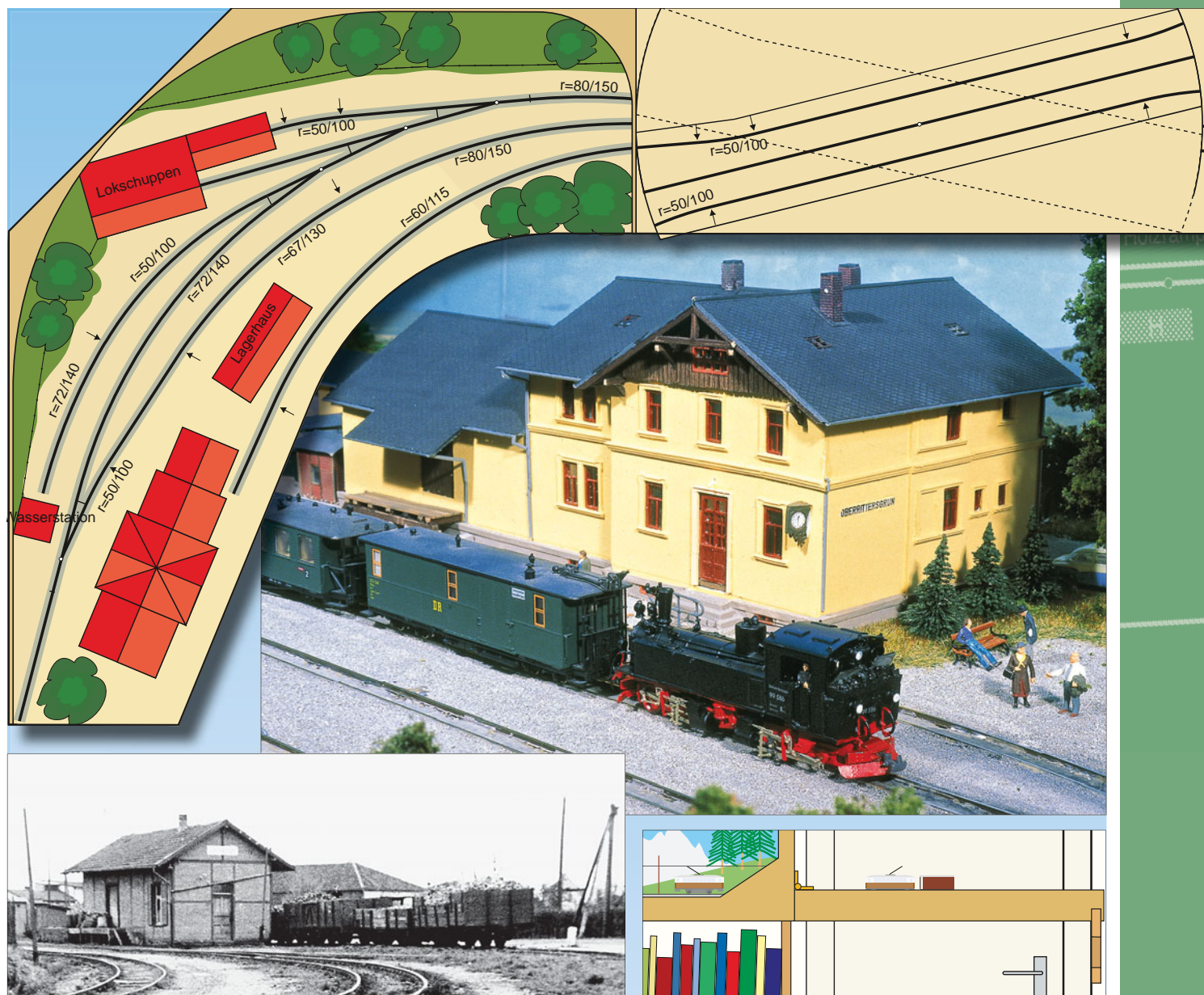


Herbert Fackeldey

# MINIMAX-ANLAGEN

Minimaler Platzbedarf – Maximale Betriebsmöglichkeiten

Zwölf Anlagenentwürfe nach schmalspurigen Vorbildern



**MIBA**  
DIE EISENBAHN IM MODELL

Deutschland € 12,80 · Österreich € 14,10 ·  
Schweiz sfr 25,60 · BeNeLux € 14,80 ·  
Italien/Spanien/Port. (cont.) € 16,65  
Best.-Nr. 150 87612, ISBN 978-3-89610-299-7

nach Bregenz

Bezau



0 1



# MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

## Weitere Themen:

### Klein aber fein:

Detailreiches Diorama  
Feenwald

### Kunstwerke für die Modellbahn:

Fachwerkhäuser im  
Maßstab 1:87

Best.-Nr. 7535

14,80 €

Mehr  
MobaTV  
unter **www.  
modellbahn-tv.de**  
(inkl. Infos zu allen  
lieferbaren Aus-  
gaben)

## Modell Bahn **TV**

Ausgabe 35

Jetzt neu!  
Nur 14,80 €

Moderiert von  
Hagen von Ortloff



■ Tolle Anlagen:  
*Furka-Bergstrecke II*  
*Modellbahnwelt*  
*Odenwald*



■ Loktest  
*E 94/1020 von Roco*  
  
■ Laufzeit 48 Minuten

■ Neuheiten:  
*Märklin: Köf III, 103*  
*Roco: Taurus, 2143*  
*Brawa: Nebenbahnwagen*  
*Fleischmann: Wagner-Verdi. 1216*

INFO-  
Programm  
gemäß  
§ 14  
JuSchG



ModellBahnTV auf Ihrem Smartphone!

Scannen Sie einfach diesen QR-Code ein, um den ModellBahnTV35-Trailer anzuschauen. QR-Reader gibt es als kostenlose App für fast alle Smartphones (und das iPad). Auf dem PC können Sie den Trailer aufrufen unter:  
[http://www.modellbahn-tv.de/video/videotrailer\\_ausgabe\\_35.htm](http://www.modellbahn-tv.de/video/videotrailer_ausgabe_35.htm)

So gut wie jeder Modellbahner leidet unter einer gewissen Diskrepanz zwischen Wollen und Wirklichkeit. Die hochfliegenden Träume, um nicht zu sagen: Phantastereien kollidieren sehr oft mit real existierenden Hemmnissen. Mag der Weltraum unendliche Weiten bieten, der Wohnraum bietet sie jedenfalls nicht.

Eine Wand ist ein Einwand, der nicht wegzudiskutieren ist, wenn der modellbahnende Mensch mit Lineal und Zirkel die Grenzen der verfügbaren Fläche erkundet. Wer also planerisch mit dem Kopf durch die Wand will, wird schnell feststellen, dass er nicht mal mit dem Gleis durch die Wand kann, denn Vermieter oder Mitbenutzer der Heimstatt maßen sich nicht selten ein Mitspracherecht bei der Umgestaltung der Bausubstanz an, was de facto auf ein recht leidiges Vetorecht hinausläuft.

Statt also die Einfriedung mit Hammer und Zirkel ebenso unfriedlich wie umstürzlerisch anzupassen, gilt es, aus den Gegebenheiten das Beste zu machen. Nun wäre es keine Kunst, eine Kleinstanlage zu bauen, deren betriebliche Aspekte gleichfalls nur minimalistischen Anforderungen entsprechen. Doch damit ist auf Dauer keinem Anlagenbesitzer geholfen – der Kurzweil des Baus soll schließlich nicht die Monotonie des Modellbahnbetriebs folgen.

Auch wenn der Weg wie so oft das Ziel ist, der Fahrweg als solcher ist

nicht das Ziel seiner selbst, sondern soll zahlreichen Zügen bei größtmöglicher Vorbildtreue zu einer Beweglichkeit verhelfen, die Freude am Fahren ermöglicht.

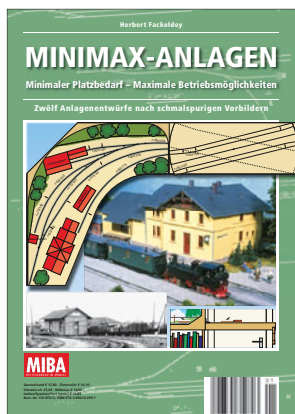
In diesem Sinne sind die Entwürfe, die Herbert Fackeldey in dieser Broschüre zur Diskussion stellt, durchweg bahnbrechend. Den Aspekt der kleinstmöglichen Fläche stets im Auge behaltend zeigt er

# Planen mit Perspektive

zwölf Anlagenentwürfe nach schmalspurigen Vorbildern, die den vorbildnahen Betrieb auch bei noch so starker Verkürzung gestatten.

Der Witz des Werkes erstreckt sich aber nicht nur auf die Ideenvielfalt der Entwürfe, sondern auch auf die Sprachgewalt des Autors. Selbst Modellbahner, die keine Pläne zum Bau einer Anlage hegen, werden bei der Lektüre der Kapitel ihre helle Freude haben. Im Vergleich zur 2006 erschienenen Broschüre aus dem Verlag Ferrook-Aril von Otto O. Kurbjuweit hat sich die MIBA-Redaktion zudem noch erlaubt, die Kapitel hier und da mit weiteren Bildern zu illustrieren.

*Martin Knaden*



Unser Titel-Komposing zeigt als Anlagenentwurf stellvertretend den Plan von Greetsiel einschließlich des Fiddleyards. Das Farbfoto entstammt einem Bericht über die Modellbahnanlage „Oberrittersgrün“ von Thorsten Gutsche. Das Schwarzweißbild verdeutlicht, dass auch in Lechenich die Gleise nicht eben gradlinig verlaufen. Und die Grafik daneben bietet eine pfiffige Lösung, wie man einen Fiddleyard bequem vor der Tür platzieren kann.

*Zeichnungen: Herbert Fackeldey, Fotos: MK, Slg. Wall*



**Herbert Fackeldey, Baujahr 1958, ist schon seit 1960 Eisenbahnfreund; sein Opus 1 (Kugelschreiber auf Schreibmaschinenpapier) stellte einen Schienenbus dar – jedenfalls nach Ansicht des Künstlers. Modelleisenbahner ist er erst seit 1968; seither hat er zwar weniger Anlagen gebaut als manch anderer, aber dafür umfasst sein schmales Œuvre mehr Baugrößen als bei den meisten Modellbahnern: N, H0e, H0m, H0, Sm, 0e, 0m, 0f, 0, If, Gn15 und IIm! Genauso wenig wie auf eine Baugröße konnte er sich bisher auf ein bestimmtes Vorbild festlegen. Obendrein interessiert er sich auch noch für so ziemlich alles außer Fußball, aber dennoch besteht Hoffnung, dass seine 0m-Heimanlage dermaleinst vor Stuttgart 21 betriebsfähig sein wird.  
(Anm. d. Red.: Das kann ja so schwierig nicht sein ...)**

Bibliografische Informationen der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.dbb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-89610-299-7

©2014 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
MIBA-Verlag, Fürstfeldbruck

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 Werkzeuge und Materialien erfolgte nach bestem Wissen und Gewissen. Die geschilderten Vorgehensweisen und alle Ratschläge sind praxiserprobt. Dennoch ist eine Haftung des Autors und des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ausgeschlossen.

Redaktion: Martin Knaden, David Häfner, Lutz Kuhl

Repro: Fabian Ziegler

Gesamtherstellung:  
druckservice duisburg medienfabrik GmbH & Co. KG, Duisburg



Leicht beieinander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stoßen sich die Sachen“ – als Modellbahner glaubt man die Klage eines Zunftgenossen zu vernehmen, zumal der Angesprochene nun ausgerechnet Max Piccolomini heißt. Allerdings war bei Wallensteins Tod die Eisenbahn noch nicht einmal erfunden, geschweige denn als Zeitvertreib entdeckt. Die Sentenz hat freilich noch heute Gültigkeit für jene Modellbahner, denen ein ungnädiges Schicksal keine zu ihren Ansprüchen passenden Räumlichkeiten gewährt hat. Und das sind wohl die meisten.

Die Missgunst der launischen Göttin Fortuna vom bequemen Lehnstuhl aus zu befehlen, lässt freilich noch keine greifbaren Ergebnisse erwarten, so beliebt und verbreitet das Verfahren auch ist. Stattdessen könnten wir die räumliche Beklemmung unserer Expansionsgelüste als objektive Gegebenheit akzeptieren und unsere Wünsche den Möglichkeiten anpassen, wenn schon das Gegenteil nicht möglich ist. Der Sinnspruch „kleiner planen!“ mag ja keinen besonderen intellektuellen Glanzgrad aufweisen, ist dafür aber von umso größerem praktischem Wert.

Außer bedeutenden Einsparungen an Sachkosten und Arbeitskraft gestattet eine kleine Anlage sorgfältigeres Arbeiten in überschaubaren Baulosen, und gerade am Anfang der Modellbahnerkarriere macht man seine Fehler besser bei einem überschaubaren Bauvorhaben als bei einem Großprojekt mit Misserfolgsgarantie. Bei letzterem könnte sich obendrein der Inhalt des Hobbys von Bau und Betrieb einer Anlage zu Wartungs- und Reparaturarbeiten an derselben verschieben, ohne dass sich daraus erhöhter Lebensgenuss saugen ließe. Abgesehen davon ist eine Modellbahnanlage, je kleiner sie ist, auch desto leichter finanz- und familienpolitisch durchsetzbar.

Außerdem könnten sich ja im Laufe der Zeit Interessen und Vorlieben ändern, wenn auch die vollständige Heilung vom Modellbahnbazillus nur selten gelingt. Auch entwickeln sich Fähigkei-

ten und Fertigkeiten weiter (das wollen wir doch sehr hoffen!) und lassen das Frühwerk so alt aussehen, wie es ja auch ist. Neu anzufangen und das Alte hinter sich zu lassen, fällt verständlicherweise um so leichter, je weniger man darin investiert hat. Und sollte gar, wir wagen es kaum auszusprechen, ein Wohnungswechsel ins Haus (ja, wohin denn auch sonst) stehen, dann kann man sein Liebstes über die Schwelle ins neue Heim tragen, ohne dass daraus ein herkulischer Kraftakt würde. Womög-

unter dem Winde mit landestypischem Pragmatismus zu trotzen, wie schon das Zitat beweist. Und daran dürfen wir uns durchaus ein Beispiel nehmen.

Alle Größen und Formen denkbarer Anlagen vorzustellen, wäre zwischen den Einbandblättern eines Sonderhefts allerdings kaum möglich, weshalb ich mir beim Austüfteln der Gleispläne einige womöglich weise Beschränkungen auferlegt habe: So haben die zwölf Entwürfe, die ich in den folgenden Kapiteln präsentiere, nur Schmalspurbahnhöfe des öffentlichen Verkehrs zum Vorbild. Feld-, Wald-, Wiesen-, Gruben-, Straßen-, Berg- und Werksbahnen und was es sonst noch gibt, wird man hier nicht finden, aber nicht etwa, weil diese modellbahnerisch unergiebig wären, sondern um jeder thematischen Verzettelung vorzubeugen. Ebenfalls eine gewisse Beschränktheit zeigt sich in geographischer Hinsicht, denn die Vor-

bilder habe ich nur in Deutschland, Österreich und der Schweiz ausgesucht (wobei eine der österreichischen Bahnen in Italien liegt, aber dennoch vollkommen franzjosefinisch ist). Was nun nicht heißen soll, dass der ziemlich große Rest der Welt uns keine Modellbahnvorbilder zu bieten hätte; bleiben wir nur mal bei unseren neun Nachbarländern, so hatte Frankreich einmal über 20000 km Schmalspurbahnen und in Belgien war mehr als die Hälfte des Bahnnetzes schmalspurig. Und die übrigen Nachbarn haben zwar nicht ganz so viele, aber deswegen nicht weniger interessante Bahnen vorzuweisen.

Hinsichtlich des Platzangebotes bin ich noch von einem halbwegs sozialen Wohnungsbau ausgegangen und habe von den sprichwörtlichen vier Wänden jeweils ein oder zwei für die Anlage genehmigt, deren längere für die Baugrößen Oe und Om maximal vier Meter lang sein soll; für die Baugrößen H0e und H0m sind es 2,10 m. Die Wände müssen allerdings keineswegs frei von Störfaktoren wie etwa Fenstern und Türen sein, so unbescheiden sind wir nun doch nicht. *Herbert Fackeldey*

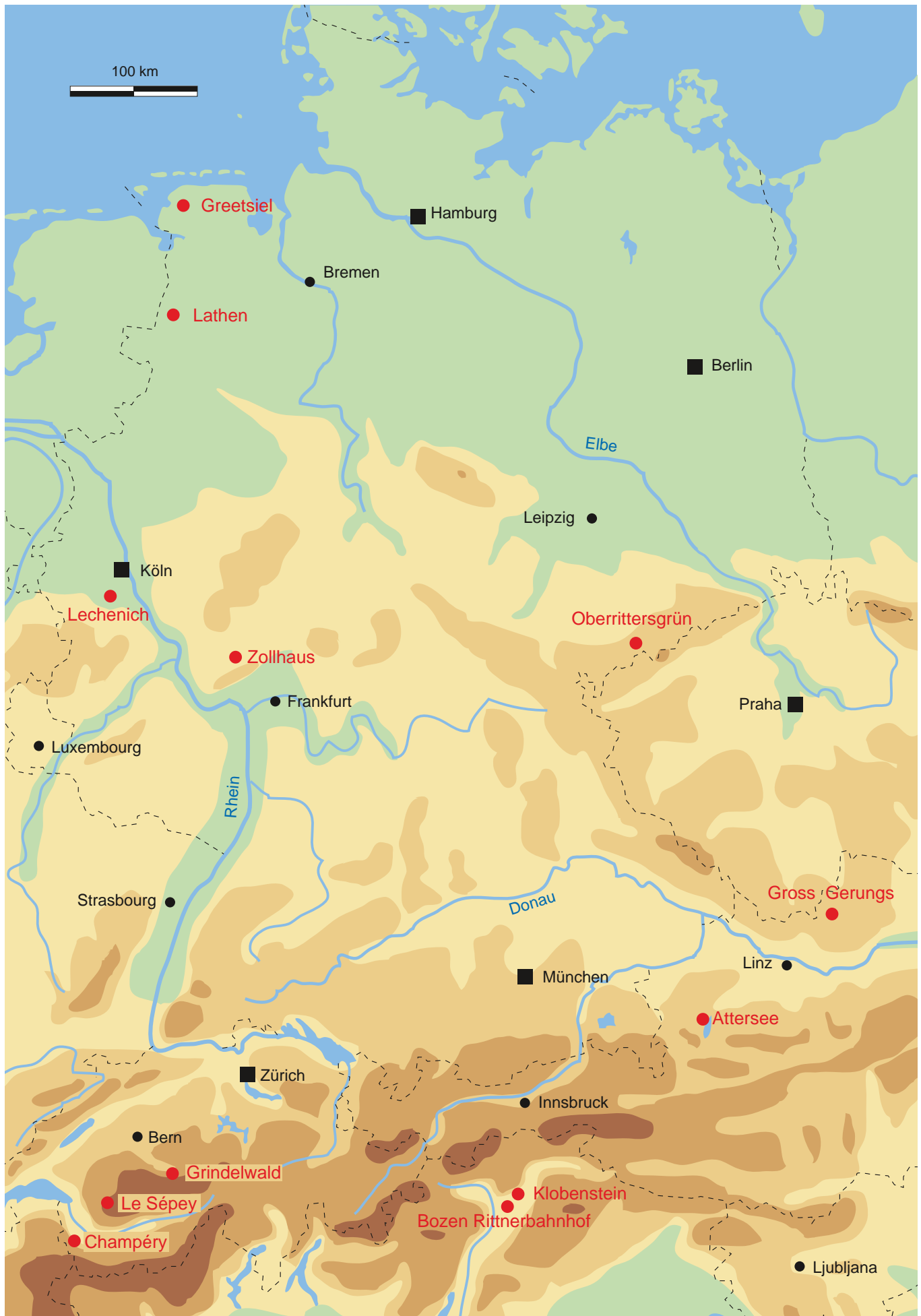
## Einleitung

# „Eng“-Land ist fast überall

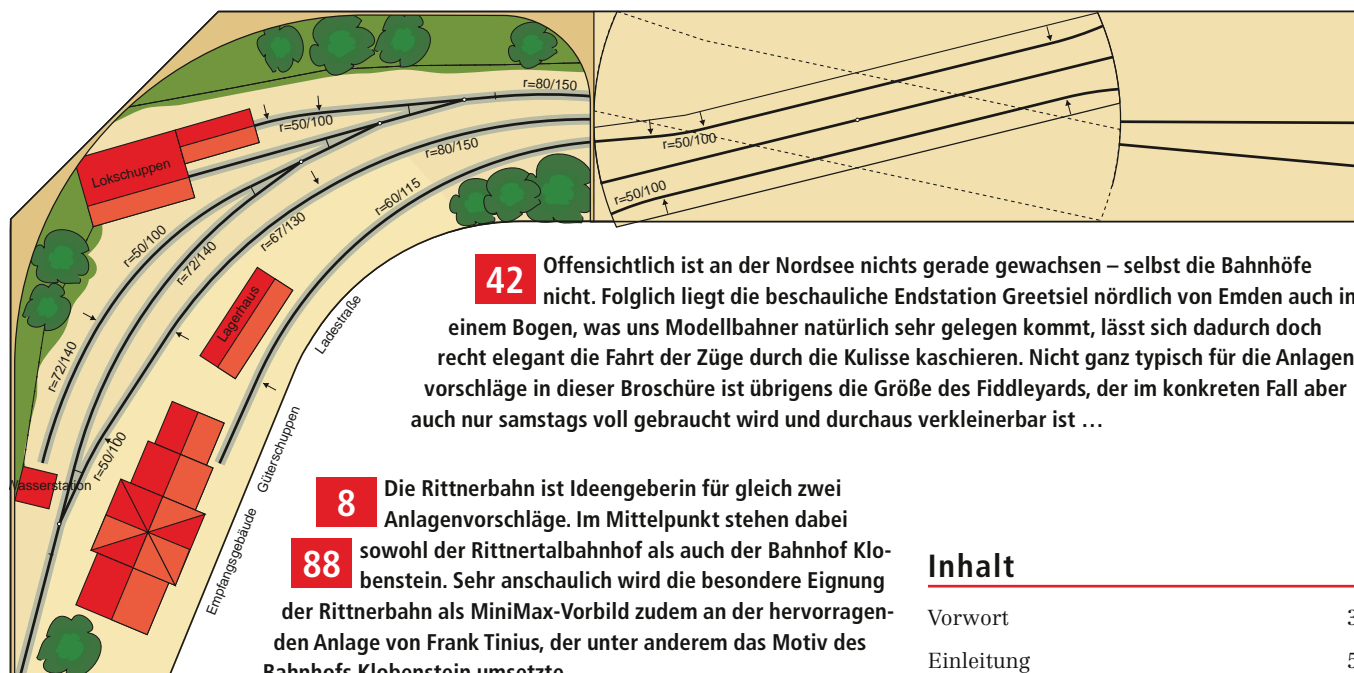
lich hat das Schicksal es also gar nicht so schlecht mit denen gemeint, denen es einen Keller oder Dachboden mit einer Quadratmeterzahl jenseits der dreißig vorenthalten hat.

Fassen wir uns also ein Herz und einen Zollstock und erkunden unsere Wohnlandschaft trigonometrisch mit dem Ziel, ein Raumordnungsverfahren zur Errichtung einer spurgebundenen Verkehrsanlage einzuleiten. Ein ernüchterndes Ergebnis unseres Vorstoßes rechtfertigt keinesfalls den Rückzug in die vorbereitete Auffangstellung hinter dem Couchtisch: „Wenn sie glauben, sie hätten keinen Platz für eine Anlage, lassen Sie sich nicht entmutigen: Eine Anlage kann überall und in allen gewünschten Größen und Formen gebaut werden“, so der bekannte englische Modellbahner Barry Norman (deutsch synchronisierte Fassung). Von den kontinentalen Voreingenommenheiten bezüglich insularer Eigentümlichkeiten haben jene über die Wohnverhältnisse noch den größten Wahrheitsgehalt – daher wohl auch der Name „England“.

Aber solchen und anderen Widrigkeiten pflegt man auf den feuchten Inseln







**54** Eine modellbahngerechte Garnitur erblickt man vom Berghang hinab auf Oberrittersgrün. Für die Umsetzung ins Modell spricht vor allem die – für sächsische Verhältnisse – eher geringe Größe des Bahnhofs. Und wer dennoch gegen den Platz in den eigenen Räumlichkeiten zu kämpfen hat, der findet auch eine 2/3-Variante von Oberrittersgrün.



## Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	5
Übersichtskarte	6
Der Bahnhof Klobenstein der Rittnerbahn <b>Ritten über dem Regal</b>	8
Ein Spitzkehrenbahnhof in der Westschweiz: Le Sépey <b>Waadtland im Winkel</b>	16
„Englisches“ Rangieren auf der NKAG <b>Nassauische Neigezüge</b>	22
Groß Gerungs, der südliche Endbahnhof der Waldviertelbahn <b>Waldviertel an der Wand lang</b>	28
Voralpine Gebirgsmarine: der Beinahe- Endbahnhof der Attergaubahn <b>Attersee im Appartement</b>	34
An der Nordsee ist nichts gerade gewach- sen, auch die Bahnhöfe nicht <b>Krummhörn in der Kammer</b>	42
Die Hümmlinger Kreisbahn fährt nur um die Ecke <b>Lathen in L-Form</b>	50
Ein IVk-Reservat im Erzgebirge <b>Rittersgrün reduziert</b>	56
Ein Bahnhof mit zwei Spurweiten und Gletscherblick <b>Eiger über Eck</b>	64
Ein Kleinstadtbahnhof in der „Knollensteppe“ <b>Euskirchener Eckbahn</b>	72
Champéry, ein Endbahnhof nur mit Stumpfgleisen <b>Walliser Wendezüge</b>	80
Viel Hin und Her mit wenig Wagen <b>Rittner Rangierbahnhof</b>	90
Résumé Français	96
English Summary	97
Literaturverzeichnis, Dank	98



Die meterspu-  
rige elektri-  
sche Rittnerbahn  
verkehrt – und  
davon kann ich in  
der Gegenwarts-  
form berichten –  
auf einer Hoch-  
ebene unweit Bo-  
zens und mit  
unvergleichbarer  
und unverbaubarer  
Aussicht auf  
die Dolomiten.  
Kein Wunder,  
dass die Dörfer  
auf dem Ritten  
schon von alters

her als Sommerfrische beliebt sind, und  
zum Nutzen des aufstrebenden Touris-  
mus im Jahr 1907 eine ebenso aufstrebende  
Zahnradbahn errichteten, welche das  
Reisepublikum aus dem som-  
mers nicht unbedingt frischen Bozen  
ohne Anstrengungen auf die luftigen  
Höhen karrte. Einmal oben angekommen –  
den Endpunkt der Zahnradstrecke

Der Bahnhof Klobenstein der Rittnerbahn

# Ritten über dem Regal

*Der erste Anlagenentwurf führt uns über die Alpen, aber nicht  
bis in das Land, wo die Zitronen blüh'n – hier blühen nur Apfel-  
bäume. Unsere italienische Reise ist bald hinter dem Brenner  
schon zu Ende und gilt einer Bahn, die nicht viel Italienisches an  
sich hat, dafür umso mehr Österreichisches, wie beispielsweise  
die meist von der Grazer Waggonfabrik stammenden Fahrzeuge.*

cke hatte man passend zur Steigung  
von 255 ‰ „Maria Himmelfahrt“ be-  
nannt – ging es hocheben weiter bis  
zum 11,8 km von Bozen gelegenen  
Endpunkt Klobenstein.

Hinaufgekart mit Bahn und Zahn  
wurde auch der tägliche Bedarf der  
Dörfler wie der Touristen, den man sich  
aber nicht allzu großartig vorstellen

darf, denn zeitle-  
bens fand die Ritt-  
nerbahn mit drei  
geschlossen und  
drei offenen  
Güterwagen das  
Auskommen,  
wenn auch  
manchmal nur so  
gerade eben. Zu  
Tal beförderte  
man hauptsäch-  
lich ein wenig  
Holz und auch  
wieder die Touris-  
ten, wenn die „Va-  
kanz gar“ war,  
wie man in den

Kronländern von Kaiser Franz Joseph  
wohl sagte. Die Güterwagen sahen übri-  
gens wie kürzer gesägte und in der  
Spur verbreiterte Fleischmann-magic-  
train-Wagen aus.

Im Jahre 1919 erlangten die Rittner  
ohne eigenes Zutun und ohne Ortsver-  
änderung die italienische Staatsbürger-  
schaft, und die neuen Herren machten

Wohl nicht das bestmögliche Bild vom Bahnhof Klobenstein, aber als  
der Autor im Sommer 1982 erstmals die Rittnerbahn besuchte, moch-  
te er weder auf besseres Wetter noch auf einen besseren Fotografen

warten. Die Aufnahme lässt dennoch die sparsame Ausstattung des  
Endbahnhofs der Rittnerbahn gut erkennen. Vorn rechts liegen schon  
die Schienen für die Erneuerung der Gleise bereit.







Der „Alioth“ hat Klobenstein verlassen; links im Hintergrund ist noch der Bahnhof zu erkennen. Die Kulisse bei diesem beliebten Fotostandpunkt bilden Schlern und Rosengarten.

sich die ungelenten teutonischen Ortsnamen („Klobenstein!“) mit allerlei As und Os und einigen Is mundgerecht. Seither hört Klobenstein auch auf den Namen Collalbo.

## Rangieren auf dem Ritten

1966 taten diese neuen Herren erstmals etwas an der Rittnerbahn, sie legten nämlich die erneuerungsbedürftige Zahnstangenstrecke still und ersetzten sie durch eine Luftseilbahn. Da inzwischen eine Fahrstraße auf den Ritten gebaut worden war – auch erstmals – kam der Güterverkehr aufs Altenteil. Die Adhäsionsstrecke von 7 km Länge bewahrte aber bis in die 1980er-Jahre ihren ursprünglichen Charakter; dann kam die Gemeinde Ritten mit handstreichartiger Modernisierung der drohenden Stilllegung zuvor.

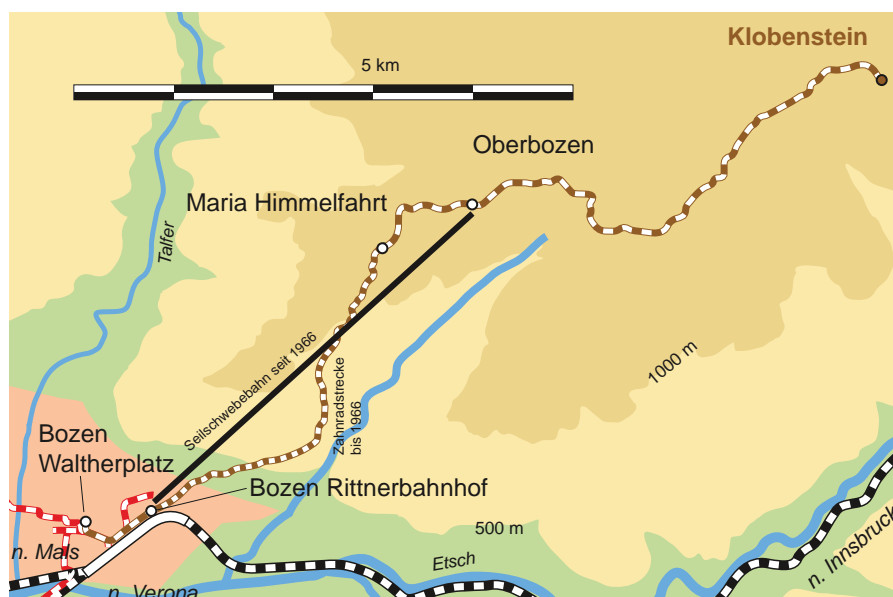
Der kleine Endbahnhof Klobenstein hatte sich bis dahin kaum verändert, immerhin erhielt das Aufnahmegebäude bald eine vermutlich dringend nötige Erweiterung in Form eines Gaststättenanbaus. 1944 baute man den Triebwagenschuppen zweigleisig aus, weil die Werkstatt von Bozen auf die Höhen verlegt wurde, denn im Tale schien es

damals wegen alliierter Fliegertätigkeit nicht mehr ganz geheuer. Später wurde das zweite Gleis wieder entfernt.

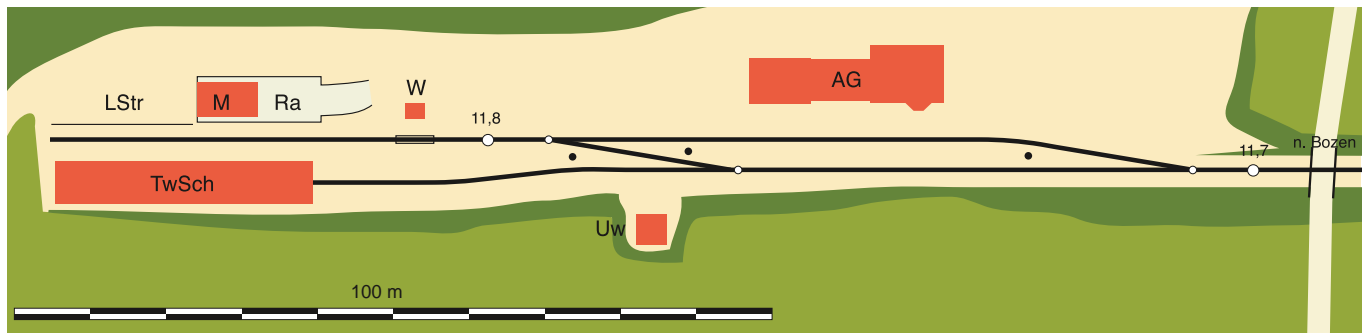
Den mit drei Weichen doch recht übersichtlichen Bahnhof schließt eine Wegbrücke in modellbahnfreundlicher Weise vom Rest der Strecke ab. Er bie-

tet wenig Anlass zu komplizierten Rangiervorgängen, es sei denn, man möchte etwa an der Ladestraße einen Wagen zustellen und am Güterschuppen steht schon einer. Auch kann man nach stattgehabter Beladung des Güterwagens durchaus der Gleiswaage noch einen

Knapp 12 km lang war die Rittnerbahn, bestand aber aus drei technisch unterschiedlichen Teilstrecken: einem Straßenbahnabschnitt im Stadtgebiet von Bozen, einer Zahnradstrecke und einem Teilstück auf eigenem Bahnkörper auf der Hochfläche des Ritten.







Lediglich drei Weichen hat der Bahnhof Klobenstein, dennoch ist er ein kompletter Endbahnhof. Eine Ladestraße (LStr), ein „Frachtenmagazin“ (M), nördlich der Alpen auch Güterschuppen geheißen, eine Gleiswaage (W) und natürlich ein stattliches „Aufnahmegebäude“ (AG) nennt der Bahnhof Klobenstein ebenso sein Eigen, wie einen Triebwagenschuppen (TwSch) und ein Unterwerk (Uw) für die Bahnstromversorgung. Später wurden noch ein Anbau für die Bahnhofs-

gaststätte sowie ein zweiter Stand für den Triebwagenschuppen ergänzt. Von der Brücke an der Bahnhofseinfahrt bis zum Prellbock sind es weniger als 170 m – keine große Entfernung beim Vorbild, aber im Maßstab 1:87 wären hier schon etwa 1,90 m zu veranschlagen und in 1:45 etwa 3,70 m. Wenn man so viel Platz zur Verfügung hat – gut; wenn nicht, dann schaue man sich mal den Anlagenvorschlag auf der gegenüberliegenden Seite an.

kurzen Besuch abstaten, auch wenn sie im Modell nicht funktionstüchtig sein sollte. Außerdem könnte der Triebwagen auch noch einen der zwei Beiwagen, welche die Bahn besaß, mitnehmen. Damit kann man sogleich einen hinreichenden Grund für ein

Umsetzmanöver vor der Rückfahrt vorsehen. Und sollte man ihn nicht benötigen, kann man ihn ja vor dem Triebwagenschuppen „hinterstellen“, in welchem auch der rangierfleißige Modellbahner abends den Triebwagen „remisiert“.

Frank Tinius baute die Rittnerbahn der frühen 1960er-Jahre im Maßstab 1:87. Ein Teil der Fahrzeuge sowie die Gebäude, hier das Bahnhofsensemble Klobenstein entstanden im Eigenbau. Die gelungene Kulisse beweist, dass auch auf schmaler Breite erstaunliche Tiefenwirkung erzielt werden kann. Foto: Andreas Bauer-Portner

## Kein Grund zum Blasswerden!

Nun aber zum Anlagenentwurf. Er kommt in der Baugröße 0m mit der zum Beispiel bei Bücherregalen handelsüblichen Tiefe von ca. 30 cm aus, sofern man sich mit der Halbierung der Gebäude entlang ihrer Längsachse einverstanden erklärt. So könnte er über einem Regal Platz finden oder auch in ein Regalsystem eingebaut werden. Den Abschluss der Anlage zur Hinter-





grundkulisse – ein beliebtes Gestaltungsproblem – kann ein dankenswerterweise auch beim Vorbild vorhandener Zaun übernehmen. Direkt dahinter sind natürlich die echt handgemalten Dolomiten, welche die Aufmerksamkeit von der immer etwas unbeholfen wirkenden Seitenansicht der Halbreiliefgebäude ablenken.

Auch dieser kleine Bahnhof müsste im Maßstab 1:45 bereits etwa 3,70 m lang werden und im Maßstab 1:87 auch noch 1,90 m. Mit etwas gutem Willen können wir ihn aber auch auf knapp zwei Dritteln davon unterbringen, indem wir etwas steilere Weichen vorsehen und die Gleise ein wenig stauen. Die Weichen des Vorbildes haben einen Winkel von  $9^\circ$ , wir nehmen stattdessen  $11,4^\circ$  oder eine Neigung von 1:5, was nichts anderes bedeuten will, als dass das Abzweiggleis sich auf fünf Metern Länge um einen Meter vom Stammgleis entfernt.

Damit haben wir schon mal ein gutes Stück an Länge eingespart, weil mit wachsendem Winkel nicht nur die Länge der Weichen selbst, sondern auch deren Abstand zum Grenzzeichen erfreulich abnimmt. Die Umfahrlänge – das ist der Platz zwischen den beiden Grenzzeichen, der die Maximallänge der Zuggarnitur ohne Triebfahrzeug angibt – legen wir mit umgerechnet 32 Metern anstelle von 45 Metern beim Vorbild fest. Das ist zwar bescheiden, reicht aber für einen nicht unerheblichen Teil des Rollmaterials schon aus – alle Güter- und Personenwagen der Rittnerbahn zusammen waren aneinandergekuppelt nur etwa 55 Meter lang! Im übrigen können die Puffer ruhig ein wenig über die Grenzzeichen hinausstehen.

Am Gütergleis muss zwar genügend Platz für ein paar Güterwagen, die Gleiswaage und auch noch den umsetzenden Triebwagen bleiben, aber ganz so lang wie beim Vorbild muss es dann doch nicht werden. Immerhin ist darauf zu achten, dass zwischen den Fahrzeugen genug Platz bleibt, damit die automatischen Kupplungen nicht auch dann automatisch kuppeln, wenn das eigentlich nicht gewünscht ist. Nicht



Als Jürgen Doering im September 1991 den Bahnhof Klobenstein ablichtete, hatten die Modernisierungsarbeiten bereits begonnen. Das Empfangsgebäude ist erheblich größer als auf dem Gleisplan unten, denn es hat schon bald nach der Eröffnung der Bahn einen Gaststättenanbau erhalten, in dem heute der Fremdenverkehrsverein residiert.

Das Fahrzeug im Bild ist ein Beutestück von der Bahn Dermulo–Fondo–Mendel, welche Strecke an die elektrische Bahn Trento–Malè anschloss. Im Gegensatz zu dieser besteht sie aber nicht mehr. Der Triebwagen wurde 1910 von der Nesselsdorfer Waggonfabrik in Böhmen gebaut und mit einer elektrischen Ausrüstung der Firma Alioth in Münchenstein bei Basel versehen.

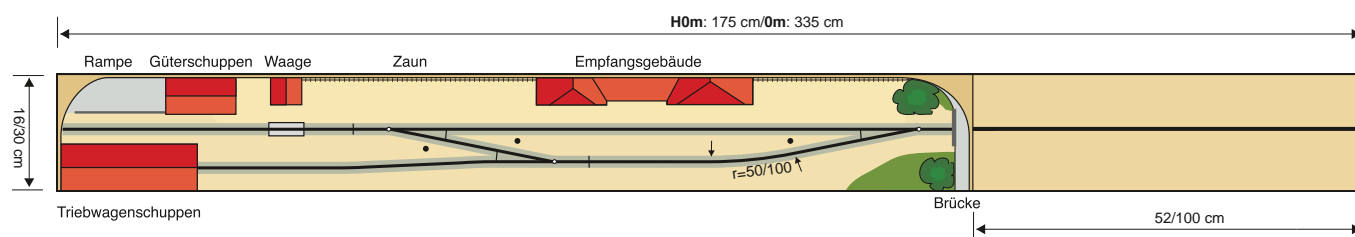
automatische Kupplungen sind wegen der dann nötigen Handgreiflichkeiten mit der Oberleitung nur bedingt kompatibel. Der Versuchung, die Einfahrweiche zwecks Einsparung weiterer Zentimeter unter die Brücke zu legen, sollte man widersagen, denn das würde die Augenscheinprüfung des Fahrzeuges verunmöglichen.

Das Aufnahmegebäude ist zwar geräumig, aber für Vorbildverhältnisse gar nicht mal so kolossal. Als O-Modell würde es mit einer Grundfläche von

51 x 17 cm – und das noch ohne die Bahnhofsgaststätte – in den Verdacht geraten, bei der ungeschlachten Namensgebung des Bahnhofs Pate gestanden zu haben. Damit die Züge überhaupt zu sehen sind, bauen wir den Bahnhof eben so, dass das Gebäude nach hinten kommt. Aber dann spielen die Güterwagen hinter der Remise verstecken.

Da gibt es nun zwei Möglichkeiten: Entweder tauschen Remise und Güterschuppen unter augenzwinkerndem

Klein fängt man an: Nicht gerade überzogene Platzansprüche stellt der erste Anlagenvorschlag, noch nicht einmal im Maßstab 1:45, geschweige denn in 1:87. Obendrein kann man ja den rechten Teil noch abnehmbar oder klappbar ausführen. Die Längenmaße sind keineswegs zufällig gewählt, sondern auf die Fahrzeuge des Vorbildes abgestimmt: So finden am Gütergleis zwei Güterwagen und ein umsetzender Triebwagen Platz. Er steht dann zwar ein wenig über der Weiche, aber nicht so weit, dass er die Weichenzungen blockieren würde. Durch steilere Weichen und Verkürzung aller Gleise gelang es, gegenüber dem Vorbild etwa ein Drittel der Länge einzusparen.







**Magic-Train in 0m? Wenn man zwei Seitenwandfelder aus einem gedeckten Güterwagen des 0e-Programms von Fleischmann heraustrennt und das Fahrwerk entsprechend anpasst, kommt ein vielleicht nicht ganz maßstäbliches, aber doch recht brauchbares Modell dieses gedeckten Güterwagens der Rittnerbahn heraus. Der Rahmen des meterspurigen Wagens ist genau fünf Meter lang und damit um einen Meter kürzer als der des Fleischmann-Vorbilds mit 760 mm Spurweite. Man beachte die filigrane Kupplung.**



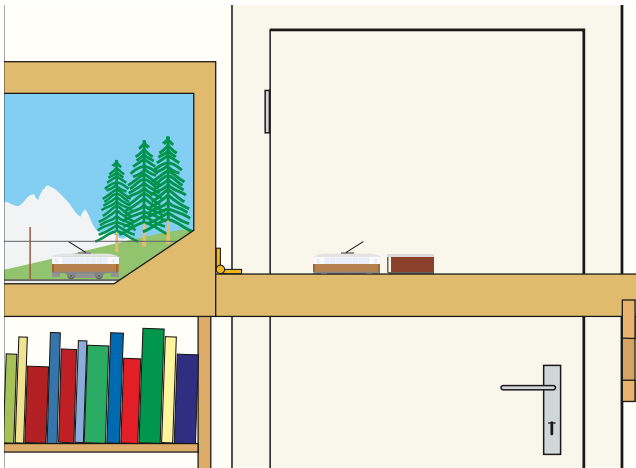
Einverständnis des Modellbahners ihre Plätze, oder die Remise wird ein wenig verkürzt, sagen wir mal um die Hälfte. Ein Vierachser passt immer noch hinein und der architektonische Reiz des schlichten Baukörpers dürfte unter dieser Anpassung an die Gegebenheiten nicht allzu sehr leiden. Zwar muss man um die Ecke lugen, um den hintersten Güterwagen zu erkennen, aber sei's drum; außerdem sparen wir uns so die Nachbildung des Prellbocks und des hinter ihm stehenden Oberleitungsmastes, wobei die Ersparnis weniger in der Arbeitszeit als vielmehr in den paar Zentimetern liegt, um welche die Anlage kürzer wird. Eine weitere Abweichung des Plans vom Vorbild betrifft die Position der Einfahrweiche: Dazu das Nähere sogleich, aber verweilen wir noch einen Augenblick bei den Weichen.

Mit der im Plan vorgesehenen Neigung von 1:5 gibt es sie wohl in keiner Spurweite zu kaufen, aber man könnte wenigstens in den kleineren Maßstäben stattdessen 12°-Weichen verwenden. In 1:45 und größer wären sie natürlich selbst anzufertigen, was keineswegs so schwierig ist, wie man glaubt, wenn man es noch nicht versucht hat. Und es sind ja, bitte sehr, nur gerade mal drei Weichen zu bauen. Hierfür kann man in Baugröße 0m übrigens die 2 mm hohen Schienen aus dem Bemo-Halbnoll-Programm verwenden. Während nämlich der Oberbau der Zahnstangenstrecke mit 100 mm hohen Schienen von 21,8 kg Metergewicht glänzte, sprach „die Knappheit der zu Gebote stehenden Geldmittel“ dafür, auf der Adhäsionsstrecke mit dem nur 90 mm hohen und 17,89 kg schweren Profil XXX das Auslangen zu finden – eine spitzzüngige Fachwelt prägte dafür den Begriff „Blumendraht-Oberbau“. Im Maßstab 1:87 wären maßstäbliche Schienen allerdings nur 1 mm hoch ...

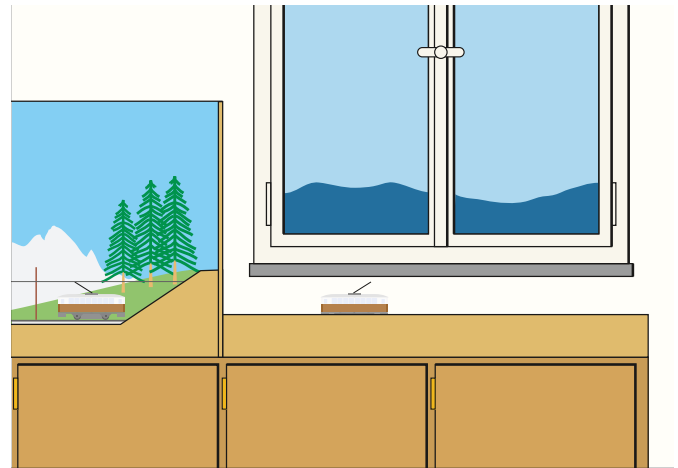
Echte Drähte im Gegensatz zu Blumendraht findet man in Klobenstein auch, und zwar in angemessener Höhe über den Gleisanlagen. Deren vorbildmäßige Verspannung dürfte bei den übersichtlichen Gleisanlagen auch dem Ungeübten gelingen, spätestens beim zweiten Mal. Damit die Übung aber nicht zu oft wiederholt werden muss, sollte das edelste aller Werkzeuge, die

**Anlässlich des 90-jährigen Jubiläums fand 1997 eine kleine Fahrzeugparade vor dem Klobensteiner Triebwagenschuppen statt. Darüber ist Frank Tinius' hervorragende Modellumsetzung zu sehen. Foto: Markus Tiedtke**





Sollte die Wand, an der entlang die Anlage aufgebaut werden soll, irgendwelche baulichen Mängel aufweisen (Fenster und Türen zum Beispiel), dann steht das ihrer modellbahnerischen Nutzung keinesfalls entgegen; die Mauerdurchbrüche können zum Beispiel überbrückt (links) oder unterfahren (rechts) werden. Auch erkennt man, dass der Raum unter der Anlage sinnvoll genutzt werden kann; im Störfall kann eine so kleine Anlage wohl noch vom Modellbahner ohne frem-



de Hilfe aufs Kreuz gelegt werden, sodass sie im Normalfall nicht von unten zugänglich sein muss.

Die linke Grafik zeigt eine Blende oberhalb der Anlage, hinter der man die Beleuchtung verbergen kann. Bei der Version auf der rechten Abbildung erscheint das nicht sinnvoll, weil sie wegen des Fensters erheblich tiefer aufgebaut ist und somit die Blende statt der Anlage ins Blickfeld gerät.

menschliche Pfote nämlich, von jeglichen Handreichungen auf der Anlage nach Möglichkeit ferngehalten werden, weil diese leicht zu verderbenbringenden Fischzügen durch das Netz der Oberleitungsdrähte ausarten können. Es empfiehlt sich also Fernbedienung der Weichen, wobei die Relativität dieses Begriffs betont werden darf: Es genügt ja, die Weichenbetätigung in der Vorderkante der Anlage unterzubringen. Einen einfachen und zweckentsprechenden Vorschlag dazu findet man in der Abbildung rechts unten, wobei es natürlich auch anders und vor allem umständlicher geht. Ebenfalls Fernbedienung sei, wie schon weiter oben erwähnt, bei den Kupplungen angeraten.

## Handspiel hinter den Kulissen

Den glänzenden Einfall des Vorbilds, den Bahnhof von der Strecke vermittels einer Brücke zu trennen, wusste ich schon weiter oben zu rühmen; damit nachher keine Beschwerden kommen, lasse ich gleich den Vorschlag folgen, die ersten paar Zentimeter des hinter der Brücke unauffällig verschwindenden Gleises einzuschottern, so weit eben das menschliche Auge reicht.

Womit wir im Schattenbahnhof angelangt wären, oder vielmehr im Fiddleyard. Leider gefallen sich ja einige Zeitgenossen darin, ihre muttersprachlichen Artikulationsversuche nach dem Motto „I can English“ mit Ausdrücken einer „ihnen ebenfalls fremden Sprache“ (Karl Kraus) zu verschneiden. So

mutiert ein ganz harmloser deutscher Brotladen schauerlich zum „Backshop“ – engl. eigentlich „rückwärtiger Laden“; in älteren Wörterbüchern findet man das Wort noch mit den Bedeutungen „Zeitungsdruckerei“ und „Lokomotivwerkstatt“!

