

MIBA

SPEZIAL 39

MIBA-Spezial 39 • Februar 1999

J 10525 F

DM/sFr 19,80 · S 150,- · Lit 24 000 · hfl 24,50 · lfr 480,-

<http://www.miba.de>

Schmalspur- und Feldbahnen



Die Härte in 2m:
Weiche auf Eiche



Meterspur in Württemberg

Das Altensteigerle

Selbstbau auf enger Spur

SWEG-Zwischenwagen

Höchste Station der RhB

Ospizio-Bernina in H0m



39 >

4 394038 319804



„Meinem Mann geht zur Zeit nur die Schmalspur im Kopf herum ...!“

Nicht um Kirche, Kühe oder Kleinloks geht es bei unserem Titelbild, sondern um den mit geringem Aufwand wirkungsvoll verfeinerten Pufferwagen. *Markus Tiedtke* setze die Schmalspurbahn in Szene. *Gerhard Peter* fertigte aus Schienenprofilen und Eichenschwellen eine Dreiwegweiche für die Spur II.



Ach, waren das noch Zeiten, als man noch ungestraft kleine sexistische Lästerereien veröffentlichen durfte. WeWaW jedenfalls durfte und übernahm für MIBA 12/1953 diese Karikatur unter der Überschrift „Worüber der amerikanische Modellbahner lacht“ aus dem Model Railroader. Auch jenseits des großen Teiches war also die „political correctness“ noch nicht sehr ausgeprägt.

Zum guten Ton gehört es dagegen heute, z.B. dem Minderheitenschutz einen größtmöglichen Stellenwert einzuräumen, und das ist ja auch gut so. Sind aber Schmalspurliebhaber (um Mißverständnissen vorzubeugen: hier sind Fans von Schmalspurbahnen gemeint) inzwischen noch eine Minderheit?

Fast muß man sich heute rechtfertigen, wenn die eigenen Interessen nichts Besonderes mehr sind: „So, so, Hanuller sind Sie also? Epoche III, wie?“ – „Äh, ja, aber mit abzweigender Schmalspurbahn!“ – „Na also, und ich dachte schon ...“ Als wäre das Vorhandensein dieses Hobbys nicht schon ungewöhnlich genug, jedenfalls aus der Sicht der restlichen Welt. Allerdings:

Was gestern noch „main stream“ war, muß heute schon lange nicht mehr die Hauptströmung darstellen. Zu Recht neigt zwar der Modellbahner nicht dazu, jedem törichten Juppy-Trend hinterherzulaufen. Dennoch gibt es auch hier Tendenzen zum Wandel.

Und eine dieser Tendenzen ist die zur Schmalspurbahn. Sie hat bei Vorbild und Modell nahezu identische Vorteile: weniger Platzbedarf und geringere Kosten. Weniger Platzbedarf heißt nicht, daß zur Verfügung stehender Raum absichtlich leer gelassen werden soll. Aber bei den begrenzten räumlichen Möglichkeiten unserer Durchschnittswohnungen kann eben eine Schmalspurbahn mit ihren engen Radien überzeugender erbaut werden als z.B. Stuttgart Hbf ...

Und eine Schmalspurbahn ist auch im Modell preiswerter. Was angesichts der Preise von manchmal 500,- DM allein für den Bausatz einer bestimmten Lok oder 70,- DM für ein unscheinbares Wagenmodell eher nach Ironie klingt, hat doch seine Richtigkeit: Angesichts der Beschränkung auf wenige Fahrzeuge, kleine Bahnhöfe und kurze Strecken kann auch bei begrenztem Etat absolut vorbildgerechter

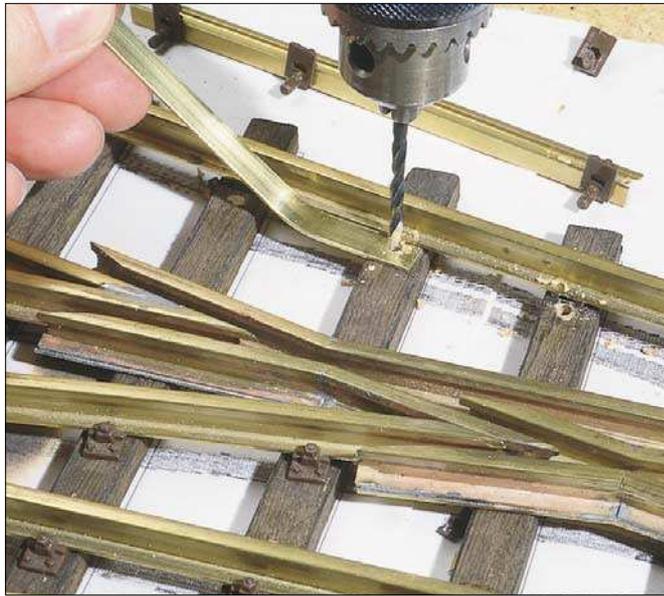
Enge Sicht der engen Spur?

