



FREMO- Regionaltreffen Hamburg - Holstein am 2.-4. November 2001

Wir befinden uns am Ende der sechziger Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts. Ganz Deutschland befindet sich im wirtschaftlichen Aufschwung. Auch oder gerade dadurch profitiert das Treudelburger Land vom Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit und der damit verbundenen Nachfrage an Wirtschafts- und Verbrauchsgütern. In dieser Zeit, dem langsamen Übergang der Eisenbahnepoche III zur Epoche IV, spielt unser Arrangement.

Beim Wagenmaterial, wie auch beim Triebfahrzeugpark dominieren noch die Länderbahn- und Einheitsbauformen. So langsam macht sich aber auch in unserer Gegend der Traktionswechsel durch die eine oder andere auftauchende V100 und V200 bemerkbar sowie dem Einsatz der neuen Güterwagen nach UIC-Normen. Es soll sogar von einer Neulieferung der V60 für den Rangierdienst in Treudenburg die Rede sein. Warten wir ab, was sich ergibt und was sich an Eisenbahnverkehr entwickelt im Treudelburger Land.

Zunächst aber erst ein wenig geschichtliches zur Einstimmung:

Treudenburg Die Ursprünge im Treudelburger Land

Die bislang entdeckten ältesten Spuren, die auf eine Besiedlung des heutigen Stadtgebietes von Treudenburg hinweisen, stammen aus der Altsteinzeit (75 000 v. Chr.). Werkzeuge aus dieser Epoche wurden auf dem Hochfeld geborgen. Aus der Jungsteinzeit, ab etwa 5000 v. Chr., sind noch mehr Funde bekannt. Ein großes Siedlungsgebiet aus dieser Zeit konnte an den Ufern der Saale und beiderseits des heutigen Schmelzwegs nachgewiesen werden.

Die Michelsberger Kultur, um 4000 v. Chr., zeigt sich durch Siedlungsspuren auf dem Kapellenberg und dem Hochfeld. Unter den Funden, die insbesondere auf dem Kapellenberg entdeckt wurden, sind Äxte und Beile, Kratzer, Pfeilspitzen, ein Kultbeil und Gefäßscherben. Bei Grabungen auf dem Hochfeld wurden Gräber der frühen und mittleren Bronzezeit (1800 v. Chr.) entdeckt. Wiederum auf dem Kapellenberg und dem Hochfeld wurden Funde aus der Latènezeit, ab 450 v. Chr., gemacht. Auch in Veenhusen und Bad Grafenstein hat diese Periode Spuren hinterlassen.

Die Römer bauten um das Jahr 40 n. Chr. ein befestigtes Erdlager auf dem Hochfeld, das um 75 n. Chr. durch ein Steinkastell ersetzt wurde. Dieses Kastell diente wahrscheinlich dem Schutz der Römerstraße in dieser Gegend. Um 110 n. Chr. gaben die Römer das Steinkastell auf. Nach ihnen siedelten im heutigen Stadtgebiet von Treudenburg vermutlich die Mattiaker und 150 Jahre später die Alamannen.

Erstmals schriftlich erwähnt wurde Treudenburg im Jahr 1165 als "Treydelheim". Wahrscheinlich ist der Ort aber schon in fränkischer Zeit entstanden. Davon zeugen zum Beispiel Funde fränkischer Gräber im Stadtgebiet.

Kaiser Karl IV, König von Böhmen mit Residenz in Prag, unterzeichnete am 21. März 1352 das Dokument, in dem Treudenburg die Stadtrechte gegeben wurden und ließ es durch einen Boten

Graf Philipp dem Älteren von Falkenberg überbringen. Diese Urkunde gab Philipp das Recht, Mauern, Tore und Brücken sowie anderes zur Sicherung der Stadt zu bauen. Es durfte ein Galgen errichtet werden, das heißt es durfte Gericht abgehalten werden. Ebenso war es fortan erlaubt, Handwerk zu betreiben und an einem Tag in der Woche öffentlich Markt abzuhalten. Die Leibeigenschaft war aufgehoben.

Die der Stadt Namensgebende Treudelburg, die erstmals 1253 urkundlich erwähnt wurde, schützte die Treidelpfade entlang der Fränkischen Saale, auch mittlere Saale genannt, die in diesem Bereich wegen der starken Strömung flußaufwärts nur durch treideln, daß heißt mit Pferden an Seilen entlang des Ufers gegen die Strömung gezogen, zu nutzen war. Die Saale durchbrach an dieser Stelle in einem engen Tal das Treudelburger Bergland. Im Schutze der Burg entwickelte sich die Stadt Treudelburg schon früh zu einem bedeutenden, regionalen Markt- und Handelsplatz.



Im 30jährigen Krieg wurde Treudelburg durch Spanier, Bayern, Schweden und Franzosen geplündert und mehrmals verwüstet. Im Gasthof "Zum Goldenen Hirsch" fanden 1645 Vorverhandlungen zum "Westfälischen Frieden" statt.

Der Mainzer Kurfürst und Erzbischof Lothar Franz von Schönborn ließen 1720 das Kellereigebäude, vergleichbar mit dem heutigen Finanzamt, errichten. In Folge der französischen Revolution, 1795 bis 1796, verwüsteten und plünderten Soldaten der französischen Revolutionsarmee die Stadt Treudelburg.

1803 ging Treudelburg durch den Reichsdeputationshauptschluß von Kurmainz an die Fürsten von Nassau-Usingen, die späteren Herzöge von Falkenberg, über. 1866 wurde das Herzogtum Falkenberg Preußen angegliedert. Treudelburg ist seit 1867 Kreisstadt. In diese Epoche fiel der Bau der Eisenbahnlinie Falkenberg – Treudelburg – Michelstadt (1869 bis 1874), der neben Treudelburg auch Bad Kienenburg wirtschaftlichen Aufschwung brachte.

