DB ist Trumpf

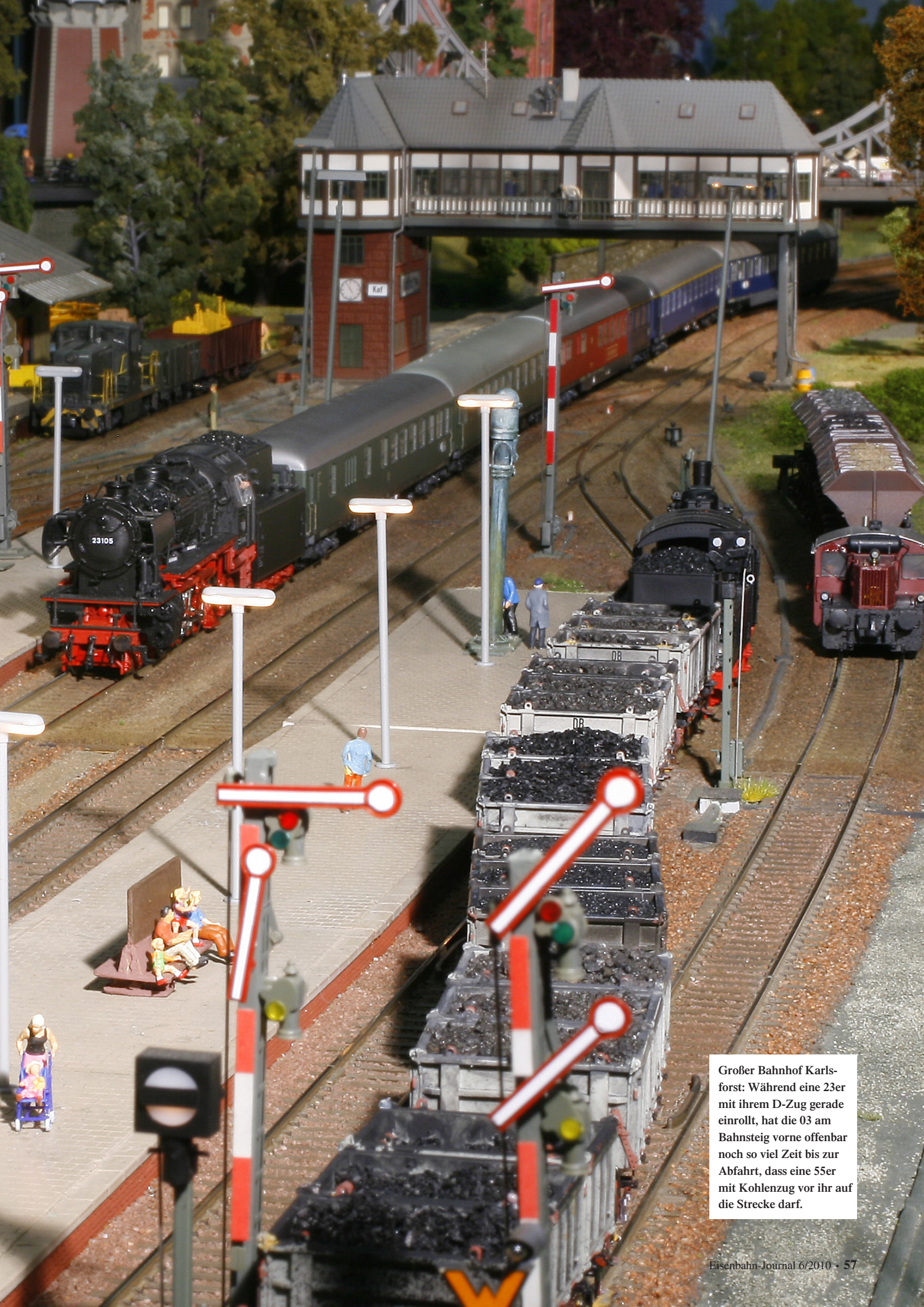
Manche Anlagen altern nicht, sondern werden mit den Jahren immer besser. Die von vielen Ausstellungen her bekannte Anlage „Karlsforst (Rhld.)" des IGM Kaarst ist so eine. Seit über 20 Jahren wird sie kontinuierlich ausgebaut und verbessert. Dank einer Vielzahl von Einzelmodulen kann sie immer wieder neu zusammengestellt werden. Nur das Thema ist stets das gleiche: Epoche III zwischen Bergischem Land und Ruhrgebiet.

