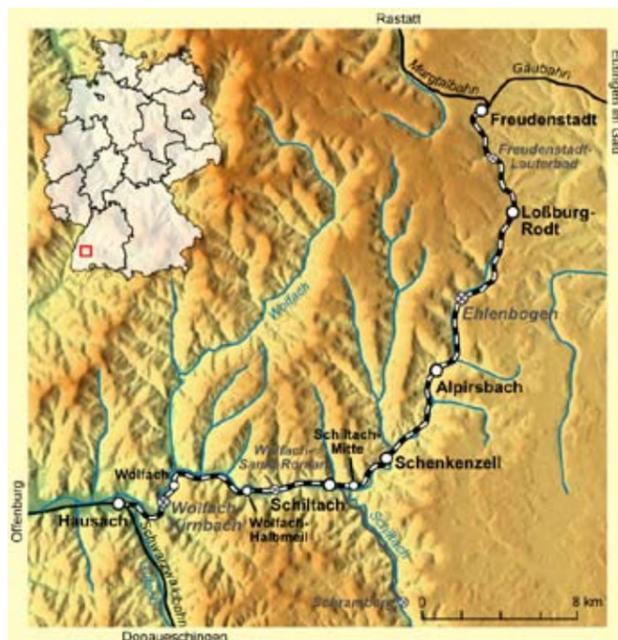


Tolle Landschaft, vorbildgerechter Betrieb



Durch's schöne Kinzigtal

Nichts wirkt so gut wie das nachgebaute Vorbild, stellten auch die Modell-Eisenbahn-Freunde Kinzigtal beim Bau ihrer mehrteiligen Segmentanlage fest. Und was manchen so schreckt - nämlich ein konkretes Vorbild anzugehen- hat die Erbauer der Kinzigtalbahn im Gegenteil erfreut, bot doch die dortige Nebenbahn in der Lieblingsepoche der Modellbahner genau das, was alle so gerne gestalten: eine eingleisige Nebenbahn in malerischer Umgebung. An Ideen mangelt(e) es daher nie, sie liegen sozusagen vor der Haustür.



Die Kinzigtalbahn -als Zwischenstück namhafter Schwarzwaldbahnen- verläuft zwischen Hausach und Freudenstadt und folgt dabei weitestgehend dem Flüsschen Kinzig als gleichzeitigem Namensgeber. Dabei werden 423 m Höhenunterschied überwunden. (Grafik: Lencer)

Das Kinzigtal gibt es in Deutschland gleich zweimal, einmal im hessischen Mittelgebirge und einmal im Schwarzwald. Gemeint ist aber die eindeutig landschaftlich schönere Strecke im Süden, wo die dortige eingleisige Bahn als Kursbuchstrecke 721 ungefähr 40 km durch den Schwarzwald führt. Sie erstreckt sich von Hausach nach Freudenstadt. Dabei zweigt sie in Hausach von der dort vorbeiführenden Schwarzwaldbahn ab und folgt dann größtenteils dem Flüsschen Kinzig, bis nach Freudenstadt, wo sie dort von der Gäubahn bzw. der Murgtalbahn fortgesetzt wird. Die Errichtung erfolgte in zwei Teilabschnitten zunächst ein kurzes Stück bis Wolfach und dann 8 Jahre später bis Schiltach. Der weitergehende Streckenabschnitt bis hoch nach Freudenstadt wurde etwa zeitgleich vom Land Württemberg gebaut.

Als Modellbahner sucht man eigentlich immer nach einer landschaftlich schönen Strecke, möglichst mit Felsen, Tunneln, Bächen, Kunstbauten und manchem mehr. Die Kinzigtalbahn bietet genau diese Vorgaben, kreuzt sie doch etliche Male das gleichnamige Flüsschen und der Schwarzwald bietet dabei eine natürlich schöne Kulisse. Ein Kuriosum bietet die Strecke zudem: die Kilometrierung ist von Hausach an aufsteigend und ab etwa Schiltach wieder absteigend, weil man ab dort vom badischen ins württembergische kommt.

