



Eisenbahnfreunde Lengerich e.V. – Eisenbahn im Modell und auf 600-mm-Spur

Ein Stellwerk – zwei Eisenbahnen

Wer träumt nicht von Platz ohne Ende für seine Modelleisenbahn. Die Eisenbahnfreunde Lengerich haben diesen zwar auch nicht unbedingt, jedoch konnten sie ihre Vereinsanlage mit drei Etagen standesgemäß in einem Stellwerk unterbringen. Neben den Modellbahnaktivitäten wird zudem noch das Westfälische Feldbahnmuseum aufgebaut. Dieses Jahr feiern die Lengericher 25-jähriges Vereinsjubiläum mit allerlei Aktivitäten.



Vor nunmehr 25 Jahren wurde der Verein Modellbahnfreunde Lengerich e.V. gegründet. In dieser Zeit fanden die engagierten Eisenbahnfreunde in dem stillgelegten Stellwerk Lengerich Nord (Ln) nach erfolgreichen Verhandlungen mit der DB eine standesgemäße und vor allem langfristige Bleibe. So wurde neben der H0-Modelleisenbahn das mittlerweile recht bekannte Westfälische Feldbahnmuseum auf- und ausgebaut.

H0-Anlage auf drei Etagen

Im oberen Gebäudeteil, dem ehemaligen Dienstraum, wurde auf einem Raummaß von ca. 13,5 Metern Länge und ca. 3,80 Metern Breite eine Modellbahnanlage in der Baugröße H0 auf insgesamt drei Ebenen für das Gleichstromsystem verwirklicht. Die Anlagelänge beträgt ca. 12 Meter, die maximale Breite etwa 1,50 m. Der untere

Anlagenteil mit einem ca. 8 Meter langen Kopfbahnhof, der sich vom Gleisbild am Vorbild des Bahnhofs Pirmasens Nord anlehnt, bildet den Betriebsmittelpunkt der Anlage. Der Bahnhof Pirmasens wurde aufgrund seiner vielfältigen Betriebsmöglichkeiten mit ablaufbedingten Wünschen der Eisenbahnfreunde als Vorbild gewählt. Die Inspiration für die Umsetzung wurde aus einem Heft des Eisenbahn-Magazins aus den 80er-Jahren entnommen.

Mittelpunkt der Gleisanlagen sind vier Bahnsteig- und getrennt zu befahrende Aufstellgleise für den Güterverkehr. Ein viergleisiger Aufstellbahnhof im rückwärtigen Bereich des Bahnhofs dient den Mitgliedern zum Einstellen ihrer Zuggarnituren. Die bis zu sieben Meter langen Modellzüge gehen von diesem Aufstellbahnhof dann auf die Reise und enden am Schluss eines Betriebstags wieder hier um von der Anlage genommen zu werden.

Ein kleines Bw mit drei Schuppengleisen, den notwendigen Behandlungsanlagen sowie einer Dieseltankstelle für Kleinloks dient den Zug- und Rangierloks. Diese Anlagen sind für einen Kopfbahnhof mit den häufigen Rangier- und Lokwechselfahrten unverzichtbar.

Der untere Anlagenteil wird über eine zweigleisige Gleiswendel („Schweizer Wendeli“ – bergwärts fahrende Züge fahren auf dem Außengleis) mit dem höher gelegenen Streckenteil verbunden. Dieser Streckenteil führt in einen zehngleisigen Schattenbahnhof (fünf Gleise je Fahrtrichtung) unterhalb der obersten Anlagenebene mit der Paradedstrecke. Zwischen dem Bahnhofsteil und dem Schattenbahnhof und/oder Paradedstrecke kann ein Modellbahnbetrieb mit bis zu 14 verkehrenden Zügen durchgeführt werden. Die Paradedstrecke führt im oberen Teil durch eine Hügellandschaft.



Blick in Richtung Bw des Kopfbahnhofs, der in Anlehnung an den Gleisplan von Pirmasens Nord entstand.

Linke Seite oben: In der dritten Etage der Anlage kann die Paradestrecke mit weitläufiger Landschaft bewundert werden.





Oben: Die Bahnsteige entstanden unter Verwendung von Pflasterplatten aus dem Evergreen-Programm und Schaufelsplitt von Rainershagen. Die Überdachungen stammen von Pola.