Das namengebende zentrale Segment der Anlage ist der Bahnhof Karlsforst (Rhld.) mit angeschlossenem Betriebswerk. Aus Verbundenheit mit ihrer Heimatstadt haben die Vereinsmitglieder diesen Namen aus der frühesten Erwähnung des Ortes Kaarst in einer Urkunde des Jahres 1218 („Carlesforst") abgeleitet. Die tatsächliche Stadt Kaarst liegt freilich nicht an einer der bekannten Eisenbahnmagistralen, sondern seit 1877 an der heute größtenteils stillgelegten Bahnlinie Neuss–Viersen. Aktuell fährt die Regiobahn mit ihren Talent-Triebwagen zwischen Neuss Hauptbahnhof und Kaarster See. Ein anderer Teil wird heute zur Bahnstrecke Duisburg-Ruhrort–Mönchengladbach gerechnet und entspricht als zweigleisige Hauptstrecke schon eher dem Anlagencharakter.

Die nach dem Hundeknochenprinzip mit Wendeschleifen an den Enden betriebene Hauptstrecke wird durch die analoge Modellbahnsteuerung von Gahler & Ringstmeier (MpC-Classic) geregelt. Dies ist eine computergesteuerte Z-Schaltung, das heißt, der Computer verwaltet die Parameter der Lok und reicht diese von Blockkarte zu Blockkarte weiter. Die Blockkarte leitet die Spannung entsprechend den Parametern ans Gleis. Die Ausstattung des Vereins ermöglicht die Speicherung individueller Lokeigenschaften für 400 Maschinen, so dass alle Mitglieder ihr privates Fahrmaterial problemlos einbringen können.

Speziell im Bereich des Bahnhofs Karlsforst kommen die Stärken der MpC-Steuerung zum Tragen: Auf den sechs dort damit ausgestatteten Gleisen werden die Zugfahrten möglichst vorbildgerecht ausgeführt. Der Bahnhof alleine besteht aus über 20 Blöcken und ist mit mehr als 40 Weichen und 40 Signalen bestückt. Entsprechend ihrer am Vorbild orientierten Geschwindigkeiten bewegen sich die Züge auf der Hauptstrecke, während im Bereich der Weichenstraßen und des Bahnhofs die Vorgaben der Eisenbahnbetriebsordnung eingehalten werden.

KRONE



Großer Bahnhof Karlsforst: Während eine 23er mit ihrem D-Zug gerade einrollt, hat die 03 am Bahnsteig vorne offenbar noch so viel Zeit bis zur Abfahrt, dass eine 55er mit Kohlenzug vor ihr auf die Strecke darf.

Wie beim Vorbild werden die einzelnen Bahnsteige unabhängig von der Fahrtrichtung genutzt, wobei einzelne Gleise oder Weichenstraßen für Güterzüge automatisch gesperrt sind. Die Ansteuerung der Signale (alle Viessmann) löst selbstverständlich Hp 1- und Hp 2-Geschwindigkeit aus. Dank einer vereinseigenen Bedienungsanleitung können alle Mitglieder die grundlegenden Betriebsfunktionen der Steuerung ausführen. So kann das Personal nicht nur auf Ausstellungen und Messen zwischendrin mal wechseln, die Vereinsmitgliedern können auch ihren noch immer vorhandenen Spieltrieb befriedigen. Sozusagen in Ausübung einer Fahrdienstleiterfunktion lassen sich Blöcke durch manuellen Eingriff für Züge sperren oder zuweisen. Züge können Vorrang oder Nachrang erhalten oder beispielsweise bei einer Rangierfahrt ganz von Hand übernommen werden. Der Betrieb auf dem großen Rest der Anlage läuft davon unabhängig durch MpC-Classic. Auch Sonderwünsche von Fotografen können nur so erfüllt werden, denn der betreffende Zug soll natürlich an passender Stelle anhalten, um abgelichtet zu werden.

Die Züge fahren im Bereich des Bahnhofs auf Standardgleis von Roco. Weichen wurden von Roco und Peco verwendet. Auf den zuletzt erstellten Segmenten hat der Verein jedoch konsequent das Tillig-Elite-System verwendet, weil das brünierte Gleis und die vorbildgerechten Weichen sehr überzeugend sind.

