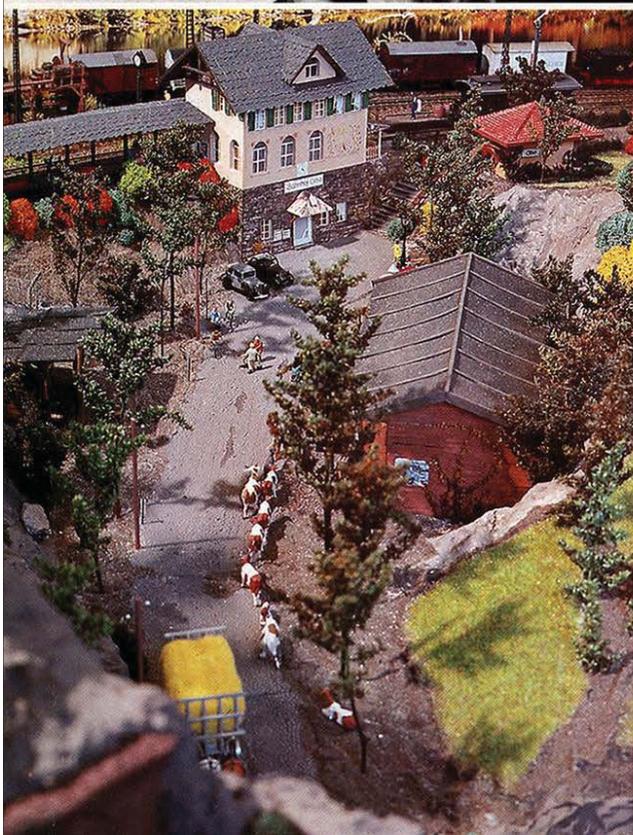
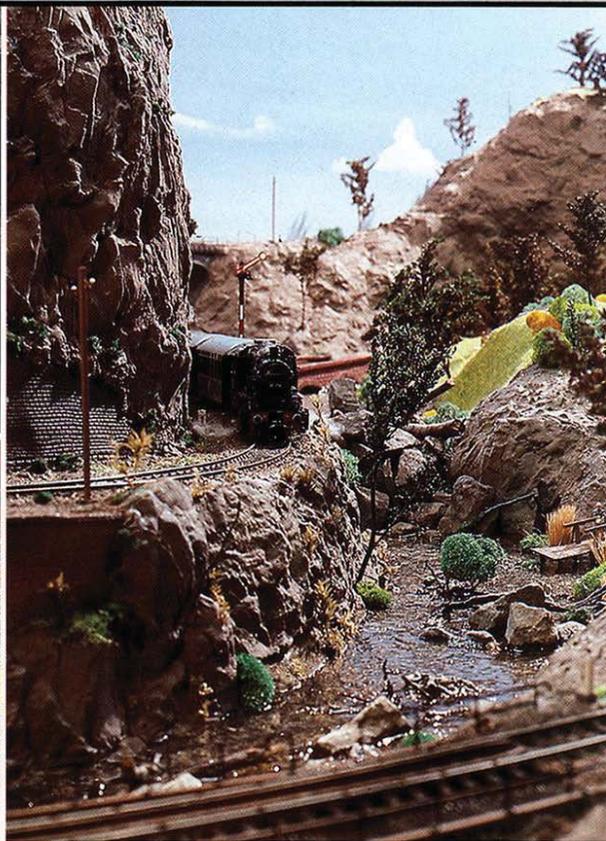
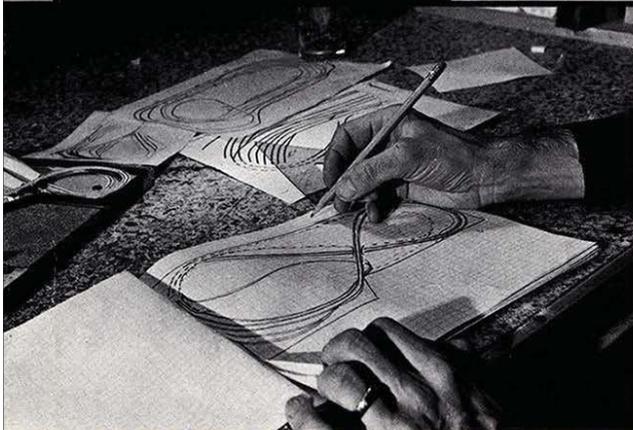
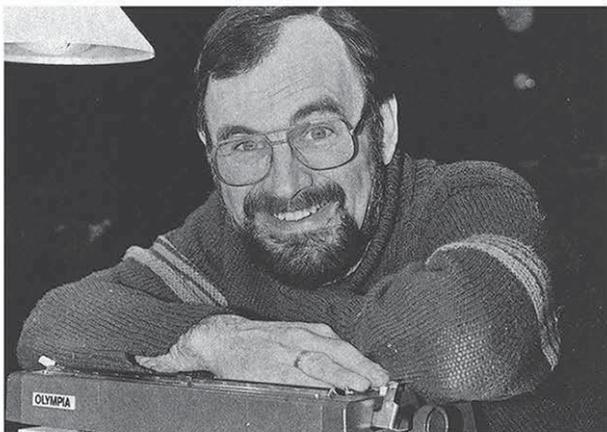


