

## **Anlage „Hoch Hohenlimburg“ (Teil 1)**

### **Beschreibung:**

Angeboten wird hier der 1. Teil einer im Endausbau aus 2 Teilen bestehenden Anlage nach Motiven der 1984 stillgelegten „Hohenlimburger Kleinbahn HKB“. (Der 2. Teil folgt zeitnah nach der Fertigstellung)

Die meterspurige HKB nahm direkt neben dem an der Ruhr- Siegstrecke gelegenen DB-Bahnhof Hohenlimburg ihren Ausgang und bediente von dort die zahlreichen, vorwiegend metallverarbeitenden Unternehmen entlang des Nahmerbachs, einem hier in die Lenne mündenden Nebenfluss.

Betrieblicher Mittelpunkt dieser rein für den Güterverkehr ausgelegten Bahn war die Rollwagenanlage des 4-gleisigen Umladebahnhofs, in dem tagein-tagaus die Normalspur Güterwagen auf Rollwagen der HKB geschoben und von kleinen, aber starken Dampf- und später Dieselloks über zum Teil abenteuerlich enge Kurven und schmale Ortsstraßen in verwinkelte Fabrikhöfe zu den zahlreichen Anschließern verbracht wurden.

Der Name der Anlage „Hoch Hohenlimburg“ wurde durch einen älteren Miba-Anlagenentwurf inspiriert, der sich allerdings auf eine Nach- Empfindung der Industrieareale beschränkt und den hier im Teil 1 der Anlage verwirklichten, wohl interessantesten Teil der ganzen Bahn, nämlich den Umladebahnhof, nicht berücksichtigt.

Im Auslieferungszustand wird die Anlage zunächst im Vollautomatik- Betrieb vorgeführt, natürlich mit Ausnahme der Rollwagen- Be- und Entladung, da dies im Automatikbetrieb nur unzulänglich nachgestellt werden kann.

Für die Schmalspurbahn endet nach etwa 15 Minuten dieser Automatikbetrieb. Ab dann ist der User als aktiver „Betriebs- Modellbahner“ gefragt und kann die Rollwagen händisch rangieren, mit Normalspur- Güterwagen beladen oder entladen sowie einen fertig beladenen Schmalspurzug auf die Strecke schicken.

Wie das Be- und Entladen der Rollwagen zwar zunächst sicher nicht immer perfekt, nach einiger Übung jedoch am zweckmäßigsten gelingt, ist nachstehend beschrieben:

## **Beladung der Rollwagen:**

Es sollten maximal 5, optimal 3 miteinander ohne Kuppelbaum gekuppelte, leere Rollwagen von der Schmalspurlok bis zum „Anschlag“ an das jeweilige Normalspur-Kopfgleis geschoben werden. Beim aufzurollenden Normalspur- Zug muss aus technischen Gründen unbedingt darauf geachtet werden, dass dieser nur 2-achsige Güterwagen der kurzen Ausführung enthält! In der Regel sind dies vor allem die EEP-Wagen mit älteren Vorbildern, z.B. „Verbands“- und „Austauschbau“- Wagen mit max. 4,50 Meter Achsstand ohne Bremserhaus.



Das Aufrollen der Normalspurwaggons auf die bereitgestellten Rollwagen geschieht am besten mit einer Normalspur- Rangierlokomotive, wobei darauf geachtet werden sollte, dass z.B. mittels Distanz- Zwischenwagen der Wagenzug stets so lang ist, dass die Rangierlok nicht selbst auf die Rollwagen auffahren muss.

Nun schiebt die Normalspurlok die Güterwagen soweit auf die Rollwagen auf, bis die Wagenkolonne am Ende des letzten Rollwagens zum Stehen kommt. Nach Abkuppeln des ersten Normalspur- Güterwagens setzt die Normalspurlok ihre verbliebene Wageneinheit ein Stück zurück.



