerei. Das Streckennetz hat sich im Vergleich zu seiner Blütezeit vor dem Zweiten Weltkrieg allerdings mehr als halbiert. Personenverkehr gibt es heute nicht mehr. Dafür ist die WLE jetzt auch überregional im bundesweiten Güterverkehr aktiv.

Der gegenüber dem EG gelegene einständige Lokschuppen in Vreden mit kleinem Werkstattanbau. ***Foto: WLE-Museum***

Der Gleisplan gibt den Vredener Bahnhof wieder, wie er sich Anfang der 1930-Jahre zeigte. Maßstab: 1:2000, ***Gleisplan: gp***



Lok 74 ist im Sommer 1961 mit ihrem Güterzug in Vreden eingetroffen. Nach dem Abkuppeln beginnt das Rangiergeschäft mit dem Zustellen und Abholen der Güterwagen von den einzelnen Ladestellen.
Foto: Gerd Wolff, Slg. Eisenbahnstiftung



Die WLE-Nordbahn

Mehr als 20 Jahre nach Abschluss des Baus der Staatsbahnstrecken im Münsterland erschloss die WLE-Nordbahn ab 1902 die vorwiegend von Landwirtschaft und Kleinindustrie geprägten, dünn besiedelten Gebiete ganz im Westen der Provinz Westfalen. Ausgehend von der Station Borken an der Strecke Gelsenkirchen-Bismarck–Winterswijk (NL), wandte sich die 55 km lange Nordbahn bogenförmig nach Nordosten über Stadtlohn und Ahaus (Kreuzung mit der Staatsbahnstrecke Dortmund–Gronau–Enschede [NL]) nach Burgsteinfurt, wo sie im Gemeinschaftsbahnhof auf die Staatsbahnstrecken Münster–Gronau und Rheine–Coesfeld traf. Damit bestand Anschluss aus dem Westmünsterland in Richtung Ruhrgebiet und Niederlande sowie in die Provinzhauptstadt Münster.

Bau und Betrieb erfolgten nach der Bahnordnung für Nebeneisenbahnen von 1892. Der Gleiskörper befand sich zunächst in einem Sandbett, erst ab 1933 verwendete man Schotter.

Die Bahngebäude der Nordbahn waren typenmäßig angelegt, ihre roten Backsteinbauten wirken bis heute durch ihre gelbfarbigen Ziegel-Kontraste, z.B. der Eckpfosten, gefälliger als die ansonsten ähnliche preußische Bahnhofsarchitektur. Die Gleispläne waren einfach gehalten, zum Teil noch mit direkten Industrieanschlussgleisen im Bahnhofsbereich. Betriebsmittelpunkt der Bahn war Stadtlohn.

Zur Grundausstattung der WLE-Nordbahn gehörten 1902: 6 T 3-Loks, 6 Personenwagen 2./3. Klasse, 6 Personenwagen 3. Klasse, 2 Post- und Gepäckwagen, 6 Bahnmeisterwagen und 2 Draisinen. Für den Güterverkehr standen bereit: 40 gedeckte und 30 offene Güterwagen, 24 Hochbordwagen, sechs Langholzwagen, Rungenwagen sowie zwei Güterzugbegleitwagen und eine Kranzug-Einheit.

Alle Fahrzeuge bezogen sich auf preußische Normen. Die Güterwagen standen im Austausch mit der KPEV und später mit der Reichsbahn. Auch innerbetrieblich wurden Fahrzeuge im Laufe der Jahre zwischen Nordbahn und WLE-Stammstrecke je nach Bedarf getauscht.

