

Der Blick von der Rampe der Rübenverladung im Kopfbahnhof St. Jakob über die Bahnhofseinfahrt mit Lokschuppen auf das Empfangsgebäude, das in typisch württembergischem Baustil errichtet wurde.

Planmäßiger Betrieb auf württembergischen Schmalspurbahnen gehört beim Vorbild seit Jahrzehnten der Vergangenheit an. Der Modellbahner hingegen kann sich der Illusion hingeben und ihn je nach Gusto bis in die Gegenwart aufrecht erhalten – angesiedelt irgendwo zwischen Fiktion und Vorbildnähe. Unter diesen Vorzeichen entstand ab Ende der neunziger Jahre die H0e-Museumsbahn von Walter Antl. Sie wurde als transportable Segmentanlage konzipiert, für daheim sowie auch für den Einsatz auf Ausstellungen.

Schmalspur auf zehn Segmenten

Die Vollendung seines Bauprojekts hat Walter Antl leider nicht mehr erleben dürfen. Die Anlage wurde nach seinem Tod vor einigen Jahren von „seinem“ Verein, dem MEC Leonberg (www.mec-leonberg.de) übernommen und mittlerweile auf etlichen kleinen und großen Ausstellungen dem Publikum



Die H0e-Anlage des MEC Leonberg Schmalspur in Württemberg

präsentiert. Bei der Übernahme betriebsbereit, aber noch nicht fertiggestellt, erfolgte unter der Obhut von Volker Deuß ein weiterer Ausbau, die vielen noch fehlenden Details wurden ergänzt. Außerdem wurde die inzwischen in die Jahre gekommene Landschaftsgestaltung komplett mit aktuellen Materialien überarbeitet, von der Begrasung bis zu den höheren Gewächsen.

Auf den zehn Segmenten mit einer Grundfläche von ca. 4,5 x 2 m liegt Gleismaterial

Rechts: Im Anbau des Empfangsgebäudes ist ein Kiosk untergebracht, der seinen Kunden auch Tische im Freien bietet. Das gepflegte Umfeld des Bahnhofs wurde liebevoll und mit einer Fülle an Details ins Modell umgesetzt.



von Roco. Walter Antl hatte noch auf einen analogen Fahrtrieb gesetzt und dafür einige aufwendige Z-Schaltungen eingerichtet sowie Gleisbild-Stellpulte zum Schalten der Fahrwege gebaut. Letztere sind auch heute noch im Einsatz, der Fahrtrieb wurde jedoch komplett digitalisiert. Dies brachte umfangreiche Änderungen an der Elektrik mit sich. Alle Triebfahrzeuge wurden mit Decodern von Lenz ausgestattet, gefahren wird mit der handlichen Lokmaus 2 von Roco.

Fuhrpark und Betriebsstellen

Während die Anlage dem Verein gehört, sind die Fahrzeuge im Privatbesitz verschiedener Mitglieder. Der umfang- und abwechslungs-

Vor nicht allzu langer Zeit hat St. Jakob einen modernen, einständigen Lokschuppen für die von hier aus eingesetzten Fahrzeuge erhalten. Auch die Dieseltankstelle und die beiden Bahnsteige wurden neu angelegt.

In enger Anlehnung an konkrete Vorbilder in Württemberg wurde die Rübenverladung komplett im Eigenbau errichtet. Das zu ihr führende Gleis zweigt im Bahnhof St. Jakob ab und dient auch als Anschlussgleis für das kleine Kabelwerk der Deutschen Post, das sich gegenüber der Verladeanlage befindet.

stellen auf der Anlage jedoch ebenfalls gut ausgelastet werden.

Die eingleisige, im Modell rund zwölf Meter lange Strecke verbindet zwei Endbahnhöfe. Sie führt von St. Jakob über den Zwischenbahnhof Hausen i.B. bis nach Altbach. Die Stationen verfügen über jeweils zwei Bahnsteiggleise. Es gibt mehrere Anschlussgleise, Verladeanlagen, Güterschuppen und Ladestraßen sowie Dieseltankstellen und Behandlungsanlagen für die Dampftraktion, die für abwechslungsreiche Betriebsabläufe sorgen.

Unten: Eine alltägliche Szene, irgendwo in der schwäbischen Provinz. Auch anhand der eingesetzten Landmaschinen und Straßenfahrzeuge wird deutlich, dass die Anlage in einer Zeit angesiedelt wurde, als es beim Vorbild in dieser Region längst keinen Schmalspurbetrieb mehr gab.



Oben: Schmalspurromantik, wenn auch nicht unbedingt für die Anwohner: Die Strecke führt mitten durch eine gepflegte Wohnsiedlung. Parallel dazu verläuft ein kleiner, kanalisierter Bach durch den kleinen Ort.

reiche Fuhrpark stammt überwiegend von Bemo. Neben einigen typischen Dampfloks wie der Tssd oder der einst bei der Bottwartalbahn beheimateten sächs. Vlk 99 651 kommen auch einige Dieselloks und -triebwagen zum Einsatz, etwa die V 22 und V 51 oder der VT 302 (Weinert-Modell).