MIBA MODELLBAHN PRAXIS

Kleine Anlage im Eigenbau





Lieber Modellbahn-Freund!

Mit dieser Broschüre möchte ich Ihnen ein paar nette, anregende Stunden ins Haus bringen. Die kleine Anlage mag auf den folgenden Seiten beweisen, daß man mit einem Minimum an Platz durchaus ein „kleines“ Maximum an Kreativität und Spielwert erreichen kann. Nicht jeder Modellbahner kann „kampflos“ einen größeren Raum für sich in Anspruch nehmen. Deshalb möchte ich mit meiner nur 1,93 × 1,30 Meter großen, transportablen Kleinanlage auch denjenigen Mut machen, die mit überschüssigem Platz nicht gerade gesegnet sind. Kleine Abmessungen bedingen – und darin liegt der Reiz einer solchen Kleinanlage – eine größere Phantasie des Gleisplaners!

Bitte bedenken Sie, daß jede Anlage durchaus mit einem Gemälde zu vergleichen ist und gleichermaßen die Handschrift des Erbauers trägt.

Begleiten Sie mich auf den folgenden Seiten durch meine kleine, heile Welt der Olba-Kleinbahn, die irgendwo zwischen Oldenburg und Basel ihr friedliches Zuhause hat.

Nach dieser Reise über die kleine Anlage möchten sie sicher wissen, wie Gleisplan und Unterbau, Trassen und Gelände, Fluß und Felsen eigentlich entstanden sind; wie macht „man“ so etwas?

Nun, wie ich es gemacht habe, erfahren Sie im „praktischen Teil“ dieser Broschüre, der sich an den „Bilder-Bogen“ anschließt. Sie werden merken, daß ich vom Unterbau bis zum Felsplateau fast alles selber gebaut und gebastelt habe. Wer es mir gleich tun möchte, sei dazu herzlich eingeladen; wer dagegen lieber mit Industrie-Erzeugnissen arbeitet bzw. diese abwandelt, darf sich schon jetzt auf meine nächste Broschüre freuen, bei der es u. a. um „verfeinerte Fertigprodukte“ gehen wird . . . Mehr sei hier noch nicht verraten – nur, daß Sie auch beim nächsten Mal wieder eine Menge Ideen, Tips und Kniffe finden werden!

Hans-Dieter Schulz

Legendwa

zwischen Oldenburg und Basel . . .

