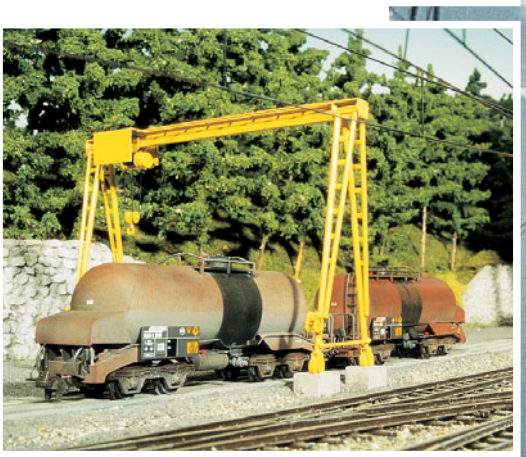
MIBA REPORT

THOMAS KÜSTNER

SCHMALSPUR BAHNEN

Vom Vorbild zum Modell

4



Schwerpunktthema
Mariazellerbahn und „Krumpe“

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

PREIS DM/sFr 29,80 / ÖS 265,–
ISBN 3 86046-020-X

4 394038 629804 >

Werbung

„Mit diesen Worten propagierte die Deutsche Bundesbahn in den fünfziger Jahren die Entwicklung der Baureihen VT 95 und VT 98, den Schienenbussen. Durch den Einbau von Serienteilen aus dem Automobilbau und konsequenten Leichtbau sollte ein wirtschaftlich und vor allem kostengünstig zu betreibendes Schienenfahrzeug den Fortbestand zahlreicher Nebenbahnen sichern. Zwar wurden trotz dieser Beschaffung zahlreiche Strecken stillgelegt, für manche Bahn wäre das „Aus" – ohne die roten Brummer – aber viel früher gekommen.

RETTER DER Nebenbahnen

Grundsätzlich neu war der Gedanke schon in den Fünfzigern freilich nicht, Triebwagen statt lokbespannter Züge einzusetzen. Schon in den dreißiger Jahren entstanden die verschiedensten Triebwagenkonstruktionen für den Nah- und Fernverkehr: die Schnelltriebwagen waren schon damals ein weithin bekanntes Markenzeichen der Deutschen Reichsbahn.

Als naturwissenschaftlich denkender Modelleisenbahner wäre ich daher fast geneigt, wiederkehrende Erscheinungen bei der Fahrzeugentwicklung als Sinus- oder Cosinuskurve auszuzeigen. Die einzelnen Beschaffungszeiten könnte man mit verschiedenen hohen Amplituden und in Verbindung mit der jeweiligen Periodendauer darstellen.

Die heutige Epoche 5 liegt scheinbar auf einem gewaltigen Anstieg der Kurve – und ein Ende ist nicht absehbar! Freilich werden auch Doppelstockzüge, IR- und IC-Steuerwagen beschafft. Viel umfangreicher sind aber die Neuentwicklungen bei den Triebwagen für den Regionalverkehr: angefangen bei den neuen 611er-Dieselpendolinos oder den Doppelstockschienenbussen der Baureihe 670 bis hin zu einer Unmenge konkurrierender Leichtbautriebwagen, die um die Gunst der Stunde wetteifern. Die Privatisierung der Bahn, vor allem die Beteiligung der Kreise und Kommunen am Bahnbetrieb der Zukunft lassen vielversprechende moderne „Retter der Nebenbahnen" gedeihen. Überall Triebwagen, doch – so neu ist die Entwicklung gar nicht.

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Daß diese Entwicklung auch bei Schmalspurbahnen stattfindet, verwundert kaum. Beispiel Österreichische Bundesbahn (ÖBB): Auf zahlreichen Strecken werden neue Triebwagen im Einmannbetrieb eingesetzt. Auch für die Mariazellerbahn beschaffte die ÖBB neue Elektrotriebwagen, die einen wirtschaftlicheren Betriebsablauf als mit den uralten Elloks der Reihe 1099 ermöglichen.

Auch bei den privatisierten Harzer Schmalspurbahnen setzte ein Umdenken ein: Dampflokbespannte Züge für den Fremdenverkehr um den Brocken herum, aber moderne Triebwagen für den Lokalverkehr bzw. auf schwach frequentierten Kursen heißt die Devise. Bleibt jedoch zu hoffen, daß die attraktive Vielfalt der Triebwagenbaureihen die Fotografen in gleichem Maße in den Harz lockt wie die doch sehr personalaufwendigen Dampfloks …

Das winterliche Stimmungsbild von Herwig Gerstner mit der rangierenden 1099 weist auf unser Schwerpunktthema, die Österreichische Mariazellerbah hin. Für die weiteren Aufnahmen zeichnen Hans-Peter Schramm (Lokschuppen), Burkhard Rieche (Bahnhofsgebäude) und Ulrich Dreizler (Kesselwagen) verantwortlich.

