

Spezial 14

Klicken Sie auf eine Überschrift, um in den entsprechenden Artikel zu gelangen. Wenn Sie Beiträge zu bestimmten Themen, Rubriken und Stichworten suchen, so klicken Sie auf den Button „Index“.

ENDE

INDEX

HILFE

INHALT MIBA Spezial 14

Schmalspurbahnen

- 3 Schmalspur ...
- 6 Großes Vorbild Schmalspurbahn
- 14 Scuol-Tarasp und Ardez: Zwei Rhätische Bahnhöfe
- 18 Der Bahnhof Scuol-Tarasp und seine Anlagen
- 21 Der Bahnhof Ardez und seine Anlagen
- 26 Bergwärts Zahn in Zahn
- 30 Drei auf einem Streich - Die Schmalspurbahnen von Aigle im Kanton Waadt
- 40 Die meterspurige Elektrische Gmunden-Vorchdorf - Mit Stern & Hafferl zum Traunsee
- 46 Endbahnhof Hoch-Leyningen - Wie geht's weiter?
- 54 Ein halber Quadratmeter mit Eisenbahn
- 58 Bausatzmodelle von der Insel - Schmalspur Made in Britain
- 62 Kastendampflok Plettenberg - Auf schmaler Spur im Sauerland
- 68 Rund um Bahnhof Grindelwald
- 76 Ein Konzept für den Nachwuchs?
- 78 Schmalspurbahnhöfe
- 88 Aktuelle Schmalspurmodelle im Überblick - Verwirrende Vielfalt ...

Schmal und normal sind relative Begriffe. Im Eisenbahnwesen hat sich – nicht ohne Kämpfe – die 1435-mm-Spur der Herren Stephenson als die normale durchgesetzt; eigentlich ein verrücktes Maß für etwas, was normal sein will. Was auf zwei Schienen mit geringerem Abstand daherkommt, heißt seit dem Schmalspurbahn.

Wenigstens in früheren Zeiten hatte *Schmalspur* auch eine übertragene Bedeutung. Als erstes Wort eines zusammengesetzten Begriffs signalisierte es jemanden oder etwas, dem man die volle Anerkennung nicht entgegenbringen wollte. Jemand hatte zum Beispiel eine „Schmalspurausbildung“. Und ganz egal, was er in seinem Beruf wirklich leistete: Seine Kollegen, Kunden oder Klienten hatten Schwierigkeiten damit, dieses vermeintliche Manko zu vergessen. Vorurteile erweisen sich in der Regel als stabil.

SCHMAL- SPUR ...

Ich persönlich habe allerdings überhaupt nichts dagegen, wenn man mich in meiner Eigenschaft als Modellbahner einen Schmalspur-Techniker, -Architekten, -Elektriker, -Eisenbahnhistoriker oder Schmalspur-Werkzeugbauer nennt. Vielmehr freue ich mich darüber, daß mir unser Hobby erlaubt, mich auf diesen und vielen anderen Tätigkeitsfeldern zu tummeln. Modellbahner sind keine Fachidioten, eine zu enge Spezialisierung ist der Modellbahnerei abträglich.

Betroffen wäre ich allerdings, wenn mich jemand als Schmalspur-Modellbahner bezeichnen würde. Das ginge doch ganz entschieden gegen meinen Stolz. Hätte er damit recht, dann wäre das MIBA-Spezial-Konzept kaum noch zu halten. Sein wichtigster Punkt: MIBA-Spezial-Redakteure sind ernsthafte, aber nicht verbissene Modellbahner. Sie arbeiten für ebensolche Leser.

Bertold Langer



Ulrich Rockelmann

Kaum ein anderes Vorbild bietet so viele Möglichkeiten für den Modellbahner. Vom hauptbahnähnlichen Betrieb der Rhätischen Bahn bis zur Torfbahn auf 600 mm: All das ist Schmalspurbahn. Schmale Spur, kleinere Fahrzeuge und geringere Radien bringen wesentliche Platzvorteile. Und noch ein Argument für den Bau eines Schmalspurmodells: Es gibt eine Unzahl von Vorbildern mit den unterschiedlichsten Betriebsbedingungen, Trassenormen und Fahrzeugen. Das macht Mut, sich das herauszupicken, was gefällt, und es zu einem fiktiven Vorbild zusammenzutragen.

„So hätte es sein können“, sagt der frei Schnauze phantasierende Schmalspur-Modellbahner, und läßt diesen Ausspruch nicht nur für Gleisplan und Landschaft gelten, sondern auch für seine Fahrzeuge. Nicht mehr der möglicherweise fehlende Handgriff an einer neu herausgekommenen Super-Dampflok weckt die Emotionen, sondern die Aufgabe, seinen Fahrzeugpark durch Selbst- oder Umbau zusammenzustellen.

Damit handelt der Schmalspurer höchst vorbildentsprechend, denn gerade die privaten Schmalspurbahnen beschafften nach Katalog und hatten die Neuerwerbungen ihren Verhältnissen anzupassen. Aber sie kauften auch überholungsbedürftiges gebrauchtes Material. Dadurch kam oft ein wildes Fahrzeugemisch zusammen, was auch beim Modell Freunde finden dürfte.

GROSSES VORBILD SCHMALSPURBAHN

Viele Modellbahner haben es bereits erfahren: Schmalspurbahnen sind ein vollgültiges Vorbild fürs Modell.

Sind alle davon überzeugt?

Nein? – Dann tragen wir eben die eine oder andere weitere Eule nach Athen.



Lubosch Wimmer

Spurmaße

Doch zunächst einige allgemeine Informationen über das Vorbild. Spurweiten geringer als 1435 mm (4' 8 1/2") werden als Schmalspur bezeichnet. Auf dem europäischen Kontinent finden sich hauptsächlich drei Maße: 1000 mm (Meterspur), 760 mm (Bosnaspur; Österreich und Nachfolgestaaten) und 750 mm (vor allem Württemberg und Sachsen). Für Nordamerika war die 3-Fuß-Spur (914 mm) charakteristisch.

Außerdem spielt die Kapspur (1067 mm) eine größere Rolle, und zwar nicht nur am Kap der Guten Hoffnung, sondern etwa auch in Japan mit seinem alten Netz dieser Spurweite.

600 mm Spurweite hatten unter anderem zivile und militärische Feldbahnen. Ihre Aufgaben haben heute meist Lastkraftwagen übernommen, aber hie und da trifft man auf die bekannten Loren, auch wenn sie nur am Rand einer Sandgrube vor sich hinrostet.

Dies sind die gängigsten Schmalspurmaße. Ein Blick ins Lexikon zeigt, daß ein gutes Dutzend zwischen 381 mm und 1372 mm hinzuzufügen wäre.

Gründe für die schmale Spur

Schmalspurige Strecken und Bahnanlagen erfordern weniger Bauaufwand und Flächenbedarf als normalspurige. Andererseits haben sie weniger Leistungsfähigkeit. Und sie bereiten vor allem Probleme für den

▼ Eisfelder Talmühle im Harz, Meterspur. Den Spurplan des Abzweigbahnhofs stellen wir auf Seite 82 in diesem Heft vor.

◀ Holz, Pilger, Steine. Die Mariazeller Bahn (760 mm) verbindet St. Pölten mit dem Wallfahrtsort Mariazell und hat in ihrem oberen Teil Gebirgsbahncharakter.

Die beiden Baulokomotiven, Dampf und Diesel, tun bei der Internationalen Rheinregulierung in Lustenau, Österreich, auf 750 mm Spurweite Dienst. ▶



HRE

▲ SBB-Meterspur-Zahnradbahn. Die Kreuzungsstation Brunnenfluh an der Brünigstrecke hat zwei mit Zahnstangen ausgerüstete Gleise.



Lubosch Wimmer

Ursprünglich schweizerisch. Die österreichische Lokalbahn-Gesellschaft Stern & Hafferl hat diesen Elektrotriebwagen gekauft. Nun fährt er auf der Meterspurstrecke von Vorchdorf nach Grundmen am Traunsee. ▶



Hans Bartel

Zweimal die sächsische IV K (750 mm), eine BB-Gelenklokomotive der Bauart Meyer. Oben 1979 im Bw Wolkenstein der Strecke Wolkenstein-Jöhstadt. Unten überquert sie eine Straße in Mügeln, Strecke Mügeln-Oschatz (1978).

Güterverkehr. Ganze Ladungen müssen umgeladen werden. Im günstigeren Fall erreichen Normalspurwagen ihre Schmalspurziele auf Rollböcken oder Rollwagen, vorausgesetzt, das Lichtraumprofil verkraftet es.

Die Entscheidung für Schmalspur hängt ab vom Verhältnis der Bau- und Betriebsaufwendungen zum erwarteten Verkehr mit seinen Einnahmen. Geringer Güterverkehr mit akzeptablen Passagierzahlen, das wäre ein Argument für die schmale Spur gewesen.

Am Beispiel Südafrika und Japan wird eine andere Rentabilitätsüberlegung deutlich. Beide Bahnsysteme in Kapspur wurden unter imperialistischen Rahmenbedingungen errichtet. Ausbeutung mit kurzfristiger Gewinnerwartung waren die Zielvorgaben, zu denen größere Investitionen nicht gepaßt hätten. Immerhin waren die Leistungen beider Bahnen auf Kapspur in der Folgezeit erstaunlich. In Deutschland und anderswo in Europa halfen die Schmalspurstrecken bei der ökonomischen Erschließung armer Landstriche und fungierten so als Mittel der Entwicklungspolitik im eigenen Land.

In den europäischen Industriestaaten dienten Schmalspurstrecken in erster Linie als Ergänzung des normalspurigen Haupt- und Nebenbahnnetzes. Aus diesem Grund konnten sich in Deutschland mit Ausnahme Mecklenburgs (600 mm) keine größeren eigenen Schmalspurnetze etablieren. Im Gegensatz dazu die Schweiz: Hier besteht bis heute ein bedeutendes System, das außerdem die einzige Ost-West-Route von Graubünden (Rhätische Bahn; RhB) über die Furka (Furka Oberalp; FO) ins Rhonetal (Brig-Visp-Zermatt; BVZ) zur Verfügung stellt.



Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Normal oder schmal?

In Deutschland gab man beim Nebenbahnbau generell der Normalspur den Vorrang. Das mag daran gelegen haben, daß es sich die vorherrschenden Staatsbahnen leisten konnten, auch bei wenig Gewinn versprechenden Projekten die Nachteile der Schmalspurbahn zu vermeiden. So kam es zu reizvollen Strecken in Gegenden, wo sich Fuchs und Hase „Gute Nacht“ sagten.

Aber es gab auch andere Fälle. Ein

dicht besiedeltes, enges Flußtal mit zahlreichen Industriebetrieben suchte Anschluß an die weite Welt. Da erlaubten Ortsdurchfahrten, die sich Straße und Schiene teilen mußten, und knapper Platz für die Fabrikzufahrten nur schmalspurige Lösungen. Hier waren topographische Gründe ausschlaggebend.

Auf Schmalspur kam man auch zurück, wenn Schmalspur-Straßenbahnen ins Umland ausgriffen. Damit geraten wir in den Grenzbereich von Bahn und Straßenbahn, übrigens ein



Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



exzellentes Vorbild. Als Beispiel sei die Oberrheinische Eisenbahngesellschaft OEG genannt, die auf eigenen Strecken Bahnstatus hat, auf den Straßenbahngleisen von Mannheim und Heidelberg aber als Straßenbahn verkehrt.

Hätten beide Städte normalspurige Straßenbahnen gehabt, würde wohl auch die OEG auf 1435 mm verkehren. Eher Sonderfälle stellen Schmalspurbahnen dar, die von vornherein zur touristischen Erschließung von Naturschönheiten gebaut waren. In

diese Kategorie fallen zahlreiche Zahnradbahnen, für die der direkte Anschluß ans Normalspurnetz nie in Frage stand.

Themen fürs Modell

Gemessen an der Vielfalt des Vorbildes hält sich das Angebot an Schmalspurmodellen mit Großserienstandard in bescheidenen Grenzen. Grund zur Klage besteht trotzdem nicht, denn mit diesen Erzeugnissen fällt der Einstieg in die Schmalspur-

... und zweimal Württemberg, Strecke Heilbronn–Marbach (750 mm). Oben Bw Beilstein, ungefähr in Streckenmitte. Die beiden ursprünglich sächsischen E-Kuppler, Baureihe VI K, kamen noch vor dem letzten Krieg nach Schwaben. Darunter eine DB-Diesellok, Reihe V 51, im Schmalspurbahnhof Heilbronn Süd. Beide Bilder stammen aus dem Jahr 1964.

welt nicht schwer. Da es immer einfacher ist, bewährtes Material zu verwenden, ein paar Gedanken darüber, welche Themen sich mit ihm verwirklichen lassen.

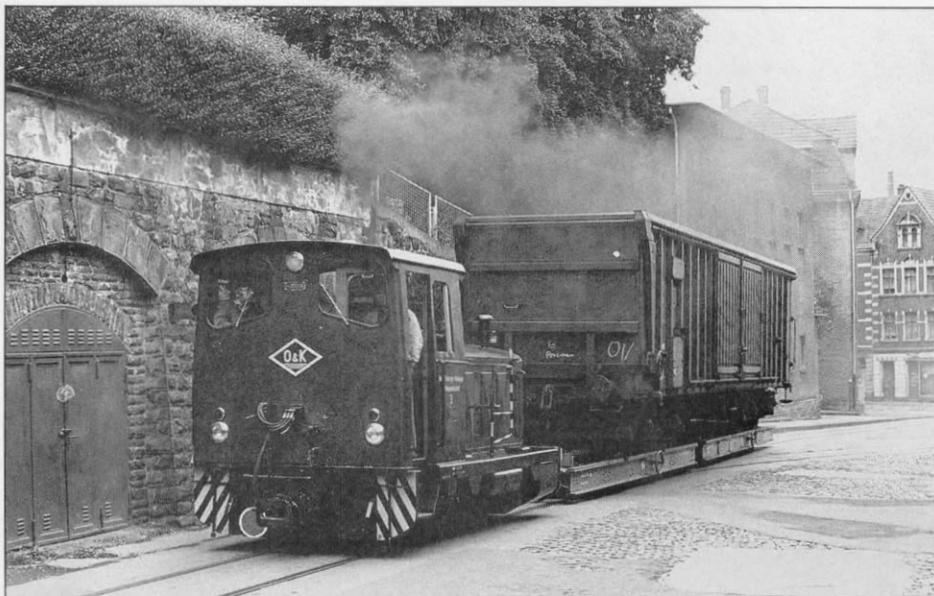
Der schwäbische Hersteller Bemo hatte mit Modellen nach württembergischen Vorbildern angefangen (750 mm; H0e, 9 mm Spurweite). Weltweit Bedeutung erlangte er erst durch Einführung und konsequenten Ausbau seiner Schweizer Produktlinie (Meterspur, H0m, 12 mm Spurweite).

Anlagen nach dem Vorbild der RhB bieten die Möglichkeit, einen Hauptstreckenbetrieb auf schmaler Spur nachzubilden, Doppelgleisstrecke und Schnellzüge inbegriffen. Moderne Eisenbahn mit elektrischem Betrieb in zuweilen wildromantischer Landschaft, das sind die wesentlichen Pluspunkte dieses Themas.

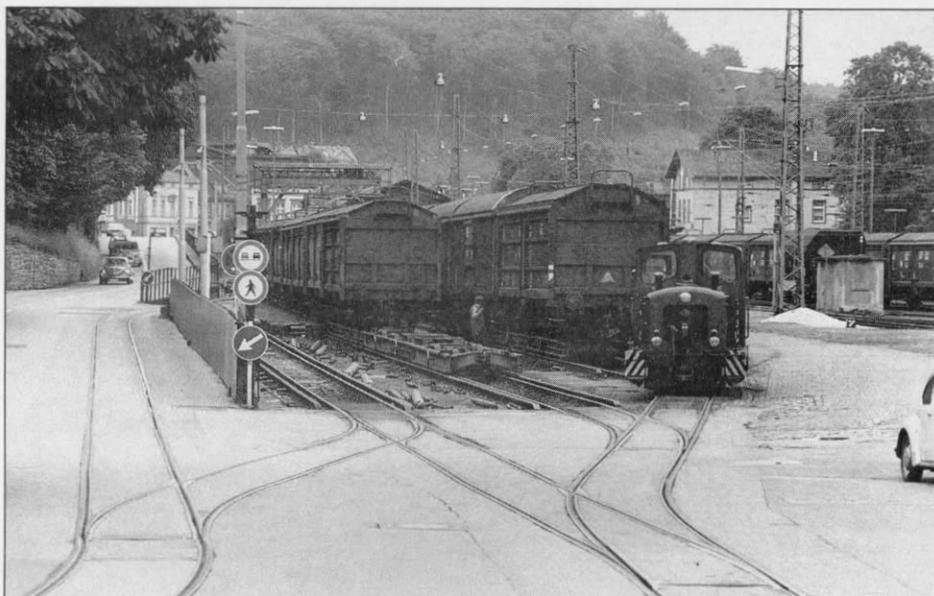
- Schmalspuranlagen nach württembergischem Vorbild spielen in einer hügeligen Landschaft mit Dörfern und kleinen Städten, durch Industrie geprägt, aber noch nicht zerstört. Eine andere Art von Romantik. Die Bahnanlagen verraten die bekannte Sparsamkeit der schwäbischen Staatsbahn. So karg wie bei mancher privaten Gesellschaft wirken sie jedoch nicht.

- Bemo brachte einige Württemberger und die DB-Diesellok V 51/V52 auch in Phantasie-Livree heraus (H0e und H0m). Vielleicht war das gar nicht nötig, denn Beschriftungsvarianten kann auch ein ganz normal begabter Modellbahner ausführen. Trotzdem stimmt die Richtung: Die „Neustädter Kreisbahn“ – oder wie immer sie heißen mag – eröffnet die Abwendung vom konkreten Vorbild und eine neue Freiheit bei der Themenfindung.

Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



baumbestandene Bahnhofsvorplätze mit den unvermeidlichen Fachwerk-Empfangsgebäuden. Sparsamkeit bis hin zur Kargheit bestimmt die Szene.

Gerade die neuen Zeuke-Güterwagen bereichern das Fahrzeugsortiment wesentlich, und die zweiachsigen Zeuke-Personenwagen mit dem Dachaufsatz tragen ebenfalls dazu bei, daß sich Schmalspur Modellbahner vom süddeutschen Vorbild emanzipieren können. Auch im Schweiz-Programm dürften sich einige germanisierungsfähige Güterwagenmodelle finden.

Alles in allem ein recht positives Bild bei den Wagen. Aber die Nordlichter haben bislang lediglich eine Dampflok, den Zeuke-C-Kuppler mit nur befriedigendem Erscheinungsbild. Wir wünschen uns eine variable Dampflok für die Feld-Wald-Wiesen-Schmalspurbahn in Bemo-Qualität.

Österreich leider angeschlagen

Zwei weitere Großserien-Hersteller hatten sich der Schmalspur verschrieben: Liliput und Roco lieferten Modelle nach österreichischem Vorbild. Beide zusammen brachten ein beachtliches Programm zusammen. Aber der Ausfall von Liliput, dessen Produkte nicht immer ganz überzeugen konnten, riß eine schmerzliche Lücke ins Gesamt-Sortiment. Bleibt Roco mit seiner Mariazeller Bahn, ein ganz besonders faszinierendes Vorbild und Modelle von herausragender Güte. Leider scheint die Vorbildwahl dem Verkaufserfolg nicht förderlich gewesen zu sein: nur ein Lokomotivtyp, beim Vorbild ein Glücksfall, beim Modell eher Pech, denn Modellbahner lieben die Abwechslung.

Zu wünschen wäre, daß das Liliput-Programm überarbeitet wieder erscheint. Dann ließen sich die herrlichsten Vorbildsituationen im Modell nachempfinden.

- Zum Beispiel der Bahnhof Ober Grafendorf in Niederösterreich in den Sechzigern. Hier zweigt von der elektrifizierten Mariazeller Bahn St. Pölten-Mariazell-Gußwerk (760 mm) eine weitere Schmalspurbahn mit Bosnaspur ab. Mit Dampf oder Dieselkraft erreichen die Züge auf ihr über Wieselburg, mit Anschluß an Normalspur, die Endstation Gresten.

Der Bahnhof hat eine Drehscheibe mit Segmentlokschuppen und einen

▲ 3 km lang war die Stammstrecke der Hohenlimburger Kleinbahn bei Hagen. Sie versah vor allem Zubringerdienste für die zahlreich vorhandenen Fabrikanschlüsse. Die Meterspurgleise befanden sich fast ausschließlich im Straßenplanum. Im Übergabebahnhof Hohenlimburg – unteres Bild – wurden die Normalspurwagen auf Rollwagen gesetzt. Die Bilder stammen aus dem Jahr 1978.

Nordlichter endlich auch am Zug

- Neuerdings firmiert das deutsche Programm von Bemo unter der Marke Bemo-Zeuke. Damit kommen auch die Modellbahner mit norddeutschen Ideen in den Genuß annehmbarer Großserienmodelle. Zeuke hat nämlich sein Spreewald-Programm in die Firma eingebracht. Besonders die liebevoll gravierten Güterwagen nach einfachen Vorbildern passen auf jede Bahn – sagen wir – zwischen Karlsruhe und Flensburg, zwischen Aachen und Frankfurt an der Oder. Stichpunkte zur Schmalspurbahn in vorwiegend flacher Landschaft: lange Güterzüge mit Landprodukten an Bord, bescheidene Bahnanlagen und

Wagenschuppen. An rollendem Material könnte fast alles verkehren, was die ÖBB an Schmalspurigem je besaß.

Kommt die Elektrische?

Kurz nach der Jahrhundertwende erlebte die Elektrifizierung von Kleinbahnen einen Boom. Er hing zusammen mit der allgemeinen Elektrifizierung. Die „Überlandzentralen“ wurden oft auch Eigentümer dieser Kleinbahnen.

Zum Einsatz kamen entweder straßenbahnähnliche oder echte Eisenbahnfahrzeuge. Zu den straßenbahnähnlich ausgestatteten gehörte zum Beispiel die OEG, während die alte meterspurige Albtalbahn eisenbahnähnliche Fahrzeuge besaß. Hier taten auch mehrere Elektroloks mit Mittelführerstand Dienst.

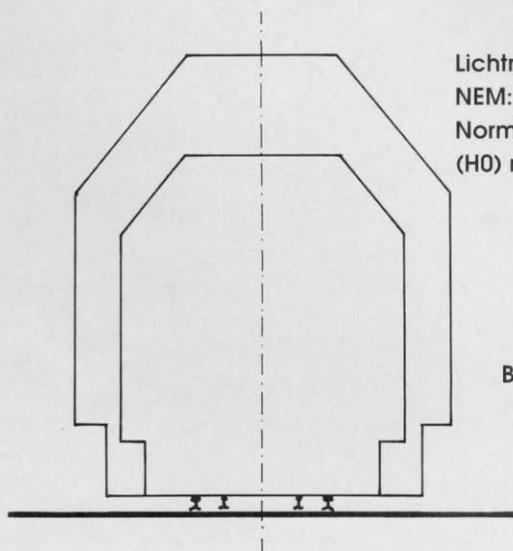
Mittlerweile hat sich einiges auf dem Modell-Straßenbahnmarkt getan. Vielleicht läßt sich ein Straßenbahnzweiachser in einen Gepäck- oder Gütertriebwagen umbauen, um auch Güterwagen befördern zu können.

Freital-Kipsdorf, 750 mm, in Sachsen. Bei der Lok handelt es sich um eine Einheitsbauart, Achsfolge 1' E 1', für die Bahnen im Erzgebirge. Foto von 1978. ▶



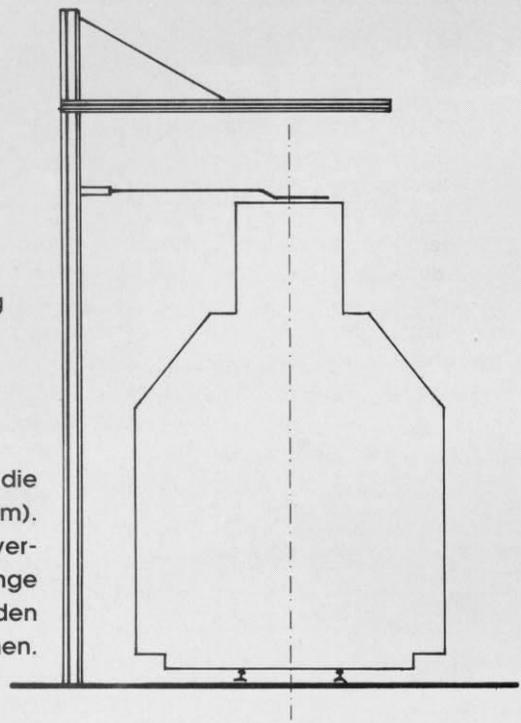
Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

LICHTRAUMPROFILE IM VERGLEICH



Lichtraumprofil nach NEM: Vergleich der Normalspur-Umgrenzung (H0) mit der für H0e.

Lichtraumprofil für die Rätische Bahn (H0m). Beachtenswert: der vergleichsweise geringe Raum für den Pantographen.



In einer ihrer jüngsten Ausgaben brachten unsere Düsseldorfer Kollegen die zeichnerische Rekonstruktion einer meterspurigen AEG-Elektrolok. Die wäre das Vorbild für ein Modell, das wegen seiner geringen Breite auf straßenbahnähnlichen und bahnmäßigen Kleinbahnen seinen Dienst verrichten könnte. Außerdem handelt es sich beim Vorbild um eine Art Katalogartikel. Das Modell könnte also jede elektrifizierte „Neustädter Kreisbahn“ anschaffen.

Warum ist diese Lok noch nicht zu kaufen? Und überhaupt:

Warum so wenig Schmalspur?

Der Kaufmann antwortet darauf klar und deutlich mit dem Hinweis auf das zu kleine Käuferpotential. Großserienerzeugnisse erfordern einen hohen Kapitaleinsatz und wollen in lohnenden Stückzahlen verkauft sein.

Vielleicht gibt es ja genügend potentielle Käufer, aber nicht gerade für die Modelle, die am Markt sind. Die Vorbild-Vielfalt zersplittert eben auch die Interessen der Kunden, bislang mit einer Ausnahme: die Model-

le mit Schweizer Vorbild. Hier hat sich ein stabiler Käuferstamm herausgebildet, der auch für Großserienprodukte etwas mehr Geld auf den Ladentisch legen mag.

Und dann existiert ja auch noch die Kleinserien-Szene, die wir im *SpezialMagazin* in diesem Heft gebührend würdigen. Dem Nicht-Schweizer fallen besonders die Impulse aus dem Osten auf. Sachsen mit seiner alten Schmalspurtradition will wiederentdeckt werden.

„Was hat sie, das ich nicht habe?“ Diesen eifersüchtigen Stoßseufzer könnte die kleine Schmalspurbahn an den mit seiner Normalspuranlage fest liierten Modellbahner richten. Trotz ihrer unbestreitbaren Vorteile bleibt sie nur am Rand. Aber ein Seitensprung lohnt sich allemal. Und die Schmalspur-Modellbahn macht ihn leicht.

Stellen Sie sich vor, sie geraten beim Bau ihrer großen Anlage an einen toten Punkt. Irgendwelche Probleme wollen sich einfach nicht lösen lassen. Dann bauen Sie doch ein betriebsfähiges Schmalspurdiorama und probieren die Techniken aus, die Sie bislang noch nicht beherrschten.

Manches kann man hier viel genauer studieren als auf der großen Anlage, etwa die exakte Gleisverlegung oder die Betriebsstörungen der Loks. Was Sie beim Bau der kleinen Anlage gelernt haben, können Sie dann auf die große übertragen.

Außerdem geben Sie sich die reelle Chance, am Ende dieser Übung endlich mal ein wirklich fertiges Stück Modellbahn zu besitzen. Ein weiterer Grund, sich mit der Schmalspurbahn zu befassen.

Bertold Langer

Im Bw Mügeln beschließen die beiden sächsischen Meyer-Loks ihren Tag und rüsten sich für den nächsten Einsatz auf schmaler Spur.

▼ Aufnahme aus dem Jahr 1978.





Scuol -Tarasp und Ardez:

ZWEI RHÄTISCHE BAHNHÖFE

Ungebrochen ist die Beliebtheit der Rhätischen, jene auch liebevoll „Graubündner Staatsbahn“ genannte Schmalspurbahn, welche den Vorderrhein mit dem Prätigau, das Schanfigg mit dem Albulatal, das italienische Tirano mit dem Unterengadin verbindet.

Scuol -Tarasp

Nicht nur bei reiselustigen Zeitgenossen, welche mit inzwischen weltberühmten Zügen, wie Glacier- oder Bernina-Express, die Pässe bequem erklimmen – auch Modellbahner wissen die Vorteile zu nutzen, welche die schmale Spur sozusagen von Haus aus mitbringt.

Weniger bekannt ist jener 1913 eingeweihte von Beginn an durchge-



▲ Daran schließt sich das heute von der PTT genutzte ehemalige Toiletten-Häuschen an.



▲ Blick über die Bahnanlagen auf das Empfangsgebäude Scuol-Tarasp.

◀ In der Mitte die dem EG zugewandte Seite mit „vollem PTT-Service-Angebot“.

► Eine Studie der Ost-/West-Gebäude-seiten für Häuserselbstbauer.

hend elektrifizierte Streckenast ins Unterengadin. Diese Unterengadin-Linie nimmt ihren Ausgangspunkt in Pontresina und führt über Samedan zum Abzweighbahnhof Bever. Links geht es zum Albula, geradeaus via Zuoz, Zernez, Guarda – um die wichtigsten Stationen zu nennen – nach Scuol. Zuvor passiert der Zug das Dorf Ardez mit dem wunderschönen





◀ Der Ölumschlagplatz mit Grundwasser-Schutzeinrichtung. Auf der Ölwanne ein Kesselwagen der Gattung Uahr.

▲ Das Güterumschlagzentrum Scuol; im Vordergrund die Gleiswaage, der Holzumschlagplatz samt Verladekran, dahinter die Zementsilos.

Nicht so recht passen will die moderne Verladebühne mit höhenverstellbarer Rampe; Lkw-Ladevorgänge werden damit aber wesentlich vereinfacht.

▼ Güterschuppen: er schließt sich an das PTT-Gebäude an. Beachtenswert die riesigen Dachplatten.





▲ Blick aus westlicher Richtung auf die Zementsilos.

Übersicht aus östlicher Richtung (Auszeihgleis). Auf Gleis 5 rollt gerade die Ge 6/6 412 mit ihrem „Stücker“ (GmP) ein. ►

alten Dorfkern, alles im typischen Unterengadiner Baustil.

Literatur zum Thema liegt mittlerweile mannigfaltig vor; erwähnt seien hier Werke von Paul Caminada, *Der Bau der Rhätischen Bahn*, erschienen bei Orell Füssli oder das Werk von Luzi Dosch, *Die Bauten der Rhätischen Bahn* vom Terra-Gri-chuna-Buchverlag.

Beiden Bahnhöfe stellen wir heute in Bild und Zeichnung vor – schließlich ist in der Spurweite H0m ohne weiteres möglich, selbst ausgewachsene Bahnhofsanlagen maßstäblich, dabei minutiös ins Modell umzusetzen.

Unsere Bilder und Zeichnungen sollen Anregungen geben; besonders das Empfangsgebäude Scuol, ursprünglich als Grenzbahnhof (nach Landeck) vorgesehen, gefällt durch außergewöhnliche Architektur. ots



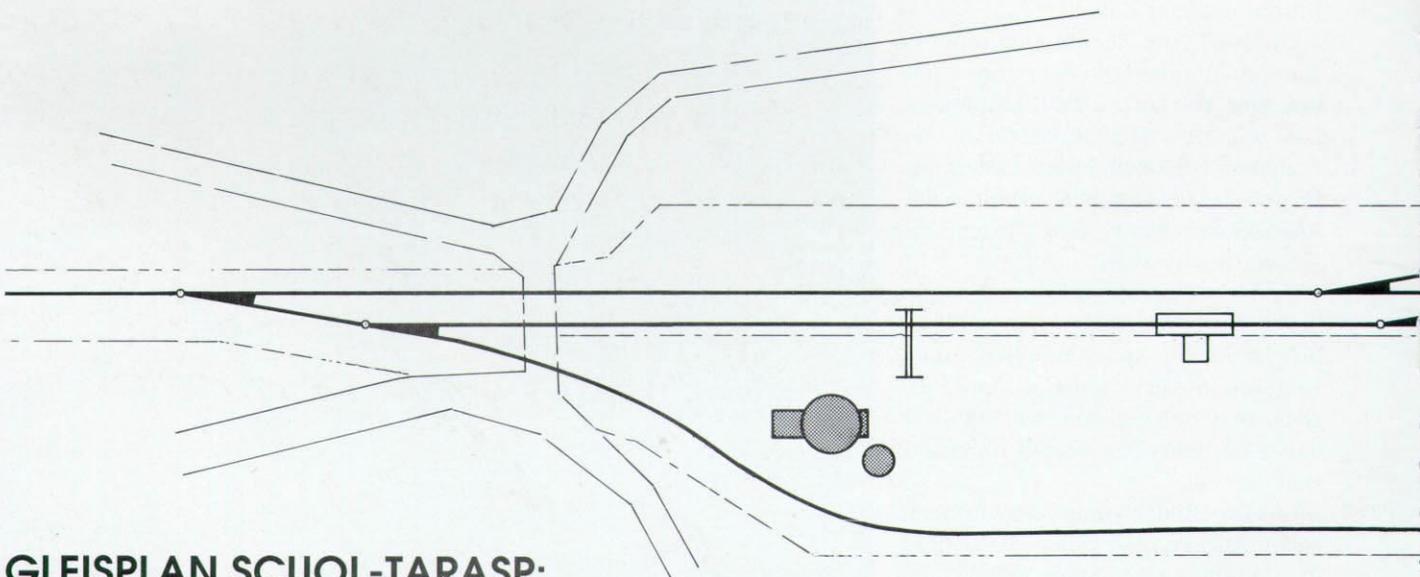


▲ Detailansicht des Treppenhauses.



◀ Das stattliche Empfangs-Gebäude:
links die Ansicht von der Straßenseite,
darunter jene der Bahnsteigseite.

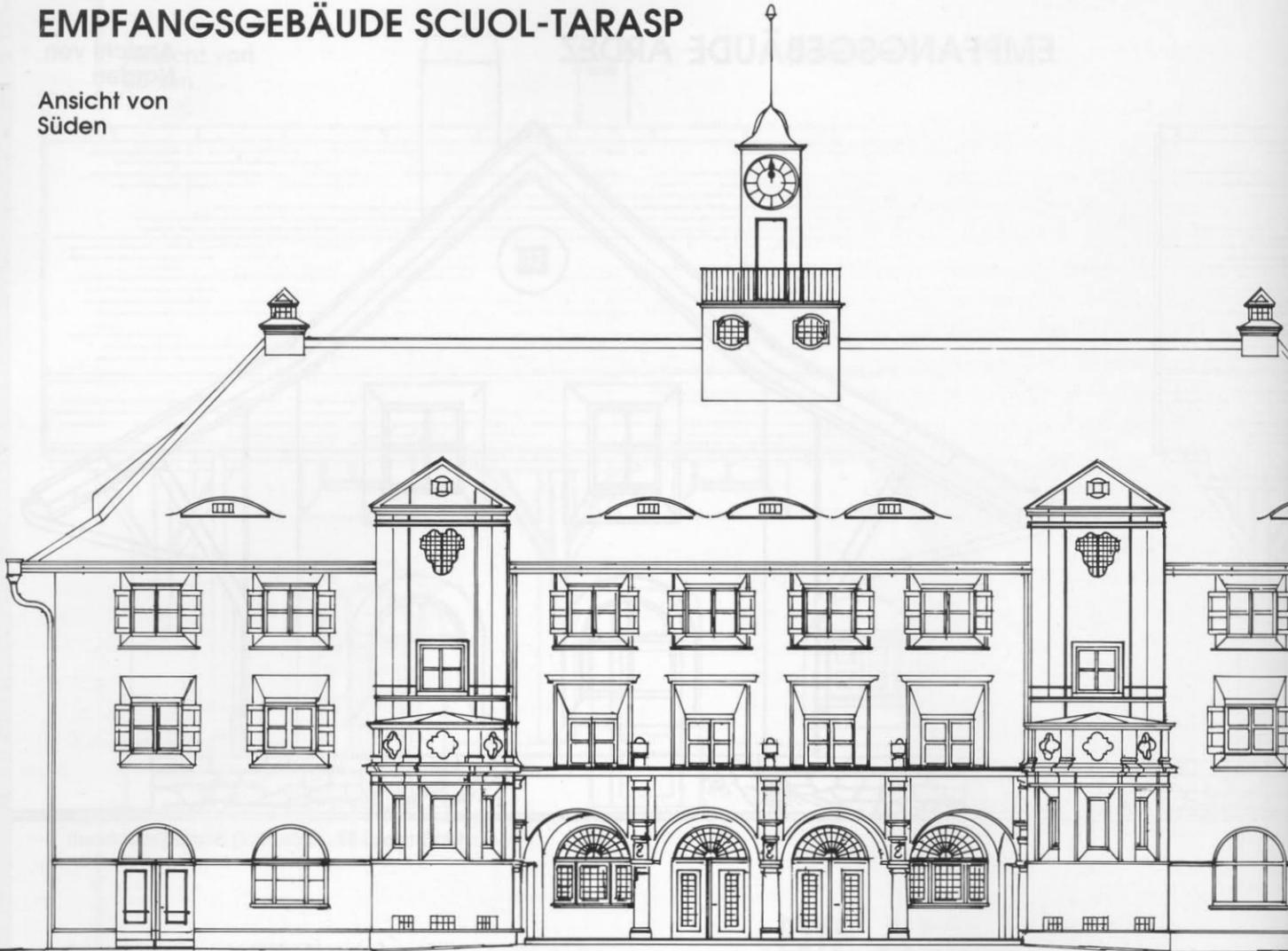
DIE ANLAGEN DES BAHNHOFES SCUOL-TARASP



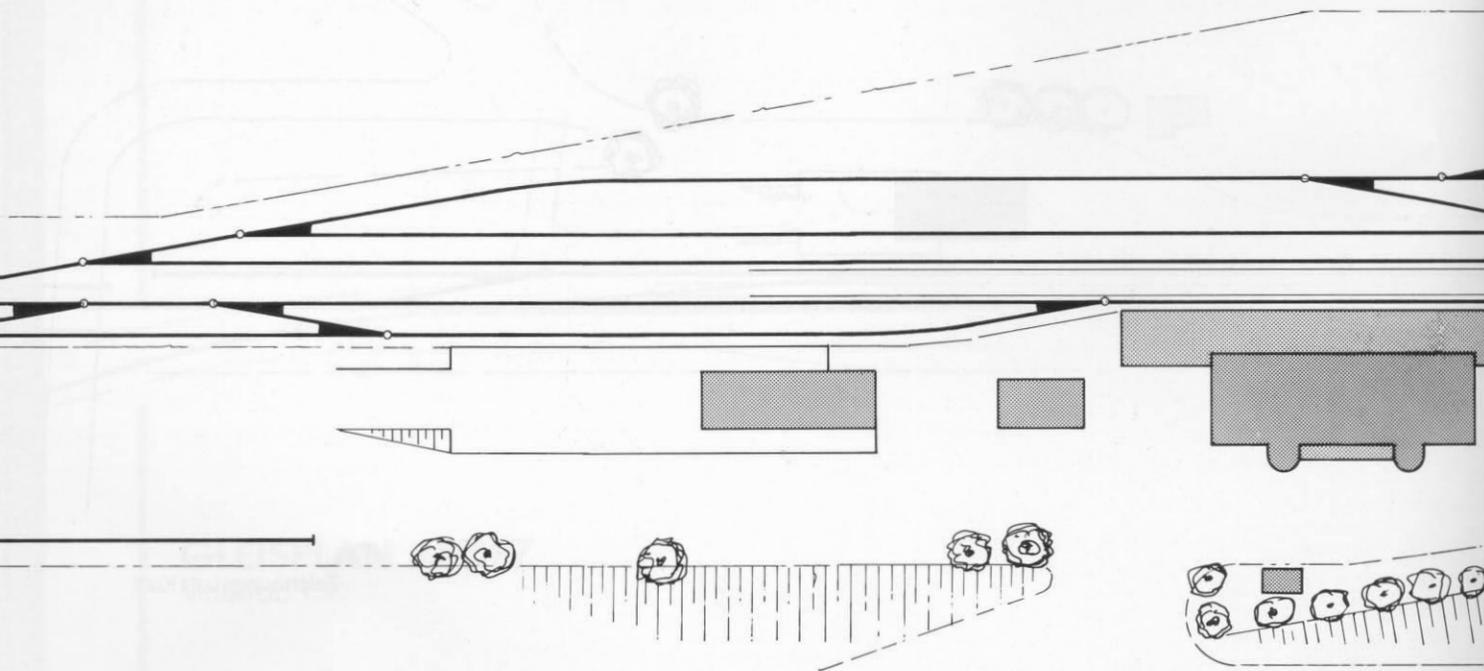
GLEISPLAN SCUOL-TARASP;
Zustand Oktober 1992. Maßstab 1:1017