Olba, ein kleiner Luftkurort mit etwa 750 Einwohnern, liegt 1200 Meter hoch in malerischer Gebirgslandschaft. Leider war es bisher nicht möglich, diesen bei Kennern geschätzten Luftkurort an das Bahnnetz anzuschließen. Erst vor einiger Zeit gründete man eine private Eisenbahngesellschaft, die Olba mit einer Normalspurbahn auch einer größeren Anzahl von Menschen zugänglich macht. Um die Kosten nicht in astronomische Höhen schnellen zu lassen, erbaute man den Bahnhof an topographisch günstiger Stelle, ca. 6 km vom eigentlichen Ort entfernt. Der Bahnhof ist gut per Auto oder Kutsche von Olba aus zu erreichen – und gleichzeitig hat man so auch all jene Gemüter beruhigt, die die Ruhe des idyllischen Ortes gestört sahen.

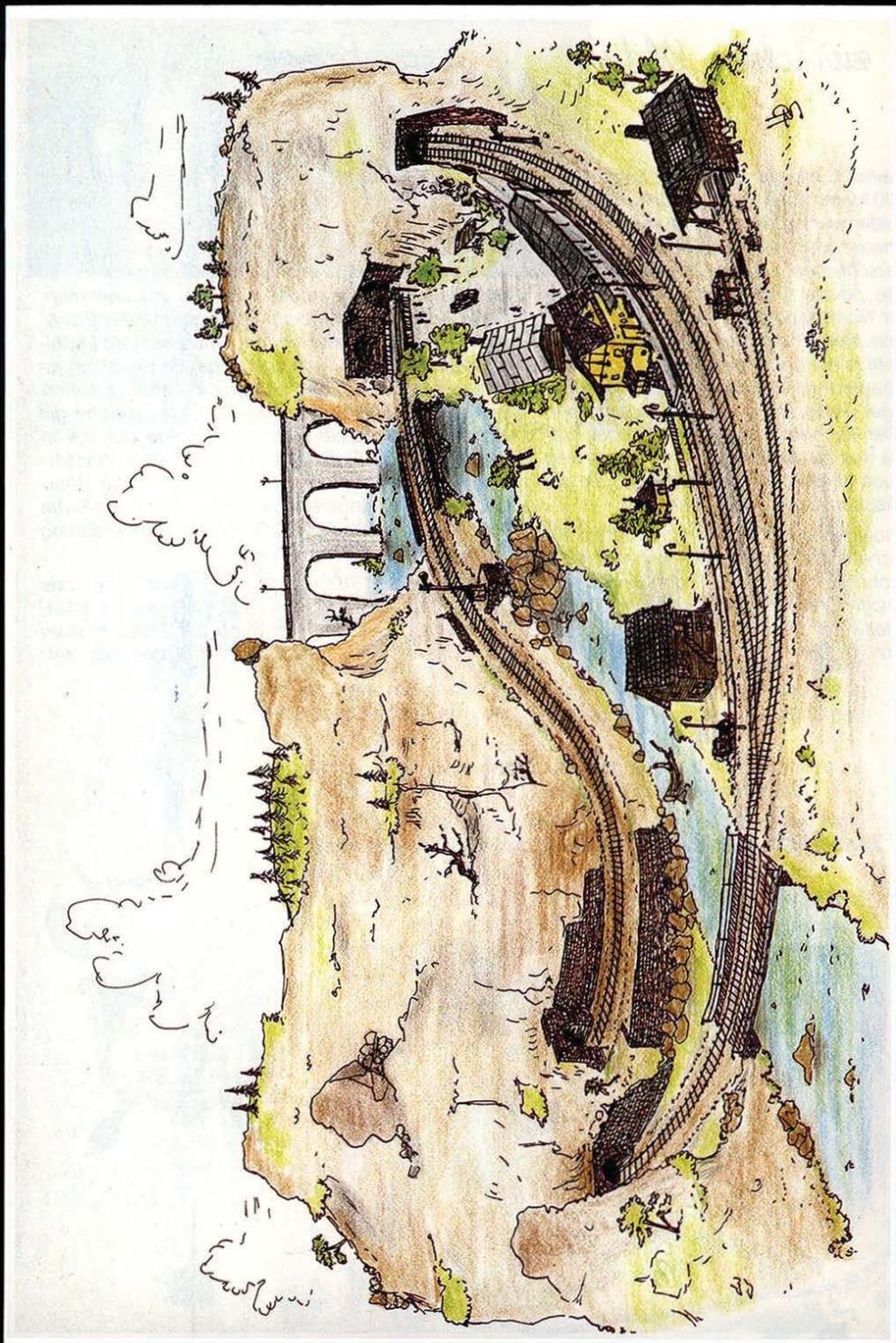
Das Bahnhofsgebäude, welches stilmäßig für diesen Landschaftsstrich typisch ist, beherbergt in den Obergeschossen auch die Bahnverwaltung. Der für die hiesigen Verhältnisse ausreichend lange Bahnsteig ist teilweise überdacht und gibt den Reisenden Schutz vor den hier schnell wechselnden Wetterlagen.