SPREEWALD

Das Projekt Goyatz 6
Bahnhof Goyatz im Modell 9
99[570] von Tillig....13
Bunte Salatmischung – Kupplungen im Modell....16

MUSEUMSVEREIN

Öchsle springt wieder....10

MARIAZELLERBAHN

Geschichte....20
Lohnendes Thema – 24
Die Mariazellerbahn als Modellbahn
Erlaufklause als Modellplan 30
Güterverkehr....33
Rollbock und Schmalspurwagen....34
Rollbockverkehr 35
Güterkunden der „Krumpen“ 36
Wichtige Güterkunden....37
Der besondere Betrieb 38

MODELLBAHN-VEREIN

Der MBC Rankweil 46

VORBILD & MODELL

Die Krumpe....50

LOKSCHUPPEN

Österreich: Groß-Gerungs 56
Deutschland: Ein Lokschuppen à la Bielstein 62
Schweiz: Vielfalt auf schmaler Spur 68
Landquart im Modell....70
Filisur beim Vorbild und im Modell....72
Top of RhB: Ozpizio Bernina 73
Remise Mirke für LGB 76

FAHRZEUGBAU

Gefahrengut auf die Schiene....77
Fahrzeugzeichnungen 78
Tanker im Modell....80
Self-made-Kesselwagen....84
Brennstoff für die Gartenbahn....88

