

Einige Anmerkungen und kleinere Korrekturen wurden von mir eingefügt. Sie sind *blau* gedruckt.
(WEK)

Diese Übersetzung ist © VOIE LIBRE /  und ausschließlich für privaten Gebrauch!

Hier eine offizieller Bericht des Mitglieds der Abteilung "Öffentlichkeitsarbeit" der WEK-Eisenbahn, François Fontana: WILHELMSTAL-ELISABETHEN-KNOPFBACH, eine deutsche H0e-Anlage, gesehen und bewundert im Oktober 2005 in Swanley bei London.

Als ich mich auf englisch dem deutschen Erbauer der Anlage, Werner Knopf, vorgestellt hatte, verschwand dieser sofort hinter seiner Anlage, um nach einigen Momenten mit einem persönlichen Namensschild in den Farben seiner Gesellschaft wieder aufzutauchen. Mit einem Filzstift trug er meinen Namen auf dem Schild ein und heftete es mir an die Brust. So kommt es, dass ich offiziell und für diesen Tag Mitarbeiter der "WEK-Öffentlichkeitsarbeit" wurde: gewissermaßen der Pressereferent der Bahn. Es ist also jetzt an mir, wie es sich gehört, Werbung für "WILHELMSTAL-ELISABETHEN-KNOPFBACH" zu machen.

Erstes Kapitel: Kleine Landschaftsbeschreibung

Die langgestreckte Anlage stellt einen kleinen Landbahnhof dar, mit Bahnbetriebswerk und einigen Rangiergleisen. Das ganze spielt heute oder, genauer gesagt, in den achtziger Jahren, wenn man den Fahrzeugpark der Eisenbahn und die Kraftfahrzeuge betrachtet. Die sehr gebirgige Landschaft in dieser Region hat es im vergangenen Jahrhundert den Konstrukteuren der Bahnstrecke nicht leicht gemacht, die sie zwischen Hügel und kleine Täler trassieren und dabei noch für den Bahnhof von WILHELMSTAL eine genügend große ebene Fläche schaffen mussten. So ist die Strecke von einem eindrucksvollen Viadukt und zwei Tunnels eingerahmt. Diese rein tektonischen Schwierigkeiten sind jedoch für Liebhaber von Eisenbahnen in außergewöhnlichem Gelände von Vorteil. Man stelle sich vor: Das Portal eines Tunnels im Berghang, unmittelbar gefolgt von einem gemauerten Viadukt, eine Anschlussgleis, die am Berghang errichtet wurde und ein Bahnhof, der im Bogen liegt und wiederum durch zwei Tunnels abgeschlossen wird: Ein Traum für Eisenbahnfreunde!

Zweites Kapitel: Kleine technische Beschreibung

Die Modellanlage, die 4,80 m x 0,40 m misst und deren Haupt-Gleisebene 1,20 m über dem Boden liegt, ist aus einem Kasten aus Tischlerplatten aufgebaut, bedeckt von einer Landschaft, erstellt aus mit Gipsüberzug versehenem Drahtgitter. Auf diesem extrem verwindungssteifen Unterbau wurden die Landschaftsflächen eingefärbt und dann beflockt. Die Anlage wird von zwei Schattenbahnhöfen eingerahmt: Auf der linken Seite eine große Drehscheibe von 0,60 m *[0,70 m; WEK]* Durchmesser, die nicht nur gestattet, fünf Züge zu wenden und abzustellen, sondern auch weitere vierzehn Triebfahrzeuge unterzubringen. Auf der rechten Seite gibt es, durch einen Berg verdeckt, eine Wendeschleife von 0,50 m Durchmesser sowie einen mehrgleisigen unterirdischen Bahnhof. Diese zwei Kunstgriffe erlauben den Betreibern, die Fahrten zu variieren. Während einer Betriebssequenz bekommt man selten zweimal dieselbe Zugkomposition zu Gesicht. In Swanley konnte ich die Anlage in ihrer größten Ausdehnung bewundern. Aber sie ist tatsächlich in gewissem Sinn modular aufgebaut und kann auf Wunsch mit oder ohne die Zone freier Strecke, die den Viadukt und die Fabrik mit einer zusätzlichen Abzweigung umfasst, ausgestellt werden *[stimmt nicht, die Anlage ist segmental aufgebaut, es können keine Teile herausgelassen werden, WEK]*. An Stelle der links befindlichen Drehplatte kann ein anderes Segment angebracht werden, das es erlaubt, die Anlage mit einer Modulanlage in FREMO-Norm zu verbinden *[das stimmt!, WEK]*.

