

Sinsheim

Hallendampf – Echtdampf? Etwas aus Mutters Dampfkochtopf? Wohl kaum, deswegen würden nicht so viele Eisenbahnfans nach Sinsheim «pilgern»! Es muss also etwas mit der Bahn zu tun haben. Was unter Fachleuten, in diesem Falle bei den meist grossspurigen «Dämpfeln», schon lange zu «heissen» Ohren führt, wird immer mehr auch für die Allgemeinheit zu einer Sensation. Über die (vor allem) grossen Spuren, die dazu passenden Triebfahrzeuge und Wagen sowie über die dahinter stehende Technik möchte die EA-Redaktion berichten.

■ Urs Nötzli, SVEA

Sinsheim ist eine Reise wert

Solche und ähnliche Sprüche hört man gelegentlich. Die vielen Tausende von begeisterten Menschen aller Altersstufen, aus halb Europa, werden dies auch bezeugen können. Obschon Sinsheim nicht gerade in nächster Nähe zur Schweizer Grenze zu suchen ist, sondern zwischen Stuttgart, Karlsruhe und Mannheim liegt, finden viele Schweizer Eisenbahn- und Modellbahnfreunde den Weg dorthin. Nebst dem dortigen Technikmuseum gibt es die Hallen der «Messe Sinsheim», worin regelmässig Modellbauanlässe stattfinden. Es sind keine reinen Modelleisenbahnausstellungen oder -messen, sondern sie richten sich genauso an die Interessenten von Schiffs-, Flugzeug-, Auto- und anderem Modellbau. Die Vielfalt der Anlässe nötigt natürlich auch viele Händler und Produzenten, sich hier zu präsentieren.

Echtdampf?

Die Bezeichnung «Echtdampf» scheint etwas verwirrend zu sein. Was bei den Dampfmaschinen und Schiffen noch klar auseinander gehalten werden kann, ist im Bereich der Bahn weniger klar: Viele Modelle sind elektrisch angetrieben, genauso wie auf

den grossen Anlagen der Freilandbahnen auch. Scheinbar stört man sich nicht daran, und der Berichterstatter findet dies auch sinnvoll. Klar ist, dass Dampfloks natürlich rein akustisch und optisch mehr Aufmerksamkeit finden. Die «Elektrofahrfahrer» können zwar mit lautem Gepfeife trotzdem auf sich aufmerksam machen!

Der Rundkurs, welcher die vielen Fahrzeuge aufzunehmen hatte, war natürlich optimal. Wo sonst können solche langen Strecken gefahren werden? Dass gelegentlich einem «Dämpfler» der Dampf oder einem andern der «Pfuus» ausging, gehörte dazu, verbrauchen doch alle Triebfahrzeuge auf den Steigungsstrecken mehr Energie. Von Hand musste dann jeweils das Fahrzeug oder gar der Zug wieder ins Betriebswerk (wir sind ja in Deutschland!) geschoben werden. Je nach Art des nachfolgenden Zugs konnte dieser Hilfestellung leisten.