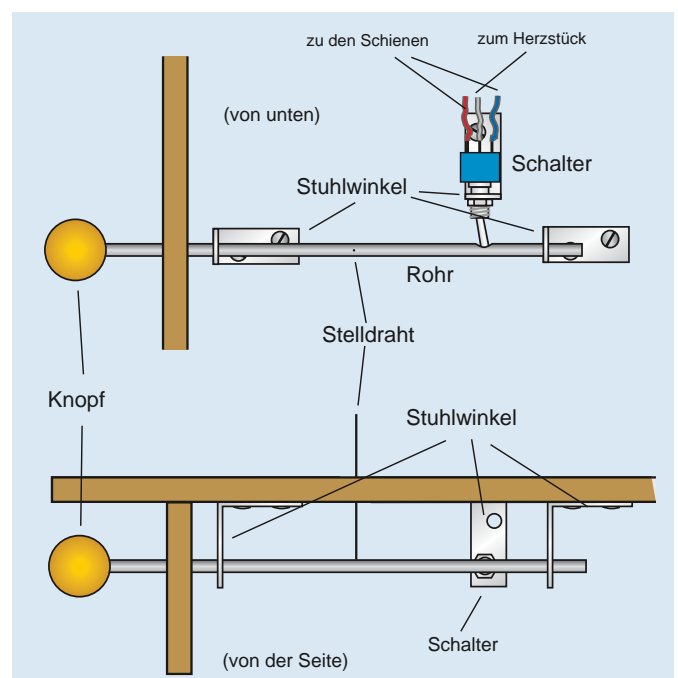
Im deutschen „Schattenbahnhof“ geht aber der englische „Fiddleyard“ nun mal nicht restlos auf. Sein ernstestes Gesicht nicht ohne Mühe aufsetzend, schreitet der Verfasser daher zur Verkündung folgender Definition:

Ein Schattenbahnhof ist eine Gleisanlage jenseits des modellmäßig gestalteten Teils einer Miniatureinrichtung

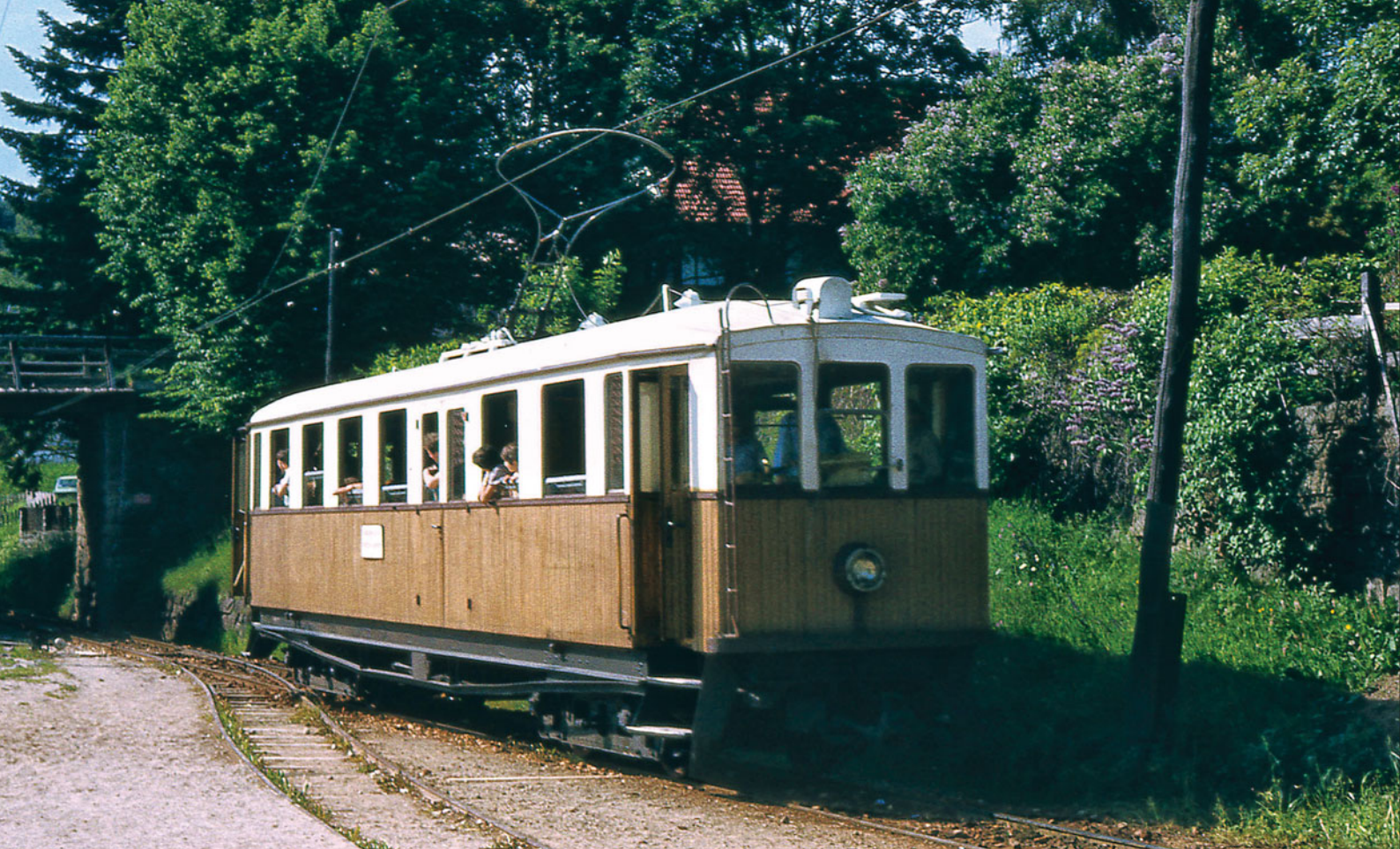
des schienengebundenen Verkehrs, wo Züge ohne Rangierbehandlung beginnen, enden, kreuzen oder wenden können. Ein Fiddleyard ist hingegen eine Gleisanlage etc. und so weiter, wo dasselbe mit Rangierbehandlung geschieht. Es gibt übrigens noch einen Stagingyard, der ein Schattenbahnhof ist, wo Züge während des Betriebes entweder aus- oder einfahren, aber eben nur das eine oder andere.

Der Import aus dem feuchtinsularen Modellbahnerdialekt, um ihn jetzt auch noch zu etymologisch aufzudröseln, bezeichnet einen Güter- oder Betriebsbahnhof (yard im Gegensatz zur station,

**Weichen lassen sich auch ohne Elektronik schalten, die gezeigte Konstruktion kommt mit Teilen aus dem Baumarkt aus. Der Umschalter für das Weichenherzstück hält den Stellmechanismus in beiden Endstellungen fest. Wenn man die Bohrung für den Schalter etwas aufweitet, kann man die Sache in gewissen Grenzen justieren.**







Im Vergleich zu dem auf Seite 9 gezeigten Triebwagen ist das nun aber ein Original-Ritterbahntriebwagen, der Klobenstein verlässt und gleich unter der Brücke hindurchfahren wird, die uns Modellbahnern eine höchst willkommene Möglichkeit bietet, die Strecke durch die Hintergrundkulisse verschwinden zu lassen. Der Vierachser stammt von der Grazer Waggon- und Maschinenfabrik AG.



wo nämlich die Eisenbahn den Kunden des Personenverkehrs gegenübertritt – in welcher Weise auch immer), in dem „gegeigt“ wird – to fiddle, und das heißt fiedeln, fuchteln, fummeln, fälschen und sicher noch anderes – what you will, wie uns Herr W. Shakespeare aus Stratford (England) großzügig freistellt. Was jedenfalls den fiddle yard anbelangt, darf es hier gerne bei dem im doppelten Wortsinne „eingeführten“ Fachbegriff bleiben. Jetzt falten wir aber den Katheder wieder zusammen und kehren zurück zur Anlage:

Außer dem Bahnhof enthält sie noch einen Meter gewöhnliches Gleis, welcher die ganzen elfeinhalb Kilometer bis Bozen darstellen muss. Dieser Fiddleyard ist zwar réduit à sa plus simple expression, auf seinen einfachsten Ausdruck zurückgeführt, wie unsere westlichen Nachbarn es treffend formulieren. Hier kann man nur unter der Bedingung umsetzen, dass man die Fahrzeuge mit dem schon erwähnten Edelwerkzeug von den Schienen lüftet.

Nun gilt es aber in Modellbahnerkreisen als nicht unbedingt schicklich, bei währendem Eisenbahnbetriebe Hand

an seine Fahrzeuge zu legen, denn Fingerabdrücke im Maßstab 1:1 könnten den Missetäter der Handgreiflichkeit überführen, oder es tritt gar eine gewisse Minderung des Detaillierungsgrades ein. Auch erweist sich das Aufgleisen von Vierachsern nicht als doppelt, sondern 2<sup>2</sup> mal so schwierig wie dieselbe Manipulation bei Zweiachsern. Aber den vierachsigen Triebwagen brauchen wir ja nicht unbedingt von den Schienen zu nehmen, sondern vielleicht nur die zweiachsigen Wagen, und bei den vergleichsweise wenigen Rangier-Handlungen, wie wir sie mit Fug und Recht nennen dürfen, können wir vielleicht die nötige Vorsicht so gerade noch aufbringen; ebenso die geringe Investition in ein Paar Baumwollhandschuhe.

Sicherheitshalber liegt das Fiedelgleis in der Mitte der Grundplatte und nicht in gefährlicher Nähe ihrer Vorderkante, was die vorbildwidrige Lage der Einfahrweiche nun auch erklärt. Wer nun immer noch nicht zufrieden ist, sei auf die folgenden Kapitel vertröstet, in denen auch Vorschläge zur berührungsfreien Fiedelei gemacht werden.

## So klappt's!

Der Fiddleyard könnte ohne falsche Gewissensbisse als klappbares Brett ausgeführt werden und so das modellbahnerisch eigentlich unfruchtbare Terrain vor einem Fenster oder einer

Dieses putzige Pfefferkuchenhaus ist in Wahrheit das Waagenhäuschen von Klobenstein. Die Flügel auf dem Dach sind ein österreichisches Versuchsmodell, mit dessen Hilfe der Wiegende dem Wagenführer „Freie Fahrt“ signalisieren konnte.



Tür urbar machen. Die zur Aufstellung der Anlage erforderliche Wandlänge verkürzt sich dadurch schon einmal gehörig. Im Falle des Aufbaus vor der Tür könnte die Klappe sogar noch das Amt einer Schranke mitversehen, die den Modellbahner vor familiären Störfaktoren abschirmt. Schon Heinrich Heine rühmte ja den heilsamen Einfluss der Eisenbahnen auf das Familienleben: „Sintemalen sie erleichtern die Entfernung von der Sippschaft.“

Wo wir uns einstweilen noch beim ersten Kapitel aufhalten, können wir uns noch einer weiteren Grundsatzdiskussion hingeben: Ein solcher Klapparatismus verdient in jedem Fall den Vorzug vor einem nur demontierbaren Fiddleyard, weil dieser nämlich vor Betriebsaufnahme zunächst wieder remonti-ert werden muss, und dazu bedarf es der Überwindung von Trägheitsmomenten, die außerhalb der eigentlichen Physik liegen, sprich: man hat nicht immer Lust dazu.

Noch eine Grundsatzfrage könnte die Klapprichtung hergeben: nach oben oder nach unten? Bei ersterer Lösung bildet das aufrechte Brett eine wirksame Wegfahrsperr-ung für eventuell im Bahnhof stehende Fahrzeuge, und außerdem ist die Stütze am anderen Ende von einfacher und daher solider und wenig stör-anfälliger Bauart. Dafür müsste die Klappe in gehobener Stel-



**Abschließend noch zwei Motive im Maßstab 1:87: Die zahlreichen Rittner-Touristen genießen die Sonne auf der Terrasse der Bahnhofsgaststätte. Unten die Einfahrt in den Bahnhof Klobenstein mit der für den Modellbauer perfekt positionierten Brücke. Fotos: Markus Tiedtke (2)**

lung in einer angemessenen Form arretiert werden, damit sie nicht jemandem unverhofft den modellbahnerischen Ritterschlag mit Krankenschein erteilen oder gar die Eingangstür blockieren kann. Weiter verdient bedacht zu werden, dass aus wohl unmittelbar einsichtigen Gründen genug Platz zwischen Anlage und Zimmerdecke vorhanden sein muss. Sollte die letztere den Weg nach oben versperren, können wir ja

geschickt nach unten ausweichen, w-enn-gleich diese Lösung technisch anspruchsvoller zu werden verspricht.

Nun ist es aber genug erwogen; wer jetzt an der Bahn der bleichen Berge Gefallen gefunden hat, dem können wir außer dem Studium der einschlägigen Literatur (siehe Quellenverzeichnis) auch noch einen Lokalausweis empfehlen, denn den Bahnhof und die Bahn gibt es ja nach wie vor.







Ein Spitzkehrenbahnhof in der Westschweiz: Le Sépey

## Waadtland im Winkel

*Mit dem zweiten Entwurf bleiben wir noch in den Alpen, und das nicht zufällig, sahen sich doch die Ingenieure schmalspuriger Alpenbahnen oft ebenso unüberwindlichen Felsmauern gegenüber wie der gemietspiegelte Modellbahner.*

Was auf den ersten Blick wie ein Endbahnhof daherkommt (s. Gleisplan Seite 18) ist in Tat und Wahrheit der wichtigste Kreuzungsbahnhof an der Meterspurbahn Aigle-Sépey-Les Diablerets, einer 23 km langen Bahn im westschweizer Kanton Vaud – oder Waadt, wie man im alemannischen Teil der Schweiz sagt. Das Dorf Le Sépey liegt auf halbem Wege zwischen dem Anschlussbahnhof im Rhonetal sowie dem hochgelegenen Endbahnhof, und zwar als einziger Ort des Tales auf dessen unwegsamer Nordseite. Seinen Namen leiten die Etymologen von dem Nadelwald ab, der auch tatsächlich unübersehbar weite Teile des Gemeindegebiets bedeckt. Das Dorf

ist nur über eine für diese Art Bahn übertrieben große Brücke erreichbar, und man kann gut verstehen, dass man für die Fortsetzung der Strecke keine zweite Brücke bauen mochte, deren gewiss imposante Abmessungen einen ebenso imposanten Posten in der Bau-rechnung dargestellt hätten. Daher befährt man bis heute die eine Brücke kurzerhand ein zweites Mal und entscheidet sich auf der anderen Seite, ob man zu Tal oder zu Berge fahren will.

### Wer anderen einen Graben gräbt ...

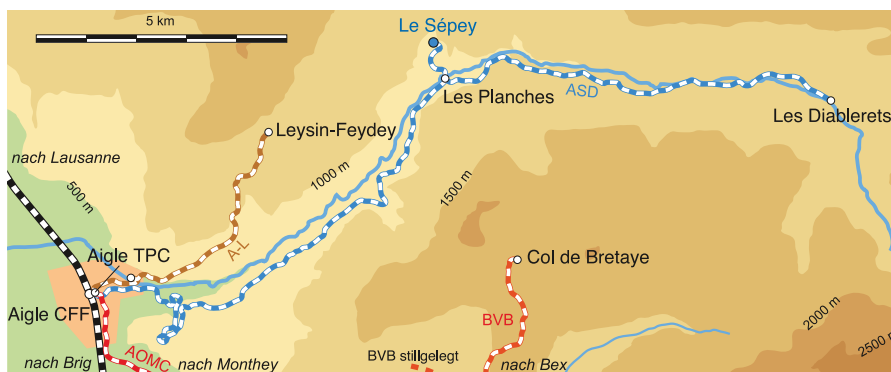
Beinahe hätte übrigens die ASD (eigentlich: der ASD; der „Eisenweg“, che-

min de fer, ist im Französischen männlichen Geschlechts) den Röstigraben überwunden. Damit hat es Folgendes auf sich: Wo immer in der Schweiz die deutsche Zunge waltet, werden geriebene Kartoffeln unter dem Namen Röstti in die Pfanne gehauen. Der frankophone und frankophile Welschschweizer, der diese auch vom Autor gern verschlungene Köstlichkeit wohl mit gelindem Entsetzen betrachtet, fühlt sich auch kulinarisch durch eine natürliche Barriere von den Deutschschweizern sicher getrennt. Wobei aber der Röstigraben oft in der für Gräben unüblichen Form eines Gebirgskammes auftritt.

Wie gesagt, beinahe hätte die ASD diese innerschweizerische und durch den Col du Pillon auch vergegenständlichte Grenze überwunden. Aber die Konzession für die Verlängerung nach Norden ins Bernische war je hälftig an zwei Gruppen verschiedener Zunge vergeben, die dann auch keine gemeinsame Sprache fanden. Bauernschlau glaubten die Welschen, auch die deutschsprachige Konzession erbeuten zu können und nahmen den Weiterbau derart entschlossen in Angriff, dass er sich nicht nur erheblich verzögerte,



Links: Das ist schon beinahe der ganze Bahnhof Le Sépey: Zu erkennen sind fünf der sechs Weichen, jedenfalls, wenn der Herr in der Mitte einmal ein wenig beiseite tritt. Der Triebwagen der Bahn Aigle–Leysin weilte hier am 16.6.1971 zu einer Probefahrt, rechts der BDe 4/4 3, der hier Hausrecht hatte. Er entstand 1948 durch Umbau eines 1913 gebauten Triebwagens. 1988 kam er nach Frankreich zur Museumsbahn von La Mure. Foto: Hans Waldburger



sondern überhaupt nicht zustande kam.

Was daher auch nicht zustande kam, war der erhoffte Anschluss an den Weltverkehr des Kantons Bern, worauf man doch schon bei der Wahl des Bremssystems und der Kupplung Bedacht genommen hatte – sie stimmten (jedenfalls anfänglich) mit denen des Montreux–Oberland–Bernois (MOB) überein. Aber vielleicht wird dennoch der eine oder andere Modellbahner frechweg unterstellen wollen, dass trotz jenes intriganten Intermezzos aus dem Querulantenstadel zuletzt doch die Vernunft „obenausschwang“ und die Strecke über alle Gemeinsamkeiten hinweg doch noch gebaut wurde. So könnte man zuletzt noch einem MOB-Zug zu einem verspäteten und auch verkleinerten (ob nun 87x oder 45x) Auftritt im Bahnhof Le Sépey verhelfen.

## Es fährt ein Zug nach irgendwo

Jedenfalls endet die Bahn bis heute auf halber Strecke in einem Dorf, das früher nur ein kleiner Weiler war und übrigens seinen heutigen Namen „Les Diablerets“ auch erst seit etwa hundert Jahren trägt. Erst durch die neue Bahn ließen sich Touristen in nennenswerter Zahl anlocken, aber besser nennen wir diese Zahl auch gleich: Während der 1930er-Jahre beförderte man im Tagesdurchschnitt gerade mal 160 Personen.

Auch der Güterverkehr machte der Kleinbahndirektion schon seit den 1920er-Jahren keine rechte Freude mehr und kam nur noch mit Mühe über ein paar tausend Tonnen im Jahr hinaus; es sei denn, dass zum Beispiel unversehens für die Kleinbahn günstige Winde aufkamen und die Waldungen des Ormonttales in die Horizontale brachten. Zur Feier dieses Ereignisses wurden den Niederbordwagen Rungen aufgesteckt und dann waren sie pausenlos im Einsatz, bis alles Holz ins Tal gebracht war, zwar nicht in Windeseile,

Wie die Streckenverschlingungen bald hinter dem Ausgangsbahnhof Aigle schon vermuten lassen, ist die ASD eine richtige Gebirgsbahn; der Höhenunterschied zwischen Aigle und dem Endpunkt beträgt 750 m auf nur gut 23 km. Die übrigen Bahnen der Gegend, zu nennen wären Aigle–Leysin (AL), Aigle–Ollon–Monthey–Champéry (AOMC) und Bex–Villars–Bretaye (BVB), machen gar vom Zahnrad Gebrauch.

aber so „speditiv“, wie eine Kleinbahn das vermag.

Regelmäßig und vorhersehbar war jedoch ein anderer Großanlass, nämlich die alljährliche Bergtour des Rindviehs, wenn im Frühjahr die Alpen „bestoßen“ wurden. Jeden September kehrten die Paarhufer aus der Sommerfrische zurück, wozu dann oft mehr gedeckte Wagen im Einsatz waren, als die ASD überhaupt besaß – kein Trick, sie waren von den benachbarten Me-

terspurbahnen geborgt. Und auch zu den regelmäßig stattfindenden Viehmärkten reiste das Hufgetier per Bahn – wegen der zwanglosen Umgangsformen des Milchviehs war anschließend allerdings eine gründliche Reinigung erforderlich. Und jeden Tag schließlich rollte frischgezapfte Kuhmilch zu Tal, und das in Kannen auf denselben Niederbordwagen, die wir eben in eher windigem Zusammenhang kennengelernt haben.

Zwischen Le Sépey und Les Planches kommt hier ein langer Güterzug herangerauscht; er enthält sogar genau in der Mitte ein Fahrzeug der benachbarten AOMC. Wir dürfen nun nicht annehmen, dass die Güterzüge der ASD immer so lang gewesen wären. Ganz im Gegenteil, das ist ein Alpvieh-Extrazug, der die Hornviecher aus der Sommerfrische zurückbringt. Wer an diesem Rindviehexpress Gefallen findet, kann auf seiner Anlage ja beliebig oft „die Alpen bestoßen“, wie die Fachwelt es nennt. Triebfahrzeug ist der BDe 4/4 1, der 1913 erbaut und 1942 nach einem Brandschaden totalsaniert wurde. Foto: Gérald Hadorn







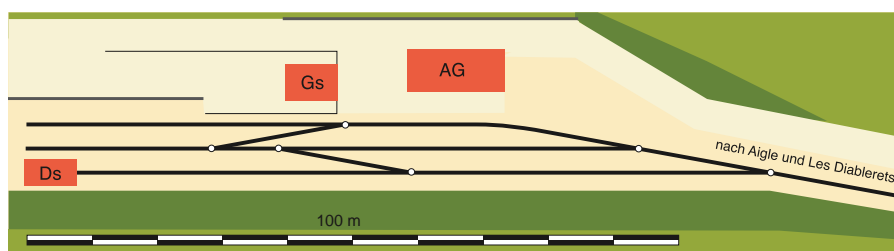
Hans Waldburger weilte am 13.6.1985 in Le Sépey, als noch die alten Triebwagen unangefochten das Feld beherrschten. ABFe 4/4 11 heißt eigentlich BDe 4/4 11, war zwischenzeitlich auch mal BCFe 4/4 3 und kam unter dem Namen BCFe 4/4 2 zur Welt. Beim großen Depotbrand 26.6.1940 stark beschädigt, wurde er mit den ursprünglichen Doppelfenstern wieder aufgebaut und anschließend zweimal neu nummeriert. Er wurde 1988 an die La-Mure-Museumsbahn in Frankreich abgegeben, die ihn aber verschrottete.

## Siehst Du das Schild dort auf der Stange?

Jenseits der bereits erwähnten Brücke liegt der Abzweigbahnhof Les Planches (frz. = die Bretter, was ja gut zur Modellbahn passen will). Er besteht nur aus der Abzweigweiche, einem Ladegeleis und einem kleinen Holzgebäude, das aber vermutlich nicht dem Bahnhof seinen Namen gab. Hier verzweigt sich das von Le Sépey herkommende Gleis

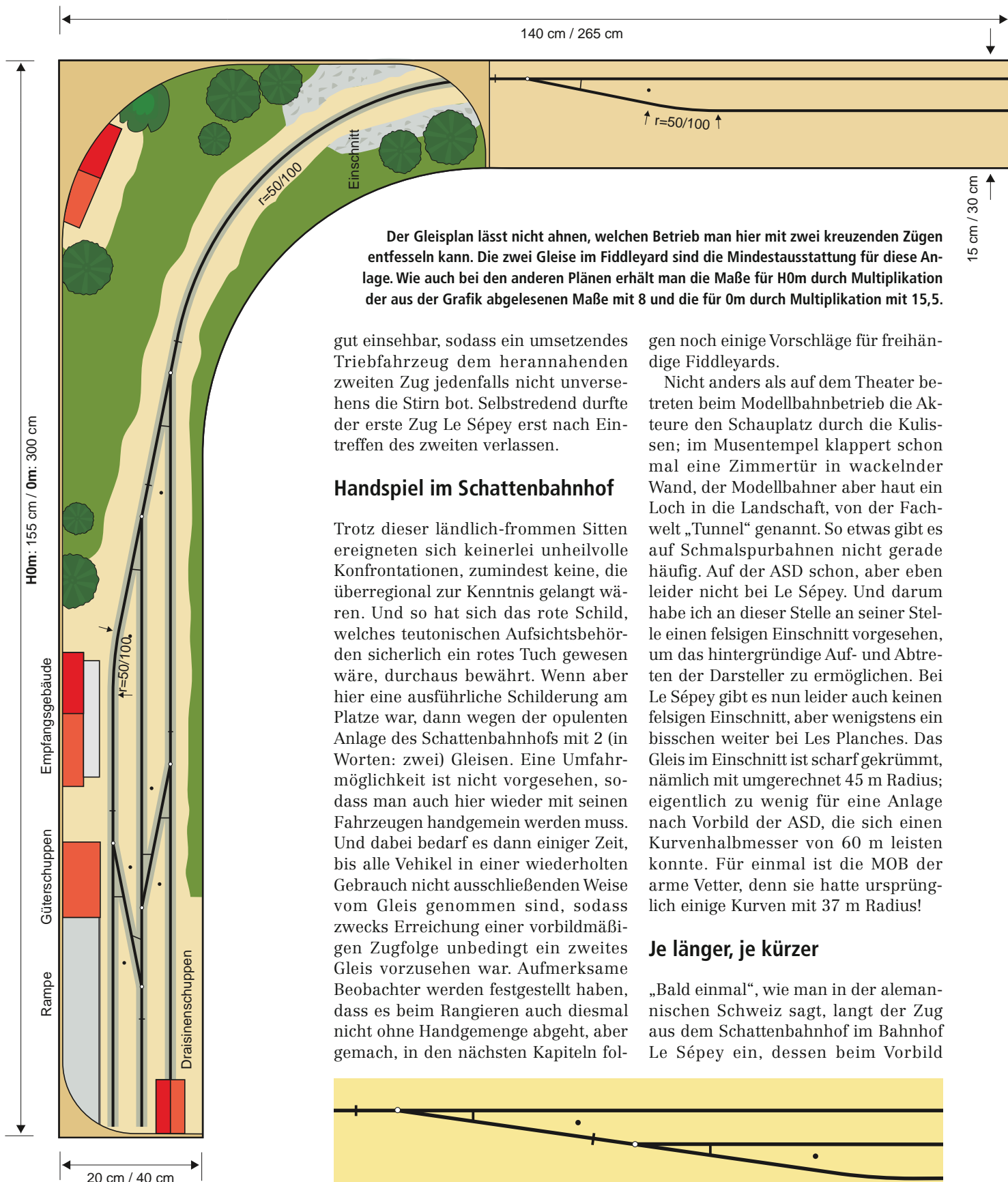
in Richtung auf die beiden anderen in der Firmenbezeichnung namhaft gemachten Endpunkte Aigle und Les Diablerets. Wie auf den meisten Bahnhöfen war in Les Planches kein Betriebsbeamter stationiert und einen Zugleiter wie nördlich der „Schwabengrenze“ kannte man hier auch nicht. (Schwaben: schweizerdeutsch für das bisschen Flachland zwischen Oberrhein und Nordsee; der Bewohner heißt Schwab und im Bedarfsfall auch ganz anders).

Der Bahnhof Le Sépey ist nur um die 120 m lang, aber in Baugröße H0m müsste man immerhin noch ca. 140 cm veranschlagen und in O<sub>m</sub> ca. 270 cm. Wenn man soviel Zentimeter zur Verfügung hat, sollte man davon auch Gebrauch machen; andernfalls lassen sich auch hier noch ein paar davon einsparen, wie der Anlagenvorschlag zeigt.



Dennoch aber kreuzte man in Le Sépey, dass es eine Art hatte. Wie dieses? Wenn beide Züge, nämlich der bergfahrende aus Aigle und der talfahrende aus Les Diablerets, den Bretterbahnhof zur selben Frist erreichten, konnte ja eine Einigung über das weitere Prozedere erzielt werden, zur Not nach Wahl eines Versammlungsleiters. Oder ein Zug drängelte sich einfach vor (sog. direkte Demokratie). In allen anderen Fällen hätte sich die Frage, wo denn der andere Zug bleibe, durch forsches Drauflosfahren womöglich unüberhörbar von selbst beantwortet, unter lebhaftem Widerspruch der Kleinbahndirektion wohlverstanden. Diese auf Versuch und Irrtum beruhende Methode wäre dem Erhaltungszustand der Fahrzeuge nicht gerade förderlich gewesen und daher wandte man ein ebenso einfaches, aber nicht empirisches Verfahren an. Gérald Hadorn aus Aigle hat es uns verraten: Der erste Zug, der in die Strecke Les Planches–Le Sépey einfuhr, pflanzte bei der Abzweigung ein rotes Schild auf, dem nachkommenden zur Mahnung, dass eine verhaltene Fahrweise am Platze sei, deren Einhaltung übrigens durch die örtlichen Steigungs- und Krümmungsverhältnisse wesentlich gefördert wurde. Kurz vor Le Sépey ist die Strecke





Der Gleisplan lässt nicht ahnen, welchen Betrieb man hier mit zwei kreuzenden Zügen entfesseln kann. Die zwei Gleise im Fiddleyard sind die Mindestausstattung für diese Anlage. Wie auch bei den anderen Plänen erhält man die Maße für H0m durch Multiplikation der aus der Grafik abgelesenen Maße mit 8 und die für 0m durch Multiplikation mit 15,5.

gut einsehbar, sodass ein umsetzendes Triebfahrzeug dem herannahenden zweiten Zug jedenfalls nicht unversehens die Stirn bot. Selbstredend durfte der erste Zug Le Sépey erst nach Eintreffen des zweiten verlassen.

## Handspiel im Schattenbahnhof

Trotz dieser ländlich-frommen Sitten ereigneten sich keinerlei unheilvolle Konfrontationen, zumindest keine, die überregional zur Kenntnis gelangt wären. Und so hat sich das rote Schild, welches teutonischen Aufsichtsbehörden sicherlich ein rotes Tuch gewesen wäre, durchaus bewährt. Wenn aber hier eine ausführliche Schilderung am Platze war, dann wegen der opulenten Anlage des Schattenbahnhofs mit 2 (in Worten: zwei) Gleisen. Eine Umfahrmöglichkeit ist nicht vorgesehen, sodass man auch hier wieder mit seinen Fahrzeugen handgemein werden muss. Und dabei bedarf es dann einiger Zeit, bis alle Vehikel in einer wiederholten Gebrauch nicht ausschließenden Weise vom Gleis genommen sind, sodass zwecks Erreichung einer vorbildmäßigen Zugfolge unbedingt ein zweites Gleis vorzusehen war. Aufmerksame Beobachter werden festgestellt haben, dass es beim Rangieren auch diesmal nicht ohne Handgemenge abgeht, aber gemach, in den nächsten Kapiteln fol-

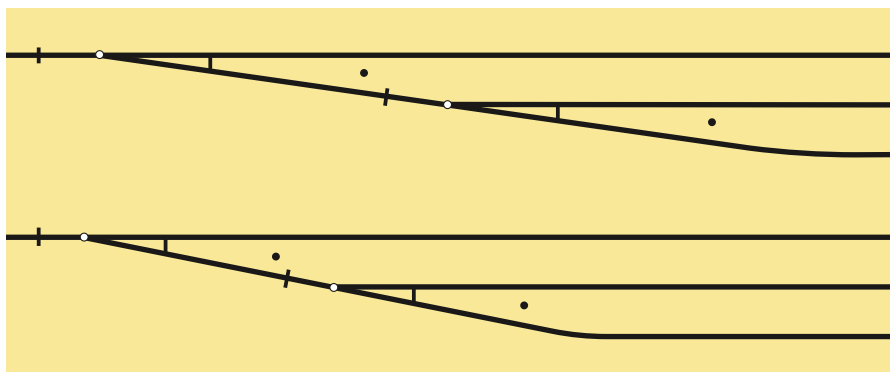
gen noch einige Vorschläge für freihändige Fiddleyards.

Nicht anders als auf dem Theater betreten beim Modellbahnbetrieb die Akteure den Schauplatz durch die Kulissen; im Musentempel klappert schon mal eine Zimmertür in wackelnder Wand, der Modellbahner aber haut ein Loch in die Landschaft, von der Fachwelt „Tunnel“ genannt. So etwas gibt es auf Schmalspurbahnen nicht gerade häufig. Auf der ASD schon, aber eben leider nicht bei Le Sépey. Und darum habe ich an dieser Stelle an seiner Stelle einen felsigen Einschnitt vorgesehen, um das hintergründige Auf- und Abtreten der Darsteller zu ermöglichen. Bei Le Sépey gibt es nun leider auch keinen felsigen Einschnitt, aber wenigstens ein bisschen weiter bei Les Planches. Das Gleis im Einschnitt ist scharf gekrümmt, nämlich mit umgerechnet 45 m Radius; eigentlich zu wenig für eine Anlage nach Vorbild der ASD, die sich einen Kurvenhalbmesser von 60 m leisten konnte. Für einmal ist die MOB der arme Vetter, denn sie hatte ursprünglich einige Kurven mit 37 m Radius!

## Je länger, je kürzer

„Bald einmal“, wie man in der alemannischen Schweiz sagt, langt der Zug aus dem Schattenbahnhof im Bahnhof Le Sépey ein, dessen beim Vorbild

Rechts: Vom Weichenwinkel hängt nicht nur die Länge der Weiche ab, sondern auch die bis zum Grenzzeichen, also der Stelle, wo ein Fahrzeug äußerstenfalls stehen kann, ohne den Verkehr im Nachbargleis zu behindern.







Das Gleisende in Le Sépey einmal näher betrachtet. Die Gleise enden ohne besondere Formalitäten vor der Scheune, ebenso die Fahrleitung. Die Güterwagen dienen bahn-dienstlichen Zwecken, nachdem der Güter-verkehr bereits sanft entschlafen ist. Der Weichenhebel steht originellerweise parallel zum Gleis und hat seine Laterne schon vor langer Zeit verloren, was zum Zeitpunkt der Aufnahme (1991) eine der wenigen Änderungen in Le Sépey seit der Bahneröffnung war.

schon verschwundenes Empfangsge-bäude auch auf der Anlage gerade ein-mal zur Hälfte zu sehen ist; ein in der Realität nicht vorhandener Laubbaum als Architektenrost verbirgt gnädig diese bei seitlicher Betrachtung stets etwas unschön wirkende Halbheit. Ein Halbr reliefgebäude ist auch der Güter-schuppen; gar nicht sichtbar ist hinge-gen das nur durch ein paar Bretterstap-el vor dem Gleis angedeutete Säge-werk ganz links. Mit Recht, denn beim Vorbild befand sich dieses Sägewerk mit dem einzigen Gleisanschluss der Bahn etliche Kilometer bergauf. Richtig wäre hier ein betrieblich eher unergie-biger Draisinenschuppen.

Zwar ist der Bahnhof mit etwa 120 m schon recht kurz, aber wir wollen se-hen, ob da nicht weitere Verknappung möglich ist. Die Weichen des Vorbilds haben eine Neigung von 1:5,5; wenn wir uns stattdessen wie beim vorheri-gen Vorschlag mit 1:5 begnügen, wird es ein wenig kürzer. Die Bahnhofsgleise können auch gekürzt werden, solange es noch nicht betriebsgefährdend ist in dem Sinne, dass ASD-typische Zugzu-sammenstellungen nicht mehr hinein-passen.

Da sehen wir aber noch das Ziehgleis am Ende des Bahnhofs: Muss das denn so lang sein? Nein, es reicht ja, wenn ein Triebwagen so weit hineingeht, dass sich die Weichenzungen bequem umstellen lassen. Dadurch wird zwar auch das Ladegleis kürzer, aber bei dem früher üblichen Verkehrsaufkom-men in Le Sépey werden wir das wohl verwirren können. Und mit einem Mal ist der Bahnhof nur noch 100 m lang.

Drei Gleise, sechs Weichen, das ist al-les. Und dazu zwei Züge, die jeweils zusehen müssen, wie sie aneinander



Der Güterschuppen von Le Sépey in rustikaler Holzbauweise ist bescheiden verziert (inzwi-schen allerdings mehr mit Plakaten), dürfte aber zum Zeitpunkt der Aufnahme im Jahre 1993 schon längere Zeit seinem ursprünglichen Zweck nicht mehr gedient haben. Der Oberleitungs-mast ist gleichfalls älteren Datums, aber noch in Betrieb. Hinten erkennt man einen stilistisch zum Güterschuppen passenden, aber etwas einfacheren Draisinenschuppen.



Am Aufnahmegebäude von Le Sépey nagte so lange der Zahn der Zeit, bis es abgerissen werden musste. Der Verfasser gehört zwar nicht zu den letzten, die es lebend gesehen haben, war aber dennoch so schlau, die Stra-ßenseite aufzunehmen, als sie noch da war.





vorbeikommen. Was braucht der Modellbahner mehr? Nun, diese Frage wird sich vielleicht in den nächsten Kapiteln beantworten. Einstweilen empfehle ich außer einem Blick in die Literatur erneut einen Lokaltermin. Freilich sollte man ihn nicht zu lange hinauschieben, denn die ASD kann den traurigen Ruhm für sich beanspruchen, eine der am häufigsten von der Stilllegung bedrohten Bahnen der Schweiz zu sein. Und wer zu spät kommt ... (ist die Deutsche Bahn, ich hör' ja schon auf).

Quasi auf den Anlagenvorschlag zugeschnitten präsentierte Fulgurex in Zusammenarbeit mit dem Verein „ASD 1914“ auf der Spielwarenmesse 2014 den Triebwagen ABFe 4/4 der ASD in einem Set zusammen mit passendem Beiwagen. Das exquisite Kleinserienmodell wird es in drei Lackierungsvarianten geben, die das Vorbild im Lauf seiner Einsatzzeit auf der ASD getragen hat. Dazu gibt es auch passende Güterwagen. Foto: AMB-Design

Eine alte Postkarte aus der Sammlung Waldburger zeigt den Bahnhof Le Sépey wohl bald nach der Eröffnung in seiner ganzen Pracht und mit dem BCF 4/4 3, den wir ja bereits von Seite 16 kennen. Allerdings war er damals noch rot, was man freilich auf der Schwarzweißaufnahme nicht so recht würdigen kann. Seit den 1940er-Jahren trugen die Fahrzeuge eine schicke Farbgebung in Graublau-creme; einige wurden seit den 1970er-Jahren auch in Einheitsorange lackiert. Das Hotel du Mont d'Or ist inzwischen ebenso verschwunden wie das Empfangsgebäude.





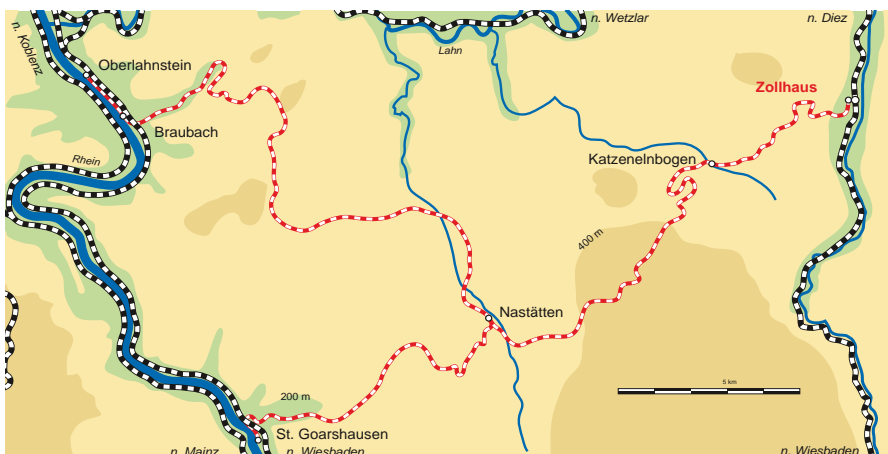


„Englisches“ Rangieren auf der NKAG

# Nassauische Neigezüge

*Die Nassauische Kleinbahn – das war doch die, die durchs Stadttor fuhr und eine Strecke mit zwei schmalen Spurweiten hatte? Aber ja, und zwar in Braubach, wo die Werksbahn der Silberhütte mit 750 mm Spurweite das Gleisbett mit der meter-spurigen NKAG teilte. Diese Kohabitation böte sich zwar als schickliches Vorbild namentlich für zweigleisig fahrende Schmal-spurliebhaber an, aber der Verfasser ist nicht um Ausreden verlegen, hier den weniger bekannten Bahnhof am anderen Ende der NKAG zu präsentieren, nämlich Zollhaus (Nassau).*

Wir werden in Zollhaus (Nassau) leider nicht den Vater Rhein in seinem Bett sehen, Fachwerkhäuser und Stadttore gibt es auch nicht so viele, von burgengekrönten Weinbergen ganz zu schweigen. Hier wird keiner Rheinromantik gefrönt, sondern gearbeitet. Zum Beispiel wurde Kalkstein umgeschlagen, jedenfalls bis zur Stilllegung des Kleinbahnhofs im Jahre 1962. Wobei wir der Gerechtigkeit halber zugeben sollten, dass zu den Wahr-



Oben: Im Jahre 1958 überquert hier ein Kalksteinzug der Nassauischen Kleinbahn die Landstraße durchs Aartal. Vermutlich werden die Wagen soeben Richtung Sturzbühne geschoben. Der Kleinbahner wartet darauf, dem Straßenverkehr Einhalt gebieten zu können, aber leider zeigen sich keine Brezelkäfer oder Leukoplastbomber.

*Alle Fotos: Slg. Winfried Ott*

Links: Die NKAG, eine Kleinbahn mit immerhin 78 km Streckenlänge, arbeitete sich vermittels langer Steigungen aus dem Rhein- und Aartal herauf zu den Höhen des nördlichen Taunus. Unser Vorbild Zollhaus befindet sich ganz am Ostende der Bahn.





Der Güterbahnhof von der ersten Weiche aus gesehen (1962). Wir erkennen, dass die NKAG für ihren Anstieg zum Sturzgerüst etwas mehr Platz zur Verfügung hatte als wir. Wesentliche Bauwerke wie etwa Güterschuppen und Wasserhaus enthält auch der Anlagenentwurf. Rechts der Gleisplan des Vorbilds in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Gegenüber dem Empfangsgebäude der Staatsbahn befand sich ein Zementwerk; hier ist der genaue Gleisverlauf nicht bekannt. Im Übrigen stellt die Vorlage eine Skizze für den Umbau des Bahnhofs dar, wobei nicht ganz klar ist, ob die Praxis der Theorie in allen Einzelheiten gefolgt ist. Auffällig ist die eindrucksvolle Längenausdehnung des Normalspurbahnhofs, der nur an einer Nebenbahn liegt. Jene Nebenbahn übrigens, für die einstmal die bekannten Langenschwalbacher Personenwagen beschafft wurden.

zeichen der Wein- und Rosenstadt Braubach ja auch die drei Schornsteine der Silberhütte zählen.

Ein erster Blick auf den Vorbildgleisplan wird freilich gelindes Entsetzen auslösen: das alles als MiniMax-Anlage? Ja, warum denn nicht? Zugegebenermaßen sind die meterspurigen Anlagen im Bahnhof Zollhaus an die 540 m lang, das wären in H0m 620 cm und in Om schlappe zwölf Meter. Wir haben wenig Aussicht, dieses Großprojekt unbeschadet durch das häusliche Planfeststellungsverfahren zu bringen.

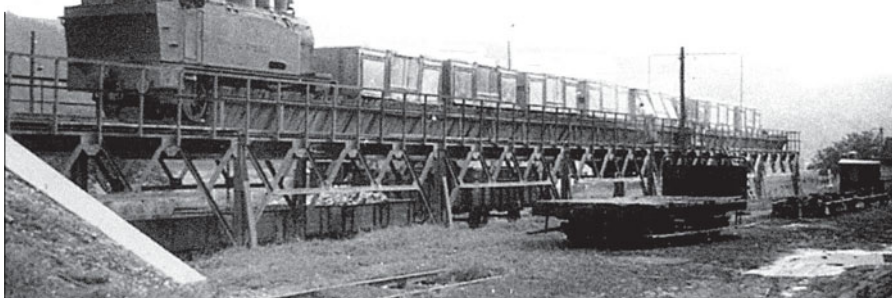
Nun, in der Beschränkung zeigt sich erst der Meister, wie unser Dichterfürst bei der Eröffnung des schnuckeligen kleinen Schauspielhauses von Bad Lauchstädt zu bedenken gab. Es gilt

wohl nur ein redliches Bemühen und so wollen wir einmal schauen, ob wir von den abgeschmackt großen Gleisanlagen denn irgendetwas unserer Beschränktheit opfern können.

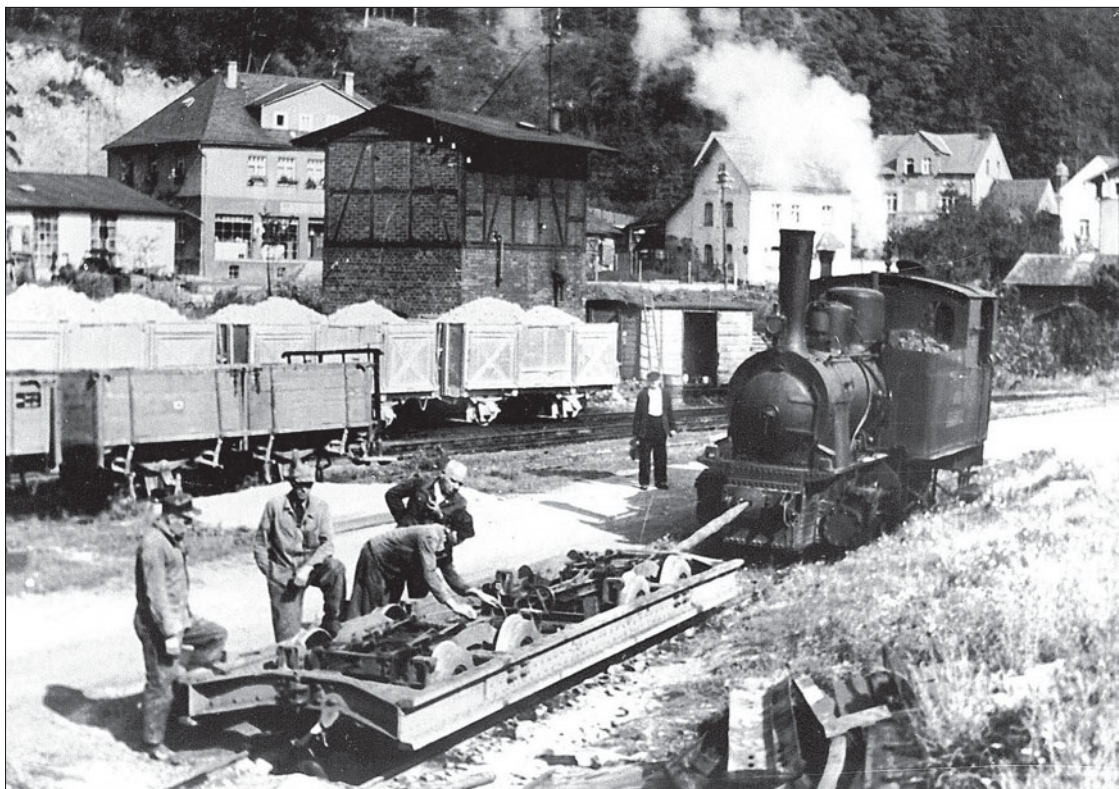
Und da fällt uns zunächst einmal die lange Kurve zwischen der Abzweigweiche zur Strecke und der Weiche zu den Umladeanlagen auf. Das geht doch sicher auch kürzer? Es geht sogar ganz ohne, wenn wir in Kauf nehmen, dass im Güterbahnhof nur dann rangiert werden kann, wenn das Personenzuggleis leer ist. Damit haben wir schon einmal 180 m des Vorbildes eingespart.

Nach diesem kühnen Schnitt steht weiteren einschneidenden Kürzungen wohl keine falsche Rücksichtnahme mehr entgegen und so entscheiden wir,

Nicht ganz wie auf dem Gleisplan stellen sich hier die Gleisanlagen im Güterbahnhof dar, aber das Foto ist ja auch gut 40 Jahre nach der erwähnten Umbauzeichnung entstanden. Der D-Kuppler hat den Kalksteinzug auf die Sturzbühne gedrückt und wartet darauf, dass die Schwerkraft ihr Werk tut. Foto: Schilp, Slg. Ott







Einer arbeitet, vier sehen zu. Diese Art der Arbeitsteilung scheint bei allen Freiluftberufen zu gelten, oder fällt die Teamarbeit (toll, ein anderer macht's) in geschlossenen Räumen nur nicht so auf? Derweil pafft der Dreikuppler aus der Anfangspackung der Bahn (Henschel 1899) geduldig vor sich hin. Im Hintergrund das Wasserhaus und ein ansehnliches Sortiment von Güterwagen diverser Bauarten, einige davon hoch beladen.

dass das Einfahrgleis vor dem Bahnhofsgelände sowie das Umsetzgleis im Güterbahnhof mit knapp der halben Länge immer noch lang genug sind. Ja nun, wer Großes will, muss sich zusammenraffen, sagte dazu der weimarische Geheimrat am angegebenen Ort. Dann machen wir auch die Weichen noch etwas steiler – eine Weichenneigung von 1:5,5 tut es ja auch – und schon sind wir bei nur noch einem Drittel der ursprünglichen Länge angelangt – fertig!

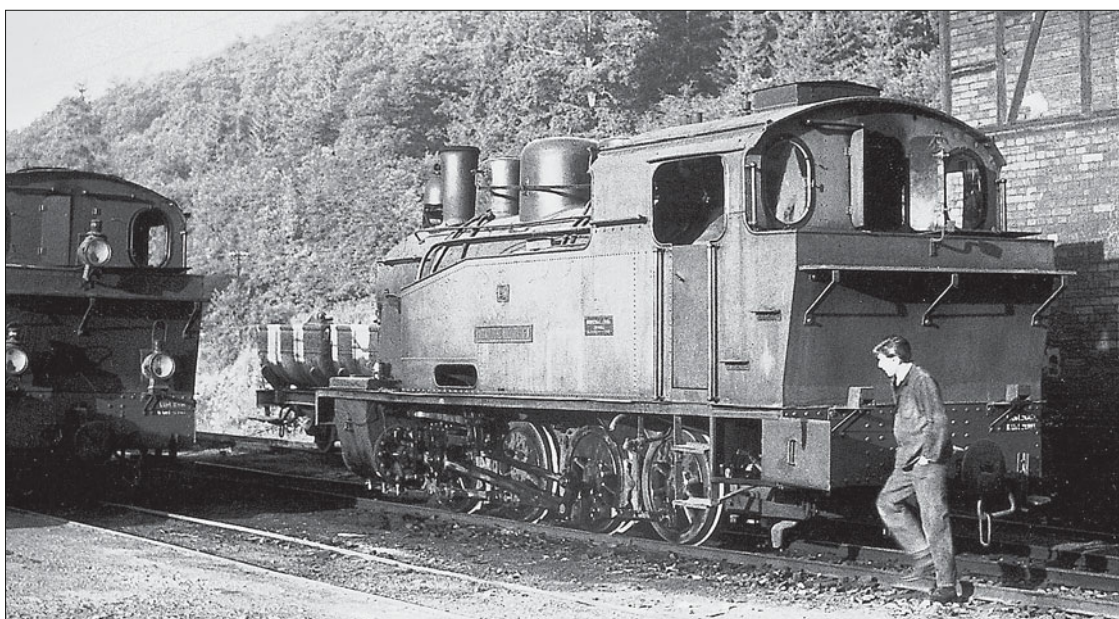
Fertig? Nein, nicht ganz. Auf Seite 23 oben ist auch mit dem unbewaffneten Augen nicht gut zu übersehen, dass das

Sturzgerüst, von dem sich die nassauischen Bodenschätze in reichem, vollem Schwall in die bereitstehenden Staatsbahnwagen ergossen, seine nur wenig profilierte Umgebung deutlich überragte. Dem Vorbild stand für die nötige Rampenstrecke aber auch deutlich mehr Gleislänge zu Gebote als uns.

Das normalspurige Umladegleis muss sich daher eine geringfügige Erniedrigung bieten lassen, was den Vorteil hat, dass die Böden der Wagen beider Spurweiten auf gleicher Höhe liegen. Dennoch kommen wir nur auf einen eher kosmetischen Höhenunter-

schied zwischen Umladegleis und Entladegleis. Allerdings lag denselben Lichtbildern zufolge der Boden unter der Rampe etwas niedriger als der übrige Bahnhof. Anstatt nach der Vollendung reiner Höhe zu streben, vertiefen wir einfach den Boden so lange, bis uns das Gerüst hoch genug erscheint.

Und weil das Normalspurgleis vor dem Gerüst ebenfalls unter die oben gefassten Kürzungsbeschlüsse fällt und mangels Anwesenheit sich nicht störend bemerkbar machen kann, ist dabei keine Rücksichtnahme auf irgendwelche Vorbildmaße nötig.



Die NKAG besaß kräftige Vierkuppeler, hier eine 1917 von Henschel gebaute Maschine vor dem Wasserhaus im Güterbahnhof.

Rechte Seite: Deutlich zu erkennen ist außer dem Sturzgerüst auch der Umstand, dass das Normalspurgleis tiefer liegt als der Schmalspurbahnhof. Davon habe ich bei meinem Anlagenentwurf rücksichtslos Gebrauch gemacht.



Der Anlagenentwurf zeigt zwar alle wesentlichen Gleisanlagen des Vorbilds, aber in sinnwahrer Verkürzung. Die angegebenen Höhenmaße sind nicht unbedingt verbindlich; man sollte in jedem Fall die nötige Steigung durch Versuche ermitteln. Zu beachten ist, dass auch die an die Strecke anschließende Weichenstraße noch in der Steigung liegen muss, damit die Züge abrollen können.

