



Lipová-Lázně – ein idealer Bahnhof für die Modellumsetzung

# Kleiner Trennungsbahnhof mit Bw

*Für die Modellbahn interessieren eher die kleinen Bahnhöfe, die sich mit wenigen Kompromissen nachbilden lassen. Haben diese Vorbilder dann noch Nebenanlagen wie Bahnbetriebswerke oder Ladestellen ermöglichen sie auch abwechslungsreichen Betrieb. Einen solchen modellbahntypischen Bahnhof fand Sebastian Koch mit Lipová-Lázně im tschechischen Altvatergebirge.*

**W**ährend meiner Fototouren treffe ich oft auf Bahnhöfe, die mich faszinieren, weil sie sich durch ihre Größe oder die Gestaltung der Bahnanlagen ideal für eine Modellumsetzung eignen. Gedanklich überlege ich dann immer schon, wie man das Vorbild auf ein paar Modulen unterbringen könnte.

Einer dieser Bahnhöfe ist der von Lipová-Lázně im schlesischen Teil Tschechiens an der Grenze zu Polen. Bis 1918 gehörte die Region zu Österreich und Li-

pová-Lázně trug den Namen Nieder Lindewiese, von 1918 bis 1938 und wieder nach 1945 den Namen Dolní Lipová. In den 1960-Jahren wurde er auf Lipová-Lázně geändert.

Lipová-Lázně liegt am nördlichen Rand des landschaftlich sehr reizvollen Jeseníky (Altvatergebirge), einer Topographie, die bei den Eisenbahnstrecken der Region zu sehr steilen und kurvenreichen

Lipová-Lázně verfügt über einen fünfständigen Lokschuppen mit Drehscheibe. Davor erkennt man die Behandlungsanlagen aus der Dampflokzeit. Heute hält man hier nur noch eine Dieseltankstelle vor. Die Anlagen der Einsatzstelle befinden sich längs zu den Bahnsteiggleisen auf der gegenüberliegenden Seite des Empfangsgebäudes. Man kann aus beiden Seiten ins Bw einfahren.





Der Auszug der tschechischen Eisenbahnkarte zeigt die Eisenbahnen in Schlesien. Mittig im Bild liegt der Bahnhof Lipová-Lázne an der Hauptstrecke Zabré–Krnov. Sie führt nach Norden und erschließt das Altvatergebirge in der Grenzregion zu Polen. In Głuchołazy hat die Hauptstrecke Verbindung an das polnische Eisenbahnnetz.

In Lipová-Lázne zweigt die Nebenstrecke nach Javorník ab, die bis an die Grenze führt. Der Ast nach Vidnava wird heute nicht mehr betrieben. Auch die Nebenstrecken nach Javorník und Vidnava führten früher weiter und stellten eine Verbindung zur heute in Polen befindlichen Strecke Kamieniec Zabkowicki–Nysa her.  
Grafik: Slg. Koch

Strecken führt. Der Bahnhof ist Teil der eingleisigen Hauptbahn Hanušovice (Hannsdorf)–Głuchołazy (Ziegenhals) und stellt den Startpunkt der Nebenstrecke nach Javorník (Barzdorf) her.

Fasziniert hat mich der Bahnhof vor allem durch seine kurzen Gleise von 200 bis 233 m Länge. Nur Gleis 4 verfügt über 415 m. Die Bahnsteige haben eine Länge von 150 m. Die Ausprägung als Trennungsbahnhof macht ihn im Modell genauso interessant wie das kleine Bahnbetriebswerk, welches bis heute noch in Betrieb ist.

In den Jahren 2015 bis 2017 wurden die Strecken im Altvatergebirge umfassend modernisiert. Heute sind die Weichen in Lipová-Lázne elektrisch gestellt und die Bahnsteige erneuert. Dennoch ist der alte Charme des Bahnhofs bestehen geblieben, auch weil hier bis heute Holzverladung im Einzelwagenverkehr stattfindet und der Bahnhof täglich zum Bilden von Güterzügen aus der Region genutzt wird.

