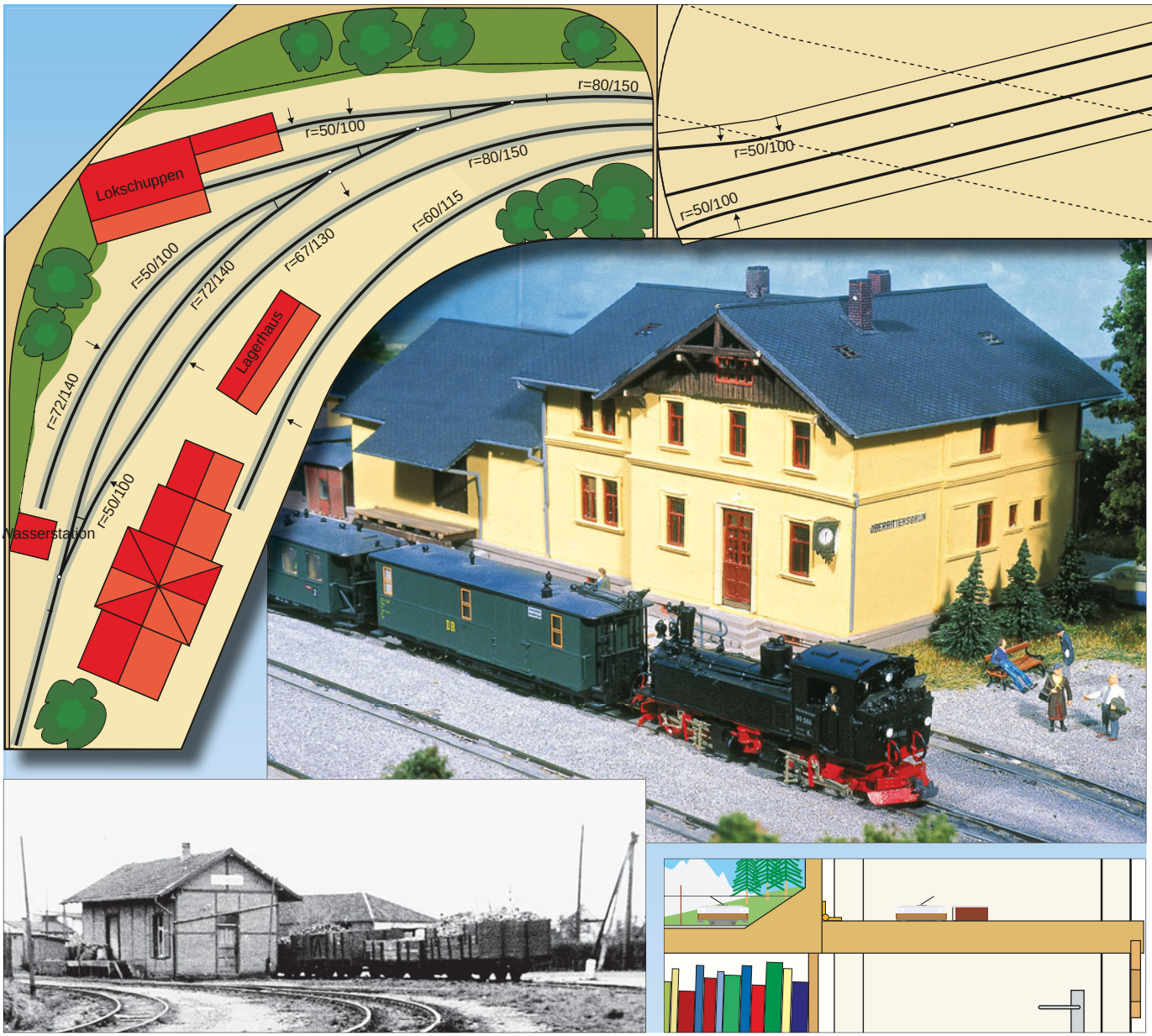
Herbert Fackeldey

MINIMAX-ANLAGEN

Minimaler Platzbedarf – Maximale Betriebsmöglichkeiten

Zwölf Anlagenentwürfe nach schmalspurigen Vorbildern



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Deutschland € 12,80 · Österreich € 14,10 ·
Schweiz sfr 25,60 · BeNeLux € 14,80 ·
Italien/Spanien/Port (cont.) € 16,65
Best.-Nr. 150 87612, ISBN 978-3-89610-299-7

MODELLEISENBAHN
LIVE UND HAUTNAH

Weitere Themen:

Klein aber fein:
Detailreiches Diorama Feenwald

Kunstwerke für die Modellbahn:
Fachwerkhäuser im Maßstab 1:87

Best.-Nr. 7535
14,80 €

Mehr MobaTV unter **www.modellbahn-tv.de** (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben)