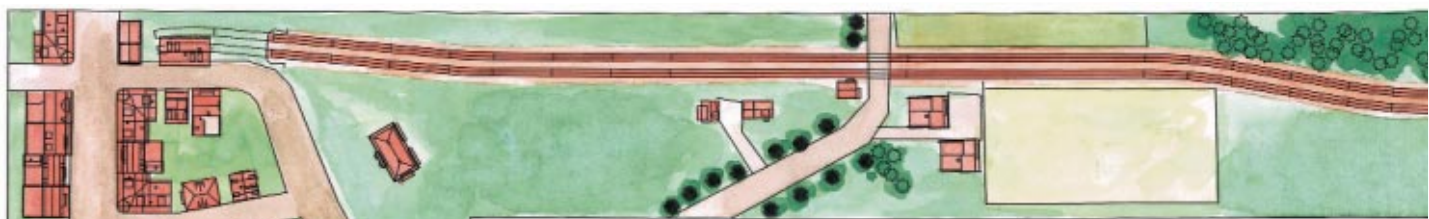
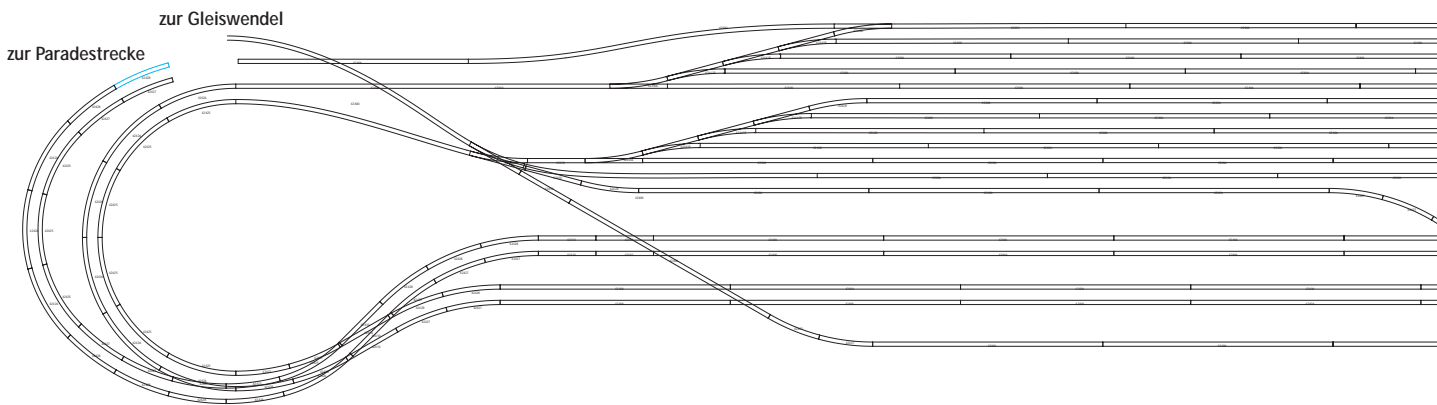
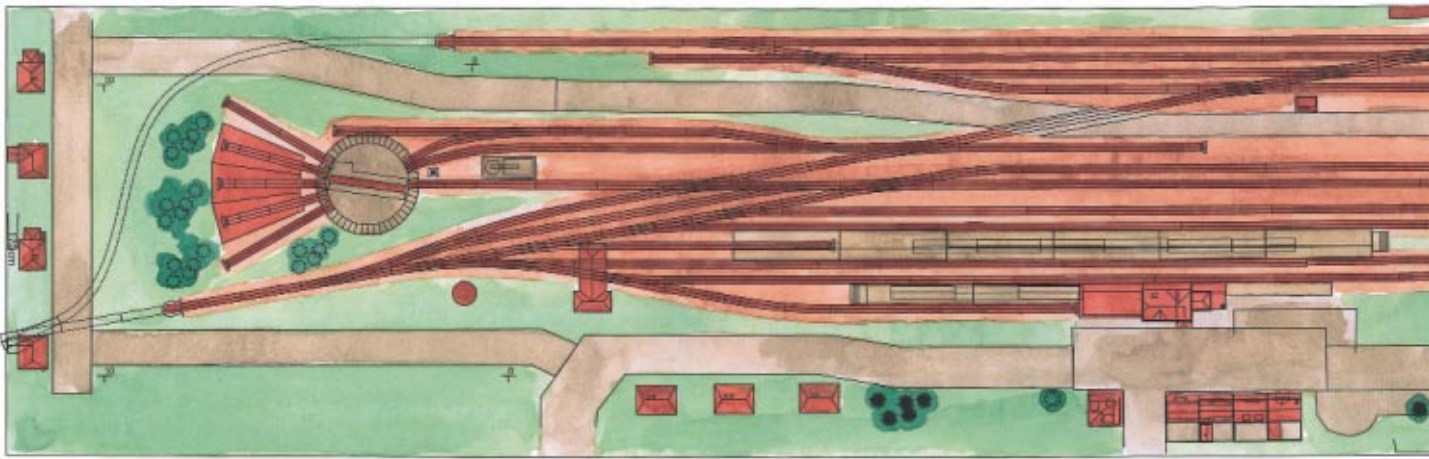
Linke Seite: Die großzügig gestalteten Gleisanlagen erlauben neben betriebsintensiven Lokwechseln auch Rangierarbeiten. Güterzüge müssen aufgelöst und wieder zusammengestellt werden.



