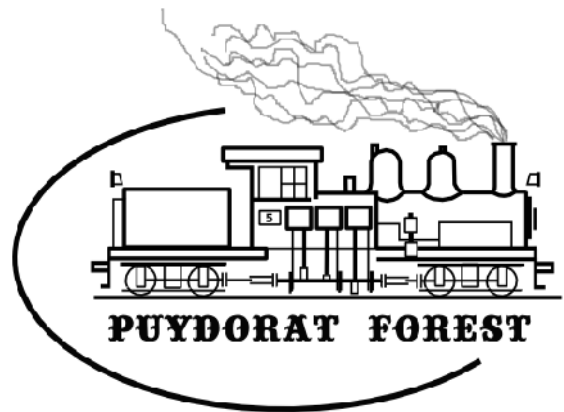


Puydorat Forest - wie es anfang

Peter Bickel, Campsegret F

Puydorat ist ein Flurname und bezeichnet einen Weiler mit mehreren Häusern in Südwestfrankreich. Wir haben da ein ehemaliges Bauernhaus mit zehn Hektar Land, halb Wiese, halb Wald. Vom Haus aus fällt das Gelände sanft ab, geht durch ein Tälchen und steigt auf der anderen Seite im Wald wieder an. Ein geradezu ideales Gelände für eine Gartenbahn, so scheint es mir. Hier sollten sich doch ohne Probleme hunderte von Metern Gleis verlegen lassen - von der Arbeit und den Kosten einmal abgesehen eine Kleinigkeit...

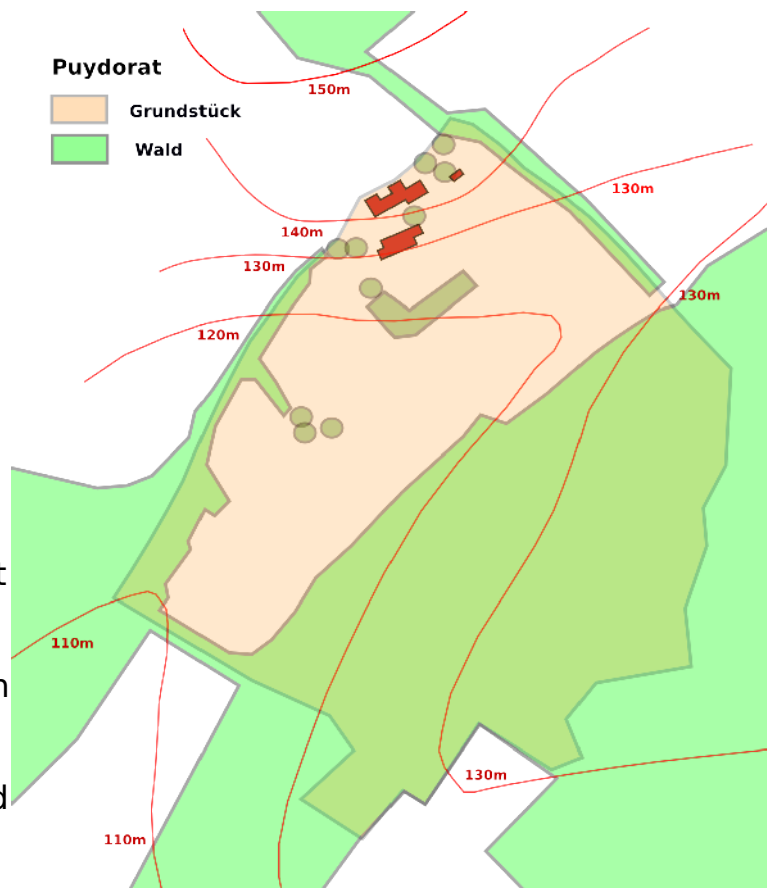


In diesem ersten Teil erzähle ich vom Suchen nach meiner eigenen Bahn, von meinen Unsicherheiten und meinen Erfolgen. Ich verstehe den ganzen Weg als Aufbruch und als Abenteuer - Ausgang ungewiss.

Projekte verlängern das Leben

Quand on n'travaille plus on est mort! sagte einmal ein alter Bauer beim Hühnerfüttern über den Gartenhag zu mir (wenn man nicht mehr arbeitet, ist man tot). Eine simple und oft verkannte Wahrheit: Aufgaben, Pflichten, Ideen, Projekte und natürlich die Neugier erhalten uns jung und lebendig. Aus dieser Perspektive gesehen ist eine Gartenbahn eine ideale Beschäftigung für das dritte Lebensalter: Ich kann mir immer wieder neue Aufgaben ausdenken und sie lösen. Und die Bahn muss nie fertig werden. Die Szene beklagt einen Mangel an jugendlichen Neueinsteigern - hier lesen Sie, wie ein alter Mann zu seiner Gartenbahn kam.