ModellBahnTV auf Ihrem Smartphone!
Scannen Sie einfach diesen QR-Code ein, um den ModellBahnTV 35-Trailer anzuschauen. QR-Reader gibt es als kostenlose App für fast alle Smartphones (und das iPad). Auf dem PC können Sie den Trailer aufrufen unter: http://www.modellbahn-tv.de/video/videotrailer_ausgabe_35.htm

RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de

Planen mit Perspektive

So gut wie jeder Modellbahner leidet unter einer gewissen Diskrepanz zwischen Wollen und Wirklichkeit. Die hochfliegenden Träume, um nicht zu sagen: Phantastereien kollidieren sehr oft mit real existierenden Hemmnissen. Mag der Weltraum unendliche Weiten bieten, der Wohnraum bietet sie jedenfalls nicht.

Eine Wand ist ein Einwand, der nicht wegzudiskutieren ist, wenn der modellbahnende Mensch mit Lineal und Zirkel die Grenzen der verfügbaren Fläche erkundet. Wer also planerisch mit dem Kopf durch die Wand will, wird schnell feststellen, dass er nicht mal mit dem Gleis durch die Wand kann, denn Vermieter oder Mitbenutzer der Heimstatt maßen sich nicht selten ein Mitspracherecht bei der Umgestaltung der Bausubstanz an, was de facto auf ein recht leidiges Vetorecht hinausläuft.

Statt also die Einfriedung mit Hammer und Zirkel ebenso unfriedlich wie umstürzlerisch anzupassen, gilt es, aus den Gegebenheiten das Beste zu machen. Nun wäre es keine Kunst, eine Kleinstanlage zu bauen, deren betriebliche Aspekte gleichfalls nur minimalistischen Anforderungen entsprechen. Doch damit ist auf Dauer keinem Anlagenbesitzer geholfen – der Kurzweil des Baus soll schließlich nicht die Monotonie des Modellbahnbetriebs folgen.

Auch wenn der Weg wie so oft das Ziel ist, der Fahrweg als solcher ist nicht das Ziel seiner selbst, sondern soll zahlreichen Zügen bei größtmöglicher Vorbildtreue zu einer Beweglichkeit verhelfen, die Freude am Fahren ermöglicht.

In diesem Sinne sind die Entwürfe, die Herbert Fackeldey in dieser Broschüre zur Diskussion stellt, durchweg bahnbrechend. Den Aspekt der kleinstmöglichen Fläche stets im Auge behaltend zeigt er zwölf Anlagenentwürfe nach schmalspurigen Vorbildern, die den vorbildnahen Betrieb auch bei noch so starker Verkürzung gestatten.

Der Witz des Werkes erstreckt sich aber nicht nur auf die Ideenvielfalt der Entwürfe, sondern auch auf die Sprachgewalt des Autors. Selbst Modellbahner, die keine Pläne zum Bau einer Anlage hegen, werden bei der Lektüre der Kapitel ihre helle Freude haben. Im Vergleich zur 2006 erschienenen Broschüre aus dem Verlag Ferrook-Aril von Otto O. Kurbjuweit hat sich die MIBA-Redaktion zudem noch erlaubt, die Kapitel hier und da mit weiteren Bildern zu illustrieren.

Martin Knaden

Unser Titel-Komposing zeigt als Anlagenentwurf stellvertretend den Plan von Greetsiel einschließlich des Fiddleyards. Das Farbfoto entstammt einem Bericht über die Modellbahnanlage „Oberrittersgrün" von Thorsten Gutsche. Das Schwarzweißbild verdeutlicht, dass auch in Lechenich die Gleise nicht eben gradlinig verlaufen. Und die Grafik daneben bietet eine pfiffige Lösung, wie man einen Fiddleyard bequem vor der Tür platzieren kann.
Zeichnungen: Herbert Fackeldey, Fotos: MK, Slg. Wall

Herbert Fackeldey, Baujahr 1958, ist schon seit 1960 Eisenbahnfreund; sein Opus 1 (Kugelschreiber auf Schreibmaschinenpapier) stellte einen Schienenbus dar – jedenfalls nach Ansicht des Künstlers. Modelleisenbahner ist er erst seit 1968; seither hat er zwar weniger Anlagen gebaut als manch anderer, aber dafür umfasst sein schmales Œuvre mehr Baugrößen als bei den meisten Modellbahnern: N, H0e, H0m, H0, Sm, 0e, 0m, 0f, 0, If, Gn15 und IIm! Genauso wenig wie auf eine Baugröße konnte er sich bisher auf ein bestimmtes Vorbild festlegen. Obendrein interessiert er sich auch noch für so ziemlich alles außer Fußball, aber dennoch besteht Hoffnung, dass seine 0m-Heimanlage dermaleinst vor Stuttgart 21 betriebsfähig sein wird.
(Anm. d. Red.: Das kann ja so schwierig nicht sein ...)