Auf dieser Grundlage entwickelten sich der Städtische Obst- & Gemüsegroßmarkt, der Städtische Schlachthof, sowie die regionale Edeka-Zentrale, die ursprünglich in Treudelburg ihren Sitz hatten und nach dem Krieg in das neu geschaffene Industriegebiet im Nachbarort Ottensen übersiedelten. Schon früh nutzten Hammerwerke die Kräfte der Fränkischen Saale, von denen die Maschinenfabrik De Dieters als älteste und zugleich letzte bis heute besteht. Neben diesem ist die Chemische Fabrik Dr. Creß zu erwähnen, die mittlerweile auch schon auf eine 75-jährige Geschichte zurückblicken kann.

1892 entstand die Treudelburger Kreisbahn, die das Treudelburger Umland mit zwei Stichbahnen nach Gefrees und Bad Grafenstein erschließt. Da das Flußtal der Saale in Treudelburg relativ eng war, wurden zum Bau des Bahnhofs Treudelburg die Flutwiesen aufgeschüttet und auf dieser der Bahnhof erbaut. Dieser Umstand ist ursächlich für die im Bogen verlaufenden Gleise des Bahnhofs, der sich zwischen die Flußbiegung der Saale und die Hänge Treudelburgs schmiegt.

Die Fränkische Saale ist bei normaler Wasserführung schiffbar. Aus diesem Grund entschloß sich die Deutsche Shell AG hier ein 1952 in Betrieb gegangenes Tanklager für den Umschlag vom Schiff auf die Schiene und die Straße zu errichten. Die Versorgung des Tanklagers erfolgt in der Regel durch Binnenschiffe. Um von Preisschwankungen und der Wasserführung der Saale unabhängig zu sein, wurde außerdem eine Belieferung des Tanklagers durch Kesselwagenzüge möglich gemacht.

Bad Grafenstein ein Kurort mit Tradition

Die Gemeinde Bad Grafenstein mit ihren Ortsteilen Langenbach und Steinbach liegt in einer reizvollen Mittelgebirgslandschaft im westlichen Teil des Treudelburger Landes.

Die älteste, noch erhaltene Kurliste von 1788 führte lediglich 48 Gäste auf. Doch Bad Grafenstein entwickelte sich. 1832 beherbergte man 200 Gäste im Jahr, 50 Jahre später schon 600. Nicht zuletzt durch die Anbindung an das Eisenbahnnetz verzeichnete man dann schließlich einen rasanten Anstieg: 1913 waren es 3.624 Gäste, Anfang der 60er Jahre schon weit über 15.000 Kurgäste.

Die Grafensteiner Heilquellen, denen man schon immer eine heilkräftige Wirkung zuschrieb, machen den Kurort aus. In Bad Grafenstein gibt es drei davon: die Brunntalquelle, die Tempelquelle und die Max-Marien-Quelle. Durch den „Bad Grafensteiner Mineralbrunnen“ ist das Wasser aus der Brunntalquelle auch weit über die Grenzen hinaus bekannt und beliebt.

In aqua salus - im Wasser liegt Heil. Denn Heilwässer sind natürliche Heilmittel der Erde. Sie stammen aus Quellen, die natürlich zu Tage treten oder durch Bohrungen erschlossen sind. Jede Quelle wird eingehend durch unabhängige Institute chemisch analysiert und unterliegt ständig strengen Kontrollen. Heilwässer weisen unterschiedliche Mengen an Mineralien, Spurenelementen und einzelnen, wirksamen Bestandteilen wie Eisen, Jod, Schwefel, Radon oder Kohlensäure auf.

Aus Dankbarkeit, von der Pest verschont geblieben zu sein, bauten die Bürger Grafensteins 1667 die Lutherkirche auf dem Räuberberg und gelobten, einmal jährlich dorthin einen Bußgang zu verrichten. 1772 wurde der Fachwerkbau abgetragen und durch eine größere Steinkapelle ersetzt.



Die Bad Grafensteiner Geschichte in Kürze:

- 1347** Erste urkundliche Erwähnung Grafensteins
- 1444** Erste Nachrichten über die Mineralquellen
- 1528** Einführung der Reformation in Grafenstein
- 1690** Erstes wissenschaftliches Werk über Grafensteins Quellen erscheint: „Crenae Grafensteinae“ von Dr. Gottfried Stein, Bayreuth
- 1810** Grafenstein kommt zum Königreich Bayern König Maximilian I. Joseph (1806-1825)
- 1827** Das Moor wird als natürliches Heilmittel von Dr. Kunstmann eingeführt
- 1832** In der „Punctation“ wird der Verkauf der Grafensteiner Quellen an den Bayerischen Staat geregelt. Für 600 Gulden gehen sie an den Staat über. Grafenstein wird Bayerisches Staatsbad.
- 1838** Erstes Kurhaus wird errichtet
- 1850** Kurgäste aus Sachsen begründen den ersten Kurpark an der heutigen Waldesruh
- 1851** König Max besucht mit seiner Gattin Marie das Staatsbad. Die Max-Marien-Quelle bekommt ihren Namen
- 1875** Das Staatsbad Grafenstein wird an eine private Gesellschaft verpachtet und die Modernisierung auf den Weg gebracht
- 1890** Bad Grafenstein bekommt eine eigene Badedirektion
- 1892** Anbindung an die Eisenbahnlinie Falkenberg - Treudelburg – Michelstadt durch die Treudelburger Kreisbahn mit eigenem Bahnhof in Bad Grafenstein
- 1902** Eröffnung des Parkschlößchens
- 1911** Bau des staatlichen Kurhauses
- 1952** Bad Grafenstein erhält die Bezeichnung „Markt“
- 1953** Erster Winter des „ganzjährigen Badebetriebes“
- 1959** Erste Klinik des Kurortes wird eröffnet

Gefrees



Seit dem Pariser Vertrag 1810 gehört Gefrees zu Bayern. Das Oberamt des preußischen Fürstentums Bayreuth fiel mit diesem im Frieden von Tilsit (1807) an Frankreich und wurde 1810 Bayern überlassen. Gefrees besaß Stadtrecht mit wichtigen magistratischen Eigenrechten.