Schräg gegenüber dem Bahnhofsgebäude steht die ehemalige alte Schmiede, die jetzt als Lok-Wartungsort zu neuen Ehren kommt. Wie viele Privatbahnen, so ist auch die Olba-Bahn aus Gründen der Kostenersparnis gezwungen, einen großen Teil kleinerer Wartungsarbeiten selbst vorzunehmen. Diese Arbeiten liegen beim Schlossermeister Eisenkrumm in allerbesten Händen. Eine zwar nicht üppige, jedoch gerade noch ausreichende Bekohlungsanlage sorgt dafür, daß alle drei in Olba stationierten Lokomotiven versorgt werden. Das gleiche gilt auch für den Wasserkran. Nur wenige Schritte in Richtung Hexa-Fluß liegt die ehemalige Wassermühle, die heute einen Teil der technischen Überwachung und andere Abteilungen der Olba-Bahn beherbergt. – Soviel zur örtlichen Beschreibung von Olba.

Am 1. März 1983 war es dann soweit; die erste fahrplanmäßige Fahrt fand statt. Viele geladene Gäste waren dabei; darunter auch der Bürgermeister von Olba, der Herr Pastor, Doktor, Apotheker, Herr

Landkarte von Olba und Umgebung





Das Olba-Land aus der Vogelperspektive

Print vom Olbaer Tageblatt sowie einige Fotografen. Durch gute Beziehungen hatte auch ich das Glück, mit von der Partie zu sein. Mit meiner Kamera und einer Vielzahl von Filmen postierte ich mich nahe der Tür an einem guten Platz. Die Bahnverwaltung gab dem Lokführer Kolbe und seinem Heizer Schäufeli die Anweisung, verschiedene Fotostopps einzulegen, damit die vielen Fotobegeisterten (darunter auch ich) Gelegenheit hätten, ihrem Hobby zu frönen. Wenige Minuten vor der Abfahrt machte ich noch ein paar Schnappschüsse rund um das Bahnhofsgebäude von Olba.

Es lag eine große Spannung in der Luft, bis endlich um 9.00 Uhr der neuernannte Bahnhofsvorsteher, Herr Kelle, seine Hand erhob; mit einem schrillen Pfiff setzte sich unser Zug langsam in Bewegung. Von der neugebauten Eisenbahnbrücke über den Hexa-Fluß genossen wir den ersten, wirklich herrlichen Blick hinüber zum wildromantischen Hexa-Fluß, der dicht am Massiv der Grollfelsen dahinfließt. Diesen wirklich schönen Blick genießt man jedoch nur kurz, denn gleich darauf verschluckt uns der Grolltunnel. Im Abteil gehen die Lichter an, was darauf schließen läßt, daß die Tunnelfahrt von längerer Dauer sein wird. Nach minutenlangem Fahrt durch das Innere des gewaltigen Felsens sehen wir plötzlich wieder Tageslicht. Unter kräftigem Schnauben verläßt die Lok das Erdinnere, wir kreuzen die Bahnhofschaussee von Olba und überqueren abermals den Hexa-Fluß weiter südlich auf einer massiven Steinbrücke. Nach einer leichten Linkskurve muß Heizer Schäufeli schon kräftig Kohle nachlegen, denn jetzt geht es entlang der Felsenwand des Grollmassivs eine steile, doch landschaftlich schöne Strecke bis hinauf zur zweiten Grolltunnel-Einfahrt.

