

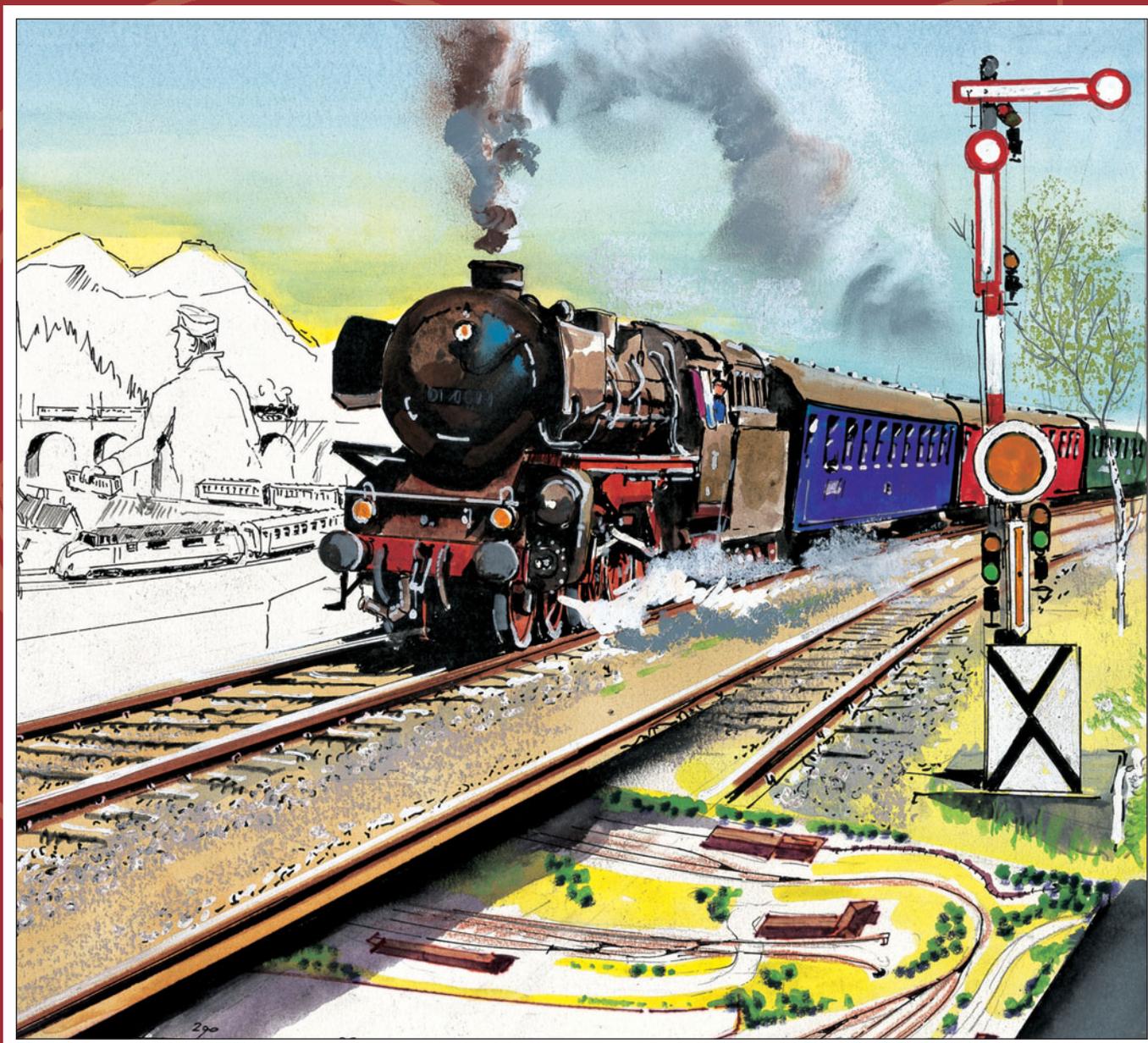
Bruno Kalberer • Rudolf L. Merz

Leisl's

Fantastische

BAHNWELTEN

Modellbahn-Anlagenvorschläge für alle Spurweiten



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Deutschland € 12,80
Österreich € 14,00 · Schweiz sFr 25,60
BeNeLux € 15,00 · Italien, Spanien € 16,00
ISBN 3-89610-201-X



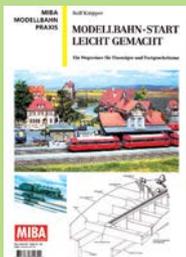
Profitipps für die Praxis



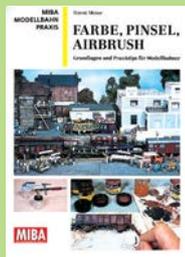
Neuaufgabe eines beliebten und vorübergehend vergriffenen Klassikers aus der Modellbahn-Praxis-Reihe, jetzt in zeitgemäßer Aufmachung. Für viele Modellbahner wird Bauart und Ausführung des Unterbaus zum Problem. Oft greift man zu Provisorien wie ungehobelten Dachlatten oder dünnen Spanplatten. Dazu sagt Rolf Knipper „nein danke“ – seine Devise: Nicht am verkehrten Ende sparen. Schließlich macht es keinen Sinn, eine € 200,- teure Lok auf einem klapprigen Holzgestell herumfahren zu lassen. Mit vielen Bildern und aufschlussreichen Zeichnungen zeigt er anschaulich, welche unterschiedlichen konstruktiven Möglichkeiten für den Unterbau existieren, welche Werkzeuge und Materialien geeignet sind (und welche nicht), wie Gleistrassen und das Landschaftsrelief in Planung und Bau einbezogen werden – und wie man bei alledem ökonomisch und schnell zu vorzeigbaren Ergebnissen kommt. 84 Seiten mit über 200 Abbildungen, DIN-A4-Format, Klammerheftung Best.-Nr. 150 87430

€ 10,-

Weitere Bände in dieser Reihe:



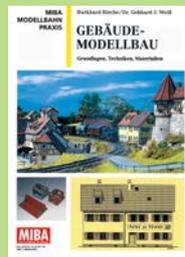
Rolf Knipper
Modellbahn-Start
Best.-Nr. 150 87417
€ 10,-



Horst Meier
Farbe, Pinsel, Airbrush
Best.-Nr. 150 87418
€ 10,-



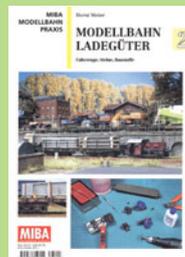
Horst Meier
Lackieren, Altern, Beschriften
Best.-Nr. 150 87420
€ 10,-



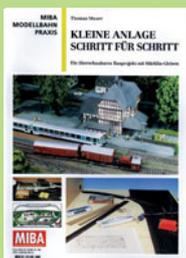
B. Rieche/Dr. G. J. Weiß
Gebäude-Modellbau
Best.-Nr. 150 87419
€ 10,-



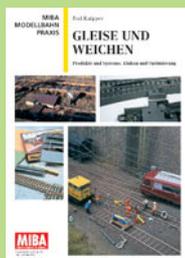
Horst Meier
Modellbahn-Ladegüter 1
Best.-Nr. 150 87422
€ 10,-



Horst Meier
Modellbahn-Ladegüter 2
Best.-Nr. 150 87425
€ 10,-



Thomas Mauer
Kleine Anlage
Best.-Nr. 150 87421
€ 10,-



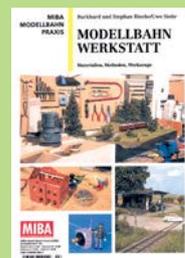
Rolf Knipper
Gleise und Weichen
Best.-Nr. 150 87423
€ 10,-



S. Koch/R. Ippen
Wege, Straßen und Plätze
Best.-Nr. 150 87424
€ 10,-



Sebastian Koch
Bahnhöfe und Haltepunkte
Best.-Nr. 150 87427
€ 10,-



B. u. St. Rieche/U. Stehr
Modellbahn-Werkstatt
Best.-Nr. 150 87426
€ 10,-



Stefan Hörth
Brücken u. Überführungen
Best.-Nr. 150 87428
€ 10,-

Jeder Band mit 84 Seiten und über 150 Abbildungen, überwiegend in Farbe

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 081 41/5 34 81 34,
Fax 081 41/5 34 81 33, E-Mail bestellung@miba.de

Loisl's fantastische Bahnwelten: Drei sehr weit gefasste und komplexe Begriffe verborgen sich im Titel dieser Broschüre – Fantasie, Bahn, Welt!

Nicht nur allein etwas Wunderbares stellt die Fantasie dar. Nein, in Anbetracht weltweit anstehender Herausforderungen ist sie auch eine

Spielen mit Fantasie

dringend notwendige (und manchmal abhanden gekommen erscheinende) Eigenschaft menschlichen Denkens und Handelns. Hier könnte unser Hobby einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zu handen kommender Generationen leisten: Es könnte ein hervorragendes Trainingsgelände für die Entwicklung von Fantasie sein, welche in Bezug zur Realität steht.

Eine solche Wirklichkeit ist in unserem Falle die Bahn in ihren vielfältigen historischen, aber auch aktuellen Erscheinungsformen. Dieses „Sichhineindenken“ in verschiedene Situationen des Schienenverkehrs fördert nicht nur das Verständnis für ihn, sondern regt auch die Suche nach Lösungen an. Praktische und machbare beispielsweise dann, wenn es um

die Realisierung einer Anlagenidee innerhalb vorgegebener Rahmenbedingungen geht.

Dann ist Kreativität gefragt. Kreativität im Sinne einer schöpferischen Mischung aus berechenbar Machbarem und hartnäckigem Ringen nach dem scheinbar Unmöglichem. Also genau die Energie, welche bitter notwendig ist um unsere Welt für alle lebenswürdig zu gestalten.

Mit seinen fantastischen Bahnwelten möchte Loisl anregen und Mut machen, der Fantasie bei der Beschäftigung mit der Modellbahn den gebührenden Platz einzuräumen. Mit den Gedanken, mit dem Geist spielen. Aber auch mit der Modelleisenbahn. Noch besser mit beidem! Dann hat Spiel die Chance, das zu werden, was es sein soll: eine befriedigende und lustvolle (und deshalb ernsthafte) Angelegenheit. Unsere Zukunft würde es verdienen!

Viel Lust und Spaß wünschen Ihnen

Zu jedem Anlagenvorschlag gibt es eine Infobox mit den wichtigsten Daten. Die „Aufwands-Smileys“ geben dabei einen annähernden Eindruck von dem, was den Modellbahner beim Bau der jeweiligen Anlage erwartet. Einsteiger sollten sich am besten Anlagenvorschläge mit fünf oder vier Smileys „zumuten“, Entwürfe mit einem Smiley eignen sich für „alte Modellbahn-Hasen“ und eingefleischte Profimodellbahner bei der Verwirklichung ihres Lebenswerks. Aber alles ist relativ: Je nach Ansprüchen, Ausstattung und Selbstbauaktivitäten kann der Aufwand erheblich schwanken!

Die Aufwands-Smileys	
sehr wenig	☺☺☺☺☺
gering	☺☺☺☺
durchschnittlich	☺☺☺
erhöht	☺☺
sehr hoch	☺



Rudolf Ludwig Merz alias Loisl kam 1933 in Zürich zur Welt und wuchs auch in der weltgütigen Limmatstadt auf. Obwohl er in der Schule schon lieber Autos und Lokomotiven zeichnete und malte – gefördert von seinem Lehrer, einem anerkannten zeitgenössischen Maler –, absolvierte er auf Wunsch seines Vaters eine kaufmännische Lehre. Seine berufliche Laufbahn endete schließlich als langjähriger Generaldirektor einer weltweit agierenden Spedition. Für Hobbys und Liebhaberei blieb zunächst wenig Raum, erst seit 1994 kann sich Ruedi Merz nun voll und ganz der Eisenbahn widmen. Unter dem Pseudonym „Loisl“ kennen ihn Eisenbahnfreunde und Modellbahner als Illustrator und Maler von Lokomotiven, aber auch von Gleisplänen und dazugehörigen Schaubildern. Seine Anlagenentwürfe erscheinen nicht nur in MIBA, sondern auch in zahlreichen anderen europäischen Fachzeitschriften.

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN 3-89610-201-X

© 2003 by Verlagsgruppe Bahn GmbH,
MIBA-Verlag, Nürnberg

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch
auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur
mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Der Einsatz der in dieser Publikation beschriebenen Methoden
und Materialien erfolgte nach bestem Wissen und Gewissen.
Die geschilderten Vorgehensweisen und alle Ratschläge sind
praxiserprobt. Dennoch ist eine Haftung der Autoren und des
Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und
Vermögensschäden ausgeschlossen.

Redaktion: Thomas Hilge

Satz: Bettina Knaden

Litho: WaSo PrePrintService GmbH, Düsseldorf

Druck: Druckhaus Pegnitz GmbH, Pegnitz



INHALT

Vorwort	3	Zwei Spieler und der Leiter in der Mitte	64
Die Biberwiler Eisenbahngesellschaft	6	Lüthi & Blanc	70
Bekanntnis zur Fantasie – wider den tierischen Ernst	12	Ruß und Rauch: Kohle aus Bergisch Grund	76
Die Fehlerhafte	16	Die eigene Bahngesellschaft	82
Das Eisenbahnmuseum Nesselwald-Stadt	20	Die Eggersdorfer Kleinbahn-Gesellschaft	84
Die Berninabahn	25	Seemann, lass das Träumen (nicht!)	91
Aux Trams, Citoyens	33	Timberrrrrr!	98
Die Rügenschke Kleinbahn RüKB	40	Schweizer Alpentransit: Die Lötschbergbahn	104
Die Rudolfinger Kreisbahn	46	100 Jahre Eisenbahn in Bad Dachsenburg	108
Winterliche Stadtlandschaft zur Reichsbahnzeit	54	Kleiner Epilog	113

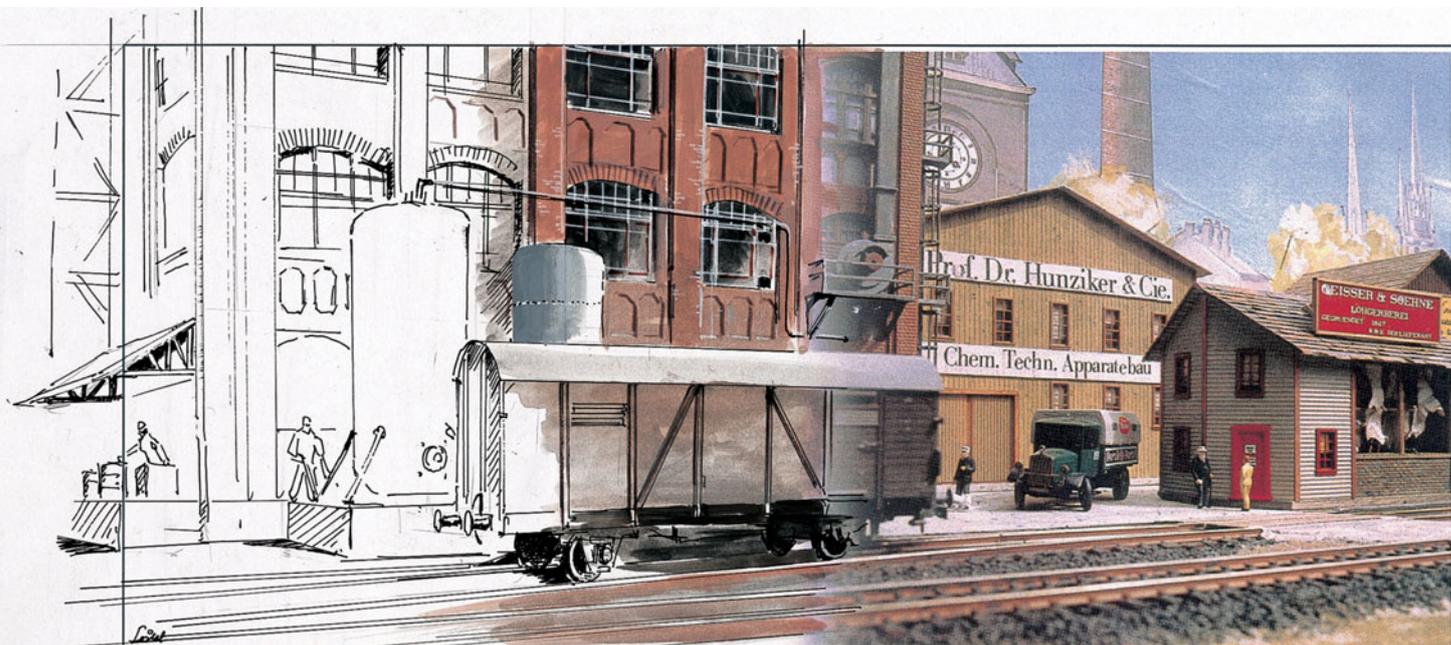


Außerhalb des Anlagenvorschlages: So stellt sich Loisl den (nicht realisierten) Bf Biberwil vor.

Von der Zeichnung zur Anlage: Mischung von Loisl's Darstellung und Kalberer's Modellbau.

Die Biberwiler Eisenbahngesellschaft

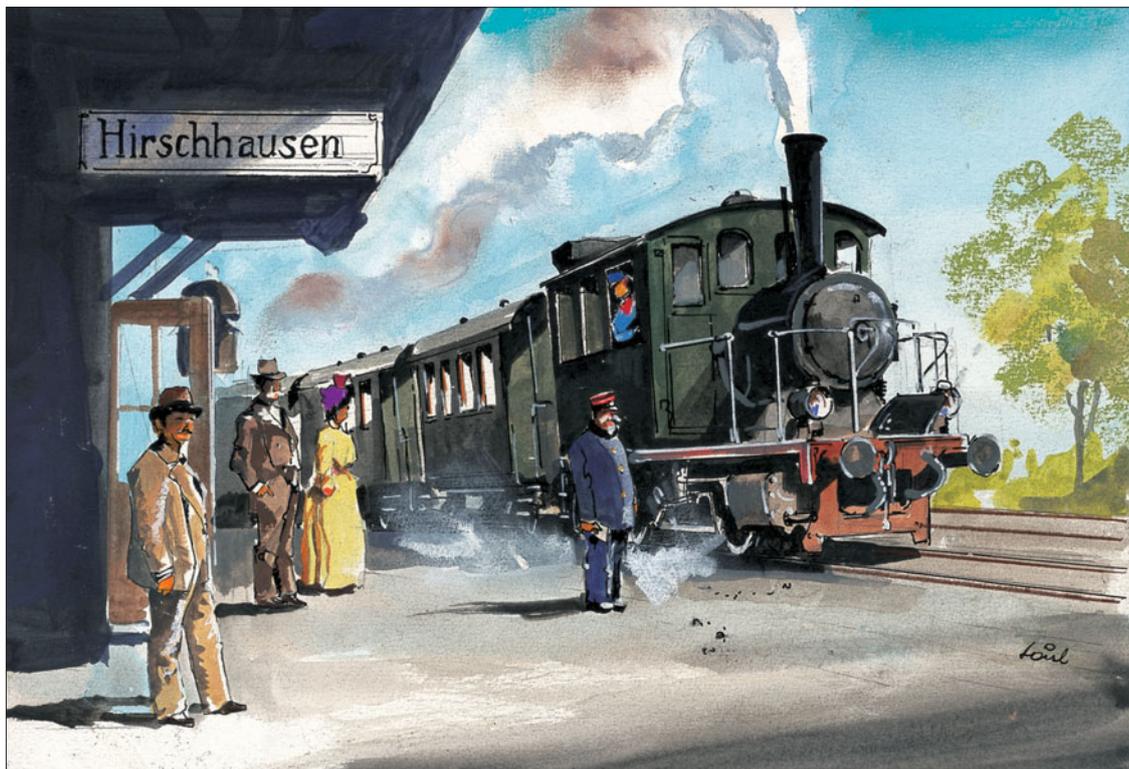
Das Vorbild konsequent dem Modell anpassen! So könnte eine mögliche Definition des Begriffes „Fantasiewelten“ für den Eisenbahnmodellbau und die Anlagengestaltung lauten. Kennen Sie Biberwil?



Der Blick aus dem Marderbergtunnel ins Industriequartier „Biberwil-West“. Kibris Farbenfabrik stellt hier Maschinen her und das Baugeschäft Merz & Cie kann seine Seelenverwandtschaft mit der Architektur New Englands nicht verleugnen.



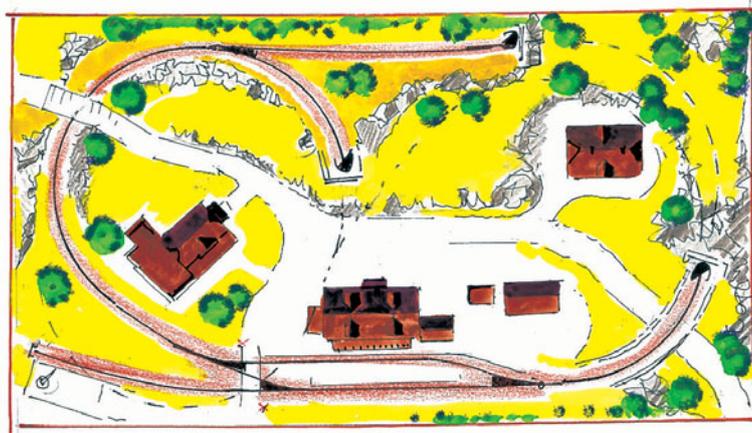
Zu Zeiten, als man noch fein gewandet auf Reisen ging: Die Ankunft des Nachmittagszuges in Hirschhausen.



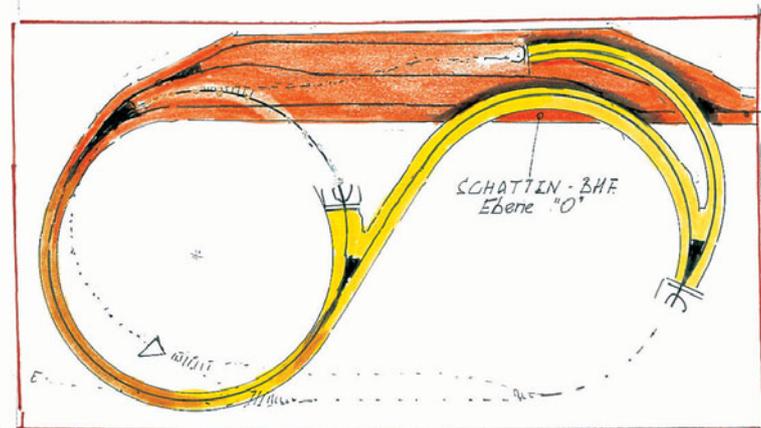
Biberwil, heute eine Kleinstadt von 28 000 Einwohnern, liegt am Zusammenfluss der Bibern und der Fuchsau im Dreiländereck Emmenthal-Bayern-Jura. Gewerbe und etwas Indu-

strie haben aus dem ehemaligen Marktflecken der Kurfürsten von Dachsenburg einen aufstrebenden Ort gemacht. Die Bewohner sind nicht nur für ihre Lebensfreude sowie ihren

sprichwörtlichen Humor bekannt, sie gelten außerdem als ausgesprochen aufgeschlossen gegenüber Neuem. Einen wichtigen Aufschwung erlebte die Stadt, als sie mit der Gründung der



Die beiden Anlagenteile der Biberwiler Eisenbahn Gesellschaft: Das Betriebsmodul „Biberwil-West“ (rechts) und der Anlagehauptteil mit dem Gebiet um den Bahnhof Hirschhausen (links)



Trotz der eher bescheidenen Anlagenmaße ist dank der verdeckten Streckenführung ein recht interessanter Betrieb möglich.



„Wilhelmine, erinnerst du dich noch an die Zeit, als es in Hirschhausen noch keine Eisenbahn gab?“

Kurfürstlich-Dachsenburgischen Eisenbahngesellschaft (Kf.D.E.G.) an die Königlich Bayerische Staatseisenbahn einerseits und an das Schweizerische Centralbahnnetz andererseits angeschlossen wurde. Biberwil wurde dadurch nicht nur wichtiger Güterumschlagplatz. Auch für Feriengäste und Sonntagsausflügler wurde das Städtchen zum Ausgangspunkt für Reisen ins landschaftlich reizvolle Biberwiler Hinterland.

Mit der Zeit nahm das Transportvolumen von land- und forstwirtschaftlichen Produkten immer weiter zu. Die verschiedenen Pferdefuhrhalter waren nicht mehr in der Lage, die anfallenden Transportaufgaben zu bewältigen. Deshalb bildete sich 1908 ein „Comitee zur Gründung der Biberwiler Eisenbahngesellschaft“. Es setzte sich zum Ziel, die Dörfer des Biberwiler Hinterlandes mit einer Lokalbahn zu erschließen, um den stetig wachsenden Güter- und Personenverkehr zu bewältigen. Die Idee stieß bei der fortschrittlichen Bevölkerung auf fruchtbaren Boden. Bereits ein knappes Jahr später wurde das renommierte Büro von Prof. Dr.-Ing. Otto Rehbauch, königlicher Staatsbahningenieur in München, mit der Ausarbeitung eines Projektes betraut.

Ins Biberwiler Hinterland

Um die Kosten niedrig zu halten, verzichtete das Rehbauch'sche Projekt darauf, die Bahn bis in den Biberwiler

Bahnhof zu führen. Stattdessen war vorgesehen, die schon bestehende, dem Berufsverkehr dienende Haltestelle „Biberwil-West“ im Industriequartier als Ausgangspunkt der neu zu bauenden Linie zu benutzen. Die feste Zusicherung der Durchfahrrechte auf der Industriestichbahn Biberwil Bf–Biberwil-West vonseiten der Kf.D.E.G. lag bereits vor.

Im Industriequartier Biberwil-West verlässt die neue Bahn das Stadtgebiet durch den 1843 m langen Marderbergtunnel. Durch das romantische Bibernatal erreicht die Strecke nach einer engen Kurve den etwas oberhalb der Ortschaft gelegenen Bahnhof Hirschhausen. Die Straße Hirschhausen-Fuchshöhe wird mit einem Steinbogenviadukt überquert. Mithilfe eines 824 m langen Durchstichs wird schließlich Bärenfels erreicht.

Das Rehbauch'sche Projekt erntete rundum allgemeine Zustimmung. Nachdem auch die Finanzierung sichergestellt war, konnte bereits im Frühling 1909 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Das H0-Modell

Die transportierbare Kleinanlage besteht aus dem Betriebsdiorama „Biberwil-West“ und dem Anlagenteil „Biberwiler Hinterland“. Auf diesem befindet sich der Bahnhof Hirschhausen sowie der (unterirdische) Abstellbahnhof Bärenfels.

Das 150 x 30 cm große Teilstück „Biberwil-West“ zeigt einen Ausschnitt des Biberwiler Gewerbe- und Industriequartiers mit der bereits erwähnten Haltestelle. Das Diorama kann auf beiden Schmalseiten erweitert werden.

Kurz + knapp

Thema: Die Biberwiler Eisenbahngesellschaft

Maßstab: 1:87 (H0)

Anlagengröße: 330 x 100 cm

Betriebskonzept:

Kleine Zwischenstation an Oval. In jeder Kreisrichtung Zu- bzw. Abfahrt in Form eines Gleisdreiecks (Zugwendemöglichkeit!). Kleiner unterirdischer Abstellbahnhof. Haltestelle Biberwil-West mit Umsetzungsmöglichkeit und zwei Industriean schlüssen.

Gleismaterial: alle denkbaren Hersteller (Fleischmann, Märklin, Peco, Piko, Roco, Tillig)

Rollmaterial: H0-Nebenbahnfahrzeuge aller gängigen Produzenten

Aufwand:

Rohbau und Steuerung: ☹☹☹☹

Gleisbau: ☹☹☹

Geländebau: ☹☹☹☹

Gebäudebau: ☹☹

Finanzen: ☹☹☹☹

Drei Ansichten von Kalberer's Umsetzung des Vorschlags von Loisl: Ein GmP rangiert in Biberwil-West.



Auf der linken Seite befindet sich die Einfahrt in den Marderbergtunnel. Rechts unter der Überführung der Industriestraße würde die Strecke zum Bahnhof Biberwil führen.

Auf dem Anlagenenteil „Biberwiler Hinterland“ (180 x 100 cm) ist ein Oval vorgesehen, welches in beiden Kreisrichtungen befahren bzw. verlassen werden kann. Die Zu- und Abfahrt führt durch einen kleinen Abstellbahnhof, in welchem kurze Lokalbahnkompositionen abgestellt werden können, zum Anlagenenteil „Biberwil-West“. Am vorderen Anlagenrand liegt die kleine Station „Hirschhausen“. Für den landwirtschaftlichen Güterverkehr reicht eine offene Verladerrampe. Der Anlagenentwurf berücksichtigt vor allem die lebenslustigen Biberwiler Hinterländer: Das Gasthaus „Zur Eisenbahn“ spielt eine wichtige Rolle – für die Fantasie viel mehr als für den Modellbahnverkehr.



Mitte: Stolz werden bayerische Leih-Lokomotiven den Biberwilern vorgeführt (Mitte).

Freudig feiert die Bevölkerung von Hirschhausen die Ankunft des Eröffnungszuges (unten).

(Alle drei Bilder mit freundlicher Bewilligung des Staatsarchivs Dachsenburg.)

AM Anlagenplanung
MD Modellbahnanlagen
D Dioramenbau

Guido Kiesl
 Ahornweg 32
 95100 Galt
 Tel./Fax: 09287 / 1475
 Funk: 0171 / 6143868
 eMail: g.kiesl-amd@fichtelgebirge.org
 www.modelleisenbahnbaude

Ich baue Ihre Wunschanlage fachgerecht und preiswert. Vom ersten Bleistiftstrich bis zur Inbetriebnahme alles aus einer Hand!

Modellbahntechnik
 Frank Minten • Löhstr. 2c • 41747 Viernsen
 Tel./Fax: 0 21 62 / 35 68 92
 www.modellbahntechnik-minten.de
 e-mail: info@modellbahntechnik-minten.de

Erleben Sie Technik am Modell:

- Erstellung von Gleisplänen
- Dioramen und Anlagenbau
- Erstellung von Brücken bzw. Gleiswendel
- Elektronikmodule für die Modellbahn

Infoblatt kostenfrei, Katalog € 3,50 in Briefmarken!

Wir bieten Ihnen exclusives und ausgefallenes Modellbahnzubehör wie

- Messing Handarbeitsmodelle für H0m/H0e
- H0-Bugatti Collection und WKII-Modelle aus Resin
- N und Z Automodelle aus Metall
- Hintergrundkulissen und Himmel-Hintergrund von 0 bis Z
- Natur-Wald-Sortimente in ausgesuchter Qualität

Fordern Sie unseren Neuheitenprospekt 2004 an. Sie erhalten ihn kostenlos. Unsere Kataloge erhalten Sie direkt beim Fachhandel oder direkt bei MZZ.

1. Katalog für Kulissen und Zubehör = SFR 11,- / € 7,-
 2. Auto-Katalog für N und Z = SFR 9,- / € 6,-
 + Versandkosten = SFR 3,- / € 1,50

MODELLBAHNZUBEHÖR MZZ AG
 Hohenstoffelstr. 19
 CH-8200 SCHAFFHAUSEN
 Tel.: 00 41 / 52 / 6 25 55 62
 Fax: 00 41 / 52 / 6 24 39 17



MONDIAL - Vertrieb **SYSTEME LAUER**
 M. Brämer • Am Beckerfeld 12 • 58456 Witten
 Tel. 0 23 02 / 97 23 21 • Fax: 0 23 02 / 97 23 22 Internet: www.mondial-braemer.de

Wir sorgen für Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage.
 Schattenbahnhof- und Blockstellensysteme für den Analog- und Digitalbetrieb. Kehrschiefen- und Pendelautomatik, Leistungsfahrerregler für Großbahnen, elektronische Umschalter von Gleich- auf Wechselstrom und weitere Produkte. Unser Katalog ist gegen Einsendung von € 4,10 (DM 8,-) in Briefmarken erhältlich.

Modellbahnen am Mierendorffplatz
 10589 Berlin-Charlottenburg • Mierendorffplatz 16

Ständig Sonderangebote Digitalservice und große Vorführanlage

Große Second-Hand-Abteilung Direkt an der U7

Ihr freundliches **EUROTRAIN**®-Fachgeschäft mit der ganz großen Auswahl
 Täglich geöffnet von 10.00 – 18.00 (Sa. bis 14.00 Uhr) • Telefon: 030/3 44 93 67 • Fax: 030/3 45 65 09

www.krefelder-lokschuppen.de Täglich aktualisierter „Web-Shop“
Märklin Export Vorbest.-Preise bis 31.08.2003

28462	Bauzug „Sersa“ Am 847 + 3 Wg. + Bagger	169,99
36473	Oldtimer Dampflokomotive „Rhein“ „Schweitz“	249,99
37134	Tenderlokomotive (ähnlich BR 75) SJ Ep. 2-3	189,99
37157	Dampflokomotive Se.26 NMBS/SNCB grün (BR 52)	219,99
37240	E 424 grau/rot FS Ep. 5	169,99
37345	Re 421 397-1 SBB Cargo rot/blau	199,99
37412	E-Lok Rc 2 1083 SJ „green cargo“	156,99
37558	Dampflokomotive BR 55 5657 BBO/OBB Ep. 3	249,99
37673	Diesellokomotive Serie 5540 grün, SNCB Ep. 5	179,99
37846	Dampflokomotive Nr. 209 DSB (ex BR 50) Ep. 3	239,99
39359	E-Lok Taurus BR 1047 005-2 MAV Ep. 5	234,99
39609	Re 465 001-6 BLS AlpTransit Lötschberg Irrtum vorbehalten: Porto Inland € 5,30 • Europa € 14,24	229,99

Di.-Fr. 10.00-14.00; 15.00-19.00; Do. bis 20.00; Sa. 10.00-14.00
 Breite Str. 64-66 • 47798 Krefeld • Tel. 02151/614115 • Fax 804340

www.kleinserien.de

Besuchen Sie uns im Internet unter www.kleinserien.de ... oder einfach Katalog auf CD anfordern: für 10 € inkl. Porto

Modellbahnen & Modellautos Fertigmotoren, Bausätze und Zerstücker
 Tel.: 0251 / 987-38 05
 Fax: 0251 / 987-38 01
 info@kleinserien.de
 sentmaringer weg 64
 48151 münster

mbs **Eugen Fahrenholt**
 Digital-Service

Reparatur • Restauration • Faulhaberumbau • Spezialantriebe

Brauerstr. 2b • 58730 Fröndenberg
 Fon: 02378 / 890 98 06 • Fax: 02378 / 890 99 49
 e-mail: fahrenholt@modellbahnservice.de • Internet: www.modellbahnservice.de

IHR DIGITAL- UND LOKSOUND-SPEZIALIST
 DCC, Selectrix, Motorola
 Motorisierung der Bockkräne von Kibri und Fallner in H0
NEU ... Messingprofile und Messingbleche ... NEU
 Liste s. Homepage oder frankierter Rückumschlag
 Mit Sound: Kibri Stopfexpress und Profiliermaschine

www.needful-things-eschborn.de

Gartenmodelleisenbahn und mehr!
 Steinbacher Str. 6 • 65760 Eschborn
 Tel.: 06173 / 96 62 30 • Fax: 06173 / 96 62 31

Schiffe zur Großbahn
eXtra Partner

Öffnungszeiten: Mi.-Fr.: 15-20 Uhr • Sa. 10-14 Uhr

in 86391 Augsburg - Stadtbergen Ulmer Str. 249 Tel. 0821 / 44 0 180 -0

Koch

nähe Zentralklinikum www.modellbau-koch.de info@modellbau-koch.de

EUROTRAIN **HOBBYTEC** **AUTODROM**
 Faszination Modellbahn Die Modellbau - Profis Automodelle aus aller Welt

Riesenauswahl auf über 700 qm idee + spiel - Partner

Modellbahn 2. Hand
 Fachgeschäft für Modellbahnen 2. Hand
 An- und Verkauf von Modellbahnen aller Spuren und Größen: Anlagen, Sammlungen, Einzelstücke, Zubehör usw., Modellautos, Blechspielzeug.

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10.00-18.00 • Sa.: 10.00-14.00
 Tel.: 07 31 / 6 02 64 91 • Fax: 07 31 / 61 99 17
www.modellbahn-2hand.de • Info@modellbahn-2hand.de
 89073 Ulm • Herrenkellergasse 16

„Wenn digital, dann richtig!“: der sichere Weg zu einem faszinierenden Fahrbetrieb.

Anlagen- und Digitalplanung für (fast) alle Spurweiten:

- Ermittlung der bestmöglichen Anlagenform, je nach Örtlichkeit,
- individuelle Erstellung von Gleisplänen, die **einen abwechslungsreichen und anspruchsvollen Fahr- und Rangierbetrieb** ermöglichen,
- ideenreicher Entwurf einer Landschaft, die zum Fahrbetrieb passt,
- exakte Digitalpläne für einen sicheren Hand-/Automatikbetrieb mit **Soft-Lok**,
- Erfahrungsbericht: „Wenn digital, dann richtig!“ (22 Seiten, 15 €),
- Möglichkeit, bei meiner H0-Digitalanlage zu erleben, wie sie funktioniert,
- kompetente Antworten auf Ihre Fragen während der Aufbauphase.

Beratung und TOP-Service, damit Ihr Traum Wirklichkeit wird!

Dipl.-Ing. Rüdiger Eschmann • 44797 Bochum
 Gräfin-Imma-Str. 59 • Tel.: (0234) 79 39 67

weitere Beispiele und viele Tipps im Internet:
www.modellbahnen-digital.de





Bekanntnis zur Fantasie – wider den tierischen Ernst

Angeregt durch Michael Endes Geschichte von Lukas dem Lokomotivführer hat sich Loisl eine demontierbare Spielanlage ausgedacht, die vielleicht und hoffentlich nicht nur Kindern Spaß macht.

Das Land, in dem Lukas der Lokomotivführer lebt, heißt Lummerland und ist (wie es sich für eine rechte Modellbahnanlage gehört) nur sehr klein. Es ist sogar außerordentlich klein im Vergleich zu anderen Ländern wie zum Beispiel Deutschland oder Afrika oder China. Es besteht im Wesentlichen aus einem Berg mit zwei Gipfeln, einem hohen und einem, der etwas niedriger ist. Um den Berg herum schlängeln sich verschiedene Wege mit kleinen Brücken und Durchfahrten.

Außerdem gibt es noch ein kurvenreiches Eisenbahngleis. Es läuft durch fünf Tunnels, die kreuz und quer durch den Berg und seine zwei Gipfel führen. Häuser gibt es auch in Lummerland, und zwar ein ganz gewöhnliches und ein anderes mit einem Kaufladen drin.

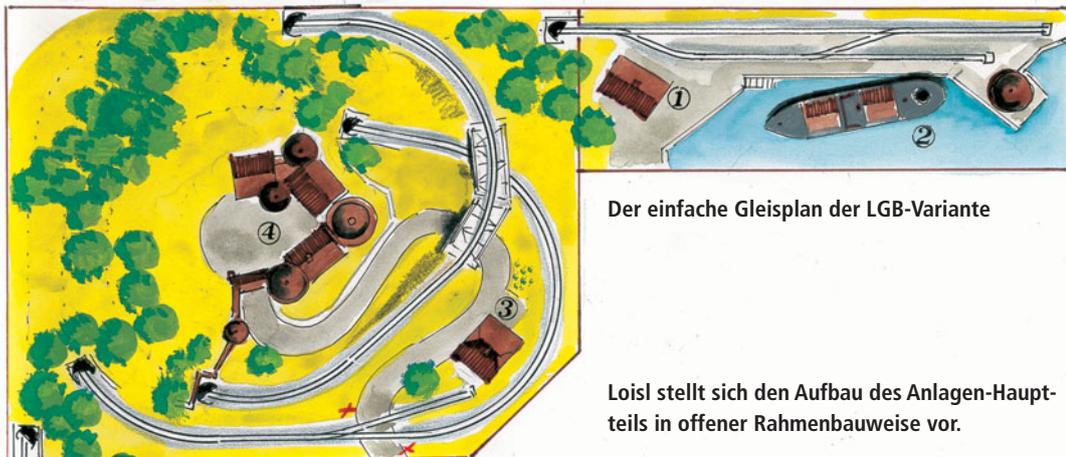
Dazu kommt noch eine kleine Bahnstation, die am Fuß des Berges liegt. Dort wohnt Lukas der Lokomotivführer. Und oben auf dem Berg zwischen den Gipfeln steht ein Schloss.

Damit ist das Land schon ziemlich voll. Viel mehr passt nicht hinein. Wichtig ist vielleicht noch, dass man sich vorsehen muss, die Landesgrenzen ja nicht zu überschreiten, weil man dann sofort nasse Füße bekäme, das Land ist nämlich eine Insel ...

Am liebsten würde man bei Michael Ende, der ja auch die „Unendliche Geschichte“ erdachte, weiterlesen. Lesen von Lukas dem Lokomotivführer, seiner Lok, die „Emma“ heißt, vom König im Schloss und von Frau Waas, der Frau mit dem Krämerladen. Und von Herrn Ärmel, dem dritten Untertanen des Kö-

nigs. Kinder kennen die Geschichte, viele Erwachsene auch. Kinder verstehen sie sogar. Erwachsene möglicherweise auch, doch dies beansprucht die Fantasie. Als Einstieg in die Wunderwelt der Fantasie bietet Loisl einen Vorschlag für Lummerland an.

Ausgangspunkt der Strecke, die Lukas täglich mehrmals befährt, ist der Hafen von Lummerland. Hier befindet sich das kleine Bahnhöfchen, in dem Lukas der Lokomotivführer wohnt. Hier legt auch täglich einmal das Postschiff an, das vom Festland herkommt und alles herüberbringt, was auf der Insel vom König und seinen wenigen Untertanen gebraucht wird. Nach einer kurzen Tunnelfahrt gelangt man zum Haus von Herrn Ärmel, welches über einen Gleisanschluss verfügt und auch als

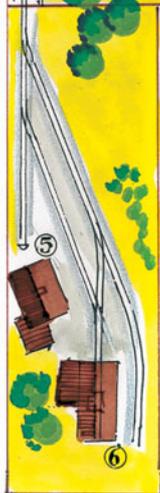


Der einfache Gleisplan der LGB-Variante

Der Hafen von Lummerland als Verbindung zur weiten Welt

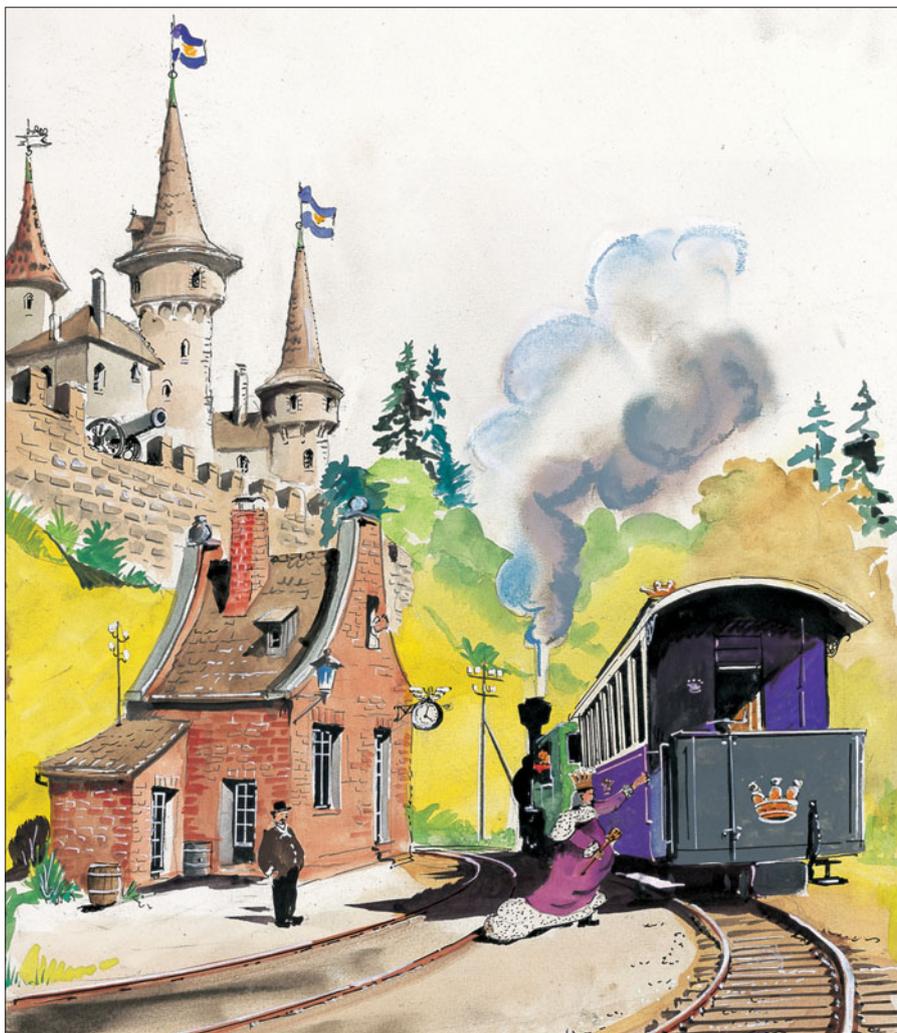
Linke Seite: Mehrmals täglich umrundet Lukas mit seinem Maschinchen das Schloss auf Lummerland.

Loisl stellt sich den Aufbau des Anlagen-Hauptteils in offener Rahmenbauweise vor.



- ① Bahnhof und Wohnhaus von Lukas
- ② Postschiff
- ③ Haus von Herrn Ärmel
- ④ Königsschloss
- ⑤ Kaufladen von Frau Waas
- ⑥ Lokschuppen für Emma



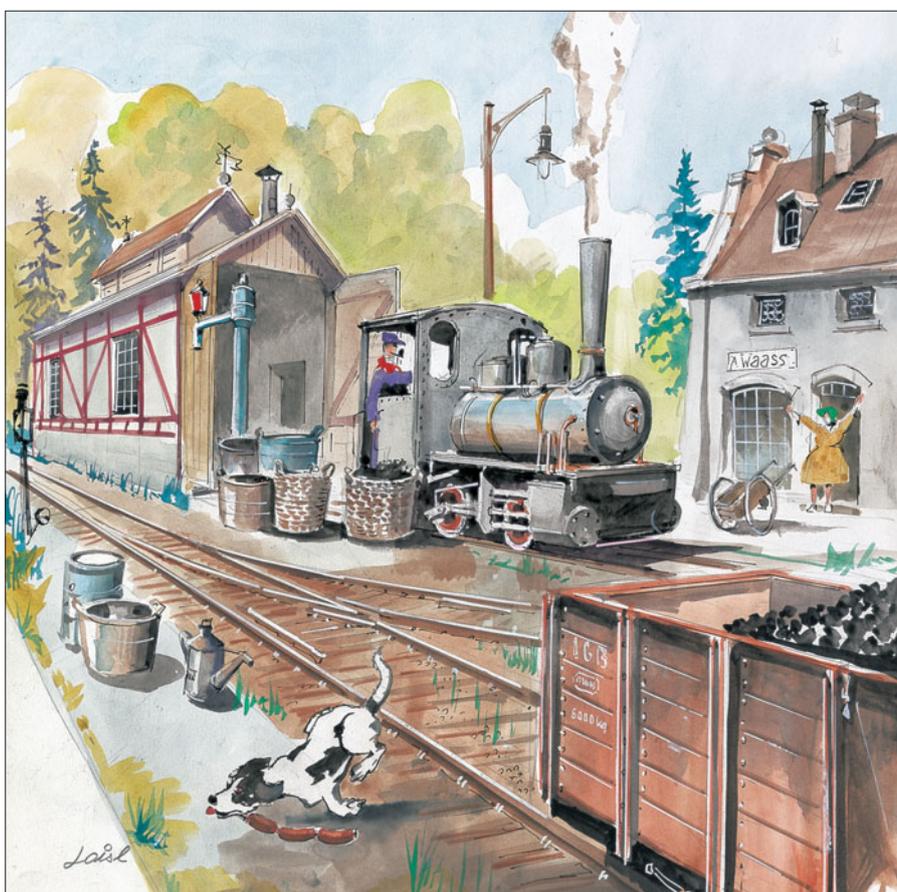


Haltestelle dient. Dann geht es wieder in den Berg hinein, auf welchem das Königsschloss thront. Bald dampft das Züglein wieder ans Tageslicht, hinter einem Lagerhaus durch in die Endstation. Hier befindet sich nebst einem kleinen Lokschuppen auch der Kaufladen von Frau Waas.

Die Anlage hat sich Loisl für LGB ausgedacht. In dieser, zum Spielen hervorragend geeigneten Größe ist viel fantasievolles Rollmaterial und Zubehör erhältlich. Auch die Gleisgeometrie von LGB kommt verspielter Kompaktheit entgegen. Es wäre aber auch denkbar, Lummerland mit Fleischmanns Magic-Train in der etwas kleineren O-Größe zu bauen. Der Gleisplan müsste bei Verwendung des optisch hervorragenden Oe-Materials von Peco jedoch angepasst werden (Weichenwinkel).