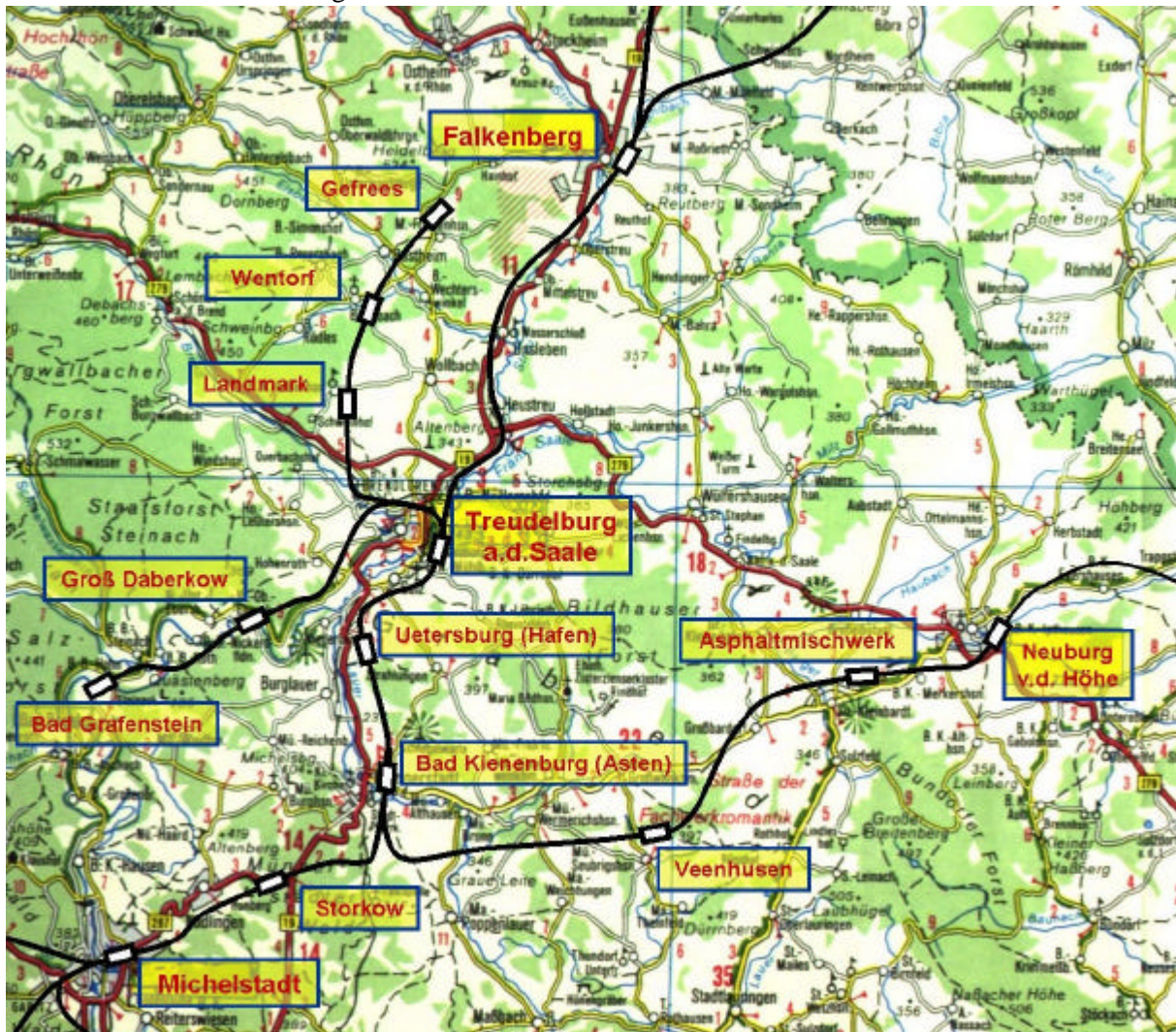
Der Bahnhof von Gefrees ist gleichzeitig das Streckenende der Stichbahn Treudelburg – Gefrees (Streckenlänge 15,3 Km). Grund für die Stichbahn war die Lage der Stadt Gefrees, die ungünstiger Weise erheblich niedriger liegt als die ein paar Steinwürfe entfernte Hauptstrecke Michelstadt - Falkenberg. Nachdem mit Hilfe aufwendigen Kunstbauten die Strecke nach Falkenberg schon fast bezwungen wurde, wollte man nicht die mühsam erzwungene Höhe wieder aufgeben.

Die Stichbahn war der Stadt als Ersatzlösung versprochen worden. Gebaut wurde die Strecke nach Lokalbahngesetz unter der Verwaltung der Treudelburger Kreisbahn. Eingeweiht wurde sie dann 1902. Ab 1955 war sie die erste „vollverdiebelte“ Strecke im Treudelburger Land (V20 060 und sonntags VT95). Es war mal eine Verlängerung der Lokalbahn über Gefrees hinaus geplant. Die geschichtlichen Ereignisse unterbanden jedoch diese Planungen.

Eisenbahnen im Treudelburger Land Bundes- und Privateisenbahnen und ihre Strecken

Übersichtskarte Treudelburger Land

Maßstab 1:350.000



Die Frankenmagistrale (DB)

In Falkenberg enden die Eisenbahnlinien aus Kassel bzw. Darmstadt kommend und gehen in die „Frankenmagistrale“ über. Diese führt über Treudenburg und Bad Kienenburg nach Michelstadt und weiter in Richtung Schweinfurth. Der Gleisabschnitt Falkenberg - Treudenburg bis nach Uetersburg (Hafen) wurde Ende der dreißiger Jahre bereits zweigleisig ausgebaut. Der weitere Ausbau wurde jedoch durch die Ereignisse des 2. Weltkrieges verhindert. Durch die veränderten Verkehrsströme nach der Teilung Deutschlands, soll der Ausbau jedoch schon bald wieder aufgenommen werden. Ab Bad Kienenburg besteht der Anschluß an eine eingleisige Strecke in Richtung Coburg und weiter nach Suhl (Thür.). Auf dieser Strecke werden ab Neuburg v.d. Höhe seit der Teilung die Verkehre von und nach Berlin und dem übrigen Osteuropa abgewickelt. In Michelstadt beginnen die Hauptbahnstrecken nach Bamberg, dem genannten Schweinfurth und ins Rhein/Main Gebiet.



