

# Bruno Oebels – Machbarkeitsstudie Lokwechsel-BW

hp1.fremo-net.eu/bruno-oebels-machbarkeitsstudie-lokwechsel-bw/

30. März 2014

Mit der Installation der Oberleitung auf einem Teil unserer Module zeigt sich, zumindest bei zweigleisigen Hauptstrecken, ein Problem: Die bei Epoche-III-Betrieb im Systemwechselbahnhof ankommenden Schlepptenderlokomotiven müssen ihre Rückleistungen mangels Drehmöglichkeit tendervoraus antreten. Im Folgenden möchte ich eine „Machbarkeitsstudie“ vorstellen, die das Problem lösen würde.

Zurzeit ist mir nur der Bahnhof Rothenburg bekannt, der die Rolle eines Systemwechselbahnhofs übernehmen kann. Leider weist er keine Drehmöglichkeit für die Dampflok auf, so dass das in der Einleitung beschriebene Problem auftritt. Auf Nebenbahnen mag das ja noch vorbildlich sein, auf der Hauptbahn sieht das m.E. irgendwie „daneben“ aus.

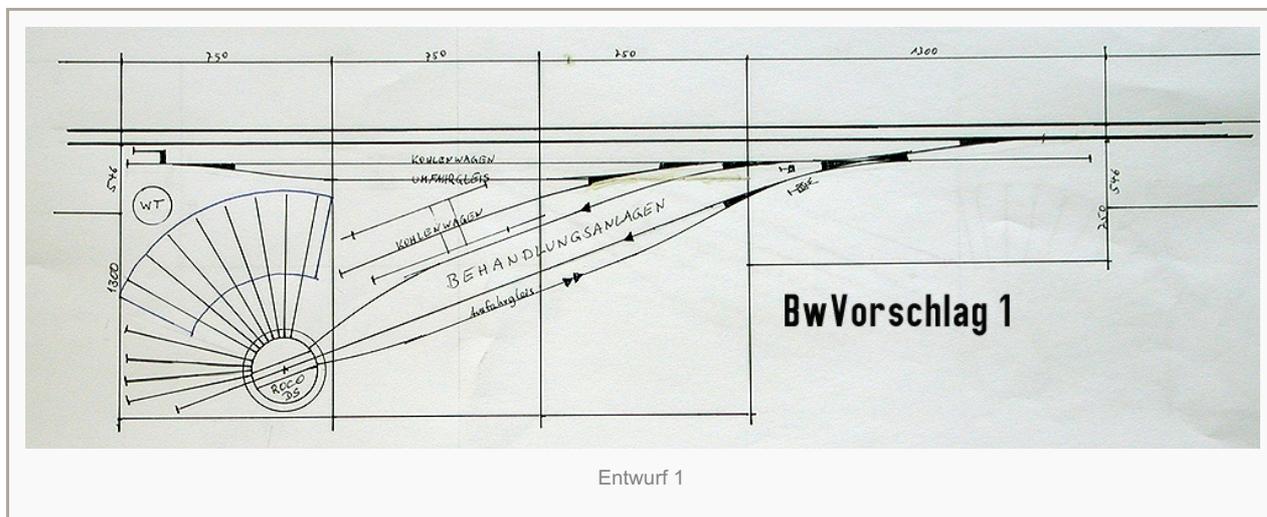
Rothenburg ist trotz seiner augenfälligen Größe betrieblich auch nur ein „kleiner“ Bahnhof, der mit seiner bzw. seinen abzweigenden Nebenbahnen weitgehend ausgelastet ist. Mit Zugbildungsaufgaben belastet, erreicht er schnell seine betrieblichen Grenzen. Zwar besitzt er zahlreiche Abstellmöglichkeiten für Lokomotiven, das Umspannen von Elektro- auf Dieseltraktion ist also möglich und auch im Betrieb erprobt, für einen Hauptbahndampfbetrieb fehlt aber, wie oben dargestellt, die Drehmöglichkeit für Dampflok.

Die dargestellte Problematik lies mich zu Stift und Geodreieck greifen (meinem bevorzugten Grafikprogramm) und Ansätze für eine Lösung zu Papier bringen. Meine Lösung ist kein Groß-Bw wie man es von „akademischen“ Vorschlägen kennt (Bspl.: Düsseldorf Abstellbahnhof). Auch das Vorbild hat diesen Vorschlag nur in sehr wenigen Fällen verwirklicht. Die Regel sind an Betriebsstellen, wie sie Rothenburg im Modell darstellt, eher kleinere Bw, die meist nur die Lokomotiven der Nebenbahnen versorgt haben. Durch die Elektrifizierung einer Teilstrecke kam die Behandlung der Wendeloks hinzu.

Beim Vorbild findet man häufig Situationen, bei denen das Bw „vor“ dem Bahnhof an der Strecke liegt, manchmal durch eine Straße mit Bahnübergang voneinander getrennt. Eine derartige Situation habe ich meinem Vorschlag zugrunde gelegt: Ein einfacher Abzweig von der zweigleisigen Strecke.

Mein Bestreben bei der Planung war, mit möglichst wenigen Modulkästen in „handlichen“ Abmessungen auszukommen. Im vorliegenden Beispiel sind es insgesamt vier Modulkästen mit den Maßen 130 x 75 cm. Daraus lassen sich zwei „Sandwich“-Transportkästen montieren, die problemlos in einen fremotypischen Kombi-PKW passen. Ein weiterer Punkt war die Verwendung der handelsüblichen ROCO-Drehscheibe, deren Bühnenlänge unsere „großen“ Schlepptenderloks aufnimmt (die BRn 05, 06 und 45 habe ich beim Fremo noch nicht sinnvoll im Betrieb angetroffen).

