

10
2004

Eisenbahn
Amateur

Eisenbahn Amateur



Stadler – eine Erfolgsgeschichte



Dem Hang entlang ...

- Die schwedische Dm3 von Roco
- Fricktaler Eisenbahn-Club FEC
- Fahrzeugmodellbau für Jugendliche? Warum nicht?
- 30 Jahre Eisenbahn-Amateure Fahrweid-Weiningen «eaf»



MODELLBAU



CHF 11.-
EUR 7,50

Fricktaler Eisenbahn-Club (FEC)

Zu Besuch beim FEC eingeladen: die Modellbauredaktion. Was gibt es da zu fotografieren? Wie sind die Lichtverhältnisse? Lohnt es sich überhaupt, dorthin zu gehen? Solche Gedanken gehen den anreisenden Mitgliedern der Modellbauredaktion bei jedem Klubbesuch durch den Kopf. Einer sagt, er sei vor Jahren mal dort gewesen, «das komme schon recht raus». Und wie es herauskam: Die Bilder sagen mehr als tausend Worte! Und trotzdem möchten die «Besucher» und Fotografen dazu noch einiges sagen. Nämlich dies: «Wir haben gekrampft, es gab so viel aufzunehmen, aber das war eine tolle Sache und hat Freude gemacht.»

■ Urs Nötzli, SVEA

Weitläufiges Frick

Zwar haben sich die Mitglieder der Modellbauredaktion vor dem Schulhaus problemlos gefunden. Etwas schwieriger war es dann, den FEC aufzufinden. Es ist eben eine «bombensichere Anlage» – im wahrsten Sinne des Wortes. Etwas versteckt im Luftschutzkeller, wohin man geleitet wird. Das Schulhaus Ebnet, mit Sicht auf die Bözbergbahn, gleich unter der Seilbahn, welche den Lehm zur Ziegelei quer über Frick transportierte.

Gemütliches Klublokal und gute Arbeitsbedingungen

Das gemütliche Klublokal mit Bar lädt zum Verweilen, zum Erzählen und Diskutieren ein. Ein Fernseher um Videos zu betrachten ist vorhanden, es fehlt also nichts: «Eisenbahn-Ambiance» ist angesagt! Zumindest fand dies die Modellbauredaktion, welche hier mit dem Laptop die ersten Schreibversuche für diesen Text entwarf.

Gegründet wurde der Klub 1980, heute zählt er 45 Mitglieder, davon sind 12 sehr aktiv. Und wie – das zeugt der hintere Raum, wo die Anlage aufgebaut ist. Anscheinend hat das erwähnte Redaktionsmitglied nicht zu viel versprochen, oder der FEC hat «Wort gehalten»? Wie dem auch sei, die Anlage kann empfohlen werden. Realistische Landschaftsgestaltung ohne «Murks», aber mit viel Blick in die wirkliche Landschaft. Hier wurde nicht die Landschaft der Bahn angepasst. Die «Macher» der Anlage müssen sich schon beim Entwurf der Streckenführung im Hinterkopf eine Vorstellung der Landschaft gemacht haben.

Davon zeugen Einschnitte, wo sich der durcheilende Zug kurzzeitig, teilweise oder

ganz, dem Betrachter entzieht – dies ist realistisch. Selbst die Lötschberg-Südrampe, welche dem Hang entlang von Hohtenn nach Brig führt, wird gelegentlich versteckt. Kurze Tunnel wechseln mit Brücken, es folgen Einschnitte, Lawingalerien usw. Unwillkürlich wird sich der Artikelschreiber beim Anblick der FEC-Anlage dessen bewusst. Diese Klubmitglieder haben «nicht nur Augen im Kopf», sondern benutzen diese auch zum «genau Hinsehen». Daraus entstehen im Modell umgesetzte Situationen, welche in der Realität echter nicht sein können. Wie erreicht man solches, könnte die Frage lauten? So einfach wird sie wohl nicht zu beantworten sein: Ist es die angewandte Technik, die handwerklichen Fertig-