Privat- und Hafenbahnen:

Die ehem. Treudelburger Kreisbahn

Die jeweiligen Stichbahnen nach Bad Grafenstein und Gefrees wurden zwischen 1890 und 1902 nach Lokalbahngesetz und unter der Verwaltung der Treudelburger Kreisbahn errichtet. Als erste wurde von 1890 bis 1892 die Strecke nach Bad Grafenstein mit einem für die örtliche Forstwirtschaft wichtigen Zwischenbahnhof in Groß Daberkow errichtet. Bad Grafenstein erhielt bereits frühzeitig einen zweiständigen Lokschuppen, da von Anfang an durch den Kurbetrieb und den wirtschaftlichen Aufschwung begünstigt, ein reger Bahnbetrieb stattfand.

Durch schwierige topografische Gegebenheiten und tückischen Baugrund verzögerte sich der Bau der zweiten Stichbahn hinauf nach Gefrees bis zum Jahre 1902. Diese Strecke zweigt bei Voßbergen ab und verbindet die Ortschaften Landmark, Wentorf und Gefrees mit der Kreisstadt Treudenburg.

Bereits früh, im Jahre 1926, wurde die Treudelburger Kreisbahn verstaatlicht und ging in der Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG) auf. Auch heute noch findet ein reger Zugverkehr nach beiden Ortschaften mit etlichen Personen- und Güterzugpaaren statt. Das ehem. Bw der Treudelburger Kreisbahn wurde entsprechend der Reichsbahnvorschriften erweitert und beherbergt heute neben den Loks der DB für den Nebenbahn- und Rangierdienst, die Triebfahrzeuge der AKN, dem Betreiber der Ottensener Industriebahn.

Die Ottensener Industriebahn in Treudenburg

Betriebsführung: Eisenbahn AG Altona-Kaltenkirchen-Neumünster

Aufgrund der sehr guten Geschäftsverbindungen der Treudelburger mit der Wirtschaft in und um Hamburg sowie der Beteiligung der AKN an der Entwicklung der Konzeption der Industrieanbindung in Ottensen durch die Eisenbahn, wurde der AKN von Anbeginn bis heute die Betriebsführung dieser Strecken übertragen. Gebaut und finanziert wurde das Streckennetz im Industriegebiet von der Stadt Treudenburg. Es werden Vielfältige Betriebe erreicht welche der Bahnhofsbeschreibung von Treudenburg zu entnehmen sind.

Als weitere Information sei hier die Entwicklung der AKN bis heute genannt.

- 9. Juli 1883 Die Altona-Kaltenkirchener-Eisenbahngesellschaft (AKE) wird als Aktien Gesellschaft in das Handelsregister eingetragen Anlagekapital: 1,2 Millionen Mark.
- 8. Sept.1884 Die AKE eröffnet ihren Personenverkehr vom Bahnhof Gählersplatz in Altona bis nach Kaltenkirchen. Zwei Monate später folgt auch der Güterverkehr
- 20. Aug. 1898 Eröffnung der Streckenverlängerung zwischen Kaltenkirchen und Bad Bramstedt.
- 1. Aug. 1916 Der Streckenabschnitt Bad Bramstedt - Neumünster Süd wird eröffnet. Aus der AKE wird die Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN).
- 1. Juli 1917 Die AKN übernimmt im Auftrag der Stadt Treudenburg die Betriebsführung der neu entstehenden Ottensener Industriebahn
- 31. März 1953 Die AKN eröffnet den Streckenabschnitt Neumünster Süd - DB-Bahnhof Neumünster.

Die Uetersburger Hafenbahn

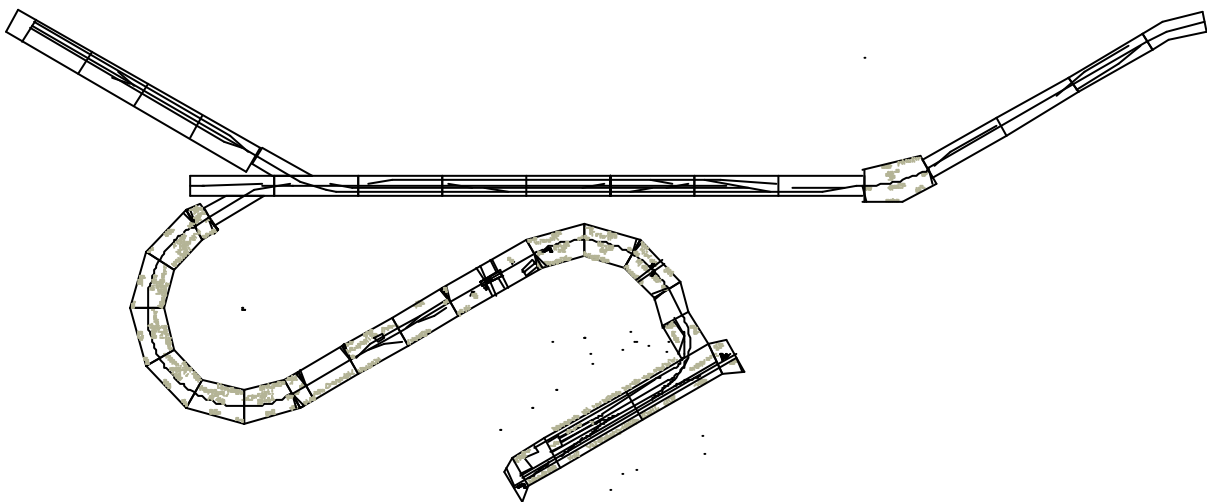
Im Jahre 1906 wurde die Gesellschaft Saalehafen Uetersburg gegründet, an der sich als Gesellschafter der Landkreis Michelstadt 5/10, die Stadt Treudenburg 3/10 sowie die Gemeinde Bad Kienenburg 2/10 des Gesellschaftskapitals beteiligten. Als Ort wurde der Zusammenfluß der bis hierherauf schiffbaren Fränkischen Saale, auch mittlere Saale genannt, und der Lauer gewählt. Der erste Spatenstich zum Bau des Hafens erfolgte am 15 Juli 1911.