FAHRZEUGE

Kleine, feine Zahnradlok: die HGe 2/2 der FO 92

REISEZIEL

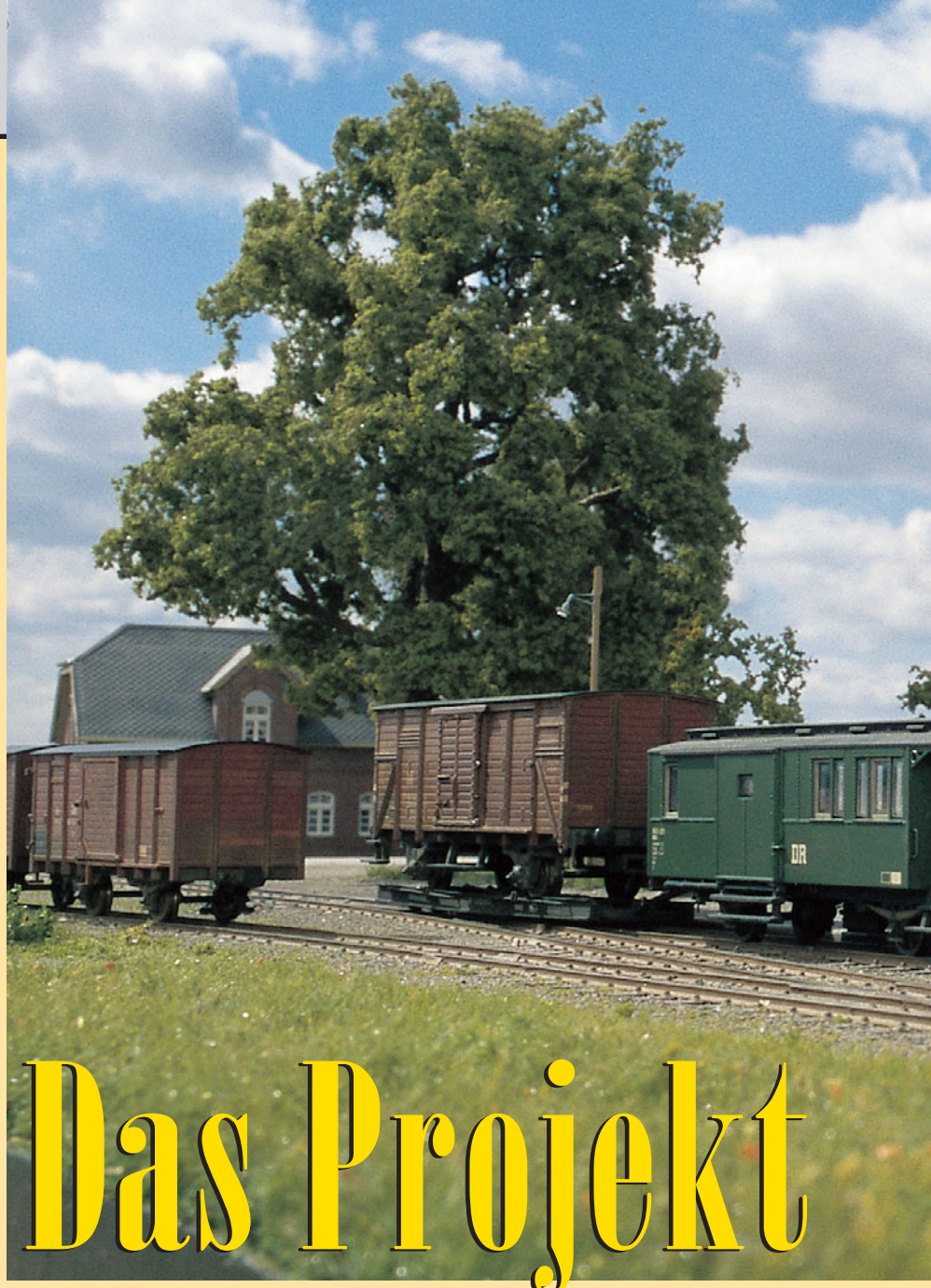
Griechenland....94

Editorial....3
Impressum/Vorschau....98

Kesselwagen dienen bei allen Bahngesellschaften dem umweltfreundlichen und sicheren Tranport von Stoffen aller Art. Die Rhätische Bahn verleiht zudem seit kurzem ihren Tankern ein neues Outfit. Ulrich Dreizler berichtet.

Eine winzige Ellok ist die HGe 2/2. Ulrich Dreizler berichtet.

Einen Lokfriedhof in Griechenland entdeckte Wolfgang Starke.



Das Projekt GOYATZ

Wie kommt ein Modellbahner mit einem Faible für Schmalspurbahnen dazu, sich für eine völlig unbekannte Bahnstation zu interessieren? Ganz einfach – das Modell stellt irgendeine bahnspezifische Einrichtung dar, die es ihm sofort angetan hat.

Ein Bahnhof, irgendwo in Brandenburg

Der Auhagen-Bausatz des Empfangsgebäudes von Goyatz war für Burkhard Rieche ein solches Aha-Erlebnis. Der Entschluß stand sozusagen mit der ersten Begegnung fest: Den muß ich haben, bauen und dann „was“ drum herum gestalten.

Hinzu kommt, daß mit den Produkten von Zeuke (heute Tillig) und Bemo eine, für Schmalspurbahnverhältnisse, große Auswahl an Fahrzeugen nach Vorbild der Spreewaldbahn erhältlich ist. Schnell reifte der Gedanke, den Bahnhof mehr oder weniger komplett nachzubauen.

Die Spreewaldbahn in 1:1

1895 starteten erste Überlegungen zum Bau der Spreewaldbahn. Wegen des geplanten Rollbockverkehrs mit normalspurigen Güterwagen wurde die Bahn mit einer Spurweite von 1000 mm gebaut. Der Betriebsvertrag zwischen dem Kreis Lübben, der Stadt Cottbus und der Bau- und Betriebsfirma Becker & Co. aus Berlin wurde 1896 geschlossen, gegründet wurde die Lübben-Cottbuser Kreisbahn (LCKB). Eröffnet wurden die Strecken bereits zwischen Mai 1898 und Mai 1899. Der Bau der Bahn führte, im bis dahin sehr rückständigen Gebiet des Spreewaldes, zu zahlreichen Industrieansiedlungen. Die Bahn diente auch dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr.

Die Stammstrecke führt von Lübben über Straupitz, Byhlen und Burg nach Cottbus. Goyatz ist der nördlichste Bahnhof der Spreewaldbahn und zugleich Endpunkt der Zweigstrecke von Straupitz, dem Betriebsmittelpunkt der Bahn. Eine weitere Zweigstrecke führte von Byhlen nach Lieberose (Jamlitz). Die Empfangsgebäude der Spreewaldbahn sind sehr unterschiedlich – weisen aber alle die gleichen Stilelemente auf, so daß sich ein einheitliches Bild ergibt. Charakteristisch sind die Backsteinsockel mit den verputzten Wänden und den Fachwerkgiebeln. Goyatz besitzt ein zweigeschossiges Hauptgebäude mit einem Güterschuppenanbau und eine bis ans Hauptgleis heranreichende Rampe.