Als Vorbild diente die Strecke den Modell-Eisenbahn-Freunden Kinzigtal. Drei Mitglieder der Schiltacher Eisenbahnfreunde (SEF) wollten zunächst einen bestimmten Streckenabschnitt der Kinzigtalbahn im Modell nachbauen. Die SEF konzentriert sich immer mehr auf Vorbildaktivitäten, weshalb man die ursprüngliche Idee dann in Eigenregie verfolgte.

Der Nachbau ist als Segmentanlage angelegt, hat also keine genormten oder universell austauschbaren Kopfstücke. Im ersten Teil des Nachbaus ging es um die Gegend des Bahnhofes Halbmeil, dessen Name eigentlich so schön modellbahnerisch erfunden scheint, den es aber tatsächlich so gibt und der sich aufgrund seiner Größe und Gleislage ideal zum einen Nachbau anbot. Das Ganze bahnte sich um die Jahrtausendwende an und gelangte nach längerer Planungszeit und Recherche 2002 in das konkrete Baustadium. Wegen vieler Fahrzeuge für das Mittelleitersystem wurde zunächst auch mit Märklins K-Gleis gebaut.

Thema, Epoche und Konzept

Nach ersten regionalen Ausstellungen konnte die Anlage dann auch schon auf größeren Messen besichtigt werden, wobei dies dann sozusagen auch den Auslöser mit sich brachte, die doch recht auffälligen K-Gleise und -weichen gegen solche von Peco auszutauschen. Trotz weiterer Ergänzungen ist nach wie vor der bereits erwähnte Bahnhof Halbmeil bei km 9,0 das Hauptmotiv der Anlage. Beim Vorbild verkehren heute mittlerweile S-Bahnen, die Strecke wird von der Ortenau-S-Bahn GmbH (OSB) betrieben, Halbmeil ist zum Haltepunkt degradiert. Im Modell hat man sich die Epoche III herausgesucht, wo -wie so oft- noch interessanterer Verkehr auf deutlich umfangreicheren Gleisanlagen abgewickelt wur-



Das Fleischmann Modell der 038 547-6 mit Märklin Eilzugwagen ist die Nachbildung des Zuges von Tübingen nach Strassburg (E3286) welcher mit Wannentender bezüglich der Reichweite gekuppelt war.



Dreiteilig ist hier 798 als der klassische Schienenbus auf dem sehr schön mit Wildwuchs gestalteten Damm unterwegs. Auch die Fahrgäste darin fehlen nicht.

Der Vorserien-Schienenbus passiert den Seitenwechsel der Straße und die Unterquerung des Erdlinsbach, die im Selbstbau entstand.





Der Vorserienschienbus VT 95 911 des luxemburgischen Herstellers „model-shop“ macht sich nicht nur im Modell sehr gut aus, er war auch tatsächlich beim Vorbild auf dieser Strecke unterwegs.

de.
So fanden sich zu dieser Zeit dort noch zwei Bahnsteiggleise mit einem schmalen Insel- und dem Hausbahnsteig. An das Empfangsgebäude war ein Güterschuppen angebaut und eine ausgedehnte Rampe mit einem Ladegleis. Weitere Gleise -u.a. mit einer Kopframpe für den Umschlag von landwirtschaftlichen Fahrzeugen-

geschlossen sich an, z.T. mit längeren Gleise für Zugbegegnungen, was dem Modellbahnbetrieb entgegenkam. Der Modellbahnhof richtet sich eng am Vorbild aus. Die zu beiden Seiten anschließenden Streckensegmente stellen den weiteren Verlauf der Kinzigtalbahn dar und greifen dabei etliche Vorbildsituationen auf. Modelltechnisch schließen sich an den Enden Schil-

tach) große Kehrschleifen mit integrierten Abstellbahnhöfen an. Dabei mutiert die Anlage zu einer Art Hundeknochen, nur eben eingleisig. Die großen, tropfenförmigen Wendeschleifen erlauben für den Ausstellungsbetrieb die Aufnahme von über 20 Garnituren.