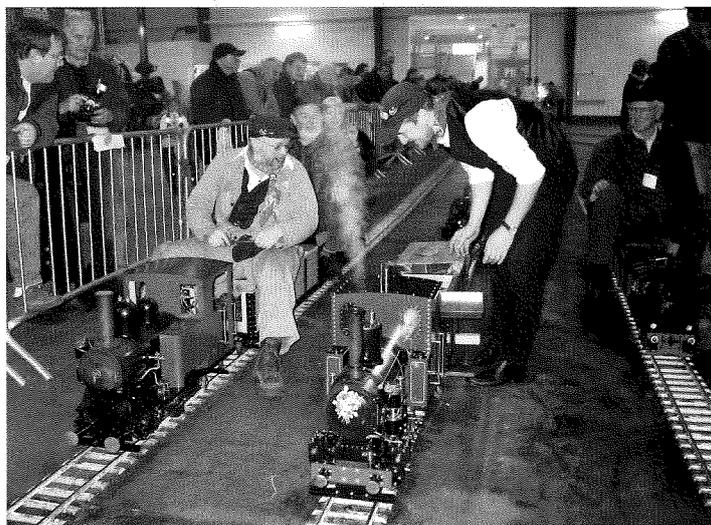
Schöne Fahrzeuge

Was gab es alles zu sehen? Schwer zu sagen, viele Teilnehmer konnten nicht alle drei Tage mit ihren Fahrzeugen anwesend sein, weshalb man als Berichterstatter während der ganzen Ausstellungsdauer anwesend sein müsste, um eine umfassende Aufzählung machen zu können.

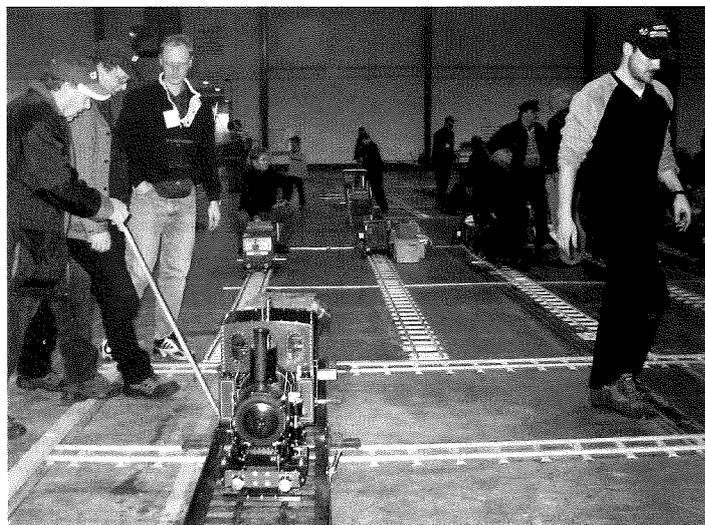
Verständlicherweise überwiegen natürlich eher die kleinen Triebfahrzeuge. Der Grund dazu liegt darin, dass sie als Bausatz innert nützlicher Frist gebaut werden können. Auch der Kaufpreis eines fertigen Modells ist nicht für jedermanns Portemonnaie erschwinglich. So waren Tenderloks als Zwei- oder Dreikuppler, genauso wie Diesel- oder Elektroloks in der gleichen Grössenordnung stark vertreten. Darunter gab es auch wahre Kostbarkeiten zu bestaunen.

Bevor man sich an Kritiken des Anlasses wagen darf, sollte man die Aussage eines Kenners der Szene bedenken: «Wie viele Arbeitsstunden sind wohl hier aufgewendet worden?» Dies gilt vor allem für jene, welche noch nie so etwas gebaut haben. Klar freut sich auch der Berichterstatter an grossen Fahrzeugen, aber deren Bau- und Arbeitsstunden gehen ins Unermessliche und nötigen dem Beschauer Respekt ab.

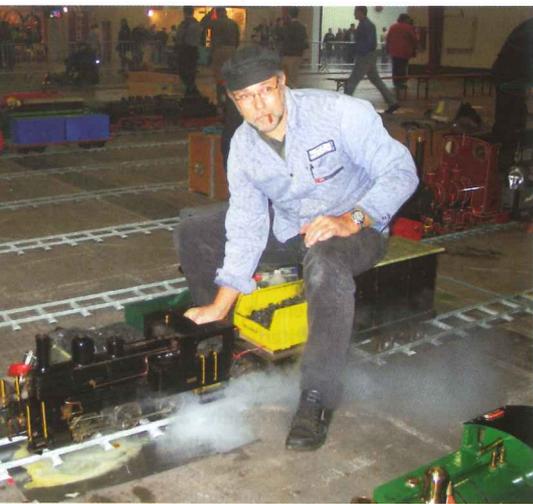
Bei der «Hitliste» der hier gefahrenen Modelle ist natürlich vom eigenen Geschmack auszugehen, und der wird verschieden sein, weshalb man mit dem Schreiber dieser Zeilen Nachsicht üben möge. Kleine Zweikuppler bildeten den Grundstock – sicher auch anzahlmässig. Von der «Anna» bis zur «Zenzi» (so hiessen tatsächlich Loks) war alles vertreten. Nebenbahnloks wie die bayerische PTL, Industrieloks, T 3, schmal-