Betrieb durchgeführt werden. Dazu bietet die Industrie mittlerweile sehr viele Fahrzeuge der wichtigsten Schmalspurbahnen in ausgezeichneter Qualität an.

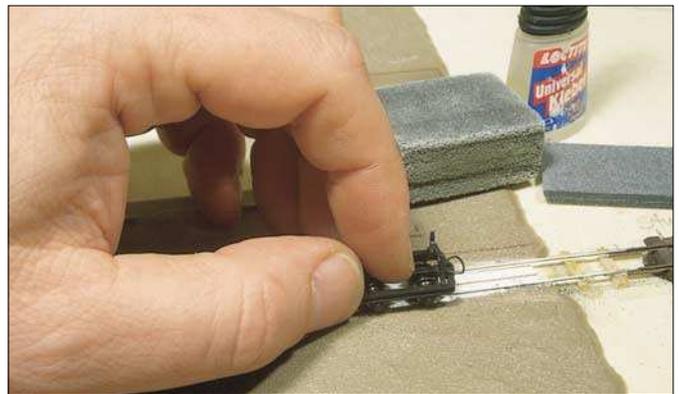
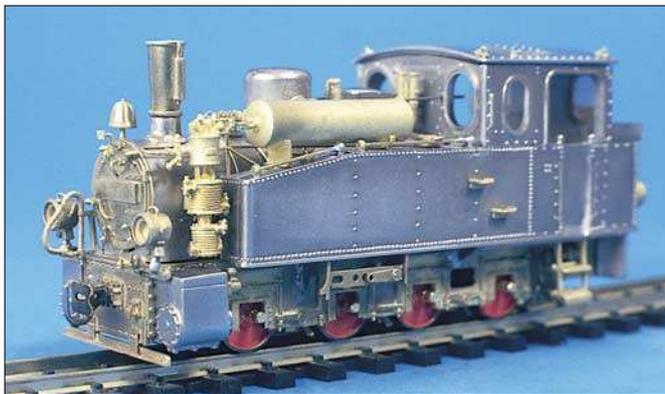
Auch die Vielfalt des Themas ist schier unerschöpflich, so daß dieses Spezial nur einen kleinen Teil der Möglichkeiten behandeln kann. Sicher werden wir also mittelfristig noch mal wieder auf Schmalspurbahnen im Spezial wie in der MIBA-Monatsausgabe zurückkommen. Schließlich wird es noch eine Weile dauern, bis es vielleicht mal abfällig heißt: „Schmalspur machste? Macht doch jeder!“ Und selbst dann: warum nicht? *Martin Knaden*



Weiche auf Eiche.
Auf echten Eichenholzschwellen baute Gerhard Peter eine Weiche in der Nenngröße 2m. Aber nicht irgendeine Weiche, sondern eine asymmetrische Dreiwegweiche mußte es sein! Seine Baubeschreibung lesen Sie ab Seite 62. Foto: gp



Kurvenstar. Die Montage des Bemo-Bausatzes der „Trusetal“ beschreibt Uwe Stehr ab S. 38. Foto: Uwe Stehr



Ziegel, Lehm und eine Feldbahn. Eine Feldbahn vom Feinsten baute Rolf Knipper mit Material von Burmester. Wie man die Winzlinge auf 6,5-mm-Gleisen zum einwandfreien Funktionieren kriegt, zeigt sein Bericht ab Seite 92. Foto: rk

Das Altensteigerle. Längst abgebaut, aber keineswegs vergessen ist die Meterspurbahn von Nagold nach Altensteig. Gerhard Reule erinnert an dieses württembergische Kleinod. Ab Seite 14. Foto: Kurt Burlein

Faszination Schmalspurbahn. Die letzten Horte wirklicher Eisenbahn-Romantik findet man heute nur noch bei Schmalspurbahnen. Begleiten Sie Thomas Küstner und Johannes Roller auf ihrer Rundreise durch Deutschland, Österreich und die Schweiz. Ab Seite 6.
Foto: Thomas Küstner