An betrieblicher Vielfalt mangelt es nicht. Für einen einfachen Vorführbetrieb bei Ausstellungen reicht ein Modellbahner aus, ein zweiter kann durch die zahlreichen Betriebs-

Beim Vorbild 1969 von der Bottwartalbahn ausgemustert und in Steinheim an der Murr als Denkmallok aufgestellt, darf 99 651 im Maßstab 1:87 auch noch in den neunziger Jahren ihren Dienst versehen.





Zwischen den Häusern ist die Strecke von der Straße kaum einsehbar. Im Schrittem-
polli 99 651 mit ihrem Zug dem Bahnhof entgegen.



Direkt gegenüber vom Bahnhof befindet sich dieser Garten, in dem für den Eigenbe-
darf auch Gemüse angebaut wird.



Links: Zwischen den
insgesamt drei Bahnhöfen
verläuft die Strecke durch
eine idyllische schwäbische
Landschaft, die von sanften
Hügeln und alter, dörflicher
Bausubstanz geprägt wird.

Unten: Diese Kirche, mit einer
Hochzeitgesellschaft vor
dem Eingang, wurde auf
einem kleinen Hügel errichtet.
An seinem Fuß führen die
Landstraße und die Trasse der
Schmalspurbahn vorbei.

konnte. Das 1:87-Modell mit einer typischen, vielteiligen Schüttbühne ist ein kompletter Eigenbau, der in enger Anlehnung an konkrete Vorbilder in Württemberg entstanden ist (siehe auch Modellbahn-Kurier 33 „Gleisanschlüsse II“, Seiten 62/63). Während der alljährlichen Rübenkampagne sind normalspurige Güterwaggons auf Rollwagen im Einsatz. Sie werden über die Schüttbühne direkt von den Fahrzeugen der Bauern aus beladen, meist sind es Traktoren mit Anhängern. Außerdem wird über dieses Anschlussgleis bei Bedarf noch ein kleines Kabelwerk der Deutschen Post beliefert, da hier zwischen den Gleisen errichtet wurde.

Dank seiner beiden Bahnsteiggleise sind im Zwischenbahnhof Hausen i.B. Zugkreuzungen möglich. Ein hier abzweigendes An-



Rübenverladung in St. Jakob

Der Kopfbahnhof St. Jakob weist ein typisch württembergisches Empfangsgebäude mit zwei Anbauten auf. Der Güterschuppen in Holzbauweise steht etwas abseits, sein Ladegleis mündet in das Gleis des Hausbahnsteigs. Besonders auffällig ist der moderne, einständige Schuppen für Triebwagen im Bereich der Bahnhofseinfahrt, vor dem eine Dieseltankstelle errichtet wurde.

Ihr gegenüber führt ein Anschlussgleis zu einer Rübenverladeanlage, wie man sie einst vielerorten in ländlichen Regionen antreffen



Auch auf dem Gelände des Bahnhofs Altbach gibt es eine Dieseltankstelle sowie einen hier nicht gezeigten Lokschuppen und Behandlungsanlagen für die Dampfloks.



Zum Be- und Entladen schwerer Lasten steht ein Bockkran bereit. Anders als in den neunziger Jahren bei der DB findet hier noch reger Güterverkehr mit Stückgut statt.



Oben: Der kleine, hölzerne Güterschuppen von Altbach befindet sich im Bahnsteigbereich und wird über ein eigenes Ladegleis erreicht.

Rechts: Altbach ist ebenfalls ein Kopfbahnhof. Er verfügt über zwei Bahnsteiggleise und ein separates Güterschuppengleis. Ein in der Bahnhofseinfahrt abzweigendes Gleis führt an der Straßenseite des Empfangsgebäudes zu einer Kopf-/Seitenrampe für die Holzverladung.



schlussgleis kreuzt die Landstraße und führt zu einem Recycling-Betrieb.

Endstation Altbach

In Altbach endet die Fahrt. Auch hier gibt es ein separates Güterschuppengleis. Ein weiterer Strang führt zum Lokschuppen. Neben einer Dieseltankstelle gibt es zur Versorgung von Dampfloks einen Bekohlungskran samt Kohlebansen. Außerdem führt ein von der Bahnhofseinfahrt abzweigendes Gleis auf die Straßenseite des Empfangsgebäudes. Es endet an einer Kopf-/Seitenrampe, die überwiegend für die Holzverladung genutzt wird.

An betrieblicher Vielfalt mangelt es also nicht, wie man es auch immer wieder auf den Ausstellungen beobachten kann, an denen sich der MEC Leonberg regelmäßig beteiligt (siehe Termine auf der Homepage).

TEXT: RALPH ZINNGREBE
AUFNAHMEN: FRANK ZARGES