



Die authentische Garnitur des „Prager“, so die landläufige Epoche-IV-Bezeichnung des Schnellzuges Prag–München, passiert den Bahnhof Roding ohne Halt.

12-teilige Segmentanlage mit dem Bahnhof Roding

Bahnhof Roding in H0

Zwei Mitglieder des Vereins Modellbahnfreunde Regental e.V. fassten im Jahr 2002 den Entschluss, ihren „Heimatbahnhof“ nebst anschließenden Streckenteilen, als Segmentanlage zu realisieren. Die Nachbildung der Gleisanlagen erfolgte aufgrund der Vorbildausdehnungen im Längenmaßstab 1:100 und stellt den Zeitraum von 1965 bis 1985 dar. Alle zwei Jahre veranstaltet dieser Modellbahnverein in Roding eine Ausstellung, bei der neben der Vereinsanlage, Dioramen, Gastanlagen und auch diese sehenswerte und mit viel Liebe zum Detail gestaltete Segmentanlage zu bestaunen ist. Ingrid und Manfred Peter haben die Veranstaltung im November 2010 besucht und das folgende Anlagenporträt erstellt.

Wie es in einem Modellbahnverein so üblich ist, haben die Mitglieder nicht nur handwerklich unterschiedliche Fähigkeiten und Begabungen sondern auch Visionen. Der N-Bahner und Sammler Klaus-Peter Hartl beispielsweise hatte die „geheime“ Absicht, den wenige Kilometer entfernten Bahnknoten der Kreisstadt Cham in Spur N zu realisieren.

Diese Station an der Hauptbahn Regensburg–Prag bzw. Nürnberg–Schwandorf–Furth i. W.–Prag ist auch Verzweigungsbahnhof der Nebenstrecken nach Waldmünchen und Bad Kötzing–Lam. Dieser Plan scheiterte an den Längenausdehnungen. Trotz der kleinen Spurweite würde die maßstäbliche Umsetzung der Bahnanlagen nach Vorbildrecherchen immer noch sieben Meter betragen. Aufgrund des enormen Platzbedarfs wanderte diese Studie in die berühmte Schublade.

Vorbild und Modell

Der nachgestellte Zeitraum bewegt sich zwischen den Jahren 1965 und 1985. In dieser Zeit wies der Bahnhof noch alle Nebengebäude auf und die ursprünglich sechzehn Weichen waren alle noch in Verwendung. Die Ausrüstung des Bahnhofs mit Flügelsignalen entspricht dem gewählten Zeitraum.

Bewusst wurde dieses Zeitfenster der auslaufenden Epoche III und der damals aktuellen Epoche IV gewählt, um den zu Ende gehenden Dampfbetrieb und die aufkommende Dieseltraktion im Modellbetrieb zu simulieren.

Der Nachbau der Gleisanlagen erfolgte nach Originalplänen. Aufgrund der Längenausdehnung beim Vorbild einigte man sich bei der Modellumsetzung auf den Längenmaßstab 1:100. In den Durchgangsgleisen des Bahnhofs finden trotzdem noch Züge mit bis zu 5,4 Meter Länge Platz. Der Nachbau des Modellbahnhofs erstreckt sich von den Bahnwärterhäusern Nr. 36 (Richtung Schwandorf) bis 37 (Richtung Cham). Die verwendeten Code-83-Gleismaterialien stammen von Roco und Tillig. Da die Anlage digital betrieben wird, sind alle Elite-Weichen von Tillig entsprechend den Umbauvorschlägen in der MIBA kurzschlussfrei für den Digitalbetrieb umgerüstet worden.

