

Von Roland Haller (Text/Fotos)

**S**chon als kleiner Junge faszinierte mich die Modellbahn. Mein Vater und ich bauten damals im Keller eine Modellbahnanlage. Es war ein klassisches doppelspuriges Oval, wo wir die Züge analog gesteuert im Kreis drehen liessen. Während meiner Lehrzeit und in den darauffolgenden Jahren fanden meine Modelle in erster Linie in der Vitrine ihren Platz.

Als ich Jahre später zusammen mit meiner Frau im bernischen Wichtrach ein Einfamilienhaus bauen liess, war schon zu Beginn klar, dass im Keller eine Modellbahnanlage entstehen würde. Auch ein paar wichtige Anforderungen waren von Anfang an klar. Die Anlage wird digital gesteuert, und ein abwechslungsreicher Betrieb muss möglich sein. Die H0-Modell-

bahnanlage richtet sich nach den Epochen III-IV. Zudem sollte sie nicht grösser als dreieinhalb Quadratmeter werden.

Ich habe lange darüber nachgedacht, wie ich mit diesen Anforderungen aus bahnbetrieblicher Sicht überhaupt etwas Spannendes aufbauen kann.

## Die Anlage

Der Grundrahmen steht auf Rollen und hat die Masse  $1,2 \times 2,9$  Meter. Die Anlage kann also jederzeit zur Wartung verschoben werden. Das Betriebskonzept teilt die Anlage grundsätzlich in zwei Teile: die doppelspurige Paradestrecke und die abzweigende, einspurige Strecke zu einem Endbahnhof. Die Paradestrecke ist auf beiden Seiten jeweils mit einem Schattenbahnhof verbun-

den. So ist ein kontinuierlicher Fahrbetrieb in dieser Ringstrecke möglich.

Im Schattenbahnhof Tal gibt es vier Gleise für lange Züge, und er ist im Anlagentengrundrahmen integriert. Dieser Schattenbahnhof dient grundsätzlich als Hauptbahnhof der gesamten Anlage. Die meisten Fahrten beginnen hier. Der Schattenbahnhof Berg hingegen besitzt zwei Gleise und befindet sich im grossen Berg der rechten Anlagenhälfte.

Damit die Züge vom Schattenbahnhof Tal das Anlagenniveau der Paradestrecke erreichen können, passieren sie eine doppelspurige Gleiswendel. Bei der Planung habe ich darauf geachtet, dass die Züge bergaufwärts das äussere Gleis passieren, so fällt die Steigung für die Loks moderater



Soeben ist die A 3/5 621 mit dem Personenzug in Falkenberg eingetroffen, wo die Eb 3/5 5818 diesen anschliessend für die Rückfahrt übernehmen wird.