## Geschichtliche Entwicklung

Als 1888 die eingleisige Hauptstrecke von Hannsdorf nach Ziegenhals eröffnet wurde, bestand die Verpflichtung, bei Bedarf eine Zweigstrecke nach Barzdorf zu bauen. Nachdem 1893 die Preußische Staatsbahn im angrenzenden Schlesien (heute Polen) die Strecke Otmuchau (heute Otmuchów)–Heinersdorf (heute Dziewietlice) bis zur österreichischen Grenze eröffnet hatte, baute der österreichische Staat die Verbindung über Barzdorf an die Grenze. Diese Strecke wird seit 1945 nicht mehr grenzüberschreitend betrieben. Heute existiert nur noch der tsche-

Das kleine Empfangsgebäude vom Lipová-Lázne beherbergt im Vordergrund den Dienstraum für den Fahrdienstleiter. Nach Umrüstung auf elektrische Weichenantriebe und Lichtsignale wird der Bahnhof heute komplett von hier aus gesteuert. Der Hausbahnsteig ist überdacht und die Bahnsteigzugänge sind ebenerdig.



Das noch weitestgehend im Ursprungszustand erhaltene Empfangsgebäude verfügt über viele liebevolle Details, die auf der Modellbahn zum Nachbauen einladen. Nicht wenige von ihnen haben sich über Jahrzehnte erhalten und können folglich in mehreren Epochen nachgebildet werden.  
Fotos: S. Koch

Auf die Dachstützen aus Guss-eisen wurde eine Holzkonstruktion gesetzt. Der Zaun verhindert ein Betreten der schmalen Bahnsteige, bevor die Aufsicht den Zugang zum Bahnsteig nach Einfahrt der Züge freigibt. Im Hintergrund wartet ein CD-Triebwagen der BR 810, die hier lange typisch waren.





Die schmalen Bahnsteige befinden sich zwischen den Gleisen. Sie sind – typisch für Tschechien – aus Betonfertigteilen errichtet. Hier kreuzen die Züge der Hauptstrecke und die Züge der Nebenstrecke aus Javornik enden hier. Wenn alle Personenzüge an den Bahnsteigen zum Stehen gekommen sind, können die Bahnsteige betreten werden. Die Aufsicht im Empfangsgebäude gibt hierzu dann ein Zeichen. Im Hintergrund wartet ein Holzzug von CD Cargo. Am rechten Bildrand befinden sich hinter dem Bahnsteig ein Güterschuppen und eine Ladestraße zur Holzverladung.

Ideal für die Modellbahn sind die kurzen Bahnsteige und die nicht so langen Bahnhofsgleise. Auf dem Bild von Ronny Sdunzik wartet ein Triebwagen der Reihe 810 auf die Abfahrt nach Javornik. Links neben dem Holzzug erkennt man die Weiche für die Anbindung der kleinen Einsatzstelle. Foto: R. Sdunzik

