



Der Erbauer hinter seinem Werk: Willi Gutherz und der Bahnviadukt der Rhätischen Bahn.



Zweimal Landwasserviadukt: Das Original ...



... und die nachempfundene Brücke in der Modelleisenbahnanlage.

Der kleine Freundeskreis einer Unvollendeten

Sommerserie «Über sieben Brücken musst du gehn» (2): Bündner Viadukt in Oltner Modelleisenbahn-Anlage

Wer den Raum mit der Anlage des Modelleisenbahn-Clubs Olten betritt, dem sticht sie als markantes Element zuerst ins Auge: Die Steinbogenbrücke, als Modell dem weltberühmten Landwasserviadukt zwischen Schmitzen und Filisur nachempfunden. Der zweite Teil unserer Brücken-Sommerserie beleuchtet ein Hobby zwischen Handwerk und Technik, das sowohl Kreativität wie Geduld erfordert.

VON NICOLAS RUSSI

Irgendwie ist es niemandem so richtig nach Löten und Leimen, nach Sägen und Bohren, nach Gipsen und Malen zuzute. Und selbst die Züge, die nach vorprogrammiertem Ablauf fahren, scheinen mit den äusseren Umständen nicht zurechtzukommen. Es ist heiss im Clublokal des Modelleisenbahn-Clubs Olten – und so wird an diesem Dienstagabend nicht wie üblich zwei Stunden an der Anlage gearbeitet, sondern nach einigen Erläuterungen und einer Stunde Betrieb rasch zum gemütlichen Beisammensein gewechselt. Sechs Mitglieder sind an diesem Abend dabei, ein Siebter, der Bauehelfer, weil in den Ferien. Rund zehn Aktive zählt der Verein noch, weitere kämen nur dann, wenn ein Apéro gibt, wie mit einem Schmunzeln angemerkt wird. Das war früher mal anders, heute leidet der Club unter Überalterung und findet

keine neuen Mitglieder. «Dieses Hobby entspricht nicht dem Zeitgeist. Heute muss alles schnell gehen», konstatiert Aktuar Markus Ulrich. Man habe zwar gehofft, mit der Digitalisierung eher Jüngere anlocken zu können, doch dem sei nicht der Fall. Es brauche halt viel Zeit, regelmässiges Mitwirken und dann koste diese Leidenschaft auch etwas.

Dritte Anlage seit Vereinsgründung

Die allgemeinen Kommentare zum Vereinsleben mögen ernüchternd tönen, anders wird der Tonfall jedoch, wenn es um die Anlage und um die Bauten geht. Seit 1984, als der Club den Holzpavillon von der Glacefabrik erwerben und von der SBB ein Grundstück an der Industriestrasse pachten konnte, wird an der dritten Anlage in der 52-jährigen Vereinsgeschichte gebaut. Intern wurde die Gestaltung der Anlage von drei mal sieben Meter Fläche ausgeschrieben und der beste Vorschlag als Grundlage für den Aufbau ausgewählt. Als wichtige Elemente gehörten dabei ein Hauptbahnhof, ein Nebenbahnhof sowie ein «Schattenbahnhof» dazu. Letzteres als versteckte, 12-gleisige Anlage, um Züge permanent zu deponieren oder im

«Untergrund» der Anlage temporär abzustellen. Mittlerweile sind es rund 250 Meter Gleise in den beiden Spurstandards H0 und H0m, über 80 Weichen sowie als jüngster Bestandteil das seit Februar 2015 wachsende Bahnbetriebswerk für Dampflok, mit Drehscheibe und 24-ständigem Ringlokschuppen.