Links: Das kleine Bw dient hauptsächlich dem Drehen der Schleppenderloks und der Versorgung der Rangierloks.

Weite Landschaft und geschwungene Gleisführung kennzeichnen die Anlage.





und somit den problemlosen Einsatz von Wendezügen ermöglicht. Eine Integration der Parade-strecke in den Blockbetrieb ist als Erweiterung vorgesehen. Die auf der Strecke im Ringverkehr fahrenden Züge wechseln sich entweder mit den im Schattenbahnhof wartenden automatisch ab, oder gelangen wahlweise über die Gleiswendel in die untere Ebene mit dem Endbahnhof.

Der untere Anlagenteil wird manuell über diverse Handregler gesteuert. Mithilfe selbst gebauter Gleisbildstellpulte werden sowohl Strecke wie auch Schatten- und Endbahnhof bedient. Die Anlage kann bei vollem Betriebsablauf vier bis fünf Modellbahner voll beschäftigen.

Damit etwaige Besucher vor allem bei speziellen Veranstaltungen oder am Tag der offenen Tür Parade-strecke und Kopfbahnhof unabhängig voneinander

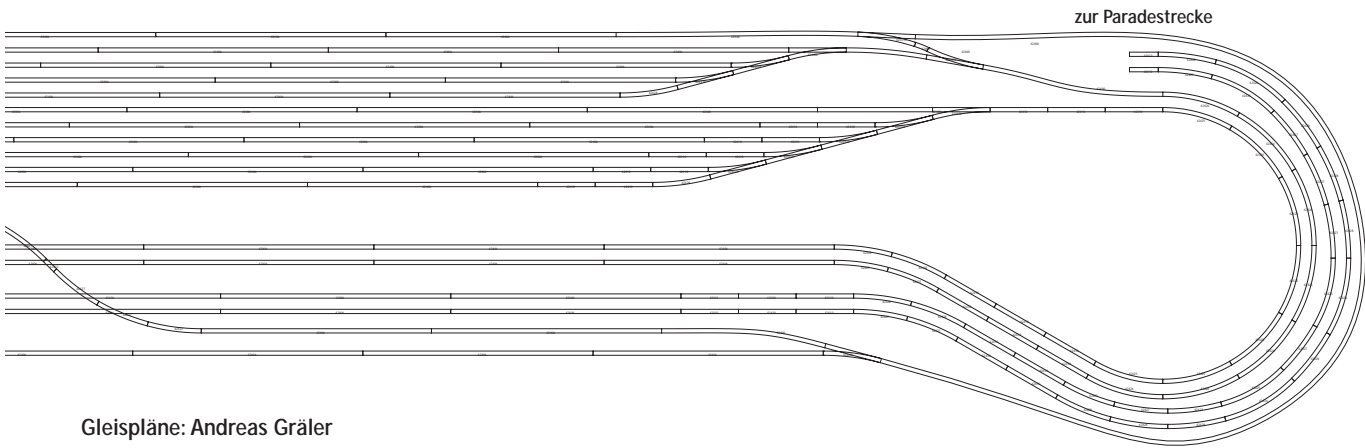
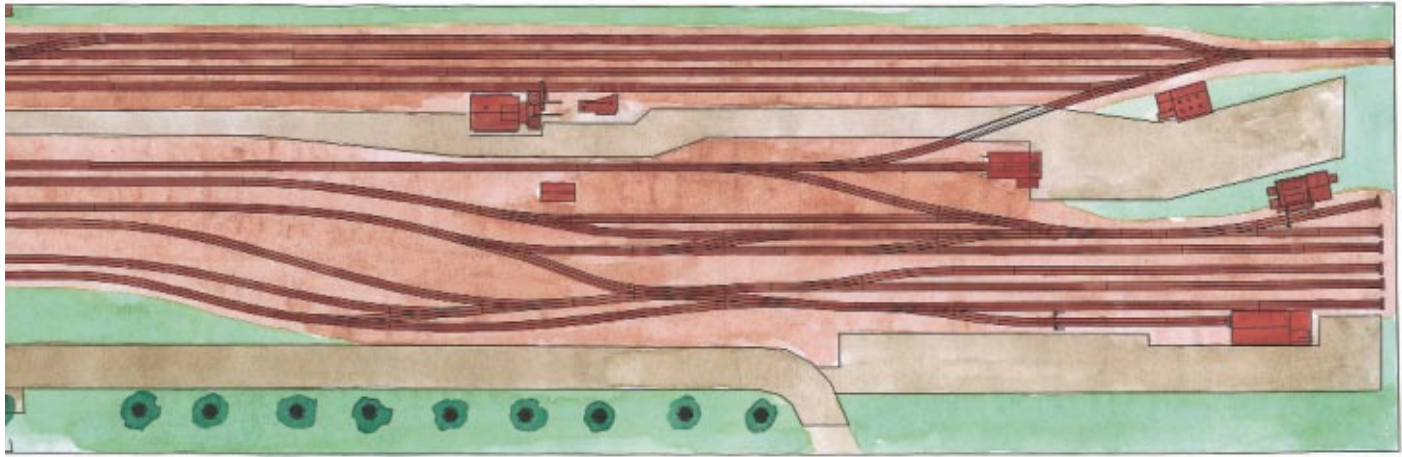
und in Ruhe betrachten können, wurde die Anlage in die Raummittle gebaut. So entstand quasi hinter der Anlage Platz für einen Gang. Um nun den oberen Teil der Anlage mit der Parade-strecke etwa in Augenhöhe zu haben, wurde der Gang hochgelegt. An den Enden der Vorderseite mit dem Kopfbahnhof führt eine Treppe auf das Normalniveau des Raums zurück. Von hier aus hat man einen guten Überblick auf das in ca. einem Meter Höhe liegende Bahnhofs-areal. Ebenso hat man einen guten Überblick über die große Gleiswendel und den Schattenbahnhof, sowie aufschlussreiche Einblicke aus unterschiedlichen Perspektiven an verschiedenen Stellen der Anlage.