EMPFANGSGEBÄUDE SCUOL-TARASP

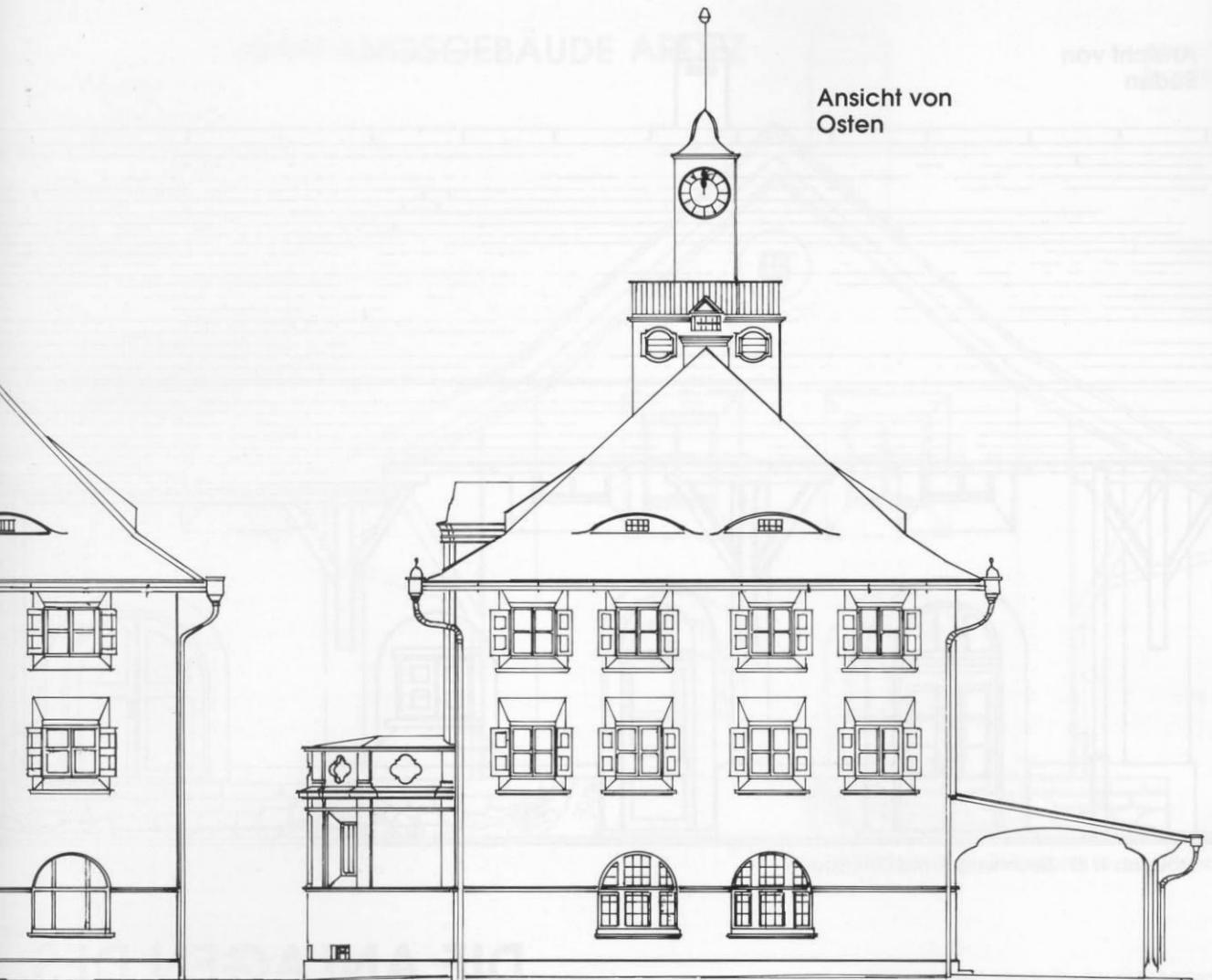
Ansicht von
Süden



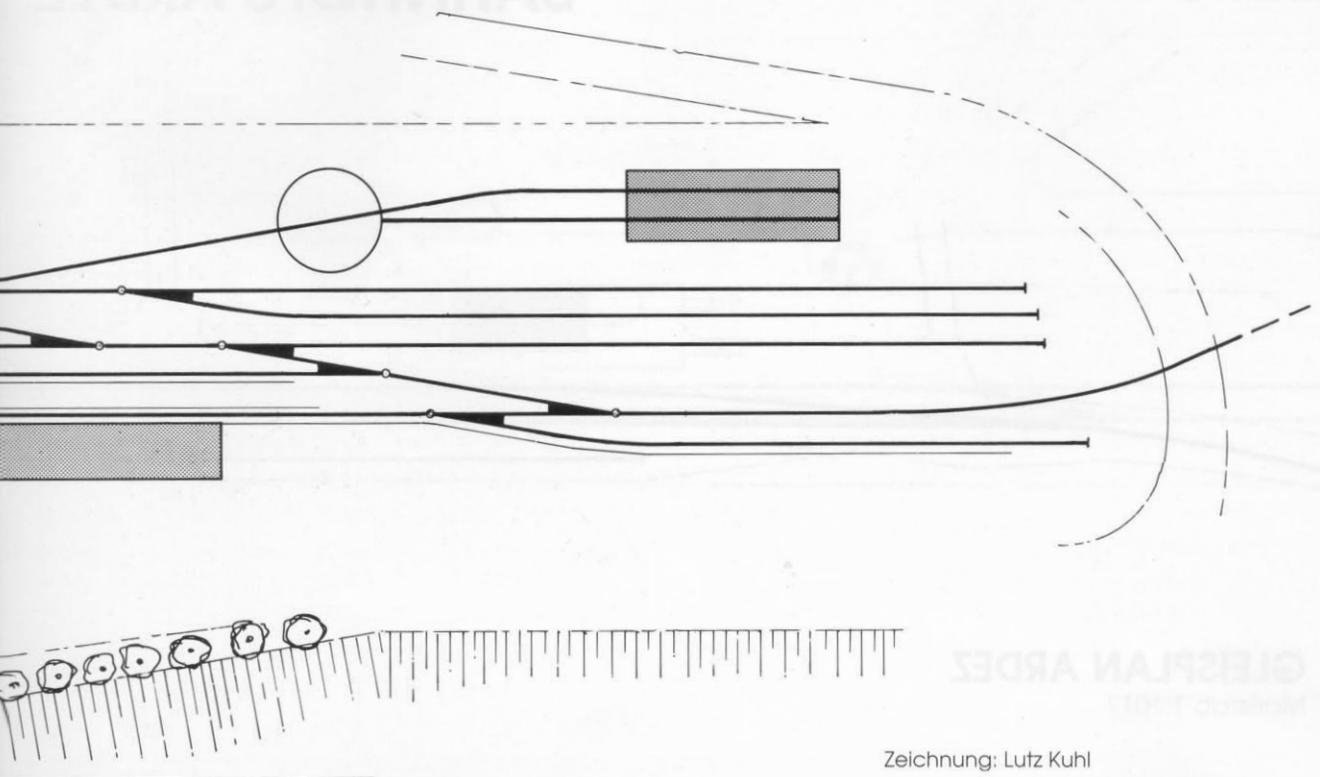
Maßstab 1: 174 (halbe H0-Größe). Zeichnung Bernd Ottersbach



Ansicht von
Osten

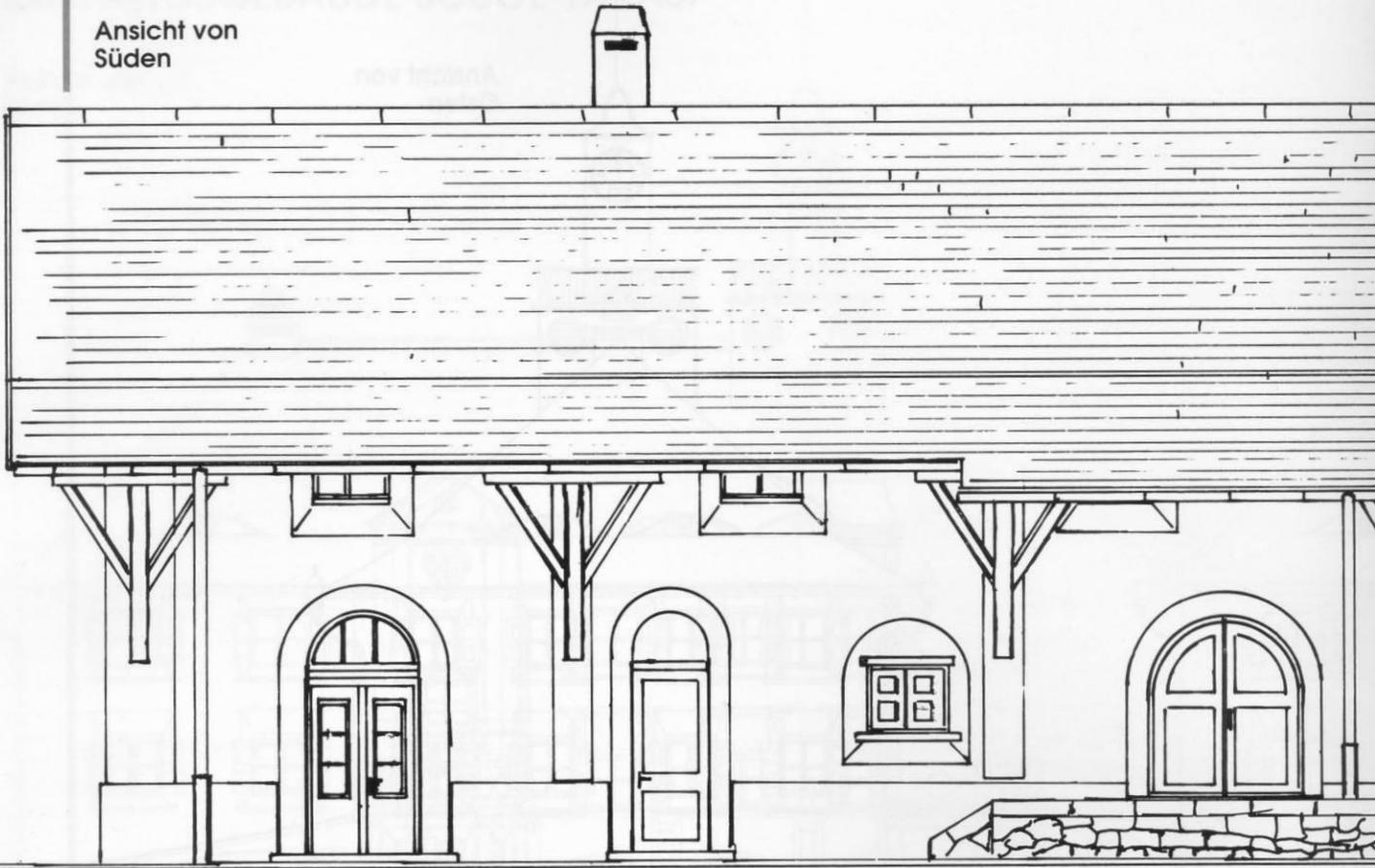


Maßstab 1: 174 (halbe H0-Größe). Zeichnung Bernd Ottersbach



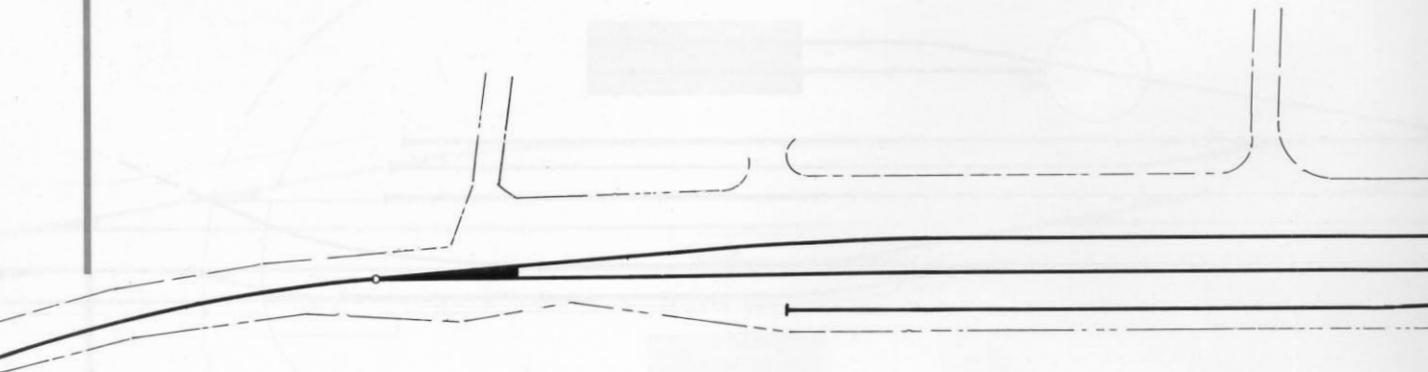
Zeichnung: Lutz Kuhl

Ansicht von
Süden



Maßstab 1: 87. Zeichnung Bernd Ottersbach

DIE ANLAGEN DES BAHNHOFS ARDEZ



GLEISPLAN ARDEZ

Maßstab 1:1017

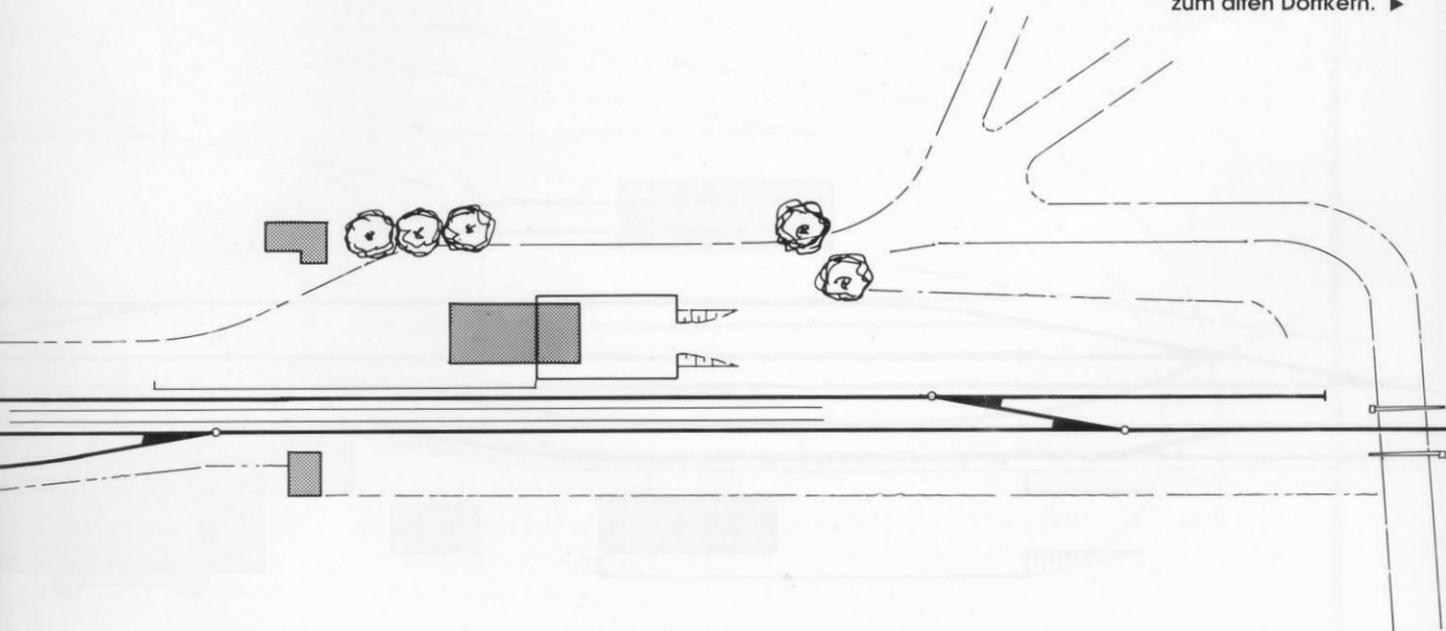
EMPFANGSGEBÄUDE ARDEZ

Ansicht von Norden



Maßstab 1: 87. Zeichnung Bernd Ottersbach

Wie auf einer Modellbahn präsentiert sich der Bahnhof Ardez von der Zufahrtsstraße zum alten Dorfkern. ►



Zeichnung: Lutz Kuhl





▲ Das schicke Empfangsgebäude. Wie alle Stationen ist auch in Ardez ein Schaltgerüst vorhanden. Auf Gleis 1 ist eine modernisierte Ge 4/4 eingefahren.

▼ Straßenseite mit dem Bahnhofsvorplatz und der Laderampe – alles piko-bello gepflegt.





▼ Ladestraße mit geordneter Unordnung. Der einfahrende Stücker mit Ge 6/6 412 fährt nach kurzem Halt weiter Richtung Bever/Samedan.

▲ Das Stationsgebäude, auf der anderen Gleisseite das Trafo-Häuschen. Diese für die Unterengadiner-Strecke typischen Gebäude sind heute nicht mehr im Betrieb.





BERGWÄRTS ZAHN IN ZAHN

Eine vorzügliche Umsetzung ins Modell : Das vom schweizerische Kleinserienhersteller HRF gebaute Diorama der SBB-Station Brunnenfluh. In allen Details gibt es die Vorbildsituation exakt wieder. Auch die Triebfahrzeug- und Waggonmodelle stammen von HRF.

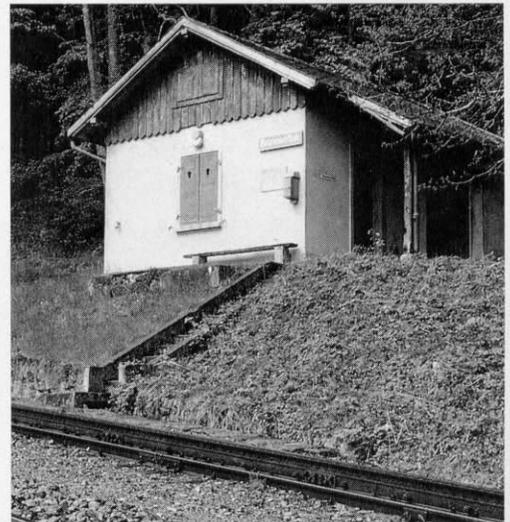
Detailansicht der Zahnstangenweichen. Die teilbaren Zahnstangen legen sich über die Innenschienen.





Blick vom Betriebsgebäude in Richtung Meiringen mit geschlossenem Ausfahrtsignal. Der am Fahrleitungsmast oben angeflanschte Ausleger trägt einen Kleintransformator. Er versorgt die elektrische Weichenheizung im Winter mit Spannung.

Betriebsgebäude. Es dient dem Aufsichtbeamten, der vor jedem Zug zur Station hinaufsteigt, als Wetterschutz.



Brunnenfluh: Kreuzungsstation an der Brünig-Bahn

Die einzige Schmalspurlinie der SBB, die Brünig-Bahn, verbindet Interlaken mit Luzern. Sie beginnt in Interlaken Ost, führt den Briener Sees entlang zum Spitzkehrenbahnhof Meiringen. Von dort aus überwinden die Züge den Brünig-Paß mit mehreren, nach dem System Riggenbach/SLM ausgeführten Zahnstangenabschnitten, wobei Steigungen bis zu 121 ‰ auftreten.

In den 40er Jahren wurde auf der Südrampe, zwischen den Stationen Brünig-Hasliberg und Meiringen, die Kreuzungsstation Brunnenfluh eingerichtet.

Die Station ist übrigens die einzige, die durchgehend in einem Zahnstangenabschnitt liegt (97‰). So sind auch die beiden Einfahrweichen mit Zahnstange ausgerüstet. Über die äußerst komplizierte Funktion klären unsere Bilder auf: Geschlossen verläuft die Zahnstange ohne Unterbrechung über den zu überquerenden Schienenstrang.

Heute wird die Kreuzung nur noch zu Spitzenverkehrszeiten im Sommer genutzt; wegen fehlender Fernbedienung muß in solchen Fällen ein Stationsbeamter mit einem SBB-Mofa zur Bedienung der Weichen und Signale zur Brunnenfluh anreisen.

ots

Blick in Richtung Brünig. Deutlich sichtbar die Steigung. Beim Riggenbach-System ist die Zahnstange im Zungenbereich starr, im Bereich der Innenschienen legt sie sich jeweils über die Innenschiene. Bei anderen Systemen ist die Zahnstange im Bereich der Zungen und Innenschienen mit den beweglichen Schienen gekoppelt, und schiebt sich jeweils in Gleismitte.



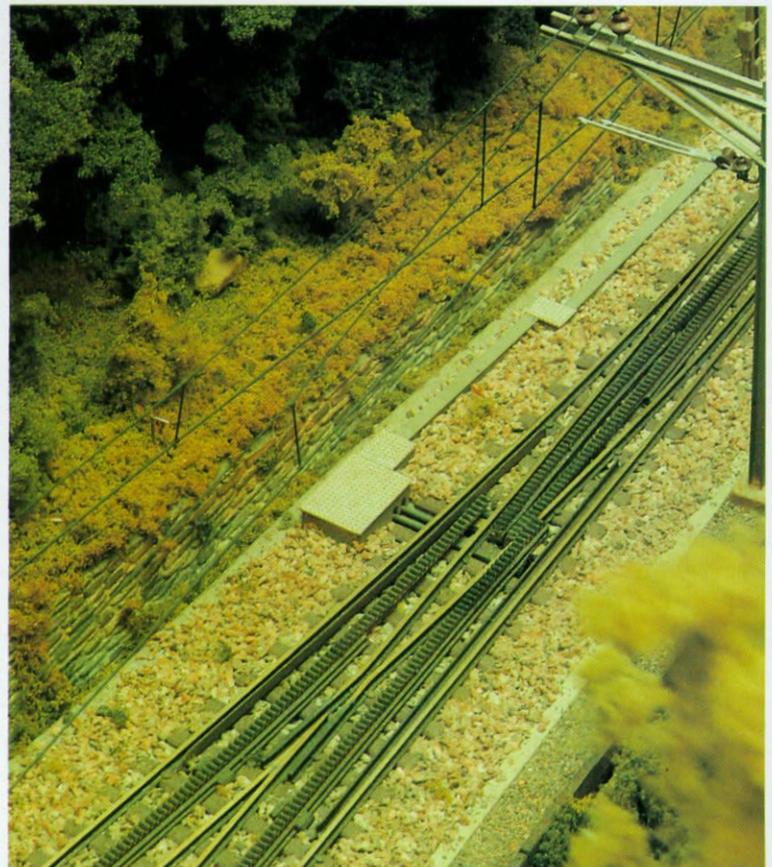


Ein Gepäcktriebwagen rollt mit seinem Schnellzug aus Richtung Meiringen in die Kreuzungsstation ein. Die Modelle sind komplett aus Messing gefertigt und bestehen durch feinste, maßstäbliche Wiedergabe. Leider sind die Modelle der ersten Serie bei HRF mittlerweile restlos ausverkauft. Für 1995 ist aber eine Neuauflage der Triebwagen Deh 4/6 geplant.

Vorbildfotos: HRF
Dioramenfotos: ots



Eine von HRF gebaute Zahnstangenweiche nach System Rigenbach/SLM. Entsprechende Bausätze oder gar Fertigmodelle der Weichen sind allerdings nicht im HRF-Programm. Der Verstellmechanismus für die das Schienenprofil trennbar überlappenden Zahnstangen wäre zu aufwendig, zu kostenintensiv.

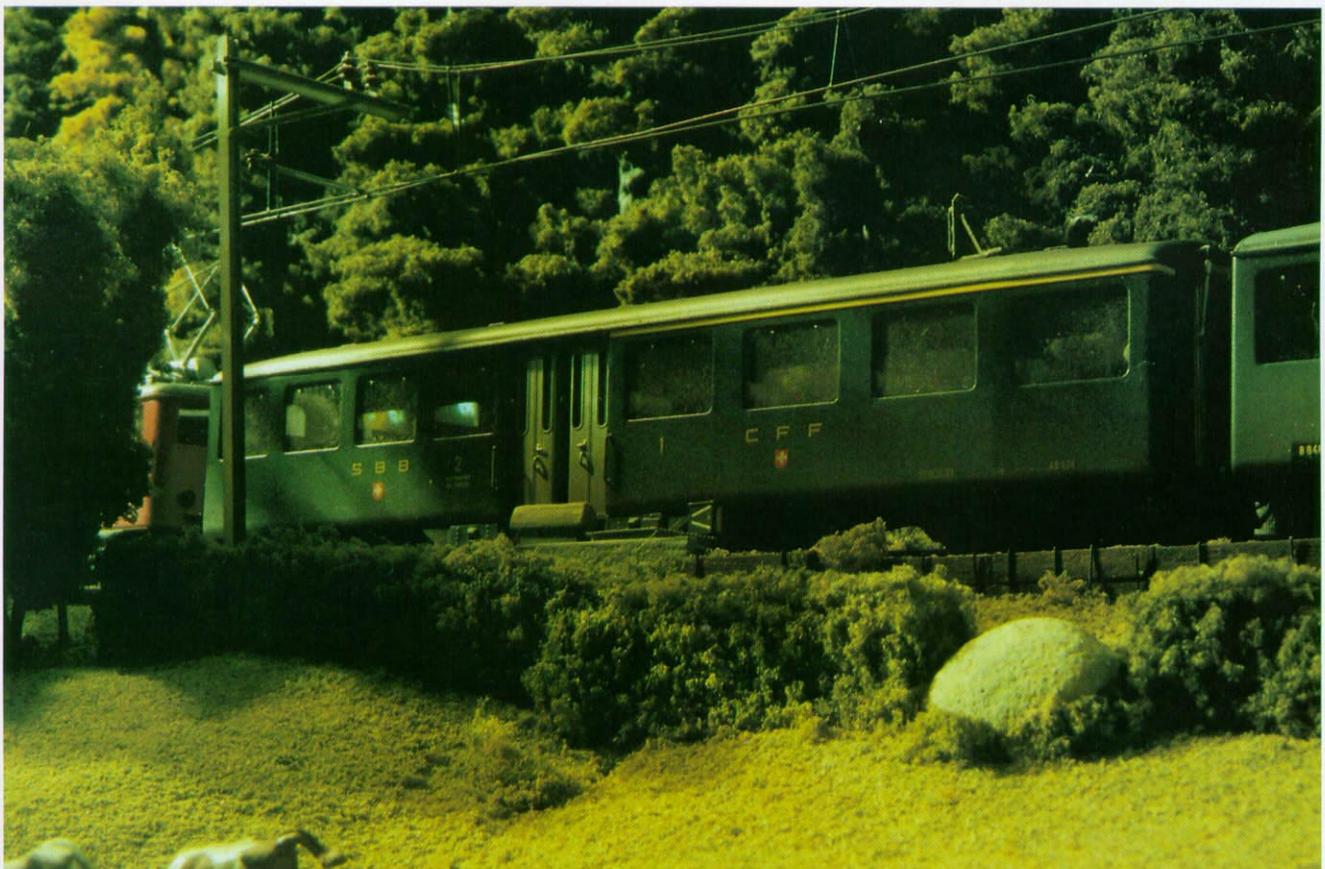




Auch die beiden SBB-Berglokomotiven HGe 4/4 mit den Betriebsnummern 1991 und .92 sind von HRF ins Modell umgesetzt worden. Sie waren mit der alten grünen Lackierung erhältlich.

Wie bei SBB-Lokomotiven üblich, sind auch die beiden Bergloks mit bekannten Namen aus der Region versehen. Die HGe 4/4 1992 erhielt den Namen Giswil (HGe 4/4 1991: Meiringen), die Gemeindewappen zieren die Seitenwände der Maschinen.

Im letzten Büchsenlicht rollt ein von der Deh 4/6 geführter Zug nach Passieren der Station weiter in Richtung Brünig.



DREI AUF EINEN STREICH

Die Schmalspurbahnen von Aigle
im Kanton Waadt



Aigle–Leysin (AL), Aigle–Ollon–
Monthey–Champéry (AOMC)
und Aigle–Le Sépey–Les Dia-
blerets (ASD):

Diese drei Schmalspurbahnen
verlassen den Bahnhofsvor-
platz von Aigle, um die Hänge
des Rhonetals zu erklimmen.
Loisl stellt die Vorbilder vor und
entwickelt zwei Modellvor-
schläge. Schweizer Schmal-
spur einmal anders.

Der Bahnhofsvorplatz von Aigle mit dem
Empfangsgebäude der Schweizer Bundes-
bahnen. Die Schmalspurgleise liegen hier
im Straßenplanum. ►

Sorgfältig ins Planum eingebettete DKW in
den Gleisanlagen der AOMC, die Verbin-
dung nach links führt zu den Gleisen der
ASD. Die Güterwagen rechts stehen auf
den Gleisen der AL. ►►



Der Bahnhofplatz des Städtchens Aigle, das am Fuße der Weinberge des Chablais liegt, ist ein wahres Mekka für den Schmalspurliebhaber. Drei meterspurige Bahnen sind hier zu Hause. Auch wenn sie seit einigen Jahren unter einer einheitlichen Betriebsführung stehen (*Transports Publicques du Chablais*), so haben sie doch unterschiedliche Betriebsverhältnisse, Fahrzeuge, Stromsysteme und Lackierungen.

AIGLE-LEYSIN (AL)

Seit dem Jahre 1900 verbindet die älteste der drei Bahnen, die *Chemin de*

◀ Zur Abfahrt bereit stehen auf dem Bahnhofsvorplatz von Aigle der rote Triebwagen der AOMC nach Monthey und Champéry sowie ein Zug der ASD nach Les Diablerets. Während die beiden Triebwagen identisch sind, stammt der Steuerwagen der ASD von der Birsigtalbahn bei Basel.



Fer Aigle-Leysin, die Schnellzugsstation Aigle mit dem rund 1300 Meter hoch gelegenen Kur- und Wintersportort Leysin, der auf einer Sonnenterrasse der Waadtländer Alpen liegt. Der Güterverkehr ist heute fast vollständig auf die Straße verlagert, die Bahn dagegen wickelt noch einen umfangreichen Personenverkehr ab.

Mit Schiene und Zahnrad

Die Bahnlinie beginnt auf dem Bahnhofsvorplatz von Aigle, der gemeinsam mit den Bahnen ASD und AOMC genutzt wird. Im reinen Adhäsionsbetrieb durchquert die AL die Stadt Aigle als Straßenbahn bis zum Depot, wo

Kopf gemacht wird. Hier beginnt die eigene Trasse und die Zahnstangenstrecke mit bis zu 230 % Steigung. Insgesamt überwindet die Bahn eine Länge von 6,2 Kilometern und eine Höhendifferenz von 1000 Metern zwischen Aigle und der Endstation Leysin Grand Hotel.

Ursprünglich zogen Straßenbahntriebwagen die angehängten Personenwagen zwischen dem Bahnhof Aigle und dem Depot, wo sie dann von Zahnradlokomotiven über die Bergstrecke geschoben wurden. Eine erhebliche Erleichterung brachte 1965 der Einsatz von modernen Triebwagen, die sowohl die Tal- als auch die Bergstrecke befahren und im Pendelverkehr betrieben werden.





▲ Der Triebzug BDeh 2/4 201 der AL auf dem Bahnhofsvorplatz von Aigle. Er ist sowohl für Adhäsions- als auch für Zahnradbetrieb geeignet.

AIGLE-OLLON-MONTHEY- CHAMPERY (AOMC)

Die heutige AOMC verbindet Aigle und Ollon am rechten Rhone-Ufer mit dem Industriestädtchen Monthey auf der Walliser Seite des Rhonetals. Hier schließt sich die Bergstrecke ins Val

d'lliez an, die die Zufahrt zum Fremdenverkehrsort Champéry bildet.

Die ursprünglich von Stilllegungsplänen bedrohte Linie ist 1984 saniert worden, der Fahrzeugpark erhielt durch die von der Birsigtalbahn übernommenen Triebwagen eine erhebliche Auffrischung.



▲ Der Zug der ASD überquert die im Straßenplanum liegende Strecke der AOMC. Beide Oberleitungen sind getrennt, die der ASD ist hier ein kurzes Stück stromlos.

Die Ortsdurchfahrt der AL durch die schöne Altstadt von Aigle. Bei starkem Verkehr geht es hier überaus eng zu. ►

Von den sechs Meterspurgleisen auf dem Bahnhofsvorplatz von Aigle benutzt die AOMC die beiden stadtwärts gelegenen. Sie werden in einer scharfen S-Kurve verlassen, um unmittelbar danach die ASD rechtwinklig zu kreuzen. Bis zum Ortsausgang wird die Straße mitbenutzt, dort beginnt der eigene Bahnkörper, der dem rechten Talhang der Rhoneebene bis Ollon folgt. Endpunkt der Talinie ist die Kopfstation Monthey Ville.

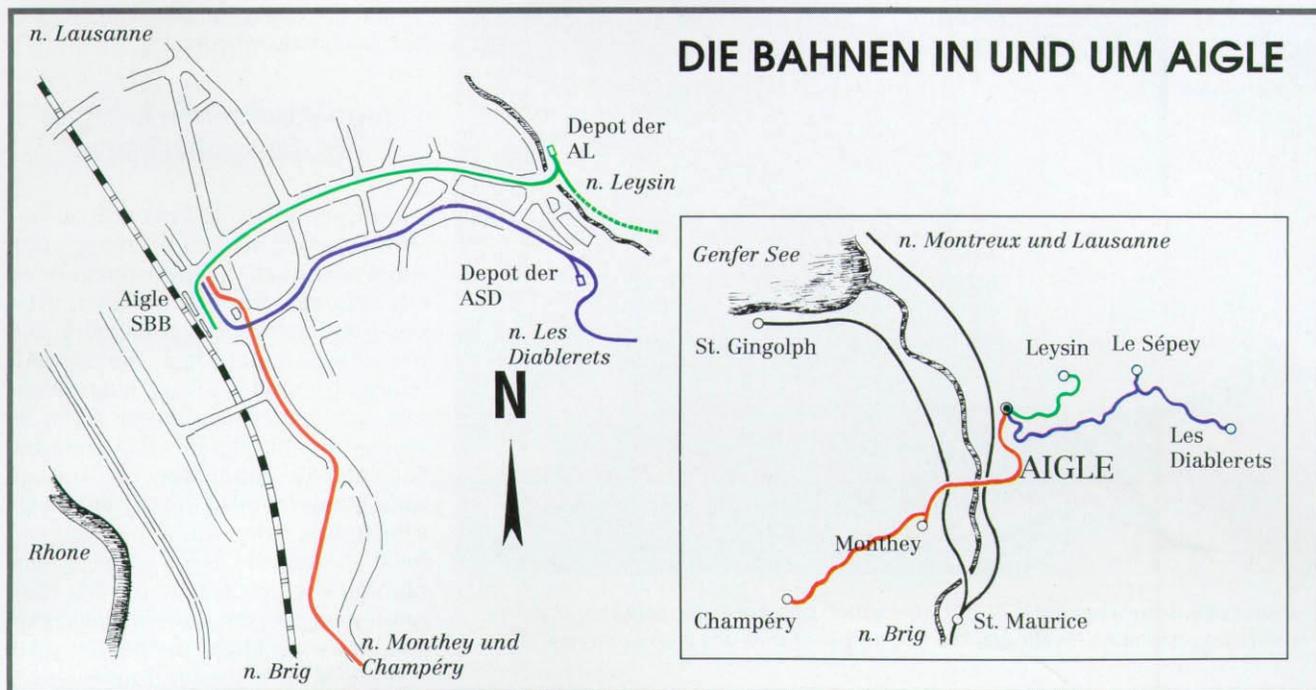
Die AOMC verkehrt mit 900 Volt Gleichstrom. Dies verhindert wegen der abweichenden Spannung einen Triebfahrzeugaustausch mit den benachbarten Bahnen nach Leysin und Les Diablerets. Dafür konnten aber die noch relativ jungen Triebwagen der Birsigtalbahn übernommen werden. Die aus dem Jahre 1949 stammenden Sernftalbahnen-Triebwagen wurden nach Österreich an Stern & Hafferl verkauft.

AIGLE-LE SEPEY- LES DIABLERETS (ASD)

Die Jüngste der von Aigle ausgehenden Schmalspurbahnen, die ASD, bot bis vor kurzem das altertümlichste Erscheinungsbild. Das relativ bescheidene Verkehrsaufkommen machte es der ASD lange Zeit unmöglich, aus eigener Kraft modernes



DIE BAHNEN IN UND UM AIGLE



Rollmaterial zu beschaffen. Jahrelang stand auch die Umstellung des Betriebes auf Busse zur Diskussion.

1984 verständigten sich dann die beteiligten Gemeinden und der Kanton Waadt darauf, die Bahn zu modernisieren. Seither stehen moderne Triebwagen und gebrauchte Steuerwagen der Birsigtalbahn im Einsatz.

Die ASD dient in erster Linie der Erschließung des oberen Ormont-

Tales mit dem aufstrebenden Sommer- und Wintersportort Les Diablerets. Einzige bedeutende Zwischenstation ist Le Sépey, das jedoch nur durch eine betrieblich ungünstige Stichfahrt erreicht werden kann. Ein Grund zur Erhaltung der Bahn ist deren wintersichere Trassierung auf der linken Talseite: Die am gegenüberliegenden Hang verlaufende Straße wird immer wieder von Lawi-

nen bedroht und muß oft tagelang gesperrt werden.

Ursprünglich sollte die ASD bis ins Berner Oberland verlängert werden. Der Ausbruch des ersten Weltkriegs machte dieses Projekt jedoch zunichte.

Der Triebwagen 105 der AOMC rangiert hier in der engen S-Kurve vor dem Bahnhofsvorplatz.





▲ Dieser alte Güterwagen der AL hat wohl schon bessere Tage gesehen, aber immerhin steht er noch im Einsatz. Die rote Kurbel bremst das Bremszahnrad.

Ein besonders harter Schlag traf das Unternehmen, als am 26. Juni 1940 das Depot in Aigle ausbrannte und drei von fünf Triebwagen und vier von fünf Beiwagen zerstört wur-

den. Mit ausgeliehenen Fahrzeugen wurde der Betrieb recht und schlecht aufrecht erhalten. Neue Betriebsmittel konnte sich die ASD nicht leisten, so daß aus den noch verwendbaren

Teilen die abgebrannten Wagen wieder aufgebaut wurden.

Modellbahnthema Aigle: DIE GROSSE VERSION

Auf dieser 450 x 350 cm großen Anlage kommen sowohl normalspurige Züge als auch Schmalspurbahnen zum Einsatz. Auf dem rechten, breiteren Anlagenschenkel befindet sich der SBB-Bahnhof Aigle. Die Normalspurgleise sind schwarz eingezeichnet. Die Schnellzüge halten meist an den beiden durchgehenden, geraden Gleisen. Regionalzüge schwenken aufs abzweigende Gleis 3, damit sie überholt werden können. Während beim Vorbild die doppelgleisige Simplonlinie schnurgerade durchs Rhodental verläuft, mußten bei unserem Anlagenvorschlag beidseits des Bahnhofs Aigle je eine Kurve eingebaut werden. Dort verschwindet die Hauptstrecke im unterirdischen Schattenbahnhof. Hier stehen Abstellgleise von 150 bis 240 cm Länge zur Verfügung, so daß auch noch ein

NEU • NEU • NEU •
MIBA REPORT 17
SIGNALE • SIGNALE • SIGNALE • SIGNALE

Neuüberarbeitung der begehrten MIBA-Broschüre Report 17.
 Aus dem Inhalt:
 • umfassende Darstellung der Lichtsignalbauformen von 1948 bis hin zu den an Neubaustrecken aufgestellten Kompaktsignalen
 • ausführliche Darstellung der Signalordnungen von 1907 und 1935
 • Berücksichtigung der aktuellen politischen Entwicklung:
 Signale der Deutschen Reichsbahn in der ehemaligen DDR werden beschrieben.

MIBA-Report 17
SIGNALE I
Haupt- und Vorsignale
 ca. 250 Seiten mit mehr als 300 Abb., Leinenumschlag
 Best.Nr. 877217
 DM/sFr 48,-

MIBA-Report 18 erscheint im Frühjahr '92!
 MIBA-Report-Ausgaben erhalten Sie
 im guten Fachgeschäft
 oder direkt vom
 MIBA-Verlag, Jakobstr. 7, 8500 Nürnberg 1

Schnellzug mit sieben Wagen abgestellt werden kann. Auf der Hauptstrecke lassen sich vielfältige Zugarnituren einsetzen: Vom internationalen Express mit einem zusammengewürfelten Wagenpark bis zu Schnellzügen, Regionalzügen und abwechslungsreichen Güterzügen. In Aigle bestehen Gleisanschlüsse zu einem Tanklager, zu einer Mühle, zum langgestreckten Güterschuppen, zu einem Freiladegleis sowie zu einem Umschlagplatz, wo Güter von der SBB-Strecke zur Schmalspurbahn umgeladen werden können.

Dominant: Die Schmalspur

Farbig verschieden sind die drei Schmalspurbahnen eingezeichnet: Grün die AL nach Leysin; rot die AOMC nach Monthey und schließlich blau die ASD nach Les Diablerets. Die AL ist eigentlich nur angedeutet, sie spielt auf diesem Gleisplan nur eine Statistenrolle. Die Züge enden nämlich auf einem kurzen Abstellgleis unten rechts hinter der Hintergrundkulisse.

Die AOMC, die mit den beiden anderen Bahnen gleismäßig verbunden ist, verläßt den Bahnhof in einer S-Kurve und kreuzt bald danach im Straßenplanum die Gleise der ASD. Danach überquert sie die Bahngleise der Simplon-Strecke und führt durch die Hintergrundkulisse hindurch, die hier als *Scenic Divider* dient. Sie endet nach einer kurzen Fahrt durch eine grüne, reizvolle Landschaft im Bahnhof Monthey, wo die AOMC über eine Remise verfügt.

Den betrieblichen Mittelpunkt dieses Anlagenvorschlages bildet eindeutig die ASD, die die beiden mittleren Gleise auf dem Bahnhofsvorplatz in Aigle zur Aufstellung ihrer Züge benutzt. Sie verfügt über eine kleine Abstellanlage und ein Stumpfgleis beim Überladekran. Auch die ASD kreuzt nach kurzer Steigung die Strecke der AOMC und fährt dann mitten in der Hauptstraße bis zur Haltestelle beim Betriebshof. Loisi hat diese Anlage etwas besser bestückt als es beim Vorbild der Fall ist. An der Ausweichstelle am Depot bestehen drei Anschlußgleise, nämlich

eines zu einem kleinen Tanklager, ein weiteres zu einem Granitsägewerk und ein drittes zu einem Steinbruch. Damit läßt sich im Gegensatz zum Vorbild auch Güterverkehr auf der ASD abwickeln. Aber etwas Freiheit darf der Modellbahner sich ja erlauben. Wie aus dem Gleisplan ersichtlich ist, gewinnt die Bahn dann in einer weiten Kurve etwas Höhe, danach geht es über eine Gleiswendel hinunter in die Unterwelt. Unter dem linken Anlagenschenkel ist nämlich eine Wendeschleife mit zwei Abstellgleisen für die ASD angelegt, so daß auch hier ein vorbildmäßiger Betriebsablauf möglich ist.

Besondere Sorgfalt erfordert das Versenken der Schmalspurgleise im Straßenplanum. Wichtig ist, daß auch nach dem Einbau ein guter elektrischer Kontakt gewährleistet ist, sonst macht der Betrieb auf dieser Anlage keinen Spaß. Grundsätzlich sind Weichen nicht im Straßenbild einzubetten. Bei den auf dem Bahnhofsvorplatz verlegten Gleisen der AL muß daher besonders behutsam gearbeitet werden.

Wenn Sie das Besondere suchen ...

Bücher ...

Videos ...

Bauteile ...