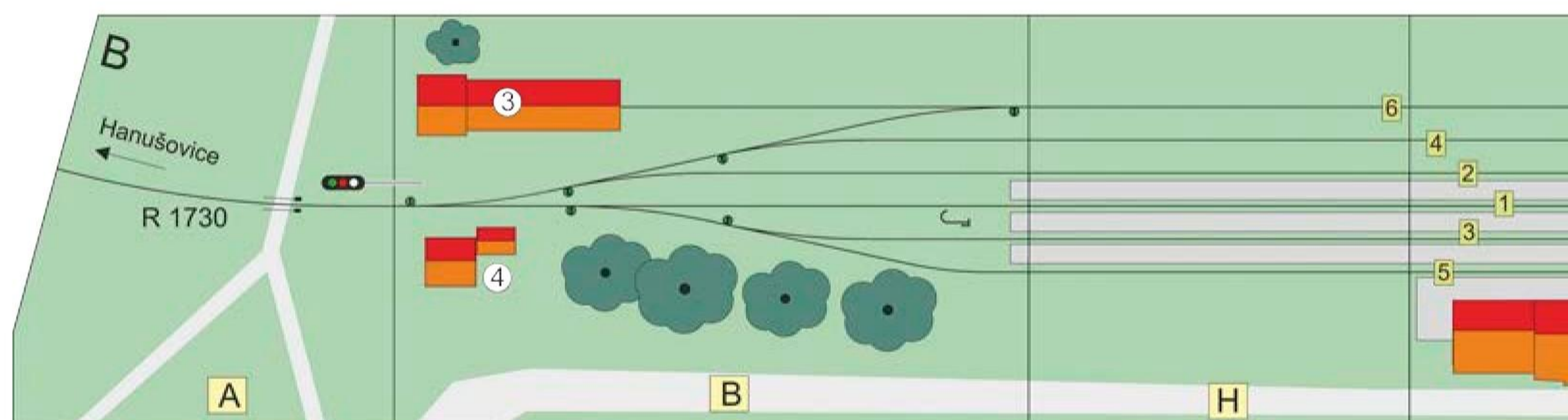
chische Abschnitt von Lipová-Lázne nach Javornik. Die eingleisige Hauptbahn wurde 1889 verstaatlicht, die Nebenstrecke nach Javornik wurde bereits von der Staatsbahn errichtet. An der Architektur der Gebäude erkennt man eindeutig die k.k.-Staatsbahnhistorie.

In Lipová-Lázne befinden sich die Bahnanlagen und das Empfangsgebäude heute noch vielfach im Ursprungszustand. Der Güterschuppen entstand in den 1950er-Jahren. Der alte eingleisige Lokschuppen an der östlichen Bahnhofsausfahrt aus der k.u.k. Zeit ist nicht mehr vorhanden und das Bahnbetriebswerk wurde nach 1945 erweitert und modernisiert. Die Anlagen des Kohlenbansens im Bw sind bis auf den Sockel des Kohlenkrans nicht mehr vorhanden. An deren Stelle findet man heute eine Dieseltankstelle für die im Altvatergebirge eingesetzten Dieseltriebwagen und Dieselloks des Güterverkehrs.

Die umfangreichen Ladegleise mit der ausgedehnten Ladestraße werden heute wie schon in früheren Zeiten für die Holzverladung im waldreichen Altvatergebirge genutzt. Die Holzverladung findet auch auf vielen benachbarten Bahnhöfen statt. Die Einzelwagen werden morgens verteilt und nachmittags wieder abgeholt. Die wegen der steigungsreichen Strecke nach Hanušovice recht kurzen Ganzzüge werden dann in Lipová-Lázne gebildet. Beladene Güterwagen, die am Vormittag



Der tschechische Modellbahner Milan Cernohorský hat Lipová-Lázne als H0-Modularrangement im Zustand der 1970er-Jahre nachgebaut. Im Modell misst der Bahnhof 6,05 m und ist auf 9 Segmente (A - I) verteilt. Segment H von 0,6 m Länge kann herausgenommen werden. Da die Modellbahner nach Fremo-Norm bauen, sind an den Enden des Bahnhofs genormte Übergänge mit senkrechter Gleisführung vorhanden. Die Gleise verlassen den Bahnhof im Bogen, daher haben die Modellbauer die Kanten der Segmente im Winkel von 15 und 30 Grad gebaut. Die Länge der Segmente liegt zwischen 0,6 und 1,0 m. Die Tiefe der Segmente im Bereich des Empfangsgebäude beträgt ...



