



## Bahnbetriebswerke in der Baugröße Z (I)

Bei der Eisenbahn gibt es wenige Einrichtungen, die den (Modelleisen)-Bahner so faszinieren, wie das Bahnbetriebswerk, im Fachjargon kurz „BW“ genannt. Hier kann man eine Vielzahl von Lokomotiven beobachten, wie sie gesäubert und für den nächsten Einsatz präpariert werden. Deshalb gibt es kaum eine Anlage, auf der nicht ein BW seinen Platz gefunden hat. Aber auch auf Modellanlagen sollte ein BW seinen betrieblich zugewiesenen Aufgaben nachkommen können. Dies durchzuführen verlangt von dem Modellbahner nicht nur eine konsequente Durch- und Ausgestaltung seines BWs, sondern vor allem eine glaubhafte, vorbildorientierte Planung. Deshalb möchte diese Serie unseres Mitglieds Dr. Sven Rohmann versuchen, die Situation des Vorbilds zu schildern und Vorschläge zu machen, wie man diese in die Baugröße Z umsetzen kann. Dabei wird keine Traktionsart ausgeschlossen, wengleich das Dampflok-BW wegen seiner diffizilen Anlagen und seines besonderen Flairs den größten Raum einnehmen wird.

### Planung eines BW

In diesem ersten Teil sollten wir zuerst über die Planung eines BW sprechen, bevor wir uns mit dem Bau desselben beschäftigen.

Als erstes sollten wir uns auf eine Epoche thematisch festlegen (Beispiel Deutschland).

Epoche I.: Zeit der Länderbahnen, die langsam auch von Z-Bahnern entdeckt wird, wengleich man hier doch sehr auf Eigenbau und Umlackierungen angewie-

sen ist, weil es nur wenige Anbieter gibt (T 3 von Bahls, BR 75 von Westmodel, Bayern-Preußen-Zug von Märklin, D VI von Railex).

Epoche II: Zeit der Deutschen Reichsbahn, in der die Dampflokomotiven ihre Blütezeit hatten.

Epoche III: Zeit der noch jungen Deutschen Bundesbahn mit vielen Dampf- und Dieselloks. Die Hauptbahnen werden in dieser Zeit konsequent elektrifiziert.

Epoche IV: Zeit der modernen Bundesbahn, wie wir sie bis heute erleben.

Epoche V: Zeit der ICE-Züge.

Clammern wir die Epochen IV und V wegen ihren wenigen, großen BW, die den meisten von uns zu nüchtern und unromantisch sind, aus und fürs erste auch das Länderbahn-BW wegen zu geringem Angebot. Dann bleiben zwei Epochen übrig.

Epoche N: Dominanz der Dampfloks, einige E-Loks. Dieselloks gab es praktisch keine, wenn man von der Kleinlok Köf absieht.

Epoche III: In dieser Zeit kamen die Dieselloks mit Macht, so daß in den 60er Jahren eine Mischbelegung bei vielen BW festzustellen war. Nachdem sich dann die Loks das Rauchen abgewöhnen mußten, blieben allein diese Diesel- und E-Loks übrig.

Wer also nicht auf Dampfloks fixiert ist, wird eine Mischbelegung darstellen wollen, weil es den Einsatz einer Vielzahl von Fahrzeugen erlaubt, die auch auf dem Markt leicht zu bekommen sind. Ein BW allein für E-Loks wird später vorgestellt.

Schauen wir uns jetzt an, welche BW-Typen es so gab:

1. Das Heimat-BW
2. Das Einsatz-BW
3. Die BW-Außenstelle (BW-Ast)

Autor H.-J. Spieth (Bahnbetriebswerke auf der Modellbahn, Alba-Verlag 1986) erklärt die einzelnen Typen wie folgt:

# ANLAGENBAU

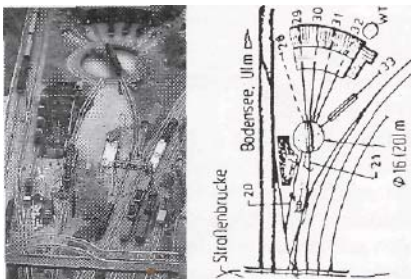
„Das Heimat-BW“, abgesehen von Nebenbahnen und kleineren Privatbahnen, bedarf auf der Modellbahnanlage einer gewissen Größe und Mindestausstattung in Behandlungs- wie in Gleisanlagen. Es weist zusätzlich noch Werkhallen und Aufstellgleise zum Ausblasen der Rohre und Auswaschen des Kessels auf...

