

Super Anlagen

ZKZ B 7539 Sondernummer 3

ISBN 978-3-89610-348-2

Best.-Nr. 67 11 01 · **Deutschland € 13,70**

Österreich € 15,00 · Schweiz sfr 27,40

Belgien, Luxemburg € 15,75 · Niederlande € 17,35

Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80

Norwegen NOK 175,00



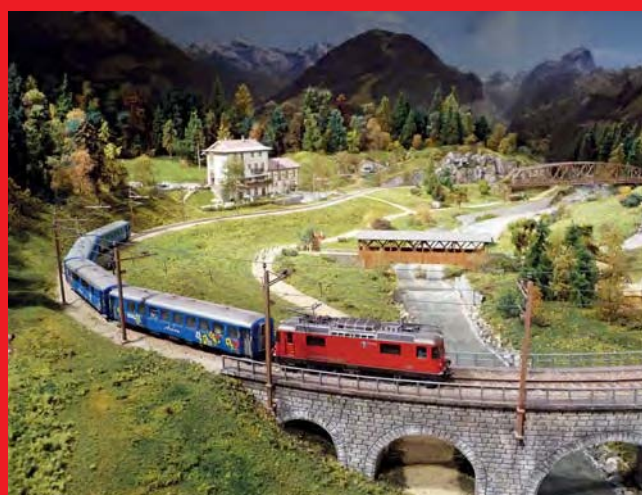
CHEMINS DE FER
DU KAESERBERG

Beat Moser

EINE SCHWEIZER MODELLBAHN



Besucherattraktion Kaeserberg: Ein Stück Schweiz in 1:87



Dichte Atmosphäre und viel Betrieb auf wenig Raum

Märklin-Anlage auf 5 qm

Die neueste Ausgabe der Reihe „1x1 des Anlagenbaus“ hat einen echten Modellbahn-Evergreen zum Thema: die Entstehung einer kompakten, beinahe wohnzimmer-kompatiblen Märklin-Anlage mit dichter Szenen-Atmosphäre und viel Betrieb auf wenig Raum. Oliver Bachmeier beschreibt ausführlich, wie er auf einer Grundfläche von nur 3,3 x 1,5 m seine Märklin-Anlage geplant, aufgebaut und Schritt für Schritt verfeinert hat. Auch betrieblich ist dank eines mehrgleisigen Bahnhofs, verschiedener Gleisanschlüsse, eines Bws nebst Drehscheibe und Lokschuppen sowie eines „unterirdischen“ Schattenbahnhofs für Abwechslung gesorgt. Eigene Kapitel sind der Digitaltechnik, der Elektrik und der Elektronik gewidmet sowie den Soundmodulen, welche diesem kleinen Meisterwerk Leben einhauchen.

**92 Seiten im DIN-A4-Format,
ca. 150 Abbildungen, Klammerbindung
Best.-Nr. 681101 • € 13,70**



Die DB in den 70ern
Modellbundesbahn
Best.-Nr. 670902 • € 13,70



Eisenbahn im Neckartal
Von der Planung zur fertigen Anlage
Best.-Nr. 681001 • € 13,70



Erz, Stahl und Eisenbahn
Miniaturwelt Oberhausen
Best.-Nr. 671001 • € 13,70



So war's im Ruhrgebiet
Mit Märklin in den Pott
Best.-Nr. 681002 • € 13,70



Schwarzwald in 1:87
Hausach-Triberg in H0
Best.-Nr. 671002 • € 13,70

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

VCB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Vertrautes neu erleben

Der Besuch der Kaeserbergbahnen fasziniert. Sowohl den Bergführer in mir als auch den früheren SBB-Chef.

Wer den Kaeserberg und sein Vorland entdeckt, findet Neues und viel Vertrautes. Beim genauen Hinsehen kommen gar Zweifel auf: Schon einmal „hier gewesen?“ Im Circus? Mit diesem Zug gefahren? Im Tal dort hinten? Ja: Lauterbrunnen und die Staubbachfälle!