Das hintere Gleis des Schattenbahnhofs hat die volle Zuglänge von umgerechnet 55 m, die anderen sind etwas kürzer, aber immer noch lang genug für eine Zuggarnitur ohne Lok. Längere Züge müssen eben in die Stumpfgleise ganz rechts zurückstoßen. Das mittlere Gleis sollte möglichst als Lokdurchfahrtschienen erhalten werden.

## Von den Engländern lernen ...

Das Streckengleis verlässt die Anlage ungefähr in der Mitte und beim Vorbild weist es gegen den Bahnhof eine beträchtliche Neigung auf. Die Nassauischen setzten hier, wie sie es nannten, „auf englisch“ um, nämlich mit Hilfe der Schwerkraft (bekanntlich eine Erfindung des Engländers Isaac Newton), deren Benutzung zu bahnbetrieblichen Zwecken ihnen ja schon vom Massengutumschlag her bekannt war (siehe das Sturzgerüst).

Sie schoben den eingefahrenen Zug aus dem Einfahrgleis in die Steigung hinein, verdrückten sich mit der Lok Richtung Güterbahnhof und ließen die Wagen ins Einfahrgleis hineinrollen. Kaum war die Luft wieder rein, kam die Lok aus dem Gleis zum Güterbahnhof hervor und setzte sich an den Zug.

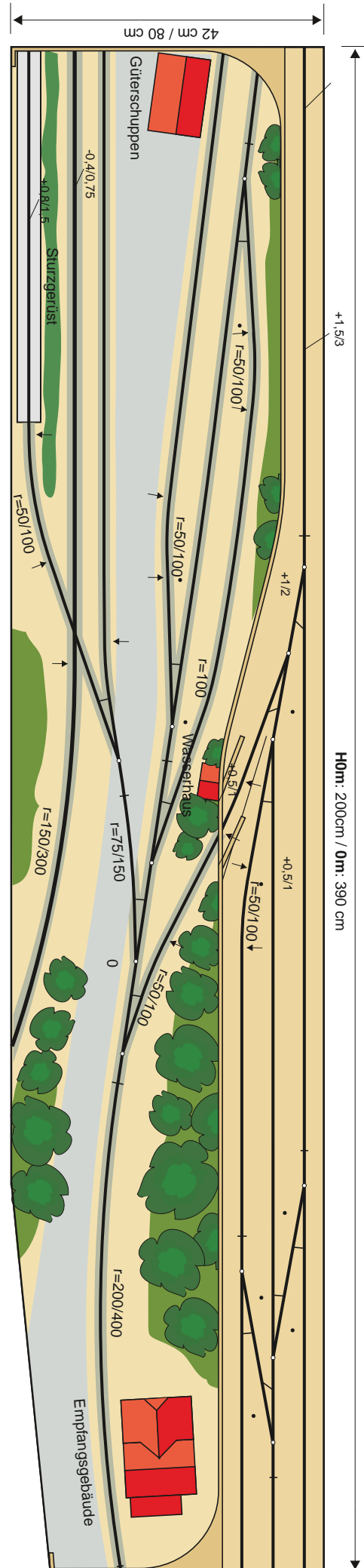
Schon mit Blick auf die begrenzten Möglichkeiten, im Güterbahnhof einen Zug umzusetzen, empfiehlt sich dieses Verfahren auch für das Modell, wobei der Wagensatz allerdings mit geeigneten Mitteln in der Steigung festgehalten werden muss. Ein versenkbarer Stift im Gleis, der in gehobener Stellung die erste Achse des Zuges blockiert, erscheint als sozusagen hervorragende

Lösung, wobei die Grundstellung des sinnreichen Mechanismus natürlich die eingezogene sein muss. Andernfalls drohen nämlich unverhoffte „Störungen im Betriebsablauf“, wie das bei Staatsbahnen gern und oft heißt.

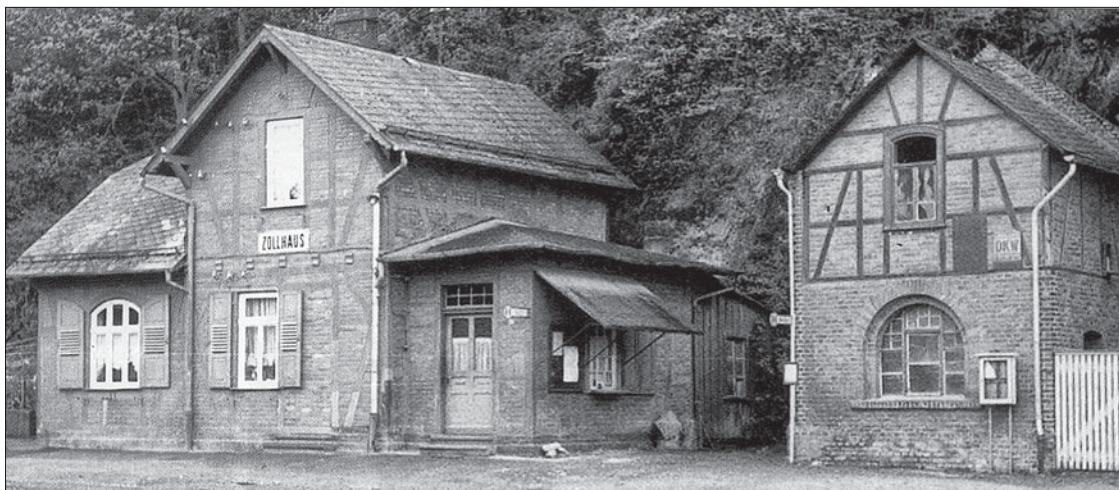
Die für das Funktionieren der Schwerkraft notwendigen Steigungshundertstel, auch Prozent genannt, müsste man freilich empirisch ermitteln, denn der Zug soll ja von selbst und wie von Geisterhänden in den Bahnhof rollen, womit nun gerade nicht vom Himmel herabstoßende Modellbahnerfinger gemeint sind. Andererseits soll er auch am Ende des Gleises ohne übertriebene Geräuscentwicklung und sonstige unfreiwillige Komik zum Stehen kommen. Die Höhenangaben im Modellgleisplan sind also eher als Anregung denn als strikte Vorgabe zu verstehen.

## Schattenbahnhof mit Rücktritt

Nun muss das Streckengleis aber auch irgendwie mehr oder minder elegant aus dem Bahnhofsareal verschwinden, und zwar durch den Hintergrund mittels eines Loches in demselben. Eine Notwendigkeit, die in diesem Falle schon eher notdürftig daherkommt,







Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Zollhaus; welchem Zweck das Gebäude rechts diente, ist nicht bekannt.

denn das Schlupfloch befindet sich auf halber Strecke zwischen den beiden Enden der Kulisse.

Zwar lautet ein bewährter Modellbahnergrundsatz, Planungsprobleme soweit möglich vom Vorbild lösen zu lassen, aber weil das Vorbild dieses Problem nicht hatte, ist ihm auch nichts Gescheites dazu eingefallen. Immerhin standen um die Gleisanlagen von Zollhaus eine Menge Bäume herum; wir nehmen ein paar davon – möglichst hohe – und drapieren sie gefällig um das schwarze Loch.

Jetzt kann man nur noch hineinsehen, wenn man am Gleis entlang visiert. Wir nehmen also noch mehr Bäume und bauen an dieser Stelle einen noch nicht einmal vorbildwidrigen botanischen Sichtschutz, wie er im Aufmacherbild bestens zu erkennen ist. Mit etwas bösem Willen wird der eine

oder andere das Loch immer noch finden, kommt aber nicht umhin, unseren guten Willen zu loben.

Wo wir schon die gesamte Länge für die Nachbildung des Bahnhofs verbraucht haben, ist für den Fiddleyard aber nur noch an einer Stelle Platz, nämlich hinter der Anlage, genauer: hinter dem Bahnhofsgebäude. Demzufolge erreichen ihn die Züge über ein Ausziehgleis und dann in Rückwärtsfahrt; die amerikanischen Modellbahner, die sich dieses Arrangement ausgedacht haben, sprachen von „kickback“.

Den Weichen sollte man schon beim Bau besondere Sorgfalt widmen und sie nachher unter Beobachtung stellen, zum Beispiel mittels über der Anlage aufgehängter Spiegel. Eine zuverlässige automatische Kupplung ist bei allen Rangiermanövern, die außerhalb unse-

res gewöhnlichen Schwenkbereichs ablaufen, ohnedies unabdingbar – ich weiß, da spreche ich ein großes Wort gelassen aus. Im Störfalle wird man bei Baugröße 0m und erst recht in Baugröße H0m über die Kulisse hinweg ins Geschehen eingreifen können, wobei die Kleinbahngesellschaft womöglich noch die Anschaffung geeigneter Aufstiegshilfen ins Budget einstellen sollte. Es wäre aber auch kein Fehler, hinter der Anlage einen schmalen Wartungsgang vorzusehen.

Leider fallen, wie man feststellen muss, die interessantesten Rangierfahrten hinter den Kulissen an. Jedenfalls so lange, bis im Umgang mit dem Schattenbahnhof eine gewisse Routine eingetreten ist und der Modellbahner sich mehr den vordergründigen Ereignissen widmen kann – wie etwa dem „englischen“ Rangieren.

Unten: Endzeitstimmung in Zollhaus; immerhin bietet uns diese Aufnahme einen Blick auf den Güterschuppen.







Am anderen Ende der NKAG spielen die hier im Modell gezeigten Szenen. Peter Stumm baute den Endbahnhof Oberlahnstein nach, der sich (s. Karte auf Seite 22) zwischen Hauptbahn und Vater Rhein quetschen musste. Lackierung und Beschriftung der eingesetzten Fahrzeuge (Eigenbauten!) deuten auf die gute alte Zeit der NKAG-Blüte hin.



Trotz der Enge fanden noch Kleingärten Platz. Auf den Gleisen der Kleinbahn wird fleißig rangiert – im Modell gibt es hier mehr Betrieb als seinerzeit beim Vorbild ...

Ein Personenzug der Nassauischen Kleinbahn bei der Ausfahrt in Richtung Braubach. Die Strecke verläuft hier unmittelbar neben dem ehemaligen Leinpfad. Fotos: Christiane van den Borg







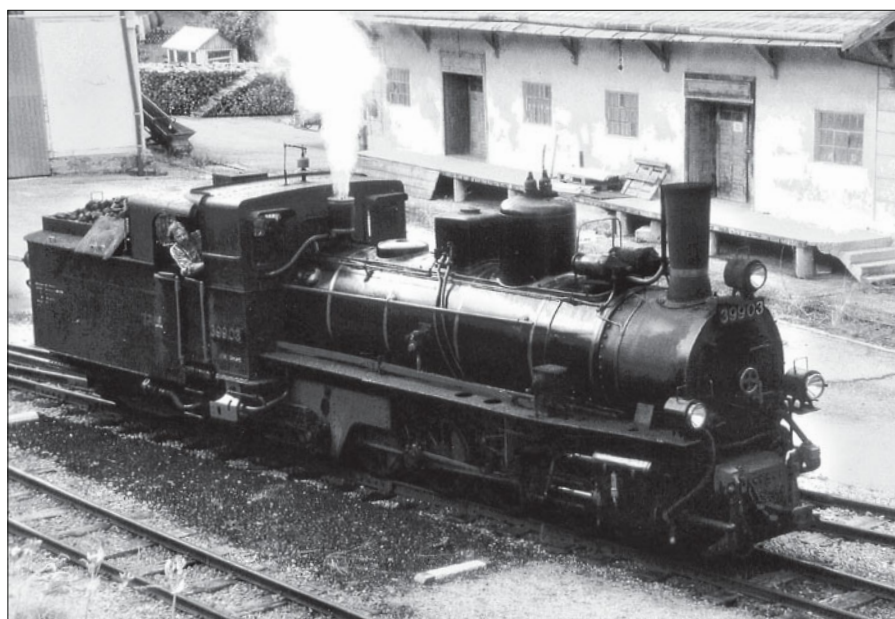
Groß Gerungs – ein Endbahnhof der Waldviertelbahn

# Waldviertel an der Wand entlang

*Auf den ersten Blick mag es so scheinen, als ob sich in dieser Gegend Fuchs und Hase gute Nacht sagen – dennoch war hier unweit der tschechischen Grenze eine interessante Schmalspurbahn zu finden, die auch ein schönes Modellbahnvorbild abgibt.*

Oben: Im Bahnhof Groß Gerungs sehen wir auf dieser Aufnahme von Dr. Markus Strässle einen modernen Schmalspurtriebwagen der Reihe 5090; trotz der zeitgenössischen Zutaten wie bunte Mülleimer, Satellitenschüsseln und Mobilfunkantennen zeigt sich der südlichste Bahnhof der niederösterreichischen Waldviertelbahn als reizvolles Modellbahnvorbild. Leider ist das Foto schon historisch, denn der Verkehr wurde 2001 eingestellt.

So mancher Modellbahner mag sich nicht mit modernen Triebwagen anfreunden – diese Lok dürfte dagegen unbedingt mehrheitsfähig sein. Die frühere Reihe Mh war jahrzehntelang im Waldviertel zuhause; auf dieser Aufnahme von Mag. Werner Teufl (†) steht die 399.03 (Krauss Linz 1906) vor dem Lagerhaus am westlichen Ende des Bahnhofs Groß Gerungs.



Das Waldviertel ist das nördlichste der vielen Viertel Österreichs – tatsächlich gibt es in der Alpenrepublik genug Viertel für mehr als einen Dreivierteltakt. Und wem das noch nicht arithmetisch genug ist, dem sei gesagt, dass Leibesumfang und Lebendgewicht der Eingeborenen sich nach der Gleichung „ein Waldviertler = drei Leut“ berechnen. Diese rundum sympathische Formel, die ich in einem österreichischen Kochbuch fand, ist womöglich noch nicht einmal zu dick aufgetragen – meine eigenen Erkundungsfahrten ins „Land der Berge, Land der Strudel“



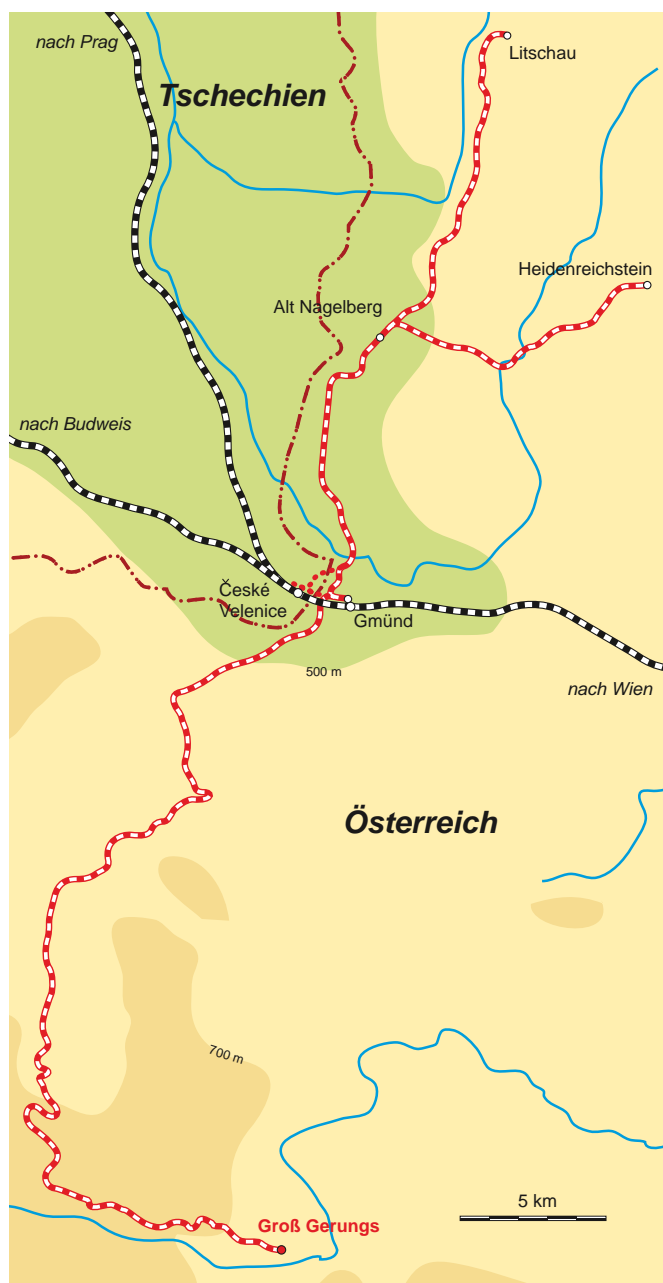
führten zwar bislang noch nicht in das Waldviertel, hatten aber dennoch einen merklich vergrößerten Leibesumfang zur Folge. Der verschlankte Anlagenentwurf eignet sich dagegen auch für übersichtliche Wohnverhältnisse.

Freilich berichtet das Lexikon unter dem Stichwort „Waldviertel“ in dürren Worten zunächst einmal allerlei Schau- riges von diesem Granitgebirge – hier herrscht ein raues Klima und es über- wiegt eine karge Landwirtschaft. Wenn uns dieser Landesteil auch in der Ge- stalt seiner Bewohner sehr oft gerade- zu im Breitwandformat begegnet, scheint es daher doch kaum imstande, eine Schmalspurbahn zu „ernähren“. Das zu allen Zeiten magere Fahrplan- angebot spricht für sich, denn mit drei bis vier Personenzügen pro Tag mus- ten diese Strecken zu allen Zeiten zu- frieden sein. Die Stadt Groß Gerungs selbst erweist sich als überschaubare Marktgemeinde. Zur Besichtigung empfiehlt man uns die romanische Pfarrkirche und den Pranger ...

Es ist kaum zu erwarten, dass hier der Eisenbahnverkehr üppige Aus- maße erreicht. Immerhin finden wir auf dem Bahnhof ein Bauernvereins- Lagerhaus, dem Begriffe wie „mächtig“ oder „stattlich“ nicht unbedingt gerecht werden können – damit wird auch die eingangs erwähnte Waldviertler Men- genlehre wieder bestätigt. Einem Wald- viertel darf man zudem ein wenig Holz- verkehr unterstellen. Richtig – nahe beim Bahnhof finden wir auch ein Sä- gewerk.

## Das Weichen-Paradoxon

Nun aber zum Anlagenentwurf. Ein Blick auf den Vorbildgleisplan zeigt durchaus opulente Gleislängen, wozu die schlanken Weichen einiges beitra- gen; die Weichenneigung beträgt in Ös- terreich typischerweise 1:7. Ich sah mich daher zu einer Abmagerungskur veranlasst und plante Weichen mit ei- nem Abzweigwinkel von 12° als Appe- titzügler ein. Die nunmehr abgespeckte Gleislänge zwischen den Grenzzeichen beträgt im Modell 105 cm, genug für eine Lok und vier Personen- oder fünf Güterwagen. Allerdings darf die Lok bei der Einfahrt in den Bahnhof durch- aus über das Grenzzeichen hinauszie- hen, solange der Wagenzug noch um- fahren werden kann. Auf diese Weise kann der Zug fünf maßstäblich lange zweiachsige Personenwagen aufweisen oder fünf Güterwagen und einen

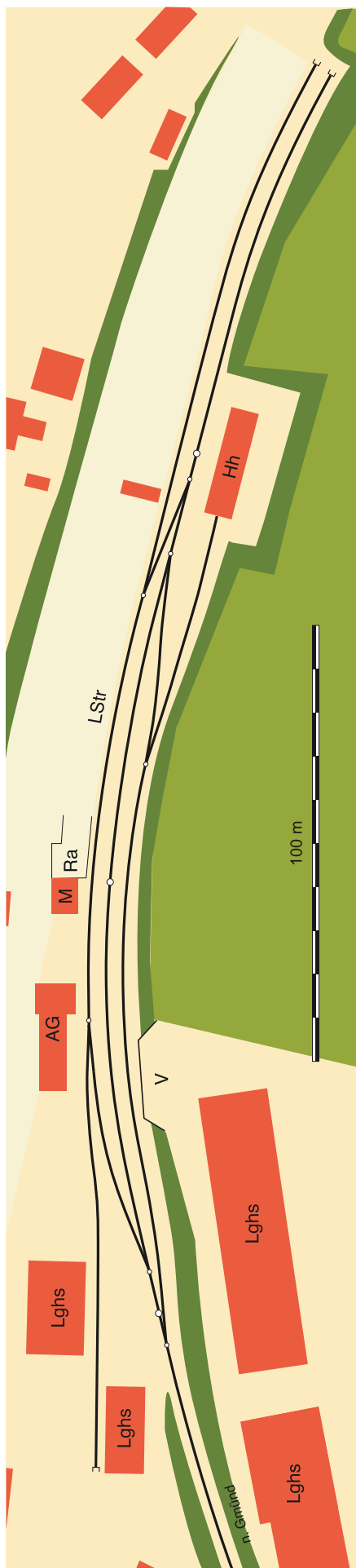


Die niederösterreichische Waldviertel- bahn erschloss mit 81 km Strecke in 760 mm Spurweite die Nordwestecke dieses Landesteils, der beträchtliche Höhenlagen vorwei- sen kann. Der höch- ste Punkt der Wald- viertelbahn liegt je- denfalls bei 806 m, was auch die in den Alpen gelegenen Bahnen nicht alle er- reichen. Nach 1919 erzwang die Grenz- ziehung eine Streckenverlegung (die alte Linienführung ist gepunktet), wo- bei Gmünd zumin- dest einen näher bei der Stadt gelegenen Bahnhof bekam.

Unten: Die Strecke scheint hinter den Bäumen geheimnis- voll zu verschwin- den, aber wir lüften das Geheimnis lieber gleich: Dort stehen nur zwei Prellböcke, denn aus der Verlän- gerung der Waldvier- telbahn nach Süden wurde nie etwas.  
Foto: Dr. Markus Strässle







Hier das Lagerhaus des Bauernvereins, das neben dem Empfangsgebäude steht. Ganz so rosig wie der Anstrich waren die Aussichten der Waldviertelbahn zum Zeitpunkt der Aufnahme allerdings nicht, denn 2001 wurde der Betrieb eingestellt. Foto: Dr. Markus Strässle  
Links: Ein ziemliches „Trumm“ für einen Schmalspurbahnhof ist Groß Gerungs, das in dieser Hinsicht seinen Namen zu recht trägt – dreihundert Meter sind es von der Einfahrweiche bis zu den Prellböcken. Die Gleisanlage ist typisch für schmalspurige Endbahnhöfe in Österreich, wie auch die Beispiele auf der nächsten Seite zeigen. Gegenüber dem Empfangsgebäude befindet sich eine Verladeanlage für Landesprodukte, die aber im Modellentwurf keine Berücksichtigung gefunden hat, weil sie das Empfangsgebäude verdeckt. Neben dem Heizhaus biegen die Gleise im geplanten Bogen der Streckenverlängerung Richtung Süden ab, die jedoch nie zustandekam.

Dienstwagen – was für die Verkehrsverhältnisse auf der Waldviertelbahn wohl als ausreichend angesehen werden kann.

### Kleine Bahn mit großer Vielfalt

Vor den Zug gehört natürlich die auf österreichischen Schmalspurbahnen unvermeidliche „U“ (im Modell von Liliput) oder der Gepäcktriebwagen 2091 mit Mittelführerhaus. Auch die zweiachsige Diesellok der Reihe 2190 kann eingesetzt werden (beide von Ferrotrain); beim Vorbild wird sie der „abgebrochene Diesel“ genannt, weil diese Lok fast wie eine 2091 ohne „Gepäck-Rucksack“ aussah. Doch der 2190 fehlte es an der Zugkraft, sodass sie sich meistens nur zu zweit oder am Händchen der großen Schwester 2091 in den Wald getraut haben. In den Sechzigerjahren wurde auch die dieselhydraulische 2095 hier heimisch und zuletzt der moderne Triebwagen der Reihe 5090 (H0-Modell von Halling). Aber was ist das, besonders letzteres, verglichen mit der edelsten Spezialität des Waldviertels, die das ultima Thule Österreichs der Wallfahrt aller Wissenden weihte – der mächtigen 399, wie die

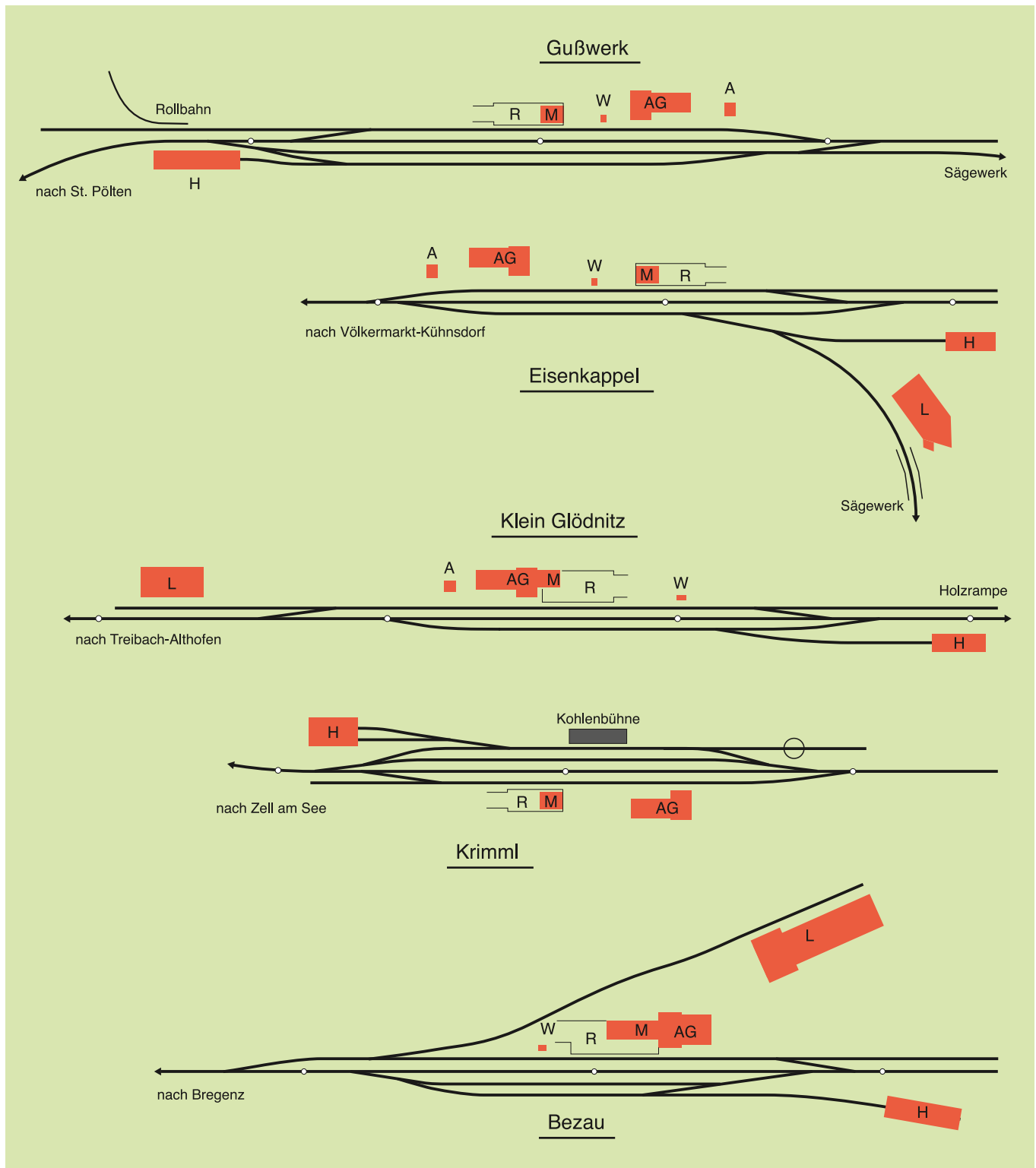
sechs Stütztenderloks der Reihe Mh bei den Österreichischen Bundesbahnen hießen (sie gibt es als H0-Modell bei Roco). Ursprünglich für die Mariazeller Bahn gebaut, fanden die stattlichen Vierkuppeler im Waldviertel eine neue Heimat, die ihrer gewichtigen Erscheinung angemessen war. Gerade in Richtung Groß Gerungs waren diese großartigen Maschinen aber auch mit kurzen Zügen zufrieden.

### Ganzer Bahnhof, halbe Bauten

Fast alle Gebäude des Bahnhofs Groß Gerungs haben auch im Modell noch Platz am Gleis, wenn auch jeweils nur als halbe Portion, weil sie als Halbreliëfgebäude mit den Firstziegeln schon an die Hintergrundkulisse stoßen. Es fehlt nur das Waagehäuschen; wer gewichtige Gründe für seine Nachbildung anführen kann, wird dafür indes auch noch ein Plätzchen finden.

Die Strecke verlässt den Bahnhof mit einer Kurve von umgerechnet 40 m Radius – wenig für eine österreichische Schmalspurbahn, aber immer noch genug, wenn wir bedenken, dass die Weichen auch keinen größeren Halbmesser haben. Die Strecke überquert einen

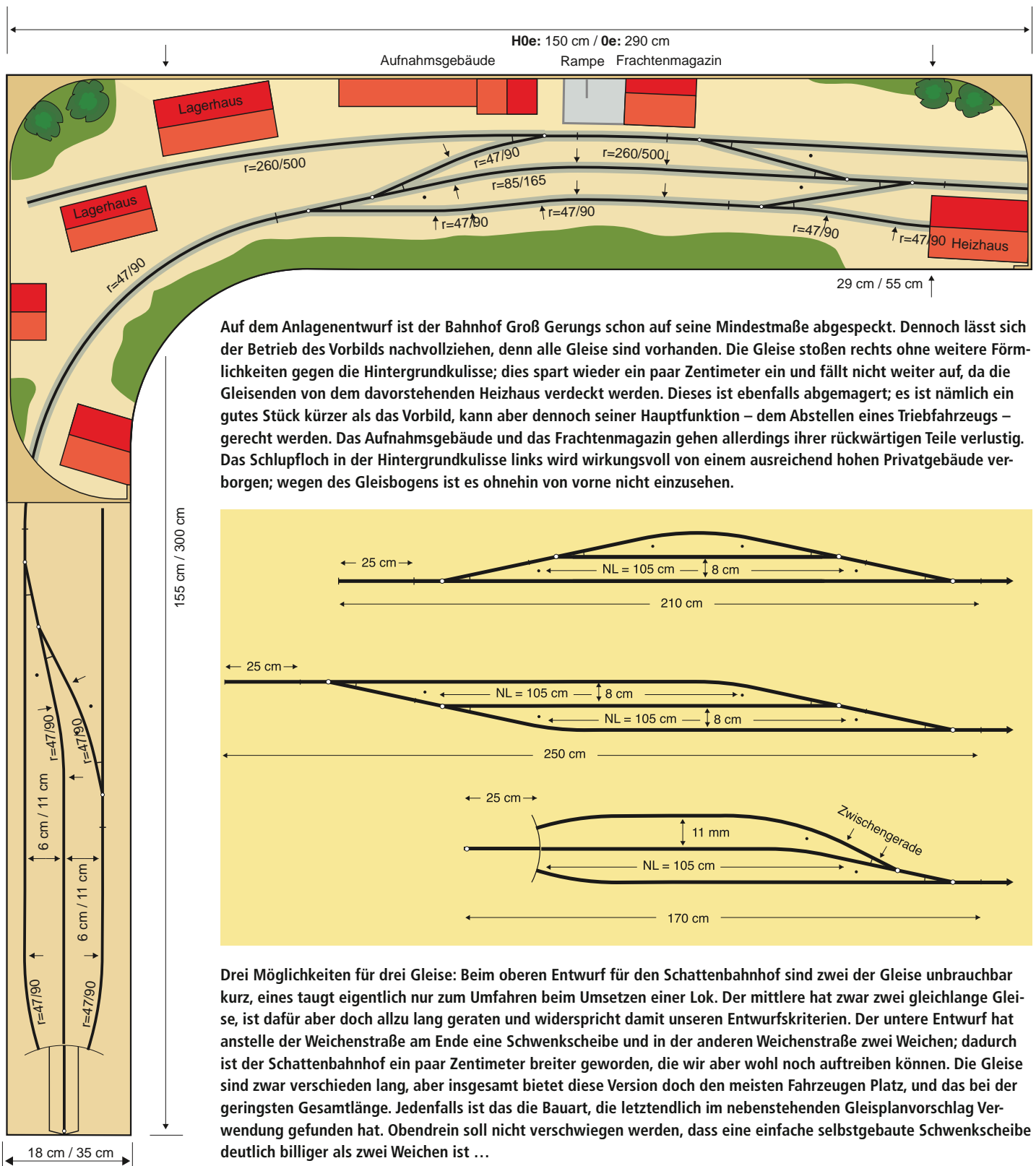




Unübersehbare Analogien weisen diese fünf Endbahnhöfe von ÖBB-Schmalspurbahnen auf. Tatsächlich stellen sie Variationen desselben Themas dar, das sich bei vielen Nebenbahn-Endstationen im ehemaligen „Kakanien“ wiederholt, welche auch heute noch außerhalb der Grenzen des heutigen Österreich zu finden sind. Am Aufnahmsgebäude vorbei führt das „Magazinsgleis“, das Güterschuppen, Rampe und Ladestraße anschließt, davor das Streckengleis und jenseits davon ein bis zwei weitere Gleise sowie das „Heizhaus“ als Unterkunft der Dampfzuger. Das Magazinsgleis hat eventuell noch eine Verlängerung als Ladegleis, und das eine oder andere „Schleppgleis“ (sprich einen Gleisanschluss) zu einem Landhandel oder einem Sägewerk sorgte dafür, dass der Verschub nicht zu fad wurde. Bei allen darge-

stellten Bahnhöfen ist die Umsetzlänge im Streckengleis ähnlich (zwischen 110 und 130 m), nur in Gusswerk, dem früheren Endpunkt der elektrifizierten Mariazellerbahn, ist sie erheblich größer. Es bedeuten: A = Abort, AG = Aufnahmsgebäude, H = Heizhaus, L = Lagerhaus, M = Frachtenmagazin, R = Laderampe, W = Gleiswaage. Die weißen Punkte geben die Kilometrierung an – genau genommen sind es Hektometerpunkte, denn sie liegen umgerechnet 100 m auseinander. Alle Zeichnungen sind im Maßstab 1:2000 gehalten; man erkennt, dass sich auch der Endbahnhof einer schmalspurigen Nebenbahn gehörig breitmachen kann. Gegenwärtig wird keiner dieser Bahnhöfe, soweit überhaupt noch vorhanden, im täglichen Betrieb von Zügen angefahren.





Auf dem Anlagenentwurf ist der Bahnhof Groß Gerungs schon auf seine Mindestmaße abgespeckt. Dennoch lässt sich der Betrieb des Vorbilds nachvollziehen, denn alle Gleise sind vorhanden. Die Gleise stoßen rechts ohne weitere Formlichkeiten gegen die Hintergrundkulisse; dies spart wieder ein paar Zentimeter ein und fällt nicht weiter auf, da die Gleisenden von dem davorstehenden Heizhaus verdeckt werden. Dieses ist ebenfalls abgemagert; es ist nämlich ein gutes Stück kürzer als das Vorbild, kann aber dennoch seiner Hauptfunktion – dem Abstellen eines Triebfahrzeugs – gerecht werden. Das Aufnahmsgebäude und das Frachtenmagazin gehen allerdings ihrer rückwärtigen Teile verlustig. Das Schlupfloch in der Hintergrundkulisse links wird wirkungsvoll von einem ausreichend hohen Privatgebäude verborgen; wegen des Gleisbogens ist es ohnehin von vorne nicht einzusehen.

Drei Möglichkeiten für drei Gleise: Beim oberen Entwurf für den Schattenbahnhof sind zwei der Gleise unbrauchbar kurz, eines taugt eigentlich nur zum Umfahren beim Umsetzen einer Lok. Der mittlere hat zwar zwei gleichlange Gleise, ist dafür aber doch allzu lang geraten und widerspricht damit unseren Entwurfskriterien. Der untere Entwurf hat anstelle der Weichenstraße am Ende eine Schwenkscheibe und in der anderen Weichenstraße zwei Weichen; dadurch ist der Schattenbahnhof ein paar Zentimeter breiter geworden, die wir aber wohl noch auftreiben können. Die Gleise sind zwar verschieden lang, aber insgesamt bietet diese Version doch den meisten Fahrzeugen Platz, und das bei der geringsten Gesamtlänge. Jedenfalls ist das die Bauart, die letztendlich im nebenstehenden Gleisplanvorschlag Verwendung gefunden hat. Obendrein soll nicht verschwiegen werden, dass eine einfache selbstgebaute Schwenkscheibe deutlich billiger als zwei Weichen ist ...

Bach und verschwindet hinter einem Bauernhaus von echt waldviertler Ausmaßen. Ihre bedenkliche Nähe zur nicht unbedingt granitenen, aber doch undurchdringlichen Zimmerwand erfordert beim Entwurf des Schattenbahnhofs allerdings noch einiges an Geistestätigkeit.

## Hände weg!

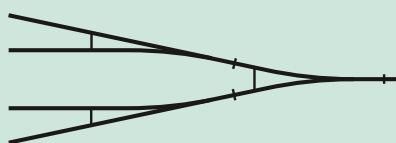
Diesmal sollen sich nämlich wegen des kleinseriengemäßen Kostenpunkts ei-

nes erheblichen Teils des Rollmaterials alle Manöver „freihändig“ vollziehen lassen, ohne dass dabei auch nur ein einziges Fahrzeug unschicklich berührt werden müsste. „Ich kann nicht verstehen, warum man Stunden mit der Detaillierung und Lackierung von Fahrzeugen verbringt und dann so damit umgeht, dass früher oder später Schäden entstehen“, meinte dazu ein bekannter englischer Modellbahner. Es gibt sicher Modelle, die robust genug sind, aber ein kostspieliges Kleinseri-

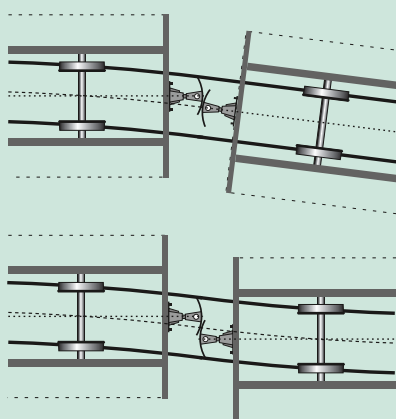
enmodell oder die Frucht ausdauernden Bastelfleißes sieht man sicher nur ungern regelwidrigem Handspiel ausgesetzt. Das Aufgleisen eines Rollwagens samt Normalspurwagen schaut man sich wohl gerne an, ohne es unbedingt selber ausprobieren zu wollen.

Eine Schwenk- oder Schiebebühne gibt sich mit weniger Länge als eine Weichenstraße zufrieden, wie wir in den folgenden Kapiteln noch sehen werden. Dafür verlangt sie aber einen größeren Abstand des Streckengleises





Eine Außenbogenweiche, zwei normale Weichen – und fertig ist die zwar platzsparende, aber dafür umso entgleisungsfreudigere Schattenbahnhofs-Einfahrt. Warum das so ist, erkennt man auf den Abbildungen unten: Wenn ein Fahrzeug in eine Kurve einfährt, schwenken die Puffer neben die Gleismitte aus. Stoßen nun zwei Kurven aneinander, schwenken sie in verschiedene Richtungen aus – Puffer und Kupplungen spielen dann Fingerhakeln, was die Wagen aus der Bahn wirft. Deswegen empfiehlt es sich in jedem Fall, zwischen zwei Gleisbögen eine Zwischengerade einzubauen. Im obigen Beispiel fehlt sie, denn auch Weichen stellen Gleisbögen dar.



von der Wand, wenn das Schwenken oder Schieben nicht auf unüberwindliche Hindernisse stoßen soll. Unser Modellbahnhof sollte jedoch möglichst wenig an Länge einbüßen, denn auch wenn er gekürzt ist, sollte es doch wenigstens Mittelgroß Gerungs werden. Daher führte zumindest bei der Einfahrt in den Schattenbahnhof an einer platzfressenden Weichenstraße leider kein Schienenweg vorbei. Am anderen Ende verkürzt aber eine Schwenkbühne von der Länge des längsten Triebfahrzeugs den Schattenbahnhof dann doch gehörig. Lediglich der 5090 passt nicht auf die Schwenkbühne, aber als Solist muss er das ja auch nicht.

Obendrein könnte man auch diesen Schattenbahnhof teilweise klappbar ausführen. Damit könnte er auch vor einem Fenster oder einer Tür angeordnet werden. Die Gleislänge im Schattenbahnhof harmonisiert aufs Schönste mit derjenigen im Bahnhof, und auch

hier gilt das oben Gesagte: die Lok darf ruhig sofort auf die Schwenkscheibe fahren, sodass auch ein Wagenzug von umgerechnet immerhin 47 m Länge auf dem hintersten Gleis Platz findet. Nach dem Umsetzen der Lok müsste dann allerdings der Zug auf die Schwenkbühne zurückgestoßen werden, bis die Lok die Einfahrweiche freigibt und die Einfahrt eines zweiten Zuges möglich wird. Dieser Zug darf dann aber nur etwas kürzer ausfallen, da die Lok nun nicht mehr direkt auf die bereits vom letzten Wagen des anderen Zuges besetzte Schiebebühne vorziehen kann. Das Verkehrsaufkommen in Groß Gerungs wird aber glücklicherweise nicht unbedingt zwei lange Züge auf einmal erfordern.

Damit sind wir am Ende unserer kurzen Reise durch das Waldviertel angelangt – die man freilich auf der Modellbahnanlage beliebig oft wiederholen könnte, wenn man sie denn baut ...

An Fahrzeugen würde für die Anlage kein Mangel bestehen. So gibt es bei Roco die 399 im Outfit der Waldviertlerbahn, die 298 (U) und die 498 (Uh) sind bei Liliput zu finden. Der moderne Triebwagen 5090 wird von Halling angeboten, die Dieselloks 2091 und 2190 von Ferrotrain.



Zum Abschluss noch ein Blick über den Bahnhof Groß Gerungs. Rechts ist noch ein Stück der Verladeanlage zu sehen, die jedoch auf dem Anlagenentwurf nicht auftaucht. Allerdings gibt es auch ohne sie im Modell noch ein ausreichendes Verkehrsaufkommen, um die kurzen Gleise zu füllen. Foto: Thomas Haberl



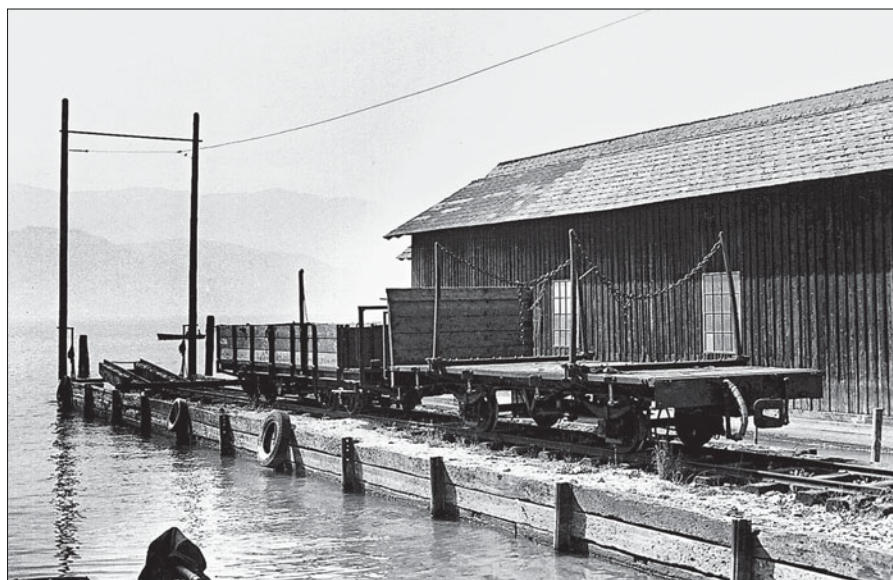




Der Beinahe-Endbahnhof der Attergaubahn

# Attersee im Appartement

*Dort arbeiten, wo andere Urlaub machen – unter dieses Motto könnten wir auch diesen Anlagenentwurf stellen. Im Mittelpunkt steht der Bahnhof Attersee, der Endpunkt der von Vöcklamarkt kommenden elektrifizierten Schmalspurbahn. Diese führt nicht nur durch eine landschaftlich besonders reizvolle Gegend, sondern bietet auch eine bunte Mischung von Fahrzeugen unterschiedlichster Herkunft.*



Es lächelt der See, er ladet zum Bade, die Kleinbahn trifft ein am grünen Gestade ...“ – ja wirklich, die österreichische elektrische Meterspurbahn Vöcklamarkt–Attersee, auch unter dem Namen „Attergaubahn“ bekannt, fuhr einmal ganz nah an die schillernden Fluten des Attersees heran. Jedenfalls so lange, bis die Bundesstraßenverwaltung mit einer neuen Uferstraße diesen altmodischen Direktanschluss zwischen Flügelrad und Schaufelrad buchstäblich durchkreuzte. Das auf unserem Gleisplan von 1998 geradezu verdächtig lange Stumpfgleis am rechten Bahnhofskopf führte tatsächlich einst in weitem Bogen hinab zum Schiffsanleger. Aber nicht nur den

Diese stimmungsvolle Aufnahme des Fähranlegers verdanken wir Josef Otto Slezak, der 1961 außer einem Vierachser, der 1922 von Gmunden-Vorchdorf kam, auch den Runnenwagen 20 203 ablichtete. Ursprünglich an die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft geliefert, kam er über die Waldbahn Ruhpolding–Reit im Winkel an den Attersee. Es gibt ihn immer noch – als Wagen 131 des DEV in Bruchhausen-Vilsen.



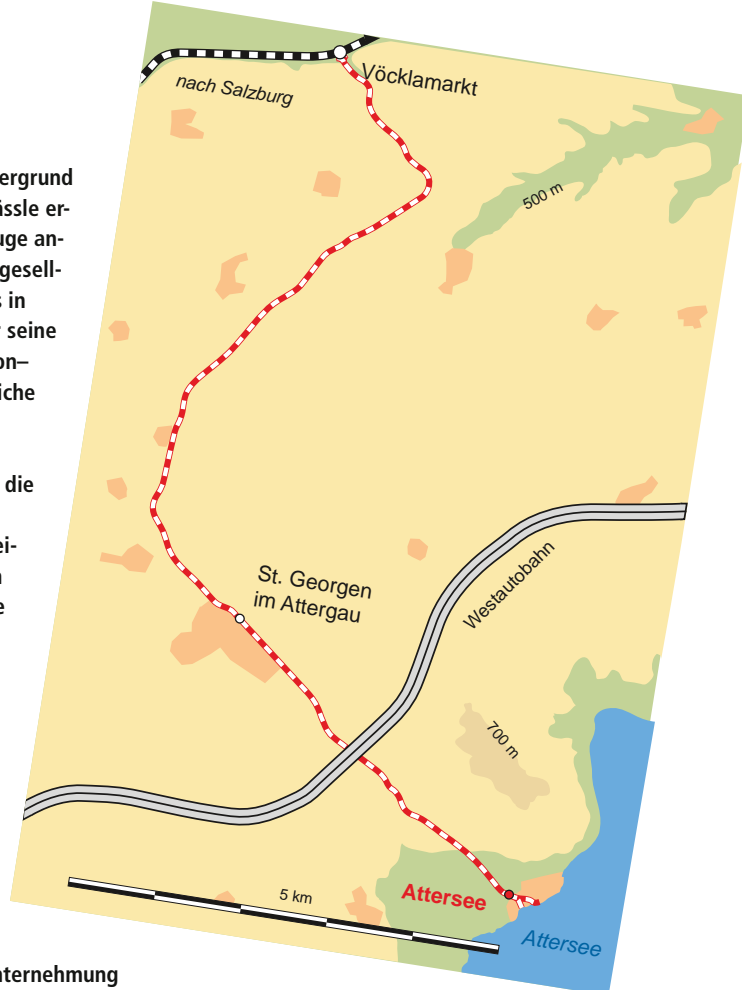
Linke Seite: Ja, wo ist denn nun der See? Gemach, wenn die Bäume im Hintergrund nicht wären, könnte man ihn auch auf dieser Aufnahme von Dr. Markus Strässle erkennen, der am 22. Juni 1999 im Bahnhof Attersee einige Gebrauchtfahrzeuge antraf. Rechts erkennen wir zwei ehemalige Triebwagen der rheinischen Bahngesellschaft (Düwag 1935), die zu diesem Zeitpunkt schon länger am Attersee als in Düsseldorf waren. Neben der neu erbauten Remise steht ein Schweizer, der seine Karriere 1949 bei der Sernftalbahn begonnen hatte und über die Aigle–Ollon–Monthey–Champéry an den Attersee kam. Beachtung verdient auch die Weiche im Vordergrund.

damals noch nicht so genannten „Beförderungsfällen“, sondern auch den Güterverkehrskunden kam die Kleinbahnverwaltung soweit wie möglich entgegen, und zwar bis an die Grenze der „terra firma“ – in unserem Fall das schon erwähnte Seeufer. Die Kleinbahn fuhr tatsächlich mit ihren Güterwagen ganz nah an die Fluten heran, aber das lange Ladegleis, führte zum Trajektanleger nicht etwa im weiten Bogen, sondern eher schon in der Fall-Linie ...

An diesem Punkt erblicken wir nämlich nichts Geringeres als die Vereinigung des Alpinen mit dem Maritimen aus dem Geiste des Kleinbahnwesens: Zum Anleger geht es schon recht „gach“ abwärts, wie es sich die Vollbahn nie trauen würde. Es sind zwar gerade einmal sieben Meter Höhenunterschied zu überwinden, aber auf so knapper Distanz, dass ein eventuell „ei-

Gerade einmal 13,4 km ist die Attergaubahn lang. Dabei überwindet sie immerhin einen Höhenunterschied von fast 120 m, und das meiste davon auf dem letzten Abschnitt, der mit 47 ‰ Neigung zum See abfällt.

Einen originalen Triebwagen von Stern & Hafferl traf Dirk Schambach vor der alten Remise in Attersee an, aber der stammte wenigstens von einer anderen Bahn der Unternehmung (Gmunden–Vorchdorf) und hatte 1959 einen neuen Wagenkasten erhalten; insofern blieben die abwechslungsreichen Traditionen von Stern & Hafferl also gewahrt. Rechts steht wieder einer der Rheinbahn-Triebwagen, daneben sieht man noch die heute verschwundene Gleisverbindung. Ebenfalls verschwunden ist die Remise, sie brannte 1987 ab und wurde durch einen Neubau ersetzt. Das Personal dürfte vermutlich das neue Gebäude vorziehen, als Modellbahner setzen wir aber andere Prioritäten ...







Die doch recht übersichtliche Ortschaft Attersee am gleichnamigen Binnengewässer hatte früher außer dem noch heute vorhandenen Bahnhof noch mehr Gleise im Angebot: Während die Strecke zum Trajektanleger gewissermaßen in der „Falllinie“ zum See sauste, nahm die zum Anleger der Personenschiffahrt einen etwas gemächlicheren Verlauf. In beiden Fällen bestand am Endpunkt keine Umsetzungsmöglichkeit, sodass eventuelle Rangiermanöver schon im Bahnhof Attersee anfallen mussten.

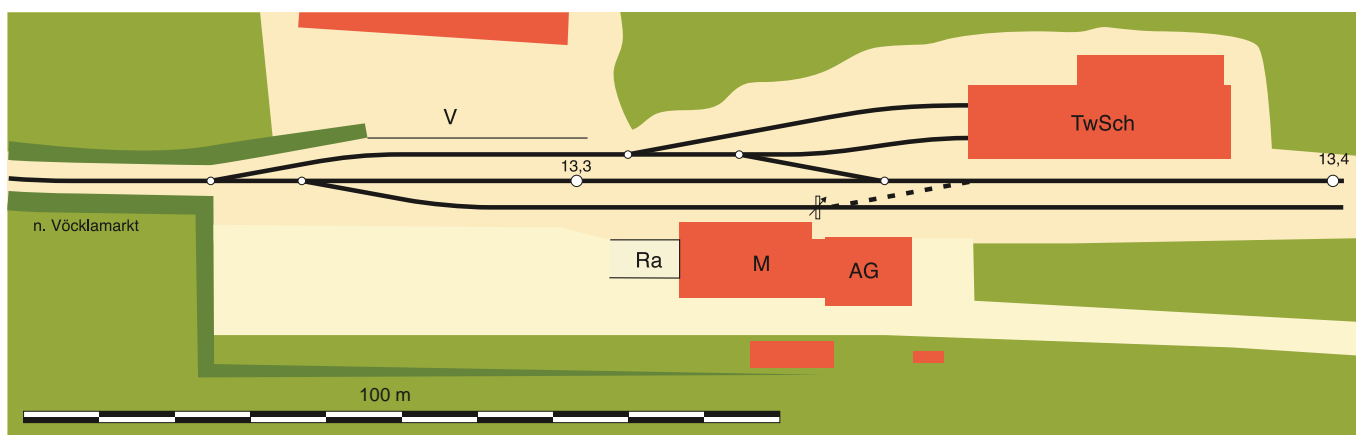
genverantwortlich“ verkehrender Güterwagen nach ordentlicher Schussfahrt doch recht weit in See stechen würde.