Sicherlich hatte hier Mutter Natur ein Einsehen mit der Olba-Eisenbahngesellschaft, denn zwischen dem Hexa-Fluß und der steilen Felswand ist gerade noch soviel Platz, daß sich eine eingleisige Strecke dazwischenzwängen kann. Sicherlich waren auch hier einige Sprengungen erforderlich, doch viele konnten es nicht gewesen sein. Wieder verschluckt uns der Grolltunnel und läßt uns erst nach relativ langer Fahrzeit oberhalb Akires frei.

Von Akire selber ist nicht allzuviel zu sehen. Der Ort liegt 1,2 km südlich des bescheidenen Haltepunktes. Vielleicht ebenso wichtig wie der Perso-

nenverkehr ist hier der Güterverkehr. Die Umgebung von Akire ist außerordentlich reich an Wäldern und somit ist der Ort mit seinen 60 Seelen fest mit der Holzverarbeitenden Industrie verbunden. Genau gegenüber dem Haltepunkt von Akire befindet sich auch die größte Sägerei; die Fa. Latte & Sohn beschäftigt allein schon 12 handfeste Holzarbeiter. Auf dem Hochplateau von Akire gibt es einen etwas längeren Aufenthalt. Selbstverständlich hat sich zu diesem großen Ereignis ein Großteil der Akirer auf den Weg gemacht, um die Ankunft des ersten Zuges mitzuerleben. Ganz nebenbei sei erwähnt, daß der Bahnbau den Akirern ein schönes Geschäft brachte – waren sie es doch, die den weitaus größten Teil der Schwellen lieferten!

Nach gut einer dreiviertel Stunde heißt es dann wieder: „Einsteigen und die Türen schließen.“ Der Haltepunkt von Akire verschwindet mehr und mehr im gewaltigen Dampf unserer Lokomotive, bis wir ihn nach einer kleinen Kurve völlig aus den Augen verlieren. Nicht weit hinter Akire befahren wir auf leicht abschüssiger Strecke ein Viadukt, das den Hexa-Fluß in schwindelerregender Höhe überspannt und die beiden markanten Berge Groll und Hexa miteinander verbindet.

Der Blick vom Viadukt hinunter ist atemberaubend. Weit in der Ferne liegt der Bahnhof von Olba, dazwischen die wildzerklüftete Hexa. Der Lokführer, Herr Kolbe, hat ein Einsehen mit seinen Mitreisenden; er fährt hier besonders langsam, damit sie das herrliche Panorama lange genießen können.