Das war doch dort in jenem Gebäude! Es muss Mitte der 90er Jahre gewesen sein – wohl im Oktober ...

Damals waren wir bei den SBB total am Rationalisieren und voll bestrebt, den Service public Schritt um Schritt auszubauen: dichtere Fahrpläne, bessere Anschlüsse. Genau wie am Kaeserberg. Wir optimierten Öffnungszeiten, automatisierten Stellwerke und mechanisierten, wo immer es ging. Im Fernverkehr setzten wir aufs Pendeln, im Regionalverkehr auf Einmann-Züge. Und wir schlossen letzte Taktlücken im Fahrplan. Güterumschlag per Kran und Schwerkraft, Effizienz im Rangiergeschäft waren angesagt. Dem Transit bescherten Huckepack und Container mehr Verkehr: Die Verlagerungspolitik schien zu greifen.

Längst sind Bahn 2000 und Lötschberg-Basistunnel in Betrieb, und der Gotthard-Basistunnel ist durchbrochen. Das System Eisenbahn entwickelt sich stetig weiter. Wie schon über 200 Jahre zuvor. Dass unaufhaltsam und immer wieder Neues dazukommt, beweist der Besuch am Kaeserberg. Er bietet den Rückblick in die 90er Jahre: Nostalgie pur! Damals fuhr der Regiebetrieb des Bundes noch ohne Flirts. Statt der Dominos rollten Kolibris. Züge im Halbstundentakt galten als Ausnahme, und vom Netzzugang fremder Bahnen war erst am grünen Tisch die Rede.



■ Dr. Benedikt Weibel
Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB
1993 bis 2006
Präsident des Internationalen
Eisenbahnverbandes UIC 2003–2006

In der Garderobe neben der grünen Gotthard-Lokomotive beginnt der Heimweg. Eins zu eins. Er führt zurück in die Zukunft: Durchs obere Fenster des InterCity-Doppelstöckers leuchtet das Alpenpanorama im Abendlicht. Goldig. Eins zu eins. Die Gedanken schweifen ins Lauterbrunnental, und es reifen neue Ausflugspläne ...

Am Kaeserberg ist mit viel Hingabe ein prächtiges Stück Schweiz von gestern fiktive Wirklichkeit geworden: eine Momentaufnahme „meiner SBB-Zeit“. Herr Marc Antiglio hat mir Vertrautes neu erlebbar gemacht. Vielen Dank.

Ich wünsche den Bahnen am Kaeserberg Beachtung und Erfolg, Besucherinnen und Besuchern faszinierendes Entdecken und allen stets gute Fahrt auf Schienen.



■ Schönes Stück Schweiz

Eine Fantasielandschaft irgendwo in der deutschsprachigen Schweiz und in Graubünden ...

→ 12

Geleitwort und Interview

Vertrautes neu erleben	3
Die Freude teilen	5

Galerie

Gotthard oder Lötschberg?	6
Unter Fahrleitung	8
Allegra Graubünden!	10

Schönes Stück Schweiz

SBB – Epoche 1990 bis 2000	24
RhB – Epoche 1990 bis 2000	28

Bau und Betrieb

Gleisschema H0	32
Wichtige technische Daten	37
Kurzporträt der Modellanlage Kaeserberg	38
Gleisschema H0m	39

Technik und Rollmaterial

Oberbau und Ausrüstung	40
Gleisbau	46
Rollmaterial	48
Zugtabellen Normalspur	50
Zugtabellen Schmalspur	52

Landschaft und Alltagsleben

Mit viel Liebe zum Detail	56
Beispiele Eigenbau	60

Instandhaltung und Sicherheit

Information und Neuheiten	78
Tipps für Gäste	82

Diverses

Fachhändler-Verzeichnis	86
Spezialisten-Verzeichnis	88
Vorschau und Impressum	90



■ Bau und Betrieb

Auf 610 Quadratmetern Fläche entstand eine auf drei Ebenen errichtete Modellbahnanlage in Spur H0 und H0m.