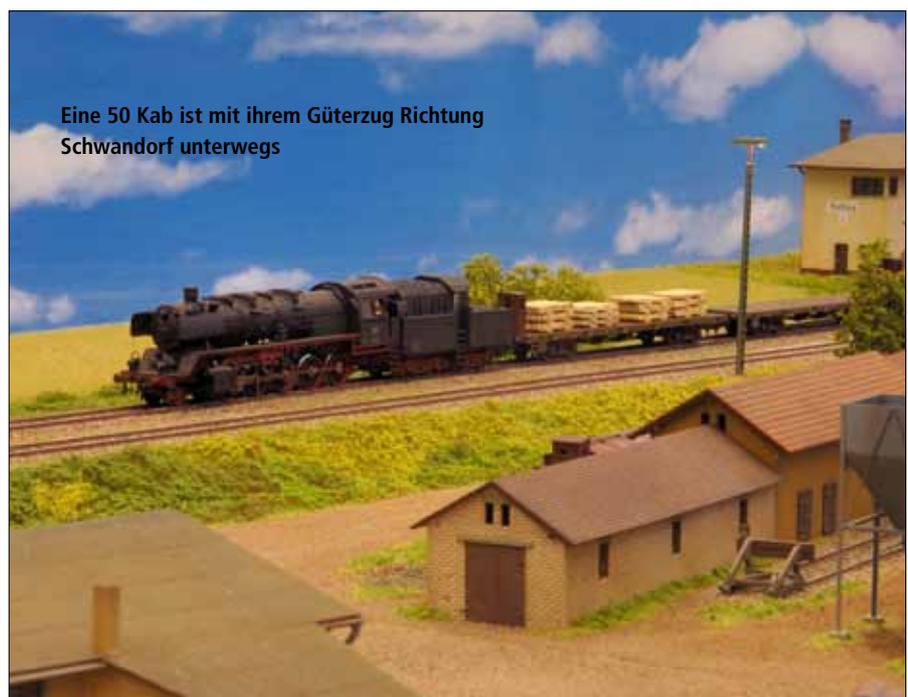
Sämtliche auf der Anlage zum Einsatz kommenden Zuggarnituren sind authentisch nachgebildet und entsprechen dem Regelbetrieb auf der bayerischen Ostbahn im genannten Zeitraum.



Die Vorliebe zur nahen bayerischen Ostbahn lies jedoch ein neues Projekt aufkeimen und zwar den Nachbau des Bahnhofs Roding inklusive beidseitiger Streckenanbindungen als Segmentanlage in der Spur-H0.

Zur Realisierung des Vorhabens konnte das Vereinsmitglied Gerhard Laubmeier gewonnen werden. Dieser stellte jedoch eine Bedingung und diese lautete: Nur wenn das Thema konsequent und maßstäblich umgesetzt wird, sei er bereit dieses Vorhaben zu unterstützen. Da beide die gleiche Philosophie vertreten, war ein gemeinsamer Nenner schnell gefunden. Baubeginn war das Jahr 2002.