Vom Trajektanleger war schon die Rede, aber was legte denn da an? Das Wissen darum, zu welchem Zweck der Anleger ursprünglich angelegt wurde, ist vermutlich längst untergegangen; seit 1941 waren es jedoch vor allem die „Motorplätten“ des am schmalen Seeufer gelegenen Sägewerks Häupl, die es mit der Welt des Schienenstrangs verbanden, oft mehrmals am Tag und gern auch mit dem Prinzipal am Ruder. Im Jahre 1951 hatte eine der Plätten oben-

drein die traurige Pflicht, für die verstorbene ELBUS das Kondukt abzugeben. Diese meterspurige Inselbahn auf dem Festland verband Atter- und Mondsee miteinander, war aber ohne jeden Zusammenhang mit dem übrigen Eisenbahnnetz. Die wenigen Fahrzeuge der ebenfalls zur Unternehmung Stern & Hafferl gehörenden Bahn führte man damals nicht der ewigen, sondern nur einer anderen Heimat zu.

Bei weiteren Trauerfällen zog die mit Recht Unternehmung genannte Firma noch ganz andere Erbstücke an Land – von der Albtalbahn, der Kleinbahn Pforzheim–Ittersbach, der Waldbahn

Der Bahnhof Attersee im heutigen Zustand; eine früher vorhandene Verbindung zwischen den Gleisen zum Trajekt und zum Dampferanleger ist gestrichelt eingezeichnet. Die Verladerampe einer Metallbaufirma (V) kann im Modell den Betrieb gehörig beleben, zumal die Ladevorgänge dort im Widerspruch zu den sonstigen Betriebsabläufen stehen.



Ruhpolding–Reit im Winkl, der Straßenbahn von Lausanne oder der Sernftalbahn. Auch wenn kein Erbfall im eigentlichen Sinne vorlag, wie bei der Rheinbahn, der Aigle–Ollon–Monthey–Champéry-Bahn, der Wylen-, Suhrental- und der Birsigtalbahn, ergaben sich willkommene Gelegenheiten, zum Entzücken der Werkstätte die Typenvielfalt zu vergrößern. Als langgedienter Miniatureisenbahner kann sich der Verfasser an dieser Stelle nur ungern versagen, Parallelen zur Modellbahnerei zu ziehen – nicht zuletzt wegen der eigenen Erfahrungswerte ...

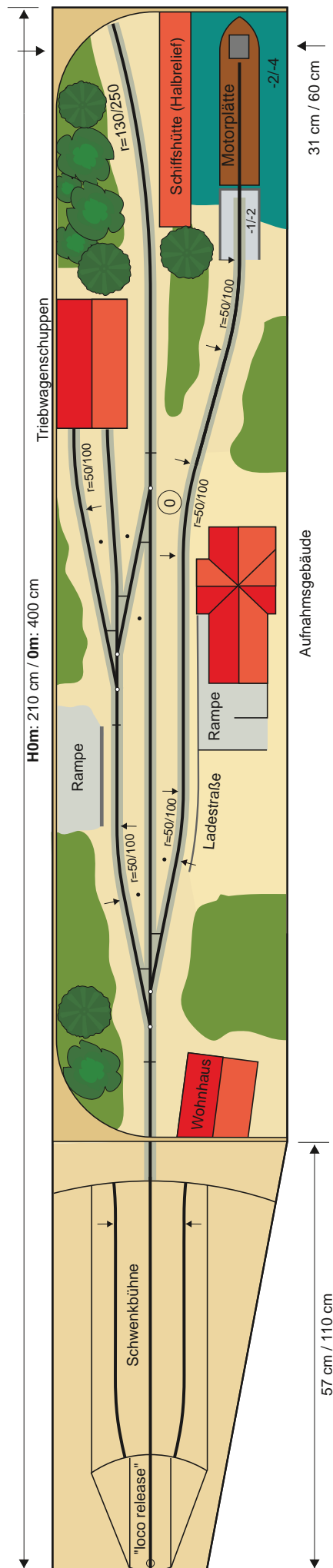
## Hanglage mit Seeblick

Schauen wir uns jetzt aber den Anlagenentwurf an! Vier stolze Meter müssten für die Baugröße 0m die Wand schon lang sein, vor der die Anlage errichtet wird. Davon müssen aber nur 2,8 m von architektonischen Widrigkeiten wie etwa Fenstern oder Türen frei sein. Der Schattenbahnhof könnte, wie gehabt, klappbar ausgeführt werden. Im horizontalen Gebrauchsfalle kann er praktischerweise vor der Einflugschneise (sprich der Tür) gegen Betriebsstörungen durch modellbahnerisch unbedarfte Mitmenschen als „ein Schranken“, wie man in Österreich sagt, dienen. Auch unter einem Fenster („und kalt her bläst es aus dem Wetterloch“) könnte er Platz finden.

Bemerkenswert kurz ist der Bahnhof schon von selbst, aber ich konnte mir weitere Verkürzungen nicht abschlagen, nämlich durch die Zusammenfassung von zwei Weichen zu einer Doppelweiche. Das macht die Sache in der Baugröße H0m schon mal um sechzehn und in Baugröße 0m um dreißig Zentimeter kürzer, ohne dass sie dadurch einfacher würde ...

Aber außer mit der Doppelweiche ist der Entwurf auch noch mit anderen



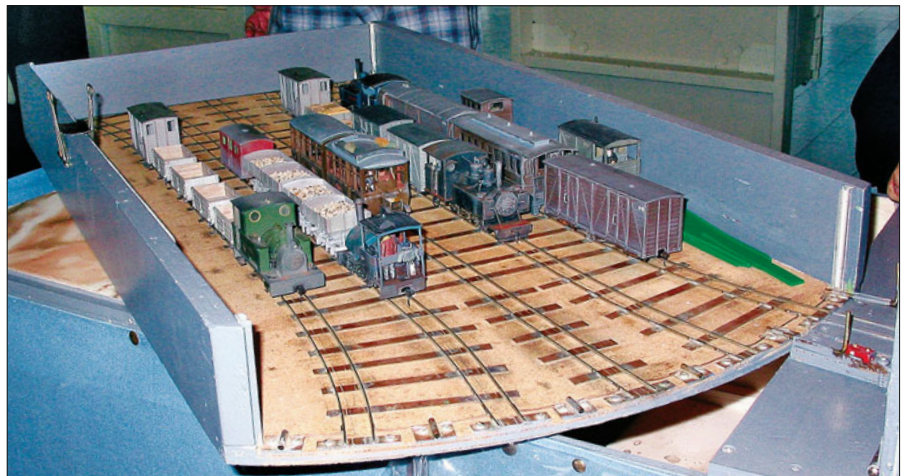


Die Verladerrampe der Achsenfabrik Rinner erlaubt die Be- und Entladung nur eines Wagens; dafür steht dieser aber beim Rangieren so gut im Weg, wie er nur kann. Man beachte auch die Vertiefung in der Betonmauer für den Weichenhebel.

Links: Den Bahnhof Attersee, so klein er ist, auf Mietwohnungsmaße zu schrumpfen, erforderte schon den Mut zu einschneidenden Kürzungen. Hier sind nicht nur die Gleise gehörig (oder gar ungehörig) verkürzt, sondern vier der fünf Weichen zu Doppelweichen zusammengefasst, was schon um die 10 bzw. 20 cm Platz spart. Dafür mussten diese Weichen aber im Selbstbau entstehen. Das Gleis zum See, beim Vorbild schon recht kurz, wird im Modell noch kürzer und gerade so lang, dass sich ein merklicher Höhenunterschied zum Bahnhof ergibt. Das Gleis zum Anleger verschwindet – hoffentlich! – hinter der Schiffshütte, sicherheitshalber steht auch noch ein Baum davor. Den Durchschlupf zum Fiddleyard verbirgt ein Wohnhaus von ausreichender Größe. Wer etwas mehr Platz zur Verfügung hat, sollte ihn jedenfalls nutzen; betriebsfähig ist der Bahnhof aber auch in der hier dargestellten Form.

Schwierigkeiten wohlversehen, wie sich noch zeigen wird. Die Strecke zum Trajekt hinunter habe ich gestaucht; wie lang sie wirklich ist, kann ich nicht genau angeben. Als ich auf dem Terrain kundschafte, verwehrt mir eine im Eigentum von Stern & Hafferl stehende Verbotstafel die weitere Begehung des ohnehin verschwundenen Gleises. Eine so praktische Erfindung wie Google Earth gab es seinerzeit noch nicht, da-

her passte ich mich den örtlichen Sitten und Gebräuchen an, kürzte die Erkundungsfahrt sinnvoll ab und gönnte mir eine leicht äthanolhaltige Erfrischung; diese Sitte soll unter Kleinbahnern aller Nationen in vergangenen Zeiten ja durchaus zum guten Ton gehört haben (dem Vernehmen nach besaß die Atterseebahn auch einen Bierwagen, über den der wissensdurstige Autor gerne näheres erfahren würde ...).



Eine Schwenkbühne für komplette Züge, wenngleich ohne eine zweite am jenseitigen Ende, war auf der Euromodellbau bei der britischen 0e-Anlage „Rivendell“ zu sehen.

Foto: Otto O. Kurbjuweit





Der Fahrleitungsmast scheint sich ehrfürchtig vor dem Triebwagen zu verneigen, vermutlich wegen des Gefälles von nicht weniger als 47 ‰, mit dem die Strecke zum See abfällt. Der 20 104 wurde 1914 von der ungarischen Firma Ganz (die von einem Schweizer gegründet wurde) für die Straßenbahn der slowakischen Stadt Bratislava erbaut. Vor seinem Einsatz in Österreich musste er jedoch von der Normal- auf die Meterspur umgebaut werden. Foto: Josef Otto Slezak (t)

Hand vor dem Spiegel Aufstellung nahm, mir selbst entschlossen ins Auge sah und vom Zollstock den interessierenden Wert ablas. Dieser lag der etwa zwölf Zentimeter unter meiner LUP (Länge über Platte); später fand ich in der einschlägigen Literatur, dass die Augenhöhe eines durchschnittlichen Zeitgenossen etwa 12 cm unterhalb seiner Gesamtgröße zu liegen habe, was mir das beruhigende Gefühl vermittelte, den Anforderungen der Wissenschaft hinsichtlich der Durchschnittlichkeit gerecht geworden zu sein.

Übrigens fehlte wie im Modell auch beim Vorbild am Anleger eine Umsetzungsmöglichkeit, umgesetzt wurde vielmehr im Bahnhof Attersee. Was außerdem fehlt, ist ein an dieser Stelle vorhandenes Unterwerk von Stern & Hafferl. Aber das macht nichts, da ja bei uns Modellbahnern der Strom bekanntlich aus der Steckdose kommt.

Eine Motorplatte mit ihren klassisch-schnörkellosen Linien vermag bis zu drei Güterwagen aufzunehmen. Es wäre möglich, sie zwecks Güterwagen-

Desungeachtet haben wir auf der Anlage mittlerweile ziemlich rasch den Trajektanleger samt Motorplatte erreicht. Die dahinterliegende Schiffshütte befindet sich eigentlich auf der falschen Seite – tatsächlich lag sie westlich des Anlegers – aber ihr wurde ja auch das Ehrenamt übertragen, die Züge zu verbergen, die angenommenermaßen vom Bahnhof zum Dampferanleger unterwegs sind und bei uns vor der Hintergrundkulisse stehen bleiben müssen. Ein solches Gebäude heißt bei unseren amerikanischen Kollegen „view block“, dieser Begriff beschreibt die Aufgabe sehr bildhaft. Es muss sich dabei auch nicht unbedingt um ein Gebäude handeln; landschaftliche Elemente wie ein Hügel oder eine dichte Baumreihe können diese Aufgabe ebenfalls übernehmen.

## Höhen und Tiefen

Hier möchte ich zudem für eine möglichst große Anlagenhöhe plädieren,

Auch diese Aufnahme voll elektrisch geladener Kleinbahnatmosphäre verdanken wir dem verstorbenen Josef Otto Slezak. Der Triebwagen 26 101, der hier vor der alten Remise in Attersee steht, war tatsächlich ein Originalfahrzeug der Attergaubahn von 1913, erhielt aber 1948 wenigstens einen neuen Wagenkasten. Man möchte am liebsten auf der Bank in der Sonne sitzen und dem Plätschern des Brunnens und dem Rauschen der Bäume zuhören ...

damit das Gewebe der „Stromstrippen“ nicht den Blick auf die Züge verstellt und vorwitzige Stromabnehmer der Triebwagen hinter der Schiffshütte illusionsstörend zur Wirkung kommen. Wie groß die Höhe sein soll, möchte ich aber nicht festlegen, denn alle Modellbahner fallen nun einmal verschieden aus – in der Regel zwischen 150 und 200 cm, wobei die bevorzugte Spurweite ohne nachweisbaren Einfluss ist.

Ich zähle mich zwar nicht zu den großen, aber zu den langen Modellbahnern, und meine persönliche Augenhöhe ermittelte ich mit einem recht einfachen Verfahren, indem ich mit einem senkrecht stehenden Zollstock in der







wechsel abnehmbar auszuführen, was aber gehörige Vorsicht bei den einschlägigen Manipulationen voraussetzt. Sonst könnte nämlich die Güterbeförderung sozusagen im Handumdrehen aus der Zuständigkeit der Handelsmarine in die der Luftfahrt übergehen – was angesichts der Flugeigenschaften von Güterwagen als höchst unzweckmäßig angesehen werden muss.

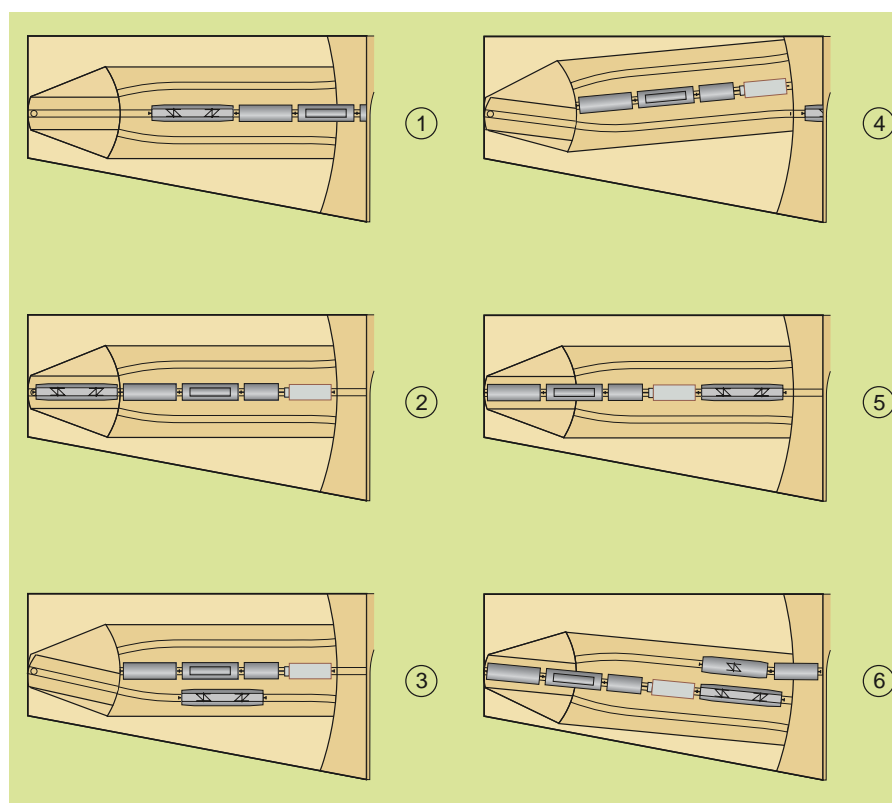
Ein wenig ortsübliche Botanik verbirgt den gestalterisch etwas heiklen Übergang zum Triebwagenschuppen als nächstgelegenen Gebäude. Das Aufnahmegebäude samt Frachtmagazin und Rampe befindet sich am modellbahnerisch ungünstigsten Platz, nämlich da, wo es beim Vorbild auch ist; man kann sich über solche Gedankenlosigkeit der „richtigen“ Eisenbahner nur wundern. Denn ebendort müssen leider Weichen gestellt und Fahrzeuge abgekuppelt werden, was schon eine Automatisierung dieser Vorgänge angezeigt erscheinen lässt.

## Rodeln verboten!

Ein Wohnhaus verbirgt die Kulissendurchfahrt zum Schattenbahnhof; beim Vorbild ist es auch vorhanden, wenn auch nicht ganz so aufdringlich nah am Gleis. Das Streckenstück zwischen der ersten Bahnhofswiche und dem Fiddleyard ist gerade eben lang genug, um einem Triebwagen das Umsetzen

Noch ein Blick auf das reizvolle Aufnahmegebäude des Bahnhofs Attersee mit einem Rheinbahn- und zwei Sernftalbahntriebwagen. Man beachte auch das österreichische Grenzzeichen links neben dem rot-weißen Triebwagen sowie den Weichenhebel dahinter, der statt einer Laterne nur eine Blechscheibe trägt.

Unten: So wird im Schattenbahnhof umgesetzt. Der Zug fährt zunächst in den Fiddleyard ein (1), der Triebwagen zieht auf die kleine Schwenkscheibe vor (2) und fährt durch ein anderes Gleis zurück (3). Die große Scheibe wird nun so gedreht, dass er auf das Streckengleis vorziehen kann (4). Dann schiebt er den Zug so weit rückwärts (5), dass die Scheibe auf ein anderes Gleis eingestellt werden und ein zweiter Zug einfahren kann. Umsetzen kann dieser allerdings erst, wenn der erste Zug den Fiddleyard verlassen und die „loco release“ geräumt hat.





zu ermöglichen. Hier finden wir auch die wichtigste Abweichung vom Vorbild: die Strecke in Richtung Vöcklamarkt kann sich einer Steigung von 47 ‰ rühmen, mehr als jede andere österreichische Privatbahn mit Reibungsbetrieb.

Diese Steilrampe nutzen die Atterseebahner beim Rangieren als eine Art Rodelpiste, indem sie Wagen hinaufschieben und anschließend ins gewünschte Gleis rollen lassen (ähnliches mussten wir ja schon bei der nassauischen Kleinbahn feststellen, siehe das entsprechende Kapitel ab Seite 22). Wollte man ihnen im Modell sportlich nachzueifern, müsste der Fiddleyard gehörige Schlagseite bekommen, was wiederum Anlass zu weniger „gsaßigen“ Zwischenfällen mit abgestellten Fahrzeugen gäbe. Daher setzen wir lieber mit der bewährten klassischen Methode um.

Nun sind wir also im Fiddleyard angekommen. Für das Streckenende habe ich mir hier etwas Besonderes nicht etwa ausgedacht, sondern abgeschaut:

Die Schwenkbühne, im Prinzip schon aus Groß Gerungs bekannt, umfaßt diesmal gleich den ganzen Schattenbahnhof und an ihrem Ende befindet sich eine zweite, gerade lang genug für einen der vierachsigen Triebwagen der Rheinbahn (Düsseldorfer Waggonfabrik 1935), die auf ihre alten Tage noch vom Niederrhein in die Voralpen emigrierten. So kann das Triebfahrzeug eines eingefahrenen Zuges problemlos umsetzen, zumal sich ja wie schon erwähnt zwischen Bahnhof und Fiddleyard ein kurzes, verdecktes Streckenstück befindet, das sich zum Umsetzen sowohl aus der einen als auch aus der anderen Richtung eignet.

Die Züge dürfen wegen entsprechender Gleislänge in Attersee und im Fiddleyard (dessen Form erinnert allerdings doch mehr an die Harfe der alten Griechen und weniger an eine angelsächsische Fiedel ...) ohne Triebfahr-

zeug umgerechnet etwa 32 m lang sein. Wir können freilich nicht angeben, wieviel Wagen Platz finden, weil bei Stern & Hafferl nach bester Kleinbahnsitte jeder Wagen eine eigene Bauart darstellt; die Länge der Wagen liegt zwischen 5,1 und 8,7 m. Allerdings sind auf der Attergaubahn besonders lange Züge längst nicht jeden Tag beobachtet worden und auf einer Anlage kann es auch nicht an jedem Tag der 15. August sein. Dann ist nämlich in Attersee Kirchweih, was zumindest früher alle Personenfahrzeuge der VA auf den Plan rief.

Sollte es mir gelingen sein, Interesse an dieser subalpinen Hafenbahn zu wecken, dann empfehle ich außer der Literatur zum Thema auch diesmal wieder Erkundungen vor Ort, denn die Attergaubahn fährt nach wie vor von Vöcklamarkt nach Attersee, wenn auch nicht mehr wirklich an den Attersee!

**Allzu umfangreich sind die Gleisanlagen im Bahnhof Attersee jedenfalls nicht, aber zumindest vermitteln die vielen abgestellten Fahrzeuge einen geschäftigen Eindruck. Typisch für Stern & Hafferl ist auch die einfache Oberleitung mit den Holzmasten.**





# Profitipps für die Praxis



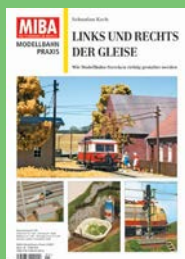
Sebastian Koch stellt in dem vorliegenden MIBA-Praxisband alle denkbaren Materialien und ihre erforderlichen Verarbeitungstechniken vor, die ein erfolgreicher Anlagenbauer braucht. Ob Lasercut-Bausätze oder Ausschneidebögen für Gebäude, ob Kleben von Selbstbaubäumen oder Ätzen von Metall – der gewiefte Praktiker lässt den Leser stets teilhaben an seinem reichen Schatz von Erfahrungen. Wer den Bau einer überzeugend gestalteten Anlage plant, sollte sich vorab anhand der gut nachvollziehbaren Texte über die jeweils besten Methoden informieren.

Aber auch Fahrzeugbauer finden Wissenswertes in diesem Heft. Der Zusammenbau von Bausätzen aus Metall wird ebenso behandelt wie die Besonderheiten bei 3D-gedruckten Gehäusen. Für ein perfektes Finish der Modelle sorgen schließlich die Tipps zum Lackieren und Anbringen der Beschriftungen. Fazit: Eine Broschüre, die für jeden aktiven Modellbahner etwas zu bieten hat!

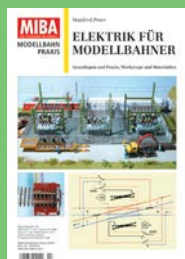
84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 300 Abbildungen

Best.-Nr. 15078446 | € 10,-

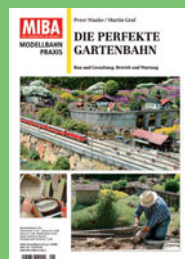
## Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87434



Best.-Nr. 150 87435



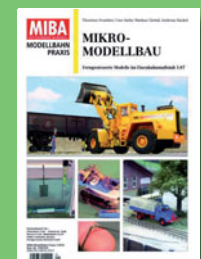
Best.-Nr. 150 87436



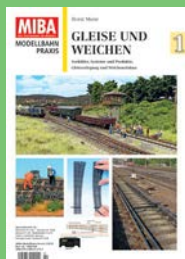
Best.-Nr. 150 87437



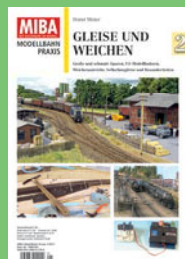
Best.-Nr. 150 87438



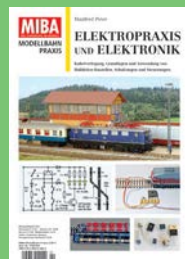
Best.-Nr. 150 87439



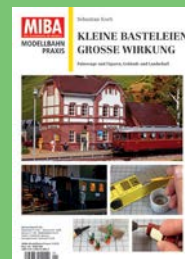
Best.-Nr. 150 87440



Best.-Nr. 150 87441



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443



Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,-





An der Nordsee ist nichts gerade gewachsen – auch die Bahnhöfe nicht

# Krummhörn in der Kammer

*Unser nördlichster Vorschlag führt uns in eine entlegene Ecke der Republik, wo Land und Leute, Kahn und Bahn in besonderer Weise Wind und Wetter ausgesetzt sind. Die Rede ist von Greetsiel, jenem Fischerörtchen, das einst von der Kleinbahn Emden-Pewsum-Greetsiel an die große weite Welt angeschlossen wurde. Wie der Gleisplan zeigt, sind in diesem Landstrich nicht nur die Hörner krumm ...*

Zunächst einmal sei das Vorbild unseres Anlagenvorschlags wie immer kurz und scherzlos vorgestellt: Krummhörn, so nennt sich die Gegend nördlich von Emden; warum, darüber mögen die Etymologen trefflich streiten; vermuten könnte man allenfalls einen Zusammenhang mit dem Kopfschmuck des ortsansässigen Milchviehs.

Wie dem auch sei, die klassische Bogenform des Bahnhofsgleisplans von Greetsiel darf bei solcher Namensgebung nicht überraschen, wie auch die ostfriesische Meterspurbahn Emden-Pewsum-Greetsiel die hier namhaft gemachten Ortschaften in keineswegs gerader Linie miteinander verband,

und das trotz Fehlens irgendwelcher Gelände Hindernisse.

In auffälligem Widerspruch zu den Vorurteilen der mathematischen Wissenschaft sind auf der Modellbahn krumme Bahnhöfe kürzer als gerade und so habe ich erst gar nicht versucht, eine Rechteckanlage zu entwerfen – was ja auch einer Quadratur der Kreisbahn gleichgekommen wäre –, sondern griff die Vorbildform begierig auf.

Wer nun schon einmal auf dem Vorbildgleisplan spazierengeguckt hat, dem wird außer dem abgeschmackt großen Lokschuppen (im Modellentwurf habe ich ihn beherzt gestauch) insbesondere die „Wasserstation“ aufgefallen sein; hier stand für gewöhnlich

ein vierachsiger Tankwagen mit gewöhnlichem  $H_2O$ , weil dieses Element trotz unmittelbarer Nähe des „Blanken Hans“ und gehörigem Grundwasserspiegel in dieser Gegend namentlich im etwas hochtrabend so genannten Sommer eine teure Importware darstellte, jedenfalls die salzarme Qualität.

Andere Güterwagen (hauptsächlich solche der Staatsbahn, hoch zu Bock) kamen zwar auch nach Greetsiel, aber ein Empfang von 2218 Tonnen Gütern und ein Versand von 1409 Tonnen von Mitte 1936 bis Mitte 1937 lässt darauf schließen, dass der täglich (also auch sonntags!) verkehrende Güterzug vielleicht nicht jeden Tag einen Wagen für Greetsiel mitführte – was das anbelangt, müssen wir es mit der Vorbildtreue aber nicht so ganz genau nehmen.

Derselben Quelle entnehmen wir übrigens, dass in diesem Zeitraum 117 „Tiere“ zum Versand kamen; es dürfte sich dabei aber wohl nicht um Fische gehandelt haben, die nämlich von Greetsieler Frauen in den Personenzügen der EPG zum Markt nach Emden gefahren wurden.



Linke Seite: Ein Güterzug der Kreisbahn Emden–Pewsum–Greetsiel hat im August 1950 Greetsiel verlassen (genau links des letzten Wagens erkennt man den Lokschuppen) und strebt der Kreisstadt entgegen. Es führt Lok 6 „Emden“ (1'C2ht, AEG 1925). Die modernste Lok der EPG war technisch wohl besser gelungen als ästhetisch, wurde aber bereits 1952 wegen Ablaufs der Untersuchungsfrist ausgemustert.

Den planmäßigen Güterzug 201 sehen wir hier wohl nicht, denn der verkehrte frühmorgens, wenn die Sonne gerade aufgestanden war, während sie auf dem Foto schon den größeren Teil ihres Tagwerks hinter sich hat. Allerdings könnte man, anstatt den Sonntag zu schänden, den sonntäglichen Güterzug auf Samstagnachmittag vorgezogen haben. Jedenfalls ist die Lok ohne ihre Laternen, also quasi blind unterwegs, was stark darauf hindeutet, dass sie ihr Ziel noch vor Einbruch der Dunkelheit erreichen wird. Ansonsten hat sich gegenüber dem Ablieferungszustand nur die Glocke vor dem Schlot hinzugesellt. Das von Gerd Wolff aufgenommene Bild ist übrigens gerade im Layout, nur die Bäume haben eine in unmittelbarer Nähe der Nordsee wohl gut nachvollziehbare Schlagseite.

Rechts: Wenn der Landstrich schon „Krummhörn“ heißt, darf auch die Kleinbahn ruhig von der Ideallinie abweichen. Nennenswerte Geländeunebenheiten dürfen wir in Ostfriesland nicht erwarten, und so bewegte sich die Höhenlage der EPG-Strecke zumeist um Normalnull. Der alles andere als gradlinige Verlauf der Strecke erklärt sich auch weniger aus der topfebenen Topographie, als vielmehr aus der Lage der angefahrenen Stationen: Emden West, Harsweg, Hinte, Westerhusen, Gr.-Midlum, Freepsum, Canum, Pewsum, Woquard, Groothusen, Gr.-Mühle, Anslagt, Sloet, Pilsum, Iauen und schließlich Greetsiel.



## Sich selbst im Wege stehen

Womit wir bei einem viel ergiebigeren Thema angelangt sind, nämlich dem Personenverkehr, der sich nicht auf den eher anruchigen Transportbedarf oben genannter Art beschränkte. Tatsächlich beförderte die EPG in ihren besten Jahren bis zu einer halben Million Fahrgäste und oft standen alle Personenwagen im Einsatz, die nach guter Kleinbahnsitte übrigens fast ebenso vielen Bauarten angehörten wie es Fahrzeuge gab.

Samstags – pardon: sonnabends – gegen halb drei hielten diese in Gestalt von Zug 4 eine Vollversammlung ab, bei welcher die Wagen am Zugschluss in Greetsiel nur noch auf der Einfahrweiche Platz fanden. Wogegen vielleicht noch nichts einzuwenden gewesen wäre, wenn sie dadurch nicht das Triebfahrzeug am Umsetzen gehindert hätten.

Anstatt nun verlegen mit der Kleinbahndirektion wegen Gestellung einer Hilfslok zu verhandeln, was beim allezeit knappen Fahrzeugbestand wohl die eilige Anschaffung einer solchen vorausgesetzt hätte, halfen sich die Kleinbahner selbst, indem sie die Wagen an die Kette legten. Nicht etwa an die Uhrkette des Lokführers, vielmehr handelte es sich um eine recht strapazierfähige Ausführung.

Ob nun die Ankerkette eines örtlichen Krabbenkutters in unerklärlichen Verlust geriet oder die Proletarier Europas das Ding ausgerechnet dort abgeworfen hatten, lassen wir mal gehörig dahinstehen. Jedenfalls war sie solide genug, sodass die Lok damit vom Umfahrgleis aus die Wagen Richtung Gleisabschluss ziehen konnte. Nicht alle auf einmal zwar, aber immer ein

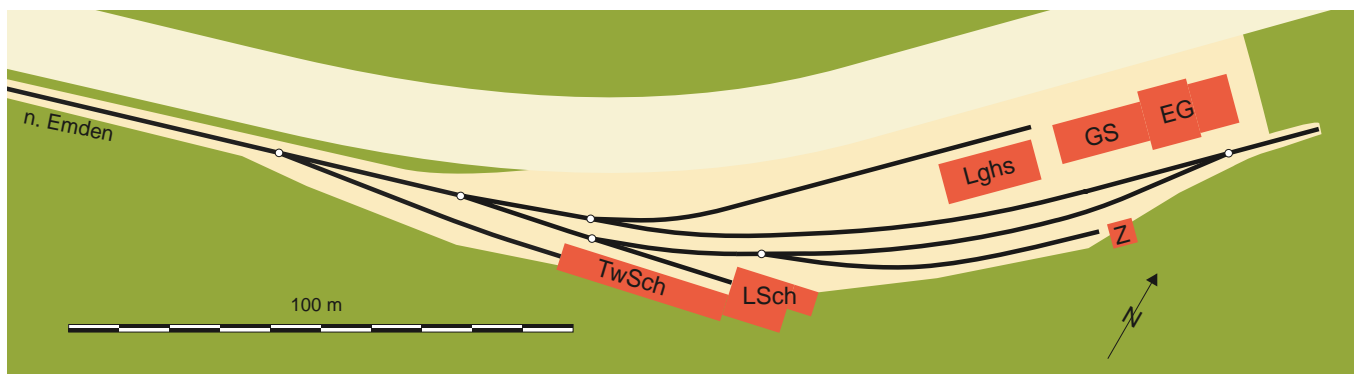
paar, bis zuletzt die Einfahrweiche wieder frei war und die Lokomotive ihre gewohnten Dienstgeschäfte erneut aufnehmen konnte.

Die von einem bekannten Oe-Bahner mit Heiterkeitserfolg gebrauchte humoristische Formel „die Hänger anketten“ erlangt hier durch Verkettung glücklicher Umstände eine damals noch ungeahnte Berechtigung.

In Sichtweite des „Blanken Hans“ war Süßwasser Mangelware und mußte gelegentlich auch per Bahn herangekarrt werden. Hier steht Wasserwagen 32 (Arthur Koppel 1904) an der von gutgemeinter Zimmermannsarbeit überdachten Zisterne im Bahnhof Greetsiel. Der Wagen gelangte bei der Stilllegung der EPG nach Spiekeroog, wo er statt dem kühlem Nass flüssiges Gold, nämlich Heizöl transportierte. Zuletzt kam er zum DEV nach Bruchhausen-Vilsen, wo er heute die Nr. 152 trägt. Foto: Gerd Wolff







Der Bahnhof Greetsiel, wie er nach begründeter Vermutung des Verfassers ausgesehen hat; „Z“ ist übrigens eine Zisterne. Geringe Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen sind denkbar, aber man kann sich dennoch glaubhaft auf eine Modelllänge von ca. 250 cm in H0m und 480 cm in 0m festlegen.

## In the Norman style

Nun war hier aber schon von langen Zügen die Rede. Und dann ein Kleinanlagen-Vorschlag? Wie kann das denn angeh'n?

In der Einleitung hatte ich bereits die Devise Barry Normans erwähnt, derzufolge eine Anlage in jeder Form und Größe gebaut werden kann; an dieser

Stelle sollte ich aber einschränken, dass zumindest für ein funktionsfähiges Modell des Bahnhofs Greetsiel Form und Größe nicht frei wählbar sind. Der Anlagenvorschlag könnte durchaus die kleinstmögliche funktionsfähige Wiedergabe sein, und er ist auch nur (kleinst-)möglich durch eine entschlossene Verzichtleistung, die ich bei den Angeln und Sachsen abge-

schaute habe. Im Entwurf fehlt nämlich die Einfahrweiche. Aus naheliegenden Gründen kann nur jeweils ein Zug auf einmal die Einfahrweiche befahren und sollte es ein zweiter zur selben Stund' versuchen, dann hören alle Beteiligten davon.

Wird die Weiche etwa durch einen schwenkbaren Schattenbahnhof ersetzt, so erwächst daher aus ihrem

Am 25.8.1958 nahm Gerd Wolff diesen Triebwagenzug der EPG im Bahnhof Greetsiel auf. Der dieselmechanische Triebwagen T 1 der EPG (Wismar 1933) trägt bereits die vom Niedersächsischen Landeseisenbahnamt vergebene Nummer T 61. Er kam nach der Stilllegung der EPG über Spiekerroog und Wangerooge zum DEV nach Bruchhausen-Vilsen.

Der Beiwagen mit der Nummer 563 (AEG 1925) hatte seine Eisenbahnkarriere als Triebwagen T 2 mit Benzolmotor bei der Rendsburger Kreisbahn begonnen und ging 1963 den Weg allen alten Eisens (wenn auch der Kasten großteils aus Eichenholz bestand). Der identische T 1 der RKB befindet sich heute in Bruchhausen-Vilsen, allerdings in nicht gerade betriebsfähigem Zustand.





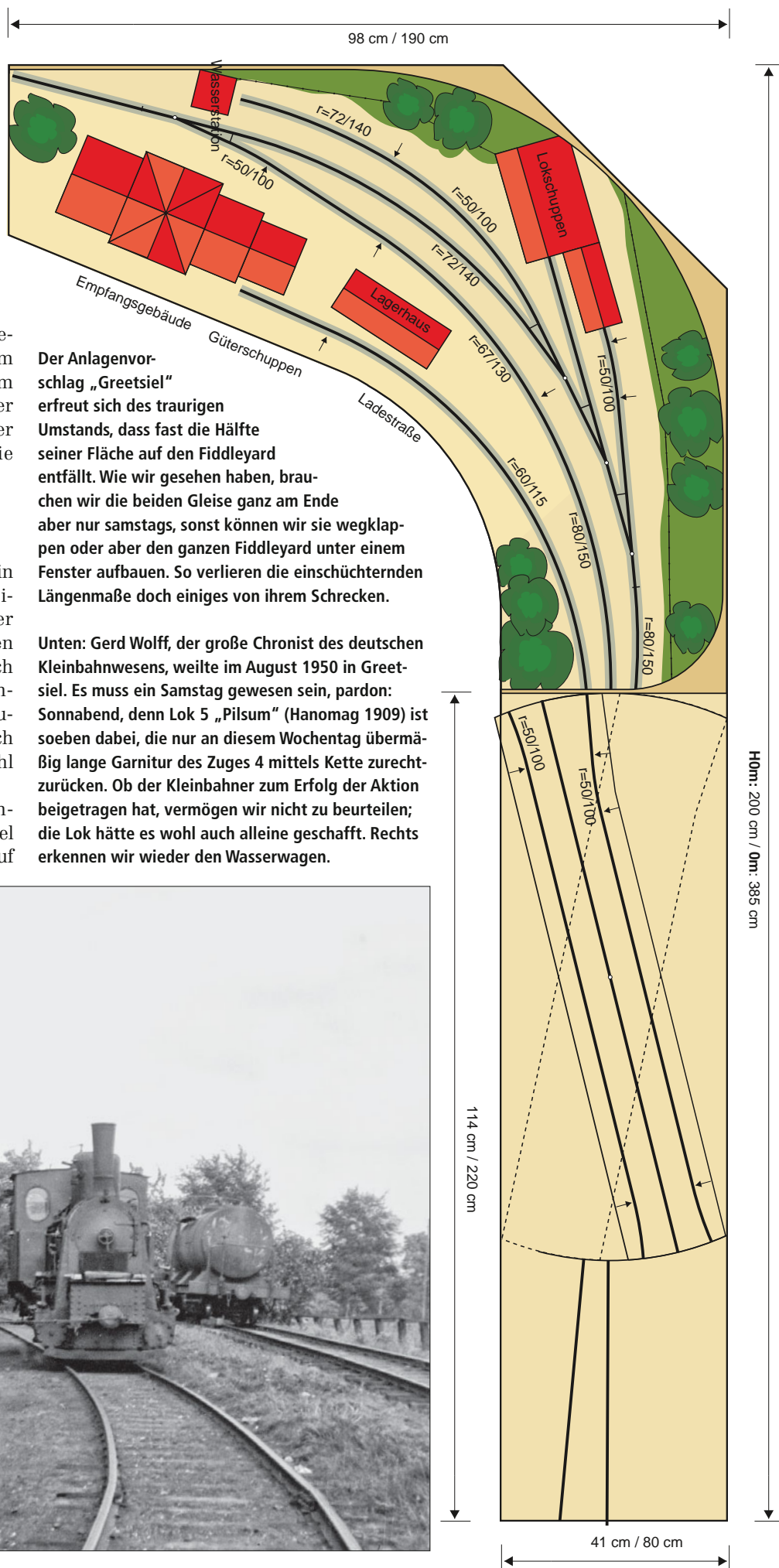
Fehlen kein betrieblicher Nachteil, es macht den Bahnhof nur um knapp 20 Vorbildmeter kürzer. Die Züge fahren also unmittelbar aus dem Schattenbahnhof in die Bahnhofsgleise ein – in der stillen Hoffnung, dass die p.p. Leserschaft ihnen das durchgehen lässt. Solchermaßen erkühnt, ließ ich die Abzweigweiche zum Ladegleis auch noch weg.

Weitere Kürzungen umfassen die geänderte Weichenanordnung vor dem Lokschuppen und den Prellbock am Streckenende, der ein paar Zentimeter Länge gebraucht hätte. Man fährt hier den Zug stattdessen einfach vor die Wand.

## Mut zur Lücke

Nun gähnt aber nach der kühnen Tat in der Hintergrundkulisse ein 25 cm breites Loch, das auch bei großzügigster Betrachtung nicht mehr zu übersehen ist. Einen modellbahnerisch eigentlich dringend gebotenen Brückenschlag unterließ der uneinsichtige Straßenbaulastträger und ein Tunnel nähme sich in der völlig flachen Landschaft wohl ein wenig unbeholfen aus.

Auf norddeutschen Meterspurbahnen gab es bekanntlich nie viele Tunnel und heute nur noch einen, nämlich auf



**Der Anlagenvorschlag „Greetsiel“** erfreut sich des traurigen Umstands, dass fast die Hälfte seiner Fläche auf den Fiddleyard entfällt. Wie wir gesehen haben, brauchen wir die beiden Gleise ganz am Ende aber nur samstags, sonst können wir sie wegklappen oder aber den ganzen Fiddleyard unter einem Fenster aufbauen. So verlieren die einschüchternden Längenmaße doch einiges von ihrem Schrecken.

Unten: Gerd Wolff, der große Chronist des deutschen Kleinbahnwesens, weilte im August 1950 in Greetsiel. Es muss ein Samstag gewesen sein, pardon: Sonnabend, denn Lok 5 „Pilsun“ (Hanomag 1909) ist soeben dabei, die nur an diesem Wochentag übermäßig lange Garnitur des Zuges 4 mittels Kette zurechtzurücken. Ob der Kleinbahner zum Erfolg der Aktion beigetragen hat, vermögen wir nicht zu beurteilen; die Lok hätte es wohl auch alleine geschafft. Rechts erkennen wir wieder den Wasserwagen.







Wer neben dem Bahnhof Greetsiel noch ein paar Zentimeter frei hat für ein angedeutetes Streckenstück, sollte unbedingt eine Mühle aufstellen. Am 19. April 1963 passiert der Vorkriegstriebwagen T 54 mit seinem Beiwagen 563 als werktäglicher Zug Nr. 9 hier die Mühle von Groothusen um 14:40 Uhr. Im kleinen Bild sehen wir die ab dem 15. Februar 1957 eingesetzte Diesellok V 30, die Jung in Anlehnung an die DB-V 29 konstruierte. Im Unterschied zu dieser war sie für 56 km/h ausgelegt und mit Regelspur-Kupplungen sowie Puffern bestückt, um aufgebockte Güterwagen ohne Pufferwagen befördern zu können. Wenige Wochen nach dieser Aufnahme (20.4.1963) wurde das Einzelstück am 26. Juni 1963 an die Kreisbahn Osterode-Kreiensen abgegeben und dort auf 750 mm umgespurt. *Fotos: Detlev Luckmann*

Eine Schwenkscheibe hat auch diese britische 0e-Anlage, die Helmut Heinert auf einer Ausstellung in Burton-on-Trent (England) aufnahm. Die diversen Beschläge vereinfachen den Transport der Anlage, die nach Inselfitte nur zu Ausstellungszwecken gebaut wurde. Die den Zuschauern zugewandte Seite des Fiddleyards solcher Anlagen kann durchaus im Sinne der Belehrung oder Erbauung zur Geltung kommen, wenn man daran informative Flachware über die Anlage und ihr eventuelles Vorbild aushängt. Von der hier sichtbaren Bedienerseite her dient sie in diesem Falle offensichtlich der Erfrischung und Entsorgung.



der Harzquerbahn. Auch hat es die Kleinbahn leider unterlassen, einen der dort allgegenwärtigen Deiche zu durchstoßen, das dazugehörige „Deichschaart“ wäre eine elegante und landestypische Lösung gewesen, wobei es Deiche allerdings auch im Binnenland gibt. Zum Beispiel am alten Vater Rhein, der es ja in seinem Bett so wunderschön hat und es trotzdem immer wieder mal daneben versucht.

Die Umgebung des Bahnhofs hat leider auch keine zu Tarnungszwecken geeigneten Gebäude vorrätig. Noch nicht einmal eine Plakatwand, wie ich sie einmal auf einer englischen Anlage gesehen habe – dass dahinter die Züge durch die Kulisse schlüpfen, fiel mir erst beim zweiten Hinsehen auf.

Hingegen umstehen den Bahnhof etliche prächtige Bäume und trotzen damit dem rauen Seeklima und dem binnenländischen Vorurteil, in Ostfriesland sei der Grünkohl die einzige schattenspendende Pflanze. So wird der verkehrstechnische Durchbruch eben zwischen üppig wuchernder Botanik verborgen, wobei wir unterstellen dürfen, dass der letzte kleinbahnamtliche Gehölzschnitt schon einige Wachstumsperioden her ist. Beim Vorbild sind die Bäu-





Der gänzlich unverstellte Blick auf das EG von Greetsiel offenbart die doch recht stattliche Größe des Gebäudes. Immerhin misst der Bau samt angesetzter Schuppen die Länge von 35,27 m. Fotos: Detlev Luckmann

me infolge des landesüblichen Reizklimas ein wenig zerzaust, was wir natürlich auch im Modell zu berücksichtigen haben, trotz weit geringerer Windstärken im Modellbahnzimmer.

Von der Effektivität dieser biologischen Tarnung kann man sich namentlich bei feuchtheimischen Ausstellungsanlagen überzeugen. Zudem hängt sie keineswegs von der Anlagenhöhe ab, da bei Laubbäumen je nach Bauart das Blattwerk erfreulich tief hinunterreicht. Man denke sich also die Öffnung – durchaus vorbildgerecht – durch ozeanisch geformte Laubbäume „überschattet“, wie das in der Legosprache der Nachrichtenagenturen wohl immerzu heißt. Außerdem hat die Bananenform der Anlage den erfreulichen Vorteil, dass es den Betrachtern schwerfällt, eine Position einzunehmen, von der aus sie die Öffnung in der Hintergrundkulisse voll und ganz würdigen können.

Die Anlagenhöhe – ein Thema, das jeder Modellbahner aus seiner persönlichen Perspektive betrachtet – können wir demzufolge frei wählen. Und dass die EPG eine der tiefstgelegenen deutschen Kleinbahnen war, kann hier durchaus eine Rolle spielen.

Rechts: Eine Nummer kleiner fällt das EG von Groothusen aus, das mit Güterschuppen, Mitteltrakt und Südanbau auf nur 20,25 m kommt.

Unten: Der Beiwagen 563 war ursprünglich bei der Rendsburger Kreisbahn ein Benzoltriebwagen. Die EPG baute den Motor aus und verschloss die Kühleröffnung mit einem Blech.





Triebwagen T 54 mit Beiwagen 563 passieren am 18.4.1963 die große Ziegelei von Pilsum. Die Zugnummer lautet schlicht 11. Die Weite der flachen Landschaft wird hier sehr schön deutlich.



Die stattlichen Bauwerke, insbesondere das geradezu überragende Empfangsgebäude, könnten nämlich bei zu großer Anlagenhöhe einiges zur Erschwerung der Rangierhandlungen beitragen. Namentlich beim schon erwähnten bahnamtlichen Tauziehen, zu dessen Automatisierung mir bislang auch noch die entscheidende Inspiration fehlt.

### Wat mutt, dat mutt

Was sein muss, muss sein, nämlich ein Fiddleyard. Und zwar hat er in irgendeiner Form beweglich zu sein, weil er

ja, wie wir gesehen haben, zwei Weichen an der Bahnhofseinfahrt dienstlich zu vertreten hat. Ich habe eine Art Schwenkbühne mit Drehpunkt in der Mitte vorgesehen, wobei ich die schwierige Abgrenzungsfrage – Schwenkbühne oder Drehscheibe? – mal wieder leichtfertig auf sich beruhen lasse, wie das so meine laxer Art ist.

Unabhängig von solcher Grundsatzdiskussion ist sie ebenso lang wie die Umfahrlänge im Modellbahnhof, also knapp 70 Vorbildmeter. Wie wir aber wissen, klappte das im Bahnhof Greetiel nicht immer so ganz mit der Umfahrlänge, weshalb wir damit rechnen

müssen, dass ein Zug auch schon mal länger ausfällt. Äußerstenfalls so lang wie der ganze Bahnhof. Die Zentimeter, um die der Bahnhof länger ist, setzen wir einfach hinter der Drehbühne (oder Schwenkscheibe) an.

Dieses Ansatzbrett kann auch abnehmbar oder klappbar gestaltet werden; der feste Teil der Anlage ist dann zwar immer noch lang genug, aber weil ich schon weiter oben eine geringe Höhe vorgeschlagen hatte, könnte zum Beispiel der Fiddleyard unter einem Fenster angeordnet werden – möglichst unter Beachtung des Lichtraumprofils, damit im Schwenkbereich des

Der montags bis freitags verkehrende Zug Nr. 10 hatte mit V 30 und den Wagen 564, 591, 562, 597, 568, 569 und 590 eine beachtliche Länge. Rechts das EG von Pilsum, im Hintergrund die Kreuzkirche, deren Turm früher auch als Sternwarte benutzt wurde.





Die schon bekannte Triebwagengarnitur, live und in Farbe im Bahnhof Greetsiel, diesmal als werktäglicher Zug Nummer 5.



Fensters nicht eines Tages unversehens tabula rasa ist.

Aufmerksame Leser haben sicherlich bemerkt, dass die ansatzweise verlängerten Gleise nur über das mittlere Gleis der Schwenkdrehe (oder wie auch immer das Ding heißen mag ...) zugänglich sind. Das samstägliche Tauziehen fand aber nur auf dem Bahnsteiggleis vor dem Empfangsgebäude statt, und daran durften so ziemlich alle für den Personenverkehr geeigneten Fahrzeuge teilnehmen. Nur ein Triebwagen samt Beiwagen wurde nicht an die Kette genommen. Wie das mit dem Güterzug aussah,

habe ich ja schon in aller Kürze erwähnt. Insofern reicht es völlig aus, wenn wir eine Möglichkeit haben, in die Verlängerung zu gehen; alle anderen Züge werden mit den ungerechnet 67 Metern Länge der Drehbrücke schon zufrieden sein.

Weiterhin wird noch aufgefallen sein, dass das Ladegleis ganz vorne vom hinteren Gleis des Schattenbahnhofs nicht erreichbar ist. Natürlich kein Fehler des Zeichners (das hätte euch so gefallen können!), sondern eine weitere Verzichtleistung, durch welche die Schwenkbühne näher an die Wand gerückt werden konnte. Man rangiert

dann eben aus den beiden vorderen Gleisen ins Ladegleis. Und um eventuellem menschlichen Versagen beim Rangieren einen Riegel vorzuschieben, könnte ja eine vorbildähnliche Merktafel angebracht werden.

Der krumme Bahnhof in der Krummhörn ruht im „Brunnen der Vergangenheit“, wenn auch seine Gebäude noch „übrig in die Zeit hineinstehen“, um einmal einen norddeutschen Schriftsteller zu zitieren (auch wenn Meister Thomas von der Trave stammte und nicht von der Ems). Im Modell aber kann es immer ein Sommersonnabend um 1950 sein.

