

Die Murgtalbahn – Abschnitt Gernsbach – Raumünzach

Die vorliegende aktualisierte Version der Murgtalbahn basiert nach wie vor auf der überarbeiteten Murgtalbahnstrecke von Wolfgang Berger.

Der Abschnitt umfasst einen der landschaftlich reizvollsten Teile dieser Strecke, der weitere Ausbau bis Freudenstadt ist geplant.



[Bildquelle: Wikipedia – Murgtalbahn]

Dabei war der Bahnhof Raumünzach einstig die Grenze zwischen dem hier dargestellten badischen Teilabschnitt zum württembergischen nach Freudenstadt. Außerdem hatte dieser Bahnhof während des Baues der Schwarzenbachtalsperre (1922-26) größere wirtschaftliche Bedeutung, da von hier aus mittels einer Feldbahn der Transport der Baumaterialien erfolgte.

Die genannte Talsperre befindet sich nach dem Bahnhof Forbach rechts in Richtung Raumünzach.

Raumünzach war auch während des Übergangs zur elektrischen Traktion einige Zeit Umsteigebahnhof – weiter nach Freudenstadt ging es dann mit Diesel.

Die Strecke blieb im 2. Weltkrieg weitgehend von Zerstörungen verschont, jedoch wurden beim Rückzug der deutschen Truppen zahlreiche Brückenbauten von diesen zerstört. Die mit 144 m längste Brücke, die Holdereckbrücke (nach Forbach in Richtung Raumünzach) ist immer noch die als Behelfsbrücke wieder errichtete Konstruktion.

Was ist neu?

Gegenüber der bisherigen Version wurden u.a. folgende Änderungen eingearbeitet:

- teilweise korrigierte Streckenverläufe, insbesondere angepasste Gleisführung im Bahnhof Forbach
- Einbau zahlreicher neuer Objekte (Fahrzeuge und Häuser)
- Überarbeitung zahlreicher Brückenbauten
- Anschlussbahn Wolfsheck wieder eingebunden
- zahlreiche Änderungen in der Landschaftsgestaltung, Wege- und Straßenführungen
- markante Details am Rande der Strecke wurden neu eingebaut
- teilweise überarbeitete Führerstände
- u.a.m.

Die Strecke entspricht in etwa dem Zustand um 2006, so ist die neue Kaufhalle in Forbach absichtlich nicht einbezogen, weil mir persönlich der hier dargestellte Zustand besser gefiel.

Mein Dank gilt vor allem Martin Finken (Fahrzeuge) und Manfred Berger (Gebäude) für ihre hervorragende Unterstützung, aber auch all den anderen, hier nicht Einzeln genannten fleißigen Helfern und Testern.

Was ist geplant?

Neben dem weiteren, schrittweisen Weiterbau bis Forbach sind geplant:

- Einarbeitung neuer Soundmöglichkeiten
- weitere (bessere) Ausgestaltung des Anschlusses Wolfsheck
- weitere Überarbeitung der Führerstände (das Format 4:3 bleibt vorerst so erhalten)
- Zustand DB, also vor Elektrifizierung

Für den schon im Gang befindlichen Weiterbau werden nach wie vor Unterstützer, vor allem im Bereich Objektbau gesucht.

Da ab Raumünzach der weitere Ausbau mit einem neuen Modul in Arbeit ist, entspricht die landschaftliche Gestaltung am momentanen Streckenende nicht ganz den Gegebenheiten.

Beachtenswertes:

Wie schon geschrieben, wurde der Streckenverlauf in vielen Punkten grundlegend korrigiert. Das beinhaltet auch die Anpassung der Neigungsverhältnisse an die realen Gegebenheiten.

Wer also die bisherige Murgtalstrecke schon befahren hat wird vor allem beim Fahren in Richtung Gernsbach feststellen, dass wegen der teilweise steilerem Gefällestrecken der Geschwindigkeit höhere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Vor allem zwischen Forbach und Raumünzach sind es rund 90 Meter Höhenunterschied!

Es wurde auf eine möglichst realistischere und detailreiche Darstellung Wert gelegt, weshalb die Strecke eine gewisse Rechnerleistung erfordert.

Da der Abschnitt Gernsbach – Forbach auf der genannten Vorversion aufbaut, müssen hinsichtlich der Streckenführung einige Kompromisse hingenommen werden, die aber nur dem absoluten Insider der Strecke auffallen dürften.

Betrieblich dominieren die Triebzüge der GT8-100 Baureihen, wobei nur die der Bauserie „D“ für den Steilstreckenabschnitt bei Freudenstadt ausgelegt sind. Die Fahrzeuge der Serie „C“ verkehren nur bis Freudenstadt.

Bedarfshalte werden angezeigt. Dies erfolgt sowohl im Führerstand als auch mit den entsprechenden Anlagen an der Strecke. Die Haltestellenansagen werden über die entsprechende Tastenkombination abgerufen.

Eine Besonderheit ist, dass einige Eilzugpläne dennoch an jeder Haltestelle im dargestellten Abschnitt „Bedarfshalte“ haben.

Vom Anschluss Wolfsheck aus ist die Regelbespannung eine Diesellok der AVG vom Typ MAK 1206.