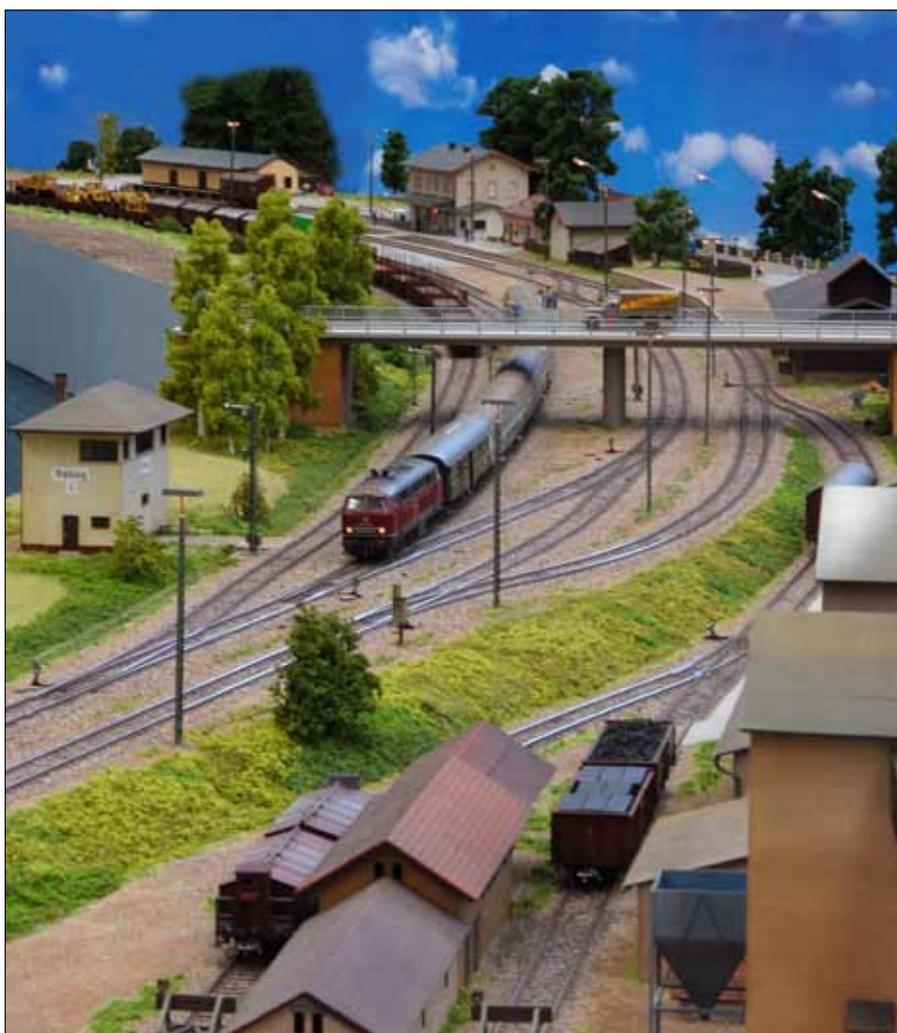
Die Strecke Schwandorf–Furth i. W. war Bestandteil der bayerischen Ostbahn, die im April 1856 die Konzessionsurkunde für die „kgl. priv. bayerische Ostbahn-Gesellschaft“ ausgefertigt erhielt.



Eine 50 Kab ist mit ihrem Güterzug Richtung Schwandorf unterwegs



Einer der authentischen Paradezüge auf der Rodinger Segmentanlage, ist der von einer 218 gezogene Kohlenzug mit 32 Selbstentladewagen vom Typ Fal.



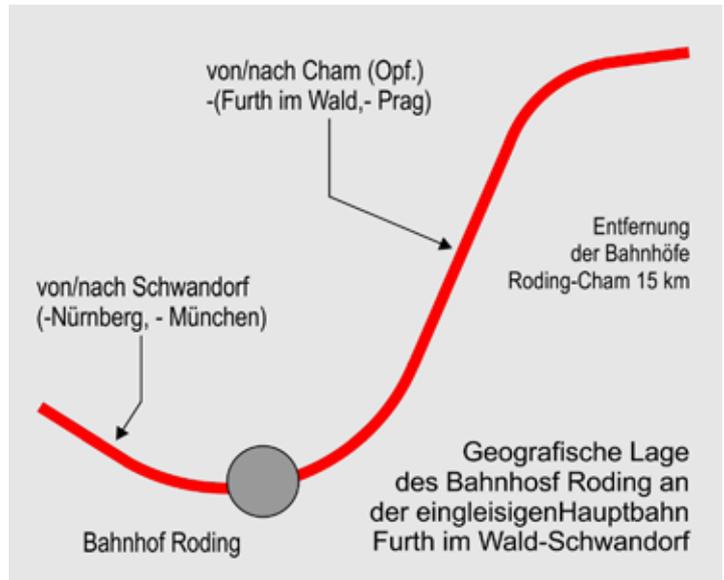
Blick auf die Ausfahrt Richtung Schwandorf. Die Gleisanlagen sind im Längenmaßstab 1:100 umgesetzt und entsprechen der Vorbildsituation der zu Ende gehenden Epoche III bzw. Anfang der Epoche IV.