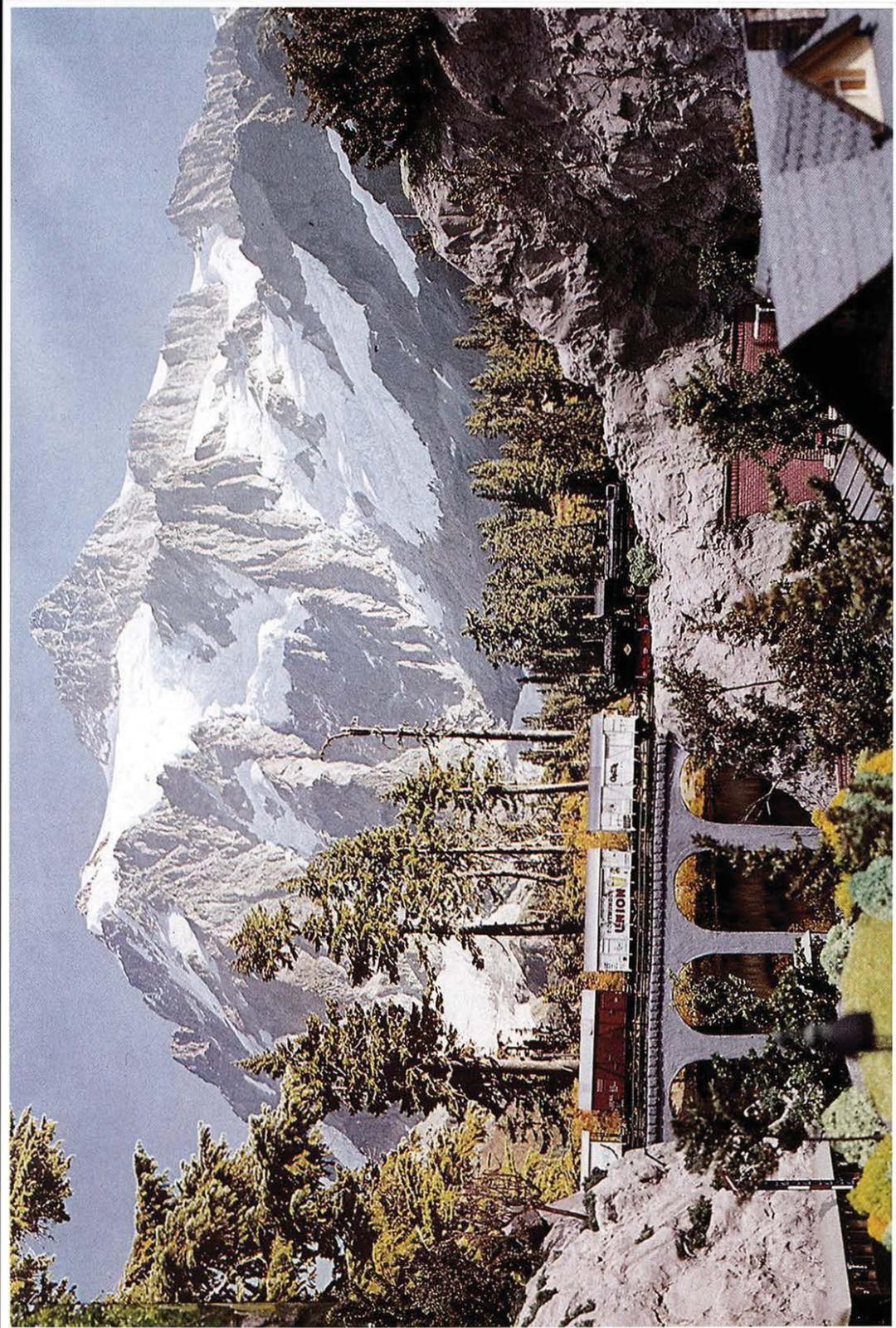
Ganz plötzlich wird es dunkel, doch nicht für lange Zeit – wir durchfahren den Hexatunnel. Auf der anderen Seite, wieder am Tageslicht, ist ein allgemeines „Wie schade!“ vernehmbar; unsere Reise neigt sich dem Ende zu. Immer langsamer wird die Fahrt; wir passieren die alte Schmiede und erreichen wieder den Bahnhof von Olba.

Die Reise verlief glatt und ohne Zwischenfälle. Alle Reisenden (und sicher auch das Bahnpersonal) waren von der Schönheit der Landschaft sehr angetan.

Ich persönlich habe fast ein Dutzend Filme durch die Kamera gejagt, die ich noch am gleichen Abend in der Dunkelkammer entwickelte und vergrößerte. Das Ergebnis können Sie sich auf den nachfolgenden Seiten ansehen!