Gestaltung

Der Geländebau wurde in konventioneller Bauweise mit Holzspanten, Fliegendraht, Küchenrollen und Gips

Steuerung

Schattenbahnhof und Parade-strecke können als eigenständige Betriebsteile unabhängig vom Endbahnhof befahren werden. Eine blockabhängige elektronische Steuerung von Gebhardt (Klaus Gebhardt Modellbahnelektronik, Unterwoltersgrün 9, D-95195 Röslau) übernimmt dabei den halb- oder voll-automatisch gesteuerten Betrieb auf der Strecke und im Schattenbahnhof. Wir entschieden uns für die Gebhardt-Steuerung, weil diese über getrennte Brems- und Halteabschnitte verfügt



Gleispläne: Andreas Gräler



durchgeführt. Begrünung und Bepflanzung erfolgten mit Woodland, Heki und Silflor. Die Gebäude entstammen bis auf wenige Ausnahmen den Programmen der einschlägigen Hersteller und sind alle mit Farbe und Puder von Rainershagen gealtert worden. Der Straßenbau erfolgte bis auf wenige Ausnahmen mit Spörle-Gipsformen, ebenso das Freilaudegleis und die Seitenrampe.

Die üppig wirkenden Bahnsteige mit einer Länge von 2,5 m entstanden in Handarbeit aus Sperrholz und Pflasterplatten von Evergreen. Geschmückt wurden sie mit Bahnsteiglaternen von Reitz. Die Gleisgestaltung erfolgte mit Schotter und Puder von Rainershagen. Die Signale entstammen überwiegend dem Viessmann-Programm.