Unsere Öffnungszeiten:
 Mo. - Fr. 9.00 - 18.00 Uhr
 Sa. 8.30 - 14.00 Uhr
 Mittwoch ab 13.00 Uhr
 geschlossen!
 (Januar - Oktober)

- Bastelteile-Katalog 7,50
- Bauteile-Katalog 10,—
- Video-Liste über amerikan. Videos 2,—
- Video-Liste über Videos aus aller Welt 2,—
- Schmalspur-Bücher-Liste 2,—

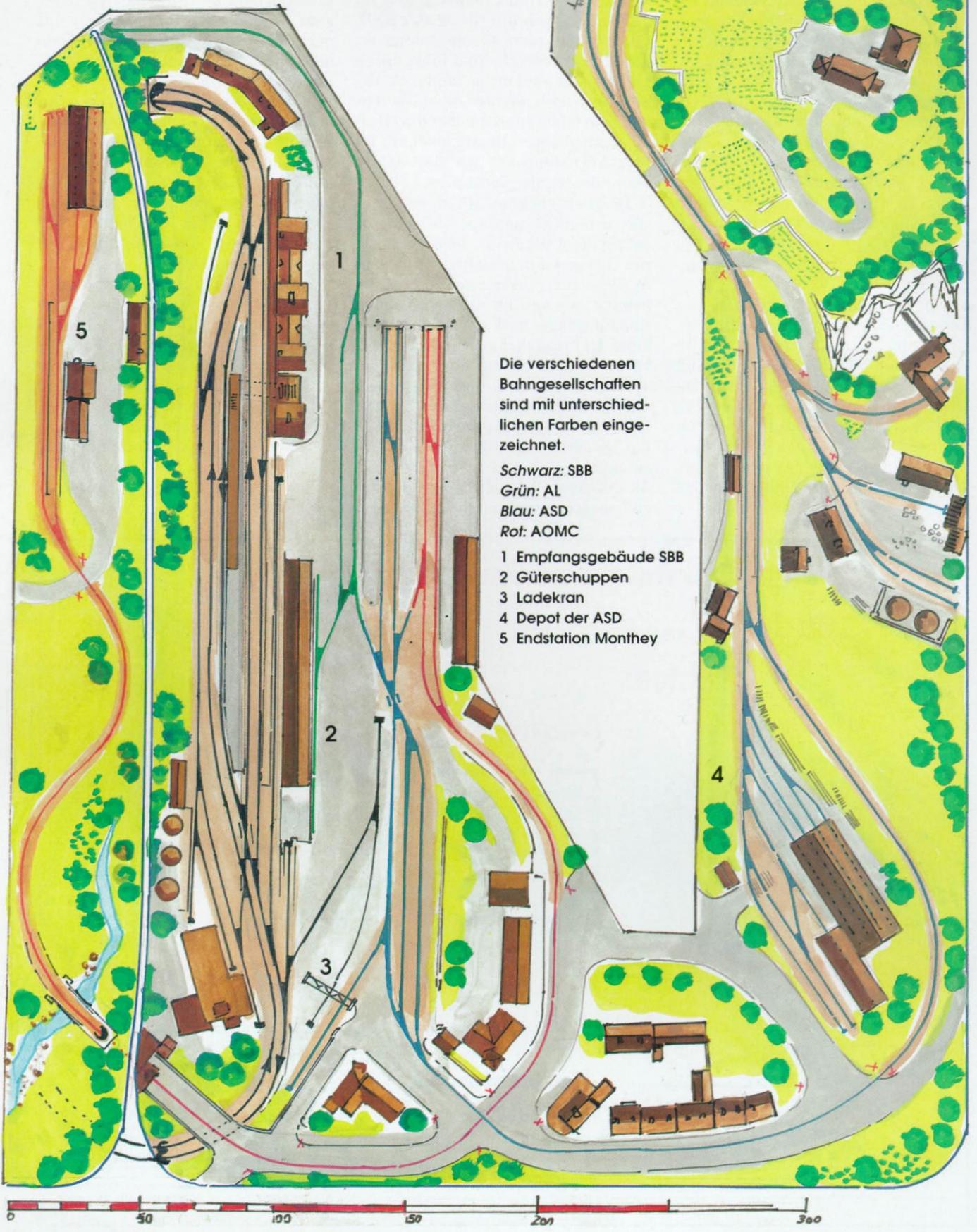
Ihr Spezialist für alle Eisenbahnen

Tel. 07 11/60 83 75

Fax 07 11/60 83 85



DIE GROSSE VERSION



Die verschiedenen Bahngesellschaften sind mit unterschiedlichen Farben eingezeichnet.

- Schwarz: SBB
- Grün: AL
- Blau: ASD
- Rot: AOMC

- 1 Empfangsgebäude SBB
- 2 Güterschuppen
- 3 Ladekran
- 4 Depot der ASD
- 5 Endstation Monthey





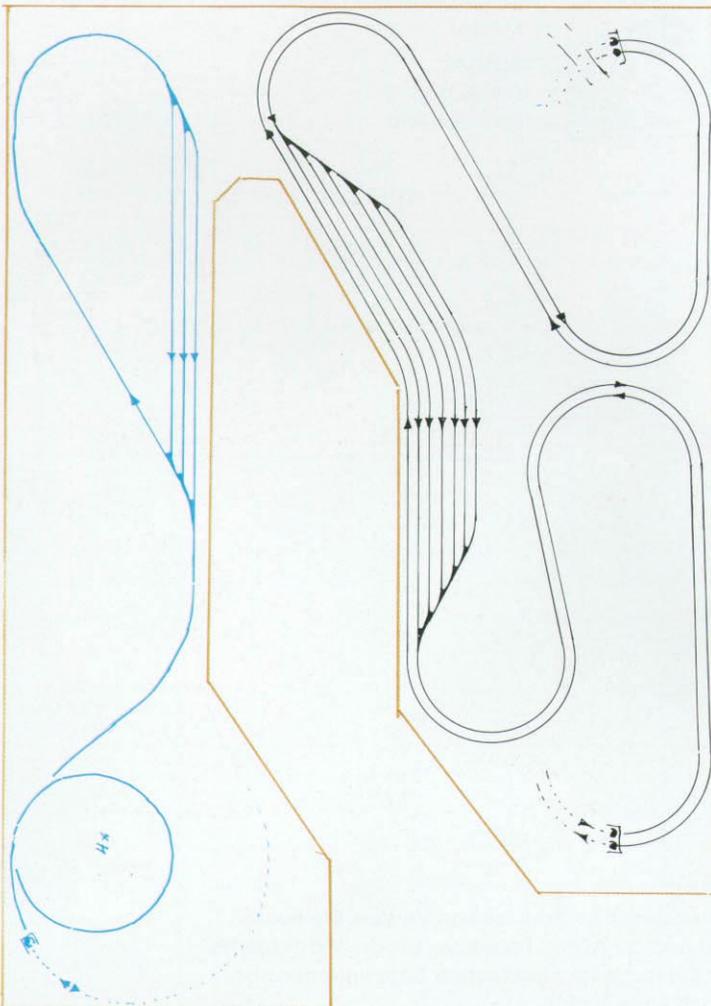
▲ So etwa könnte der Betriebsbahnhof der ASD im Modell aussehen. Zeitweise gab es bei den Triebwagen der ASD verschiedene Farbschemata gleichzeitig.

Modellbahnthema Aigle: DIE KLEINE VERSION

Diese 355 x 260 cm große Schmalspuranlage paßt schon eher in ein Modellbahnzimmer. Sie verzichtet aber auch auf den Einbezug der Normalspurstrecke und begnügt sich mit der Nachbildung des betrieblichen Geschehens auf dem Bahnhofsvorplatz von Aigle. Auf dem Anlagenentwurf sind denn auch die sechs Schmalspurbahngleise auf dem rechten Anlagenschenkel dominierend. Auch hier spielt die Adhäsions-Zahnradbahn nach Leysin nur eine untergeordnete Rolle. Immerhin könnte unten nach rechts ein abnehmbares Teilstück als Fiddle-Yard angefügt werden, so daß wenigstens an einer gedachten Endstation umgesetzt werden könnte. Im übrigen kann die AL auf dem Bahnhofplatz rangieren und Güterwagen am langgestreckten SBB-Güterschuppen abholen oder zustellen. Dieser ist hier nur als Halbbrelief zur Hintergrundkulisse hin ausgeführt.

Der Anschluß zur normalspurigen SBB-Simplon-Linie ist lediglich durch ein schwarz gestrichelt gezeichnetes Gleisstück angedeutet. Damit kann wenigstens das Umladen von der Normalspur zur Schmalspur simuliert werden. Diese viel einfachere Anlage läßt aber dennoch einen attraktiven Schmal-

◀ Gleisplan der großen Version mit den verdeckten Abstellbahnhöfen und dem unsichtbaren Gleisverlauf.





DIE KLEINE VERSION

Die AOMC kreuzt auch hier vorbildgerecht die ASD auf der Hauptstraße und verschwindet dann hinter der Hintergrundkulisse. Die ASD benutzt die beiden mittleren der sechs Schmalspurgleise auf dem Bahnhofsvorplatz. Hinter der Haltestelle am Depot führt die Strecke in leichter Steigung durch die Weinberge und verschwindet dann ebenfalls hinter der Kulisse.

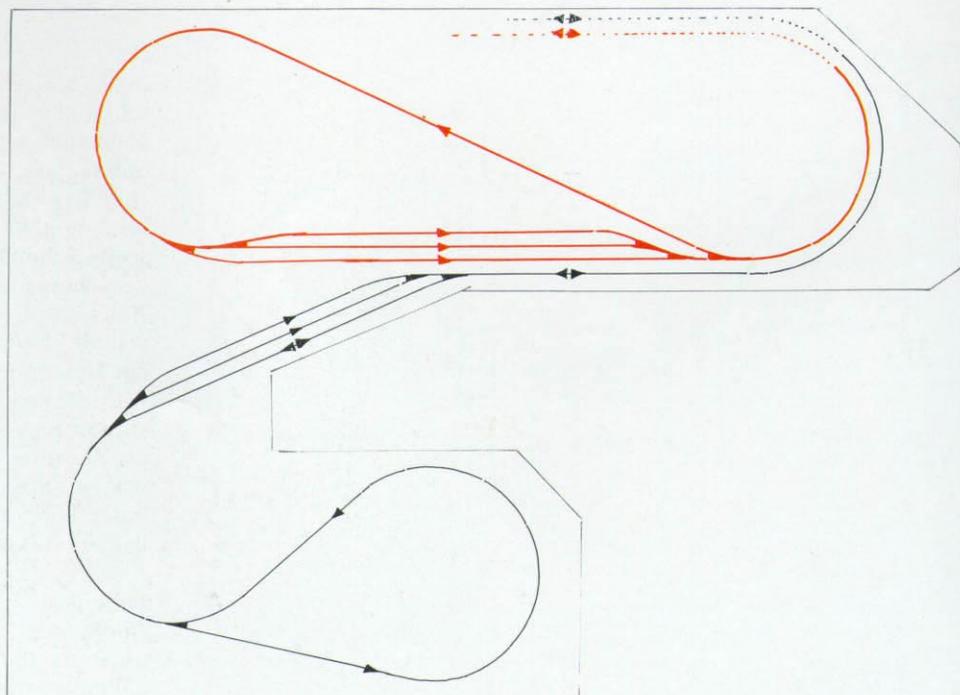
Blau: AL
 Rot: AOMC
 Schwarz: ASD

spurbetrieb zu. Die besondere Atmosphäre auf dem Bahnhofsvorplatz von Aigle bleibt ja auf jeden Fall genauso erhalten wie bei der großen Version.

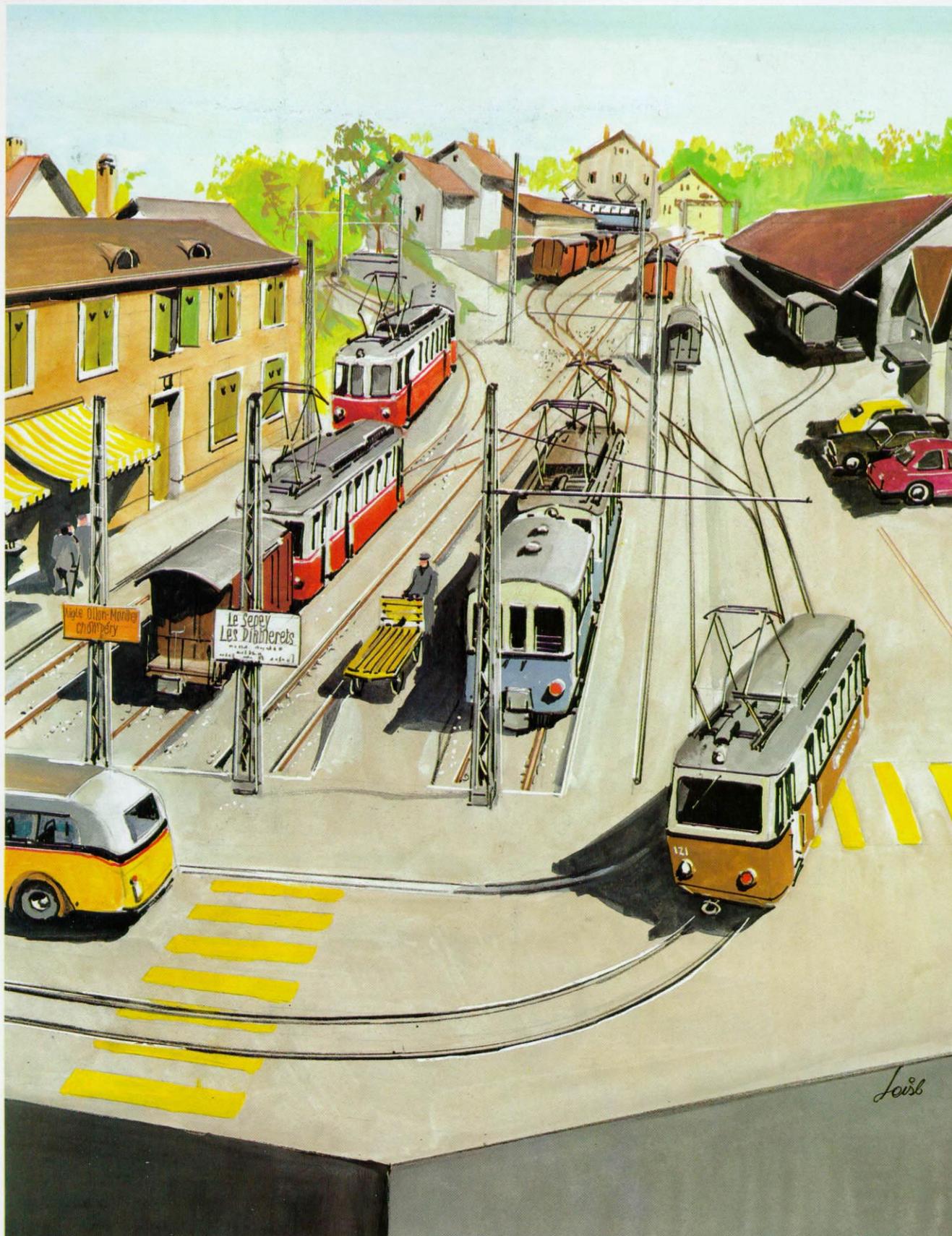
Rollmaterial

Für die normalspurige Simplonlinie steht jede Menge vorbildgerechtes Rollmaterial zur Verfügung. Schwieriger wird es bei passenden Modellen für die Schmalspurstrecken. H0m-Güterwägelchen sind bei Bemo in großer Auswahl vorhanden, wenn auch mit anderen Beschriftungen. Bei den Personenwagen ist das Vorbild etwas schwieriger zu treffen: Immerhin gibt es bei Bemo zwei- und vierachsige Personenwagen, die nach entsprechender Umzeichnung oder Umlackierung durchaus ihren Zweck erfüllen würden.

Bei den Triebwagen wird es kniffliger. Wer es nicht mit dem Selbstbau versuchen möchte, könnte auf den roten RhB ABe4/4 von Bemo zurückgreifen und ihn entsprechend umlackieren. Das wäre noch eine relativ



▲ Die verdeckte Streckenführung der kleinen Version. Die beiden Strecken der ASD und der AOMC haben jeweils drei Abstellgleise und eine eigene Kehrschleife. Ausfahrende Züge kommen also immer wieder nach Aigle zurück.



preiswerte Lösung. Der Bernina-Triebwagen von Lemaco ginge schon bedeutend mehr an den Geldbeutel, entspräche im Aussehen aber etwa den ASD-Fahrzeugen der ursprünglichen Lieferung.

Aber so tierisch ernst braucht man es mit dem Vorbildbetrieb nicht zu

nehmen. Aigle mit seinen drei Schmalspurbahnen könnte ja einfach Anlagenthema im weitesten Sinne sein und wäre auch dann noch vom Bau und Betrieb her interessant, wenn ganz andere Loks und Wagen darauf verkehren würden.

Loisl

▲ Der Bahnhofsvorplatz von Aigle. Die Strecke der AL im Vordergrund endet stumpf am Anlagenrand. Im Gegensatz zu seinem Vorbildfotos hat Loisl den Modellbahnbetrieb in eine frühere Epoche verlegt, als auch der Güterverkehr noch eine bedeutende Rolle spielte.



Foto: lk

Die meterspurige Elektrische Gmunden-Vorchdorf

MIT STERN & HAFFERL ZUM TRAUNSEE

Gmunden, am Traunsee gelegen, ist heute ein bedeutender Fremdenverkehrsort in Österreich. Seine Bedeutung erlangte es aber als wichtiger Umschlagplatz für das weiße Gold des Salzkammergutes. So begann hier eine der ersten Eisenbahnstrecken Europas: Die berühmte Pferdeeisenbahn von Gmunden über Lambach und Linz nach Budweis, mit deren Bau bereits 1825 begonnen wurde.

Heute gibt es zwei Möglichkeiten, um mit der Bahn nach Gmunden zu gelangen. Die erste, konventionelle, führt über die in Attnang-Puchheim von der Westbahn zwischen Salzburg und Wien abzweigende Salzkammergutbahn nach Gmunden. Die für den Eisenbahnfreund aber eigentlich interessantere Strecke nimmt einen etwas anderen Weg: Von Lambach nach Vorchdorf mit der normalspurigen LVE (Lam-

bach-Vorchdorfer Eisenbahn). Hier muß man dann in die meterspurige Lokalbahn nach Gmunden umsteigen. Nach knapp 15 Kilometern Fahrt durch eine sanft gewellte Hügellandschaft wird dann der Endpunkt im Gmündener Seebahnhof erreicht. Beide Strecken stehen unter der Betriebsführung der Firma Stern & Hafferl, die in Österreich zu den Pionieren des elektrischen Bahnbetriebs zählte.

◀ Kurz hinter Vorchdorf passiert der Triebwagen 23 109 den Haltepunkt Falkenöhren auf seinem Weg nach Gmunden.

Tw 23 109 am Endpunkt der Strecke in Gmunden-Seebahnhof. Die ehemals umfangreichen normalspurigen Gleisanlagen sind auf zwei Gleise reduziert. Seit 1990 besteht das Dreischiengleis, vorher endeten die Züge der GV im Bahnhof Gmunden-Traundorf.



Foto: lk

Tw 23 110 mit Buffet- und offenem Sommerwagen bildet einen Zug. Im Hintergrund die Ausfahrt in Richtung Engelhof und Vorchdorf.



Foto: lk



Foto: lk

▲ Starker Andrang herrscht besonders in den Sommermonaten. Nicht zu Unrecht, ist man doch bei Stern & Hafferl ständig bemüht, den Wünschen der Fahrgäste entgegenzukommen und ein attraktives Verkehrsmittel anzubieten.



Foto: lk

▲ Kompliziert: Die Dreischiene in der Bahnhofsausfahrt. Alle drei Zungen werden gemeinsam gestellt.

Fast nach NEM: Das aufgefütterte Herzstück. ▶

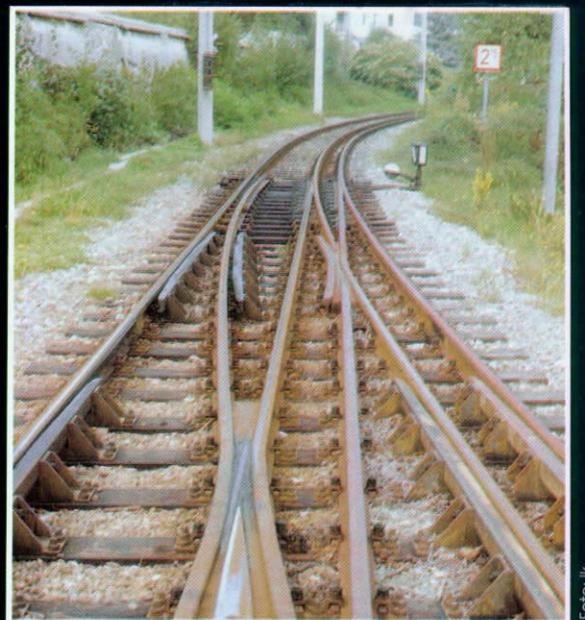


Foto: lk

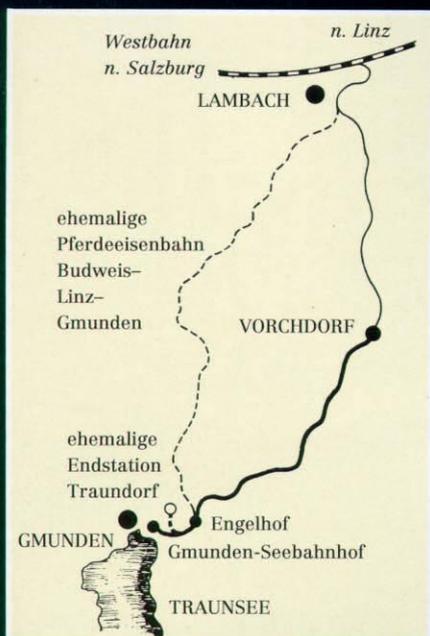


Foto: lk



Foto: lk

▲ Tw 23 109 bei der Einfahrt in den Bahnhof Engelhof. Hier endet das gemeinsame Dreischienengleis (auf österreichisch: „Peage-Gleis“). Die Station Engelhof gehörte zur ehemaligen Pferdeeisenbahn nach Budweis. Der Personenverkehr auf dieser Strecke nach Lambach wurde 1989 von den ÖBB eingestellt. Stern & Hafferl ist es jedoch gelungen, trotz des Umsteigezwanges in Vorchdorf und der längeren Fahrstrecke insgesamt eine Fahrzeitverkürzung zu erreichen.

◀ Der Haltepunkt Laizing mit der für Stern & Hafferl typischen und bemerkenswert einfachen Oberleitung. Die Masten sind aus Holz, die Ausleger bestehen seit einiger Zeit aus Kunststoffrohren.

An einem diesigen Sonntagmorgen: Tw 23 109 vor dem kleinen Empfangsgebäude der Schmalspurbahn in Vorchdorf. Er ist gerade aus Gmunden gekommen und wartet jetzt auf die Ankunft des nächsten Zuges aus Lambach.



Foto: lk

Vor der Wagenhalle in Vorchdorf steht der Tw 23 110. Er stammt wie sein Kollege 23 109 aus Basel und wurde 1951 bei Schindler gebaut. Zur Lokalbahn nach Gmunden kamen beide nach einer entsprechenden Modernisierung 1989. Die für Schweizer Fahrzeuge charakteristische Mittelfür in der Stirnwand wurde dabei verschlossen, ihr Ansatz ist aber noch gut zu sehen.

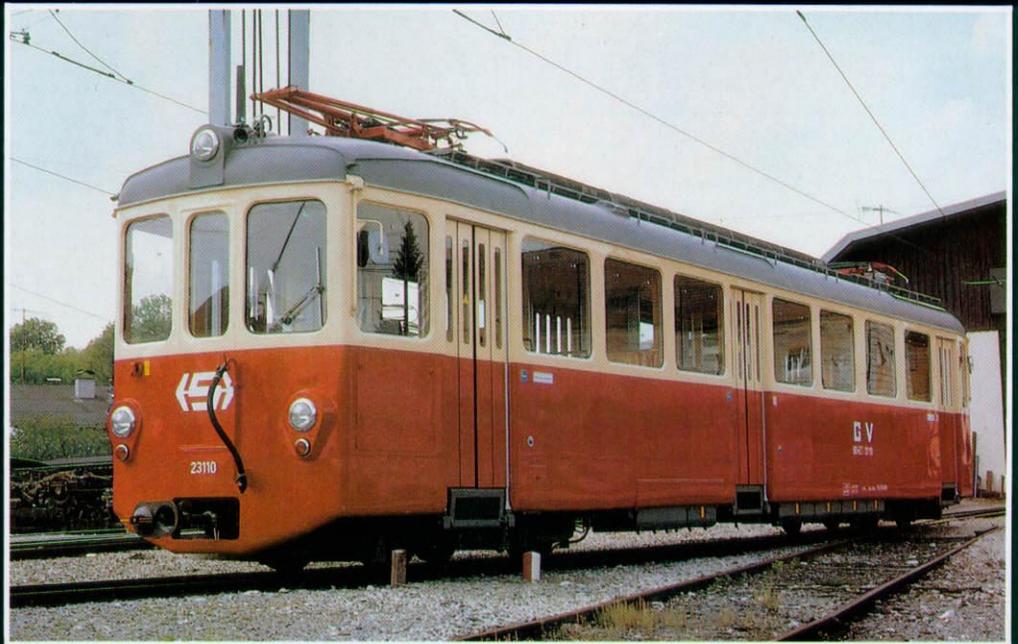


Foto: lw

GLEISPLAN DES BAHNHOFES VORCHDORF-EGGENBERG

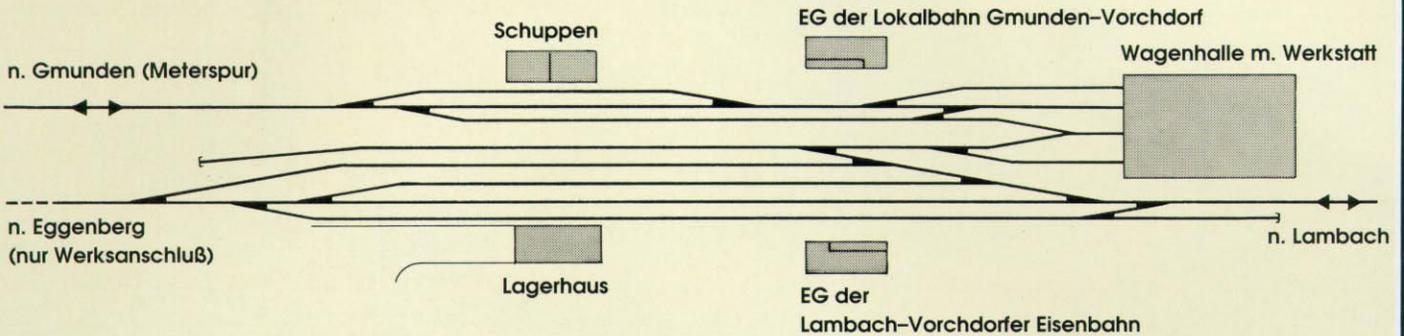


Foto: lw



Foto: lw

- ▲ Der älteste Triebwagen auf dieser Strecke ist der 23 102.
- ▲ Er stammt noch aus dem Jahr 1912 und ist seit der Eröffnung im Einsatz, heute allerdings nur noch vor besonderen Einsatzzügen. Der Hersteller des mechanischen Teils ist die Grazer Waggon- und Maschinenfabrik AG, die elektrische Ausrüstung lieferte seinerzeit die AEG in Wien. Der Wagenkasten wurde 1957 vollständig erneuert.

Die Werkstatt- und Wagenhalle in Vorchdorf entstand aus mehreren Teilen: Ganz rechts die alte eingleisige Halle der LVE, die später mit der Remise der Schmalspurbahn unter einem Dach vereinigt wurde.

Das mittlere Tor wird mit einem Dreischienengleis von beiden Spurweiten benutzt. Ganz rechts die Ausfahrt nach Lambach.



Foto: lk



◀ Zwei vierachsige Schmalspurwagen. Sie ergänzen das Fahrplatzangebot der Triebwagen.



▲ Der kleine Zweiachser stammt von der Strecke Vöcklamarkt-Attersee, die ebenfalls von Stern & Hafferl betrieben wird. Bei Bedarf ist der Fahrzeugtausch zwischen den Linien üblich.

Zum Abschluß noch einmal Tw 23 106 vor dem Schuppen in Vorchdorf. Er stammt auch aus der Schweiz, diesmal von der Trogener Bahn und kam 1986 zu Stern & Hafferl. ▶



Foto: lw



Endbahnhof Hoch-Leyningen

WIE GEHT'S WEITER?

Gar nicht so einfach:

Ein aussagekräftiges Titelbild soll entstehen.

Bertold Langer und Lutz Kuhl bauten zu diesem Zweck ein betriebsfähiges Diorama, das als erstes Teilstück einer zukünftigen H0m-Anlage dienen kann.

Hoch-Leyningen ist eine kleine Stadt, irgendwo in der weiten Landschaft zwischen dem Rhein und den Hängen des Odenwaldes gelegen. Wir schreiben das Jahr 1905, ein ereignisreiches Jahr für die Einwohner des Städtchens. Denn pünktlich zu Beginn des Sommers konnte endlich nach langem Streit um die richtige Trassenführung und vielen Intrigen im zuständigen Staatsministerium die meterspurige Kleinbahn in Betrieb genommen werden. Für Eingeweihte: Erbprinzessin Amalie wollte um keinen Preis auch nur einen Quadratfuß des Parks ihrer Villa abgeben und die Kaserne des traditionsreichen Hoch-Leyninger Dragonerregiments hätte eigentlich auch im Weg gestanden...

Aber schließlich war es dann doch soweit: Dank der unermüdlichen Bemühungen des Herrn Geheimrats Prof. Dr. Heinrich Knappertz, der bis zum letzten für „seine“ Bahn kämpfte, konnte mit dem Bau begonnen werden. Auf einem freien Platz unmittelbar vor der alten Stadtmauer entstand der Endbahnhof mit dem schönen kleinen Empfangsgebäude.

Da der Betrieb zunächst mit Dampfloks durchgeführt wurde, legte man hier auch das kleine Bw mit einem zweiständigen Lokschuppen an. Es war aber von vorneherein geplant, die Bahn irgendwann in nächster Zukunft einmal zu elektrifizieren. Die für die Triebwagen notwendige Kehrschleife wurde darum gleich mitgebaut. Da aber nur wenig Platz zur Verfügung stand, ist ihr Radius sehr eng ausgefallen.

Soviel nun zum Hintergrund von „Hoch-Leyningen“, denn so ähnlich könnte sich die Gründungsgeschichte einer Kleinbahn durchaus abgespielt haben.

Anlagenplanung

Der Gleisplan des Dioramas basiert auf dem von bl schon in MIBA-Spezial 5 vorgestellten Entwurf der Endstation einer Überlandstraßenbahn. Eine sehr ähnliche Vorbildsituation bot der Bahnhof Voerde in der Nähe von Hagen. Dieser wurde 1903 für die dampfbetriebene Kleinbahn Haspe-Breckerfeld gebaut und 1927 nach der Übernahme durch die Hagener Straßenbahn elektrifiziert. Dabei entstand dann auch die Kehrschleife für die Triebwagen.

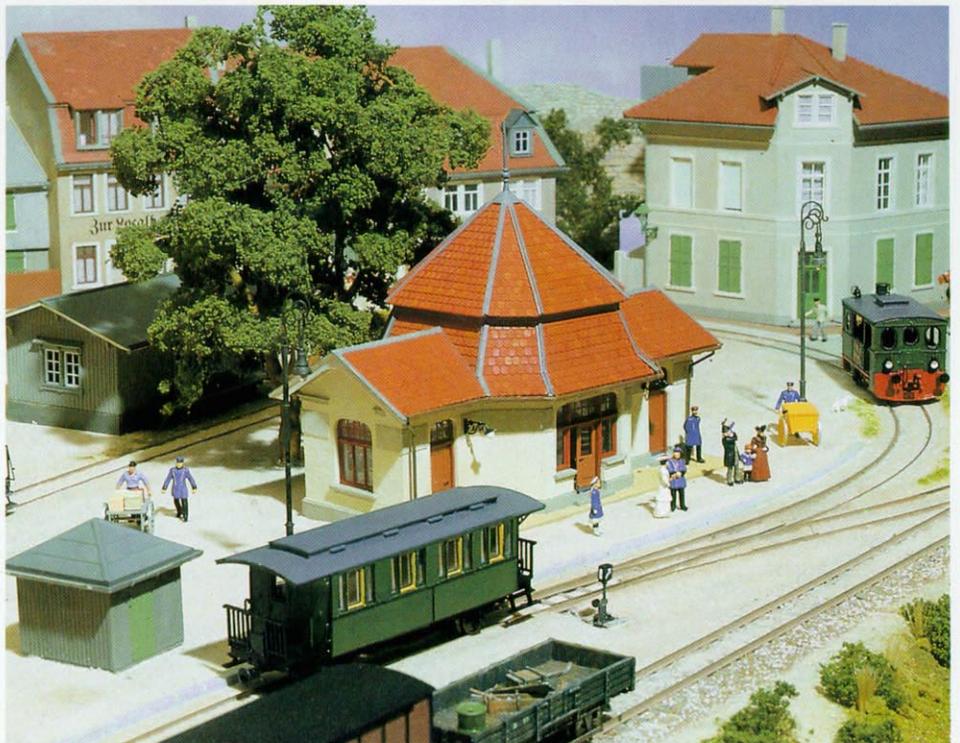
Das Anlagenteilstück ist für den Standort in einer Zimmerecke ge-

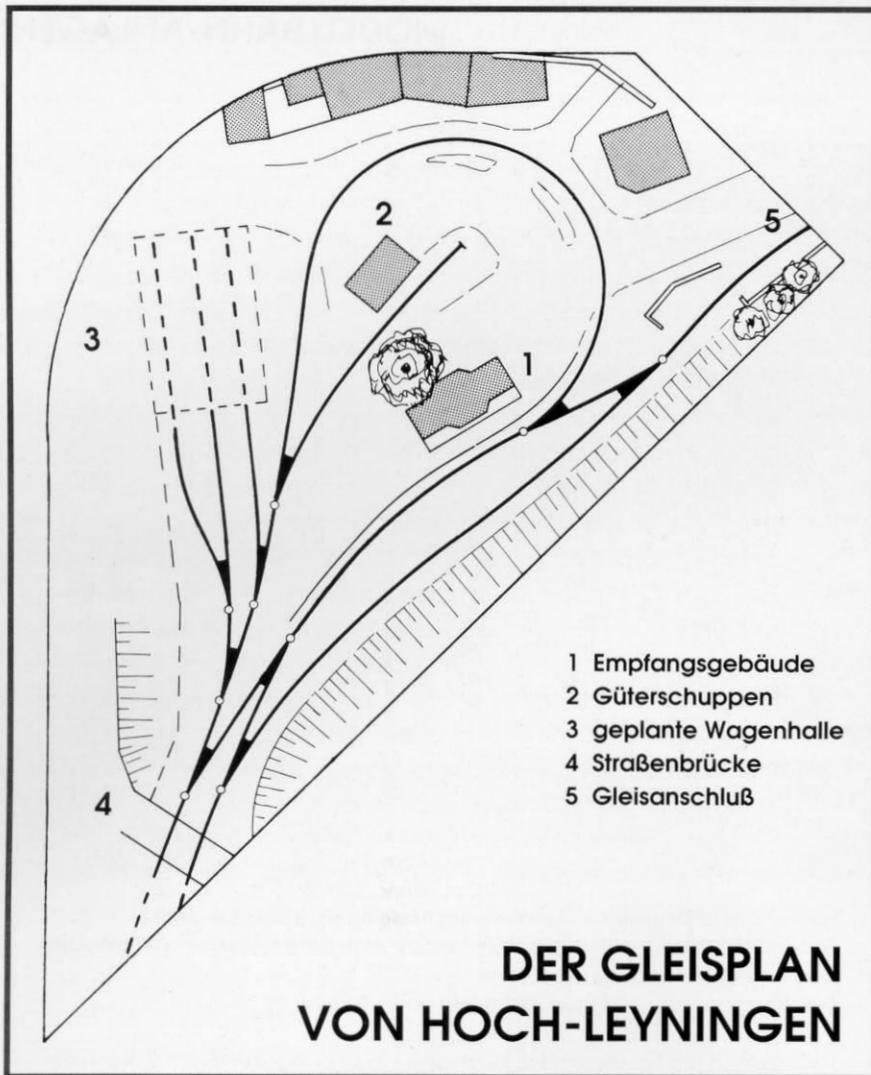


▲ Freies Vorbild Darmstadt. Eigentlich liegt Leiningen ja linksrheinisch... Aber irgendwann im 14. Jahrhundert wagte eine Seitenlinie des Fürstenhauses den Sprung über das große Wasser. Die Häuser von bl entstanden komplett im Selbstbau.

◀◀ Hochbetrieb am Lokalbahnhof. Nachdem die Lok abgekuppelt hat, kann sie die Güterwagen zu den verschiedenen Gleisanschlüssen rangieren.

Der Bahnhofplatz von Hoch-Leyningen. Die Kehrschleife nimmt fast den ganzen zur Verfügung stehenden Raum ein, in ihrem Inneren finden Empfangsgebäude und Güterschuppen Platz.





- 1 Empfangsgebäude
- 2 Güterschuppen
- 3 geplante Wagenhalle
- 4 Straßenbrücke
- 5 Gleisanschluß

DER GLEISPLAN VON HOCH-LEYNINGEN

dacht. Die weitere Streckenführung könnte dann mittels abnehmbarer Teilstücke im Bücherregal erfolgen.

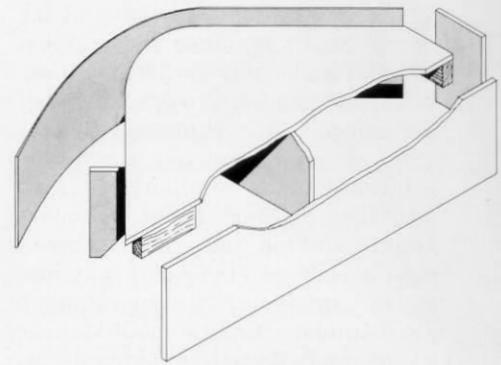
Eine besondere Schwierigkeit ergab sich aber aus der geplanten Elektrifizierung: Wohin mit den Abspannpunkten der Oberleitung? Deren Standorte sollten eigentlich schon bei der Planung festgelegt werden, um hinterher beim Bau keine unliebsamen Überraschungen zu erleben. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Trennstellen der ansetzbaren Anlagenteile zu richten, denn hier wird es für die Oberleitung besonders knifflig. In unserem Fall erfüllt die kleine Straßenbrücke in der linken Anlagenecke diesen Zweck. Es ist vorgesehen, sie in zwei Hälften teilbar auszuführen. Ein Teil ist fest auf dem Diorama montiert, das andere findet später seinen Platz auf dem Ansatzstück. Auf diese Weise kann die Oberleitung dann nachher je einen stabilen Punkt zur Aufhängung finden.

Rahmen und Gleisbau

Der Unterbau besteht aus 15 mm starker Tischlerplatte, 10 oder 12mm

hätten aber ebenfalls vollauf ausgereicht. Die Verkleidung der hinteren Abrundung erfolgte mit einer 4 mm starken Hartfaserplatte. Die Rundung verleiht ihr schon eine relativ große Stabilität, zur zusätzlichen Versteifung dienen zwei weitere Spanten aus Reststücken der Tischlerplatte.

Der Gleisunterbau besteht aus zwei Lagen 2 mm starker Korkplatten. Mit zwei weiteren Lagen aus dem gleichen Material wurde später der Platz zwischen den Gleisen aufgefüttert um auf die gleiche Höhe wie die Schienenoberkante zu kommen. Das Gleismaterial ist eine Mischung aus Eigenbau und Industrieteilen. Wir verwendeten hier die Schwellenbänder von Bemo, als Schienen kamen H0e-Profile von Roco zum Einsatz. Diese haben den Vorteil, einen optisch sehr schön wirkenden schmalen Schienenkopf zu besitzen. Besser wären allerdings 1,8 mm hohe Code 70-Profile gewesen, da deren Schienenfuß etwas breiter ist und deshalb in den Schienenstühlchen der Bemo-Schwellen mehr Halt findet. Allerdings stand uns noch eine größere Menge Roco-Gleise zur Verfügung, so



▲ Expositionszeichnung des Unterbaues.
Material: Hartfaser- und Tischlerplatten.

daß wir bei dem Bau auf dieses Material zurückgriffen. Die Weichen entstanden auf ähnliche Weise. Die Schwellenroste sind wieder von Bemo, die Schienen ersetzten wir durch Roco-Profile. Der im Originalzustand etwas grob wirkende Herzstückbereich erhält so ein zierlicheres Aussehen. Die Herzstückklücke fällt sehr viel schmaler aus und wird von den meisten Radsätzen ohne zu holpern überfahren. Diese Eigenschaft wirkt sich gerade bei den in dieser Hinsicht recht empfindlich reagierenden Schmalspurwägelchen positiv aus. Auch die Weichenzungen können ein Stück kürzer gehalten werden.

Der größte Teil der Gleise ist den Gepflogenheiten vieler Kleinbahnen entsprechend fast vollständig eingesandet. Der Vorteil bei der Nachbildung im Modell: Die maßstäblich umgerechnet viel zu hohen Schienenprofile verschwinden optisch fast vollständig.

Rillenschiene und Kehrschleife

Die Kehrschleife sollte teilweise im Straßenplanum liegen. Hier ergibt sich das altbekannte Problem der Nachbildung gut aussehender Rillenschienen. Eine auf den ersten Blick zugegebenermaßen primitiv erscheinende Lösung, die aber dennoch zu einem frappierenden Ergebnis führt, kam bei dem hinteren Straßenübergang zur Anwendung. Das Gleis wird zunächst vollständig mit eingefärbtem Moltofill verspachtelt. Ein Güterwagen, mehrmals über das Gleis geschoben, sorgt automatisch für die richtige Rillentiefe. Die Räder des Wagens müssen nur anschließend

MIBA zum Kennenlernen

Sie wollen mehr über den MIBA-Verlag und seine Produkte wissen? Ganz einfach: Ihren Wunsch ankreuzen, diese Seite ausdrucken und an den MIBA-Verlag schicken bzw. faxen.

Ja, bitte schicken Sie mir das MIBA-Verlagsprogramm

Ja, bitte lassen Sie mir ein aktuelles Probeheft der Zeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen“ zukommen.

Ja, Ich möchte „MIBA-Miniaturbahnen“ testen.

Das MIBA-Schnupperabo: 3 Ausgaben für nur DM 24,90. Als Dankeschön erhalte ich eine praktische Mini-Datenbank oder einen formschönen Kugelschreiber. Wenn Sie „MIBA-Miniaturbahnen“ anschließend weiter beziehen möchten, brauchen Sie nichts zu tun und erhalten 12 Ausgaben MIBA und eine Ausgabe MIBA-Messeheft zum Preis von DM 138,-. Andernfalls genügt innerhalb einer Woche nach Bezug des 2. Heftes eine Mitteilung an den MIBA-Verlag. Unser Dankeschön dürfen Sie aber in jedem Fall behalten. Dieses Angebot gilt nur innerhalb Deutschlands.

MIBA Verlag
Bestellservice
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg

Fax: 0911/519 65-40
Tel.: 0911/519 65-0

Name/Vorname

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Mein Schnupperabo bezahle ich per:

Bankeinzug Rechnung Kreditkarte

Bankbezeichnung/Kartenart

Konto-Nummer/Kartenummer

BLZ/gültig bis

Datum, Unterschrift

Als Dankeschön hätte ich gerne

- den Füller
 die Mini-Datenbank

Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß diese Bestellung erst wirksam wird, wenn ich sie nicht binnen einer Woche ab Absendung dieses Formulars schriftlich beim MIBA-Verlag GmbH, Senefelderstr. 11, 90409 Nürnberg widerrufe, und bestätige dies mit meiner zweiten Unterschrift.