Der Bahnhof im Modell

Der Bahnhof sollte als Fremo-Modulbahnhof nach den Normen für H0m entstehen. Er wurde zerlegbar in drei Teilen gebaut, wobei alle Teile einheitlich eine Tiefe von 50 cm haben.

Auf der Spreewaldbahn wurden auch normalspurige Güterwagen auf Rollwagen befördert. Der hier im Modell eingesetzte Rollwagen stammt von KS-Modelleisenbahnen. Fotos: Burkhard Rieche

Der Blick von der Straße zeigt im Bahnhof den Personenzug aus Cottbus, der sogleich wieder zurückfahren wird.

Der Gleisplan

Der Bahnhof hat recht spärliche Gleisanlagen. Neben einem Haupt- und einem Umfahrgleis gibt es zwei Ladegleise und ein weiteres Stumpfgleis. Auch die Gleislängen sind bescheiden: Das Hauptgleis hat im Vorbild eine Nutzlänge von 85 m. Dieses ermöglicht es dem Modellbauer, den Bahnhof in seinen Proportionen maßstabsgerecht nachzubauen. Eine interessante Situation ergibt das hintere Ladegleis (Gleis 4), das etwas im Bogen verläuft und hinter dem Empfangsgebäude an einem Lagerschuppen endet.

Der Vorbildgleisplan wurde, soweit wie möglich, für die Modellumsetzung übernommen. Einen maßstabsgerechten Vorbildgleisplan hatte ich bei der Planung nicht zur Verfügung, den Modellgleisplan konnte ich aber aus Gleisplanskizzen und Nutzlängenangaben sowie aus der Geometrie der von mir vorgesehenen Modellweichen entwickeln.

Das Hauptgleis wurde über die Straße hinaus bis zum Modulrand gezogen, um den Bahnhof in einem Fremo-Arrangement gegebenenfalls auch als Durchgangsbahnhof einsetzen zu können. Die Gleise stammen von Bemo, verwendet wurde das Code-70-System. Der schlanke Abzweigwinkel von 9,5° und die Schienenprofilhöhe von 1,8 mm lassen die Gleisanlagen sehr filigran und vorbildgerecht wirken. Nachdem der Gleisplan feststand, stellte sich die Frage: Wie vorbildgetreu nun den Bahnhof gestalten? Sollte sich die Gestaltung ganz streng am Vorbild orientieren? Dieses erschien mir – über 25 Jahre nach Betriebseinstellung – kein leichtes Unterfangen. Man hätte sich dabei auf alte Aufnahmen, Zeichnungen und Karten stützen müssen.

Die andere Möglichkeit war, nur die für den Bahnhof wirklich typischen Blickwinkel nachzubauen und ansonsten der Kreativität freien Lauf zu lassen. Ich entschied mich für das letztere. So habe ich die rechte Bahnhofseinfahrt mit der Straße nach meinen eigenen Vorstellungen gestaltet. Auch die Schuppenzeile am Umfahrgleis, gegenüber dem Empfangsgebäude, habe ich weggelassen, da sie beim Modellbetrieb die Sicht auf das Geschehen beeinträchtigt hätte. Lediglich die Szene um das Empfangsgebäude mit dem Garten und dem großen Baum habe ich, alten Fotos entsprechend, nachgebildet.

Auch der hinter dem Empfangsgebäude angesiedelte Schuppen entspricht nicht der Originalsituation. Es handelt sich um eine Abwandlung des Güterschuppens „Eschbronn“ von Kibri, der dort einfach prima hinpaßte.

Ein Blick auf die Ladestraße von der Landstraße aus gesehen. Das rechte Gleis führt im Bogen zum Lagerschuppen. Weitere interessante Impressionen zeigen den Betrieb auf der Ladestraße. Der LKW steht bereit, um den Inhalt des Güterwagens zu übernehmen. So sah die Ladestraße in Goyatz anno 1965 aus. Die Gleise waren recht verkrautet. Der Personenzug wartet auf seine Abfahrt nach Straupitz. Foto: G. Meyer