Beispielsweise die in Epoche III mit 50er bespannten Kohlezüge von der damaligen Tschechoslowakei zum Müllkraftwerk Schwandorf. Später wurden diese Züge mit 218 bespannt. Im Modell wird diese Garnitur aus 32 Selbstentladewagen vom Typ Fal gebildet. Beachtlich auch der Getreidetransport Richtung Osten. Dieser Ganzzug besteht aus 43 gedeckten, zweiachsigen Güterwagen und hat eine Länge von stolzen 5,2 Metern.

Im Reisezugverkehr gibt es vorbildorientiert keine derartig spektakulären Kompositionen. Hier dominieren mit Umbauwagen und Silberlingen gebildete Eil- und Personenzüge die Zugbildung. Der einzige Internationale ist der im Fachjargon genannte „Prager“, von Prag nach München mit Kurswagen nach Dortmund, gebildet aus CSD-Wagen.

Diese „Paradezüge“ sind mit Dampf- oder Dieselpespannung im Modell nachgestellt. Gegen Ende der Epoche III waren beide Traktionsarten vertreten. Dieser Zeitraum macht das Betriebsgeschehen besonders reizvoll. Alle Fahrzeuge weisen dezente Alterungsspuren auf. Reisezugwagen haben authentische Zuglaufschilder und sind mit Reisenden ausgestattet.

Auf der bayerischen Ostbahn waren in der Dampflokära die Baureihen 038, 050, 054, 064 und 086 anzutreffen. Bei den Dieselfahrzeugen kamen gegen Ende der Epoche III und der folgenden Epoche IV der VT 98, sowie die Baureihen 211, 212 und 216 bis 218 zum Einsatz.



Der Plan dient als Orientierungshilfe, wo sich das kleine und sympathische Oberpfälzer Städtchen Roding befindet.

