

Ein Vorschlag für Heidenau–Altenberg in H0

Müglitz-Mehrdecker

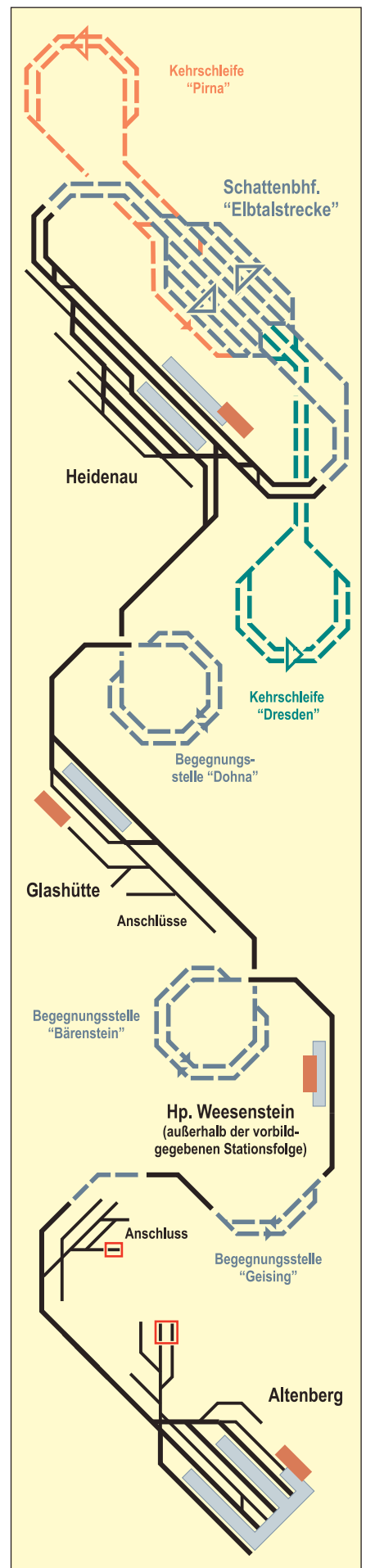
Die durch das Müglitztal von Heidenau nahe Dresden nach Altenberg im Erzgebirge verkehrende Nebenbahn besitzt eine von anderen Bahnstrecken abgehobene Geschichte und wartet mit eigenem Charakter auf. Mindestens ebenso ungewöhnlich ist das von Ivo Cordes für eine Nachstellung in H0 vorgeschlagene Konzept als Mehrdeck-Anlage.

Eher zaghaft geht man bei uns an das Thema Mehrdeck-Anlagen heran. Speziell in den Vereinigten Staaten sind hingegen in den letzten Jahrzehnten Heimanlagen dieser Konfiguration in recht beachtlicher Zahl entstanden. So lässt sich diese Idee keineswegs mehr als spleenige Utopie abtun. Als starkes Argument für diese Bauweise spricht der erhebliche Gewinn an Streckenlänge bei gleichem Grundflächenbedarf gegenüber der konventionellen „Eindeck“-Anlage. So lässt sich ins Auge fassen, einen beachtlichen Abschnitt einer realen Strecke im Modellbahnzimmer nachzustellen und auch mehrere Stationen ohne unzutragliches Nebenei-

inander unterbringen zu können. Als entsprechendes Demonstrativvorhaben habe ich mir die – zumindest von Namen und Fahrzeugmaterial her – wohl nicht ganz unbekannt „Müglitztalbahn“ Heidenau–Altenberg nahe Dresden ausgeguckt.

