

- **Timmerbruch ist ein regionales Oberzentrum für die umliegenden Orte. Daher findet hier jede Menge Betrieb statt.**



MODELLBAHNANLAGE AM RANDE DES BERGISCHEN – TEIL 1

Sehnsuchtsort Timmerbruch



**TRAUM
MODELLBAHN-
ANLAGE**

2020 kandidierte Karl-Heinz Czierpka nach 26 Jahren nicht mehr für das Ehrenamt des Bezirksbürgermeisters. Gleichzeitig endete seine Zeit als Skipper des Familienbootes „Tremonia“ und die Pandemie unterband die Vortragstätigkeiten als „Käpt’n Kalle“. Beruflich schon 10 Jahre im Ruhestand war klar, dass neben dem Arbeitszimmer auch ein sehr großes Zeitkontingent frei werden würde. Daher spukte im Kopf des Ur-Dortmunders schon lange der Gedanke an das Kindheits- und Jugendhobby herum, schließlich hatte er schon als Schüler oft sein letztes Taschengeld für die MIBA geopfert. So entstand mit Timmerbruch der neue Sehnsuchtsort des damals 70-Jährigen. Lassen wir ihn darüber erzählen.



Fotos: MK

Nach der Ankunft in Timmerbruch ist 24 055 ins Bahnbetriebswerk eingerückt, um die Vorräte zu ergänzen. Trotz der geringen Abmessungen bietet das Bw alles, was eine Dampflok braucht. In der Lokleitung wird die Maschine für die kommenden Einsätze disponiert.

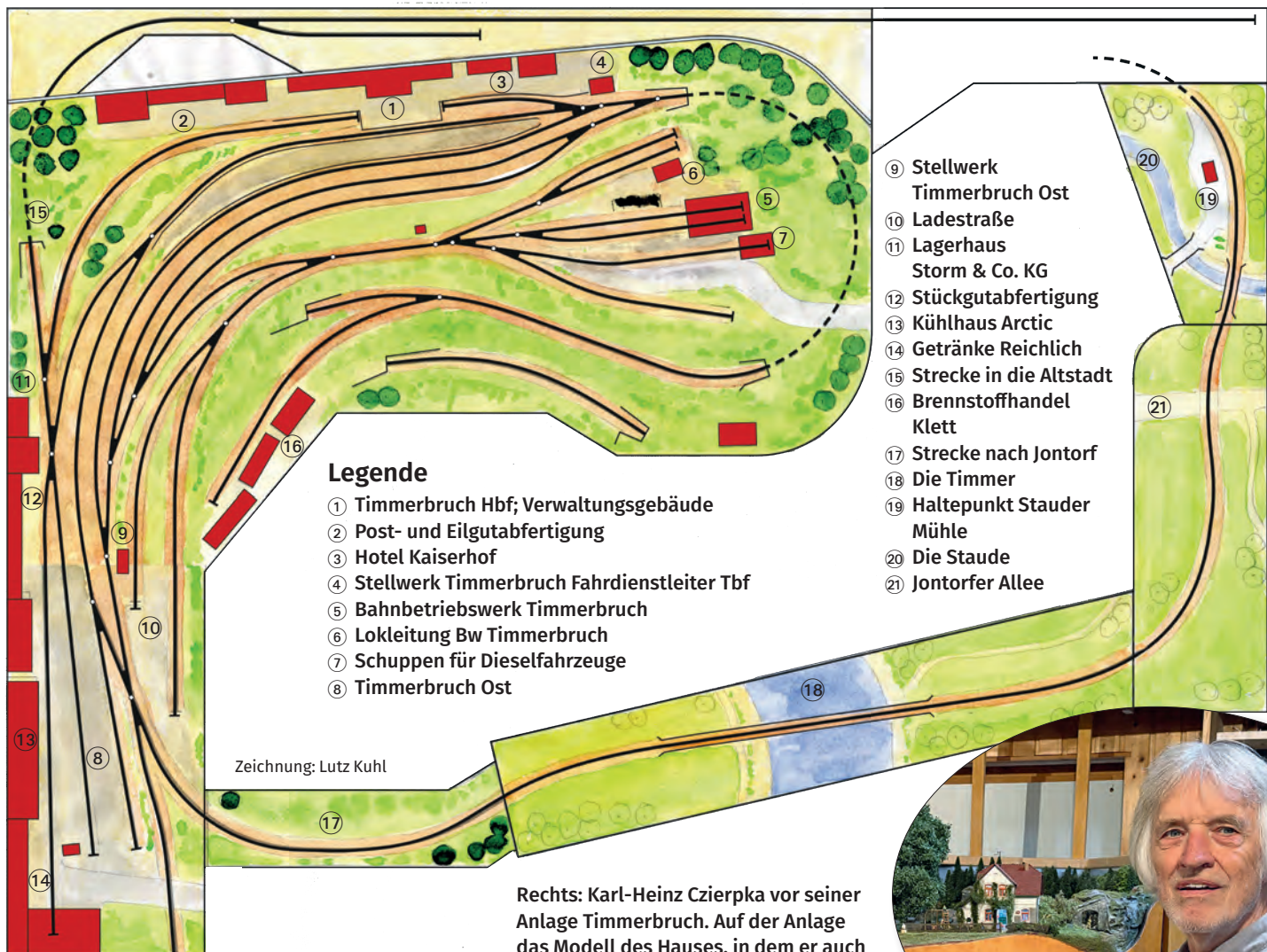
Timmerbruch an der Timmer ist ruhrgebietsnah verortet, da, wo es ins Bergige übergeht. Der Blick in die Geschichtsbücher zeigt seine eisenbahntechnisch wechselvolle Vergangenheit. Die historische Steilstrecke in die Altstadt wird noch heute bedient. Zwar ist die Zahnstange längst passé, aber noch immer darf das Triebfahrzeug nur talseitig fahren. Die direkte Verbindung von Jeppe-ode über Timmerbruch nach Kalletal ist unterbrochen, weil die große Talbrücke von der zurückweichenden Wehrmacht gesprengt wurde. Ob sie je wieder aufgebaut wird ist fraglich, denn durch die