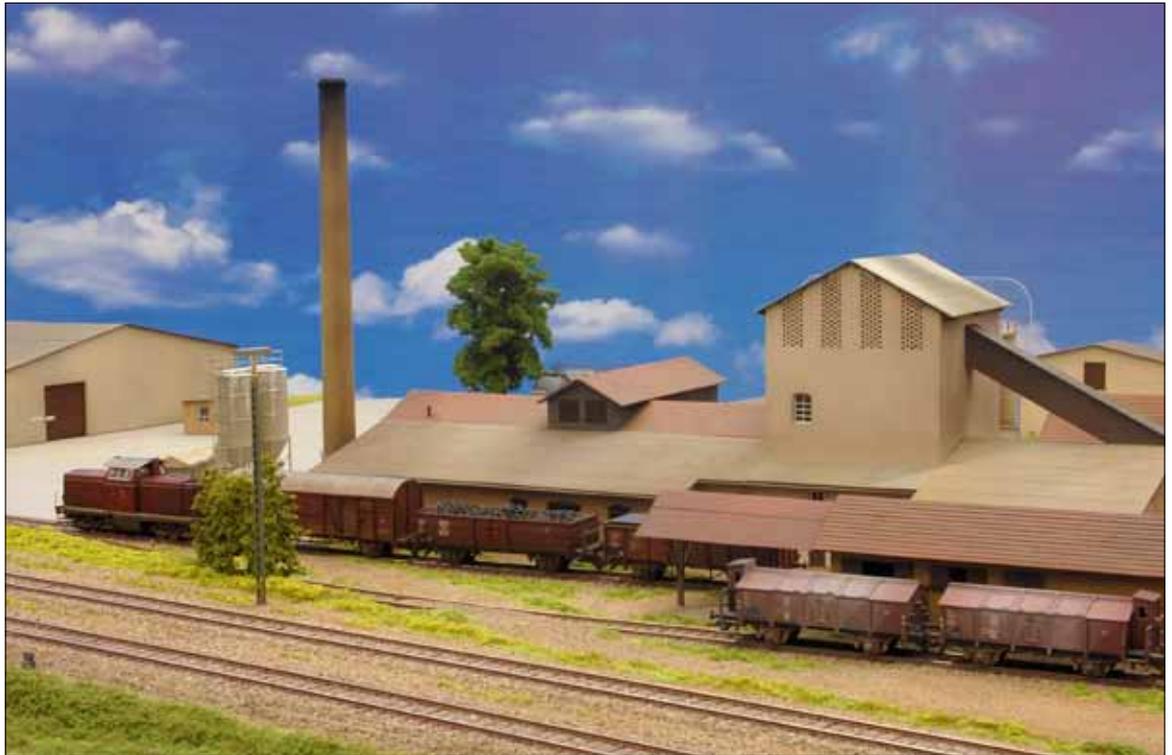


Überall auf der Anlage gibt es, dem Vorbild nachempfundene Szenen, so wie die im Bild dargestellte Verladung an der Ortsgüteranlage Roding. Auf Kommunikation wird in der Oberpfalz großen Wert gelegt-

Aufgrund mehrerer, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs angesiedelten Bahnknoten, gibt es viel zu rangieren. Eine V 60 stellt beladene Wagen für den nächsten Güterzug bereit.



Im Umfeld des Bahnhofs Roding sind authentisch nachgebildete Industrieunternehmen angesiedelt, von denen jedes einen oder mehrere Anschlussgleise aufweist. Bedingt durch diese Geleisanschlüsse herrscht zeitweise Hochbetrieb im Rangierdienst.



Landleben pur. So oder ähnlich sieht es noch heute in ländlichen Gebieten aus. Eine meisterhaft nachgestellte Landidylle.



Der Industriebetrieb beim Bahnhof hat eine eigene Werkstätte. Derzeit finden innen und außen Schweißarbeiten statt.



Ein Rückblick zur Heuernte der 1960er und 70er Jahre. Auch die Frauen müssen tatkräftig mithelfen.



Das Bild ließe sich mit „Picknick, Bahn und Pilze“ betiteln. Sie sammelt Pilze und er hat beim Picknick den Bahnverkehr im Auge.

Gebäude im Eigenbau

Nachdem das Thema konsequent umgesetzt wurde und es keine Rodinger Bahnbauten zu kaufen gibt, sind alle Gebäude in mühevoller Kleinarbeit in der häuslichen Werkstatt entstanden. Um sie maßstäblich anfertigen zu können, wurden die noch vorhandenen Objekte zunächst genau vermessen und anschließend als Planzeichnung im H0-Maßstab erstellt.

Die Seitenteile der Gebäude entstanden aus 1,5 mm starken Polystyrolplatten. Bei Dachrinnen, Fensterrahmen und Türen wurde, wenn in den Abmessungen und Aussehen passend, auf Teile von Auhagen, Faller, Kibri und Vollmer zurückgegriffen.

Landschaft und Ausgestaltung

Nicht nur die Gleisanlagen und Gebäude, auch die Landschaftsformen sind authentisch nachgebildet. Sie wurden aus Gips geformt und anschließend mit brauner Dispersionsfarbe grundiert. Nach dem Durchtrocknen erfolgte das Anbringen der Vegetation. Unterschiedlich lange und verschiedenfarbige Grasfasern wurden sowohl manuell als auch mittels elektrostatischem Verfahren aufgebracht. Die mit einfacher Streutechnik gestalteten Flächen sind mit unterschiedlich farbigem Heki Flor, verfeinert worden.

Zur Realisierung der für diese Gegend typischen Mais- und Weizenfelder war ein größeres Kontigent an derartigen Busch-Produkten erforderlich. Alle Bäume auf der Anlage stammen aus dem Heki-Sortiment. Allein über 300 Kiefern sorgen für einen regional authentischen Baumbestand.



Der Ausfahrbereich des Bahnhofs Roding Richtung Schwandorf. Sämtliche Gebäude entstanden maßstabsgetreu im Eigenbau



Ein Arbeitstrupp vom Bauhof der Gemeinde Roding ist unterwegs, um Instandhaltungsarbeiten durchzuführen. Man beachte das funktionierende Rücklicht am Motorrad.



Was normalerweise zu berechtigter Sorge Anlass gibt, wird im Modell gekonnt in Szene gesetzt.





