

(Füllseite)



Bahnhof Huglfing im Überblick. Rechts das Empfangsgebäude, links der Güterbereich und das Bw.



IX. EJ-Modellbau-Wettbewerb

Viel los in Huglfing

Der Name steht für einen in einem Tal eingebetteten Ort ohne konkretes Vorbild. Umfangreiche Bahnanlagen dominieren den Modellaufbau im Maßstab 1:160. Für atmosphärische Dichte sorgen neben großen Industriegebäuden ein mächtiges Bw und eine Vielzahl hochdetaillierter kleiner Szenen.

Meine selbstgesetzte Vorgabe für die erstellte Anlage lautete „abwechslungsreicher Betrieb in einer authentischen Umgebung der Epoche III/IV“. Als Baumaterialien kamen überwiegend Großserienprodukte zum Einsatz. Einen Eigenbau oder den Bau von Kleinserienmodellen nahm ich immer dann vor, wenn mir die Detaillierung der Großserienprodukte nicht ausreichte oder es entsprechende Produkte nicht gab. So entstanden einige der schönsten Motive auf der Anlage.

Da es sich um meine privaten, mir selbst gestellten Vorgaben handelte, konnte auch nur mein zum jeweiligen Zeitpunkt vorhandene Wissen in den Bau der Anlage einfließen. Schlanke Weichen und großzügige Kurvenradien in den sichtbaren Anlagenteilen hatten von Beginn an einen hohen Stellenwert. Ich alterte die Gleisanlagen mit Rostfarbe, nur bei „Neubaustrecken“ verzichtete ich auf die farbliche Behandlung des Schotters. Meiner

Meinung nach trägt die Farbgebung wesentlich zum Erscheinungsbild bei.

Ein abwechslungsreicher Betrieb auf der Anlage war mein Wunsch. Wie ein reges Kommen und Gehen von Personen- und Güterzügen, Triebwagen und Triebzügen, die Bereitstellung von Kurswagen, die Restauration von Wagen und Lokomotiven. Realisieren lässt sich das alles nur mit dem Themen-Schwerpunkt Personen- und Güterbahnhof mit Betriebswerk. Ich setzte dieses zentrale Thema um, indem ich den Bahnhof im verfügbaren Platz diagonal anlegte. Dies erlaubte maximale Gleislängen. Die Ränder der Anlage stellte ich etwas erhöht dar, so dass der Bahnhof nun in eine Tallandschaft eingebettet ist.

Bei dieser Fülle von Bahnanlagen konnte ich Landschaft und glaubwürdige Begleitarchitektur überall dort vorsehen, wo sie vom Betriebsablauf her passen. Jede freie Anlagenecke reservierte ich für Minithemen, z.B. den Markt Huglfing, den Steinbruch, die

Wiesen mit Hopfenfeldern oder die Spedition mit Heizhaus. Kleine Szenen tragen zur Belebung bei.

Zukünftige Anlagenerweiterungen sind möglich und vorgesehen. Dabei kann ich bestehende Geländesituationen einbeziehen, da ich bereits während des Baus entsprechende Vorbereitungen getroffen habe.

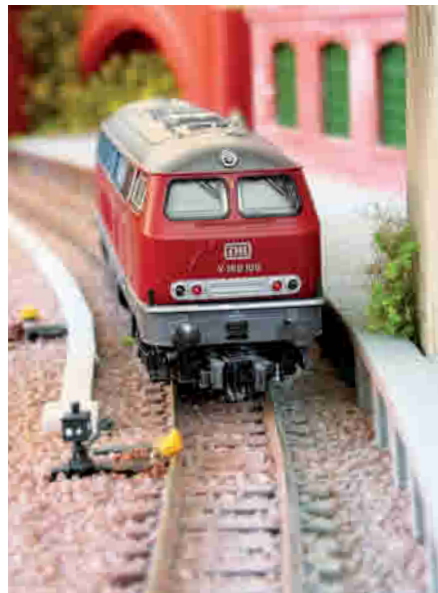
Einfache Streckenführung

Die Streckenführung der Anlage lässt sich auf zwei überlagerte Gleisovals zurückführen. Das ist nicht besonders aufregend, aber zum „Betriebmachen“ völlig ausreichend. Der verdeckte Teil des ersten Gleisovals bildet einen Schattenbahnhof mit Umfahrgleis. Sichtbar ist nur ein kurzes Stück im Bahnhofsvorfeld und deutet eine Hauptbahnstrecke an. Das zweite Gleisoval nenne ich „Bergstrecke“ und denke es mir als Keimzelle der fiktiven Vorbildbahn: eine eingleisige, steigungs-



Das große Bw beheimatet vornehmlich Diesellokomotiven, aber auch Dampflok können hier ihre Vorräte auffrischen.