Bibliografische Informationen der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter http://dnb.dbb.de abrufbar.

ISBN 978-3-89610-299-7

©2014 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Der Einsatz der in dieser Publikation beschriebenen Werkzeuge und Materialien erfolgte nach bestem Wissen und Gewissen. Die geschilderten Vorgehensweisen und alle Ratschläge sind praxiserprobt. Dennoch ist eine Haftung des Autors und des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ausgeschlossen.

Redaktion: Martin Knaden, David Häfner, Lutz Kuhl

Repro: Fabian Ziegler

Gesamtherstellung:
druckservice duisburg medienfabrik GmbH & Co. KG, Duisburg

Einleitung

„Eng"-Land ist fast überall

Leicht beieinander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stoßen sich die Sachen" – als Modellbahner glaubt man die Klage eines Zunftgenossen zu vernehmen, zumal der Angesprochene nun ausgerechnet Max Piccolomini heißt. Allerdings war bei Wallensteins Tod die Eisenbahn noch nicht einmal erfunden, geschweige denn als Zeitvertreib entdeckt. Die Sentenz hat freilich noch heute Gültigkeit für jene Modellbahner, denen ein ungnädiges Schicksal keine zu ihren Ansprüchen passenden Räumlichkeiten gewährt hat. Und das sind wohl die meisten.

Die Missgunst der launischen Göttin Fortuna vom bequemen Lehnstuhl aus zu befehden, lässt freilich noch keine greifbaren Ergebnisse erwarten, so beliebt und verbreitet das Verfahren auch ist. Stattdessen könnten wir die räumliche Beklemmung unserer Expansionsgelüste als objektive Gegebenheit akzeptieren und unsere Wünsche den Möglichkeiten anpassen, wenn schon das Gegenteil nicht möglich ist. Der Sinnspruch „kleiner planen!" mag ja keinen besonderen intellektuellen Glanzgrad aufweisen, ist dafür aber von umso größerem praktischem Wert.

Außer bedeutenden Einsparungen an Sachkosten und Arbeitskraft gestattet eine kleine Anlage sorgfältigeres Arbeiten in überschaubaren Baulosen, und gerade am Anfang der Modellbahnerkarriere macht man seine Fehler besser bei einem überschaubaren Bauvorhaben als bei einem Großprojekt mit Misserfolgsgarantie. Bei letzterem könnte sich obendrein der Inhalt des Hobbys von Bau und Betrieb einer Anlage zu Wartungs- und Reparaturarbeiten an derselben verschieben, ohne dass sich daraus erhöhter Lebensgenuss saugen ließe. Abgesehen davon ist eine Modellbahnanlage, je kleiner sie ist, auch desto leichter finanz- und familienpolitisch durchsetzbar.