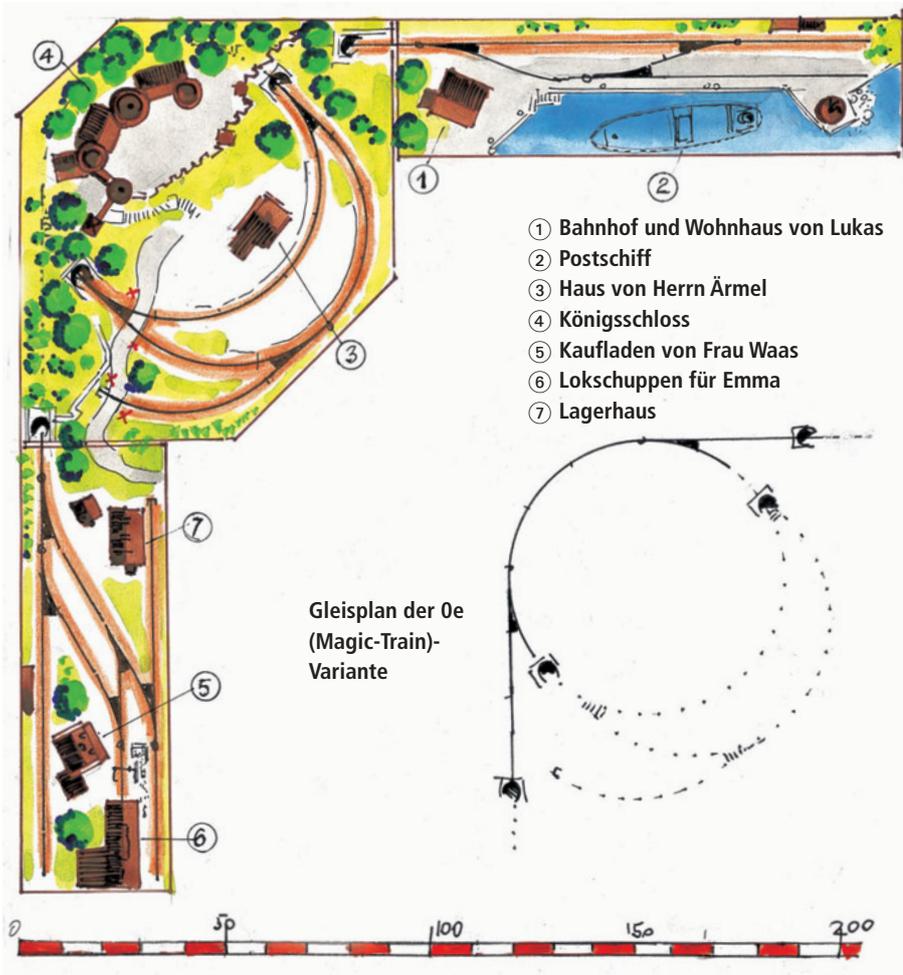
Mit dieser Anlage lässt sich sehr wohl interessanter Modellbahnbetrieb realisieren, gilt es doch jeweils an den Endstationen zu manövrieren und allenfalls Wagen auszusetzen. Vor allem aber wird Bastelspaß geboten: Postdampfer, Leuchtturm, Königsschloss, Herrn Ärmels Haus, Kaufladen von Frau Waas und vieles mehr. Wem das noch zu wenig ist, dem bietet sich im Rollmaterialbau oder -umbau ein weiteres Betätigungsfeld.

Egal, wie Lummerland gebaut wird – die Insel ist es wert, besucht zu werden. Vielleicht kommt uns dann am Kai der rußgeschwärzte, Pfeife rauchende Lokomotivführer Lukas entgegen, während auf Gleis 1 seine „Emma“ mindestens ebenso heftig vor sich hinquälmt. Er wird uns und unseren Kindern eine weltberühmte Geschichte erzählen. Eine Geschichte aus einer Zeit, als die Eisenbahnen noch eine Seele hatten.



Herr Ärmel überwacht den Betrieb auf seiner Oe-Variante.

Abgesehen von Wurstdiebstählen in Frau Waas's Laden ist Lummerland eine sehr friedliche Welt.



Kurz + knapp

Thema: Lummerland
 im Kleinformat

Maßstab: 1:22,5 (2m)
 oder 1:45 (0e)

Anlagengröße: 260 x 130 cm
 oder 210 x 210 cm

Betriebskonzept:
 Von einem Oval zweigen zwei Strecken
 zu Endpunkten ab

Gleismaterial: LGB (2m), Peco (0e)

Rollmaterial: LGB (2m), Fleischmann-
 Magic-Train, fantasie-
 volle Eigen- und
 Umbauten

Aufwand

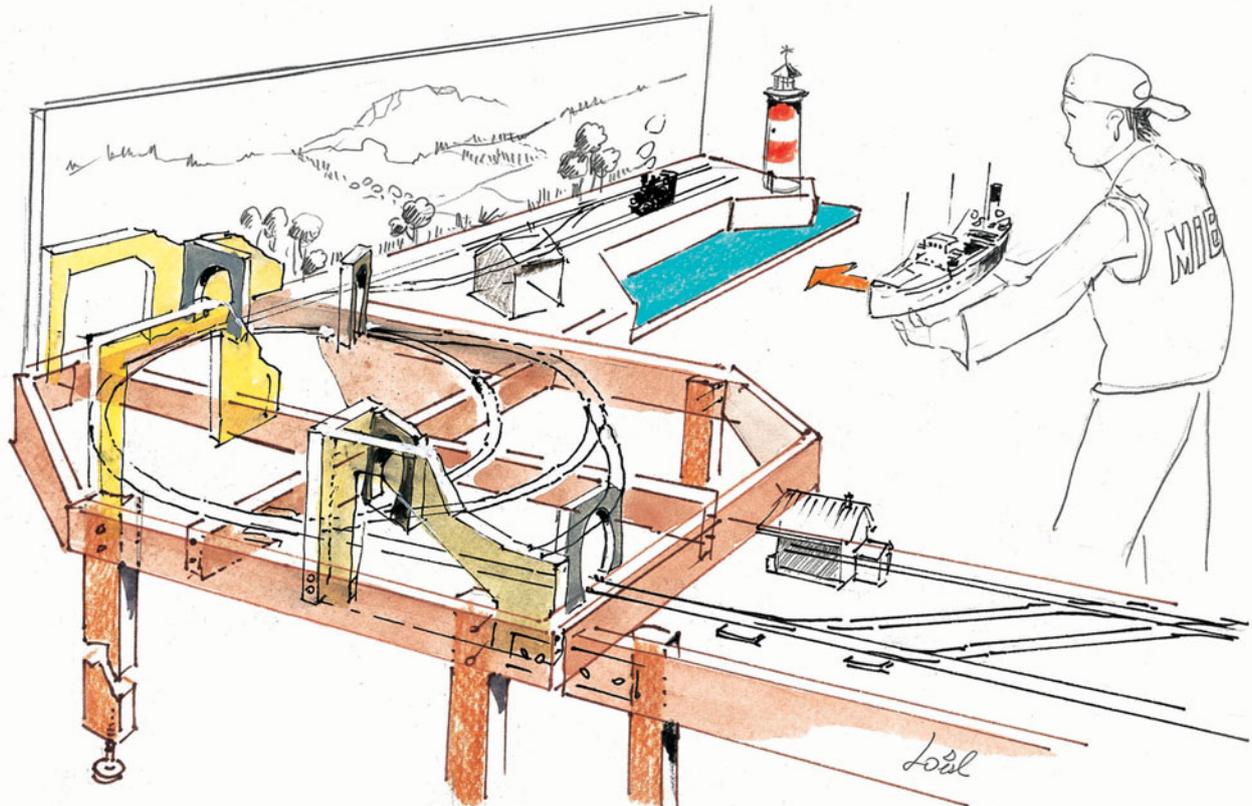
**Rohbau und
 Steuerung:** ☹☹☹☹

Gleisbau: ☹☹☹☹

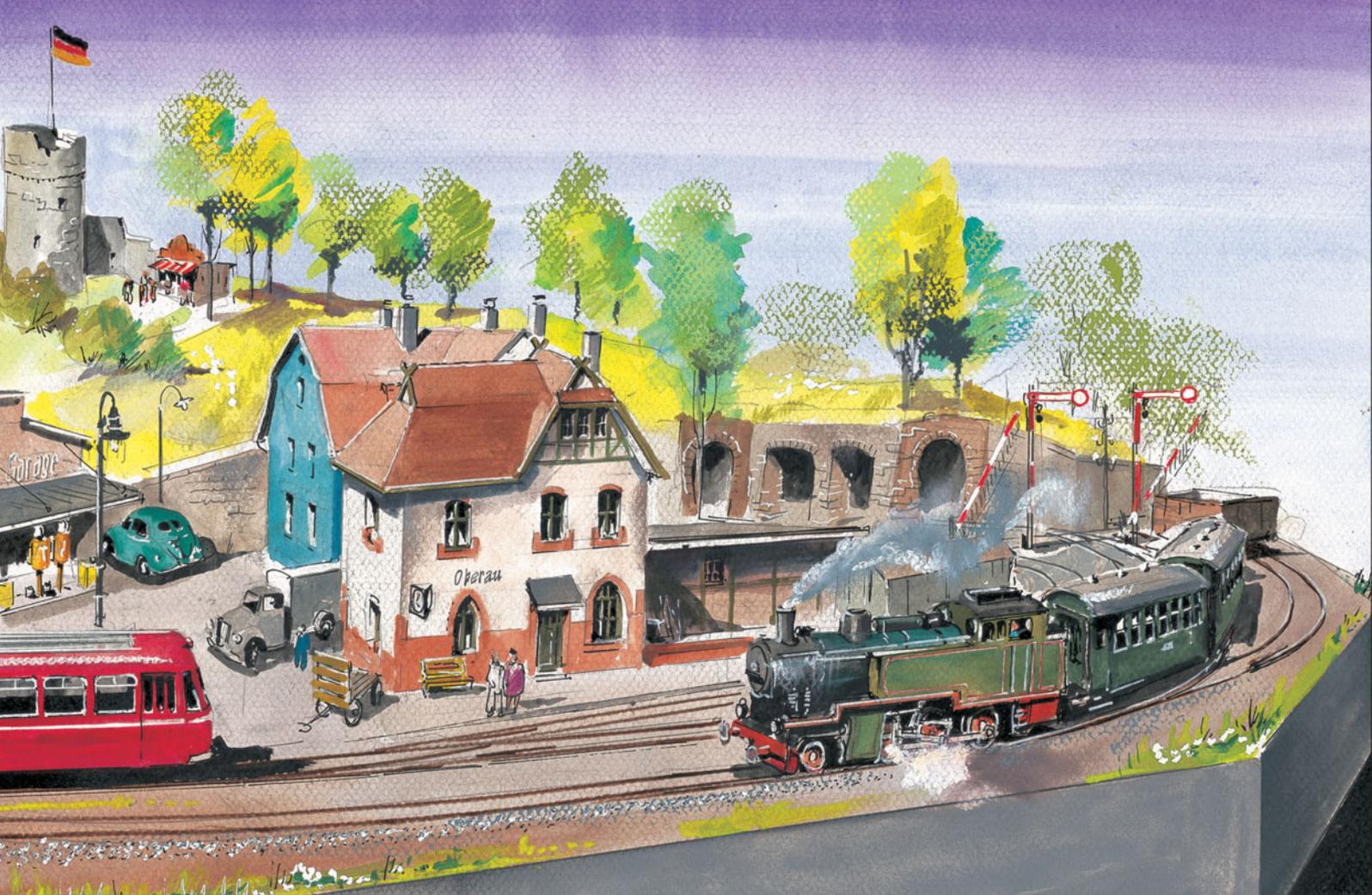
Geländebau: ☹☹☹

Gebäudebau: ☹☹

Finanzen: ☹☹☹☹



Nicht nur mit verschiedenem Rollmaterial kann Abwechslung erzeugt werden. Hier eine die Fantasie beflügelnde Austauschmöglichkeit im Hafen von Lummerland.



Nehmen wir mal an, jemand bekommt Lust in die Berge zu gehen. Um seiner flammenden Begeisterung gerecht zu werden, beschließt er als Erstes die Eiger-Nordwand zu durchsteigen. Zwangseinlieferung in eine psychiatrische Klinik wäre nicht die unwahrscheinlichste Folge seiner Absicht. Für den Einstieg in den Eisenbahnmodellbau dürfen Sie sich ruhig vornehmen, die Gotthard-Nordrampe oder den Frankfurter Hauptbahnhof naturgetreu nachzubauen. Viel gescheiter als das alpinistische Beispiel dürfte dies nicht sein ...

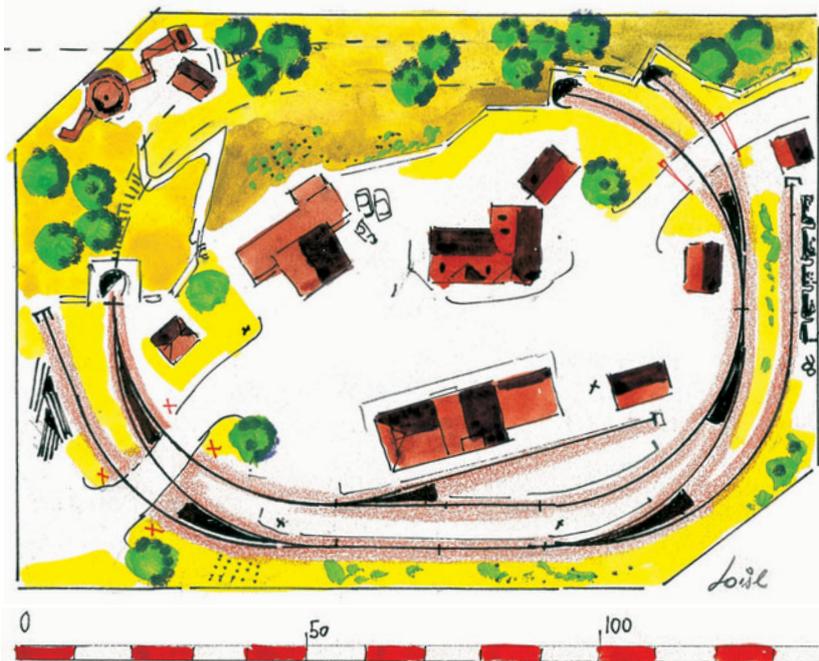
Natürlich gibt es viele Möglichkeiten, sich in den Anlagenbau einzuarbeiten. Fachbücher, erfahrene Kollegen, Videofilme, Modellbahnzeitschriften, Clubabende, um nur einige zu nennen. Sie alle liefern sehr gute und auch notwen-

Oben: Eine kleine Durchgangsstation bietet viele Möglichkeiten, Fehler zu machen.

Der Gleisplan für das Trainingsfeld in H0 ist im Prinzip identisch ...

Die Fehlerhafte

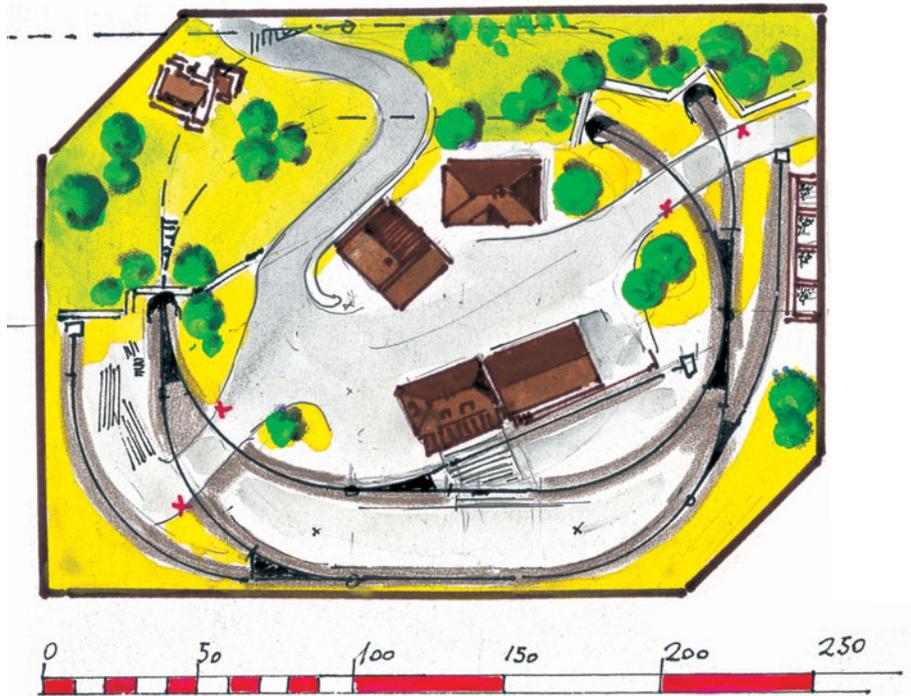
Wer behauptet, Fehler beim Anlagenbau könnten grundsätzlich vermieden werden, der macht sich etwas vor oder hat keine Ahnung. Vor allem bei Einsteigern sind diese Fehler, genauer gesagt: das Lernen aus ihnen, wichtig. Loisl macht Vorschläge, wie Fehler gemacht werden können oder sollen.



dige Informationen – den Großteil für den Kopf. Die notwendigen handwerklichen Fertigkeiten oder kreativen Fähigkeiten fürs Manuelle können die Ihnen auch nicht frei Haus liefern. Zu denen führt – wie in allen andern Lebensbereichen auch – die Try-and-error-Methode. Sätze wie „Durch Schaden wird man klug“ klingen pädagogisch altbacken und sind alles andere als cool – aber wahr!

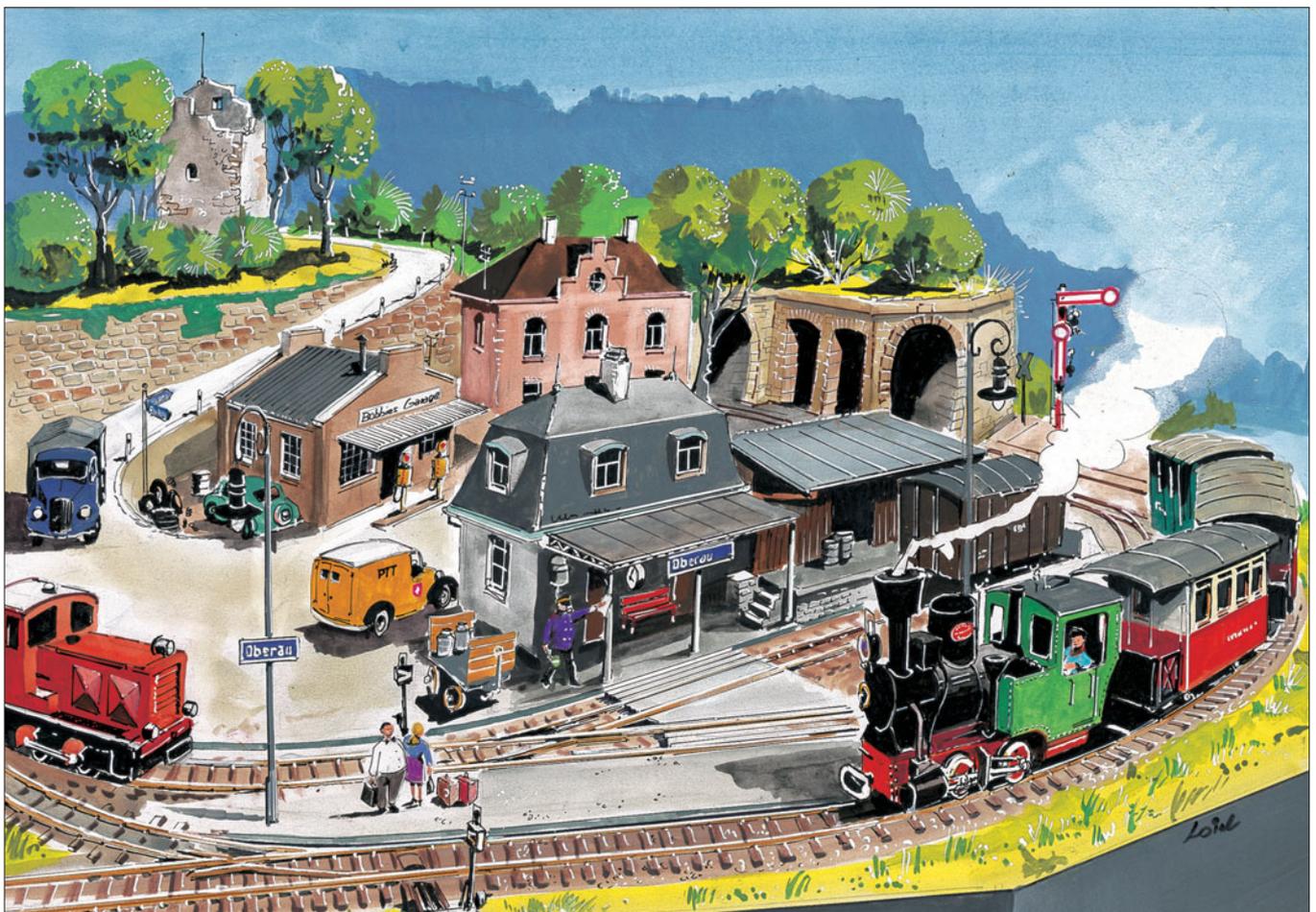
Wenn Sie anderer Meinung sind, dann können Sie mit Lesen hier aufhören und die große Bestellung aufgeben. Die Modellbahnbranche wirds freuen. Den Baumarkt in Ihrer Nähe auch. Wenn Sie jedoch akzeptieren, dass bei allem neuen Tun zuerst einmal Fehler geschehen, dann wartet auf uns die Erkenntnis, worin die Ursache für diese Fehler liegt.

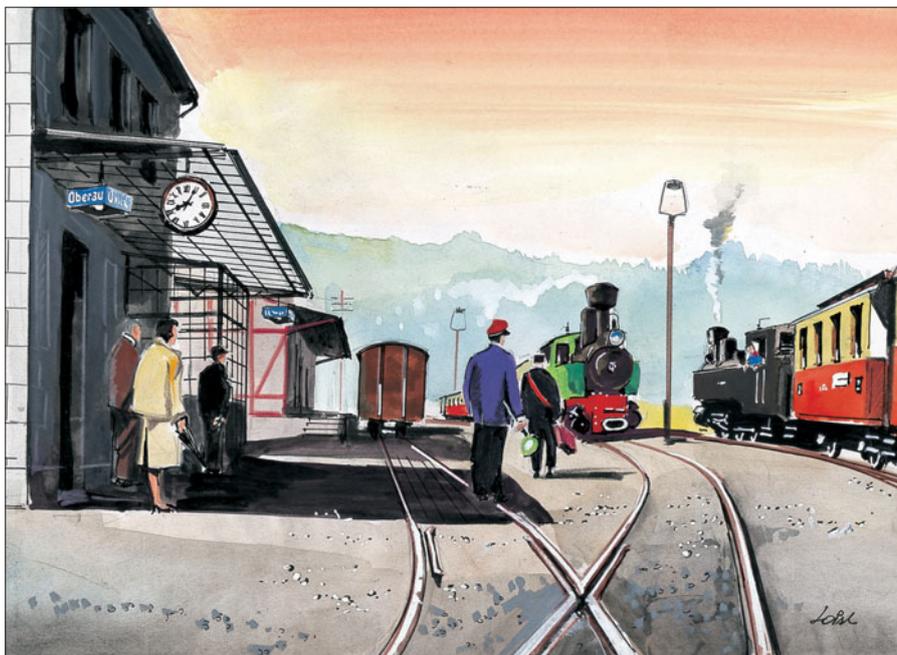
Möglich ist vieles. Loisl ist aber überzeugt, dass Modelleisenbahn vor allem Spaß machen soll. Deshalb schlägt er potenziellen Modellbahn-Azubis vor, sich an eine kleine Anlage zu wagen. Der mögliche Schaden – selbst bei einer großen Fehlerquote – wird dann in einem erträglichen Rahmen bleiben und der Nutzen durch einen gewissen Spielgewinn ist am Ende mit hoher Wahrscheinlichkeit erreicht.



... mit demjenigen der 2m-Variante.

In der großen Spur bekommt die kleine Station noch mehr Bimmelbahn-Charakter.



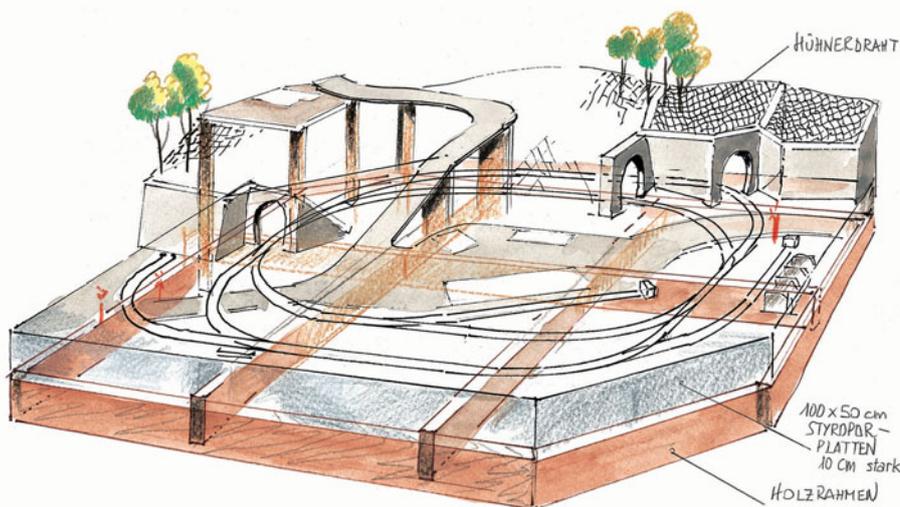


Der Blick eines LGB-Preiserleins auf den kleinen Bahnhof

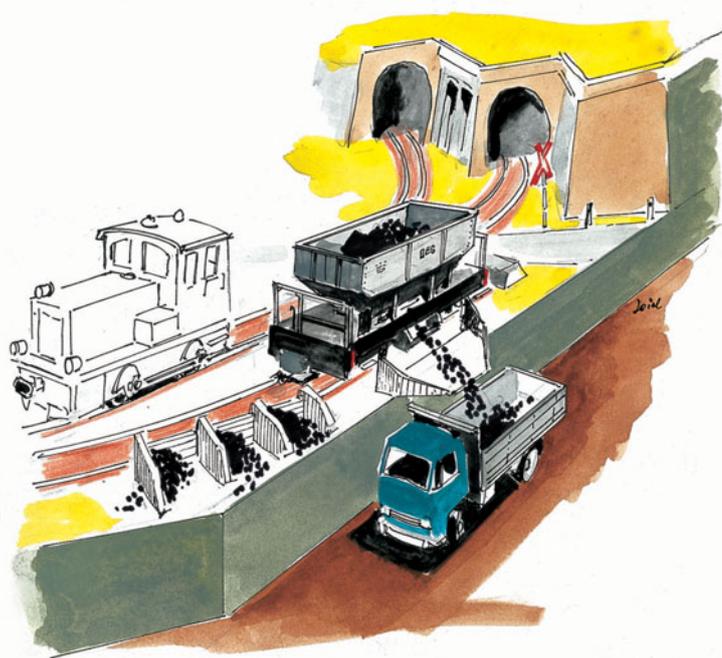
Anlage 1, in Baugröße H0, besteht aus einem einfachen Oval mit zwei Umfahrgleisen, wobei eines davon größtenteils im Tunnel unter der kleinen Burganlage liegt. Es kann also ein Züglein oder ein Triebwagen abgestellt werden, während das zweite in der kleinen Station Rangieraufgaben wahrnimmt. Auf dieser kleinen Anlage ist erstaunlich viel Betrieb zu machen, sind doch neben dem Güterschuppengleis auch noch der Freiladeplatz sowie eine Schüttgutentladestelle (z.B. Kohle) zu bedienen.

Nichts spricht dagegen, die gleiche Anlage auch etwas größer zu bemessen (Vorschlag 2). Loisl hat dasselbe Konzept als LGB-Einsteigeranlage umgesetzt. Auch hier ist ein verdecktes Umfahrgleis vorhanden. Wie bei der H0-Schwester, hat er beim äußeren unterirdischen Umfahrgleis an eine Möglichkeit zur Erweiterung gedacht.

Also, nichts wie los ins fröhliche Fehlermachen!



Einfacher Unterbau für die einfache Anlage



Kurz + knapp

Thema: Kompakt im Kreis

Maßstab: 1:87 (H0),
1:22,5 (2m)

Anlagengröße: 140 x 100 cm (H0),
250 x 190 cm (2m)

Betriebskonzept:

Kleine Zwischenstation an Oval. Teilweise verdecktes Umfahrgleis. Übungsanlage für einfachen Gleis-, Gebäude- und Landschaftsbau

Gleismaterial: Märklin-C-Gleis, Roco-Line, Fleischmann-Profi-Gleis, Piko-A-Gleis (H0), LGB, Peco (2m)

Rollmaterial: Kurze Züge mit zweiachsigen Waggons, Triebwagen

Aufwand:

Rohbau und Steuerung: ☺☺☺☺☺

Gleisbau: ☺☺☺☺☺

Geländebau: ☺☺☺☺☺

Gebäudebau: ☺☺☺☺☺

Finanzen: ☺☺☺☺☺

Nebst einem guten Anlagenbau-Training bietet die Verladeeinrichtung zusätzlichen Spielspaß.

Wer nur von Eisenbahn etwas versteht ...

... versteht von dieser auch nichts. Die Abwandlung der berühmten Aussage des deutschen Komponisten Hanns Eisler über Musiker trifft mit Sicherheit auch auf den Eisenbahnmodellbau zu. Und auf den Anlagenbau erst recht.

Warum? Unsere Vorbilder, die Eisenbahnen, wurden von Menschen für Menschen geschaffen. Damit sich notwendige Wegstrecken mehr oder weniger bequemer und schneller zurücklegen ließen, als dies zu Fuß möglich war. Damit man Waren transportieren konnte, welche hier erzeugt und dort gebraucht wurden. Ursache dieser Erfordernisse ist also immer menschliches Denken, Handeln, Wollen und Müssen. Und die Eisenbahnen wurden immer von Menschen gebaut und betrieben. Von Menschen mit all ihren Eigenarten, Empfindungen und Gefühlen. Heute, wo die an der Eisenbahn beteiligten Menschen zu Kostenfaktoren oder Marktbestandteilen mutieren drohen, scheint man dies nicht selten zu vergessen. Ich wage nicht zu behaupten, alle Eisenbahn-Verantwortlichen verstünden viel von der Eisenbahn, aber es wäre gut, wenn sie es von den Menschen etwas mehr tun würden.

Für eine stimmige Umsetzung eines realen oder fiktiven Eisenbahnvorbildes in eine Modellbahnwelt müssen wir jedoch etwas von den Vorgängen in der menschlichen Gesellschaft verstehen. Wir müssen uns in die „Preiserlein“ hineinversetzen und spüren, wie sie die Betriebsabläufe organisieren oder Bauvorhaben realisieren würden. Gewiss können wir beim großen Vorbild nachschauen, wie etwas gemacht ist. Die Frage nach dem Wie muss aber zwingend mit derjenigen nach dem Warum gekoppelt sein. Nur so haben wir die Chance, eine stimmige Eisenbahnwelt im Modell zu bauen, in welcher alles untereinander einen Zusammenhang hat.

Dann wird es gelingen, eine fiktive Eisenbahnwelt viel vorbildgetreuer zu errichten als derjenige, welcher den hintersten Balken und die unterste Niete stur durch 87 dividiert und mit-

tels CNC-Fräse nachbildet. Das Ganze hat auch einen sozialpolitisch äußerst fairen Aspekt: Die dazu notwendige Fantasie ist mehr oder weniger unabhängig vom Einkommen oder Vermögen.

Loisl stellt mit seinen imaginären Ansichten aus der Sicht der Modellmenschen ein Instrument zur Verfügung, welches hilft, diesen Mikrokosmos zu begreifen und zu verstehen. Die Schaubilder sollen unsere Fantasie unterstützen, damit es gelingt, förmlich in der Anlage zu leben. Dann wird sie Stimmung und Stimmigkeit ausstrahlen, dann wird sie etwas vom Charakter ihres Erbauers wiedergeben. Sie wird mehr sein als nur ein Modell: ein Kunstwerk.

Selbstverständlich genügt die Fantasie allein nicht. Die grandioseste Idee, will sie realisiert werden, muss einige technische Bedingungen erfüllen. Den Anlagenplaner erwarten in diesem Stadium einige tückische Fallen in Gestalt von Minimalradien, Weichendiagrammen, Steigungslängen, verborgenen Stützen und vielem mehr. Eine der wichtigsten Kriterien ist die Zugänglichkeit. Sie können sicher sein: Bei einer Modellbahnanlage funktioniert nicht immer alles, Murphys Gesetz hingegen immer. Wenn ein Weichenantrieb seinen Dienst versagt, dann mit Sicherheit jener, der an der entlegensten Stelle und kaum mehr erreichbar eingebaut ist. Es lohnt sich, auf alle diese Tücken in der frühen Planungsphase ein großes Augenmerk zu richten.

Dann die Umsetzung als solches. Die schönsten Zeichnungen und Planungen ergeben noch keine Anlage. Dazu muss gesägt, gebohrt, gefräst, geleimt werden. Fundiertes Können und Wissen sind dazu unabdingbar. Diese Publikation kann und will diesen Teil nicht abdecken. Sie will keine Bauan-

leitung mit technischem oder handwerklichem Support sein. Dazu gibt es hervorragende Literatur, gerade auch im MIBA-Verlag. Loisl will hier nur die großen Leitlinien bei den „geträumten Projekten“ darlegen.

Trotzdem hat Loisl versucht, den räumlichen oder technischen Grenzen Beachtung zu schenken und sie keinesfalls zu unterschätzen. Die ganze Planung wird illusorisch, wenn die Minimaldurchfahrtsbreite oder die Erreichbarkeit nicht gewährleistet werden kann.

Noch ein Wort zu den Spurweiten und Maßstäben: Die meisten Anlagenkonzepte sind für die häufigste Baugröße H0 und deren Schmalspurabkömmlinge entworfen worden. Selbstverständlich können sie auch in anderen Maßstäben unter Beachtung von weniger Einschränkungen realisiert werden. Bei der Verkleinerung auf die Baugrößen N oder gar Z muss beispielsweise auf die Breite der Zwischengänge geachtet werden, bei der Vergrößerung auf 0 oder 1 vermutlich eher auf den Geldbeutel.

Viele der gezeigten Entwürfe basieren auf Anregungen oder Wünschen von Modellbahnern. So ergaben sich Konzepte für bestimmte Räume, aber auch Bahnwelten mit einem klar definierten Thema. Erstaunlich ist die Tatsache, dass einige der Loisl-Entwürfe tatsächlich mehr oder weniger exakt nach der Vorlage realisiert wurden oder sich im Bau befinden.

Manche von Loisl's fantastischen Bahnwelten werden aber wohl für immer Traumanlagen bleiben. Gerade dieses Träumen ist jedoch ein wichtiger Bestandteil des Hobbys „Modelleisenbahn“. Denn jeder Traum, der realisiert wird, ist keiner mehr. Aber Träume brauchen wir, dringend – nicht nur bei der Modellbahn.

Bruno Kalberer

Das Eisenbahnmuseum Nesselwald-Stadt

Auf eine Epoche festlegen: So lautet eines der zehn Gebote der Anlagenplaner. Und wenn man Gefallen an Rollmaterial der heutigen wie auch an dem vergangener Zeiten hat? Dann gibts die Qual der Wahl – oder Loisl's Lösung.



Wer kennt das nicht: Man hat sich entschlossen seine Anlage zeitlich in der Epoche I, also in der Länderbahnzeit anzusiedeln. Beim berühmten und ach so gefährlichen Streifzug entlang der Vitrinen im Modellbahngeschäft kommt sie beim Anblick des Modells einer modernen Triebzugkomposition: die Versuchung! Vertreter der Morallehre haben uns einmal beige-

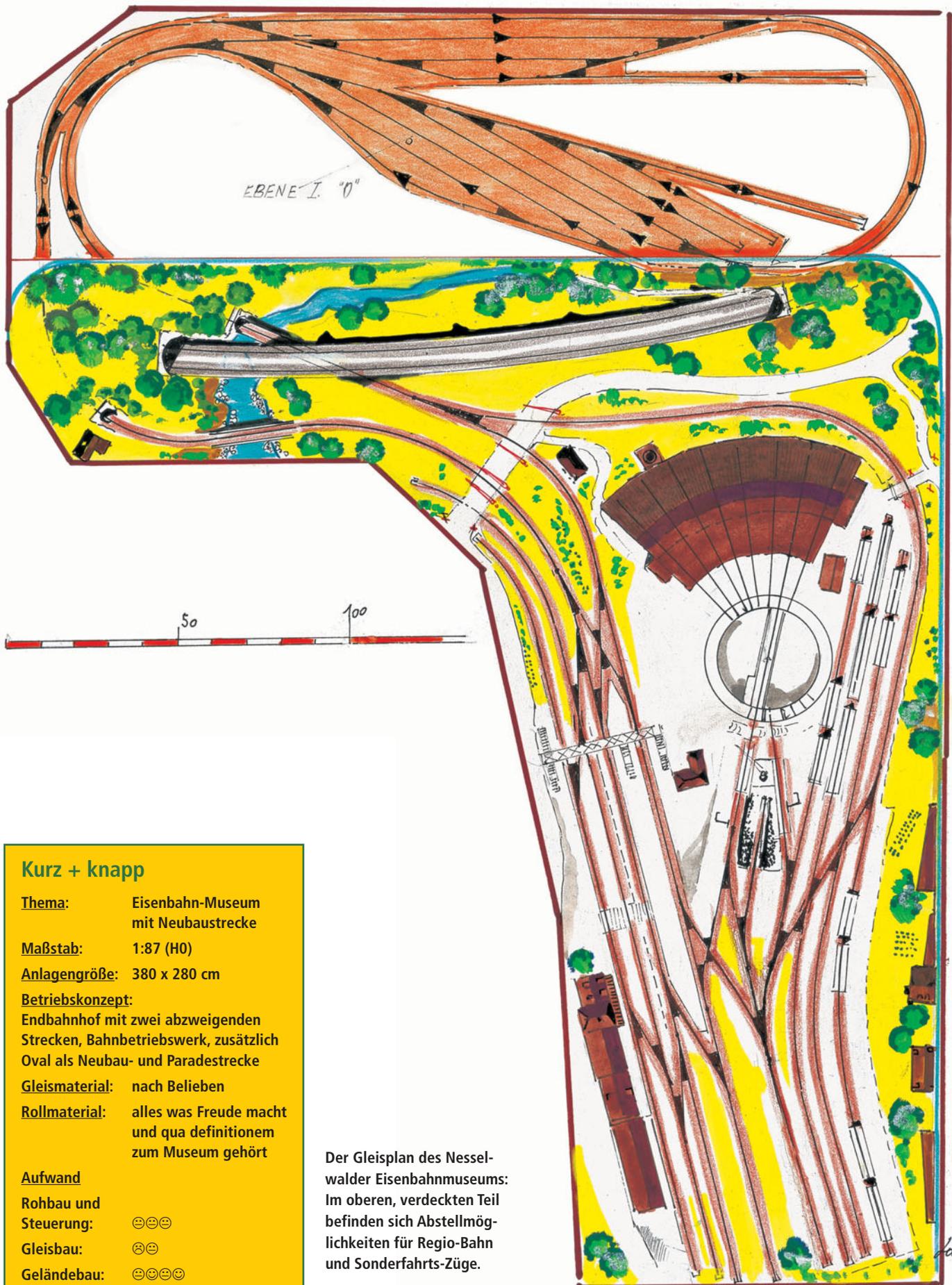
bracht ihr zu widerstehen. Unsere Begeisterung wie auch die Interessen des Händlers lehren uns etwas anderes. Wie im richtigen Leben hilft hier nur eines: Eine für uns und für die Lieben um uns herum plausibel klingende Erklärung oder Entschuldigung zu finden. Und die lautet in unserem Fall: Eisenbahnmuseum! Museen werden grundsätzlich dort errichtet, wo etwas

war, was heute nicht mehr ist. Für das Eisenbahnmuseum hat Loisl einen kleineren Kreuzungsbahnhof als Standort gewählt. Auf beiden Seiten der Gleisanlagen verlassen zwei einspurige Strecken den Bahnhof. In Loisl's Vorschlag gelangt jedoch nur eine Seite zur Ausführung.

Vor der praktischen Stilllegung (im Bahnjargon: Angebotsumstellung) war

Die stählerne Fußgängerbrücke ist für die Loisl-Fans aus dem Hause Preiser ein sehr beliebter Fotostandort.





Kurz + knapp

Thema: Eisenbahn-Museum
mit Neubaustrecke

Maßstab: 1:87 (H0)

Anlagengröße: 380 x 280 cm

Betriebskonzept:

Endbahnhof mit zwei abzweigenden
Strecken, Bahnbetriebswerk, zusätzlich
Oval als Neubau- und Pardestrecke

Gleismaterial: nach Belieben

Rollmaterial: alles was Freude macht
und qua definitionem
zum Museum gehört

Aufwand

Rohbau und
Steuerung: ☹☹☹

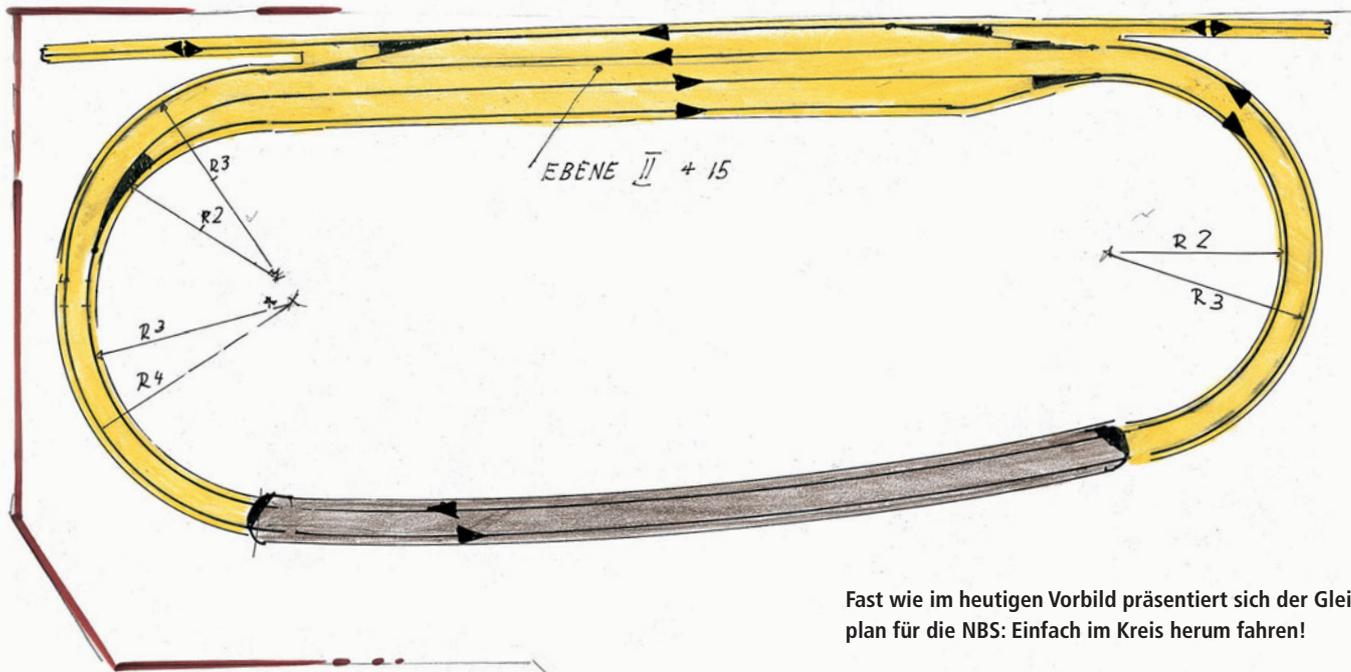
Gleisbau: ☹☹

Geländebau: ☹☹☹☹

Gebäudebau: ☹☹☹☹

Finanzen: ☹☹ (viel Rollmaterial)

Der Gleisplan des Nesselwalder Eisenbahnmuseums: Im oberen, verdeckten Teil befinden sich Abstellmöglichkeiten für Regio-Bahn und Sonderfahrts-Züge.



Fast wie im heutigen Vorbild präsentiert sich der Gleisplan für die NBS: Einfach im Kreis herum fahren!

der Ort wichtiger Betriebsmittelpunkt der beiden Strecken. Darum wurde damals ein mittleres Bahnbetriebswerk errichtet. Vielleicht kam der Abriss zu teuer, jedenfalls wurde es stehen gelassen und verkauft. Der mit privaten Spenden und Zuschüssen der öffentli-

chen (nicht offenen) Hand alimentierte Verein „Nesselwaldstädter Eisenbahnfreunde e.V.“ hat sich zum Ziel gesetzt, auf den Anlagen des Bahnhofs und des Betriebswerkes das im Verlauf der Jahre gesammelte und teilweise schon restaurierte Rollmaterial der Öffentlich-

keit wieder zugänglich zu machen. Diese Öffentlichkeit ist gezwungen, sich an die „alten Bahnzeiten“ zu erinnern, überquert doch eine Neubaustrecke auf einem langen Viadukt die Talsenke, in welcher sich der ehemalige Eisenbahnknotenpunkt befindet. Die „ComInter-



Auf dem Museumsgelände lässt sich nicht nur Rollmaterial nach Herzenslust, sondern auch Zubehör nach dem Motto „Wie es mir gefällt“ aufstellen.

TransAG“ als Betreiberin einer nahe gelegenen Regiolinie hat sich unter dem Druck der nach wie vor eisenbahnfreundlichen Bevölkerung bereit erklärt, an Wochenenden und am Mittwoch den ehemaligen Bahnhof über das noch vorhandene Streckengleis zu bedienen. Mit ihren ultramodernen Nahverkehrsfahrzeugen, jedoch mit einem Fahrplan aus der bayerischen Vivalbahnzeit: zwei Zugpaare pro Tag! Einen großen Erfolg für einen attraktiven, lebendigen Museumsbetrieb erreichte der rührige Verein mit dem Er-

halt der Betriebsbewilligung auf den beiden noch erhaltenen Strecken sowohl für Dampf- wie auch für Dieseltrieb.

Für die Umsetzung ins Modell schlägt Loisl vor, die Neubaustrecke unabhängig von den restlichen Gleisanlagen zu betreiben. Sie entschwindet beidseitig in Tunnels und ist als doppelspurige Rundstrecke mit zwei zusätzlichen Abstellgleisen konzipiert. Die Museumsstrecke führt ebenso wie die von der „ComInterTransAG“ genutzte Linie in eine unterirdische Kehrschlei-

fe mit diversen Abstellmöglichkeiten. Dank des musealen Charakters sind der Ausgestaltung des ehemaligen Bahnhofs keinerlei Schranken gesetzt. Preußische Wasserkräne, bayerische Ruhe-Halt-Signale, eine Personenüberführung aus der Reichsbahnzeit dürfen den Modellbauer ebenso erfreuen wie der Glaskasten neben dem Akkutriebwagen. Am Sonntag darf sogar eine Komposition von französischen CIWL-Wagen hinter einer 01 einfahren. Wie der „ComInterTransAG“-Leichttriebwagen auch!

Das Nebeneinander modernsten Rollmaterials und gepflegter Veteranen vermag den Museums-Charakter noch zusätzlich zu unterstreichen.





Zugüberholung im Bahnhof Alp Grüm. GmPs gehören auf der Bernina-Strecke auch heute noch zum Alltagsbild.

Die Berninabahn

Leckerbissen und Herausforderung für Geländebauer: Von der kargen, öden Hochgebirgslandschaft bis zur üppigen Vegetation eines milden Tales der Alpensüdseite reicht das Spektrum entlang der Bernina-Linie zwischen Passhöhe und Veltlin.

Hier in jedem Fall zutreffend ist eine touristische Faustregel, welche besagt, dass eine Region dann als Feriengebiet beliebt ist, wenn die darin verkehrenden Eisenbahnen schmalspurig sind. Sicher ist diese Regel auf Lehmgruben oder Braunkohle-Abbaugelände nicht anwendbar. Umso mehr trifft sie aber zu auf den Kanton Graubünden in der Schweiz.