MIBA **SPEZIAL**

Ganz oben bei der Rhätischen. Ospizio-Bernina ist die höchstgelegene Station der Rhätischen Bahn. Ulrich Dreizler stellt den Bahnhof und sein H0m-Modell vor. Ab Seite 74.
Foto: Ulrich Dreizler

INHALT MIBA-SPEZIAL 39:



ZUR SACHE

Enge Sicht der engen Spur? 3

VORBILD

Faszination Schmalspurbahn 6

Das Altensteigerle 14

Modellbahn in 1:1 88

MODELLBAU

Rollbockverkehr vom Feinsten 24

Zwischenwagen an der Jagst 28

Einfach anfangen ... 34

Kurvenstar 38

Henke(l)männer 58

Weiche auf Eiche 62

Wie aus einem Guß 84

MODELLBAHN-ANLAGE

Friedlingen ist überall 22

Rhätische Module 66

Ganz oben bei der Rhätischen 74

Feldbahngleise für die Ziegelei 92

VORBILD UND MODELL

Der Berg ruft! 42

PLANEN + FAHREN

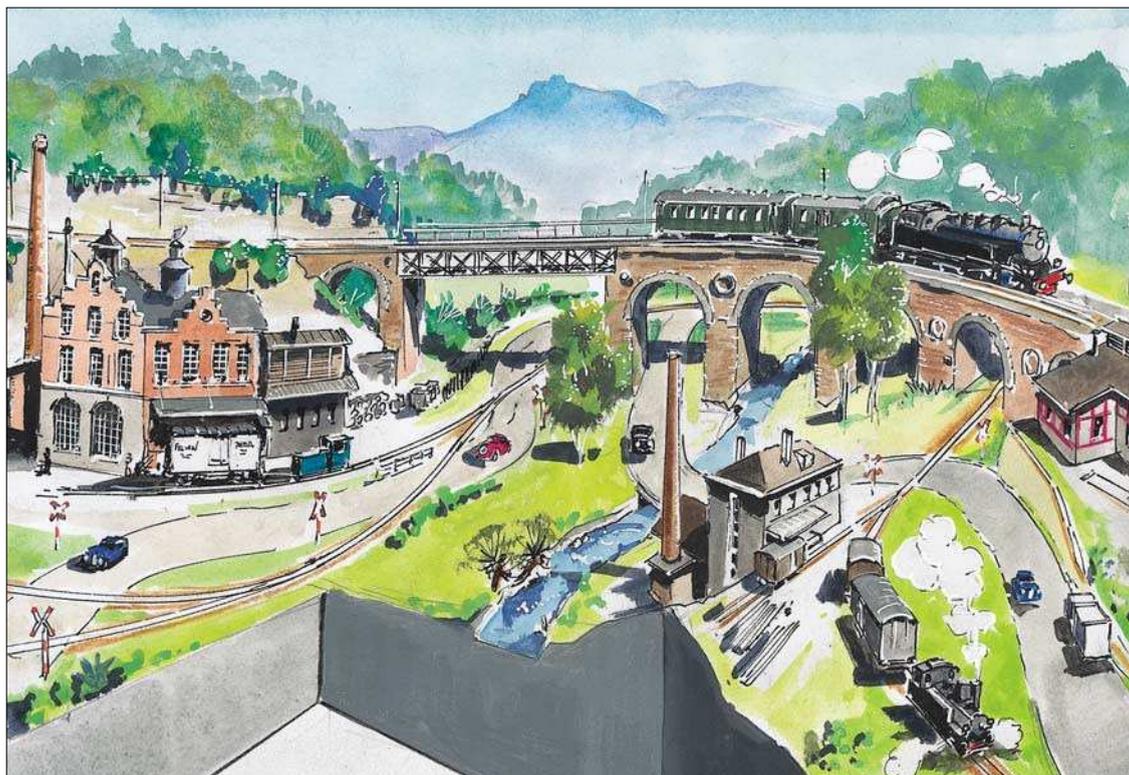
Rudolfinger Kreisbahn 48

ZUM SCHLUSS

Vorschau 102

Impressum 102

Rudolfinger Kreisbahn. Der bekannte Eisenbahnmaler Loisl hat sich seine ganz persönliche Schmalspurbahn in herrlichen Aquarellen erträumt. Der Entwurf ist nicht auf einen bestimmten Landstrich abgestimmt, bietet dafür aber um so mehr betriebliche Möglichkeiten. Radien und Steigungen berücksichtigen zugleich modellbahnerische wie vorbildspezifische Erfordernisse. Ab Seite 48.
Abbildung: Loisl