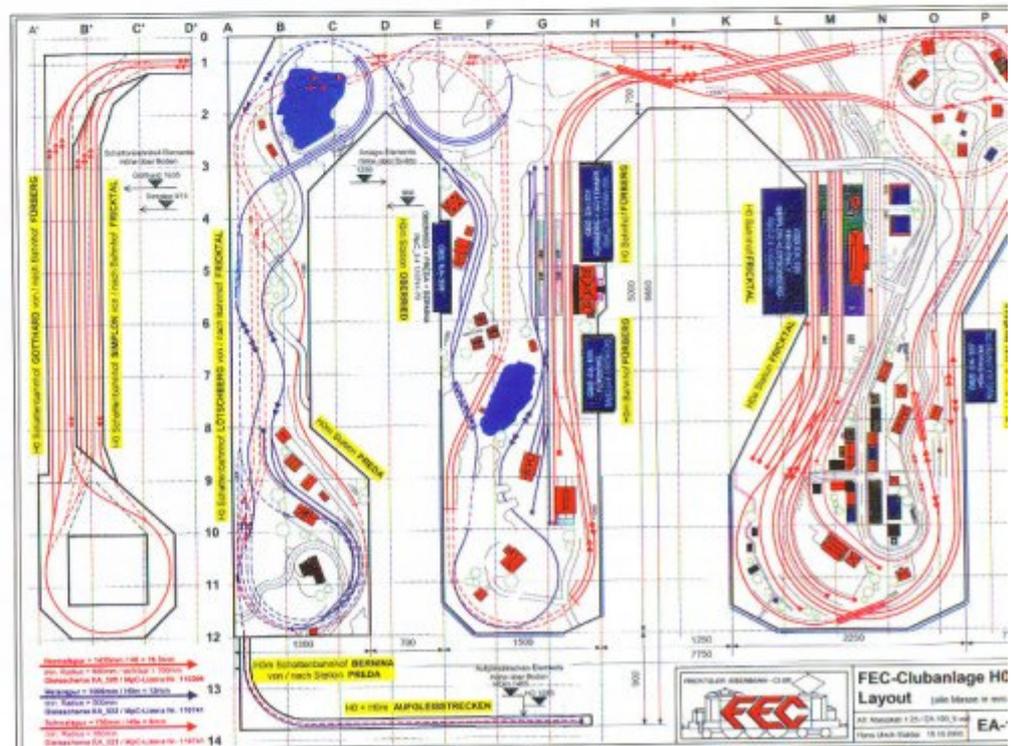
keiten, Ideenreichtum, viel Glück – oder was sonst?

«Eine gute Ambiance, Kameradschaft und Kollegialität, um gemeinsam etwas anzugehen und zu einem guten Ziel zu bringen, ist notwendig», so könnte in etwa die Antwort lauten. Planung ist eines, miteinander Lösungsansätze diskutieren das andere. Die Realisation steht wiederum auf einem weiteren Blatt.

Von der Planung zur Ausführung

Die «Inspizierenden» des EA haben dies klar gespürt – und dementsprechend ist deren Ansicht nach, die Anlage auch ein Kleinod und deshalb sehr sehenswert. Die Modellbauredaktion empfiehlt Interessenten, sich die Anlage anzuschauen, sie sich «mit den Augen» intensiv zu Gemüte zu führen und darauf die herrlichsten Ideen «zu stehlen». Dies ist erlaubt, aber bitte nicht mit den Händen! Mit diesen kann man das Entdeckte nachher nachbauen!

Alles wurde anfänglich von Hand gezeichnet, selbst die Bahnhöfe «Fürberg» (tatsächlich in Morges anzutreffen), «Fricktal» (in Original Brugg) usw., die Planung wurde recht weit getrieben. Auch die Dokumentation ist vollständig, ordnerfüllend vorhanden. Jedes Kabel, jeder Stecker, jeder Anschluss ist dokumentiert. Dies lohnt sich. Bei Störungen kann man gezielt auf Fehlersuche gehen, was im Betrieb zwar selten ist, aber vorkommen kann. Weiter ist zu beachten, dass immer wieder Provisorien notwendig sein können, Änderungen sind so leicht



