

Kleinstanlage „Franzburger Heidebahn“ in H0

Herbstliche Heide-Heimat

Seit 20 Jahren ist Franz Rittig der Modellbahnszene als Autor, Redakteur und Moderator bekannt. Dass er aus Mecklenburg-Vorpommern stammt, wissen die Wenigsten. Obwohl er heute im Thüringer Wald lebt und in Oberbayern arbeitet, hat er seine Wurzeln nicht vergessen und widmet neue Anlagenmotive immer wieder der alten Heimat. Sebastian Koch berichtet von den zwei jüngsten Facetten – den Dioramen Franzburg und Friedrichsruhe, mit denen Franz Rittig mecklenburgische Kleinbahnatmosphäre in herbstlicher Landschaft arrangierte.



Fachwerk- und Ziegelbauten prägen die Landschaft Mecklenburg-Vorpommerns. Das Foto oben zeigt ein altes Fachwerk-Hallenhaus bei Friedrichsruhe, während sich das Empfangsgebäude des Endbahnhofs Franzburg (unten) in sorgfältig verfumtem Ziegelmauerwerk zeigt.



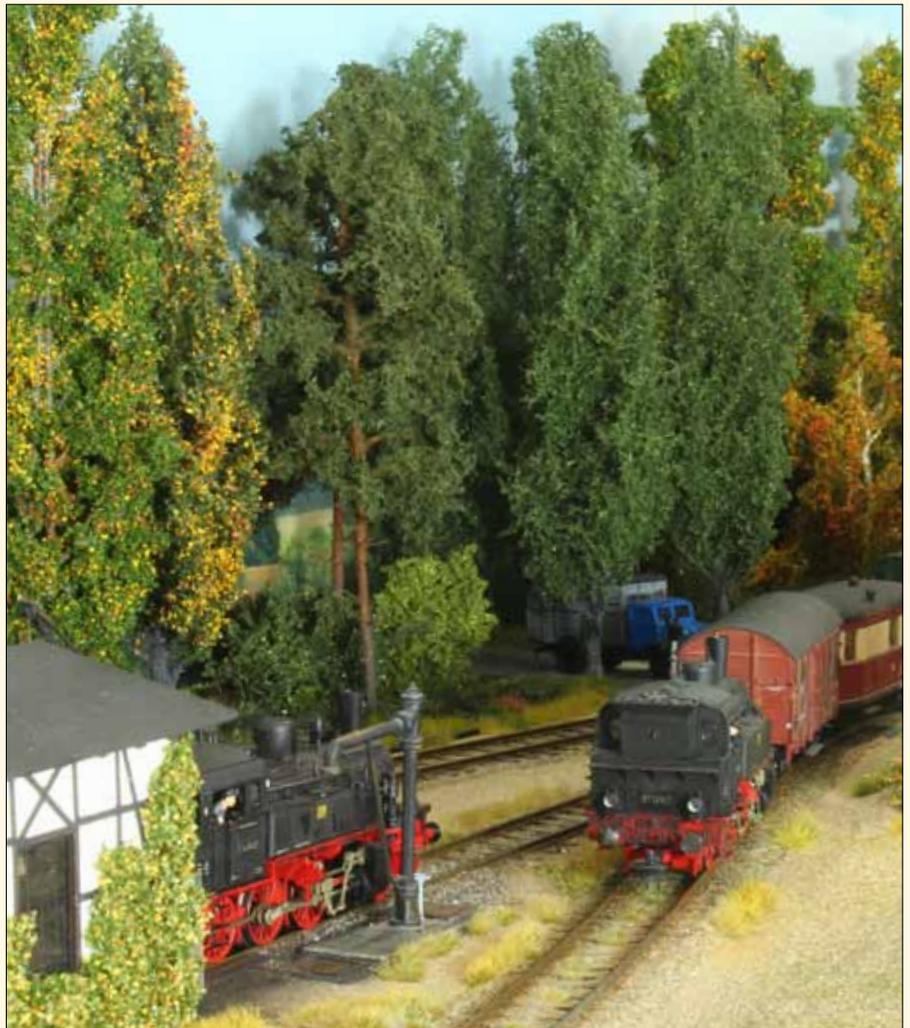


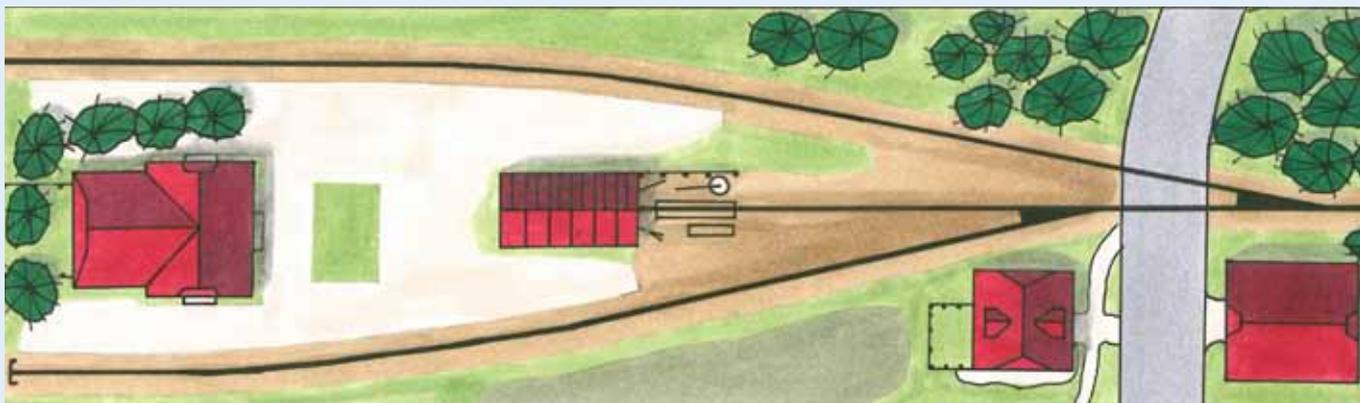
Das kleine Empfangsgebäude des einstigen Trennungsbahnhofs Friedrichsruhe vereint harmonisch Ziegelmauer- und Fachwerk.

Es gibt Menschen, die den oft abgelegenen und eher einsamen Gegenden Mecklenburg-Vorpommerns wenig abgewinnen können. Andere, die sich die Landschaft zwischen Oder und Niedersachsen zu erschließen wussten, kommen immer wieder. Obwohl nicht eigentlich Mecklenburger, nenne auch ich den Nordosten Deutschlands meine Heimat, und dass auch mich die Neben- und Kleinbahnen jener Landschaft zur Nachgestaltung motivierten, habe ich gelegentlich beschrieben.