Schweiz, Deutschland, Österreich:

Faszination Schmalspurbahn

Normalerweise beginnt eine Einstimmung auf ein heftfüllendes Thema „Schmalspur“ mit der wortreichen Schilderung, warum überhaupt schmalspurige Gleise projektiert wurden: geringere Baukosten durch schmalere Trassen, reduziertes Lichtraumprofil (Tunnel), vereinfachte Betriebsvorschriften sind die Quintessenz solcher Ausführungen. Wir möchten mit einem kleinen Überblick über die Vielfalt der Vorbildbahnen beginnen.

Mitunter die meisten eisenbahnbautechnischen Superlative findet der Eisenbahnliebhaber zweifelsohne in der Schweiz mit ihren kühn trassierten Alpenbahnen. Gerade aber die Vielzahl der Bahnen, vom fast 400 km langen Meterspurnetz der Rhätischen Bahn bis hin zu Bergbahnen mit planmäßigem Dampfbetrieb macht den besonderen Reiz aus. Deren detaillierte Vorstellung würde natürlich den Rahmen dieses bildreichen Vorwortes bei weitem sprengen, weshalb wir unseren Steifzug auf die betrieblichen und touristischen, aber auch in Modellbahner-Hinsicht attraktivsten Höhepunkte lenken müssen.

Weltweit anerkannter Ruf genießen die berühmten Touristenzüge „Glacier Express“, „Bernina Express“ oder neuerdings auch der „Arosa Express“ mit seinem freundlichen Blau und seinen bunten Blumen. Allen gemein ist die beeindruckende Landschaft mit unzähligen Brückenbauwerken, Tunnel, Kehrschleifen, markanten Berggipfeln mit den Höhepunkten am Albula- oder Berninapaß. Das Erlebnis Alpenbahn komplettiert der Fahrzeugpark der Rhätischen Bahn (RhB), der unter anderem auch Salon-, Speise-, Oldtimer- und offene Aussichtswagen als besondere Attraktionen bietet.

Die Fahrtstrecke des „Glacier Express“ teilen sich neben der RhB die Furka-Oberalp-Bahn (FO) und die BVZ Zermatt-Bahn. Die Berg- und Talfahrt von der Rheinschlucht auf 600 m über dem Meeresspiegel über die 2033 m hoch gelegene Oberalppaßhöhe hinab ins Rhönetal auf 670 m und den anschließenden Anstieg nach Zermatt am Fuße des Matterhorns ist nur dank einiger Zahnstangenabschnitte möglich: Im sicheren Eingriff des Triebzahnrades in die gleisseitig angeordnete Zahnstange bewältigen die Züge Steigungen um 110 ‰; die von Andermatt zur bekannten Gotthardbahn abzweigende Schöllenenbahn weist sogar Neigungen von 179 ‰ einschließlich komplex aufgebauter Zahnstangenweichen auf.

Linke Seite: Es verwundert kaum, daß mehrere Modellfahrzeug- und Zubehörhersteller Graubündner Vorbilder auswählten. Zum Triebfahrzeugpark der RhB gehören neben 100 Jahre alten Dampfzügen und Stangenloks auch modernste Hochleistungsloks, die oft mehr als ein Dutzend Personenwagen als Zuglast auf den 35‰-Rampen der Albulabahn zu bewältigen haben.



Daß jeden Winter sogar eine noch funktionsfähige, selbstfahrende Dampfschneeschleuder auf der mit stattlichen 70% Steigung trassierten Berninabahn zu bewundern ist und mehrmals im Jahr auf dem RhB-Stammnetz Dampfsonderzüge verkehren, rundet das Bild des größten Schweizer Schmalspurnetzes eindrucksvoll ab.

Bedauerlicherweise ersetzte der gut 15 km lange Furka-Basistunnel 1982 den absoluten Höhepunkt der Reise quer durch die Schweizer Alpen: die nur im Sommerhalbjahr befahrbare Furka-Bergstrecke mit ihrem Scheiteltunnel auf 2160 m, dem einmaligen Ausblick auf den Rhônegletscher und der Steffenbach-Klappbrücke, die jeden Winter demontiert werden muß(te). 1992 gelang eine Wiederaufnahme des Zugbetriebs zumindest auf einem Teilstück.