Die Hafengenehmigungsurkunde wurde durch die Kgl. Hafen- und Kanalbaudirektion in Schweinfurth erteilt. Am 3. Mai 1913 wurde die „Hafenbetriebsgesellschaft Uetersburg m. b. H.“ als öffentliches Wirtschaftsunternehmen gegründet und am 15. Juni des selben Jahres erteilte die Regierung zu Bamberg die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer nebenbahnähnlichen Kleinbahn.

Der Saalehafen Uetersburg eröffnete seinen Betrieb am 14. November 1914. Gegen 11.00 Uhr vormittags lief der erste Kübelwagenzug mit 200 t Zuschlagstoffen der nahegelegenen Uetersburger Kiesgruben über die Eisenbahnbrücke in den Hafen ein. Bei strömenden Regen, in Anwesenheit zahlreicher Behörden- und Wirtschaftsvertreter, wurde der Kies in ein Schiff verladen.

Nach dem Gesellschaftsvertrag – der ab 1. Januar 1959 im Hinblick auf die besondere Bedeutung der öffentlichen Eisenbahn der Gesellschaft die Firmierung des Unternehmens als „Uetersburger Hafenbahn GmbH“ festlegte – obliegt dem Unternehmen der Bau und Betrieb sowie die Verwaltung von Häfen und Bahnen. Ihre Gründung bezweckte neben der Förderung der Industrie durch gute Wasser- und Eisenbahnverbindungen auch die Aufschließung von Gelände für Industrieansiedlungen. Während die günstige Lage zu der ortsansässigen Industrie – im besonderen zu den Kiesgruben – einerseits den Umschlag von Massengütern erwarten ließ, mußte andererseits der sich neu ansiedelnden Industrie neben der Möglichkeit des Wasseranschlusses vor allen Dingen durch Eisenbahnverbindungen aufgeschlossenes Gelände zur Verfügung gestellt werden.

Diesen Grundsätzen wurde in vielfältiger Weise Rechnung getragen so das sich die Flächen und somit das Streckennetz der Uetersburger Hafenbahn den Erwartungen entsprechend entwickelte und sich heute in einer beachtenswerten Ausdehnung zeigt.



Bahnhofsbeschreibungen

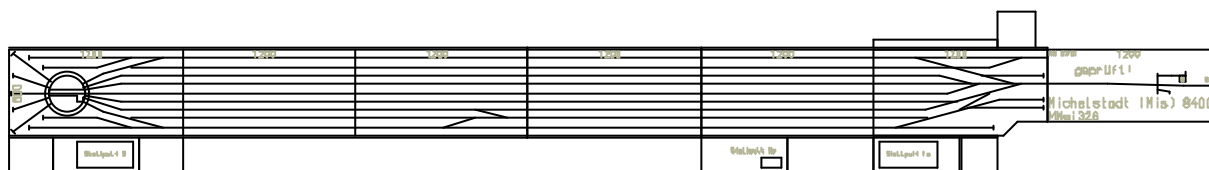
Die Schattenbahnhöfe:

Falkenberg (Fkb) – (Farben: Blau und schwarz)



Der Schattenbahnhof Falkenberg ist einer der großen Schattenbahnhöfe der Hauptbahner im FREMO. Er ist erbaut worden von Axel Denker und mittlerweile in das Eigentum von Dirkjan Kaper übergegangen. Die zweigleisige Ausfahrt und die neun Aufstellgleise mit jeweils einer Nutzlänge von über vier Meter machen ihn zu einem der leistungsfähigsten zur Zeit verfügbaren Schattenbahnhöfe des FREMO. Die PECO Weichen werden per Hand gestellt und das Umsetzen der Loks geschieht mittels einer Lokwiege.

Michelstadt (Mis) – (Farben: Grün, gelb und Braun)



Dieser Schattenbahnhof ist seit 1999 im Einsatz und hat seither einige Veränderungen erfahren. Inzwischen besitzt er Nutzlängen von mind. 4,8 m auf seinen ebenfalls neun Aufstellgleisen. Die Gleise 1 bis 3 sind mit Gleisverbindungen versehen, so daß diese für den P-Verkehr doppelt genutzt werden können. Michelstadt verfügt über eine ROCO-Drehscheibe und die ROCO 15° Weichengeometrie. Die Bedienung erfolgt über Gleisbildstellpulte. Auch Michelstadt ist einer der großen Hauptbahn-Schattenbahnhöfe mit großer Leistungsfähigkeit.

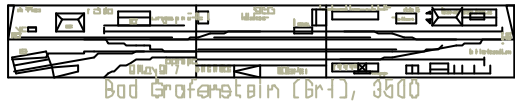
Neuburg vor der Höhe (NbH) – (Farbe: Rot)



Der von Burchardt Meyer ursprünglich und ausschließlich für seine Kelleranlage erbaute Schattenbahnhof Neuburg v.d. Höhe wurde im letzten Jahr sozusagen auf die Beine gestellt. Er bildete daraufhin bereits mehrmals den Abschluß verschiedenster Nebenbahnen in den unterschiedlichsten Arrangements. Seine sieben Aufstellgleise und Gleisnutzlängen von bis zu zwei Meter ergänzen die Streckenäste, die eben nicht in einem Kopfbahnhof enden sollen. Neuburg v.d. Höhe besitzt die 15° Gleisgeometrie von ROCO und eine Fleischmann Drehscheibe, die Bedienung erfolgt über Schalter des Gleisbildsystems von Fleischmann.

Die Bahnhöfe und Haltestellen:

Bad Grafenstein (Grf)



Dieser wunderschön gestaltete Bahnhof von Burchardt Meyer ist zwar nach keinem realem Vorbild gebaut, spiegelt aber die typischen Gegebenheiten der fränkischen Gegend wieder. Burchardt hat eine umfangreiche Beschreibung seines Bahnhofs erstellt, aus der man neben den ortsansässigen Firmen auch etwas u.a. zum Kurbetrieb in Bad Grafenstein erfährt. Der Bahnhof verfügt über die 10° Roco Gleisgeometrie und wird über ein in der Seite eingebautes Gleisbildstellpult gesteuert.