Am Abend des 19.4.1963 hat die links aufgelistete Wagenschlange Feierabend und ist in Greetsiel abgestellt. Wagen 590 trägt die Schlusscheibe. Fotos: Detlev Luckmann





Mit der Hümmlinger Kreisbahn um die Ecke

# Lathen in L-Form



*Eher selten kommt es vor, dass eine schmalspurige Kleinbahn als regelspurige Nebenbahn bis heute betrieben wird. Bei der Hümmlinger Kreisbahn ist dies der Fall – unser Anlagenentwurf führt uns zurück in die Fünfzigerjahre, als zwischen Lathen und Werlte die Züge noch auf 750-mm-Gleisen unterwegs waren.*

Die nordwestliche Gegend Deutschlands erfreut sich bekanntlich des traurigen Rufes, ohne irgendwelche landschaftlichen Höhepunkte auskommen; vielmehr sei in den meisten Ortschaften die Nordsee, wenn sie sich nicht gerade wieder Richtung Helgo-

land zurückgezogen habe, schon aus den Fenstern im ersten Stock zu erkennen. Alles platte Klischees natürlich; als hervorstechendes Gegenbeispiel nennen wir den höchsten Punkt des ehemaligen Kreises Hümmling im Emsland, der sich nicht weniger als fünf-

undsiebzig Meter über den grauen Spiegel der Nordsee erhebt.

Sonst aber ist von diesem der Kommunalreform zum Opfer gefallenen Kreis wenig Herausragendes zu vermelden; es war vielmehr eine Gegend, wo sich Fuchs und Hase gute Nacht sagten, und Hirsch und Wildschwein noch dazu. Die Dezimierung von jenem Hoch- und Niederwild zählte früher einmal zu den vornehmsten Aufgaben des Landesherrn, in diesem Fall also des Fürstbischofs von Münster. Als Standquartier für seine Knallerei ließ



Die Hümmlinger Kreisbahn zur Schmalspurzeit; die Überbrückung des nur zweieinhalb Kilometer langen „Werlter Lochs“ gelang nie, und es blieb ein Denkmal des deutschen Partikularismus bis zur Stilllegung

der Cloppener Kreisbahn. Am anderen Ende hatte die Bahn dafür Anschluss an die normalspurige Emslandstrecke und die Emsschiffahrt, die sich davon aber nicht sehr beeindruckt zeigte ...



Linke Seite: Das Emsland – unendliche Weiten, wir schreiben das Jahr 1951. Eine der beiden O&K-Loks von 1919 – „Werlte“ oder „Sögel“, Personenwagen 1, diverse Güterwagen stehen bereit zur Fahrt in den Hümmling. Rechts steht der geräumige Güterschuppen der Hümmlinger Kreisbahn. Die Lokbehandlungsanlagen links im Bild sehen wahrlich allerliebste aus, wurden aber ihrer Funktion gerecht. *Foto: Gerd Wolff*

Rechts: Die Laderampe diente offenbar als Zwischenlager für künftige Koteletts. Der Zustand der Anlagen lässt vermuten, dass diese Aufnahme zur Zeit der Umspurung 1957 entstanden ist. *Foto: Reinhard Todt*

er sich mit dem Jagdschloss Clemenswerth eine komfortable Bleibe auf den Hümmling setzen. Wir vermuten richtig, dass der wertige Herr Clemens hieß.

Gut hundertfünfzig Jahre danach wurde im Hümmling wieder gebaut, weniger barock zwar, dafür aber von größerem Interesse für nichtfeudale Bevölkerungsschichten. Der Landkreis Hümmling hatte beschlossen, sich eine Kleinbahn zuzulegen, die dann auch ab 1898 die 26 km von Lathen bis nach Werlte hin- und herschnaufte. Weiter kam sie nicht, denn der gerade einmal zweieinhalb Kilometer entfernte Kleinbahnhof „Landesgrenze“ der Cloppenburg-Kreisbahn lag bereits im oldenburgischen Ausland – und trotz identischer Spurweite von 750 mm mochte man im Hümmling nichts mit denen von jenseits der Grenze zu schaffen ha-

ben. Die bei dieser Lage fälligen Diskussionen um die Schließung des „Werlter Lochs“ erledigten sich erst im Jahre 1950 durch Stilllegung der Cloppenburg-Kreisbahn. Sieben Jahre später ereilte es auch die Hümmlinger Kreisbahn, die aber gleich darauf mit 1435 mm Spurweite wieder zum Vorschein kam und heute noch als „Emsländische Eisenbahn“ im Hümmling ihr normalspuriges Wesen treibt.

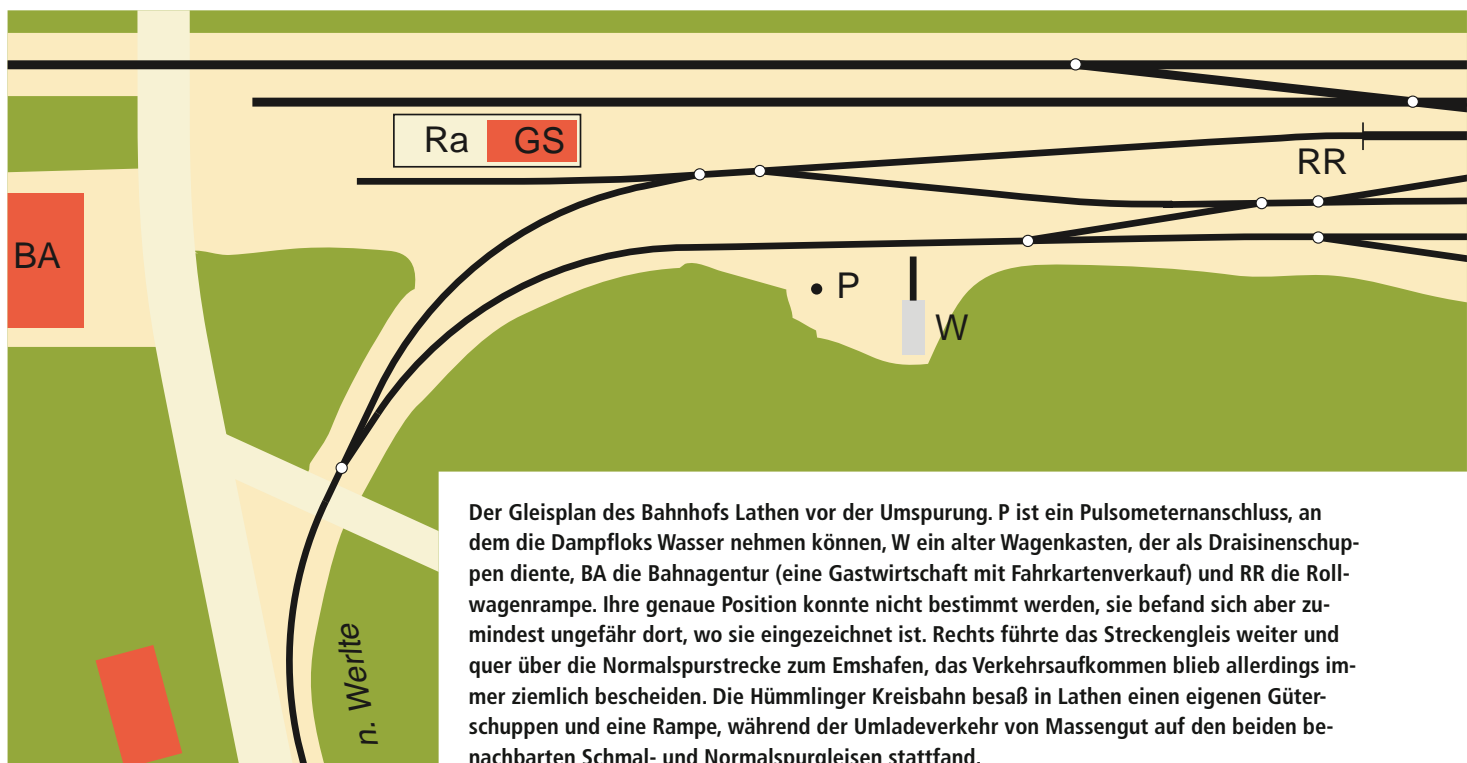
Die Hümmlinger Kreisbahn in ihrer schmalspurigen Inkarnation hat dem Nachbabeinflüssen gleich mehrere modellwürdige Bahnhöfe zu bieten, so

den Betriebsmittelpunkt Werlte am Ende der Strecke und Sögel, den Inbegriff nordwestlicher Schmalspurromantik. Wir haben den Bahnhof Lathen ausgewählt, wo die Kreisbahn an die Hauptbahn anschloss; mit seiner L-Form ist er sowieso ein klassischer MiniMax-Kandidat. Nur schade, dass er so lang ist!

**Von der Einfahrweiche des Kreisbahnhofs geht der Blick hinüber zum Güterschuppen der Kreisbahn; jenseits der Emslandstrecke entdecken wir auch den der Bundesbahn.**  
*Foto: Reinhard Todt*







Der Gleisplan des Bahnhofs Lathen vor der Umspurung. P ist ein Pulsometernanschluss, an dem die Dampfloks Wasser nehmen können, W ein alter Wagenkasten, der als Draisinenschuppen diente, BA die Bahngastwirtschaft (eine Gastwirtschaft mit Fahrkartenverkauf) und RR die Rollwagenrampe. Ihre genaue Position konnte nicht bestimmt werden, sie befand sich aber zumindest ungefähr dort, wo sie eingezeichnet ist. Rechts führte das Streckengleis weiter und quer über die Normalspurstrecke zum Emshafen, das Verkehrsaufkommen blieb allerdings immer ziemlich bescheiden. Die Hümmlicher Kreisbahn besaß in Lathen einen eigenen Güterschuppen und eine Rampe, während der Umladeverkehr von Massengut auf den beiden benachbarten Schmal- und Normalspurgleisen stattfand.

## Kleinbahn kleiner planen

Also heißt es „kleiner planen“, wie man uns in unseren modellbahnerischen Lehrjahren immer wieder eingeschärft

hat (zuletzt noch in der Einleitung zu diesem Werk ...). Und wir haben ja schon ganz anderes gestaucht. Was dem Schrumpfkurs zuerst zum Opfer fällt, ist der beim Vorbild betrieblich

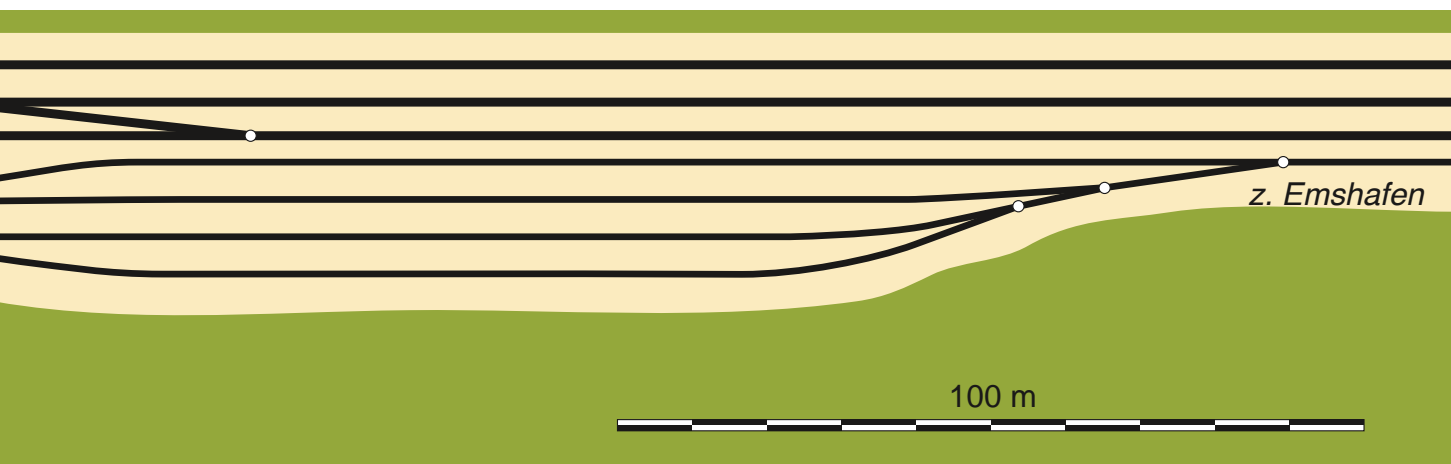
wenig bedeutende Anschluss zum Hafen am Emskanal. Die Weichenstraße an diesem Ende des Bahnhofes ist ohne besonderen Reiz und fällt somit ebenfalls dem Rotstift anheim. Weil hier nur Lokomotiven umsetzen, wird sie komplett durch eine „sector plate“ ersetzt, wie wir sie ja bereits aus anderen Zusammenhängen kennen. Wir können uns darauf berufen, dass es mit Schmalspurstrecken durchaus schon

Am 13. Juli 1956 stehen diese beiden G-Wagen vor dem uns nun gut bekannten Schuppen: Wagen 18 (links) ist ein Original-Hümmlicher von 1902, während der Wagen 11 (links) in eigener Werkstatt aus einem Heeresfeldbahnwagen umgebaut wurde. Im Hintergrund ist noch ein Personenwagen der Bundesbahn zu sehen, der damals noch zeitgemäßen Reisekomfort bot.

Foto: Reinhard Todt







einmal ein ähnliches Ende nehmen konnte: So hatte die sächsische Schmalspurstrecke Wilkau-Haßlau–Carlsfeld an beiden Streckenenden eine „Drehweiche“, wie sie auf königlich-sächsisch hieß. Die Hümmlinger Kreisbahn hatte allerdings keine, weshalb uns nichts anderes übrig bleibt, als den nicht vorzeigbaren Apparat jenseits der Kulisse unterzubringen und den Durchschlupf diskret hinter einer Birkenhecke zu verbergen.

Wenn wir es richtig bedenken, käme man sogar ganz ohne eine Umsetzungsmöglichkeit aus, denn es gibt weiter vorn schon eine. Horizontal stark herausgeforderte Modellbahner könnten sie deshalb sogar weglassen, wobei dann aber vermutlich anders zu rangieren wäre, als es beim Vorbild Brauch war. Dafür sparen wir allerdings noch gehörig an

der Gleislänge, was sich nicht zuletzt angesichts des im Modell vermutlich eher kleineren Fahrzeugparks empfiehlt. Das vorderste Gleis sollten wir als Umfahrgleis nutzen, weil die meisten Kupplungsbauarten in der Geraden meist besser funktionieren als im Gleisbogen.

Wer nun schon auf den Fotos „spazierende“ ist, wird sich vielleicht über die große Zahl von Schmalspurgüterwagen gewundert haben – schließlich besaß die Bahn doch Rollwagen! Ja, aber nicht genug, sodass wir Züge aus normal- und schmalspurigen Güterwagen bilden dürfen.

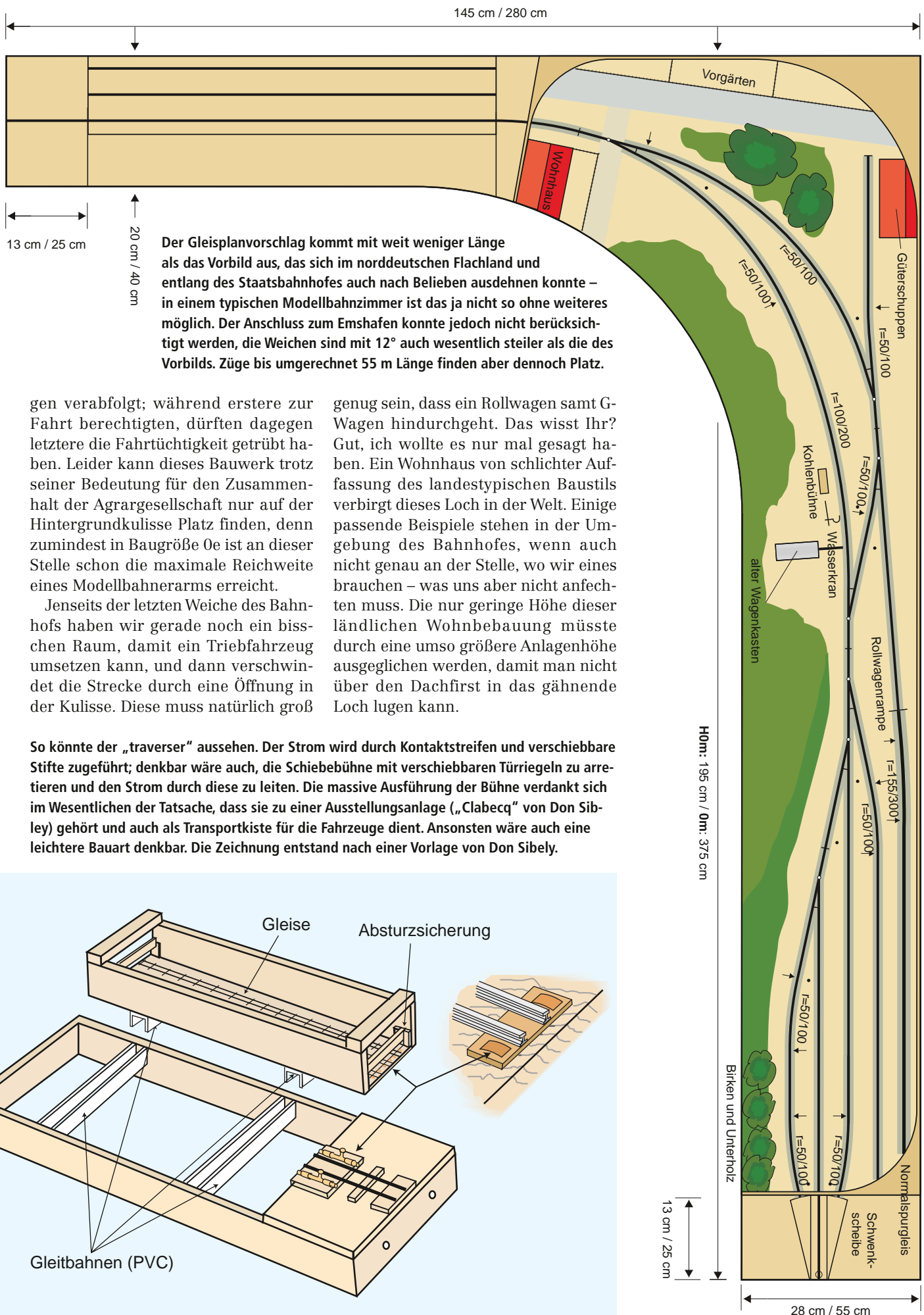
Übrigens wurde seit 1953 in Ostenwalde Erdöl verladen, was den Oe-Bahnern Gelegenheit gäbe, ihre Kesselwagen von O-Scale aus der Schachtel zu holen. Die übrigen Landesprodukte hielten sich mehr im Rahmen des Üblichen – Holz und Kartoffeln hauptsächlich. Wir ahnen schon und zwar richtig, dass in der anderen Richtung hauptsächlich Kunstdünger unterwegs war ...

Dem Güterverkehr diente auch der geräumige Güterschuppen; im Gegensatz dazu passt allerdings die noch geräumigere Bahnagentur nicht mehr auf die Anlage. Hier wurden weiland Fahrkarten und landestypische Erfrischun-

**Einen Überblick über den Güterwagenpark der Hümmlinger Kreisbahn verschafft uns diese Aufnahme vom 16.5.1951. Die Wagen ganz links, darunter etliche Klapptentwagen, warten wohl auf die herbstliche Verkehrsspitze, während für Grubenholz damals wohl immer Saison war. Das Ruhrgebiet ist schließlich nur etwa 150 km entfernt. Foto: Gerd Wolff**









## Der Verschiebe-Bahnhof

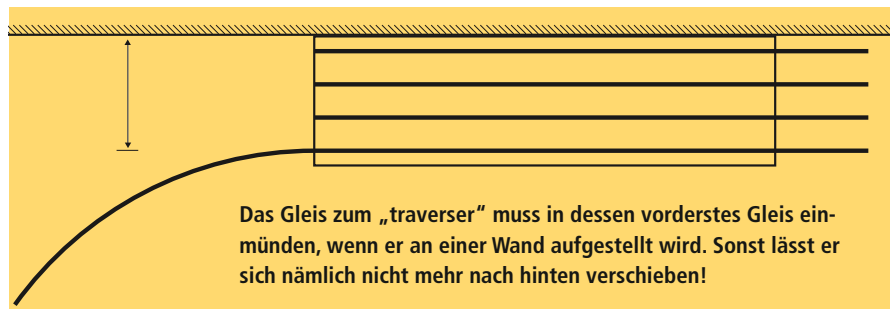
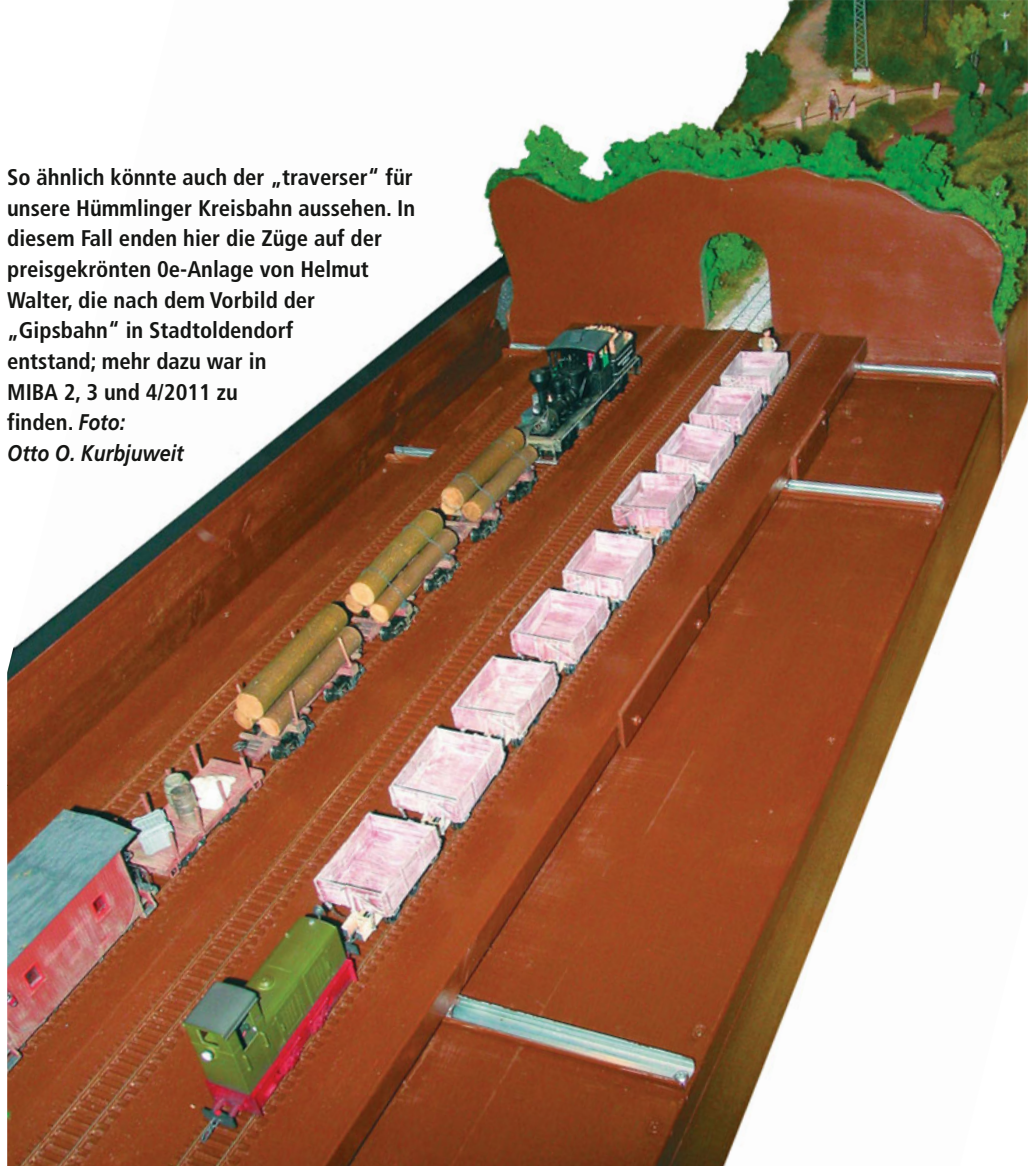
Hinter diesem Schlupfloch finden wir nun eine bahntechnische Einrichtung, die wir als eine Art Schublade ansehen können. Allerdings ist sie verkehrt herum eingebaut und trägt auf ihrem zuoberst gekehrten Boden die Gleise. In der feuchten Inselheimat dieses Gedankens nennt man dergleichen einen „traverser“; wir würden vielleicht eher von einer Schiebebühne reden, die aber beim Vorbild nicht dem Umsetzen ganzer Züge dient.

Das Gleis, das diesseits der Kulisse zu der Bühne führt, fluchtet mit dem vordersten Gleis derselben, was mit eisalter Berechnung einen beliebten Planungsfehler vermeidet. Andernfalls ließe sich nämlich die Schublade nicht nach hinten schieben und würde damit ihren Beruf doch gründlich verfehlen. Auf den ersten Blick ist Platz verschenkt, den wir jedoch zur Nachbildung der Landstraße nutzen, jenseits derer die Vorgärten samt Zaun und Buschwerk einen halbwegs eleganten Übergang zum Hintergrund bieten.

Dieser „traverser“ muss verständlicherweise die Länge des längsten Zuges haben, dahinter ist auch noch ein Ausziehgleis für die Lok vorzusehen. Dennoch ist damit gegenüber zwei Wei-

So ähnlich könnte auch der „traverser“ für unsere Hümmlinger Kreisbahn aussehen. In diesem Fall enden hier die Züge auf der preisgekrönten Oe-Anlage von Helmut Walter, die nach dem Vorbild der „Gipsbahn“ in Stadtdoldendorf entstand; mehr dazu war in MIBA 2, 3 und 4/2011 zu finden. Foto:

Otto O. Kurbjuweit



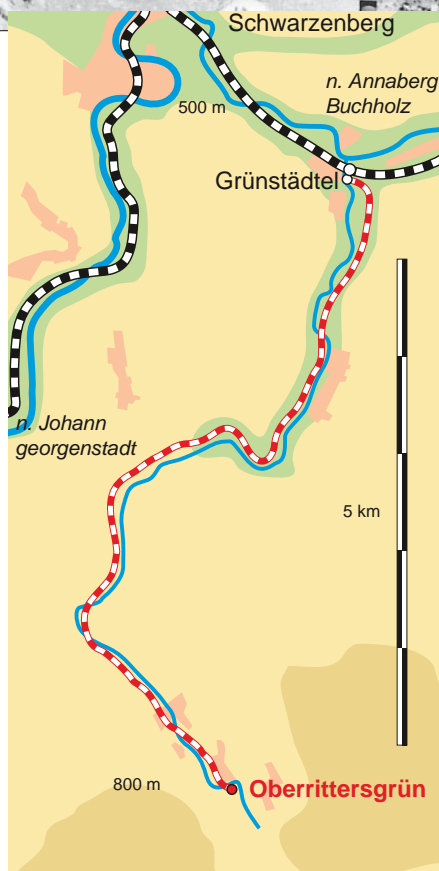
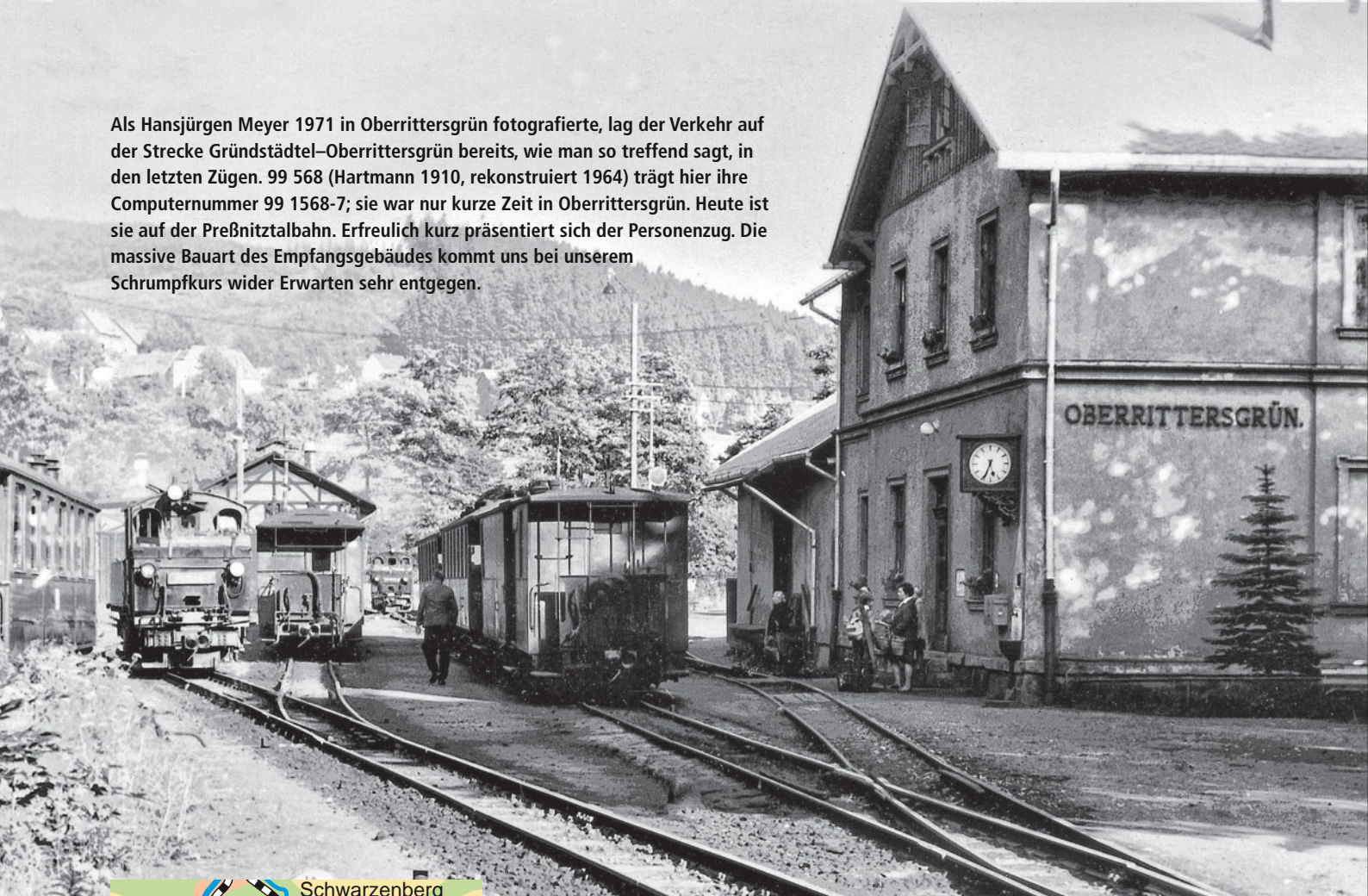
chenstraßen schon eine Menge Platz gespart – allerdings nicht ohne einen Zugewinn an reizvollen technischen Problemen. Außer einer klemmfreien Mechanik ist auch eine Absturzsicherung durchaus erwünscht. Die Gründe liegen auf der Hand und schlimmstenfalls auf dem Boden. Ich habe für den Anlagenentwurf die einfachste und zuverlässigste Bauart gewählt und nur einen hinreichend breiten Unterbau vorgesehen.

Die schmalspurige Hümmlinger Kreisbahn ist Geschichte, aber im Modell kann sich die Geschichte ja beliebig oft wiederholen, wobei es uns auch nicht anfechten soll, dass die Fahrt gerade mal um die Ecke und nicht in den Hümmling geht ...

So kann man sich die Tarnung mit Birken und dazugehörigem Unterholz am rechten Ende der Anlage vorstellen, der helle Drahtzaun als typisches Detail der Epoche V kann ohne weiteres durch einen hölzernen Lattenzaun ersetzt werden. Übrigens befinden sich beiderseits der Birkenschonung Gleise. Jetzt wissen wir auch, wo die Blätter herkommen, auf denen die Bahn jeden Herbst ausrutscht.



Als Hansjürgen Meyer 1971 in Oberittersgrün fotografierte, lag der Verkehr auf der Strecke Gründstädtel–Oberittersgrün bereits, wie man so treffend sagt, in den letzten Zügen. 99 568 (Hartmann 1910, rekonstruiert 1964) trägt hier ihre Computernummer 99 1568-7; sie war nur kurze Zeit in Oberittersgrün. Heute ist sie auf der Preßnitztalbahn. Erfreulich kurz präsentiert sich der Personenzug. Die massive Bauart des Empfangsgebäudes kommt uns bei unserem Schrumpfkurs wider Erwarten sehr entgegen.



In der Kürze liegt die Würze: Die Bahnstrecke im Pöhlwassertal war nicht lang, aber steil und kurvenreich. Die infolgedessen kurzen Züge machen diese Linie für unser Vorhaben bestens geeignet.

Ein IV K-Reservat im Erzgebirge

## Rittersgrün reduziert

*Im Rahmen dieses Werkes auch einen sächsischen Schmalspurbahnhof vorzustellen, war wohl kaum zu vermeiden – und ich wüsste auch gar keinen Grund, das vermeiden zu wollen. Schließlich haben die Schmalspurbahnen Sachsens ihren eigenen Charakter und erfreuen sich, soweit noch vorhanden, der verschärften Aufmerksamkeit der Schmalspurfreunde.*

Sämtliche einschlägigen Baugrößen sind mit Bausatz- und Fertigmodellen sächsischer Schmalspurfahrzeuge sehr reichlich gesegnet, wobei zudem das Vorbild vorausschauend eine derartige Typenvielfalt zustande gebracht hat, dass daneben auch noch der Selbstbau in seine Rechte treten kann.

Nicht ganz so leicht wie die grundsätzliche Entscheidung für ein sächsisches Vorbild war hingegen die Wahl eines MiniMax-tauglichen Bahnhofs. Der Modellbahner – namentlich aus den neuen Bundesländern – denkt nämlich, wenn er „Sachsen“ hört, so gleich an die Böse Sieben: Die „Sieben K“ mit ihren sieben Achsen, so sein

Sachsen-Stereotyp, läuft mit sieben Wagen in einen Bahnhof mit sieben parallelen Gleisen ein.

Soweit die heutigen sächsischen Schmalspuren in Betracht kommen, ist daran ja auch nicht viel verkehrt und die Längenausdehnung solcher Pilgerstätten wie Kipsdorf, Oberwiesenthal, Oybin oder Radeburg ist schon im Maßstab eins zu sieben(!)undachtzig wohl einschüchternd genug. In den anderen Maßstäben sind die Ausmaße endgültig jenseits von Gut und Böse, wie uns der Sachse Friedrich Nietzsche sicher gern bestätigt.

Bleiben also die Bahnen, die es nicht mehr gibt, wobei der Bahnhof, den





Vom Berghang oberhalb des Bahnhofs blicken wir herab auf diesen modellbaufreundlich kurzen Personenzug, diesmal mit 99 586 (Hartmann 1913, rekonstruiert 1964). Dieselbe Lok hatte die zweifelhafte Ehre, den letzten planmäßigen Zug nach Oberittersgrün zu führen.

So begab es sich am 25. September 1971. Nein, nicht ganz, denn wegen stilllegungsbedingter Umtriebe traf der Zug erst am 26. fünf nach zwölf am Endbahnhof ein. Die Lok ist heute in Radebeul beheimatet und wird seit 2007 als IV K Nr. 176 der K.Sächs.Sts.E.B. eingesetzt.

letztlich die Wahl traf, in einem Schwebestand zwischen Diesseits und Jen-seits verharret, denn die 1971 stillgelegte Bahn ist längst abgebaut, aber den Bahnhof gibt es noch als Sächsisches Schmalspurmuseum Oberittersgrün.

Bei diesem Namen darf man wohl erwarten, dass der Bahnhof im Grünen liegt und tatsächlich findet man ihn in einem anmutigen Tal im höchsten Teil des Erzgebirges nahe der tschechischen Grenze. Er war Endpunkt einer Bahn von – ausgerechnet – Grünstädtel, die wegen leichten Oberbaus von nichts

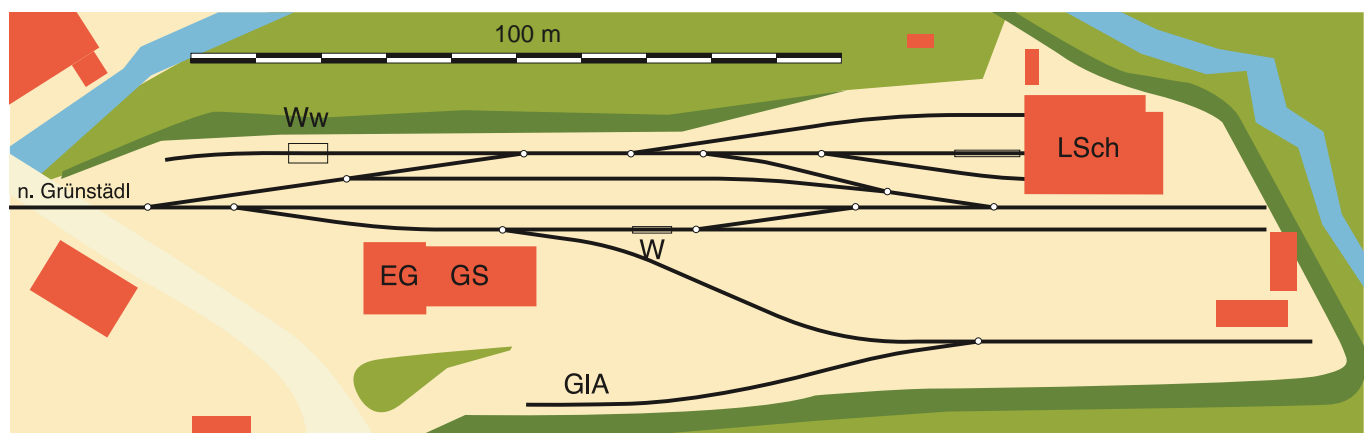
schwererem als der IV K befahren werden durfte.

Die nur 9360 m Streckenlänge im Pöhlwassertal hatten es aber in sich; und zwar in Form einer Steigung von 1:30 (33 ‰), auf der die nach dem Elsässer Jean-Jacques Meyer benannten Drehgestell-Lokomotiven nur 65 Tonnen an den Haken nehmen durften. Das wären zum Beispiel ein Packwagen und drei oder vier mehr oder minder beladene vierachsige Güterwagen – ausschließlich Schmalspurgüterwagen, versteht sich, denn Normalspurwagen

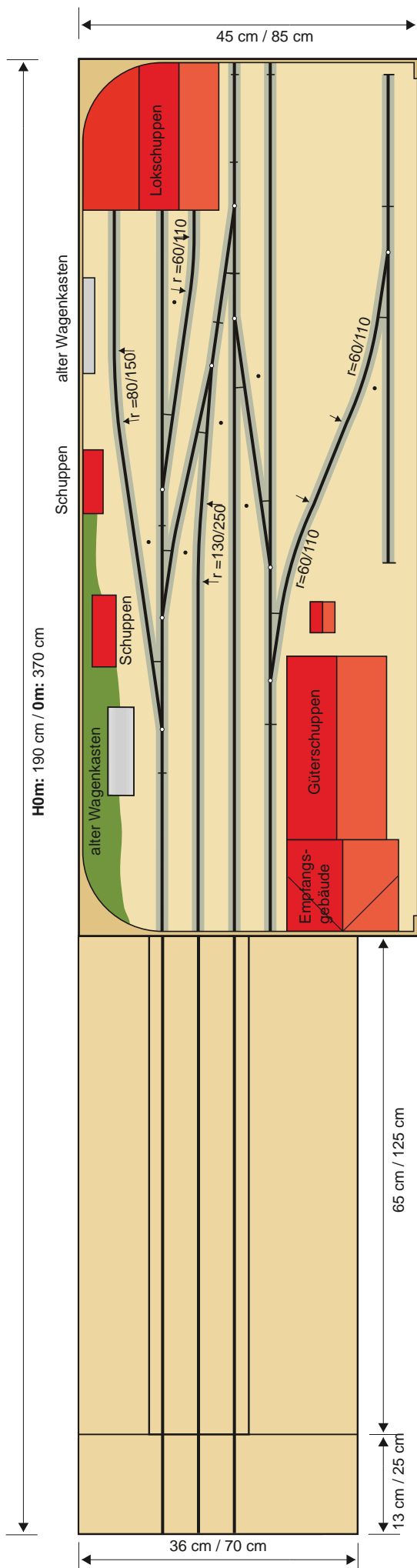
auf Rollwagen passten nicht an den diversen Eng- und Klemmstellen der besonders bimmelbahnigen Streckenführung vorbei.

Ich weiß, das hört sich alles an wie zweckgebundene Rechtfertigungs-pirouetten eines mit mehr Phantasie als Urteils-kraft geschlagenen Modellbahners, aber nein, das hat sich alles das Vorbild so ausgedacht und wir nähern uns also erwartungsfroh dem Vorbildgleisplan. Das sollte doch wohl möglich sein, ihn unseren Planungsvorgaben, nun ja, anzupassen, wie man

Der Bahnhof Oberittersgrün ist zwar für die Verhältnisse sächsischer Schmalspurbahnen recht klein, aber immerhin noch 180 m lang. Ein Gleisanschluss und die Ladestraße sorgen zudem dafür, dass der Güterverkehr nicht langweilig wird.







Die erwähnte Außenbogenweiche; die übrigen Weichen sind zu unserem Glück von normaler Bauart. Allerdings dürfte es auch kein Problem sein, aus entsprechend elastischen Weichen, wie zum Beispiel denen von Tillig, eine leicht verformte Außenbogenweiche zu fabrizieren. Bei anderen Produkten müssten die Stege zwischen den Schwellen entfernt werden.

Der Anlagenvorschlag stellt eher schon den Bahnhof Zweidrittel-Rittersgrün dar, aber dafür passt er samt Fiddleyard auf eine Fläche, die für die maßstäbliche Nachbildung des ganzen Bahnhofs noch nicht ausreichen würde. Apropos maßstäblich: Die Weichenstraße hat ungefähr die umgerechneten Maße des Vorbilds, nur das Ausziehgleis und die Ladestraße sind kürzer und das Empfangsgebäude ist etwas näher an das Bahnhofsende gerückt. Der Gleisanschluss ist ein wenig komprimiert, kann aber immer noch zwei Güterwagen aufnehmen. Der hinterste Stand des Lokschuppens stößt zwar gegen die Ausrundung der Hintergrundkulisse, aber sein Dach fällt nach hinten ab, und daher fällt es nicht so sehr auf. Die Züge können umgerechnet 55 m lang sein. Eine automatische Kupplung ist unabdingbar, weil das wuchtige Bahnhofsgebäude die Züge an der Stelle, an der sie ins Schattenreich eintreten, nicht nur den Blicken, sondern auch dem Zugriff entzieht.

das heute nennt, wenn man etwas schlechter oder teurer oder eben kürzer macht.

Oh weh, der Bahnhof ist dann aber doch um die 180 Meter lang und bietet Platz für etwa halb so lange Züge, hat also schon ohne Fiddleyard bereits die MiniMax-Maximalmaße. Was nun?

Prüfen wir einmal die Gleislage durch Augenschein, dann werden wir feststellen, dass links des Empfangsgebäudes außer dem Bahnhofskopf nur ein Abstellgleis zu finden ist, das in Ämterhäufung auch noch der Wagenwaschanstalt Platz bot, die funktionsfähig nachzubauen zwar allenfalls möglich, aber eigentlich nicht wünschenswert ist.

Rechts davon haben wir dagegen den Lokschuppen, die Güteranlagen, einen Gleisanschluss und neun der insgesamt 13 Weichen, also den größten Teil des-





So fein herausgeputzt waren die Gebäude im Bahnhof Oberrittersgrün während der Betriebszeit der Pöhlwassertalbahn wohl nicht immer. Die Entschlossenheit einer vergleichsweise kleinen Erzgebirgs-Gemeinde hat es möglich gemacht, den stillgelegten Bahnhof zum Eisenbahnmuseum auszubauen. Oben der Lokschuppen (Foto: René Fäcke), unten das Empfangsgebäude. Dass man sich nicht vertue: Das Bauwerk ist fast 27 Meter lang, also so lang wie zwei Personenwagen.







Zahlreiche kleine Baulichkeiten bevölkerten den Bahnhof Oberittersgrün, erhalten sind zum Beispiel das Nebengebäude am Güterschuppen (Fotos: René Fäcke) und die Fuhrwerkswaage. Im Modell wird man nur eine Auswahl davon berücksichtigen können, um den Eindruck einer überzogenen Möblierung des Bahnhofsgeländes zu vermeiden. Es sei denn, es steht genug Platz für einen maßstäblichen Nachbau zur Verfügung.



sen, was den Bahnhof Oberittersgrün ausmachte. Und deshalb lassen wir die linke Seite ganz einfach weg.

*Macht mir den linken Flügel weg!*

Wie, weg? Aber ja doch! Weniger ist mehr, wie uns zum Beispiel der Dichter Robert Browning gern bestätigt; an derselben Stelle erfahren wir auch, dass die Absichten eines Menschen über seine Reichweite hinausgehen sollten, womit wir wieder bei unserem MiniMax-Thema wären.

Wenn wir also den nördlichen Teil des Bahnhofs weglassen (weniger!), können wir den südlichen dafür beinahe maßstäblich ausführen (mehr!) und mit etwas mehr Platz – umgerechnet gut 20 m – sogar ganz maßstäblich. Für diesmal sind die Oe-Bahner im Vorteil, weil sie die sächsischen Weichen von Henke benutzen können, lediglich eine Außenbogenweiche müsste aus einer Henke-Weiche umgebaut werden.

Nur das Ziehgleis am Ende des Bahnhofs fällt ein bisschen kürzer aus als beim Original; vorsichtshalber machen wir es einmal lang genug für eine VII K (99.73-79). Eigentlich gehört der dickbäuchige Fünfkuppler zwar nicht nach Oberittersgrün, aber gegen die eine oder andere Probefahrt wird ja wohl keiner etwas einzuwenden haben, zumal wir im Modell meist nicht die Achslastbeschränkungen des Vorbilds haben.

Der Gleisanschluss musste ein bisschen näher an die Ladestraße rücken und ein paar kleinere Kompromisse gäbe es auch noch zu vermeiden, aber das ändert nichts daran, dass wir uns anschicken, eine halbe Sache zu machen, die aber ganz.

*Ein dreifach Hoch!*

Freilich gähnt in der Kulisse hinter dem Empfangsgebäude eine gewaltige Öffnung, die für alle vier Gleise eine Durchfahrt zum Fiddleyard schaffen muss. Den hier schon wieder nötigen Mut zur Lücke bringt man aber leichter auf, wenn man das solide mehrstöckige Empfangsgebäude betrachtet, welches das Loch im Himmel gnädig verdeckt.

Schon der Güterschuppen ist, wie Fotos nahelegen, fast dreimal so hoch wie die Wagen, und das Empfangsgebäude ist noch ein Stück höher. Wir können es bei seiner Aufgabe unterstützen, indem wir die Anlage nicht zu tief aufbauen. Wer weit rechts steht – auch das ist jetzt nicht politisch gemeint, und man kann sich ja im Sinne der Ausgewogenheit die Anlage notfalls spiegelbildlich vorstellen – gewinnt zwar womöglich



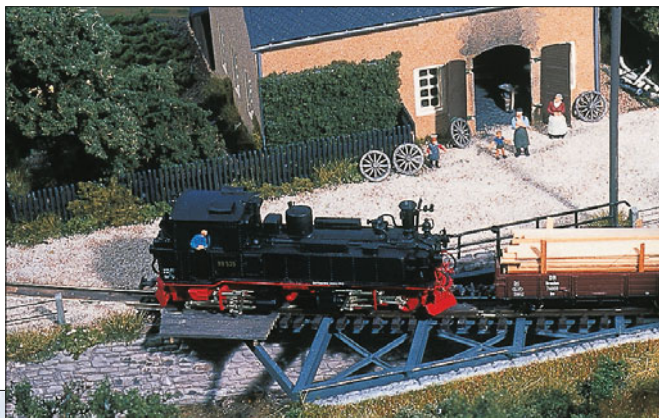


doch einen gewissen Einblick in die Kulissen, hat aber eigentlich Interessanteres zu betrachten, nämlich die Lokstation. Zwar entspricht eine Anlage mit einem großen Gebäude an beiden Enden nicht unbedingt den Regeln der Dioramenbaukunst, aber das Vorbild will es eben so, und da haben wir uns zu fügen.

Der Fiddleyard ist wieder ein *traverser*, wie wir ihn schon kennen. Mit seinen drei Gleisen steht er allerdings in einem gewissen Missverhältnis zum Bahnhof, welcher ja deren vier hat. Aber die Anlagenbreite liegt in Baugröße 0e an der Grenze des von der menschlichen Anatomie Erlaubten – das hinterste Gleis am Lokschuppen ist von der Anlagenkante schon 77 cm entfernt. Wenn vom Fiddleyard aus alle Gleise erreichbar sein sollen, muss man sich auf drei Gleise beschränken, die für das übersichtliche Verkehrsaufkommen eigentlich ausreichen sollten.

Ihre Länge genügt für die ebenfalls übersichtlichen Züge aus einer IV K, einem Packwagen und drei Personen- oder Güterwagen, die Gleisstummel am anderen Ende sind gerade wieder mal lang genug für die 99.73-79. Wenn man dennoch vier Gleise für nötig hält, sollte man die Anlage um die 9 cm, die das zusätzliche Gleis erfordert, von der Wand abrücken. In Baugröße H0e sind

**Thorsten Gutsche** baute diese Schmalspurbahn nach sächsischem Vorbild. Einer der beiden Bahnhöfe entspricht dabei dem Vorbild in Oberittersgrün. Rechts und unten die Pöhlwasserbrücke mit ihren Doppel-T-Trägern







Der Lokschuppen von Oberittersgrün entstand in dreimonatiger Bauzeit aus Holzleisten und Auhagen-Mauerplatten. Er erhielt ebenso wie die übrigen Gebäude eine komplette Inneneinrichtung. Da bot es sich natürlich an, die Dachdeckerarbeiten als Vorwand für einen hemmungslosen Einblick zu nutzen.



Auch die bekannte Doppellok der sächsischen II K ist in Oberittersgrün im Einsatz – womit auch klar ist, dass der dargestellte Zeitraum sich von der Länderbahnzeit bis 1971 erstreckt. Unten finden sich demzufolge auch moderne Triebwagen, hier im zweiten Bahnhof.



Die Motordraisine namens „Oberittersgrün“ ist ebenfalls ein Eigenbau.

derartige anatomisch-ergonomische Erwägungen natürlich müßig.

Weil die Bahnhofsgleise beinahe nahtlos in die des Fiddleyard übergehen, wird zwangsläufig so ziemlich jedes Rangiermanöver in dem einen Teil der Anlage seine Fortsetzung im anderen finden, also auch das Umsetzen im Schattenbahnhof. Aber auch hier bewährt sich die massive Bauweise der sächsischen Bahnhofsbauten, indem sie die aus dem Schattenreich vorwärtig vorstoßenden Lokomotiven den Blicken entzieht.

Übrigens wäre es auch für die Freunde des früheren Ie-Programms von Hübner durchaus möglich, diese Anlage nachzubauen, die dann auch nur 520 x 120 cm groß würde. Allerdings wäre hinter der Anlage noch ein schmaler Wartungsgang vorzusehen, denn auch bei den überragenden Größen unserer Zunft würden bei Reparaturarbeiten die Absichten die Reichweite doch deutlich übersteigen.





Auch heute noch erwartet die Frühstückspension „Erzgebirgischer Hof“ direkt neben dem Eisenbahnmuseum ihre Gäste. Auf der Modellbahn wurde sie am Originalstandort als Eigenbau realisiert.







Ein Bahnhof mit zwei Spurweiten und Gletscherblick

# Eiger über Eck

*Dieser Anlagenvorschlag versucht sich gleich am Unmöglichen, nämlich der Versöhnung von m (für Meterspur) und e (für Engspur) – wahrlich keine Kleinigkeit, und so ist der Entwurf auch für MiniMax-Verhältnisse ziemlich groß ausgefallen.*

Leichter ist es wahrlich, Ying und Yang oder Ping und Pong zusammenzubringen, als die beiden gegensätzlichen Lager der Schmalspur-Szene! Sogar die Dialekte sind verschieden, wie einmal ein westfälischer Oe-Bahner behauptete. Der Verfasser (als Om-Bahner) habe gar einen rheinischen Akzent. Isch? Nää!

In der Schweiz gibt es nicht weniger als fünf gemeinsame Bahnhöfe von Schmalspurbahnen mit verschiedenen Spurweiten – falls jemand noch weitere findet: Als Preis habe ich ein anerkennendes Kopfnicken ausgesetzt. Vier der fünf liegen im Berner Oberland, drei davon sind BOB-Bahnhöfe. Na schön, aber was ist das für eine Bobbahn?