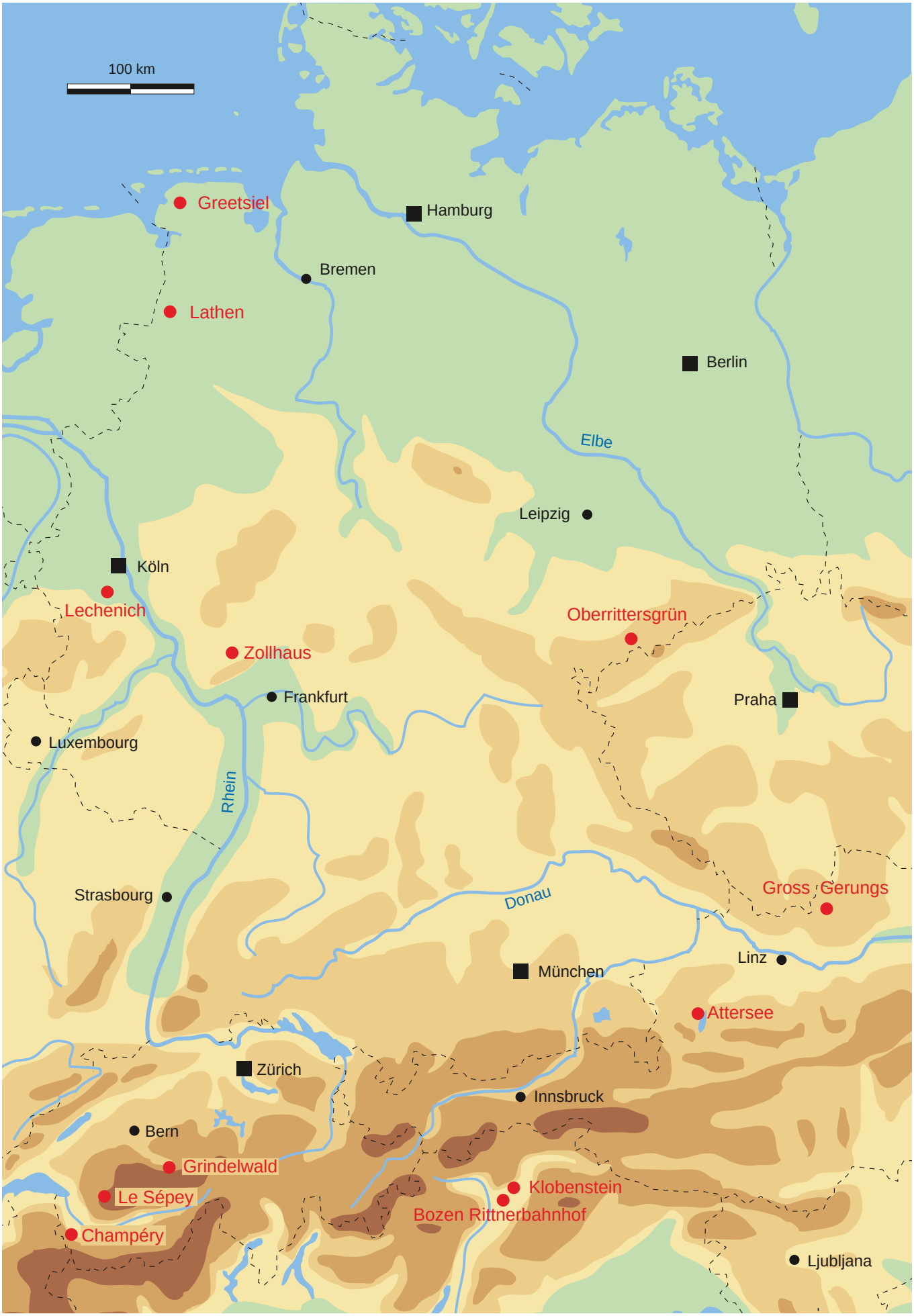
Außerdem könnten sich ja im Laufe der Zeit Interessen und Vorlieben ändern, wenn auch die vollständige Heilung vom Modellbahnbazillus nur selten gelingt. Auch entwickeln sich Fähigkeiten und Fertigkeiten weiter (das wollen wir doch sehr hoffen!) und lassen das Frühwerk so alt aussehen, wie es ja auch ist. Neu anzufangen und das Alte hinter sich zu lassen, fällt verständlicherweise um so leichter, je weniger man darin investiert hat. Und sollte gar, wir wagen es kaum auszusprechen, ein Wohnungswechsel ins Haus (ja, wohin denn auch sonst) stehen, dann kann man sein Liebstes über die Schwelle ins neue Heim tragen, ohne dass daraus ein herkulischer Kraftakt würde. Womöglich hat das Schicksal es also gar nicht so schlecht mit denen gemeint, denen es einen Keller oder Dachboden mit einer Quadratmeterzahl jenseits der dreißig vorenthalten hat.

