Historischer Eisenbahn - Verein Plattling e.V.

Stellt vor :

Seine Stationäre N-Spur Modellbahn

GBM

(**G**äuboden – **B**ayerwald – **M**odellbahn)

Das Anlagenthema :

Von Plattling nach Straubing und auf der Waldbahn bis Gotteszell

Gleisplan – Beschreibung

Die Waldbahn

Wie aus dem Gleisplan ersichtlich, ist ein großer Bereich der Anlagenfläche der Darstellung der Waldbahn und der Landschaft neben dem Bahndamm reserviert. Dies bedeutet dass die Bahnlinie von Plattling bis einschließlich des Bahnhofes Gotteszell mit allen dazwischen liegenden Bahnhöfen gezeigt werden kann. Das beginnt, ausgehend von Plattling mit dem heutigen Haltepunkt Pankofen. Der in frühern Zeiten noch vorhandene Gleisanschluss zum Bezirkskrankenhaus Mainkofen und dem Ausweichgleis das in Richtung Deggendorf zu sehen war. Auf der Modellbahn sind diese noch vorhanden und werden auch noch rege genutzt.

Nach dem Überqueren der Donau erreicht die Bahn den Hauptbahnhof Deggendorf. Der angedeutete Abzweig nach Kalteneck, diese Zweigstrecke mündet allerdings schon vor dem Hafenbahnhof Deggendorf im

verdecktem Teil der Anlage, wird aber ebenso genutzt wie die Strecke der Regentalbahn nach Metten, die in voller Länge, also bis “Metten Steinbruch“ dargestellt ist.
Als nächste Station auf der Waldbahn kommt der Bahnhof “Ulrichsberg“. Weiter geht es durch den Kühberg-Tunnel und durch das Graflinger Tal zum ehemaligen Bahnhof “Grafling“, beide haben schon seit Jahren ihre Funktion für den Bahnbetrieb verloren.
Nach dem Durchfahren des Hochbühl-Tunnels erreicht die Strecke den Bahnhof “Gotteszell“, hier endet die Darstellung der Waldbahn. Die Ausfahrgleise nach Viechtach und Regen führen in den “Schattenbahnhof 2“ in welchen auch die Nebenstrecke Deggendorf – Kalteneck mündet.

Die Hauptbahn

Die zweigleisige Hauptstrecke von Plattling nach Straubing mit dem dazwischen liegendem Bahnhof Strasskirchen ergibt ein weiteres Augenmerk. Die Station Strasskirchen wird dabei ebenso in den Modellbahnmaßstab übertragen wie auch der Bahnhof Straubing. Die Ausfahrt aus Straubing in Richtung Regensburg führt die Züge in eine im Verborgenen liegende Gleiswendel. Nach Verlassen dieser erscheinen die Züge auf einer ca. 14m langen zweigleisigen „Paradestrecke“, die in den unter dem Plattlinger Bahnhof gelegenem “Schattenbahnhof 1“ führt. Von hieraus führt eine weitere Strecke direkt in den Plattlinger Bahnhof. Damit schließt sich der Kreis auf der Hauptbahn.
Die in Straubing abzweigenden Nebenbahnen nach “Neufahrn“ und “Bogen“ sind Andeutungsweise zu erkennen und führen in die “Schattenbahnhöfe 3A und 4“. Der “Schattenbahnhof 3A“ kann ebenfalls vom Plattlinger Bahnhof über das Richtungsgleis „Landshut“ angefahren werden.

Die Bahnhöfe

Die Gleisanlagen der neun dargestellten Bahnhöfe (nachfolgend einzeln beschrieben) sind nach Lageplänen der Deutschen Bundesbahn (erstellt: 1947) bzw. der Regentalbahn konstruiert. Lediglich die Gleislängen sowie die Abzweigwinkel der Weichen und Kreuzungen sind den Modellbahnverhältnissen angepasst. Somit können die Züge der Modellbahn auch nach Originalfahrplänen bewegt werden.