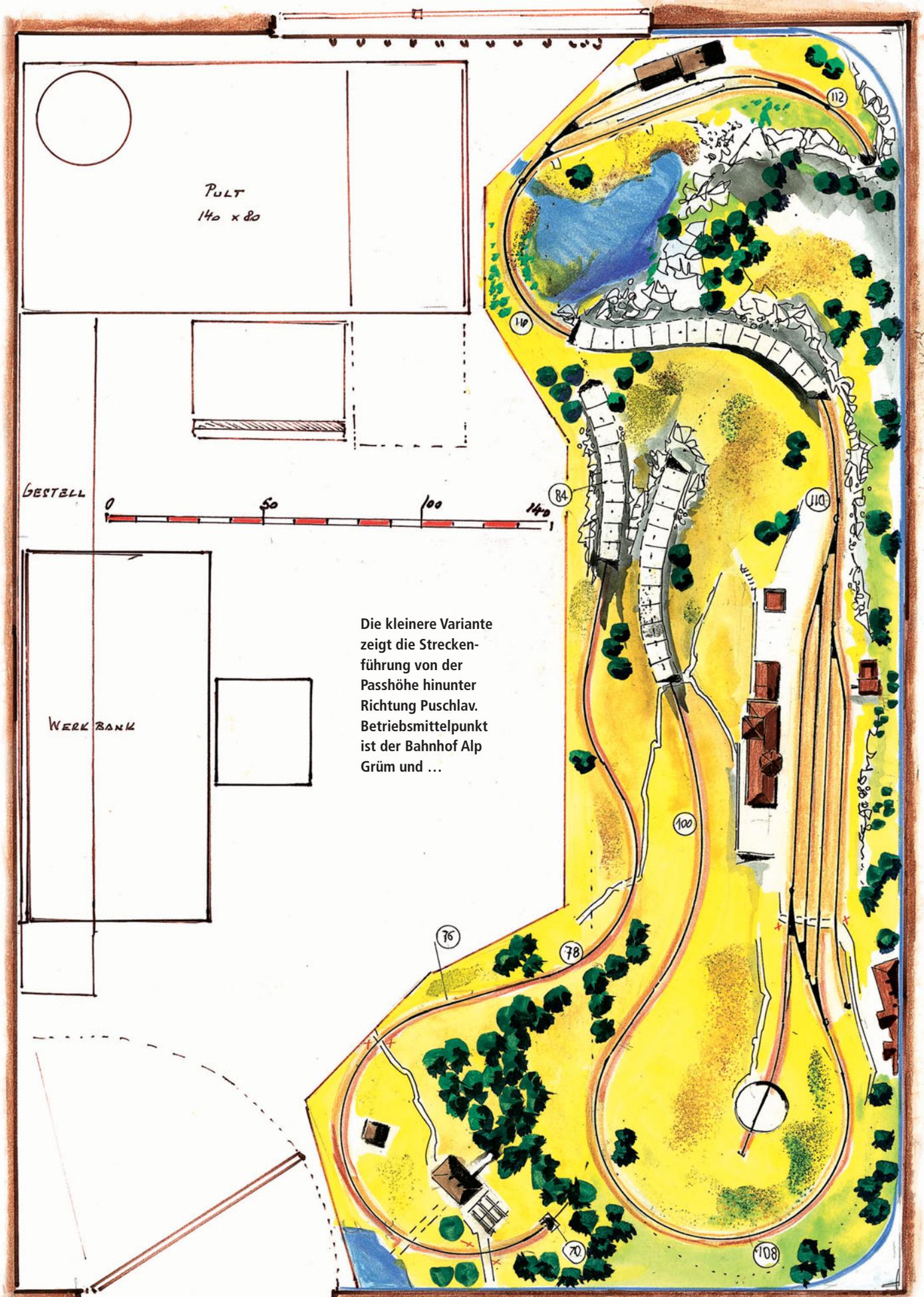
Die Rhätische Bahn betreibt im Kanton Graubünden ein Streckennetz von knapp 400 Kilometern mit der Spurweite von 1000 mm. Wegen der topografischen Verhältnisse ist ein Großteil dieses Streckennetzes sehr aufwändig gestaltet. Kaum eine andere Bahngesellschaft dürfte eine solche hohe Dichte an Kunstbauten (Tunnels, Brücken, Lawinsenschutz-Galerien etc.) aufweisen.

Das macht sie natürlich als Modellbahnvorbild attraktiv. In praktisch allen Nenngrößen gibt es eine Vielzahl von Modellen. LGB liefert ein umfangreiches RhB-Sortiment vor allem für die „Outdoor-Modellbahner“. Im H0-Maßstab – also H0m – hat als Groß- und Mittelserienhersteller die Firma Bemo praktisch das Monopol der „kleinen Roten“, wie sich die RhB in ihrer Marketing- und PR-Sprache bezeichnet. Freunde des hoch detaillierten und edlen Kleinserien-Modellbaus finden in Baugröße Om viele passende Modelle, natürlich gegen entsprechendes Entgelt.

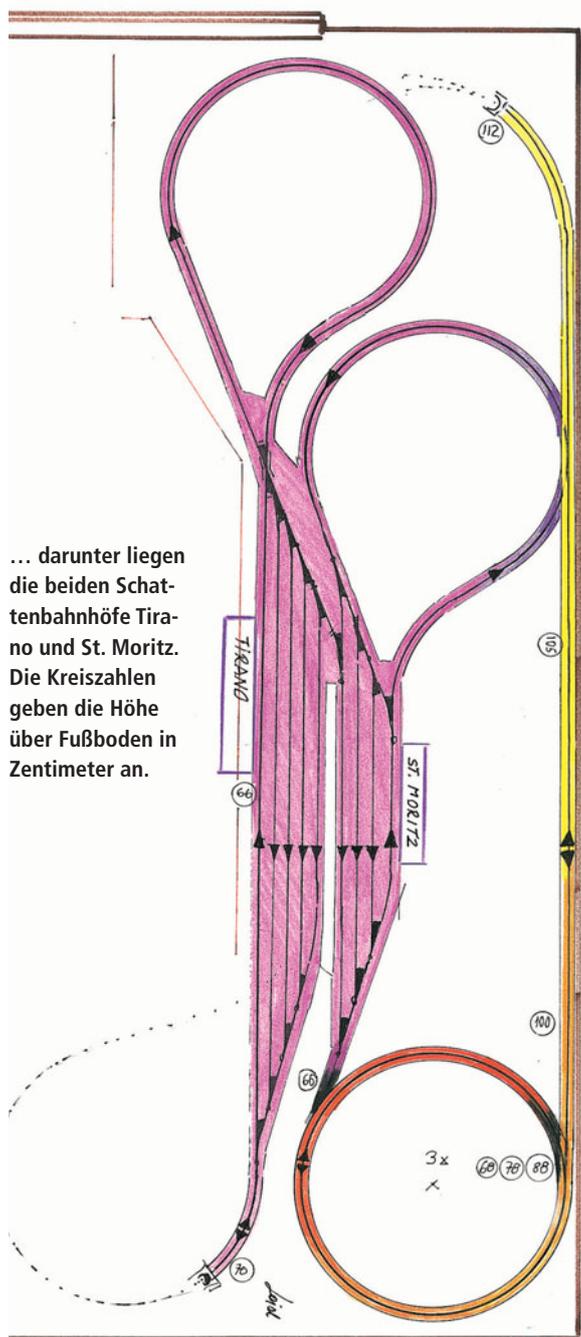
Ähnliches, wenn auch auf reduziertem Niveau, gilt für das Nm-Sortiment im Maßstab 1:160 – (für einen Kundenkreis, dessen Sehstärke derjenigen

von Greifvögeln entsprechen dürfte). Viele Anlagen und Dioramen nach RhB-Vorbild sind schon gebaut, fotografiert, veröffentlicht oder auf Ausstellungen gezeigt worden. Sie versuchen meist möglich genau eine konkrete Vorbildsituation zu wiederzugeben. Das gilt auch für Loisl, der sich mit seinem Anlagenvorschlag entlang der Bernina-Bahn bewegt.

Ein Jahr nach der Eröffnung der Albulalinie der RhB bis St. Moritz wurde 1905 die Bernina-Bahngesellschaft gegründet. Ziel war eine nur im Sommer verkehrende Touristenbahn von St. Moritz über den Berninapass durchs Puschlav über die Landesgrenze bis nach Tirano im Veltlin. Mit dem Bau wurde ein Jahr darauf begonnen und im Sommer 1910 waren alle Strecken-



Die kleinere Variante zeigt die Streckenführung von der Passhöhe hinunter Richtung Puschlav. Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof Alp Grüm und ...



... darunter liegen die beiden Schatzenbahnhöfe Tirano und St. Moritz. Die Kreiszahlen geben die Höhe über Fußboden in Zentimeter an.



Das Vorbild der talseitigen Streckenausfahrt in Alp Grüm weist einen sehr modellbahnfreundlichen Gleisradius auf.

abschnitte fertig gestellt. Die Bahn wurde von Anfang an elektrisch betrieben.

Nach anfänglichem großen Erfolg bekam das Unternehmen auch die Schatten der Weltwirtschaftskrise zu spüren und die finanziellen Schwierigkeiten nahmen zu. Ohne Garantie der Defizitabdeckung durch Bund und Kanton schien ein Weiterbestehen nicht möglich. So wurde 1944 die Fusion mit der RhB beschlossen und rückwirkend auf den 1. Januar 1943 vollzogen.

Loisl präsentiert zwei Varianten mit gleichem Betriebskonzept: Zwei unterirdische Abstellbahnhöfe mit Kehrschleifen sind durch ein Stück Bernina-Strecke verbunden.

Die kleinere der beiden Varianten besteht im Wesentlichen aus dem Bahnhof Alp Grüm mit der markanten 180°-

Kurve an der talseitigen Ausfahrt. Es folgen noch zwei Kehren mit Lawinengalerien im Steilhang hinunter Richtung Poschiavo. Die bergseitige Ausfahrt führt nach einer Galerie entlang dem Lago Bianco zur Station „Ospizio Bernina“.

Bei der größeren Variante in U-Form hat Loisl auf die eine Seite des unteren, breiten Schenkels Alp Grüm mit der Strecke nordwärts entlang dem Lago Bianco platziert. Die Station „Ospizio“ bleibt diesmal ausgespart. Dafür ist auf dem restlichen Anlagenteil mehr Raum für den südlichen Streckenteil vorhanden: Der Bahnhof Poschiavo mit seinen recht umfangreichen Güter- und Werkstatanlagen bietet jede Menge Spiel- und Bauspaß. Den Rest nimmt auf dem oberen Schenkel die kleine Station Bru-

sio mit einem Teil des dazugehörigen Dorfes ein.

Die optimale Möglichkeit, die Bernina-Züge auf möglichst langer Streckenfahrt zu bewundern, bietet das berühmte Kehrviadukt zur Überwindung von Höhendifferenz unterhalb Brusio. Hinter einem Wäldchen entschwindet das Gleis in Richtung Tirano, das hier nur als „unterirdischer“ Schattenbahnhof existiert.

Schon die kleinere Variante wird dem Anlagenbauer einiges an Arbeit abverlangen. Gleisbau inklusive Elektrik und Elektronik liegt im Rahmen dessen, was bei einer kleineren Anlage üblich ist. Jedoch ist naturgemäß der Geländebau eine Herausforderung. Die karge Hochgebirgslandschaft überzeugend darzustellen, ohne dass sie langweilig wirkt,



Oben: Für eingefleischte Bernina-Fans ein berühmtes Sujet: Weichensteller mit Laterne in Ospizio Bernina

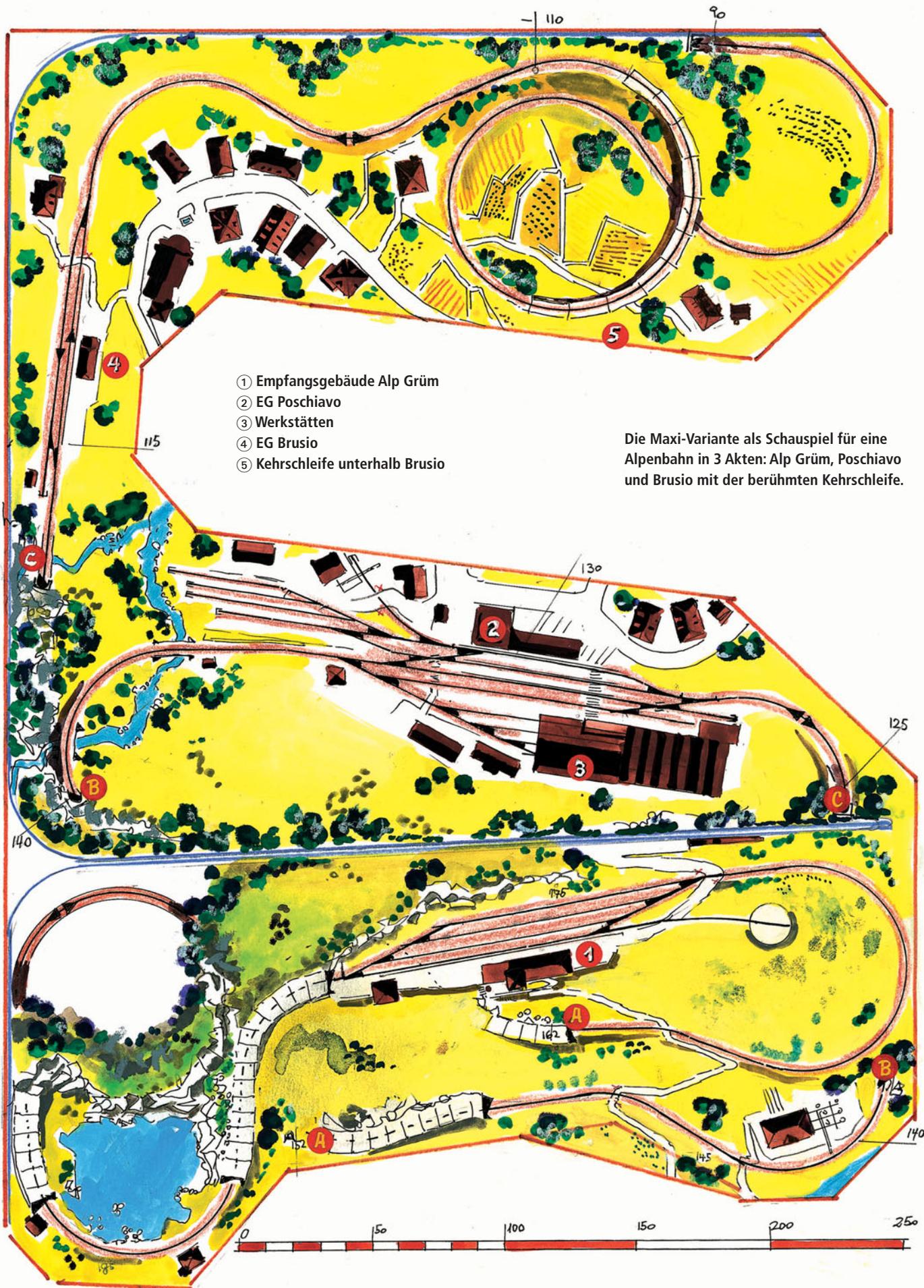
Rechts: Spektakulär ist die Streckenführung vor und nach dem Bahnhof Alp Grüm mit ihren zahlreichen Galerien als Schutz vor Lawinen.

Unten: Im Kanton Graubünden verkehren nicht nur rote Personenzüge. Oldtimer-Triebwagen der Bernina-Bahn in gelbem Anstrich.





Loisl



- ① Empfangsgebäude Alp Grüm
- ② EG Poschiavo
- ③ Werkstätten
- ④ EG Brusio
- ⑤ Kehrschleife unterhalb Brusio

Die Maxi-Variante als Schauspiel für eine Alpenbahn in 3 Akten: Alp Grüm, Poschiavo und Brusio mit der berühmten Kehrschleife.

Da schlägt nicht nur der Touristen Herz: Gelber Triebwagen im grünen Arvenwald vor weißen Gletschern.



Leib 98

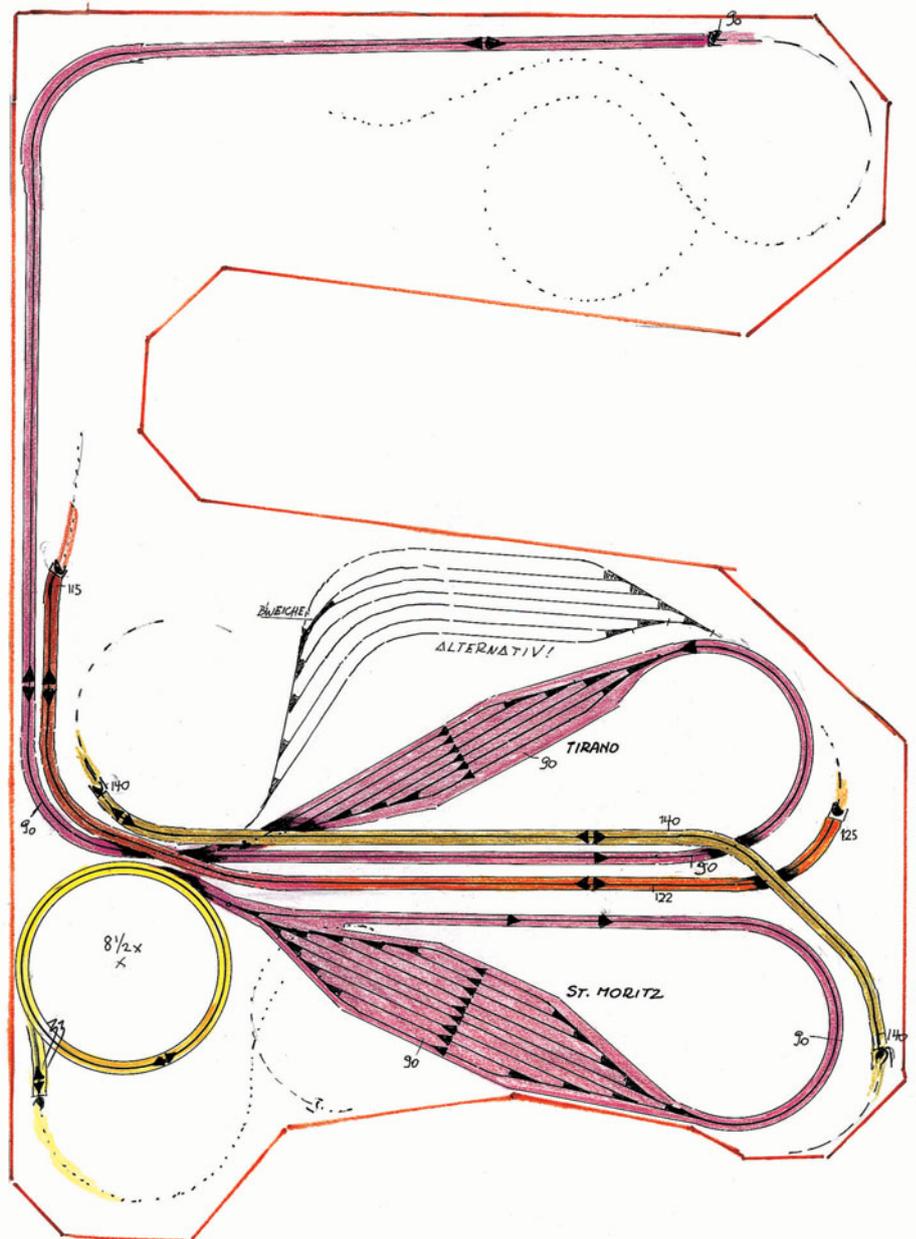
erfordert ein hohes Maß an Beobachtungsgabe und Kreativität. Bei Herstellen von Modellbäumen würde eigentlich kaum große Freude aufkommen, denn längere Streckenpassagen verlaufen oberhalb der Baumgrenze. Loisl zeigt jedoch Herz für die Landschaftsgestalter: Um die Strecke gut getarnt verschwinden zu lassen, hat er die Vegetationsgrenze kurzerhand um 500 m angehoben. Wer will, kann einen Teil des Geldes, das bei den Bäumen eingespart wird, in einen Bausatz oder gar ein Fertigmodell des Bahnhofs Alp Grüm vom Kleinserienhersteller art&web (www.albulabahn.ch) stecken.

Die große Variante ist bereits in die Kategorie „Lebensabschnittsprojekt“ einzuordnen. In Sachen Geländebau müssen eigentlich zwei Anlagen gebaut werden: Die schon erwähnte Hochgebirgsanlage einerseits und der Streckenteil Poschiavo–Brusio mit dem südländischen Einschlag auf der anderen Seite.



Die Schnittzeichnung der größeren Variante macht die unterschiedlichen Höhenverhältnisse deutlich.

Unter den beiden Anlagenteilen „Alp Grüm“ und „Poschiavo“ liegen auch hier die Schattenbahnhöfe „Tirano“ und „St. Moritz“.



Kurz + knapp

Thema: Bernina-Bahn der RhB

Maßstab: 1:87 (H0m)

Anlagengröße: 430 x 290 cm bzw.
440 x 330 cm

Betriebskonzept:

Anlage 1: Streckenabschnitt mit den Stationen Ospizio Bernina und Alp Grüm führt an beiden Enden zu unterirdischen Abstellbahnhöfen (St. Moritz und Pontresina) in Kehrschleifen

Anlage 2: Wie oben, jedoch mit den Stationen Alp Grüm, Poschiavo und Brusio einschließlich des berühmten Kehrviadukts

Gleismaterial: Bemo, Peco H0m

Rollmaterial: H0m-Material von Bemo und Kleinserienherstellern (Ferro-Suisse, D+R, KS und anderen)

Aufwand:

Rohbau und Steuerung: ☹☹☹

Gleisbau: ☹☹

Geländebau: ☹

Gebäudebau: ☹☹☹☹

Finanzen: ☹☹☹



Auf der Brücke über den Canal du Poirot herrscht rege Betriebsamkeit.

Aux Trams, Citoyens

Eisenbahninspiration lässt sich überall holen, wo es Eisenbahnen gibt (oder gab). Erinnerungen, auch wenn sie schon Jahrzehnte zurückliegen, können zu ergiebigen Keimzellen von Modellbahnträumen mutieren – oder gar Realität werden ...

Die Inspirationen für diese „fantastische Bahnwelt“ holte sich Loisl in Belgien, hatte er doch Gelegenheit als Jugendlicher in den 50er-Jahren mehrmals Belgien zu bereisen. Zu einer Zeit also, in welcher die Trambahnen noch lebendig und aktiv waren. Belgien hatte ein sehr großes Kleinbahnnetz. Das Spezielle daran: Es wurde durch eine nationale Gesellschaft betrieben – theoretisch war es sogar möglich, das Land per Kleinbahn zu durchqueren.

Infolge der Dreisprachigkeit des Landes hatte diese Gesellschaft auch drei verschiedene Namen. „Nationale Kleinbahngesellschaft“ (NKG) im deutsch-

sprachigen Teil Belgiens, „Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen“ (NMVB) in Flandern und „Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux“ (SNCV) in Wallonien. In ihrer besten Zeit (1939) verfügte die Gesellschaft über ein Schienennetz von knapp 5000 km Länge! Überlebt haben nur die Straßenbahnen in Ostende und Charleroi sowie eine kleine Touristenbahn in den Ardennen. Seit 1991 ist die Gesellschaft in einen flämischen und einen wallonischen Teil aufgesplittet. Mit Ausnahme der Verkehrsbetriebe Brüssel wurden dafür die städtischen Verkehrsbetriebe der jeweiligen Landes-

teile integriert. Das Trammuseum in Schepdal (www.trammuseum.net) hält heute die Erinnerung an die Kleinbahngesellschaft wach, ist aber wegen umfangreicher Umbauarbeiten bis voraussichtlich Frühjahr 2006 geschlossen.

Zurück zu Loisl und dem hier vorgestellten Anlagenentwurf: Wie haben die Erinnerungen Jahrzehnte später den Zeichenstift und die Feder beeinflusst?

Auf der linken Anlagenzunge taucht aus dem Untergrund eine normalspurige Strecke auf, überquert den schiffbaren „Canal du Poirot“, welcher das Klein-



Das Tramdepot in Ste-Agathe-les-deux-églises gilt als Mekka für Straßenbahnfreunde.
Rechts: Schon lange bevor es unsere Lifestyle-Gesellschaft für schick erklärte, war es sehr verbreitet: Wohnen im Industriequartier.
Unten: In Insellage befindet sich das kleine Empfangsgebäude von Nebenbahn und Trambahn.

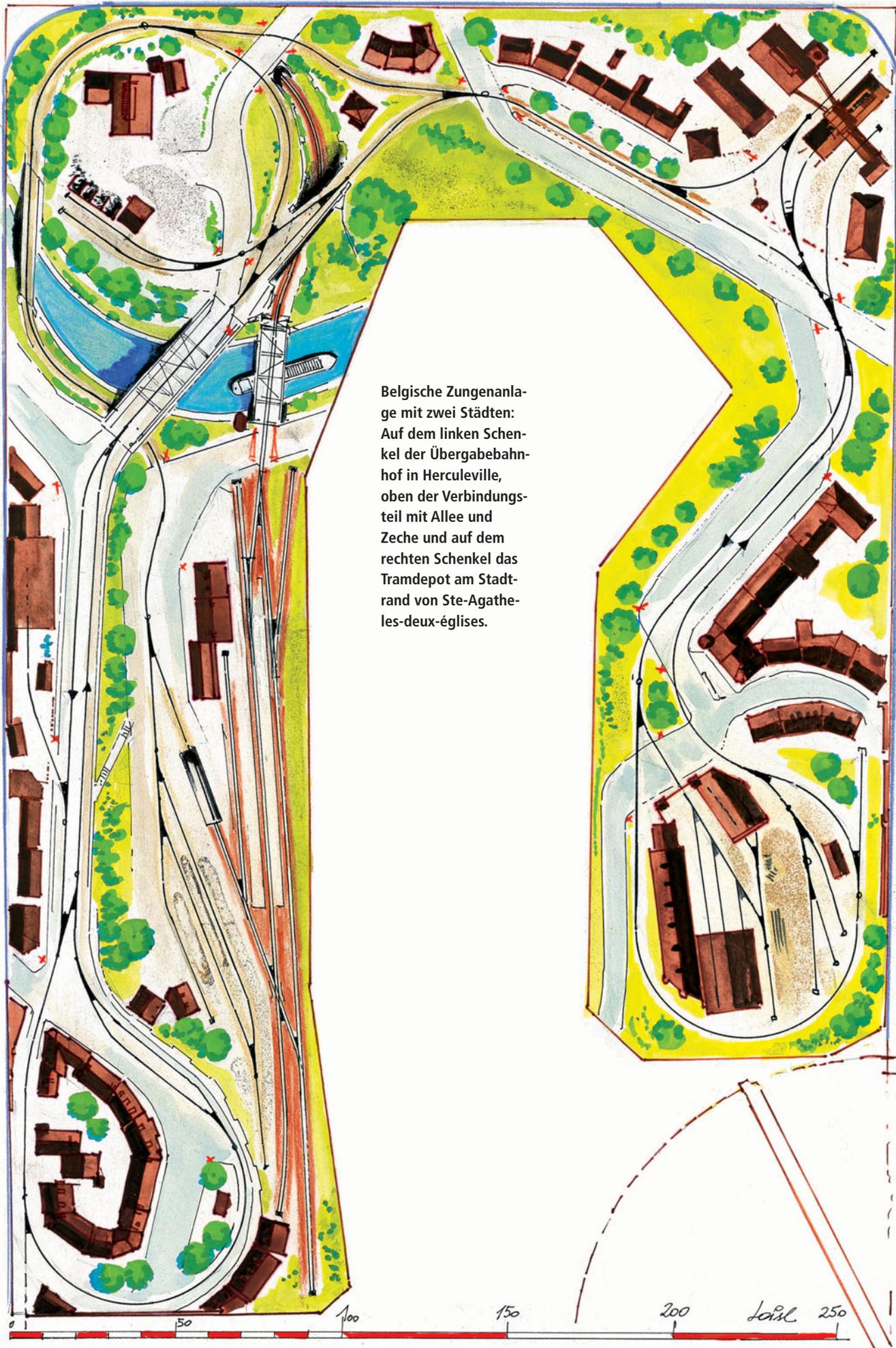




DEPOT
2
GEUZEPARK

VAN GEND & LOOS N.V.
UTRECHT.
HOLLAND N.

Loisl

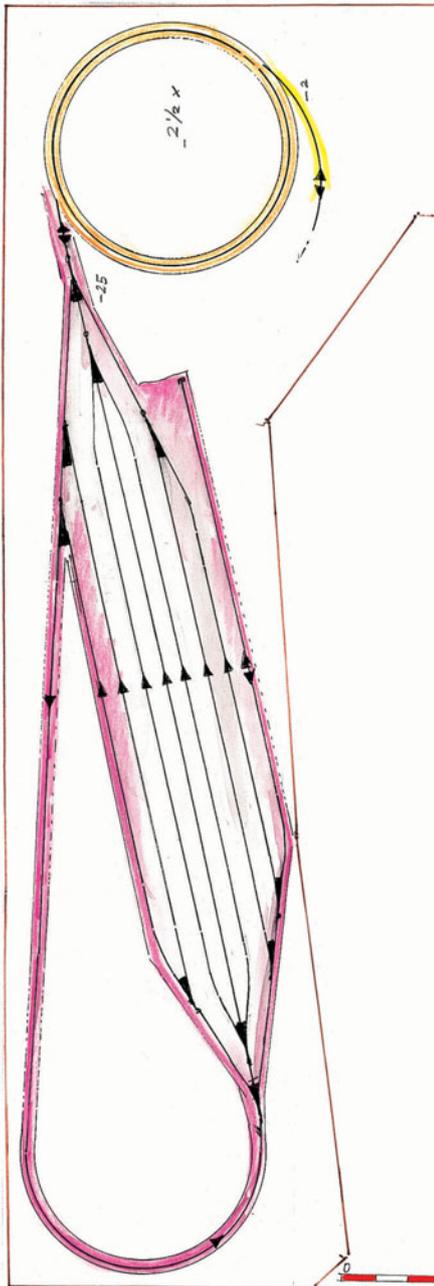
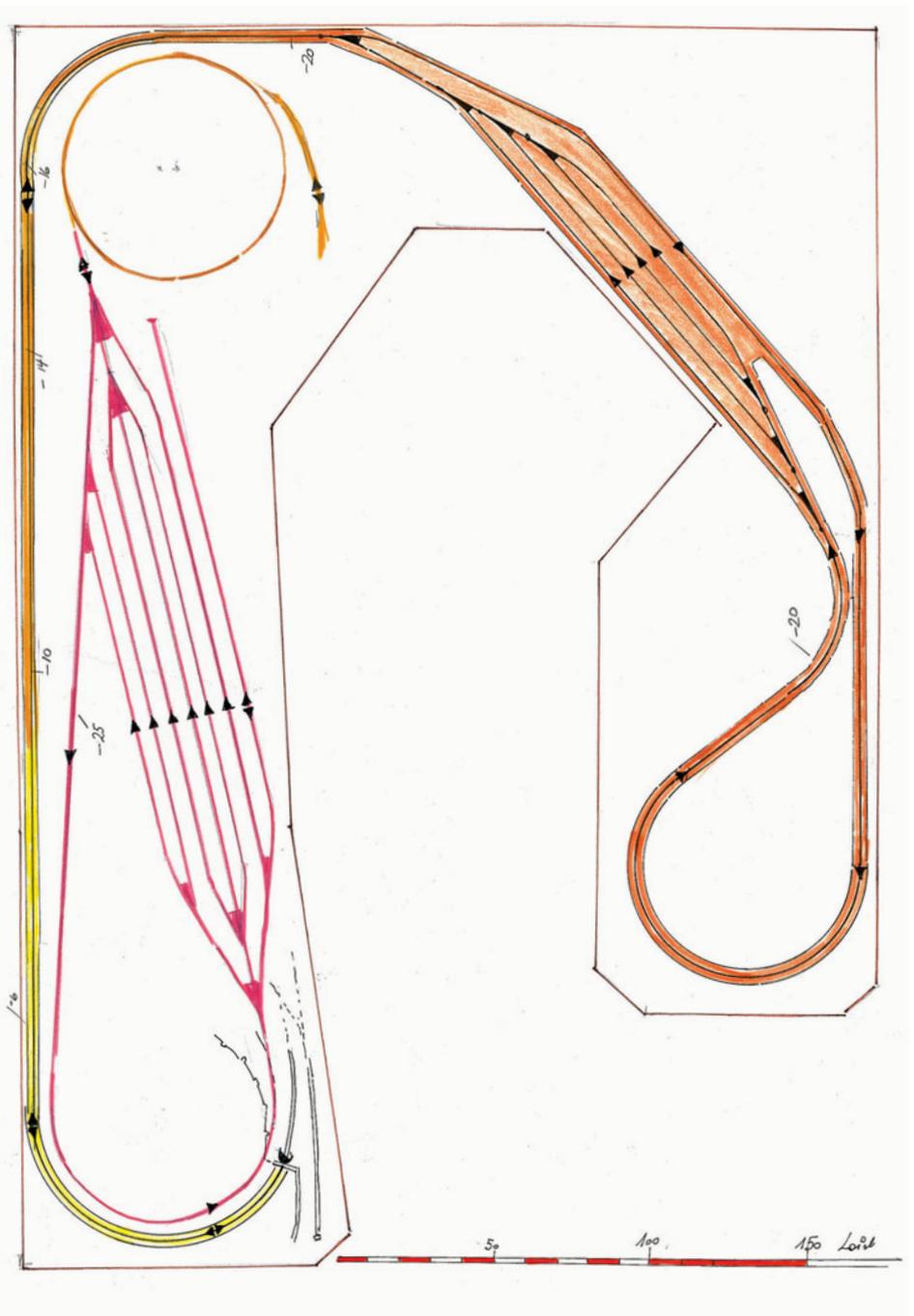


Belgische Zungenanlage mit zwei Städten: Auf dem linken Schenkel der Übergabebahnhof in Herculeville, oben der Verbindungsteil mit Allee und Zeche und auf dem rechten Schenkel das Tramdepot am Stadtrand von Ste-Agathes-deux-églises.

städtchen Herculeville durchfließt. Da Loisl sowohl urbane Betriebsamkeit als auch grüne Landschaften liebt, hat er den Ort in einen eher städtischen und einen gewerblich-ländlichen Teil gegliedert.

In diesem linken Teil der Anlage zieht sich von der Kanallbrücke bis zum unteren Anlagenrand die „Avenue Brasserie Christie“ hin. Sie verläuft vor der namensgebenden Brauerei und einer städtischen Häuserkulisse, führt vor einem betriebsamen Häuserblock vorbei, um (getarnt von Bäumen und Häusern) unten die Anlage zu verlassen. Vor ihr, auf etwas tieferem Niveau liegt das Gelände des Übergabebahnhofs.

In der oberen linken Ecke ist ein Gewerbegebiet in ländlicher Umgebung mit einer Kohlehandlung angesiedelt.



**Die beiden Varianten der Regelspurstrecke:
Als Endstation (links) und als Durchgangsstation (rechts).**

Eine Allee und das Zechengelände auf dem oberen Anlagenteil sorgen für eine räumliche Unterteilung der beiden Nachbarorte „Herculeville“ und „Ste-Agathe-les-deux-églises“.

Doch kehren wir nochmals zurück zum Bahngelände. Außer einer Rollschemel-Anlage wickelt sich hier nicht viel Güterverkehr ab. Den Güterbetrieb auf der Anlage stellt sich Loisl vor allem mittels Rollschemeln vor. Mit diesen werden Zeche, Kohlenhandlung und Brauerei bedient. Wem der technisch doch eher anspruchsvolle Rollbetrieb nicht ganz geheuer ist, wird ihn durch eine Umladehalle ersetzen ...

Ob mit oder ohne Schemel – wir unternehmen eine gedankliche Tramfahrt. Vom Bahnhofsvorplatz aus geht es zu-



erst unter der Kanalbrücke durch, entlang dem Kanal eine 5%-Steigung hinauf zur Oberstadt. Zuvor wird auf einer verkehrsreichen, massiven Straßenbrücke der „Canal du Poirot“ überquert. Nach Passieren der Brauerei gelangen wir zur Kehrschleife des linken Anlagenteils. Sie führt um einen städtisch wirkenden Häuserblock herum zurück auf die „Avenue Brasserie Christie“. Nach der Rückfahrt über die Kanalbrücke wird erneut das Bahngleis überquert und, bevor wir in eine typische belgische Allee einbiegen, noch die Kohlenhandlung bedient.

Die kleine Zechanlage in der rechten oberen Ecke ist durch ein Gleisdreieck mit der Tramstrecke verbunden. Nach kurzer Weiterfahrt sind wir beinahe unbemerkt in die Nachbarstadt „Ste-Agathe-les-deux-églises“ gelangt. Innerhalb dieser Kehrschleife befinden sich die großzügigen Depotanlagen der Trambahn. Bei einem Bier in einer nahe gelegenen Bar machen wir uns noch ein paar Gedanken zur Umsetzung ins Modell.

Für den Regelspurteil liefert Loisl zwei Varianten: eine mit Endstation und die andere mit zwei unterirdischen

Kehrschleifenbahnhöfen. Beim Trambahnanteil hat er darauf geachtet, dass Weichen der Trambahn möglichst außerhalb des Straßenplanums zu liegen kommen um deren aufwändige Einbettung zu vermeiden. Überhaupt stellt das Einbetten der Straßenbahngleise eine Herausforderung dar. Möglicherweise wird das mit dem neuen Produkt von Navemo etwas einfacher. Auch die Oberleitung ist nicht gedacht für Leute mit den berühmten zwei linken Händen. Generell ist festzuhalten, dass dieser Vorschlag einen hohen Tribut an den Selbstbau einfor-



Hier, an einem runden Tischchen in der Brasserie, vermuten wir Agatha Christies berühmten Kommissar bei einem Bier.

Rechts oben: Zwischen zwei Häuserblocks liegt die Ausfahrt aus der Kehrschleife des linken Anlagenteils.

dert, denn das Angebot an typisch flämischen oder wallonischen Gebäude-modellen für diese Eisenbahnwelt ist nicht riesig. „Madame, encore une bière, s’il vous plaît!“



Kurz + knapp

Thema: Straßenbahn-Betrieb in Belgien

Maßstab: 1:87 (H0/H0m)

Anlagengröße: 400 x 270 cm

Betriebskonzept: Straßenbahnanlage mit Güter- oder Roll-schemelverkehr. Anschluss an einspurige Regelspurstrecke. Je nach Variante der unterirdischen Gleisanlagen für die Regelspur ist dieser als kleiner Durch-gangs- oder Endbahnhof gestaltet.

Gleismaterial: Bemo, Tillig, Peco H0m; Navemo

Rollmaterial: Selbst- und Umbauten, Kleinserienprodukte

Aufwand:

Rohbau und Steuerung: ☹☹

Gleisbau: ☹

Geländebau: ☹☹☹

Gebäudebau: ☹

Finanzen: ☹☹

Ein Rügen-Anlage ohne kopfsteingepflaster-
te Allee wäre wie München ohne Weißwurst
und Bier.



Die Rügensch Kleinbahn RükB

*„Rasender Roland“ nennen die Leute auf der
größten Insel Deutschlands ihre Kleinbahn,
welche Puttbus mit Göhren verbindet.*

Die Insel in der Ostsee als Klein-
bahnmekka den Anhängern der
schmalen Spur vorzustellen hieße Eu-
len nach Athen bzw. Kreidefelsen nach
Rügen zu tragen. Wer hier einmal Ur-
laub gemacht hat, trägt Erinnerungen
mit sich herum. Seien es nun die typi-

schen Gebäude im Ostsee-Bäderstil, die
baumbestandenen Kopfsteinalleen,
dichte Laubwälder, anmutige Seen mit
ginsterbewachsenem Ufer oder eben
der „rasende Roland“.

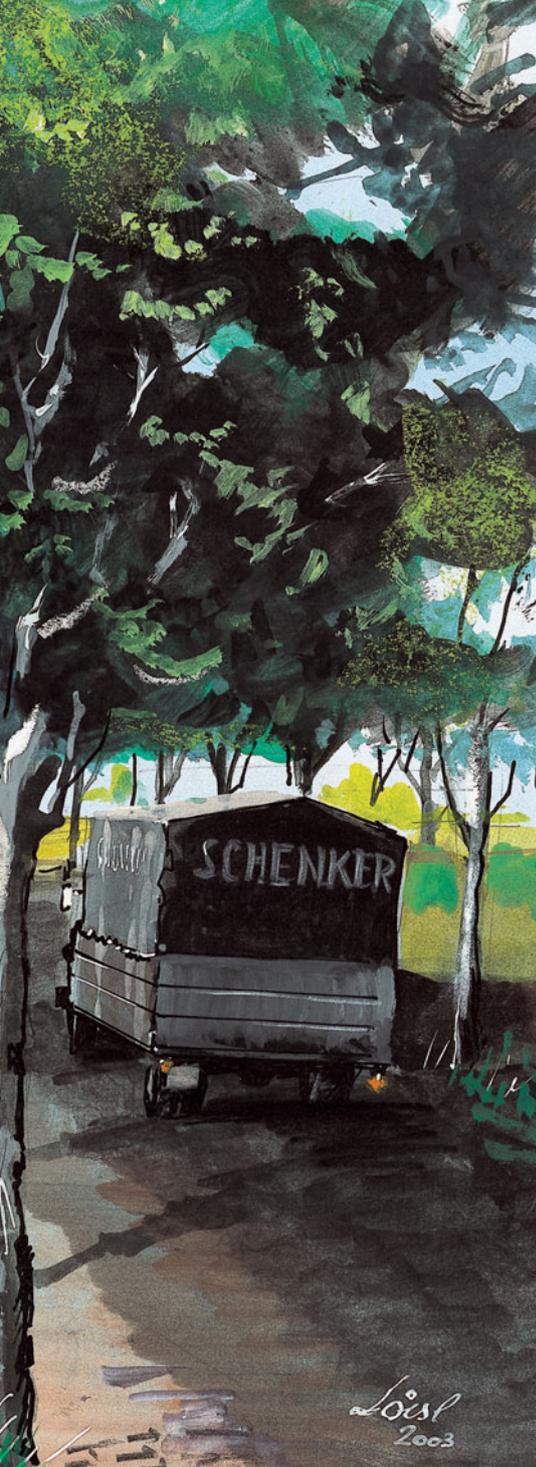
So ist es auch Loisl ergangen:
Möwengeschrei noch leise in den Oh-

ren, den Geruch von geräuchertem
Fisch in der Nase, Kaffee und Kuchen
auf der Terrasse eines „Belle-Epoque“-
Bäderhotels beim Durchblättern eines
Buches über die Rügensch Kleinbahn
– dies trieb seine Fantasie an.

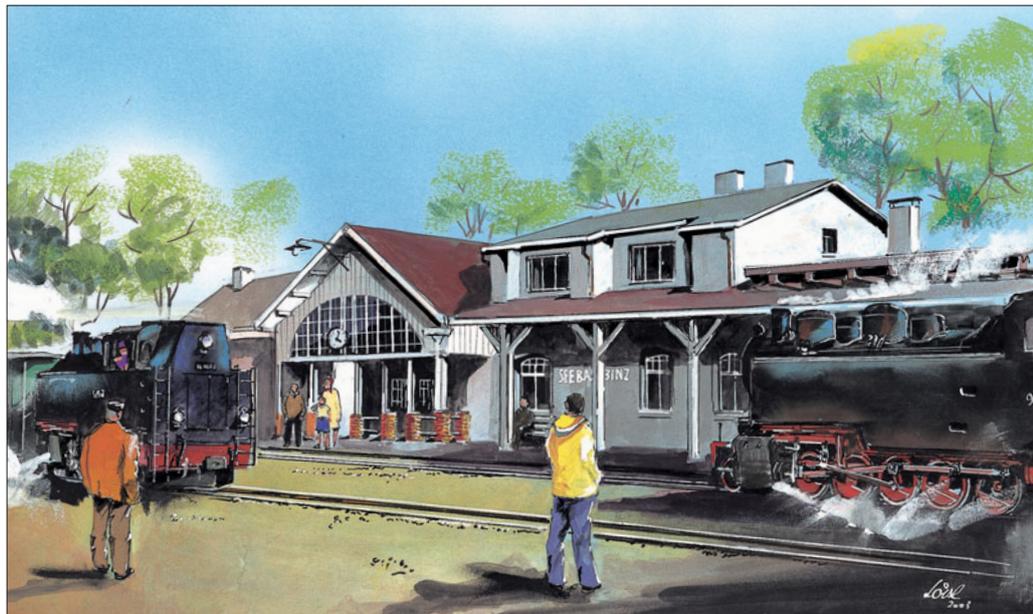
Dieser Anlagenvorschlag gibt keines-
falls exakt das Vorbild wieder. Einzelne
Situationen dienten nur dazu, Loisl's
Fantasie anzuregen und die stimm-
ungsvolle Atmosphäre einer Ostsee-
insel mit Kleinbahn in ein Modellbahn-
zimmer zu zaubern.

Folgende Vorgaben und vorzusehen-
de „Elemente“ hat Loisl auf seinem
„Pflichtenzettel“ notiert:

- Die Schmalspurbahn kommt ohne
Tunnel aus.
- Die Betriebsituation in Puttbus mit



Der Artitec-Bausatz der Fähre „Wittow“ ermöglicht auch weniger versierten Modellbauern die Darstellung des Fährverkehrs auf Rügen. Die Architektur im Bäderstil dürfte ein Leckerbissen für Gebäudeselbstbauer darstellen. Hier der Bahnhof Binz-Ost.



dem Übergang von Normalspurstrecke zur RüKB soll nachempfunden werden um den Reiz des Größenunterschiedes darzustellen.

- Eine kleine touristische Haltestelle („Jagdschloss“)
- Ein Kreuzungsbahnhof (in Anlehnung an Binz-Ost)
- Ein kleiner Bäderbahnhof
- Eine Allee mit Kopfsteinpflaster
- Zwei Gleisanschlüsse für Güterverkehr
- Wasser- bzw. Uferpartien
- Größerer Endbahnhof
- Möglichkeit für Kreisverkehr
- Gestaltung eines Fähranlegers

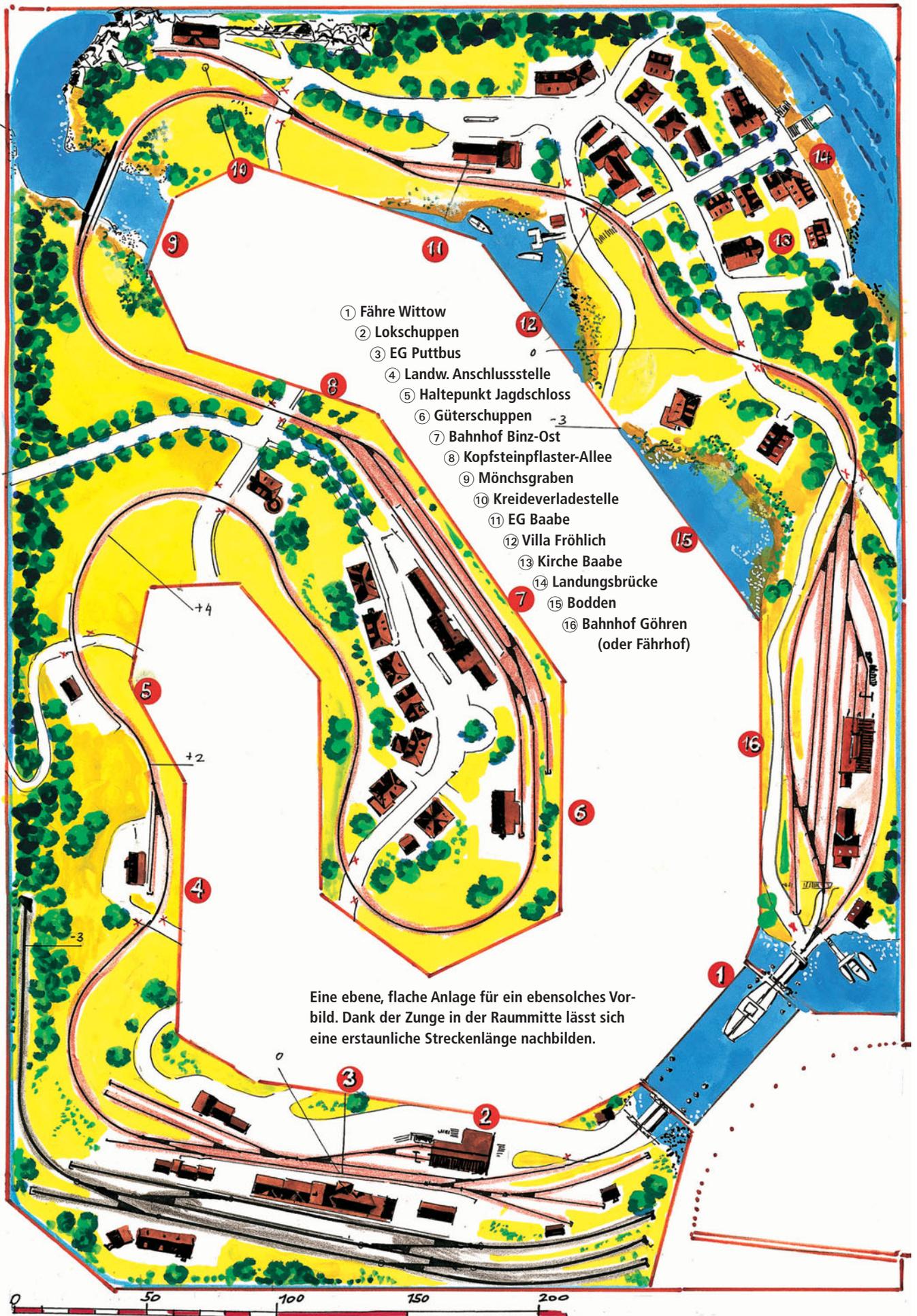
Begleiten wir nun eine typische Preiser-Familie auf der Fahrt in ihren Urlaub:

Aus dem letzten Waldstück heraus fährt die Triebwagengarnitur in einer scharfen Linkskurve hinein in den Bahnhof Puttbus. Auf der gegenüberliegenden Seite des Empfangsgebäudes befinden sich die Anlagen der RüKB. Eine sächs. IV K wartet schon mit drei vierachsigen Personenwagen, einem Gepäckwagen sowie einem gedeckten Güterwagen mit landwirtschaftlichen Produkten auf die ankommenden Reisenden. Hier in Puttbus befindet sich auch eine kleine Lokstation mit Bekohlung und weiteren Behandlungsanlagen.

Kurz nach der Bahnhofsausfahrt wird eine landwirtschaftliche Anschlussstelle passiert. Ein kurzes Rangiermanöver – und der Zug ist um den

Güterwagen kürzer. Bald darauf folgt die Haltestelle „Jagdschloss“. Hier steigen einige Fahrgäste zu, welche das 1846 fertig gestellte spätklassizistische Schloss „Granitz“ auf dem Tempelberg besucht haben. Aus räumlichen Gründen empfiehlt Loisl, das Schloss oder sogar nur den charakteristischen Mittelurm mit seiner einzigartigen Aussicht auf die Hintergrundkulisse zu malen.