Nebenbahn über Jontorf kann Kalletal ebenfalls erreicht werden. Hier hatte sich der Heimatsturm die Zähne ausgebissen: Feuchter Sprengstoff rettete die Fischbauchträger-Brücke. Heute fahren bei Problemen auf der nahen Hauptstrecke sogar oftmals Umleiter über diese Nebenbahn. Selbst ein ausgewachsener TEE wurde schon am kleinen Haltepunkt Stauder Mühle gesichtet.

Bereits in den Epochen III und IV werden Timmer und Staude am Wochenende von Erholungssuchenden aus dem Revier heimgesucht. Beliebt ist auch der vom Krieg verschonte mittelalterliche Stadtkern; das

Auch für die immer zahlreicher werdenden Dieselfahrzeuge ist gesorgt. Hier genügt eine Tankstelle mit überdachter Pumpenanlage und – so viel Papierkram muss sein – Schreibstube für die Abrechnungen. VT 75 903 rollt in den Wellblechschuppen, der hier nachträglich als Anbau am Dampflok-schuppen lehnt.





ist im Ruhrgebiet eine große Ausnahme. Oft müssen daher Sonderwagen in den engen Altstadtbahnhof geschoben werden. Im kleinen Hafen am Timmer-Seitenkanal werden für Kohlekraftwerk und Hütte weiter montantypische Güter umgeschlagen, die Schächte der örtlichen Zeche sind längst verfüllt.

Timmerbruch a.d. Timmer in 1:87

Diese kurze Beschreibung zeigt, dass der Bahnhof viel Betrieb garantiert. Auch wenn in der Regel immer nur ein Zug fährt, braucht es viele Hände. Die Uhr tickt unerbittlich und der Fahrplan ist eng. Aber die Uhr hat einen Stopp-Schalter und manchmal unterstützen meine Enkel Jeppe und Jonte – namensgebend für die Orte in der Umgebung – den Fahrdienstleiter. Oder Modellbahnfreunde helfen mit, vor allem, wenn die Kernanlage durch drei Module erweitert wird. Der ortsfeste Teil mit dem Bahnhof Timmerbruch und dem siebengleisigen Schattenbahnhof gestattet zwar jederzeit Betrieb, doch die mobilen Anlagenteile machen daraus temporär eine Rundumanlage, auf der es wirklich „rundgeht“.