Plattling

Der größte Bahnhof auf der Modellbahnanlage sowie auch im Original ist Plattling. Mit **sämtlichen** Personen- und Güterabfertigungsgleisen sowie dem BW-Bereich erstreckt sich dieser auf eine Fläche von ca. 18m². Der Bahnhof ist mit seinen etwa 5m langen Bahnsteiggleisen (gemessen von Weiche zu Weiche) und den daran anschließenden 19 Gütergleisen von denen das kürzeste immer noch 2,5m lang ist sowie dem BW mit Drehscheibe und 24-ständigem Ringlokschuppen der Blickfang für den Betrachter. An den 3m langen

Bahnsteigen haben auch 13-teilige Fernreisezüge (Dampflok BR 01 + 12 D-Zug-Wagen ergeben eine Länge von ca.2,2m) noch keine Platzprobleme. Auf den Güter- und Rangiergleisen lassen sich ankommende Güterzüge zerlegen und zu neuen Garnituren zusammen stellen, die anschließend in den Streckenverkehr eingefädelt werden können. Dies beinhaltet jede Menge Rangierfahrten. Im Lokschuppen stehen Ersatzlokomotiven bereit und warten auf ihren nächsten Einsatz.

Straßkirchen

Diese Station besitzt zurzeit nur noch ein Ausweichgleis und bietet somit die Gelegenheit schnellere Züge überholen zu lassen. Auf der Modellbahn sind die Güterabfertigungsgleise, insbesondere die Zuckerrübenverladestation und das Industriegleis zur Lagerhalle der Brauerei Irlbach wieder “reaktiviert“.

Straubing

Lokschuppen und dazugehörige Drehscheibe sind heute im Original leider nicht mehr vorhanden. Auch erscheinen die Verladegleise als nicht mehr sehr stark genutzt. Die Modellbahn erweckt alles wieder zum Leben.

Pankofen

Diese Station mit dem außerhalb des eigentlichem Bahnhofsbereichs liegendem Ausweichgleis für Zugkreuzungen, ist eine Besonderheit und auf Modellbahnanlagen nur selten dargestellt. Die auf dem Bild zusehenden Gebäude, ebenso der „Nebenbahn-Brummer“ mussten leider der modernen Zeit Platz machen. Im Modell versuchen wir die Zeit zurück zu holen.

Deggendorf

Der Hbf Deggendorf erstreckt sich über eine Länge von ca.4m in der Modellbahnlandschaft. Die fünf Bahnsteiggleise und vier Güterabfertigungsgleise mit zugehöriger Güterumschlaghalle zeigen die Bedeutung dieser Station in früherer Zeit. Die Abzweigstrecke nach Kalteneck (Donau abwärts) ist ebenso wie der Abzweiger, der Donau aufwärts nach Metten führt in vollem Umfang in Betrieb.

Ulrichsberg

Dieser Unterwegsbahnhof mit seinen zwei Bahnsteiggleisen und einem Verladegleis liegt überaus idyllisch umgeben vom Wald. Heute sieht man leider nur noch ein typisches Empfangsgebäude **ohne** Reisende die auf Ihren Zug warten. Hier hält kein Zug mehr, die Station hat ihre Bedeutung für die Bahn verloren. Die Bahnanlagen haben sich auf ein einziges Durchfahrgleis reduziert.

Grafling

Hier haben wir einen Bahnhof der schon 1965 seines Ausweichgleises beraubt und somit zur Haltestelle degradiert wurde. Einige Jahre später war nicht einmal mehr der Haltepunkt von Nöten. Das leer stehende Bahnhofsgebäude wurde 1987 von der Gemeinde Grafling zu einem Heimatmuseum umfunktioniert. In Jüngster Zeit erhielt das Bahngelände wieder ein Ausweichgleis allerdings nur für Zugkreuzungen ohne zusteige Möglichkeit. Auf der Modellbahn wird dem Bahnhof wieder sein ursprünglicher Zweck gegeben.

Gotteszell

Der Endpunkt der Darstellung „Waldbahn“ auf der Modellbahnanlage ist erreicht. Auch diesen Bahnhof hat die „Rationalisierung“ erreicht und seiner Bedeutung als Abzweigbahnhof beraubt. Die ausgedehnten Gleisanlagen wurden stark reduziert. Auf der Modellbahn wird die alte Zeit wieder wach und alle Gleise werden wieder gebraucht. Die Ausfahrten nach Regen und Viechtach sind zwar nur Angedeutet, beide führen sie in den Schattenbahnhof 2, werden aber rege genutzt.