Absolutely no sports – die Berner Oberland-Bahn ist meterspurig, teilweise mit Zahnrad ausgerüstet, liegt zwischen Interlaken und dem Jungfraumassiv und weist ein 24 km langes Streckennetz im Tal der Lütschinen auf. Man konnte sich in dieser Gegend auch vor dem Aufkommen des Tourismus bereits etwas leisten: zwei Lütschinen nämlich, eine weiße und eine schwarze. In beide Täler wagt sich die BOB-Bahn hinein, wobei der Abzweighbahnhof zwar zutreffend, aber nicht eben phantasievoll Zweilütschinen heißt. Die beiden Endbahnhöfe Lauterbrunnen und Grindelwald der BOB aber verbindet die Wengernalpbahn, eine Zahnradbahn mit 800 mm Spurweite, die

wir hier einmal ungeniert ins e-Territorium eingemeinden wollen (Im Maßstab 1:87 betrüge die Spurweite 9,2 mm und im Maßstab 1:45 17,8 mm). Auf der Höhe im Bahnhof Kleine Scheidegg schließt die zur Abwechslung in Meterspur erbaute Jungfraubahn an. Eine weitere 800-mm-Zahnradbahn ist die herrlich altmodische Schynige-Platte-Bahn, die in Wilderswil von der BOB abzweigt und einen phantastischen Ausblick in die Berner Alpen offeriert. Womit wir die vier Berner Bahnhöfe mit zwei schmalen Spuren beisammen hätten. Der fünfte ist übrigens Montreux im Kanton Vaud. Obendrein gibt es den Fall benachbarter Bahnhöfe verschiedener Schmalspur, z.B. in Brienz.

Bevor sich nun vielleicht Leser vor lauter -brunnen, -wil und -wald zum geographischen Offenbarungseid gedrängt fühlen, möchte ich nicht unerwähnt lassen, dass ich Bahnen und Berge in der Grafik auf der gegenüberliegenden Seite kompakt sortiert habe.

## Wieder mal: die Qual der Wahl

Leider ist der vom Betrieb her so interessante Bahnhof Lauterbrunnen – Güterumladung auf die WAB! – schon

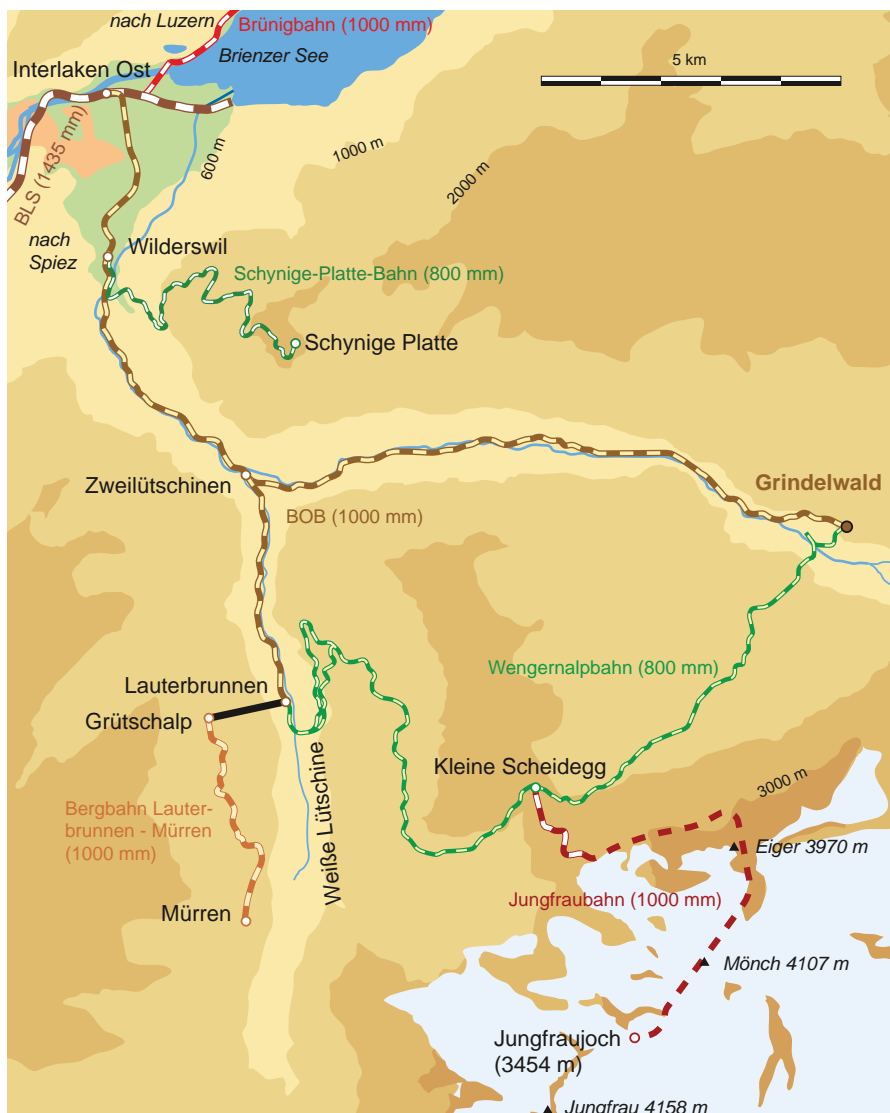


Links: Eine wunderbar historische Postkarte aus der Sammlung Waldburger zeigt uns einen der Triebwagen von 1949, der gerade seinen Zug umfährt, in dem wir einen dreiecksigen Polsterklassewagen von 1925, einen ebenfalls dreiecksigen Gepäckwagen und einen zweiklassigen Vierachser aus den fünfziger Jahren erkennen. Beachtung verdienen auch die Straßenfahrzeuge aus der Nierentischepoche sowie die mächtigen Hotelbauten. Leider ist gerade kein WAB-Zug im Bahnhof, aber man kann eben nicht alles haben.

durch seine schiere Ausdehnung vor Nachahmungen im 0-Maßstab geschützt, während der Bahnhof Wilderswil betrieblich so trocken ist wie ein Weißwein vom Neuenburger See. Der Bahnhof Kleine Scheidegg schließlich, wo Wengernalp- und Jungfraubahn sich vermählen, ist schon wegen der unkomfortablen Form dieses Brautbettes mit schmalspurigen Wohnverhältnissen nicht unbedingt vereinbar; Modell-Schmalspurbahner, die weniger in Platzmangel geraten sind, dürfen – nein: sollten unbedingt in Hp 1 Heft 3/85 den Anlagenvorschlag von Ivo Cordes konsultieren. Ja, wenn man die alten Hefte noch hätte!

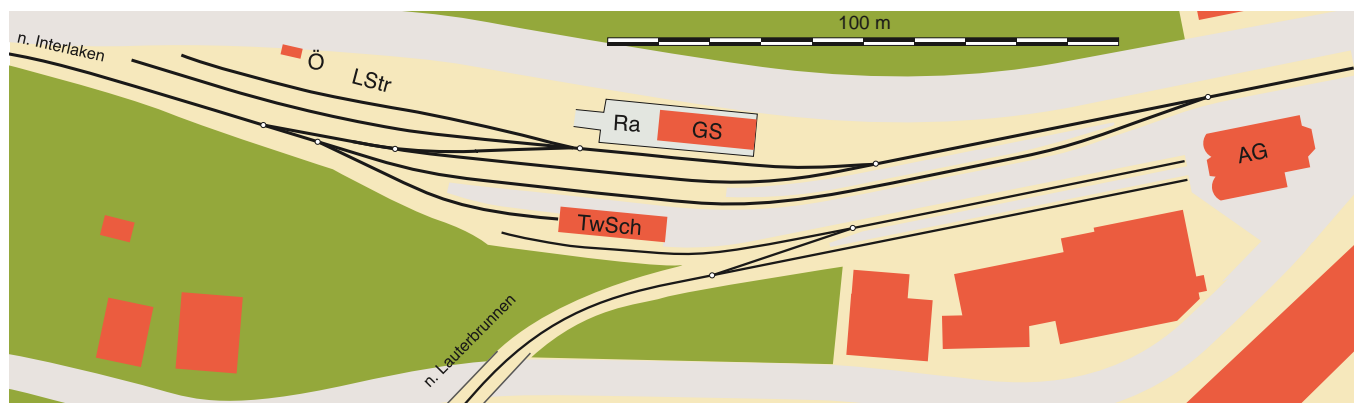
Zuletzt bleibt also Grindelwald übrig. Auf den ersten Blick kann da aber gar nicht viel los sein: Zwei Bahnsteiggleise, ein kleiner Lokschuppen, eine Orts-güteranlage und zweieinhalb Gleise für die 800-mm-Bahn.

Nun, wo wir einmal hier sind, haben wir noch einen Moment Zeit für einen zweiten Blick: Zunächst einmal fällt uns auf, dass die meisten Züge in Grindelwald umsetzen müssen. Steuerwagen besaß die BOB bis vor kurzem nämlich nicht so sehr viele, denn sie pflegte ihre Zuggarnituren ständig an das Verkehrsaufkommen und die verfügbaren Gleislängen anzupassen, und wenn sowieso rangiert werden muss, ist der Rationalisierungseffekt eines Steuerwagens eher vernachlässigbar.



Nicht weniger als sieben verschiedene Bahnen mit drei verschiedenen Spurweiten findet man in der Gegend südlich von Interlaken, und dabei sind die Standseilbahnen noch nicht mitgezählt. Die Karte zeigt ein Gebiet, das etwa die Größe einer normalen deutschen Millionenstadt wie Köln oder München hat, die allerdings bei deutlich mehr Einwohnern mit weniger Höhenunterschieden auskommen – von Interlaken zum Jungfraujoch sind es fast 2900 Höhenmeter!

Unten: Der Gleisplan des Bahnhofs Grindelwald. Immerhin ist dieser Bahnhof schon um die 240 m lang (etwa 275 cm in 1:87 und ca. 530 cm in 1:45), was aber nun wieder für den Endbahnhof einer Schweizer Schmalspurbahn mit Fremdenverkehr als äußerst maßvoll gelten darf. Die einfache Anlage gestattet einigen Rangierverkehr, wenn auch die betrieblichen Berührungen zwischen den beiden Spurweiten auf das Umsteigen der Fahrgäste beschränkt sind, der Güterumlad findet in Lauterbrunnen statt.







Einen SBB-Güterwagen hat hier der ABeh 4/4 307 am Haken, als er mit einem Personenzug Grindelwald talwärts verlässt. Dieser Gb-v von 1953 versteht hier ein Amt, für das diese Wagen als die seinerzeit modernsten Güterfahrzeuge der Brünigbahn prädestiniert waren, nämlich den Milkurs nach Luzern. Man beachte den Anfang der Zahnstangenrampe neben dem Ausfahrtsignal. Das angerostete Gleis vorne links führt zum Triebwagenschuppen.

Kaum ein Zug der BOB gleicht dem anderen, wovon ich mich vor einigen Jahren vom Hotelbalkon in Wilderswil aus eigenäugig überzeugte (meine durchaus ernstgemeinte Frage: „Haben sie Zimmer mit Blick auf den Bahnhof?“ hatte die Hotelangestellte am anderen Ende der Telefonleitung kurzfristig verstummen lassen). Und damit noch mehr Abwechslung ins Betriebsgeschehen kommt, lässt die Bahn schon ein-

mal gerne einen Zug nach Grindelwald fahren, wenn bereits einer da ist. Dieser steht dann freilich abfahrbereit im Bahnhof und mit dem letzten Wagen auch höchstens bis zum „Sicherungspfehl“ der Weiche vor dem Empfangsgebäude – andernfalls gäbe es ja womöglich bei der Einfahrt des zweiten Zuges zuviel Abwechslung (übrigens befand sich bis 1950 anstelle der Weiche eine Drehscheibe). Nach Abfahrt

Der Güterschuppen von Grindelwald wird der Bedeutung des Kurorts durchaus gerecht, zumal früher die Versorgung der Feriengäste von der Bahn abhing; später übernahmen das mehr und mehr Saurer, FBW und wie sie hießen. Im Modell kann es von uns aus ja beim Bahntransport bleiben. Die beiden Weichenhebel der Doppelweiche vor der Rampe sind wegen Platzmangels längs zum Gleis angeordnet.



des ersten Zuges kann dann der als zweites eingetroffene Zug seinerseits umsetzen.

Zu einer Zeit, da etwa die Deutsche Bundesbahn bereits verbissen gegen jeden Kunden kämpfte, scheute sich die BOB nicht, zum Beispiel Heizöl nach Grindelwald oder frischgezapfte Kuhmilch von dort nach Hochdorf im Kanton Luzern zu „spedieren“ – selbstverständlich nicht in demselben Behältnis; der schwarze Wüstenextrakt rollte in richtigen Kesselwagen zu Berge, während die weiße Rindviehessenz, auf Kannen gezogen, in G-Wagen der SBB-Brünigbahn dem Vierwaldstättersee entgegenschüttelte. Bis in die 1980er-Jahre kamen im Güterverkehr noch die dreiachsigen Elloks der Erstausrüstung zum Einsatz.

Früher war es durchaus üblich, die Gepäckwagen der Züge zwecks bequemer Ausladens am Güterschuppen bereitzustellen, und wenn es nun jemandem an Abwechslung immer noch nicht reicht, könnte man ja auch des Abends ein Triebfahrzeug im Schuppen „remisieren“.

Nicht ganz so viel Kurzweil gewährt uns die Wengernalpbahn: Ihre Triebfahrzeuge müssen sich immer am talseitigen Ende des Zuges befinden, was bei einer Steigung von 250 % zur Beruhigung der Fahrgäste wie der Betriebsleitung wohl auch am Platze ist. Irgendwelche Rangiermanöver erübrigen sich zu unserer Betrübnis, zumal auch kein Güterverkehr stattfindet (der geht, wir erinnern uns, von Lauterbrunnen aus). Das zweite Gleis offenbart seine Nützlichkeit, wenn man bedenkt, dass bei Zahnradbahnen zu meist mehrere Züge im Gänsemarsch hintereinander zu Berge zieh'n.

Und bevor ich's vergesse: Die Talseite ist die vom Empfangsgebäude abgewandte Seite des Zuges. Zunächst einmal geht es nämlich ordentlich bergab zum unterhalb des Dorfes gelegenen Bahnhof Grindelwald Grund, woselbst man die Lütschine überquert und am jenseitigen Hang mit frischem Schwung emporklimmt. Selbstverständlich trägt auch jetzt das Triebfahrzeug die Schlusslaterne, und aus diesem Grund ist der Bahnhof Grund als Spitzkehre angelegt.

## Unser Anlagenvorschlag: in gebotener Kürze

Zugegeben, dieser Entwurf ist nicht unbedingt als Kleinanlage anzusprechen





und mit den Traditionen des sozialen Wohnungsbaus in den größeren Baugrößen nicht so ohne weiteres vereinbar. Zumal wir in diesen Maßstäben auch darauf verzichten müssen, den Schattenbahnhof aufgrund dessen eindrucksvoller Gesamtlänge samt entsprechendem Gewicht wie bei den meisten anderen Beispielen klappbar auszuführen. Diese Konstruktion in die Senkrechte zu bringen gelänge noch am ehesten mit einer vorbildähnlichen Schrankenkurbel oder vergleichbarer Mechanik, wobei aber auch das Lichtraumprofil in der Höhe zu beachten wäre. Die notwendige Zimmerhöhe finden wir noch am wahrscheinlichsten in Altbauten, deren Mieter sich allerdings zumeist nicht so nach der Decke strecken müssen und die Anlage womöglich auch zur Gänze in der Horizontalen unterbringen könnten.

Wenn aber irgendein phantasiebegabter Architekt gerade an modellbahnerisch völlig ungeeigneter Stelle eigensinnig eine Tür gezeichnet haben sollte – Papier ist bekanntlich geduldig und manchmal geduldiger als Modellbahner – könnte man den Schattenbahnhof demontierbar ausführen und so eventuellen auf Mauerdurchbrüche

**ABeh 4/4 II 311 der BOB im Bahnhof Grindelwald mit einer Garnitur SBB-Wagen der Brünigbahn, auf deren Strecke die Berner Oberlandbahn in Interlaken trifft.**

angewiesenen familiären Umtrieben bei Nichtgebrauch des Schattenbahnhofes das Signal „Bahn frei“ geben, wenn's denn sein muss. Ein Fenster bräuchte uns erst gar nicht anzufechten, wenn der Schattenbahnhof nicht zu hoch aufgebaut wird – dabei ist das

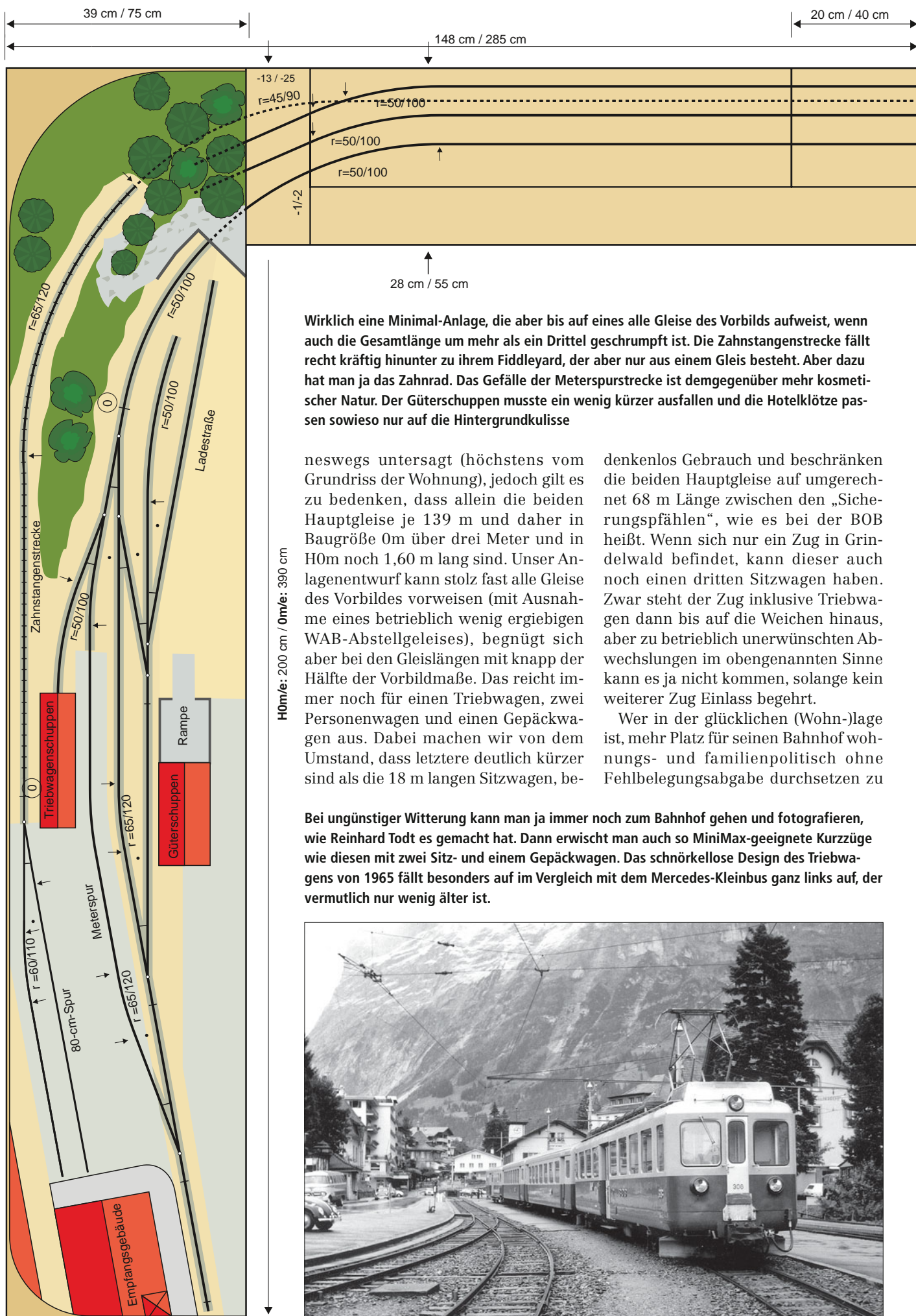
höhere Lichtraumprofil elektrischer Triebfahrzeuge zu beachten, die von einem eventuell aufschwingenden Fensterflügel nicht gleich im Wortsinne „abgebügelt“ werden sollten.

Der maßstäbliche Nachbau des Bahnhofs Grindelwald ist natürlich kei-

**Da steht doch tatsächlich mal ein BOB-Güterwagen an der Ladestraße in Grindelwald; das moderne Äußere des Gbk-v 603 verbirgt allerdings einen Wagen von 1890, der 1968 einen neuen Kasten erhielt. Links die Heizöl-Umschlaganlage.**







Wirklich eine Minimal-Anlage, die aber bis auf eines alle Gleise des Vorbilds aufweist, wenn auch die Gesamtlänge um mehr als ein Drittel geschrumpft ist. Die Zahnstangenstrecke fällt recht kräftig hinunter zu ihrem Fiddleyard, der aber nur aus einem Gleis besteht. Aber dazu hat man ja das Zahnrad. Das Gefälle der Meterspurstrecke ist demgegenüber mehr kosmetischer Natur. Der Güterschuppen musste ein wenig kürzer ausfallen und die Hotelklötze passen sowieso nur auf die Hintergrundkulisse

neswegs untersagt (höchstens vom Grundriss der Wohnung), jedoch gilt es zu bedenken, dass allein die beiden Hauptgleise je 139 m und daher in Baugröße 0m über drei Meter und in H0m noch 1,60 m lang sind. Unser Anlagenentwurf kann stolz fast alle Gleise des Vorbildes vorweisen (mit Ausnahme eines betrieblich wenig ergiebigen WAB-Abstellgleises), begnügt sich aber bei den Gleislängen mit knapp der Hälfte der Vorbildmaße. Das reicht immer noch für einen Triebwagen, zwei Personenwagen und einen Gepäckwagen aus. Dabei machen wir von dem Umstand, dass letztere deutlich kürzer sind als die 18 m langen Sitzwagen, be-

denkenlos Gebrauch und beschränken die beiden Hauptgleise auf umgerechnet 68 m Länge zwischen den „Sicherungspfählen“, wie es bei der BOB heißt. Wenn sich nur ein Zug in Grindelwald befindet, kann dieser auch noch einen dritten Sitzwagen haben. Zwar steht der Zug inklusive Triebwagen dann bis auf die Weichen hinaus, aber zu betrieblich unerwünschten Abwechslungen im obengenannten Sinne kann es ja nicht kommen, solange kein weiterer Zug Einlass begehrt.

Wer in der glücklichen (Wohn-)lage ist, mehr Platz für seinen Bahnhof wohnungs- und familienpolitisch ohne Fehlbelegungsabgabe durchsetzen zu

Bei ungünstiger Witterung kann man ja immer noch zum Bahnhof gehen und fotografieren, wie Reinhard Todt es gemacht hat. Dann erwischt man auch so MiniMax-geeignete Kurzzüge wie diesen mit zwei Sitz- und einem Gepäckwagen. Das schnörkellose Design des Triebwagens von 1965 fällt besonders auf im Vergleich mit dem Mercedes-Kleinbus ganz links auf, der vermutlich nur wenig älter ist.







können, sei aber auf zwei Zwangspunkte der Trassierung hingewiesen: Zum einen hat jede Verlängerung der Bahnhofsgleise von einer entsprechenden Verlängerung des Schattenbahnhofsgleises sekundiert zu werden. Und zum anderen wird sie nur dann in gedachter Weise wirksam, wenn sich tatsächlich ein zusätzlicher, etwa 40 cm langer Wagen unterbringen lässt; sonst sind nämlich nur die Gleise länger und nicht die Züge.

Die BOB verwendete schon frühzeitig ein recht kräftiges Schienenprofil von 30 kg/m und später die Schiene VST 36 – eine Schiene, die ursprünglich von der RhB entwickelt und dann vom Verband Schweizerischer Transportunternehmen als Einheitsschiene übernommen wurde und auf den Meter 36 Kilogramm wiegt. Sie ist übrigens 130 mm hoch und am Kopf 60 mm breit. In der Hoffnung, die Leser mit diesem Fachwissen gehörig beeindruckt zu haben, verrate ich noch, dass die entsprechenden Modellschienen im Maßstab 1:45 3 mm und im Maßstab 1:87 1,5 mm hoch wären. Die im Entwurf vorgesehenen Weichen mit einer Neigung von 1:5,5 müssen ohnehin selbst gebaut werden. Bei der Oberleitung hat die BOB übrigens schon an uns gedacht und eine selbstbaufreundliche Einfachoberleitung ohne Tragseil gewählt.

Das Gleismaterial für die Wengernalpbahn findet man wegen seiner Spur-

Ein wohl ebenfalls meteorologisch bedingtes Ausweichmanöver führte Henning Wall im Sommer (na ja!) 1983 an die Bahnhofsabfahrt von Grindelwald. Das „Hotel Terminus“ ist auch nicht mehr das, was es mal war, und der prächtige Baum, den wir auf mehreren Abbildungen sehen, war inzwischen wohl auch schon vermöbelt. Dafür steht aber ein Güterwagen am Schuppen. Der WAB-Zug demonstriert eindrucksvoll das Gefälle Richtung Grindelwald Grund, während davor auch die BOB zeigt, was sie kann. „E“ bedeutet übrigens einfach „Ende“, nämlich das Ende des Zahnstangenabschnitts.

weite von 9 bzw. 16,5 mm beim Fachhändler. Dabei wird die Wahl für die Fahrwerke der Triebfahrzeuge wohl auf die Fleischmann-Zahnradbahn fallen, denn ich habe für die Wengernalpbahn-Strecke eine vorbildentspre-

chende Steigung vorgesehen, die eine solche Kletterhilfe erforderlich macht. Bei der BOB ist sie glücklicherweise verzichtbar, da die Strecke dermaßen kurz ist, dass die Ausrundungen der Neigungswechsel aneinanderstoßen

Der Sonderzug des Konsumvereins Frauenfeld mit über 500 Teilnehmern, den Hans Waldburger am 10.9.1961 in Grindelwald ablichtete, bestand aus Leichtmetallwagen der Brünigbahn (vorn der 1954 als letzter gebaute B<sup>4</sup> 866) und der Zahnradlok HGe 3/3 23 von 1913. Am hinteren Ende des Zuges befindet sich eine weitere HGe 3/3, die aber leider nicht zu erkennen ist.







Triebwagen ABeh 4/4 I 307 der Berner Oberland Bahn mit Adhäsions- und Zahnradantrieb im Adhäsionsabschnitt zwischen Grindelwald und Schwendi.



Triebwagen BDhe 4/8 134 der Wengernalpbahn im Bahnhof Grindelwald. Der Triebwagen wurde 1988 gebaut und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 28 km/h.

würden, wenn die Steigung vorbildnahe Werte erreichen sollte. Ich begnügte mich daher mit um die drei Prozent – eine Attrappe der Zahnstange, System Riggensbach, wird man natürlich trotzdem einbauen können. Gerne hätte ich eine längere Strecke vorgesehen, aber der Bahnhof ist schließlich die Hauptsache, und in der allergrößten Not, so eine vollmundige Volksweisheit, schmeckt der Käs auch ohne Brot.

### Wie's da drin aussieht ...

Wo wir einmal beim Thema sind: Auch wenn es hier nicht um die (übrigens normalspurige) Emmentalbahn geht, habe ich mich nicht getraut, nach der ASD schon wieder eine Schweizer Gebirgsanlage ohne Tunnel zu präsentieren. Und unser Vorbild hat selbstverständlich auch welche, wenn auch nicht gerade da, wo wir einen brauchen, sondern näher bei Zweilütschinen.

Eigentlich hätte aber nach guter Modellbahnersitte die Achse dieses Tunnels mit der Anlagenkante einen rechten Winkel zu bilden. Denn nur so eröffnen sich für den interessierten Betrachter ohne ergonomisch ungünstige Zwangshaltung erhellende Einblicke in die Unterbau-Konstruktion der Anlage. Aus diesem einsichtigen Grund unterbleibt ja auch meist der Einbau einer Tunnelröhre, wobei sich oft noch das ästhetische Feingefühl des Modelltunnelbauers (*tubifex mibanicus*) im völlig schotterfreien Gleis der Tunnelstrecke äußert. Uns bleibt solch' anschaulicher Tunnelblick versagt, denn der Eingang zur Unterwelt sollte ja eben doch diskret verborgen werden, zumal hier Rangiermanöver stattfinden. Aus diesem Grunde musste auch das Tunnelportal ein Stück vor dem Schattenbahnhof angeordnet werden, damit nämlich kein umsetzendes Triebfahrzeug vorwitzig aus dem Tunnelportal äugt – ein Effekt, der wohl eher bei einer Kuckucksuhr am Platze wäre.

Demgegenüber verschwindet die Wengernalpbahn hinter ein wenig Tannengrün; da die Landschaft hinter dem Bahndamm weiter abfällt, darf auch das Problem des Übergangs zur Hintergrundkulisse durchaus als gelöst betrachtet werden. Letztere wäre natürlich ohne die Berner Alpen unvollständig, es sei denn, man bildet eine dort nicht gänzlich unübliche Wetterlage nach und streicht die Kulisse einfarbig grau.



## Fleiß spart Platz

Der Schattenbahnhof der WAB hat nur ein einziges Gleis, auf dem die WAB-Züge, die in Grindelwald ja eher Nebendarsteller sind, auf ihren Auftritt warten. Ein Bahnhof ist er nach der klassischen Definition der Fahrdienstvorschrift („Gleisanlagen mit mindestens einer Weiche ...“) ja nun eigentlich nicht, aber dafür befindet er sich wenigstens im Schatten des darüberliegenden Fiddleyard der BOB, der zwar ebenfalls ohne Weiche auskommt, aber dafür eine lange Schublade aufweist. Dass diese ebenso lang ist wie die Gleise in Grindelwald, ist natürlich kein Zufall.

Auch wenn man Schubladenauszüge in besseren Baumärkten kaufen kann, ist ein solcher Traverser wie er in seiner feuchten Inselheimat heißt, kein Projekt für einen bereits angebrochenen Samstagnachmittag und man sollte sicherheitshalber einen ordentlichen Vorrat Kraftausdrücke griffbereit halten. Aber es lässt sich auf diese Weise eben an dem sparen, was für uns Modellbahner durch nichts zu ersetzen ist – Platz. Dieses knappe Gut an Einfahrweichen zu verschleudern, fällt uns gar nicht ein, und die größere Tiefe, die wir für unsere Schiebungen in Kauf nehmen müssen, wird ohnehin von der WAB beansprucht.

Für Holzwürmer mit hinreichender Erfahrung oder aber Selbstüberschätzung habe ich mir noch was Extrafeines ausgedacht: Für das Umsetzen der Triebfahrzeuge genügt ja an sich ein Gleisstummel jenseits des Traversers, dem Streckengleis gegenüber. Der Triebwagen zieht vor, und – schwupp! – wird die Schublade so weit verschoben, dass er durch ein freies Gleis an der Wagengarnitur vorbeifahren kann. Was aber, wenn die Wagengarnitur schon die ganze Länge der Schiebebühne in Anspruch nimmt? Wir haben ja gesehen, dass der Zug dann in Grindelwald immer noch umsetzen kann! In diesem Falle steht der wieder zusammengesetzte Zug inklusive Triebfahrzeug hinten über die Schublade hinaus, die so zwar immer noch bewegt werden kann, um etwa einem anderen Zug Ausfahrt zu gewähren. Aber wohl nur mit unzulässiger Geräuscentwicklung durch den dann vermutlich umstürzen- den Zug.

Solche Umwälzungen hintanzuhalten, stehen uns zwei Möglichkeiten offen: entweder kuppeln wir ganz profan



Die Wengernalpbahn hat in Grindelwald nur zwei Stumpfgleise, die vor dem Aufnahmegebäude enden. Weil sich das Triebfahrzeug immer an der Talseite befinden muss, wäre eine Umsetzmöglichkeit wohl auch ohne Interesse. Dr. Markus Strässle erwischt hier an einem sonnigen Tag älteres Rollmaterial der WAB, das sich wohl bald Richtung Kleine Scheidegg in Bewegung setzte.

den letzten Wagen ab oder wir führen den Gleisstummel ebenfalls als Schublade aus, die bei Bedarf mittels eines Riegels eine feste, aber doch lösbare Verbindung mit der anderen eingeht und mit ihr gemeinsam verschoben werden kann. So etwas hat zwar noch keiner der Mittelpuffer-Redakteure selbst gebaut, aber jedenfalls schon einmal selbst gesehen.

Beide Lösungen haben, wie man wohl zugeben muss, ihren Reiz. Ich

habe jedenfalls eine zweite Schublade gezeichnet, die frei von falscher Sparsamkeit ebenfalls drei Gleise hat und so auch dem Abstellen einzelner Fahrzeuges dienen kann.

Wie man sich auch immer entscheidet, eine Reise ins Berner Oberland zum Zwecke persönlicher Inaugenscheinnahme (oder wie man auch den Vorwand nennt) kann ich nur empfehlen und zur Vorbereitung empfiehlt sich auch diesmal die einschlägige Literatur.



Ein Kleinstadtbahnhof in der rheinischen Knollensteppe

# Die Euskirchener Eckbahn



*Dieser Anlagenentwurf führt uns ins Rheinland – genauer gesagt zur meterspurigen Euskirchener Kreisbahn, deren Strecken durch das buchstäblich platte Land bis in die Hügel der Voreifel liefen. Mit der Ortsdurchfahrt in Lechenich bot sie zudem ein besonders malerisches Modellbahnvorbild – und einen abwechslungsreichen rangierintensiven Güterverkehr gab es auch ...*

Lechenich – wenn jemand mit dem Namen dieser rheinischen Kleinstadt keine genaue Vorstellung verbindet, kann ich das noch nicht einmal als größere Bildungslücke ansehen, denn das in den Siebzigerjahren des 13. Jahrhunderts vom Kölner Erzbischof gegründete Ackerbürgerstädtchen gibt es seit der Kommunalreform in den Siebzigerjahren des 20. Jahrhunderts nicht mehr – und in den 700 Jahren dazwischen ist nichts vorgefallen, was man als Auswärtiger nun unbedingt wissen müsste. Zwischendurch war der Ort allerdings einmal Kreisstadt eines preußischen Kreises, und ein solcher ist ja ohne Kleinbahn kaum denkbar. Allerdings erhielt die „Euskirchener Kreisbahn“ dann ihren Namen nach dem Ort, wohin inzwischen der Sitz dieses Kreises verlegt worden war.

Zwei Linien von zusammen 57 km Länge nannte die EKB ihr Eigen. Die eine, nach einem eher unauffälligen Fließgewässer „Erftstrecke“ benannt,

erschloss den Norden des Kreises zwischen der 40 km südwestlich von Köln gelegenen gewerbefleißigen Kreisstadt und dem Braunkohlenrevier bei Liblar, aber selbstverständlich nicht auf direktem Wege. Denn erstens ist das nicht Kleinbahnsitte, und zweitens gab es da schon die Staatsbahnstrecke Köln–Trier. Immerhin gelang es der EKB, durch Einsatz moderner Triebwagen von Talbot die Fahrzeit auf ihrer um die Hälfte längeren Strecke vom Vierfachen auf das Dreifache der DB-Fahrzeit zu drücken ...

Die so flott durcheilte Landschaft muss man freilich als eher reizarm bezeichnen; die „Knollensteppe“ um Euskirchen bietet nicht so sehr viel Augentrost, und hätte man nicht im Sinne der Landesverteidigung Alleebäume gepflanzt – die rheinische Sommersonne konnte recht unbarmherzig auf die preußischen Pickelhauben brennen – dann wäre mancherorts das allgegenwärtige Rübenkraut als einzige schat-

tenspendende Pflanze anzusehen. Umso verlockender zeigen sich jedoch am Horizont blaue Berge – die ersten Hügel der Eifel mit schattigen Wäldern, romantischen Fachwerkdörfern und vormals trutzigen Burgen, die mit malerischem Zerfall beschäftigt sind, seitdem die Herren von und zu auf und davon sind.

Dann aber nichts wie hin! Leider weist aber dieser Teil des rheinischen Schiefergebirges, nach dem die südwestliche Hälfte der EKB „Eifelstrecke“ genannt wurde, teilweise schon recht beträchtliche Höhenunterschiede auf. Nachdem sich die Kleinbahn über eine Steigung von bis zu 37,5 ‰ nach Kommern hinaufgekämpft hatte – immerhin rund 150 m höher gelegen als ihr Tiefpunkt bei Lechenich – war sie offensichtlich der Ansicht, jetzt hoch genug gelangt zu sein, besann sich eines besseren und schnüffelte nur noch ein wenig in den Vorbergen der Eifel herum. Offiziell wurde das mit dem Vorhandensein von Sandgruben, Tonröhrenwerken und ähnlichem begründet.

## Im Bahnhof vor dem Tore

Ein Anlagenvorschlag nach Vorbild der EKB ist schon aus lokalpatriotischen Gründen – der Verfasser stammt aus dem benachbarten Düren – kaum zu



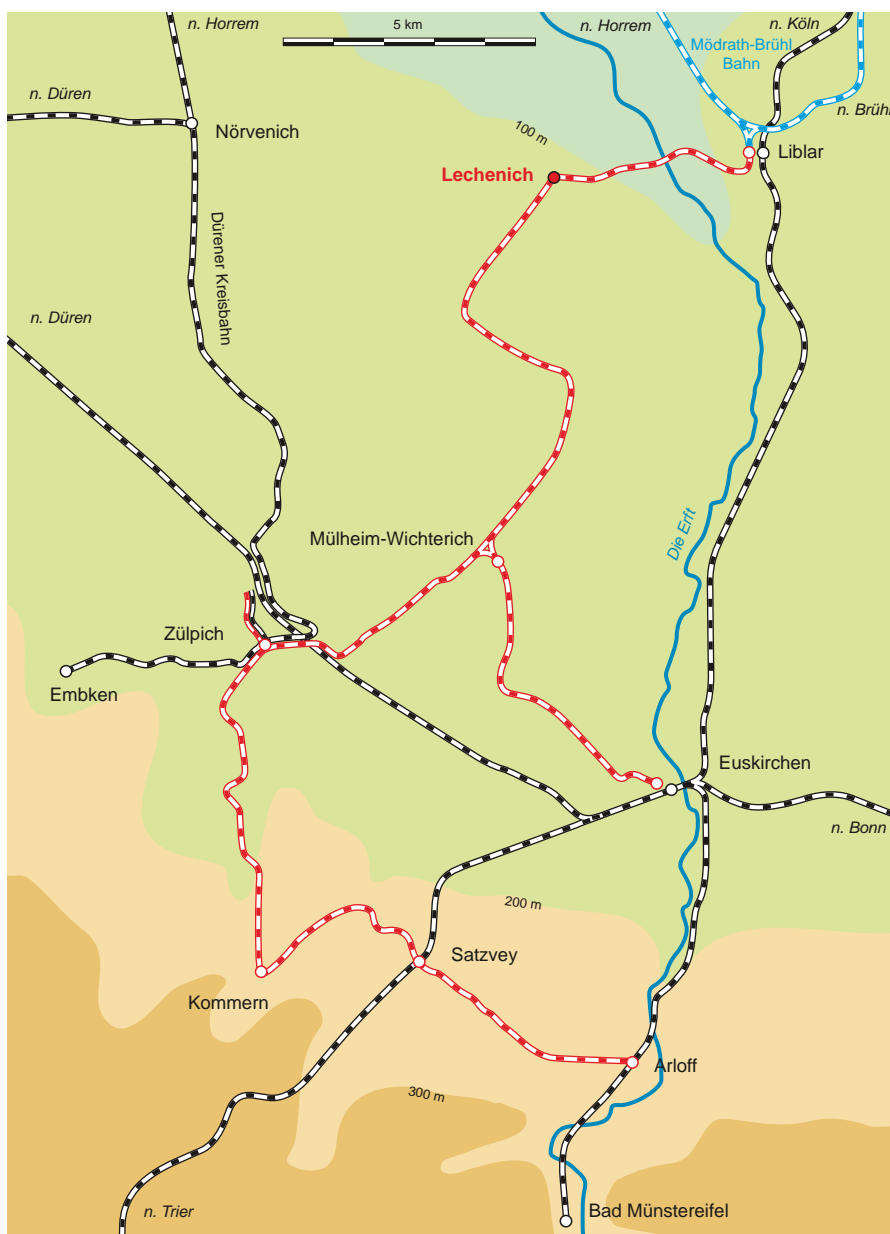
Linke Seite: Unter einem trüben Himmel erblicken wir hier den Bahnhof Lechenich im Zustand der Fünfzigerjahre, die Gleise sind schon stark verkrautet. Vier Güterwagen in vier verschiedenen Bauarten erkennen wir am Ladegleis, davor liegt noch das Anschlussgleis zum Landhandel. Das Empfangsgebäude ist kleiner als die üblichen EKB-Gebäude, denn der Bahnhof dient weniger dem Personenverkehr als vor allem dem Güterverkehr, wie auch die Säcke auf der Rampe dokumentieren. Foto: Sammlung Henning Wall

vermeiden; es musste aber noch ein passender Bahnhof ausgewählt werden. Leider fallen die Anschlussbahnhöfe an die Staatsbahn ebenso wie der Gemeinschaftsbahnhof mit der Dürener Kreisbahn in Zülpich mit Pauken und Trompeten durch die Eignungsprüfung. Auch beim Betriebsmittelpunkt Mülheim-Wichterich kann das Ergebnis wegen mangelnder Kompaktheit nur „nicht bestanden“ lauten. Es bleiben also nur die Zwischenbahnhöfe, die jedoch dem betriebsinteressierten Modellbahner selten mehr als das Nötigste zu bieten haben. Immerhin zwei der Bahnhöfe – Lechenich und Kommern – verfügten zumindest über einen Gleisanschluss.

Nun stünde es uns beim Fehlen eines solchen ja durchaus frei, ein paar Güterwagen in Richtung Schattenbahnhof zu schieben und dabei betriebsfremden Dritten gegenüber unverfroren zu behaupten, das sei jetzt die Bedienungsfahrt zur Firma Schmitz & Pfeifenkopf. Es erhöht aber die Glaubwürdigkeit der Wagenzustellung ungemein, wenn der Anschluss wirklich vorhanden ist, zugleich mindert sich der Erklärungsbedarf deutlich ...

Außer mit dem dringend erwünschten Gleisanschluss können beide Bahnhöfe aber zudem noch mit zwei weiteren Auswahlkriterien punkten. Zum einen befinden sich die jeweiligen Bahnhofsgebäude zwischen Strecken- und Ladegleisen – eine solche Zwangslage sucht in Deutschland ihresgleichen und ruft dem kundigen Betrachter ein unmissverständliches „EKB!“ entgegen. Zum anderen zwingt die Lage des Bahnhofs an einer Straßeneinmündung jeweils einen Bahnhofskopf in einen engen Bogen, was nun unserem Voratz, die Anlage in einer Zimmerecke unterzubringen, entgegenkommt.

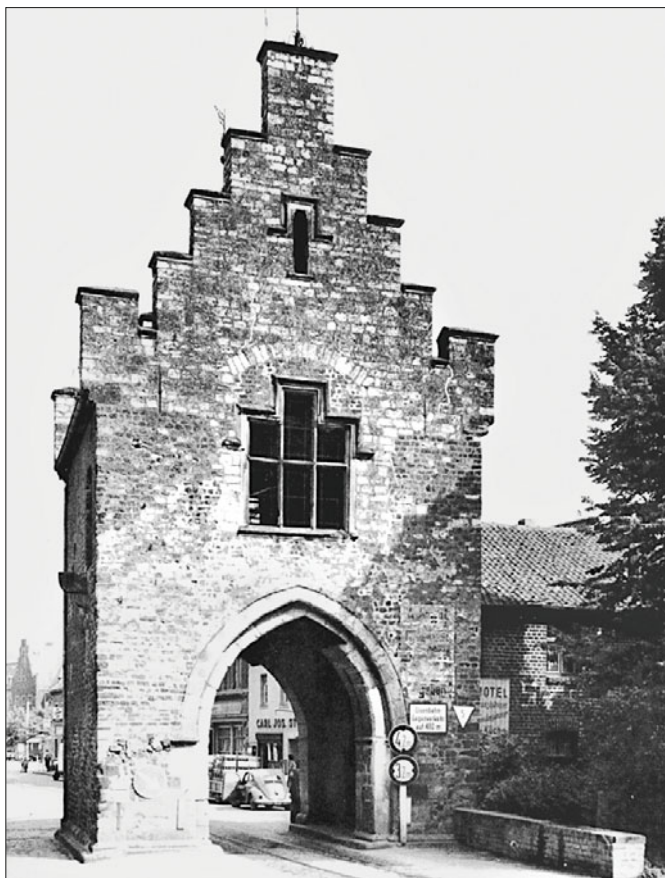
Aber es kommt noch besser: Gut hundertfünfzig Meter vom Bahnhof Lechenich entfernt durchquerte die Kleinbahn ein echtes Stadttor, das samt flan-



Das Eisenbahnnetz zwischen Vorgebirge und Eifel war früher doch einigermaßen dicht geknüpft. Immerhin kommt man von Euskirchen aus auch heute noch nach Köln, Bonn, Bad Münstereifel und Trier, auf der Strecke nach Düren gibt es sogar Güterverkehr. Die normalspurige Dürener Kreisbahn, die EKB und die blau dargestellten, 1913 verstaatlichten und umgespurten ehemaligen Meterspurstrecken sind hingegen alle verschwunden. Das Bild unten zeigt das Bahnhöfchen noch einmal von der anderen Seite; nach der Einstellung des Eisenbahnverkehrs wurden schon bald die Gleise entfernt.







Das Bild oben zeigt das Herrer Tor, aufgenommen wurde es 1954. Noch liegt das Gleis, aber der freien Fahrt für freie Bürger wird es nicht mehr lange trotzen, genausowenig wie der Anbau rechts neben dem Tor. Ein Haus auf der linken Seite war schon dem Straßenverkehr gewichen, heute steht das Tor auf einer Insel mitten auf der Straße. Wie die Verkehrsschilder zeigen, hätte der Kleinbahndurchschlupf nicht viel kleiner ausfallen dürfen ... Foto: Sammlung Henning Wall

kierender Bebauung auf ebenso elegante wie einfache Weise den Eingang in die „Unterwelt“ verbergen kann; außer in Lechenich gab es diese für unsereinen äußerst praktische Situation – selten hatte das Vorbild einen besseren Einfall – zum Beispiel in Braubach an der Nassauischen Kleinbahn und in Aardenburg (Niederlande) an der Dampfbahn Breskens–Maldegem. Dabei stehen in Lechenich sogar zwei Tore zur Auswahl; ist das Bonner Tor eine feste Burg, so erinnert das auf der anderen Seite der Altstadt liegende Herrer Tor eher an einen Renaissance-Landsitz.

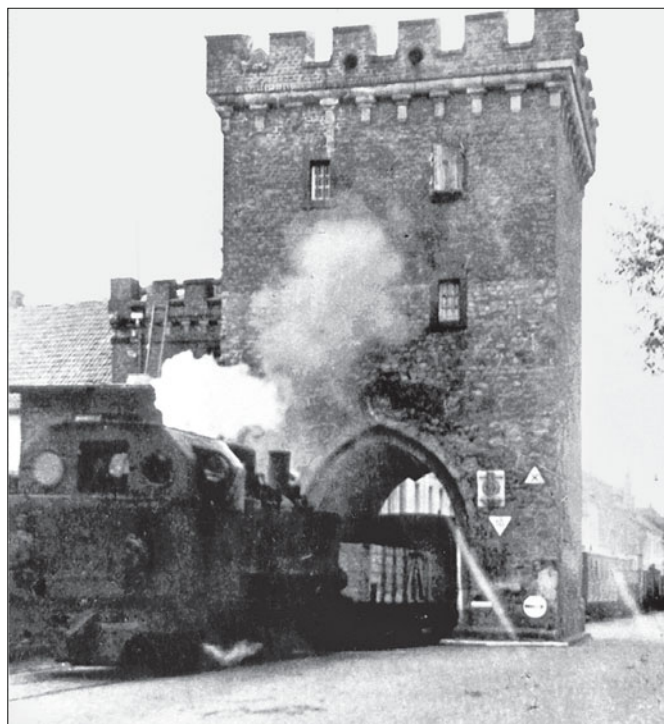
Da kann die Wahl nur auf Lechenich fallen, zumal uns dieser Bahnhof gegenüber Kommern auch die größeren Beförderungsleistungen zu bieten hat. Obwohl eine Personenhaltestelle „Lechenich Stadt“ vor dem Rathaus eingerichtet war, hielten die Personenzüge werktags auch 400 m weiter in „Lechenich Bahnhof“ – ob die „Warenzentrale Dahmen“ wohl so einen starken Be-

rufsverkehr auslöste? Im Sommerfahrplan 1953 – das Ende nur zwei Jahre später ließ er noch nicht ahnen – waren es pro Richtung ein Dampf-Personenzug und sieben Triebwagenfahrten, wobei sogar eine Triebwagen-Kreuzung im Bahnhof Lechenich geboten wurde. Dagegen war auf der quer zu allen Verkehrsströmen angelegten Eifelstrecke der Personenverkehr, für den viele Jahre zwei Zugpaare ausgereicht hatten, bereits eingestellt.

### Ton, Steine, Scherben

Im Güterverkehr, 1950 waren es noch 215.000 Tonnen, beförderte die Kreisbahn zu einem Drittel „Knollen“ (außerhalb des Rheinlandes ist Beta vulgaris altissima auch als Zuckerrübe bekannt) zur Zuckerfabrik in Euskirchen, zu einem weiteren Drittel „Klütten“ (also Braunkohlebriketts aus Liblar), außerdem Ton, Sand und Steine. Alles übrige machte nur ein paar tausend Tonnen im Jahr aus. Nahezu der ge-

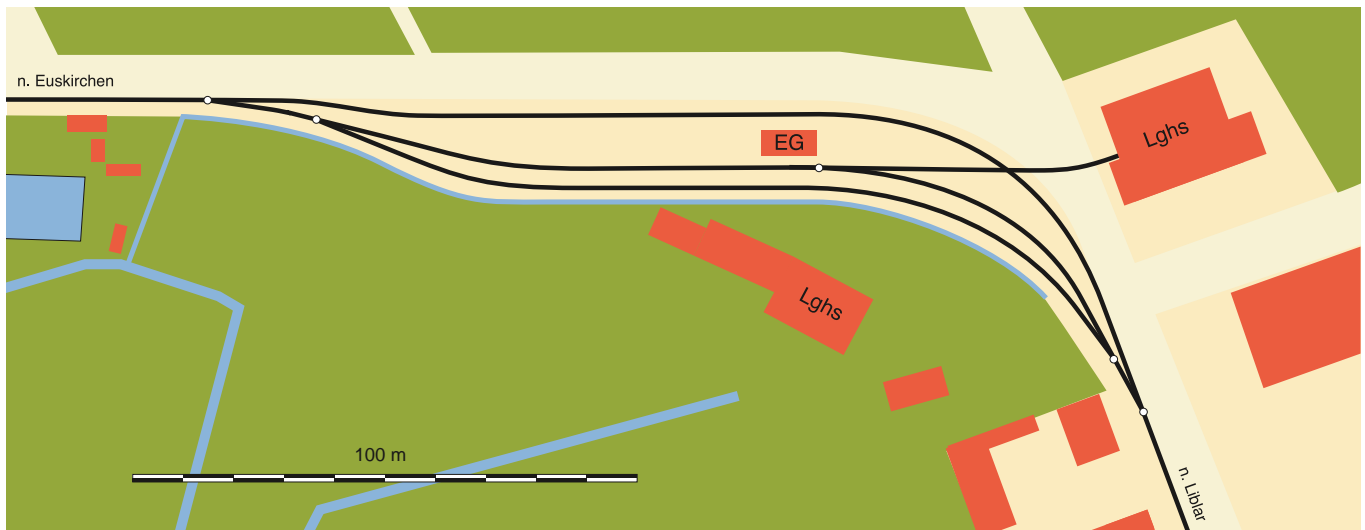
Zu den modellbahnerisch dankbarsten Szenen der ehemaligen Euskirchener Kreisbahn gehören zweifellos die beiden Tordurchfahrten in Lechenich. Die wehrhafte Baugesinnung des Bonner Tors im Bild unten passt gut zu dem Krauss-Vierkupppler. Die Maschine ist gewissermaßen ein Beutestück der EKB aus dem Ersten Weltkrieg – weil die Militärs mit ihrem Krieg schneller fertig waren als die Lokhersteller mit den für die Heeresfeldbahnen bestellten Dampflok, konnte die EKB 1919 jeweils drei Dn2t von Krauss und Ch2t von Henschel ergattern. Der beachtlich lange Zug mit einer gemischten Wagengarnitur ist auf dem Weg nach Liblar; außer einem O-Wagen unmittelbar hinter der Lok ist auch noch ein vierachsiger Personenwagen zu erkennen. Foto: Sammlung Michael Folkers



samte Güterverkehr rollte in den fast 300 Güterwagen der EKB, denn Rollbockverkehr gab es nur am Südende der Eifelstrecke im Raum Satzvey, wo Tonröhren und ähnlich empfindliche Frachten den beherzten Zugriff unsensibler Umladearbeiter zu fürchten gehabt hätten.