In Zermatt angekommen, lockt eine Weiterfahrt mit der Gornergratbahn zur Gipfelstation auf 3089 m Höhe über dem Meeresspiegel. Hier offenbart sich nach einem 9,3 km langen Anstieg mit 200‰-Zahnstangenrampen ein atemberaubendes Panorama auf 30 Viertausender, darunter das 4477 m hohe Matterhorn und die Dufourspitze – die mit 4634 m höchste Erhebung der Schweiz.





Die mit Riggenbachscher Zahnstange ausgerüstete, 121‰ steile Bergstrecke um den Brünigpass teilt die Brünigbahn betrieblich in drei Abschnitte. Neben modernen Hochleistungsloks und modernisierten Gepäcktriebwagen vor Planzügen sind auch Dampfzüge der „Ballenberg Dampfbahn“ mehrmals im Jahr Gäste auf den Meterspurgleisen der SBB. Ein besonderes Erlebnis ist die Bergfahrt der Zahnraddampfloks HG 3/3 1067 über den Paß.

Neben weiteren landschaftlich reizvollen Schmalspurbahnen, z.B. im Appenzellerland, im italienischen Grenzgebiet mit der Centovallbahn, im Rhônetal oder auch in der Westschweiz zwischen Genfersee und Jura hat sich in der Zentralschweiz ein größeres zusammenhängendes Netz zwischen dem Vierwaldstättersee und dem Berner Oberland gebildet, das auch bei der Modellbahnindustrie in wachsendem Maße gewürdigt wird. Einzige Schmalspurbahn der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ist die 74 km lange Brünigbahn von Luzern über Meiringen nach Interlaken Ost. Paradezug ist der „Brünig Panoramic-Express“, der neben modernsten Panoramawagen auch bewirtschaftete Wagen führt.

Mehr als betrieblich abwechslungsreich sind die Zweigstrecken der Brünigbahn: Während die in Hergiswil abzweigende Luzern-Stans-Engelbergbahn (LSE) mit 248‰ wahrlich stattliche Steigungen auf dem letzten Streckenteil aufweist, kann die in Stansstad beginnende Pilatusbahn mit

Weitgehend eine reine Zubringerbahn für die von der Kleinen Scheidegg zum Jungfraujoch weiterführende Jungfrauabahn ist die durchgehend mit Zahnstangengleis ausgerüstete Wengernalpbahn (WAB) zwischen Lauterbrunnen und Grindelwald. Die bis 250‰ steile und 19 km lange Verbindungsstrecke erschließt mit ihren Zügen auf 800-mm-Spur außerdem den autofreien Ferienort Wengen.





Plandampf am Briener Rothorn – der Fahrzeugpark reicht von modernster Zahnradampfloktechnik über Dieselloks, weiteren Dampfloks aus den 30er Jahren zu fast 110jährigen Veteranen. Sie verleihen der nur im Sommerhalbjahr betriebenen Ausflugsbahn ein nostalgisches Flair, das in der Eidgenossenschaft seinesgleichen sucht. Die Loks haben ausschließlich Zahnradantrieb, weshalb die gesamten Gleisanlagen einschließlich der Weichen mit Zahnstangen ausgerüstet sein müssen.

einer Spurweite von 800 mm den Anspruch geltend machen, sich mit 480‰ und der Locherschen Zahnstange die steilste Zahnradbahn der Welt zu nennen. Weniger spektakulär ist die durch die Aareschlucht führende Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB). Doch schon am Briener See trifft der Reisende auf die nächste Bahnattraktion: die mit Dampfzügen betriebene Bergbahn auf das Briener Rothorn.

Die Station Interlaken Ost ist eine der bedeutendsten touristischen Verkehrsdrehscheiben der Alpen: Neben normalspurigen Fernverkehrszügen aus Richtung Bern treffen sich hier die meterspurige Brünigbahn und die Bahnen der Jungfrauregion.

Mancher Reisende fühlt sich in den Zügen der Berner Oberland Bahn (BOB) mit gemischtem Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb nach Grindelwald oder Lauterbrunnen ins fernöstliche Asien versetzt. Die atemberaubende Kulisse der (Fast-)Viertausender Eiger, Mönch und Jungfrau und der auf 3454 m ü.d.M. höchstgelegene Bahnhof Europas auf dem Jungfrauoch ziehen Besucher aus der ganzen Welt in ihren Bann. Zu unrecht im Schatten stehen die Bergbahn auf das Aussichtsplateau Schynige Platte mit beeindruckendem Panorama oder die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren.