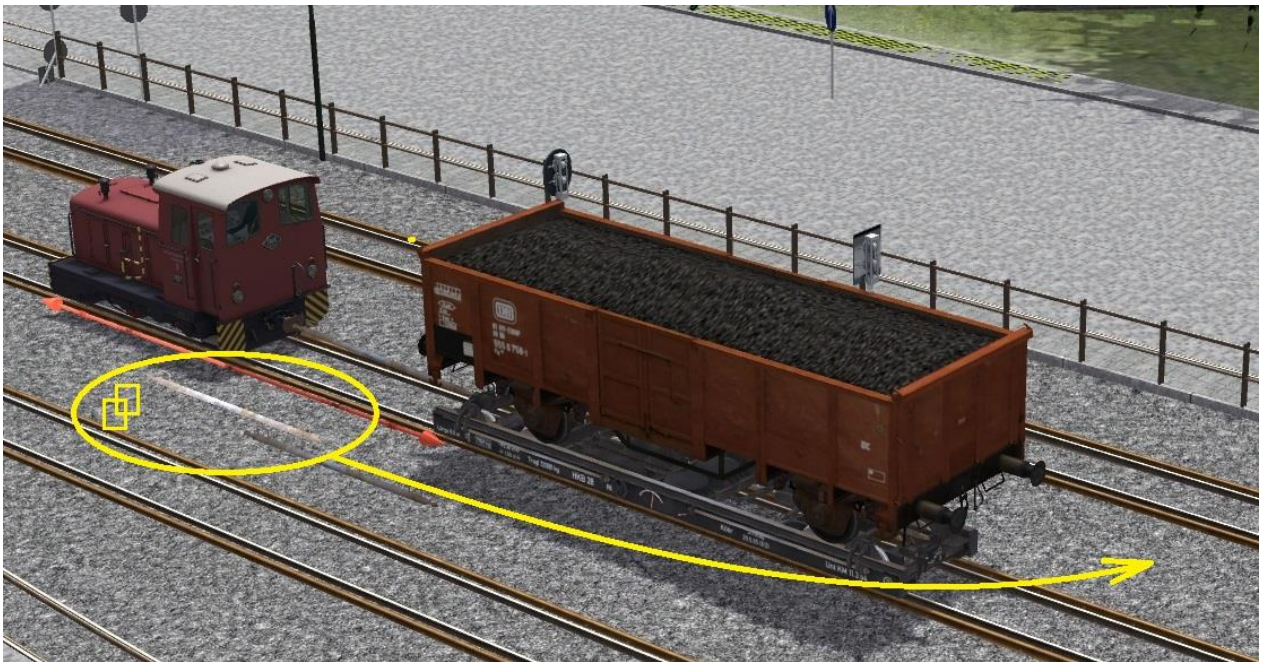
*Achtung: dies muss aus technischen Gründen in der Weise erfolgen, dass weder Lok noch Wagen genau auf einer Lücke zwischen 2 Rollwagen oder zwischen Rollwagen und dem festen Gleis zum Stehen kommen, da andernfalls beim Wechsel zwischen den Editoren die Fahrzeuge möglicherweise ineinander „springen“!*

Jetzt wird der beladene, direkt hinter der Schmalspurlok befindliche Rollwagen von den übrigen, noch leeren Rollwagen abgekuppelt und mit der Schmalspurlok um etwas mehr als eine Kuppelbaumlänge vorgezogen. In die entstandene Lücke zwischen den Rollwagen wird jetzt aus dem Ressourcen-Ordner ein Kuppelbaum eingefügt und nach

„Scharfmachen“ der Rollwagenkupplungen mit der Schmalspurlok so weit begedrückt, bis der beladene Wagen wieder mit den unbeladenen gekuppelt ist.



*Tipp: Das Heraussuchen eines Kuppelbaumes/einer Kuppelstange aus dem Ressourcen-Ordner kann man sich ersparen, wenn man im 3D- Konstruktionsmodus eine der zwischen den Umladegleisen im Schotter liegenden Kuppelbäume mit dem Cursor anklickt, die so markierte Stange kopiert und dann wie beschrieben in die Lücke zwischen den beiden Rollwagen einfügt.*



Nachdem der beladene Rollwagen wieder mit den restlichen unbeladenen Wagen gekuppelt ist, beginnt der Vorgang wieder von vorne: Die Normalspurlok schiebt die

Güterwagen wieder soweit auf die Rollwagen auf, bis die Wagenkolonne nun am Ende des letzten unbeladenen Rollwagens zum Stehen kommt.



Nach Abkuppeln des nunmehr vordersten Normalspur- Güterwagens setzt die Normalspurlok ihre noch verbliebenen Wagen wieder zurück, damit nach Abkuppeln des jetzt beladenen zweiten Rollwagens dieser ebenfalls mit der Schmalspurlok um eine gute Kuppelbaumlänge vorgezogen werden kann.



Auch in diese Lücke wird nun in gleicher Weise ein Kuppelbaum eingefügt und die beladenen Waggons mit den restlichen unbeladenen wieder verbunden.



Das Spiel setzt sich so lange fort, bis alle Wagen des Verbandes beladen sind und mit der Schmalspurlok auf die Reise gehen können.



## Entladung von Rollwagen:

Die Entladung eines beladenen Rollwagenverbandes geschieht in umgekehrter Weise: Nach Beidrücken des Wagenverbandes auf einem Entlade- Stumpfgleis zieht die Normalspur- Rangierlok zunächst den vordersten Waggon ab.



Anschließend wird der Kuppelbaum zwischen vorderstem und folgendem Rollwagen beidseitig entkuppelt und per „Entfernen“-Taste aus dem Verband herausgenommen.



Nachdem die Schmalspurlok die verbliebenen beladenen Rollwagen direkt, also ohne den dazwischen gefügten Kuppelbaum an den bereits entladenen angekuppelt hat, tritt wieder die Normalspur- Rangierlok in Aktion und holt den nächsten aufgeladenen Güterwagen vom Rollwagen.



Auch hier wiederholt sich das Spiel: Entfernen des nächsten Kuppelbaumes, Zusammenschieben des Verbandes, Abrollen des nächsten Güterwagens, usw...

© Dr. Jörg Windberg (JW3)