Freilich waren diese Frachtanteile sehr ungleich über das Verkehrsgebiet der EKB verteilt. Die „Klütten“ waren vor allem auf der Erststrecke unterwegs, die „Keie“ (Steine) mehr auf der Eifelstrecke. Lechenich lag schon sehr am Rande des Dunstkreises der Euskirchener Zuckerfabrik, sodass dort nicht allzuvielen Knollenzüge aufgetaucht sein dürften. Wir können eben, wie wir wieder einmal feststellen müssen, nicht alles haben – es sei denn, wir sind Modellbahner. Dann können wir nämlich durchaus den Landhandel von Lechenich und die kreiseigene Kiesgrube von Kommern auf derselben Anlage unterbringen und somit den Verkehr beider Strecken an uns ziehen.





## Die EKB kommt aus ihrer Ecke

Schauen wir aber jetzt mal auf den Anlagenplan! Kaum aus dem Stadttor heraus, überquert der Kleinbahnzug auch gleich den Mühlenbach, verlässt über eine enge Kurve die Straßenmitte und hat damit auch schon den Bahnhof Lechenich erreicht. Die gut einhundertfünfzig Meter, die beim Vorbild Stadttor und Einfahrweiche trennen, sind im Laufe des Planfeststellungsverfahrens im Modell auf umgerechnet etwa 15 m geschrumpft. Freilich kommt der Bahnhof recht weit aus seiner Ecke, weshalb am besten eine ausgerundete Hintergrundkulisse die Tiefe der Anlage an dieser Stelle sinnvoll begrenzt.

Bei der Anlagentiefe sollte man auch auf jeden Fall das Phänomen der relativen Verkürzung der Armlänge mit zunehmendem Alter berücksichtigen – bei näherem Hinsehen werden dabei jedoch nicht die Arme kürzer, sondern die Distanz erweist sich als Folge eines

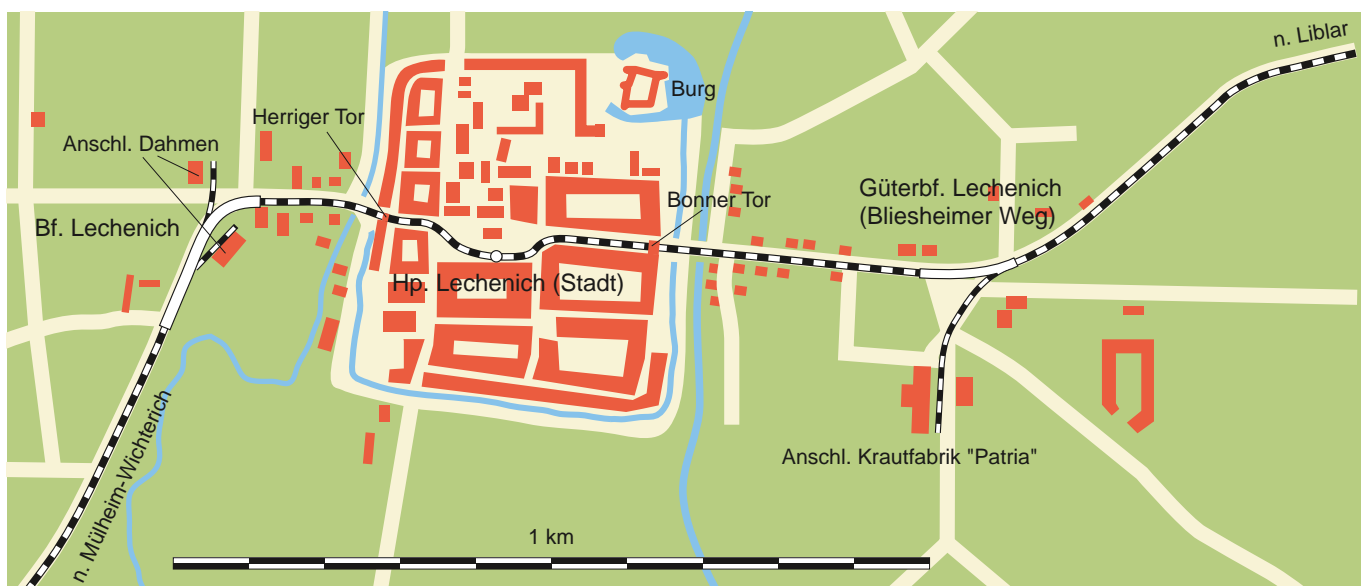
Der Bahnhof Lechenich lag unmittelbar vor den Toren der Stadt, genaugenommen vor dem Herriger Tor. Auch das Lagerhaus gegenüber dem Empfangsgebäude hatte einmal einen Gleisanschluss, aber wegen nicht ganz eindeutiger Unterlagen lassen sich viele Einzelheiten des Bahnhofs nicht mehr genau nachvollziehen. Die Länge des Bahnhofs beträgt rund 220 m – das ist für unsere Zwecke zwar noch ein wenig überzogen, kommt aber modellbahnfreundlichen Abmessungen insgesamt schon sehr entgegen.

nach Art der Jahresringe zunehmenden Leibesumfanges. Eine Anlagentiefe, die heute noch innerhalb der persönlichen Reichweite liegt, könnte in nicht allzuferner Zukunft schon unerreichbar fern sein! Die obengenannte Alterserscheinung geht meist auch mit einer Zunahme des Trägheitsmoments einher. Ein Problem erst gar nicht zu haben, ist daher vielleicht noch befriedigender als es zu lösen ...

## Schlanke Reproduktion

Auf die Hintergrundkulisse aber stößt die Landstraße, die noch auf eine schnurgerade angelegte Römerstraße zurückgeht. Eine Baumgruppe verbirgt das unglückliche Zusammentreffen. Zwischen den Bäumen ein Wegkreuz anzuordnen, stößt auf keine Bedenken – ist dies doch für den rheinisch-katholischen Landmann einer der wenigen

Die Kleinstadt Lechenich hatte zur Kleinbahnzeit nicht weniger als drei Betriebsstellen der Euskirchener Kreisbahn, auch wenn der Güterbahnhof nur drei Weichen vorweisen konnte und der Haltepunkt am Rathaus keine einzige. Die „Rheinische Krautfabrik Patria m.b.H.“ erzeugte das „la doppelt raffinierte Zuckerrübenkraut“, welcher als Brotaufstrich den Eingeborenen weit weniger raffiniert als „Sehm“ bekannt war. Bei der Größe der Anlagen verschätzt man sich leicht – im Maßstab 1:87 würde der Kartenausschnitt etwa 20 x 9 m messen ...







Das Herriger Tor von der Stadt aus gesehen; die Aufnahme aus der Sammlung Henning Wall stammt aus der Bauzeit der Bahn (1894) und zeigt außer Lechenichern jedweden Alters und Größe vor allem die schon kurz darauf abgerissenen Gebäude zu beiden Seiten des Tores.

Gründe, einen Baum auf seinem wertvollen Ackerboden zu dulden. Die Baumgruppe ist mit den Baulichkeiten der Station optisch zusammengefasst – sie befindet sich genau dahinter – damit der Eindruck einer weiträumigen Landschaft nicht durch eine unruhig wirkende Möblierung der Anlage zuschanden wird. Die beim Vorbild recht beträchtliche Länge der Gleisanlagen war allerdings doch gehörig einzuschrumpfen. Dies konnte erreicht werden, indem ich die Weichenneigung

von 1:7 auf 1:5,5 „verschärfte“. Am meisten sind allerdings die Gleislängen von Kürzungen betroffen. Das Überholgleis wäre zum Beispiel für jenen Leerwagenzug, den Hans-Reinhard Eh-

lers 1954 in Mülheim-Wichterich fotografierten konnte – zwei Dieselloks mit 33 Wagen – selbst bei einer deutlich großzügigeren Anlagenplanung bei weitem zu kurz.

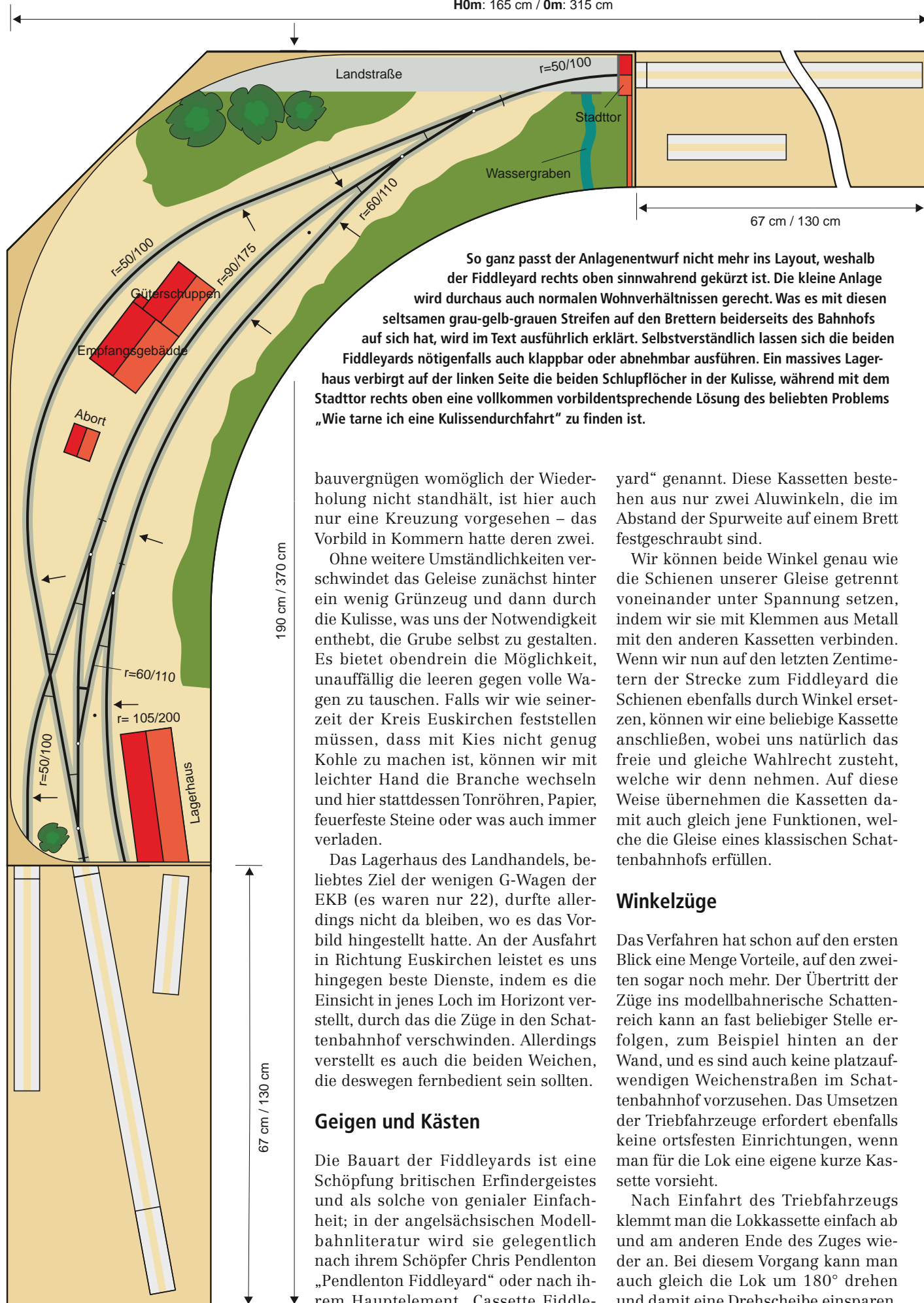
Das muss aber auch nicht sein, denn ganz abgesehen davon, dass die Rübenkampagne größtenteils in die kalte Jahreszeit fällt, für deren Nachbildung sich nicht jeder Modellbahner erwärmen kann, dürfte ein solcher Titanenakt bereits weit vor Lechenich oder Kommern sein Ende gefunden haben, indem die fraglichen O-Wagen auf der Strecke blieben – in den anderen, näher an der Zuckerfabrik gelegenen Bahnhöfen nämlich. Ein Güterzug aus sechs bis sieben Zweiachsern und ein Personenzug mit Packwagen und drei Vierachsern haben aber in unserem Bahnhof samt Lokomotive noch bequem Platz. Dabei kann als Zugmaschine sowohl ein Deutz-Diesel wie auch eine Heeresfeldbahnlok der Bauarten Ch2t und Dn2t zum Einsatz kommen.

Zwischen dem Empfangsgebäude und dem Lagerhaus finden wir die Abzweigweiche des Anschlusses zur Kiesgrube; dabei handelt es sich um eine zur Außenbogenweiche verbogene Normalweiche. Eine exquisite Bastelei stellt hingegen die Kreuzung mit dem Ladegleis dar, und weil solches Modell-

Dampf und Deutz in den Straßen von Lechenich; der Zug mit der Lok 11g kommt aus Liblar und hat vermutlich „Klütten“ geladen. Deutz-Diesel lösten bald den Krauss-Dampf ab, obwohl es noch über Jahre beim Schienenverkehr blieb. Auch wenn der Individualverkehr hier noch recht zaghaft auftritt, konnte es in den Straßen schon recht eng werden. Foto: Sammlung Henning Wall

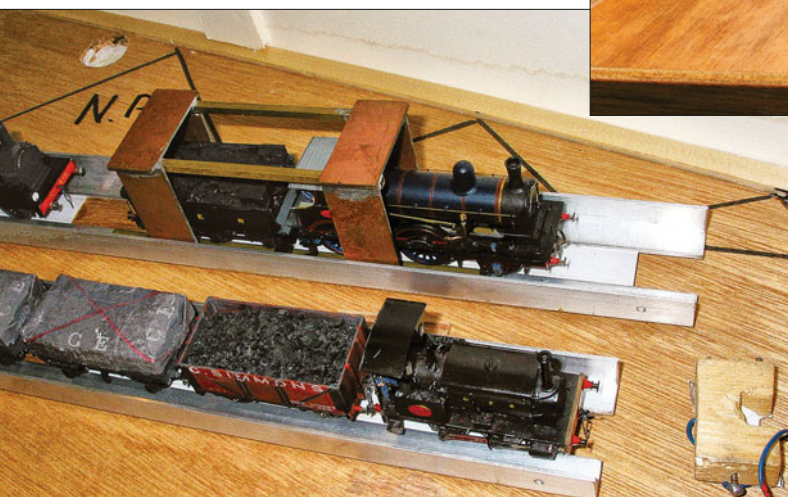
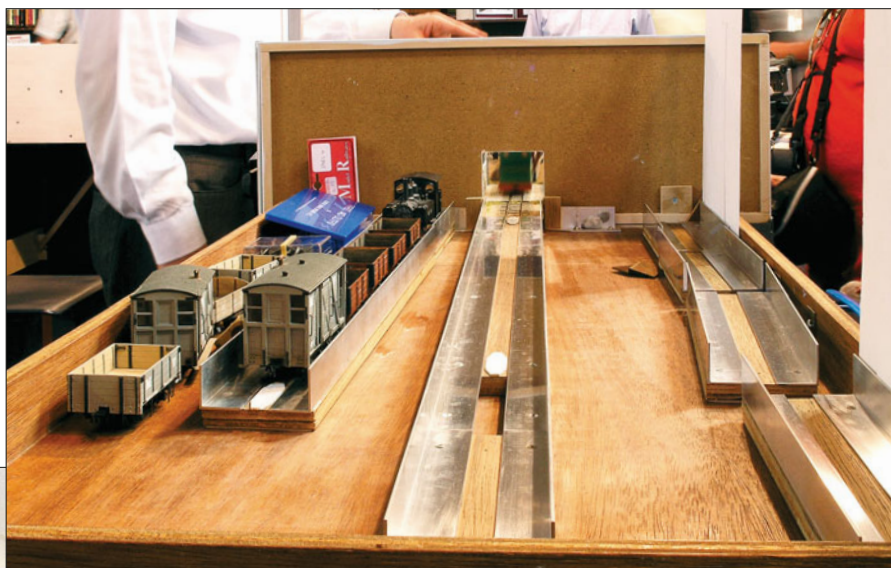








Zweimal ein „Pendleton-Fiddleyard“ – rechts auf der 0e-Anlage „Bridport“ von David Taylor (Foto: Dr. Peter Höhn), unten auf der P4-Anlage „Flintfield“ von Vincent de Bode (Foto: OOK). „P4“ hat dabei übrigens nichts mit preußischen Personenzuglokomotiven zu tun, sondern steht für den Maßstab 1:76 mit vorbildentsprechenden Maßen für Radsatz und Gleis. Die Aufnahmekassetten für Züge und Triebfahrzeuge bestehen aus einem Sperrholzbrett und Alu-Winkelprofilen. Auf diese Weise lassen sich die Loks umsetzen, auch die Züge können so neu zusammengestellt werden – einfacher geht es nicht.



Der kleine Holzklötz im Bild links dient als Stromzuführung (man beachte die Schrauben) und wird einfach auf die Aluwinkel gelegt. Sobald ein Zug dagegenfährt, fallen sie herunter – und der Strom wird unterbrochen, sodass der Zug zum Stehen kommt. Die Indusi könnte es nicht besser, vorausgesetzt, dass einem hier die Überbrückungskondensatoren in aktuellen Triebfahrzeugen keinen Streich spielen! Hier erkennt man auch noch zwei zusätzliche Griffe, die bei genauem Hinsehen nicht an den Aluwinkeln, sondern an Messingwinkeln befestigt sind; diese Vorrichtung dient zum Herausheben von Fahrzeugen aus der Kassette. Damit die Elektronen hier keinen Schleichweg von einem Pol zum anderen entdecken, empfiehlt sich jedenfalls die Verwendung von isolierendem Material, in diesem Falle ist es Pertinax.

Der so wieder zusammengefügte Zug kann nun wieder an die Ausfahrt angeklemmt und für seinen nächsten Auftritt bereitgestellt werden. Daher genügt es völlig, eine ebene Fläche vorzusehen, die etwas länger ist als der längste Zug (warum das sein muss, erfahren wir gleich).

Zugegebenermaßen handelt es sich dabei um eine nur wenig anspruchsvolle Planungsvorgabe. Obendrein kann diese Fläche an beliebiger Stelle geteilt werden, um etwa bei Nichtgebrauch der Anlage Fenster und Türen für bahnfremde Zwecke freizuhalten. Genauso einfach wie für den Planer stellt sich die Sache dann auch für denjenigen dar, der die Anlage baut – nur eine ebene Fläche, keine Weichen, keine

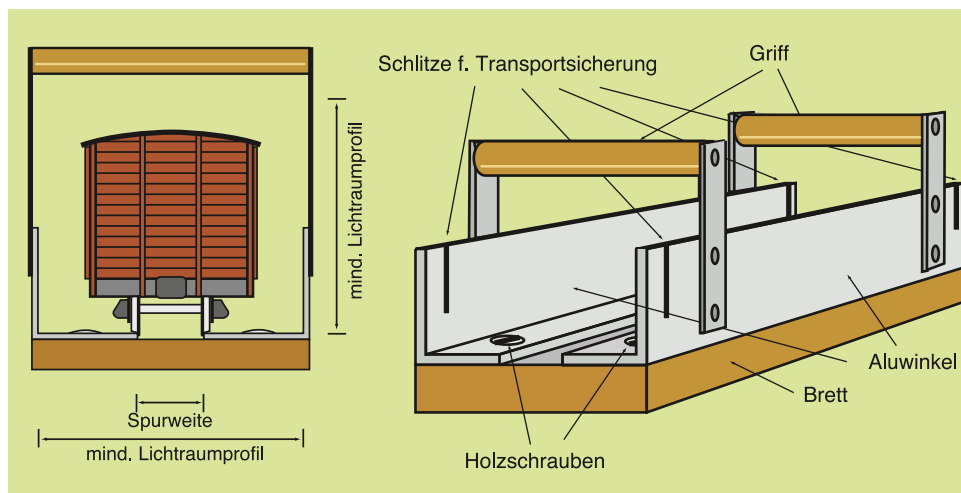
Drehscheiben, keine Verdrahtung. Zwei Aluwinkel im richtigen Abstand auf ein Brett zu schrauben, gelingt wohl spätestens beim zweiten Mal ...

Später beim Betrieb wird es erst recht einfach: Man kann einzelne Fahrzeuge oder ganze Züge außer Betrieb setzen, ohne direkt Hand an sie zu legen. Wenn man zwei Fiddleyards sein Eigen nennt, kann man die Modelle auch von einem zum anderen tragen – eigentlich schade, dass der Bahn AG solche Möglichkeiten nicht offenstehen! Unseren Fahrplan können wir jeden-

falls völlig unabhängig von irgendwelchen Gegebenheiten erstellen und beliebig viele Zuggarnituren vorsehen. Obendrein kann kein Triebfahrzeug durch Fehlschaltung zu einer eigenverantwortlichen Amokfahrt auf- und durchbrechen. Denn es gibt keine Schaltung – und daher auch keine Fehler.

Das Ei des Kolumbus also? Nicht ganz. Aber bekanntlich war dieses Ei gleich nach seiner Erfindung eben auch nicht mehr ganz, sondern in einem Zustand, dass keine Henne sich mehr zum

Auch ohne Vorkenntnisse dürfte die Anfertigung der Kassetten gelingen; die Zeichnungen zeigen gewissermaßen schon eine Luxusausführung mit Handgriffen und Schlitten zum Einstecken einer Transportsicherung. Die Griffe können aus beliebigem Material hergestellt werden – solange es nur nicht leitet! Hier sollte man handfreundliche und elektronenfeindliche Rundhölzer verwenden, so wie es auch Chris Pendleton macht.





**Gerd Backhaus ist der Schöpfer dieser schönen Zeichnung, die einen der Talbot-Triebwagen der EKB zeigt, welcher soeben die Engstelle am Herriger Tor durchfahren hat und jetzt dem Haltepunkt am Rathaus zustrebt.**

Brüten bereitgefunden hätte. So fallen auch diesmal wieder die üblichen Wertstropfen in den Freudenbecher. Zum einen müssen die Kassetten etwas länger sein als die Fahrzeuge, weil anderenfalls ein gewisser Zeitaufwand für den Ersatz demolierter Kupplungen unvermeidlich wird, zum anderen muss außerdem ein wenig Spielraum für die notwendigen Manipulationen (was sich ja bekanntlich vom lat. manus, die Hand, ableitet) vorgesehen werden. Daher sollte der Fiddleyard jedenfalls ein Stück länger sein als der längste Zug; das ändert aber nichts daran, dass diese Bauart deutlich weniger Länge beansprucht als die sonst üblichen Schattenbahnhöfe.

Außerdem ist natürlich eine eher vorsichtige Handhabung der Kassetten dringend angeraten, beim Umsetzen der Fahrzeuge sollte man sich daher schon ein wenig Zeit lassen. Eine „spitze“ Kreuzung – der wartende Zug fährt unmittelbar nach Einfahrt des zweiten Zuges ab – würde dagegen voraussetzen, dass die Diensthandlungen knapp unterhalb der Lichtgeschwindigkeit ablaufen und hat daher tunlichst zu unterbleiben.

Vor allem aber sind zumindest in den größeren Maßstäben der möglichen Zuglänge doch gewisse Grenzen gesetzt – der Glacier-Express im Maßstab 1:45 zum Beispiel könnte wohl nur noch gekrönt werden. Chris Pendleton, der Meister selbst, soll zwar drei Meter lange Kassetten besitzen, aber im Maßstab 1:76 sind wenigstens die Fahrzeuggewichte noch beherrschbar.

Bei weniger „expressiven“ Anlagen, deren Betrieb die Bescheidenheit und Beschaulichkeit einer Kleinbahn wiedergibt, ist der „Pendleton Fiddleyard“ dagegen die erste Wahl – deshalb sieht man ihn auch häufig bei englischen Ausstellungsanlagen, die sich auf einen kleinen Nebenbahndbahnhof beschränken (dem Verfasser fiel dieser Anlagentyp zum ersten Mal 1995 auf der „Expométrieque“ bei der Oe-Anlage „Charmouth“ von Don Taylor auf).

Wer jetzt an der rheinischen Knollensteppe Gefallen gefunden hat, kann sich zudem aus der Literatur umfassend informieren; im übrigen bietet die



Euskirchener Kreisbahn ernsthaften Interessenten einen nicht zu unterschätzenden Vorteil, denn in den Baugrößen H0m und 0m sind einige EKB-Fahrzeuge als ausgezeichnete Kleinserienmodelle erhältlich: Den Triebwagen gibt es als Bausatz in den Baugrößen H0m und 0m von Weinert

in hervorragender Qualität, sodass im Personenverkehr der „Flutsch“, wie die EKB auf gut rheinisch hieß, auch im Modell kein Triebfahrzeugmangel droht. Weitere EKB-Fahrzeuge gibt es übrigens auch in der Baugröße 0m bei Axel Hartig sowie für H0m beim „Schmalspurbedarf“.





Champéry – ein Bahnhof nur mit Stumpfgleisen

## Walliser Wendezüge

*Sind bisher sowohl Bahnhöfe von Bahnen vorgestellt worden, die noch existieren, als auch solche, die schon im Kleinbahnzimmer sind, haben wir es hier mit einem verschwundenen Bahnhof an einer keineswegs verschwundenen Bahn zu tun. Und er fiel nicht etwa einer Verkürzung, sondern der Verlängerung der Strecke zum Opfer. Und obendrein heisst der neue Bahnhof genau wie der alte Champéry – was übrigens „steiniger Acker“ bedeutet.*

Die Eisenbahn Aigle–Ollon–Monthey–Champéry (AOMC), um diese westschweizer Meterspurbahn gleich beim Namen zu nennen, hat in der Kleinstadt Monthey bereits drei Endbahnhöfe ausprobiert und ist mit dem vierten, Monthey Cotterd, wohl recht zufrieden, denn man hörte bisher nicht, dass sie etwa einen fünften zu bauen beabsichtigt. Das soll uns hier aber nicht interessieren, lenken wir unser Augenmerk vielmehr auf das Streckenende (respice finem, bedenke das Ende, wie es auf gut Lateinisch heisst) und damit auf den schon erwähnten Bahnhof Champéry.

Damit meinen wir aber nicht den heutigen, der in reizvoller Betonlandschaft („es kommt darauf an, was man daraus macht“ behauptet die Schweizer Betonindustrie) am Südende des Dorfes neben einer Seilbahnstation liegt, sondern den alten am Nordrand des Dorfes, der bis zum 17.9.1990 Endstation der AOMC war und während seiner ersten vier Jahrzehnte der Eisenbahn Monthey–Champéry–Morgins als Endpunkt diente; letzterer Ort brachte es übrigens nie zu einem Bahnhof.

Erst 1946 entstand über die Kantonsgrenze (zwischen den Kantonen Vaud und Valais, oder Waadt und Wal-

lis) hinweg aus der MCM und der Eisenbahn Aigle–Ollon–Monthey (AOM) die AOMC. Wie die AOMC nach einer Schleifenfahrt durchs Rhonetal entschlossen ihrem hohen Ziele (1049 m.ü.M) entgegenstrebt, wenden auch wir uns nach stattgehabter Abschweifung jetzt endgültig dem ehemaligen Bahnhof von Champéry zu. Wir können uns wohl rasch darüber einig werden, dass es hier keine Umfahrmöglichkeit gibt. Es scheint auch nie eine gegeben zu haben. Das sieht den Schweizern mal wieder gleich mit ihren langweiligen Pendelzügen!

Nun hatte die AOMC früher keine Pendelzüge. Zwar dürfte so manches mal der Triebwagen allein unterwegs gewesen sein, denn die tapfere kleine Bahn, die mit Hilfe des Zahnrades ihre bis zu 130 % geneigte Strecke aus dem Rhonetal hinaufnagt, konnte bis in die Sechzigerjahre des vorigen Jahrhunderts weder im Personen- noch im Güterverkehr reüssieren, und letzterer kam nur mit Mühe und dem windigen Zutun meteorologischer Extremismen auf mehr als 10.000 Tonnen im Jahr, wenn nämlich der „foehn“ die Walliser Wälder flachlegte.

Erst ab 1960 trat im Personenverkehr eine gewisse Besserung ein, pas-





send zum allmählichen Verdämmern des Güterverkehrs. In den meisten Ländern hätte das Bähnchen keine Aussicht gehabt, munter pfeifend ins 21. Jahrhundert hineinzufahren. Immerhin nutzt es aber in der wenig fassbaren Gestalt des elektrischen Stroms ausschließlich heimische Energiequellen.

Nun, es hing wohl früher doch gelegentlich der eine oder andere Beiwagen dran, wenn auch nicht alle drei, die übrigens nach bester Kleinbahnsitte alle verschiedene waren, wie auch die vier Triebwagen drei Typen und die vierzehn Güterwagen immerhin noch sieben Typen angehörten. Bei der AOM sah es kaum anders aus, und die fusionierte AOMC machte sich durch diverse Neubeschaffungen weiter um die Typenvielfalt verdient.

Außer den wenigen tausend Einheimischen ließen auch die sommers wie winters einfallenden Touristen die zähe kleine Bahn kratzen (die Zahnstange hinauf) und beißen (das tägliche Brot). Für das Gepäck der Sommerfrischler und ihre offenbar in Mengen abgesonderten Postkarten gab es sogar einen Postpackwagen.

Ein weiterer Geschäftszweig war der Transport von Milch und Horntieren,

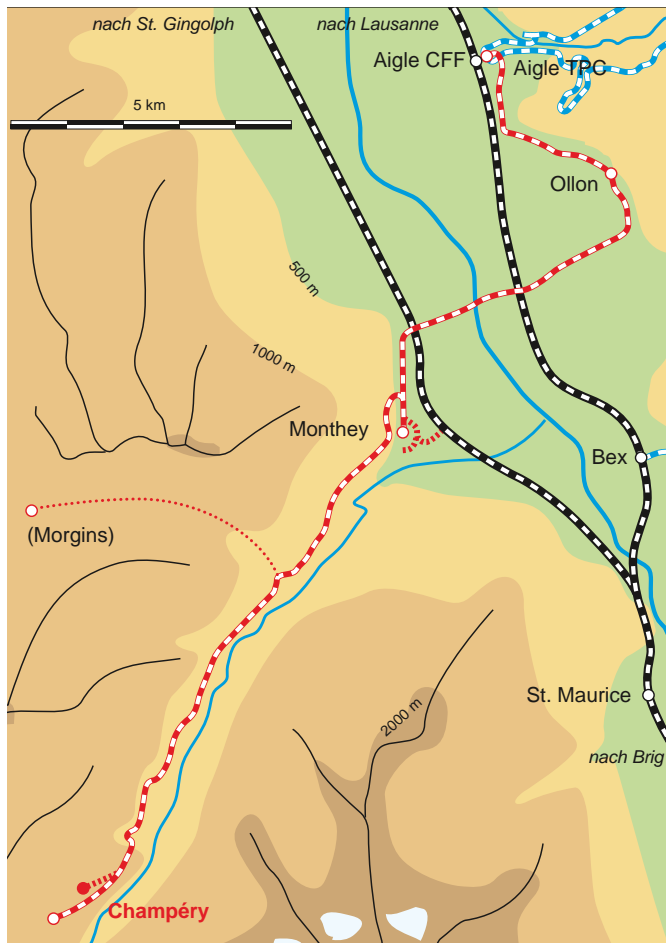
**Oben: Champéry, der Bahnhof, heißt es auf dieser hübschen Postkarte von 1954. Das hatten wir uns auch schon gedacht. Sammlung Waldburger**

**Linke Seite: Das Ziel unseres Ausfluges in die Schweizer Bergwelt liegt hier auf einer Postkarte aus der Sammlung Schetty modellbaufreundlich kompakt vor uns. Die drei Weichen erhielten noch Zuwachs, aber es blieb während der ganzen Existenz des Bahnhofs dabei, dass er nur Stumpfgleise hatte.**

„Dann geht alles wie von selbst“, wollte uns eine epochentypische Reklame für suchtfördernde Inhalationsstäbe weismachen. Genauso historisch ist inzwischen alles auf dieser Aufnahme von Jürg Schetty aus dem Jahre 1962. Die schussfahrenden Wagen sind verschrottet, die Kleinbahner im nach dieser Anstrengung sicher wohlverdienten Ruhestand und auch den Bahnhof gibt es nicht mehr, wenn auch die Bahn nach wie vor nach Champéry fährt. Die kleine Rampe diente dem Verlad von Milchkannen.







Die AOMC in voller Ausdehnung ihrer Anlagen. Vom uns schon bekannten Bahnhof Aigle aus durchquert sie das Rhonetal auf der längstmöglichen Strecke, um dann hinter Monthey unvermittelt in die Berge zu kraxeln. Die frühere MCM führte Morgins im Namen und den Bau einer Zweigstrecke im Schilde, aber es wurde nichts daraus. Dafür erfuhr Jahrzehnte später die Strecke nach Champéry eine (paradoxe Weise kurze) Verlängerung.

Wallis. Ältere Fotos zeigen hier einen Gemüsegarten, aber es dürfte schon die MCM dafür gerade gestanden haben, dass trotz dessen Verschwinden in „einer Zeit von rohem Völkerstreit“ (so eine Hausinschrift, allerdings in Spiez im Kanton Bern und nicht in Champéry im canton Valais) im Val d’Illiez kein Nahrungsmittelengpass auftrat. In dieses Gleis konnte nun der Triebwagen seinen Anhang hinaufschieben. Aber wie kam er wieder heraus?

Das Verfahren haben wir schon bei den Nassauischen Neigezügen kennengelernt, daher hier nur das Nötigste in Kürze: Man nutzt das Gefälle des Gleises aus – ob es in diesem Falle durch die Örtlichkeit bedingt oder mit Bedacht so angelegt war, konnten wir nicht herausfinden. Nach Lösen der Bremsen wird die Schussfahrt von einem auf der Bühne des ersten Wagens platzierten Eisenbahner hinsichtlich Weg und Geschwindigkeit überwacht.

Irgendwelche Haltungs- oder sonstigen Noten werden allerdings bei diesem Abfahrtslauf nicht vergeben, höchstens irgendwelcher Punktabzug, wenn mal etwas danebengehen sollte. Das schon vorsichtshalber in einem andern Gleis abgestellte Triebfahrzeug setzt sich anschließend vor die Wagen, und nach den üblichen Formalitäten kann die Fahrt zurück nach Monthey gehen.

## Die Kondensationsanlage

Nach dem Blick aufs Vorbild nun aber zum Anlagenvorschlag! Der nur 120 m lange Bahnhof könnte ohne weiteres maßstäblich nachgebaut werden (in H0m auf 140 cm und in 0m auf 270 cm) was gewiss kein Fehler wäre, aber dem kondensatorischen Geist dieser Ausarbeitung zuwiderlief: aus jedem Zentimeter den größten Nutzeffekt!

Trotz künstlicher Verknappung ist aber alles vorhanden, was der Vorbild-

wobei die Viehwirtschaft im Val d’Illiez, wie das Verkehrsgebiet der MCM auch heißt, von alters her Sache der Bäuerin war. Praktischerweise trugen die das Milchvieh bewirtschaftenden „paysannes“ Hosen und schmauchten das Pfeiflein; von einem dieserhalb besonders ausgeprägten Tabakverkehr auf der MCM ist allerdings nichts bekannt geworden.

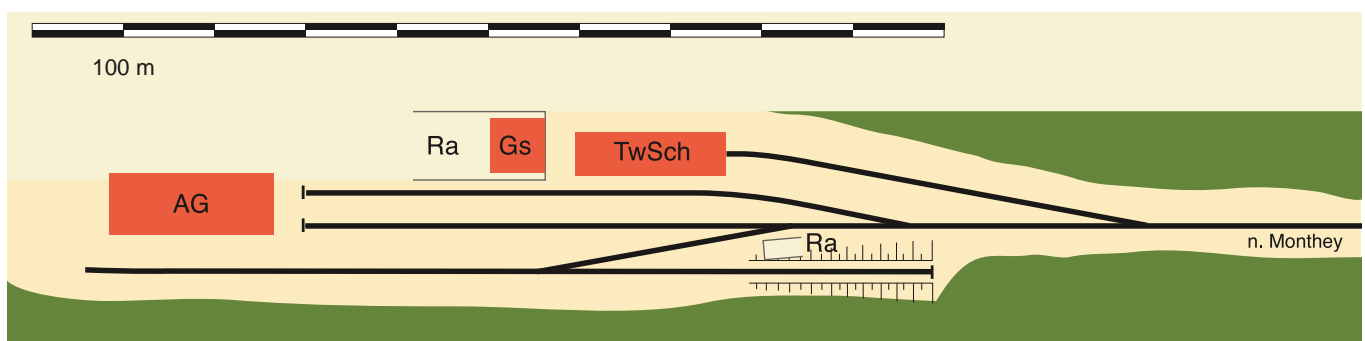
## Das Alpinistengleis

Die etwa 20 bis 30 Gütertonnen pro Werktag – man pflegte damals noch den Samstag zu schänden – werden nicht alle nach Champéry gegangen

sein, aber dennoch wird man ein halbwegs regelmäßiges Wagenaufkommen unterstellen dürfen. Auf der Modellbahn erst recht. Mehr als zwei Güterwagen pro Zug waren allerdings auf keiner Aufnahme von der MCM oder der AOMC zu finden. Wie sie aber ins Ladegleis hineingerieten oder wie die eventuell dann doch mitgeführten Beiwagen ans andere Ende des Triebwagens kamen, habe ich dem Dunkel der Geschichte bislang nicht entreißen können.

Immerhin hielt im Jahre 1939 der Fortschritt, wenn auch ein durchaus relativer, durch rückwärtige Verlängerung des Bahnsteiggleises Einzug ins

Der Gleisplan des Bahnhofs Champéry, wie er sich 1988 darbot. Nur gut 120 m war er lang und hatte gerade mal vier Weichen.







Am 17.5.1961 besuchte *Hans Waldburger* Champéry und traf dort den noch recht neuen BFeh 4/4 11 (SWP/BBC 1954) und den schon etwas älteren K 62 (SIG 1909) an, wobei letzterer aber in der Zwischenzeit mindestens ein paar neue Bretter erhalten haben dürfte. Manch' al-

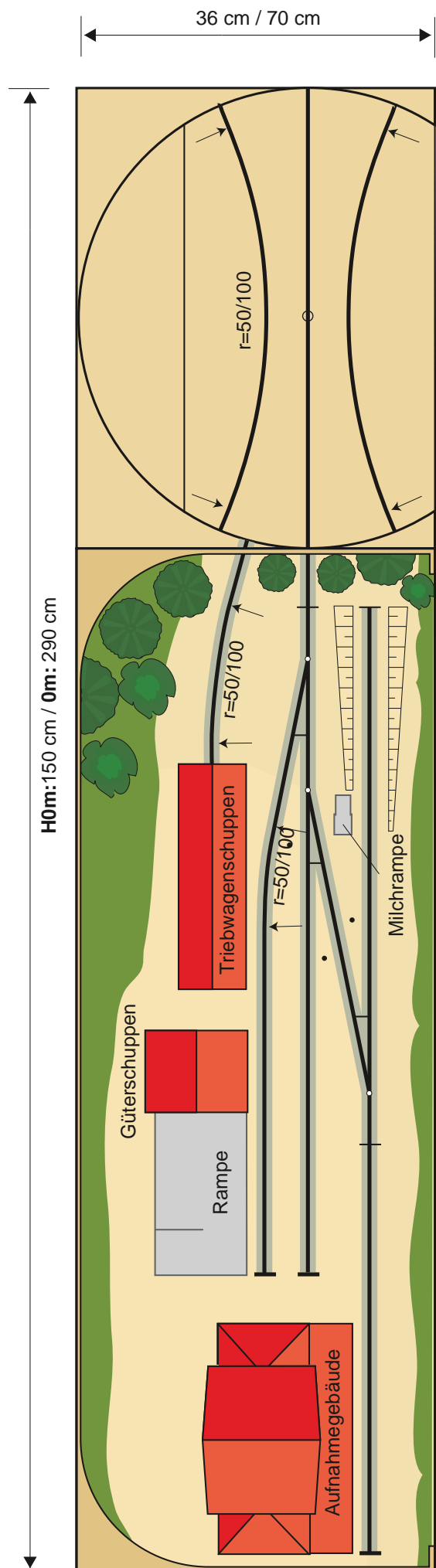
tem Eisenbahnfahrzeug wird es wohl ähnlich ergangen sein wie dem bekannten hundertjährigen Hammer: zwei neue Köpfe und drei neue Stiele. Am Bahnhof Champéry selbst hatte sich seit der Bahneröffnung aber nur wenig geändert.

Unten: Von der ersten Weiche aus konnte man fast den ganzen Bahnhof übersehen, wie auf dieser Aufnahme von *Hans Waldburger*, ebenfalls vom 17.5.1961. Nicht gerade aus dem Lehrbuch ist der Gleisplan, denn man befährt bis zum Hausbahnsteig ohne Not zwei Wei-

chen, die zu Nebengleisen führen und eine weitere Weiche in ablenkender Stellung. In den nächsten 49 Jahren tat sich im Bahnhof nichts Wesentliches mehr. Das Vordach am Triebwagenschuppen musste im Entwurf den üblichen Platzgründen zum Opfer fallen.

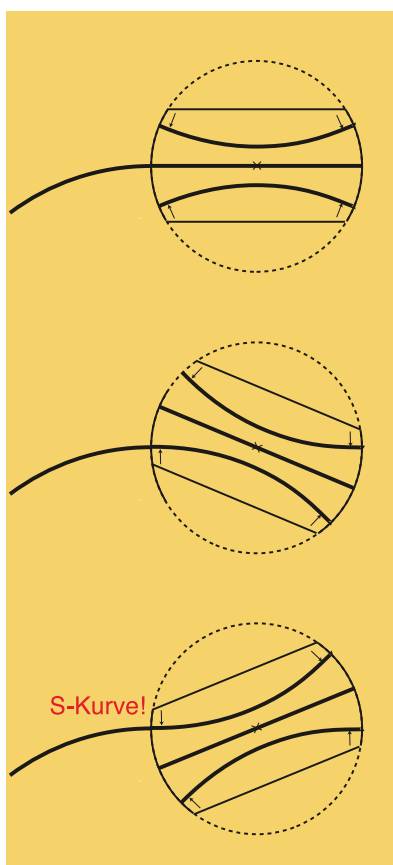






Im Maßstab 1:87 könnte man die Anlage noch unter den Arm klemmen, und auch in 1:45 wäre sie noch nicht allzu unhandlich, zumal die Drehscheibe zum Beispiel unter einem Fenster aufgebaut werden könnte. Gegenüber dem Vorbild ist die Anlage um ein Viertel gekürzt, hauptsächlich durch Wegfall der ersten Weiche. Wer den Platz dafür hat, spart sich die Probleme mit der S-Kurve.

46cm / 90 cm



„S-Kurven können sich anschleichen“, sagte der verstorbene amerikanische Altmeister der Anlagenplanung, John Armstrong. Hier haben wir so ein Exemplar, das nur bei einer bestimmten Stellung der Scheibe sein übles Wesen treibt. Auf dem Anlagenentwurf übrigens auch, aber an dieser Stelle verkehren nur einzelne Triebwagen, sodass jedenfalls kein Kuppungssalat zu befürchten ist.

bahnhof hat, das Abstellgleis ist für das Verkehrsaufkommen des Vorbilds lang genug und dass sich hier keine Höhenangaben finden, liegt daran, dass man die zum regelgerechten Ablauf der Sportveranstaltung erforderlichen Steigungswerte besser empirisch ermittelt. Theoretische Vorüberlegungen, so nötig sie sind, erfahren ja gelegentlich durch die Praxis eine Korrektur und an aufopferungsvollen Versuchsserien führt kein Weg und kein Gleis vorbei.

Was auf dem Entwurf fehlt, fehlt auch beim Vorbild: nämlich eine gescheite Möglichkeit, den Eingang in die Unterwelt den indiskreten Blicken der Sterblichen zu entziehen. Eine schöne Plakatwand – anderen Orts wie erwähnt ein probates Mittel – kommt für einen helvetischen Fremdenverkehrsort weniger in Frage. Weder eine Straßenbrücke noch einen Einschnitt oder gar einen Tunnel hat das ungewöhnlich einfallslose Vorbild hier zu bieten. Sogar die Bohnenstangen wurden bekanntlich zugunsten des Abstellgleises gefällt.

Ich habe daher landesübliche Botanik, nämlich Koniferen (lat. Zapfenträger), zur Hilfe genommen, weil mir wirklich nichts besseres einfallen wollte. Die Oberkante des in der Hintergrundkulisse gähnenden Loches könnte ein Quertragwerk oder was sonst noch mit der Oberleitung zu tun hat, einigermaßen schicklich umrahmen. Und im Übrigen finden wir uns eben damit ab.

## Der richtige Dreh

Nun sind wir also im Schattenreich angelangt. Schon auf den ersten Blick stellt man fest, dass der Fiddleyard wie eine Drehscheibe aussieht. Er ist auch eine und zwar eine für den ganzen Zug. Dieses „merry-go-round“ (Inselklang für rotierende Kinderbelustigungen) stammt selbstverständlich von den Linksverkehrsinseln, wobei im Gegensatz zu den ebenfalls beliebten „roundabouts“ (kreisförmige Grünanlage zum Drumherumfahren) auf der Modellbahn keine Drehrichtung vorgeschrieben ist.

Man spricht auch vom „Denny fiddle yard“ nach seinem Erfinder Peter Denny – the Reverend Peter Denny, denn es war ein Gottesmann, der diese Erleuchtung hatte – von Berufs wegen war er ja auch fürs Transzendente zuständig.





Unabhängig von der Konfession ist aber diese Erfindung für alle Modellbahner ein Segen. Das Wenden der Züge geschieht im Handumdrehen, ohne dieselbe an die Fahrzeuge zu legen und schon nach Sekunden steht der Zug ohne weitere Formalitäten zur Abfahrt bereit. Und weil kein Platz zum Umsetzen der Triebfahrzeuge vorgesehen werden muss, kann fast die gesamte Länge der Konstruktion als Zuglänge genutzt werden. Man muss allerdings ein wenig Platz für eine Umrandung vorsehen in Anbetracht der schlechten Flugeigenschaften von Modellzügen; vor allem das Problem der Landung ist meines Wissens noch nicht befriedigend gelöst.

Obendrein kann die Drehscheibe auch noch die Funktion der Einfahrweichen des Bahnhofs übernehmen, wo sie diejenige der Weichen des Schattenbahnhofs schon rundheraus für sich beansprucht. Ganz Ähnliches hatten wir ja bereits in Greetsiel, wenn das auch aus den üblichen Platzgründen keine so runde Sache war.

So weit, so gut, aber rundum zufrieden können wir nicht sein, denn das Ding hat eine Kehrseite – eben weil es drehbar ist!

Zunächst einmal stellt der Bau eines Zugkarussells keine Zerstreuung für eine gemütliche Stunde dar; ein bisschen genau muss es schon werden,

Auf dieser Postkarte aus dem Jahr 1930 (*Sammlung Waldburger*) sehen wir nicht nur die Straßenseite des Empfangsgebäudes, sondern endlich auch mal einen der ursprünglichen Triebwagen der MCM. Diese gemischten Adhäsions- und Zahnradfahrzeuge mit den traurigen Augen wurden schon 1954 ausgemustert. Eine Ausnahme war nur die Nr. 6, die bis 1976 durchhielt und dann zur Museumsbahn Blonay–Chamby gelangte.

wenn auch drehbare Servierteller für den Haus- und Küchengebrauch mit Erfolg zweckentfremdet wurden. Dass die Konstruktion ebenso breit wie lang wird, bedarf wohl keiner Begründung;

ebensowenig, dass die Zufahrt genau auf den Drehpunkt hin ausgerichtet werden muss, der aber um den halben Durchmesser der Scheibe von der Anlagenkante entfernt ist.

Seit der Einführung der Steuerwagen diente das Rückrollgleis nur noch dem Abstellen von Güterwagen. An einem Sommertag des Jahres 1988 standen dort K 64 (SIG 1908, 1944 umgebaut) und K 65 (SWS 1909). Man beachte auch die altertümliche Weiche mit Zungenplatten.







Schon von daher sollten wir also den Durchmesser der Scheibe möglichst klein halten, was aber nun wiederum eine nicht eben verschwenderische Zuglänge zur Folge hat. Der Durchmesser begrenzt zudem auch noch die Zahl der Gleise, denn je weiter sie vom Drehpunkt entfernt sind, desto stärker müssen sie gebogen sein, und desto

kürzer werden sie dann auch. Und sollten wir nun die Zufahrt unüberlegterweise in einer Kurve verlegt haben, fällt uns die daraus resultierende S-Kurve spätestens bei der ersten Entgleisung auf – und dann leider immer wieder.

Dem Verkehrsaufkommen im Bahnhof Champéry konnten unsere Gebirgsbahner, wie wir gesehen haben, allezeit

gelassen ins Auge blicken und unsere Drehscheibe mit drei Gleisen sollte auch für gelegentliche Verkehrsspitzen (zwei Wagen statt einem) ausreichende Kapazitäten bereitstellen.

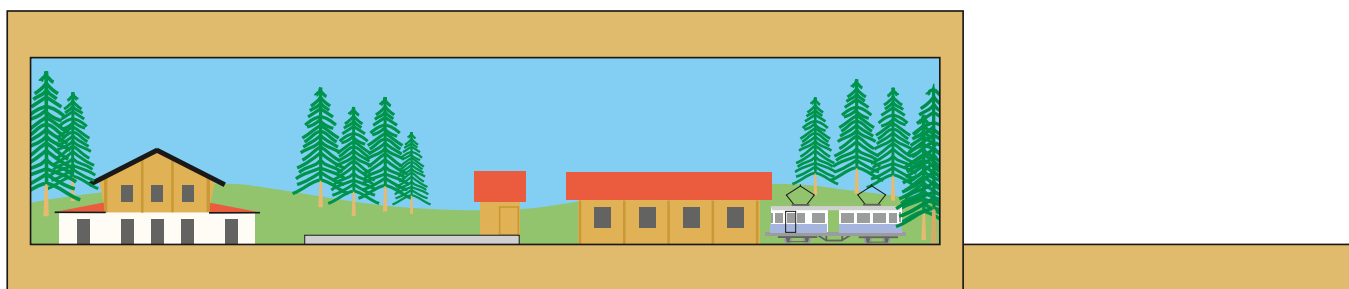
Aber da fallen uns noch mehr Probleme ein: Ein Fahrzeug, welches nach stattgehabter Pirouette um 180° gedreht auf die Anlage zurückkehrt, sollte



**Oben:** Die Oberleitungsmasten haben ehrfürchtige Schräglage angenommen, denn im Bahnhof steht einer der modernen BDeh 4/4 (Vevey/SLM/BBC 1987). Die Bahnanlagen bieten dazu einen reizvollen Kontrast. Das Menetekel stand 1988 aber bereits an der Wand oder genauer am Hang rechts unterhalb des Bahnhofs: Die neue Trasse zur Seilbahnstation war schon im Bau.

**Links:** Der Triebwagenschuppen zeigt uns hier seine Straßenseite mit farbenfrohen „Affichen“; dahinter der Güterschuppen.





doch besser eine symmetrische Kuppung haben. Noch besser ist es, wenn das Fahrzeug selbst symmetrisch ist, es sei denn, es würde regelmäßig gedreht wie zum Beispiel die österreichische Tenderlok der Reihe Z, die sich bei Rückwärtsfahrt vor Abneigung geradezu schüttelte.

