

Die Bergenbahn gilt als eine der schönsten Bahnstrecken Europas. Die Flåmsbahn, eine Stichbahn, die von Myrdal auf 866 m ü.M. auf einer Länge von 20,2 km nach Flåm auf 2 m ü.M. zuhinterst im Aurlandfjord fährt, ist atemberaubend. Der Aurlandfjord ist ein Seitenarm des Sognefjords, des längsten und zugleich tiefsten Fjords Europas.

## Die Modellbahn

Zurück von der Reise stand fest, dass die Bergenbahn das nächste Anlagenthema sein

soll, und sie ist es in den vergangenen zehn Jahren bis heute geblieben. Dazu hat sicher auch der modulare Aufbau, der von Anfang an umgesetzt wurde, beigetragen. Das selbst definierte Raster setzt sich aus Quadraten mit 60 cm Kantenlänge zusammen. Alle Segmente sind 60 cm tief und maximal 180 cm lang und damit gerade noch durch zwei Personen tragbar.

Im Zentrum sollte der Abzweigbahnhof Myrdal stehen, der sich auf den zwei längsten Modulen über eine Länge von 360 cm

erstreckt. Angegliedert ist eine Rundstrecke mit einzelnen Segmenten, wovon jedes eine typische Situation der Bergenbahn zeigt, einmal eine kleine Station, ein ander mal schlicht eine Strecke in atemberaubend umgesetzter Landschaft. Diese zu bauen, ist dem Modellbahner sowieso am wichtigsten, und deshalb gibt es Segmente, die von oben nichts als Felsen, Steine und karge Vegetation zeigen. Das Bahngleis befindet sich darunter in einer Tunnelstrecke.

Das neueste Segment hingegen birgt nicht einmal mehr im Bauch eine Bahnstrecke, sondern zeigt einzig einen Teil der Landschaft. Es dient lediglich dazu, das Loch in der Mitte der Ringstrecke zu stopfen, damit das Auge ungehindert über die Geise hinweg in die Weite schweifen kann...

Während die beiden Myrdal-Segmente noch in der frisch bezogenen Berner Wohnung gebaut werden konnten, benötigte der geplante Kreisverkehr dann doch mehr Platz, sodass bald ein Hobbyraum dazugemietet wurde. Dieser war sogar etwas größer als gefordert und ermöglichte Pläne für den L-förmigen Anbau der Flåmsbahn mit dem Bahnhof Flåm.

Erst vor drei Jahren musste die Bahn zum letzten Mal umziehen, was – Segmenten sei Dank – problemlos möglich war. Der aktuelle Hobbyraum ist mit 60 m<sup>2</sup> reichlich dimensioniert, und deshalb entstand in den vergangenen Jahren das zweite «L», auf dem der Bahnhof Bergen Platz findet. Beide Endbahnhöfe befinden sich noch im Bau, und auch die Landschaft sei noch lange nicht fertig, meint der Erbauer.

Der Unterbau ist so klassisch wie stabil: Über Holzspannen wird die Landschaft grob mit Fliegengitter vorgeformt, mit Gipsbinden belegt und schliesslich aus Gips geformt, welches der Modellbauer als sein «Lieblingsmaterial» bezeichnet. Erstaunlich klingt, dass die Felsen nicht ab Bildern, sondern frei aus Erinnerungen mit dem Spachtel geformt werden. Dazu habe er nach zehn Reisen klare Bilder im Kopf, die er bei der Formgebung abrufen kann. Erst nach dem Bau vergleicht er das Resultat teilweise mit Bildern, die auf den langen Reisen entstanden sind. Die Farbgebung sei keine Hexerei, und der Modellbahner beschreibt den Vorgang für jeden nachvollziehbar: Er verwendet drei Farben, die je im Verhältnis 1:16 sehr flüssig mit Wasser verdünnt werden. Zuerst werden unregelmässig etwa 50% der Felsen mit den

Lesen Sie weiter auf Seite 95



Ein NSB Bm 73 verlässt soeben den Gravhals-Tunneln und fährt in den Bahnhof Myrdal ein. Dort steht bereits ein Doppelock-Pendelzug der Flåmsbana, der auf Gleis 11 auf die Abfahrt nach Flåm wartet.



Alle Gebäude des Bahnhofes Myrdal sind wiederum Eigenbauten aus Balsaholz. Das Rollmaterial wird von der NSB in der Lackierung der Flåmsbana angemietet.