Datum, 2. Unterschrift

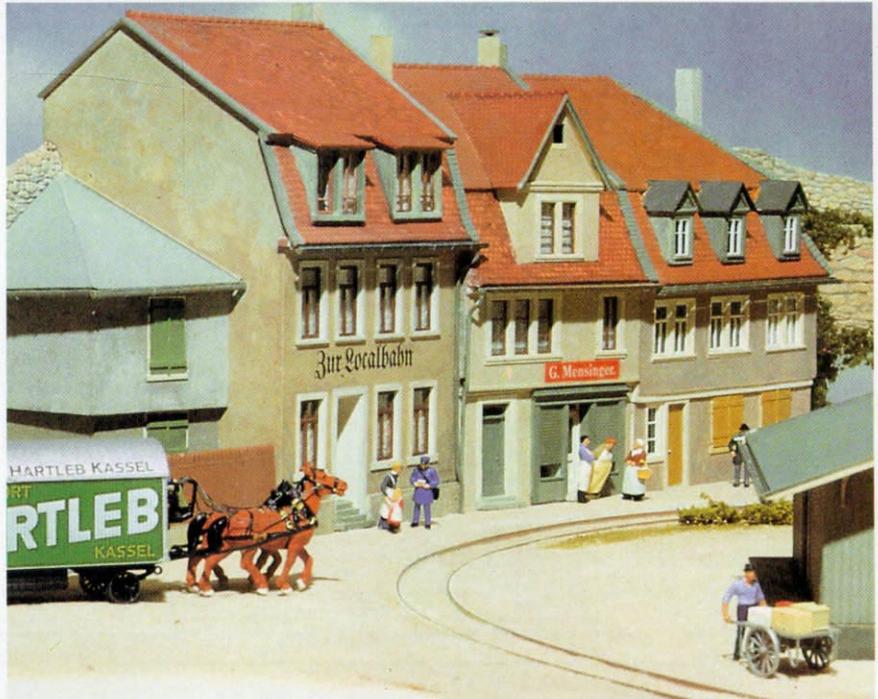
sorgfältig gereinigt werden. Die so entstandene Rille wirkt sehr schmal und fällt praktisch kaum auf. Nach dem Versäubern der Schienen dürften eigentlich auch keine Kontaktprobleme auftauchen.

Vor der Stadtmauer

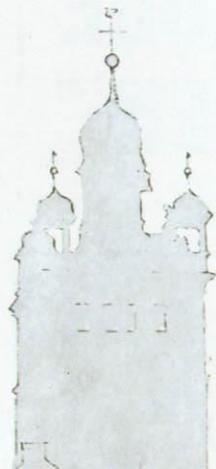
Der Platz in der Vorstadt, auf dem der Lokalbahnhof angelegt worden ist, wird von niedrigen zweigeschossigen Häusern gesäumt. Sie sind so angelegt, daß im Grundriß rechte Winkel möglichst vermieden werden und sich vor allem eine Reihe überschneidender Kanten ergibt. Diese unterstreichen die plastische Wirkung der insgesamt nur wenige Zentimeter tiefen Kulisse.

Die Häuser der Vorstadt entstanden alle in der Werkstatt von bl, das Baumaterial ist ebenfalls Polystyrol. Ihre Vorbilder haben sie in der im 2. Weltkrieg vollständig untergegangenen Altstadt von Darmstadt. Als Vorlage dienten die ausgezeichneten Fotografien aus der Vorkriegszeit sowie die detaillierten Zeichnungen in dem Buch *Die Darmstädter Altstadt* von Fritz Deppert und Christian Häussler, erschienen im Roether-Verlag. Es handelt sich um sehr einfache, um nicht zu sagen ärmliche Fachwerkbauten aus dem 18. und 19. Jahrhundert, wie sie für eine nicht besonders wohlhabende Ackerbürgerstadt typisch waren. Lediglich das klassizistische Eckhaus macht einen etwas besseren, fast schon herrschaftlichen Eindruck.

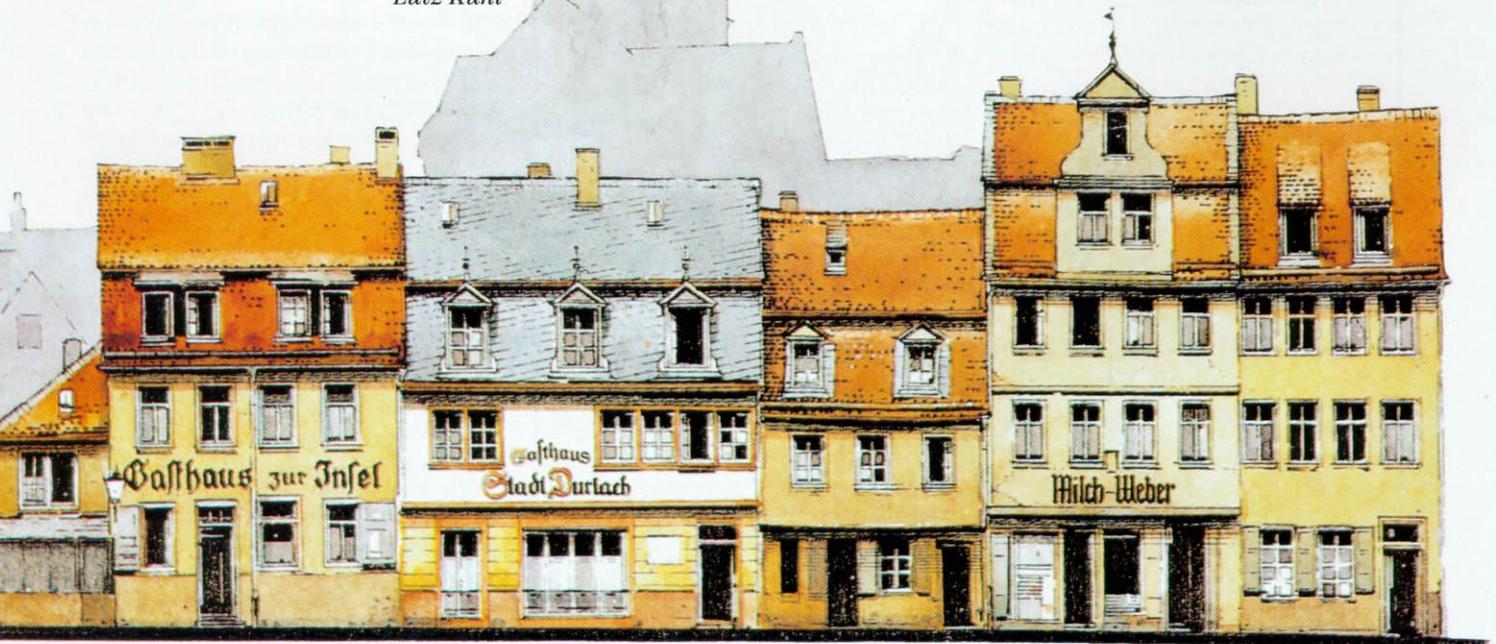
Lutz Kuhl



▲ Die Häuser am Bahnhofplatz lehnen sich mit ihrer Rückwand unmittelbar an die ange deuteten Reste der alten Stadtmauer an.



Häuserzeile an der Insel in der Darmstädter Altstadt. Die Zeichnung von Christian Häussler vermittelt einen guten Eindruck der im Krieg zerstörten Bauten und ist auch eine hervor- ragende Vorlage zum Modellbau.

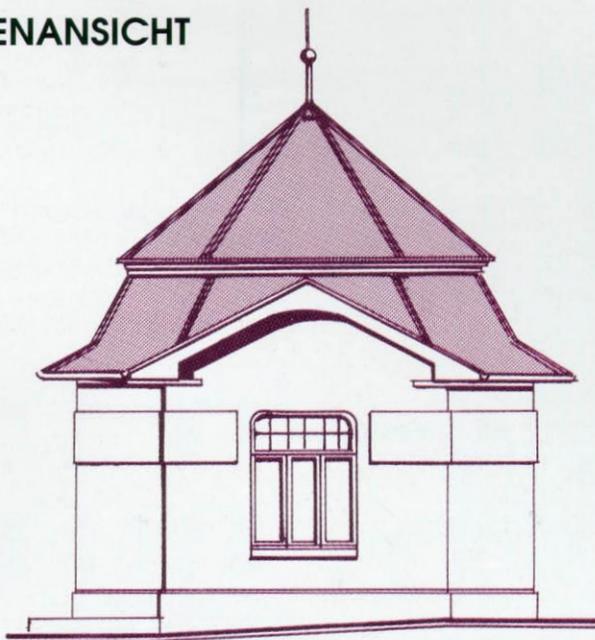


BAHNSTEIGSEITE



BAHNHOFSGEBÄUDE HOCH-LEYNINGEN

SEITENANSICHT



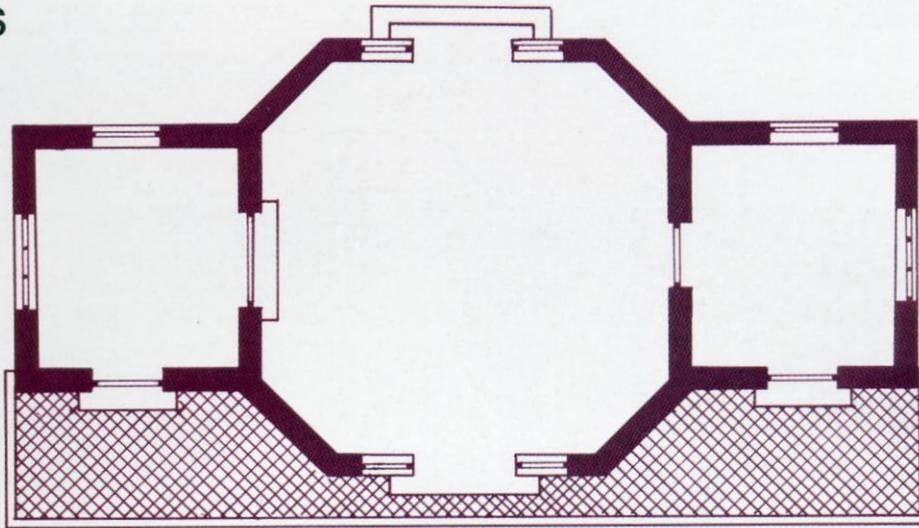
Das kleine Empfangsgebäude von Hoch-Leyningen hat ein ausgefallenes Jugendstil-Vorbild aus dem Jahr 1911. Ich habe es dem alten Wartepavillon an der ehemaligen Endhaltestelle Traundorf der Gmunden-Vorchdorfer Lokalbahn in Österreich nachempfunden, der leider bereits vor einigen Jahren abgerissen worden ist. Damit paßt es zwar eigentlich nicht ganz ins Rheinisch-Hessische, aber vielleicht hat ja in diesem Fall der Architekt in Wien studiert...

Von Österreich ins Hessische

Außerdem habe ich es in der äußeren Gestaltung etwas verändert, um die typisch österreichischen Stilmerkmale nicht überzubetonen. So mußte der kräftige rauhe Verputz mit dem gelbweißen Anstrich einer glatteren Version in gedämpfteren Farbtönen weichen. Das Dach ist jetzt mit Biberschwanzziegeln und Schiefereinfassungen gedeckt. Diese Art der Deckung war für das südliche Hessen typisch.

Das Raumangebot im Inneren ist den Bedürfnissen einer Kleinbahn entsprechend sehr bescheiden. Der geräumige Warteraum im achteckigen Mittelteil wird von zwei Diensträumen flankiert. In einem ist die Fahrkartenausgabe untergebracht, in dem anderen befindet sich das *Bureau* des Aufsichtsbeamten. Damit ist das Modell nicht ganz vor-

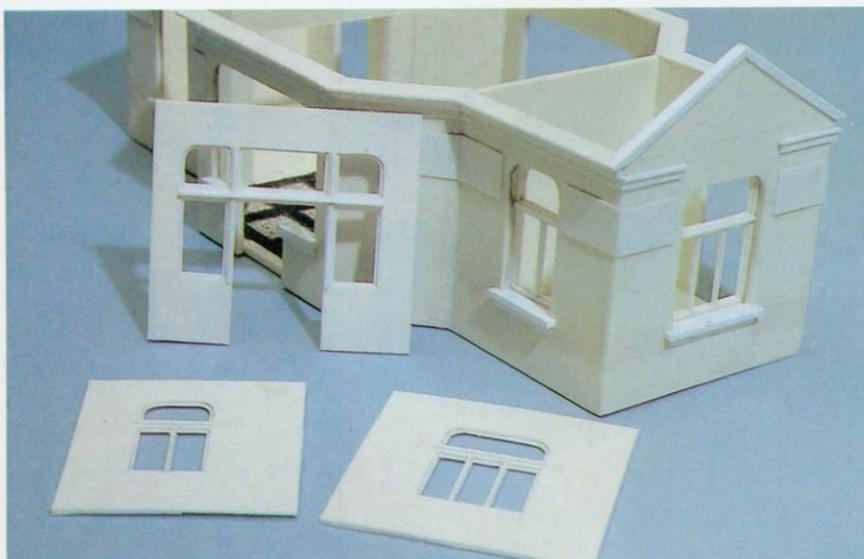
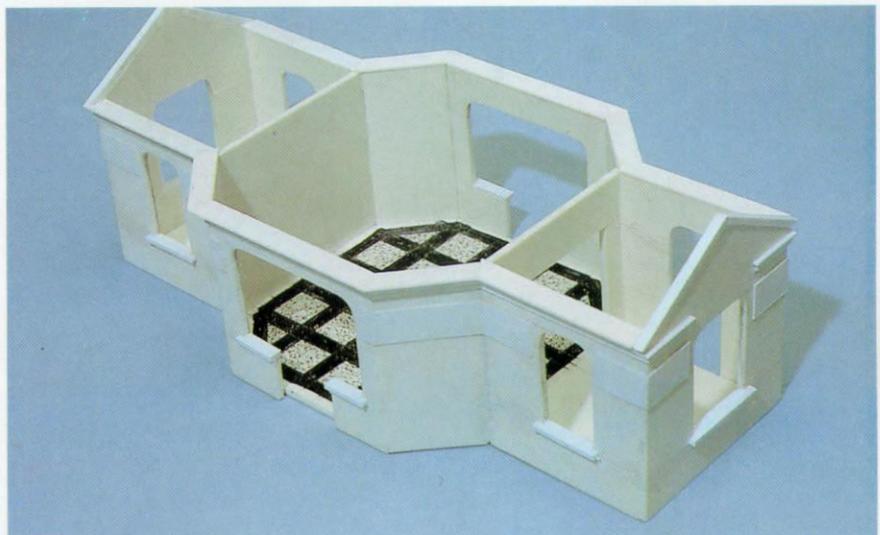
GRUNDRISS



bildgetreu, denn beim Original in Traudorf gab es nur zwei zur Gleisseite offene Warteräume.

Ganz aus Plastik

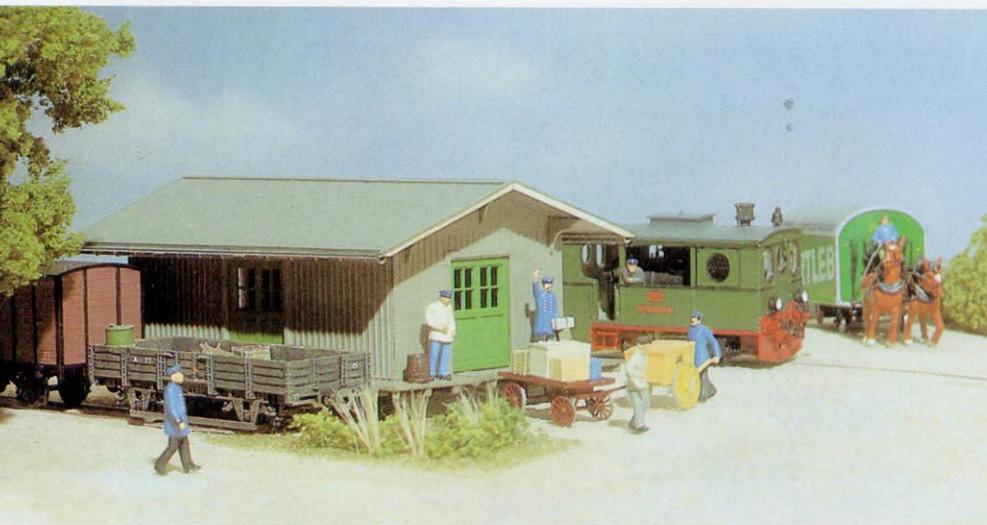
Das Modell erstellte ich vollständig in der Polystyrol-Bauweise. Den Terrazzo-Fußboden im Inneren der Warterhalle zeichnete ich ganz einfach mit einem Filzstift auf und klebte eine Letraset-Folie darüber. Schwierig war allerdings der Bau des achteckigen Daches, der sehr viel Sorgfalt erforderte. Die Stoßkanten verdeckte ich mit schmalen Streifen von Evergreen, da ich nicht genügend Firstziegel hatte.



▲ Rohbau des Empfangsgebäudes. Wände und Simse sind schon fertig. Der Fußboden im Warterraum ist auch schon bemalt, später soll noch eine Inneneinrichtung dazukommen.

◀ Türen und Fenster bestehen aus mehreren Lagen Polystyrol. Hier ist auf exakte Rechtwinkligkeit zu achten: Auf dem Foto sieht man später jeden Fehler!

Zeichnungen und Fotos: lk



▲ Hochmodern Anno 1905. Mächtig stolz sind unsere Hoch-Leyninger auf ihren Kleinbahnhof, ist seine Architektur doch ganz auf der Höhe der Zeit und braucht den Vergleich mit viel bekannteren Orten nicht zu scheuen.

◀ Bislang ging es in unserer kleinen Stadt ja doch recht gemächlich zu, und das sollte sich trotz des Bahnanschlusses auch nicht so schnell ändern. Bei der Ankunft eines Zuges bricht im Bahnhof zwar jedesmal eine gewisse Hektik aus, aber bestimmte Beamte ließen sich einfach nicht aus der Ruhe bringen...

Narrenhände beschmieren ►
Tisch und Wände...
Die frischgestrichenen hellen Wände üben auf so manchen hoffnungsvollen Jungkünstler eine magische Anziehungskraft aus.
Was Klein-Kuno gerade auf den Putz pinnt, entzieht sich leider unserer Kenntnis, Wachtmeister Schnauzerkowski ist jedenfalls hellauf begeistert.





- ▲ Zum Abschluß noch einmal eine Übersicht über unser Diorama. Auf der weißen Fläche, vorne links angeschnitten, soll nach der geplanten Elektrifizierung einmal die Wagenhalle stehen. Alternativ könnte man es aber auch beim Dampfbetrieb lassen. In diesem Fall fänden ein Lokschuppen und ein kleines Bw hier Platz.

Frage an unsere Leser:

WIE GEHT'S JETZT WIRKLICH WEITER?

Vielleicht haben Sie ja eine Idee, wie aus dem Diorama Hoch-Leyningen eine richtige Anlage wird. Senden Sie uns Ihre Entwürfe. Sie können nicht so gut schreiben oder zeichnen? Kein Problem, die Idee zählt. Die drei besten Arbeiten werden auf jeden Fall veröffentlicht und mit einem attraktiven Anerkennungspreis belohnt. Selbstverständlich gibt es für jede Veröffentlichung das übliche Autorenhonorar. Die Jury besteht aus Rolf Knipper, Bertold Langer und Lutz Kuhl. Sie entscheidet unter Ausschluß des Rechtsweges.

Einsendeschluß:

1. Februar 1993

Kennwort: Wie geht's weiter?



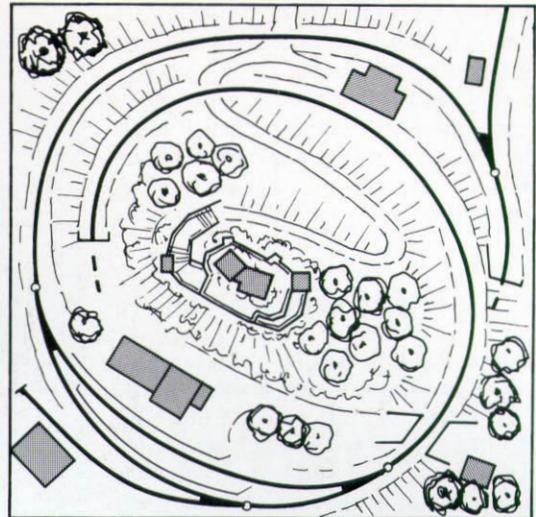


EIN HALBER QUADRATMETER MIT EISENBAHN

Schmalspurmodelle in der Baugröße N sind nicht gerade weitverbreitet. Railino füllt diese Marktlücke seit einiger Zeit mit ausgezeichneten Modellen nach Vorbildern der Rhätischen Bahn. Eine originelle Kleinanlage bietet ihnen die standesgemäße Auftrittsmöglichkeit.

Der Triebwagen ABe 4/4 in der neuen roten Lackierung überquert gerade die kleine Brücke vor der Bahnhofseinfahrt. ►





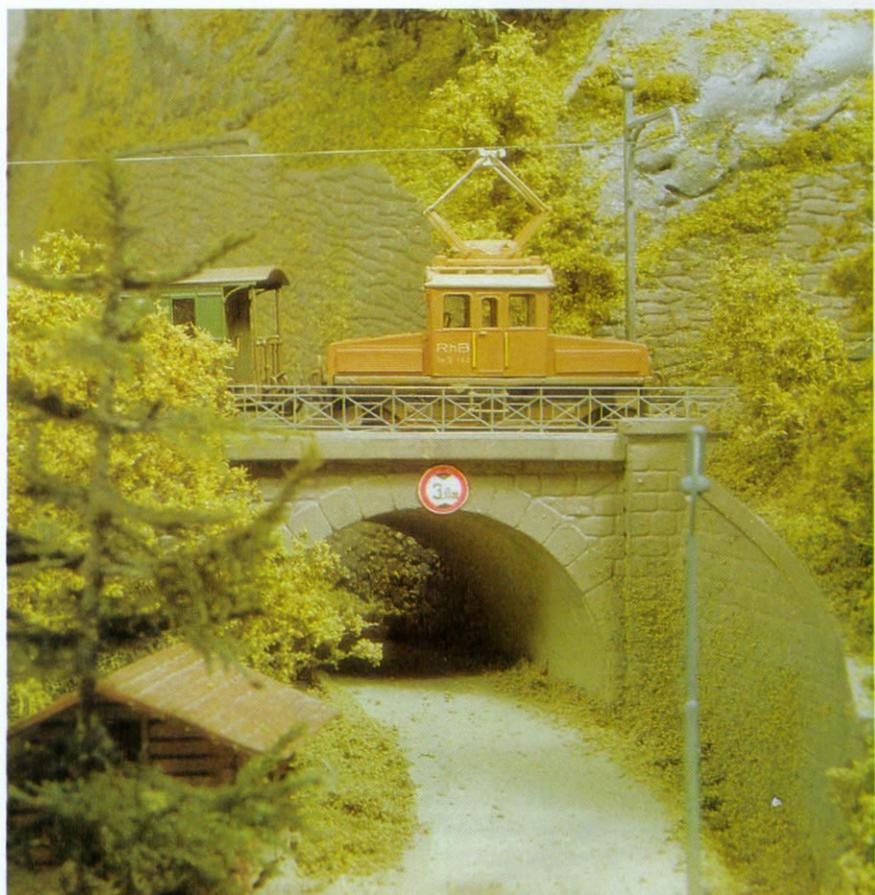
Kleinanlage oder betriebsfähiges Diorama? Diese Frage läßt sich hier nur schwer beantworten, denn bei der Spurweite Nm ist selbst auf einer sehr kleinen Fläche noch eine überzeugende Gesamtgestaltung möglich. Die kleine Anlage mit der Burg Branzoll im Mittelpunkt besitzt lediglich eine Grundfläche von 70 cm mal 70 cm, insgesamt also noch etwas weniger als einen halben Quadratmeter. Diese Maße waren durch eine vorgegebene Vitrine festgelegt.

Gleise in Nm

Der Gleisbau war eine relativ aufwendige Angelegenheit. Die doch sehr begrenzte Fläche ließ die Verwendung der Miniclub-Gleise von Märklin aufgrund der starren Gleis- und Weichengeometrie nicht zu. Da auf diese Weise der komplette Selbstbau notwendig war, konnten auch die nur 1 Millimeter hohen Code 40-Profile verwendet werden. Als Schwellen für Gleise und Weichen kamen die Schwellenroste der Z-Flexgleise von Peco zum Einsatz. Die längeren Weichenschwellen sind entsprechend aus mehreren Teilen zusammengestückt. Da auf der Anlage aber nur vier Weichen vorhanden sind, hielt sich der Aufwand zum Glück in Grenzen. Die Fahrzeuge von Railino sind mit Z-Radsätzen von Märklin ausgerüstet. Damit ein reibungsloser Betrieb garantiert ist, mußten bei den Peco-Schwellenrosten allerdings die Schienenklammern auf der Gleisinnenseite etwas abgeschliffen werden. Bei den Code 40-Profilen holpern sonst die Spurkränze der Fahrzeuge über die Klammern.

Die Oberleitung ist mit einer einfachen Fahrleitung versehen, wie sie bei elektrifizierten Kleinbahnen häufig zu finden war. Im Modell läßt sich eine solche Fahrleitung ziemlich einfach mit Gummifäden von Weinert nachbilden. Sie ist zwar nicht betriebsfähig, besitzt aber gegenüber einer gelöteten Fahrleitung aus Kupferdraht den Vorteil der größeren Stabilität. Die Elastizität des Gummifadens macht sie gegenüber unbeabsichtigten Berührungen weit-

- ▲ Der Gleisplan der Nm-Anlage
- ▼ Noch einmal die ABe 4/4, diesmal in der alten beige-grünen Lackierung. Die geschickte Platzierung vor der Hintergrundkulisse trägt viel zur guten Wirkung der kleinen Anlage bei.
- ◀ Zugkreuzung in dem kleinen Bahnhof direkt unterhalb der Burganlage.
- Felsen, Tannen, viel Gebüsch und eine kleine Lok: Die braune Ge 2/2
- ▼ paßt sich beinahe ans Gelände an.



gehend unempfindlich. Die Oberleitungsmasten bestehen aus Messing-Schleuderguß, für die eigens ein Urmodell gebaut wurde. Wer es einfacher haben will, kann natürlich auch die recht gut wirkenden, aber etwas massiv geratenen Straßenbahn-Oberleitungsmasten von Arnold nehmen.

Irgendwo in den Alpen

Landschaftlich ist die Anlage ungeachtet der darauf verkehrenden RhB-Fahrzeuge nicht so genau festgelegt. Sie könnte etwa wie das Vorbild der Burg Branzoll in Südtirol angesiedelt sein. So gibt es dort auch heute noch trotz einiger Streckenstillegungen interessante Schmalspurbahnen wie etwa die Rittnerbahn bei Bozen oder die Nonstalbahn zwischen Trento und Malé. Umgekehrt wiederum könnte die Burg stilistisch durchaus nach Graubünden passen. Wie dem auch sei, auf jeden Fall macht die Umgebung, in der die Kleinbahn verkehrt, einen durchaus alpenländischen Eindruck.

Der Baumbestand besteht hier überwiegend aus Nadelhölzern. Bei der Umsetzung ins Modell haben sich die hervorragenden Bausätze von Habert & Partner bewährt. Sie sind mit einem verblüffend echt wirkenden Naturmaterial ausgestattet, durch die vorgefertigten Stämme hält



sich auch der Bauaufwand in vernünftigen Grenzen. Die übrige Vegetation entstand aus überarbeitetem Island-Moos, Streumaterialien und Laubwerk von Woodland-Scenics.

Zum Abschluß erfolgte die farbliche Überarbeitung der ganzen Anlage: Mit Hilfe einer feinen Spritzpistole und verdünnten „Weathering-Farben“ wurde ein sehr realistisch wirkendes Finish erreicht.

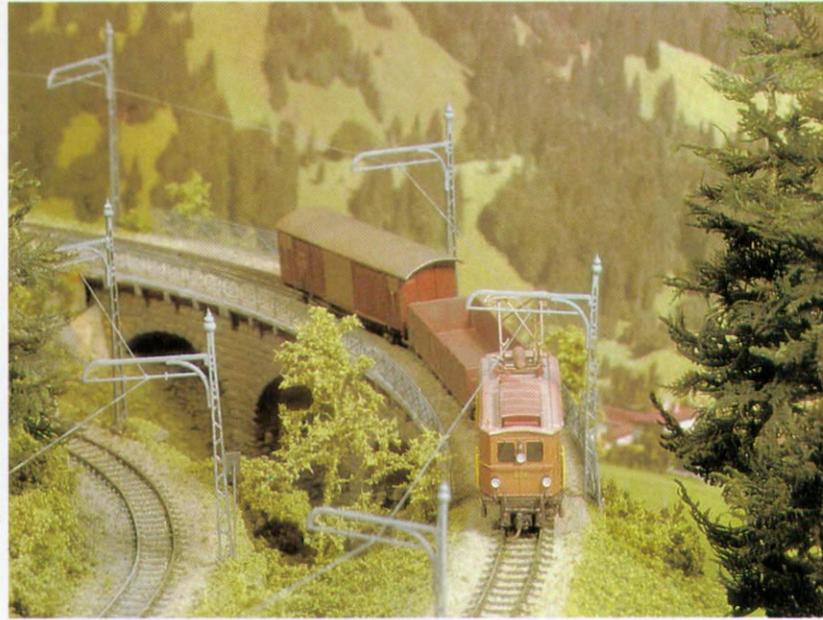
Dinus/lk

▲ Das Empfangsgebäude des kleinen Bahnhofs entstand aus einem abgewandelten Vollmer-Bausatz, der Güterschuppen stammt von Pola. Die sparsame Gestaltung unterstreicht die großzügige Wirkung der Anlage.

Reger Betrieb im Bahnhof. Die Ge 2/2 rangiert einen gedeckten Güterwagen zum Schuppen. Die alte ABe 4/4 ist vorbildgerecht mit einem

▼ Lyra-Bügel ausgerüstet.



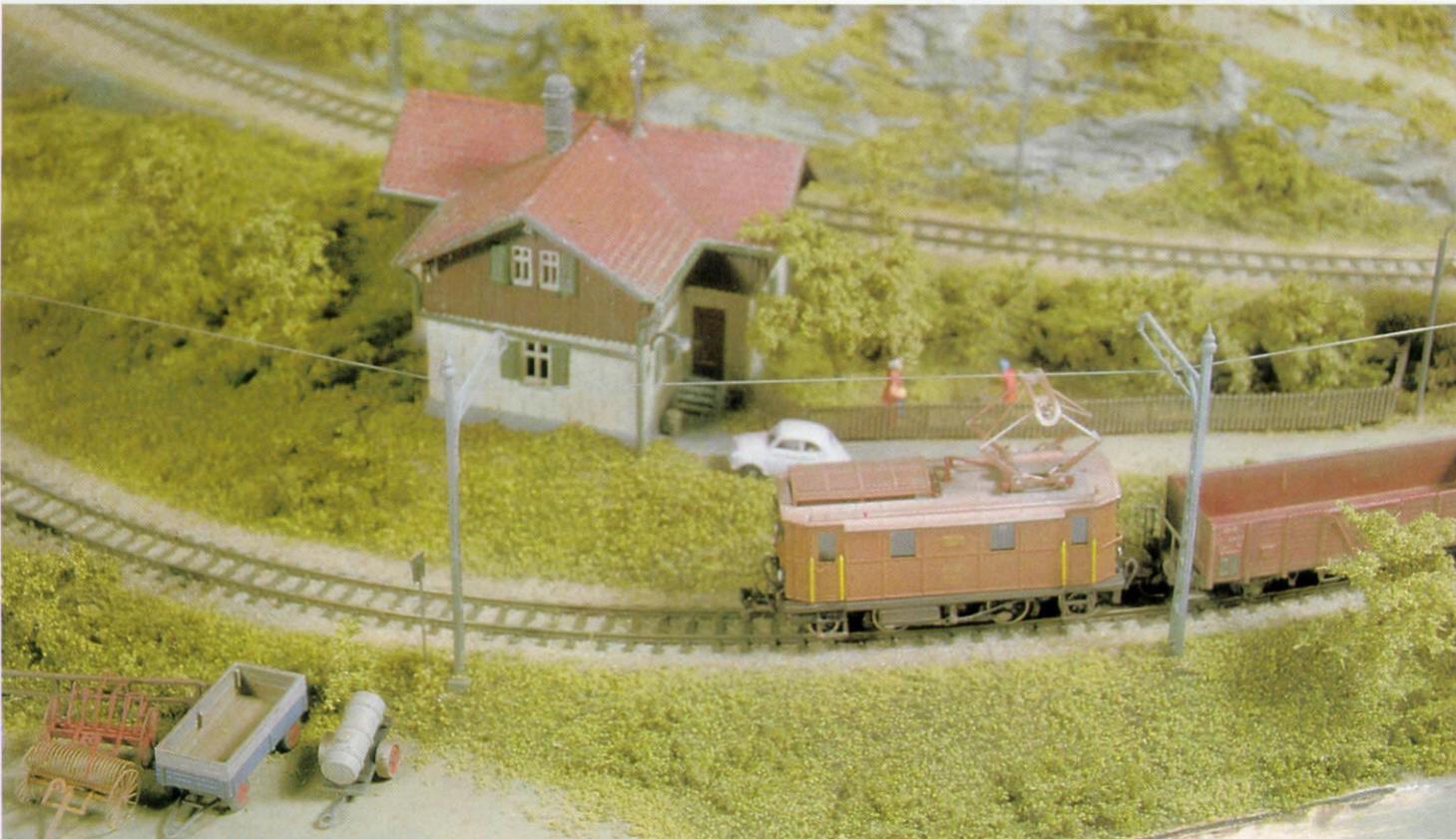


▲ Die bekannte RhB-Güterzuglok Ge 2/4 mit zwei Wagen auf ihrem Weg zum Bahnhof. Die Oberleitung ist nicht funktionsfähig, sie besteht aus einem Gummifaden von Weinert.

◀ Trotz der kleinen Fläche eine großzügige Gestaltung. Dieser Vorteil macht sich gerade in den kleinen Baugrößen positiv bemerkbar.

Das Bahnwärterhaus, zwischen den beiden Streckenteilen
▼ gelegen, passiert gerade die Ge 2/4 mit ihrem Güterzug.

Fotos: dinus





Bausatzmodelle von der Insel

SCHMALSPUR MADE IN BRITAIN

Verglichen mit dem normalen H0-Angebot der Großserienhersteller müssen sich die Freunde der schmalen Spurweiten mit einer relativ bescheidenen Produktpalette begnügen. Hier sind Eigeninitiative und Selbstbau gefragt. Kostengünstige Bausätze von individuellen Modellen aus Großbritannien stellt Ulrich Bogner vor.

Bislang ist nicht viel Modellbahngutes aus Großbritannien über den Kanal zu uns vorgedrungen – der Kontinent war quasi abgeschnitten. Das könnte sich mit der Errichtung des EG-Binnenmarktes aber ändern, denn die Insel hat in Punkte Modellbahn dann doch einiges zu bieten.

Schon wer den PECO-Katalog gründlicher studiert, findet in dem weitgespannten Sortiment auch einige Angebote für den Schmalspursektor. Man bietet nicht nur Gleismaterial für Oe und H0e, dessen fahrtechnische Qualitäten sich bereits herumgesprochen haben dürften, sondern auch einigermaßen preiswerte Gehäusebausätze für Fahrzeuge. Es handelt sich dabei um Weißmetallaufbauten, deren Motorisierung mit handelsüblichen Industrie-Fahrgestellen erfolgen soll. Unsere Hobbykollegen in Großbritannien bauen weit weniger als wir auf Fertigmodelle, sondern schätzen die eigene Bauleistung.

Bei den H0e-Triebfahrzeugen finden sich neben rein britischen Vorbildern wie der teilverkleideten Tramway-Lok nach einem Vorbild der Glyn Valley Tramway durchaus Modelle, die auch auf dem Kontinent entsprechende Vorbilder haben könnten. Motorisiert werden die kleinen B- und C-Kuppler mit Fahrgestellen aus dem Hause Arnold oder Minitrix.

Preiswerte Modelle aus Weißmetall

Natürlich kann man bei einem Bausatzpreis von ca. 50,- DM keine brillanten Detaillierungskünste erwarten, aber das für uns verfügbare Sortiment an Zurüstteilen erlaubt eine durchaus überzeugende „Eingemeindung“ der kleinen Lökchen. Ebenso ist es mit der Paßgenauigkeit der Teile mitunter nicht so bestellt, wie wir es etwa aus dem Hause Weinert gewöhnt sind. Das kann allerdings auch mit dem Alter und dem Abnutzungsgrad der Gießformen zusammenhängen. Hier und da muß man halt nacharbeiten und die Teile lieber fünfmal trocken aneinander anpassen, bevor man zur Klebung schreitet. Da geht es dann leider nicht immer ohne den auch – in Maßen – als Füllstoff wirkenden Stabilit-Kleber ab.

Sollte sich dennoch irgendwo am Modell ein unschöner Spalt auftun, so kann man nach dem Grundieren mit Auto-Grundierlack einen auf diesen Lack abgestimmten Spachtel benutzen und das Ganze bei langsamst laufender Silikon-Schleifscheibe mit dem Minidrill wieder glätten.

Auch für den Kontinent

Ein sehr umfangreiches Bausatzangebot nicht nur von H0e-Fahrzeugen nach englischen Vorbildern hat die Firma Langley. Da gibt es für „00“ und N auch Straßenfahrzeuge, Gebäude und eine Vielzahl von Ausstattungsdetails aus Weißmetall: Das reicht bis hin zum Sortiment von Grabsteinen und Kreuzen für die richtige Atmosphäre auf dem Kirchhof.

Langley bildet überwiegend Fahrzeuge britischer Museumsbahnen (Lynton & Barnstaple sowie der Festiniog Railway) nach. Die Lokomotivgehäuse werden in bewährter Weißmetallbauweise, teilweise mit Messing-Ätzteilen verfeinert, angeboten.

Die Waggons bestehen komplett aus geätztem Messing. Lokfahrwerke sind in den Bausätzen in der Regel nicht mit enthalten. Als Fahrgestell müssen daher Großserienfahrwerke der verschiedensten Hersteller verwendet und z. T. auch angepaßt werden. Je nach Vorbild bedient man sich da bei Arnold, Bachmann, Graham Farish, einem englischen N-Hersteller, dessen Fahrwerke recht annehmbare Laufeigenschaften aufweisen, Ibertren N oder Minitrix. Für die Optik der nicht so ganz maßstäblichen Fahrwerke sind bei neueren Modellen Ätzteile zur Ergänzung oder zum Umbau der Steuerung oder des Triebwerks beigelegt.

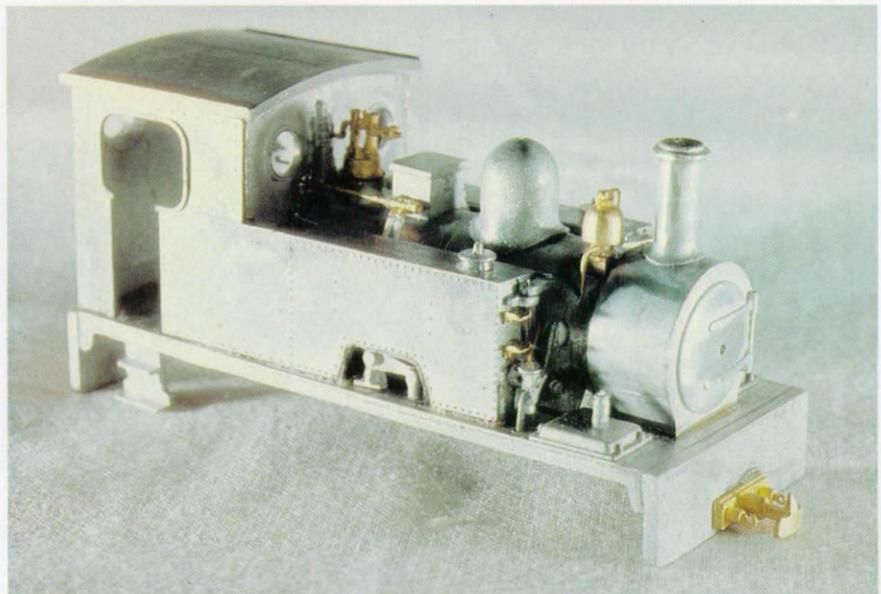
Die diesjährige Neuheit im Hause Langley dürfte die Österreich-Fans begeistern. Es handelt sich um die Nachbildung einer ehemaligen Heeresfeldbahn-Lok von Franco Belge aus dem Jahr 1941, die als 699.003 bei den Steiermärkischen Landesbahnen lief und heute als „Sir Dre-faldwyn“ bei der Welshpool & Llanfair-Museumsbahn beheimatet ist.

Eine weitere Maschine, die es auch auf den Kontinent verschlagen haben könnte, ist die 2'C Feldbahnlok, die von Hunslet im 1. Weltkrieg in großen Stückzahlen für Ihrer Majestät Eisenbahnruppen hergestellt worden ist. Ein fahrzeuggeschichtliches Schmankerl, aber auch eine Herausforderung an die bastlerischen Fähigkeiten ist die Fairlie-Lok der Festiniog Rwy., ein „Zwilling“ höchst eigener, eben britischer Bauart und beim großen Vorbild eine Schinderei für den armen, ausgebeuteten Heizer dazu.

Rund um die Feldbahn

Der Freund der Feldbahnen, wie sie im 1. Weltkrieg entwickelt und danach vielfältig zivil verwendet wurden, findet einen reichhaltigen Fuhrpark im Modellangebot von Parkside Dundas. Dieser schottische Hersteller hat sehr ansprechende Vierachser als Polystyrol-Bausätze im Programm. Dazu ebenfalls eine Hunslet-Feldbahnmaschine, allerdings mit der Achsfolge 1'C'1' und einige typisch englische, B-gekuppelte Satteltankmaschinen der Festiniog-Museumsbahn.

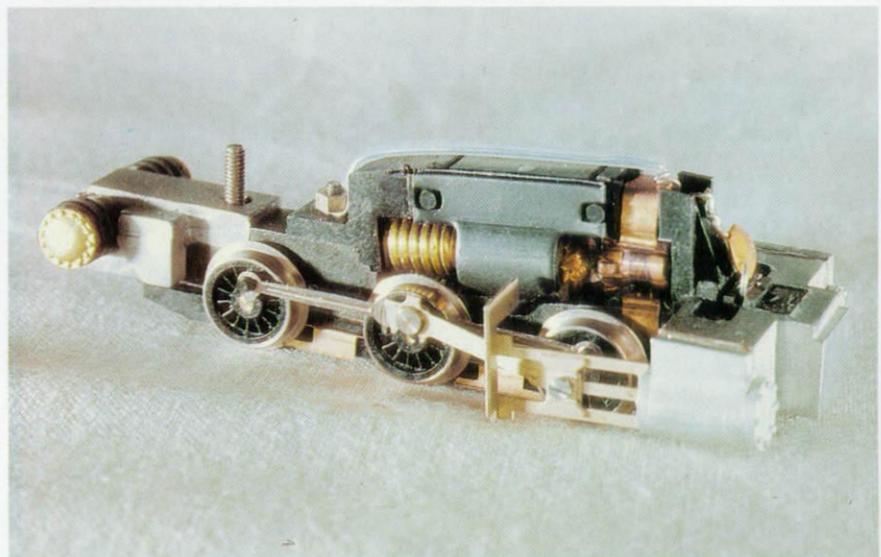
Da die Festiniog-Bahn ursprünglich Granit- und Schieferbrüche zu bedienen hatte, bietet Dundas auch Modelle der kleinen, handgebrem-



▲ Das Gehäuse der Bagnall-Lok von George E. Mellor (GEM). Einige Messingteile wie Sicherheitsventil, Glocke und Kupplung sind bereits montiert, um der Lok ein „deutsches“ Aussehen zu geben.

◀ Werner Knopf ist der Erbauer der „Douglas“ von Peco. Allerdings rüstete er die Lok mit einem Faulhaber anstelle des ursprünglichen Arnold-Antriebs aus, so daß sich zwischen Kessel und Rahmen ein freier Durchblick ergibt.