→ 32



■ Technik und Rollmaterial

Die Bauweise und technische Ausrüstung der Modellbahnanlage, die Steuerung des Fahrbetriebs und der Rollmaterialpark. → 40



■ Landschaft und Alltagsleben

Mindestens so interessant wie die Eisenbahn ist die Landschaft sowie die Nachbildung des Alltags in diesem Stück Schweiz! → 60

Die Freude teilen

Marc Antiglio im Gespräch mit Tobias Pütz

■ **Eisenbahn-Journal:** Herr Antiglio, Sie sind Initiator und Mentor der grossen Modellbahn-Anlage „Kaeserberg“. Was hat diese Faszination in Ihnen geweckt?

■ **Marc Antiglio:** Es sind drei Dinge: Bewegung, Technik und Präzision. Wo sie sich vereinen, werden meine Sinne wach. Viel Anziehungskraft geht von Modellen aus, wie sie Architekten bauen liessen. Auch kleine Maschinen und – eben – Modelleisenbahnen fesseln mich! Je genauer das Modell, desto mehr muss ich schauen, staunen, Funktionalitäten bewundern.

■ **Eisenbahn-Journal:** Gibt es ein besonders starkes Eisenbahn-Erlebnis, das Sie geprägt hat?

■ **Marc Antiglio:** Mit 16 Jahren hat mir der Besitzer eines Modellbahn-Ladens seine Anlage in Spur 0 gezeigt. Das äusserst genaue Modell – noch im Bau – hat es mir angetan! Damals beschloss ich, selber verstärkt in diese Hobby-Welt einzusteigen.

■ **Eisenbahn-Journal:** Und gelang Ihnen das auf Anhieb?

■ **Marc Antiglio:** Sie wissen es: Sobald eine Anlage fertig ist, erwachen neue Ideen und Träume. Meine Anlagen wurden immer grösser, komplizierter, perfekter. Ich teilte mein Hobby mit Freunden. Wir bauten jeden Donnerstag von 19 Uhr bis Mitternacht bei uns daheim. Mit dabei war Willy Kaeser, der mich schon bei den Rallyes begleitete. Es entstand eine Anlage mit 450 m Gleis. Je weiter sie gedieh, umso mehr wuchs das Interesse im Bekanntenkreis. Es kamen immer mehr Zuschauer ins Haus. Meine Familie fühlte sich etwas „bedrängt“.

■ **Eisenbahn-Journal:** Und da fanden Sie einen Ausweg?

■ **Marc Antiglio:** Ja, mit 50 beschloss ich, ausser Haus etwas Grösseres zu bauen und die Freude daran mit anderen Leuten zu teilen. Diese anderen sind heute unsere Besucher.

■ **Eisenbahn-Journal:** Inwiefern hat das Thema Eisenbahn Ihren beruflichen Weg beeinflusst?

■ **Marc Antiglio:** Mein Vater war Bauunternehmer. Durch ihn konnte ich den Doppelspurbau der SBB am Neuenburger See miterleben. Auch da ging's um Maschinen, Kraft und präzise Abläufe. Als Bauingenieur trat ich in meines Vaters Fussstapfen. Unsere Unternehmen hatten auch SBB-Aufträge, etwa für Brückenbauten unter Betrieb. Beim Planen der Bauphasen kam ich in Kontakt mit dem Bahngeschehen.

■ **Eisenbahn-Journal:** Was hat Sie dahin geführt, das Jahrzehnt zwischen 1990 und 2000 als zeitliches Vorbild zu wählen?