Vielleicht war es ja das, was mich auf der „Modell-Hobby-Spiel“ im Oktober 2015 in Leipzig zur „Franzburger Heidebahn“ zog, wo ich hängen blieb, um die kleinen Triebwagen und Züge in herbstlicher Natur im Bild festzuhalten. Einfach war das nicht: Franz Rittigs „neueste Miniatur“ (wie er sein Kleinstlayout bezeichnet) war oft dicht umlagert, denn der Erbauer, dem Hörsaal und Vorlesung nicht fremd sind, weiß mancherlei Geschichten von den Bah-

In Friedrichsruhe befindet sich noch um 1960 eine Lokstation. Die beiden mecklenburgischen T 4 (91¹⁹) wurden jedoch durch zwei Loks der Baureihe 91³⁻¹⁸ abgelöst. Fotos: sk





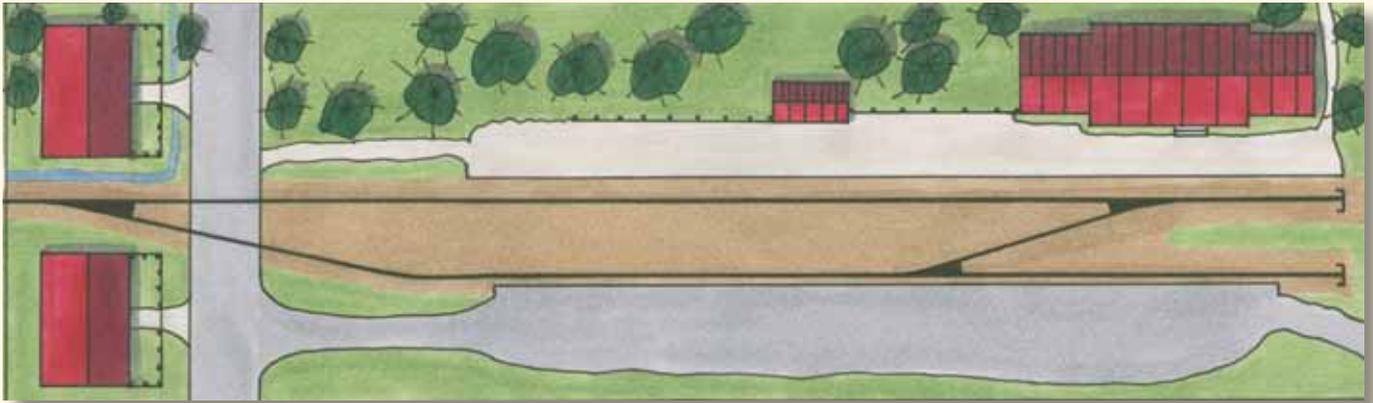
Gleisplan (oben) und Panorama (großes Foto ganz unten) des Bahnhofs Friedrichsruhe. Das im unteren Teil der Skizze dargestellte Gleis zum Prellbock führte einst als Streckengleis weiter. Seit Stilllegung dieser Teilstrecke der Franzburger Heidebahn fungiert es nur noch als Bahnsteiggleis für Triebwagen und kurze Züge. Das lange Verbindungsgleis (in der Skizze oben) führt zum Anschlussbahnhof Wilhelmslust und dient somit auch der Übergabe bzw. Übernahme von Güterwagen. Zwischen den beiden Gleisen liegt die kleine Lokstation. Das Diorama ist nur 135 cm lang und lediglich 40 cm tief. *Zeichnung: sk*