▼ Das Chassis der Bagnall-Lok stammt von Graham Farish. Hier ist es bereits mit den Füllstücken für die Gehäusemontage versehen.



sten, zweiachsigen Waggons für den Granit- und Schiefertransport. Solche Fahrzeuge mit ihren robusten Holzaufbauten und bis zu 3 t Ladegewicht fanden auch in hiesigen Steinbruchbetrieben und beim Streckenbau Verwendung.

Ein Hobbytüftler mit gleichwohl respektablem Angebot ist Rodney Stenning, der sich dem Rollmaterial der Tallylyn und der Corris Railway verschrieben hat. Er bietet gut gravierte Polystyrol-Bausätze für Wagen und eine 1'C'1'-Maschine der Lynton & Barnstaple sowie als Neuheit eine

B 1'-Satteltankmaschine „Sir Haydn“ in gemischter Weißmetall- und Messingbauweise.

Von George E. Mellor (GEM) stammt die C-gekuppelte Bagnall-Maschine. Ein Vorbild, das nicht nur nach England paßt, sondern auch jeder Privatbahn auf dem Kontinent als bulliges Zugpferd wohl angestanden hätte. Bei diesem Modell wird ein Fahrgestell von Graham Farish benötigt, dessen kräftiger fünfpoliger Permanentmagnetmotor mit dem Gewicht des Weißmetallgehäuses ordentliche Zugkraft entwickelt.

**DIE ADRESSEN
DER HERSTELLER**

Parkside Dundas
Millie St.
GB-Kirkcaldy, Fife,
Scotland KY1 2NL

(Kreditkarten: Visa Access, Mastercard, Eurocard, Euroscheck z. Verrechnung in £).
Katalog und Preisliste auf Anfrage.

Langley Miniature Models
166 Three Bridges Road
GB-Crawley, Sussex RH10 1LE
(Access/Mastercard, Euro-, Visa-, Barclaycard, Euroscheck in £)
Katalog H0 £ 3,50
Katalog N £ 3,22

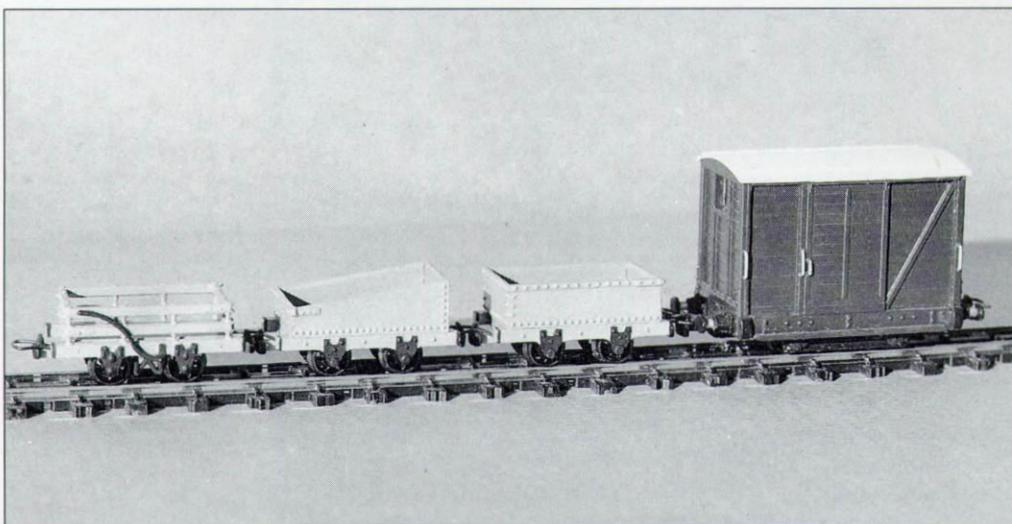
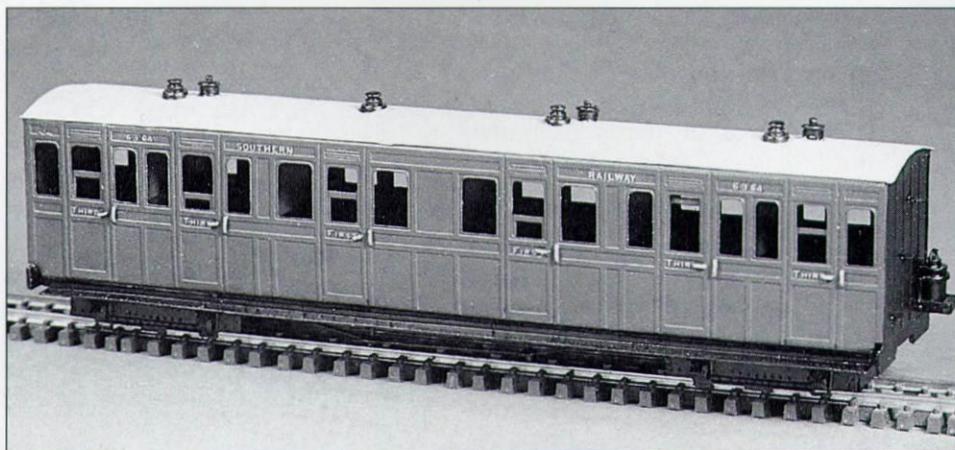
Rodney Stenning
Model Railways, Kits & Castings
29, Treyford Close
GB-Ifield, Crawley,
West Sussex RH11 0JN
(Preise u. Prospekt auf Anfrage,
Zahlungen über Euroscheck in £)

Ratio Plastic Models Ltd.
Hamlyn House, Mardle Way
GB-Buckfastleigh,
Devon TQ11 0NS
(Verrechnungs- Euroscheck in £)
4-Farb-Katalog N/H0/00 £ 2,-



▲ Die fertige Bagnall-Maschine als Lok Nr. 5 „Hercules“ einer Privatbahn irgendwo in Deutschland.

Eine große Auswahl an H0e-Bausätzen bietet die Firma Langley an. Dieser gemischtklassige Vierachser der Lynton & Barnstaple Railway besteht aus Messingätzteilen. ▼



◀ Die kleinen Güterwagen stammen von Rodney Stenning. Ihre Vorbilder haben sie bei der Talylyn Railway. Sie könnten aber ebensogut bei einer Steinbruchbahn nach deutschem Vorbild eingesetzt werden.

Eine lobende Nebenbemerkung sei hier der Herstellerfirma Graham Farish gewidmet. Diese stellt vorrangig fertige Modelle für die Baugröße N her. Trotzdem ist es ihr nicht zu aufwendig, in ihrem Katalog als reguläres Produkt auch fahrfertige Antriebsgestelle („motorized chassis“) einzeln anzubieten. Das ist für den Bastler eine tolle und wirklich hilfreiche Sache, denn nur wenige dürften faktisch in der Lage sein, einen Antrieb komplett in der nötigen Präzision selbst herzustellen. N-Nürnberger, höret die Signale!!

George E. Mellor dürfte übrigens auch für die Herstellung der bei Peco erschienenen Maschinen verantwortlich sein, zumindest habe ich schon im Peco-Sortiment angebotene Loks in einem Originalkarton von Mellor bezogen. Leider war von GEM kein aktueller Katalog erhältlich, so daß der Interessierte hier auf Importeure (z. B. Neussner in Waldkappel) verwiesen sei.

Zu guter Letzt noch ein Tip für die Gebäudebauer unter unseren Lesern: die Firma Ratio Plastic hat ein umfangreiches Programm an filigranen Polystyrol-Bausätzen sowohl in HO/00 als auch in N zu bieten. Die Montage erfordert allerdings etwas Erfahrung bei der Verarbeitung auch von diffizilen Kleinteilen. Für eine Neben- oder private Privatbahn findet man fein gravierte Bahnbauten und Zubehörteile, wie sie auch in unseren Breiten zumindest in der Frühzeit der Epoche 1 benutzt worden sein könnten.

Ulrich Bogner

Eine Feldbahnlok von Baldwin aus dem ersten Weltkrieg. Sie kommt ebenfalls aus der Werkstatt von Werner Knopf und entstand aus einem GEM-Bausatz.



Beschleichen Sie auch unangenehme Gefühle bei der Vorstellung, Zoll zahlen zu müssen? Oder gar bei dem Gedanken, sich mit paragraphentreuen Beamten auseinanderzusetzen, damit diese Ihr Paket mit dem so lang ersehnten Modell herausrücken?

Verständlich wäre das ja, wenn es mir auch scheinen will, daß sich da eher das eigene schlechte Gewissen rührt: Hat man denn nicht vielleicht doch bei diversen Urlaubsfahrten schon mal ein bißchen geschmuggelt...?

Die offiziellen Sätze für die Abgaben beim Import von Modelleisenbahnen, maßstabsgerechten Modellen, Bausätzen oder Teilen derselben sind für Privatleute gar nicht so blutig, wie man vielleicht befürchten sollte. Ich habe bislang jeden-

falls noch nie irgendwelche Schwierigkeiten bei Sendungen aus dem Ausland erlebt – die meisten wurden sogar (vermutlich wegen des geringen Warenwerts von ca. 100,- DM) vom Zollamt als „Freigut“ ausgesondert, in diesem Fall war an Abgaben gar nichts zu zahlen. Nehmen wir aber ruhig mal an, Sie hätten sich als Privatmensch in einem der EG-Länder einen Modellbahnartikel auf dem Versandwege bestellt. Dann kommen an Abgaben maximal 14 % des Warenwerts auf Sie zu. Dabei ermittelt sich der Warenwert aus dem reinen Nettowert der Ware (Exportwert) zuzüglich der Kosten für Verpackung und Versand.

Etwas umständlicher stellt sich die Sache bei der Einfuhr aus einem der EFTA-Länder dar. Für die Schweiz und Österreich gilt dabei eine Sonderregelung: Ist das importierte Stück in der Schweiz bzw. in Österreich hergestellt worden, und in der Sendung eine Ursprungserklärung über die Ware enthalten, wird nur die Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von 14% auf den Warenwert fällig. Eine „Warenverkehrsbescheinigung EUR 1“, ausgestellt im Ursprungsland, tut den gleichen Dienst. Fehlt eine solche Ursprungserklärung aber, wird es

schon teurer. Dann zahlen Sie endlich das von Anfang an befürchtete: einen Einfuhrzoll. Der beträgt 8% vom Warenwert. Dazu kommt dann noch die Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von 14% – nun allerdings gerechnet auf die Summe von Warenwert plus 8% Einfuhrzoll. Bei Importen aus den anderen Efta-Ländern gelten von vornherein 8% Zoll plus 14% Einfuhrumsatzsteuer.

Bei allen anderen Ländern, den zollamtlich sogenannten „Drittländern“ wird ebenfalls nach der 8%-plus-14%-Regel abgerechnet, das trifft auch die für uns Modellbahner so interessanten Herstellerländer USA und Japan. Im Falle Japan allerdings dürften schon die Portokosten den Warenwert in bedenkliche Höhen treiben....

Wohlgemerkt: die hier dargelegten Regeln be-

treffen lediglich die Warengruppe „Modelleisenbahnen, maßstäbliche Modelle, Bausätze und Teile derselben...“

Kassiert werden die festgesetzten Abgaben normalerweise bei Auslieferung der Sendung durch den Paket- oder Briefboten; auch die privaten Paketdienste, wie etwa UPS, erheben die Einfuhrabgaben bei Auslieferung an den Empfänger. Nur in Einzelfällen wird ein Zollamt darauf bestehen, daß der Empfänger einer Sendung sein Paket persönlich bezahlen und abholen muß.

Was die EG angeht, so ist ab 1.1.93 die oben dargetane Prozedur abgeschafft. Das Zauberwort „Europäischer Binnenmarkt“ bedeutet in unserem Zusammenhang, daß bei Sendungen aus EG-Ländern keine Einfuhrabgaben mehr erhoben werden. Stattdessen wird die Ware vom Verkäufer lediglich mit der gesetzlichen Mehrwertsteuer seines Landes berechnet und versteuert. Das wären, laut derzeitiger Brüsseler Harmonisierungsdiskussion, dann europaweit einheitlich 15%. Für uns, die Käufer, wird die Sache damit hoffentlich nur um 1% teurer als bisher, aber doch auch ein klein wenig einfacher.

Ulrich Bogner

**EUROPA
ZOLLT...**



Kastendampflok Plettenberg AUF SCHMALER SPUR IM SAUERLAND

Bei Kleinbahnen und dampfbetriebenen Straßenbahnen waren Lokomotiven mit einem geschlossenen Kastenaufbau einst weitverbreitet. Eines der wenigen erhalten gebliebenen Exemplare dieser Bauart diente als Vorbild für das Weinert-Modell.

Die Stadt Plettenberg entwickelte sich im Lauf des vorigen Jahrhunderts zu einer bedeutenden Industriestadt im Sauerland. Nachteilig war allerdings die abseitige Lage zu der Eisenbahnstrecke Hagen–Siegen, die dem Tal der Lenne folgte. Die zahlreichen Industriebetriebe verlangten jedoch nach einem Bahnanschluß. Allerdings ließen die relativ ungünstigen örtlichen Verhältnisse den Bau einer normalspurigen Stichbahn nicht zu. Aus diesem Grund erfolgte schließlich im Jahr 1896 der Bau der meterspurigen Plettenberger Kleinbahn, die den Anschluß zur Staatsbahn übernahm.

Auf engen Kurven durch die Stadt

Die Gleise waren zum größten Teil im Straßenplanum verlegt. Eine Besonderheit der Plettenberger Kleinbahn waren dabei die engen Gleisbögen. Um die im Stadtgebiet dichtgedrängt liegenden Industriebetriebe zu errei-

chen, waren stellenweise Radien von nur 18 Metern erforderlich. Lokomotiven und Waggons waren daher in der Regel nicht normal gekuppelt, sondern mit kurzen Zwischenstangen verbunden.

Der Güterverkehr bildete das Rückgrat des Bahnbetriebs, er wurde zunächst mit Rollböcken, von 1904 an überwiegend mit Rollwagen durchgeführt. Der Personenverkehr war ebenfalls recht umfangreich, hier standen bis zuletzt mehrere Vierachser zur Verfügung.

Der Betrieb wurde mit Kastendampfloks durchgeführt, in der Regel B-Kuppler, deren Achsstand 1500 mm nicht überschritt. Die engen Gleisbögen ließen hier keine andere Wahl zu, die beiden zunächst ebenfalls vorhandenen C-Kuppler behielten sich auf die Dauer nicht.

Das Vorbild

Das Weinert-Modell der *Plettenberg* hat die Lok 3 zum Vorbild, welche 1927 von Henschel & Sohn in Kassel mit der Fabriknummer 20288 gebaut worden war. Sie blieb als einzige Lok der Plettenberger Kleinbahn erhalten und überlebte auch die offizielle Betriebseinstellung am 26. April 1962. Denn auf einem verbliebenen Streckenteilstück stand die Lok schließlich noch bis 1968 im Einsatz. Als sie im gleichen Jahr vom Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) für die Museumsbahn Bruchhausen-Vil-



sen erworben wurde, war sie deshalb auch völlig abgewirtschaftet. Die notwendige Wiederaufarbeitung sollte aber noch etliche Jahre auf sich warten lassen, da der DEV zunächst nicht über die notwendigen Mittel verfügte.

Erst 1983 konnte in der museumseigenen Werkstätte mit den Restaurierungsarbeiten begonnen werden. Dabei war unter anderem der vollständige Neubau des Kessels erforderlich. Acht Jahre später war es dann endlich soweit: Im Sommer 1991 konnte die *Plettenberg* wieder dampfen. Seitdem ist sie im regelmäßigen Betriebseinsatz auf der Museumsbahn zu sehen. *Lutz Kuhl*

▲ Die Seitenansicht der Kastendampfloks. Eigentlich ist sie nicht ganz einsatzbereit, denn ein wichtiges Utensil fehlt: Die Dampfpeife. Das Dach ist auch noch nicht festgeklebt und liegt nur lose auf.

◀◀ Endlich ist es soweit: Die kleine Stadt hat ihre Straßenbahn erhalten. Die *Plettenberg* steht im Mittelpunkt des Interesses der Anwohner.

Schmalspurig durch die engen Gassen der Altstadt. Ähnliche Situationen ▼ waren in vielen Städten zu finden.



AUS WEISSMETALL UND MESSING

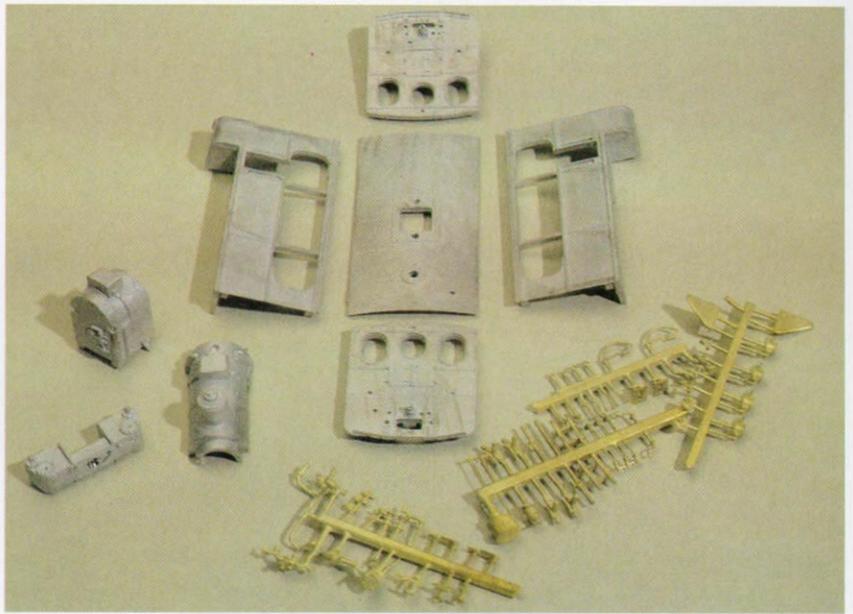
Nach dem Öffnen des Kartons präsentieren sich die relativ wenigen Bauteile der kleinen Lok sauber in Klarsichtfolie eingeschweißt. Das Lokfahrwerk mit dem Motor ist bereits vormontiert, der Rahmen rot lackiert. Ausprobieren kann man das Fahrwerk aber noch nicht, denn es erweist sich als kopflastig und ist erst mit dem aufgesetzten Gehäuse fahrbereit.

Der Zusammenbau kann beginnen

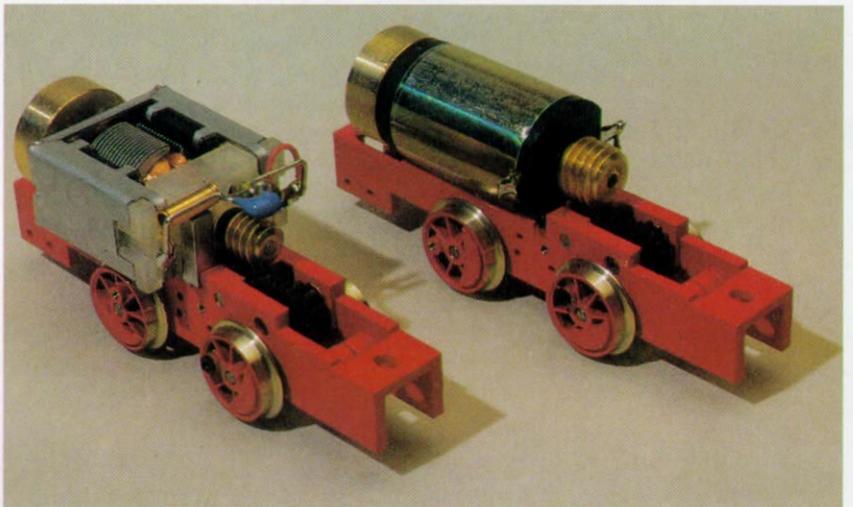
Die Wände des Gehäuses, der Kessel und der Zylinderblock bestehen aus Weißmetall. Diese Teile sind sehr präzise gegossen und benötigen fast gar keine Nacharbeit mehr. Selbst die an den Wasserkästen in einer Rundung liegende 45°-Gehrung ist exakt ausgefallen und muß nur ganz leicht mit Schmiergelpapier nachgeschliffen werden. Von dieser Seite ein großes Lob an Weinert!

In diesem Stadium muß man sich auch entscheiden, in welchen Zustand die Lok gebaut werden soll. Will man die Ausführung mit den Federpuffern für den Rangierbetrieb auf einem Dreischienengleis bauen, müssen nämlich die entsprechenden Bohrungen vorgebohrt werden, die Ankörnungen liegen auf der Innenseite der beiden Gehäusefrontteile.

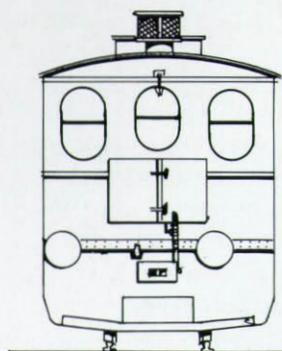
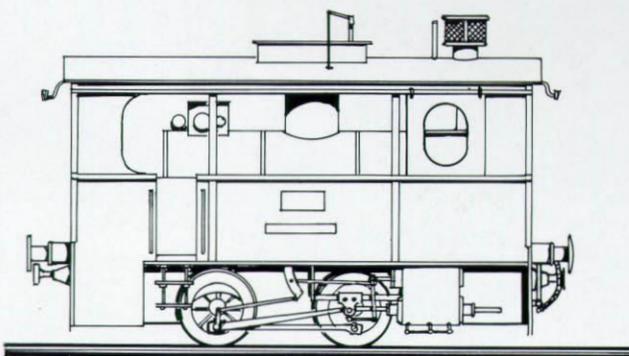
Die Seitenwände konnte ich problemlos mit Sekundenkleber zusammenfügen und zum Abschluß mit Handgriffen, Laternen, Bremsschläuchen und Kuppelhaken komplettieren. Hier traten keine Probleme auf:



▲ Die Einzelteile der „Plettenberg“ auf einem Bild. Sie sind exakt und paßgenau gegossen.

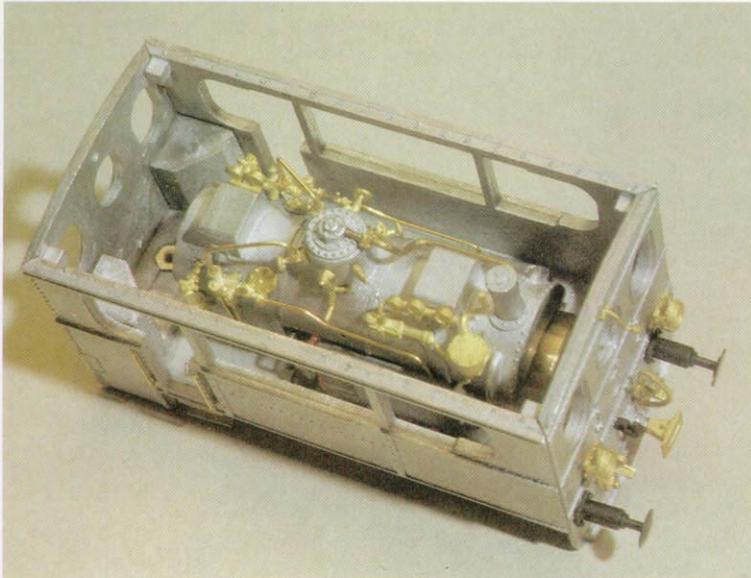
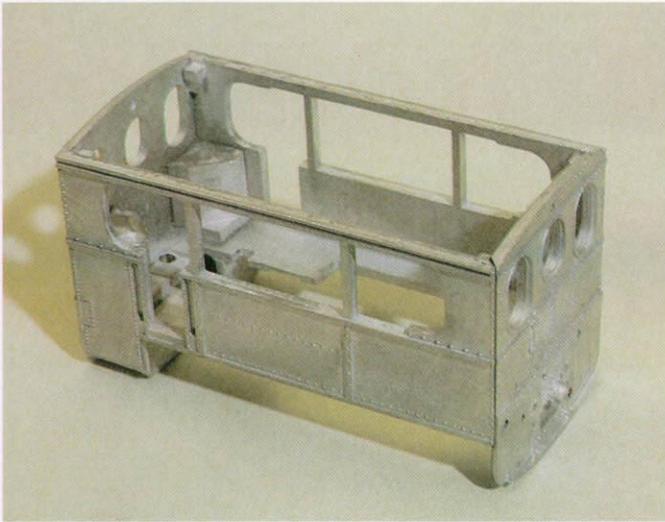


Die beiden Fahrwerks- ▲
versionen: Links mit
Mabuchi-Motor, rechts
mit Faulhaber. In den
Fahreigenschaften
unterscheiden sie sich
nicht sonderlich.



Maßstab 1:87

Die Übersichtszeichnung
der „Plettenberg“ in der
Ursprungsausführung mit
den asymmetrisch ange-
ordneten Federpuffern.
◀ Zeichnung: Ik



▼ Das zusammengesetzte Gehäuse aus Weißmetall. Die Wandstärken sind zwar materialbedingt zu dick, dies fällt aber hinterher nicht mehr auf.

Der fertig bestückte Kessel mit allen ▲
Armaturen und Leitungen.

◀ Kessel und Gehäuse komplettiert. Der Mabuchi-Motor schaut zwar etwas unter dem Kessel hervor, schwarz angemalt verschwindet er aber optisch.

Das Gehäuse von vorn. Die Lampen sind nur lose eingesteckt, ich klebte sie erst nach dem Lackieren fest. ▼

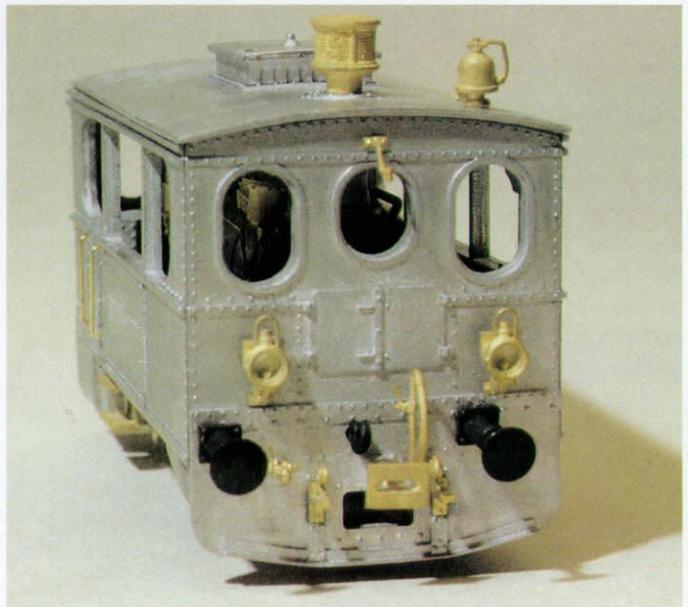
Die Durchmesser für die jeweiligen Bohrungen sind in der Bauanleitung genau angegeben, die Handgriffe fertig vorgebogen.

Der erste Fahrversuch

Nachdem der Kleber ausgehärtet war, konnte ich das Gehäuse auf des Fahrwerk setzen und die erste Probefahrt unternehmen.

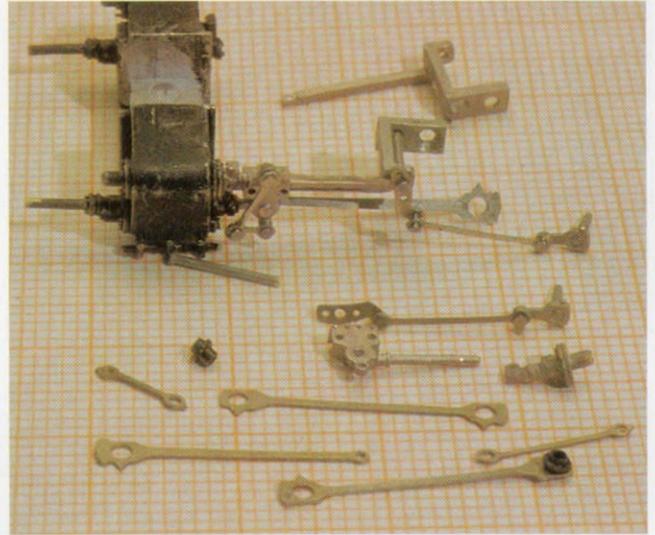
In diesem Zustand sind die Fahreigenschaften als gut zu bewerten. In der Version mit dem Mabuchi-Motor setzt sich das Lökchen taumelfrei und ohne zu rucken langsam in Bewegung, auch die Höchstgeschwindigkeit macht einen recht angemessenen Eindruck. Das Fahrgeräusch hält sich ebenfalls in Grenzen, Motor und Getriebe schnurren leise vor sich hin.

Die Fahreigenschaften der Faulhaber-Version sind eigentlich nur minimal besser, zumindest vom optischen Eindruck her. Lediglich die Fahrgeräusche sind zu einem beinahe unhörbaren Summen reduziert.





▲ *Filigranarbeit: Das Nieten der Steuerung. Körner und kleiner Amboß erleichtern die Arbeit.*



▲ *Die einzelnen Teile der Steuerung. Auf dem Millimeterpapier ist ihre Kleinheit gut zu sehen.*

Dennoch ist hier auch der erste Kritikpunkt angebracht. Die beiden Achsen des Fahrwerks sind starr im Rahmen gelagert. Es ist nur ein Radstanz direkt angetrieben, der andere wird später über die Kuppelstange mitgenommen. Gerade bei dem kurzen Radstand und dem relativ großen Überhängen des Aufbaus mit hohem Gewicht wäre hier eine Dreipunktlagerung doch sehr wünschenswert. Auf meinem Testgleis fuhr die Lok zwar einwandfrei, aber wie's nachher mal auf der Anlage bei Herzstücken und ähnlichen Schikanen aussehen mag, möchte ich nicht vorraussagen...

Die Ausrüstung des Kessels.

Hier wird es jetzt etwas schwieriger, Geduld ist angesagt. Zum Glück sind nur wenige Messinggußteile zu montieren und die entsprechenden Leitungsnachbildungen aus Messingdraht zu verlegen. Die Ankörnungen für die notwendigen Bohrungen sind schon paßgenau am Kessel mitgegossen. Das weiche Weißmetall läßt sich problemlos bearbeiten, einige Gußgrate sind auch noch zu entfernen.

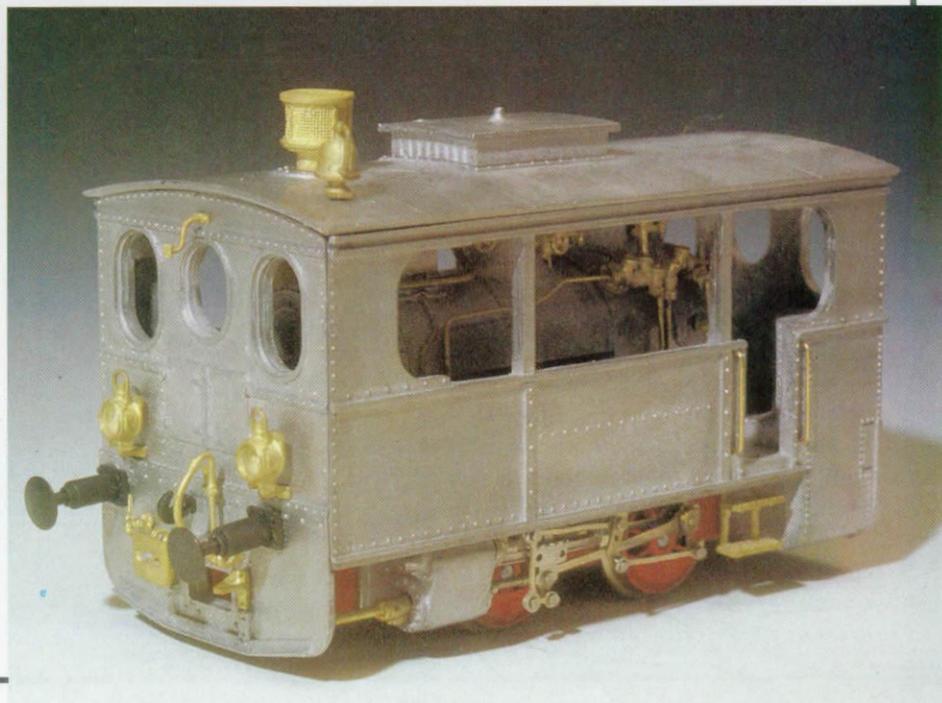
Erst mal fertig: Die „Plettenberg“ ► komplett. Die Lackierung erfolgte anschließend ganz konventionell mit Mo-Lak-Farben und dem Pinsel.

Die Steuerung

Wirklich kompliziert wird es erst bei dem Zusammennieten der Steuerung. Die einzelnen Teile und besonders die Nieten sind eben doch sehr winzig, und da hilft nur viel Finger-spitzengefühl und viel Geduld! Das Nietset von Weinert mit dem kleinen Amboß und Körner ist zwar eine gute Hilfe, aber leider nur bedingt brauchbar, da es für die viel größeren Normalspur-Steuerungen gedacht ist. Von den Nieten könnten ruhig ein paar mehr dem Bausatz

beiliegen, im ersten Anlauf verhaute ich einige, bis ich endlich den Bogen raus hatte. Am besten geht's noch, wenn die offene Seite des Niets mit sanftem Druck auf den Körner etwas erweitert und anschließend mit einem nicht festen Hammerschlag festgenietet wird. Einige Versuche sind hier unumgänglich. Für diejenigen, die sich das Ganze zutrauen, bietet Weinert aber als Auftragsarbeit den kompletten Zusammenbau der Steuerung an.

Text und Fotos: Lutz Kuhl



MIBA zum Kennenlernen

Sie wollen mehr über den MIBA-Verlag und seine Produkte wissen? Ganz einfach: Ihren Wunsch ankreuzen, diese Seite ausdrucken und an den MIBA-Verlag schicken bzw. faxen.

Ja, bitte schicken Sie mir das MIBA-Verlagsprogramm

Ja, bitte lassen Sie mir ein aktuelles Probeheft der Zeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen“ zukommen.

Ja, Ich möchte „MIBA-Miniaturbahnen“ testen.

Das MIBA-Schnupperabo: 3 Ausgaben für nur DM 24,90. Als Dankeschön erhalte ich eine praktische Mini-Datenbank oder einen formschönen Kugelschreiber. Wenn Sie „MIBA-Miniaturbahnen“ anschließend weiter beziehen möchten, brauchen Sie nichts zu tun und erhalten 12 Ausgaben MIBA und eine Ausgabe MIBA-Messeheft zum Preis von DM 138,-. Andernfalls genügt innerhalb einer Woche nach Bezug des 2. Heftes eine Mitteilung an den MIBA-Verlag. Unser Dankeschön dürfen Sie aber in jedem Fall behalten. Dieses Angebot gilt nur innerhalb Deutschlands.

MIBA Verlag
Bestellservice
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg

Fax: 0911/519 65-40
Tel.: 0911/519 65-0

Name/Vorname

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Mein Schnupperabo bezahle ich per:

Bankeinzug Rechnung Kreditkarte

Bankbezeichnung/Kartenart

Konto-Nummer/Kartenummer

BLZ/gültig bis

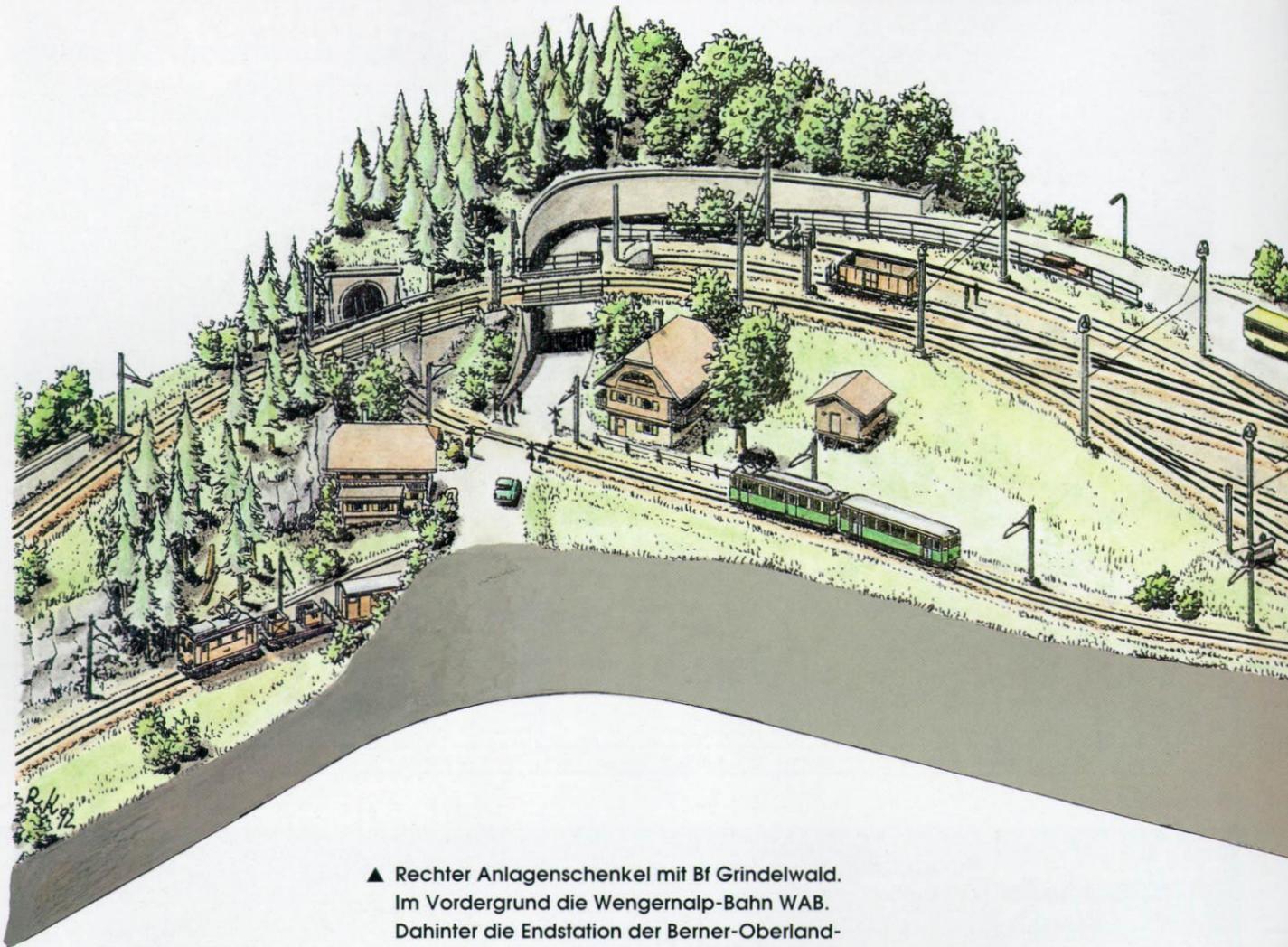
Datum, Unterschrift

Als Dankeschön hätte ich gerne

- den Füller
 die Mini-Datenbank

Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß diese Bestellung erst wirksam wird, wenn ich sie nicht binnen einer Woche ab Absendung dieses Formulars schriftlich beim MIBA-Verlag GmbH, Senefelderstr. 11, 90409 Nürnberg widerrufe, und bestätige dies mit meiner zweiten Unterschrift.

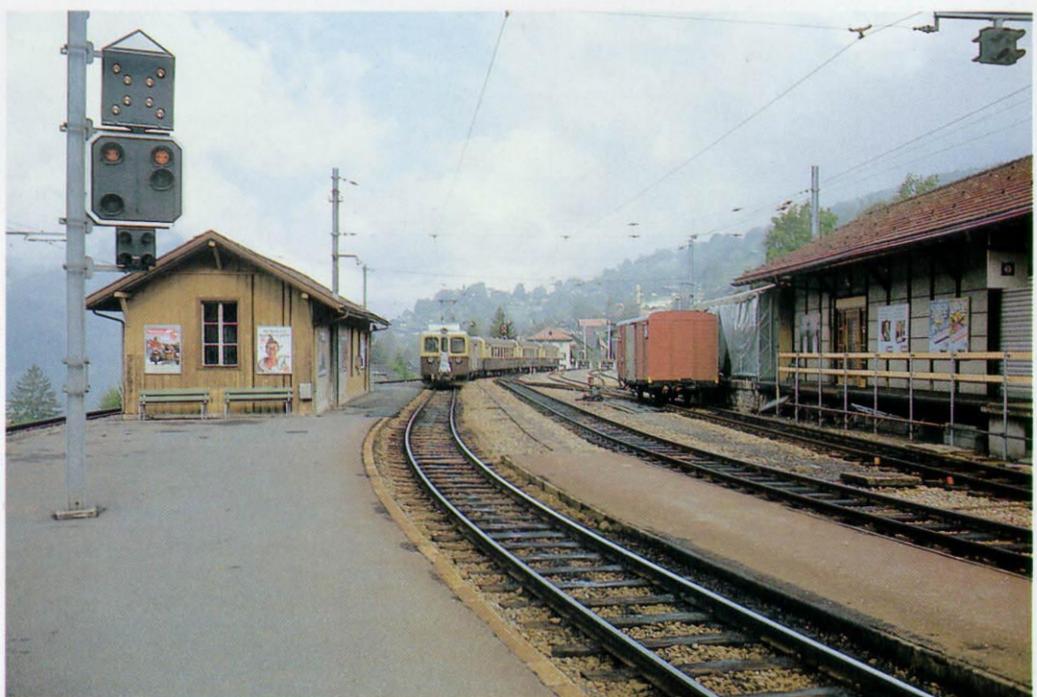
Datum, 2. Unterschrift



▲ Rechter Anlagenschenkel mit Bf Grindelwald. Im Vordergrund die Wengernalp-Bahn WAB. Dahinter die Endstation der Berner-Oberland-Bahn BOB. Ausschnitte in der Anlagenblende rechts erlauben Eingriffe in die Schattenbahnhöfe, im Mittelgeschoß WAB, darunter BOB.

Bf Grindelwald BOB. Rechts der Güterschuppen, linke Mitte: die Remise. Ganz links, wegen der Böschung nicht mehr zu sehen, die Gleise der WAB.

Zeichnungen und Fotos:
Rolf Knipper



▶▶ Abfahrtsbereiter WAB-Triebwagen im Bahnhof Grindelwald.

RUND UM BAHNHOF GRINDELWALD



Heute führt uns Rolf Knipper ins Berner Oberland. Im Bahnhof Grindelwald treffen sich zwei Zahnrad-Schmalspurbahnen. Woher – wohin? Das ist beim Vorbild klar. Fürs Modell bedarf es jedoch einiger Überlegungen, damit aus einer Idee ein praktikabler Anlagenplan werden kann.