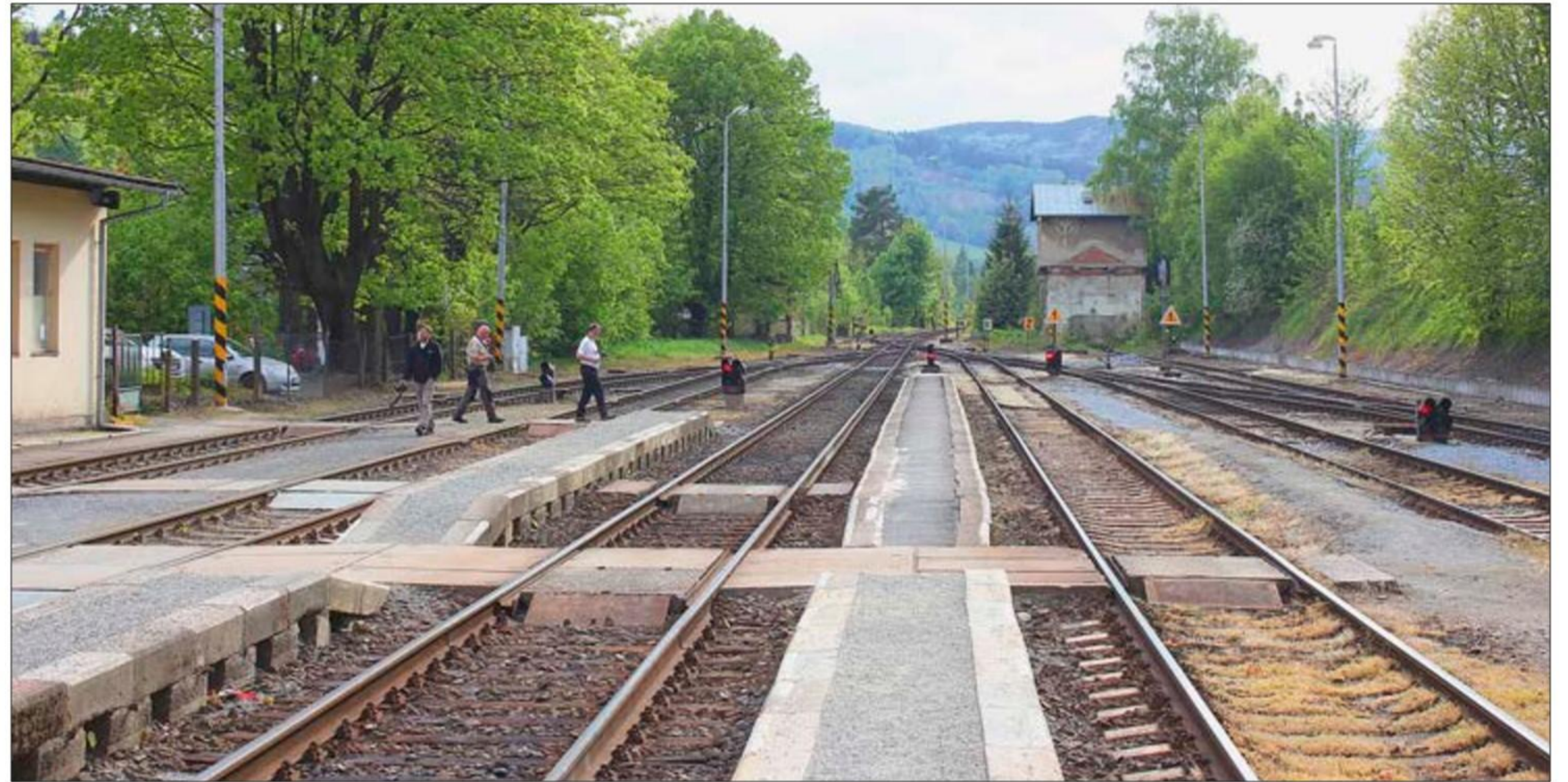
Im nachgebildeten Zustand besitzt das H0-Modell noch den Lokschuppen mit Wasserturm an der westlichen Bahnhofsausfahrt. Das Gebäude stammt noch aus der Anfangszeit der Bahn. Die Länge der Hauptgleise 1 und 2 beträgt 2,60 bis 2,70 m, Gleis Nr. 4 ist 3,40 m lang. Das Stellwerk an der Ladestraße ist ebenfalls noch vorhanden. Die Ausfahrten aus dem Bahnhof regeln Lichtsignale. Es sind Gruppenausfahrtsignale, die jeweils zu einem der drei Streckenäste des Bahnhofs gehören.

bereits abgeholt wurden, warten dann den Tag über im Bahnhof.