Frachteneingang:

Stückgut, Saatgetreide
Baustoffe, Kohle, Heizöl, Kraftstoffe
Landmaschinen, Halbzeuge
Leerwagen

Gattung:

G, K
O, R, X, S, Z
O, R, X, S

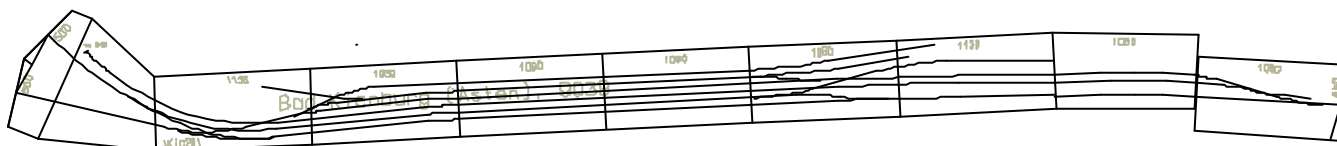
max. Frachtaufkommen: 6-10 Wagen pro Tag

Frachtausgang:

Milch, Getreide, Vieh
Holz
Maschinenteile, Kisten
Leerwagen

T, Z, K, G, V
O, R
G

Bad Kienenburg (Asten) (Knb)



Das erste Treffen, auf dem Bad Kienenburg (Asten) zum Einsatz kam war das Regionaltreffen HH in Wentorf 1999. Jörg Kienast hat diesen Bahnhof als Spitzkehrenbahnhof konzipiert. Eigens für dieses Treffen ist dieser Bahnhof mit einem Segment versehen worden, welches Durchfahrten ermöglicht. Bad Kienenburg befindet sich im Bau und hat die Gleisbaumaterialien von PECO erhalten. Die Weichen werden per Hand gestellt so das wenigstens zwei Personale diesen Bahnhof besetzen sollten.

Frachteneingang:

Getränkegroßhandel
Kalk/Zement
Leerwagen

Gattung:

G, Bierwagen
G
O

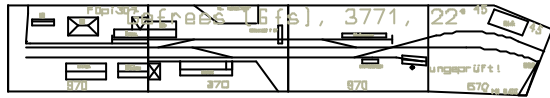
max. Frachtaufkommen: 10 Wagen pro Tag

Frachtausgang:

Fertigmörtel
Sand/Kies
Leerwagen

G
O

Gefrees (Gfs)



Vermutlich wird den meisten dieser Bahnstufenname bereits bekannt sein. Tatsächlich hat Frank Opitz diesen real existierenden Bahnhof in den Maßstab 1:87 übertragen und dem realen Vorbild nachempfunden. Gefrees bildet den Abschluß der zweiten Nebenbahn von Treudenburg. Auf diesem Bahnhof ist die 10° Roco Gleisgeometrie verwandt und das Stellen der Weichen geschieht per Hand mittels Stellstangen an den Seiten der Segmentkästen.

Frachteneingang:

Düngemittel, Futter, Saatgut
Stückgut, Chemikalien
Hausbrand, Maschinen, Baustoffe
Diesel, Heizöl

Gattung:

G
G, Spezialwagen
O, R, X, S
Z

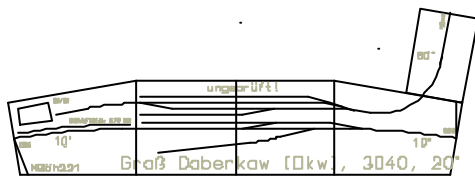
max. Frachtaufkommen: 8 Wagen pro Tag

Frachtenausgang:

Schaumstoffprodukte, Möbel
Gemüse, Getreide, Obstbrände
Wohnwagen
Gußteile, Kräne
Schnittholz, Papierholz, etc.
Leerwagen

G
G, Z
R, X
O, R, X, S
R

Groß Daberkow (Dkw)



Einen kleinen Landbahnhof an einer beschaulichen Nebenbahn stellt dieser nahezu fertig gestaltete Bahnhof dar. Das besondere an diesem von Markus Böhm erbauten Bahnhof sind die Feldbahngleise auf denen im Maßstab H0n2 auch tatsächlich Loks und Wagen den Betriebsdienst zur Mühle oder in den Forst bzw. in das Moor verrichten können. Die Bedienung der Weichen erfolgt mechanisch mittels seitlicher Stellstangen.

Frachteneingang:

Düngemittel, Futter, Saatgut
Hausbrand, Maschinen, Diesel
Leerwagen

Gattung:

G, Spezialwagen
O, R, X, S, Z

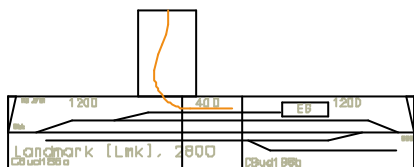
max. Frachtaufkommen: 4 Wagen pro Tag

Frachtenausgang:

Maschinen, Torf
Getreide, Mehl, Kartoffeln etc.
Leerwagen

G, O, R, X, S
G

Landmark (Lmk)



Der zweite Bahnhof mit H0n2 Feldbahngleisen neben der Regelspur gehört Christoph Budelmann und ist dem fränkischen Erscheinungsbild nachempfunden. Dieser bereits fertig gestaltete Bahnhof ist über die Feldbahn mit einer Ziegelei verbunden. Für die Streckengleise der Regelspur wurde die 15° Gleisgeometrie von Roco verwendet.

Frachteneingang:

Düngemittel, Futter, Saatgut
 Hausbrand, Torf, Maschinen, Diesel
 Bleche, Werkzeuge
 Leerwagen

Gattung:

G, Spezialwagen
 O, R, X, S, Z
 G, O, R, X, S

max. Frachtaufkommen: 6 Wagen pro Tag

Frachtausgang:

Gefrierfleisch
 Maschinen
 Getreide, Kartoffeln etc.
 Milch
 Leerwagen

T
 G, O, R, X, S
 G
 Z, T

Storkow (Stk)



Eigentlich befindet sich das real nicht existierende Vorbild dieses Bahnhofs im ehemaligen Reichsbahnland der heutzutage ebenfalls ehemaligen Reichsbahn der DDR. Dirk Haberditzl hat die Stimmung jener Gegend und Zeit sehr treffend nachempfunden, jedoch wurde für unser Arrangement die Geographie etwas verbogen und kurzerhand die Betriebsstelle als Zwischenbahnhof im Hauptbahnast ins Fränkische verschoben.