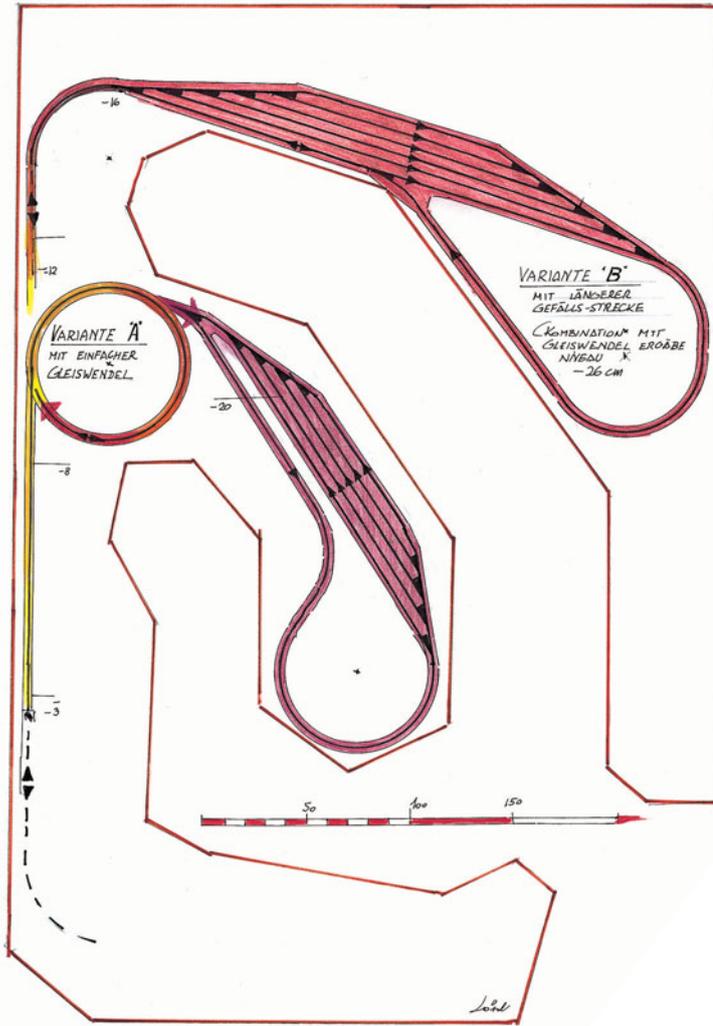
Nach kurzer Fahrt wird dann der Kreuzungsbahnhof „Binz-Ost“ erreicht. Sein markantes, im weißen Bäderstil gehaltenes Empfangsgebäude drängt sich für den Selbstbau auf. Die Szene nach der Ausfahrt wird die Hersteller von Modellbäumen freuen: Die typische Baumallee ist ein echter Blickfang, wes-



- ① Fähre Wittow
- ② Lokschuppen
- ③ EG Puttbus
- ④ Landw. Anschlussstelle
- ⑤ Haltepunkt Jagdschloss
- ⑥ Güterschuppen -3
- ⑦ Bahnhof Binz-Ost
- ⑧ Kopfsteinpflaster-Allee
- ⑨ Mönchsgraben
- ⑩ Kreideverladestelle
- ⑪ EG Baabe
- ⑫ Villa Fröhlich
- ⑬ Kirche Baabe
- ⑭ Landungsbrücke
- ⑮ Bodden
- ⑯ Bahnhof Göhren (oder Fährhof)

Eine ebene, flache Anlage für ein ebensolches Vorbild. Dank der Zunge in der Raummitte lässt sich eine erstaunliche Streckenlänge nachbilden.

Loisl liefert zwei Varianten für den normalspurigen Rest von Deutschland.



Kurz + knapp

Thema: Rügensch
Kleinbahn RükB

Maßstab: 1:87 (H0e und H0)

Anlagengröße: 510 x 340 cm

Betriebskonzept:

Punkt-zu-Punkt-Verkehr auf der Schmal-
spurbahn. Übergangsbahnhof zur Nor-
malspurbahn. Kurze Normalspurstrecke
mit unterirdischer Abstellmöglichkeit.
Möglichkeit für Kreis- oder Fährverkehr.

Gleismaterial: H0e-Gleise von Bemo,
Tillig, Peco

Rollmaterial: H0e-Material verschie-
dener Groß- und Klein-
serienhersteller (Bemo,
Technomodel)

Aufwand:

**Rohbau und
Steuerung:** ☹☹

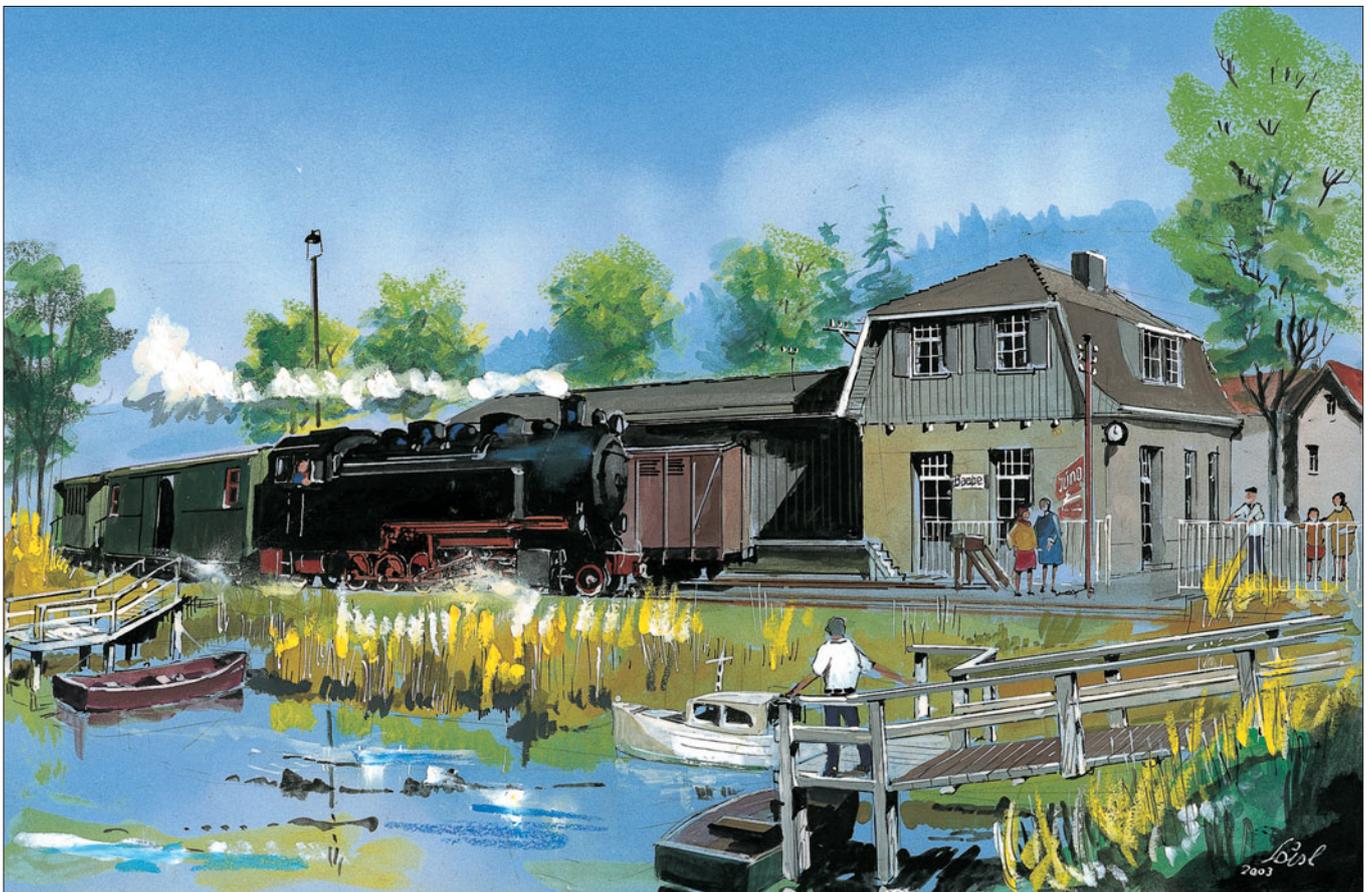
Gleisbau: ☹☹

Geländebau: ☹☹

Gebäudebau: ☹☹☹

Finanzen: ☹☹

An vielen Orten, wie hier am Bahnhof Baabe,
lassen sich idyllische Motive nachbilden.



halb der Modellbahner von Billigprodukten und Sparbäumen die Finger lassen wird.

Anschließend geht es über den Mönchsgraben nach Baabe. Hier zweigt ein Anschlussgleis zu einem Kreidebruch ab. In offenen Wagen wird das zur Herstellung von Farben, Kunststoffen, Kacheln, Gummi oder Pharmazeutika benötigte Rohmaterial abgeführt. Etwas Belle-Epoque-Glanz verstrahlt neben dem belebten Bahnübergang das Hotel „Villa Fröhlich“, ein Leckerbissen und eine Herausforderung für den Gebäudeselbstbauer.

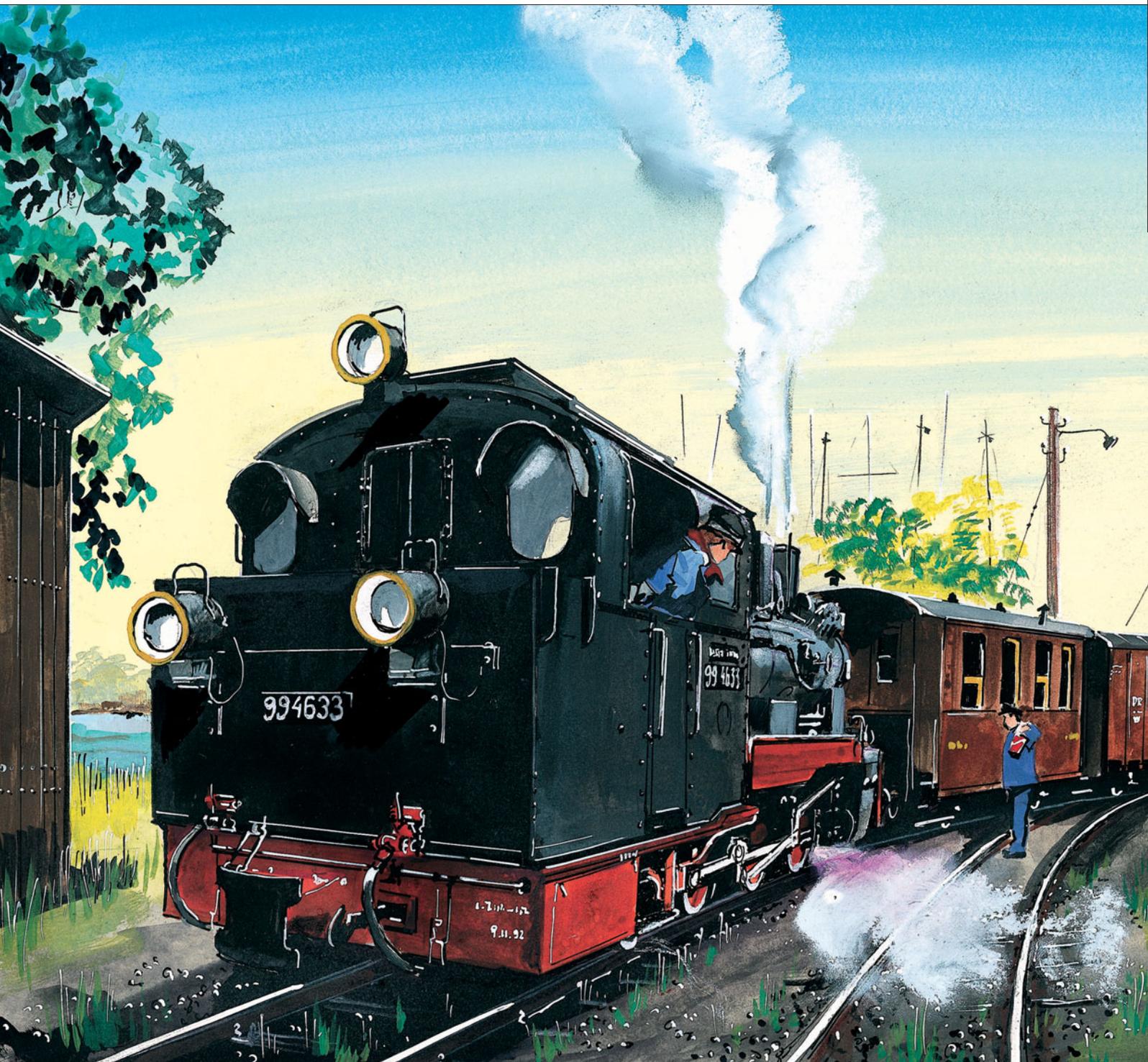
Bald wird der Endbahnhof erreicht. Je nach gewählter Variante lehnt sich dieser an Göhren an. Relativ ausgedehnte Gleisanlagen mit Lokstation unterstreichen den Endbahnhofs-Charak-

ter. Viele Modellbahner genießen es, ab und zu ohne große Rangiertätigkeit ihre kleinen Züge betrachten zu können. Dafür bietet sich eine klapp- oder herausnehmbare Gleisverbindung nach Puttbus an.

Wer aber noch eine zusätzliche modellbauerische Herausforderung sucht, dem sei die Anlehnung an den Bahnhof „Fährhof“ empfohlen. Die Firma Artitec bietet einen wunderschönen Resinbausatz der Fähre „Wittow“ in H0e an, beim Bau des Anlegers ist „Scratch-buildung“ angesagt – also einige Dutzend Stunden Bastelspaß mit Holz-, Kunststoff- und Messingprofilen. Als betrieblicher Gag kann in Puttbus das Gegenstück gebaut werden und man hat die Türöffnung mit Trajektverkehr ausgefüllt.

Modellbahnerisches Fazit: Der Gleisbauaufwand hält sich für eine Anlage dieser Größe in Grenzen. Dies gilt auch für die elektrischen Belange, egal ob man sich für analogen oder digitalen Betrieb entscheidet. Es ist ein Entwurf für Landschafts- und Gebäudeliebhaber, der – auch bei der Gestaltung der Rundumkulisse – mehr die Künstlerisch-Kreativen ansprechen dürfte denn die exakten Techniker und Tüftler. Ein Anlagenentwurf für Genießer!

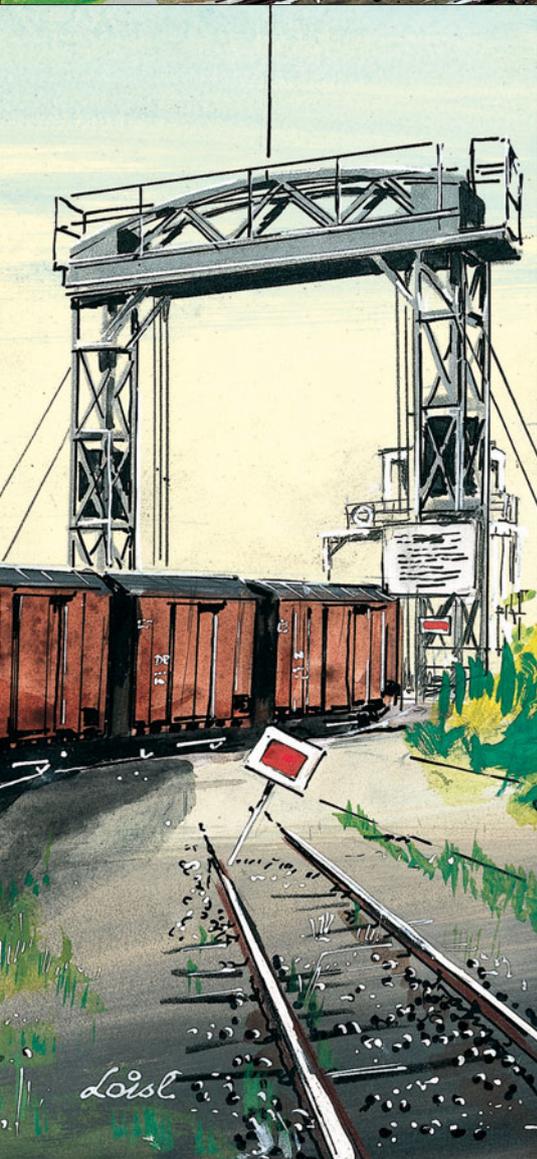
Es wäre auch denkbar, einige wenige der Rügen'schen Rosinen herauszupicken, zu komprimieren und zu einer Bühne für die im Handel erhältlichen Oe-Modelle zusammenzustellen. Einige Beispiele in dieser Baugröße finden sich im Internet (startend beispielweise bei home.t-online.de/home/FrankNeubauer)





Nochmals Bäderstilarchitektur vom Feinsten: zweimal die Villa Fröhlich (oben und unten) als Bühnenbild für Rügenmodelle.

Links: Der frühere Fährbetrieb zwischen Fährhof und Wittower Fähre ist ein äußerst dankbares Modellbahn-Motiv.





Die Rudolfinger Kreisbahn

In der Erinnerung stehen sie als Symbol für eine Lebensart, welche bedeutend weniger hektisch war als die heutige. Deshalb werden sie von vielen geliebt: die Kleinbahnen.

Vor mehr als 35 Jahren erschien von K.-E. Maedel das Buch „Liebe, alte Bimmelbahn“, für Kleinbahnfreunde beinahe ein Kultbuch. Darin beschrieb er diese Kleinbahnen in seiner un-nachahmlichen Art: Ihre Bescheidenheit, ihre Unscheinbarkeit, die von alters her zu verständnisvollem Lächeln und lebenswürdigem Verstehen herausgefordert hat, die oft genug auch dem Karikaturisten Stoff für boshafte Glossen lieferte oder Anwohnern und Fahrgästen Anlass zu beißendem Spott.

Gegen die Konkurrenz des Automobils ist die Kleinbahn kläglich unterlegen. Der Fortschritt der Zeit hat sie längst zum Tode verurteilt. Wo touristische Aspekte sie nicht über die Jahrzehnte retteten, ist sie vollends verschwunden, hat sie die Pforten ihrer Bahnhöfe geschlossen und die Tore ihrer Maschinenschuppen dicht gemacht.

Den „Feurigen Elias“, den „Federsee-Express“ und „die Bimmelguste“ gibt es längst nicht mehr.

Auch Loisl fühlt sich zu diesen kleinen Bahnen in Württemberg, Sachsen, Mecklenburg oder wo auch immer hingezogen. Zur Hümlinger, Cloppenburger, Eckernförder oder Wie-auch-immer Kleinbahn. Hier ist eine Liebeserklärung an Loisl's, an seine Kleinbahn: an die Rudolfinger Kreisbahn.

In Rudolfingen treffen zwei Kleinbahnen zusammen, nämlich eine regelspurige Stichbahn, welche die Kreisstadt mit der „großen weiten Welt“ verbindet, und eine Schmalspurbahn auf 750-mm-Gleisen, die das enge Tal und die darin angesiedelten Industriebetriebe erschließt.

Die regelspurige Stichstrecke, vorwiegend noch mit Dampf betrieben, endet nach Überquerung eines imposanten und sehr fotogenen Viadukt-

Bauwerks im Kopfbahnhof Rudolfingen, der über zwei Bahnsteiggleise und mehrere Stumpfgleise verfügt. Hier steht ein zweistöckiger Lokschuppen mit einfacher Lokbehandlungs-Anlage, denn Rudolfingen beherbergt eine Reservelokomotive. Auch die Maschine des letzten Abendzuges verbringt hier die Nacht. Regelspurige Güterwagen werden am Güterschuppen (ganz unten rechts) ent- und beladen; eine kleine Abstellgruppe schafft Platz für Personen- und Güterwagen.

Außerdem führt ein regelspuriges Gleis zu einer kleinen Umschlaghalle, wo Stückgüter in die viel kleineren Güterwagen der schmalspurigen Kreisbahn umgeschlagen werden können. Gerade der Gegensatz zwischen den voluminösen Güterwagen der Regelspur und den zierlichen Wägelchen der

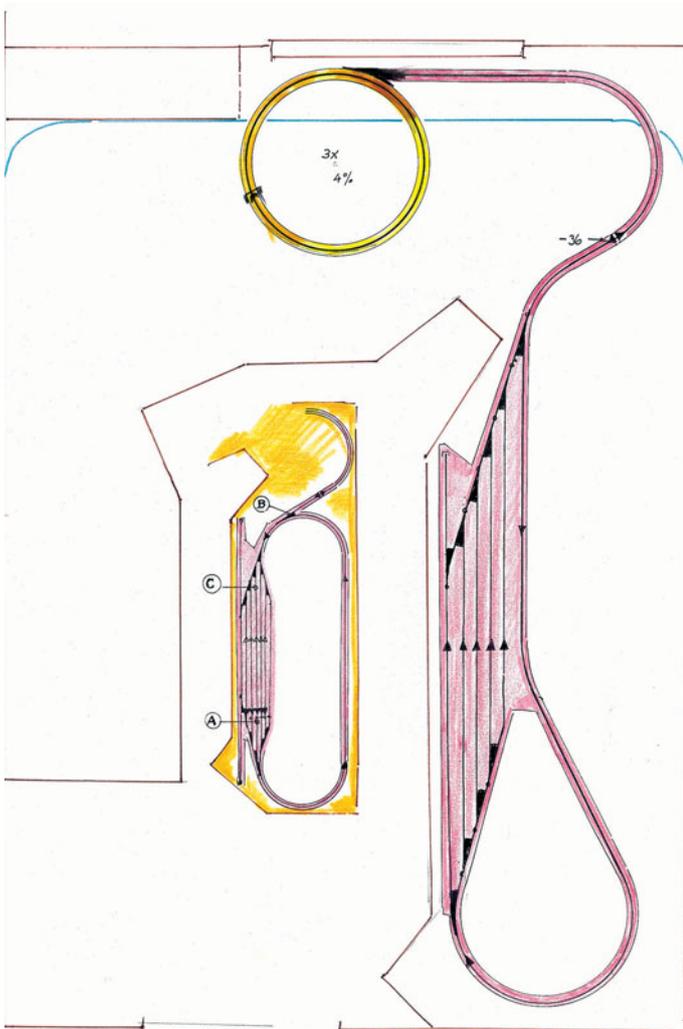
Links: Eine ICE-Garnitur wäre hier fehl am Platz. In Rudolfingen herrscht noch pure Beschaulichkeit.

Vor der AGRO-Chemie unterhalb des Bahnhofs wird ein Wagen der RuKB auf der Drehscheibe gewendet.





Die Rudolfinger Eisenbahnwelt mit dem Bahnhof auf dem rechten, und dem Binnenhafen auf dem linken Schenkel der U-förmigen Anlage.



Zwei Möglichkeiten sind denkbar, wie der verdeckte Normalspurteil gestaltet werden könnte.

- Ⓐ Abkuppeln der Lok
- Ⓑ Federzungenweiche
- Ⓒ Nach Umrundung kuppelt Lok wieder an

Kurz + knapp

Thema: Die Rudolfinger Kreisbahn

Maßstab: 1:87 (H0 + H0e)

Anlagengröße: 380 x 270 cm

Betriebskonzept:

Endstation einer regelspurigen Nebenbahn mit Anschluss an die Kreisbahn mit Personen- und Güterverkehr. Unterirdischer Abstellbahnhof mit Kehrschleife.

Gleismaterial: Roco (H0), Peco, Bemo, Tillig (H0e)

Rollmaterial: H0-Nebenbahnfahrzeuge sowie H0e-Fahrzeuge aller einschlägigen Hersteller

Aufwand:

Rohbau und Steuerung: ☹☹☹

Gleisbau: ☹☹

Geländebau: ☹☹☹

Gebäudebau: ☹

Finanzen: ☹☹

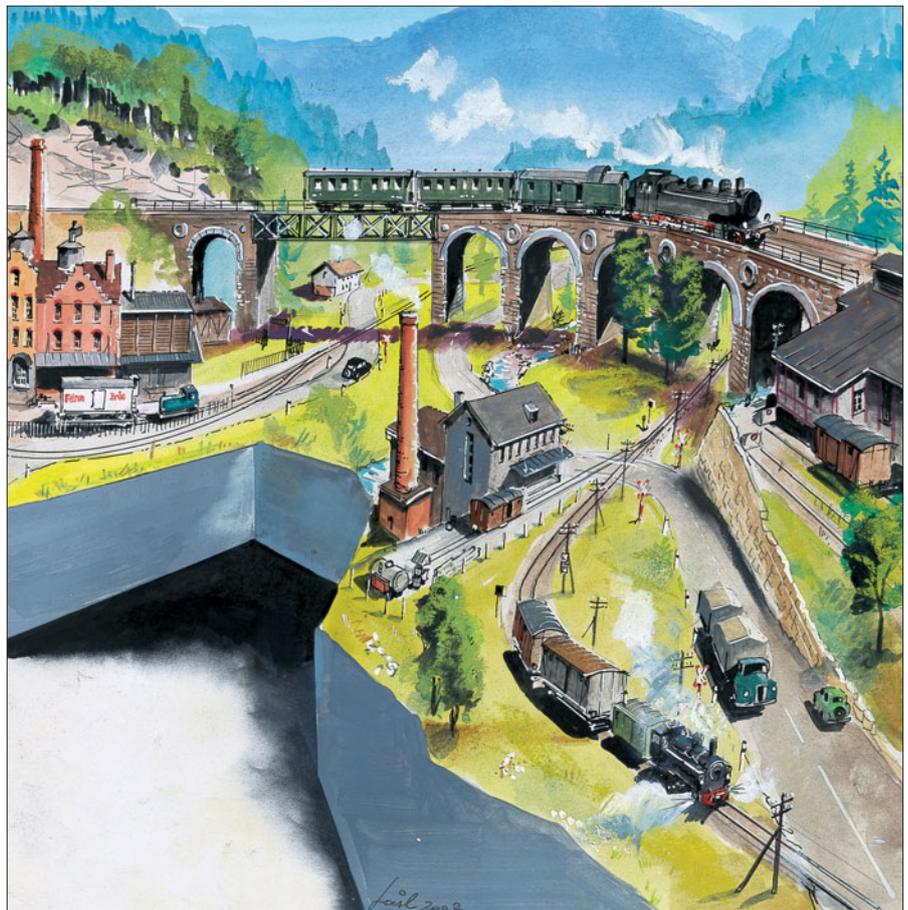
Der mittlere Anlagenteil wird vom imposanten Brückenbauwerk dominiert.

Schmalspurbahn wirkt fürs Auge attraktiv und macht den tieferen Sinn der Bezeichnung „Schmalspur“ deutlich.

In Rudolfingen gibt es auch eine Rollschemel-Umsetzanlage, damit die Kreisbahn auch regelspurige Güterwagen zur Zustellung an ihre Kunden übernehmen kann. Zum Kleinbahn-Bahnsteig gelangt man übrigens durch die Straßenunterführung, denn das Überschreiten der Gleisanlagen ist auch hier nicht gern gesehen.

Die Regelspurstrecke endet nach Durchfahren einer Gleiswendel in einer 36 cm unter dem Bahnhof Rudolfingen angelegten Kehrschleife samt Schattenbahnhof. Loisl liefert dafür zwei verschiedene Varianten.

Doch zurück zur schmalspurigen Rudolfinger Kreisbahn. Diese muss schon kurz nach der Ausfahrt aus dem Stadtbahnhof ihre Bremsen anlegen, denn nun geht es in stetem Gefälle vom Bahnhofsniveau in einer fotogenen Kurve 18 Höhenzentimeter hinunter, wobei der Viadukt der Normalspurstrecke gleich zweimal unterquert wird. Das Gefälle respektive die Steigung von fünf Prozent ist auch von schmalspurigen Lokomotivchen gut zu verkraften,



Auf Modellbahnanlagen werden gerne und vor allem häufig Brauereien nachgebildet ...



Lönl 91

denn mehr als ein bis zwei Rollschemele oder ein paar kurze, zweiachsige Schmalspurwagen gilt es ja nicht zu befördern.

Ganz in der Nähe des Stadtbahnhofs liegt noch das Gelände der Agro-Chemie. Es wird über eine Sägefahrt erreicht. Ein weiteres Anschlussgleis zu einer Textilfabrik befindet sich noch vor der Unterquerung des Viaduktes. Hernach werden nach zweimaliger Kreuzung der Landstraße eine Brauerei und eine Möbelschreinerei bedient.

In weiter Kurve umfährt die Rudolfinger Kreisbahn dann den großen Gebäudekomplex der Turmuhrenfabrik und überquert dabei die Straße noch zweimal, bevor sie unten am Binnenhafen endet. Hier besteht eine Umsetzungöglichkeit für die Lokomotive und es gibt eine ganze Reihe von Anschlussgleisen zu bedienen. Für die Versorgung der Kleinbahnloks steht hier ein zweiständiger Lokschuppen.

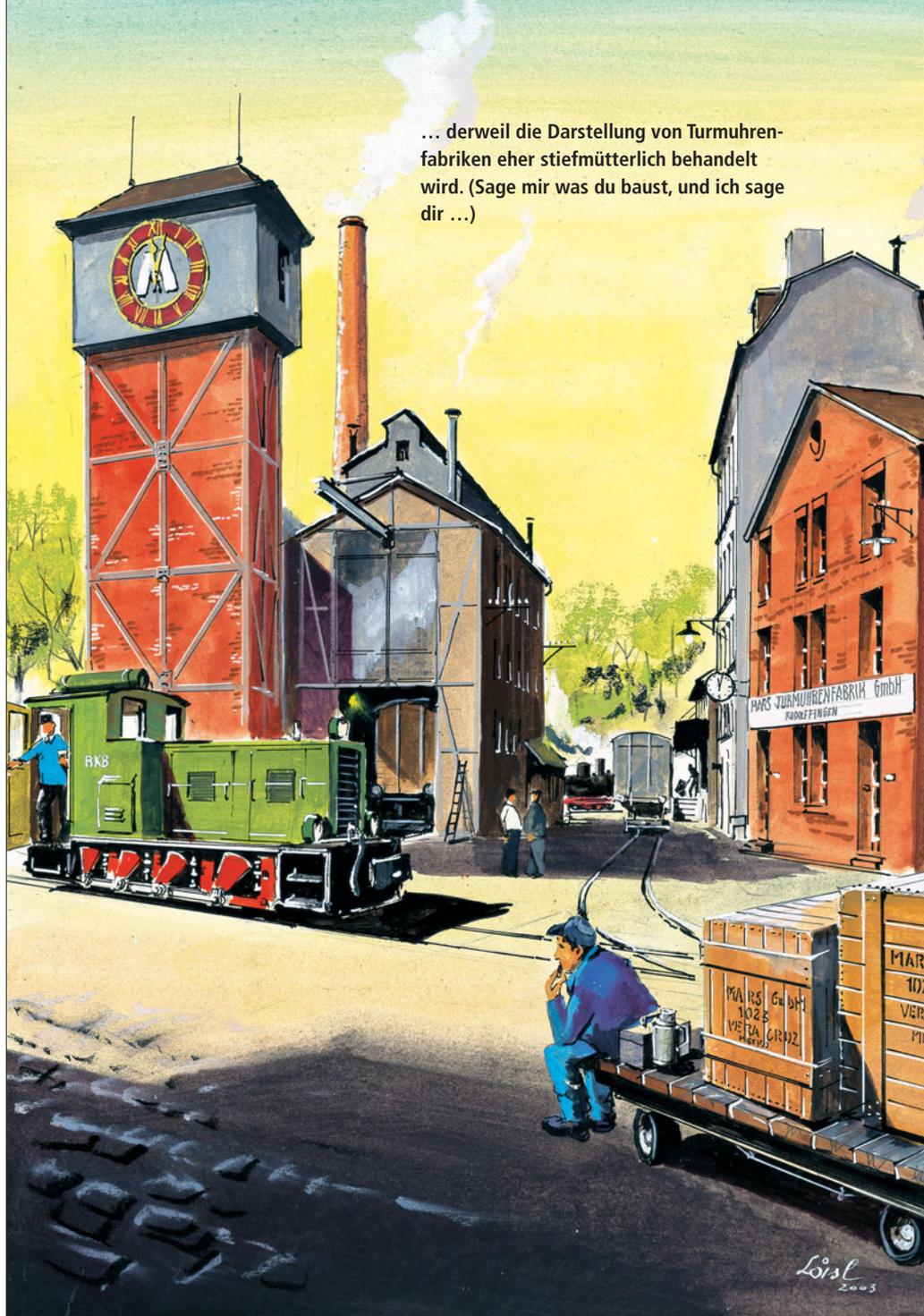
Insgesamt sind also durch die Kreisbahn sieben Industriebetriebe zu bedienen, die zum Teil über mehrere, eigene Gleise verfügen. Das Innere der verschiedenen Werkshallen ist mancherorts über Wagendreh scheiben erreichbar, was eine interessante betriebliche Bereicherung darstellt. Über Beschäftigungsmangel wird sich also der Rangiermeister der Kreisbahn nie beklagen können, denn Lkw und Busse stellen in Loisl's Liebeserklärung an die Bimmelbahn noch keine echte Konkurrenz dar.

Für den Bau dieser Anlage kommt nur die offene Rahmenbauweise in Frage. Da der Schattenbahnhof der Normalspurstrecke 36 cm tiefer angelegt ist, kann im Bedarfsfalle ohne weiteres von Hand eingegriffen werden. Zudem befindet er sich gut zugänglich an der Anlagenvorderkante, was grundsätzlich schon beim Planen einer Anlage bedacht werden sollte.

Landschaftlich ist diese Anlage ohne echte Höhepunkte, da es weder tiefe Täler noch schroffe Gebirgslandschaften nachzugestalten gibt. Der Übergang von der dreidimensional gestalteten Landschaft zur unbedingt erforderlichen Hintergrundkulisse wird durch reichlich Baumbestand vereinfacht, sodass auf dem Hintergrund lediglich ein paar einfach zu malende Mittelgebirgshügelzüge auszuführen sind. Die Stadt Rudolffingen selbst wird durch ein bis zwei halbreliefartige Gebäudezüge sowie durch MZZ-Kulissen angedeutet.

Für die Normalspurstrecke hat Loisl Roco-Material vorgesehen. Für das

... derweil die Darstellung von Turmuhrenfabriken eher stiefmütterlich behandelt wird. (Sage mir was du baust, und ich sage dir ...)



H0e-Gleis können die Produkte von Bemo, Tillig oder Peco verwendet werden. Die Schmalspurstrecke weist Mindestradien von 40 cm auf. Besonders elegant wirkt die Streckenführung der Schmalspurbahn, wo Bogenweichen zum Einbau gelangen.

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass nur kurze Strecken der Schmalspurbahn und vor allem keine Weichen im Straßenplan einzubetten sind. So kann man sich der optischen Wirkung der diversen Bahnübergänge auch ohne großen Bauaufwand erfreuen.

Gebäudeselbstbauer können sich in dieser Bahnwelt voll austoben, lebt doch der Entwurf geradezu vom Charakter der Vorstadtlandschaft. Aber

auch die abgespeckte Variante des Selbstbaus, das so genannte „Kitbashing“ (Umbauten aus Bausätzen einschlägiger Hersteller) hat seinen Reiz. Industriebausätze, die gut auf diese Anlage passen würden, finden sich bei allen großen Zubehörproduzenten. Für die Hafenanlage samt dem Binnenmotorschiff findet sich bei Artitec ein vielfältiges Angebot.

Beim Betrachten des Gleisplans und der diversen Schaubilder zeigt sich bald, dass das Gestalten der Straßentrassen ebenso wichtig ist wie die Anlage der Eisenbahngleise. Die Straßen sollten jedenfalls nicht schmaler als 10 cm sein, damit sich zwei H0-Lkws auch unfallfrei begegnen können.

Wie Loisl's Schaubilder zeigen, lässt

Auf der Fahrt zum Binnenhafen wird acht mal die Straße überquert. Dies bedeutet eine Menge Arbeit sowohl für das Zugpersonal wie auch für die Anlagenbauer.



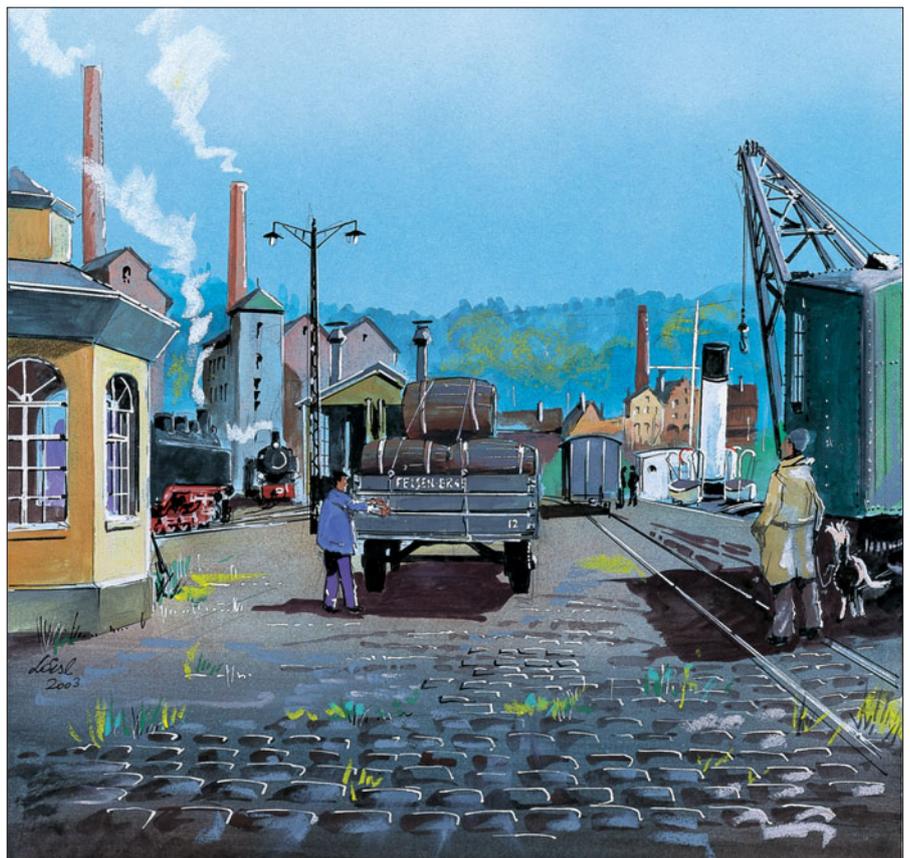
Lösel 78



sich so eine Kleinbahn wie jene von Rudolffingen auf verschiedene Art betreiben. Da bieten sich wunderschöne Modelle von Bemo wie etwa die württembergische Tssd oder die sächsische VI K an. Im Bemo-Programm finden sich aber auch Dieselloks wie etwa die vierachsige V 51 oder das Schmalspurkleinod der Jagstalbahn, die V 22, die meist in Doppeltraktion verkehrte. Schlussendlich könnte die Rudolffinger Kreisbahn irgendwann einmal elektrifiziert worden sein, entsprechende Lokomotiven und Triebwagen sind bei Kleinserienherstellern erhältlich. Letzteres gilt auch für diverse Zubehöre wie die Waggondrehscheiben, Rolschemel und vieles andere.

Die Rudolffinger Kreisbahn bietet Vielfalt und Abwechslung für (fast) jeden Geschmack: Für jene sowieso, die mit Wehmut an die „gute alte Zeit“ zurückdenken und solche Kleinbahnen noch selber erleben durften. Besonders viel dürfte dieser Gleisvorschlag aber allen bringen, die sich ans Bauen wagen und damit im Modellbahnzimmer eine eigene Liebeserklärung schaffen. Und dies, ohne sich über die lange Wartezeit zwischen dem Vormittags- und dem Nachmittagszug ärgern zu müssen ...

Die Schnittstellen zwischen Bahn und Schiff sind immer wieder dankbare und faszinierende Motive. Zwei Ansichten aus dem Rudolffinger Binnenhafen.





Von der Bahnbrücke aus genießen Reichsbahnfreunde einen hervorragenden Einblick in die Halle des Stadtbahnhofes. Rechts: Urbane Stimmung für die Nase: winterliche Geruchsmischung aus Öl, Rauch, Kohlenheizung, Benzinmotor und gebratenen Kastanien.

Winterliche Stadtlandschaft zur Reichsbahnzeit

Das Studium dieses Vorschlags sei empfohlen zur erfrischenden Lektüre im Liegestuhl am südlichen Strand. Mit einem eisgekühlten Getränk in der Hand können die Gedanken und die Fantasie in den kommenden Modellbahnwinter entschweben.

Beim Durchblättern von Modellbahnzeitschriften oder Anlagenbüchern werden wir unschwer feststellen, dass eindeutig die Farbe Grün überwiegt. Hand aufs Herz: Haben Sie beim Bau einer Modellbahnanlage eine genaue Vorstellung davon, in welcher Jahreszeit die Modellwelt dargestellt wird?

Klar gibt es hundertprozentige Spezialisten, welche akribisch und authentisch ein Thema nachbauen. So eine Anlage oder ein solches Diorama heißt dann „Bahnhof Hubelkirch, 14. August 1927, vormittags um halb elf“. Aber Vorsicht: Es gilt höllisch aufzupassen,

dass sich in keinen der Gärten eine blühende Frühlingsblume verirrt.

Beim Durchschnittsmodellbahner wird jedoch das, was nicht geschottert, gemauert, asphaltiert oder kopfsteingepflastert ist, eher monochrom grün. Grüne Wiesen, grüne Sträucher, grüne Bäume. Vielleicht zur farblichen Abwechslung ein paar blühende Gewächse hier und – weils so schön ist – ein wenig buntes Herbstlaub dort ...

Überhaupt: Es gibt, was wenig vorbildgetreu ist, praktisch nur Sonnenschein auf unseren Anlagen. Als ob unsere Vorbilder auf einer Südseeinsel oder zumindest auf Kreta daheim

wären. Jedenfalls sind keine Modellbahnanlagen bekannt, welche eine Eisenbahnwelt in grauem, trübem Regenwetter darstellen. Und zwar eines, bei welchem man sich nicht getraut, Preiser-Hunde neben die mit Klarlack modellierten Pfützen zu kleben. Der Modellfigurenhersteller müsste dann auch sein riesiges Sortiment mit Schirmen und Regenjacken aufrüsten.

Beim Schnee hingegen sieht es schon etwas besser aus. Von Dioramen oder eigens für die weihnachtliche Zeit gebaute Schaufensteranlagen ist gelegentlich zu lesen, welche mithilfe von Gips, Backpulver oder speziellen

**Dr. Knappik's
ELIXIER**
hilft gegen
Blähungen



Lösel

50

100

150

200

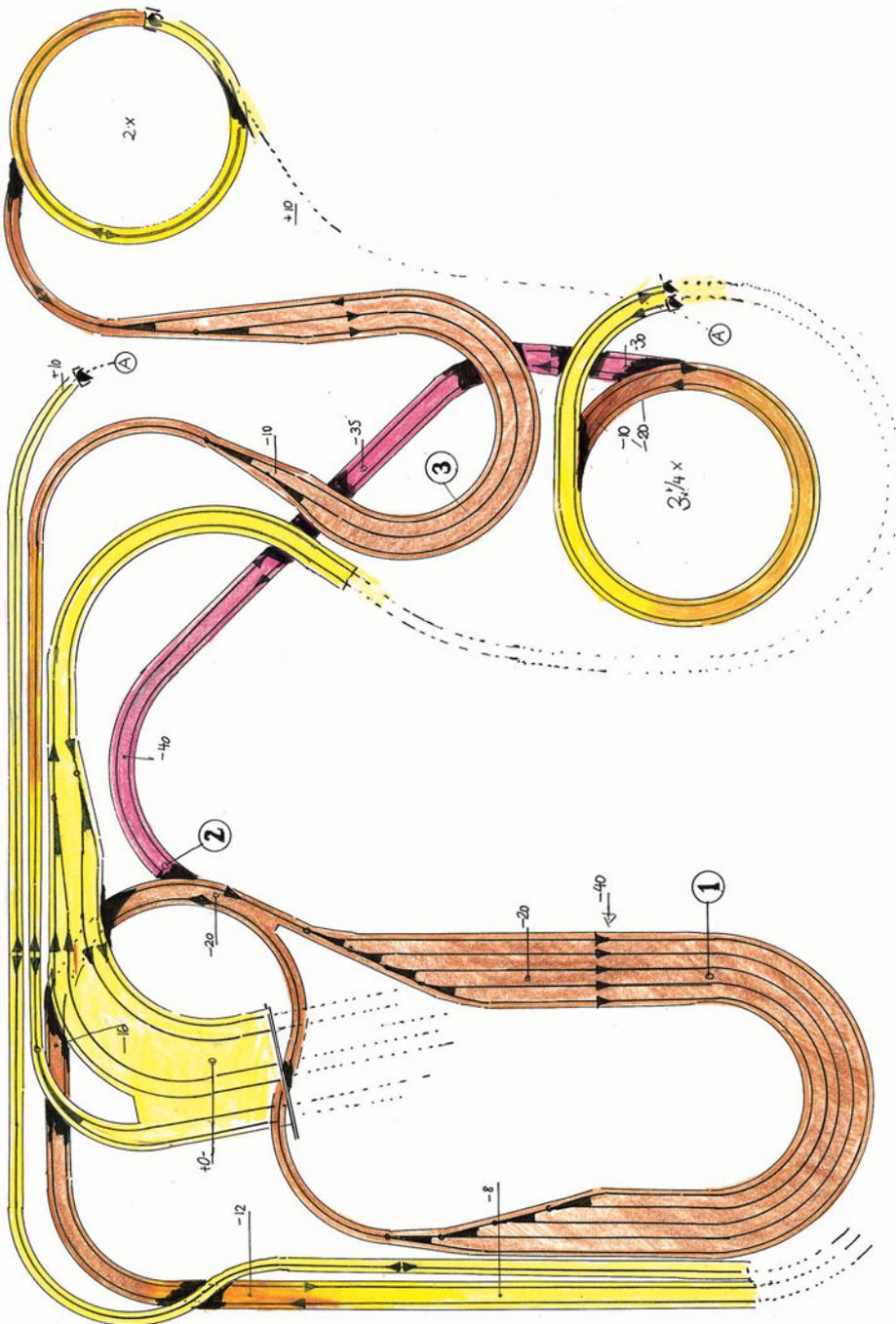
250

300

350

Dies können nur Stadtanlagen bieten: viel Betrieb, viele Gleise und trotzdem nicht überladen.





Die verdeckte Streckenführung der Hauptbahn mit den beiden übereinander liegenden Schattenbahnhöfen wird dem Anlagenbauer einige Schweißperlen abfordern.

- ① Hauptbahn Schattenbahnhof West
- ② Hauptbahn Schattenbahnhof Ost
(1 Ebene darunter)
- ③ Stadtbahn Schattenbahnhof

Kurz + knapp

Thema: Winter zur Reichsbahnzeit

Maßstab: 1:87 (H0)

Anlagengröße: 350 x 500 cm

Betriebskonzept:

Hauptbahn mit abzweigender Nebenstrecke. Zwei unterirdische Abstellbahnhöfe in Kehrschleifen. Abstellbahnhof für Nebenbahn. Trambahnstrecke. Kleines Bw für Nebenbahn. Anschlüsse für Industrie.

Gleismaterial: alle Hersteller von H0-Gleisen (Märklin, Roco, Fleischmann, Tillig, Peco)

Rollmaterial: Epoche-II-Fahrzeuge aller Groß- und Kleinserienhersteller

Aufwand:

Rohbau und Steuerung: ☹

Gleisbau: ☹

Geländebau: ☹☹

Gebäudebau: ☹

Finanzen: ☹

Schnee- oder Eiszapfen-Bastelsets ausgestaltet wurden. Dabei müsste doch gerade die winterliche Jahreszeit auf der Modellbahn ihre Berechtigung haben, liegt doch – will man den Editorials der Modellbahnpostillen Glauben schenken – die Hauptsaison des modellbahnerischen Wirkens in der kalten Jahreszeit.

Loisl's Fantasie ist in den Winter einer deutschen Stadt eingetaucht. Vielleicht in jene, in welcher die Jungs aus Kästners fliegendem Klassenzimmer im Schulhof sich mit Schneebällen bekämpften oder im verschneiten Garten den Nichtraucher in seinem ausgerangierten Eisenbahnwaggon besuchten. Zur Reichsbahnzeit also!

Außer bunten Herbstbäumen, blü-

henden Hecken, Preisers Badenden am Strand ist auf diesem Vorschlag so ziemlich alles versammelt, was des Modellbahners Herz erfreut: ein Bw mit Drehscheibe und Rundlokschuppen, eine doppelgleisige Paradenstrecke, ein Stadtbahnhof mit abzweigender Nebenstrecke, viele Industrieanschlüsse und schließlich auch eine Straßenbahn samt Depot.

Vor dem Studium des Anlagekonzeptes heißt es nun aber in den dicken Wintermantel schlüpfen, Schal umbinden, Mütze über die Ohren ziehen, in die pelzgefütterten Stiefel steigen und die neuen Wollhandschuhe von Oma einstecken. Wir machen uns auf einen winterlichen Stadtbummel hinauf zum Hauptbahnhof.