Etwa 20 Minuten braucht es mit allen nötigen Anpassungen für den Zubau, der dann für Fahrwochenenden oder (meist) Fahrwochen stehen bleibt.

Rechts: Karl-Heinz Czierpka vor seiner Anlage Timmerbruch. Auf der Anlage das Modell des Hauses, in dem er auch im wahren Leben wohnt.

Unten: Der auf einem Nebengleis abgestellte O-Wagen mit Holzladung wird hier von 94 539 abgeholt und dem Empfänger zugestellt.





Die höherwertigen Züge werden bereits von den modernen Dieselloks befördert. Hier rollt V 100 1273 mit ihren Umbauwagen in Timmerbruch Hbf ein. Der Fahrdienstleiter auf dem modernen Stellwerk beobachtet die Zugfahrt von seinem Erker aus. Langsam zieht die Lok vor bis zum Ende des Bahnsteigs, damit der Zug die Bahnsteiglänge voll ausnutzen kann.



Und dann, das gebe ich gerne zu, gibt es auch jenseits des Fahrplans Zeiten der seligen Kreisfährerei. Besonders meinen Enkeln macht es tierisch Spaß, wenn wir dann gleichzeitig mit zwei oder gar drei Zügen auf dem großen Ring unterwegs sind.

Ja, wir spielen einfach! Der legendäre Rolf Ertmer hatte solche Aussagen stets deutlich gekontert mit „Wir spielen nicht, wir machen Betrieb“. Es liegt mir fern, dem Modellbahngott meiner Jugend zu widersprechen, aber das sehe ich ganz anders. Fast 30 Triebfahrzeuge bringen enormen Spaß, und der Wagenpark wächst immer weiter. Dazu gehören viele Bierwagen, denn die drei Brauereien in unmittelbarer Nähe meines Zuhauses sorgten schon in der Kindheit für eine profunde Kenntnis des Dortmunder Bierwesens. Kein Wunder also, dass sich in Timmerbruch der weltweit tätige Getränkehandel Reichlich (Slogan: „Die ganze Welt des Bieres“) angesiedelt hat!

Auch so ziemlich alle Autos meines Lebens sind irgendwo auf der Anlage unterwegs, natürlich mit den Originalnummern auf dem Kennzeichen. Und kürzlich bin ich sogar nach Timmerbruch umgezogen, denn unser Haus gibt es inzwischen auch im Maßstab 1:87. Das „Werkswohnhaus Bottrop“ von Kibri ließ sich mit ein wenig Mühe umbauen und sieht fast so aus wie unser Domizil im echten Leben. Und es nimmt natürlich eine Sonderstellung ein: Am Anlagenrand positioniert ist jedes einsehbare Zimmer mit Inneneinrichtung versehen und die Beleuchtung lässt sich für jedes Zimmer getrennt schalten – wie im richtigen Leben!

Anlagenunterbau

Hier kommen die Fakten, fangen wir unten an, beim Unterbau. Der besteht aus stabilen L-förmigen Holzträgern, die Gleise liegen mit Korkunterlage auf Buchensperrholzplatten, gehalten durch Gewindestangen. Bei den mobilen Segmenten ist es aus Gewichtsgründen Pappelsperholz auf Aluminium-



leisten. Besondere statische Probleme bereitete das mobile Modul mit dem tief eingeschnittenen Tal der Timmer, sollte doch hier ein möglichst großer Höhenunterschied zur Fischbauchträger-Brücke entstehen. Da aus Platzgründen der Hintergrund nicht fest montiert werden konnte, fiel er als stabilisierendes Element aus. Spanten müssen nun Verwindungen verhindern.

Gleise und Weichen sind von Roco, Mindestradius R3, keine S-Kurven. Die notwendige kurvenreiche Streckenführung konnte durch Tunnel glaubwürdig getarnt werden. Das ist der wahre Grund für die Platzierung „im Bergischen“, so konnten auch unschöne Außenkurven mit aufklaffenden Wagenabständen vermieden werden. Fazit nach mehreren Betriebsjahren: ein in der Regel völlig störungsfreier Betrieb. Erfreulicher Riesenunterschied zu den Anlagen meiner Kindheit und Jugend...