Frachteneingang:

Güterschuppen
 Ladestraße
 Leerwagen

Gattung:

G, Stückgut
 G, O, R, X, S, Z

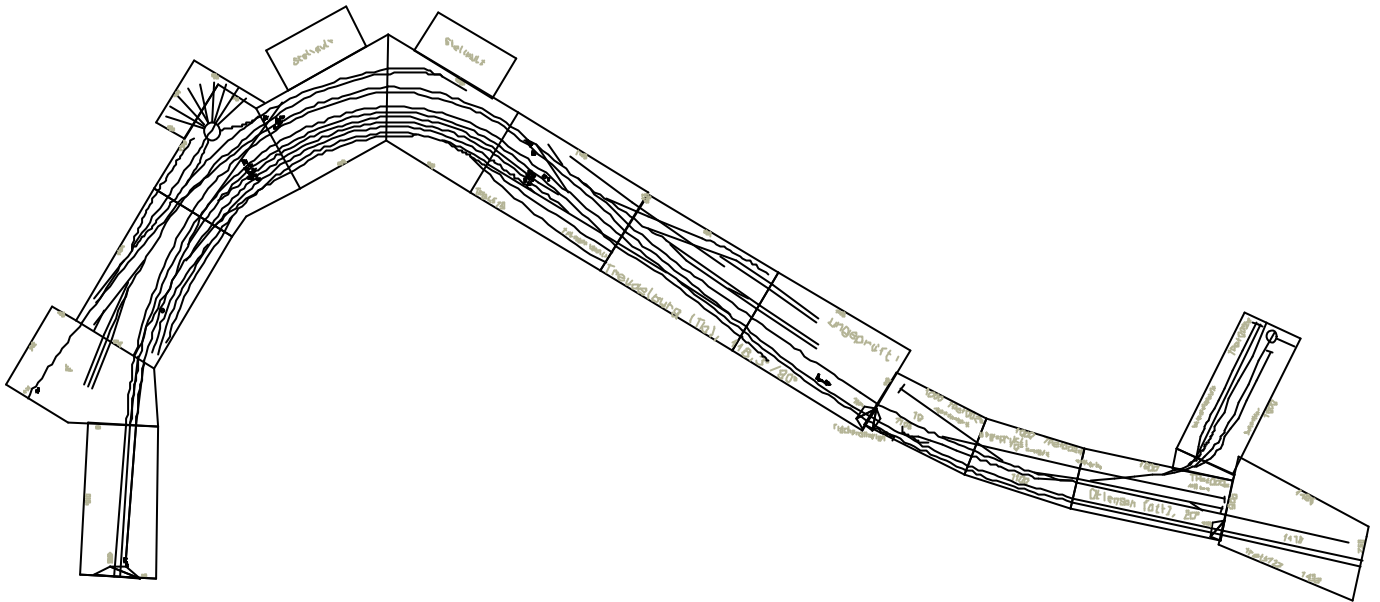
max. Frachtaufkommen: 8 Wagen pro Tag

Frachtausgang:

Güterschuppen
 Ladestraße
 Leerwagen

G, Stückgut
 G, O, R, X, S, Z

Treudelburg (Tbg) mit Ottensen (Ott)



Zeichnung im Vergleich zu den anderen Darstellungen etwa halb so groß!

Der Bahnhof Treudelburg von Thorsten Petschallies und seinem Vater befindet sich noch im Bau. Er ist betriebsfähig und alle wichtigen Gleise liegen, jedoch ist er noch nicht durchgestaltet. Die Ein- und Ausfahrtsignale sind vorhanden und die Bedienung erfolgt durch zwei Stellwerke mit Gleisbildstellpulten, die auch eine einfache Fahrstraßenschaltung mit Start-Ziel-Tasten ermöglichen. Die Gleise sind teilweise geschottert, Hochbauten aber noch nicht vorhanden. Der Bahnhof ist durch den nördlichen Teil von Ottensen ergänzt auf dem sich die zahlreichen Anschlüsse der Ottensener Industriebahn befinden.

Am anderen Bahnhofsteil befindet sich das BW der ehem. Treudelburger Kreisbahn, in dem die Loks für den Betrieb der Industrie- und Nebenbahnen sowie des Rangierdienstes untergebracht sind und die Ausfädelung der eingleisigen Nebenbahn nach, in unserem Fall, Bad Grafenstein bzw. Gefrees. Auf dieser Betriebsstelle sind zahlreiche Zug- und Rangierfahrten zu absolvieren, so daß sich mindestens fünf Personale einfinden müssen, um diesen Bahnhof zu betreiben.

Frachteneingang:

Eilgut, Bier
Vieh
Stroh
Hausbrand, Maschinen, Baustoffe
Heizöl, Chemikalien
Leerwagen

Gattung:

G, T und Spezialwagen
G, V (Eilgut)
R
O, R, X, S
Z, Spezialwagen

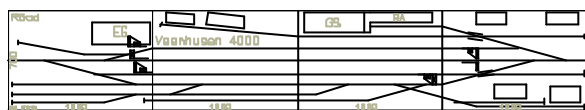
max. Frachtaufkommen: 30-50 Wagen pro Tag

Frachtausgang:

Stückgut
Chemikalien
Gefrierfleisch
Maschinen
Leerwagen

G
G
T
G, O, R, X, S

Veenhusen (Vhs)



Bevor dieser Bahnhof von Reemt Gödeken seinen jetzigen Namen Veenhusen bekam besaß er den Arbeitstitel „Reemtsma“ und ist somit vielleicht eher bekannt. Durch die Vielzahl an Anschlüssen und den drei Gleisen für Zugfahrten ist diese Betriebsstelle auf dem eingleisigen Ast nach Neuburg vor der Höhe zu finden.

