



Fotos &amp; Text: Peter Kuntze

## Schmalspur-Kleinanlage in Baugröße 0

Das beliebteste Totschlagargument gegen die Baugröße 0 ist immer wieder der angebliche Platzmangel. Wenn man in Schmalspur baut, braucht man sich davon überhaupt nicht beeindrucken zu lassen.

Schmalspur braucht erheblich weniger Platz, abgesehen von 0m, aber diese Spurweite ist ja inzwischen nicht mehr im Handel (herzlichen Dank an die Herren Kommerzialräte von der Firma Roco, die uns mal wieder deutlich gezeigt haben, was wir zu wollen haben!).

0e benötigt schon erheblich weniger Platz- man kommt hier mit den schärfsten handelsüblichen Bogenradien für H0 aus. Und Fleischmann scheint ja jetzt endlich die seriöseren Modellbahner als Kunden zu entdecken- die Firma hat wohl eingesehen, dass die Hyper Mega Coolen Kid's mit viel Bimbos in der Tasche sich für Eisenbahnen nur insofern interessieren wie man sie besprühen, demolieren und verunreinigen kann, aber keineswegs für Modelle.

0n2 nimmt noch weniger Platz ein,

hier kommt man mit den Bogenradien aus, die im Bereich H0m/TT handelsüblich sind.

Und wer noch weniger Platz zur Verfügung hat, der braucht sich auch nicht hängen zu lassen. Auch für extrem enge Raumverhältnisse gibt es noch eine Lösung, und zwar die Darstellung von Vorbildern aus dem Bereich der ganz kleinen Eisenbahnen, deren Spurweiten etwa im Bereich zwischen 381 und 500 mm liegen.

In diesem Bereich finden wir durchaus nicht nur Gartenbähnchen auf Ausstellungen und in

englischen Seebädern—es gibt hier durchaus regelrechten Eisenbahnbetrieb zur planmäßigen Beförderung von Personen und Gütern. Die englische Liliputbahn- Spurweite von 15" (381mm) ist durchaus nicht nur von wilden Bastlern und spleenigen Herzögen für ihre ganz privaten Privatbahnen verwendet worden, sondern etwa in den 1920er Jahren selbst im westfälischen Steinkohlenbergbau. Die Firma Windhoff aus Rheine/Westf. lieferte um 1925 insgesamt 5 Grubenloks für 381 mm Spurweite an die Zeche Ibbenbüren. Die Spurweite von 400 mm wurde



schon um 1880 von der Feldbahnfirma Decauville für den Bergbau vorgeschlagen und diese Firma beteiligte sich auch um 1885 an einem Kanaltunnel-Projekt, bei dem sie den gesamten Abraum mit 400-mm-spurigen Druckluftloks befördern wollte. Die Spurweite von 18 Zoll ist recht weit verbreitet. 18 englische Zoll sind 457 mm, und diese Spurweite ist im englischsprachigen Raum im Bergbau noch heute weit verbreitet. Wir finden sie noch heute in den USA im Goldbergbau und in Südafrika im Diamantenbergbau. In England wurde sie für Feldbahnen in verschiedenen Eisenbahn-Ausbesserungswerken verwendet und auch in militärischen Depots und Munitionsanstalten. Die Munitionsanstalt in London-Woolwich besaß ein Netz von mehr als 150 km Gleislänge, auf dem im 1. Weltkrieg zur Zeit der Hochblüte der Bahn 32 Dampf- und 10 Dieselloks im Einsatz waren und sogar fahrplanmäßige Personenzüge verkehrten. Einige Fahrzeuge dieser Anlage sind nach der Schließung der Munitionsanstalt um 1960 bei englischen Museumsbahnen erhalten geblieben. 18 preußische Zoll sind 470 mm, und diese Spurweite war bis etwa 1960 im Ruhrbergbau durchaus verbreitet, auf der Zeche "Friedrich der Große" in Herne waren um 1960 moderne Akkuloks von Siemens im Betrieb. Die Spurweite von 500 mm schließlich hat sogar Eingang in die DIN-Normen gefunden, sie



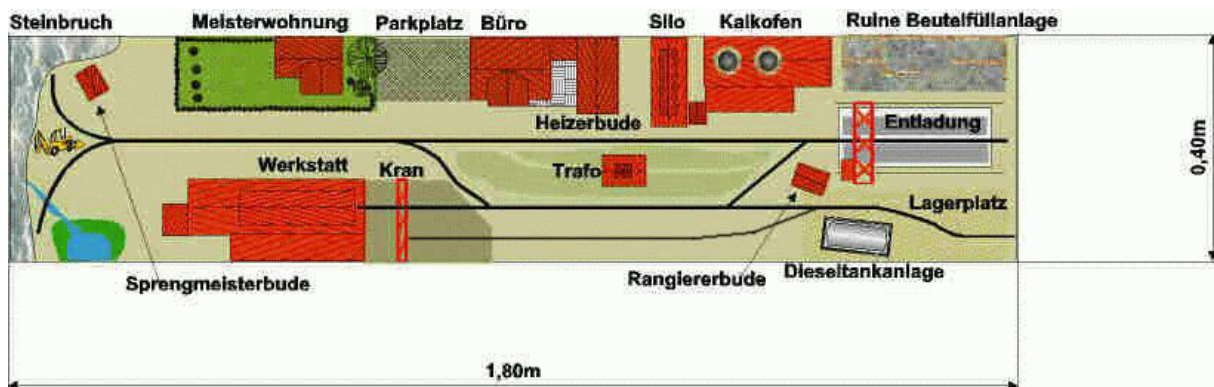
ist im Bergbau und in der Baustoffindustrie auch heute noch im Einsatz.