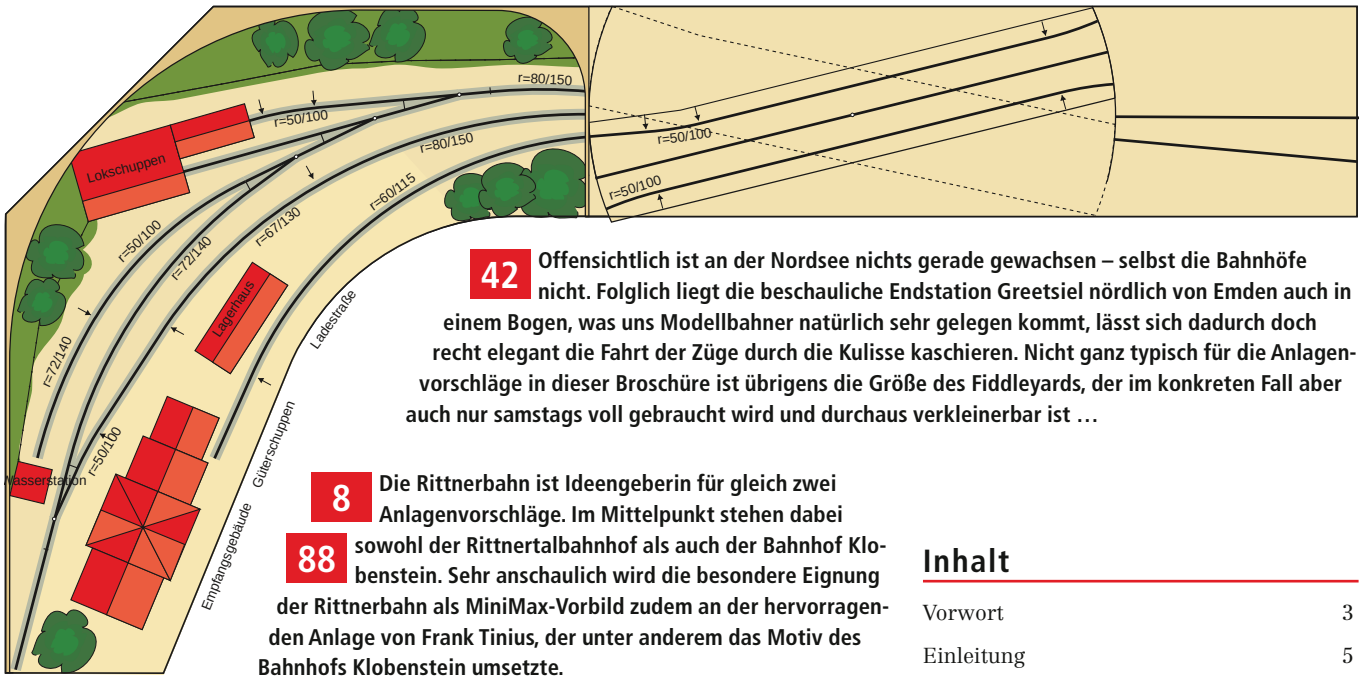
Fassen wir uns also ein Herz und einen Zollstock und erkunden unsere Wohnlandschaft trigonometrisch mit dem Ziel, ein Raumordnungsverfahren zur Errichtung einer spurgebundenen Verkehrsanlage einzuleiten. Ein ernüchterndes Ergebnis unseres Vorstoßes rechtfertigt keinesfalls den Rückzug in die vorbereitete Auffangstellung hinter dem Couchtisch: „Wenn sie glauben, sie hätten keinen Platz für eine Anlage, lassen Sie sich nicht entmutigen: Eine Anlage kann überall und in allen gewünschten Größen und Formen gebaut werden", so der bekannte englische Modellbahner Barry Norman (deutsch synchronisierte Fassung). Von den kontinentalen Voreingenommenheiten bezüglich insularer Eigentümlichkeiten haben jene über die Wohnverhältnisse noch den größten Wahrheitsgehalt – daher wohl auch der Name „England".

Aber solchen und anderen Widrigkeiten pflegt man auf den feuchten Inseln unter dem Winde mit landestypischem Pragmatismus zu trotzen, wie schon das Zitat beweist. Und daran dürfen wir uns durchaus ein Beispiel nehmen.

Alle Größen und Formen denkbarer Anlagen vorzustellen, wäre zwischen den Einbandblättern eines Sonderhefts allerdings kaum möglich, weshalb ich mir beim Austüfteln der Gleispläne einige womöglich weise Beschränkungen auferlegt habe: So haben die zwölf Entwürfe, die ich in den folgenden Kapiteln präsentiere, nur Schmalspurbahnhöfe des öffentlichen Verkehrs zum Vorbild. Feld-, Wald-, Wiesen-, Gruben-, Straßen-, Berg- und Werksbahnen und was es sonst noch gibt, wird man hier nicht finden, aber nicht etwa, weil diese modellbahnerisch unergiebig wären, sondern um jeder thematischen Verzettelung vorzubeugen. Ebenfalls eine gewisse Beschränktheit zeigt sich in geographischer Hinsicht, denn die Vorbilder habe ich nur in Deutschland, Österreich und der Schweiz ausgesucht (wobei eine der österreichischen Bahnen in Italien liegt, aber dennoch vollkommen franzjosefinisch ist). Was nun nicht heißen soll, dass der ziemlich große Rest der Welt uns keine Modellbahnvorbilder zu bieten hätte; bleiben wir nur mal bei unseren neun Nachbarländern, so hatte Frankreich einmal über 20000 km Schmalspurbahnen und in Belgien war mehr als die Hälfte des Bahnnetzes schmalspurig. Und die übrigen Nachbarn haben zwar nicht ganz so viele, aber deswegen nicht weniger interessante Bahnen vorzuweisen.