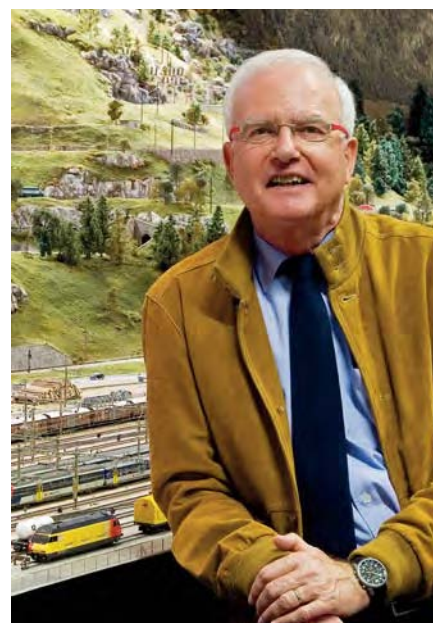
■ **Marc Antiglio:** Ich wollte einen präzisen Rahmen für Raum und Zeit abstecken. Damit das Dargestellte als Ganzes wirkt. Ich wollte nicht Skifahrende und Badende im gleichen Blickfeld. Den Herbst wählte ich der Farben wegen. Die Tageszeit bestimmt Kommen und Gehen, der Wochentag die Tätigkeiten und den Verkehr. Das Jahrzehnt war damals Gegenwart. Inzwischen sind die Dinge anonym, gleichförmiger geworden. Die Anlage wurde zum sozio-ökonomischen Zeitdokument, das wir pflegen wollen.

■ **Eisenbahn-Journal:** Was war zuerst da? Die Planung der Anlage oder die des Gebäudes?

■ **Marc Antiglio:** Die Zeichnungen entstanden Hand in Hand. Am Tisch mit dem grossen Zeichenapparat und mit Rotring-Stiften auf Kalk-Papier. Und ich suchte ein passendes Gelände, gut erschlossen und abseits jeden Gewalt-Potentials.

■ **Eisenbahn-Journal:** Es gibt etliche Schauanlagen, die vom Effekt, von „Action“ leben. Warum haben Sie z.B. auf die mit Tütata anbrausende Feuerwehr verzichtet?

■ **Marc Antiglio:** Ich wollte das Schweizer Alltagsleben der 90er Jahre spiegeln, das zugleich beschauliche und geschäftige Tun einer fleissigen Gemeinschaft darstellen. Ich wollte nichts aufbauschen, keine Effekte erhaschen, sondern zeigen, wie Gesellschaft, Arbeit und Verkehr dem Alltag Sinn geben.



■ Marc Antiglio freut sich, sein Lebenswerk mit Jung und Alt zu teilen.

■ **Eisenbahn-Journal:** Noch eine persönliche Frage: Haben Sie das Eisenbahn-Virus weitergegeben?