Metten

Die in Deggendorf abzweigende und parallel zur Donau verlaufende Strecke nach Metten wurde bereits 1991 abgebaut. Im Bild ist noch das letzte vorhandene Stück Gleis der damaligen Strecke zu sehen, es Endet vor einem Parkplatz im Gras. Die Gleisanlagen des Bahnhofes Metten, auf der Modellbahnanlage zeigen sie die Situation wie sie sich um 1970 dem Betrachter noch bot. Zu dieser Zeit war der Gleisanschluss „Metten Steinbruch“ noch vorhanden. Dieser wird im Modellbahnbetrieb auch noch genutzt.

Schattenbahnhof 1

Dieser Abstellbahnhof im verdeckten Bereich unter dem Plattlinger Bahnhof ist das Depot für die Züge der Hauptstrecke. Er bietet Platz für 42 Zuggarnituren im Durchgangsverkehr. Dabei werden in der zehngleisigen Harve bis zu sechs Zuggarnituren hintereinander abgestellt. Die freiwählbare Ausfahrt direkt nach Plattling

oder über die „Paradestrecke“ nach Straubing, von jedem Gleis aus sorgt für ausreichende Abwechslung im Zugbetrieb.

Schattenbahnhof 2

Abstellplatz unter dem Gotteszeller-Bahnhof für die Züge der Waldbahn. Auf 14 Gleisen, drei davon sind Kopfgleise, können die Zuggarnituren auf ihren nächsten Einsatz warten. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt entweder über Gotteszell oder über die Strecke Deggendorf – Kalteneck.

Schattenbahnhof 3

In diesem Schattenbahnhof werden die Züge der Strecke „Plattling – Landshut“ abgestellt. Auch hier haben wir wieder eine Aufteilung in drei Längengruppen. Auf zehn Gleise verteilen sich 15 Zuggarnituren mit den Längen 500, 800 und 1600 mm, sowie drei Wendezuggarnituren mit maximal 1300mm Länge.

Schattenbahnhof 3 A

Dieser Schattenbahnhof nimmt die Züge der Strecke “Straubing-Neufahrn“ auf. Des Weiteren besteht eine Verbindung zum Schattenbahnhof 3. Somit können Züge über die Schattenbahnhöfe 3 und 3A von Plattling nach Straubing und zurück verkehren.

Schattenbahnhof 4

Dieser Schattenbahnhof kann drei Züge der Strecke “Straubing-Bogen“ aufnehmen.

Die Steuerung

Die gesamte Anlage wird über drei PC-Arbeitsplätze mit der Steuerungssoftware “Traincontroller“ von Freiwald in Verbindung mit der Digitalsteuerung der Fa. Rautenhaus (SX-Datenformat) gesteuert. Die Zuständigkeit der PC´s gliedert sich in die Bereiche

- Tisch 1
  - **1.** Bf Plattling
  - **2.** Bf Straßkirchen, Bf Straubing
    Zugriff beider Rechner auf die SB´s 1; 3; 3A und 4
- Tisch 2
  - **3.** Waldbahn von Pankofen bis Gotteszell und Metten
    Zugriff auf SB 2

Die PC´s sind untereinander über Ethernet und Digitalsystembus verbunden. Um alle anfallenden Aufgaben im manuellen Betrieb (PC´s übernehmen dabei **nur** Sicherungsaufgabe), insbesondere Rangierarbeiten zu bewältigen müssen alle drei Steuerungsplätze besetzt sein. Ein “Ein-Mann-Betrieb“ ist ebenfalls Möglich, da jeder PC in der Lage ist auf die gesamte Anlage zu zugreifen. Als Einschränkung gilt hier der Rangierbetrieb, da dieser auf Sicht gefahren wird. Für einen “führerlosen Betrieb“ ist ein vollautomatisch ablaufender Fahrplan (dieser beinhaltet keinen Rangierbetrieb) vorgesehen.