Drittes Kapitel: Fahrzeugpark

Werner Knopf ist ein Liebhaber von Schmalspurfahrzeugen in H0, daher hat er sich nicht auf historische oder reale Vorbilder beschränkt. Indem er ganz einfach das macht, was ihm gefällt, schickt er von jedem etwas auf die Strecke, dazu einige Leckerbissen aus seinem eigenen „Anbaugebiet“, die alle mit Sachkenntnis zusammengestellt und für die eigene Bahngesellschaft beschriftet und lackiert wurden. Das

Logo der WEK-Eisenbahn ist ein Akronym, das aus den zwei ersten Buchstaben seines Vornamens und dem ersten seines Nachnamens gebildet ist. Auf der Anlage obliegen die Traktionsleistungen vor allem den Diesellokomotiven. Zweiachsige Bemo-Modelle sowie Drehgestelloks von Panier und Liliput (ÖBB) stehen an vorderer Stelle, aber der Kenner der H0e-Szene wird auch die Mariazeller CC-Lokomotiven von Roco, die durch Entfernung ihres Pantographen verdieselt wurde, wiedererkennen. Der Dampfbetrieb ist allerdings nicht völlig verschwunden, davon zeugen „feurige“ Aktivitäten im Lokschuppen und auf der Drehscheibe: Ein Modell der Garratt K1 von Backwoods Miniatures und eine Fairlie der Ffestiniog Railway sind ebenso aktiv wie eine C-gekuppelte Liliput-Dampflokomotive der Liestal-Waldenburger Bahn sowie mehrere englische Bausätze aus Weißmetall, die auf deutschen Fahrgestellen aufgebaut wurden. Der Personenverkehr auf dieser Art von Nebenbahn wird aber oft auch von lokunabhängigen Fahrzeugen versehen. Triebwagen aller Art fehlen also nicht auf der Anlage, und einige Straßenbahntriebwagen gewährleisten sogar schnelle Verbindungen. Das Wagenmaterial kommt von allen deutschen und österreichischen Marken, Bemo, Dolischo, Roco, Liliput, usw. WILHELMSTAL bleiben allerdings auch nicht die neuesten Unsitten erspart: Auch bei dieser Bahn gibt es nämlich Vandalismus. Einer der schönsten Waggons wurde tatsächlich durch ein Graffiti verunziert! (Anlässlich einer Modellbau-Ausstellung fragte Werner einen Airbrushkünstler, ob er auch Eisenbahnwagen besprühen würde. Das wies dieser weit von sich, bis Werner aus einer Schachtel einen 1:87-Wagen hervorholte. Da gab es nun kein Mißverständnis mehr ...)

Viertes Kapitel: Ein paar ganz besondere Spezialitäten

Werner Knopf liebt Animationen auf seiner Anlage. So wird ein aufmerksamer Beobachter bemerken, dass sich der Kopf des Lokführers dreht, wenn die kleine Liliput-Waldenburger-Lok ihre Fahrtrichtung ändert. Ein Mann bewegt die Kurbel der Drehscheibe. Ein anderer, der auf dem Trittbrett eines gedeckten Güterwagens steht, schwenkt den Arm von oben nach unten, um die Rangierfahrt zu leiten. Aber das stärkste Stück ist der Hund, der am schienenparallelen Bahnübergang mit dem Schwanz wedelt, wenn ein Zug vorbeifährt. Werner präsentiert einen Hund, der echter Eisenbahnliebhaber ist!

