



Eine 44er beschleunigt ihren Dg aus Ottbergen heraus – genau so, wie es bei der Modellbundesbahn in Bad Driburg nachgestellt wird.

FOTO: BERNARD UND FRANÇOIS HUGUENIN

Lokwechsel in Ottbergen

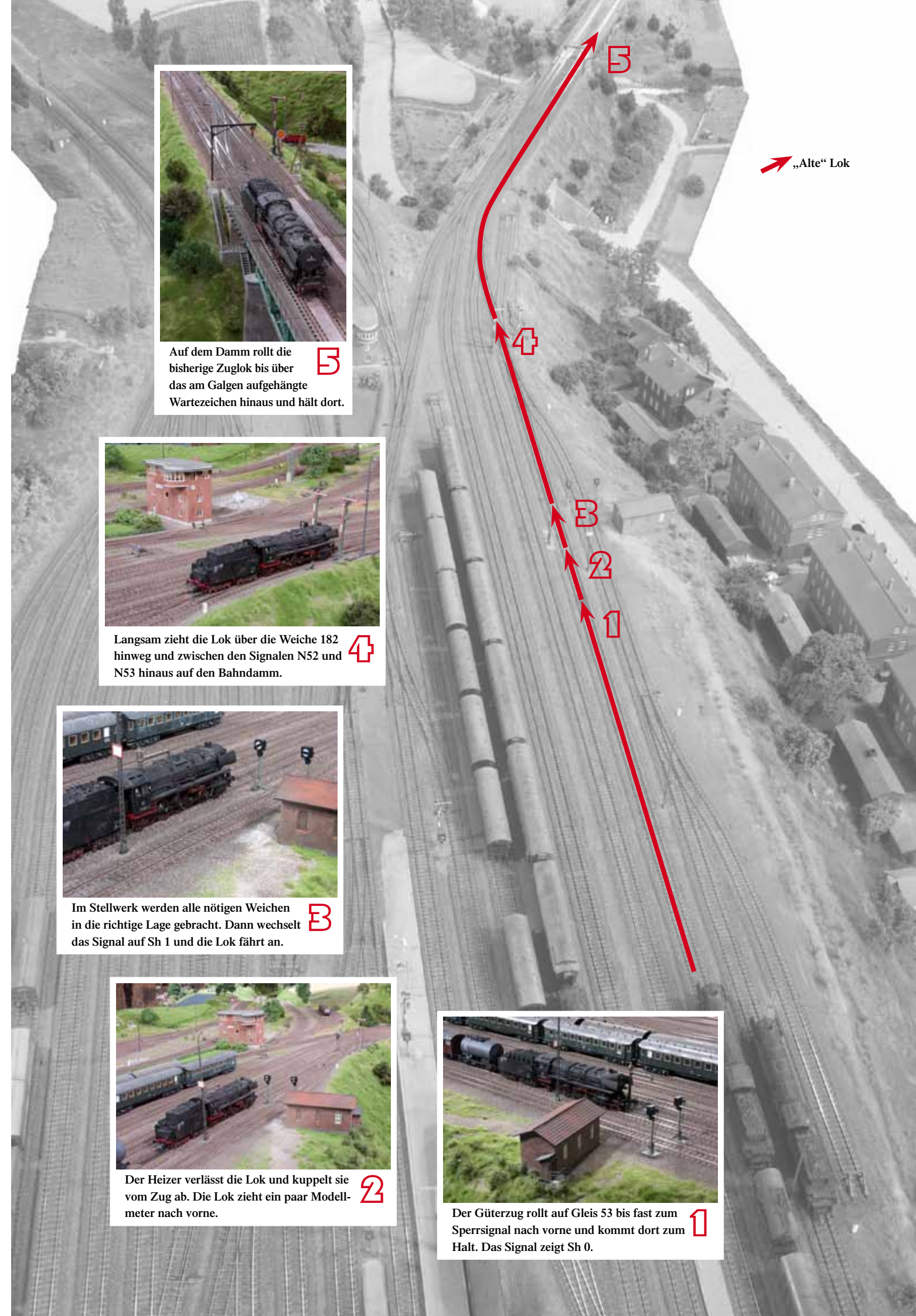
Die Ausstellungsanlage in Bad Driburg hat ein neues Highlight zu bieten: einen Lokwechsel wie beim Vorbild. Die notwendigen Rangiermanöver laufen vollautomatisch und computergesteuert ab und zeigen den Besuchern Betriebsabläufe wie zur Dampflokhoheit.