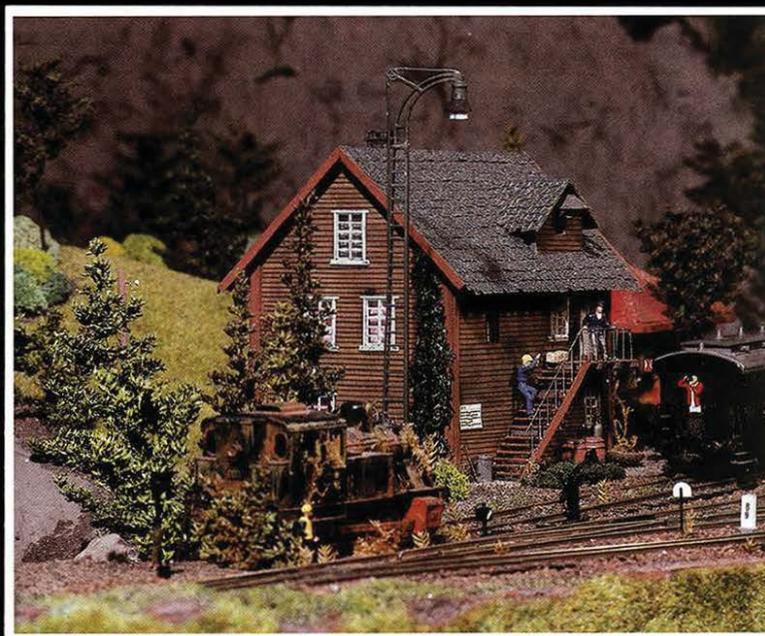
Fahrt frei für den Eröffnungszug



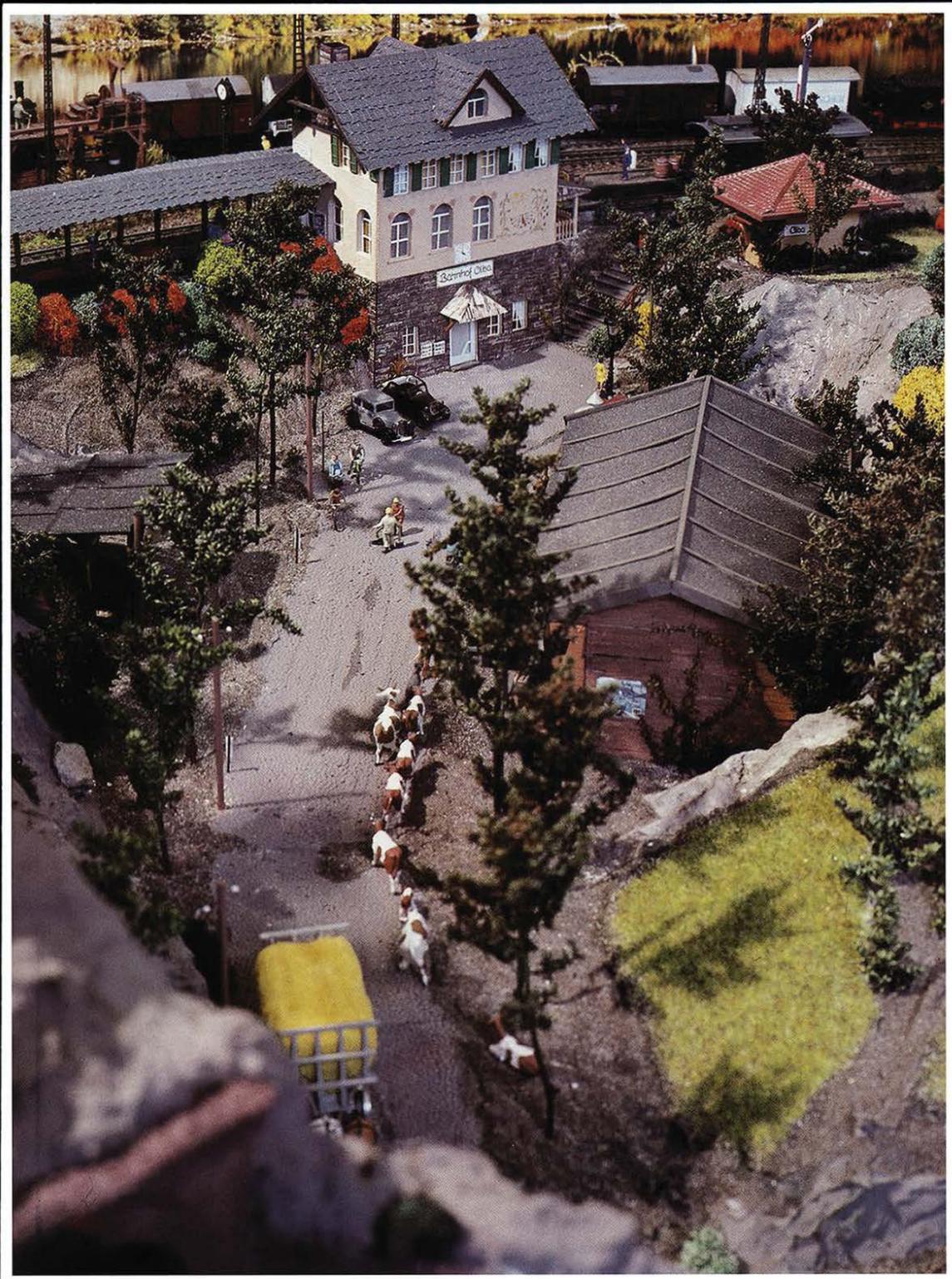
Übas herrliche Bergwelt