Links: Sonniger Herbstabend am Hallenhaus bei Friedrichsruhe, das wegen der Dampfloks ein Schindeldach erhalten musste. Der schon etwas ältere, relativ große, jedoch stark veränderte Kibri-Bausatz eignete sich bestens, um am rechten Rand des Dioramas die Durchfahrt zum zweiten Diorama „Bahnhof Franzburg“ zu tarnen. *Foto: Uwe Volkholz*



Lage der Heidebahn im Netz der Deutschen Reichsbahn (um 1960). *Zeichnung: lk*





Franzburg (135 x 40 cm), früher Durchgangsbahnhof, fungiert als Endbahnhof. Gleis 2 dient als Lade- und Umlaufgleis. Wenn bei hohem Güterwagenaufkommen nicht nur das Stumpfgleis 2a gebraucht wird, fallen komplizierte Rangierarbeiten an. Zeichnung: sk

nen zu Hause zu erzählen. Da ist dann zu spüren: Er hat sich wieder ein Stück Heimat nach Hause geholt.

Motivation und Motiv

Man reist nicht nur, um anzukommen. Was Goethe sagen wollte, gilt hier: Es ist das Planen, Bauen und Gestalten, was dazu führte, dass Franz Rittig nicht die erste H0-Anlage dieser Thematik schuf. Wer die Vorgänger seiner Heidebahn kennt, erkennt seine Handschrift: Es ist ein Bauen von innen heraus, oder, wie Psychologen sagen, die intrinsische Motivation, die ihn antreibt. Genug der Theorie; Franz Rittig ist Praktiker. So gibt er, was seine Bahnhofsnamen betrifft, eine griffige Erklärung: „Ich wollte an die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn erinnern“. Dass Franzburg in der Realität in Vorpommern, Friedrichsruhe hingegen bei Schwerin liegt, relativiert der ums Wort selten verlegene Redakteur mit einem Lächeln: Auch sein neuestes Objekt sei ja wieder ein Kind der Phantasie.

Dabei ergibt Sinn, was er sein Motiv nennt: Die Franzburger Heidebahn verbindet Friedrichsruhe und Franzburg. Zu Kleinbahnzeiten war sie länger, wurde jedoch nach 1945 beidseitig zurückgebaut. Friedrichsruhe, ein Keilbahnhof mit Empfangsgebäude in Inselfage, blieb erhalten. Sein Gleis 1 endet nun als Bahnsteiggelände an einem Prellbock und wird (im dargestellten Jahr 1960) von Triebwagen und lokbespannten Zügen befahren.

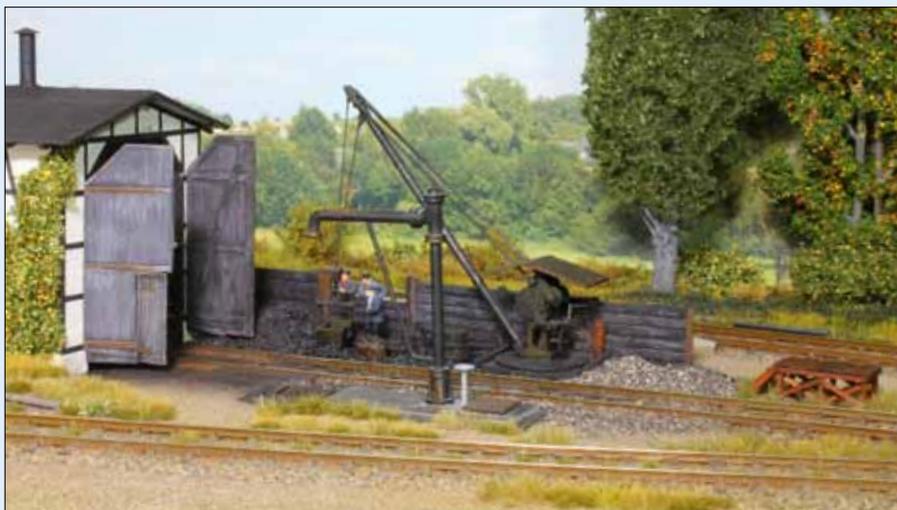
Gleis 2 hat ebenfalls eine Bahnsteigkante, dient jedoch auch als Übergabegleis zur Nebenbahn nach Wilhelms-