Noch einmal: Die Fricktaler-Klubanlage

Im Bericht über die Klubanlage des FEC im EA 7/2004 ist der Modellbauredaktion ein Computerfehler unterlaufen. Schuld war natürlich nicht der PC, sondern die «gedankliche Abwesenheit» des Modellbauredaktors. Aus Versehen wurde nicht die Datei mit dem ausführlichen Text von Urs Nötzli, sondern die Datei mit der von H. U. Stalder gestalteten und nicht zur Veröffentlichung vorgesehenen «Gedankensstütze», an die Druckerei geliefert. Wir möchten diesen Fehler korrigieren, und den richtigen Text zusammen mit weiteren Bildern und dem Gleisplan veröffentlichen. Gleichzeitig entschuldigen wir uns beim FEC und allen anderen Beteiligten für dieses Versehen.

ter durchzuführen, anfängliche Störungen leichter zu lokalisieren und zu beheben. Verwirrend natürlich, wenn dem Laien die Dokumentation in die Hände gedrückt wird.

Grundlegende Gedanken hat man sich vor der Erstellung gemacht: Robuste Bauweise war gefordert, eine Zungenanlage bietet viele Einblicke und lange Fahrstrecken und ist deshalb einer Wandanlage vorzuziehen. Möglichst alle Spurweiten der Nenngrösse H0 sollten den Bedürfnissen der Klubmitglieder entgegenkommen. Sicher hat auch die Art der Steuerung zu Diskussionen geführt, mit der gewählt ist man zufrieden und glücklich. «Gahler und Ringstmeier» ist ein sich vermehrt bemerkbar machender Produktname, welcher mit dem Angebotenen Erfolg hat und sich bewährt. Im Gegensatz zu vielen digital gesteuerten Anlagen, wo ein klar verminderter Verkabelungsaufwand betrieben werden kann, aber jedes Triebfahrzeug über einen Decoder verfügen muss, ist dies beim genannten System anders. Jedes Fahrzeug kann auf der von «Gahler und Ringstmeier» gesteuerten Anlage verkehren. Es muss initialisiert werden, eine Probefahrt absolvieren, welche dann die nötigen Werte im PC ergibt. Der Verdrahtungsaufwand ist relativ hoch, dafür bietet das PC-gesteuerte System viele nicht zu unterschätzende Vorteile. Die von den Fricktälern bedienten Stellische gehören zu den auch beim Vorbild eingesetzten Symo-Stellpulten. Wiederum ein weiterer gesetzter Wert. Die Vorarbeiten des Einsatzes dieser Komponenten dürfen nicht unterschätzt werden. Lange bevor nur der «erste Schiennagel» eingeschlagen werden kann, muss eine gründliche und durchdachte Planung durchgeführt werden. Jeder Block- und Speiseabschnitt, jede Weiche, jeder Signalstandort muss bekannt sein. Dies erfordert von den Aktiven meist etwas Geduld, bis «losgelegt» werden kann. Lohnend ist es allemal, was die Beteiligten eindeutig bestätigt.

Der Club hat bereits die dritte Anlage im Bau, darunter auch eine N-Anlage. Damit sammelte man viel Erfahrung, welche jetzt eingeflossen ist. Auf «Tests» oder Abenteuer liess man sich nicht ein, man wusste was man wollte: eine funktionsfähige Anlage!

Drei Spurweiten, von der Normalspur (H0), über die typische Schweizer Schmalspur (H0m) mit RhB- und FO-Material, sowie einer weiteren Schmalspurstrecke mit Fahrzeugen der Mariazeller-Bahn in H0e, sind das Resultat. Voll gelungen, muss man anerkennend beipflichten. Geduld und Hartnäckigkeit, sicher aber auch manche harte Diskussion, bis man sich fand, gab es dabei.

Für den Modellbau-Fachmann ist sofort ersichtlich: Die Fricktaler-Anlage gehört zwar nicht zu den Grössten, aber zu einer «gehobeneren Preisklasse». Sauber gearbeitet, und man merkt, dass man sich selber Massstäbe gesetzt hat. Auch die Liebe zum Detail ist zu spüren.

Besuchertipp: genau hinschauen und Zeit nehmen

Ja, was gibt es dann da zu gucken? Diese Frage stellt sich jedem Besucher beim ersten «Date» (soll neudeutsch sein und «Besuch» beinhalten). Schöne, lange Züge, auf grosszügiger Streckenführung, aber keine überladene Anlage, wo jeder bebaubare Platz überstellt ist.