Ich weiss nicht mehr genau, wie und wann es anfang. Die Eisenbahn ist ein Thema, das mich schon seit Kindsbeinen verfolgt, zum Lokomotivführer hats aber nicht gereicht, wegen der Augen. Auch zum Ingenieur nicht. Vielleicht glücklicherweise, ich weiss es nicht. Das Leben ging einen anderen Weg.



Puydorat: unser Haus mit Land und Wald

Und dann erinnerte ich mich, dass im Estrich seit über 25 Jahren einige Kisten mit Modellbahn-Material in Spur 0 und H0 herumlagen - sollte ich sie nicht zu Geld machen und in grosser Spur neu beginnen? Eine wunderbare Idee! Zeit und Platz sind im Überfluss vorhanden und über das Geld liess sich reden. Es fehlte nur noch die zündende Idee, eine Vision meiner Gartenbahn in Puydorat.

GARTENBAHNEN

Natürlich grast der aufgeklärte Zeitgenosse in einer solchen Situation das Internet ab - Google machts möglich, auch die verborgensten Trouvaillen aufzustöbern. Unter diesen war die Zeitschrift GARTENBAHNEN, die ich sofort abonnierte und anschliessend die noch erhältlichen Jahrgänge nachbestellte. Was für eine Fülle von Material! Die Zeitschrift hat mir sehr viele Ideen und Anregungen, vor allem aber viel Ermutigung gegeben. Man kann wohl sagen, dass Herr Rabensdorf und die vielen Autoren bei der Geburt meiner Bahn sozusagen als Hebammen dabei waren.

Die Zeitschrift forderte aber auch meinen Widerspruch heraus: Viele Autoren pflegen einen in meinen Augen viel zu akuraten Modellbau. Sie suchen sich ein Vorbild bei der grossen Eisenbahn und bauen dieses genau massstäblich und möglichst detailliert nach. Ich diskutierte eine Weile mit Herrn Rabensdorf über Modellbau und das Selbstverständnis der Dampfbahner und schrieb dazu auch zwei Artikel [1]. Bald war mir klar: Nein, so wollte ich nicht bauen, es entspricht mir einfach nicht. Ausserdem konstruiere ich gern selber.

Nach vielen virtuellen Besuchen bei Gartenbahnern in aller Welt und der Lektüre von über zehn Jahrgängen GARTENBAHNEN wusste ich ziemlich genau, was ich will und was ich nicht will. Ich konnte jetzt konkreter werden.

Vision und Realität

Visionen haben keinen guten Ruf - allzuoft erleben wir, wie sie sich vorzeitig in Luft auflösen. Und doch sind sie die Keimzelle für viele grosse Werke: Wenn man an sie glaubt und sie zielstrebig verfolgt, führen sie zum Erfolg. Eine der bekanntesten ist der Stern von Bethlehem: Er führt zum Ziel, ist aber schliesslich unerreichbar. Etwa so habe ich angefangen: Alles war im Kopf, verschwommen zwar, aber doch so konkret, dass ich anfangen konnte.

Eines war sofort klar: Die Bahn sollte im Hof beginnen, durch den Hang hinunter ins Tal führen und auf der anderen Seite im Wald wieder hochsteigen. Im Internet hatte ich einige solche Anlagen in den USA gefunden - faszinierend!



[2] Wenn Sie jetzt auf Grössenwahnsinn tippen, liegen Sie gar nicht weit daneben. Andererseits, wer sich eine grosse Dampflok vornimmt, hat wohl ähnlich weitgesteckte Ziele. Lassen wir also diese Diskussion...

Ein Zweites war auch schnell klar: Die Bahn sollte zum Hineinsitzen und nicht zum Draufsitzen geschaffen sein. Ein erwachsener Mensch auf einem 5"-Zug sieht aus, wie wenn er auf einem Hund ritte. Oder wie es Frau Wohlschlegel ausdrückte: «Die Statur des Mannsbilds passt nicht so recht zur niedlichen Maschine.» [3] Einen Moment lang liebäugelte ich mit Herrn Baiers Baugrösse 12, aber 31cm Spurweite schienen mir dann doch zuviel. Bau- und Materialaufwand sind mindestens doppelt so gross wie bei 7¼" - das würde ich nie schaffen. Womit die Entscheidung für eine Feldbahn auf 7¼"-Gleisen gefällt war. Bei einer Vorbildspuweite von 50 bis 60cm ergibt sich damit grosszügig gerechnet eine Verkleinerung von 1:3. Die Fahrzeuge sind etwas bullig und stehen zu einem dreimal zu grossen Fahrer in erträglichem Widerspruch.