Einfahrt eines Gmp in den Bahnhof Franzburg. Den Reisenden dient ein VT-Beiwagen. Die Bäume stammen von Manfred Grünig, von der polnischen Firma mbr sowie aus eigener Fertigung.

Die Lok hat den Gmp zurückgedrückt, abgekuppelt und setzt an den Zugschluss um. Von dort aus bringt sie den G-Wagen zum Ladegleis und holt die beiden Wagen rechts im Bild ab.





Friedrichsruhe besitzt eine Lokstation, die einst für die mecklenburgischen T3b- und T4-Loks gedacht war. Immerhin existiert ein Ladekran mit Dreh- und Hubmechanik.

lust, die (außerhalb des Dioramas) einen eigenen Bahnhof besitzt. Franz Rittig orientierte sich mit seinem Keilbahnhof an Vorbildern aus der Altmark (Badel, Wernstedt) und von der alten Franzburger Südbahn (Neu Seehagen). Hinzugedichtet hat er die Lokstation in Insellage. Die Inspiration dazu lieferten ihm die einstigen Lokbahnhöfe in Klütz und (im wirklichen) Franzburg, die auch nur aus Lokschuppen mit Wasserkran und Kleinstbekohlung bestanden.

Das rechts anschließende Diorama „Franzburg“ ist ein ehemaliger Durchgangsbahnhof, an den die lange, gepflasterte Ladestraße am Gleis 2/2a erinnert. Da die Franzburger Heidebahn auch hier gekappt wurde, dient dieses Gleis neben seiner älteren Funktion nun zusätzlich zum Umsetzen der Loks kopfmachender Züge. Wird es als Ladegleis gebraucht, führt das zu aufwendigen Rangierarbeiten, die keine Langeweile aufkommen lassen, da sie stets überlegt sein wollen.



Ob die T9³⁻¹⁸, der Wasserkran oder die (perfekt patinierten) Lokschuppentore – die vergraste Lokstation hat maroden Charme. Wirkungsvoll: die Hintergrundkulisse. Fotos: sk



In der Tischlerwerkstatt von Uwe Volkholz entstanden die beiden leichten, aber stabilen und verwindungssteifen Rahmen. Sie sind auf Zuwachs und Erweiterung ausgelegt.

Segmente und Gleisanlagen

Die Anlage besteht somit aus zwei Dioramen von je 135 cm Breite und 40 cm Tiefe, die sich per Pkw transportieren lassen. Für den Betrachter sind nur die Ansichtsseiten offen; man schaut in zwei Bühnen mit je dreiseitigen Hintergrundkulissen. Die dazu von Uwe Volkholz fotografierte Landschaft wurde perspektivisch passend vergrößert und auf Sperrholzbretter gezogen. Durch die hohen, seitlichen Kulissen fällt es kaum auf, dass sich zwischen den Bahnhöfen derzeit noch kein Streckensegment befindet – eine Tatsache, die in Leipzig erstaunlicherweise niemand monierte. Über den „Bühnen“ sind hinter den oberen Rahmenblenden Neon-Röhren mit dem Lichtton „Warmwhite“ montiert. Die Grundrahmen bilden mit den dreiseitigen Hintergrundplatten und ihren oberen Verbindern leichte, aber stabile Kästen. Friedrichsruhe hat in der rechten Kulisse mittig, Franzburg in der linken Kulisse mittig eine Öffnung, durch die ein Verbindungsgleis führt. Für Tarnung sorgen Vegetation und Gebäude.

Die Gleise und Weichen des HO-Elite-Gleises (Tillig) wurden in feinstem Sand (Kies) eingebettet. Dabei erwies sich der flexible Mattkleber von Langmesser-Modellwelt als ausgezeichnetes Bindemittel: Er trocknet völlig transparent und matt auf und verfügt über eine enorme Klebekraft. Auch die überaus echt wirkenden hölzernen Altschwellen, die für die Bahnübergänge verwendet wurden, stammen von Langmesser.