Aus dem Hausflur von Tante Hildegard an der Südbahnstraße (auf dem Gleisplan in der linken oberen Ecke) treten wir auf den Gehsteig hinaus. Soeben fährt unter typisch stählernem Dröhnen ein Nebenbahnzug über die Unterstadtbrücke. Zuerst decken wir uns bei Giuseppe noch mit einer Tüte heißer Maroni ein. Weiter geht unser Weg entlang der hochgelegten Bahnlinie. Denn wir wollen dem Neffen von Tante Hildegard, Karl-Joachim, einen kurzen Besuch abstatten. Er ist seit kurzem Rangiermeister im Chemiewerk. Auf dem Weg in die Innenstadt machen wir einen kurzen Abstecher auf die Erich-Kästner-Brücke. Es hat sich gelohnt: Soeben braust der Rheingold-Express unter uns hindurch und setzt



mit seiner ölig-rußigen Dampfwolke dem feinen Maronigeschmack ein Ende. Beim Bahnhof „Mittelstadt“ kommt angesichts des nasskalten Wetters die dreifache Versuchung: mit der Straßenbahn ins eher ärmliche Westviertel, mit der Straßenbahn in Gegenrichtung zu Kaffee und Kuchen hinauf ins Burghotel oder mit der Stadtbahn in den Hauptbahnhof.

Lebenslust und Kälte nehmen uns die Entscheidung ab: „Woyzeck's Kneipe“ hinter dem Tramdepot, ein ziemlich rauchiges Lokal, ist unser Ziel. Wir reden uns ein, dass wir des hervorragenden Glühweins und nicht der für die Jahreszeit überaus untypisch leichten Bekleidung des weiblichen Servierpersonals wegen uns so entschieden haben. Am Hauptbahnhof steigen wir bereits aus, um noch einen Blick auf die Gleisanlagen von Bahnhof und Betriebswerk zu werfen. Auch der rege Bahnbetrieb vermag nun die Kälte an den Füßen nicht mehr zu vertreiben. Eiligen Schrittes streben wir „Woyzeck's Kneipe“ zu.

Hier soll die Schilderung enden, denn Loisl Anlagenkonzepte sind zwar fantasievoll und raffiniert, aber stets jugendfrei (zumindest in gedruckter Form – das Heft soll ja ohne Verkaufsbeschränkung in den Handel kommen).

Betrieblicher Mittelpunkt dieser allseits recht gut zugänglichen Zungenanlage ist der schon großstädtisch wirkende Hauptbahnhof mit seinem Empfangsgebäude und der weiten Bahnsteighalle. Durch einen Spiegel am Ende der Halle wirkt diese noch eindrucksvoller, als es auf dem Gleisplan dargestellt werden kann.

Die sechs Hallengleise biegen noch innerhalb der Halle nach rechts ab und verschwinden unterhalb der Stadt. Die Fernbahngleise 1-4 vereinigen sich dabei und kommen auf dem rechten Anlagenschenkel wieder zum Vorschein, umrunden als Paradestrecke das Industrieviertel um dann in den Untergrund abzutauchen, der es wahrlich in sich hat. Da liegen nämlich zwei übereinander angeordnete Schattenbahnhöfe samt Kehrschleife, wodurch ein vorbildgerechter Zugbetrieb möglich ist.

Die Hallengleise 5 und 6 des Hauptbahnhofs sind der Stadtbahn oder einer eingleisigen Nebenstrecke zugeordnet, die auf dem rechten Anlagenteil auftaucht, den Bahnhof „Mittelstadt“ mit verschiedenen Anschlussgleisen bedient und ganz rechts oben unter dem Burghotel wieder verschwindet – und dies nach eleganter Fahrt über Brücken und Viadukte quer durch die „Unterstadt“.

So ergeben sich eine Vielzahl von Fahrmöglichkeiten. Acht bis zehn Zugarnituren lassen sich aus den unsichtbaren Wartegleisen der beiden Abstellbahnhöfe abrufen. Wem das noch nicht genug Bahnbetrieb ist, der kann sich mit dem mittelgroßen Bw beschäftigen, welches dekorativ in der Bahnhofseinfahrtskurve liegt. Oder mit der Straßenbahnlinie: Sie verläuft von ganz links oben über die Bahnhofsbrücke und den Bahnhofsvorplatz bis zum Bahnhof „Mittelstadt“ auf dem rechten Schenkel, macht dort eine Spitzkehre und schlängelt sich dann noch hinauf bis zum Burghotel.

Das Straßenbahn-Depot befindet sich jenseits der Bahngleise in einer Gegend, die in Amerika als „the wrong side of the tracks“ bezeichnet wird. Wir spre-

Hier hinter dem Tramdepot im Westviertel liegt Woyzeck's Kneipe.

Damit die gerade nicht im Einsatz stehenden Reichsbahnloks sich präsentieren können, hat Loisl vor dem Stadtbahnhof ein kleines Bw vorgesehen.



ERBEN & DAMENHUTE MEIER

SCHENKER

CHOCOLATS SUCHARD

NICHT QUALMEN!

Lise



ZELIN
en
merzen

DEUTSCHE REICHSEBAHN

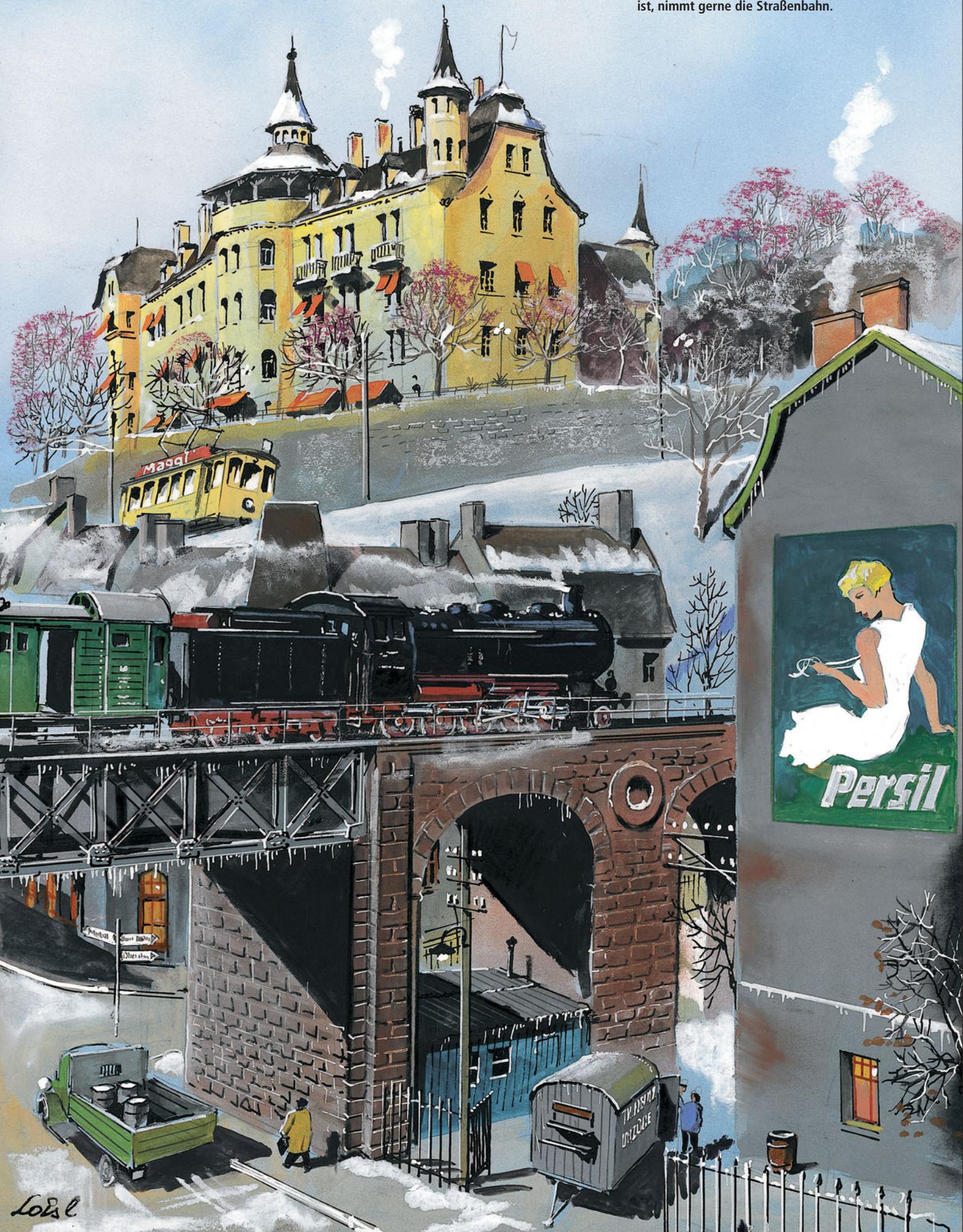
Loisl



Der Rheingold-Express donnert unter der Erich-Kästner-Brücke durch.

„Nächster Halt: Bahnhof Mittelstadt. Es besteht Umsteigemöglichkeit zur Stadtbahn!“

Wem der Fußmarsch zum majestätischen Schlosshotel über der Stadt zu anstrengend ist, nimmt gerne die Straßenbahn.



Lois

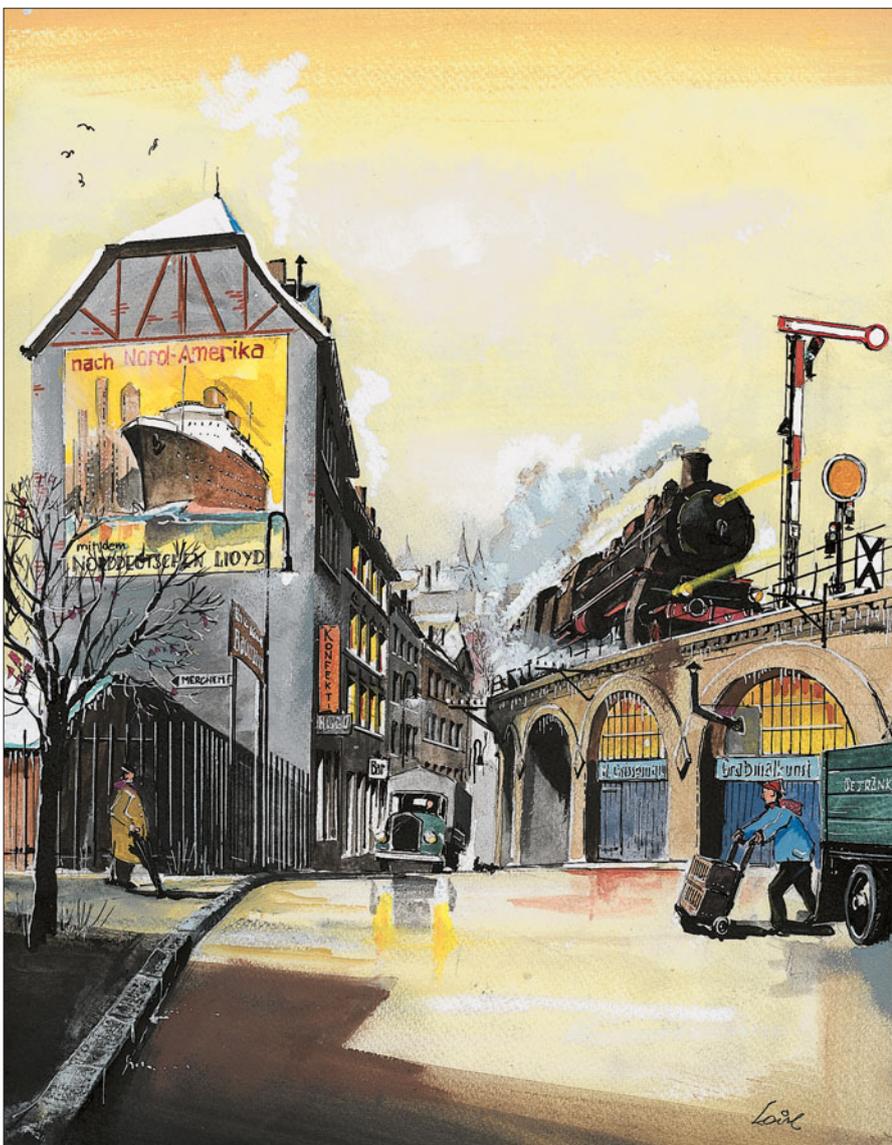


Für einen regen Güterbetrieb sorgt das Chemiewerk beim Bahnhof Mittelstadt.

Unseren Stadtrundgang beenden wir wieder in der Unterstadt.

chen eher von „Bahndamm, Schatten-
seite“, also von eher schlechteren
Wohngedenden einer Stadt, welche es
auch hierzulande trotz gut gemeinten,
städteplanerischen Eingriffen immer
noch gibt.

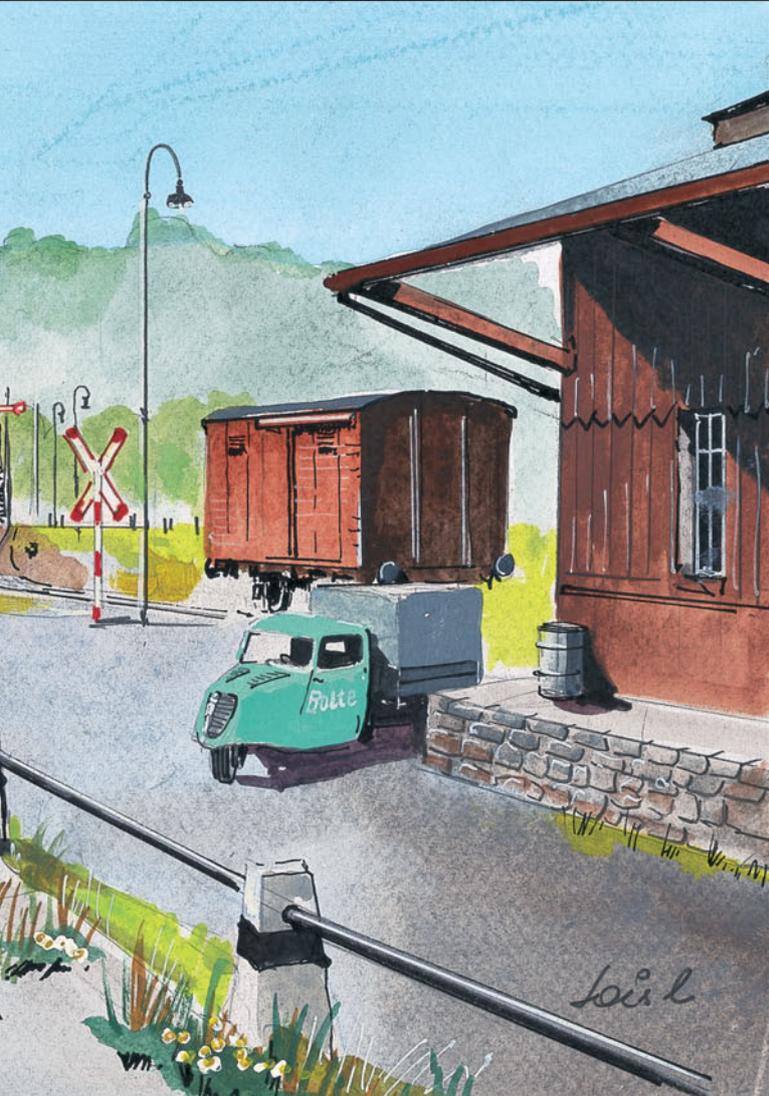
Die Zubehörhersteller bieten inzwi-
schen ein respektables Angebot an
Stadthäusern an. Auch wenn der
„Stadtbaumeister“ aus diesem Fundus
schöpfen kann, so bleibt hier viel zu
tun: Mal von der Bausatzmontage ab-
gesehen, muss er zum Selbstbau oder
mindestens zum „Kitbashing“ schreiten
um jene veritablen Stadthäuser mit vier
oder fünf Geschossen zu kreieren, wie
sie Loisl in seinen Schaubildern vor-
schweben. Zu guter Letzt zurück zum
Grünzeug, das in unserem Falle keines
ist: Eine Stadtlandschaft weist bei ge-
nauerer Betrachtung eine recht an-
sehnliche Zahl an Bäumen auf, egal ob
nun Sommer oder Winter als Jahreszeit
festgelegt wurde.



Zwei Spieler und der Leiter in der Mitte

*Wenn mit den beiden Spielern Vater und Sohn gemeint sind,
vermuten wir ein traditionelles Gesellschaftsbild. Sicherlich
Tradition in der Modellbahnwelt hat er: der Leiter in der Mitte.
Für Märklins C-Gleis hat Loisl die Vision einer fiktiven
Eisenbahnwelt irgendwo im Schwäbischen ausgedacht.*



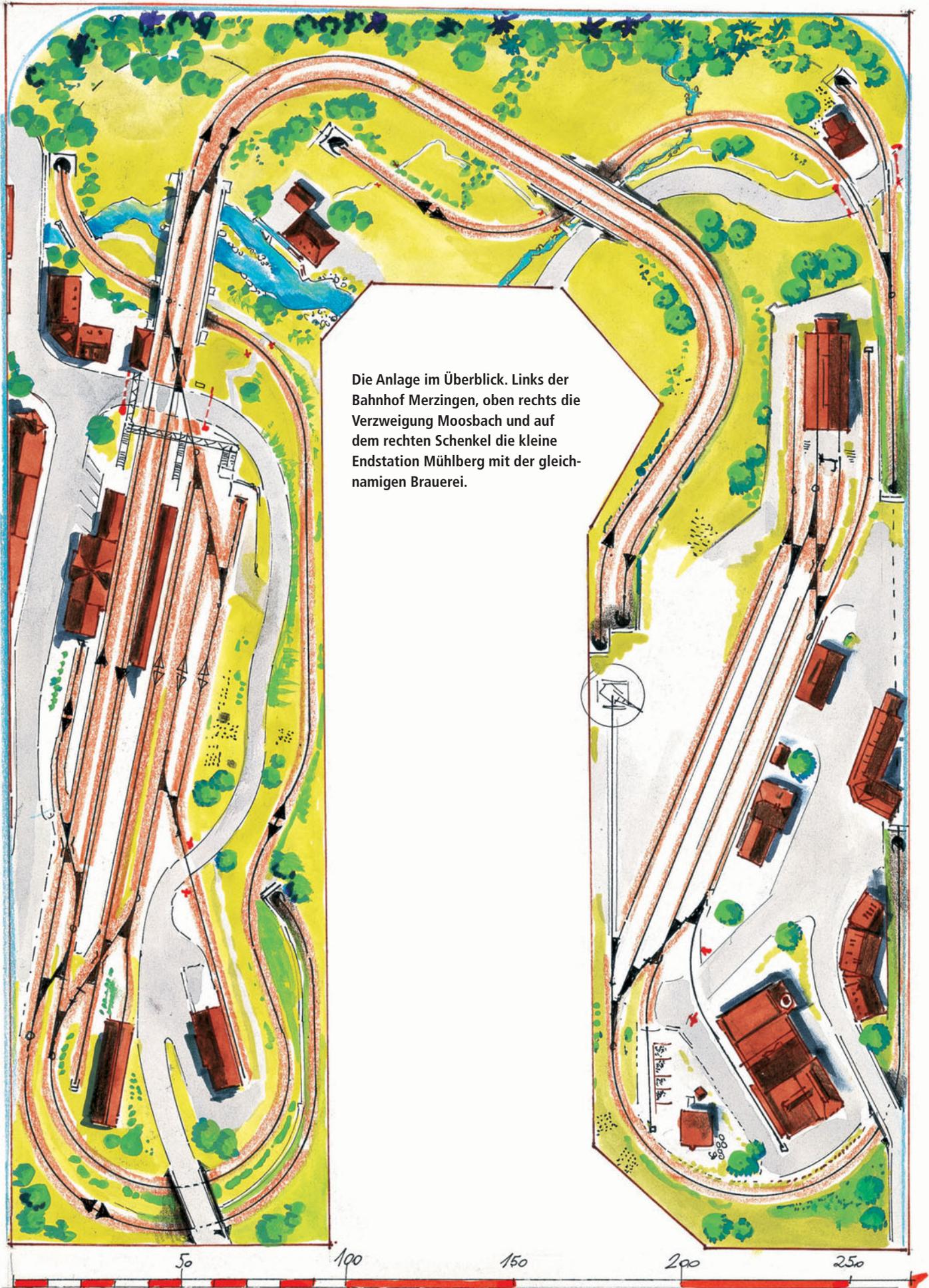


Aus Trixweiler ist soeben der Kittel-Triebwagen in Moosbach eingefahren.

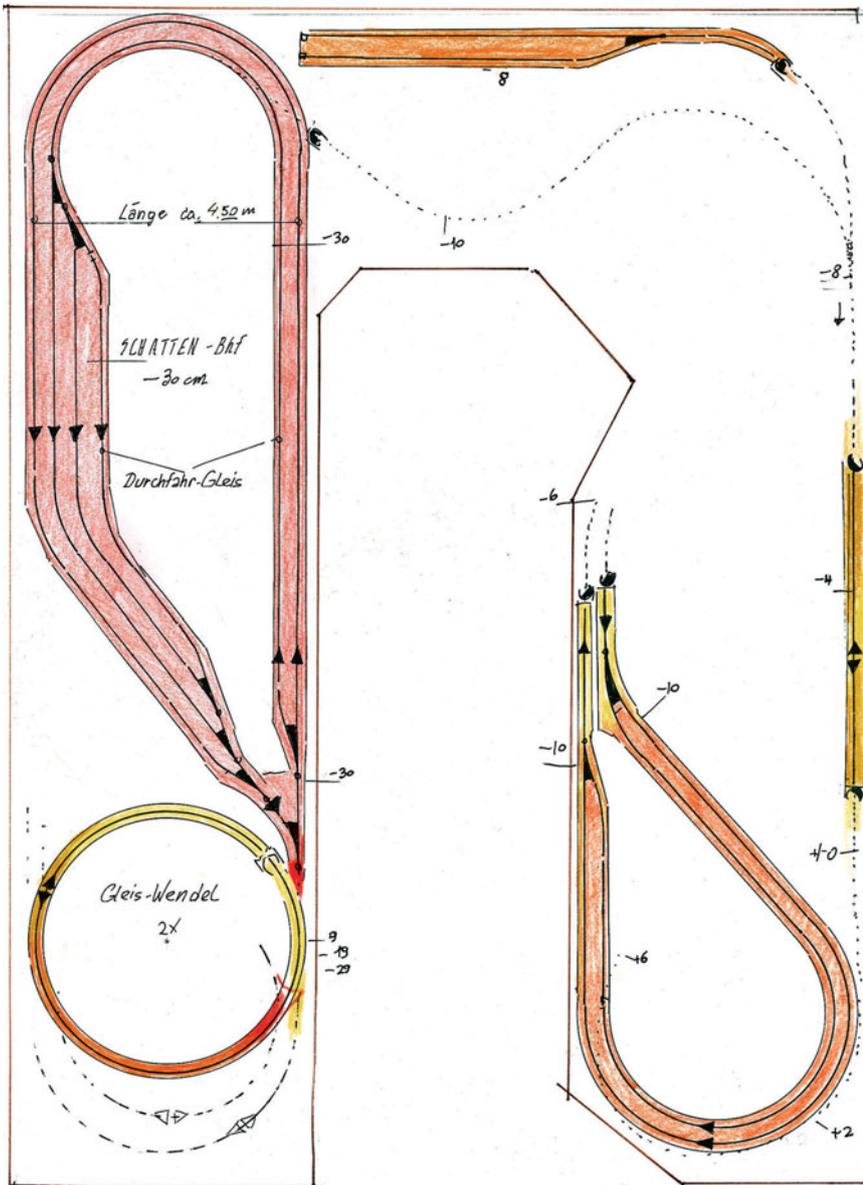
Mit aller Deutlichkeit sei gleich zu Beginn klargestellt: Dieser Anlagenvorschlag ist ebenso gedacht für die Mutter, welche zusammen mit der Tochter die klassische Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn bespielt, derweil Vater mit dem Sohn zusammen in der Küche das Abendessen zubereitet. Wie auch immer: Ich wage zu behaupten, dass gerade heute der modellbahnerischen Nachwuchsförderung im Rahmen familiärer „Brutpflege“ große Bedeutung zukommt. So scheint man auch in Göppingen zu denken, schreiben doch Märklins Marketingstrategen in der Firmengeschichte, dass „die in 1992 begonnene Vater-Sohn-Strategie durch den Start des ICE im Jugendmarkt forciert wird“.

Doch lassen wir das Sinnieren und unternehmen stattdessen einen Familienausflug ins schwäbische Merzingen, mit Sohn und Tochter! Kaum ist unser Eilzug mit der blauen E 41 an der Spitze am Hausbahnsteig zum Stehen gekommen, vernehmen wir schon die sehnsüchtig herbeigewünschten Klänge: Die Auspuffschläge verraten, dass die Maschine – eine 86er – sich mit dem GmP aus Richtung Moosbach mächtig

Bauer Mittelschleifer aus Obermerzingen diskutiert mit dem Lokomotivführer die Vor- und Nachteile des Mittelleiter-Systems.



Die Anlage im Überblick. Links der Bahnhof Merzingen, oben rechts die Verzweigung Moosbach und auf dem rechten Schenkel die kleine Endstation Mühlberg mit der gleichnamigen Brauerei.



Kurz + knapp

Thema: Eisenbahn um Merzingen

Maßstab: 1:87 (H0)

Anlagengröße: 290 x 250 cm

Betriebskonzept:

Anlage für zwei Spieler. Kleiner Verzweigungsbahnhof an Hauptstrecke. An beiden Streckenenden Schattenbahnhöfe in Kehrschleifen. Übergang von einspuriger Strecke zu Doppelspur. Abzweigende Nebenbahn zu einem kleinen Endbahnhof. Mit zwei Schattenbahnhöfen in Kehrschleifen

Gleismaterial: Märklin C

Rollmaterial: Märklin-Fahrzeuge der Epochen III oder IV

Aufwand:

Rohbau und Steuerung: ☹☹☹

Gleisbau: ☹☹☹☹

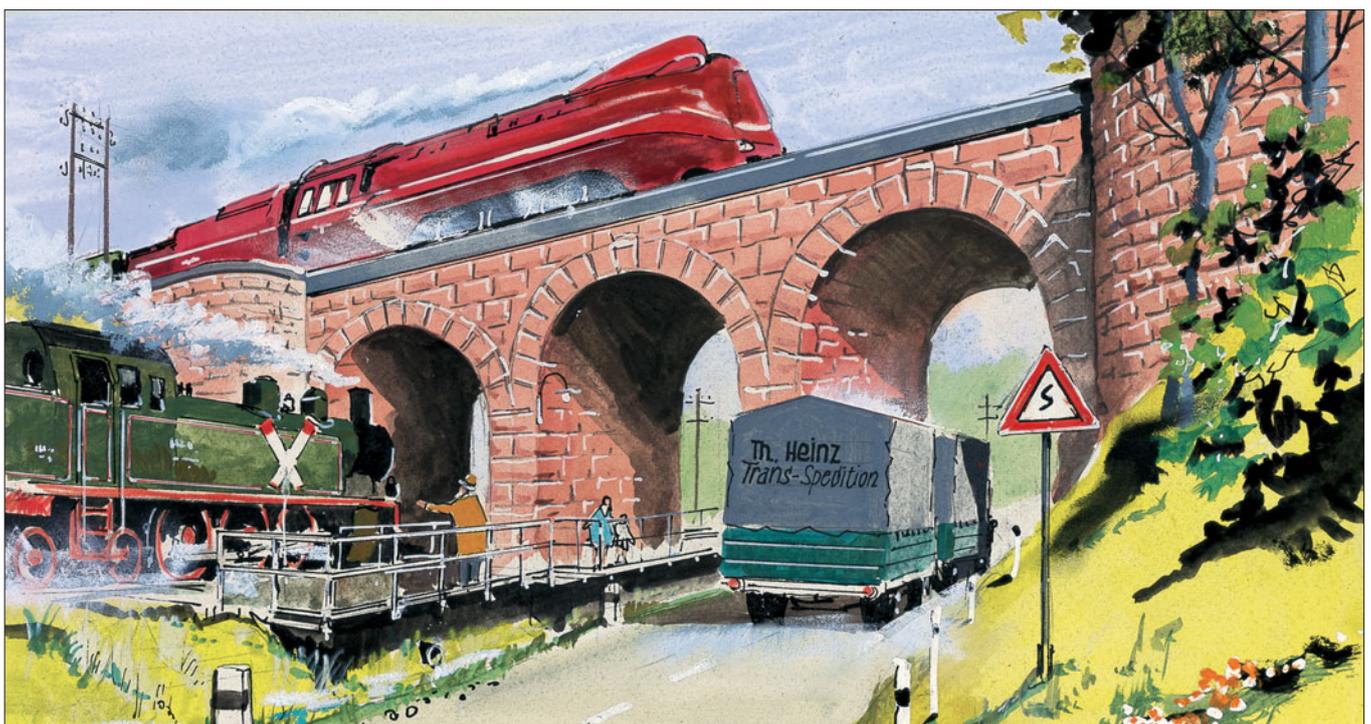
Geländebau: ☹☹☹☹

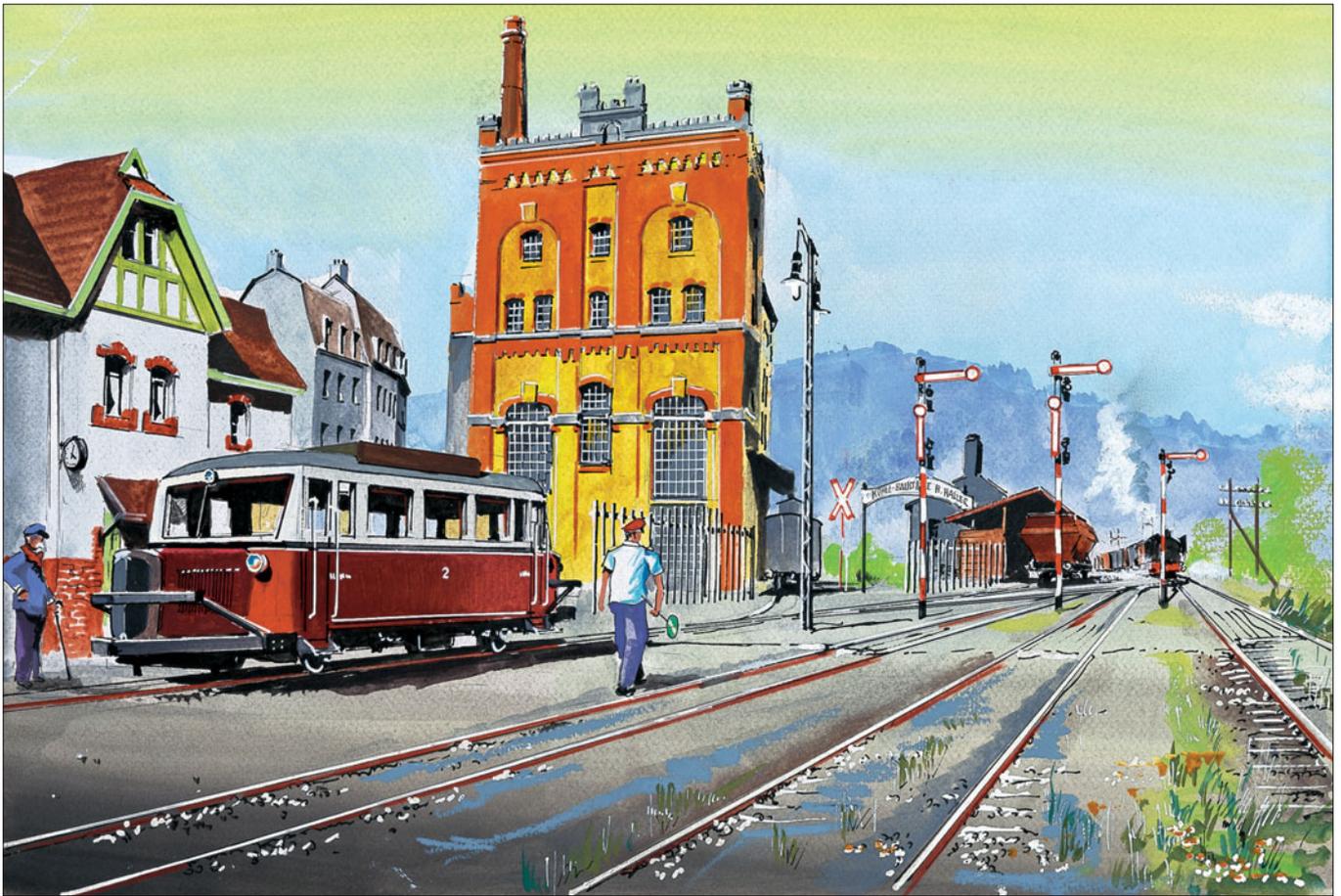
Gebäudebau: ☹☹

Finanzen: ☹☹

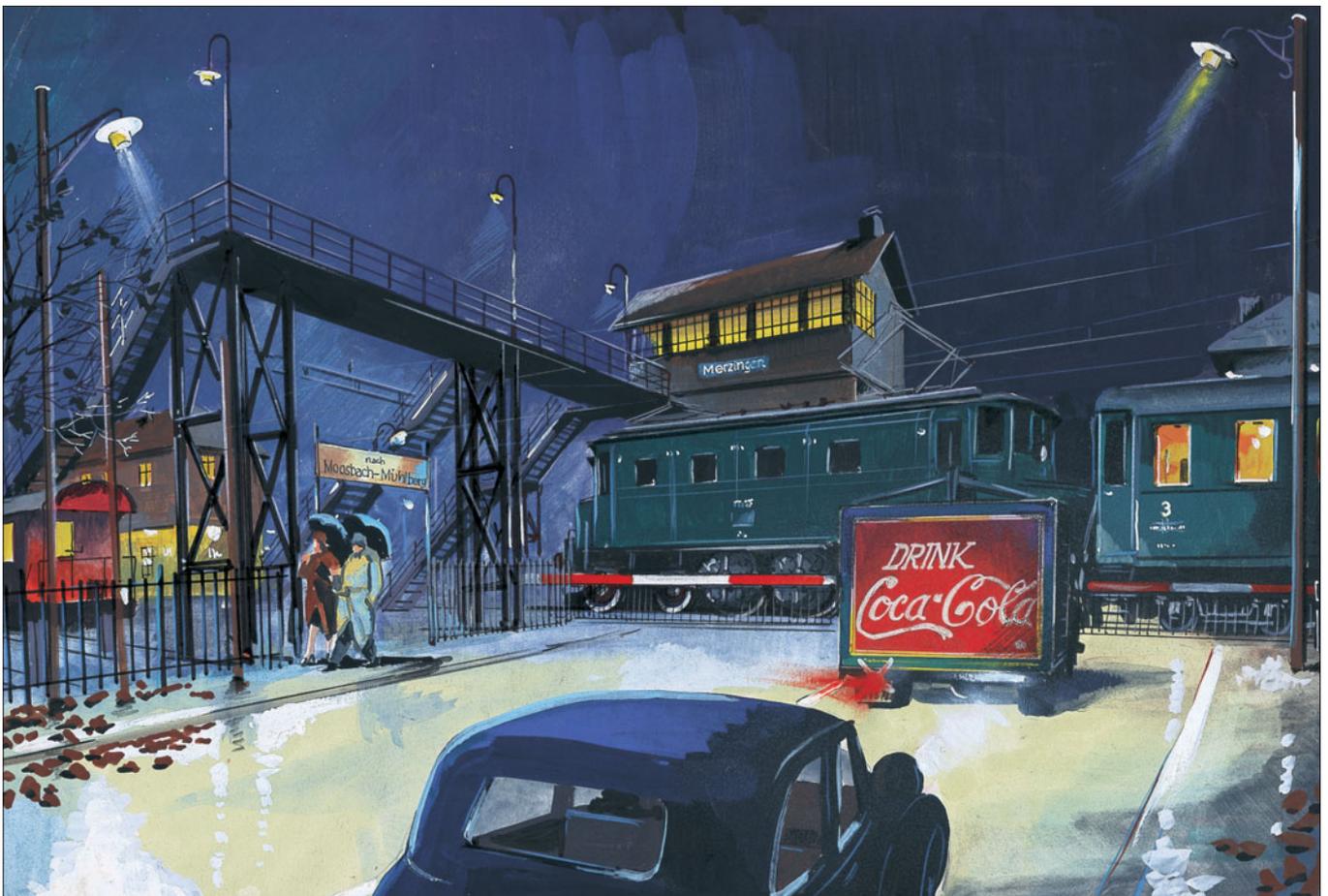
Das Innenleben der Anlage: Die Hauptstrecke weist an beiden Enden Kehrschleifen mit Abstellmöglichkeiten auf, Trixweiler besteht aus 2 Abstellgleisen ohne Wendemöglichkeit.

Das Resultat des Leica-Schnappschusses vom Familienausflug





Auf dem Bahnhofsgelände in Mühlberg. Bier dominiert hier das Geschehen ...
... welches bei allzu heftiger Anwendung unsere Wahrnehmung beeinflussen kann.



ins Zeug legen muss um am Vorsignal vorbei die Steigung entlang der Göppinger Straße zu bewältigen. Bauer Mittelschleifer ist dankbar, mit seinem Fuhrwerk bereits auf dem Güterplatz angelangt zu sein; seine Pferde lieben die von der Dampflok produzierte Musik nicht im selben Maße, wie wir dies tun. Noch die letzte Kurve um den kleinen Lokschuppen herum und der Zug hält am Merzinger Zwischenbahnsteig.

In Anbetracht des warmen Sommerwetters wird beschlossen den Weg nach Moosbach zu Fuß zurückzulegen. Nach dem Passieren der stählernen Fußgängerbrücke überqueren wir die Göppinger Straße und schlagen den Fußweg hinunter in den Adamsgrund

ein. Entlang des Merzbaches kann für kurze Zeit der Schwindel erregende Tiefblick über den Anlagenrand hinaus genossen werden. Wir biegen dann aber links auf den Weg zur Moosbacher Talbrücke ab.

Dort sind wir froh, die Leica schussbereit zur Hand zu haben, donnert doch just während der Vorbeifahrt des Nachmittagspersonenzuges eine BR 03.10 der Museumswerkstätte Göppingen über die Natursteinbrücke. Glücklicherweise über den gelungenen Schnappschuss wandern wir beschwingt zur Haltestelle bei der Verzweigung Moosbach. Bald trifft auch schon der Dampftriebwagen aus Trixweiler ein, welcher uns in gemächlicher Fahrt das letzte

Stück hinauf nach Mühlberg schaukelt. Der Durst ist mittlerweile recht groß geworden. Deshalb stößt Vaters Vorschlag, dem Bräustüble in der unmittelbar beim Bahnhof gelegenen Brauerei Mühlberg einen Besuch abzustatten, auf wenig Gegenwehr. Trotz des Schepferns der Maßkrüge ist das Dieselgeräusch vom Bahngelände nicht zu überhören: Zeit zum Aufbruch. In langsamer Ruckelfahrt bringt uns der Wismarer Schienenbus zurück nach Merzingen, wo der abendliche Gewitterregen für angenehme Kühlung sorgt. War es wohl ein Bier zu viel? Ein Schweizer Zug auf schwäbischem Gleis? Egal, Hauptsache der Leiter liegt in der Mitte!





Lüthi & Blanc

„Lüthi & Blanc“ ist der Titel einer Schweizer Familiensaga, welche seit mehr als zwei Jahren auf dem schweizerischen Fernsehender SFR/DRS zu sehen ist. Eine Seifenoper als Keimzelle für eine Modellbahnanlage? Für Loisl schon.

Die Werbeverantwortlichen der Werra-Tal-Bahn (WTB) sprechen ihre Kunden auf die angenehmen Seiten des Lebens an.

Ganz oben: Der süße Geruch, welcher der Schokoladenfabrik entströmt, kann auf dieser Ansicht vom Bahnhof Hittwil nur erahnt werden.

Rechte Seite: Rangiermanöver mit süßer Fracht auf dem Bahnhofsvorplatz in Freudwilen. Die Purzelin-Werke produzieren Mittel gegen die unangenehmen Folgen von übermäßigem Genuss des St. Albaner Spätburgunders.

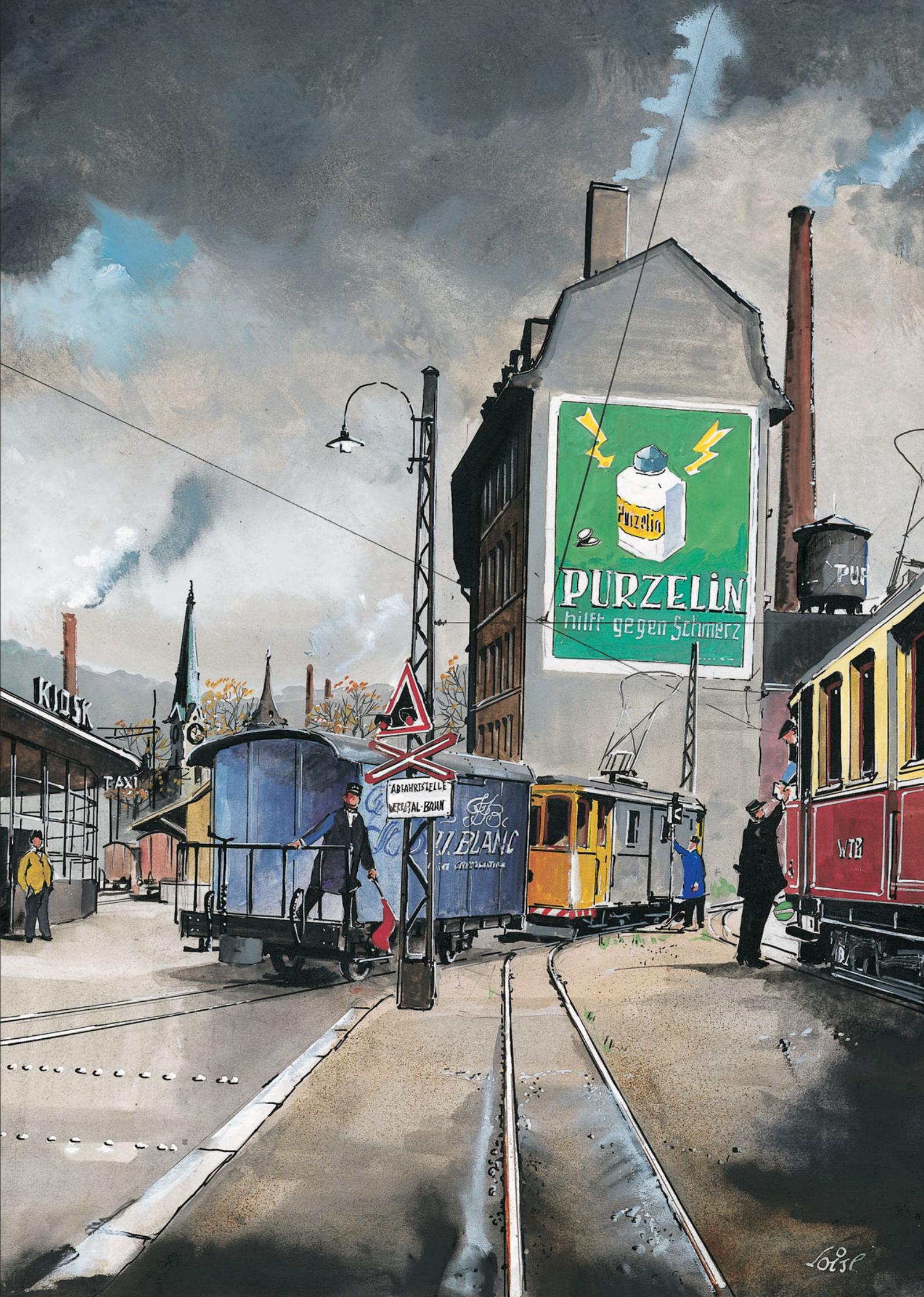
Haben Sie sich auch schon gefragt, Haus welchem beruflichen Umfeld Menschen kommen, die eine Modellbahnanlage bauen? Zahnärzte, Lehrer, Eisenbahner, Elektroniker? Richtig! Oder Barbesitzer im Rotlichtmilieu? Auch richtig! Jedenfalls hat Kurt Schwarz, in dessen „Calvados-Bar“ ein buntgemischtes Völklein von Zuhältern, Managern, Arbeitern, Prostituierten und Pfarrern verkehrt, im Keller unter der Bar eine Modelleisenbahnanlage eingerichtet. Genau genommen nicht er, sondern Loisl. Noch genauer genommen nicht unter der „Calvados-Bar“, sondern in einem Filmstudio. Kurt Schwarz gibt es nicht, nur einen Patrick Frei, welcher den Schwarz in der Soap „Lüthi & Blanc“ spielt und meines Wissens keine Modellbahnanlage besitzt.

Um die Schokoladenfabrik „Lüthi & Blanc“ dreht sich die Familiensaga und

Loisl hat sich um diese Fabrik herum eine H0/H0m-Eisenbahnwelt ausgedacht. (Wie viel Schokolade er beim Zeichnen und Malen verzehrt hat, bleibt sein Geheimnis ...)

Hauptdarsteller in Loisl's „Modellbahn-Soap“ ist die Werratalbahn. Sie wurde angelegt um das etwas abgelegene Tal der Werra – die in dieser fiktiven Welt mit dem gleichnamigen Quellfluss der Weser rein gar nichts zu tun hat – mit der Außenwelt zu verbinden. Die Nahtstelle ist der Bahnhof Freudwilen. Genau genommen sind es zwei Bahnhöfe: Freudwilen SBB und Freudwilen WTB.

Die SBB-Strecke führt im Bogen am Sägewerk vorbei, überquert mittels einer Stahlträgerbrücke die Werra und entschwindet im Untergrund, dessen Abstellbahnhof den Rest der Welt darstellt. Außer dem Sägewerk sind in



PURZELIN
hilft gegen Schmerz

KIOSK

TAXI

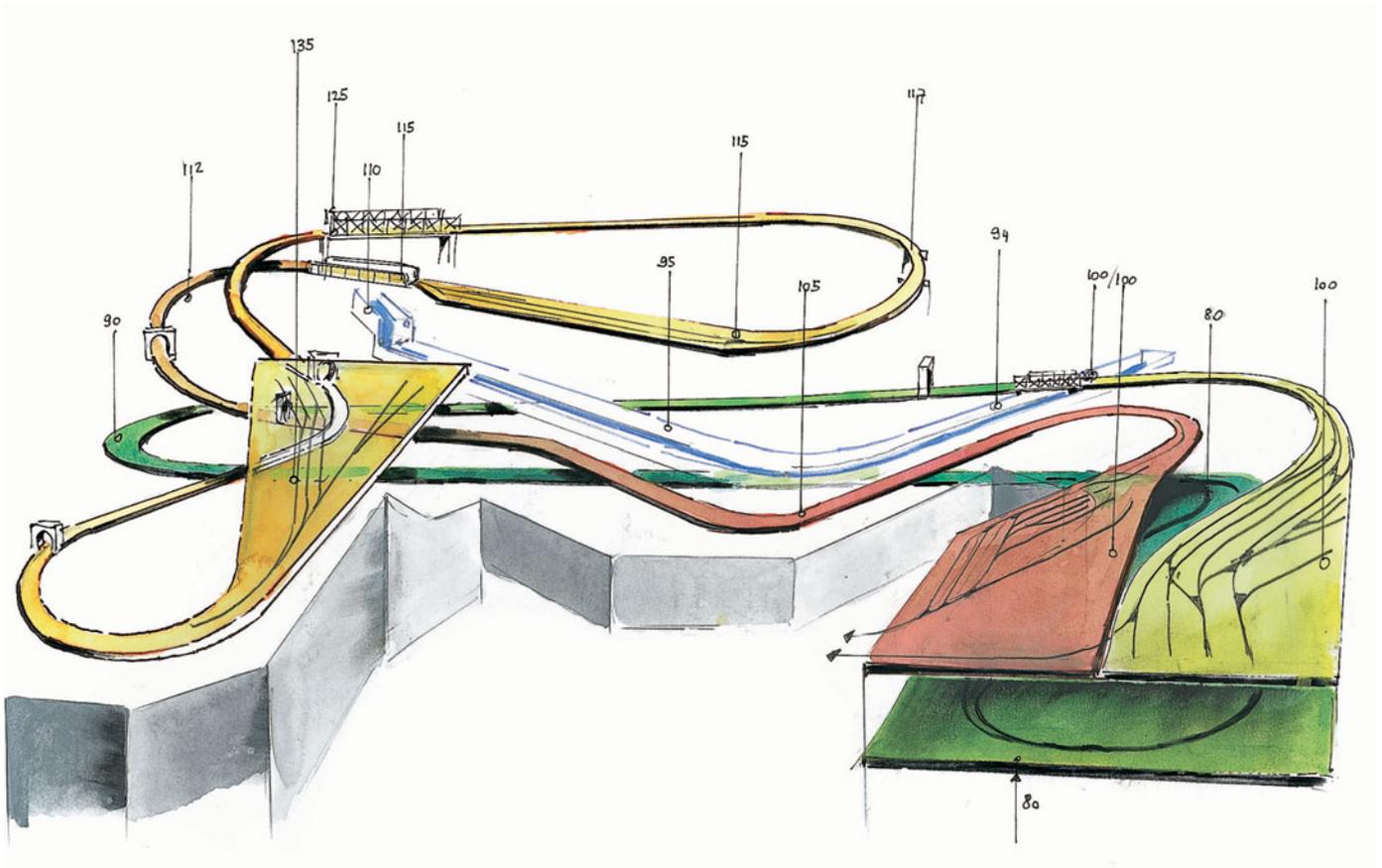
ABFAHRSTELLE
WESTTAL-BAHN

W. BLANC

WTR

Loise





Aus dieser räumlichen Darstellung geht deutlich die Anordnung von Normal- und Schmalspurbahn hervor.