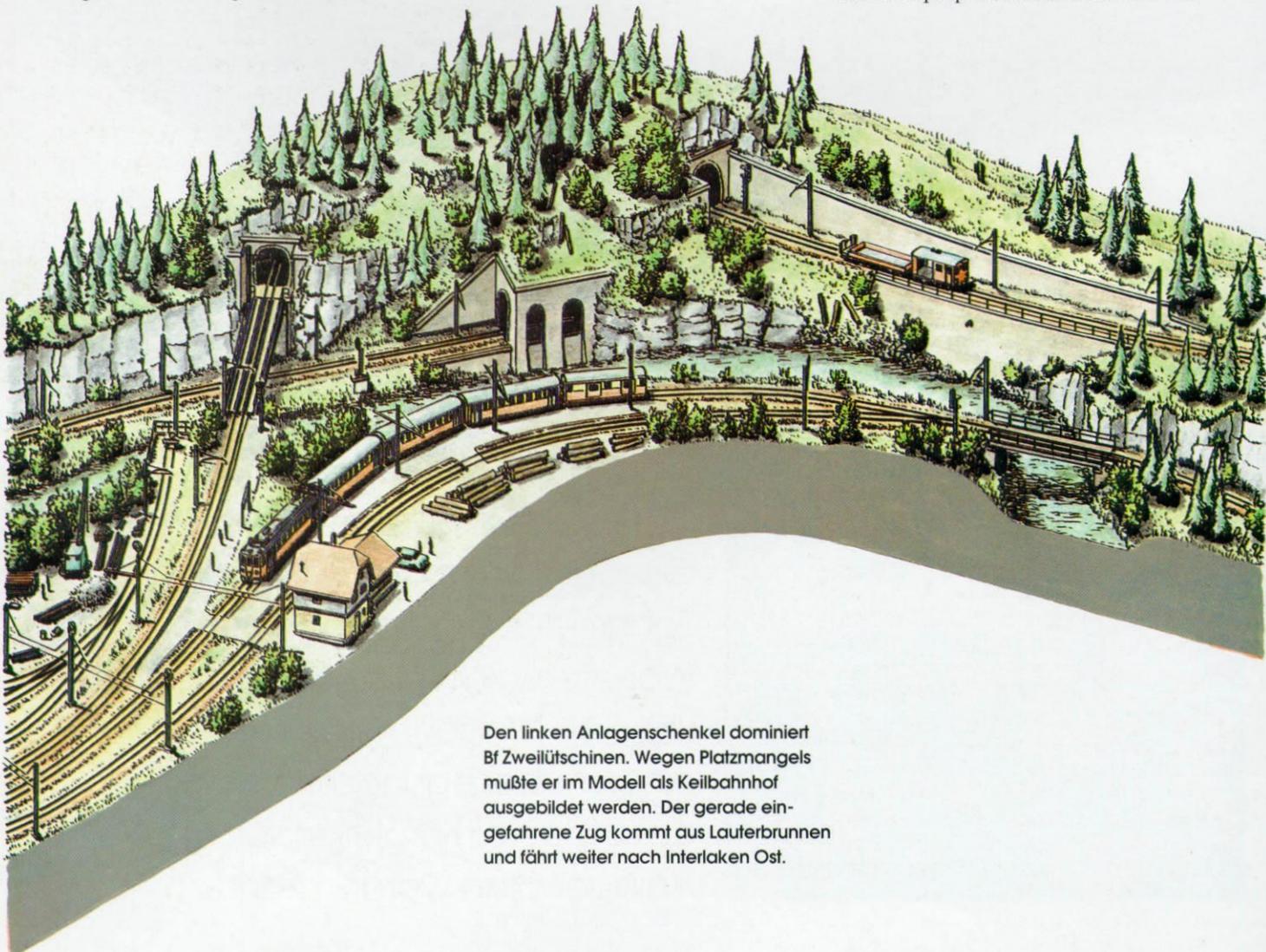
▲ Bf Kleine Scheidegg mit Jungfrau. Im Bahnhof ein WAB-Zug. Hier enden die WAB-Strecken von Grindelwald und Lauterbrunnen. Weiter geht's mit der Jungfrau-Bahn.

Schmalspurvorbild Schweiz: Die meisten denken da zuerst an die Rhätische oder die Furka-Oberalp-Bahn. Damit hat man aber nur einen ganz kleinen Teil des Schmalspur-Paradieses Schweiz im Blick. Gerade im Berner Oberland mit seinen Viertausendern besteht ein engmaschiges Schmal-spurnetz.

Von Bern kommt man mit der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) nach Interlaken Ost. Hier endet die BLS-Stichstrecke von Spiez. Den anderen Bahnhofskopf verläßt die meterspurige SBB-Brünig-Bahn über Meiringen nach Luzern. Die dritte Bahn, die Interlaken zum Ausgangspunkt hat, führt in die Jungfrauregion. Es ist die ebenfalls meterspurige Berner-Oberland-Bahn (BOB), die ebenso wie die Brünigbahn für gemischten Adhäsions-/Zahnradbetrieb angelegt wurde.

Wege zur Jungfrau

Die BOB bringt uns dem Touristenziel Jungfrauojoch (3454 m ü.NN) ein wenig näher. A propos Touristen: Die Hinweis-



Den linken Anlagenschenkel dominiert Bf Zweilütschinen. Wegen Platzmangels mußte er im Modell als Keilbahnhof ausgebildet werden. Der gerade eingefahrene Zug kommt aus Lauterbrunnen und fährt weiter nach Interlaken Ost.

schilder in Interlaken Ost tragen auch japanische Aufschriften; Jungfrau und Eiger, ein Pflichtziel für Pauschalreisende aus dem fernen Osten.

Nach 24 km erreichen wir den Bahnhof Grindelwald, einen der zwei Endpunkte der BOB. Von hier geht die Jungfrauahrt mit der Wengernalpbahn (WAB) in Richtung Kleine Scheidegg auf nur 800 mm Spur und mit reinem Zahnradbetrieb System Abt weiter. Zur Kleinen Scheidegg gelangt man auch auf einem anderen Weg: BOB bis zu ihrer zweiten Endstation Lauterbrunnen und schließlich auf dem anderen Streckenast der WAB. Von hier geht es dann mit der Jungfrauabahn (1000 mm) zum Jungfrauoch.

Entlang der Lüttschine

Die BOB wurde 1890 eröffnet und 1914 elektrifiziert. Die Strecke folgt grobenteils der Lüttschine, einem wilden Gebirgsfluß, wie er im Bilderbuch steht. Um die notwendigen bis zu 12% Steigung zu überwinden, wurden Neigungen über 3,4% mit Zahnstangen der Bauart Riggenbach versehen.

In Zweilütschinen verzweigen sich die Linien nach Lauterbrunnen und Grindelwald. Der Bahnhof Grindelwald liegt mit 1034 m ü. NN am höchsten Punkt der BOB. Die Gemeinde Grindelwald, direkt am Fuß der Eiger-Nordwand, wurde auch bekannt durch die vielen Bergunfälle, die sich in dieser Todeswand ereigneten. Uns interessiert jedoch nicht der Nervenkitzel, den uns die tollkühnen Bergsteiger vermitteln könnten.

Ganzjährig herrscht auf der BOB großer Fahrgastandrang, und besonders im Winter übernimmt sie die Hauptverkehrslast. Das Sicherungssystem ist optimal ausgebaut: Drucktastenstellwerke und Lichtsignale nach Schweizer Hauptbahnnorm.

Überhaupt handelt es sich bei der BOB um eine ausgewachsene Eisenbahn, wo auch sonntagsabends die Fahrkartenschalter geöffnet bleiben.

Was soll auf die Anlage?

Im Mittelpunkt steht der Bahnhof Grindelwald. Der Platzbedarf hält sich in Grenzen, obwohl die Gleisanlagen am Vorbild orientiert sind. 280 cm Bahnhofslänge: Darauf läßt sich ein H0-Schmalspurbahnhof dieser Art schon ganz gut unterbringen.

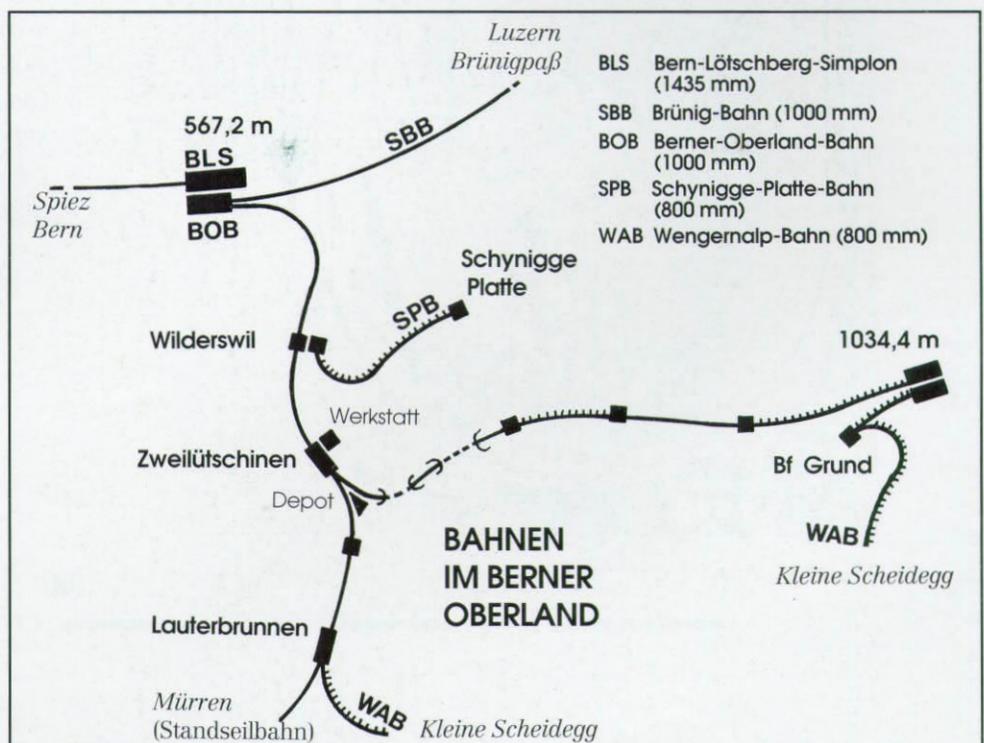
Im Modell fehlt selbstverständlich die Eiger-Nordwand. Nehmen wir an, sie liegt wieder einmal im Nebel. Ohnehin ist es



▲ BOB-Triebwagen ABeh 4/4 für gemischten Adhäsions-/Zahnradbetrieb auf Riggenbach-Zahnstange in Bf Interlaken Ost.

unmöglich, bei einer Hochgebirgsanlage das Vorbildambiente nachzuempfinden, auch gemalte Kulissen können hier nicht abhelfen. Zur Rechten bilden das Aufnahmegebäude und der Hotelkomplex einen angenehmen Abschluß. Der Güterschuppen hilft mit, die etwas eintönige Hangabstützung zum hinteren Anlagenrand hin zu kaschieren.

Die Gleise der WAB (H0e) liegen vor den BOB-Gleisen. Sie haben mit ihnen keine Verbindung. Aber dieser Mini-Endbahnhof ist dem Vorbild ziemlich genau nachgebildet. Viel zu sehen ist von der WAB-Strecke nicht. Sie unterquert am rechten hinteren Anlagenrand die BOB, verschwindet im Tunnel und macht dort eine 180-Grad-Kehre. Ungefähr





RUND UM GRINDELWALD

Es handelt sich um eine kleine U-Anlage, deren rechter Schenkel einen entwickelten Untergrund aufweist (siehe Trassenplan, Seite 74).

Gleisniveau von Bf Grindelwald: + 20 cm.

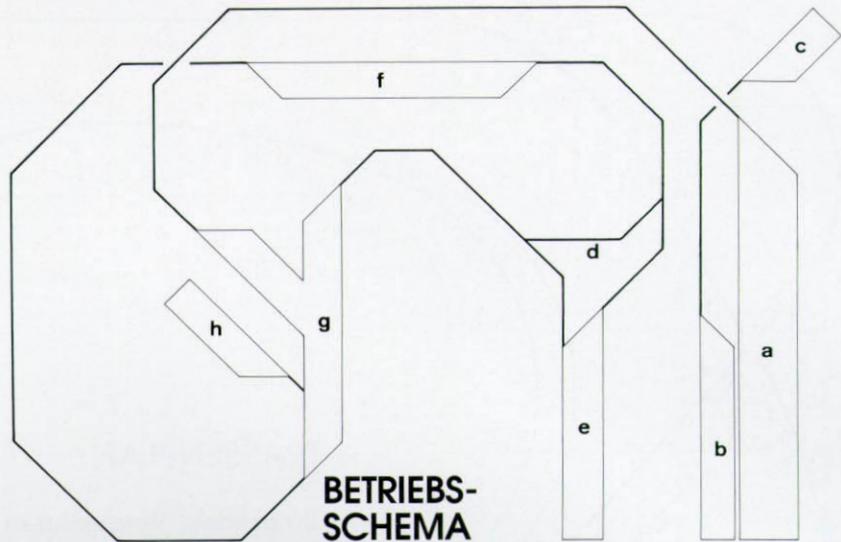
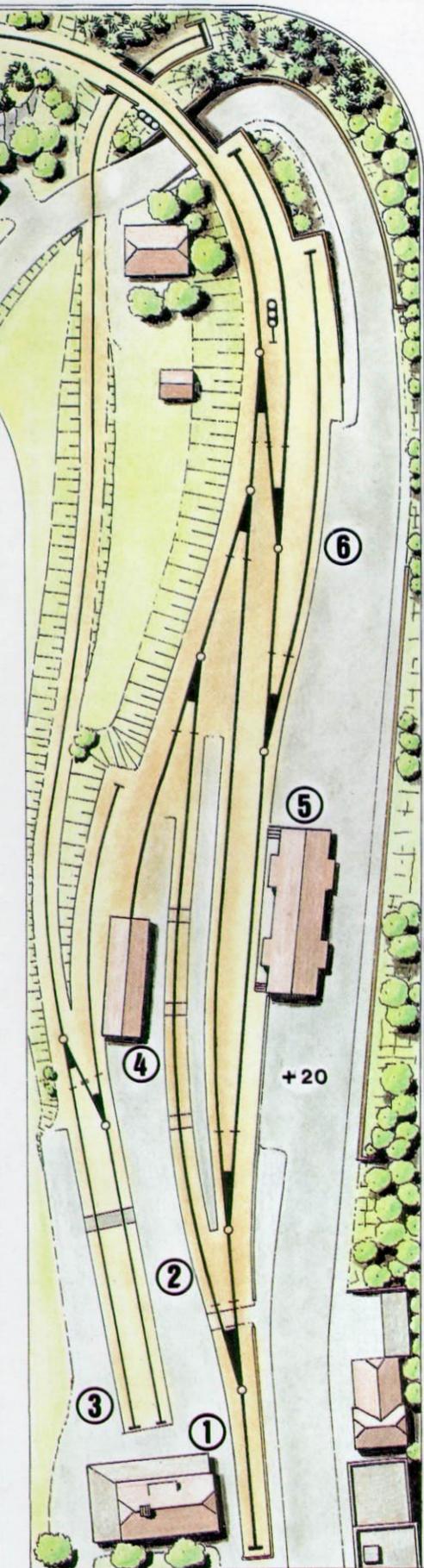
Bf Zweiflütschinnen liegt auf + 9 cm. Bezugsebene ist der verdeckte Ausweichbahnhof der BOB mit ± 0 cm.

- 1 Aufnahmsgebäude Grindelwald
- 2 Gemeinsamer Bahnsteig BOB/WAB
- 3 Kopfgleise WAB
- 4 Remise BOB
- 5 Güterschuppen
- 6 Ladestraße
- 7 Bf Zweiflütschinnen
- 8 Depot
- 9 Lütschine

0

100

cm für Baugröße H0



- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| a Bf Grindelwald BOB | e Schattenbahnhof BOB |
| b Bf Grindelwald WAB | f Ausweiche |
| c Schattenbahnhof WAB | g Bf Zweilütschinen |
| d Gleisdreieck | h Depot |

unter den WAB-Gleisen des sichtbaren Bahnhofs erreicht sie im ersten Unter-schoß ihren Schattenbahnhof. Der ist ebenso wie der darunter liegende BOB-Schattenbahnhof durch einen Ausschnitt in der Seitenblende der Anlage der ordnenden Hand zugänglich. Setzt man eine Blockschaltung à la Uwe Kempkens mit ganz kurzen Abschnitten ein, lassen sich auf der WAB-Strecke mehrere Trieb-wagen im Sichtabstand hintereinander herfahren.

Die BOB-Strecke hat es besser, denn sie darf sich ein gutes Stück in freier Natur zeigen, bevor sie ihren ersten Tunnel erreicht. Nach ungefähr 80 cm kommt sie schon wieder ans Licht, überquert die reißende Lutschine und erreicht den im Modell aus Platznot als Keilbahnhof angelegten Trennungsbahnhof Zweilütschinen. Hier befindet sich ein Depot, also ein Bw, das ich auf einen Fahrzeug-schuppen reduziert habe. Auf die BOB-Werkstatt mußte im Modell verzichtet werden. Nach einer 180-Grad-Kehre geht es weiter am Gebirgsfluß entlang abwärts in Richtung Interlaken.

Von Interlaken kommende Trieb-wagenzüge werden in Zweilütschinen für die Weiterfahrt nach Grindelwald oder Lauterbrunnen geteilt. Im Modell muß die Aufteilung schon vor dem Bahnhof erfolgen, denn es handelt sich ja um einen Keilbahnhof. Nach kurzem Halt vor dem Einfahrtssignal kommen die beiden Zugteile dann nacheinander in den ent-

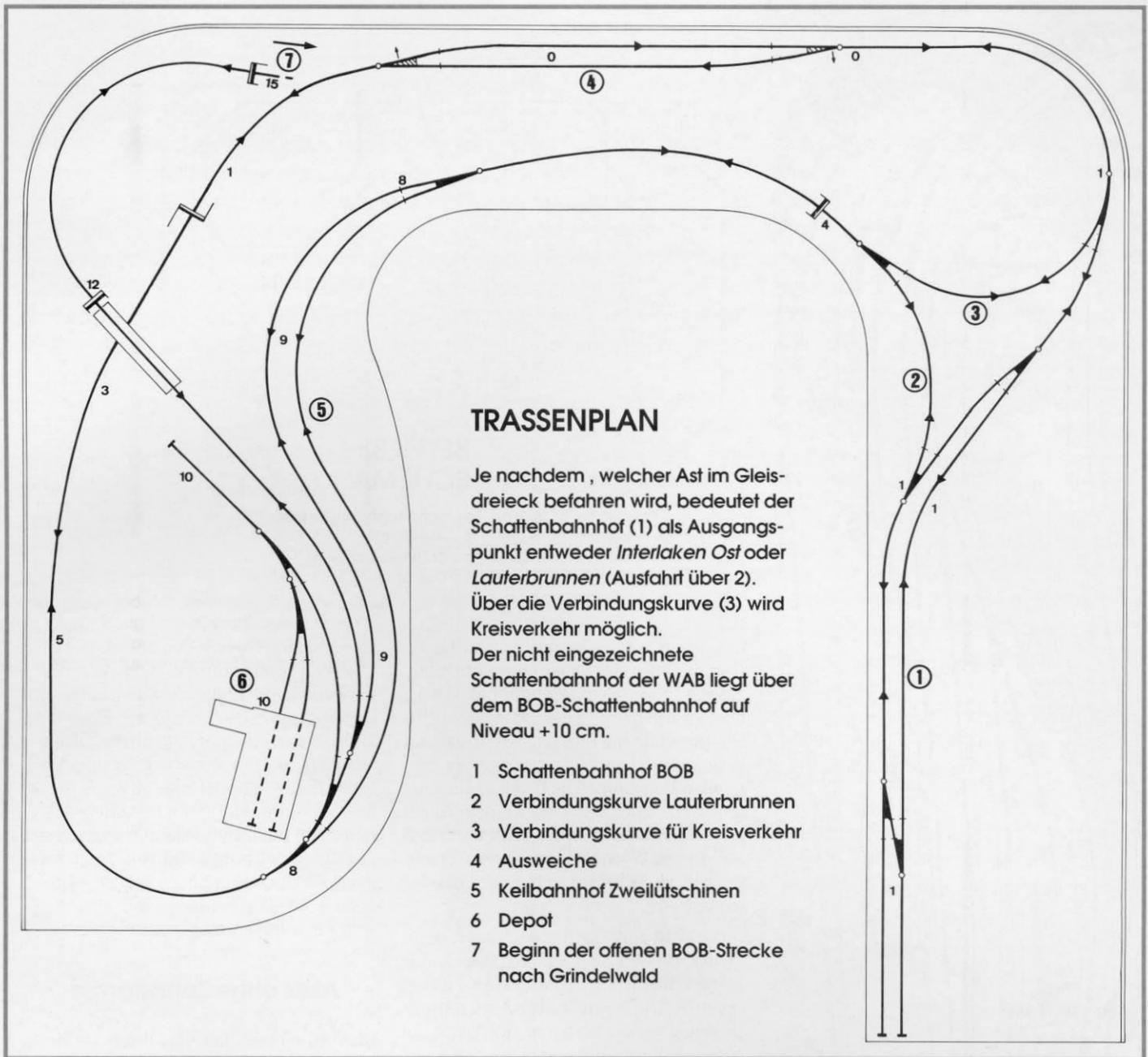
sprechenden Gleisen des Bahnhofs an.

Die Lauterbrunner Strecke ver-schwindet kurz hinter Zweilütschinen im Untergrund. Dort haben die Züge die Wahl, sich in einem Schattenbahnhof aus-zuruhen oder im Kreisverkehr aus dem Interlakener Tunnel wieder ans Tages-licht zu kommen. Diesen Rundkurs kön-nen Züge nach Interlaken in entgegen-gesetzter Richtung befahren. Im Hun-deknochen-Oval befindet sich eine Aus-weiche. Zwei Betriebsarten sind also mög-lich: Richtungs- und Kreisverkehr.

Alles ohne Zahnstange

Obwohl es sich bei den dargestellten Bahnen um solche mit reinem Zahnradbetrieb (WAB) oder gemischtem Zahnrad-/Adhäsionsbetrieb (BOB) handelt, habe ich im Modell auf die Zahnstange verzichtet. Für die infrage kommenden Spurweiten gibt es jedoch Zahnstangen-Gleismaterial von Ferro-Suisse (System Abt). Bemo avisiert Zahnstange für das Jahr 1993. Schon lange gibt es übrigens das N-Zahnstan-gengeleis für Fleischmann-Piccolo, auf dem die Zahnradlok recht sicher fährt.

Aber die Maximalsteigungen von unge-fähr 6 % dürften den kurzen Zügen kei-ne Schwierigkeiten bereiten. Vielleicht habe ich ein sicherlich unbegründetes Mißtrauen gegenüber der Zahnstange im Modell. Eigene Versuche habe ich noch nicht gemacht.



TRASSENPLAN

Je nachdem , welcher Ast im Gleisdreieck befahren wird, bedeutet der Schattenbahnhof (1) als Ausgangspunkt entweder *Interlaken Ost* oder *Lauterbrunnen* (Ausfahrt über 2). Über die Verbindungskurve (3) wird Kreisverkehr möglich. Der nicht eingezeichnete Schattenbahnhof der WAB liegt über dem BOB-Schattenbahnhof auf Niveau +10 cm.

- 1 Schattenbahnhof BOB
- 2 Verbindungskurve Lauterbrunnen
- 3 Verbindungskurve für Kreisverkehr
- 4 Ausweiche
- 5 Keilbahnhof Zweilütschinen
- 6 Depot
- 7 Beginn der offenen BOB-Strecke nach Grindelwald

Was vom Hochgebirge bleibt

Hochgebirgslandschaften im Modell nachzubilden, ist eigentlich ein Unding. Wenn überhaupt, läßt sich das nur so machen: quasi mit einem Riesenspaten sticht man ein Stück dreidimensionaler Landkarte aus. Riesige Berghänge mit ihren Nadelwäldern oder hundert Meter tiefe Schluchten scheiden da aus.

Geländedeformationen und ihre Flora lassen sich nur ansatzweise darstellen. Das hat auch sein Gutes, denn wirklich vorbildähnliche Felsen sind fast schon Bildhauerarbeit, und befriedigend aussehende Fichten kosten viel Geld. Soviel

wie für ein Lokmodell kommt da schnell zusammen.

Ruhige Bodenwellen mit viel Wiesenfläche umgeben Bf Grindelwald. Seine Hanglage käme noch besser heraus, wenn der rechte Anlagenschenkel vor den Gleisen etwas mehr Platz böte.

Bahngebäude, Chalets und Hotels

Es fällt einem Rheinländer schwer, sich in die spezielle Schweizer Architektur hineinzuendenken. Ich hoffe auf milde Kritik für meine Vorschläge. Im Berner Oberland sah ich an der Strecke Interlaken –

Thun das Vorbild des Vollmer-Bahnhofsgebäudes Därligen. Mich hat die Umsetzung ins Modell überzeugt. Deshalb kann ich das Vollmer-Modell als Aufnahmegebäude für Grindelwald vorgeschlagen, allerdings ohne den angebauten Güterschuppen. Die BOB-Remise bleibt dem Selbstbau, während der Güterschuppen aus zwei Kibri-Eschbronn-Bausätzen entstehen könnte. Der Ort ist lediglich durch ganze zwei Gebäude angedeutet, ein älteres Haus und ein Appartementhotel aus den Sechzigern, die wieder in Selbstbau zu erstellen wären.

Die übrigen der knapp ein Dutzend Gebäude habe ich dem Kibri- und Faller-Programm entnommen. Man sollte aber

darauf achten, daß z. B. die Dächer in gegendtypischer Art gedeckt sind, hier mit Dachziegeln.

Rollendes Material

BOB- und WAB-Fahrzeugmodelle sucht man bislang vergebens. Aber mit etwas Freiheit lassen sich Erzeugnisse aus dem Bemo-Programm für die Modell-BOB einsetzen. Es mag dem einen oder anderen schon genügen, wenn er Bemo-Fahrzeuge, etwa den Abe 501 braun-beige umlackiert. Und die RhB-Ge 2/4 ähnelt ganz von fern der HGe 3/3 der BOB.

Ein Hinweis auf den Schweizer Kleinserienhersteller HRF: Diese Firma kündigt schon seit längerem Fahrzeuge nach BOB- und WAB-Vorbild an. Vielleicht wird ja was daraus, wenn durch meinen Anlagenplan mehr Modellbahner als bisher auf diesen ganz speziellen Geschmack kommen, „odrr?“

Rolf Knipper / bl



▲ Grindelwald. Gemeinschaftsbahnsteig von BOB und WAB. Links Triebwagenzüge der WAB. Sie bewegen sich ausschließlich mit Zahnradbetrieb System Abt auf 800 mm Spurweite. Im Hintergrund die BOB-Remise.

◀ Am selben Bahnsteig, aber ein Stück weiter vorn. Das Hotel ist nicht mehr im Blick, und schon sieht die Szenerie ganz anders aus. Im Hintergrund die Eiger-Nordwand.

Man hätte es gar nicht für möglich gehalten, daß der Fleischmann-*Magic Train* auf der Nürnberger Messe gerade bei Modellbahnern auf so freundliche bis begeisterte Resonanz stieß. Tatsächlich hatten die Formenbauer und Marketing-Strategen bei Fleischmann nicht irgendeine Eisenbahn-Karikatur präsentiert, sondern eine echte 0e-Bimmelbahn mit konkretem Vorbild.

Lokomotiven und Wagen verraten auf den ersten Blick die Abkunft von österreichischen Schmalspurvorbildern: Es handelt sich um Grundmodelle, an die sich Bastler bestimmt gern heranwagen werden, während ein an sich schon fast perfektes Modell den Um- und Selbstbauer eher abschrecken mag. Zudem gibt es Loks und Wagen auch in einer detaillierteren Ausführung, was den Zugang für Modellbahner noch leichter macht.

Kaufen und spielen

Bei Fleischmann schätzt man das neue Produkt eindeutig als Spielbahn ein und wirkt leicht irritiert, wenn das Modell-

BAHN AUS DER KISTE. Rolf Knipper hat diesen Anlagenentwurf für den *Magic Train* von Fleischmann gezeichnet. Bei jüngerem Nachwuchs sollte sie etwas einfacher ausgestattet sein.

EIN KONZEPT FÜR DEN NACHWUCHS?

Nachwuchskrise beim Modellbahn-Hobby. Früher führte die elektrische Eisenbahn in die Welt der Technik ein. Heute tun das, wie man hört, die Computer, freilich viel weniger umfassend, als einst die Modellbahn.

Allein schon deshalb, weil wir weiterhin erschwingliche Modellbahnerzeugnisse haben wollen, müssen wir etwas für den Nachwuchs tun.

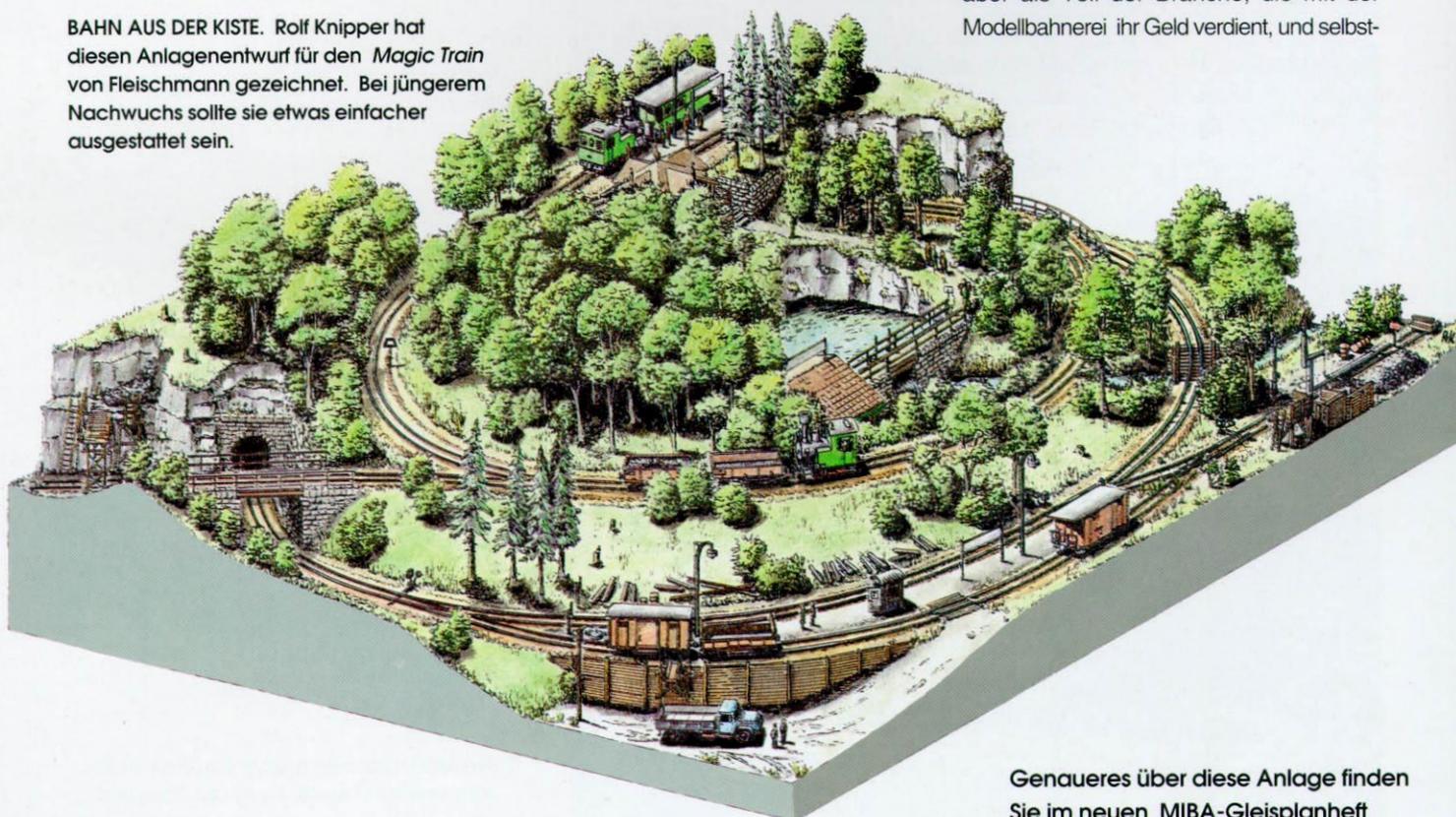
Fleischmann hat mit seiner neuen H0e-Schmalspurbahn *Magic Train* möglicherweise einen Schritt in diese Richtung getan.

Lok, Wagen, Profi-Gleis H0 und einen Transformator. Sie soll in den Spielzeugabteilungen der Fachgeschäfte und Warenhäuser angeboten werden, möglichst gleich neben den Autos, die zu der Baugröße 0e im Maßstab passen. Dort soll sie dazu animieren, sie für die Enkel oder für Nichten und Neffen mitzunehmen, sozusagen als Spontankauf. In der Modellbahnabteilung hat der *Magic Train* laut Fleischmann nichts zu suchen.

Magic Train als Rockstar?

In seiner Produktwerbung präsentiert Fleischmann die *Magic-Train*-Lok auf einer Rockbühne zwischen Lautsprechertürmen vor entfesseltem Publikum. Ganz ausdrücklich zollt der Hersteller seinen Tribut an die vermeintlichen Interessen der Kids. Nur: Was hat die alte Bimmelbahn mit der sogenannten Jugendkultur zu tun? Stellt sich das eher ruhige und private Eisenbahnspielen nicht gegen den „Mainstream“ von Disney-Club und Computerspiel? Vielleicht hätte Fleischmanns Werbung deshalb besser in eine andere Richtung gehen sollen. Wir verstehen uns nicht als Werbeberater, aber als Teil der Branche, die mit der Modellbahnerei ihr Geld verdient, und selbst-

bahner-Interesse am *Magic Train* zur Sprache kommt. Die Packung mit dem bewußt niedrig kalkulierten Preis enthält



Genauerer über diese Anlage finden Sie im neuen MIBA-Gleisplanheft *Anlagen planen mit Rolf Knipper*.

verständlich als Modellbahner, die sich eine Zukunft für ihr Hobby wünschen. Eine Patentlösung für das Nachwuchsproblem kennen wir jedoch nicht.

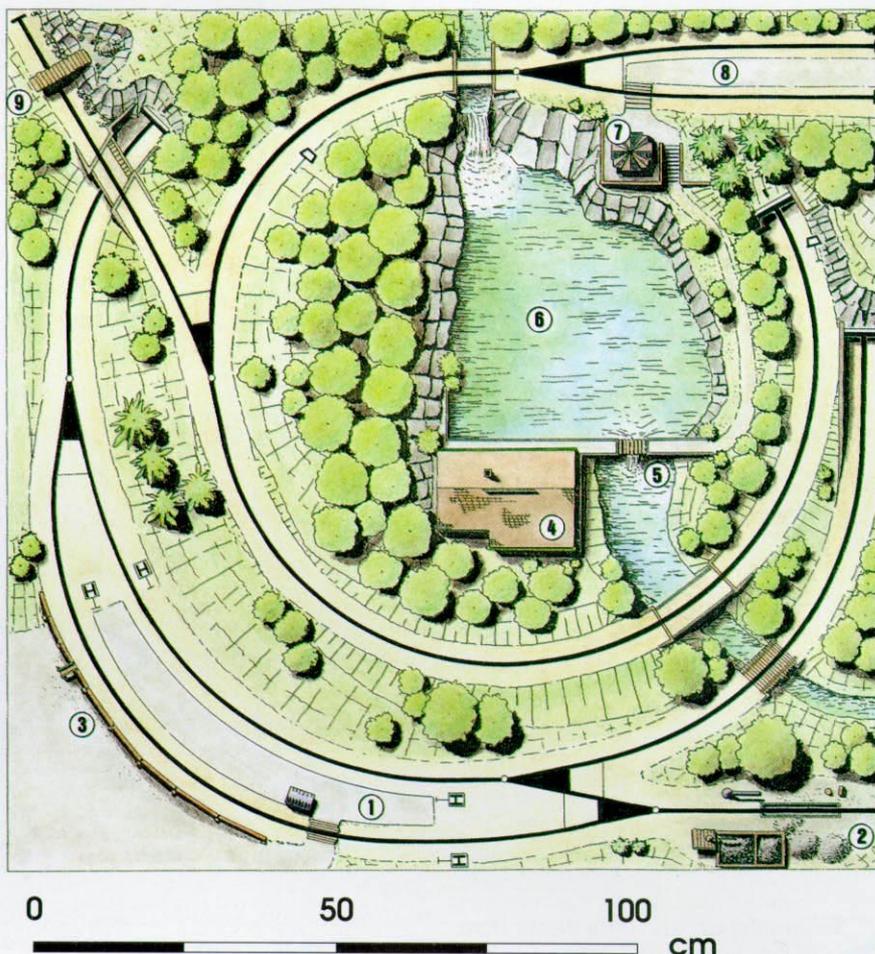
Magic Train gegen den Strich

Als Rolf Knipper den Magic Train auf der Nürnberger Messe zum ersten Mal sah, war er spontan begeistert: „Da machen wir was draus“. Ihn sprach das neue Produkt als Vater und als Modellbahner gleichermaßen an. Jetzt liegt der Anlagenplan vor, und wir stellen fest, daß Rolf Knipper modellbahnerisch der Gaul durchgegangen sein muß. Wenigstens für kleinere Kinder ist die Ausstattung der Anlage auf dem Schaubild viel zu kleinteilig ausgefallen.

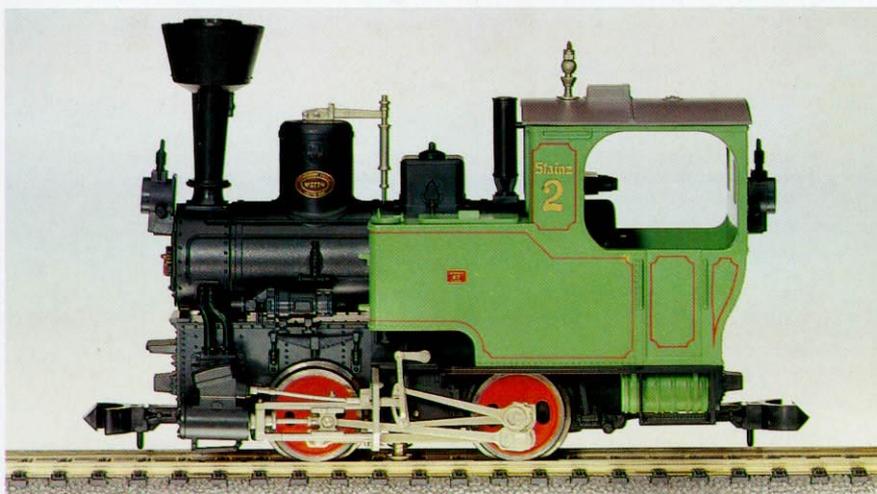
Aber das sagt überhaupt nichts gegen den Plan selbst. Man kann einfach anfangen, und je nach Alter und Interesse der Kinder geht es dann weiter. Hauptsache, die Kinder bleiben am Ball.

Überhaupt kommt es darauf an, daß der Nachwuchs bei der Sache bleibt. Was nützt es dem Hersteller, wenn er seine Packung verkauft und später vielleicht noch das eine oder andere Zubehör. Mit der Modellbahn lassen sich keine schnellen Geschäfte machen. Nachwuchs bekommt das Modellbahnhobby nur dann, wenn ein spezifisches Ambiente geschaffen wird, etwa in der Familie. In diesem Sinn betrachten wir selbst die einfache Ausführung des *Magic Train* als Modellbahn. Und wir werden bei Gelegenheit auch in MIBA-Spezial über praktische Nachwuchsförderung berichten.

Bertold Langer



- ▲ Rolf Knippers Anlagenentwurf für Fleischmanns *MagicTrain* mißt gerade zwei Meter im Quadrat. Sie besteht aus vier ebenfalls quadratischen Teilstücken von 70 cm Kantenlänge. Für den Betrieb werden die Teilstücke auf einem Holzkasten befestigt, der auch als Aufbewahrungsmöbel für die gesamte Eisenbahn dient. Obwohl der Gleisplan äußerst einfach gehalten wurde, enthält er dennoch zwei Bahnhöfchen, eine Ladestelle für Steine und sogar ein winziges Bw. Eine richtige Modellbahnanlage eben. Bestimmt gibt es noch andere Konzepte für einfache Spielanlagen. Zu überlegen wäre ein Modul-Konzept, das gestaltete Anlagenteile mit „fliegendem“ Gleisaufbau verbindet.



- ◀ Vorbild dieser *Magic-Train*-Lok ist der kleine B-Kuppler „Stainz“ der Steiermärkischen Landeseisenbahn. Es handelt sich um die Ausführung mit detaillierter Steuerung.

SCHMALSPURBAHNHÖFE

Dokumentiert von Ulrich Rockelmann



Schmalspurbahn – da denkt man wohl meist unwillkürlich an einen geruhsamen Nebenbahnbetrieb, möglichst mit viel Dampf! Zweifellos treffen solche Merkmale auch heute noch für manche Schmalspurstrecken zu, aber glücklicherweise haben sich nicht wenige Bahnen zu modernen und leistungsfähigen Verkehrsmitteln weiterentwickelt. Diese große Vielfalt der schmalen Spur läßt sich nicht zuletzt an den Bahnhöfen erkennen. Grund genug, einige davon näher vorzustellen, zumal sie aufgrund ihrer kompakten Bauweise ideale Modellvorbilder abgeben.

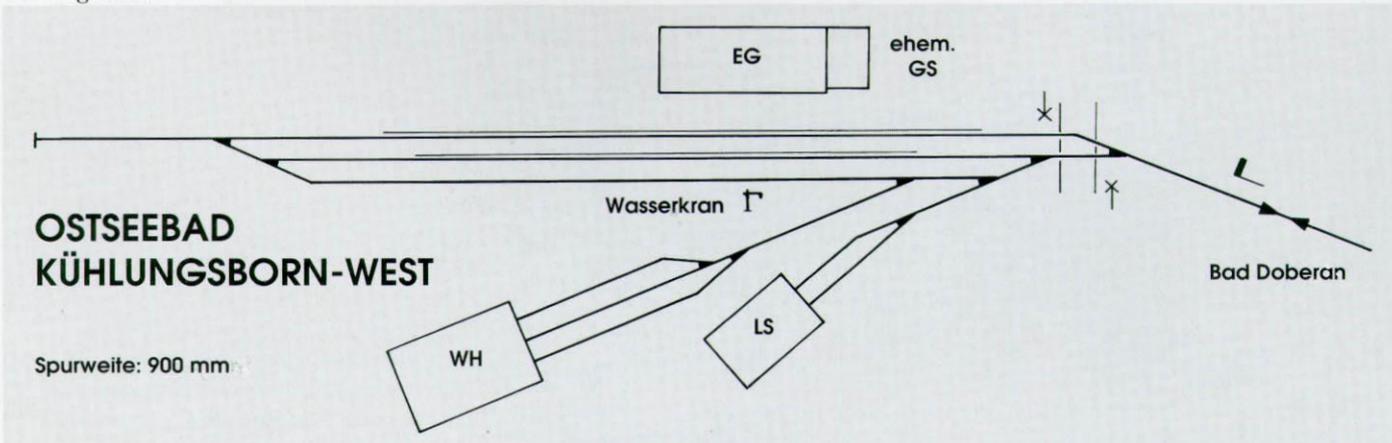
ENDBAHNHÖFE

Seit geraumer Zeit erfreuen sich Endbahnhöfe wachsender Beliebtheit bei Modellbahnern, und in der Tat bieten sie im Kleinen einige Vorzüge gegenüber anderen Bahnhofformen. Einmal sind Endbahnhöfe oft weitaus platzsparender angelegt – auf einen Bahnhofskopf kann häufig verzichtet werden –, und zum anderen erfordern Endbahnhöfe zwangsläufig mehr Rangierbewegungen als etwa Zwischenbahnhöfe. In besonderem

Maße gilt dies für Endpunkte von Schmalspurstrecken, wo wir nicht selten äußerst sparsame Gleisführung vorfinden. Daher soll in diesem Bericht auch den Endbahnhöfen breiterer Raum gewidmet werden.