Im Modell ist der Bau solcher kleinen Schmalspurbahnen in Deutschland fast völlig unbekannt. In England gibt es aber einige Kleinserienhersteller, die seit etwa Mitte der 80er Jahre Bausätze im Maßstab 1:45 vertreiben, die auf Gleisen mit der Spurweite 9mm laufen und Vorbilder aus dem Bereich der kleinen Spurweiten darstellen. Zu erwähnen sind hier insbesondere die Firmen Anglian Light Railways in Colchester und Roy Link in Harling/ Norfolk. Ein amerikanischer Hersteller bot auch schon um 1980 eine H0n3-Grubenbahn an mit der Bemerkung "may be used in larger scales such as S and 0". Kein Wunder, daß sich dann im Lauf der Jahre im englischen Sprachraum eine kleine, aber aktive Szene von Modellbahnern herausgebildet hat, die Modelle und Anlagen in "0n18" baut (so nennt man das dort). In diesem unserem Lande

dagegen bin ich offensichtlich nach mehr als zehn Jahren immer noch der einzige einsame Rufer in der Wüste.

Und wie kam ich überhaupt zum Modellbau in 0n18? Ich war alter H0e-Modellbauer mit über 20 Jahren Erfahrung in diesem Bereich, als ich Mitte der 80er Jahre aus gesundheitlichen Gründen auf einen größeren Maßstab umsteigen mußte. 0m fiel flach—es brauchte viel zu viel Platz und war viel zu teuer. 0e mußte man damals in der Vor-Fleischmann-Epoche noch selbst bauen—aber das wäre eigentlich auch kein Problem gewesen. Entscheidend war auch hier die Platzfrage. 0e nimmt genau so viel Platz ein wie H0-Normalspur, und ich mußte meine Anlage bei Verwandten im Keller vormontieren, weil meine damalige Wohnung keinen Keller hatte. Mein Bruder hatte damals einen VW-Bulli, und die Anlage durfte dann auch nur so groß sein, daß sie in Bruderherzchens Rostlaube hineinpaßte. Die Maße von 1,80 x 0,40m waren damit vorgegeben, und ich stand vor dem Problem, auf dieser Fläche möglichst viel Eisenbahn im Maßstab 1:45 unterzubringen. Was tun, sprachen Göttervater Zeus und Genosse Lenin, und ich stand auch vor dieser Frage. Da fiel mir ein Walthers-Katalog in die Hände, und ich entdeckte außer der H0n3-Grubenlok im 0-Katalog auch Standmodelle von Bergbau-Förderwagen nach Vorbildern für





18 Zoll Spurweite. Ich nahm meinen Taschenrechner heraus und rechnete  $18 * 25,4 = 457,2\text{mm}$  und  $457,2 / 48 = 9,52\text{mm}$ ! Auf die 0,52mm könnte ich verzichten, dachte ich mir, und meine Fahrzeuge auf 9 mm im Maßstab 1: 45 laufen lassen. Also machte ich mich an die Konstruktion von Fahrzeugen, bei denen ich noch meine Restbestände von H0e-Ersatzteilen verwerten konnte—Vorbilder gab es mehr als genug!

Irgendwann baute ich dann auch mal eine kleine Testanlage auf, um das geeignetste System für die Kupplungen herauszufinden. Die handelsübliche H0e-Kupplung ging nicht—sie konnte in Kurven nicht richtig einkuppeln und bei den größeren Überhängen der O-Fahrzeuge kamen zu viele Entgleisungen in Kurven vor. Kadee-Kupplungen funktionierten schon besser und sahen gut aus, aber sie

fielen in der Praxis auch flach, denn sie waren recht empfindlich und außerdem schweinisch teuer—rund 30 Mark pro Fahrzeug!. H0-Kupplungen verschiedener Arten wären zwar billiger gewesen, aber im Betrieb genau so unsicher wie die H0e-Kupplungen. Nach längerem Herumexperimentieren fand ich dann die Lösung—einen großen Blockpuffer und Kuppelketten aus dem Schiffsmodellbau. Zu dieser Lösung hatte mich übrigens ein Artikel von Dick Andrews in der US-Zeitschrift "Narrow Gauge and Short Line Gazette" angeregt, der die Verwendung eines ähnlichen Systems bei einer US-Waldbahn beschrieb.

Diese Konstruktion bewährte sich dann auch in meinem Versuchsbetrieb, und ich bin bis heute dabei geblieben.