Fahrzeugeinsatz

Die typischsten Fahrzeuge für die Spreewaldbahn sind die sieben Dampflokomotiven 99 [570-576] und der zweiachsige Talbot-Triebwagen. Beide Fahrzeuge gibt es im Modell: die Lok von Tillig, den Triebwagen bei Bemo. Damit ist ein solider Grundstock für einen vorbildgerechten Betrieb gelegt. Die Dampfloks wurden zwischen 1897 und 1903 von Hohenzollern gebaut und direkt an die Spreewaldbahn geliefert. Ein Exemplar dieser Lokomotivbauart existiert noch heute, und zwar im Spreewaldmuseum in Lübbenau. Der Triebwagen, bei seiner Auslieferung mit dem Schriftzug „Fliegender Spreewälder“ betitelt, wurde 1934 von der Waggonfabrik Talbot gebaut. Bei der Reichsbahn erhielt er die Nummer VT 133 523. Wagen für die Modell-Spreewaldbahn gibt es wieder bei Tillig. Die zweiachsigen Personenwagen gehören, ebenso wie die zahlreichen verschiedenen Güterwagen, zur Erstausstattung der Bahn.

Rollwagenverkehr, wie er in den fünfziger Jahren den Rollbockverkehr ablöste, kann man im Modell mit Rollwagen von KS-Modelleisenbahnen oder, wenn auch nicht ganz so vorbildgerecht, mit denen von Weinert-Modellbau durchführen.

Burkhard Rieche

Kern der Bahnhofsanlagen im Modell ist das Empfangsgebäude von Goyatz. Burkhard Rieche nimmt den Bausatz von Auhagen näher unter die Lupe.

Bahnhofsgebäude Goyatz von Auhagen

Wenn man den Karton öffnet, bekommt man gleich einen guten Eindruck von dem Bausatz: Man findet sofort die Bauanleitung, die aus drei recht übersichtlichen Explosionszeichnungen besteht, und, man mag es kaum glauben, Informationen zum Vorbild des Gebäudes und der Bahngesellschaft. Ja, neben einem Gleisplan des Bahnhofs Goyatz ist sogar eine Karte des Streckennetzes der Spreewaldbahn abgedruckt. Ich finde diese Idee sehr gut, da sie dem Modellbahner aufzeigt, daß es auch bei (Bahnhofs-) Gebäuden eine Vorbild- und Modell-Analogie gibt (nicht nur bei Fahrzeugen).

Der „Rohbau“

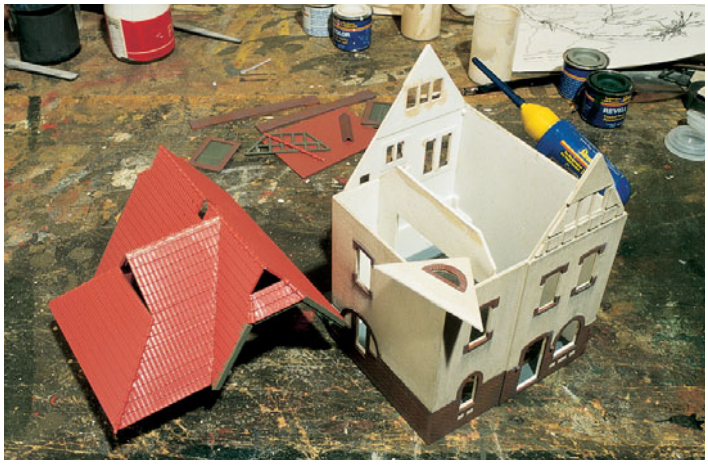
Bevor man den Bausatz zusammenbaut, wird man vielleicht nach einer Grundplatte suchen – vergebens: Der Bausatz hat keine. Als „Quasi-Grundplatte“ gibt es nur einen Rahmen, um den die Wandteile geklebt werden. Ich halte das ist eine richtig pfiffige Idee. Denn für Modellbahner, die ihre Gebäude richtig in die Umgebung einbauen, ist die klassische Grundplatte eher von Nachteil! Das auf der Grundplatte dargestellte „Umfeld“ stimmt meist nicht mit dem überein, was er sich so vorgestellt hat. Also schneidet er oft alles über die Gebäudeaußenkante Überstehende ab. Nur: Dann steht das Gebäude höher als das umgebende Gelände und muß versenkt eingebaut werden. Den ganzen Aufwand spart man sich hingegen bei