Hinsichtlich des Platzangebotes bin ich noch von einem halbwegs sozialen Wohnungsbau ausgegangen und habe von den sprichwörtlichen vier Wänden jeweils ein oder zwei für die Anlage genehmigt, deren längere für die Baugrößen 0e und 0m maximal vier Meter lang sein soll; für die Baugrößen H0e und H0m sind es 2,10 m. Die Wände müssen allerdings keineswegs frei von Störfaktoren wie etwa Fenstern und Türen sein, so unbescheiden sind wir nun doch nicht. *Herbert Fackeldey*


100 km
Greetsiel
Hamburg
Bremen
Lathen
Berlin
Elbe
Leipzig
Köln
Lechenich
Oberrittersgrün
Zollhaus
Frankfurt
Praha
Luxembourg
Rhein
Strasbourg
Donau
Gross Gerungs
Linz
München
Attersee
Zürich
Innsbruck
Bern
Grindelwald
Le Sépey
Klobenstein
Bozen Rittnerbahnhof
Champéry
Ljubljana



42 Offensichtlich ist an der Nordsee nichts gerade gewachsen – selbst die Bahnhöfe nicht. Folglich liegt die beschauliche Endstation Greetsiel nördlich von Emden auch in einem Bogen, was uns Modellbahner natürlich sehr gelegen kommt, lässt sich dadurch doch recht elegant die Fahrt der Züge durch die Kulisse kaschieren. Nicht ganz typisch für die Anlagenvorschläge in dieser Broschüre ist übrigens die Größe des Fiddleyards, der im konkreten Fall aber auch nur samstags voll gebraucht wird und durchaus verkleinerbar ist …

8 **88** Die Rittnerbahn ist Ideengeberin für gleich zwei Anlagenvorschläge. Im Mittelpunkt stehen dabei sowohl der Rittnertalbahnhof als auch der Bahnhof Klobenstein. Sehr anschaulich wird die besondere Eignung der Rittnerbahn als MiniMax-Vorbild zudem an der hervorragenden Anlage von Frank Tinius, der unter anderem das Motiv des Bahnhofs Klobenstein umsetzte.

54 Eine modellbahngerechte Garnitur erblickt man vom Berghang hinab auf Oberrittersgrün. Für die Umsetzung ins Modell spricht vor allem die – für sächsische Verhältnisse – eher geringe Größe des Bahnhofs. Und wer dennoch gegen den Platz in den eigenen Räumlichkeiten zu kämpfen hat, der findet auch eine 2/3-Variante von Oberrittersgrün.

Inhalt

Vorwort 3

Einleitung 5

Übersichtskarte 6

Der Bahnhof Klobenstein der Rittnerbahn
Ritten über dem Regal 8

Ein Spitzkehrenbahnhof in der Westschweiz: Le Sépey
Waadtland im Winkel 16

„Englisches“ Rangieren auf der NKAG
Nassauische Neigezüge 22

Groß Gerungs, der südliche Endbahnhof der Waldviertelbahn
Waldviertel an der Wand lang 28

Voralpine Gebirgsmarine: der Beinahe-Endbahnhof der Attergaubahn
Attersee im Appartement 34

An der Nordsee ist nichts gerade gewachsen, auch die Bahnhöfe nicht
Krummhörn in der Kammer 42

Die Hümmlinger Kreisbahn fährt nur um die Ecke
Lathen in L-Form 50

Ein IVk-Reservat im Erzgebirge
Rittersgrün reduziert 56

Ein Bahnhof mit zwei Spurweiten und Gletscherblick
Eiger über Eck 64

Ein Kleinstadtbahnhof in der „Knollensteppe“
Euskirchener Eckbahn 72

Champéry, ein Endbahnhof nur mit Stumpfgleisen
Walliser Wendezüge 80

Viel Hin und Her mit wenig Wagen
Rittner Rangierbahnhof 90

Résumé Français 96

English Summary 97

Literaturverzeichnis, Dank 98

Der Bahnhof Klobenstein der Rittnerbahn

Ritten über dem Regal

Der erste Anlagenentwurf führt uns über die Alpen, aber nicht bis in das Land, wo die Zitronen blüh'n – hier blühen nur Apfelbäume. Unsere italienische Reise ist bald hinter dem Brenner schon zu Ende und gilt einer Bahn, die nicht viel Italienisches an sich hat, dafür umso mehr Österreichisches, wie beispielsweise die meist von der Grazer Waggonfabrik stammenden Fahrzeuge.

Die meterspurige elektrische Rittnerbahn verkehrt – und davon kann ich in der Gegenwartsform berichten – auf einer Hochebene unweit Bozens und mit unvergleichbarer und unverbaubarer Aussicht auf die Dolomiten. Kein Wunder, dass die Dörfer auf dem Ritten schon von alters her als Sommerfrische beliebt sind, und zum Nutzen des aufstrebenden Tourismus im Jahr 1907 eine ebenso aufstrebende Zahnradbahn errichteten, welche das Reisepublikum aus dem sommers nicht unbedingt frischen Bozen ohne Anstrengungen auf die luftigen Höhen karrte. Einmal oben angekommen – den Endpunkt der Zahnradstrecke hatte man passend zur Steigung von 255 ‰ „Maria Himmelfahrt" benannt – ging es hocheben weiter bis zum 11,8 km von Bozen gelegenen Endpunkt Klobenstein.