Elektrik

Kabel bis 2,5 mm² Querschnitt führen zu den Unterverteilungen, nur auf der letzten Meile kommen dünne Litzen zum Einsatz. Meine Erfahrungen aus dem Bootsbau haben hier Regie geführt. Ein dicker Hefter mit inzwischen über 100 Seiten listet nicht nur jede einzelne Lötöse auf. Manchmal habe ich auch in ein paar Sätzen die jeweilige Schaltung beschrieben und erklärt. Es muss eine Altersfunktion sein, wenn man schon nach wenigen Monaten bei Änderungen ins Grübeln kommt ob der vorgefundenen Situation und sich ums Verrecken nicht mehr erinnern kann, was man sich dabei mal gedacht hat...

Gefahren wird mit Gleichstrom, über eine Z21 steuern zwei WLAN-Mäuse die Triebfahrzeuge. Mehrere Not-Aus-Taster gestatten das schnelle Abschalten des Fahrstromes – gut zu wissen, wenn sich mal wieder die Enkel der Mäuse bemächtigt haben. Jedes Gleisstück wird mit Strom versorgt, alle Herzstücke sind polarisiert und so ist ein entspanntes Fahren möglich.

An dieser Strecke liegt auch der Anschließer „Mineralöle Klett“. V 36 102 hat kurz nach dem Schienenbus den gleichen Weg von Timmerbruch aus genommen – allerdings als geschobene Sperrfahrt mit zwei Kesselwagen.



Auf der Hauptbahn brummt ein VT 98 Richtung Jepperode. Er ist nur kurz zu sehen, denn gleich folgt schon wieder das massive Unterführungsbauwerk, sodass die Strecke Timmerbruch Ost unterqueren kann. Auf wen wohl die Fotografen warten?



Kaum hat die Fuhre das Werksgelände von Klett erreicht, beginnen die Arbeiter bereits mit dem Umpumpen des Kraftstoffs. Der Lokführer nutzt die Zeit für eine ausgiebige Pause. Zeitgleich wird bereits einer der Tanksattelschlepper beladen.



Na klar, die Fotografen warten natürlich auf die nächste Dampflok. 55 3243 tut ihnen den Gefallen. Links: Auf einem stillgelegten Gleis hat sich eine Gruppe zum Grillen gefunden. Heutzutage würde sowas die Bahnpolizei auf den Plan rufen ...

Lokomotiven und Triebwagen

Hier fahren die Maschinen, die mich in Kindheit und Jugend begleitet oder die mich damals fasziniert haben. Dortmund war immer schon Zugbildungsbahnhof, zudem endete hier der Fahrdrabt aus dem Süden, es musste also umgespannt werden. Da fuhr so ziemlich alles. Und das alles fährt nun auch durch Timmerbruch! Mehrere V 200 etwa – die erste Großdiesellok der jungen Bundesbahn nimmt in meinem Herzen eine Sonderstellung ein. Schon 1965 saß ich auf der IVA in München im Führerstand, 1970 erlebte ich eine lange Nachtfahrt neben dem Lokführer! Und – das verrate ich hier exklusiv – ich war Vorsitzender (und einziges Mitglied) im Pfiff-Club „V 200 hoch 1“, damals tat man noch was für eisenbahnbegeisterte Kinder. Noch heute werden kritische Aktionen meinerseits in der Familie mit einem abschätzigen „Der Pfiff-Club lebt“ kommentiert. So etwas bleibt eben nicht in den Klamotten hängen, das begleitet den Menschen durch das ganze Leben!

Und ich oute mich als Genussfahrer! Mit nur einer Lok, mit nur einem Zug unterwegs genieße ich es, wenn sich so ein VT 11.5 geschmeidig in die Kurve legt, wenn die V 36 auf der Gefällestrasse in den Leer-



In Timmerbruch Ost liegt das industrielle Zentrum des Ortes. Hier gibt es eine Ladestraße und jede Menge Fabriken bzw. Lagerhäuser. V 100 1273 hat inzwischen einen Nahverkehrsgüterzug (Ng) am Haken und wartet auf Ausfahrt nach Timmerbruch.