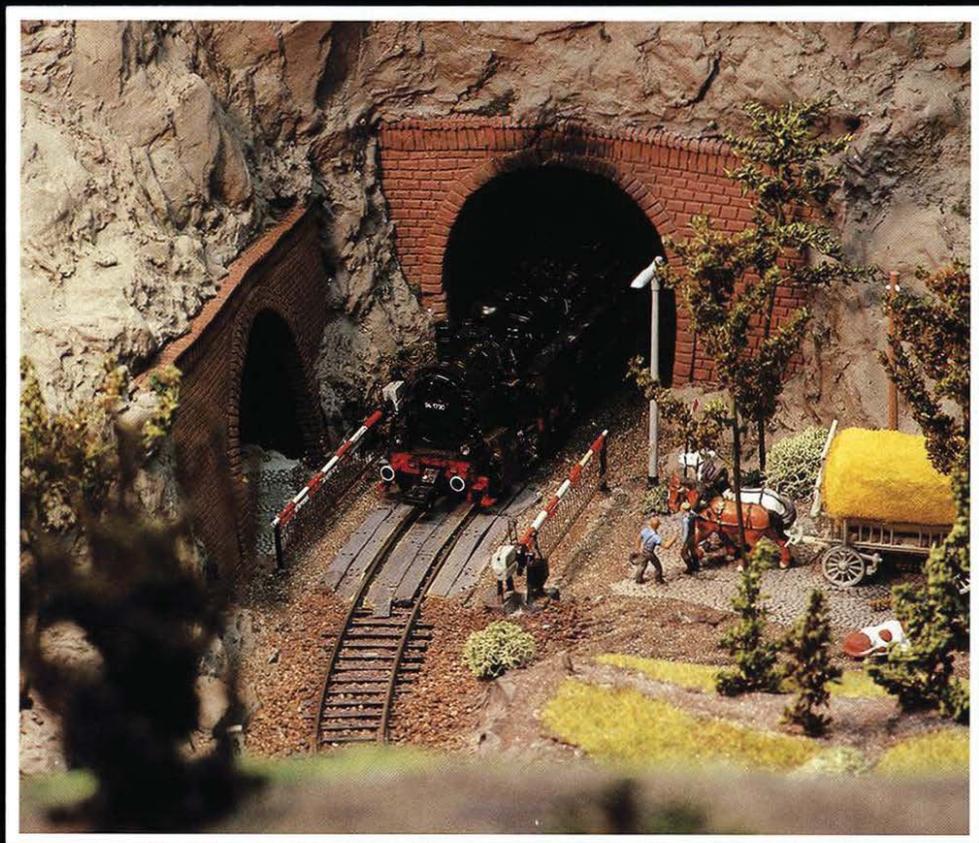


Zugkreuzung im Bahnhof



*Schnappschuß
von der Schrottlök*





Tunnel-Impressionen