Kurz + knapp

Thema: Werratalbahn (WTB)

Maßstab: 1:87 (H0 und H0m oder H0e)

Anlagengröße: 460 x 350 cm

Betriebskonzept:

Doppelter Endbahnhof einer Normal- und einer Schmalspurstrecke. Die Normalspurstrecke führt zu einem unterirdischen Abstellbahnhof, die Schmalspurbahn über eine Zwischenstation zu einem kleinen Endbahnhof.

Gleismaterial: Tillig, Fleischmann, Roco, Piko, Peco, Bemo

Rollmaterial: H0-Nebenbahnfahrzeuge. In H0m oder H0e entstehen aus Serienprodukten durch farbliche Behandlung Privatbahnfahrzeuge.

Aufwand:

Rohbau und Steuerung: ☺☺☺

Gleisbau: ☺☺☺

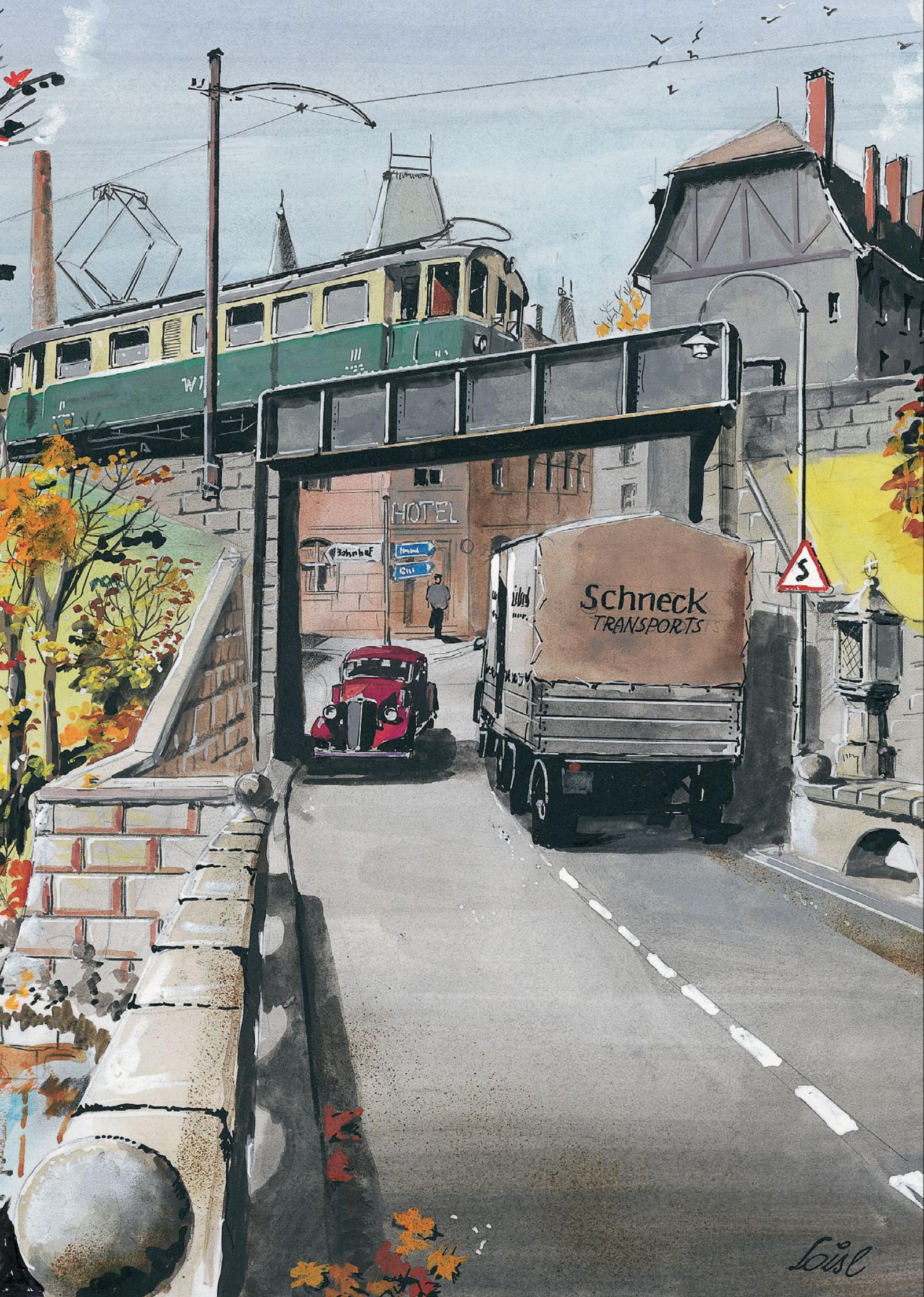
Geländebau: ☺☺

Gebäudebau: ☺☺

Finanzen: ☺☺☺



„Mokka“ und „Croquant“, die beiden Bahnhofskatzen von Freudwilten, tragen viel zur idyllischen Stimmung auf dem Bahnhof bei.



HOTEL

Bahnhof

Kauf

Schneck
TRANSPORTS

S

Loisl

Die Werratalstraße unterquert am Dorfeingang von Hittwil die Strecke der WTB.



Talwärts fahrender Güterzug vor der Schokoladenfabrik Lüthi & Blanc

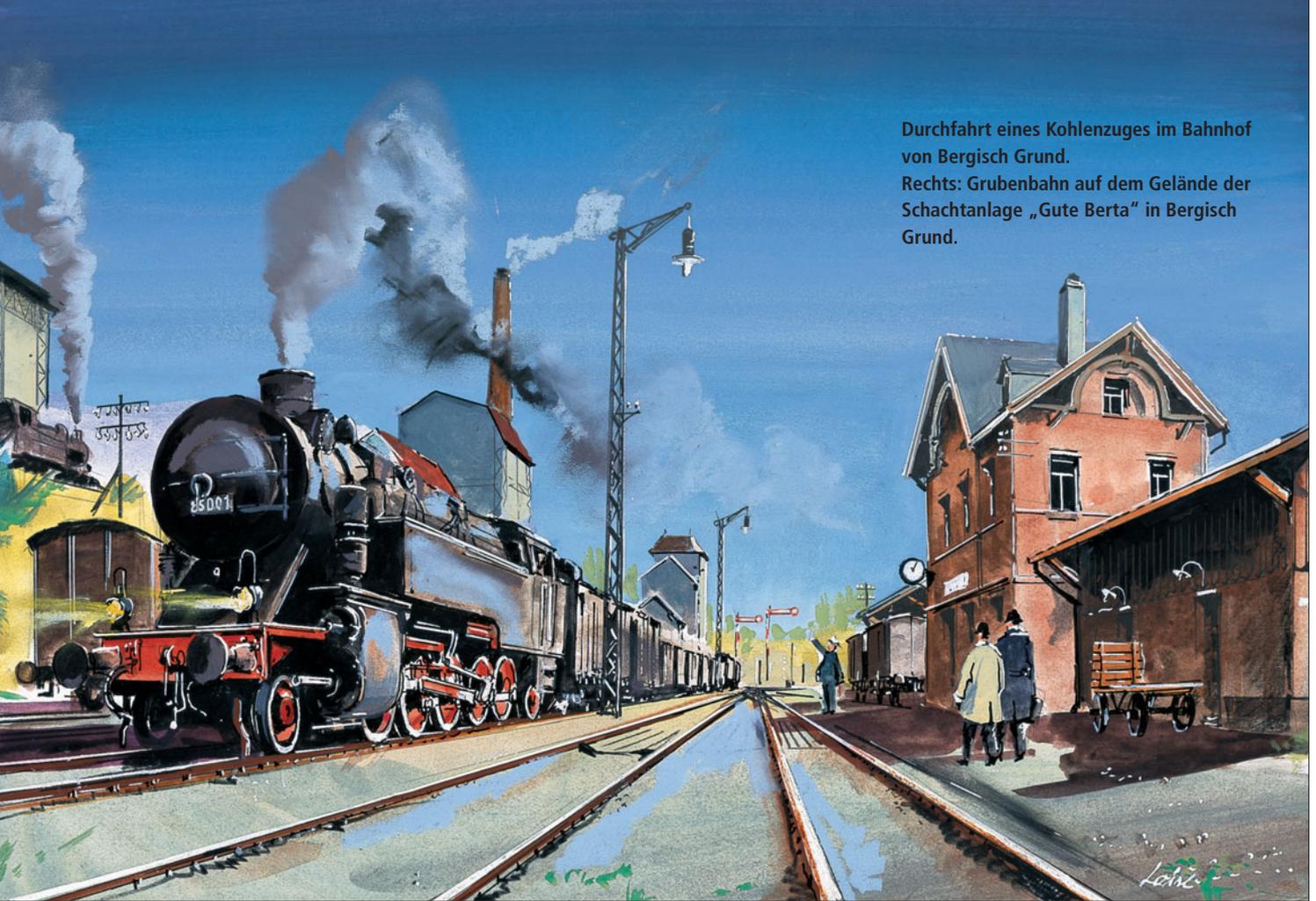
Freudwilen nur noch eine chemische Fabrik (die Purzellan-Werke) und eine Metallwarenfabrik zu bedienen.

Am Bahnhofsvorplatz liegt Freudwilen WTB, der Heimatbahnhof der Schmalspurbahn. Hier stehen Lokdepot, Wagenhalle und Reparaturwerkstätte der WTB. Da die Kleinbahn keinen Rollbockbetrieb kennt, müssen die Güter umgeladen werden. Dazu dient eine eigens gebaute Umschlaghalle.

In gemächlicher Fahrt gehts am Ufer der Werra entlang. Schon bald ist auf der gegenüberliegenden Seite des Flusses das imposante Gebäude der Schokoladenfabrik Lüthi & Blanc zu erkennen. Nach dem Zwischenhalt im

Bahnhof Hittwil (nur echt mit dem süßen Geruch) umrundet unser Züglein den Dorfkern und überquert die eigene Strecke. Nach einem Tunnel genießen wir während der Fahrt durch die Weinberge bereits die Vorfreude auf ein Glas „St. Albaner Spätburgunder“. St. Alban ist nicht nur ein von Weinliebhabern geschätztes Städtchen, sondern auch Endstation der Werratalbahn. Es herrscht reger Güterverkehr: Neben landwirtschaftlichen Produkten wird hier vor allem Holz verladen. Auch eine Bau- und Brennstoffhandlung ist zu bedienen. Die Ersatzmaschine ist in einem kleinen Loksuppen untergebracht.

„Lüthi & Blanc“ ist ein anspruchsvolles Anlagenthema. Es gilt auf nicht allzu viel Fläche eine ansprechende Landschaft zu realisieren. Wer es nicht bei handelsüblichen Bausätzen belässt, wird am Selbstbau der vielen landschaftstypischen Gebäude viel Freude, aber noch mehr Arbeit haben. Diese Eisenbahnwelt soll jedoch nicht nur beim Bauen, sondern auch im Betrieb viel Spaß machen. Den Fahrbetrieb können sich übrigens durchaus auch zwei Spieler teilen: Sowohl Lüthi als auch Blanc wären hier vollauf beschäftigt. Oder auch – um zur Fernseh-Saga zurückzukehren – Pfarrer Rohner und die Prostituierte Irina ...



Durchfahrt eines Kohlenzuges im Bahnhof von Bergisch Grund.
Rechts: Grubenbahn auf dem Gelände der Schachthanlage „Gute Berta“ in Bergisch Grund.

Ruß und Rauch: Kohle aus Bergisch Grund

Kohle stinkt nicht. Vorausgesetzt, es geht bei Bau und vor allem bei der Verdrahtung einer Modellbahnanlage mit rechten Dingen zu, wird dies auch für die folgende Anlage zutreffen. Vom Konzept her ein Klassiker: Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn. Loisl entführt uns in die nicht ganz widerspruchsfreie Welt der Kohle.

Wer Freude an der Eisenbahn hat, ist meist auch Modellen von ihr zugetan. Was ist nun ein Eisenbahnmodell? Grundsätzlich jede verkleinerte, mehr oder weniger maßstäbliche Nachbildung eines Vorbildfahrzeugs. Und doch wage ich zu behaupten, dass ein Großteil von willkürlich ausgewählten Testpersonen bei dieser Frage zunächst an „Dampflokomotiven“ denken würde. Dabei ist es schon erstaunlich, dass wir in einer Zeit, in welcher alle nach „political correctness“ schreien, bei der Eisenbahn ausgerechnet diese stinkenden und rauchenden, Hausfassaden und Lungen verrußenden Monster zu symbolischen Kuschel-

wesen aus vermeintlich guter alter Zeit emporstilisiert haben.

Wie wäre es zur Überprüfung dieses Widerspruchs mit einem Feldversuch? Auf der nächsten Dampffahrt eines Museumsvereins, wenn Eisenbahnfreunde bei geöffnetem Fenster und geschlossenen Augen genüsslich den Duft vergangener Zeiten durch die Nase ziehen – dann zünden Sie eine Zigarette an! Wie im Zwischenmenschlichen halt: Die Bereitschaft, einem Menschen Fehler zu verzeihen, wächst im Quadrat der Sympathie, welche wir für den Betreffenden empfinden.

Wie auch immer wir die Liebe zu den Dampflokomotiven erklären, spielt kei-

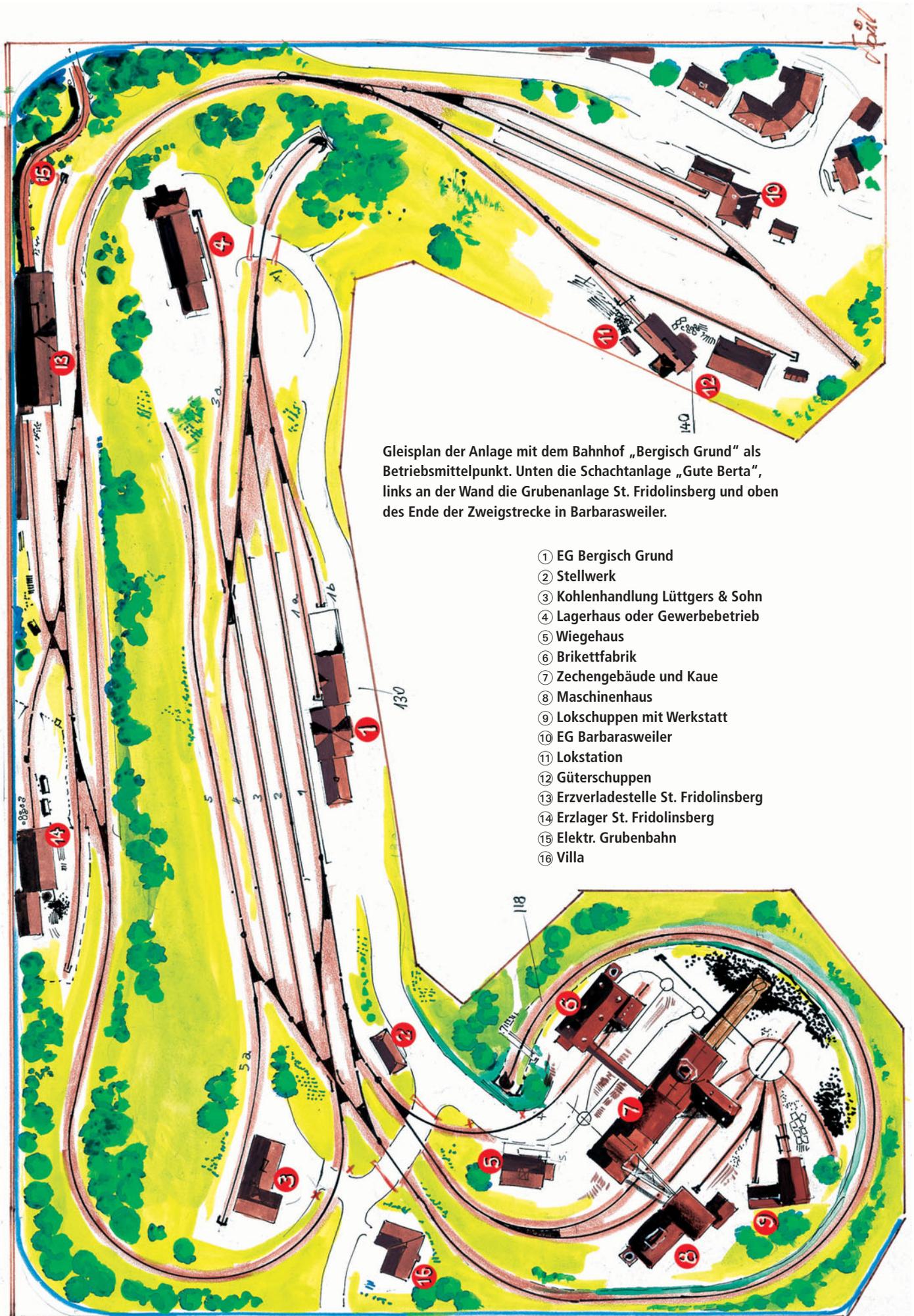
ne Rolle. Wenn sie 87-mal kleiner sind als ihre Vorbilder, dann sind sie jedenfalls sauber. Auf einer Modellbahnanlage darzustellen, woher Kohle kommt, und wie sie mit dampflokbepannten Zügen transportiert wird, ist hingegen ein sehr dankbares Thema.

Schauen wir uns doch in Loisl's Kohlewelt um. Mittelpunkt dieser U-förmigen Anlage ist der Bahnhof „Bergisch-Grund“. Er liegt an der einspurigen Strecke von Zechenbüttel nach Kumpelshausen. Hier zweigt eine Stichbahn nach Barbarasweiler ab. Vom Städtchen Bergisch Grund wissen wir nur, dass gut die Hälfte der Bevölkerung in einer der umliegenden größeren



BUREAUX
WAAGSTELLE

Levl

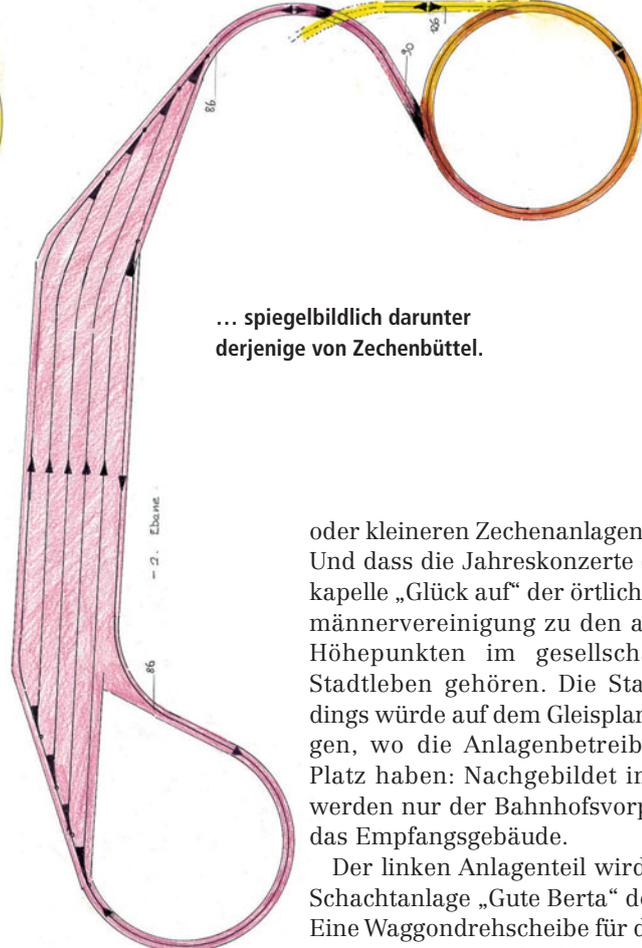


Gleisplan der Anlage mit dem Bahnhof „Bergisch Grund“ als Betriebsmittelpunkt. Unten die Schachanlage „Gute Berta“, links an der Wand die Grubenanlage St. Fridolinsberg und oben des Ende der Zweigstrecke in Barbarasweiler.

- ① EG Bergisch Grund
- ② Stellwerk
- ③ Kohlenhandlung Lüttgers & Sohn
- ④ Lagerhaus oder Gewerbebetrieb
- ⑤ Wiegehaus
- ⑥ Brikettfabrik
- ⑦ Zechengebäude und Kaue
- ⑧ Maschinenhaus
- ⑨ Lokschuppen mit Werkstatt
- ⑩ EG Barbarasweiler
- ⑪ Lokstation
- ⑫ Güterschuppen
- ⑬ Erzverladestelle St. Fridolinsberg
- ⑭ Erzlager St. Fridolinsberg
- ⑮ Elektr. Grubenbahn
- ⑯ Villa



Die Anordnung des Abstellbahnhofs Kumpelshausen und ...



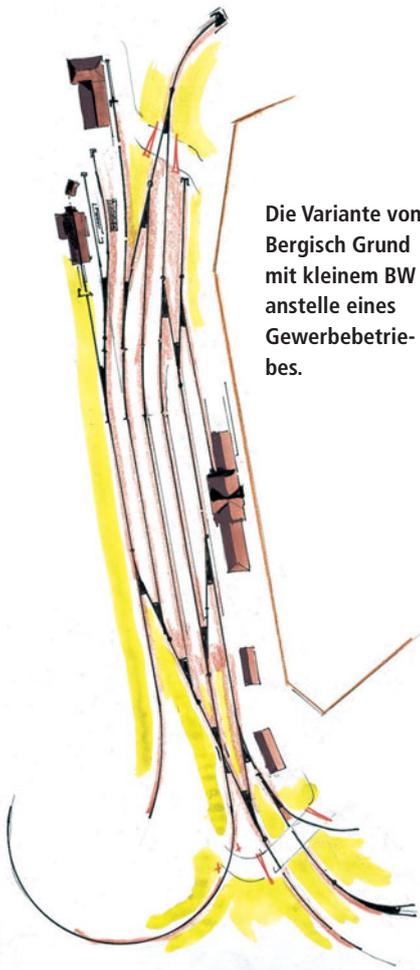
... spiegelbildlich darunter derjenige von Zechenbüttel.

oder kleineren Zechananlagen arbeitet. Und dass die Jahreskonzerte der Blaskapelle „Glück auf“ der örtlichen Bergmännervereinigung zu den absoluten Höhepunkten im gesellschaftlichen Stadtleben gehören. Die Stadt allerdings würde auf dem Gleisplan dort liegen, wo die Anlagenbetreiber ihren Platz haben: Nachgebildet im Modell werden nur der Bahnhofsvorplatz und das Empfangsgebäude.

Der linken Anlagenteil wird von der Schachanlage „Gute Berta“ dominiert. Eine Waggondrehscheibe für die Regelspurwagen sowie die Obertageanlagen der Grubenbahn sorgen für Betrieb auf dem Zechengelände. Im Bogen führt die Linie nach Kumpelshausen um die „Gute Berta“ herum, um dann in einem Tunnel zu verschwinden. Kumpelshausen ist als unterirdischer Bahnhof mit Kehrschleife zur Zugwendung auf Ebene -1 angelegt.

Ebenfalls unter Tage, wegen der Zugänglichkeit etwa 12 bis 15 cm darunter, befindet sich der baugleiche, jedoch spiegelbildlich angeordnete Bahnhof Zechenbüttel. Über eine Gleiswendel kommt die Strecke unmittelbar vor dem Bahnhof Bergisch Grund ans Tageslicht. Durch dieses Betriebskonzept ist ein vorbildgerechter Zugverkehr gewährleistet: Hin und her („point to point“) und nicht ringsherum! Rechter Hand liegt je nach gewählter Variante ein kleines Bahnbetriebswerk für die Nebenlinie oder ein mittlerer Industriebetrieb.

Hier in Bergisch-Grund zweigt die Nebenlinie nach Barbarasweiler ab. In einem Bogen um die Kohlenhandlung Lüttgers & Sohn verlässt die stetig ansteigende Strecke den Bahnhof. Nach kurzer Fahrt wird auf einer Anhöhe das Gelände der Grubenanlage St. Fridolinsberg erreicht. Eine Umsetzungsmöglichkeit mit Gleisanschlüssen zu den Ze-



Die Variante von Bergisch Grund mit kleinem BW anstelle eines Gewerbetriebes.

Kurz + knapp

Thema:	Bergisch Grund
Maßstab:	1:87 (H0)
Anlagengröße:	mind. 430 x 300 cm
Betriebskonzept:	Mittlerer Abzweigbahnhof an eingleisiger Hauptstrecke. Nebenbahnlinie zu einem kleinen Endbahnhof. Zwei Zechananlagen mit angedeuteten Grubenbahnen
Gleismaterial:	Roco, Märklin, Tillig, Peco, Piko, Fleischmann
Rollmaterial:	Dampflok und andere Fahrzeuge der Epochen II oder III
Aufwand:	
Rohbau und Steuerung:	☉☉
Gleisbau:	☉
Geländebau:	☉☉☉
Gebäudebau:	☉☉☉
Finanzen:	☉☉



Grubenanlage St. Fridolinsberg mit der elektrisch betriebenen Grubenbahn

Rechts: Regelpurwagen werden in der Schachtanlage „Gute Berta“ über eine kleine Waggon-drehscheibe verteilt.

Unten: Der kleine Endbahnhof Barbarasweiler. Links im Hintergrund ist das Gasthaus „Bergmannsheil“ zu erkennen.

chengebäuden sorgt für Rangiermöglichkeiten. Die Kohle wird mit einer elektrifizierten Grubenbahn aus dem nahe gelegenen Schacht herangeführt.

Nach kurzer Weiterfahrt wird das kleine Endbahnhöflein Barbarasweiler erreicht. Das Empfangsgebäude, eine

kleine Dampflostation sowie ein Güterschuppen mit Freiladegleis machen schon die gesamten Bahnanlagen aus. Bei Waltraud im Gasthaus „Bergmannsheil“ macht nicht nur die Blaskapelle „Glückauf“ aus Bergisch Grund Rast. Auch wir strecken gerne unsere

müden Beine unter die gastlichen Tische und bestellen ein Bier und eine zünftige Portion der Hausspezialität: geräucherter Vorderschinken mit russischem Salat. Vorher erkundigen wir uns aber noch höflich bei Waltraud, ob Rauchen gestattet ist.





Biberwiler Eisenbahn-Gesellschaft



Vom 1. Mai 1914

267 b Biberwil - Hirschhausen - Bärenfels

Z 2	Z 4	Z 6	Z 8	Km	(Localbahn Biberwil-Bärenfels)	Z 1	Z 3	Z 5	Z 7
7.10	11.45	5.28	8.42	0,0	Ab Biberwil Bhf (267, 267a) An	5.14	10.25	6.08	8.16
7.17	11.52	5.36	8.55	1,7	Ab Biberwil Nest	5.02	10.18	6.00	8.09
7.29	12.04	5.48	9.02	6,3	Hirschhausen	4.55	10.03	5.47	7.52
7.45	12.20	6.04	9.25	12,7	An Bärenfels	4.39	9.47	5.31	7.31

Alle Züge führen Waggon 3. Klasse, die beiden Züge am Abend zusätzlich einen 2. Klasse.

In Biberwil erfolgt die Einfahrt am Schalter der Kurfürstlich Dachsburgischen Eisenbahngesellschaft, in Hirschhausen am Schalter der B.E.G., an allen andern Stationen durch das Zugpersonal.

Extra-Blatt des Biberwiler Intelligenzblattes, No. 47 Dienstag den 24. Febr. 1914

Biberwil

Am Samstag den 28. Februar Vormittags 11 Uhr

wird die Linie

Biberwil-Hirschhausen-Bärenfels

der

Biberwiler Eisenbahngesellschaft

in feierlicher Weise (siehe untenstehendes Programm) eröffnet. Die Eröffnung wird durch den Festzug der Biberwiler Eisenbahngesellschaft, der von 11 Uhr an bis 12 Uhr Mittags in der Bahnhofstraße abgehalten wird, eingeleitet. Die Eröffnung der Biberwiler Eisenbahngesellschaft wird durch den Festzug der Biberwiler Eisenbahngesellschaft eingeleitet.

PROGRAMM.

Morgens 6 Uhr halb 11 Uhr
25 Böllerschüsse. Musik auf dem Marktplatz.

11 11 11

Laufen mit allen Glocken; 25 Böllerschüsse, Festzug durch die Rathausgasse hinunter zur Industriestrasse. Der Festzug ordnet sich in folgender Weise:

Eine Abteilung Feuerwehr;
die Schulanfänger;
der Musikverein Harmonie Bärenfels;
der Männergesangsverein Hirschhausen;
das Baupersonal;
die fremden Gäste;
die Kurfürstl. u. städt. Beamten;
die Aktionäre;
die Mitglieder der Direktion der B.E.G.
die Gemeindeglieder und Bürger des Amtes Biberwil;
eine Abteilung Feuerwehr.

In der Industriestrasse angekommen, wird der Männergesangsverein im Dach ankommen. Der Festzug wird durch den Festzug der Biberwiler Eisenbahngesellschaft eingeleitet. Die Eröffnung der Biberwiler Eisenbahngesellschaft wird durch den Festzug der Biberwiler Eisenbahngesellschaft eingeleitet.

Feuerwehr, Musik, Unterhaltung auf dem Marktplatz. Die Eröffnung der Biberwiler Eisenbahngesellschaft wird durch den Festzug der Biberwiler Eisenbahngesellschaft eingeleitet.

Rudolf Schick

Das Werbeplakat mit Fahrplan der B.E.G. samt Programm der Eröffnungsfeier – genau so, wie es im örtlichen Intelligenzblatt publiziert wurde.

Die eigene Bahngesellschaft

Eine Möglichkeit, sich den Einschränkungen einer einmal getroffenen Vorbildwahl zu entziehen, stellt die eigene Bahngesellschaft dar. Mit einer solchen Gründung eröffnen sich nicht nur viele Möglichkeiten. Sie bietet auch Raum für viel Spaß und Freude.

Wir alle kennen dies: Um als Modellbahner auch nach außen ernst genommen zu werden, befließen wir uns großer Vorbildtreue. Es hat dann mit „Eisenbahn spielen“ nichts mehr zu tun, sondern nennt sich „Modellbau“ oder „Betrieb machen“. Dies kann viel Freude bringen – muss es aber nicht.

Nicht wenige werden vermutlich die vom Vorbild auferlegten Einschränkungen höchstens zähneknirsch

schend hinnehmen. Was tun, wenn auf dem nachzubildenden Streckenabschnitt nie eine 86er verkehrte? Ausgerechnet meine Lieblingslok! Wählen wir halt eine andere Vorbildstrecke. Dort ist aber der Rheingold nie durchgefahren! Eine „Perle“ von Lokschuppen, die charakteristische Brücke oder das schicke Empfangsgebäude – oft genug sind sie beim Vorbild in alle Himmelsrichtungen verstreut.

Ich glaube sicher zu sein: Sie werden nie eine Vorbildsituation finden, die alle persönlichen Wünsche und Vorlieben in sich vereint. Deshalb rate ich zur Gründung einer eigenen Bahngesellschaft. Anders ausgedrückt: Wir passen unser Vorbild konsequent dem Modell an. Diese Methode ist vor allem bei unseren Modellbahnkollegen jenseits des Atlantiks beliebt. Bei genauer Betrachtung sind viele der berühmten und faszinierenden Modellbahnwelten, welche

Vom 1. Mai 1914

267 b Biberwil - Hirschhausen - Bärenfels

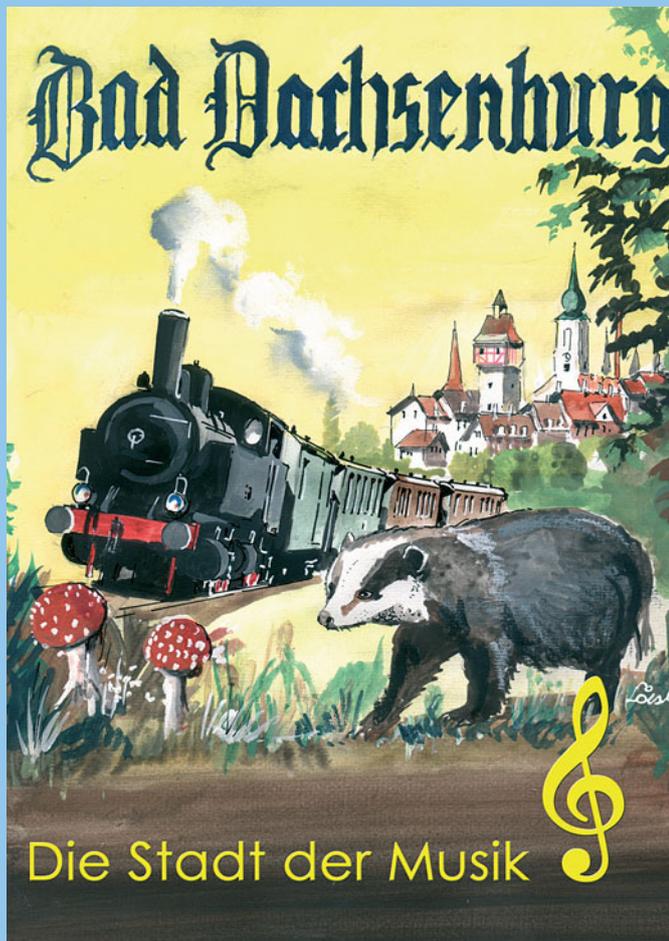
Z 2	Z 4	Z 6	Z 8	Km	(Localbahn Biberwil-Bärenfels)	Z 1	Z 3	Z 5	Z 7
7.10	11.45	5.28	8.42	0,0	Ab Biberwil Bhf (267, 267a) An	5.14	10.25	6.08	8.16
7.17	11.52	5.36	8.55	1,7	Ab Biberwil Nest	5.02	10.18	6.00	8.09
7.29	12.04	5.48	9.02	6,3	Hirschhausen	4.55	10.03	5.47	7.52
7.45	12.20	6.04	9.25	12,7	An Bärenfels	4.39	9.47	5.31	7.31

Alle Züge führen Waggon 3. Klasse, die beiden Züge am Abend zusätzlich einen 2. Klasse.

In Biberwil erfolgt die Einfahrt am Schalter der Kurfürstlich Dachsburgischen Eisenbahngesellschaft, in Hirschhausen am Schalter der B.E.G., an allen andern Stationen durch das Zugpersonal.

Aus dem Kursbuch der K.D.E.G. (Zentralbahndirektiv)

Von unseren Vorfahren noch in Blei gesetzt, macht 90 Jahre später der PC die Arbeit leichter: eigener Fahrplan der eigenen Bahngesellschaft.



Werbeplakate und Streckenkarten sind gute Hilfsmittel um gedanklich in die eigenen Eisenbahnwelten einzutauchen.

wir in den Fachzeitschriften immer wieder zu Gesicht bekommen, fiktive eigene Eisenbahngesellschaften.

Nicht dass es sich dabei etwa um abstruse Fantasieprodukte handeln würde. Im Gegenteil: Ihnen allen liegt eine Vorbildsituation zu Grunde, die sich meist an einer realen Bahngesellschaft orientiert. Von ihr können wir glaubhafte, weil reale Annahmen übernehmen, ein komplexes Netzwerk von logischen Zusammenhängen. Topografie, Bevölkerungsentwicklung, Erwerbsmöglichkeiten, Klima, Transportbedürfnisse. Die Liste ließe sich endlos verlängern.

Mit diesem Netzwerk sind wir in der Lage uns einen eigenen Mikrokosmos auszudenken, der mit unseren Wünschen, Möglichkeiten und Einschränkungen im Einklang steht. Wenn wir bei der Planung und Umsetzung alle die logischen Verknüpfungen konsequent berücksichtigen, bleibt am Ende möglicherweise nur noch ein Problem: Wir können nicht mehr glauben, dass es dieses in unseren Augen ideale Vorbild nie gegeben hat!

Die „eigene“ Bahngesellschaft hat aber auch weiter gehende Auswirkungen. Wir dürfen nun das tun, was eine richtige Bahngesellschaft auch tut: Wer-

beplakate entwerfen, Fahrpläne herausgeben, der gesamten Beschilderung ein einheitliches Design verpassen. Dank des PCs gibt es heutzutage ungeahnte Möglichkeiten auch für all jene, die über kein großes Mal-, Zeichen- oder Schönschreibtalent verfügen. Dazu kommt der freizügig den eigenen Vorstellungen anpassbare Einsatz von Rollmaterial, der nur durch die Frage nach der Glaubwürdigkeit eingeschränkt wird. Fast schon ein Muss sind das neu entworfene Farbkonzept und die eigene Beschriftung der „privaten Privatbahn“.

Und zuletzt noch eine Möglichkeit zur Finanzierung der neuen Triebwagen: Der Börsengang! Gestalten Sie fantasievolle Aktien, welche Sie ausgeben! Nicht an den Börsen in Zürich oder Frankfurt, sondern im Familien- oder Freundeskreis. Als Dividende lockt ein Fahrabend auf der Anlage mit anschließendem Nachtessen – zu Hause oder im Gasthaus „Zur Eisenbahn“ in Bad Dachsenburg.

Die Verschmelzung von LoisI-Aquarell und Desktop-Publishing am PC eignet sich auch für die Präsentation von Railroad Worlds an der US-Westcoast.

Bear Creek Timber Co.

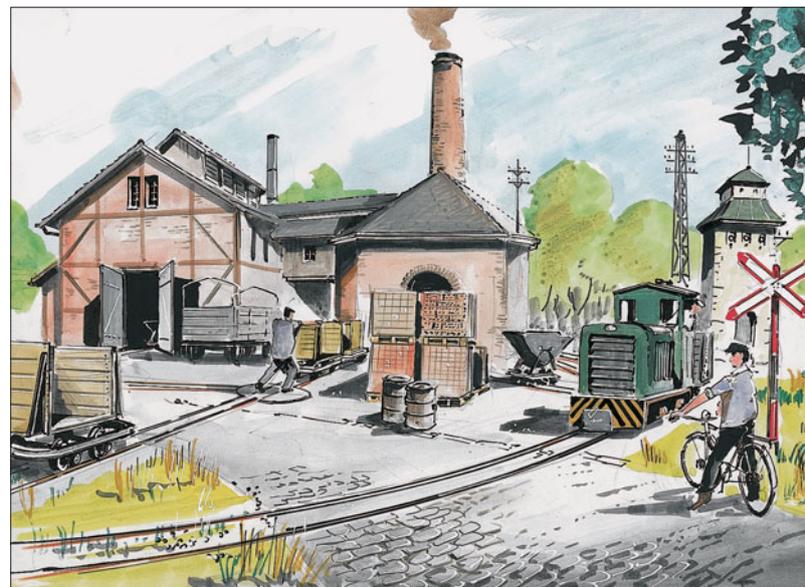
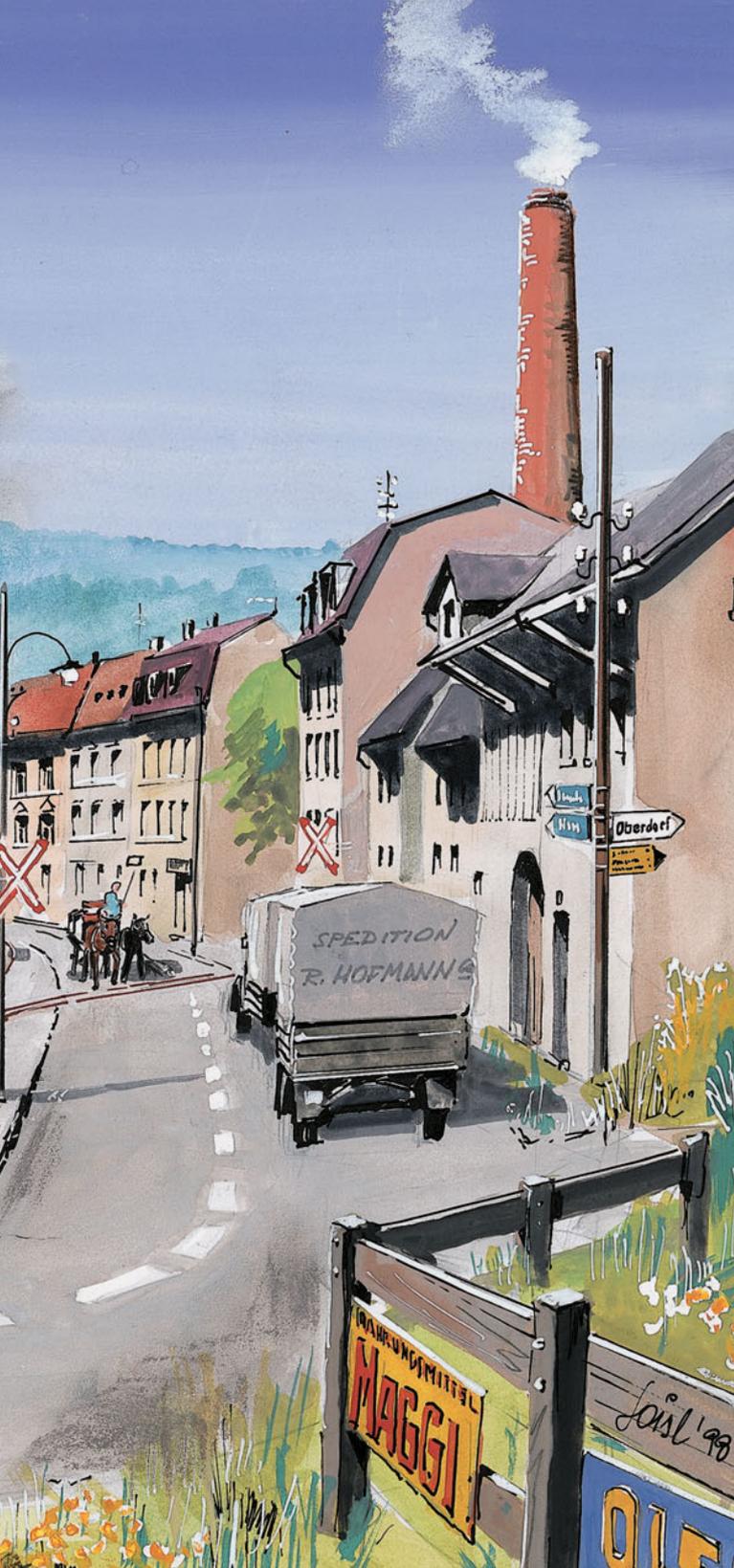
The route to the smiling bears!

Round Trips	
every Sunday from May until September with Picnic at Railroad Camp (Baloo Bridge)	
Timetable	
Leaving Beartown (CA)	at 7.30 AM
Arriving Railroad Camp	at 11.15 AM
Leaving Railroad Camp	at 17.00 PM
Arriving Beartown (CA)	at 19.45 PM
Tickets for \$1.20 (\$0.50 children) Available at the company store in Beartown	
Bruno Kalberer, General Director Headquarter at Beartown (California)	



Die Eggersdorfer Kleinbahn-Gesellschaft

*„Großvater, warum kippt der Zug bei einem so schmalen Gleis nicht um?“
Nebenbahnidylle pur. Ländlich, abseits, weit entfernt von Magistralen und
Metropolen – und doch gibt es auch in den entlegensten Regionen regen
Handel und aufstrebende Gewerbe.*



Auch eine kleine Bahn braucht Güterkunden. Einer davon ist das Tonerdewerk (oben), für welches an der Strecke eine Verladestelle eingerichtet wurde (unten).

Landleben mit Bimmelbahn: Der kleine Bahnhof mitten im Dorf Oberchratzingen (links)



Loisl's Schmalspurbahn ist in einem solchen Grenzgebiet zwischen Kuhfladen und Rheinhafen zu Hause. Solche Kleinbahnen existierten in Europa einstmals in großer Zahl. Wer sich für ein bestimmtes Vorbild interessiert, findet darüber Literatur in Hülle und Fülle. Wir erfahren dabei viel Wissenswertes über die Menschen und das Leben in einer Region, nicht nur über die Eisenbahn.

Betrieblicher Mittelpunkt dieser großen Anlage ist der Bahnhof Eggers-

dorf. Er liegt an der Stammstrecke der Schmalspurlinie von Spielsberg a/Rhein nach Hinterpflügen. Von hier zweigen eine elektrische Zweigstrecke nach Ohmhausen sowie die Zufahrten zum Rheinhafen und zur Möbelfabrik „Sitzgut“ ab. Deshalb hat Loisl den Betriebsmittelpunkt mit einem recht umfangreichen Betriebswerk und einem Ringlokschuppen ausgerüstet.

Die Fahrt entlang der Stammstrecke führt uns vorbei an der „Zwei-Bruggen-Mühle“ zu einer Verladestelle für Ton-

erde. Hier wird das rohe Material, welches mit einer dieselbetriebenen Feldbahn aus der nahe gelegenen Grube herangeführt wird, in offene Schmalspurwagen gekippt.

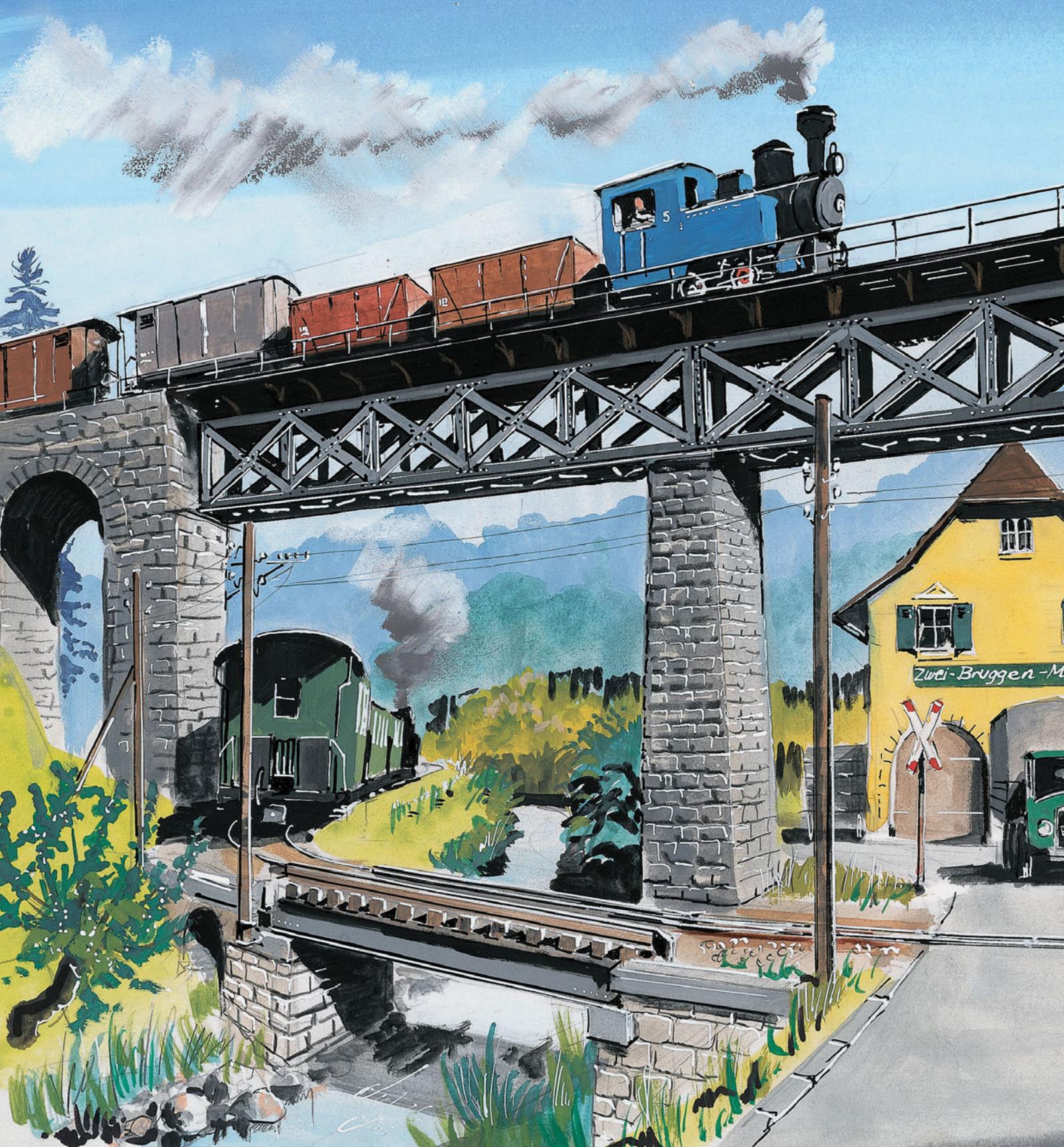
Weiter geht die Fahrt zur kleinen, abgelegenen Station von Borklingen, deren Existenz wir dem Sägewerk zu verdanken haben. Dörfliche Betriebsamkeit erleben wir in Oberchratzingen, wo Loisl die Haltestelle mitten auf dem Dorfplatz platziert hat. Für den Lokführer ist diese Ortsdurchfahrt je-

Viel Landschaft und Industrie entlang der Eggersdorfer Kleinbahn-Gesellschaft: Links oben das Dorf Oberchratzingen, darunter das Sägewerk, unten das Tonerdewerk mit der Verladestelle sowie der Viadukt bei der Zwei-Bruggen-Mühle. Rechts unten die Linie nach Ohmhausen und darüber der Eggersdorfer Bahnhof mit Rheinhafen und Möbelfabrik.



Verladeszene am Eggersdorfer Rheinhafen.





weils sehr anstrengend. Hat er sich doch gleichzeitig auf Kesseldruck, Straßenverkehr, freilaufendes Federvieh sowie auf die sich auf dem Einkauf befindliche Damenwelt zu konzentrieren. Doch die anschließende Entspannung ist umso größer, entschwindet doch hier die Strecke im unterirdischen Schattenbahnhof.