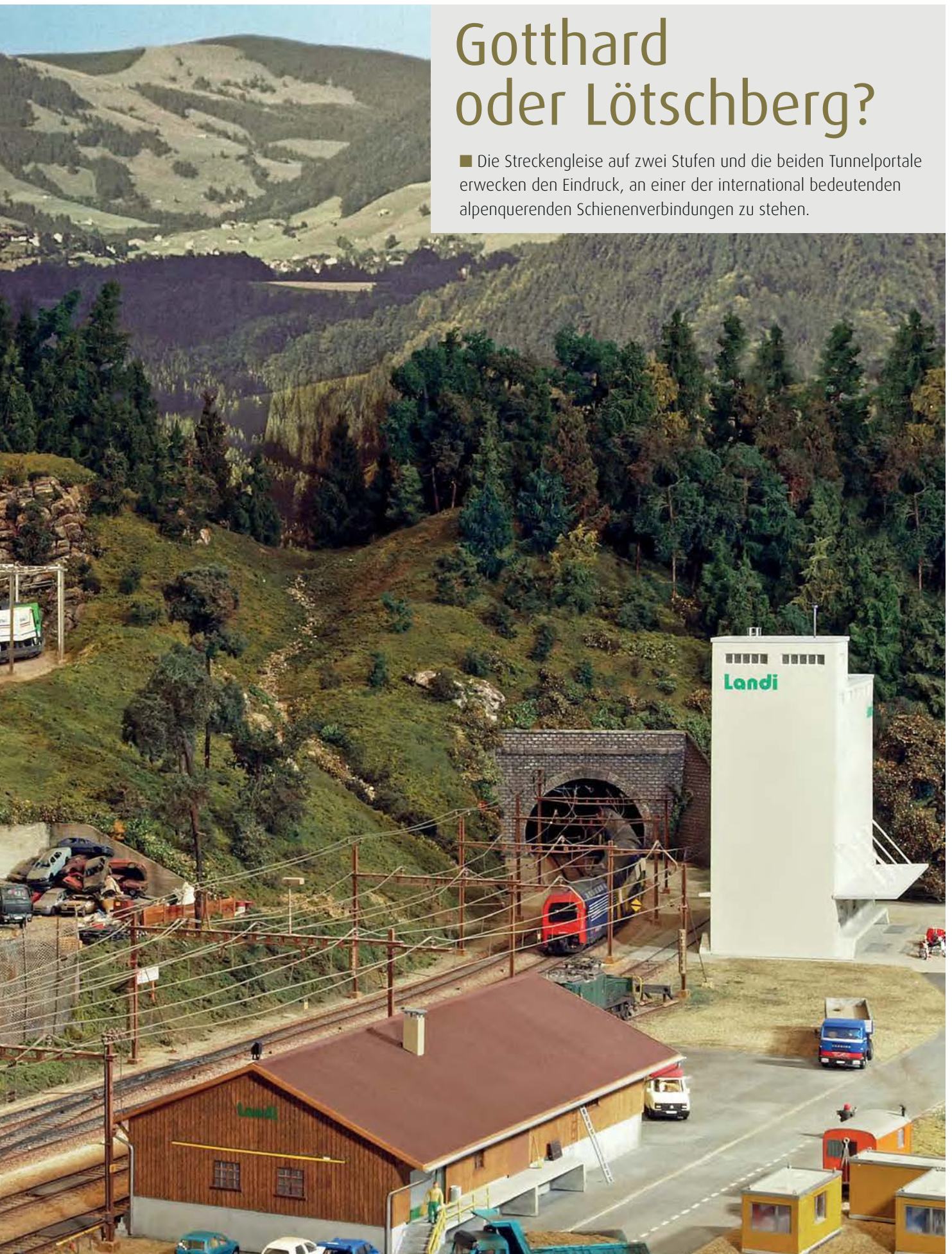
■ **Marc Antiglio:** Aber ja! Ich will jungen Menschen zeigen, wie sie gültige Resultate erzielen, die jeden Sofortsieg am Spielcomputer überdauern. Und ich denke, dass ich jene anstecken konnte, die dem Projekt Ideen, Herzblut, Wissen und Können geschenkt haben. Ihnen bin ich dankbar. Vorab meiner Frau für Rat und Unterstützung über 22 Jahre. Aber auch den am Bau Beteiligten: Jacques Cherbuin – Mann der ersten Stunde, jetzt auch Leiter Betrieb – und seinen Mitarbeitenden: M. Baechler, P. Bossel, J. Bulliard, S. Bulliard, X. Cherbuin, A. Darphin, S. Doyon, A. Papaux, F. Pozo, C. Schmutz und V. Schwab. Alle ausgewiesene Berufsleute, vom Ingenieur und Schreiner über Modellbauerinnen und Elektriker, bis hin zum Elektroniker und Feinmechaniker. Sie sehen, ein solches Projekt realisiert man nicht allein!

■ **Eisenbahn-Journal:** Herr Antiglio, wir danken Ihnen für das Gespräch.



Gotthard oder Lötschberg?

■ Die Streckengleise auf zwei Stufen und die beiden Tunnelportale erwecken den Eindruck, an einer der international bedeutenden alpenquerenden Schienenverbindungen zu stehen.





Unter Fahrleitung

■ Die umweltfreundliche Bahn transportiert Reisende und Güter. In St. Jakobstadt finden auch schwere Lastenzüge und Sattelschlepper auf die Rollende Landstrasse der Firma Hupac.





Allegra Graubünden!

■ Willkommen in der Ferienecke der Schweiz. Wir sind zu Gast bei der Rhätischen Bahn. Hier hält der Schnellzug im Ferienort Kaeserberg. Die Ähnlichkeit mit der Albulastrecke ist unverkennbar.