Frachteneingang:

Düngemittel, Futter, Saatgut
 Hausbrand, Maschinen, Diesel
 Speditionsgut, Maschinen
 Leerwagen

Gattung:

G, Spezialwagen
 O, R, X, S, Z
 G, O, R, X, S

max. Frachtaufkommen: 12 Wagen pro Tag

Frachtausgang:

Vieh
 Speditionsgut, Maschinen
 Getreide
 Saatgut
 Leerwagen

G, V
 G, O, R, X, S
 K, G
 O, G, Spezialwagen

Wentorf (Wtf)



Der Haltepunkt Wentorf mit Ladestraße und einer Rampe am Stumpfgleis von Carsten Möller liegt der Idee nach an einer Nebenbahn im östlichen Schleswig-Holstein. Er hat kein konkretes Vorbild. Um den Anschluß bedienen zu können hat Carsten eine detaillierte Beschreibung der Handlungsabläufe erstellt die man kurz als Schlüsselarie bezeichnen könnte. Die Bedienung erfolgt i. d. R. als Speerfahrt.

Frachteneingang:

Düngemittel, Futter, Saatgut
 Jungvieh
 Hausbrand, Maschinen, Diesel
 Leerwagen

Gattung:

G
 V
 O, R, X, S, Z

max. Frachtaufkommen: 1-2 Wagen pro Tag

Frachtausgang:

Getreide (lose)
 Saatkartoffeln
 Stammholz
 Leerwagen

K
 O, G
 R

Die weiteren Betriebsstellen:

Asphaltmischwerk (Ami)



Das Asphaltmischwerk ist ein Anschluß an dem die für die Herstellung von Asphalt notwendigen Roh- bzw. Zuschlagstoffe mit der Bahn angeliefert werden. Hierfür steht ein Stumpfgleis und ein von beiden Seiten der Strecke anfahrbares Gleis über einem Schüttbunker zur Verfügung. Der Erbauer ist Ulrich Hustert. Durch den Ausbau der B 279 Neuburg - Treudenburg ist derzeit ein erhöhter Anlieferungsbedarf gegeben der z.T. direkt von der Uetersburger Hafenbahn erfolgen soll.

Frachteneingang:

Bitumen in isolierten Kesselwagen
Zuschlagstoffe
Chemikalien in Kisten, Säcken

Gattung:

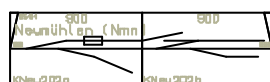
Z
O und Ot, OOt, Ommi
G

max. Frachtaufkommen: 7 Wagen pro Fahrt

Frachtausgang:

Leerwagen

Neumühlen (Nm)



Im Zuge des EM Wettbewerbes entstand der erste Teil der Modulgruppe Neumühlen von Kai Neupert. Inzwischen sind weitere Teile hinzugekommen. Der Clou dieser einer Hamburger Hafensituation nachempfundenen Gestaltung und dadurch im Hafengebäude wiederzufindenden Modulgruppe, ist sicherlich die funktionierende Gleiswaage. Kai hat ein Ladestellenverzeichnis erstellt nach dem folgende Frachten vorkommen:

Frachteneingang über (UeH):

Stückgut
Leerwagen für Fisch und Eis
Getreide
Schwergut (Stahl, Maschinenteile)
Anthrazitkohle

Gattung:

G
T
G, Kd
O, G, R, X, S
O

max. Frachtaufkommen: 4-6 Wagen pro Tag

Frachtausgang über (UeH):

Stückgut
Fisch und Eis
Getreide
Schwergut (Stahl, Maschinenteile)

G
T
G, Kd
O, G, R, X, S

Uetersburg (Hafen) (UeH)



Die Awanst (Ausweichanschlußstelle) Uetersburg (Hafen) ist von Uwe Lengler erbaut worden und ist durch verschiedene ein- und zweigleisige Übergangsegmente an die unterschiedlichen Betriebsituationen im FREMO sehr gut anpaßbar. In unserem Fall endet hier der zweigleisige Ausbau der Hauptbahn und bildet zugleich den Anschluß an die Uetersburger Hafenbahn. Diese wird gebildet durch Uetersburg und dem Übergabebahnhof Nonnendammallee von Andreas Boecker. Ferner findet man hier noch den Haltepunkt Industriestraße dessen Erbauer ebenfalls Andreas ist und einen Hafenteil von Thorsten Meyer (Siehe Übersicht Uetersburger Hafenbahn). Folgende eigene Frachten sind in Uetersburg zu erwarten.

Frachteneingang:

Getränkegroßhandel
Kalk/Zement
Leerwagen
Heizöl

Gattung:

G, Bierwagen
K
O
Z

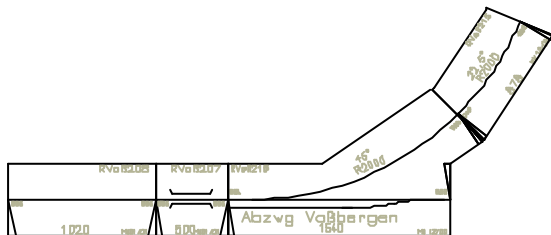
max. Frachtaufkommen: 20 Wagen pro Tag

Frachtenausgang:

Fertigmörtel
Sand/Kies
Leerwagen

G
O

Voßbergen (Vbg)



Ein im Zuge der Aktion Hamburger Kurve ebenfalls entstandener Abzweig mit anschließendem Ladegleis stellt Voßbergen von Rüdiger Voß dar. Das Frachtaufkommen ist durch die Ländliche Gegend geprägt und wird mit Bedarfsübergaben direkt von Treudelburg aus erledigt.

Frachteneingang über (Tb):

Stückgut
Schwergut (Landmaschinen)
Heizöl, Diesel

Gattung:

G
R, X, S
Z

max. Frachtaufkommen: 2-3 Wagen pro Tag

Frachtenausgang über (Tb):

Stückgut, Landwirtschaftliche Erzeugnisse
Leerwagen

G