Da die Strecke auch für Traditionsfahrten genutzt wird, sind auch Einsätze beliebiger Fahrzeuge denkbar, auch ein ICE verkehrte anlässlich der Einführung des elektrischen Zugebetriebes schon auf der Strecke.

Verwiesen sei an dieser Stelle auch auf die Joysticksteuerung für die GT8-100 Fahrzeuge, die insbesondere wegen der integrierten Bremsprüfung für den Abschnitt ab Baiersbronn – Forbach wichtig wird.

Nachfolgend noch einige originale Impressionen der Strecke. Weitere Informationen sind im Internet sowie in entsprechender Literatur zu finden.

Albrecht Hönisch



Haltepunkt Gausbach



Tunnelfahrleitung bei Gausbach



Forbach 2006



Gernsbach – Mitte



Raumünzach



Kirchbaumwasen (der kürzeste Haltepunkt) – Gleise mit Y-Schwellen – ein Vorgeschmack auf den nächsten Bauabschnitt...



Felswand bei Weisenbach



Weisenbach



Au im Murgtal



Hilpertsau



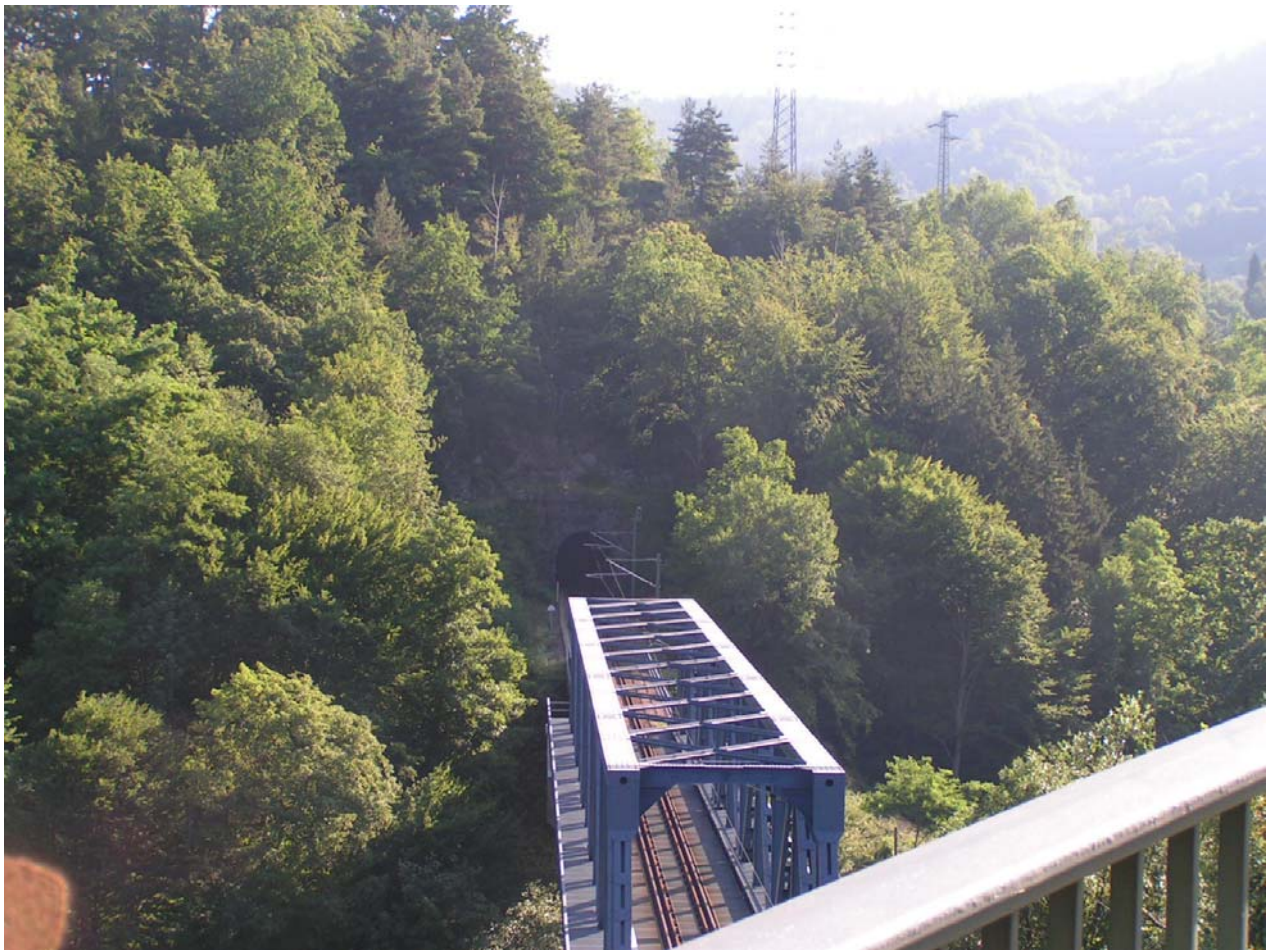
Obertsrot



Ausfahrt Gernsbach Richtung FDS



Langenbrand



Langenbrand – Brücke