Beim Vorbild wurde in Ottbergen das so genannte Fahren aus der Mitte praktiziert. Start- und Zielbahnhöfe eines Zuges waren damit Wendebahnhöfe der 44er Zuglokomotiven des Bw Ottbergen. In der Mitte des Zuglaufs im Bahnhof Ottbergen wurde der Zug von einer frischen Lok und neu-

em Personal übernommen. Mitte der 1970er Jahre, also zu der Zeit, die die Anlage der Modellbundesbahn in Bad Driburg darstellt, war dies jedoch nicht mehr der Fall. Im Zuge der Elektrifizierung der Relation Hamm–Altenbeken–Kassel erreichte der Fahrdrat den Eisenbahnerort Altenbeken 1970 und späte-

stens ab 1974 wurden die von Osten kommenden Güterzüge dort auf Elloks umgespannt. Ein Lokwechsel in Ottbergen war nicht mehr nötig.

Umgekehrt übernahmen die Ottberger 44er ihre Züge nun in Altenbeken und mussten natürlich nach weniger als 40 km Strecke in ih-



Auf dem Damm rollt die bisherige Zuglok bis über das am Galgen aufgehängte Wartezeichen hinaus und hält dort.



Langsam zieht die Lok über die Weiche 182 hinweg und zwischen den Signalen N52 und N53 hinaus auf den Bahndamm.



Im Stellwerk werden alle nötigen Weichen in die richtige Lage gebracht. Dann wechselt das Signal auf Sh 1 und die Lok fährt an.



Der Heizer verlässt die Lok und kuppelt sie vom Zug ab. Die Lok zieht ein paar Modellmeter nach vorne.



Der Güterzug rollt auf Gleis 53 bis fast zum Sperrsignal nach vorne und kommt dort zum Halt. Das Signal zeigt Sh 0.



Die Weichen werden passend gestellt, die „alte“ Lok erhält Sh 1 und fährt zurück in den Bahnhof.



Sobald die „alte“ Lok auf Gleis 54 vorbeirollt, wird die Weiche gestellt. Nun fährt die „neue“ von ihrem Wartegleis auf Gleis 54.



Das Signal zeigt Sh 1, die Lok fährt bis ungefähr Punkt 9 und über die gestellten Weichen zurück an den Zug auf Gleis 53.



Nach Ankuppeln und Bremsprobe wird Signal N53 in Hp 2-Stellung gebracht, die Ausfahrt steht. Nun beschleunigt die frische Lok ihren Zug auf die Strecke hinaus.



-  „Alte“ Lok
-  „Neue“ Lok
-  Zug nach Lokwechsel

rem Heimat-Bw noch nicht getauscht werden. Ein Halt in Ottbergen war jedoch auf jeden Fall vorgesehen, auch noch Mitte der 1970er kurz vor dem Aus für die 44er-Jumbos. Wenn nötig nahm man Wasser, die Personale wechselten nur bei den Zügen in Tagesrandlage.

Beim Vorbild war der Betriebsablauf darauf abgestellt, effizient zu sein. Ein normaler Lokwechsel vollzog sich dabei in all den Jahren, als er nötig war, für den Betrachter relativ unspektakulär: Die Zuglok wurde abgekuppelt und ins Bw zum Restaurieren gefahren. Wenig später kam von dort eine andere Lok, setzte vor den Zug und nach der Bremsprobe und anderen nötigen Formalien konnte die Reise weitergehen.

Um den Besuchern der Schauanlage einen attraktiven Betriebsablauf zeigen zu können, wählte man auf Seiten der Modellbundesbahn einen Kunstgriff: Dargestellt wird ein Lokwechsel, wie bis Anfang der 1960er in Ottbergen praktiziert wurde: der „schnelle Lokwechsel“ für Züge Richtung Osten (Northeim). die Rangiermanöver werden auf der Modellanlage in allen Einzelheiten vorgeführt.

Lokwechsel im Modell

Der zu behandelnde Zug rollte auf Gleis 53 bis zum Gleissperrsignal vor, der Heizer stieg von der Lok und kuppelte den Zug ab. Sobald das Sperrsignal Sh 1 zeigte, zog die Lok auf den Bahndamm hinaus und bis hinter das am „Galgen“ angebrachte Wartezeichen (Ra 11) für die Gegenrichtung vor. Beim Vorbild ist diese Stelle noch über 300 m von der Nethtebrücke entfernt, beim Modell in Bad Driburg kommt die Lok jedoch auf der Brücke zum Stehen.

Der Lokführer legte die Steuerung auf Rückwärtsfahrt aus und wartete auf das Signal Sh 1 am Wartezeichen und den entsprechenden Fahrauftrag. Dann rollte die Lok über die inzwischen auf Abzweig umgelegte Weiche 182 an den Ausfahrtsignalen vorbei auf Gleis 54 ein, bis sie auch die nächste Weiche sicher passiert hatte.