Gehört die Gärtnerei Fricktal gleich beim Bahnhof dazu? Die Schrebergärten, Telefonleitungen, der Rebberg unten an der Strecke? Wohl sicher! Die Apfelbäume mit heruntergefallenen Äpfeln verleiten den vorbeifahrenden Velofahrer oder den Eisenbahnfotografen zum «Stehlen» dieser Delikatessen. Wohin fährt wohl der ZDF-Sattelschlepper? Das Postauto auf dem Bahnhofplatz hingegen sollte auf den Abfahrts- tabellen zu finden sein.

Faszinieren können den Betrachter nicht nur herrlich gebaute Gebäude, vom Bahnhof über die Scheune und dem Bauernhaus bis zum Trafohäuschen (mit Efeu überwachsen), nein auch die Trasseeführung, viele interessante landschaftliche Einblicke, sauber verlegte Gleisanlagen, eine filigrane Fahrleitung, Lawingalerien, ein Rebberg (Prost!) sowie viele Wege und Strassen wurden nicht vernachlässigt. Machen wir doch zusammen eine Rundfahrt.

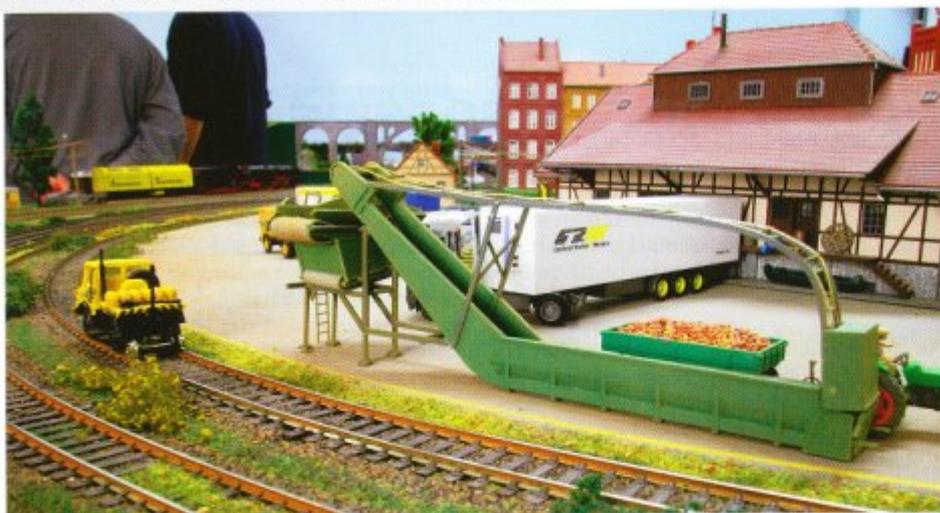
Mit der Bahn – juhee!

Da wir in «Neuffen» an einer Schmalspurstrecke wohnen, nehmen wir den Zug ab dort. Bereit steht ein Mariazeller Triebwagenzug der Reihe 4090, welcher alsbald den als Riegelbau gestalteten Bahnhof und den Dorfteil in einer Serpentine talwärts verlässt, wobei zweimal Strassen gekreuzt werden. Durch eine Galerie, auf der sich die Strasse befindet, erreichen wir nach kurzer Zeit die als Ausweiche gestaltete Haltestelle «Halbihöchi». Hier finden in den Spitzenzeiten Kreuzungen statt. In einer grossen Rechtskurve erreicht der Zug den Ortsein-

gang von «Fricktal» parallel zur stärker fallenden Strasse, fährt dann alleine hinter und zwischen den Häusern hindurch, eine weitere Strasse kreuzend in den Bundesbahnhof «Fricktal» ein, wo die Strecke beim Aufnahmegebäude in einem Stumpengleis endet. Bei der Einfahrt gibt es eine zweispurige Umfahrmöglichkeit mit einem anschliessenden Abstellgleis. Wir müssen umsteigen! Ein Plakat des FEC für den Tag der offenen Tür im Klublokal erregt unsere Aufmerksamkeit, dass dürfen wir dann nicht verpassen.