Auf dem östlichen Kopfteil der ähnlich eines Hundeknochens angelegten Anlage sind bereits Wälder und Wiesen entstanden. Eine Kleinstadt soll den westlichen Kopfteil oberhalb der Gleis-

wendel schmücken. Die Planung dieses etwa 4 m² großen Areals ist bereits abgeschlossen. Eine Anzahl von Fachwerk- und Stadthäusern bildet zurzeit den Grundstein für die Umsetzung ins Modell.

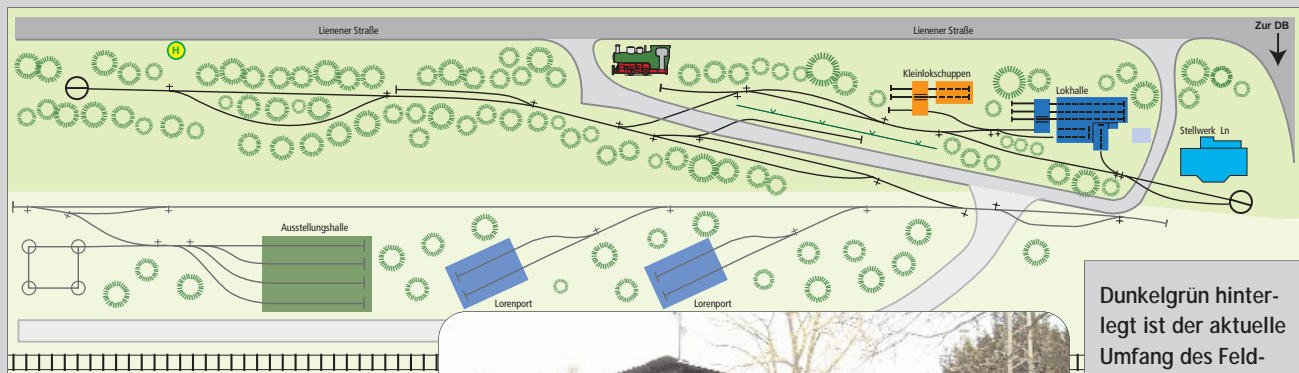
Mit regelmäßig stattfindenden Modellbahnveranstaltungen ist der Verein mittlerweile über die Region des Münsterlandes hinaus bekannt. Viele Stammbesucher verfolgen bereits seit dem ersten Fahrbetrieb 1993 auf der Modellbahn den kontinuierlichen Ausbau der Anlage.

Ende Mai 2004 werden die Eisenbahnfreunde Lengerich e.V. das 25-jährige Vereinsbestehen feiern. Die Vereinsabende finden jeden Donnerstag zwischen 19 und 22 Uhr statt. In den Wintermonaten wird je nach Vereinbarung samstags in der Zeit von 14 bis 18 Uhr an der Modellbahn gebaut. Der diesjährige Tag der offenen Tür findet

am Pfingstwochenende, 30. und 31. Mai 2004, in der Zeit von jeweils 10 bis 18 Uhr statt. Ein Modellbahnfahrtag für die Öffentlichkeit wird regelmäßig in den Wintermonaten durchgeführt. Entsprechende Termine werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Die Eisenbahnfreunde Lengerich e.V. sind auch im Internet präsent. Der Modellbahnteil wird jedoch erst im Laufe des Jahres 2004 komplett eingerichtet sein. Einblicke in die Vereinsgeschichte sowie Informationen über die Feldbahn stehen jedoch schon zur Verfügung.

Detlef Höhn 



Westfälisches Feldbahnmuseum

Die Hauptbetätigung der Eisenbahnfreunde Lengerich sind der Aufbau und die Etablierung des Westfälischen Feldbahnmuseums. In den vergangenen 24 Jahren wurde eine Sammlung von Feldbahnloks und -wagen zusammengetragen, die fast 100 Jahre Feldbahngeschichte dokumentieren: Gleise von 1892, zwei Dampfloks (die ältere von 1914) sowie 45 Dieselloks, von denen gut zwanzig betriebsfähig sind, mit Baujahr ab 1928 sowie über 130 Loren für die unterschiedlichsten Transportaufgaben. Bis heute steht ein Streckennetz von gut 400 m zur Verfügung, auf denen die Fahrzeuge vorgeführt werden können.

Neben Gleisen und Weichen verfügt das Museum auch über kleine Drehscheiben und zwei selbst gebaute Schiebebühnen. Eine befindet sich vor dem hoffnungslos überfüllten viergleisigen Lokschuppen. Um



Dunkelgrün hinterlegt ist der aktuelle Umfang des Feldbahnmuseums. Auf der hellgrünen Fläche sind die geplanten Erweiterungen zu sehen.