Im Personenverkehr bietet die CD auf der Hauptstrecke heute Stundentakt und nach Javornik einen Zweistundentakt an. In den Stoßzeiten werden Verstärkerzüge gefahren. Hinzu kommen Schnellzüge, die bis und ab Prag verkehren.

## Mögliche Modellumsetzung

Der Bahnhof Lipová-Lázne lässt sich sowohl als schmale Modulanlage, wie man sie im Fremo kennt, ins Modell umsetzen, aber auch als landschaftsbetonte Anlage der waldreichen Region. Die Bahnhofsgleise verlaufen alle gerade durch den Bahnhof. Die östliche Bahnhofsausfahrt Richtung Hanušovice führt in einen

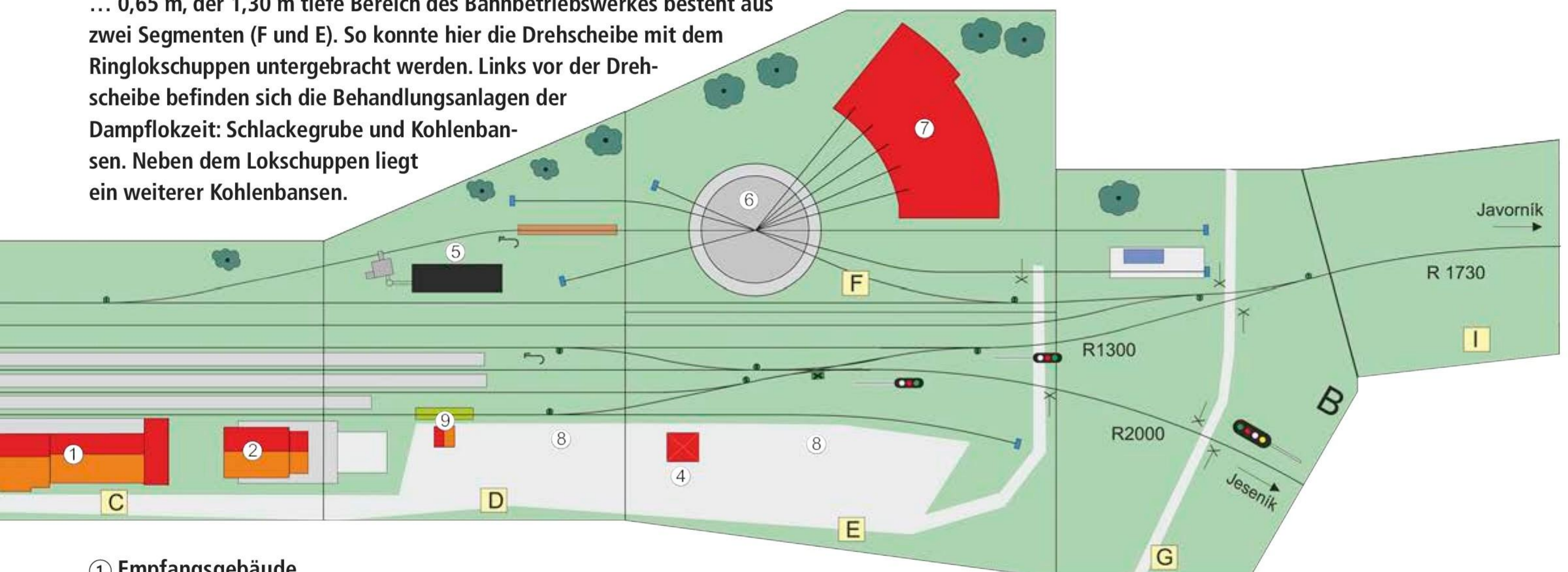


An der östlichen Ausfahrt befand sich ursprünglich ein kleiner Lokschuppen aus der Entstehungszeit der Bahn. Die niedrigen Ausfahrtsignale stehen heute an jedem Gleis. Der Bahnhof verfügt über keine Schutzweichen. Im Hintergrund erkennt man die eingleisige Strecke nach Zabrě.