Hinter der Hauptstrecke liegt über weite Teile der Anlage ein „Industriegleis“. Es nimmt seinen Anfang im Betriebswerk. Von dort führt es entlang des Personen- und Güterbahnhofs in den Bereich der städtischen und industriellen Bebauung und endet schließlich im Bahnhof Waltham (Rhld.). Für den Betrieb dieser Bereiche hat sich der Verein auf die standardmäßige Verwendung der DCC-Steuerung von Lenz (Digital plus) verständigt. Die jeweiligen Segmente sind auf der Rückseite mit XpressNet-Dosen von Lenz ausgestattet, in die die Mitglieder ihre Steuerungen einstecken können. So kann auch eine Lokmaus von Roco verwendet werden, die allerdings keine Adresse 0 für Analogloks kennt.

Lokomotiven mit Multiprotokolldecodern können theoretisch sowohl auf der Hauptstrecke als auch auf dem Industriegleis eingesetzt werden. Ob die Impulsbreitensteuerung der Hauptstrecke dabei zu Problemen führt, ist allerdings noch nicht ausreichend untersucht worden. Hier will der Verein noch Erfahrungen sammeln, denn es wäre wünschenswert, wenn private Neuanschaffungen der Vereinsmitglieder auch für Ausstellungen genutzt werden könnten.

Unverkennbar „Bonn“: Das Karlsforster Empfangsgebäude entstand aus dem bekannten Faller-Bausatz. Überschüssige Fassadenteile bilden die Expressgut-Abfertigung ein Stockwerk tiefer. Über eine gedeckte Brücke gelangen die Reisenden zu den Bahnsteigen.

Tristesse am Bahngleis: Den Wohnhäusern oberhalb der Bahnanalgen sind die Schäden des Krieges noch deutlich anzusehen. Die Gruppe rechts entstand aus Abgüssen von Spörle-Formen.

Sonnenanbeter-Szene am Baggersee und Autowerkstatt: Zwei weitere der vielen Motive, die es in und um Karlsforst (Rhld.) zu entdecken gibt.

Im Betriebswerk mit seinem sechsständigen Lokschuppen sind vor allem Dampfloks stationiert. Nur zögernd hält in Form einer einzelnen V 100 die Dieseltraktion Einzug.

Ein Bahnübergang an der Hauptstrecke. Pannendienst am Karmann-Ghia links und Plakatkleber rechts zeigen die detailreiche Gestaltung dieser Anlage.

Noch ein schönes Motiv: Zwei selbstgebaute Kohlenmeiler neben der Trasse. Heute gibt es diese Art von Holzkohlenproduktion nur noch museal – ebenso wie den Dampfzug im Hintergrund.

Waltham ist Endpunkt einer meterspurigen Kleinbahn und deren Verknüpfungsbahnhof mit der DB. Den kleinen Triebwagen hat die Bahn ganz offensichtlich jenseits des Eisernen Vorhangs erworben.

Rechts oben: Echter Rollbockverkehr in H0: Eine V 36.4 von Lenz schiebt einen O-Wagen auf den Rollwagen der Schmalspurbahn. Dank fernsteuerbarer Kupplung kann sie ihn nach getaner Arbeit auch abkuppeln.

Dem Güterumschlag von der Kleinbahn auf die Straße dient dieser Güterschuppen.

Das überhöht angeordnete Bahnhofsgebäude von Karlsforst ist aus dem Bausatz „Bonn“ von Faller entstanden. Da dieser nicht nach Plan aufgebaut wurde, stand ausreichend Restmaterial zur Verfügung, um die auf Gleisniveau liegende Expressgut-Abfertigung darstellen zu können. Im Hintergrund des Personenbahnhofs und entlang dem Güterbahnhof wurden Industriegebäude in Halbreliefbauweise aufgestellt. Sie entstanden auch aus Kitbashing von Plastikbausätzen.

Manche haben eine schon recht bewegte Geschichte hinter sich. So stammt die den Güterbahnhof prägende große Industrieanlage ursprünglich von der „MÜPO AG/Wägli“, einer von Clubmitgliedern erbauten Anlage nach Schweizer Vorbild vom Ende der 80er Jahre. Schneller realisieren ließen sich die Gebäudemotive der Firma JoWi. Die braucht man sich nur auf einem Farbdrucker auszudrucken und kann sie dann beispielsweise auf einen passenden Styrodurblock kleben.