Perfekter Gleisbau in Spur N



Viel Betrieb in Hugfling. Die Bahnsteige sind mit filigranen Ausstattungsdetails versehen.





Das Zement- und Kieswerk ist einer der wichtigsten Bahnkunden der Gegend. Ein eigenes Gleis parallel der Bahnstrecke sorgt dafür, dass der Rangierbetrieb den Personenverkehr nicht behindert.



Die neuen Getreidesilos verfügen über einen eigenen Gleisanschluss.



Containerumschlag auf Amerikanisch mit einem „MyJack“.

und kurvenreiche Nebenstrecke. Sie wird im Nahverkehr bedient und ist außerdem wichtig als Anbindung des Kies- und Zementwerks. Diese Industrie ist über ein eigenes Gleis an den Bahnhof angebunden. Es verläuft parallel zum Streckengleis und lässt zum Beispiel am Bahnübergang den Eindruck einer zweigleisigen Hauptstrecke entstehen.

Zwischen Personen- und Güterbahnhof die BayWa

Die verschiedenen Bahnsteige des Bahnhofs habe ich durch eine detailliert ausgearbeitete und beleuchtete Fußgängerunterführung verbunden. Zwischen Personen- und Güterbereich ist ein größerer Gebäudekomplex der BayWa entstanden, der auch einen alten Getreidebunker umfasst. Der Getreidetransport per Schiene belegte regelmäßig ein „kostbares“ Durchgangsgleis. Hinzu kommt, dass der alte Getreidespeicher und die anderen

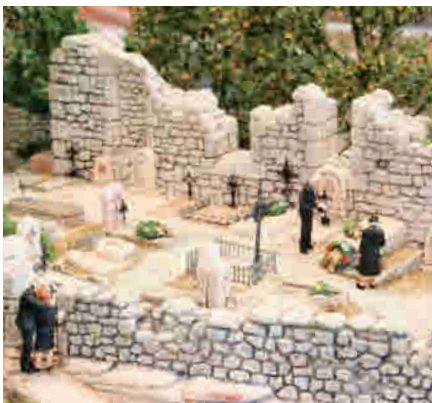
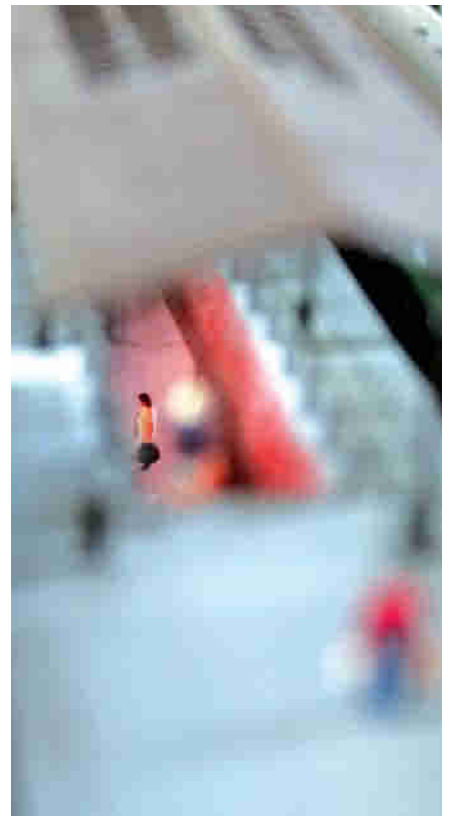
alten Lagerhallen per Lkw nur über eine mit Schranken versehene Zufahrt erreicht werden können. Gedachterweise wurde dieser Missstand durch den Neubau eines Getreide-Hochbunkers seitlich der Bahnanlagen abgestellt, denn am neuen Standort ist ein eigener Gleis- und Straßenanschluss vorhanden.

Die Lage des Bahnhofs im engen Tal ist angenommenermaßen der Grund, dass der rudimentär vorhandene Containerumschlagplatz nicht weiter ausgebaut wurde. Ich stelle mir vor, dass die Gleisanlagen zu Beginn der 1980er Jahre bereits nicht mehr für die anfallenden Containerverladearbeiten ausreichten. Um die Ladezeiten trotzdem zu beschleunigen, wurde ein damals in den USA gebräuchlicher „MyJack“ importiert. Mit seiner frischen roten Farbe fällt er vor der Kulisse der eher grau-staubigen Industrieanlagen besonders auf.