Bf Ostseebad Kühlungsborn West

Seit dem 2. Mai 1910 besitzt das heutige Ostseebad Kühlungsborn (1938 durch Zusammenlegung der Gemeinden Arendsee und Brunshaupten entstanden) einen Schienenanschluß von



◀ Lok 099 903-7 ergänzt gerade ihre Wasservorräte im Bahnhof Kühlungsborn-West. Die Personenwagen stehen auf Gleis 1, das Gleis ganz links führt zur Wagenhalle.

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Ostseebad Kühlungsborn-West ist für eine Schmalspurbahn ausgesprochen großzügig angelegt. Den unterschiedlichen Baustilen nach ist es in mehreren Abschnitten zusammengestückerl worden. ▶



Bad Doberan, jene berühmte „Molli“, eine Schmalspurbahn mit der Spurweite 900 mm. Den Endbahnhof Kühlungsborn West (früher Arendsee) errichtete man am Westrand des Ortes, so daß eine Streckenverlängerung in Richtung Ostseebad Rerik problemlos möglich gewesen wäre. Aufgrund des starken Reiseverkehrs während des Sommers erhielt der Bahnhof ein großes Empfangsgebäude, das selbst einer normalspurigen Hauptbahn gut zu Gesicht gestanden hätte. Außerdem bekam die Endstation einen kleinen Lokbahnhof mit Lok- und Wagenschuppen.

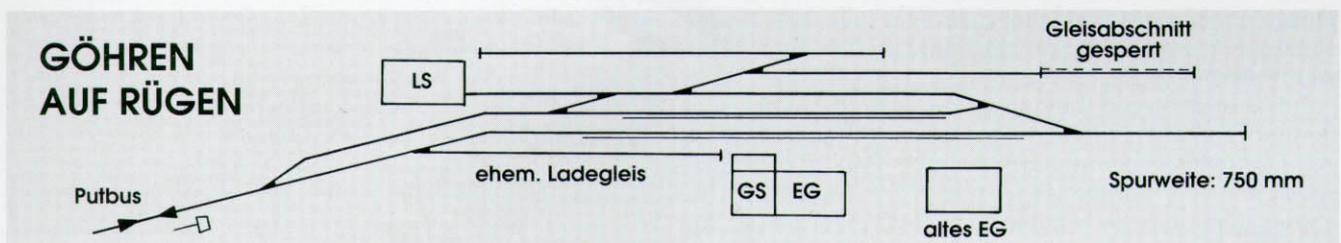
Nach der Einstellung des öffentlichen Güterverkehrs am 31. Mai 1969 konnten in der Folgezeit die nicht mehr benötigten Gleisanlagen rückgebaut werden. Heute weist der Bf

Ostseebad Kühlungsborn West nur noch Anlagen für den Personenverkehr sowie interne Betriebszwecke auf.

Normalerweise fahren die in den Sommermonaten sehr langen Personenzüge auf Gleis 1 (mit Busbahnsteig) ein und aus; darüber hinaus steht Gleis 2 mit schmalerem Zwischenbahnsteig zur Verfügung. Gleis 3 dient als Umfahrgleis und besitzt in Höhe des Lokschuppens einen Wasserkran, der nach wie vor in Betrieb ist. Die Fahrzeugbehandlungsan-

lagen finden sich auf der Südseite des Bahnhofs und bestehen aus einem zweistöckigen Lokschuppen sowie einer dreistöckigen Wagenhalle. Deren Lage hinter hohen Laubbäumen ist recht idyllisch und gibt ein schönes Vorbild für Modellbahnanlagen ab.

Die Bahnhofseinfahrt wird durch ein einflügeliges Hauptsignal gesichert; da die hier zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h nicht überschreitet, ist kein zweiflügeliges Signal nötig.



Bf Göhren auf Rügen (1992)

Idyllisch in einem Waldstück über dem wenige Gehminuten entfernten Strand gelegen, besitzt der Endbahnhof Göhren/Rügen an der 750-mm-Strecke von Putbus auch heute noch recht umfangreiche Gleisanlagen, die zur Nachgestaltung im Modell animieren. Neben den beiden Hauptgleisen – jeweils mit einfachen Schüttbahnsteigen versehen – gibt es ein Lokumfahrgleis, das frühere Ladegleis sowie mehrere Abstellgleise (Stand: Sommer 1992). Der ursprünglich zweistöckige Lokschuppen ist lediglich einstöckig in Betrieb.

Das zweite Gleis – vor dem Gebäude endend – kann heute allenfalls von kurzen Fahrzeugen genutzt werden, da die Zufahrt bis auf einen minimalen Ausziehstutzen demontiert ist. Ein daneben liegendes Abstellgleis ist in seinem hinteren Teil gesperrt (Sicherheit durch Schutzhalttafel).

Während der im Oktober 1899 eröffnete Bf Göhren zumindest in den 1950er und 1960er Jahren ein Einfahr-Formsignal besaß, ist dieses längst durch eine Trapeztafel ersetzt worden. Seit Dezember 1967 ruht der Schienengüterverkehr.

Bei den Hochbauten der Endstation sind besonders die beiden Empfangsgebäude auffallend. Der lebhaft

te Reiseverkehr in den Sommermonaten veranlaßte die damalige Rügenische Kleinbahnen AG, im Jahre 1928 ein neues Bahnhofsgebäude wenige Meter neben dem ursprünglichen in Betrieb zu nehmen; dieses dient nunmehr als Gaststätte. Für die Anlagengestaltung ein gutes „Alibi“, auch einmal zwei Empfangsgebäude auf engem Raum vorzusehen! Allerdings sollten sich die Bauwerke hinsichtlich ihres Baustils voneinander unterscheiden, um die Aufstellung glaubwürdig wirken zu lassen.

Im Normalverkehr befindet sich planmäßig nur eine Zuggarnitur im Bf Göhren, wobei Gleis 1 benutzt wird. Wenn jedoch an einzelnen Ta-



▲ Die Gleisanlagen des Bahnhofs Göhren auf Rügen sind auch heute noch recht umfangreich, auch wenn der Güterverkehr seit 1968 ruht.



▲ Die Straßenseite des neuen Empfangsgebäudes aus dem Jahr 1928, das alte rechts daneben dient heute als Gaststätte.

gen im Sommer zusätzlich der Traditionszug im Einsatz ist, gibt es dann am frühen Nachmittag kurzzeitig zwei Reisezüge im Bahnhof: auf Gleis 2 wartet der Traditionszug auf die Rückfahrt nach Putbus, während von dort der Planzug N 15975 auf Gleis 1 Einfahrt erhält.

Bf Kurort Kipsdorf

Gäbe es einen Wettbewerb zur Wahl des interessantesten mitteleuropäischen Schmalspur-Endbahnhofs, würde der Bf Kurort Kipsdorf im Ost-Erzgebirge mit Sicherheit einen der vordersten Plätze belegen. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens mußte die in zwei Etappen 1882/83 eröffnete 750-mm-Schmalspurbahn von Freital nach Kipsdorf in der Folgezeit mehrfach ausgebaut werden. Die Endstation entstand in der heutigen Grundform in den Jahren 1932 bis 35 und ist großzügig angelegt.

Folgende Merkmale fallen besonders auf:

- Das große Empfangsgebäude liegt quer zu den Bahnsteigen, wobei so-

gar ein Gleis in den „Keller“ des Gebäudes führt. Dort wurde früher Reisegepäck verladen.

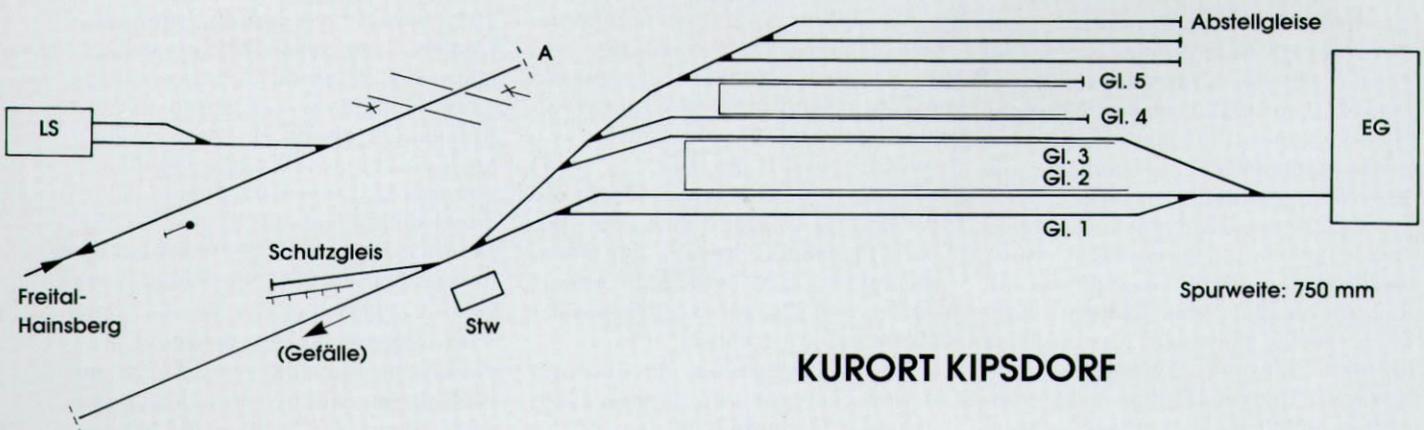
- Zwei breite Inselbahnsteige für vier Gleise; allerdings sind die Bahnsteigkanten nicht befestigt.
- Trennung der Bahnanlagen in einen Personen- und einen Güter- bzw. Betriebsbahnhof; die „Grenze“ markierte in etwa der Bahnübergang. Heute sind die Gütergleise jedoch demontiert, da der Bf Kipsdorf ausschließlich dem Reiseverkehr dient. Lediglich ein zweistöndiger Lokschuppen findet sich noch auf dem „äußeren“ Bahngelände.
- Am Beginn des Personenbahnhofs errichtete die frühere Reichsbahn ein modernes Stellwerksgebäude, das von seiner Größe her auch an eine Hauptstrecke passen würde.
- Wegen des anschließenden Gefälles in Richtung Freital war ein besonderes Auszieh- bzw. Schutzgleis nötig.

Nach dem Jahresfahrplan 1992/93 laufen den Bf Kurort Kipsdorf werktags außer samstags 6, samstags 7 und sonntags 6 1/2 Personenzugpaare an.

Bf Brocken (1992)

Der Bf Brocken stellt ebenfalls ein gutes Beispiel für eine kleine Endstation mit (nahezu) ausschließlich Reiseverkehr dar. Abgesehen von der Sperrung der Strecke für öffentlichen Verkehr zwischen August 1961 und September 1991 bzw. Juli 1992 dienen die fallweisen Gütertransporte nur der 1120 m hoch gelegenen Gipfelstation. Übrigens: Der höchste Punkt der Brockenbahn befindet sich nicht vor dem dortigen Empfangsgebäude, sondern etwa 100 Meter vor der Einfahrweiche in den Bahnhof. Dadurch ist gewährleistet, daß in der Endstation abgestellte Fahrzeuge bei etwaigem Bremsversagen nicht von selbst die Steilstrecke in Richtung Schierke hinunter rollen können und so gegebenenfalls schwere Unfälle verursachen.

Seit der Wiederaufnahme des planmäßigen Zugverkehrs zwischen Schierke und Brocken am 1.7.1992 erfreut sich diese meterspurige Gebirgsbahn – der Verkehr ruht während der Wintermonate – eines

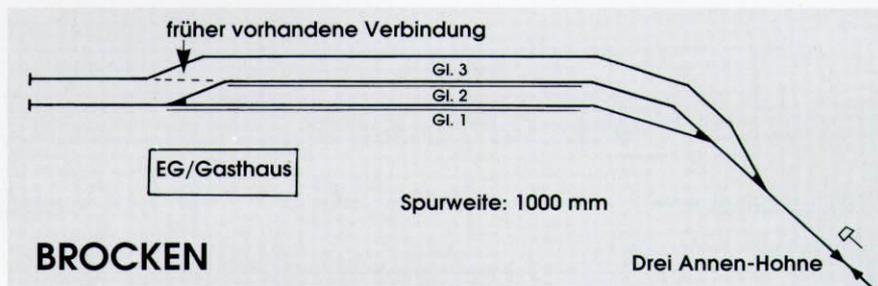


sehr regen Fahrgastaufkommens; überfüllte Züge sind keine Seltenheit. Bei der Ankunft oder Abfahrt herrscht im Gipfelbahnhof oft „großstädtisches“ Gedränge, das an die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner hohe Anforderungen in punkto Aufsichtspflicht stellt. Sind dann noch zusätzliche Sonderzüge im Einsatz, ist der Bf Brocken mit seinen drei Gleisen voll ausgelastet.

Betriebsbeispiel an einem frühen Nachmittag im August 1992: Am Vormittag war ein Sonderzug hinauf zum Gipfel gefahren und wurde, nach Umsetzen der Lok, auf Gleis 3 abgestellt. Kurz vor 13 Uhr kam dann der etwas verspätete Planreisezug 8920 aus Nordhausen im Bf Brocken auf Gleis 1 an. Die Lokomotive setzte um, bevor die Zuggarnitur ebenfalls auf Gleis 3 (vor dem Sonderzug) abgestellt wurde. Eine knappe halbe Stunde später lief ein weiterer Personenzug (N 8928) aus Schierke auf Gleis 1 ein, dessen Lok anschließend über Gleis 2 umsetzte. Schließlich kam wiederum eine halbe Stunde später ein Leerreisezug auf Gleis 2 des Bf Brocken an, so daß sich bis zur Abfahrt des Personenzuges N 8934 nach Wernigerode von Gleis 1 kurzzeitig nicht weniger als vier Zuggarnituren gleichzeitig im kleinen Gipfelbahnhof befanden. Fast wie auf einer Modellbahnanlage...

Bf Mannheim-Kurpfalzbrücke (OEG) (1986)

Wer glaubt, Schmalspurbahnhöfe seien gleichbedeutend mit geruh-samen Zugverkehr, wird unter anderem im Rhein-Neckar-Gebiet rasch eines besseren belehrt. Dort betreibt die *Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft* (OEG) im Städtedreieck Mann-



heim/Heidelberg/Weinheim ein meterspuriges Eisenbahnnetz, das bereits vor dem Ersten Weltkrieg teilweise mit Gleichstrom elektrifiziert wurde und sich heute als modernes Nahverkehrsunternehmen präsentiert. Trotz des stadt- bzw. straßenbahnmäßigen Charakters mancher Streckenabschnitte ist die OEG nach wie vor als Eisenbahn und nicht als Straßenbahn konzessioniert, wenn auch in Mannheim und Heidelberg zum Teil Mischbetrieb mit den Straßenbahnen stattfindet.

Eine der OEG-Endstationen in Mannheim ist der Hbf Kurpfalzbrücke unmittelbar südlich des Neckars. Hier beginnt die Linie nach Heidelberg, die man 1927 elektrifizierte und doppelgleisig ausbaute. Bis in die

▲ Kurz vor der Abfahrt. Der Personenzug steht im Bahnhof Brocken auf Gleis 3 bereit.

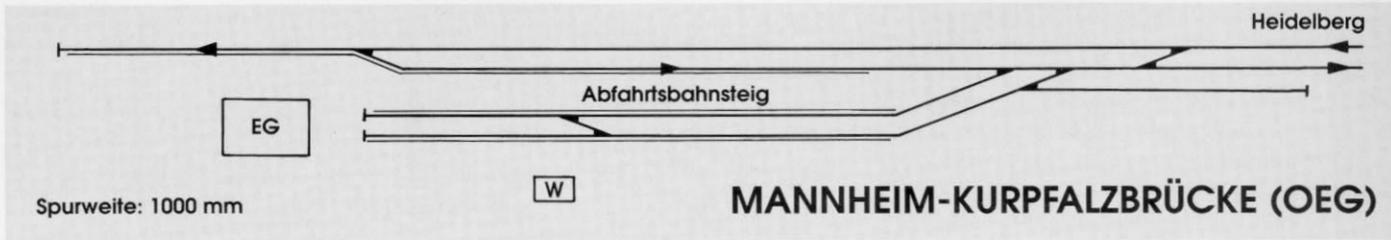
1970er Jahre bestand an der Kurpfalzbrücke eine Gleisverbindung zur Straßenbahn; die Gleise führten zwischen heutigem Wartehäuschen und Empfangsgebäude zum benachbarten Straßenbahnknotenpunkt Kurpfalzbrücke.

Im Herbst 1986 präsentierten sich die OEG-Gleisanlagen mit vier Bahsteiggleisen zweckmäßig und übersichtlich. Bei normalem Verkehr war bzw. ist der Betriebsablauf wie folgt:

- Einfahrt des Triebwagens aus Ri. Heidelberg auf dem Hauptgleis bis vor das Empfangsgebäude; Aussteigen der Fahrgäste.
- Danach drückt der Zug leer zurück nach Gleis 2, wo er zur Abfahrt bereit steht.



◀ Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Kurort Kipsdorf steht in Kopflage zu den Gleisen. Das Gleis rechts führt zu der Laderampe innerhalb des Gebäudes.



▲ Das kleine Empfangsgebäude der OEG am Endbahnhof in Mannheim-Kurpfalzbrücke. Der Triebwagen 99 steht am Ausstiegsgeleis.

Triebwagen 108 hat auf Gleis 2 vorgezogen und ist zur Abfahrt nach Heidelberg bereit. Zusätzliche Einsatztriebwagen können die Gleise rechts benützen.



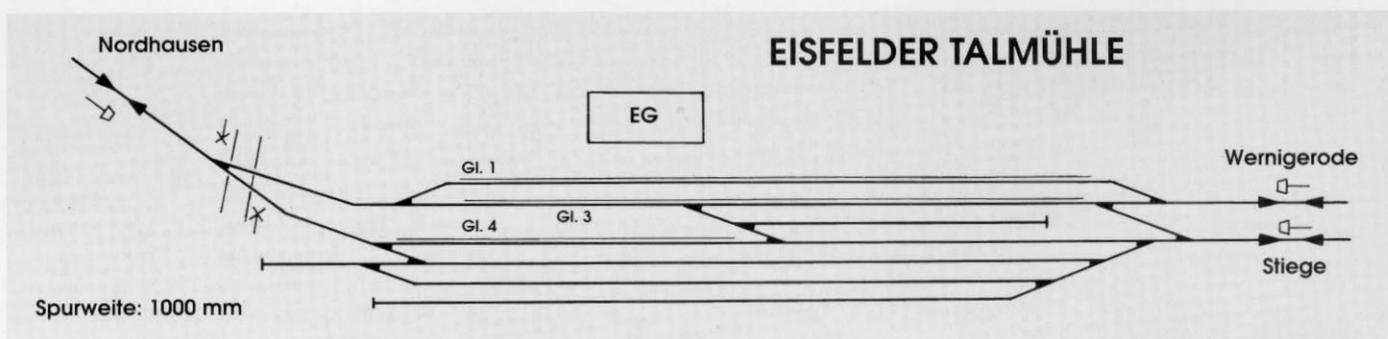
Die Trennung von Aus- und Einsteigepunkt wirkt sich positiv auf einen zügigen Fahrgastwechsel aus – schließlich fahren hier im werktäglichen Normaltakt die Triebwagen alle Viertelstunde ein und aus. In der Hauptverkehrszeit finden weitere Verdichtungen des Fahrplankontaktes bis herunter auf fünf Minuten statt. Solche „Einsatztriebwagen“ benutzen auch die beiden anderen Bahnsteige. Selbstverständlich ist der Bf Mannheim-Kurpfalzbrücke seit vielen Jahren mit Lichtsignalen ausgestattet.

ABZWEIGBAHNHÖFE

Unter diesem Begriff werden zumeist Anschluß- und Trennungsbahnhöfe zusammengefaßt. Der besseren Übersichtlichkeit wegen soll dies auch in diesem Artikel geschehen. Aus sachlichen Erwägungen heraus (Schmalspurbahnen!) unterscheiden wir zudem nachfolgend ausnahmsweise die Abzweigstationen in solche an schmalspurigen Strecken und in Abzweigbahnhöfe zwischen Normal- und Schmalspurstrecke.

Bf Eisfelder Talmühle (1991)

Zu erstgenannter Kategorie zählt dieser Abzweigbahnhof an der meterspurigen Harzquerbahn Nordhausen – Wernigerode. Ursprünglich eine bloße Durchgangstation, wandelte sie sich mit Eröffnung der Verbindungslinie Stiege–Eisfelder Talmühle am



15.7.1905 zum Anschlußbahnhof. Trotz gleicher Spurweite wurden fortan die Anlagen von zwei Bahngesellschaften benutzt: von der *Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn* (NWE) und der *Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft* (GHE); letztere betrieb die Verbindungsstrecke nach Stiege. Gleismäßig erfolgte die Trennung so, daß die dem Empfangsgebäude nahen Gleise der NWE, die entfernter liegenden der GHE gehörten. In beiden Bahnhofsteilen war unabhängiger Betrieb möglich.

Teilweise ist diese betriebliche Trennung auch noch am heutigen Spurplan zu erkennen, obschon alle Strecken 1949 unter das gemeinsame Dach der Deutschen Reichsbahn gelangten. Züge der Relation Nordhausen – Wernigerode benutzen die Gleise 1 und 2, während die Züge in bzw. aus Richtung Stiege Gleis 4 befahren. Spitzkehrenverkehr Stiege – Eisfelder Talmühle – Drei Annen Hohne erfolgt über Gleis 2. Längere Abstellgleise ermöglichen theoretisch ein problemloses „Übernachten“ von Zuggarnituren im Bf Eisfelder Talmühle, doch wird davon planmäßig kein Gebrauch mehr gemacht.

Bis 1990, als der Bahnhof zur Betriebsvereinfachung teilweise mit Rückfallweichen ausgerüstet wurde, erfolgte die Sicherung der Einfahrten aus Richtung Nordhausen bzw. Wernigerode durch Formsignale während die Stieger Einfahrt nie solche besaß. Heute sind ausschließlich Trapeztafeln vorhanden. Als Modell wäre der Bahnhof sicher auch ein dankbares Vorbild, läßt sich doch auf relativ wenigen Gleisen ein umfangreicher Betrieb durchführen.

Bf Putbus (1992)

Zur Blütezeit der Rügener Schmalspurbahnen (Spurweite 750 mm) gab es auf deren nicht zusammenhängendem Streckennetz zwei als „Hauptbahnhöfe“ anzusehende Stationen: Bergen und Putbus. Während erstgenannter Schmalspurbahnhof seit 1970 stillgelegt ist, konnte der Bf Putbus – wenn auch mit Einschränkungen – seine Knotenpunktfunktion bis heute erhalten. An der 1889/90 eröffneten normalspurigen Stichbahn Bergen-Lauterbach gelegen, bekam Putbus bereits wenige Jahre später einen Anschlußbahnhof zwischen Regal und Schmalspur: Am 22.7.1895



▲ Im Bahnhof Eisfelder Talmühle wartet die Lok 99 7222 auf Gleis 1 auf die Abfahrt in Richtung Nordhausen.

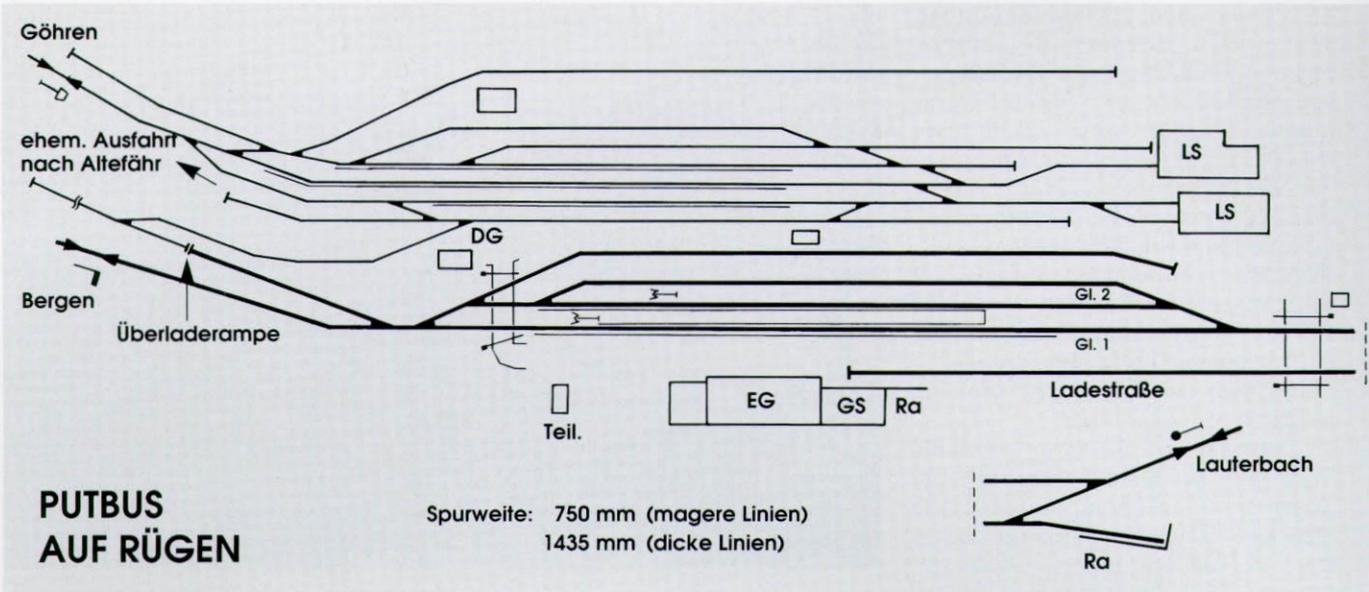
Die Dieselloks BR 199 sollten bei der DR die alten Dampfloks ersetzen. Auf Gleis 2 ▼ steht die 199 891-3 mit ihrem Zug nach Wernigerode bereit.



erfolgte die Inbetriebnahme des ersten Teilstücks von Putbus in Richtung Göhren bis Sellin West, und am 4.7.1896 folgte die Linie Putbus-Garz-Altetfähr. Den Schmalspurbahnhof in Putbus legte die damaligen *Rügenschen Kleinbahnen AG* in Kopfform an.

Nachdem die DR als Nachfolger der Privatgesellschaft im September 1967 die Strecke Altetfähr-Putbus einstellte, konnte im Bf Putbus einige Gleise abgebaut werden. Trotzdem sind die Anlagen dort mit dem kleinen Betriebswerk immer noch recht umfangreich.

Normal- und Schmalspuranlagen des Bf Putbus verlaufen weitgehend parallel zueinander. Der Zugang zum Schmalspurteil erfolgt schienengleich über einen mit Schranken gesicherten Weg; aus diesem Grunde sind auch im Normalspurbahnhof die beiden Wartezeichen an den Hauptgleisen 1 und 2 vorhanden. Das kleine Empfangsgebäude der Schmalspurbahn dient heute nicht mehr seinem ursprünglichen Zweck; bei Zugabfahrten im Schmalspurteil kommt der Aufsichtsbeamte des „großen“ Bahnhofs kurz hierher. Bemerkenswert sind die erheblichen Gleislängen, zu



▲ Die Gleisanlagen im Schmalspurteil des Bahnhofs Putbus in Richtung Göhren. Das Abstellgleis links mit den Güterwagen ist die ehemalige Ausfahrt nach Altefähr, das Gleis im Vordergrund führt zur Überladerampe.

Beschauliche Nebenbahn: Diesen Eindruck vermittelt der Bahnhof Putbus mit dem kleinen Dienstgebäude zwischen den beiden verschiedenspurigen Bahnhofsteilen.



Bf Gstadt (1987)

Der Bf Gstadt an der Ybbstalbahn in Niederösterreich stellt einen Abzweigbahnhof nahezu in Minimalausstattung dar: zwei Hauptgleise, ein Ladegleis und insgesamt sechs Weichen – das ist schon alles! Während das mittlere Hauptgleis (Gl. 2) von Zügen in bzw. aus allen Richtungen

denen die mehr als bescheidenen Bahnsteige – lediglich etwas festgestampfte Erde ohne eingefasste Kanten – gar nicht so recht passen wollen. Immerhin haben insgesamt drei Reisezuggarnituren gut Platz auf den Gleisen!

Am Streckenende befindet sich das kleine Bw mit zwei Lokschuppen. Das zweistöckige Gebäude wurde 1988 neu errichtet und ersetzte einen alten Schuppen; dieser war für die aus Sachsen gekommenen Dampflok (jetzige Betriebsnummern 099 746 und 748) zu eng.

Öffentlichen Güterverkehr auf der Schmalspurbahn gibt es seit 11.12.1967 nicht mehr. Die an der Bahnhofseinfahrt vorhandene Überladerampe zwischen Schmal- und Normalspurgleis dient ausschließlich dem fallweisen Transport von Schmalspurfahrzeugen auf Regelspurwagen. Die gegenwärtige Signalausstattung des Bf Putbus ist so richtig modellbahngerecht. Nur an der Normalspurstrecke gibt es Einfahrtssignale (davon aus Ri. Lauterbach ein Lichtsignal), während die Einfahrt aus Richtung Göhren durch eine Trapeztafel gesichert ist.

befahrbar ist, können auf Gl. 3 lediglich Züge der Relation Waidhofen–Lunz und zurück verkehren. Aus diesem Grunde sind im Bf Gstadt auch keine Kreuzungen von Zügen der Relation Waidhofen–Ybbsitz untereinander ohne größere Rangierbewegungen möglich.

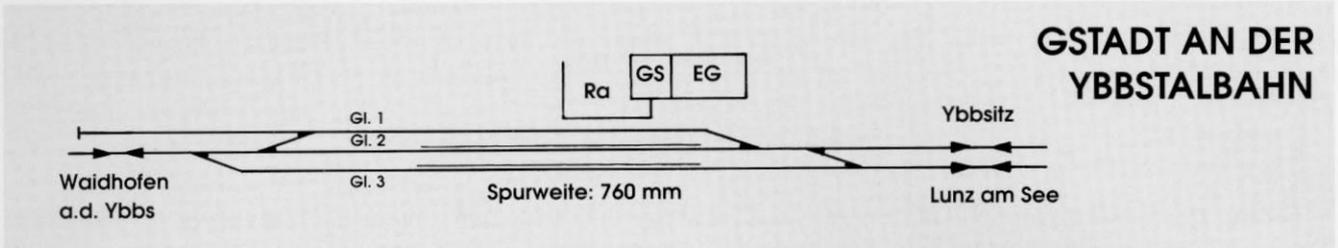
Die heutigen Reisezugfahrpläne verzeichnen durchgehende Züge von Waidhofen sowohl nach Lunz als

auch nach Ybbsitz, so daß der Bf Gstadt betrieblich eine Zwitterstellung zwischen einem Anschluß- und einem Trennungsbahnhof inne hat. In Gstadt beginnende oder endende Züge können eventuell auch einen Teil des Ladegleises (Gl. 1) als Umfahrgleis benutzen, wenn dort keine Güterwagen abgestellt sein sollten.

• Noch kurz die Eröffnungsdaten der Ybbstalbahn:

- Waidhofen–Gstadt–Großhollenstein 15.7.1896
- Großhollenstein–Lunz 15.5.1898
- Lunz–Kienberg–Gaming 12.11.1899
- Gstadt–Ybbsitz (Stichbahn) 09.03.1899

Der Abschnitt Lunz–Kienberg–Gaming wurde von den ÖBB leider vor wenigen Jahren stillgelegt, besteht aber weiter als Museumsbahn.



GSTADT AN DER YBBSTALBAHN

ZWISCHENBAHNHÖFE

Sieht man von den nur noch vereinzelt existierenden Bahnhöfen mit einem einseitig angeschlossenen Kreuzungs- bzw. Überholgleis ab (etwa der Bf Goetheweg an der Brockenbahn; vgl. Bericht in MIBA 2/91, S. 65 f.), weist ein Bahnhof für eine flüssige Betriebsabwicklung mindestens zwei Weichen auf. Doch auch bei dieser Grundform gibt es verschiedene Ausstattungsvarianten. Nachfolgend seien zwei solcher Arten kurz vorgestellt.

Der Bf Heiligendamm an der Bäderbahn Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn West besteht in seiner jetzigen Lage seit 1910, als man die Strecke von Heiligendamm bis Arendsee (heute: Ostseebad Kühlungsborn) verlängerte. Stets über-

wog hier der Reiseverkehr. Nachdem der Güterverkehr schon vor Jahren eingestellt wurde, besitzt der Bf Heiligendamm heute lediglich ein beidseitig angeschlossenes Kreuzungsgleis neben dem durchgehenden Hauptgleis. Die zwei Bahnsteige sind relativ lang, und als betriebliche Sicherungseinrichtung fungieren zwei einflügelige Einfahrsignale. Der Bahnhof ist mit einem Fuhrdienstleiter besetzt und könnte von dieser Ausstattung her auch an einer wichtigeren normalspurigen Nebenstrecke liegen. Zugkreuzungen von planmäßigen Reisezügen finden derzeit zwölfmal täglich statt.

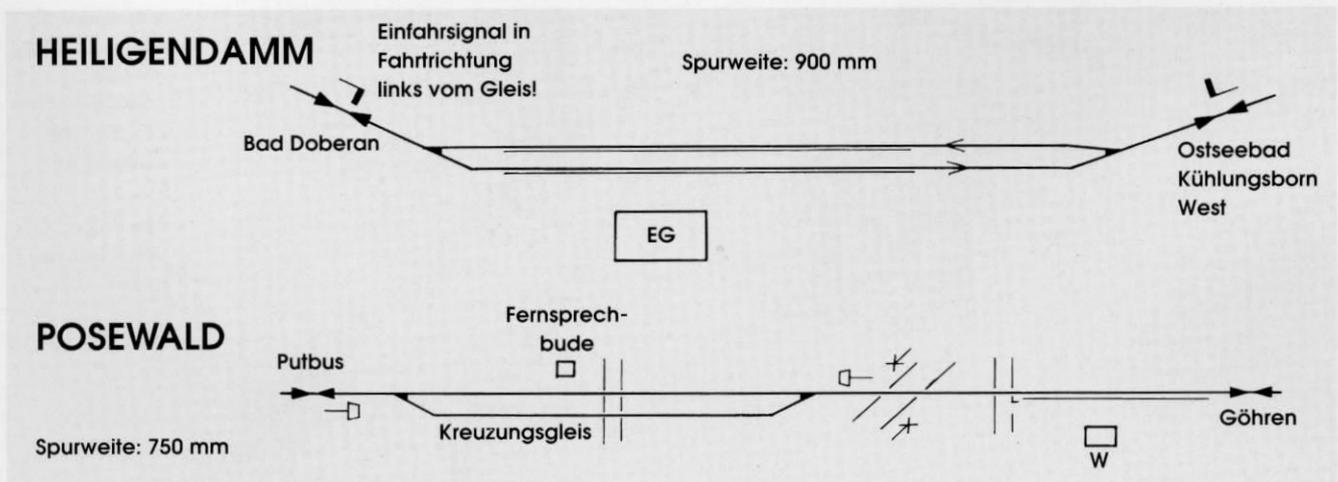
Dem Beispiel Heiligendamm fast diametral entgegengesetzt präsentiert sich der kleine Bf Posewald an der letzten verbliebenen Kleinbahnstrecke Rügens. Wichtigste Unterschiede zum Bf Heiligendamm:

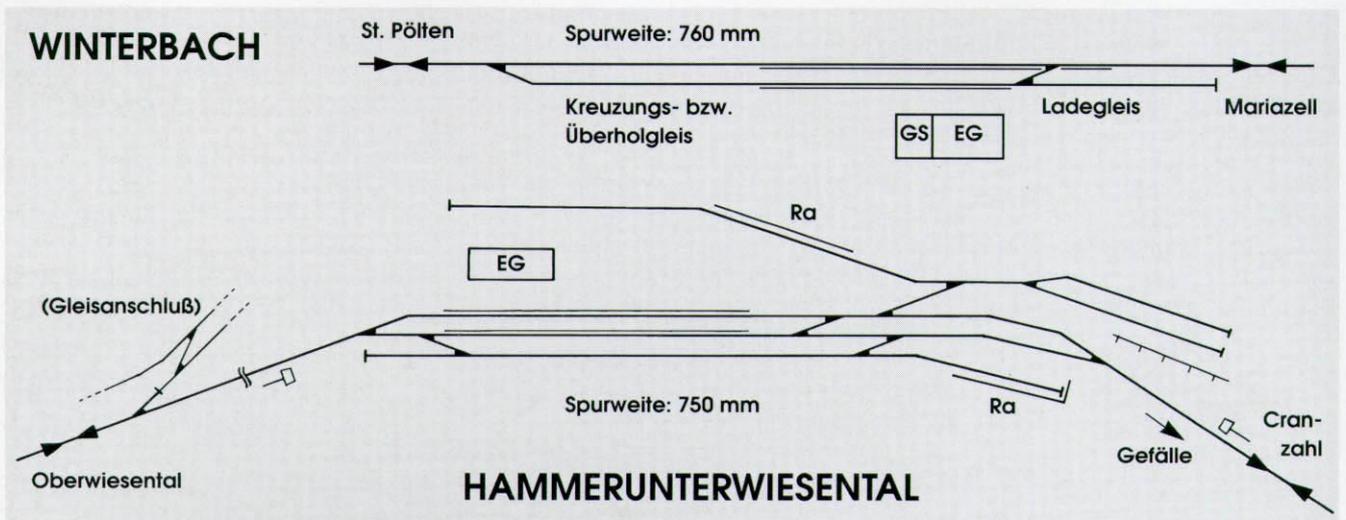
- Es existiert kein Empfangsgebäude,

sondern nur ein massives Wartehäuschen, das Kreuzungsgleis befindet sich etwa 200 m abseits von Bahnsteig und Wartehalle, d. h. beim Kreuzungsvorgang kann kein Fahrgastwechsel stattfinden,

- Die Betriebsstelle ist unbesetzt, das Stellen der Weichen erfolgt durch das Zugpersonal. Da die DR die Strecke Putbus–Göhren im vereinfachten Nebenbahndienst betreibt, gibt es anstelle der Einfahrsignale lediglich Trapeztafeln.

Eine der zahlreichen Zwischenstationen an der Mariazeller Bahn (Spurweite 760 mm) in Niederösterreich bzw. der nördlichsten Steiermark ist der kleine Bf Winterbach. Vom örtlichen Verkehrsaufkommen her nie allzu bedeutend, spielte der Bahnhof jedoch eine wichtigere betriebliche Rolle als fallweise Kreuzungsstation an der Steilstrecke vom 9 km entfernten Bf Laubenbachmüh-





le herauf. Die Situation im Sommer 1987: Außer dem durchgehenden Hauptgleis (Gl. 2) gab es ein Kreuzungs- bzw. Überholgleis, von dem am südlichen Ende (Richtung Mariazell) ein kurzes Ladegleis abzweigte. Die Signalausstattung beschränkte sich auf Einfahrsignale.

Weitaus umfangreicher präsentieren sich die Gleisanlagen im **Bf Hammerunterwiesenthal** im Erzgebirge, Zwischenstation an der 750-mm-Strecke von Cranzahl nach Oberwiesenthal. Noch vor wenigen Jahren

herrschte hier außer dem lebhaften Reiseverkehr auch ein hohes lokales Frachtaufkommen, das heute leider nahezu auf Null abgesunken ist. Der Spurplan (Stand: Frühjahr 1991) läßt allerdings noch den regen Rangierverkehr erahnen.

Neben den beiden Hauptgleisen (Gl. 1 und 2) waren mehrere Ladegleise sowie etwas entfernt in Richtung Oberwiesenthal ein umfangreicher Gleisanschluß zu einem Holzwerk vorhanden. Besonders die Ladegleise im eigentlichen Bahnhofsbereich

reizen zur Nachgestaltung im Modell: Zwei Laderampen, eine bis zum Bahnhofsvorplatz reichende Ladestraße sowie vier einfache Weichenverbindungen zu den Hauptgleisen – alle Voraussetzungen für einen regen Fahrbetrieb sind vorhanden. Das Streckengleis in Richtung Cranzahl liegt bereits vor der Ausfahrweiche im Gefälle, während die Ladegleise daneben waagrecht verlaufen. Signalausstattung: Trapeztafeln statt Einfahrsignale.



◀ Ebenfalls im Bahnhof Putbus entstand diese Aufnahme. Sie zeigt die Gleisanlagen vom Bw aus gesehen in Richtung Göhren.

Typisch für viele Schmalspurbahnen: Die Schwellen der Gleise sind fast vollständig mit Sand bedeckt, nur die Weichen liegen frei.

Alle Fotos: Ulrich Rockelmann



◀ Eine schöne Alternative zu den bekannten Großbahnen: Sewo bietet die Diesellok ZL 233 von Jung für die Spurweiten 0e und 0f an.

Holz. Die maßstäbliche Feldbahn (1:22,5) gehört in die Kategorie Messing-Handarbeit und ist dementsprechend auch exzellent verarbeitet. Die neue Deutz-Diesellok mit der genauer Nachbildung des Führerstandes und des Motorraumes ist ebenso anschaulich wie der komplette Aufbau der Lok.

Dazu gibt es natürlich passendes Wagenmaterial, das aus kleinen Holz-, Kipp-, Schemel-, Kessel- oder Grubenloren besteht. Alle Fahrzeuge sind entweder aus Messing oder Holz gearbeitet. Originalkupplungen mit Kette zum Verschrauben, bewegliche Teile, sowie funktionstüchtige Kurbelbremse sind bei Baumann eine Selbstverständlichkeit. Weiter im Programm sind Weichenstellhebel, Werkzeuge und nützliches Kleinzeug für den Anlagenbau vorhanden.

Aktuelle Schmalspurmodelle im Überblick

VERWIRRENDE VIELFALT...

Bis auf wenige Ausnahmen gibt es schmalspurige Modelle nur von Kleinserienherstellern. Gerade deswegen ist es gar nicht so einfach, sich auf dem wenig überschaubaren Markt zurechtzufinden. Lubosch Wimmer hat deshalb zur Orientierungshilfe eine Übersicht über das aktuelle Angebot zusammengestellt.

BACHMANN 2m

In annähernder LGB-Größe werden von diesem bekannten Hersteller aus Hong-Kong Modelle von Loks und Wagen nach nordamerikanischem Vorbild hergestellt. Gleismaterial, Zubehör, eine Straßenbahn sowie ein Draisinen-Gespinn sind im Programm erhältlich.

Für dieses Jahr war eine europäische Dampflok aus dem Schmalspurparadies Wales avisiert. Sie stammt von der Bahnlinie Lynton-Barnstaple und ist in einem schönen Grünton lackiert. Die Produkte von Bachmann werden aus Kunststoff hergestellt und sind kompatibel mit allen gängigen Großbahnen. Die Ausführung ist allerdings etwas spielzeughaft.

BAUMANN 1e

Spezialität aus dem fränkischen Neustadt/Aisch ist die Feld- und Waldeisenbahn als Zubehör für die Großbahnen und die Herstellung von Gebäuden aus

BAYARD H0m

In Italien schon länger bekannt, bei uns erst seit der Spielwarenmesse 1992, ist dieser Kleinserienhersteller, dessen Hauptaugenmerk sich auf die Schmalspurbahnen der Rhätischen Bahn richtet. Sehr wichtig für den RhB-Wagenpark ist der Neuschotterwagen des Typs Fd 8651-8665. Dieses Modell hat Bayard als Messing-Bausatz verwirklicht. Er ist nicht allzu schwer für den Bausatz-Profi, der mit dem LötKolben umgehen kann, aber auch eine Verklebung mit Sekundenkleber ist bei diesem Modell möglich.