Im Bereich der städtischen Bebauung dominieren zur Bahn hin die typischen Hinterhöfe. Diese Häuser sind teilweise aus Formen von Spörle entstanden. Obwohl die eigentlich für Gips gedacht sind, wurden die Häuser aus Resin gegossen. Für eine transportable Anlage spielt Haltbarkeit eben eine besonders große Rolle, zudem sollten die Fenster zumindest teilweise ausgefräst werden.

Auf dem an den Güterbahnhof anschließenden Anlagensegment geht ein Gebiet mit kleineren Industrieanschließern in den ländlichen Kopfbahnhof einer meterspurigen Kleinbahn über. Die Station Waltham (Rhld.) verfügt neben Anlagen des Personenverkehrs über die zum Betrieb einer Kleinbahn erforderliche Infrastruktur: Für die Lokomotiven stehen Lokschuppen und Kleinbekohlung bereit, über einen Güterschuppen wird Stückgut umgeschlagen. Eine Attraktion für die Zuschauer ist die voll funktionsfähige Umsetzanlage, wo normalspurige Güterwagen auf Rollwagen verladen werden. Eine V 36 mit Digitalkupplung von Lenz sowie Rollwagen der Firma Weinert ermöglichen realistischen und störungsfreien Betrieb.

Mehr als Bahnbetrieb

Dieses Segment ist auch mit dem Car-System von Faller ausgestattet. Durch Aussparungen in der Hintergrundkulisse gelangen die Fahrzeuge auf eine Straße mit Gegenverkehr, die hinter dem Bahnhof Waltham über drei Segmentkästen entlangläuft. Gesteuert werden die Fahrzeuge über in das Straßenplanum eingelassene Magnetstreifen der Firma Mader. Darauf laufen zwei Fahrzeugsysteme: Zum einen das originale Car-System, bei dem die Steuerung über Reedkontakte erfolgt und bei dem an den Stoppstellen Dauermagnete über Servomotoren unter die Fahrbahn gefahren werden. Zum anderen die DC-Car-Steuerung der Firma SD (www.modellautobahnen.de), bei der die Fahrzeuge mit einem DCC-Decoder ausgestattet sind, der seine Steuerbefehle durch Infrarotsignale empfängt. Eine DC-Car-Abstandssteuerung ist in diesem System bereits integriert. Über einen Handregler von Lenz können die Fahrzeuge beeinflusst werden. Gegenüber dem Faller-System sind hier deutlich höhere Investitionen angefallen.

Da die Industrie zu wenige fahrfähige Kfz-Modelle der Epoche III anbietet, rüsten die Vereinsmitglieder selbst Fahrzeuge für beide Systeme mit Lenkachsen und Getrieben aus Messing sowie Faulhabermotoren aus.

Seit dem Übergang zur Segmentbauweise spielen Normen für die Modulkästen selbst keine große Rolle mehr. Segmente werden nach Bedarf in unterschiedlicher Breite und Tiefe ausgelegt und zumeist von Harald Brosch (www.eisenbahn-modulbau.de) bezogen. Die Anlagenhöhe beträgt 130 cm, so dass erwachsene Betrachter eine realistische Perspektive haben. Für Kinder stehen auf Ausstellungen Trittleitern bereit.

Für den Gleisbau gilt es natürlich weiterhin Normen zu beachten, zumal der IGM Kaarst Mitglied bei Eurotrack ist, einer internationalen Vereinigung von Modellbahnvereinen. Bei Interesse können die Normen des Vereins und von Eurotrack auf der Homepage des Vereins (www.modellbahn-kaarst.de) eingesehen werden.

Im laufenden Jahr wird die Anlage Karlsforst nicht auf Ausstellungen zu sehen sein. Grund sind die Vorbereitungen für das 25jährige Vereinsjubiläum 2011. Dann gibt es am 12. und 13. März eine Jubiläumsausstellung mit neuen Anlagenteilen, vor allem dem bislang noch fehlenden Schattenbahnhof. ❑

Text: Jürgen Schröder (IGM Kaarst)
Fotos: Helge Scholz