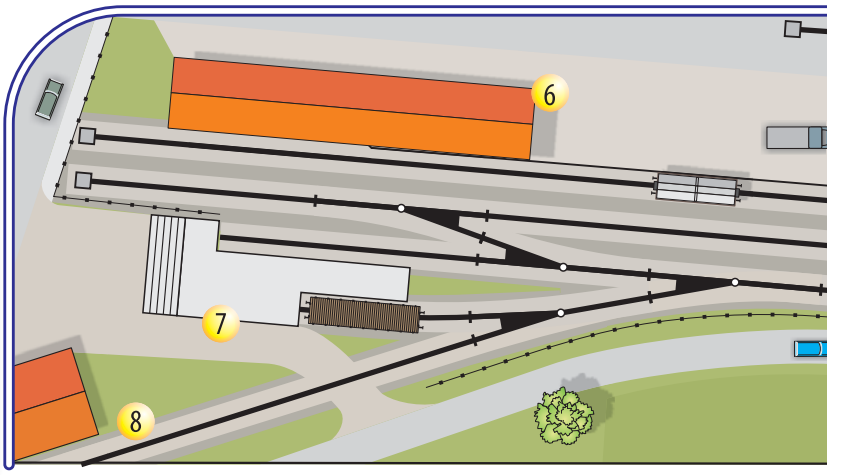
Ab den 1930er-Jahren ergänzten preußische T 9.3 die vorhandenen pr. T 3 auf der Nordbahn. Die Zweizylinder-Heißdampfmaschinen bewährten sich auf den flachen Strecken vor den kurzen Zügen ganz hervorragend. Auch die preußischen Personenwagen wurden nach und nach durch komfortablere Van der Zypen & Charlier-Haubendachwagen mit offener Plattform und dreiteiligen Aussichtsfenstern ersetzt.

Für den Personenverkehr schaffte die WLE aus Ersparnisgründen allerdings bereits 1928 einen zweiachsigen TWK-Benzol-Triebwagen an, der wiederum Ende der 1930er-Jahre durch einen modernen vierachsigen WUMAG-Leichtbau-Triebwagen abgelöst wurde. Dieses markante rote Fahrzeug mit fünf waagerechten gelben Streifen blieb bis zur Einstellung des Personenverkehrs 1962 auf der Nordbahn in Betrieb.

In der Zeit des Wirtschaftswunders zog die Traktionsmodernisierung 1959 in Form einer vierachsigen, kobaltblauen MaK-Stangen-Diesellok, ähnlich der DB-V 65, auf der Nordbahn ein. Die ursprünglich für die Türkei gebaute Maschine war aber eigentlich mit 600 PS zu leistungsstark für die Erfordernisse der flachen WLE-Strecke. Ab 1976 bewältigten daher zwei baugleiche KHD (Deutz)-Klein-Dieselloks mit 225 PS den verbliebenen Güterverkehr bis 1984.

Eine Besonderheit in der Geschichte der WLE-Nordbahn war der sogenannte „Grenzland-Express“ der Bundesbahn, der von 1951 mit Altbau-VT, zu-

Anlagensteckbrief	
Baugröße	H0
Anlagentyp	Regalanlage mit Fiddleyard
Anlagengröße	300 x 190 cm, max. Tiefe 60 cm
Gleissystem	Tillig-Elite
Weichen	15°, Innenbogenweiche r = 934 / 17°/29°
Radien, sichtbar	540 mm



H0-Entwurf des Bahnhofs Vreden auf Basis des Tilllig-Elite-Gleises. Maßstab: 1:10

letzt bis 1975 mit einem VT der BR 624, das Westmünsterland mit den Metropolen an Ruhr und Rhein verband. Der Eilzug bediente über die WLE-Nordbahn die Relation Bentheim–Gronau–Ahaus–Stadtlohn–Borken bis nach Essen, Düsseldorf sowie zeitweise Köln.

Die stetig zunehmende Tendenz zum Individualverkehr bei Gütern und Personen bedeutete schließlich aber auch das Ende der WLE-Nordbahn. In Etappen vollzog sich die Einstellung des Personenverkehrs:

1958 Stadtlohn–Vreden
1962 Borken–Burgsteinfurt
1975 Ende des Grenzland-Express der DB

Im Güterverkehr erfolgten ab 1972 erste Teileinstellungen. Der geringe Restverkehr wurde von 1984 bis 1988 noch von der DB übernommen und mit der Köf III abgewickelt. Danach wurde die Nordbahnstrecke stillgelegt und abgebaut, die Empfangsgebäude an privat verkauft oder abgerissen.

Das war das Aus für eine legendäre Strecke der Westfälischen Landes-Ei-

Der Personenzug nach Stadtlohn steht 1954 ausfahrbereit im Endbahnhof Vreden.
Fotos (3) : Slg. WLE-Museum (2)

Lok D53 rangiert im Sommer 1975 ihren Zugverband über den Bahnübergang in das Anschlussgleis hinter dem Empfangsgebäude. Der Schrankenbaum sichert die Gleise des Bahnhofs. Im Hintergrund sind die Silos des Landhandels zu sehen.