Der Bau dieser Anlage erfordert ein erhebliches Maß an Durchhaltewillen, fallen doch mit den großzügigen unterirdischen Abstellmöglichkeiten umfangreiche Rohbauarbeiten an. Bau, aber auch Steuerung wollen sehr gut durchdacht sein. Freude an exakter Planung kann deshalb nur von Vorteil sein. Erhöht wird diese Anforderung

noch, wenn die Anlage auch für einen allfälligen Umzug gerüstet sein muss. (Dies sollte eigentlich immer angestrebt werden, wer kann schon mit Sicherheit sagen, niemals umziehen zu müssen.)

Wer den Rohbau erfolgreich gemeistert hat, wird zum Geländekreativeur. Hier gilt es, durch geschicktes Legen von Hügeln und Waldgruppen die



Kurz + knapp

Thema: Die Eggersdorfer Kleinbahn-Gesellschaft

Maßstab: 1:87 (H0e)

Anlagengröße: 550 x 420 cm (mind.)

Betriebskonzept:

Verdeckter Rundverkehr, Abzweigbahnhof mit Nebenlinie sowie verschiedene Industrieanschlüsse

Gleismaterial: Peco H0e (oder Egger-Bahn-Material, falls noch vorhanden)

Rollmaterial: Egger-Bahn. Diese ist zwar nicht mehr im Handel, man findet sie aber noch oft auf Börsen und Auktionen. Es kann aber auch anderes H0e-Material verwendet werden, beispielsweise von Bemo, Liliput und anderen.

Aufwand:

Rohbau und Steuerung: ☹☹

Gleisbau: ☹

Geländebau: ☹

Gebäudebau: ☹☹

Finanzen: ☹☹☹☹

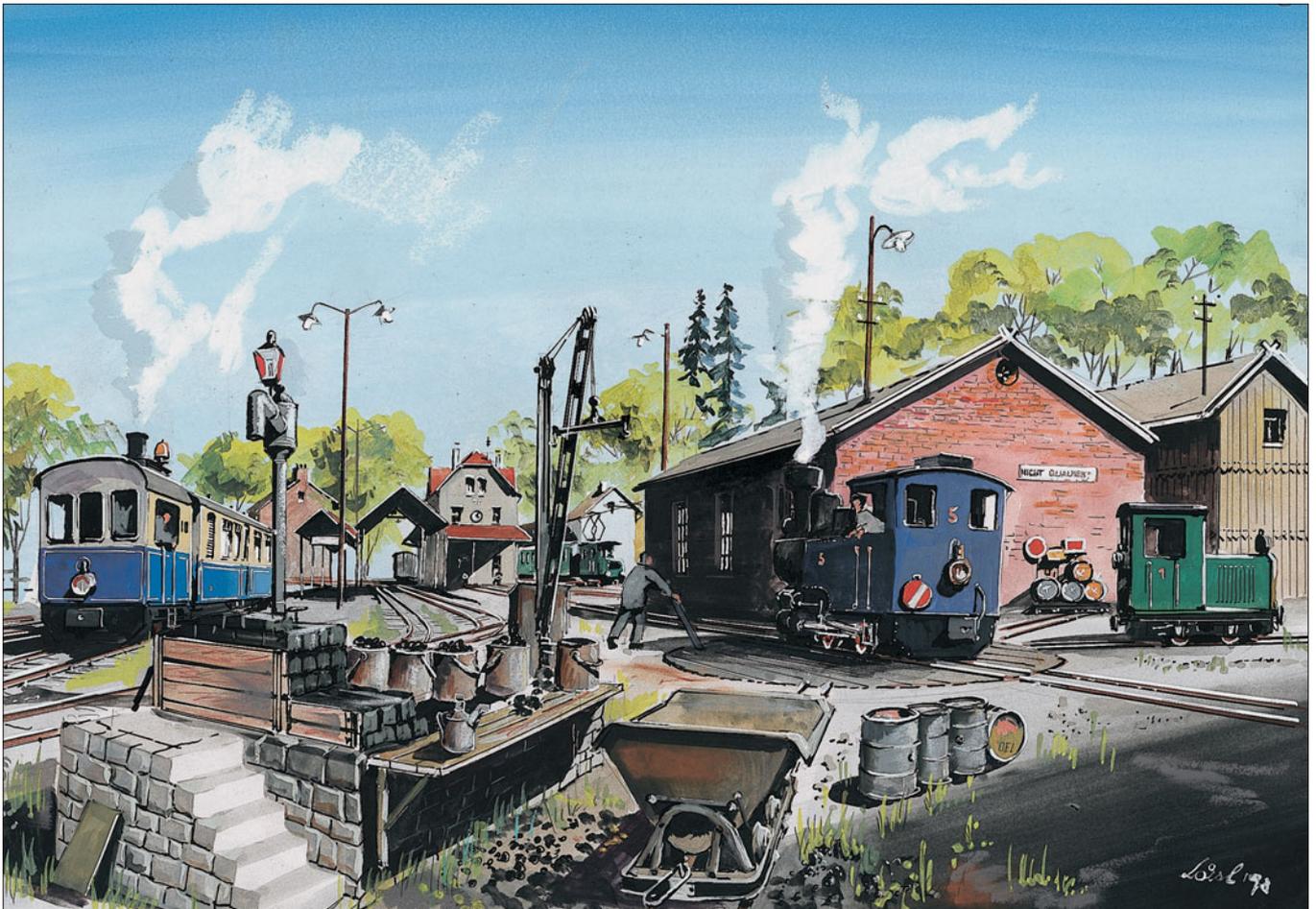
Die Zwei-Bruggen-Mühle produziert nicht nur den Rohstoff für den Frühstückstisch. Die beiden Brückenbauwerke in unmittelbarer Nachbarschaft sorgen auch dafür, dass der Küchentisch zum Basteln zweckentfremdet werden kann.

Telegrafmasten und 586 Preiser-Menschen bedeckt – schon der Ökonomie wegen! –, sondern mit reger Fantasie und wachem Auge für das Leben werden einzelne Miniszene arrangiert, welche die Betrachter in ihren Bann ziehen. So, dass das Auge genüsslich von Szene zu Szene wandert und im Kopf Geschichten erzeugt.

einzelnen Szenarien, die verschiedenen „Bühnenbilder“, voneinander abzutrennen. Unsere amerikanischen Modellbahnkollegen sprechen hier von „scenic dividers“.

Bei den Gebäuden hat man je nach persönlicher Vorliebe die Wahl zwischen Selbstbau und Serienmodellen. Da unser Vorbild nur in unserer Gedan-

kenwelt existiert, können wir getrost auf Industriemodelle zurückgreifen. Eine üppige Nachspeise erwartet den Anlagengestalter zum Schluss. Alle die kleinen Szenarien werden erst lebendig durch die Details. Hier zeigt sich der Meister nicht dadurch, dass er die ganze Fläche möglichst dicht mit Hund und Schafen, Autos, Benzinfässern,



Die Qual der Wahl: Für den Bahnhof Eggersdorf liefert Loisl zwei verschiedene Ausgestaltungsvarianten.





Schnittstelle der Träume: Den Kai können Modellbahner verhältnismäßig leicht realisieren, die See hinter dem Leuchtturm bleibt Fantasie.

Seemann, lass das Träumen (nicht!)

Diese und ähnliche Zeilen aus Seemannsliedern treffen bei Millionen von Menschen genau den Teil der Seele, welcher das Fernweh beheimatet. Matrosen, Schiffe, Hafentore, Kräne – und ein Hauch von Exotik und fremden Ländern. Auch Loisl kennt die Wirkung dieser Begriffe. Für ihn war nur logisch, die Verbindung mit der Eisenbahn herzustellen: Die Hafenbahn.

Viele Matrosenlieder leiten mit ihren rührigen Texten die Fantasie zu den Landungsbrücken. Dort wo Menschen sich nach langer Zeit endlich wieder in die Arme nehmen dürfen oder tränengetränkte Taschentücher zum Abschied geschwenkt werden. Loisl hingegen nimmt uns mit in einen Handelshafen: wo Waren aus aller Welt ankommen und verschickt werden, wo sich Lagerhäuser, Bunker und Kräne reihen. Wo nicht die winkenden Men-

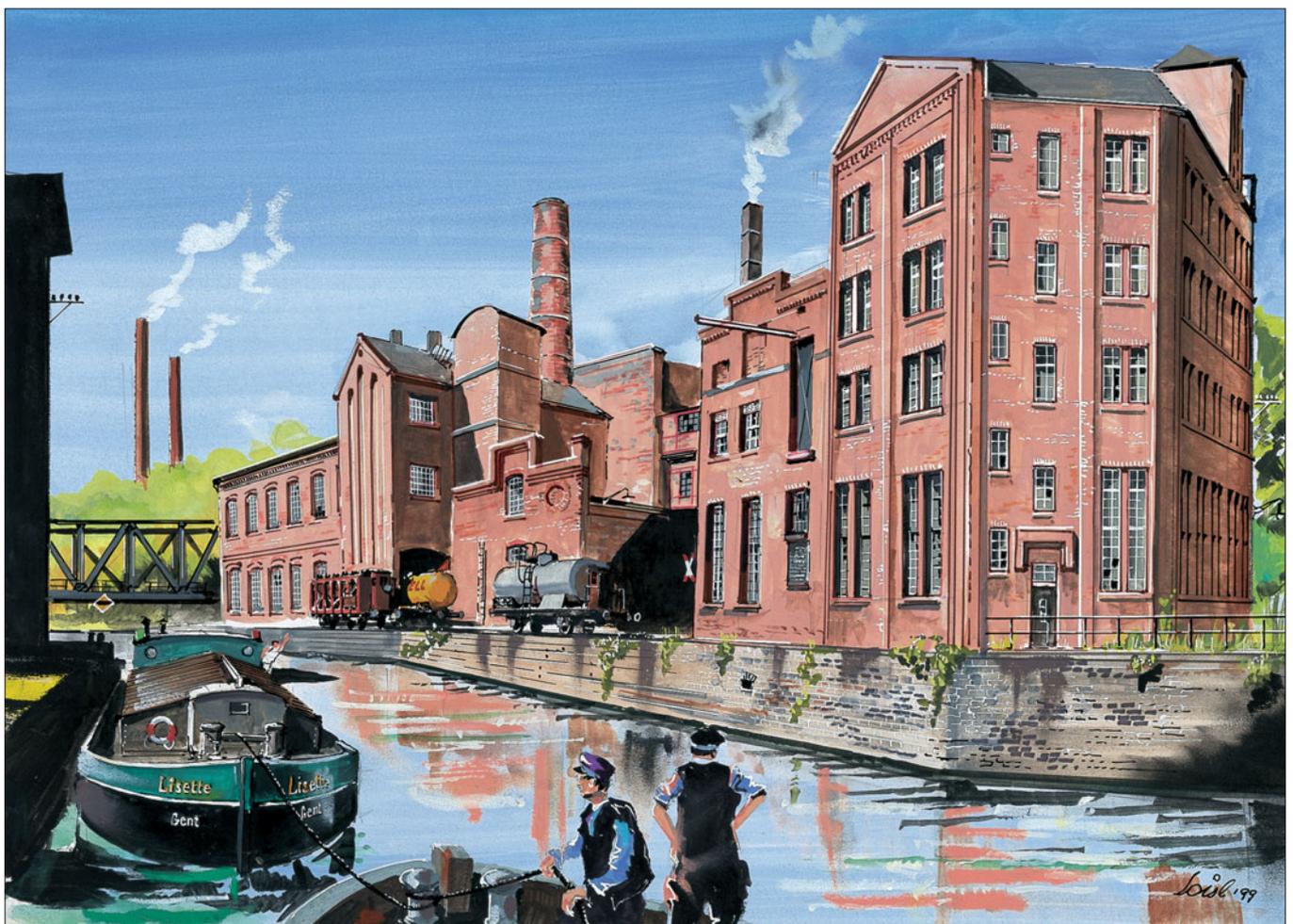
schen für die wohlige Melancholie des Fernwehs sorgen, sondern Kisten und Fässer mit den unlesbaren Schriftzeichen oder den unaussprechbaren Herkunftsbezeichnung uns daran erinnern, dass es hinter dem Horizont weitergeht.

Hier an den Schnittstellen, wo die Gleise der Bahn sich ein letztes Mal verästeln um dann genau dort zu enden, wo tausende von Kilometern Schiffsreise beginnen, hier herrscht eine dichte

Atmosphäre – und Bahnstimmung der ganz eigenen Art. Diese einzufangen ist ein äußerst lohnenswertes Unterfangen. Loisl spricht mit dieser Eisenbahnwelt eher die Romantiker denn die Technokraten in der Modellbahner-Gemeinde an. Fantasie und Gefühl spielen bei diesem Vorschlag nämlich gleich eine doppelte Rolle: Zum Ersten sind sie gefordert um auf relativ kleinem Raum die dichte Stimmung von pulsierendem Leben und Arbeiten darzustellen. Diese



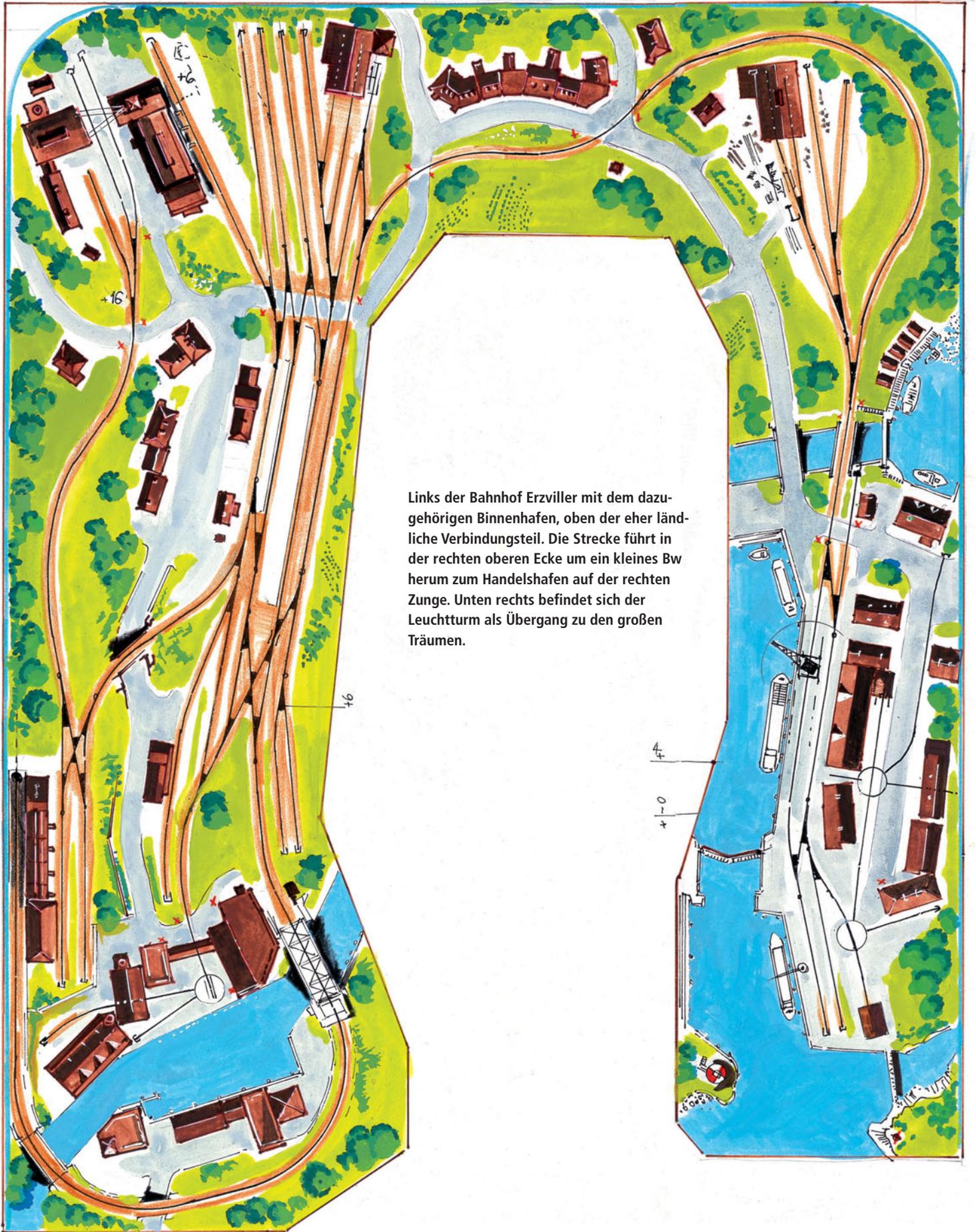
Ein wahres El Dorado für das Kitbashing von Gebäuden stellen die Lagerhäuser und Industriebauten dar. Zwei Ansichten vom Binnenhafen.



Wenn Fässer herumliegen, muss es ja nicht immer Bier sein. Eggers Importprodukt lässt sich mit diesem attraktiven Ladegut im Handelshafen ebenso perfekt darstellen.

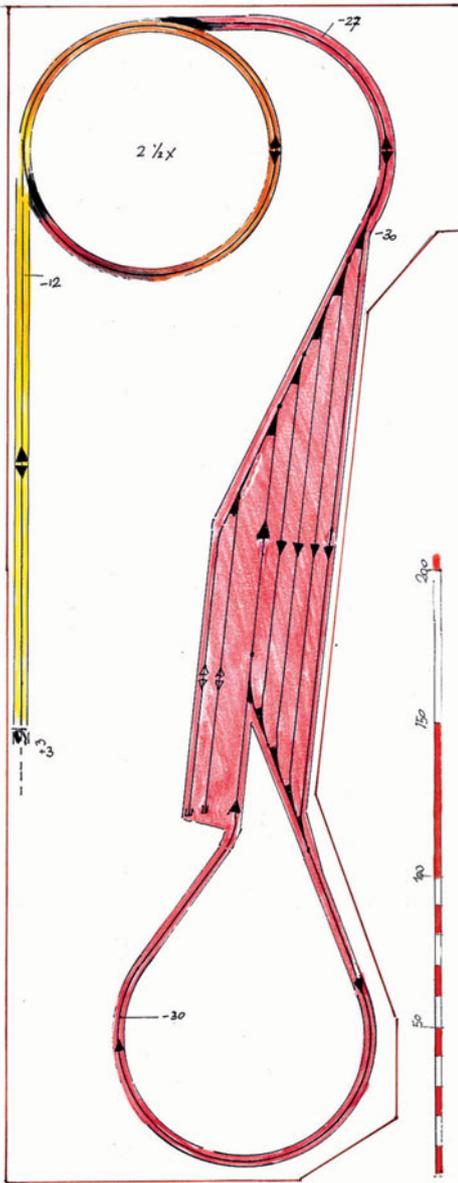


Loise
2002



Links der Bahnhof Erzviller mit dem dazugehörigen Binnenhafen, oben der eher ländliche Verbindungsteil. Die Strecke führt in der rechten oberen Ecke um ein kleines Bw herum zum Handelshafen auf der rechten Zunge. Unten rechts befindet sich der Leuchtturm als Übergang zu den großen Träumen.





Nachbildung hat nun zum Zweiten die Aufgabe, in der Fantasie des Betrachters die Bilder der großen weiten Welt zu generieren. Bekanntlich entstehen immer dann die stärksten Eindrücke, wenn Bilder im Kopf erzeugt werden ohne sie zeigen zu müssen. Getreu der Erkenntnis des kleinen Prinzen: „Das Wesentliche ist für das Auge unsichtbar.“

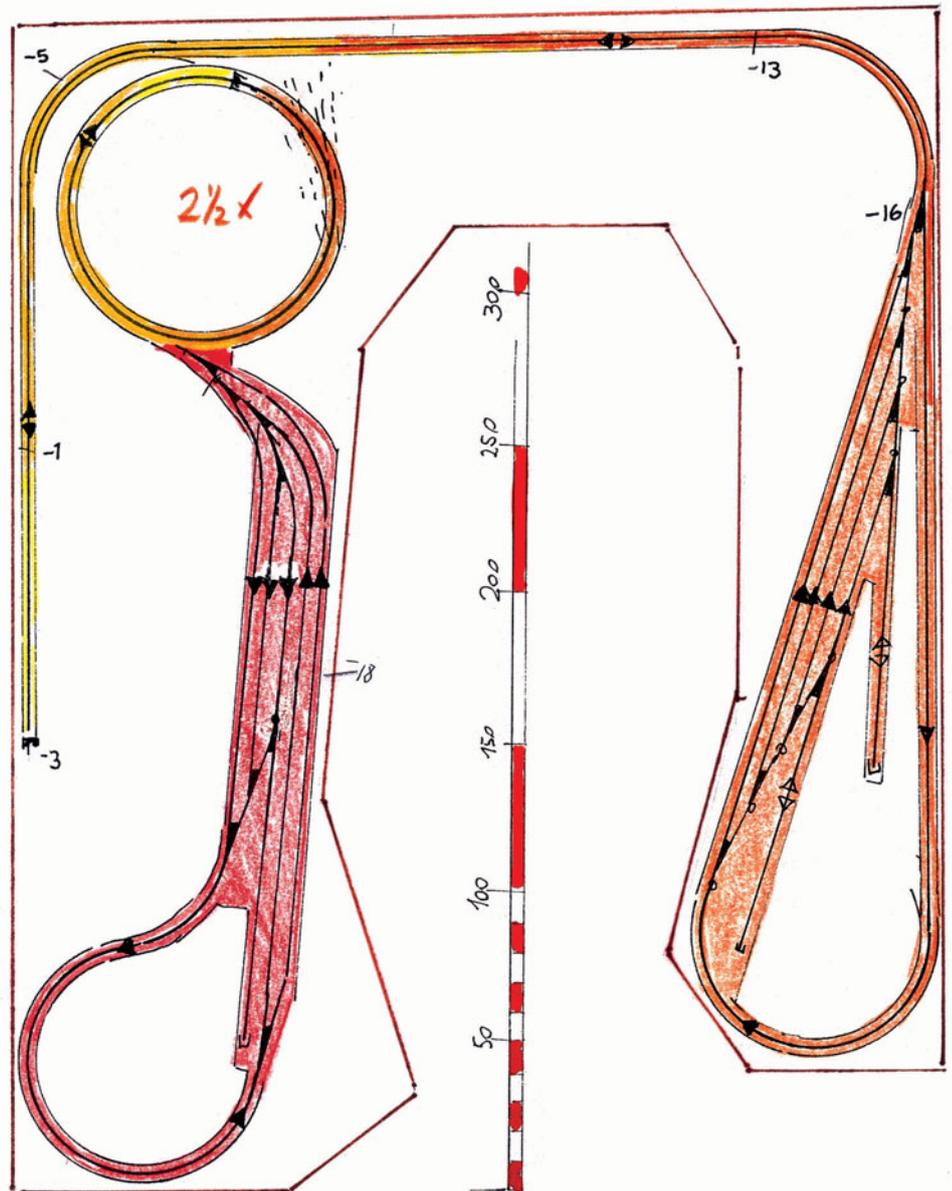
Zum Beispiel die Modellbahnanlage, mögen jetzt ganz Pfiffige einwerfen. Aber mit leerem Modellbahnzimmer gibt sich Loisl natürlich nicht zufrieden. Im Gegenteil: Auf den von Loisl vorgeschlagenen knapp 3 x 4 m kommen Gebäude- und Geländebauer voll auf ihre Kosten. Bei all den Lagerhäusern und Verladevorrichtungen, aber auch den eisenbahntechnischen Einrichtungen und Hochbauten wie Weichen, Stellwerk, Lokschuppen, Empfangsgebäude und vielem mehr kann auf ein großes

Angebot der Zubehörindustrie zugegriffen werden. Wenige werden aber einfach den direkten Weg von der Schachtel an der Leimflasche vorbei auf die Anlage nehmen. So genanntes „Kit-bashing“ wird die Regel sein: das Anpassen, Abändern oder Vermischen von Bausätzen.

Dies alleine wird jedoch noch nicht genügen um die erwähnte Atmosphäre zu schaffen. Die farbliche Behandlung sowie das Verwittern der Modelle sind für eine Hafenlandschaft ein absolutes Muss. Ob die Darstellung des Geruchcocktails aus Fisch, faulendem Wasser, Rauch und Dieselöl als mögliche Option verwirklicht werden soll, hängt vom Resultat einer (dringend empfohlenen) vorherigen Besprechung mit den häuslichen Mitbewohnern ab.

Zum Anlagenkonzept: Loisl's Vorschlag ist in Belgien angesiedelt. Dies ist keineswegs zwingend. Die Hafenwelt

Wird Erzviller als Endbahnhof (mit abzweigender Stichstrecke zum Handelshafen) gebaut, kommt eine unterirdische Kehrschleife mit Abstellmöglichkeiten unter dem Bahnhofsgelände zu liegen.



Bei der Variante als Durchgangsstation opfert Loisl die kleine Abstellgruppe oben links für die Zufahrt und sieht eine zweite Kehrschleife unter dem Handelshafen vor.

Kurz + knapp

Thema: Hafenbahn

Maßstab: 1:87 (H0)

Anlagengröße: 390 x 300 cm

Betriebskonzept:
Rangieranlage mit Handelshafen und kleinem Bahnhof. Diverse Industriean-schlüsse. Unterirdischer Abstellbahnhof mit Kehrschleife.

Gleismaterial: Märklin, Roco, Fleischmann, Piko, Peco, Tillig

Rollmaterial: kleinere Loks, Triebwagen, kurze Personenwagen, hauptsächlich Güterwagen

Aufwand:

Rohbau und

Steuerung: ☹☹☹

Gleisbau: ☹☹

Geländebau: ☹☹

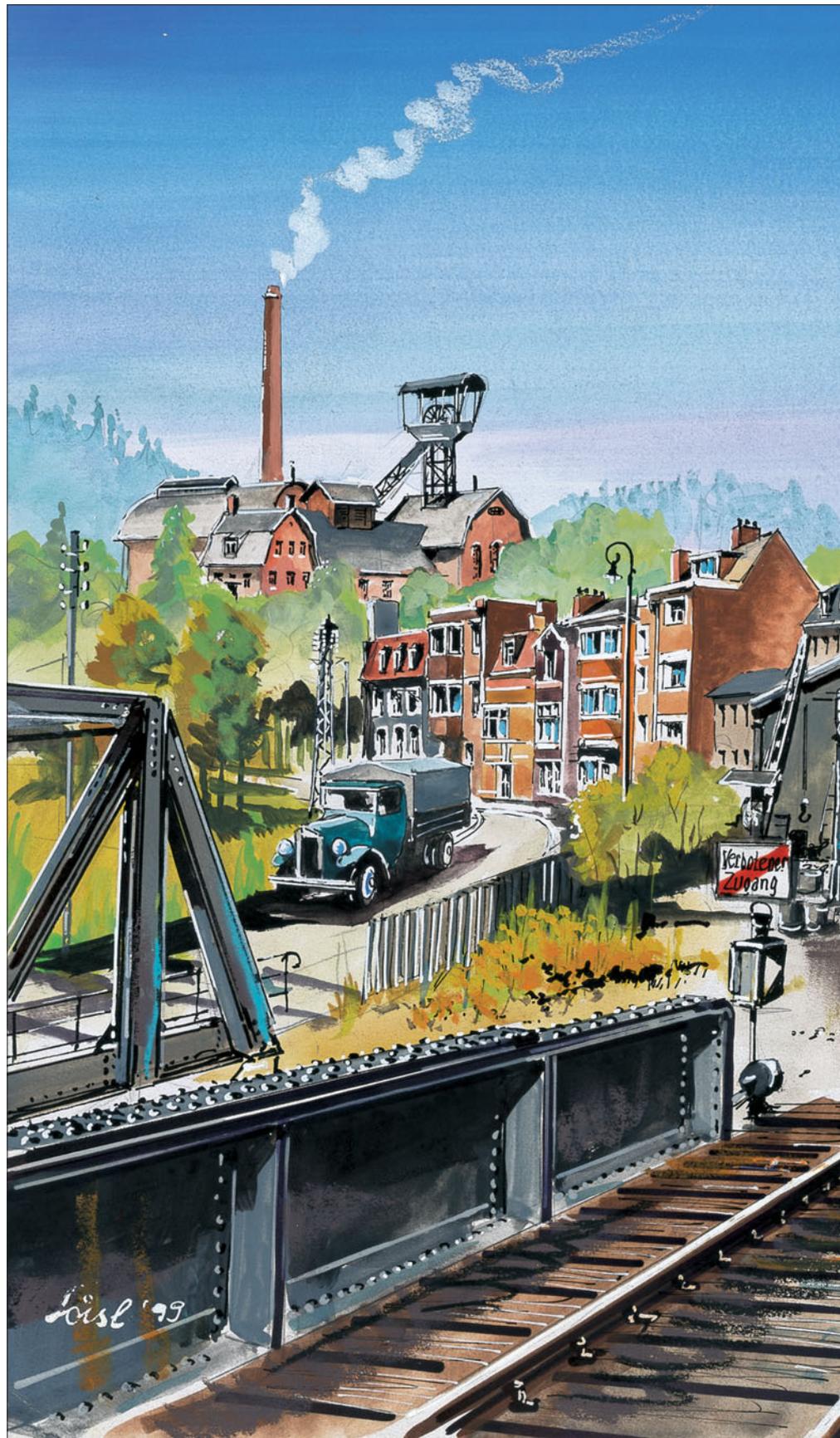
Gebäudebau: ☹

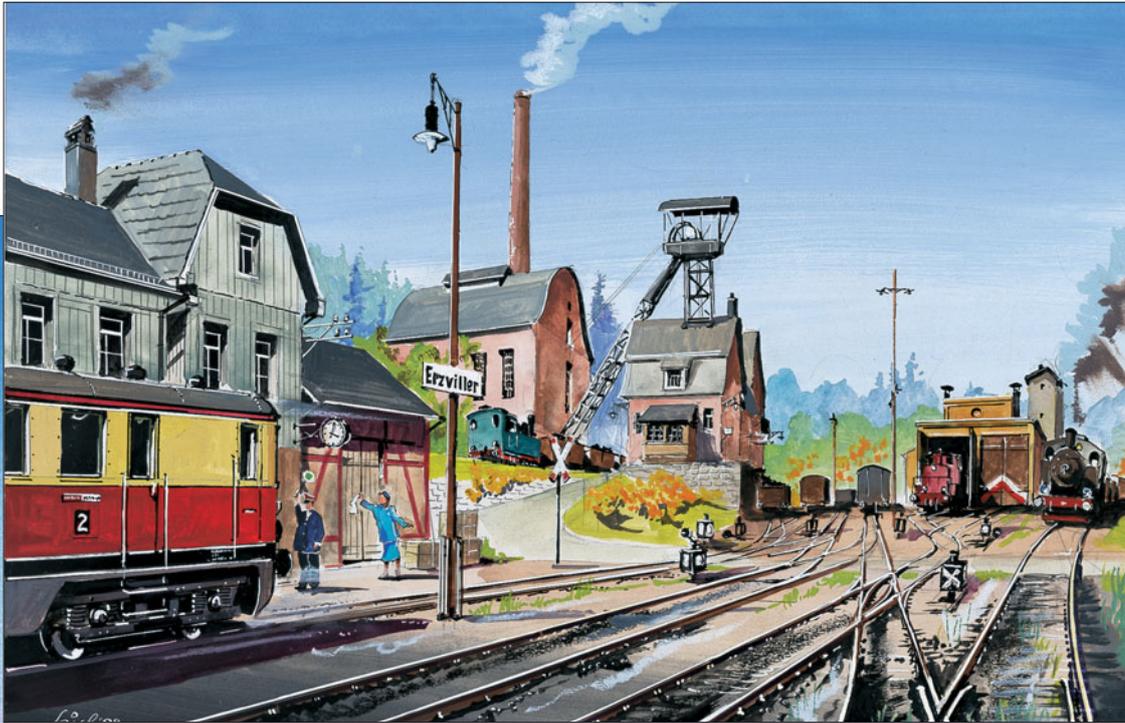
Finanzen: ☹☹☹

kann überall „spielen“, wo Wasser ist und wo das Gros des Rollmaterials herkommt, welches man einzusetzen gedenkt. Die Hafenlandschaft ist in drei Teile gegliedert. Auf der rechten Zunge liegt der Handelshafen mit den Lagerhäusern und Verladekränen. Der Leuchtturm steht symbolisch für die weite Welt. Auf dem Verbindungsschenkel werden Landschaft und Wohngebiet durchfahren um dann auf dem linken Schenkel in den kleinen Bahnhof Erzviller zu gelangen. Hier haben sich Industrie und Gewerbe angesiedelt. Auf diese Weise entsteht ein Kreislauf, welcher die Eisenbahn „unter Dampf“ hält: Rohstoffe werden „angelandet“, Waren produziert und verschickt – man treibt Handel. Über eine Klappbrücke geht es um den kleinen Binnenhafen herum, um dann, getarnt durch eine Industrieanlage, förmlich ins Landesinnere (sprich: ins Innere der Anlage) abzutauchen. Dieses besteht aus einem Abstellbahnhof in einer Kehrschleife.

Die kleine Abstellgruppe links oben könnte geopfert werden für eine weitere Abfahrt über eine Wendel in eine zweite Kehrschleife. Ausgerüstet mit einer entsprechenden Automatik hätte man dann Gelegenheit, die Züge auf dem oberen Schenkel einfach fahren zu lassen – um ihnen zuzuschauen und in Träume zu versinken: Über Rio und Shanghai ... Seemann, denn die Fremde wartet schon auf dich ...

Unten: Vor der Einfahrt zum Handelshafen befindet sich ein kleines Betriebswerk für die im Hafen beheimateten Lokomotiven.





Szene auf dem Bahnhof Erzviller mit Empfangsgebäude, kleinem Betriebswerk und Zeche.





Timberrrrr!

In der amerikanischen Modellbahnszene existiert eine beachtliche Fangemeinde von On3-Bahnen (0-Modelle von Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 3 Fuß). In jüngerer Zeit wächst aber vor allem der Kreis der Anhänger von On30 (Vorbildspurweite 30 Inch), nicht zuletzt dank der Produktion von feinen und zudem bezahlbaren Großserienmodellen mit einer Spurweite von 16,5 mm. Angeregt durch dieses Angebot schlägt Loisl eine wald- und damit holzreiche Bahnwelt vor, die „Bear Creek Timber Co.“

Timberrrr! Laut hallt die von Billigwhisky und härtesten Arbeitsbedingungen heiser gewordene Stimme eines Holzfällers durch einen abgelegenen Wald an der nordamerikanischen Pazifikküste, irgendwo zwischen Kalifornien und British Columbia. Dann ein paar letzte kräftige Hammerschläge, ein unheimliches Ächzen im Stamm, das Geräusch von zersplitternden Ästen, gefolgt von einem dumpfen Schlag. Noch kurze Zeit eingehüllt in eine Wolke aus aufgewirbelter Erde, Staub und kleinen

Holzteilen liegt er nun am Boden: Ein Riese von Baum, im Verlaufe mehrerer hundert Jahre an die 100 m in die Höhe gewachsen und einige Meter im Durchmesser stark.

Der Grund für sein Schicksal: Als Material für Gebäude, Brücken, Schiffe, Eisenbahnschwellen ist er begehrt, Dachschindeln, Streichhölzer, Möbel, Papier, ja beinahe alles lässt sich aus ihm herstellen. Und in einer Zeit, in welcher ein großer Teil der Menschheit wild entschlossen ist, Industrialisierung

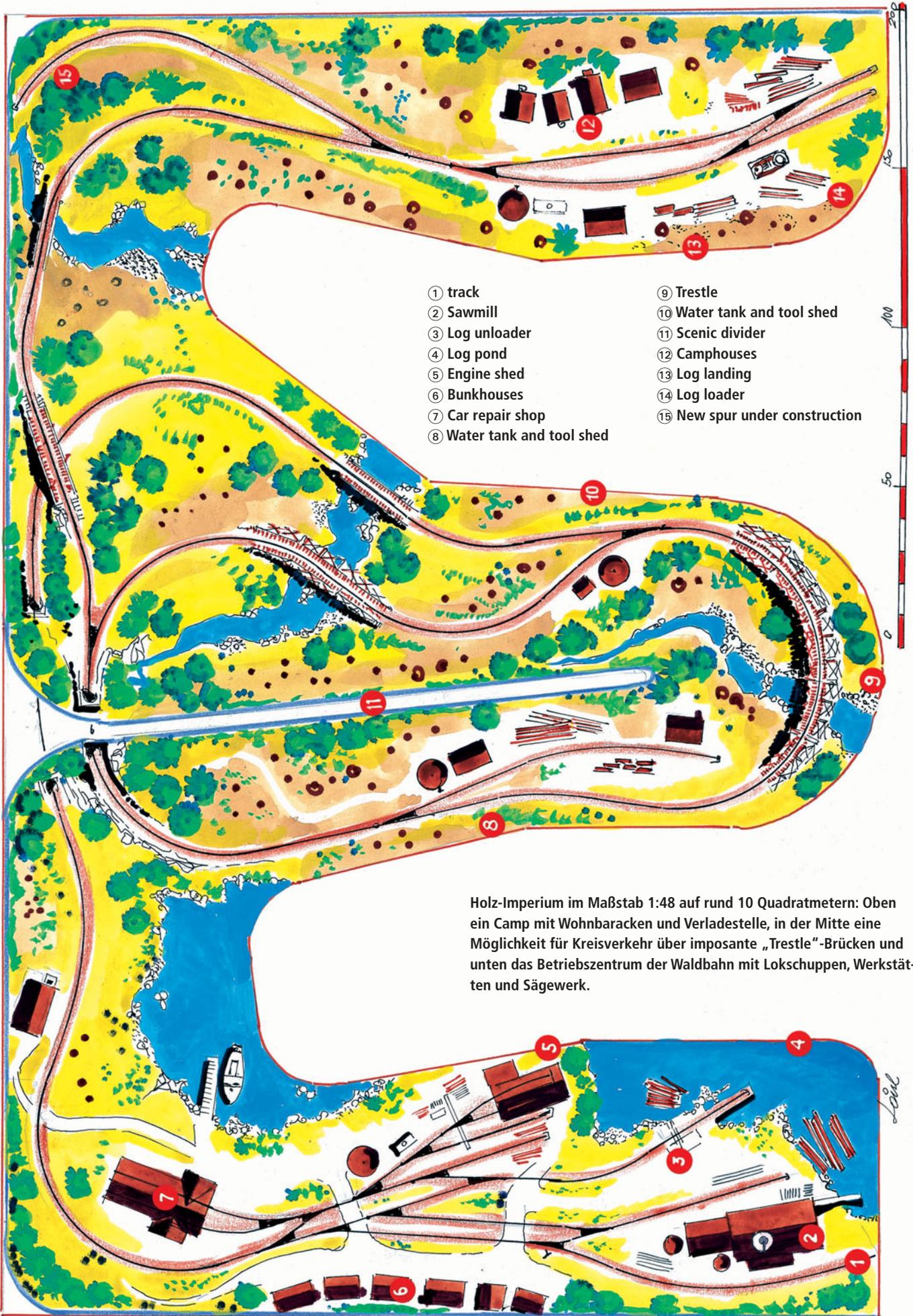
und Wohlstand mit sämtlicher Kraft voranzutreiben, ist er baumgewordener Reichtum. Und WWF und Greenpeace gibts auch noch nicht.

Zugegeben: In einer Zeit schamloser Abholzung von Regenwäldern mag die Empfehlung zum Modellnachbau einer Wald- oder Holzfällereisenbahn – einer „logging railroad“ – etwas komisch anmuten. Aber auch wenn die Forderung nach „political correctness“ so selbstverständlich wie das tägliche Zähneputzen ist – für alle, die weiterle-

Holzfällern waren die Grundgesetze der Mechanik vertraut. Eine Dampfwinde, einige hundert Meter Drahtseil sowie ein Dutzend Umlenkrollen – und schon ist eine Verladeeinrichtung für die tonnenschweren Kolosse errichtet.

Mit all diesen herumliegenden Einzelteilen lassen die Mechaniker wieder neue, abenteuerliche Geräte entstehen.





- ① track
- ② Sawmill
- ③ Log unloader
- ④ Log pond
- ⑤ Engine shed
- ⑥ Bunkhouses
- ⑦ Car repair shop
- ⑧ Water tank and tool shed
- ⑨ Trestle
- ⑩ Water tank and tool shed
- ⑪ Scenic divider
- ⑫ Camphouses
- ⑬ Log landing
- ⑭ Log loader
- ⑮ New spur under construction

Holz-Imperium im Maßstab 1:48 auf rund 10 Quadratmetern: Oben ein Camp mit Wohnbaracken und Verladestelle, in der Mitte eine Möglichkeit für Kreisverkehr über imposante „Trestle“-Brücken und unten das Betriebszentrum der Waldbahn mit Lokschuppen, Werkstätten und Sägewerk.



Loisl's Vorstellung der Zungenanlage

Die Fallkerbe ist bald fertig gestellt. Bald wird der Warnruf „Timberrrrr“ erschallen. (Hoffentlich hat die kleine Lok eine Linkskurve vor sich!)

sen, lassen die modellbahnerischen Überlegungen, welche ein solches Projekt mit sich bringt, ein äußerst lohnenswertes Unterfangen entstehen.

Diese Logging Railroads wurden gebaut um das geschlagene Holz aus den riesigen und meist unzugänglichen Waldgebieten abtransportieren zu können, welche meistens weitab von größeren Ansiedlungen lagen. Somit entstanden in den genutzten Wäldern in sich geschlossene, autonome Welten, worin die Eisenbahn das einzige und alles verbindende Hauptnervensystem bildete. Der Kontakt zum Rest der Welt wurde meist im Ausgangspunkte einer solchen Bahn geschlossen: Er lag entweder an einer Eisenbahn-Hauptstrecke, an einem Fluss oder in einer Küstenstadt mit Hafen.

In einem solchen Ausgangspunkt gab es nicht nur alles, was zum autonomen Betrieb einer Bahngesellschaft nötig





Zwei abenteuerliche Brückenkonstruktionen mit Porter- (oben) und Shay-Lokomotive (unten)

war. Hier lebte auch das Gros der Menschen einer solchen kleinen Welt: Holzfäller, Mechaniker, Köche, Sägereiarbeiter, Lokomotivführer, Bäcker und viele andere. Ganze Familien lebten vom Holzeinschlag und der Waldbahn. Deshalb gab es häufig eine Schule, ein kleines Spital, eine Kirche, natürlich einen Händler und sicher auch Kneipen, Bars und andere Einrichtungen zur Bekämpfung der Einsamkeit. Manchmal entwickelten sich richtige kleine Städte inmitten der Abgeschiedenheit.

Zentrale Einrichtung, weil für den wirtschaftlichen Erfolg entscheidend, war oft ein großes Sägewerk. Es diente zur Verarbeitung der rohen Baumstämme zu Brettern und Balken, welche dann per Schiff oder Eisenbahn ins ganze Land verfrachtet wurden. Diese Sägewerke befanden sich meist am Rande eines künstlich gestauten Sees, dem so genannten „log pond“. Von den speziellen Flachwagen, den „Logcars“, wurden die Stämme ins Wasser geschubst, wo sie als Vorrat schwimmend ihrer Zersägung zu Brettern und Balken harren.

Neben dem Sägewerk lag das Zentrum der Eisenbahn. In verschiedenen Werkstätten wurden nicht nur Reparaturen ausgeführt, sondern auch benötigtes Spezialrollmaterial mit viel

Fantasie und Improvisationstalent neu angefertigt. Von erfolgreichen Waldbahnen wird berichtet, dass die Werkstattcrews in der Lage waren aus den Überresten von verunfallten und geborgenen Schadloks eine neue herzustellen. Tatsächlich ist vielen dieser Maschinen, vor allem solchen aus früherer Zeit, die improvisierte Herkunft deutlich anzusehen. Mit dem Prädikat „abenteuerlich“ werden solche Gebilde nur ungenügend beschrieben ...

Dabei sehen schon die industriell gefertigten Waldbahnloks für europäische Augen recht exotisch aus. Nebst den traditionell wirkenden kleinen Porter-Loks (Zwei- oder Dreikuppler, eventuell mit Vor- oder Nachlaufachse) sind es vor allem die so genannten „geared engines“, die Drehgestellmaschinen, welche das Bild einer typischen Waldbahn prägen. Shay, Climax und Heisler sind die bekanntesten Vertreter dieser Kategorie – entwickelt, um hohe Zugkraft auf großen Steigungen (bis 12 %!), kleinsten Radien und teilweise haarsträubend verlegtem Gleis auszuüben. Geschwindigkeit war jedoch ein Fremdwort für die Waldbahnen: Schritt-Tempo dürfte vielerorts das obere Limit gewesen sein.

Die meisten Konstruktionen von Rollmaterial, aber auch von Gleistrassen,

Brücken oder Gebäuden würden bei der heutigen Sicherheits- und Gewerbeaufsicht zum sofortigen Herzstillstand führen. Darüber können wir Modellbahner uns locker hinwegsetzen. In einer fast nicht zu überbietenden Vorbildtreue lassen sich die tollsten Wagen, Schneepflüge, Seilwinden, Werkstattwagen, Pfahlrammen und vieles mehr bauen. Und das, notabene, ohne teure Werkzeuge am viel zitierten Küchentisch. Die benötigten Materialien: Holzprofile, Messingdraht und -streifen, Polystyrolplatten, Holzbeize und Farben. An speziellen Teilen sind zu erwerben: Kupplungen, Drehgestelle, ein Bremsrad und -zylinder, Schraubenimitationen, und ein paar Abreibbuchstaben und -nummern für die Beschriftung.

Gerade beim Rollmaterial tritt nun die Ursache für die in der amerikanischen Modellbahnszene rasant steigende Beliebtheit der Spurweite 0n30 zu Tage. Aus dem riesigen H0-Sortiment können beispielsweise Drehgestelle und Kupplungen verwendet werden. Auf ein motorisiertes Diesel-Chassis lässt sich ein Aufbau für einen „Speeder“, ein Gefährt für den Personentransport, bauen. Wer den Gleisselbstbau scheut, kann auf die 0e-Produkte von Peco zurückgreifen oder aber mit kleinen

Kurz + knapp

Thema: Bear Creek Timber Co

Maßstab: 1:45-1:48 (On30)

Anlagengröße: 400 x 300 cm

Betriebskonzept:

Waldbahn-Endbahnhof mit Stichstrecke zu einem Camp in den Wäldern. Möglichkeit für Kreisverkehr.

Gleismaterial: Selbstbau oder Peco On30

Rollmaterial: Bachmann (Porter, Shay, 2-6-0, demnächst Climax, Waggons), Eigenbauten auf H0-Chassis bzw. auf der Basis von Magic-Train-Fahrzeugen von Fleischmann

Aufwand:

Rohbau und

Steuerung: ☹☹☹☹

Gleisbau: ☹☹

Geländebau: ☹

Gebäudebau: ☹☹☹☹

Finanzen: ☹☹☹

Modifikationen (Schwellenabstand) H0-Material verwenden. Schotter war für die Waldbahnen zu teuer, deshalb wurde häufig eingesandet oder das Gleis senkte sich einfach von selbst in den Waldboden.