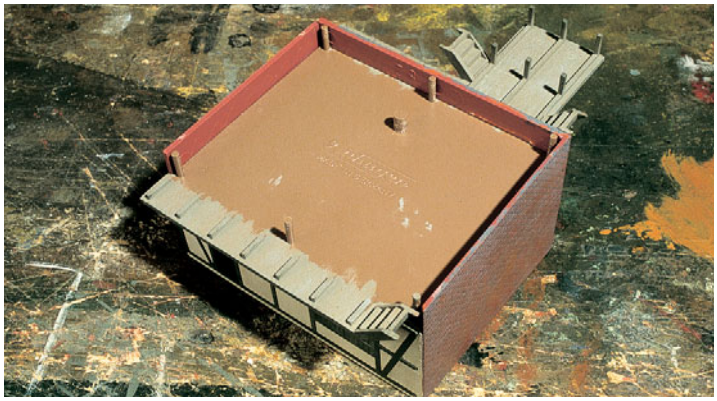
Die Rückansicht des Modells zeigt die interessante Gliederung der Fassade mit den Fachwerk-, Putz und Backsteinflächen. Die Rückseite weist, wie beim Vorbild, keinerlei Eingangstüren auf.

Die Wandteile werden um einen Grundrahmen zusammengeklebt.

In die vorgesehenen Vertiefungen im Fensterbereich werden die Backsteinvermauerungen zuerst eingepaßt. Eventuell sind leichte Nacharbeiten zu tätigen. Erst nachdem die verputzten Wänden und die Backsteinverzierungen angemalt sind, werden sie in die Wände eingeklebt.

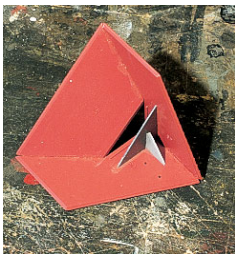
Das Dach sollte zunächst ohne Gebäude zusammengebaut werden, um es besser anmalen zu können. Kleine eingeklebte Dreiecke, die der Dachneigung entsprechen, erleichtern das Zusammenbauen und führen außerdem zu mehr Stabilität.





Der Aufbau des Güterschuppens ist ähnlich dem des Empfangsgebäudes. Als „Grundplatte“ dient hier der Fußboden des Lagerraums. Der Backsteinsockel wird daruntergeklebt.

einer Konstruktion mit innenliegendem Rahmen, wie es Auhagen nun beim Goyatz-Bausatz vorsieht. Die Wände werden um den Rahmen zusammengeklebt. Die Teile sind präzise gefertigt, so daß eine weitere Bearbeitung nicht erforderlich ist. Beim Zusammenbauen ist aber auf eine



Um exakte Paßgenauigkeit zu erzielen, ist es ratsam, das im Dach befindliche Giebeldreieck zunächst abzutrennen; später wird es gesondert eingefügt.

ebene Arbeitsfläche zu achten. Man sollte genau arbeiten und auf zwei Dinge achten: Die Rechtwinkligkeit der einzelnen Wände zueinander und, daß die Kanten genau fluchtend aneinanderstoßen. Kunststoffnoppen, die dem Modellbauer diese Arbeiten erleichtern würden, sind bei diesem Bausatz rar. Ich habe alle Wandteile in einem Arbeitsgang zusammengeklebt, um hier und da Klebungen noch korrigieren zu können.

Die Gebäudekanten in dem verputzten Bereich müssen etwas ausgespachtelt werden. Bevor man den Gebäudekörper anmalt, sollte man die Backsteinummauerungen und den umlaufenden Sockel bearbeiten. Insbesondere am Sockelteil zur Bahnsteigseite sollten die Löcher für die verputzten Rechtecke unter dem rechten Fenster etwas ausgefeilt werden. Damit die Backsteinummauerungen für die Fenster der ersten Etage ohne Spannungen in die entsprechenden Wandaussparungen passen, werden sie minimal schmaler gefeilt. Die Mauerflächen haben etwas zu große Steine, zudem ist ein nicht korrekter Läuferverband dargestellt: Die Steine liegen alle längs angeordnet. Dieser Mauerwerksverband ist in der Regel nur bei Ausmauerungen von Gefachen anzufinden. Richtig wäre hier ein Kreuzverband. Hierbei liegen die Steine der einen Schicht alle längs, in der zweiten Schicht jedoch quer angeordnet. Dieser Fehler stört jedoch das Gesamtbild nur wenig, da die Steine, im Verhältnis zur Höhe, recht kurz sind. Die Balken des Fachwerks schließen fast bündig mit den Ausfachungen ab. Hier hätte Auhagen vielleicht eine etwas geringere Materialstärke wählen können. Ansonsten paßt das „Gebälke“ ohne nennenswerte Nacharbeiten gut in die Giebelwände.

Das Dach

Das Dach besteht aus mehreren Einzelteilen. Wenn man das Dach mit der