Aus zunächst elf Segmenten mit einer Streckenlänge von etwa 10 m kommt die Anlage in Kombination mit den Abstellbahnhöfen auf eine respektable Länge von insgesamt 18 m. In Planung bzw. im Bau sind nun weitere Teilstücke, die die Strecke Richtung Schiltach nachbilden und die -natürlich komprimiert- bis zum Tunnel an der Schmelze reichen, was auch die kurz davor liegende Kinzigbrücke einschließt. Die Einbeziehung des namensgebenden Flusses wird es im Modell modulmäßig auf fast einen Meter bringen, wobei die Hauptherausforderung, auch in finanzieller Hinsicht, sicherlich die Gitterfachwerkbrücke, sein wird.

Gestaltung und Details

Beim Bau kamen klassische Methoden und Materialien zum Einsatz: Sperrholz, MDF-Platten sowie Dachlatten für den Rahmen, Alu-Fliegengitter und Gips bei der Landschaftsgestaltung. Im Laufe der Bauphase stiegen auch die Ansprüche und der Blick dafür, weshalb ein Großteil der Vegetation inzwischen mit besseren Materialien – Wildgras von Heki, Grasfasern von Noch, Begrasung mit dem Elektrostaten- ersetzt worden ist. Viele Bäume und Büsche stammen von klassischen Anbietern. Aber immer mehr neigen die Erbauer auch zu gehobenem Individualmaterial, wie z.B. von Silhouette und der Modellbaum-Manufaktur Grünig (www.modellbaum-manufaktur.de). Beim Gleisbau kamen Granitschotter von Asoa und Puderfarben zum Einsatz.

Die relative Authentizität des Bahnhofes von Halbmeil (lediglich verkürzt) führte bei den „Kinzigtalern“ auch dazu, diesen Grundsatz auf die Gebäude und das nähere Umfeld zu übertragen. Etliche historische Unterlagen verhalfen hier zu einer korrekten und der epochemäßigen Nachbildung. Hier zu waren einige Bauwerke selbst zu basteln, was sich etwas schwieriger gestaltete, teilweise mehr zu finden waren und

Die Baureihe 38 war eine der typischen Vertreterinnen an Personenzugdampflok auf der Strecke. Hier passiert sie gerade das Einfahrtssignal des nahegelegenen Bahnhofs.

Auch einen VT 11.5 kann man auf der hier parallel zur Landstraße verlaufenden, eingleisigen Strecke gelegentlich antreffen.



Mit zwei Dieselloks der Baureihe 290 von Trix ist hier der schwere Schotterzug auf der gewünschten Strecke unterwegs. Die Wagen sind von Roco und der Schotter wurde bis in die 90er Jahre von Steinach nach Schenkzell gefahren um ein dortiges Betonwerk der Firma UHL zu beliefern



Der MAN Traktor wurde farblich nachgearbeitet und anhand von Vorbildfotos mit einem Tragegestell für Milchkannen versehen. Der Rottenkraftwagen von Bra wa kehrt von einem Streckeneinsatz zurück. Der Planaufbau ist Selbstbau und war witterungsempfindliche Geräte.



Viele der eingesetzten Modelle verfügen nicht nur über realistischen Sound, sondern wurden auch mit Dampfentwicklern von Seuthe nachgerüstet. Hier passiert 38 3798 den Schrankenposten Halbmeil mit seinem mit Busch-Pflanzen schön gestalteten Kleingarten.

Neben etlichen Maschinen der BR 38 trifft man auf der Modellstrecke auch die dort vorbildgerecht verkehrenden 64er an, hier das Märklin-Modell der 64 250. Beachtung verdient auch der Schrankenbehang der Weinert-Schranke, und das bei einer Modulanlage!



man deshalb mit alten Fotos arbeiten musste. Aber vom Grundsatz her war ein stimmiges, das Vorbild möglichst gut repräsentierendes, Erscheinungsbild wichtiger als exakt nachvollzogene Abmessungen. Während die Gebäudewände zumeist aus dünnem Bastelsperrholz entstanden, kamen bei anderen Teilen Bausatzreste zur Verwendung, z.B. bei den Fenstern. Man baute die Häuser erst zusammen, färbte sie dann ein und versah das Gebäude dann mit Fenstern und sonstigem Zubehör. Nachfolgend erhielten alle Modelle eine dezente Patinierung. Da im Bahnhofsbereich nur einige Gebäudemodelle ihren Platz fanden, hielt sich der Selbstbauaufwand auch in Grenzen.