Wir entscheiden uns, in den Regionalzug zu steigen, verwundert nehmen wir in einem auf Gleis 4 stehenden SBB-NPZ Platz. Nach Eintreffen des Anschlusszuges gleitet der Zug in der Gegenrichtung sanft aus dem Bahnhof, sofort auf dem Trasse der BLS steigend, zwischen Schrebergärten und über kleine Durchlässe in einer grossen Linkskurve über die SBB-Hauptstrecke. Links lassen wir eine mit einem schönen Schornstein bestückte Fabrik liegen, unter uns Rebberge, vor uns eine weitere Brücke über die vorher benutzte Schmalspurbahn weiter in grossem Bogen steigend. Brücken über Brücken folgen sich, bis wir im Tunnel zu verschwinden haben, weil am Berg kein Platz mehr für ein Trasse zu finden war. Nach dem Verlassen befinden wir uns voll in der Alpenlandschaft: Nur kurze Zeit können wir den Ausblick auf das Tal geniessen, weil die über das Bahntrasse führende Strasse und alsbald ein weiterer Tunnel die Sicht verwehren. Ziel der Strecke ist der Bahnhof «Lötschberg», von wo wir mit dem Postauto weiterfahren.

In «Bernina» besteigen wir später den Zug der RhB. Nach dem Verlassen des langen Tunnels befahren wir ein hohes Bogenviadukt, unter dem wir später selber durchfahren. Rechts liegt ein Stausee. Talwärts gehts der Station «Preda» entgegen, wo wir einen bergwärts fahrenden Zug mit einer Ge 4/4^{III} kreuzen. Unsere Ge 6/6^{II} zieht ihren Zug «klackend» an, das Schaltwerk kann aber sofort für die Talfahrt wieder abschalten. In vielen Kurven eilt der Zug durch Einschnitte, barrierenbewachte Übergänge und Lawingalerien, unter dem vorher erwähnten Viadukt hindurch und dem Stausee entlang, weiter talwärts. Er verschwindet in einem Tunnel, um alsbald wieder auf dem nächsten Bogenviadukt zu erscheinen, in einer Linkskurve wird er gleich vom nächsten Tunnel aufgenommen. Vor dem Einschnitt stand ein Fotograf mit Stativ, Kamera und einer EA-Mütze auf dem Kopf. Ein Pfiff und durch! Unser Zug erreicht den dreigleisigen Bahnhof «Oberried», wir kreuzen einen weiteren Gegenzug, geführt von einem «Bernina-Diesel». Nebst dem Personenwagen, zwei grossen Ölswagen (erkennbar an den schwarzen Ölverschmutzungen in der Tankmitte) hängen ein vierachsiger Schiebewandwagen und ein weiterer gedeckter Wagen an den Zughaken.



Bei der Ausfahrt grüssen links oben drei schöne Chalets. Ferienstimmung pur. Die nachfolgende, untenliegende Stahlbrücke sieht der Reichenauer Brücke verblüffend ähnlich. Kurz erblicken wir eine Aussichtsplattform mit «waghalsiger» Brücke, «man sollte eben mehr Zeit haben», seufzen wir. Bei einem Bauernhof sind unsere jugendlichen Begleiter entzückt, weil sie eine ihre Ferkel säugende Muttersau erblicken! Weiter entdecken wir ein Pferdefuhrwerk, mit Holz beladen, sowie einen Traktor.

Nach kurzer Zeit erreichen wir die ausgedehnten Anlagen mit Depots und Abstellgleisen des Bahnhofs «Fürberg», wo wir in Gleis 4 einfahren. Leider reicht es nicht mehr zum Fotografieren des aus Gleis 5 ausfahrenden Zuges mit einer der FO-Tunneloks Ge 4/4. Durch die Unterführung gelangen wir auf den anderen Perron und zum Gleis 2. In Gleis 3 steht ein von einer neuen 482er geführter Zug von SBB-Cargo, welcher eine Überholung abwartet.