Über diese Weiche war das ehemalige Postwagengleis – zuletzt ein Stumpfgleis – an den Bahnhof angebunden. Hier wartete die „neue“ Lok während des gesamten Manövers der „alten“ auf ihren Einsatz. Der Fahrauftrag kam, kaum dass die „alte“ Maschine in ihrem Gleis auf gleicher Höhe Richtung Bw vorbeirollte und die soeben passierte Weiche umgelegt war. Die zukünftige Zuglok fuhr aus dem Postwagengleis heraus und über die Gleise 54 und 53 zwischen den Hauptsignalen N52 und N53 hindurch. Die Lokmannschaft zog so weit vor, dass die Weichenverbindung frei war. Dann wurde die Fahrtrichtung gewendet und nachdem Weiche 182 auf den geraden Strang für Gleis 53 umgelegt war, rollte die Lok vor ihre Wagenschlange und wurde angekuppelt. Sobald der ganze Zug vom Wagenmeister nach der Bremsprobe fertiggemeldet war, ging die Fahrt mit frischer Lok an dem nun Hp 2 zeigenden Ausfahrtsignal N53 vorbei weiter.



Die „Vorführmannschaft“ stellte den automatischen Lokwechsel vor. Von links: Karl Fischer, Initiator und Bahnchef der Modellbundesbahn; Jens Kupfer, Softwareentwickler bei T4T, Norbert Sickmann, Fahrdienstleiter der Modellbundesbahn; Franz Giesen, technischer Leiter bei T4T; Dr. Christiane Marg, Geschäftsführerin von T4T. FOTO: KLAUS ECKERT



Die Lok und der erste Wagen im Zug haben eine T4T-Kupplung erhalten, erstere auch einen von T4T speziell für die Kupplungsansteuerung entwickelten DCC-Decoder. Die Lok rückt langsam rückwärts an den Zug heran.



Sobald die Metallflächen der Kupplungen zueinander Kontakt finden, beginnt der T4T-Lokdecoder mit seinem „Kuppelprogramm“ und stoppt die Lok nach wenigen Millimetern, so dass der Zug nur ein wenig rückt.

Was sich beim Vorbild so elegant und einfach anhört, ist im Modell alles andere als trivial. Technische Basis ist die fernsteuerbare Kupplung von T4T, deren Entwicklung wir im Eisenbahn-Journal aufmerksam verfolgt haben (u.a. EJ 8/2007, Seite 92, Messeheft 2008, Seite 90). Nach langen Jahren der Entwicklung ist die Kupplung nun seit Ende letzten Jahres praxistauglich und einsatzbereit. Der Einsatz bei der Modellbundesbahn wurde immer wieder erprobt und am 22. Februar von den „Machern“ bei T4T und der Modellbundesbahn der Öffentlichkeit vorgestellt.

Eine große Herausforderung war die Anpassung der Steuerungssoftware der Bad Driburger Ausstellungsanlage für die gewünschten Abläufe. Grundsätzlich werden alle Züge bei der Modellbundesbahn per Computer gefahren, wobei die Art des Zuges über seinen Laufweg mitentscheidet. Einen Güterzug auf Gleis 53 zu leiten und dort halten zu lassen, war nicht das Problem, das genaue Timing der folgenden Abläufe und die exakte Positionierung der Melder erforderte jedoch einige Wochen Arbeit.

Bisher sind zwei Züge, also vier Loks für den nahe 100% betriebssicheren Vorführbetrieb bereit. Insgesamt plant die Modellbun-

desbahn, ca. 15 Maschinen auf die T4T-Kupplung umzurüsten. Dies werden vorrangig 44er sein, aber auch eine BR 94 und die eine oder andere 212 ist für den Umbau vorgesehen. Eine Dampflok der Baureihe 50 wird für den Schiebebetrieb bei Erzzügen vorbereitet.

Am 29. Mai 2011 wird die Modellbundesbahn „35 Jahre Dampfende in Ottbergen“ begehen. Man bereitet für diesen Termin in den Räumen in Bad Driburg eine Überraschung vor. Der Lokwechsel wie hier beschrieben gehört dann schon zum Standard-Programm.

Mehr über die Modellbundesbahn und ihre Ausstellungsanlage finden Sie in den Eisenbahn-Journal Super-Anlagen-Heften „Ottbergen 1976“ (670602) und „Modellbundesbahn – die DB in den 70ern“ (670902) sowie im blauen Anlagenbauheft „44er-Jumbos im Weserbergland“ (680701).

Auch die nächste „Digitale Modellbahn“ wird sich der Bad Driburger Anlage widmen und die technischen Hintergründe und die Steuerungslösungen detailliert behandeln. Dieses Heft wird ab Juni im Handel erhältlich sein. □

TEXT: TOBIAS PÜTZ

FOTOS: MARKUS TIEDTKE/SLG, MODELLBUNDESBAHN