Gleismaterial gibt es auch in

passenden Abmessungen von einem Großserienhersteller, und zwar von Peco. Peco liefert ein H0e-Gleis, das auch für On18 hervorragend geeignet ist. Die Schienen sind 2,1 mm hoch, das entspricht dem Vorbild-Profil S 18 (93 mm hoch), und die Schwellen sind nach den im Bergbau üblichen Regeln verlegt—Schwellenabstand etwa gleich Spurweite und Schwellenlänge entsprechend 2x Spurweite. Weichen können aus dem Programm von Minitrix genommen werden—die Minitrix-Weichen sind nicht auf einzelnen Schwellen montiert, sondern auf geschlossenen Grundplatten. Diese Bauart war im Bergbau auch schon um 1920 üblich mit Grundplatten aus Blech, und neuerdings greift man sie auch wieder auf bei U-Bahnen und Schnellfahrstrecken mit gegossenen Betonfundamenten.



Als Gleisbettung verwende ich normalen handelsüblichen Schotter, wie er im Handel für H0 angeboten wird—der ist etwas überdimensioniert mit (umgerechnet) fußballgroßen Körnern!

Alle Hochbauten sind Eigenbau. Das Verwaltungsgebäude und die Meisterwohnung sind allerdings unter Verwendung von Ausschneidebögen der Firma Otto Maier (Ravensburger Spiele) entstanden, die in den 80er Jahren im Handel waren. Der Kalkofen entstand nach einem Vorbild in Geseke/ Westf., das übrigens mit einer elektrischen 500mm-

Schmalspurbahn beschickt wurde. Die Ruine des 1932 stillgelegten Ofens sollte vor einigen Jahren als Baudenkmal erhalten werden, ich weiß aber nicht, was daraus geworden ist. Das Vorbild wurde mit Kohle befeuert, ich stellte den Ofen allerdings auf "Gasfeuerung" um, weil ich keinen Platz für ein Kohlenlager vorsehen konnte. Der Entladekran entstand aus Vollmer-Stahlprofilen, einer N-Brücke(!) und Schiffsbeschlagteilen von Graupner. Das Werkstatt- und Lokschuppengebäude entstand aus Balsaholz, das mit einem Plakafarben-Anstrich wie Sichtbeton aussieht. Die Inneneinrichtung der Werkstatt stammt zum größten Teil aus 1:35er Bausätzen von Italeri und anderen Rüstungslieferanten—einiges aber auch aus meiner riesigen Schrottkiste. Die Figuren sind größtenteils selbstgeschnitzt aus Militärfiguren von Italeri, Bandai, Hasegawa und anderen Anbietern von 1:48er Flugzeugen. Bäume und Grünzeug stammen aus dem Spielwarenhandel—quer durch alle Baugrößen gemischt von N (Sträucher) über H0 (kleinere Obstbäume) bis I/II (größere Bäume).

Der Steinbruch entstand aus Faller-Gesteinsplatten "Schichtgestein", die ich in heißem Wasser zurechtgebogen und grau-gelb nachlackiert habe. Damit entsprechen sie dem Kalkstein, der hier in meiner Gegend die Grundlage der Beckumer Zement-



industrie liefert.

Der Betrieb ist recht abwechslungsreich und hält den Lokrangierführer ganz schön auf Trab. Die leeren Wagen müssen zum Steinbruch geschoben werden, weil hier keine Umsetzungöglichkeit besteht und die Lok auch möglichst wenig Gelegenheit erhalten sollte, mit dem Baggerausleger in Konflikt zu kommen. Die Lok zieht die Wagen nach der (angenommenen) Beladung dann in die Ausweiche und setzt um, um die Wagen auf den Entladebunker zu drücken. Das ist eine Sicherheitsmaßnahme, um etwaige Entgleisungen der Lok auf dem Bunker zu verhindern, und außerdem gewinnt man weitere Nutzlänge, wenn die Lok nicht mit auf dem Bunker steht. Dann geht es wieder zurück und die Lok setzt

wieder um, um die Wagen wieder in den Bruch zu drücken- das Spiel kann von vorne losgehen. Nach etwa sechs oder sieben Fahrten lege ich dann mal gerne eine Tour mit dem Gerätewagen oder dem Flachwagen ein. Diese Fahrten dienen angemessenermaßen der Versorgung von Bagger und Kompressor im Steinbruch mit Diesel und dem Transport von Ersatzteilen zwischen der Werkstatt und dem Bruch bzw. dem Kalkofen. Da sind dann manchmal ganz schön komplizierte Rangiermanöver erforderlich, wenn der Gerätewagen mit dem Dieselfaß mit einer nicht ex-geschützten Lok an den Sprengstoffschuppen gefahren werden muß und wenn dann der Flachwagen wieder als Schutzwagen zwischen Lok und Gerätewagen muß, um Reparaturen am Kran oder Entladebunker darzustellen. Zum Feierabend im Bruch werden auch mal "Personenzüge" aus Lok und Flachwagen gefahren.

Alles in allem also ein recht abwechslungsreicher Betrieb auf einer unwahrscheinlich kleinen Fläche!



#### Internet

Diesen Bericht finden Sie im Internet unter <http://www.spurnull.de/anlagen/>