

Von Thomas Kestenholz (Text und Fotos)

Wie die meisten Modelleisenbahner hatte auch ich mich schon als Kind mit der Modellbahn beschäftigt und zwischen dem 14. bis etwa 30. Altersjahr eine Pause eingelegt. Durch ein N-Zugset mit einer Dampflokomotive des Typs D II in der Länderbahnausführung, welches ich bei einem Händler im Schaufenster sah, kam mir im Jahr 1990 die Idee, mich wieder mit diesem Hobby zu beschäftigen. Es sollte eine N-Anlage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) werden, auf der Einheitsdampflokomotiven wie BR 01, 18, 39, 44 etc. verkehren. Natürlich müssten ein Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe, ein Bahnhof für das doppel-spurige Hauptgleis und ein Anschluss an eine Nebenbahn für das oben erwähnte Zugset mit der D II dabei sein. Bald bemerkte ich, dass sich doch viele Fehler in der Anlagenplanung eingeschlichen hatten und mir die Nebenbahn viel mehr Spass bereitet. So riss ich die angefangene Anlage bald einmal wieder ab. Die zweite wurde eine kleinere N-Länderbahn-Anlage in Segmentweise. Bei der N-Bahn störten mich immer ein bisschen die zu breiten Räder mit den hohen Spurkränzen, was mir den Wechsel zur Bau-grösse in H0m nach einem Angebot meines Bruders vereinfachte.

Zur RhB-Modellbahn kam ich also durch meinen ältesten Bruder, dessen H0m-Roll- und Schienenmaterial ich 1994 übernommen habe. Die Epoche I hatte mich schon vorher bei meiner damaligen N-Anlage fasziniert. Mir war schnell klar, dass auf meiner Modellbahn ausschliesslich Dampflokomotiven verkehren sollten. Mit den vier Dampflokomotiven von Ferro-Suisse, die in der Sammlung dabei waren, liess sich das machen.

Die Dampfzeit der RhB

Bis 1913 wurden die Züge bei der Rhätischen Bahn nur mit Dampfloks gezogen. Am 1. Juli 1913 wurde die Strecke von Bever nach Scuol-Tarasp eröffnet. Sie wurde von Anfang an elektrisch betrieben. 1919 wurde mit der Elektrifizierung des übrigen RhB-Netzes begonnen, welche 1922 den Abschluss fand. Während des Ersten Weltkriegs herrschte Brennstoffmangel, und die Gebirgsbahnen der Schweiz begannen kurz danach, ihre Strecken zu elektrifizieren.

Modellumsetzung

Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Giebel des Hauses entschied ich mich, die

Anlage in Modulbauweise auf einem Rohgerüst zu erstellen. Damit ich wenigstens auf eine Fläche von $2,40 \times 4,60$ m kam, befindet sich die Gleisoberkante nur 60 cm über dem Fussboden. Ein grosser Vorteil der Module war auch, dass die Arbeit im Keller gemacht werden konnte. Nach unten in einen Schattenbahnhof zu verschwin-

den, kam aus Platzmangel nicht infrage. Die Züge für die Ferro-Suisse-Loks wären auch zu schwer, um eine Steigung zu befahren. Um die alte Epoche im Modell umzusetzen, musste ich die Herausforderung annehmen, mich im Wagenbau zu betätigen: Damals gab es noch keine RhB-Modelle jener frühen Epoche. Das Jahr 1913 wurde



Der Chrummwang-Tunnel ist als Anschluss zur Tavanasa-Brücke gewählt worden, da er einer der nächsten Tunnel von der Tavanasa-Brücke her in Richtung Chur ist. Das Wasser zu gestalten, war hier eine grosse Herausforderung. Die beiden Module Chrummwang-Tunnel und Tavanasa-Brücke können mit den Modulen Lehnenviadukt und Bärentritt ausgetauscht werden.



Die «Mallet» Nr. 29 mit einem Personenzug auf dem Lehnenviadukt in Richtung Davos.