Gekonnt gestaltete Szenerie hinter den Bahnanlagen. Neben den bewegten Motiven der Teppichklopfenden Hausfrau und den pickenden Hühnern, gibt es auch fliegende Tauben zu bestaunen. Fotos: Ingrid Peter



Das Bild zeigt einen den Vorbildgegebenheiten nachgestellten Bereich, inklusive der Lorenbahn, sogar die auslaufende Flüssigkeit ist nachgebildet.

Eine 211 wartet die Verladung des Frachtgutes in den G-Wagen ab. Typisch für die Oberpfalz ist das Holz, das zu jener Zeit hauptsächlich mit der Bahn transportiert wurde.

Bei der Ausgestaltung wurde großer Wert darauf gelegt, dem Betrachter viele mit Akribie gestaltete Szenen zu bieten. So findet man beispielsweise rauchende Schornsteine, qualmende Autos, beleuchtete Mofas und jede Menge Kleingetier. Auch bewegte Motive wie Holzhacker, Teppichklopfen und dergleichen sind zu entdecken.

Segmentübergänge

Bei den Schienen-Segmentübergängen, sowohl bei der Vereinsanlage als auch im Fall von Roding, gibt es aufgrund von Beobachtungen und praktischen Erfahrungen weder verschiebbare Schienenverbinder noch Ausgleichsstücke. Aus gutem Grund. Sie sind meist relativ kompliziert im Aufbau und mechanisch nicht allzu beständig.

Da die Mehrzahl der Schienen-Segmentübergänge im Fall von Roding im Bogen angeordnet sind, hat man sich zu folgender Lösung entschlossen, die auch andere Modellbahnklubs mit Segmentanlagen erfolgreich anwenden. Die Schienen enden stumpf am Segmentende. Nach der präzisen Ermittlung der Schienenübergänge werden knapp am Segmentende Messingschrauben im Holzuntergrund verankert, deren Kopf genau bis zur Profilunterseite der Schienen reicht. Nach dem passgenauen Ablängen der Schienen werden die Profilenden an den Köpfen mit den Messingschrauben verlötet.





Da die Segmente untereinander auch mechanisch stabil verbunden sind, (dadfür garantiert der gelernte Schreiner und Mitbetreiber der Anlage, Gerhard Laubmeier) hat man mit dieser Methode der Schienen-Segmentübergänge bis dato die besten Erfahrungen gemacht. Der elektrische Übergang zwischen den Segmenten ist auch Gegenstand der zweiten Folge.

Was noch fehlt

Einige Anlagenteile warten noch auf deren Ausgestaltung. So auch das original nachgebildete Kalksandsteinwerk Kellermeier, hier sind noch Betonteile und andere typische Merkmale dieses einzigartigen Betriebes in dieser Region einzufügen. Derzeit tüftelt man an einer Lösung, wie man die Pakete der Kalksandsteine, so wie sie zum Versand an den Kunden bereitgestellt werden, im Modell nachbilden kann.

Weiters soll beim Ladeplatz in Bahnhofsnähe eine Holzverladung inszeniert werden, so wie sie damals für die Gegend typisch war. Was sagt ein praktizierender Modellbahner – es gibt immer was zu tun.

Einen gar nicht so geheimen, aber publikumswirksamen Wunsch haben Gerhard Laubmeier und Klaus-Peter Hartl noch – ihre in U-Form 27 Meter lange und hervorragend gestaltete Segmentanlage mit dem Bahnhof Roding auf einer Modellbahnausstellung einem interessierten Publikum zu präsentieren. Weitere Details zu dieser Anlage gibt es in der nächsten MIBA-Ausgabe.

ip/mp 

Durch die walddreiche Gegend gibt es viele holzverarbeitenden Betriebe. In unmittelbarer Nähe verläuft die Bahnstrecke Schwandorf–Furth im Wald.



Das EG von Roding ist nach Vermessungsarbeiten im kompletten Eigenbau entstanden.



Damit kein falscher Verdacht aufkommt, die beiden Erbauer der Anlage sind brave Ehemänner und alles andere als frauenfeindlich. Trefflich könnte man diese Szene auch als schwarzen Humor der Oberpfälzer bezeichnen.