Gerade einmal 50 km in westlicher Richtung entfernt trifft man in Zwei-

simmen den Ausgangsbahnhof eines weiteren zusammenhängenden Meterspurnetzes mit der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) nach Montreux am Genfer See. Im Verlauf der 62 km langen Alpenbahn zweigen mehrere Adhäsions- und Zahnradbahnen mit Meter- bzw. 800-mm-Spurweite ab.

Besonders erwähnenswert ist die Museumsbahn Blonay-Chamby, in deren Museum bzw. auf deren 3 km langem Streckennetz zahlreiche Fahrzeugraritäten in oft betriebsfähigem Zustand zu bewundern sind. Ein weiterer Höhepunkt ist die Zahnradbahn auf den über dem Genfer See gelegenen Aussichtsberg Rochers-de-Naye, auf dem auch Dampfzüge verkehren.



Paradezug der MOB ist seit dem Sommerfahrplan 1993 der futuristisch gestaltete „Crystal Panoramic-Express“ mit in Zugmitte eingereihter Lok. Er ist Bestandteil der „Golden Panoramic Line“, einem Gemeinschaftsprojekt der SBB-Brünigbahn, der BLS-Lötschbergbahn und der MOB. Bisher ist der Expresszug durch das Fehlen des Meterspurgleises im Simmental betrieblich dreigeteilt. Würde hier das geplante Dreischienengleis realisiert, entstünde ein durchgehendes Schmalspurnetz vom Genfer See ins Berner Oberland, nach Luzern oder Engelberg.

In Sachsen findet der Bahnliebhaber sogar noch verschiedene Dampflokbauereihen: immer wieder eindrucksvoll sind nicht nur die Meyer-Loks der Gattung sächsische IV K, sondern auch die mächtige Triebwerksbeleuchtung der mächtigen Fünfkuppler, die auf allen sächsischen 750-mm-Strecken heimisch sind. Nicht minder eindrucksvoll sind die letzten betriebsfähigen sä. VI K in Sachsen und Württemberg. Auch im Harz sind noch mehrere Lokbauereihen, darunter auch Mallet-Loks, erhalten geblieben.



Das Schmalspurangebot in deutschen Ländern wurde seit den 60er Jahren erheblich reduziert. Heute erbringen die durch die einstige Deutsche Reichsbahn (DR) in den neuen Bundesländern mit Dampfloks betriebenen Strecken den Großteil der schmalspurigen Streckenkilometer. Doch auch deren Zukunft war bzw. ist nicht rosig, zumal sich die Deutschen Bahn (DB AG) von den unrentablen Bahnen mit geradezu historischem Fahrzeugmaterial allzu gerne trennen wollte. Im Zuge der Regionalisierung konnten die meisten Bahnen in die Selbständigkeit

durch regionale Trägerschaften entlassen und damit deren Fortbestand gerettet werden.

Vom einst stattlichen Netz der sächsischen Schmalspurstrecken mit überwiegend 750 mm Spurweite blieb noch eine Handvoll bis zur Jahrtausendwende erhalten. Hier, aber auch in einigen Museen bzw. bei wieder reaktivierten Teilstücken längst abgebauter Strecken trifft man derzeit noch auf einen Dampflokk-Planbetrieb, wie er in anderen Regionen längst in Vergessenheit geraten ist. Doch wie bei den Harzer Schmalspurbahnen muß wohl

aus wirtschaftlichen Gründen früher oder später ein Mischbetrieb aus modernem Personennahverkehr und vielleicht auch Güterverkehr mit Dieselloks einerseits und Nostalgiebetrieb mit Dampfzügen für den Touristenverkehr andererseits eingeführt werden. Zumindest scheint diese Mischung auf der Selketal-, Harzquer- und der Brockenbahn im Harz vielversprechend zu verlaufen.

Die Bandbreite der Schmalspurbahnen umfaßt im Nordosten Deutschlands aber nicht nur die traditionellen Spurweiten 750 mm bzw. 1000 mm.

Als letzte durch die einstige staatliche Deutsche Bundesbahn (DB) betriebene Schmalspurbahn konnte sich die Inselbahn Wangerooge halten. Vielerorten waren Museumsbahnen die letzte Hoffnung vor der Einstellung des Betriebs und damit dem Streckenabbau: im Brohltal, bei der Selfkantbahn oder auf den Gleisen des einstigen Mansfeld-Kombinates, um nur einige zu nennen.



Fotos: Thomas Küstner