Für die Ausgestaltung des Weichenfeldes mit Laternen Seilzugleitungen, Blechkanäle, Spannwerke etc. kamen die bekannten Komponenten aus dem Weinert-Sortiment zum Einsatz.

Wie in anderen Bahnhöfen auch, gab es in Halbmeil kein gesondertes Stellwerk sondern nur den Stellwerkraum im Empfangsgebäude. Dessen Inneneinrichtung wurde anhand von Vorbildfotos ebenfalls wiedergegeben, wofür man Stellwerks-Bauteile der Fa. Fallner verwendete. Den Hang zur durchgehenden Detaillierung findet man aber überall auf der Anlage mit Motiven wieder, die stimmig den Eindruck des gewählten Zeitraumes vermitteln. Da durften weder Telegrafmasten am Bahndamm fehlen noch genau arrangierte Gemüsegärten und viele Alltagsszenen mit den mittlerweile in großer Vielfalt erhältlichen Figuren. Auch die die Bahnstrecke begleitende Straße ist sorgfältig gestaltet und lässt eine passende Beschilderung ebensowenig vermissen, wie die vorbildgetreue Signalisierung von Bahnhof und Strecke.

Kleine Highlights, wie, z.B. einen Komposter oder einen Schweißer mit „funktionierendem“ Schweißgerät, der Arbeiten an einem Lanz Bulldog ausführt, fallen zusätzlich ins Auge.

Technik

Schon früh nach dem Baubeginn befriedigte das K-Gleis die eigenen Ansprüche an das Gleisbild und seine Vorbildtreue nicht mehr. Man wollte die Wechselstrommaschinen behalten und tauschte das Märklin Gleismaterial gegen solches von Peco mit Punktkontaktband um. Beim Bahnhof erforderte dies den größten Aufwand.

Optisch fällt das Kontaktband von Peco

Der Bahnhof „Halbmeil“ ist der Kernpunkt der Kinzigtalbahn. Das EG entstand -ebenso wie viele der umgebenden Wohnhäuser- im Selbstbau. Verwendet wurden hier Backsteinmauern von Vollmer, die Holzschindeln entstanden von Hand, mit einem extra dafür angefertigten Stempel. Halbmeil verfügt -wie viele Bahnhöfe im Schwarzwald- über umfangreiche Holzumschlaganlagen. Hier wird Stammholz des nahegelegenen Sägewerks auf einen Kibri Remms verladen.



deshalb weniger auf, weil es im Schotterbett liegt und daher weit weniger auffällig ist.

Für eine zuverlässige Stromversorgung im Digitalbetrieb und im Hinblick auf die vorhandene bzw. noch zu erweiternde Anlage wurde bei der Verdrahtung ein Kabelquerschnitt von 0,5 mm² verwendet. Die Verteilung übernahmen hochwertige Bauteile aus Schaltschränken. Rundsteckverbinder der Fa. Tyco sichern die zuverlässige Verbindung der Anlagenteile untereinander. Fahr-, Schalt- und Beleuchtungsstrom werden separat mit vier Trafos von Titan (Gesamtleistung von 350 W) eingespeist.

Schranken mit Behang

Auf Verlässlichkeit von Antriebskomponenten wird ebenfalls großen Wert gelegt. Als Weichenantriebe dienen die Servos von MB-Tronik (www.mbttronik.de). Die „Flüsterantriebe“ können mit der verwendeten Steuerung im Motorola-Format verwendet werden. Als besondere Herausforderung muss man aber die vier Schrankenmodelle von Weinert ansehen, die an sich schon wegen des fummeligen Zusammenbaus auf Anlagen selten anzutreffen sind und schon gar nicht bei einer transportablen Ausstellungsanlage. Nach erfolgreichem Zusammenbau stellte auch



Immer wieder findet man auf der Anlage kleine Szenen, wie dieses Liebespaar in einem der selbst gebauten Holzunterstände. Den Technikfreak interessiert hingegen eher die Dampf speihende 64 250 mit ihrem B4m Wagen, dem Vorläufer der Silberlinge.





Geradezu knuddelig wirkt das Vorserienmodell des Schienenbusses mit seinen charakteristischen Chromstreifen am Bahnsteig von „Halbmeil“, fertig zur Ausfahrt.