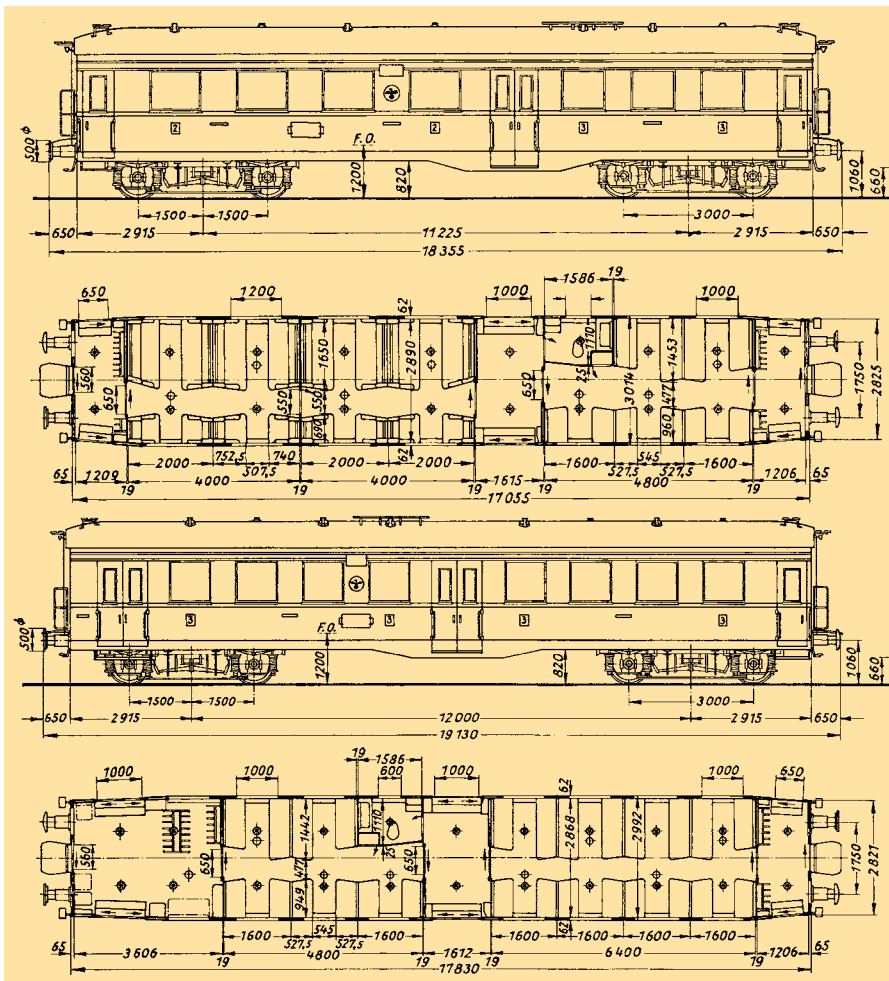
Mal sachlich, mal betulich

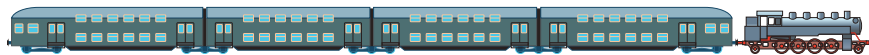
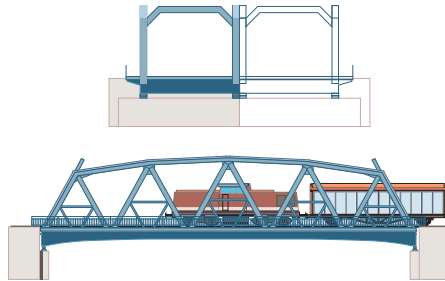
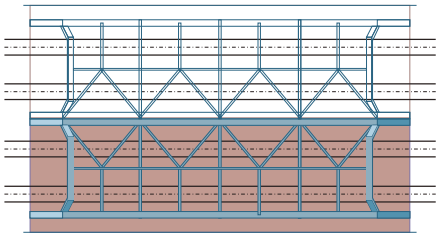
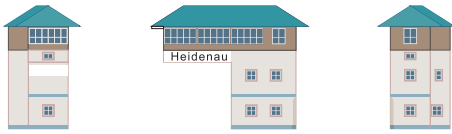
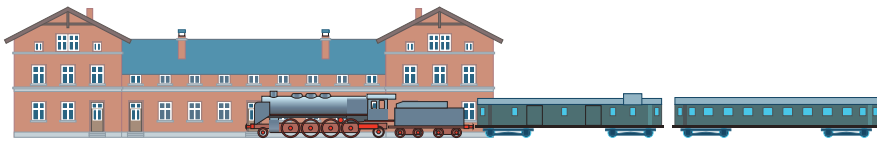
Es waren nicht nur die speziell für die schwierige Trassierung (140-m-Bogenradien) beschafften Fahrzeuge, namentlich die Baureihe 84 und die „Altenberger Wagen“, die dieser Bahnstrecke ihre eigene Note verliehen. Gegenüber der bis 1938 hier durchs





Im Sommer 1939 ist 84 001 mit einer artrein gebildeten Garnitur auf dem Weg nach Altenberg. Wie diese Betriebsituation ins Modell umgesetzt werden kann, zeigt das Blockbild der in mehrere Schaubenen gegliederten Anlage und ein zuunterst gelegenes Schattendeck (linke Seite außen). Daneben die schematische Darstellung der Strecken- und Bahnhofsgleise nebst den zugehörigen Wendeln. Unten rechts schließlich die geografische Lage der Strecke. Zur Erinnerung außerdem die Zeichnungen der Wagen, wie sie eigens für diese Strecke gefertigt wurden.





Tal laufenden 750-mm-Bahn wurden weite Abschnitte bei der Ablösung durch Normalspur völlig andersartig geführt. So handelt es sich um eine der ganz wenigen „Neubaustrecken“, die zwischen den Weltkriegen in Deutschland angelegt wurden. Dementsprechend zeigt sich die bauliche Ausstattung mit einem recht eigenständigen Charakter.

Die zahlreichen Brücken zum Beispiel sind allesamt in Beton ausgeführt. Rückschauend hat die Kulturkritik wenig an diesen – wie an den zeitgleich entstandenen Bauwerken beim Autobahn- und Fernstraßenbau – auszusetzen gefunden. Diese Brücken wirken noch immer klar, modern und durchaus ästhetisch.

Schon eher dürften sich die Geister an den hier neu entstanden, aber doch ziemlich alt wirkenden Empfangs- und sonstigen Betriebsgebäuden scheiden. Mittlerweile waren nur noch traditionelle und bodenständige Bau-

Einige markante Bauten, die in den Anlagen-vorschlag übernommen wurden. Auf dieser Seite Heidenau mit Empfangsgebäude und Stellwerk, die Straßenüberquerung in Heidenau und der Talübergang Köttewitz. Die untere Sichte Ebene zeigt den etwas gestutzten Bf. Heidenau.