Nun sind bei elektrischen Triebfahrzeugen Front und Bürzel meist nicht so verschieden wie bei Dampfzügen und zwei der drei Personenwagen der MCM waren symmetrisch, sodass wir hoffen können, dass man uns den Dreh durchgehen lässt. Die Güterwagen müssen zwar mit der Bühnen zum Streckenende hin aufgestellt werden (wegen der vorgesehenen Schussfahrt), aber die Güterzüge müssen wegen wechselnden Frachtaufkommens ja ohnehin von Hand zusammengestellt werden.

Wie man sieht, fallen diese Nachteile gar nicht mehr so ins Gewicht, wenn man sie mit entschlossener Kompromissbereitschaft angeht. Die Zuglänge habe ich auf etwa 35 m beim Vorbild festgelegt und den Scheibendurchmesser auf 40. Ich wollte es dann genau wissen, was aber ein arger algebräischer Angang war (zu meiner Schulzeit behauptete ich, mir beim Mathe-Kurs „Paralysis I“ einen schmerzhaften Algorithmus zugezogen zu haben).

Jedenfalls stand eine halbe Additionsrolle später fest, dass die beiden äußeren Gleise umgerechnet 38 m lang sind, was ausreicht, auch die vorwitzigen Kupplungen der Fahrzeuge gegen Abscheren zu sichern. Übrigens ergibt sich bei der Zufahrt zum Triebwagenschuppen keine ausreichende Zwischengerade, was aber wenig ausmacht, wenn man bedenkt, dass sie ja nur von einzelnen Fahrzeugen befahren wird.

So sind wir wieder am Ende eines Kapitels angelangt; mit der AOMC können wir ja immer noch fahren, sogar nach Champéry, und über das Verschwinden des einstigen Endbahnhofes können wir uns ja bei der Lektüre des einschlägigen Schrifttums hinwegtrösten.

**Schöner Wohnen mit Modellbahn:** So könnte die Anlage aussehen, hinter dem oberen Querbrett verbirgt sich die Beleuchtung. Sorgfältige Ausführung vorausgesetzt, könnte sie sich widerspruchlos in jede Wohnlandschaft integrieren. Auch wenn das Ganze ein wenig an ein Aquarium gemahnt, die Fahrzeuge müssen nicht gefüttert zu werden.

**Unten:** Die Typenvielfalt der AOMC vermehrte die eigene Werkstätte in bester Kleinbahnmanier um diese Skitransportwagen. Selbstverständlich sind sie nicht ganz identisch!



**Unten:** Und wie sieht es am anderen Ende der Strecke aus? Der blau-weiße Triebwagen BDe 4/4 403 stammt von der ASD, der Aigle-Seppey-Diablerets-Bahn, die ebenfalls in Aigle ihren Ausgangspunkt hat. ASD und AOMC kreuzen sich übrigens einige hundert Meter nach dem Bahnhof Aigle rechtwinklig. Ebenfalls ihren Ausgangspunkt in Aigle hat die AL, die Aigle-Leysin-Bahn, die per Zahnrad den oberhalb von Aigle liegenden Ort Leysin erschließt. Aigle ist somit Ausgangspunkt von drei meterspurigen Schmalspurbahnen und hat Anschluss an die SBB-Strecke durch das Rhonetal. Heute sind die drei Strecken zur Transports Public du Chablais (TPC) zusammengefasst. Der AOMC-Triebwagen 13 ist Baujahr 1954, wurde von SWP/BBC gebaut und ist heute „remisier“ . Foto: Johannes Roller







Am 7.11.1988 standen diese beiden ungleichen Brüder als Wendezug in Aigle. Vorn – also ob der roten Schlussleuchten eigentlich hinten – der BDeh 4/4 mit der Nummer 1 und dahinter – also eigentlich vorn – der Steuerwagen, beide bereit zur Fahrt nach Monthey und spitz weiter nach Champéry. Auf der Bergstrecke fährt der Triebwagen ...

... also vorne und der Steuerwagen wird gezogen. Unten: Fast 10 Jahre später, am 4.3.1997, steht eine vergleichbare Garnitur in Aigle. Vorn – diesmal wirklich vorn – wieder der Steuerwagen, hinten der BDeh 4/4 Nr. 3, der zudem noch zwei Güterwagen am Haken hat. Fotos: Johannes Roller





# Mit Märklin durch die Oberpfalz

Begleiten Sie den Meister des Anlagenbaus ins landschaftlich reizvolle Ostbayern zur Zeit der „guten alten Eisenbahn“. Sein neuestes Werk, eine L-förmige Märklin-Heimanlage mit 5,50 x 4,30 m Schenkellänge, vereinbart eine großzügige, zweigleisige Parodiestrecke mit herrlicher Nebenbahnromantik und einem typisch bayerischen Endbahnhof samt Lokstation.



nur  
€ 13,70

**Josef Brandls Traumanlagen 1/2014:**  
**Bahnparadies Ostbayern**

92 Seiten im DIN-A4-Format,  
Klammerbindung, ca. 120 Abbildungen,  
Best.-Nr. 661401





Es geht wie im ersten Kapitel um die Rittnerbahn, womit der Kreis (jene von Modellbahnern nicht ganz zu Unrecht etwas scheel beäugte geometrische Form) fast geschlossen wäre, wenn es sich hier nicht um einen anderen Bahnhof an derselben Bahn handelte. Ihren Ausgang nahm diese elektrische Meter-spurbahn am Rande der Bozner Altstadt auf dem

Waltherplatz; die Stadt erhebt nämlich Anspruch auf den Dichter Walther von der Vogelweide, der uns unbedachterweise keine eindeutigen Angaben über seinen Geburtsort hinterlassen hat. Auf seinem Denkmal sitzt er freilich nicht „uf eime Steine“, sondern steht auf einem solchen. Daneben begann die

Viel Hin und Her mit wenig Wagen

## Rittner Rangierbahnhof

*Im letzten Kapitel soll ein Kleinbahnhof in einer größeren Stadt vorgestellt werden; freilich liegt er nicht in deren malerischer Mitte, wo behäbige Bauten bewahrenden Bürgersinn bleibend bezeugen, sondern mehr zum Stadtrand hin am Güterbahnhof, also in dem, was Heimato v. Doderer als „Ernstfall-Gegend“ bezeichnet hätte. Er war übrigens nicht der Ausgangsbahnhof der Bahn, aber derjenige, der den umfangreichsten Verkehr vorzuweisen hatte, auch wenn dieser sich nicht unbedingt großstädtischer Ausmaße rühmen konnte.*

Rittnerbahn, aber die tramartige Endstelle mit nur zwei Weichen kommt trotz pittoresker Lage unseren Vorstellungen von einem MiniMax-geeigneten Bahnhof nur wenig entgegen.

Also weiter, vorbei am Südbahnhof, benannt nach der k.k. priv. Südbahn-gesellschaft; später und bis heute haben

Brennerbahn hinüberführte.

Im ersten Kapitel hatte ich ja schon etwas von einem Zahnrad angedeutet, das unserem Bähnchen bei der Überwindung des Niveauunterschieds zwischen Stadt und Land zur Hilfe kam. Weil aber zwei Drittel der Strecke mit 45 % Maximalsteigung für die Verhält-

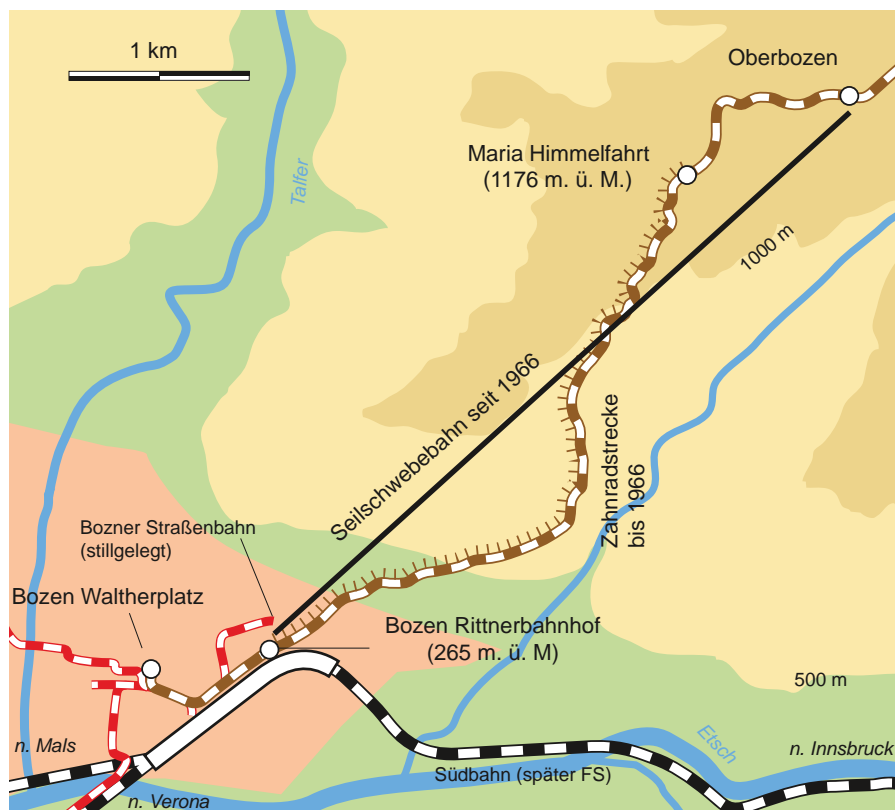
hier die Ferrovie dello Stato (FS) das Hausrecht. Das „S“ der Staatsbahn wird manchmal spitzzünftig als sciope-ro, Streik gedeutet. Nach 860 m auf den Gleisen der Bozner Straßenbahn war schon der Bahnhof Bozen Rittnerbahn erreicht (so eine große Stadt ist Bozen nun auch wieder nicht), wo ein einzelnes Schmal-spurgleis zum Güterbahnhof der



Links: Der vierachsige Triebwagen 2 steht am 6. September 1958 im Rittnerbahnhof in Bozen vor der Triebwagenremise, deren Tore einladend geöffnet sind. Der Triebwagen verdankt sein damaliges und heutiges Aussehen einem Brand im Jahre 1944, der zur Erneuerung des Kastens Anlass gab. Zwei offene Wagen stehen ebenfalls im Bahnhof, einer davon (rechts) sogar ziemlich im Weg, sodass wir vermuten dürfen, dass er dem nächsten Personenzug auf den Ritten vorgespannt wird. Der Gartentore wegen dürften sie für den Transport von Schüttgut wenig geeignet sein. Fotos: Mag. Alfred Luft

nisse elektrischer Gebirgsbahnen sozusagen eben verliefen, hatten die je zwei vier- und zweiachsigen Triebwagen nur einen Adhäsionsantrieb. Solchermaßen zahnlos, fehlte ihnen natürlich der Biss, die Steilrampe auf den Ritten in Angriff zu nehmen. Deshalb gab es vier Lokomotivchen, die auch bei 255 % Steigung der „Zahnstange des Ing. E. Strub“ die Zähne zeigen konnten und den Trieb- und eventuellen Beiwagen über den Berg halfen. Sie hausten am Beginn der Steilrampe in einer „Lokomotiv-Remise“ und praktischerweise hatte man die Werkstatt sowie die Umladung zur Vollspur ebenfalls hier hingelegt und das Ganze auf den Namen „Rittnerbahnhof“ getauft.

Die Anlagen waren den Verhältnissen der Bahngesellschaft entsprechend bescheiden („die Knappheit der zu Gebote stehenden Geldmittel“ kennen wir ja



Die uns schon bekannte Rittnerbahn, hier etwas näher betrachtet. Die Stadtstrecke samt der Zahnradstrecke fiel in den Sechzigerjahren der Modernisierung zum Opfer, die Bozner Straßenbahn hatte es schon 1948 erwischt.

In städtischer Umgebung lag der Rittnerbahnhof unmittelbar neben dem Güterbahnhof der Staatsbahn, von dem man ganz links den Zaun erkennt. Wenn auch im Hintergrund bereits der Straßenverkehr mobil macht, wird er noch Jahre darauf warten müssen, auch auf den Ritten vorgelassen zu werden; einstweilen ist die Rittnerbahn das einzige Verkehrsmittel, das auf den Ritten fährt. Der zweiachsige Triebwagen 11 ist am 6.9.1958 mit dem Beiwagen 21 vom Waltherplatz kommend eingetroffen und wartet auf die Schiebelok.





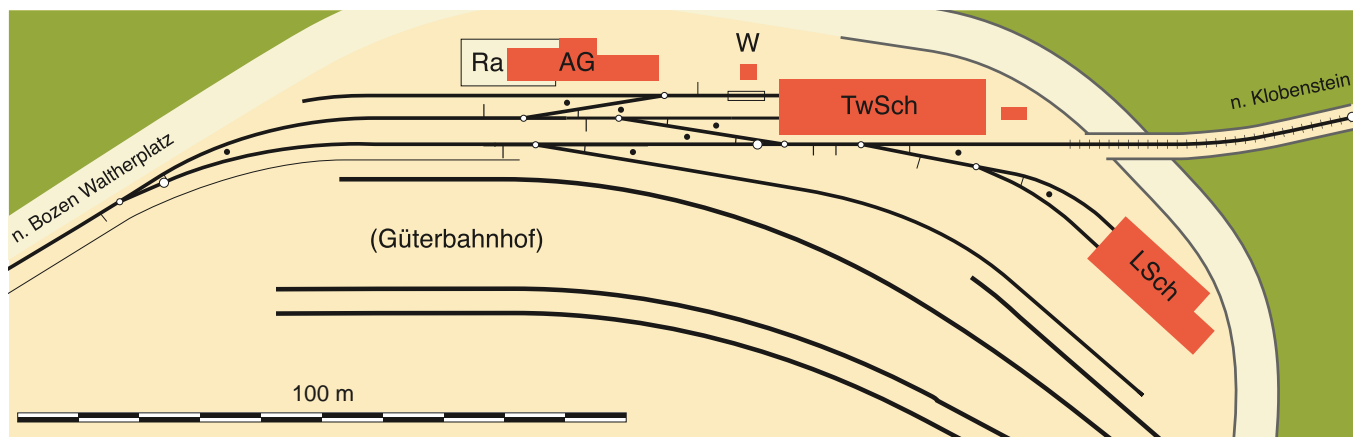


Den Rittnerbahnhof in Bozen gibt es leider nicht mehr. Aktuell beginnt an derselben Stelle die Seilbahn auf den Ritten, wo uns auch heute noch das obere Teilstück der Rittnerbahn gern erwartet. Im Modell kann es dagegen aber durchaus beim Zahnradbetrieb bleiben. Oben sehen wir wiederum Triebwagen 2 am 6.9.1958 vor dem gegenüber früher vergrößerten und aufgestockten Aufnahmsgebäude.

Unten sehen wir an beinahe gleicher Stelle den Zweiachstriebwagen 12 mit dem Beiwagen 22 am 5.9.1958; daneben eine Zahnradlok, die dem zahnlosen Zweiachser vom Ritten heruntergeholfen hat. Wiederum rechts davon steht ein gedeckter Güterwagen auf dem Umladegleis. Über dem Triebwagenschuppen ist ein Teil der Zahnstangenstrecke erkennbar.







noch aus dem ersten Kapitel), aber es darf uns nicht verwundern, dass sie für unsere Zwecke immer noch ein wenig zu groß ausgefallen sind. Vor allem, wo die Züge ja den Bahnhof in beide Richtungen verlassen und anschließend irgendwo untergebracht werden müssen.

Kürzere Bahnhofsgleise (die 72 m des längsten Gleises beim Vorbild habe ich auf 40 m gekürzt) und steilere Weichen helfen wie in den anderen Fällen auch diesmal. Zudem dürfen Lok- und Triebwagenschuppen ruhig etwas kleiner ausfallen als beim Vorbild; denn wir haben ja nun wirklich keinen Grund, unsere selbstgebauten oder selbst gekauften Fahrzeuge blickgeschützt abzustellen. Die Einfahrweiche von der Stadt her ist sowieso hinter einer Mauer verborgen, also lassen wir sie ganz weg und übertragen ihre Aufgaben der Drehscheibe, die uns die Endstelle bei dem Standbild ersetzt.

Die Personenfahrzeuge der Rittnerbahn sind beinahe oder ganz symmetrisch, und Güterwagen dürften wohl selten zu Herrn Walther vorgelassen worden sein, sodass der Rotation der Zuggarnituren keine Bedenken entgegenstehen. Mehr als ein vierachsiger Triebwagen und ein oder zwei Beiwagen wurden auf dem Waltherplatz nicht beobachtet, was uns bei der Bemessung der Drehscheibe durchaus entgegenkommt.

Freilich gähnt auch diesmal nach unserer lieb gewonnenen Gewohnheit ein Loch in der Kulisse, aber es gab ganz in der Nähe im Normalspur-Güterbahnhof eine überdachte Rampe, die wir noch ein bisschen näher rücken. Sollte jemand unter dem Dach durchlugen wollen, setzten wir noch einen der typisch italienischen Güterwagen mit Spitzdach dahinter als Schutz- und Abwehrzauber gegen solche bösen Blicke. Dass er am wirksamsten bei einer

**Der Rittnerbahnhof in Bozen, wie er in den ersten Jahren aussah. Zugegebenermaßen haben sich allerdings auch später keine wesentlichen Änderungen mehr ergeben. Triebwagen- und Lokschuppen dienten zugleich dem Unterhalt der Fahrzeuge. Gleich hinter der Bahnhofsausfahrt begann die Zahnradrampe auf den Ritten. Sie führte zunächst durch die Weinberge der Gemeinde Zwölfmalgrein, dann durch Wiesen und Wälder und vorbei an den bekannten Erdpyramiden, von welchen der Tourismusverein stolz zu berichten weiß, sie seien die größten und formschönsten Europas.**

möglichst großen Anlagenhöhe ist, möchte ich lieber mal nicht verschweigen.

Bleibt aber noch die Strecke auf den Ritten. Erfreulicherweise hat das Vorbild den Lokschuppen gerade dahin gesetzt, wo wir ihn brauchen, um die Strecke dahinter verschwinden zu lassen. Trotzdem sind die Züge mit einem vierachsigen Triebwagen, einem Bei- und zwei Güterwagen (soviel passt nämlich noch zwischen die Grenzzeichen) sowie der Schiebelok bei allen uns bekannten Möglichkeiten, einen Schattenbahnhof zu bauen, doch noch ein wenig zu lang, um unsere Mini-Maxi-Malforderung bezüglich der Länge der Anlage einzuhalten. Uns jetzt augenzwinkernd ein paar Zentimeter mehr zuzugestehen, geht am Kern des Problems vorbei, denn der Vermieter, der Architekt oder was sonst an höheren Gewalten infrage kommt, sind zu solchen Zugeständnissen ja auch nicht bereit.

Was bleibt uns also anderes übrig, als die Biege zu machen, indem wir die Strecke in einem Bogen von 90° von der drohenden Wand ablenken. Ein Zugeständnis machen wir aber auch, nämlich einen Mindestradius von nur 36 m, beginnend am Lokschuppen. Das allerdings in der festen Überzeugung, dass ein zu enger Radius nicht mehr ganz so eng aussieht, wenn man den Bogen nur von innen sehen kann. Und dass er überhaupt nicht mehr zu eng aussieht, wenn man ihn gar nicht mehr sehen kann, weil zum Beispiel ein Lokschuppen davorsteht. Eventuell könnte

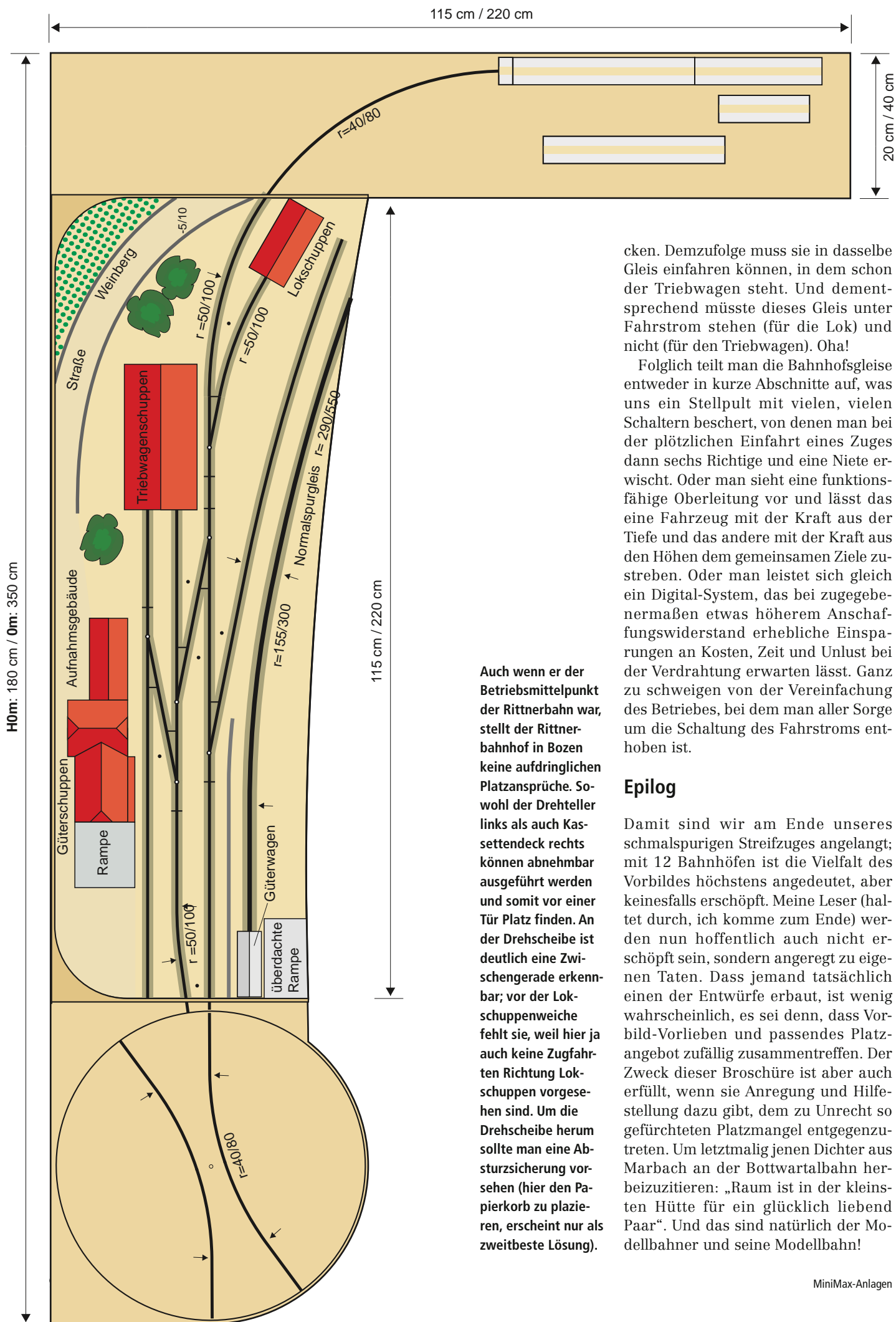
man noch mit zweckmäßig aufgestellten Oberleitungsmasten hinter dem Lokschuppen eine weniger enge Kurve antäuschen.

Der Fiddleyard wird zweckmäßigerweise in der von Chris Pendleton beschriebenen Bauart ausgeführt (siehe auch Abbildung auf Seite 76). Nicht zuletzt, weil dabei das Gleis platzsparend ganz hinten an die Wand geführt werden kann. Als einzige feste Einrichtung benötigt er ein Brett, das aber noch nicht einmal fest sein muss, sondern zum Beispiel auch klappbar ausgeführt werden kann. Die Schiebelok braucht übrigens nicht unbedingt in den Fiddleyard einzufahren, sondern kann davor darauf warten, den nächsten Zug zu Tal zu geleiten. Das macht den Fiddleyard schon mal um gut zehn Zentimeter kürzer.

## Schiebung! Die Lok hat gar kein Zahnrad

Beim Vorbild gab es im Bahnhof keine Zahnstange, sie begann erst auf der Brücke hinter dem Lokschuppen; also ungefähr da, wo der Zug auf der Anlage außer Sicht gerät. Hier eine Steigung vorzusehen, erübrigt sich also, und deshalb wird man sich auch das Vergnügen versagen können, die Zahnradlok mit einem funktionierenden Zahnradantrieb auszustatten – ich hoffe, meine Leser sind nicht allzu enttäuscht. Ersatzweise gibt uns der Schiebetrieb eine andere Nuss zu knacken: Wie wir gesehen haben, fiel die Schiebelok dem Triebwagen ja hilfreich in den Rü-





Auch wenn er der Betriebsmittelpunkt der Rittnerbahn war, stellt der Rittnerbahnhof in Bozen keine aufdringlichen Platzansprüche. Sowohl der Drehteller links als auch Kassettendeck rechts können abnehmbar ausgeführt werden und somit vor einer Tür Platz finden. An der Drehscheibe ist deutlich eine Zwischengerade erkennbar; vor der Lokschuppenweiche fehlt sie, weil hier ja auch keine Zugfahrten Richtung Lokschuppen vorgesehen sind. Um die Drehscheibe herum sollte man eine Absturzsicherung vorsehen (hier den Papierkorb zu platzieren, erscheint nur als zweitbeste Lösung).

cken. Demzufolge muss sie in dasselbe Gleis einfahren können, in dem schon der Triebwagen steht. Und dementsprechend müsste dieses Gleis unter Fahrstrom stehen (für die Lok) und nicht (für den Triebwagen). Oha!

Folglich teilt man die Bahnhofsgleise entweder in kurze Abschnitte auf, was uns ein Stellpult mit vielen, vielen Schaltern beschert, von denen man bei der plötzlichen Einfahrt eines Zuges dann sechs Richtige und eine Niete erwischt. Oder man sieht eine funktionsfähige Oberleitung vor und lässt das eine Fahrzeug mit der Kraft aus der Tiefe und das andere mit der Kraft aus den Höhen dem gemeinsamen Ziele zustreben. Oder man leistet sich gleich ein Digital-System, das bei zugegebenermaßen etwas höherem Anschaffungswiderstand erhebliche Einsparungen an Kosten, Zeit und Unlust bei der Verdrahtung erwarten lässt. Ganz zu schweigen von der Vereinfachung des Betriebes, bei dem man aller Sorge um die Schaltung des Fahrstroms entoben ist.

## Epilog

Damit sind wir am Ende unseres schmalspurigen Streifzuges angelangt; mit 12 Bahnhöfen ist die Vielfalt des Vorbildes höchstens angedeutet, aber keinesfalls erschöpft. Meine Leser (haltet durch, ich komme zum Ende) werden nun hoffentlich auch nicht erschöpft sein, sondern angeregt zu eigenen Taten. Dass jemand tatsächlich einen der Entwürfe erbaut, ist wenig wahrscheinlich, es sei denn, dass Vorbild-Vorlieben und passendes Platzangebot zufällig zusammentreffen. Der Zweck dieser Broschüre ist aber auch erfüllt, wenn sie Anregung und Hilfestellung dazu gibt, dem zu Unrecht so gefürchteten Platzmangel entgegenzutreten. Um letztmalig jenen Dichter aus Marbach an der Bottwartalbahn herbeizuzitieren: „Raum ist in der kleinsten Hütte für ein glücklich liebend Paar“. Und das sind natürlich der Modellbahner und seine Modellbahn!





Ein „Schiebebild“ haben wir natürlich auch zu bieten. Lok 4 (SLM/AEG 1909) hat am 6. September 1958 mit dem Triebwagen 2 und einem offenen Güterwagen soeben die Weiche zum Lokschuppen passiert und nähert sich der Zahnstangeneinfahrt. Dann stürzt man auf

stählernen Pfaden steil gen Ritten, mit 6 km/h. Ein paar Meter weiter können wir einen vergleichbaren Zug im Maßstab 1:87 auf der Anlage von Frank Tinius während seiner Fahrt auf den Ritten verfolgen. *Modellfoto: Markus Tiedtke*





Il va de soi qu'il est préférable de construire un petit réseau que d'avoir pas de réseau du tout. Dans ce livre, nous proposons une douzaine de petits réseaux, basés sur des gares réelles des chemins de fer à voie étroite et métrique en Allemagne, Autriche et Suisse.

#### Klobenstein

Située en Italie depuis 1919, la petite gare de Klobenstein est néan-

moins ne peut plus autrichienne. Ce terminus d'une ligne à voie métrique électrique aux installations modestes pourrait être reproduit dans un espace très étroite. Un pont enjambant la voie à la sortie de la gare de la ligne réelle sert à dissimuler la sortie de la voie vers la gare en coulisserie. Celle-ci est réduite à sa plus simple expression, ce qui ne pose guère de problèmes, le trafic sur la petite ligne étant assez léger.

#### Le Sépey

Qu'on se méfie des apparences, la petite gare du Sépey, en Suisse Romande, n'est nullement la gare terminus de la ligne à voie métrique venant d'Aigle, mais bien une gare de rebroussement. Les petits trains électriques se croisent même dans ces modestes installations, ce qui rendait nécessaire parfois des manœuvres compliquées avant l'achat de voitures-pilotes par le chemin de fer. La gare en coulisserie est à deux voies. Tout manœuvre se fait à la main ici, mais ça concerne seulement le matériel remorqué, on pourrait laisser les automotrices à bogies en place.

#### Zollhaus

Le c.f. secondaire de Nassau était bien connu pour son trajet pittoresque traversant la ville de Braubach, sur le Rhin, mais nous sommes ici à l'autre bout de la ligne. La gare de Zollhaus („Maison de Douane") servait surtout au transbordement de la pierre calcaire en provenance des carrières du Westerwald. La gare en coulisserie est des plus classiques, mais se distingue, tout comme la gare elle-même, par un tracé en rebroussement. La gare étant excessivement longue, il fallait rapprocher ses éléments constitutifs.

#### Groß-Gerungs

Une gare bien autrichienne, et avec l'écartement autrichien de 760 mm. Cependant, elle ne se trouve pas dans les Alpes, mais près de la frontière tchèque. Cette ligne, dite „du Waldviertel", se distinguait surtout par ses impressionnantes locomotives à quatre essieux accouplées. Le schéma des voies de cette gare terminus est établi dans la plus pure tradition autrichienne. Une plaque pivotante à l'extrémité de la gare en coulisserie permet un gain de place non négligeable.

#### Attersee

Surplombant un lac dans la partie septentrionale des Alpes autrichiennes, la gare d'Attersee était autrefois relié à l'embarcadere, et il y avait même un ferry servant une scierie! Ces deux antennes furent coupées par la construction d'une route longeant le lac, réduisant la gare au rôle d'une gare terminus du chemin de fer électrifié à voie métrique. La gare en coulisserie consiste de deux plaques pivotantes superposées.

#### Greetsiel

Cette petite gare terminus dans un village de pêcheurs à la côte du Mer du Nord a néanmoins vu son heure de gloire; et cela surtout les samedis pendant les années cinquante, quand tout le matériel à voyageurs de ce secondaire à voie métrique se trouvait dans la gare l'après-midi. Une autre particularité était le transport d'eau potable. La gare en coulisserie est une plaque pivotante, prolongée par des voies fixes pour aménager le long train de samedi.

#### Lathen

La gare de Lathen, située près de la frontière néerlandaise sur la ligne du Emsland, parcourue par les derniers trains rapides à traction vapeur de la DB au début des années 70, disposait autrefois de voies de 75. Il s'agissait de la gare

du c.f. cantonal du Hümmling, ultérieurement mis à voie normale. Des wagons à voie étroite et des wagons à voie normale sur trucks transporteurs se trouvaient parfois dans le même train, les transporteurs étant toujours en nombre insuffisant. La gare en coulisserie est un transbordeur bien classique. Par manque de place, il fallait toutefois supprimer la voie vers le canal, peu utilisée en réalité.

## Résumé français

#### Oberittersgrün

En pleine montagne, près de la frontière

tchèque, il se trouvait autrefois la gare terminus d'une courte ligne à voie de 75 du chemin de fer royal de Saxe. De nos jours, seul subsiste la gare elle-même, aménagée en musée. Bien qu'étant une des plus petites gares de la voie étroite saxe, elle est toujours trop longue pour un petit réseau. C'est pourquoi le transbordeur fait double emploi comme gare en coulisserie et remplacement de certains appareils de voie. Par revanche, ce qui reste de la gare pourrait être reproduit presque à l'échelle.

#### Grindelwald

Bien sûr, il y a bon nombre de gares à deux écartements, mais rares sont ceux à deux écartements étroits. Pourtant, il y en a quelques-unes en Suisse. Par exemple, Grindelwald, le „village aux glaciers", accueille pas seulement les trains à voie métrique du BOB, mais aussi ceux à voie de 80 cm du WAB. À une exception près, toutes les voies de la gare réelle se trouvent dans le projet, mais raccourcies. C'est le seul projet faisant appel à un souterrain pour la sortie vers la gare en coulisserie. Celle-là est un transbordeur pour la voie métrique; pour les trains du WAB, une simple voie de garage suffit, parce que la motrice doit toujours rester en aval des véhicules sur cette ligne à crémaillère.

#### Lechenich

Située dans la plaine rhénane, là où la vigne et les vergers cèdent la place à la betterave, la petite ville de Lechenich a vu la ligne à voie métrique du c.f. cantonal de Euskirchen passer littéralement par les portes de la ville. Une aubaine pour le modéliste qui doit toujours dissimuler la percée dans le fond de décor par laquelle les trains sortent vers la gare en coulisserie. Cette fois-ci, il s'agit des cassettes à l'anglaise, ce qui donne une souplesse à l'exploitation tout à fait appropriée à ce secondaire qui faisait circuler des longs trains d'ouvriers ainsi que des trains de charbon et de betteraves. Une partie du matériel roulant est disponible en forme de kit pour le H0m et le 0m.

#### Champéry

Nous voilà encore une fois en Suisse Romande. La petite gare terminus de Champéry, aujourd'hui disparue par cause de prolongement de la ligne, se distinguait par l'absence de tout appareil de voie au bout de ses voies. Les manœuvres se faisaient donc par gravité. La gare en coulisserie est une plaque pivotante, ce qui ne cause guère de problèmes dans ce cas, le matériel voyageurs étant plus ou moins symétrique. L'assemblage des trains marchandises se fait forcément à la main.

#### Bozen

Un petit train dans une grande ville, comme il y en avait bon nombre, mais la gare de Bozen n'était pas comme les autres. La ligne de la Rittnerbahn (voir aussi le premier chapitre) continuait vers le centre ville, en utilisant les voies du tramway urbain. Les installations de transbordement, les remises et les ateliers se trouvaient tous dans cette modeste gare. Les trains pour Klobenstein étaient poussés par des locomotives électriques sur le tronçon à crémaillère, qui commençait à la hauteur de la remise des machines. Pour des raisons de sécurité, il fallait aussi mettre la motrice en queue du train, de sorte qu'aucun train ne pouvait quitter la gare sans manœuvres préalables. Cependant, il n'est pas nécessaire de construire des locomotives à crémaillère fonctionnelles, la voie disparaissant à la sortie de la gare. Les gares en coulisserie sont une plaque pivotante pour celle côté ville et des cassettes pour celle côté montagne.



I am not going to tell the British reader anything new if I say that space restrictions and other considerations often make it unadvisable or impossible to build anything but a small layout. Despite its limitations, a small layout may well be a satisfying (and even challenging) project and preferable to having no layout at all!

The scope of this book is intentionally limited to stations of common carrier narrow gauge railways from Germany, Switzerland, Austria and Italy. The designs may look a bit orthodox (at least to the British modeller) but any untried ideas have been avoided. All prototype track diagrams are drawn to scale.

#### Klobenstein

The Rittnerbahn, an electric metre gauge railway in the Alps, may well be in Italy, but it is still Austrian in its appearance. The terminus, Klobenstein, is a modest affair which has but limited potential for shunting. However, it could be built in a rather narrow space even in the larger scales. Trains leave the station under an overbridge, and the prototype can only be congratulated for this idea as it very conveniently hides the gap in the backdrop. The fiddle yard is just a length of track which may be sufficient for both the modest amount of traffic in this small terminus and the prototype's small collection of vintage rolling stock.

#### Le Sépey

No, this is not a terminus; this small station in the French speaking part of Switzerland is halfway on the electric metre gauge railway between Aigle and Les Diablerets. All trains have to reverse here, and some even meet on the few tracks at Le Sépey. This must have made for some quite interesting shunting in a time before pilot coaches. The fiddle yard has two tracks to accommodate two trains. Any „shunting“ will have to be done by hand, which is quite easy with the four-wheeled stock, but it may be preferable to leave the bogie railcars in place.

#### Zollhaus

The Nassau Light Railway may make you think about a narrow gauge train running along timber framed houses nestled below the vineyards on the river Rhine and watched over by a medieval castle. However, Zollhaus station, on the other end of the railway, is more about hard labour. The track plan was a little odd, and some shunting was done by gravity - curiously, the crews called this „shunting the English way“! The fiddle yard is of a standard design, but with a switchback.

#### Groß-Gerungs

This is a terminus again, but it is in Austria and is built to the Austrian gauge of 760 mm (approximately 2'6") - and it isn't in the Alps! The Waldviertelbahn is the northernmost narrow gauge railway in today's Austria. The design uses 12° points and is very much compressed, the generous proportions of the prototype station being in no relation to its traffic. The fiddle yard is of a fairly standard design, but sports a sector plate at the far end which saves much space.

#### Attersee

Barges in the Alps? Why not? We don't know what was the original purpose of the track down to the lake from Attersee station, but during more than a quarter of the last century barges were used to carry wagons to a sawmill situated on the shores of the lake. The station wasn't always the terminus of the electric metre gauge from Vöcklamarkt, there once was a line to the steamboat landing as well. Both lines are featured in the design, although the latter is only a stub-ended track hidden behind the boat-house. The fiddle yard is a sector plate with a second sector plate on top of it acting as a loco release.

#### Greetsiel

This small metre gauge station served a fishing port on the North sea coast and once saw some quite interesting shunting on weekends when almost every piece of passenger stock was out on the line. Subsequently, the fiddle yard, pivoted to replace some pointwork, had to be designed for long trains.

#### Lathen

The line from Rheine to Emden was famous in the 1970's as one of the last steam operated lines in West Germany, but few were the enthusiasts who knew that the light railway at Lathen once had been a 75cm gauge railway. The design uses a sector plate to replace the yard throat at the far end of the narrow gauge yard and a traverser as the fiddle yard. Pointwork is once again 12°, available in several scales.

# English Summary

#### Oberittersgrün

This was the terminus of a short 75cm gauge line that ran in a narrow valley in the Erzgebirge (ore mountains) close to the Czech border. Even this relatively modest station is a tad large for a small layout, so the pointwork at the northern end has been replaced by a traverser which also serves as the fiddle yard. This way, it is possible to model the rest of the station almost to scale, with #7 points as on the prototype. The length of the trains is rather limited, but this is quite prototypical for this particular line.

#### Grindelwald

There are quite some stations with standard and narrow gauge tracks, but relatively few with two narrow gauges. Grindelwald station, in the Bernese Oberland, is the terminus of both the metre gauge Berner-Oberland-Bahn and the 80cm gauge Wengernalpbahn. The fiddle yard of the metre gauge is a traverser, but that of the 80 cm gauge railway is just a length of track, the locomotive being always at the same end of the train on this cogwheel railway. This is the only design to use a tunnel to hide the entrance to the fiddle yard, but both prototype lines have several tunnels, so we can get away with this rather predictable solution.

#### Lechenich

The small town of Lechenich, some 30 kms west of Cologne, once saw the trains of the metre gauge Euskirchen county railway pass through the town gates. The station, on the outskirts of town, was of a design that, in Germany, was unique to this railway, namely with the station building between the main line and the mileage road. The town gate conveniently hides the entrance to one of the fiddle yards while the other one is hidden behind the warehouse of the farmers cooperative. The fiddle yards are of the „cassette“ type that was introduced by Chris Pendleton; this design saves space and is very adaptable to the railway's diversified traffic pattern. Steam passenger trains, diesel railcars and steam and diesel hauled goods train could be seen on the same day.

#### Champéry

We are once again in the Chablais region of Switzerland, not far from Lake Geneva. While the metre gauge railway still exists, Champéry station has been abandoned when the line was prolonged. This terminus is distinguished by the lack of any run-around facility; in fact, all shunting (but there was not very much of it) was done by gravity and a sloping track was installed to this end. The fiddle yard is of the pivoted design introduced by the Rev. Peter Denny, this is possible because the line leaves the station close to the front of the layout. One disadvantage of this design is that the trains are turned around and the brake stands may be on the wrong side; but this concerns only the goods stock, and the goods train is most likely to be made up by hand anyway.

#### Bozen

There were once quite a few light railway stations in big towns, but this one is different in more than one respect. It wasn't a terminus, and it was home to the cogwheel locomotives that were used to bank the railcars on the long climb up to Maria Himmelfahrt. The fiddle yard on the „town“ end of the layout is a turntable and that on the „country“ end a cassette fiddle yard, both fitting the traffic pattern of the prototype.



## Literaturverzeichnis

### Modellbahn-Literatur:

Arendt, Carl: 52 Micro Layouts you can build. Pittsburgh (USA) 2002  
ders.: Creating Micro Layouts. Pittsburgh (USA) 2003  
Armstrong, John: Track Planning for realistic operation, 2. Auflage, Milwaukee (USA) 1979  
ders.: Creative Layout Design, Milwaukee (USA) 1978  
Gravett, Gordon: 7mm Modelling (2 Bände) Didcot (England) 1996/2000  
Kazer, Peter: Narrow Gauge Railway Modelling, Didcot (England) 2001  
Norman, Barry: Designing A Layout, Didcot (England) 1997  
Rice, Iain: An Approach to Model Railway Layout Design. Didcot (England) 1990  
MIBA-Spezial 28: Kompakte Anlagen pfiffig geplant, Nürnberg 1996

### Klobenstein und Bozen:

Armbruster, Karl: Die Tiroler Bergbahnen, Wien 1914  
Demar, Mag. Klaus: Die Rittner Bahn. Oberbozen 1992  
Dultinger, Josef: Auf schmaler Spur durch Südtirol. Rum (Österreich) 1982  
Pozzato, Francesco: Die Rittner Bahn. Bozen 1991

### Le Sépey:

Braun, Michel: Aigle-Sepey-Les Diablerets. Breil-sur-Roya 1984  
Grandguillaume/Hadorn/Jarne/Rochaix/Ramstein: Voies Étroites du Chablais. Lausanne 1990  
Maison, Gaston: 75 ans du Chemin de Fer Aigle-Sepey-Les Diablerets. Aigle 1989  
Schweers/Wall: Schmalspurparadies Schweiz (2 Bände) Aachen 1986/88

### Groß-Gerungs:

Breitfuss, Gerald: Die Pinzgauer Lokalbahn. Murau 1998  
Felsinger, Horst: Die Mariazellerbahn, 2. Auflage. Wien 1979  
Hohn, Manfred: Waldbahnen in Österreich 2. Auflage, Celle 2003  
Krobot/Slezak/Sternhart: Schmalspurig durch Österreich, 3. Auflage, Wien 1984  
Luft, Mag. Alfred: Die niederösterreichische Waldviertelbahn. Wien 1973  
Rabanser, Markus; Hebenstreit, Martin: Die Bregenzerwaldbahn. Hard (Österreich) 1989.  
Stanfel, Dieter: Gurktalbahn. Klagenfurt 1980.

### Attersee:

Knoll/Mayr/Prix: Die elektrische Bahn Unterach-See. Klagenfurt 1995  
Krobot/Slezak/Sternhart: Schmalspurig durch Österreich, 3. Auflage, Wien 1984  
Wegenstein/Knoll: Die Unternehmung Stern&Hafferl 1 (Bahn im Bild Band 12). 2. Auflage, Wien 1991

## Und das ist nun der Dank:

Diese Broschüre zu schreiben, wäre nicht möglich gewesen ohne die Mithilfe vieler Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner, die mir mit Fotos, Dokumenten, Auskünften und Ratschlägen weitergeholfen haben: Gerd Backhaus, Vincent de Bode, Klaus Demar, Werner Die-regsweller, Jürgen Doering, René Fäcke, Michael Folkers, Gerald Hadorn, Hans Häsler, Reiner Heidemann, Helmut Heinert, Peter Höhn, Volker Jacobi, Alfred Luft, Hansjürgen Meyer, Dorothea Ott, Winfried Ott, Gerd Paul, Detlev Racky, Karl Heinz Riefer, Reinhard Richter (†), Jean-Louis Rochaix, Dirk Schambach, Jürg Schetty, Manfred Schneider, Don Sibley, Josef Otto Slezak (†), Hans Schweers, Markus Strässle, David Taylor, Werner Teufl (†), Reinhard Todt, Hans Waldburger, Henning Wall sowie Gerd Wolff. Und Otto O. Kurbjuweit, ohne den ich nicht auf den Gedanken gekommen wäre, dieses Werkchen abzufassen.

Vermutlich, nein: Sicher habe ich den einen oder anderen vergessen; ich bitte, mir deswegen nicht böse zu sein.

### Greetsiel:

Rudolfsen, Hinrich: Die Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel, 2. Auflage, Nordhorn 2005  
Siedler, Wolf-Jobst: Zugbildung ab 1949 der Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel. In: Die Museumseisenbahn 2/1997  
Wolff, Gerd: Bahnhöfe nordwestdeutscher Kleinbahnen. Gifhorn 1976

### Grindelwald:

Häsler, Hans: Die Berner-Oberland-Bahnen. Luzern 1990  
Müller, Hugo; Jossi, Urs: 100 Jahre BOB. Sondernummer der „Eisenbahn-Zeitschrift“. Köniz 1990  
Schweers, Hans: Jungfrauregion, Aachen 1984  
Schweers/Wall: Schmalspurparadies Schweiz (2 Bände), Aachen 1986/88  
Stolz, Theo: Die Triebfahrzeuge der Bahnen der Jungfrauregion. Wabern 1986

### Lathen:

Heusinkveld, Evert: Die Hümmlinger Kreisbahn. Nordhorn 1998  
Wolff, Gerd: Bahnhöfe nordwestdeutscher Kleinbahnen. Gifhorn 1976

### Oberittersgrün:

Ledig/Ulbricht: Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. Leipzig 1895  
Knabe, Hans-Jürgen: Sächsisches Schmalspurmuseum Rittersgrün. München/Berlin 2000  
Kramer/Heinrich: Die Schmalspurbahn Grünstädtel-Oberittersgrün. 2. Auflage, Nordhorn 2000

### Lechenich:

Wall, Henning: Die Euskirchener Kreisbahn, Aachen 1999  
Wolff, Gerd: Deutsche Klein- und Privatbahnen Band 4: Nordrhein-Westfalen südlicher Teil. Freiburg 1997

### Champéry:

Grandguillaume/Hadorn/Jarne/Rochaix/Ramstein: Voies Étroites du Chablais. Lausanne 1990  
Maison, Gaston: 75 ans du Chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey-Champéry. Aigle 1983  
Schweers/Wall: Schmalspurparadies Schweiz (2 Bände), Aachen 1986/88

### Zollhaus:

Kurbjuweit, Otto O.: Hochbauten an Klein- und Schmalspurbahnen. Bremen 2003  
Jahn/Musick/Rosenkranz: Die Nassauische Kleinbahn. Freiburg 1978  
Ott, Winfried: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Nastätten 2004  
Wolff, Gerd: Deutsche Klein- und Privatbahnen Band 1: Rheinland-Pfalz/Saarland. Freiburg 1989



# Die Spezialisten



Sie haben nur einen kleinen Bahnhof an einer beschaulichen Nebenbahn? Sei es schlicht aus Platzmangel oder aus Überzeugung – in jedem Fall ist der Fahrdienst relativ überschaubar. In diesem Fall lässt sich mit einem einfachen Zusatzgleis der Betrieb sehr beleben. Und was liegt da näher, als ein Anschließer mit Landhandel – zumal ja die Gebäudehersteller entsprechende BayWa- oder Raiffeisen-Bauten im Angebot haben. Der Grundlagenartikel dieser MIBA-Spezial-Ausgabe zeigt die Betriebsabläufe, macht Vorschläge zum Kitbashing und stellt die wichtigsten Typen möglicher Güterwagen samt deren realistischer Alterung vor. Weitere Beiträge befassen sich mit dem Gleisanschluss eines Kohlenhändlers und dem Mittenselbstentladewagen von Liliput, mit dem großen Getreidesilo-Bausatz von Walthers und den speziellen Strukturen des Landhandels in der DDR. Zwei Gleisplanvorschläge zeigen schließlich, wie Varianten unterschiedlicher Anschließer zur Keimzelle der jeweiligen Anlage werden können.

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,  
über 200 Abbildungen  
Best.-Nr. 12010114 | € 12,-

Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,-



MIBA-Spezial 90  
**Modellbahn  
nach US-Vorbild**  
Best.-Nr. 120 89011



MIBA-Spezial 91  
**Modellbahn-  
Kleinstanlagen**  
Best.-Nr. 120 89112



MIBA-Spezial 92  
**Modellbahn-  
Beleuchtung**  
Best.-Nr. 120 89212



MIBA-Spezial 93  
**Güter auf die Bahn!**  
Best.-Nr. 120 89312



MIBA-Spezial 94  
**Modellbahn-Entwürfe:  
Voll im Plan**  
Best.-Nr. 120 89412



MIBA-Spezial 95  
**Modellbahnen  
vorbildlich färben**  
Best.-Nr. 120 89513



MIBA-Spezial 96  
**Bauten der Bahn**  
Best.-Nr. 120 89613



MIBA-Spezial 97  
**Tipps + Tricks**  
Best.-Nr. 120 89713



MIBA-Spezial 98  
**Planung mit  
Perspektiven**  
Best.-Nr. 120 89813



MIBA-Spezial 99  
**Reisezüge**  
Best.-Nr. 120 89914



MIBA-Spezial 100  
**Jubiläumsausgabe**  
Best.-Nr. 120 10014  
€ 12,-



# Hiermit planen sie richtig



Diese MIBA-Planungshilfe bietet einmal mehr eine Sammlung von ausgereiften Modellbahnvorschlägen, die auf ganz konkreten Vorbildbahnhöfen und Betriebsabläufen basieren. Damit nicht genug: Die meisten Anlagenentwürfe wurden in drei, vier oder fünf Alternativen ausgearbeitet, sodass sich die Pläne den individuellen Platzverhältnissen eines Hobbyraums bestens anpassen lassen. Für welche Variante Sie sich auch immer entscheiden: Alle Entwürfe bieten vorbildgerechten und vor allem intensiven Modellbahnbetrieb.

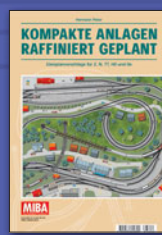
116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, mit über 70 Anlagen- und Bahnhofsplänen, 95 Zeichnungen und Skizzen sowie mehr als 150 Fotos

Best.-Nr. 15087610 | € 15,-

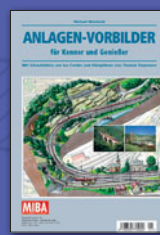
## Weitere Planungshilfen aus der MIBA-Redaktion



Rolf Knipper  
**Anlagen planen mit Rolf Knipper**  
84 Seiten, DIN A4  
Best-Nr. 15087601  
€ 10,-



Hermann Peter  
**Kompakte Anlagen raffiniert geplant**  
100 Seiten, DIN A4  
Best-Nr. 15087602  
€ 12,80



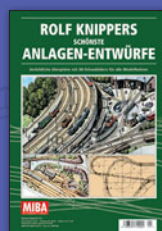
Michael Meinhold  
**Anlagen-Vorbilder**  
116 Seiten, DIN A4  
Best-Nr. 15087604  
€ 15,-



Michael Meinhold  
**55 Modellbahn-Gleispläne**  
100 Seiten, DIN A4  
Best-Nr. 15087606  
€ 12,80



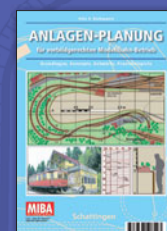
F. Rittig/G. Peter  
**Endbahnhöfe planen + bauen**  
116 Seiten, DIN A4  
Best-Nr. 15087607  
€ 15,-



Rolf Knippers  
**schönste Anlagen-Entwürfe**  
116 Seiten, DIN A4  
Best-Nr. 15087608  
€ 15,-



Rüdiger Eschmann  
**Profi-Gleispläne für die Baupraxis**  
116 Seiten, DIN A4  
Best-Nr. 15087609  
€ 15,-



Otto O. Kurbjuweit  
**Anlagen-Planung**  
132 Seiten, DIN A4  
Best-Nr. 15087611  
€ 15,-