Kleine Schlußbetrachtung

Der Bahnhof von WILHELMSTAL hat, wie man dem Gesagten entnehmen kann, kein reelles Vorbild und trotzdem erscheint er als gute Wiedergabe der Wirklichkeit. Dieser Eindruck beruht darauf, dass einige Regeln gut beachtet und harmonisch umgesetzt wurden:

Beachtung der Geländeverhältnisse und der sich daraus ergebenden Voraussetzungen. Die Trassen sind so angelegt, als ob der Verlauf der Schienenwege durch die Topographie vorgegeben wäre. Werner hat es geschafft, das Gelände so darzustellen, als ob es schon vorher da gewesen wäre.

Beachtung der historischen Glaubwürdigkeit durch die Schaffung einer fiktiven Gesellschaft. Das Fahrzeugmaterial, obwohl von ganz unterschiedlicher Herkunft, weist gemeinsame Merkmale auf: Dem Verkehr und dem schwierigen Profil der Linie angepasste kräftige Maschinen und ein homogener Wagenpark fügen sich sehr gut in die Umgebung ein, die auf der Anlage dargestellt ist.

Die Fabrik in der Mitte der Anlage, die gerade von dem zeitgenössischen Künstler Christo „verpackt“ wird, die schnellen Triebwagenverbindungen, einige kleine harmlos aussehende Szenen oder das erst auf den zweiten Blick bemerkte Auftauchen eines bespraysen Wagens beziehen den Betrachter sofort in das Umfeld von WILHELMSTAL mit ein und lassen es uns fast echter erscheinen als das Vorbild.

Große Kunst und ein sehr schöner Erfolg also, bei dem ich die Ehre habe, bei der "Öffentlichkeitsarbeit" mitzuwirken!

Bildunterschriften:

1. Ein Zug, gezogen von einer Ffestinog Fairlie, überquert die Brücke über den Knopfbach-Fluß. Einige waghalsige Photographen laufen das Geländer entlang, um das Einpacken der Fabrik zu photographieren.
2. Eine Überlandstraßenbahn, die mit einem Dieselmotor ausgestattet wurde, wie der Auspufftopf auf dem Dach bezeugt, überquert den Viadukt. Im Hintergrund die Fabrik, die gerade zum Kunstwerk wird.
3. Die "Verpackte Fabrik". Auf dem Viadukt ein Reisezug, der durch eine russische [*tschechische*, WEK] Diesellokomotive gezogen wird.
4. Nachdem sie den Viadukt überquert hat, und unter der Straße hindurchgeführt wurde, erreicht die Strecke den Bahnhof von WILHELMSTAL. Die Lokomotive ist ein auf Dieselantrieb umgerüstetes CC Roco-Modell.
5. Schienen und Weichen von Peco statten die Modellanlage aus. Ein schönes Gebäude und zwei durch einen Steg verbundene Bahnsteige stellen den Personenverkehrsbereich des Bahnhofs dar.
6. Dieser weite Überblick, der vom Gipfel des Hügels aus aufgenommen wurde, erlaubt uns eine Einschätzung des Umfangs der Einrichtungen. Im Vordergrund die Abzweigung.
7. Der Schattenbahnhof zu Linken: eine große rotierende Scheibe, bewegt durch Griffe aus Holz. Die elektrischen Kontakte verbinden das jeweilige Gleis der Platte mit dem Gleis, das zur Anlage führt.
8. Einblick durch eine Wartungsklappe unter die Anlage auf die Wendeschleife und die Rampe, die zum Schattenbahnhof nach unten führt. Man beachte die Geländer für die Züge!
9. Der schienengleiche Übergang und der Hund, der den Schwanz bewegt.
10. Die Drehscheibe ist manuell bedient, man muß die Kurbel betätigen, um eine Lokomotive zu drehen. Welch eine Arbeit, die das arme Personal belästigt!
11. Beeindruckendes Lichtraumprofil bei dieser Garratt K1
12. Die Gleisbaurotte muss die Vorbeifahrt des Triebwagens abwarten. Dieser Bereich befindet sich am Ausgang der Wendeschleife.
13. Werner und seine Freunde hinter der Anlage anlässlich der Expo Narrow Gauge 2005 in Swanley.

(Übersetzung Wolfgang Schmitz, WErner Knopf)

Diese Übersetzung ist © VOIE LIBRE /  und ausschließlich für privaten Gebrauch!