



Das Weschnitztal-Überwald-Projekt (WÜP) – Teil 4: Das Herzstück

# Verzweigung in Mörlenbach

*Ohne Mörlenbach läuft nichts! Der Abzweig von der Weschnitztalbahn auf die Überwaldbahn war ein echtes „Muss“ für unser Projekt. Markus Meier hat sich dieser Herausforderung gestellt und einen sehr großzügigen Bahnhof erschaffen, berichtet Horst Meier.*

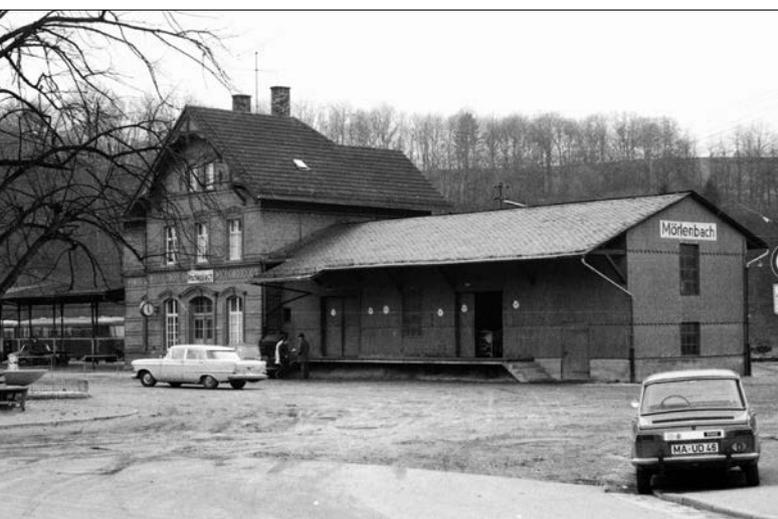
Für den Bahnhof Mörlenbach, das Herzstück der Weschnitztalbahn, schlug *mein* Herz schon, seit ich mit Opa Schorsch dort im Schienenbus vorbeikam“, hatte Markus gleich zu Anfang verkündet und diese Liebe dann auch ins Modell übertragen. Bereits seine ersten Überlegungen hatten die Gruppe

nicht nur wegen der recht maßstäblichen Umsetzung, sondern auch wegen der Modulanordnung in Erstaunen versetzt. „Man muss hier klotzen und nicht kleckern, wie so manche das lieber tun, wenn sie alles verniedlichen“, betonte Markus. „Schließlich vollzieht sich hier nicht nur der Abzweig auf die Überwald-

bahn, Mörlenbach ist vielmehr auch Streckenmittelpunkt und von allen Bahnhöfen (außer Weinheim) der größte – was ja auch ein bisschen auf unser Projekt zutrifft“, betonte er.

## Keilförmig

„Ja, und schließlich macht ja auch die Bauform den speziellen Reiz aus“, dozierte er weiter, als alle die perfekte Gleislage bewunderten. Nicht nur dass es ein Abzweigbahnhof war, auch die Anlage als Keilbahnhof versprach neben der Anordnung der Gütergleise und damit verbundenen Rangierbewegungen zusätzliche Anreize. „Das Bespielen mit normalen Güterzügen ist schon toll, sah ich doch die diversen Wagengattungen auf den Vorbildfotos. Und dann kamen die Sonderfahrten mit dem Zirkuszug noch hinzu!“, verkündete er begeistert. „Doch den Clou bildete die Tankstelle an der durchgehenden Hauptstraße – für mich als Autofan, ein weiteres Bonbon als Zugabe.“



**Eine der wenigen Ansichten vom Vorplatz zeigt, wie groß dieser ist, dass er anfangs noch nicht komplett geteert war, und dass der Güterschuppen mit seiner Größe den Platz recht gut dominierte.**

**Foto: kfg, Slg. HM**

Die frühe Luftaufnahme von 1930 zeigt den Bogen des Bahnhofs, die beiden vorderen Gleise 4 und 5 waren hier noch durchgängig. Im Hintergrund lässt sich die zu erwartende Steigung in Richtung Wahlen schon erahnen. Foto: Slg. HM



Darunter: In Mörlenbach ist Betrieb. Der Güterschuppen ist kürzlich verlängert worden, auf dem Stumpfgleis davor steht ein Omni bereit und auf den Gleisen 2 und 3 kreuzen sich die Personenzüge, beide gezogen von 65ern. Foto: Kl, Slg. HM

Schnell war er aber dann auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt. Es war zu klären, in welchem Bauzustand Mörlenbach umgesetzt werden sollte. Keine leichte Frage, gab es doch über die Jahre viele Änderungen in Mörlenbach. So waren anfangs zum Beispiel Gleis 4 und 5 noch durchgängig befahrbar, wurden jedoch früh in Richtung Fürth/Odw. gekappt und waren dann nur noch aus Richtung Weinheim zu bedienen. Für den späteren Betrieb wären fünf Durchfahrtsgleise natürlich super gewesen, aber nach kurzer Überlegung kam die Frage auf: Braucht es die überhaupt noch?