Schweizer Dampf aus Einsiedeln in Sinsheim: Fachsimpeln vor der Abfahrt gehört auch dazu!
Fotos: S. Bürki



Äusserst praktische Schiebepöhlne zur Verteilung der vielen Lokomotiven in die Vorbereitungsgleise: eine Gruppe Schweizer, welche man auch in andern Spuren unterwegs antreffen kann!



Wenn zwei rauchen: Der «Meister» wartet mit seiner Lok auf der Schiebebühne, um auf die Strecke «zu gehen!» Foto: R. Heeb



Die kleine Rocket hat es vielen Besuchern angetan, da man sie als Bausatz kaufen kann!

spurige und normalspurige Varianten aller Art waren anzutreffen. Von den deutschen Bahnen durfte man die Baureihen 80, 89 (diverse Varianten), 24, 64 und 86, aber auch 01, die bayerische S 3/6 sowie eine herrliche Württembergerin, die C, antreffen. Die beiden Letzteren führten abwechselungsweise einen wunderschönen Zug (mit Innenbeleuchtung) aus CIWL-Packwagen, Speisewagen und einem Pullman-Wagen. Eine Augenweide!

Gleiches gilt für einen Zug der DB mit fünf Wagen des Typs 4yg, gezogen von einer V 200. Von der «Dieselfraktion» waren Köf und V 36 sowie die Baureihen V 60, V 65 und V 100 anzutreffen, weiter eine schöne DR-V 180. Grosse Modelle gab es auch als E 04 und vor allem zwei sich in verschiedenen Baustadien befindliche E 94. Von der modernen deutschen Traktion waren eine 101 sowie eine 152 zu sehen.

Aber auch Schweizer haben schöne Fahrzeuge mitgebracht. Ein kleiner Teil, viele kleine Dampfloks, darunter natürlich auch die typischen «Tigerli» E 3/3, eine schöne Bm 4/4 mit Funkfernsteuerung, eine Re 4/4^{IV} und eine Ae 4/7 waren zu sehen. Die 482er im aktuellen Cargo-Look war ebenso im Einsatz wie eine grosse französische Elektrolok aus der Zwischenkriegszeit. Dann machten natürlich auch grosse amerikanische Fahrzeuge sowie Garratts Eindruck.

Schmuckstücke der Elektrotraktion waren die kleinen LAG-Loks und aus Güterwagen umgebaute E-Loks sowie solche verschiedener Nebenbahnen mit den beliebten langen Vorbauten usw.

Güterwagen und Kleinbahnpersonenwagen waren anzutreffen und ergaben schöne Züge. Abgesehen von den durstig machenden Bierwagen, waren auch Langholzwagen mit Ladung, Niederbordwagen mit Drehgestellen, Containertransportwagen und vieles andere mehr zu sehen.

Viel Betrieb

Dass sich bei so vielen Aktiven ein reger Betrieb ergibt, scheint klar zu sein. Zusätzlich sorgten zwei Umschlagsanlagen für einen Betrieb, an welchem Container von der Bahn zum ferngesteuerten Lastwagen umgeladen wurden. Weiter konnte man auch Schüttgut auf- und abladen. Diese Anlagen vermochten auch viele Besucher zu fesseln. Eigentlich fehlte nur noch der Umlad auf das Schiff oder das Trajektieren von Bahnwagen.