Unten: Zuvor muss jedoch noch V 36 102 abgewartet werden, die ihre Donnerbüchsen nach kurzem Aufenthalt Richtung Timmerbruch Altstadt schiebt.



lauf schaltet und in umgekehrter Richtung die V 188 vor einem langen Güterzug nur mit heulenden Lüftern die nötige Leistung auf die Schienen bringt. Die WLAN-Bedienung erlaubt ein Mitgehen, einen Blick aus ständig wechselnder Perspektive – das begeistert mich immer noch!

Meine Lieblingsbaureihe ist bis heute die preußische P 8 geblieben! Karl-Ernst Maedel hat sie in den „Bekanntnissen eines Eisenbahnmannes“ als „lebendiges Denkmal der Preußischen Staatsbahn“ bezeichnet. Das Trix-Modell zeichnet sich durch einen sehr schönen Sound aus. Beim Herunterregeln hört der Dampfschlag nicht abrupt auf wie bei manch anderen Modellen, er wird immer leiser bis hin zu einem zarten Hauchen. Da wird das langsame Heranfahren an einen Zug auch zum akustischen Erlebnis.

Leider lernte ich gerade bei dieser Lok die Tücken eines umgetrixten 3-Leiter-Modells kennen, denn die Stromabnahme war nicht wirklich für das Zwei-Leiter-System optimiert. Sie war lediglich kostengünstig angepasst worden. Darüber hinaus blieb ein komplettes Tenderdrehgestell in Sachen Stromabnahme außen vor. Das wurde bei meinem Modell dann geändert. Wirklich schade, dass die Grundvoraussetzung für einen reibungslosen Fahrbetrieb in vielen Fällen einfach missachtet wird. Hier zählt jede Achse, jedes Rad! Ein Energiespeicher darf immer nur ein Behelf sein.

Für jede einzelne Lok gibt es zum schnellen Überblick eine Lokkarte, auf der die jeweilige Tastenbelegung aufgeführt ist. Grundsätzliche Funktionen lie-

► Unter www.timmerbruch.de erfahren Sie noch mehr Wissenswertes über diese Anlage.

gen stets auf den gleichen Tasten, sodass auch ein rascher Wechsel zwischen den Fahrzeugen nicht zu Verwirrung führt. Rangiergang immer auf 4, Glocke, so vorhanden, stets auf der 3 und die 2 schaltet den Kurzpfeif, während bei den Dampfloks auf der 10 der lange Pfeif lauert.

Dieses Mapping ist manchmal grenzwertig. Überhaupt war für mich der Einstieg in die digitale Steuerung ein spannendes Erlebnis. Da steuerte man in den 80ern doch noch völlig anders, obwohl ich schon damals mit selbstgebauter Elektronik (Phasenanschnittsteuerung) für ein besseres Fahrgefühl gesorgt habe. Mit der freundlichen Hilfe in zwei Foren habe ich aber auch die digitalen Klippen umschiffen. Wobei ich es bis heute ärgerlich finde, dass die Hersteller in Teilen ihr eigenes Süppchen kochen. Aber inzwischen kann ich sogar Alt-Decoder umprogrammieren. Alles ohne teure Hardware-Lösungen, die ja für diesen Zweck von allen Herstellern angeboten werden. Natürlich gegen harte Währung. Nur bei einer Decoder-Linie habe ich mich geschlagen gegeben, da lief wirklich nichts ohne den entsprechenden Programmierer und ich habe in den sauren Apfel des Zusatzkaufes gebissen (ein ganz lieber Gruß geht von hier in die Weltspielzeugstadt Sonneberg). Im zweiten Teil berichte ich dann über die Umgebung von Timmerbruch.

Karl-Heinz Czierpka



Am Ortseingang von Timmerbruch liegt die aufgelassene Strecke nach Kalletal. Hier ist das Gleis schon arg verkrutet. Erstaunlicherweise ist die Bü-Anlage immer noch vorhanden. Ob die Strecke vielleicht wieder reaktiviert wird?

Unten: Soeben ist ein Rungenwagen mit Drahtrollen aus dem Sauerland eingetroffen. Am Bockkran von Timmerbruch Ost beginnt sogleich das Entladen.