Auch beim Bahnübergang am Bahnhof sind die Schranken mit echtem Behang versehen und sind voll funktionsfähig! Ein Ausrufezeichen, das alle verstehen werden, die sich daran schon selbst versucht haben.



Zahlreiche technisch veredelte Szenen fallen zunächst gar nicht so ins Auge, weil sie sehr alltäglich sind. Aber gerade das macht eine realistische Anlagengestaltung aus! Hier sieht man zunächst nur die Reparaturszene (links), die dann der Lichtbogen beim Schweißen erst richtig aufwertet (rechts).

der Einbau in die Anlage große Anforderungen an die Fingerfertigkeit. Die Betreiber verzichteten dann auch den empfohlenen, motorischen Antrieb und verwendeten lieber wieder Servos von MB-Tronik mit kugelgelagerten Getrieben, die besonders ruckelfreie Auf- und Abbewegung des dünnen Schrankenbaums vollführen.

Motorola digital

Die Anlage wird über einen PC mit dem Programm Win Digipet (www.win-digipet.de) digital gesteuert. Wegen der Wechselstromfahrzeuge und -decoder ist das Motorola-Format angesagt. In den Anfangszeiten nutzte man die Intellibox von Uhlenbrock als Steuerzentrale, nun aber die EasyControl von Tams. Einige s88-Rückmeldekontakte unterstützen den PC bei der Abwicklung des Fahrplanbetriebs, der sich am Vorbild orientiert. Signale, Beleuchtungen der Gebäude und alle die Funktionsmodelle (z.B. ein Fuchs-Bagger von Weinert) werden über den Computer gesteuert.

Die Fahrzeuge

Bei den Schienenfahrzeugen orientiert man sich weitestgehend am Vorbildeinsatz der nachgestellten Epoche. Die Modelle kommen fast alle von Märklin, Fleischmann, Roco oder Brawa. Ein besonderes Schmankerl ist der Vorserien-Schienenbus vom Model-Shop aus Luxemburg (www.modelshop.lu). Fast alle Triebfahrzeuge werden umgebaut, erhalten für weicheren Lauf Glockenankermotoren von sb-Modellbau-Antriebe (www.sb-modellbau.com), Sounddecoder von ESU (www.esu.eu) sowie stromführende Kupplungen von



Tams (www.tams-online.de). Fahrzeuge, die es werkseitig nicht für das Mitteleitersystem gibt, hat man dementsprechend umgebaut. Eine Superung erfuhren auch viele der Waggons. Standard ist dabei eine Inneneinrichtung in vorbildgetreuen, teils auch verschiedenen Farben, natürlich die Ausstattung mit Fahrgästen und, wo es passt, eine LED-Innenbeleuchtung. Anfänglich war man noch etwas unzufrieden mit zu gelben oder weißen Beleuchtungen von Tams, insbesondere weil letztere zu kaltweiß herüberkommen. Doch die immer besser werdenden und auch günstiger zu bekommenen warmweißen LEDs führen mittlerweile zu wesentlich befriedigenderen Ergebnissen. Man wick auf Platinen von E-Modell (www.e-modell.de) aus. Natürlich dürfen auch passende Zuglaufschilder oder funktionierende Schlussleuchten, Bremschläuche und Kupplungshaken nachbildungen am jeweiligen Schlusswagen nicht fehlen. Beispiele für solches Tuning oder Umbauten findet man in der Rubrik „Lokomotivtuning“ auf der Homepage der Modell-Eisenbahn-Freunde Kinzigtal: www.mef-kinzigtal.de. Es gibt sie mit Fotos und Erläuterungen zu den durchgeführten Arbeiten.

Horst Meier 

Zurück ins Jubeljahr 1954: nicht verbürgt ist die Durchfahrt des Weltmeisterzuges VT 08 durch's Kinzigtal, aber im Modell trotzdem ein Hingucker.

Hingegen waren die universellen Dieselloks der BR V 100 sicher überall anzutreffen, auch im Schwarzwald.

„Lok mit Schafherde“ ist nicht der Titel eines berühmten Gemäldes, aber eine auf Modellnahanlagen gerne wiedergegebene Szene, hier mit einer typischen Württembergerin, der 75 005.