Nach den grossartigen Skizzen kommen jetzt als Drittes die Beschränkungen ins Spiel. Da ist zunächst das Alter, wo die Jahre gezählt und die Kräfte begrenzt sind. Ich bin auch allein und auf mich selber gestellt, denn im Umkreis von ein, zwei Autostunden gibts keinen anderen Gartenbahner. Da fehlt mir vor allem die Möglichkeit zum Austausch.

Ich bin ausserdem kein Mechaniker, sondern eher ein Schlosser und habe bisher vorwiegend mit Holz, Steinen und Erde gearbeitet. Die Gartenbahn gibt mir jetzt ausgiebig Gelegenheit zur Metallarbeit, eine ganz neue Erfahrung! Wenn ich allerdings im Internet die gut bestückten Ateliers vieler Gartenbahner sehe, genügt meine Werkstatt nicht für anspruchsvolle Arbeiten.

Es muss also alles einfach sein, es muss rasch vorwärtsgehen und die Kosten müssen im Rahmen bleiben. Jeder Ingenieur kennt diese Vorgaben und sie sind ja nicht nur schlecht, denn sie haben zu vielen genialen Lösungen geführt. Mir macht es Spass, mich diesen Anforderungen zu stellen.

Themensuche

Aus der H0-Zeit weiss ich, dass eine Modellbahn ein Thema oder Motto haben muss, das dem Projekt die Richtung vorgibt. Lange habe ich Feldbahnen angesehen, aber irgendetwas stimmte da nicht: Die zweirädrigen Loren und die hochbeinigen Dieselloks gefielen mir einfach nicht. Ausserdem soll die Linie ja durch den Wald führen und nicht Zuckerrüben oder Formsand transportieren.



Sandy Ridge & Clear Lake Railway

Nun bin ich von meiner H0-Zeit her etwas belastet durch meine Liebe zur US-amerikanischen Eisenbahn, insbesondere zu den Neben- und Waldbahnen. Und da habe ich schnell eine

Atmosphäre gefunden, wie ich sie gesucht hatte [4]. Allerdings gibt es die Spurweiten 50 und 60cm in den USA praktisch nicht, amerikanische Nebenbahnen fahren auf 90cm Spurweite. Diese Vorbilder kann man zwar für die 7¼"-Spur verkleinern, aber solche Fahrzeuge passen nicht zu Modellen mit 50/60cm-Vorbild, die Proportionen sind eben deutlich anders.

Aber es gibt sie doch, die Spurweite 60cm in den USA! Eine der ersten und wohl die bekannteste ist die Billerica & Bedford Railroad [3], die von 1877 bis in die dreissiger Jahre des letzten Jahrhunderts verkehrte. Wie in Europa litten die Nebenbahnen bald unter der Konkurrenz des Strassenverkehrs. Und wo das Geld fehlt, blüht der Erfindergeist: Die Bahngesellschaften bauten selber, was sie brauchten, und eine Vielzahl von originellen Fahrzeugen entstand - ein Paradies für Modellbahner. Die *Puydorat Forest* war geboren!



Sandy Ridge & Clear Lake Railway

Einfach, einfacher, am einfachsten

In GARTENBAHNEN werden viele herrliche Modelle gezeigt und man vergisst dabei oft, dass viele unserer Kollegen in aller Welt ziemlich unbeschwert bauen. Etwa nach dem Motto 'Wenns nur fährt, ist es schon Gartenbahn.' Zwar teile ich diese Ansicht nicht, habe aber aus dieser Ecke doch mancherlei Anregungen erhalten, wie man einfach und kostengünstig bauen kann. Gleise aus Flachstahl geschweisst, Wagen aus Holz, Drehgestelle aufs Notwendige reduziert sind nur einige dieser Ideen. Diese Freelancer haben mich sehr ermutigt, es eben auf meine eigene Art zu probieren.

Über diese ersten Schritte möchte ich Ihnen in den nächsten Heften berichten.

Referenzen

- [1] GARTENBAHNEN
 - Meine Gartenbahn - ein Freelance-Projekt 1/2011
 - Mit Liebe bauen und mit Freude spielen 2/2011
- [2] grosse 7¼" Bahnanlagen in USA und anderswo
 - Train Mountain <http://trainmountain.org/>
 - Boulder Creek Tramway <http://www.smex.net.au/bouldercreek/>
 - Sandy Ridge & Clear Lake Railway <http://www.srclry.com/>
- [3] GARTENBAHNEN
 - Hannibal Wohlschlegel: Tatkraft im Sternzeichen des Stiers 4/2004
- [4] Bellerica & Bedford Railway
 - <http://www.bedforddepot.org/BBHistory.html>
 - <http://www.billericahistory.org/billericabedford.html>
 - http://www.abandonedrails.com/Billerica_and_Bedford_Railroad
 - http://en.wikipedia.org/wiki/Billerica_and_Bedford_Railroad