Neben dem Bahnhofsgebäude befinden sich die Güteranlagen. Hier ist eine Ladestraße mit reichlich Platz zur Zwischenlagerung von Holz vorhanden. Es existiert ein Güterschuppen mit einer davor angeordneten sehr langen Seitenrampe (Bild links). Den Blick aus der westlichen Bahnhofseinfahrt zeigt das rechte Bild. Es sind die drei Bahnsteiggleise mit den Inselbahnsteigen zu erkennen. Nach der Modernisierung blieb der Bahnhof im Kern bestehen. Heute werden die Weichen durch Elektroantriebe gestellt. Die Ladestraße ist nur noch von der westlichen Seite aus angebunden.

... 0,65 m, der 1,30 m tiefe Bereich des Bahnbetriebswerkes besteht aus zwei Segmenten (F und E). So konnte hier die Drehscheibe mit dem Ringlokschuppen untergebracht werden. Links vor der Drehscheibe befinden sich die Behandlungsanlagen der Dampflokzeit: Schlackegrube und Kohlenbansen. Neben dem Lokschuppen liegt ein weiterer Kohlenbansen.



- ① Empfangsgebäude
- ② Güterschuppen
- ③ alter Lokschuppen mit Wasserturm
- ④ Stellwerk
- ⑤ Entschlackungsgrube und Kohlenbansen

- ⑥ Drehscheibe
- ⑦ Ringlokschuppen
- ⑧ Ladestraße
- ⑨ Gleiswaage

Zeichnung: Milan Cernohorský



Vor der Drehscheibe befindet sich heute die Dieseltankstelle für die in Lipová-Lázne stationierten Triebwagen. Früher lag hier der Kohlenban- sen und der Kran zur Bekohlung der Loks.



Auf der Drehscheibe dreht am 19. Mai 2012 die Museumslok der CD 534.0432. Diese Nachkriegsbauart der CSD war auf den Nebenstrecken um Lipová-Lázne unterwegs und hier früher auch beheimatet. *Foto: R. Sdunzik*



Der Blick aus dem Bw in den Bahnhof. Die Zuführung zur Drehscheibe führt durch die Überdachung der Dieseltankstelle. Vor der Modernisierung der Bahnanlagen befand sich am Ende der Lade- straße noch ein Stell- werk für die westliche Bahnhofsausfahrt. *Foto: Slg. Koch*

Rechtsbogen. In der westlichen Ausfahrt zweigt die Strecke nach Javornik nach Norden ab, die Hauptstrecke verlässt in einem leichten Bogen nach Norden den Bahnhof.

Unweit des Bahnhofs befindet sich am Streckenast nach Javornik der Werksan-

schluss eines Werkes für die Verarbeitung von Calciumcarbonat. Auch diese Werks- bahn sorgt für Einzelwagentransporte nach Lipová-Lázne, die im Modell nach- gestellt werden können.

Die Bahnanlagen liegen an einem Hang. Nach Norden steigt das Gelände

sanft an. Die eingeebnete Bahnhofsfäche sorgt an der Südseite für ein starkes Gefälle, welches teilweise mit Wänden abge- stützt wird.

Das kleine Bahnbetriebswerk liegt längs der Bahnhofsgleise; es kann aus beiden Seiten ein- und ausgefahren werden. Bis in die 1990er-Jahre waren alle Anlagen zur Dampflokbehandlung vor- handen, danach orientierte man sich auf die hier eingesetzten Dieselfahrzeuge und baute die Anlagen der Dampflokun- terhaltung ab. Je nach gewünschter Mo- dellepoche lassen sich also die Anlagen im Modell gestalten.