Links: Blick auf den Lokschuppen mit der selbst gebauten Minischiebebühne.
Foto: Uwe Stieneker

ihn als Werkstatt benutzen zu können, müssen erst einige Feldbahndiesels über die Schiebebühne herausgefahren werden. Weitere Loks sind in einem zweiten Schuppen untergebracht.

Seit einigen Jahren bestehen Expansionspläne auf dem nicht mehr benutzten Gelände der DB AG um das Museum mit einer Ausstellungshalle und Lorenports zu erweitern. Dort sollen primär die restaurierten Fahrzeuge ausgestellt werden. Da die Erweiterungen nicht aus der Portokasse finanziert werden können,

sind Hilfen in Form von Spenden und Sponsoren ebenso gefragt wie tatkräftige handwerkliche Unterstützung.

Ganzjährig finden jeden Samstag ab 13.30 Uhr Feldbahn-Aktivitäten statt, die sich vom Restaurieren über das Reparieren und Warten bis hin zum Fahrbetrieb erstrecken. Interessierte sind jederzeit willkommen und können sich mit dem Thema Feldeisenbahn vertraut machen. Vielleicht werden auch Sie vom Feldbahnvirus befallen ...
gp

Steckbrief zum Verein und seinen Aktivitäten

- Gründung:** 1978 durch drei Jugendliche zwischen 17 und 19 Jahren initiiert, 15 engagierte Eisenbahnfreunde gründeten am 19. Mai 1979 den Verein.
- Vereinsheim:** Seit 1980 ehemaliges Stellwerk Lengerich Nord (Ln), Umbauten und Renovierungen, mittelfristige Standortsicherung durch Mietvertrag bis 2008
- Ziel:** Erhalt und Nutzung des Stellwerks, Sammeln und Restaurieren von Feldbahnen, Aufbau einer Modelleisenbahn, Jugendarbeit
- Feldbahn:** 1982 – erste Feldbahnloks, in den folgenden Jahren Ausbau der Sammlung und Restaurierung, Ausbau des Streckennetzes mit heute etwa 400 m Gleis. Aufbau und Etablierung des „Westfälischen Feldbahnmuseums“
- Modellbahn:** 1989/90 – Planung und Baubeginn
1993 – erster „Tag der offenen Tür“ mit Fahrbetrieb auf dem Rohbau
1993-1998 – das heutige Landschaftsbild entsteht
1998-2002 – Erweiterung der Anlage
2002-2005 – Aufbau der Stadt auf der Parade-streckenebene

- Tech. Daten:** Unterkonstruktion mit Metallrahmen, Holzplatten und -leisten, Gleistrassen aus Sperrholz, Gleiswendel aus gelaserten Gleistrassen und Gewindestangen, Außenradius 90 cm, Höhenüberwindung etwa 160 cm, 80 m Gleis ca. 400 m Gleis (Roco-Line ohne Bettung), vorwiegend 10°-Weichen und DKWs
Länge des Kopfbahnhofs etwa 8 m
Steuerung des Kopfbahnhofs über drei Fahrregler
Zehngleisiger Schattenbahnhof in der Mittelebene
Blocksteuerung von Gebhardt, einschließlich Anfahr- und Bremsverzögerung
- In Planung:** Integration des Faller-Car-Systems
Klosteranlage auf dem östlichen Anlagenteil
Verfeinerung und Detaillierung der Anlage
- Kontakt:** Eisenbahnfreunde Lengerich e.V.
Feldbahn: Uwe Stieneker (1. Vorsitzender), Roggenweg 6, D-49525 Lengerich/Westfalen
Tel. 0 54 81/63 30
Modellbahn: Detlev Höhn
Lisztstr. 4, D-49525 Lengerich/Westfalen
Tel. 0 54 81/8 28 69
www.eisenbahnfreunde-lengerich.de



Blick über Lade- und Aufstellgleise.

Links: Ungewöhnlich ist die Anordnung der drei Betriebsetagen der Anlage. Die im Hintergrund sichtbare Gleiswendel verbindet die untere Etage mit dem Endbahnhof und den beiden hoch oben befindlichen Etagen. Über dem Schattenbahnhof ist die Paradedecke angesiedelt. Fotos: gp