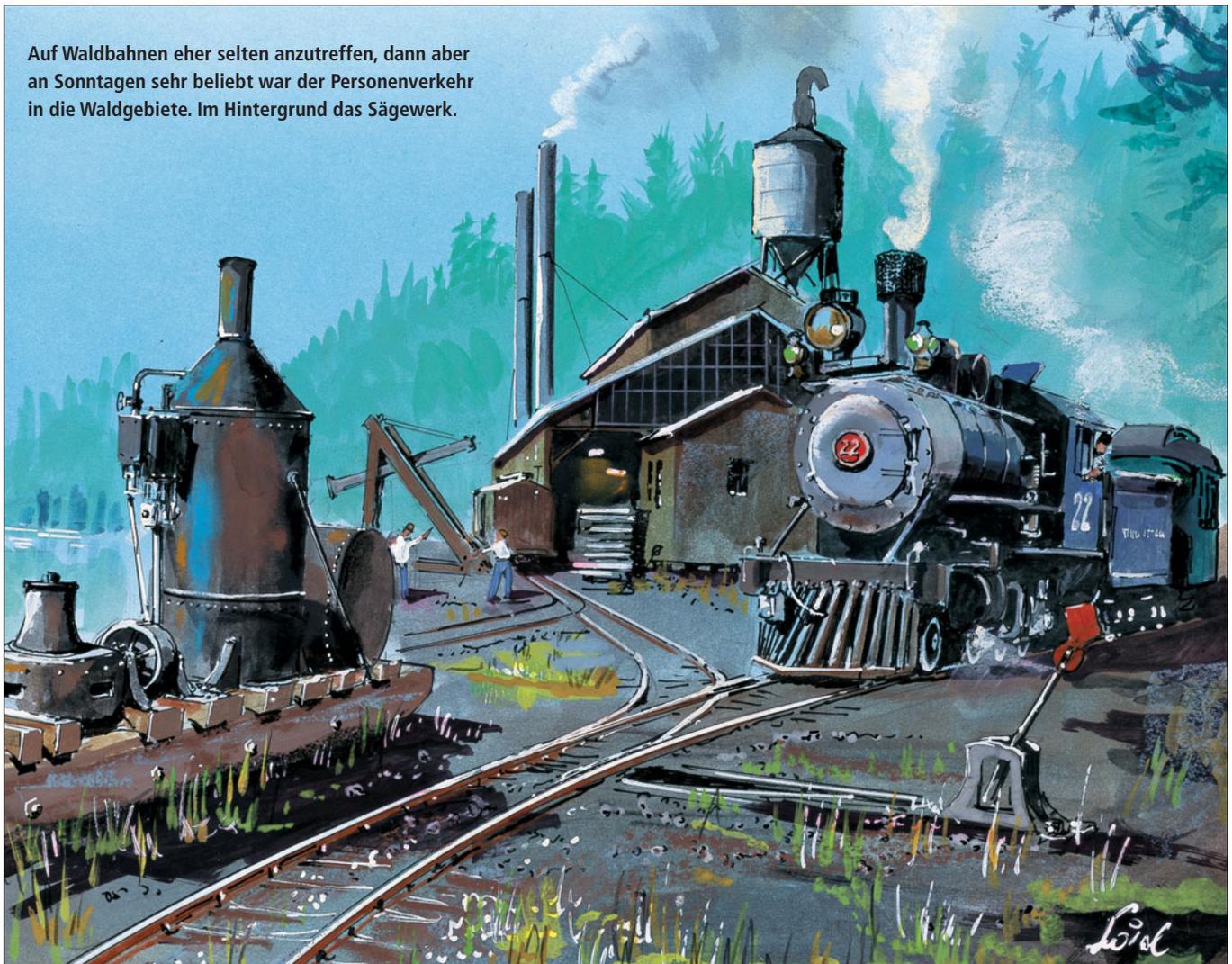
Womit wir beim Gelände wären! Hier ist nun Pioniergeist gefragt. Nehmen wir den stattlichen, 90 m hohen und 5 m dicken RedwoodTree aus der Einleitung. Der amerikanische O-Maßstab beträgt 1:48, somit ergibt sich eine Höhe von über 1,85 m und am Strunk ein Durchmesser von 10 cm. Bei einer angenommenen, vernünftigen Anlagenhöhe von 1,2 m mag die Feststellung tröstlich sein, dass sich Modellbahner meist über zu geringe Raumfläche beklagen. Aber ungenügende Raumhöhe? Kommt noch dazu, dass Faller und Kibri, Heki und Noch solche „Mammutbäume“ nicht im Angebot haben. Und wenn, würde der Blick in die Preisliste vermutlich einen Schock hervorrufen – schließlich brauchen wir ja einen Wald, nicht *einen* Baum!

Welche Lösungen bieten sich nun an? Die einfachste besteht darin, nur den

Ausgangspunkt der Waldbahn zu gestalten. Sägerei, Wohnbaracken und Werkstätten stehen auf gerodetem Gelände. Es sind also nur die abgesägten dicken Baumstümpfe und einige stehen gebliebene, für die Holzernte uninteressante Restbäume aufzustellen.

Will man aber zeigen, warum unsere „Bear Creek Timber Co.“ gebaut wurde, müssen wir die Anlage nach oben begrenzen: Der vertikale Schnitt zur Bildung der Anlagenkante ist uns vertraut, wir werden uns auch an den horizontalen gewöhnen. Dies hat im Weiteren den Vorteil, dass von den Bäumen nur der praktisch astlose Teil des Stammes gestaltet werden muss (geschnitzt aus Kiefer oder Balsa und bemalt). Der obere Teil mit der Krone entfällt. An seine Stelle tritt eine Abschlussdecke mit vorne angebrachter Sichtblende. Hinter dieser Blende können die Beleuchtungskörper montiert werden. Der Wald präsentiert sich nun so, wie er auf allen Fotografien von „logging railroads“ aussieht: Von Baumkronen ist nicht viel zu sehen, Es gibt nur Stämme und Unterholz. Timberrrr!

Auf Waldbahnen eher selten anzutreffen, dann aber an Sonntagen sehr beliebt war der Personenverkehr in die Waldgebiete. Im Hintergrund das Sägewerk.





Güterzug mit BLS-Doppellok auf der Nordrampe unterwegs im Kandertal.

Schweizer Alpentransit: Die Lötschbergbahn

Die Überquerung der Alpenkette stellte für die Eisenbahningenieure der ersten Stunde eine riesige Herausforderung dar. Auch heute noch faszinieren die kühnen Bahnbauten, mit deren Hilfe diese Aufgabe bewältigt wurde und wird. Loisl's Anlagenentwurf zu diesem Thema ermöglicht es, lange Züge inmitten alpiner Landschaft verkehren zu lassen, ohne sich zuerst eine 200-qm-Halle zulegen zu müssen.

Der Titel macht eine Einschränkung bereits deutlich, die das Betriebskonzept dieser alpinen Eisenbahnwelt bestimmt: Transitverkehr ist Durchgangsverkehr – die Züge kommen von irgendwo her, durchfahren die Anlage, um irgendwo hin zu verschwinden. Und irgendwann wieder zurückzukommen. Von Köln nach Genua und retour vom Mittelmeer an den Rhein, vorbei am kleinen Bahnhof Blausee-Mitholz.

Dieses Blausee-Mitholz ist alles andere als eine Metropole. Im Grunde existiert nicht einmal eine eigene Ortschaft. Der Bahnhof gehört zur Ge-

meinde Kandergrund, einer 1000-Seelen-Siedlung oberhalb Frutigen. Und ein Drittel dieser Seelen sind nur auf Zeit hier: Arbeitskräfte für den Bau der NEAT, der Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversalen. Sonst ist die kleine Station Ausgangspunkt für Wanderungen in eine wildromantische Berglandschaft rund um einen traumhaft schönen See, der wegen seiner farblichen Erscheinung dem Bahnhof die Hälfte des Namens lieferte. Die darin vorkommenden Bergforellen, vor allem in gebratenem Zustand als leckeres Gericht weit herum berühmt, machen aber keinen

Gleisanschluss notwendig. Davon gibt es hier nur einen und der bedient ein Hartschotterwerk.

Traurige Berühmtheit erlangte der Bahnhof auch vor mehr als 50 Jahren: Bei der Explosion von über 7000 Tonnen Munition in einem Munitionslager in Mitholz kamen im Dezember 1947 neun Menschen ums Leben und viele Gebäude, darunter auch der Bahnhof, wurden zerstört. Im typischen Chalet-Stil wurde er wieder aufgebaut. Kibri und Fides bieten den Bahnhof als Bausätze im Maßstab 1:87 an.

Modellbahner, welche nach einer An-

Nochmals eine Doppellok Ae 8/8. Dabei handelt es sich eigentlich um zwei kurzgekuppelte Lokomotiven des Typs Ae 4/4.



Die BLS wurde durch die Übernahme der Thunersee-Bahn auch Betreiberin der Bahngesellschaft Gürbetal-Bern-Schwarzenburg (GBS).



lage mit vielfältigen Rangiermöglichkeiten Ausschau halten, werden mit Loisl's Entwurf erwartungsgemäß nicht glücklich werden. Er richtet sich an jene, welche Züge fahren sehen wollen. Lange Züge vor allem: internationale Reisezüge, entweder einheitliche mit Rollmaterial der BLS und SBB, oder bunt zusammen gewürfelte aus dem großen Angebot von Schlaf-, Liege- und Speisewagen.

Je nach gewählter Zeitepoche wird auch der Güterverkehr aussehen. In Epoche III und IV werden noch zweiaxlige Güterwagen dominieren. Wer

es etwas moderner mag, wird vor allem Huckepack-Züge einsetzen. Auch hier ist das Angebot an Bedruckungsvarianten von Containern, Wechselpritschen oder Brummis groß, um die verschiedenen Erscheinungsformen des kombinierten Verkehrs darzustellen.

Einen Haken hat der Entwurf: Liebhaber von Dampflokomotiven müssen – zumindest wenn ihnen eine gewisse Vorbildtreue wichtig ist – zurückstecken, denn die Berner Alpenbahngesellschaft BLS (Bern-Lötschberg-Simplon) wurde von Beginn an elektrisch betrieben. Überhaupt handelt es sich

bei dieser Bahnlinie über die Alpen um eine relativ junge Gesellschaft. Nachdem 1882 die Gotthardbahn in Betrieb genommen wurde, wehrten sich die schweizerischen Bundesbehörden gegen eine Konkurrenz. An Finanzhilfe aus der Bundeskasse war nicht zu denken. Dem Kanton Bern blieb nichts anderes als sich anderweitig Geldmittel zu beschaffen. Diese kamen aus Wirtschaftskreisen um Paris, weil Frankreich das Elsass und Lothringen mit dem Grenzübergang in Basel 1871 an Deutschland abgeben musste. Also war man interessiert an einer



Kurz + knapp

Thema: Die Lötschbergbahn

Maßstab: 1:87 (H0)

Anlagengröße: 420 x 315 cm

Betriebskonzept:

Kleiner Zwischenbahnhof an doppel-spuriger Hauptstrecke mit zwei Schattenbahnhöfen in Kehrschleifen

Gleismaterial: alle H0-Gleishersteller: Märklin, Roco, Peco, Piko, Tillig, Fleischmann

Rollmaterial: H0-Elektrolokomotiven von BLS und SBB. Internationales Wagenmaterial je nach Epoche

Aufwand:

Rohbau und Steuerung: ☹☹

Gleisbau: ☹☹☹

Geländebau: ☹

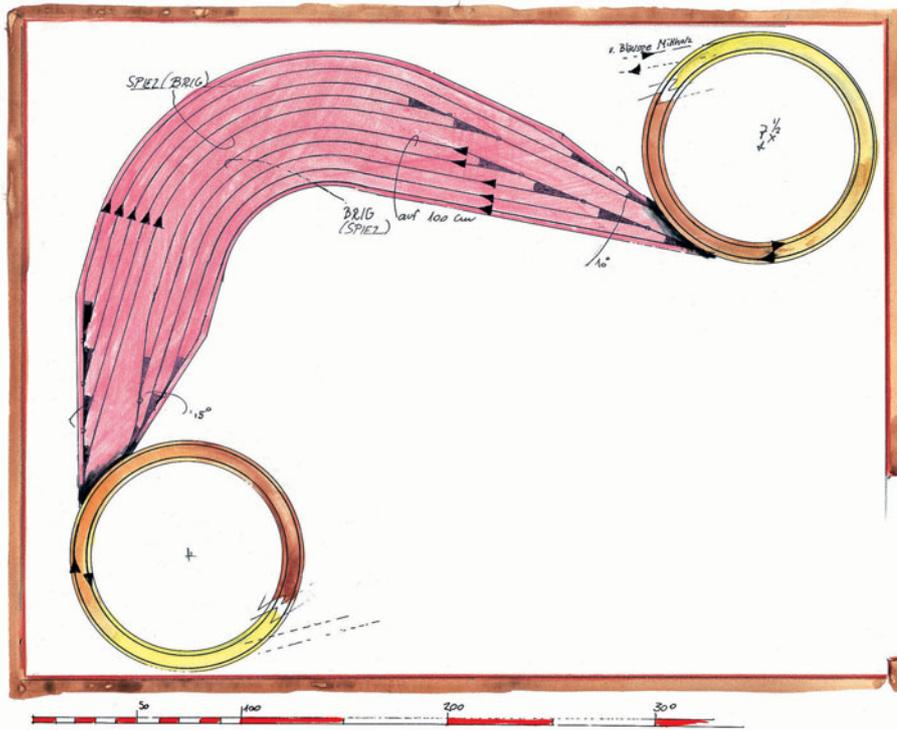
Gebäudebau: ☹☹☹☹

Finanzen: ☹☹☹

Reine Fahranlage in Alpenlandschaft: Kernstück ist der kleine Bahnhof Blausee-Mitholz. Das Natursteinwerk sorgt für minimale Rangiermöglichkeiten.

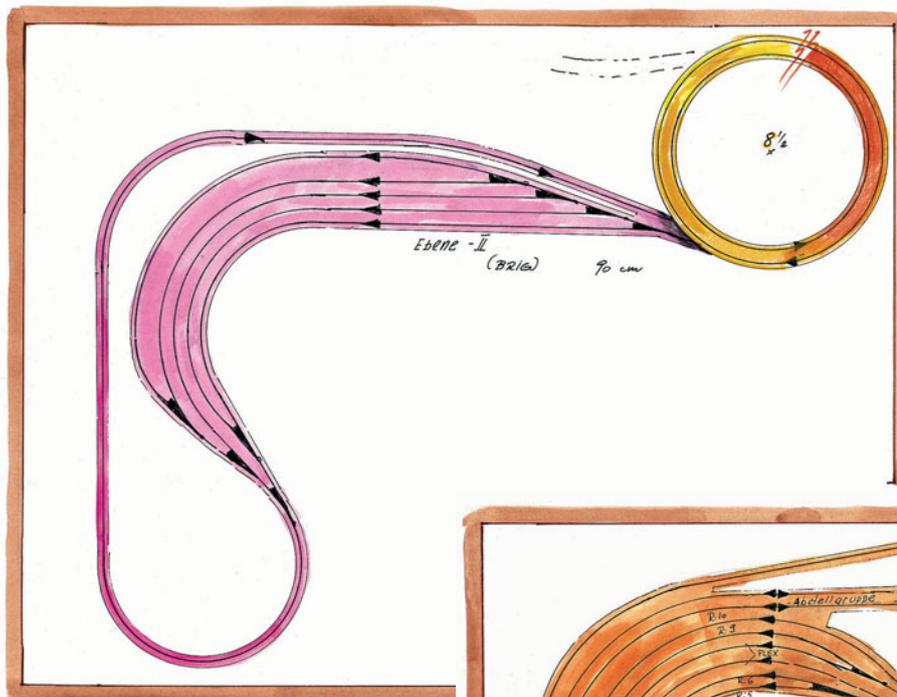
Räumliche Darstellung der Anordnung von Wendeln und Abstellbahnhöfen (Variante 2)





Strecke vom Grenzübergang Delle südwärts zum projektierten Simplontunnel. Ein französisches Baukonsortium begann 1906 mit den Arbeiten an der 58 km langen Bergstrecke mit dem 13,7 km langen Lötschbergtunnel als Kernstück. Nach nur siebenjähriger Bauzeit wurde 1913 die mit Wechselstrom betriebene Lötschbergbahn feierlich eröffnet. Nicht weniger als 33 Tunneln, drei Lawinenschutzgalerien und 22 Brücken machten die Bahn zu einem imposanten Werk der Eisenbahnbaukunst. Zwischen 1977 und 1992 wurde die anfänglich einspurige Bahn in Etappen auf durchgehenden Doppelspurbetrieb erweitert. Zurzeit wird an einem Basis-tunnel von 34,6 km Länge gearbeitet, der voraussichtlich im Jahre 2007 in Betrieb gehen wird.

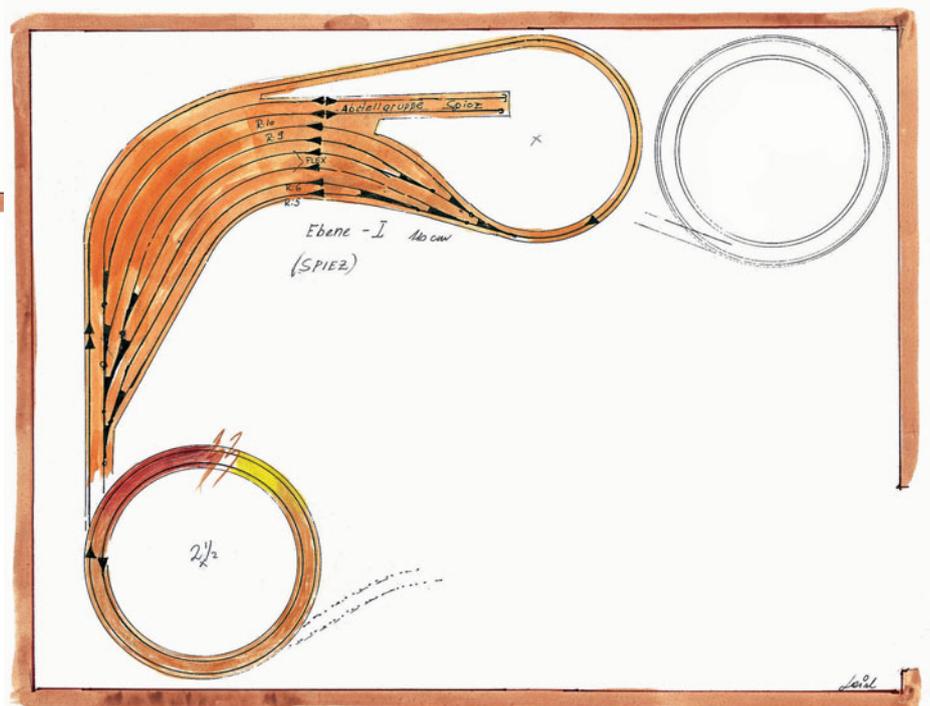
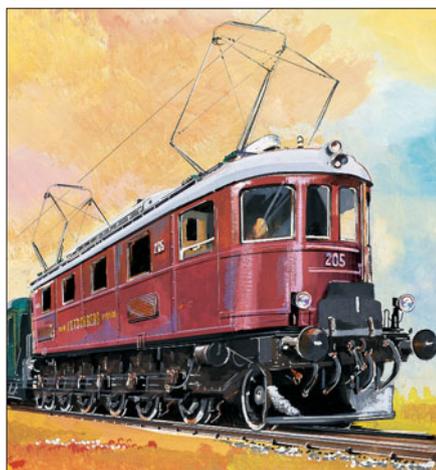
Dann wird es auch in Blausee-Mittholz ruhiger werden. Diese zukünftige Variante hat Loisl nicht gezeichnet, obwohl sie relativ einfach zu realisieren wäre: Man bräuchte lediglich die beiden Schattenbahnhöfe direkt miteinander zu verbinden – der sichtbare Teil würde entfallen ...

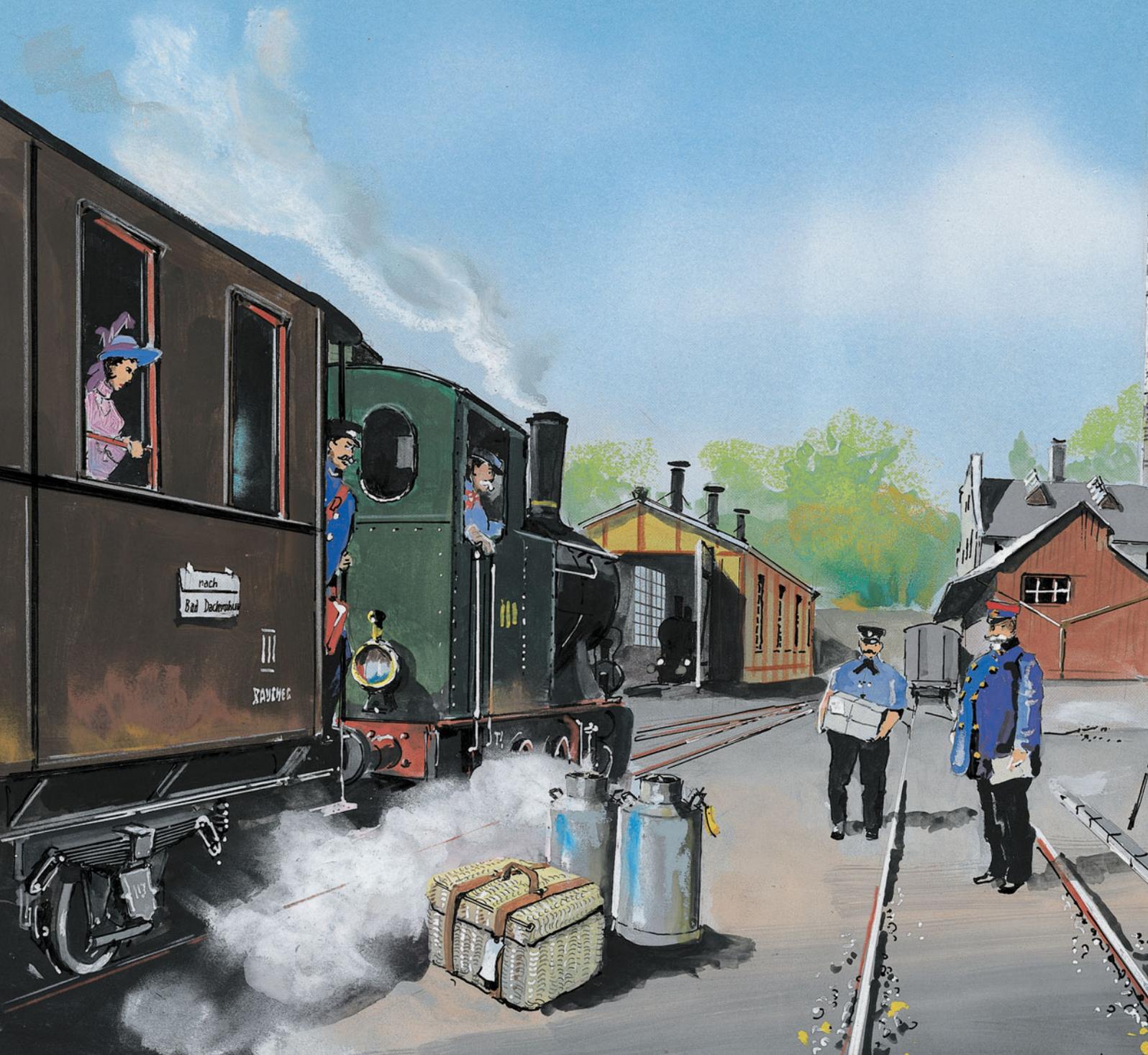


Variante 1 besteht aus nur einem Abstellbahnhof. Der Betrieb erfolgt im Kreisverkehr.

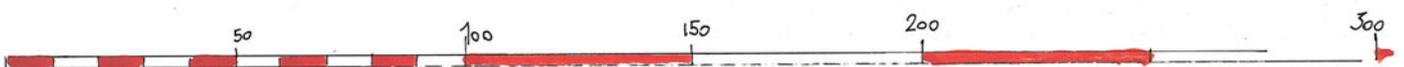
Mitte und unten: Mehr betriebliche Vorbildtreue bietet die Variante 2 mit je einem Abstellbahnhof an beiden Enden der Strecke: Brig (Mitte) und Spiez (unten).

Einer von zahlreichen Elektro-Veteranen der BLS: Ae 6/8 Nr.205 (unten links)





Im Gebäude des ehemaligen Lokschuppens ist ein kleines Museum eingerichtet. Kernstück unter den sehenswerten Exponaten ist ein H0-Modell der Bahnhofsanlagen von Bad Dachsburg.



100 Jahre Eisenbahn in Bad Dachsenburg

Besuch einer Ausstellung mit Darstellungen aus verschiedenen Epochen des Bahnhofs Bad Dachsenburg. Ein Beitrag zum Jubiläum der einst wichtigen Nebenbahn.



Indirekt haben Sie die Kurfürstl. Dachsensburgische Eisenbahngesellschaft bereits kennen gelernt. Das Unternehmen, welches im ausgehenden 19. Jahrhundert die Lücke zwischen dem Netz der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn und demjenigen der Schweizerischen Centralbahn schloss, brach-

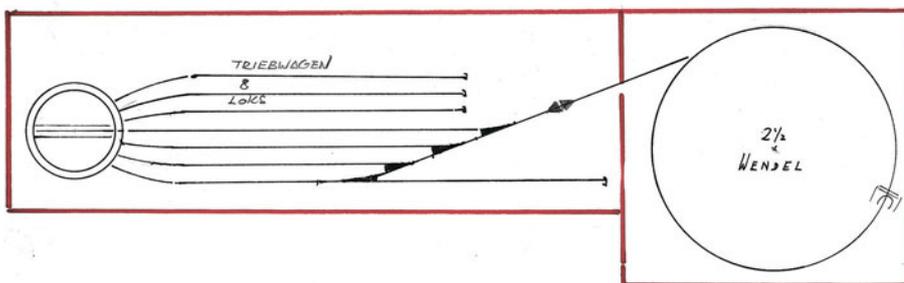
Ankunft aus Großhasenstadt lautet die Bildunterschrift des Jugendwerkes aus dem Jahre 1908. Eleonora Müller (2.v.r.) holt Annabeth Miller (ganz links), die Tochter ihrer Cousine aus New Hampshire, am Bahnhof ab. Sie wird den Sommer hier in Europa verbringen. Ihr Urgroßvater, Klavierbaumeister wie Eleonoras Großvater, wanderte in die Staaten aus und gründete in Neuengland ein erfolgreiches Unternehmen. Im Hintergrund, hinter dem neu errichteten Güterschuppen, ist die Pianofortemanufaktur Müller & Söhne zu erkennen. Nicht zuletzt dank der Eisenbahn durfte das europäische Bruderunternehmen einen enormen Aufschwung verzeichnen.

te, wie schon weiter vorne in dieser Publikation erwähnt, der Stadt Biberwil großen wirtschaftlichen Aufschwung. Bekanntlich kam es im Zuge dieses Aufschwungs zur Gründung der Biberwiler Eisenbahngesellschaft. „Outsourcing“ nannte man dies damals wahrscheinlich noch nicht. Die Erschließung des Gebietes rund um den – beim Dachsensburgischen Hof- und Landadel so beliebten – Kurort Bad Dachsenburg wollte und durfte die kurfürstliche Eisenbahndirektion nicht aus der Hand geben. Sie baute und betrieb die Nebenbahn von Großhasenstadt nach Bad Dachsenburg selbst.

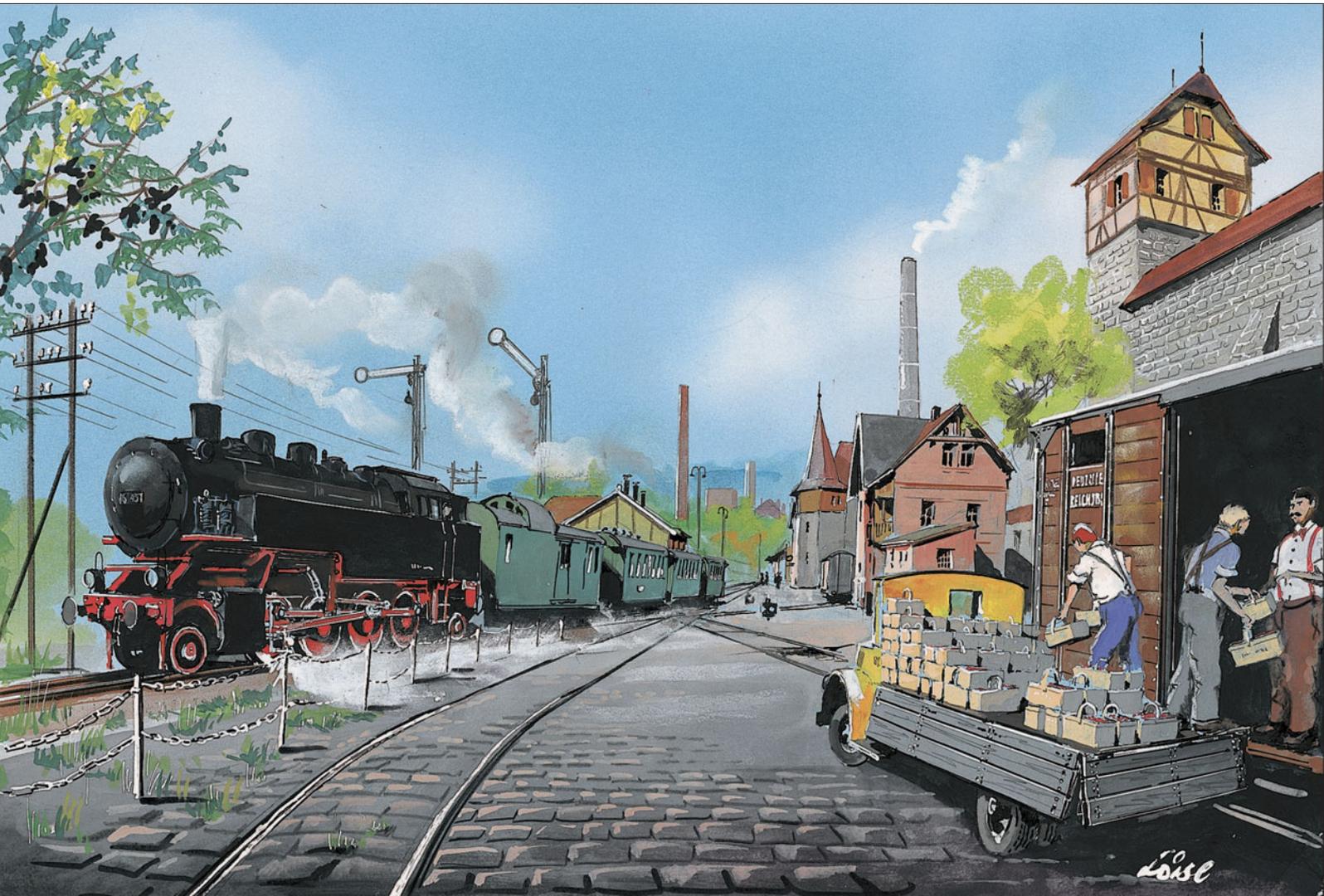
Heuer darf Bad Dachsenburg auf 100 Jahre Eisenbahn zurückblicken. Grund genug, uns im liebenswerten Kurmuseum an der Iltisgasse 7 die kleine Sonderausstellung mit Bahnhofsansichten von Loisl, einem einheimischen Künstler, anzusehen, die die Dachsensburger Eisenbahnfreunde aus gegebenem Anlass zu einer kleinen Zeitreise zusammengestellt haben.

Kurz + knapp

Thema:	Bad Dachsenburg
Maßstab:	1:87 (H0)
Anlagengröße:	100 x 300 cm
Betriebskonzept:	Endstation einer Nebenbahn mit Fiddle Yard unter der Anlage.
Gleismaterial:	Roco
Rollmaterial:	H0-Nebenbahnfahrzeuge je nach Epoche
Aufwand:	
Rohbau und Steuerung:	☺☺☺☺☺
Gleisbau:	☺☺☺☺
Geländebau:	☺☺☺☺☺
Gebäudebau:	☺☺☺
Finanzen:	☺☺☺☺



Die Anlage ist im Stile englischen Eisenbahnmodellbaus als Rangieranlage mit Fiddle Yard konzipiert. Die schon im Vorbild markante scharfe Linkskurve in den Eulenbergtunnel hinein ermöglicht die Zufahrt zum unterirdischen Großhasenstadt mittels zweieinhalbfacher Gleiswendel, um Anlagenlänge zu sparen.





Links oben: Ein gutes Jahrzehnt später. Der Blick in die Gegenrichtung zeigt, dass sich noch nicht allzu viel verändert hat. Bahnhofsvorsteher Carl Czerny trägt noch die Uniform aus der Länderbahnzeit. Sie wird jedoch bald durch eine Reichsbahn-Dienstkleidung (Reichsuniformerlass 24, Dienstklasse 6c) ersetzt werden. Genauso werden auch die alten Formsignale und Gaslaternen weichen müssen. Der Dampftriebwagen ist eigens für den Betrieb während den verkehrsschwachen Tageszeiten angeschafft worden. Architekt des repräsentativen Bahnhofsgebäude war Carl Philipp Emanuel Faller aus dem thüringischen Schwarzatal.

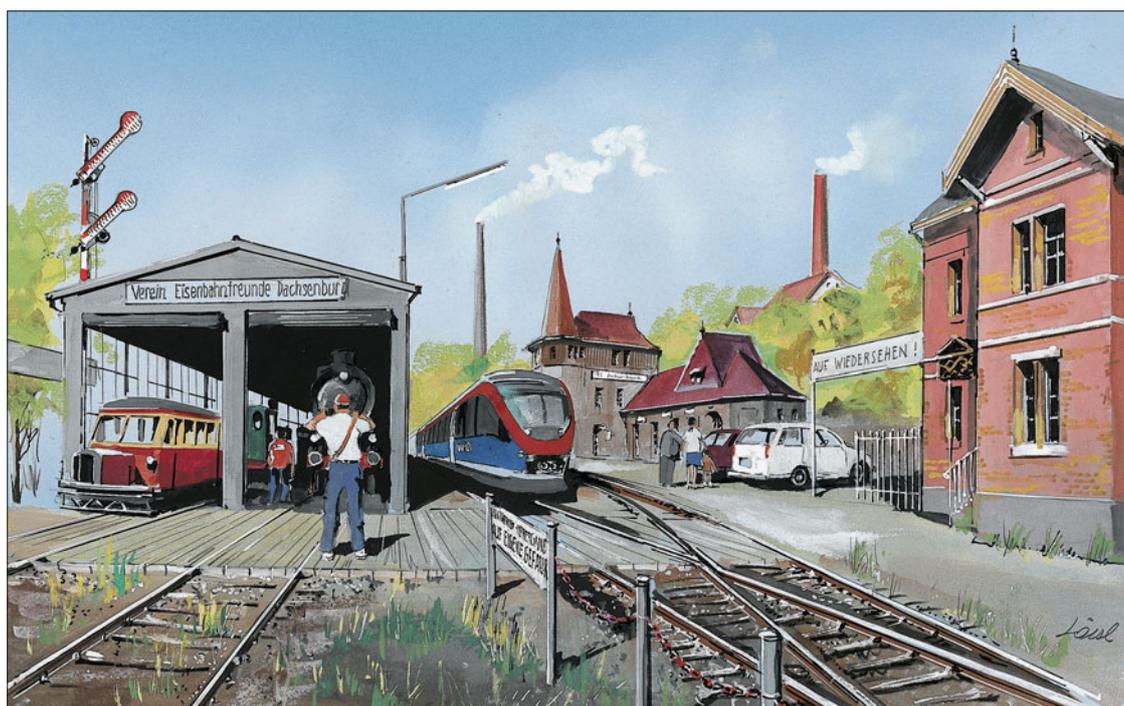
Links unten: Wir schreiben das Jahr 1948. Spezialisierte Unternehmen sind auf das milde Klima, welchem Bad Dachsenburg seine Bedeutung verdankt, angewiesen. So auch „Erdbeerproduzent“ Scarlatti (im Wagen stehend), den man im Städtchen liebevoll Domenico ruft. Die „Dachsenbeeren“ genießen einen hervorragenden Ruf in ganz Europa. Deshalb verlassen in der Hauptsaison wöchentlich bis zu 25 Wagenladungen den Bahnhof. Zu diesem Zeitpunkt meist mit Maschinen der Baureihen 64 und 86.

1969 wurde der Dampfbetrieb endgültig eingestellt – dafür laufen Begrüßungsszenen etwas hitziger ab als zur sitzamen Kurfürstenzeit (oben). Der alte, schon Jahrzehnte nicht mehr im Einsatz stehende Kittel-Triebwagen hat einen Nachfolger gefunden. Für die Bewältigung des immer noch erstaunlich hohen Güteraufkommens erhielt Bad Dachsenburg eine V 100 zugewiesen.



Innerhalb 23 Jahren kann sich sehr viel verändern, wie Loisl's „Aufnahme“ von 1992 zeigt. Bad Dachsburg wurde nicht zuletzt seines alljährlichen Festivals „Piano Meets the Universe“ wegen in das Inventar schützenswerter Kulturrorte aufgenommen. Der Autoverkehr wurde aus dem historischen Städtchen verbannt und rollt über die Franz-Liszt-Brücke. Das Hancock-Parking dient sowohl Pendlern aus der Umgebung wie auch den zahlreichen Touristen, die den Ort auch heute noch gerne aufsuchen. Das Empfangsgebäude wurde von der Bahn nicht mehr benötigt, es dient nun dem Verein „Young Forever“ als Freizeit- und Begegnungshaus.

Den französischen Großindustriellen und Eisenbahnliebhaber Debussy verbinden glückliche Erinnerungen an seine Jugendzeit mit Dachsburg. Er durfte jeweils im „Klavierschloss“, wie Müllers Villa im Volksmund genannt wurde, seine Sommerferien verbringen. Als Dank hatte er die „Dachsburger Eisenbahnfreunde“ großzügig in seinem Testament bedacht. Nach seinem Ableben im Jahre 2001 konnten sie den Abbau



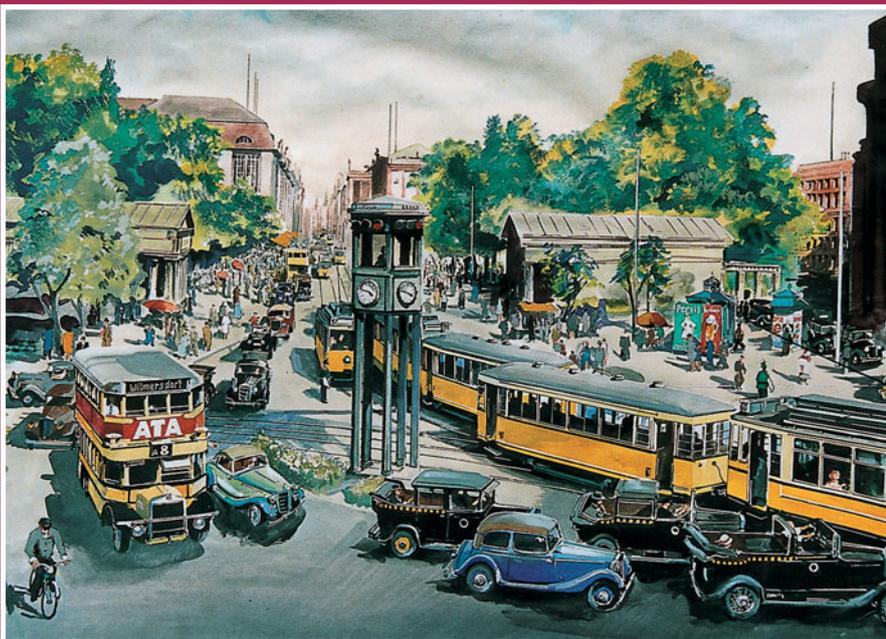
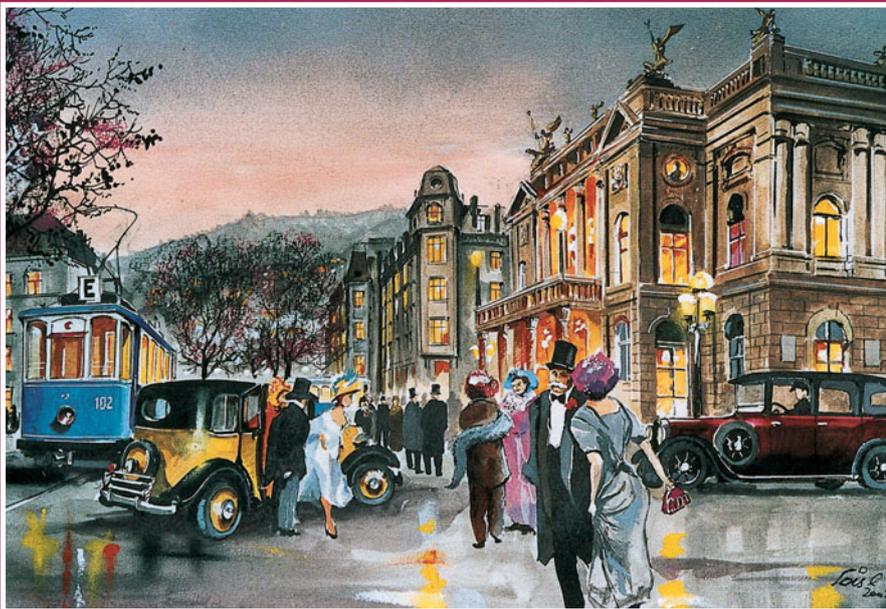
der restlichen Gleisanlagen im Bahnhof in letzter Minute stoppen und mit den zugeprochenen Mitteln ihren Traum vom Eisenbahnmuseum wahr werden lassen. Dabei können die Gleisanlagen für Abstell- und Vorführzwecke genutzt werden. Mit historischem Rollmaterial der ehemaligen Kurfürstlichen Dachsburger Eisenbahngesellschaft führen sie auch regelmäßig Sonderfahrten nach Großfuchsstadt durch.

Der Mensch und die Bilder

Kleiner Epilog

Viele Jahre ist es her, seit ich Rudolf Merz in seinem Büro das erste Mal begegnete. Es war zu der Zeit, als er noch seine Speditionsfirma leitete. Ich weiß nicht, was mich bei diesem ersten Treffen mehr faszinierte: Waren es seine Bilder, seine Art mit Menschen zu sprechen, sein großes Wissen oder sein Führungsstil?

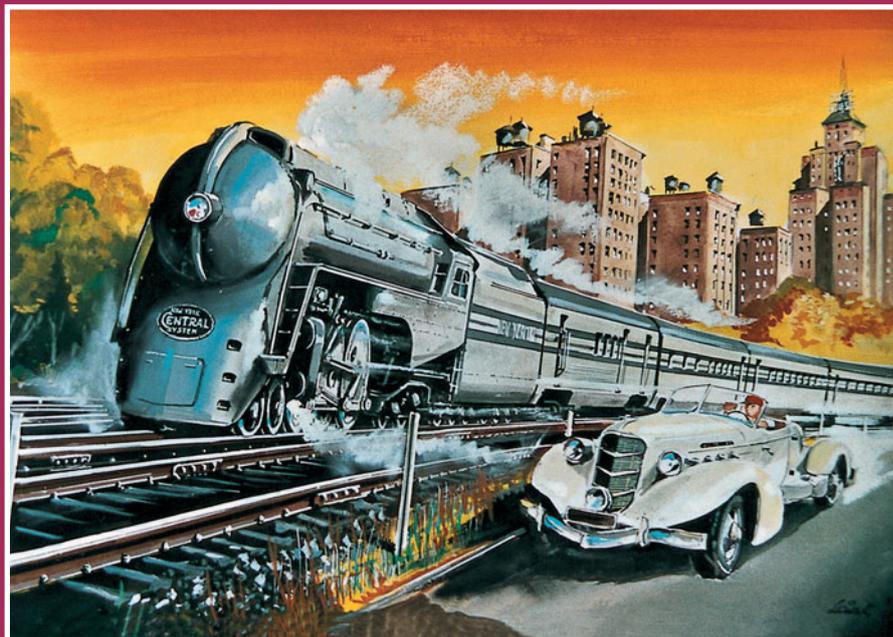
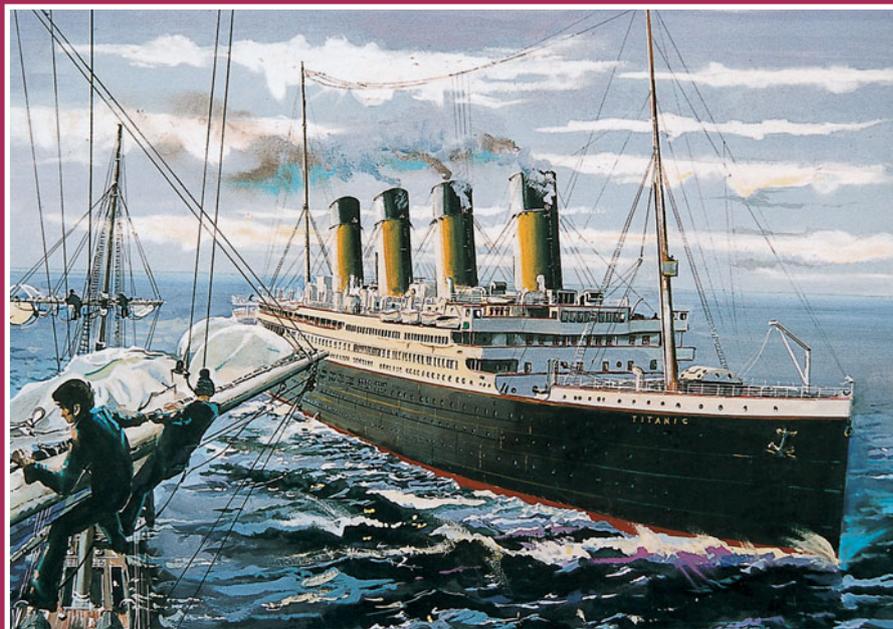
Inzwischen durften wir unzählige gemeinsame Stunden verbringen – mit und ohne Eisenbahn, bei feinen Essen, in Sitzungen, bei Konzerten. Mittlerweile weiß ich auch, dass obige Frage überflüssig ist. Es kommt alles auf Eine heraus: Im Mittelpunkt seines Tuns stand und steht immer der Mensch. Ruedi Merz' Führungsstil war geprägt von der Erkenntnis, dass für das Funktionieren einer Firma nicht Zahlen, sondern Menschen verantwortlich sind. Loisl's Bilder sprechen an, weil sie nicht starre Abbildungen von Technik sind, sondern uns stets die Wechselwirkung von Mensch, Maschi-



ne und Umwelt deutlich machen. Ja, Loisl liebt die Menschen in all ihrer Verschiedenartigkeit, die Orte, wo sie arbeiten, feiern oder eben reisen. Da treffen junge wie alte, fröhliche wie bedrückte Leute zusammen. Seine Maxime, dass – wenn immer möglich – Freude unser Handeln leiten sollte, hat auch eine so ernste Angelegenheit wie die Modellbahn entscheidend geprägt. Dieses Bekenntnis zur Freude heißt nicht plattes und inhaltloses Blödeln. Nein, das augenzwinkernde Reflektieren unseres Tuns, das „Über-sich-selbst-lachen-Können“ ist Loisl's Art. Denn nur wenn es uns gelingt, uns selbst nicht so wichtig zu nehmen, haben wir die Chance unser Wirken zu verbessern, gewichtiger zu werden.

Treffend hat Loisl dies mit seinem Bild des Lokführers ausgedrückt: Führerhaus, Instrumente und Regler füllen die Ansicht, doch es dominiert das Gesicht, der Mensch. Genau wie wir schlussendlich feststellen müssen, dass es im Leben viel Wichtigeres gibt als Eisenbahnen.

Bruno Kalberer



Loisl's Interesse galt nicht allein der Eisenbahn, wie diese plakativen Bilder zeigen. Auch andere Verkehrsmittel – zu Wasser, zu Lande und in der Luft – haben es ihm angehtan. Und in jedem Fall steht der Mensch im Mittelpunkt.

Das Standardwerk zu Güterwagen

Der neueste Band aus der Erfolgsreihe, wiederum in bewährter Aufmachung und erschöpfender Gründlichkeit: Mit Fotos und Übersichtszeichnungen, technischen Daten und konstruktiven Besonderheiten – und natürlich mit einem Blick auf die Modelle nebst Umbau- und Verbesserungsvorschlägen.

Thema sind diesmal die offenen Wagen in Sonderbauart:

- Trichterwagen, bei denen das Ladegut zur Wagenmitte hin entladen und von dort über Rutschen ggf. wieder zur Wagenseite befördert wird.
- Kasten-, Mulden- und Seitenkipper, die erst in jüngster Zeit zu den derzeit modernsten Selbstentladewagen der DB AG weiterentwickelt wurden.
- Sattelwagen haben in der Mitte des Laderaumboden einen First und Seitenwände, die als Klappen ausgebildet sind.
- Kübelwagen, deren Untergestell Klappkübel tragen, die zum Entladen angehoben und über der Entladestelle geöffnet werden.

Ein weiteres Standardwerk für alle Wagenfreunde und für Modellbahner, die auf vorbildgemäße Betriebseinsätze Wert legen.

176 Seiten, Format 22,1 x 29,7 cm, mit über 360 Fotos und mehr als 130 Zeichnungen, gebunden mit Hardcover

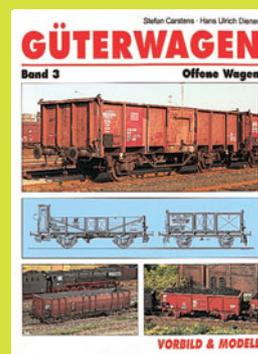
Best.-Nr. 150 88116



Stefan Carstens, Rudolf Ossig
Güterwagen
Band 1:
Gedeckte Wagen
152 Seiten,
22,0 x 29,7 cm
Best.-Nr. 150 88114
€ 30,-



Stefan Carstens, Hans Ulrich Diener
Güterwagen
Band 2:
**Gedeckte Wagen –
Sonderbauarten**
160 Seiten,
22,0 x 29,7 cm
Best.-Nr. 150 88115
€ 30,-



Stefan Carstens, Hans Ulrich Diener
Güterwagen
Band 3:
Offene Wagen
208 Seiten,
22,0 x 29,7 cm
Best.-Nr. 150 88104
€ 45,-



Stefan Carstens
**Die Güterwagen
der DB AG:**
**Zahlen, Fakten,
Entwicklungen, Fotos**
336 Seiten,
17,0 x 24,0 cm
Best.-Nr. 152 88107
€ 35,-



Der Zeichner und Illustrator Rudolf L. Merz alias Loisl gehört seit Jahrzehnten zu den versiertesten Ideengebern und „Planungsgurus“. Loisl’s Modellbahn-Anlagenvorschläge erscheinen in vielen europäischen Fachmagazinen. Dieser Band bietet erstmals eine Zusammenstellung seiner schönsten Entwürfe, darüber hinaus – quasi aus Loisl’s Nähkästchen – aber auch Hinweise, wie aus Idee und Entwurf eine vorbildliche Anlage entsteht oder welche epochentypischen Gestaltungsdetails berücksichtigt werden müssen. Zu jedem Entwurf gibt es neben einem meist großformatigen Gleisplan weitere erläuternde Skizzen und zahlreiche szenische Schaubilder, die die Welt der Eisenbahn zum Leben erwecken. Knappe Angaben zu technischen Daten, konkrete Bauhilfen und Informationen zu Materialien und Kosten machen „Loisl’s Fantastische Bahnwelten“ zu einer unentbehrlichen Planungshilfe für alle Modellbahner, die vor dem Bau einer Anlage stehen.