Für viel Betrieb sorgten natürlich auch die Wartungsarbeiten an all den vielfältigen Fahrzeugen. Das Laden der Akkus ist sicher weniger spektakulär als das Entschlacken, Anfeuern und Anheizen sowie die Behebung von Störungen, Auswechseln von Wasserstandsgläsern usw. an Dampfloks. Die vielen Vorbereitungsgleise, verbunden mit sinnvollen Schiebebühnen, gaben jedem einzelnen Fahrzeug und dessen Betreuer klar zugewiesene Plätze, wo Werkzeuge und Utensilien gelagert werden konnten. Der Zugang war nur dem «erlauchten Kreis der Betriebler» oder deren Gästen zugänglich.

Ein Problem harret noch der Lösung: Die stark verschmutzten Gleise sollten regelmässig mit einem Gleisreinigungszug behandelt werden, denn die Adhäsion lässt mit der Zeit zu wünschen übrig, was sich vor allem auf den eingebauten Steigungstrecken bemerkbar macht.

Erstaunlich viele Schweizer Anbieter

Vor allem im Eisenbahnmodellbau waren erstaunlich viele Anbieter aus der Schweiz am Hallen-Echtdampftreffen vom 9. bis 11. Januar 2004 in Sinsheim anzutreffen. Auch Vereine stellten sich vor, so der Swiss Vapeur Park in Le Bouveret, welcher mit der als Blickfang ausgestellten, herrlichen französischen 241P nicht zu übersehen war. Nebst der bekannten Firma Balson AG aus Stein am Rhein waren die Lehrlingswerkstätte der Südostbahnwerkstätte Samstagen, die Garten- & Dampfbahn Bolloddingen, die neue Firma Orbetech aus Steinhausen und die Firma Martin Burkhard aus Gebensdorf vertreten und schienen viele Interessenten zu haben.



Zweikuppler-Lok Nymphenburg aus der Südostbahn-«Lokschmiede». Fotos: S. Bürki

Schweizer Modellbauer stark und prägnant vertreten

Nicht zu übersehen waren auch die blau-weiss gestreiften «Übergwändli» mit dem roten Halstuch der Schweizer Modellbahnbauer, wie sie traditionellerweise die Lokführer tragen. Deutsche konnte man teilweise wiederum an der deutschen Lokführerkluft erkennen. Grenzen waren dies aber nicht, die Kollegialität untereinander, das gemeinsame Interesse ist europaweit und darüber hinaus sprichwörtlich.

An solchen Dampftreffen stehen meist die einzelnen Lokomotiven im Vordergrund. In Sinsheim waren aber auch sehr viele Wagen unterwegs. Sensationell der Güterzug mit 60 Achsen von einer kleinen 80er gezogen, teils ohne, teils mit Vorspann oder Schiebedienst. Da waren Praktiker am Werk – eben auch solche aus der Schweiz.

Kinder und Jugendliche im Einsatz

Erstaunlich viele Kinder und Jugendliche führten auf der 4 km langen Rundstrecke die elektrischen oder dampfbetriebenen Fahrzeuge souverän. Dies sollte viele Modellbahner aufhorchen lassen. Bei Dampflokmodellen ist dies zwar nicht unproblematisch, aber mit guter Instruktion durchaus machbar. Die Jugendlichen sind sich ihrer Verantwortung bewusst und handeln danach. Auch auf andern grossspurigen Anlagen von Klubs bewahrheitet sich diese Weisheit, so kann man Jugendliche zum Modellbahnbau bringen. Die nötige Unterstützung anderer Klubmitglieder vorausgesetzt, wird dies zum Ziel führen.

Wenn wir uns hier natürlich vor allem auf den Modellbahnbau beschränken, war in Sinsheim ein grosses Interesse Jugendlicher an dampfbetriebenen Maschinen zu beobachten.

Wer das Dampfen, Fauchen, Zischen, Summen und Pfeifen erlebt hat, geht wieder hin. Deshalb: bis zum nächsten Mal! ■