Weiter in Vorbereitung ist ein vierachsiger Selbstentlade-Schotterwagen vom Typ Fad 8701-87 32, den es mittlerweile in drei verschiedenen Farben gibt. Dann sind noch einige Rangiertraktoren von diesem Hersteller angekündigt: Te 2/2 74-75, Tm 2/2 68, von den Vorbildern her recht interessante RhB-Fahrzeuge. Zur Information: der Vertrieb für Deutschland ist bei der Firma Lok 14 in München.

BEMO H0e, H0m

Bemo im schwäbischen Uchingen ist mittlerweile die bekannteste Adresse für Schmalspurbahnen in der Baugröße H0. Die ersten Modelle wurden nach deutschen Vorbildern hergestellt, eine größere Popularität und Beliebtheit ge-

nießen mittlerweile die Schweizer Bahnen, sie sind auch der Produkthauptanteil im Bemo-Programm.

So finden sich die bekannten Schmalspurbahnen der FO, RhB, MOB, GFM, BVZ und der SBB-Brünigbahn als maßstabsgetreue Nachbildungen wieder. Nur einige Modelle und vor allem einige Neuheiten möchten wir kurz erwähnen: Die Zahnradbahn auf 12mm-Spur wird als wichtigste Neuheit 1992 noch vor Weihnachten im Handel erwartet, dazu eine HGe 4/4 II als SBB, FO- und BVZ-Elokom mit Zahnantrieb. Die passenden Wagen gibt es bereits im Handel. Das Bemo-Zahnradsystem soll mit den entsprechenden Produkten aus dem Haus Ferro-Suisse kompatibel sein.

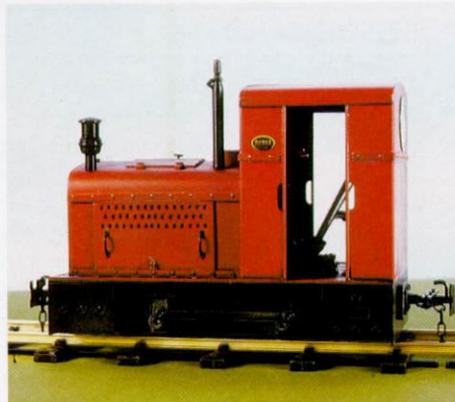
Die deutschen Schmalspurmodelle sind weiter erhältlich, werden aber im Moment durch keine besonderen Neuheiten ergänzt. Seit dem letzten Jahr arbeitet Bemo mit der Berliner Firma Zeuke zusammen, von der die Spreewaldbahn mit der Dampflok 99 5703 und vier Güterwagen erschienen ist. Inzwischen wurde auch die Personenzug-Packung mit drei Wagen ausgeliefert. Wir können nur hoffen, daß die angekündigten Fahrzeuge, wie der Spreewaldbahn-Triebwagen und die Dampflok 99 6001, auch tatsächlich erscheinen und nicht wegen der zu geringen Nachfrage wieder verschwinden werden.

BTTB/ZEUKE H0e, H0m

Seit Jahrzehnten bekannt als Hersteller von TT-Bahnen im Maßstab 1:120, hatte Zeuke schon früher einmal eine Schmalspurbahn mit 12 mm Spurweite gefertigt. Seit langem schon existierten Pläne für eine Schmalspurbahn nach heutigem Standard, verwirklicht wurde bis jetzt die bereits bei Bemo erwähnte Speewald-Bahn. Als Neuheiten erschienen zur Komplettierung des Güterzugs noch ein Rungenwagen und zwei Drehschemelwagen, außerdem einige Bemo-Modelle in neuen Farben. In dem gemeinsamen Katalog von Bemo und Zeuke ist genau ersichtlich, wer was produziert und vertreibt. Drücken wir den Daumen, daß diese Schmalspurbahn in Großserie nicht untergeht.

COMPLEXX 1e

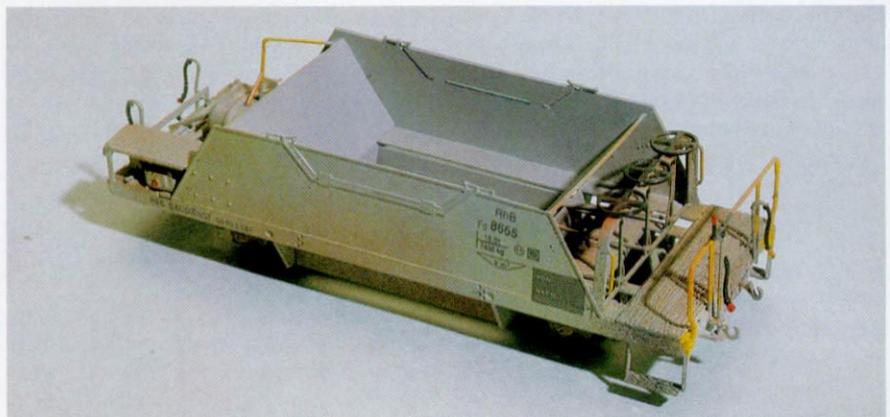
Aus Hamburg kommen 600 mm Feldbahnmodellen im großen Maßstab 1:32. Ab Herbst diesen Jahres soll ein umfangreiches Programm lieferbar sein.



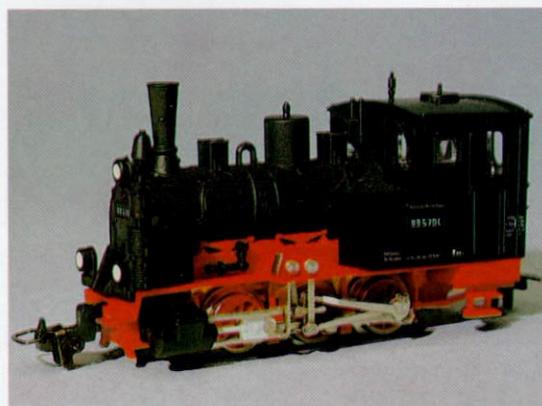
▲ Noch einmal Feldbahn: Die Deutz-Lok OMZ 122 von Baumann im Maßstab 1:22,5.



▲ Eine alte Bekannte von Bemo ist die Ch2-Tenderlok Nr. 24 der SWEG.



▲ Das Bayard-Modell des RhB-Schotterwagens.



◀ Der C-Kuppler der Spreewaldbahn als Modell von Zeuke.

Feldbahn zum dritten: Von Complexx kommt die Lok OMZ 117, Vorbildhersteller ▼ Deutz, im Maßstab 1:32.

Eine Dampf- und eine Diesellokom mit Federpuffern und gefederten Achsen können als Zugmaschinen dienen, dazu gibt es eine Reihe der verschiedensten Wagentypen. Alle Modelle sind aus Messing gefertigt, bei den Wagen kommt vorbildgerecht auch Holz für die Aufbauten zum Einsatz. Ein Schienensystem, 18,75 mm Spurweite, 3 mm hohen Profilen und Holzschwellen, ist ebenfalls angekündigt.



D+R

H0m

Angefangen hat dieser Hersteller mit verschiedenen Blink- und Geräuschelektroniken, die sich vor allem an den Funktionen der Schweizer Bahnen orientierten. In der Zwischenzeit gehört auch rollendes Material nach RhB-Vorbildern in die Produktionspalette von D+R: Ein Gepäckwagen Dz 4231 der Chur-Arosa-Bahn sowie ein Aussichtswagen der Bernina-Bahn, wie er in den Sommermonaten eingesetzt wird. Die aktuelle Neuheit ist ein vierachsiger Kesselwagen der Reihe Uahk-v 8141-48, der zur Gestaltung vorbildgetreuer Güterzüge noch gefehlt hat.

FERRO-SUISSE

H0m,0m

1979 kam das erste Modell, eine Mallet-Dampflok der Reihe G 2/3 2+2 nach Vorbild RhB auf den Markt. Die ausgezeichneten Kleinserienprodukte sind aus Messing gearbeitet. Lackierung und letzten Feinschliff erhalten die Fertigmodelle in der Schweiz. Im umfangreichen 0m- und H0m- Programm sind vor allem die schönen RhB- Dampflok-motiven G 3/4 und G 4/5 sowie die berühmte Schneeschleuder X-rot (Spur H0m) hervorzuheben. Dazu gibt es für den Anlagenbauer eine enorme Palette passendem Zubehörs (Fahrleitung, Schienenmaterial mit vorgespurten Weichen und Kreuzungen aber auch Gebäude).

Eine Lücke auf dem H0m-Markt füllen weitere Modelle nach Vorbild der BVZ, DFU, FO, der ehemaligen Schöllenen-Bahn und der BRB. Besonders bemerkenswert: Hier wurde erstmals ein vorbildgetreuer und voll funktionsfähiger Zahnstangenantrieb vom Typ Abt in H0e entwickelt.

FISCHER

2m

Seit geraumer Zeit werden von diesem Anbieter aus München in großen Abständen Live-Steam-Lokomotiven für die Gartenbahn gebaut. Die Metallstücke im Maßstab 1:22,5 werden nur als Fertigmodelle in kleinen Stückzahlen geliefert. Folgende Fahrzeuge können von Fischer-Modellbau bezogen werden: eine Malett-Lok der Brohltalbahn, eine Trambahn-Kastenlok, eine Dampflok der Steinhuder Meerbahn und eine kleine Zahnradlok.

FLEISCHMANN

0e

Eine große Überraschung: Zum ersten Mal stellt auch dieser renommierte Hersteller Schmalspurmodelle vor. Mit dem *Magic Train* in der Größe 0e, Spurweite 16,5 mm, ist eigentlich eine Spielzeugbahn für den Nachwuchs erstellt worden, aber auch der Schmalspurfan der größeren Maßstäbe kann sich an diesem Bähnchen sicher erfreuen.

Die Vorbilder wurden in Österreich gefunden – es ist die zweiachsige Dampflok *Stainz* sowie ihre Schwester mit einfachem Schlot von den Steiermärkischen Landesbahnen. Dazu sind teilweise vorbildgerechte Waggons verfügbar, sowohl Güterwagen als auch Personenwagen, wobei die letzteren einige Vereinfachungen aufweisen. Die von Fleischmann angebotenen Packungen beinhalten das H0-Gleis mit Schotterbettung, für den Profi empfiehlt sich das entsprechende Gleismaterial von Peco. Mal sehen, wie sich diese Bahn in dieser Größe auf dem Markt etabliert und ob weitere Modelle, auch von der Vorbildauswahl her, folgen werden.

FULGUREX

0m, 2

Dieses Unternehmen ist heute vor allem auf die Modelle größerer Spurweiten mit normalspurigen Vorbildern spezialisiert. Ab und zu schleichen sich jedoch einige Schmalspurmodelle dazwischen, so etwa in 0m eine MOB-Ei-lok der Reihe GDe 4/4 und dazu passende Panoramawagen. In Ilm gibt es eine nordamerikanische Mogul-Dampflok der C&S, die für die LGB-Gartenbahn ideal ist. Sie gibt es sowohl in der Live-Steam-Ausführung als auch mit konventionellem Elektro-Motor.

FRAMOS

0m

Nach dem gelungenen RhB-Krokodil Ge 6/6 soll im nächsten Jahr ein Salonwagen der RhB folgen. Auch dieses Fertigmodell wird wahrscheinlich wieder aus Messing hergestellt. Wegen dem dann vielleicht zu hohen Gewicht sollte wenigstens die Inneneinrichtung aus Kunststoffmaterial sein. Sammler und Spezialisten werden geduldig warten...

ELFER

H0m

Ein Triebwagen der Rittnerbahn und eine Triebwagengarnitur der FART (ABFe 4/4) der Locarno-Domodossola-Bahn waren die ersten Schmalspurmodelle dieser Firma und zugleich einzigen, die uns bekannt sind. Angekündigt war noch ein moderner Triebwagen der RhB-Berninabahn, ebenfalls in H0m. Es handelt sich hier um reine Fertigmodelle aus Messing mit einer guten Detaillierung und Lackierung, aber nicht immer zufriedenstellender Fahrleistung. Man kann die guten Stücke auch leicht neu motorisieren, falls sie nicht nur in der Vitrine stehen sollen.

Den Vertrieb in der BRD hat die Firma Lok 14 in München.

GEM

H0e, 009

Im britischen Maßstab 1:76 fertigt dieser Kleinserienhersteller Modelle überwiegend nach walisischem Vorbild. Die einfachen Bausätze sind aus Weißmetall gegossen und passen auf vorhandene Fahrgestelle von N-Lokomotiven. Bei den bekannten Schmalspur-Händlern werden diese Bausätze auch bei uns angeboten.

▼ Die sächsische VIK als H0e-Lok von GI-Modellbau.



GERARD

H0e, H0m

Besonders aktuell ist hier die Altbau-Ellok ÖBB 1099 der Mariazeller Bahn. Es handelt um einen Messingbausatz aus geätzten und vorgebogenen Gehäuseteilen, dessen Zusammenbau nicht allzu schwierig ist. Der Kasten paßt auf das Roco-Fahrwerk der moderneren Ausführung der Lok. Auch die beiden verschiedenen Stromabnehmer sind bereits vorgefertigt, so daß sich der Aufwand für den Bastler in Grenzen hält.

Von der ÖBB-Gepäckdiesellok 2091, auf der Ybbstalbahn, der Mariazeller-Bahn und der Krumpen noch im Einsatz, ist ein schöner Messing-Bausatz lieferbar, der auch als Etappen-Kit geliefert wird.

Die bekannte BRB-Zahnradbahn, das einzige Modell aus Kunststoff bei Gerard, ist mit dem kompletten dazugehörigen Gleismaterial in der Größe H0n3 (10,5mm) weiter erhältlich.

GI-MODELLBAU

H0e

Ein Kleinserienanbieter aus den neuen Bundesländern, der feine Messingmodelle fertigt, ist GI-Modellbau. Der Vertrieb liegt bei der W.Schüler GmbH in Stuttgart.

Sowohl von den Proportionen, der Maßstäblichkeit als auch den Fahreigenschaften her liefert GI das bisher beste Modell der VI k (99.51-60) in der Baugröße H0e.

Eine Rangierdiesellok vom Typ NS4, ein SKL-Kleinwagen mit Lore sowie diverse Waggons nach dem sächsischen Vorbild befinden sich in dem sehr umfangreichen Programm. Besonders empfehlenswert ist vor allem ein vier-

▼ *Waggonmodelle nach sächsischem Vorbild: Der Unkrautsprenghagen ...*



▲ *Personen- und Güterwagen nach dem Vorbild der Harzquerbahnen bietet Kehi an.*

achsiger Klappdeckelwagen mit beweglichen Klappen, ein Rungenwagen und der originelle Unkrautsprenghagen mit reichhaltiger Detaillierung. Dazu gesellen sich noch einige passende Personenwagen und eine sehr filigrane Fahrradraisine als Messing-Bausatz, die es auch für die Spurweite H0m gibt.

GK-MODELLBAU

H0e, H0m

Im kleinen Maßstab ist GK so etwas wie Gmeinder, Schöma oder Deutz! Im Klartext: Er baut nur Diesellokomotiven in H0e und H0m. In der Hauptsache sind es Lokomotiven mit Vorbildern von den friesischen Inselbahnen.

Alle Bausätze, die auch als Fertigmodelle angeboten werden, bestehen aus fein gegossenen Messing- und Weißmetall-Teilen.

Die bereits vormontierten Fahrwerke sind mit Faulhaber-Motoren ausgestattet. Weiter in Vorbereitung sind zu den Inselbahnloks passende Personenwagen.

GÜNTHER

H0e, H0m

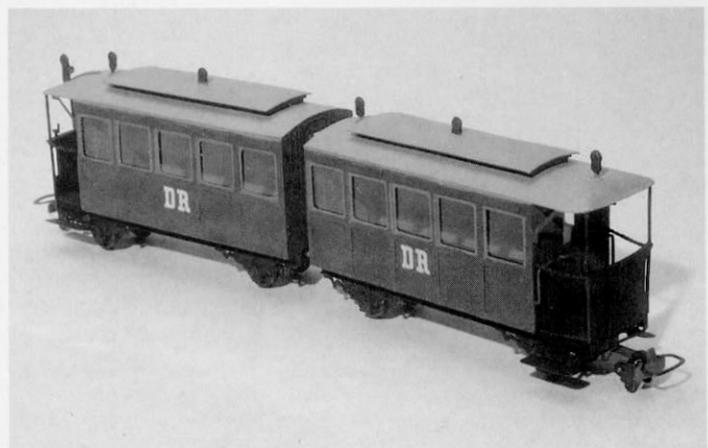
Auf der letzten Spielwarenmesse zeigte diese bekannte Kleinkunstwerkstatt eine Motorisierung für den Ski-Bausatz aus Kunststoff des DMV-Marienberg/Sachsen. Dieses DR-Dienstfahrzeug ist beim Vorbild, etwa den Harzquerbahnen, auch auf die Meterspur umgebaut worden und heute noch ein fleißiges Arbeitstier auf der Strecke! Die Auslieferung soll bis Ende 1992 erfolgen.

HAPO

H0e

Aus Weißmetall und Zinnguß besteht das recht umfangreiche Feldbahn-Programm von Hapo. Der Loren-Bestand umfaßt momentan über 20 verschiedene Varianten – zwei Diesellok-Typen von Deutz sind jetzt als passende Zugpferde hinzugekommen. Außerdem gibt

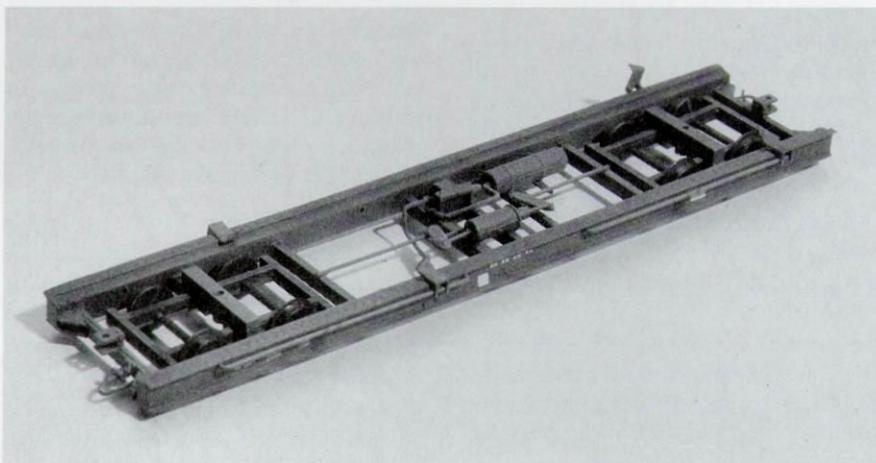
▼ *... und die aus zwei kurzen Zweiachsen gebildete Doppelwageneinheit. Beide Modelle stammen von GI.*





▲ Die KÖf in Meterspurausführung ist bei der Harzquerbahn im Einsatz. Das Modell stammt von KS-Modellbahnen.

▼ Ebenfalls von KS ist der Rollbock mit vorbildgerechter Verriegelungstechnik.



es noch viel Zubehör für Feldbahnen: Drehscheiben, Lokschuppen, eine Kleindieseltankstelle und verschiedene Wasserkräne.

HENKE **0e**

Eine Spezialadresse für feine Schmalspurmodelle im Maßstab 1:45 mit der Spurweite 16.5 mm! Sächsische und Württembergische Nachbildungen haben hier Vorrang, sind es doch mit die schönsten Vorbildfahrzeuge. Besonders gut geraten ist die Meyer-Lok der Baureihe 99.65.

Eine exzellente Verarbeitung aus Messing zeichnet die Modelle dieser Berliner Firma aus. Außerdem sind der

Fünfkuppler VI k, ein Wismar-Schienenbus und diverse Güter- und Personenwagen erhältlich. Diese Fahrzeuge werden nur als Fertigmodelle angeboten. Weiteres Zubehör von Henke wie Gebäude, Segment-Drehscheibe und Gleismaterial können so recht zum Modellbau in 0e animieren...

KEHI **H0e, H0m**

Überwiegend wird die Harzquerbahn in H0m bei Kehi in Eisenach zum Vorbild genommen. Hier sind Lokomotiven und diverse Wagen als Fertigmodelle lieferbar. Sie basieren auf Industriefahrwerken von Zeuke, Arnold und Fleischmann.

Leider entsprechen die Modelle noch nicht der bei uns gewohnten Qualität, vor allem die Verwendung der Zeuke-Antriebe läßt manchmal zu wünschen übrig. Die Modellauswahl ist aber dennoch für den Schmalspurenthusiasten interessant, auch wenn noch nicht alle bisher geplanten Modelle erschienen sind: eine 99 6001, auch in der Museums-Lackierung als NWE 21, die Diesellok V 30, Personenwagen in alter und neuer Farbgebung sowie Güterwagen nach dem Harz-Vorbild. In der Baugröße H0e ist die kleine Dampflokomotive 99 021 der Wangeroooger Inselbahn erhältlich.

KISS **0m**

Die früheren Produkte der Schweizer Firmen Fama, dann Utz gehen mittlerweile unter dem dritten Namen Kiss in die Produktion.

Zunächst sind folgende Modelle geplant: Die HGe 4/4 der FO, BVZ und SBB, dazu die SBB-Personenwagen mit Mitteleinstieg und einige Schnellzugwagen aus dem Glacier-Express.

KS-MODELLEISENBAHNEN **H0m**

Anbieter von H0m-Modellen, der sich hauptsächlich auf die RhB und die Harzquerbahn konzentriert. Hier sind in folgende Fahrzeuge in Vorbereitung: BR 99 7244 (1E1), BR 99 5902 (Mallet-Lok), ein GHE-Triebwagen sowie verschiedene Güter- und Personenwagen.

Bereits lieferbar ist die Schmalspur-KÖf 199 010-012, ein gedeckter G-Wagen, ein Rollwagen und der Wasserkran Benneckenstein. Weiterhin ist ein Tunnelgerüstwagen auf Bemo-Basis und etliches Zubehör erhältlich: Drehscheiben, Bahnschranken, ein Lätewerk. Dazu gibt es noch Oberleitungsmasten mit passenden Quertragwerk, Tunnelportale mit Flügelmauern sowie Stützmauern.

Auf Basis eines Bemo-Dienstwagens wird ein H0m-Schienenreinigungswagen mit Schleifwalzen angeboten. Interessant dürfte ein RhB-Rollwagen zum Transport von H0-Regelspurwaggons werden, der eine Verriegelungstechnik wie das große Vorbild haben soll.

LEHMANN **2e**

Im kommenden Jahr wird die LGB ihren 25. Geburtstag feiern. Seitdem sind viele schmalspurige Modelle vom Band gelaufen. Die Fahrzeuge – die ersten

und seitdem auch die einzigen, die den rauen Wetterverhältnissen im Garten standhalten – entsprechen Vorbildern aus der Schweiz, Österreich, aus Deutschland und auch aus den USA. Allein die RhB ist hier mit vier Lokomotiven vertreten.

Zu den aktuellen Fahrzeugen zählt eine Museumsvariante der BR 99 6001, die NWE 21, Wagenmaterial nach DR-Vorbild und die *Spreewald* in Schwarz. Noch 1992 soll die umgebaute Rangierlok Ge 2/4 in neuen RhB-Farben ausgeliefert werden. Ein nützliches Gefährt ist die Putzlok als Freelance-Dienstfahrzeug, war doch das Gleisputzen mit der Hand bisher doch ein sehr mühevolleres Geschäft.

LUX **0e**

Diese Firma machte sich vor allem einen Namen mit fahrbaren Gleisstaubsaugern für H0 und N, aber auch für die Schmalspur H0e und H0m! In kleiner Serie wird eine Heeresfeldbahnlok als *Frank S.* sowie Rollböcke und einige Zubehörteile aus Messing im Maßstab 1:45 gefertigt.

MAGNUS **2m**

Aus massiven Metallelementen und Messingfeingußteilen bestehen die Produkte der Firma Magnus/Höhne. Neben den vielen Regelspur-Modellen ist eine große Anzahl von Schmalspurmodellen erwähnenswert, die sowohl nach realen Vorbildern entstanden, als auch nach eigener Fantasie gestaltet sind. Es handelt sich um Güterwagen, Dienstfahrzeuge, Krane und auch Kühlwagen mit teilweise normalspurigen Vorbildern, hier allerdings auf Schmalpur getrimmt. Wahrscheinlich stört das keinen, denn diese Großbahnunikate werden gekauft – nobody is perfect!

PANIER **H0e, H0m**

Seit Jahren ist Panier bekannt für eigene Fertigung und Auftragsarbeiten von Schmalspurmodellen. Es sind jetzt überwiegend deutsche Vorbilder: so ein Dampftriebwagen der Bleckeder Kreisbahn, ein Kranwagen der SWEG oder ein Triebwagen der Hümlinger Kreisbahn. Eine interessante Neuheit ist ein Triebwagen der GHE aus dem Selkethal im Harz, wie er dort heute als Museumsfahrzeug eingesetzt wird. Das Modell besteht aus Weißmetall, Messingguß und einem vormontierten Antrieb. Der Zusammenbau ist einfach,



▲ Panier-Bausatz des Triebwagens der GHE mit vormontiertem Fahrwerk und allen Einzelteilen.

bedarf vorher aber einer gründlichen Versäuberung der Gußgrade.

RAILINO **Nm**

Die kleinste Schmalspur im Modell fertigt dieser Hersteller aus München in der Baugröße Nm, Maßstab 1:160. Es handelt sich um Nachbildungen der Rhätischen Bahn. Die Modelle bestehen aus fein gegossenen und geätzten Messingteilen. Sie sind mit der Klauenkupplung von Kadee, Antrieben mit Faulhabermotor und Radsätzen von Märklin-miniclub ausgerüstet. Bausätze werden keine geliefert, da der Zusammenbau in dieser Größe nur von geübten Händen bewältigt werden kann!

Die Altbau-Ellok Ge 2/4 ist momentan der Renner. Neue Personen- und Packwagen sind jetzt ebenso in den Handel eingetroffen.

PMT **H0e, H0m**

Dieser neue Hersteller aus Brandenburg fertigt neben einigen Köf II-Varianten, einer V 15 in H0 sowie einer Köf II in der Baugröße TT auch Schmalspur-Fahrzeuge: Die sächsische Draisine mit Anhänger für H0e und eine Schmalspur-Köf der BR 199 011-012 für die Meterspur. Alle Modelle bestehen komplett aus Weißmetall und können wahlweise mit Bühler- oder Faulhaber-Motor bestückt werden – Bausätze sind ebenfalls erhältlich.

REGNER **2e, 2m**

Hier wird eine Feld- und Waldeisenbahn im Maßstab 1:22,5 aus Kunststoff mit eigenem Gleismaterial angeboten. Bisher gibt es an motorisierten Fahrzeugen eine kleine Diesellok, die mit unterschiedlichen Aufbauten gefertigt wird. Das Loren-Programm ist recht umfangreich: Kipp-, Kasten-, Niederbord-, Gruben-, Kessel- und Torfloren.

Neu ist eine kleine Dampflok mit Außenrahmen, Drehgestell-Loren und eine Lore zur Personenbeförderung.

Das Gleisprogramm besteht aus gebogenen und geraden Gleisstücken, Weichen, Kreuzungen sowie einer Dreischienen-Weiche zum Übergang auf das Lehmann-Gleis. Für die LGB-Spur gibt es einige Livesteam-Loks, die aber auch mit E-Antrieb gefertigt werden.

ROCO **H0e**

Die Feldbahn-Artikel auf 9 mm-Spur sind weiterhin erhältlich, neue Fahrzeuge nach dem Vorbild der Mariazeller-Bahn sind nicht zu vermelden. Als letzte Neuheit kam 1990 der blaue Fahrradwagen mit Logo.

SCHIEDE **2m**

In Handarbeit werden von diesem schwäbischen Unternehmen Modelle für die LGB-Spur nach württembergischem Vorbild gebaut.

Ein WEG-Triebwagen, heute bei der Brohl-Brohltalbahn im Einsatz, ist ebenso erhältlich wie verschiedene Güter- und Personenwagen. Das weitere Zubehör, Detaillierungssets und eigene Weichenbausätze, darunter auch Bogenweichen wird besonders der Gartenbahnfreund zu schätzen wissen.

SCHUHMACHER H0e, H0m

Gleisselbstbau-Spezialist Schuhmacher fertigt für die beiden Spurweiten H0e und H0m eine große Auswahl verschiedener Weichenbausätze und bietet Schienen-Profile mit Holzschwellen für den Selbstbau an. Weiter bietet die *Hobby-Ecke* zahlreiche Kleinserienfahrzeug-Bausätze von bekannten und weniger bekannten Herstellern an.

SPIETH H0e, H0m

In H0m wird nützliches Zubehör für den Anlagenbau nach Vorbildern der RhB, der FO und der BVZ angeboten: Prellböcke, Gleiswaagen, ein Lademaß, Bockkräne und Signaltafeln. Auch an die Österreicher ist gedacht: Für die Mariazeller Bahn sind eine Reihe Ausschmückungsteile, wie Wiegehäuschen, Lademaße und Signaltafeln, erhältlich.

Als ein aktuelles Fahrzeug ist ein moderner vierachsiger Personenwagen angekündigt, der bei der Bottwartalbahn eingesetzt war. Es wird ein Mischbausatz aus Messing, Weißmetall und Kunststoff sein.

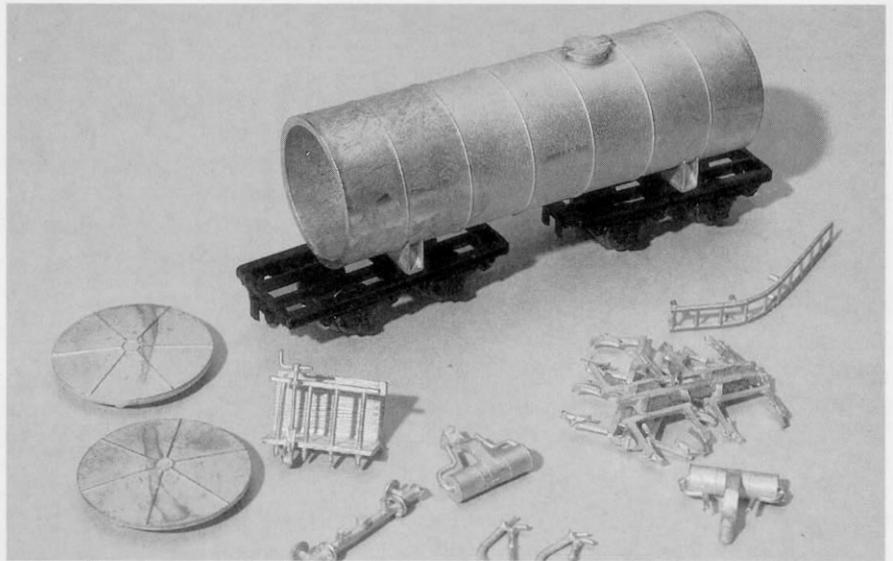
Da bei Spieth die Qualität bereits bekannt ist, darf man hier sicherlich auf weitere gute Modelle hoffen...

STL-MODELS H0m

Ein neuer Hersteller aus der Schweiz, der momentan mit zwei Wagenmodellen auf dem Markt vertreten ist: Die RhB-Plattformwagen B 2271-81 und die Modelle der Serie B 2221-29 (schwere Bauart) sind lieferbar. Die Kunststoff-Fertigmodelle besitzen eine Inneneinrichtung und überzeugen in der Verarbeitung, der Lackierung und der Beschriftung. In Kürze sollen auch die Mitteleinstiegswagen B 2321-25 in den Handel kommen.

Eine Neuerung auf dem Modellbahnsektor ist sicherlich der ausziehbare und durch Magnete automatisch kupplende Faltenbalg bei den Personenwagen B 2221-29.

Diese Wagen werden vorerst mit der alten Fensteranordnung in allen vorge-



▲ Bausatz eines vierachsigen Kesselwagens für H0e von WMK.

▼ Joe Works ist der Hersteller dieser beiden japanischen Lokomotiven.



sehenen Versionen ausgeliefert. Später sollen Formänderungen vorgenommen werden, um ein Modell mit neuen Fenstern nach der aktuellen Situation beim Vorbild darstellen zu können.

SV-MODELLBAHN H0e, H0m

Eine schöne Zuggarnitur für H0m ist die Chiemsee-Bahn aus fertigen Messing-Modellen. Hierzu sind noch verschiedene Waggon-Varianten extra erhältlich. Auch die jeweiligen Ausführungen der Fahrzeuge sind unterschiedlich: Mit kompletter Inneneinrichtung oder zusätzlicher Detaillierung werden die Chiemsee-Modelle geliefert.

Für H0e sind sächsische, mecklenburgische und auch österreichische Modelle vorhanden: Eine Meyer-Lok, ein Rollwagen der DR und die Schleppenderlok 99 1401 der Prignitzer Kreisbahn, ebenso wie passendes Zubehör.

TECHNOMODELL H0e

In Insiderkreisen bekannt waren die kleinen Kunststoff-Modelle von Technomodel aus Dresden. Als sogenannte Souvenir-Artikel waren sie aber nur sehr schwer erhältlich. Jetzt hoffentlich besser lieferbar, sind zu den bisher bekannten Modellen auch einige neue Fahrzeuge in H0e hinzugekommen. Vierachsige Güterwagen wie ein Rungenwagen mit Schemel und ein Klappdeckelwagen sowie zwei- und vierachsige Personenwagen.

Auch die Dampflokomotive I K mit Außenrahmen ist wieder verfügbar. Serienmäßig verfügen die Fertigmodelle über eine Trichterkupplung mit Kuppelhaken, einer Heberleinbremsen-Nachbildung. Alle Wagen sind jetzt mit neuen Metall-Radsätzen ausgerüstet. All diese sächsischen Kleinode sind bei gut sortierten Modellbahnhändlern erhältlich.

TVK H0e, H0m

Hier findet man Modelle, die auf der Bäderinsel Sylt gefahren sind: Triebwagen, Dampflokomotiven und passende Waggons werden als Fertigmodelle aus Messing vertrieben, der Hersteller ist Westmodell.

VÖLKLEIN-MODELLBAU H0m

Eine kleine Serie von speziellen Fahrzeugen und Zubehör nach RhB-Vorbild fertigt dieser am Bodensee ansässige Hersteller. Nach einer FO-Rangierdiesellok folgt ein Umbausatz für den Bem-Dienstwagen (Typ Xbk 9089) in einen Tunnelbelüftungswagen, wie er für Reparaturarbeiten im Albula-Tunnel benutzt wird.

Ein nützliches Zubehör für die Anlagengestaltung sind die RhB-Plakate mit Gestell, die im Bahnhofsterrain aufgestellt werden können. Einige Güterwagen (RhB, FO), die als Bausätze aus Holz, Kunststoff und Metall bestehen sollen, lassen noch ein wenig auf sich warten.

WEINERT H0e, H0m

Neben Bausatzmodellen nach Normalspur-Vorbildern fertigt Weinert jetzt auch sehr interessante Schmalspurmodelle: So die Dampflokomotive *Frank S.* und den Dieseltriebwagen VT 302, H0e, mit dem dazugehörigen Beiwagen.

Etwas aktueller sind die Modelle mit Meterspurbild. Hier handelt es sich um Fahrzeuge des DEV von der Strecke Bruchhausen-Vilsen: Die kleine *Hoya* und vor allem die Kastendampflokomotive *Plettenberg*, die als Originalfahrzeug mit versetzten Normalspurpuffern oder als jetzige Museumslokomotive gebaut werden kann – siehe auch den Bericht in diesem Spezial-Heft. In der Vorbereitung befindet sich eine Mallet-Lok der Harzquerbahn. Ein vierachsiger Personenwagen und ein Güterwagen des Vorbildherstellers *Düsseldorfer Waggonbedarf* runden das Programm ab.

Die sehr sauber gearbeiteten Bausätze aus Messing und Weißmetall überzeugen durch hervorragende Präzision, bei den Fahrzeugen durch vormontierte Fahrwerke mit Faulhaber- oder Mabuchi-Motore mit guter Laufreihe.

Zubehör, das sich auch für den Landschaftsbau eignet, ist ebenfalls im umfangreichen Katalog enthalten.



▲ Die Heeresfeldbahnlok von Weinert mit grauem Ursprungsanstrich.

WESTMODELL Nm, H0m, H0e

Hier werden in unterschiedlichen Produktionsabständen Messing-Modelle nach etwas ausgefallenerem deutschem Vorbild gefertigt. Zuletzt waren es eine kurze Dampflokomotive mit Personen-, Gepäck- und einem Niederbordwagen mit Drehschemel und Bremserbühne der ehemaligen Meterspurbahn Eichstätt-Kinding für H0m/H0e.

WMK H0e

Ein umfangreiches Schmalspurprogramm bietet dieser Wiener Kleinserienhersteller, natürlich nach österreichischen Vorbildern in der Baugröße H0e. Den Anfang machte vor einiger Zeit der Bausatz einer Draisine mit Loren und Werkzeug; solche Fahrzeuge sind bei den verschiedensten ÖBB-Bahnverwaltungen noch heute im Einsatz. Mittlerweile kamen weitere schmalspurige Modelle hinzu, so verschiedene Güterlokomotiven, wie sie bei der Mariazeller-Bahn, den Steiermärkischen Schmalspurbahnen und bei der Bahn Mixnitz-St. Erhard eingesetzt waren. Hinzu kommen noch Umbausätze für die Modelle bekannter Hersteller wie Roco oder Liliput, etwa ein Bausatz für die Altbau-Ellokomotive der Mariazeller Bahn auf der Basis des Roco-Fahrwerks.

Die Bausätze sind überwiegend aus Weißmetallguss gefertigt und schnell zusammengebaut. Beschriftungssätze und Zubehör runden das Programm ab.

JOE WORKS H0e, H0n3, H0m

Einer der renommiertesten Hersteller von Messingmodellen ist Joe Works. Neben den eigenen Produkten, vor allem nach japanischem Vorbild, fertigt

dieser Hersteller schmalspurige Modelle für bekannte Firmen in Europa und den USA.

Zu den eigenen Neuheiten in diesem Jahr zählt die in H0m gefertigte Schleppenderlokomotive *Nelson*, die auf schmaler Spur durch Japan rollte; der Vorbild-Hersteller war *North British Railway*.

Weitere Modelle in den Größen H0e, H0n3, aber auch in 0e und 0n3 sind vereinzelt auf dem europäischen Markt erhältlich. Eine gute Adresse hierfür ist das Fachgeschäft *Lok 14* in München.

lk/lw

FAZIT :

Für den Nichteingeweihten ist es wirklich eine manchmal verwirrende Vielfalt, die sich bei dem aktuellen Angebot der Hersteller von schmalspurigen Modellbahnen zeigt.

Abseits der ausgetretenen Pfade scheint eine ganz neue Welt zu liegen, die den Spaß an der Modellbahnerei durchaus wieder etwas beleben kann.

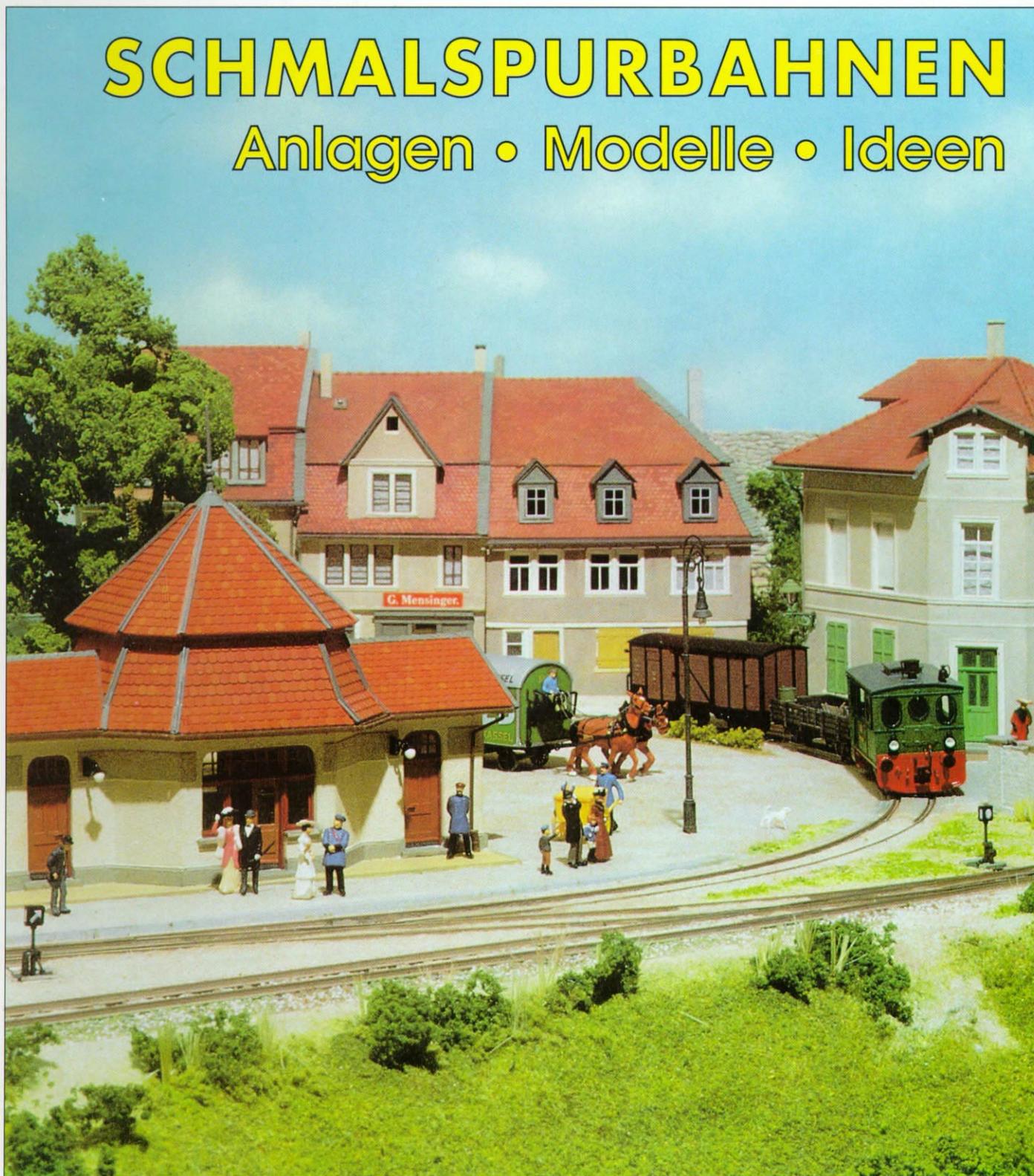
Wir können nur hoffen, mit unserer Übersicht eine kleine Hilfe angeboten zu haben, um das spezielle Hobby „Schmalspur“ auf das richtige Gleis zu führen.

Natürlich konnten hier nicht alle Hersteller aufgezählt werden, doch wir glauben die wichtigsten und bekanntesten nicht vergessen zu haben.

SPEZIAL

SCHMALSPURBAHNEN

Anlagen • Modelle • Ideen



**ANLAGENPLÄNE: AIGLE UND GRINDELWALD ● BAHNHOFSPÄNE
PROJEKT HOCH-LEYNINGEN ● BAUBERICHT: PLETTENBERG**