Die Diskussion in der Gruppe führte zu abweichenden Ergebnissen, die alten Hasen mit dem Hang zu viel Güterverkehr vor den Augen sprachen sich dafür aus. Die „Neuzeitler“ waren dann eher dagegen und mit ein paar realistischeren Gedanken zum Betrieb, vor allem in Bezug auf den Güterverkehr, kamen dann alle zu derselben Erkenntnis wie seinerzeit die Bahn: „Nein, es braucht keine fünf durchgehenden Gleise.“

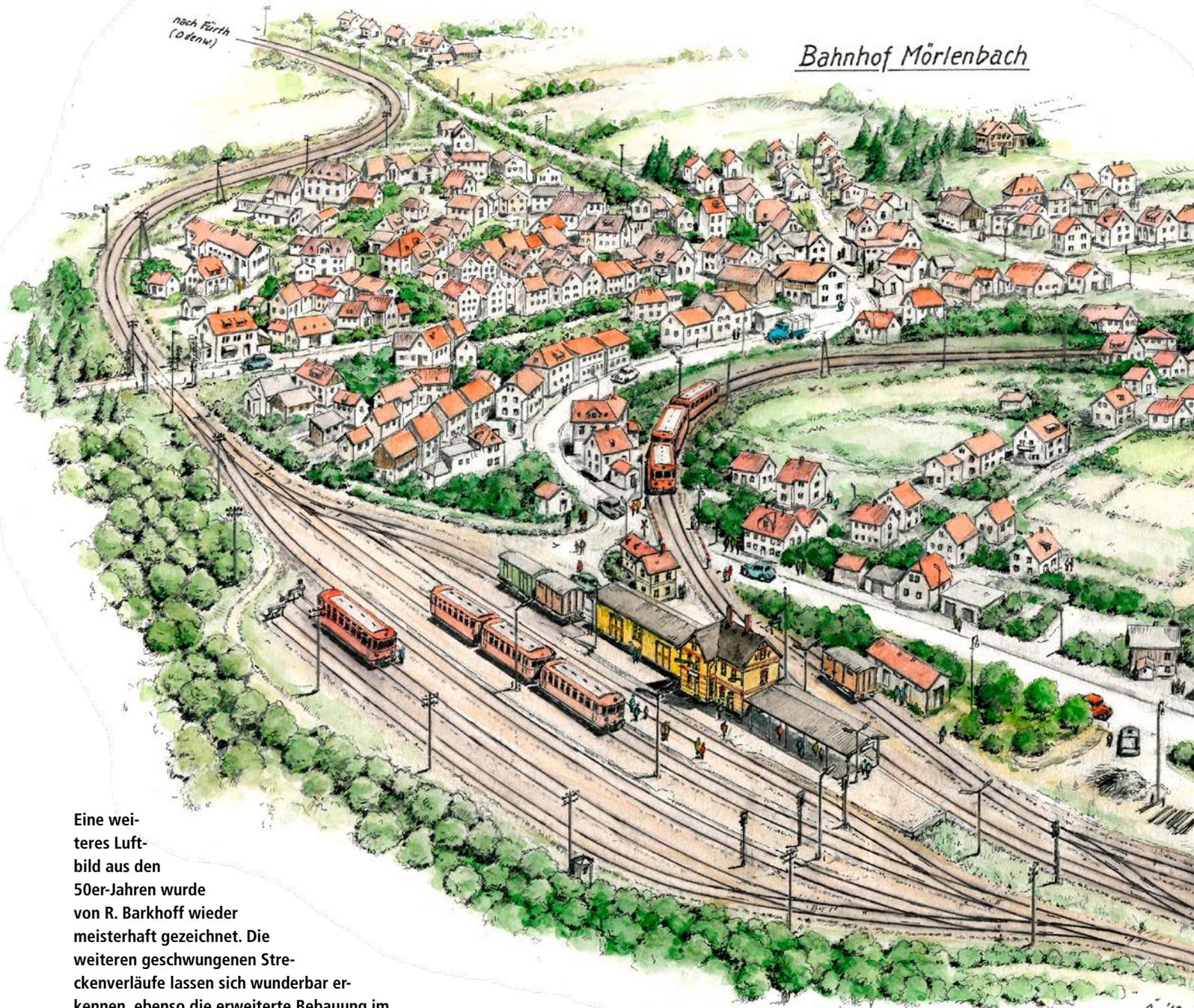
Dabei wurde heftigst diskutiert, was denn eigentlich in Mörlenbach genau passiert? „Ganz klar, es müssen sich die Personenzüge auf zwei Gleisen kreuzen können, der Güterzug mit Ortsgütern muss zeitgleich ein Gleis haben, um Rangieren zu können. Ab und zu kommt

**1972 ist der Schrankenwärter wohl etwas spät dran mit dem Kurbeln, denn der Güterzug ist schon in der Anfahrt. Wichtiges Detail für die Schranken: sie sind gleichschlägig. Foto: wl, Slg. HM**



nach Fürth  
(OstnW)