Den Wagenstandanzeiger beachtend begehen wir uns an das südliche Ende des Perrons, weil wir in den besten Wagen des einfahrenden EW IV-Pendelzuges vom «Gott-hard» einsteigen wollen – den Steuerwagen (welcher bekanntlich aus dem EC-Wagen abgeleitet ist). Leicht quietschend kommt er zum Stehen, zum Glück finden wir den gewünschten und erhofften Platz. Elegant gleitet der von einer 460er geschobene Zug in der Rechtskurve aus dem Bahnhof. Was, wechseln wir auf das rechte Streckengleis? Nach einem Viadukt neigt sich die Strecke, und das Dunkel eines weiteren Tunnels umfängt den Zug; im Lichte der Innenbeleuchtung sehen wir draussen schemenhaft Güterwagen auf dem Nebengleis, in gleicher Richtung fahrend. Wieder am Tageslicht überholen wir den von einem Re 10-Pärchen geführten Zug. Bei der Einfahrt in «Fricktal» wechselt der Zug auf das mittlere, perronlose Gleis 2 und fährt ohne Halt weiter. Vorbei an einer unter Strassen- und Bahnbrücken in einer grossen Linkskurve liegenden Gärtnerei verschwindet er in Richtung Bahnhof «Simplon». Langsam begegnet uns ein schwerer Coil- und Stahlbarrenzug.

Weiteres Interessantes

Die Ferienkolonie Oberriet haben wir bereits erwähnt, wer sich aber den Gaumenfreuden zugeneigt fühlt, ist im «Landgasthof zum Bären» bestens aufgehoben. Bei «Neuffen», so hat der Berichterstatter den Eindruck, wird mit «der Kirche ums Dorf gefahren», ob der Friedhof das Brautpaar im «siebten Himmel» wieder auf den Boden der Realität herunterholt?

Brandgeruch haben die EA-Leute zwar keinen wahrgenommen, aber die Feuerwehr mit Blaulicht auf der Fahrt erspäht. Ob sie Erfolg hatte? Oder war der Durst so gross? Was wir sonst noch alles unterwegs gesichtet haben? Ah, ja natürlich: den Gleisstapel mit Arbeitern, die Stadt mit ihrer schönen Parkanlage, den Zuckerrübenverlad sowie die sauber verlegten PECO-Weichen und -Gleise mit schönen Weichenstrassen. Und nicht zu vergessen: die Aufgleisstrecken in H0 und H0m, welche es den Klubmitgliedern leichter machen, ihre Züge auf die Anlage zu bringen, ohne in der Landschaft «herumzuknobeln» oder in nicht gerade körpergerechter Haltung im Schattenbahnhof Fahrzeuge «einzurenken».



Fotos: K. Baumgartner/W. Ruch

Zuviel Lob auf einmal?

Sie glauben, dass hier viel (oder gar zuviel) Lob zusammenkam? Die sonst recht kritisch eingestellte Modellbauredaktion glaubt nicht an «Lobhudelei», nein, so ist es nicht. Wenn drei Mann, welche viele schöne Anlagen gesehen, fotografiert und beschrieben haben, der gleichen, begeisterten Meinung sind, muss es stimmen. Frick ist eine Reise wert, und der FEC ein Wert, welcher die Gegend noch sympathischer macht. Der Rat, «man gehe hin», ist gut gemeint.

Mitarbeiten, zusammenarbeiten, Neues zu lernen!

Reizt eine solche Anlage nicht zum Mitarbeiten, zum Mitbauen, zum Mitverkabeln und Verfeinern und natürlich, auch zum Betreiben? Auch wenn sich die Anlage einerseits im besten Zustand darstellt und die Landschaft recht weit fortgeschritten ist, gibt es andererseits doch noch viel zu tun. Eine gut eingerichtete Werkstätte ist vorhanden, vorbildliche und kollegiale «Lehrmeister» führen Jugendliche oder «Neuanfänger» ohne weiteres gerne in die Geheimnisse ein. Sie können voll mitarbeiten. Die eingebaute Elektronik und PC-Steuerung könnte Jugendliche motivieren und so für Kontinuität sorgen! Allfällige Angst, als Anfänger zu gelten, lege man möglichst schnell ab, auch die «alten Füchse» müssen immer wieder dazulernen, also kein Grund sich nicht beim FEC zu melden. Bauabende sind jeweils am Donnerstagabend, Auskünfte erteilt der Präsident (siehe Klubmitteilungen) gerne.

Und eines haben die FEC-Mitarbeiter der Modellbauredaktion mit auf den Weg gegeben. Sie wünschen sich weitere Folgen der beliebten Modellbahnforen, man möge diese doch wieder aktivieren. Weiterbildung ist gefragt. ■

FEC-Klubanlage zum Zweiten