Bis zum Umbau 2015 verfügte der Bahnhof Lipová-Lázne über zwei Stell- werke an den beiden Bahnhofsenden. Seit dem Umbau werden alle Weichen und Signale aus den Diensträumen im Empfangsgebäude gesteuert. Dazu sind elektrische Weichenantriebe und Lichtsi- gnale an jedem der Hauptgleise im Bahn- hof vorhanden.

Tschechische Modellbauer, die nach Fremo-Norm bauen, haben einige Bahn- höfe der Region um das Altvatergebirge gekonnt im Maßstab 1:87 umgesetzt. Un- ter den Bahnhöfen, mit denen man an Mo- dultreffen teilnimmt, gehört auch der Bahnhof Lipová-Lázne. Auf der Internete- seite der eifrigen Modellbauer ([http:// ostramo.parostroj.net/](http://ostramo.parostroj.net/)) erhält man viele Informationen vom Bau und den Ausstel- lungen. In H0 und TT erhält man mittler- weile die gängigen bei der CSD und heute von der CD eingesetzten Fahrzeuge, so- dass auch ein vorbildgerechter Modell- betrieb möglich wäre. Auch wenn die Ge- bäude im Eigenbau gefertigt werden müs- sen, ist viel Zubehör nach tschechischen Vorbildern zu haben. *Sebastian Koch*



Das Bahnbetriebswerk steht im Modell voll mit typisch tschechischen Dampfloks.



Der Blick von Osten in den H0-Bahnhof. Der weitestgehend maßstäbliche Bahnhof besticht auch durch seine schlanken Weichen mit den Gleisen von Peco. Die vielen Abstell- und Ladegleise mit dem Bahnbetriebswerk sorgen im Modell für sehr viele Betriebsmöglichkeiten.



Das Empfangsgebäude entstand aus Polystyrolplatten im Eigenbau. Davor sind noch die einfachen und flachen Bahnsteige zu erkennen.

In Tschechien gibt es den Modellbahnverein Ostramo. Hier bauen die Mitglieder Module nach Fremo-Vorgaben und treffen sich zu großen Modultreffen. Thema der Arrangements ist das Altvatergebirge. Wie die Bilder dieser Seite zeigen, wurde von Milan Cernohorský ein exzellentes Modell des Bahnhofs Lipová-Lázne erbaut. Die Bilder des sehr detaillierten Bahnhofs entstanden auf einem Modultreffen der tschechischen Modellbahner. Die Gleise des Bahnhofs stammen von Peco und wurden auf einer Unterlage aus Kautschuk verlegt. Die Rahmen der Segmente wurden aus Sperrholz gefertigt und formen bereits den Geländeverlauf. An den Ausfahrten der Streckenäste sind genormte und Fremo-kompatible Übergänge vorhanden, sodass der Bahnhof je nach Arrangement an verschiedenen Stellen aufgebaut werden kann. Weil die Bahnhofsegmente eine gewisse Breite erhalten haben, konnte auch viel Umfeld nachgebildet werden. Der hohe Eigenbauanteil bei Gebäuden und Zubehör macht die Vorbildumsetzung des Modells besonders authentisch. *Modellfotos: Milan Cernohorský, Martin Kejhar*



An der westlichen Bahnhofsausfahrt befindet sich gegenüber vom alten Lokschuppen ein eingeschossiges Stellwerk mit Diensträumen. Das vorge-setzte Stellwerk besitzt eine große Verglasung für die Sicht des Fahrdienstleiters auf den Bahnhof.



An der Ladestraße stand ein zweigeschossiges Stellwerk, welches die Ausfahrt der beiden sich trennenden Streckenäste regelt. Auch die Bedienfahrten der Ladestraßen und in das Bw werden von hier geregelt. Wie alle Gebäude des Bahnhofs wurde auch dieses Modell im Eigenbau errichtet.