Hinaufgekarrt mit Bahn und Zahn wurde auch der tägliche Bedarf der Dörfler wie der Touristen, den man sich aber nicht allzu großartig vorstellen darf, denn zeitlebens fand die Rittnerbahn mit drei geschlossenen und drei offenen Güterwagen das Auskommen, wenn auch manchmal nur so gerade eben. Zu Tal beförderte man hauptsächlich ein wenig Holz und auch wieder die Touristen, wenn die „Vakanz gar" war, wie man in den Kronländern von Kaiser Franz Joseph wohl sagte. Die Güterwagen sahen übrigens wie kürzer gesägte und in der Spur verbreiterte Fleischmann-magic-train-Wagen aus.

Im Jahre 1919 erlangten die Rittner ohne eigenes Zutun und ohne Ortsveränderung die italienische Staatsbürgerschaft, und die neuen Herren machten

Wohl nicht das bestmögliche Bild vom Bahnhof Klobenstein, aber als der Autor im Sommer 1982 erstmals die Rittnerbahn besuchte, mochte er weder auf besseres Wetter noch auf einen besseren Fotografen warten. Die Aufnahme lässt dennoch die sparsame Ausstattung des Endbahnhofs der Rittnerbahn gut erkennen. Vorn rechts liegen schon die Schienen für die Erneuerung der Gleise bereit.

Der „Alioth" hat Klobenstein verlassen; links im Hintergrund ist noch der Bahnhof zu erkennen. Die Kulisse bei diesem beliebten Fotostandpunkt bilden Schlern und Rosengarten.

sich die ungelenken teutonischen Ortsnamen („Klobenstein!") mit allerlei As und Os und einigen Is mundgerecht. Seither hört Klobenstein auch auf den Namen Collalbo.

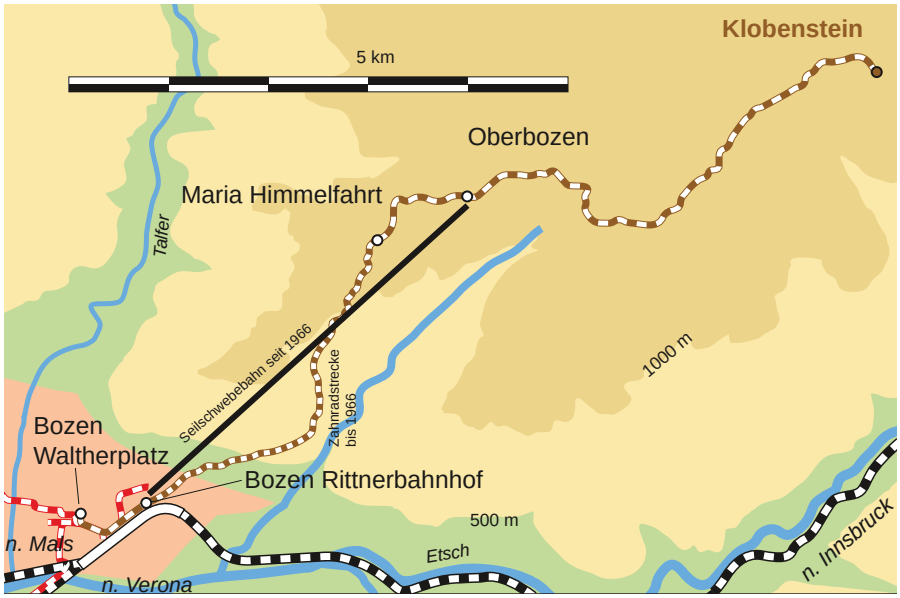
Rangieren auf dem Ritten

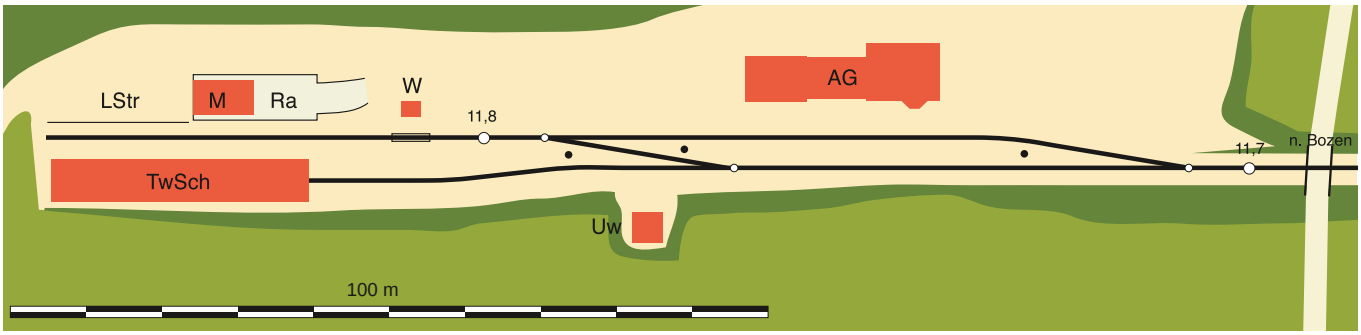
1966 taten diese neuen Herren erstmals etwas an der Rittnerbahn, sie legten nämlich die erneuerungsbedürftige Zahnstangenstrecke still und ersetzten sie durch eine Luftseilbahn. Da inzwischen eine Fahrstraße auf den Ritten gebaut worden war – auch erstmals – kam der Güterverkehr aufs Altenteil. Die Adhäsionsstrecke von 7 km Länge bewahrte aber bis in die 1980er-Jahre ihren ursprünglichen Charakter; dann kam die Gemeinde Ritten mit handstreichartiger Modernisierung der drohenden Stilllegung zuvor.