Der

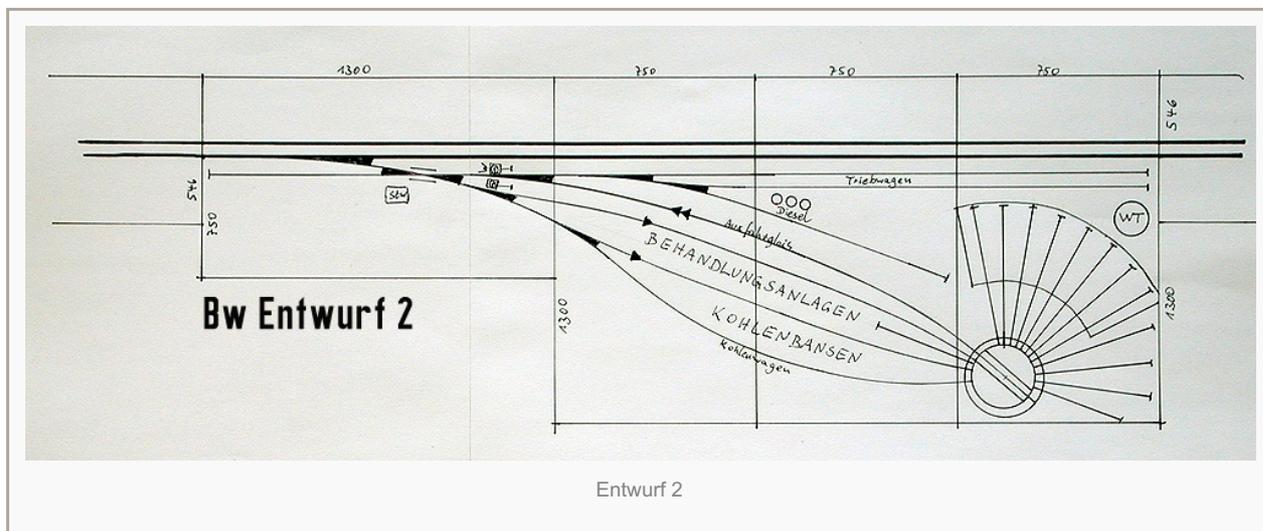


Platzbedarf von Drehscheibe mit Lokschuppen und realistisch dimensionierten Behandlungsanlagen lässt sich auf den geplanten Modulkästen unterbringen, wobei die Kombination Drehscheibe/Schuppen angemessen auf

einem Kasten anzuordnen sind.

Die Anordnung der Behandlungsanlagen ist nur ein erster Vorschlag, andere Anordnungen sind nicht nur möglich, sondern auch besser: Für die Kohlenwagengleise und den Bansen steht auf der anderen Seite viel mehr Platz zur Verfügung als in meinem ersten Entwurf vorgesehen. Das lange Kohlenwagengleis parallel zur Strecke im ersten Entwurf habe ich vorgesehen, um die große Zahl der Kohlenwagen aus dem Bahnhof gezogen, nicht geschoben zu bekommen. Bei gepiegelter Anordnung der Anlagen ließe sich das Gleis direkt auf die Drehscheibe führen, die Weichenverbindung, um die Lok zu „befreien“, würde so entfallen. Das Lokausfahrgleis läge dann im großen Bogen hinter den Behandlungsanlagen.

Meist liegt der



Bedienungsgang der Zugpersonale auf der parallel zur Strecke liegenden Seite, die Anordnung der Module als „Quertreiber“ würde sie also nicht stören.

Das Bw ist nur an ein Gleis der zweigleisigen Strecke angeschlossen. Ich gehe davon aus, daß das Bw-Arrangement direkt an den Bahnhof angeordnet wird. Dieser Bahnhof weist in der Regel die notwendige Weichenverbindung in das Parallelgleis auf. Abgesichert wird die Ausfädelung in das Bw durch ein Deckungssignal (Entwurf 1), das in Höhe des Lokschuppens angeordnet werden kann und so einen glaubwürdigen Durchrutschweg erhält.

Zum Betrieb: Sinnvoll wäre es, wenn die Zugmannschaften ihre Lok aus dem Bw abholen bzw. dorthin bringen und die Lokbehandlung „vornehmen“. Alternativ wäre auch ein eigener Dienst denkbar, der die Loks fahrplannah bewegt. Dann wäre auch ein Zugmannschaftswechsel am Bahnsteig möglich. Ich glaube, daß es genug Freaks gibt, die Spaß an dieser Aufgabe haben.

Elektrifizierte Durchgangsgleise? Auch das wäre möglich, damit wäre die Anordnung des Bw universeller möglich. Denkbar (und machbar) wäre auch ein zusätzlicher Loschuppen bzw. Abstellmöglichkeiten für E-Loks, besonders im Entwurf 2.

Und wenn Rotenburg einmal nicht eingeplant ist, wir keinen Systemwechsel haben? Auch dann brauchen die Bw-Module nicht zu Hause zu bleiben. In der Einfahrt eines Schattenbahnhofs können sie immer sinnvoll arrangiert werden. Optische und betriebliche Highlights sind es auf jeden Fall!

Es gibt viel zu bauen! Wer macht's?