Das Einsatz-BW bringt gegenüber dem Heimat-BW den Vorteil, daß nur die notwendigen Einrichtungen zur Ergänzung der Vorräte und Beseitigung der Asche und Schlacke vorhanden sein müssen. Ein Lokschuppen und eventuell eine Drehscheibe gehören ebenfalls dazu...

Die BW-Außenstelle unterscheidet sich vom Einsatz-BW durch eine geringere Ausdehnung der Anlagen, sowie durch weniger Schuppengleise und Aufstellgleise im Freien. Hier genügt ein Lokschuppen mit drei bis vier Gleisen und etwa zwei bis drei Aufstellgleisen. Für die geringe Anzahl der zu versorgenden Loks braucht man auch eine kleinere Bekohlungs- und Ausschlackanlage. Ebenso können die Gleise für die Zufuhr von Ersatzteilen und anderen Stoffen fehlen... Außenstellen werden gebildet, um längere Leerfahrten zu vermeiden, wenn in der Nähe eines derartigen Bahnhofs kein BW liegt... Von einem BW-Ast spricht man, wenn ein Bahnhof ständig eine Anzahl von Triebfahrzeugen benötigt. Solche Gründe liegen vor bei ständigem Verschiebedienst, Nachschiebe- oder Vorspanndienst und Bedienung von Anschlußgleisen oder als Ausgangspunkt einer Nebenbahn."

Das Heimat-BW sollte man wegen seiner Größe zu einem selbständigen Anlagen-thema machen, während der BW-Ast am Ausgangspunkt einer Nebenbahn geradezu ideal erscheint, wenn man nicht gerade sehr viel Platz sein eigen nennt. Grundsätzlich gilt, daß auch auf der Modellbahnanlage die Errichtung eines BW betrieblich begründbar ist, d. h. sie sollte in der Nähe von Zugbildungs- oder Lokomotivwechselbahnhöfen gelegen sein. Das muß auch auf der Modellbahn erkenntlich sein.

Doch jetzt genug der grauen Theorie für heute, ich möchte Ihnen Ihren Begleiter für die nächsten Kapitel vorstellen: Das BW Donaueschingen in Spur Z. Ich habe es als Z-Modul konzipiert und Interessenten konnten es sich beim Modul-Wettbewerb in Hamburg ansehen.



Wer möglichst wirklichkeitsnah sein will, setzt sein Vorbild ins Modell um. Auch ich habe diesen Weg gewählt.

Durchgehende Züge von Ulm über Immen-dingen und durch das Höllental nach Frei-burg machen in Donaueschingen Kopf. Regionalzüge und Nahgüterzüge haben dort ihren Ausgangspunkt, vor allem die Züge der MEG nach Furtwangen.

Stationiert waren in der Lokstation ba-dische Tenderloks der Reihe 75.4 und 75.10 -11 für den Streckendienst und Loks

der BR 92.2 - 3 für den Rangierdienst.

Außer diesen Maschinen für den Regional-dienst suchten die Ulmer Loks der Reihen 18.1, 18.4 - 5 und später der 03 das BW auf, um die Kohlen- und Wasservorräte zu er-gänzen.

Hier beenden wir die heutige Stipvisite im BW Donaueschingen. In einer späteren Ausgabe werden die Lokschuppenbau weisen vorgestellt und ihre Umsetzung ins Modell aufgezeigt sowie die Behandlungs-anlagen erörtert. **SR**