Die Hintergrundkulissen mit Motiven aus Mecklenburg hinterließen bereits beim Bau der Gleisanlagen von Franzburg eine verblüffende Tiefenwirkung. *Fotos: Uwe Volkholz*



Probefahrt mit Gmp: Links und rechts von der Durchfahröffnung stehen heute zwei Bauernhäuser (vgl. S. 29) sowie verschiedene Laubbäume. Die Einfahrweiche wurde (im Gegensatz zur Kiesbettung der Gleise) eingeschottert.





MODELLBAHN
AUMILLER
www.naskapi.de

...auf über 220 qm! in der Oberpfalz

u.a. Märklin - Fleischmann - Roco - Bemo - Lenz - Trix - LGB - Piko - Auhagen - DC-Car-Systems - Bachmann - Brawa - Brekina - Busch - Dietz - ESU - Falter - Herpa - Kibri - Liliput - Massoth - Noch - Pola - Preiser - Seuthe - Tillig - Uhlenbrock - Viessmann - Vollmer und und und und

Modellbahn Aumiller - 92421 Schwandorf
Tel.: 09431 5600035 - e-mail: info@naskapi.de

Dachelhofer Str. 88 - mit vielen kostenlosen Parkplätzen am Haus!

Verkauf
Reparaturservice
Update-Service
Anlagenbau
Workshops
Digitaltechnik
Decodereinbau

online-shop:
www.naskapi.de



Kaninchenfüttern hinterm Haus war um 1960 viel interessanter als die gute alte Dampflokk.



Der „Kleine Wettiner“ (VT 135 535, Foto oben) ist nur für ein paar Wochen und zur Aushilfe in Mecklenburg. Ob sein Einsatz der Grund für das erregte Gespräch der Einwohner ist? Fotos: sk



Gebäude

Das Hallen- und das Bauernhaus in Friedrichsruhe entstanden aus Kibri-Bausätzen. Ihre zu große Ziegelstruktur verputzte Franz Rittig mit einem Gemisch aus feinstem Sand und Acrylfarbe. Diesen Fachwerkbauten angepasst wurde das Empfangsgebäude aus Teilen der Auhagen-Bausätze „Pension Stern“ und „Goyatz“ kombiniert. Dabei entstand ein Bautyp, der an die mecklenburgischen Empfangsgebäude in Klütz, Dassow und Slate erinnert. Der Lokschuppen kommt aus dem Auhagen-Set „Neukloster“, wurde verkürzt und ebenfalls verputzt.

In Franzburg gibt es nur Ziegelbauten. Die Bauernhäuser basieren auf den Auhagen-Bausätzen 11395 und 11439, während für das Empfangs- und das Nebengebäude Teile aus dem Set „Neukloster“ Verwendung fanden.

Betrieb und Fahrzeuge

Im Einsatz sind zwei Tenderloks der Baureihe 91³⁻¹⁸ sowie ein VT 135. Pendelt nur ein Pmg bzw. Gmp zwischen den beiden Bahnhöfen, steht die zweite Maschine in der Lokstation. Läuft dann ein Zug auf Gleis 1 in Friedrichsruhe ein, fährt die Lok vom Schuppengleis an das Zugende, setzt mitgebrachte Wagen in das lange Übergabegleis um und bringt von dort Wagen für den Zug auf Gleis 1 mit. Ist er fertiggestellt, fährt er wieder nach Franzburg, wo erneut heftig rangiert wird. Währenddessen kann die in Friedrichsruhe auf Gleis 1 frei gewordene Lok in die Lokstation umsetzen, wo sie (nach Restaurierung) für den nächsten Zug bereit steht. Wird auch das lange Übergabegleis für Zugfahrten genutzt, dient Gleis 1 dem zusätzlichen Einsatz des VT 135, der nach Franzburg fährt und dort während der Rangierarbeiten in Friedrichsruhe planmäßig Aufenthalt hat.

Auf der Basis dieses Prinzips ist über längere Zeit kontinuierlicher Betrieb möglich, dessen Abfolge natürlich gut durchdacht sein will. Ersetzt man den VT 135 durch eine weitere Lok, können ein Reise- und ein Güterzug verkehren. Zugkreuzungen finden nach dem beschriebenen Prinzip in Friedrichsruhe statt. Kann der Güterzug in Franzburg auf Gleis 2/2a zur Rückfahrt bereitgestellt werden, ist auch dort eine Zugkreuzung mit dem auf Gleis 1 einfahrenden Reisezug möglich. Lange weile? Wohl kaum. sk