## Bahnhof Mörlenbach



Eine weiteres Luftbild aus den 50er-Jahren wurde von R. Barkhoff wieder meisterhaft gezeichnet. Die weiteren geschwungenen Streckenverläufe lassen sich wunderbar erkennen, ebenso die erweiterte Bebauung im Vergleich zur vorherigen Seite. Mehrere „Rote Brummer“ runden den Gesamteindruck stimmig ab.

ein Güterzug aus Weinheim, der Wagen abstellt, bevor er auf die Überwaldbahn fährt“, führte Bernhard sachkundig aus. „Und vergessen wir nicht den Zirkus Sarrasani, der ein paar Mal im Jahr mit bis zu 40 Wagen nach Mörlenbach kam, um dort sein Winterquartier zu beziehen!“

„Aber reicht dann im normalen Fremo-Betrieb – wenn möglicherweise auch mehrere Betriebsstellen an Mörlenbach anschließen – die Gleislage aus“, fragte ich, schon leicht in die Defensive gedrängt. „Ach da sollte der Gleisplan völlig ausreichend sein, und Du hast die Gleise 4 und 5 schließlich noch als Ab-

stellgleise“, schlug sich Karl auf die Seite der Jüngeren.

„Zumindest im hinteren Bereich, wo es auf die Überwaldbahn geht, gibt es weniger zu entscheiden“, beruhigte Rasmus die erhitzten Gemüter. „Das Freiladegleis muss auf jeden Fall so lang wie möglich gestaltet werden, um auch die Wagen von der davorliegenden Laderrampe holen zu können.“

### Fahrt Frei!

Die nächste Frage drehte sich um die Signalisierung. Dank der vielen Vorbildfotos konnte der Wechsel von Flügelsig-

nalen auf Lichtsignale auf Anfang der 70er-Jahre datiert werden. Denn Flügelsignale hatte Mörlenbach anfangs eigentlich nur an allen drei Einfahrten, die Ausfahrten hatten zunächst keine eigenen Signale, sondern waren nur per Haltetafeln „gesichert“. Mit dem Umbau auf Lichtsignale wurden aber nun auch die Ausfahrten per Signal gesteuert. Das ist deutlich betriebsintensiver, was für Markus der Anlass war, diesen Status umzusetzen. Da die Firma SMF-Modelle passende kleine Nebenbahn-Lichtsignale der Epoche IV anbietet, wurde Mörlenbach also zeitlich Anfang der 70er-Jahre umgesetzt.



Der große Vorplatz ist im Modell nun geteert und mit reichlich Modellautos bestückt. BR 65 und den Güterschuppen kennen wir ja bereits vom Originalbild.

Unten: Manch ein Bus hat wie oben auf dem Vorplatz gedreht und sammelt nun seine Fahrgäste etwas entfernt vom Bahnhof auf. Im Hintergrund erstreckt sich das Empfangsgebäude mit dem Güterschuppen und der Bahnsteigüberdachung in voller Länge. Fotos: HM (11)



## Gleis- und Weichenbau

Der Gleisbau erfolgte wiederum mit Weinerts „mein Gleis“. Während die Weichen mit Holzschwellen verbaut wurden, hatten die Gleise Stahlschwellen, wie es auch im Vorbild anzutreffen war. Ebenfalls kamen in regelmäßigen Abständen Doppelschwellen zum Einsatz. Um die Längenausdehnung nicht noch größer werden zu lassen, wurden die kürzesten Weichen von Weinert gewählt, welche sich jedoch sehr harmonisch in das Gesamtbild einfügten.

Vor dem Verlegen der Weichen sollte der beiliegende Einsatz unter die Stell-

mechanik gelegt werden. Er reduziert die sichtbare Fläche der Stelldrahtbohrung. Auch die Weichenantriebe von Weinert kamen von Beginn an zum Einsatz. Eine entsprechende Bohrschablone ist hierzu erhältlich. Sie wird von oben auf die verlegte Weiche geschraubt. Im Anschluss können die Löcher sauber gebohrt werden, damit der Antrieb von unten exakt montiert werden kann. Es gilt die grundlegende Empfehlung, diese Löcher sofort nach dem Verlegen der jeweiligen Weiche zu bohren. Legt man nämlich zuerst alle Gleise, kann es passieren, dass auf einer geplanten Bohrung leider schon ein Gleis liegt ...

Die passende Schraube sollte in einem solchen Fall auch schon in die Bohrung gesteckt werden, bevor das Gleis darüber verlegt wird. Plant man, zwei Weichen zueinander zu verlegen, sollte man sich der Länge der Weichenantriebe bewusst sein! Zwischen den Weichen sollte ein kurzes Stück Gleis eingebaut werden, sonst müssen die Weichenantriebe in der Höhe versetzt eingebaut werden.

Angesteuert werden die Antriebe mit dem Switch Pilot von ESU. Hier konnten bis zu vier Antriebe an eine Einheit angeschlossen werden. Die Kabel vom Servo bis zum Pilot müssen unter Umständen dann aber verlängert werden.