Der kleine Endbahnhof Klobenstein hatte sich bis dahin kaum verändert, immerhin erhielt das Aufnahmegebäude bald eine vermutlich dringend nötige Erweiterung in Form eines Gaststättenanbaus. 1944 baute man den Triebwagenschuppen zweigleisig aus, weil die Werkstatt von Bozen auf die Höhen verlegt wurde, denn im Tale schien es damals wegen alliierter Fliegertätigkeit nicht mehr ganz geheuer. Später wurde das zweite Gleis wieder entfernt.

Den mit drei Weichen doch recht übersichtlichen Bahnhof schließt eine Wegbrücke in modellbahnfreundlicher Weise vom Rest der Strecke ab. Er bietet wenig Anlass zu komplizierten Rangiervorgängen, es sei denn, man möchte etwa an der Ladestraße einen Wagen zustellen und am Güterschuppen steht schon einer. Auch kann man nach stattgehabter Beladung des Güterwagens durchaus der Gleiswaage noch einen

Knapp 12 km lang war die Rittnerbahn, bestand aber aus drei technisch unterschiedlichen Teilstrecken: einem Straßenbahnabschnitt im Stadtgebiet von Bozen, einer Zahnradstrecke und einem Teilstück auf eigenem Bahnkörper auf der Hochfläche des Ritten.





Lediglich drei Weichen hat der Bahnhof Klobenstein, dennoch ist er ein kompletter Endbahnhof. Eine Ladestraße (LStr), ein „Frachtenmagazin" (M), nördlich der Alpen auch Güterschuppen geheißen, eine Gleiswaage (W) und natürlich ein stattliches „Aufnahmsgebäude" (AG) nennt der Bahnhof Klobenstein ebenso sein Eigen, wie einen Triebwagenschuppen (TwSch) und ein Unterwerk (Uw) für die Bahnstromversorgung. Später wurden noch ein Anbau für die Bahnhofsgaststätte sowie ein zweiter Stand für den Triebwagenschuppen ergänzt. Von der Brücke an der Bahnhofseinfahrt bis zum Prellbock sind es weniger als 170 m – keine große Entfernung beim Vorbild, aber im Maßstab 1:87 wären hier schon etwa 1,90 m zu veranschlagen und in 1:45 etwa 3,70 m. Wenn man so viel Platz zur Verfügung hat – gut; wenn nicht, dann schaue man sich mal den Anlagenvorschlag auf der gegenüberliegenden Seite an.

kurzen Besuch abstatten, auch wenn sie im Modell nicht funktionstüchtig sein sollte. Außerdem könnte der Triebwagen auch noch einen der zwei Beiwagen, welche die Bahn besaß, mitnehmen. Damit kann man sogleich einen hinreichenden Grund für ein Umsetzmanöver vor der Rückfahrt vorweisen. Und sollte man ihn nicht benötigen, kann man ihn ja vor dem Triebwagenschuppen „hinterstellen", in welchem auch der rangierfleißige Modellbahner abends den Triebwagen „remisiert".

Kein Grund zum Blasswerden!

Nun aber zum Anlagenentwurf. Er kommt in der Baugröße 0m mit der zum Beispiel bei Bücherregalen handelsüblichen Tiefe von ca. 30 cm aus, sofern man sich mit der Halbierung der Gebäude entlang ihrer Längsachse einverstanden erklärt. So könnte er über einem Regal Platz finden oder auch in ein Regalsystem eingebaut werden. Den Abschluss der Anlage zur Hinter-

Frank Tinius baute die Rittnerbahn der frühen 1960er-Jahre im Maßstab 1:87. Ein Teil der Fahrzeuge sowie die Gebäude, hier das Bahnhofsensemble Klobenstein entstanden im Eigenbau. Die gelungene Kulisse beweist, dass auch auf schmaler Breite erstaunliche Tiefenwirkung erzielt werden kann. ***Foto: Andreas Bauer-Portner***