Hinter der Containeranlage befindet sich ein Umfahrgleis des Güterbahnhofs. So sind

nicht nur die Restaurationsanlagen für Personenzüge, sondern auch die Tanklager erreichbar. Der Treibstoff wird gedachterweise in unterirdischen Behältern zwischengelagert. Für die Diesellokomotiven ist eine Tankstelle vorgesehen. Für Tankwagen gibt es eine Abfüllstation und auch Tank-Lkws können hier befüllt werden.

Im hinteren Teil des Bahnhofs befindet sich die Zufahrt zum Bahnbetriebswerk. Hier werden Lokomotiven restauriert, gedreht und im großen Ringlokschuppen abgestellt. Rund um die Drehscheibe verteilt liegen die notwendigen Lokbehandlungsanlagen. Eine Besandung, die Entschlackung, das Schlackewagengleis, ein Rohrblasgerüst, ein Heizlokkamin, verschiedene Untersuchungsgruben, Wasserkräne und der Kohlenbunker – alle Einrichtungen für einen intensiven Dampfbetrieb sind vorhanden, auch wenn die Dieseltraktion inzwischen in Hügelfing die Vorherrschaft hat.



In Hugfing findet sich eine Vielzahl liebevoll ausgestalteter kleiner Bilder und Szenen.

Blick in die Bahnsteigunterführung.

Die Ansteuerung aller elektrischen Komponenten (Antriebe, Fuhrpark) erfolgt digital. Der Verdrahtungsaufwand beschränkte sich damit auf eine Ringleitung für die Digital-Spannungsversorgung der Gleisanlagen und der Zubehördecoder. Die Versorgung aller Verbraucher, die Wechselspannung benötigen, erfolgt mit einer weiteren Ringleitung. Auch einen LocoNet-Bus habe ich ringförmig verlegt. So können Rückmeldemodule ihre Daten an das zentrale Steuergerät oder an das Gleisbildstellpult weitergeben.

Komplett digital ohne PC

Auf den Anschluss eines PCs habe ich bewusst verzichtet – es gibt für mich nichts Übersichtlicheres als ein Gleisbildstellpult. Dieses entstand aus Minitrix-Bausteinen, die noch von meinen analogen Modellbahnanfängen stammen. Um meine Hobbykasse zu schonen, habe ich sie so aufgearbeitet, dass die

Ausleuchtung mittels LEDs und über separate Anschlusskabel erfolgt.

Die Ein- und Ausgänge der Uhlenbrock-Switch-Control-Bausteine musste ich entsprechend programmieren, damit die Stellaster und die zugehörigen Meldeleuchten korrekt abgefragt und angesteuert werden. Auch die Belegmeldung funktioniert via Switch-Control. Die Bausteine fragen die Melder ab und zeigen dann im Stellpult den aktuellen Gleiszustand an. Gegenüber der analogen Version ist der Verdrahtungsaufwand des Stellpults durch die Ansteuerung mittels LocoNet zwar geringer geworden, aber immer noch recht hoch. Müsste ich das Stellpult heute bauen, würde ich mich für inzwischen verfügbare modernere Bausteine mit eigenem LocoNet-Anschluss entscheiden. Dies würde den Verdrahtungsaufwand noch einmal stark reduzieren.

Alle Fahrzeuge aus meiner Sammlung wurden mit Baubeginn der Anlage auf ihre

Fahreigenschaften und Digitalisierbarkeit hin geprüft. Solche, die im Analogbetrieb keine zufriedenstellenden Ergebnisse erzielten und die ich als nicht verbesserungsfähig einstufte, habe ich ausgemustert. Parallel zum Bau der Anlage versah ich den verbliebenen Fuhrpark mit Digitaldecodern. Teilweise ersetzte ich Glühlampen durch LEDs, baute Lichtleiter und Glockenankermotoren ein. Manche Räder und Zahnräder musste ich tauschen. Alle Maschinen erhielten einen Lokführer. Als Ergebnis habe ich nun hervorragende Fahreigenschaften bei allen meinen Triebfahrzeugen. Die V180 z.B. mit nun zwei Glockenankermotoren und wechselndem Stirnlicht weiß-rot ist für mich ein Traum in N. □

TEXT UND FOTOS: MICHAEL HUBER