



Eine Übersicht über die WB-Modelle verschiedener Fahrzeuggenerationen, welche Gerhard Mann in Spur H0e nachgebaut hat.

Bahn imstande war, den engen Windungen der Strasse zu folgen. Insgesamt wurden für diese Spurweite zwischen 1880 und 1937 acht Dampflokomotiven in Betrieb genommen. Im elektrischen Zeitalter verkehrten ab 1953 drei Triebwagen des Typs CFe 4/4 und seit 1985 sieben Triebwagen des Typs BDe 4/4 mit eigenen Steuerwagen des Typs Bt auf der schmalen Spur. Für Nostalgiedampffahrten hatte eine «fremde» Lokomotive der Eurovapor ein kleines Intermezzo auf den Gleisen der WB, bis 1980 die bis dahin im Bahnhof Liestal ausgestellte Lok Nr. 5 «G. Thommen» restauriert und wieder in Betrieb genommen wurde.

Mit der Übernahme der BLT wird eine Ära vorbei sein, denn die Strecke soll auf das Jahr 2022 hin auf Meterspur umgestellt und diverse Stationen, u.a. der Bahnhof Waldenburg, sollen komplett ersetzt werden. Weiter wird neues Rollmaterial beschafft. Letzteres wäre ohnehin aufgrund des absehbaren Ablaufs der Lebensdauer der derzeit verkehrenden Kompositionen notwendig geworden. Es scheint allerdings fraglich und ist auch umstritten, ob die bevorstehende Rollmaterialbeschaffung eine Umspurung der gesamten Strecke zwingend macht: Immerhin hat die Stadler Rail AG der österreichischen Mariazellerbahn jüngst moderne Zuggarnituren für ihre Spurweite von 760 mm geliefert.

Angesichts der anstehenden Veränderungen bei der WB ist jetzt der richtige Zeitpunkt, um der Bahn mit der schmalsten Spur der Schweiz, von Werk- und Freizeitbahnen abgesehen, ein modellbahnerisches Denkmal zu setzen.

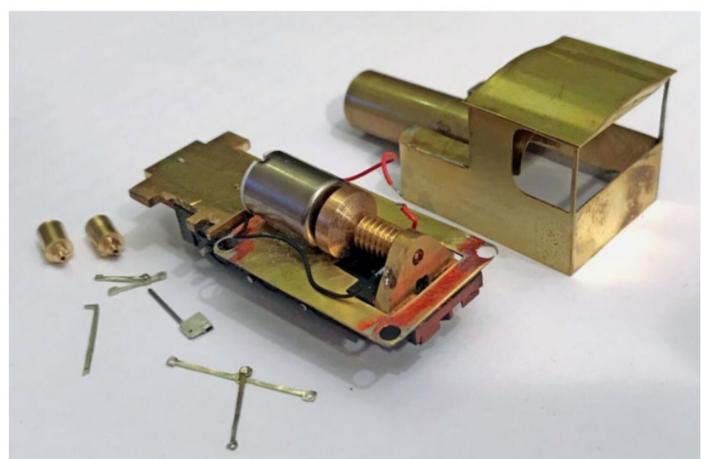
Das Rollmaterial im Modell

Das Interesse von Gerhard Mann gilt den Schmalspurbahnen, insbesondere jenen mit der sogenannten «bosnischen Spurweite»

von 760 mm, wie sie bei den ehemaligen jugoslawischen Staatsbahnen und bei einigen österreichischen Bahnen häufig anzutreffen war und teilweise noch anzutreffen ist. In der entsprechenden Nenngrösse im Massstab 1:87, also in Spur H0e, hat der Baselbrite über die Jahre diverse Modelle der Jugoslovenske Železnice (JZ), der Mariazellerbahn und der Pinzgauerbahn im Eigenbau hergestellt. Das Können – aber auch die Leidenschaft für die schmale Spur im Modell – hat der Jurist von seinem Vater geerbt, der bereits detaillierte Modelle der JZ in Spur Oe verwirklicht hatte. Es liegt auf der Hand, dass Gerhard Mann irgendwann auch jene Schmalspurbahn, die quasi direkt vor seiner Haustür verkehrt, im Modell umzusetzen begann. Inzwischen verfügt er über zahlreiche Modelle der Waldenburgerbahn, die grösstenteils von ihm selbst ge-

baut wurden oder teilweise auf der Basis von bestehenden Modellen entstanden.

Als die Waldenburgerbahn 1880 ihren Betrieb aufnahm, beschaffte sie sich bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur zwei zweiachsige Loks des Typs G2. Lok Nr. 1 erhielt den Namen «Dr. Bider», benannt also nach dem im Jahr 1878 verstorbenen Förderer der Bahn. Lok Nr. 2 wurde nach dem Hügelzug Rehag in Waldenburg benannt. Die Loks erreichten eine maximale Geschwindigkeit von 25 km/h. Lok Nr. 1 wurde im Jahr 1928 und Lok Nr. 2 bereits 1914 ausrangiert. Letztere wurde danach beim Bau des Hauenstein-Basistunnels eingesetzt. Gerhard Mann hat die Nr. 2 «Rehag» im Modell umgesetzt. Das Chassis des ca. 5,5 cm kurzen Maschinchens wurde aus jenem einer Märklin-Spur-Z-Lokomotive umgebaut.



Das Modell der Lok Nr. 4 I «Waldenburg» aus Messing im Zustand während des Baus.