Ein Fan der Rhätischen Bahn

In die Neunzigerjahre zurück gehen die Anfänge der Schmalspuranlage, die aus rund 45 Metern Gleis besteht und bezüglich Umgebung dem Bündnerland und der Rhätischen Bahn nachempfunden ist. Willi Gutherz, im Club zuständig für den Bereich Landschafts-Gestaltung, konnte hier sein Faible für die RhB ausleben. «Das erste, was ich dazu beigetragen habe, ist die Brücke. Sie sollte ein Blickfang für die Anlage werden», sagt Gutherz. Er habe sie dem Landwasserviadukt nachempfunden, aber das Modell entspreche nur im Stil dem Original. Wer das 1903 eröffnete Original nicht kennt, der hält den Nachbau gerne für eine originalgetreue Kopie. Wer Bilder vergleicht, sieht jedoch rasch die Unterschiede. Der Landwasserviadukt hat sechs

Bogen, die Brücke der Modelleisenbahn vier. Der als Unesco-Weltkulturerbe geltende Landwasserviadukt ist 136 m lang und 65 m hoch, beim Modell sind die Verhältnisse etwas anders.

Farblich dem Alter anpassen

Rund zwei Monate hat Gutherz an diesem Objekt gearbeitet, teilweise die Teile zu Hause vorbereitet, damit der Einbau in der Anlage zügiger vonstatten geht. So wurden aufgrund von Kartonvorlagen Styroporsteile angefertigt, Modellbauplatten mit Mauerwerk passgenau zugeschnitten und aufgeklebt und schliesslich alles mit Pinsel und Brush eingefärbt. Es ist dies übrigens ein Aspekt, auf den die Modellbahnbauer sehr grossen Wert legen. «Gekaufte Modelle dürfen nicht neu aussehen, sondern müssen dem Alter entsprechend eine Patina haben», sagt Gutherz. Das zeigt sich auch im noch nicht fertiggestellten Dampflokdepot. Minutiös wurden die Wände besprüht, damit sie einer Verschmutzung durch Kohlendampf entsprechen.

Viel Liebe zum Detail

Was für die SBB nicht unweit des Clublokals die Betriebszentrale, das ist für die Modelleisenbahner der Computer mit den vier Bildschirmen. Mittels der Software Win-Digipet wird die Gleisanlage mit Weichen und Signalen elektronisch abgebildet und das Bewegen der Züge ebenso wie Weichen, Signale und Beleuchtung gesteuert. Und wenn Markus Ulrich, der Verantwortliche für die Programmierung, an diesem Schalter steht, dann verfügt er sogar über einen Zugriff auf die Bilder zweier Kameras, um sämtliche Bereiche der Anlage überblicken zu können. So spannend und ausgeklügelt die Anlage auch ist und so minutiös der Fahrplan auf den verschiedenen Geleisen geplant und programmiert, mindestens so faszinierend sind die Details der Gestaltung. Im Depot fahren die Dampflokomotiven unter authentischen Geräuschen (aus einem kleinen Lautsprecher im Innern der Maschine) zu einer Wasserstation, wo sich der Schwenkarm automatisch zum Einfüllen bewegt. Im halbrunden Depot öffnen sich die Tore elektrisch, beim benachbarten Bahnübergang blinkt

es realitätsnah rot und ertönt die Barriereglocke, im benachbarten Werkhof stapeln sich Baustoffe und Altmetall in Minitiativ-Mulden, an den Gleisen wird wirklichkeitsgetreu gearbeitet. Und wer genauer ins sogenannte «Sertig-Dörrli» schaut, der sieht dort vor der Kirche eine Hochzeitsgesellschaft inklusive Postauto. Selbst nach mehreren Umrundungen findet der Besucher neue Kleinode – ähnlich dem Wimmelbild eines Mordillos oder den «Wo ist Walter?»-Zeichnungen.

Permanente Baustelle

Allerdings gibt es auch (noch) andere Bereiche. Dort liegen die Schienen auf unbemalten Holzplatten, so wie ein rechter Teil der Gleise ja «unsichtbar» unter der Anlage die verschiedenen Abschnitte verlegt sind. Dort wird schrittweise weiter gearbeitet, «doch eine Modelleisenbahnanlage ist nie fertig», betont Gutherz. So geht es jeden Dienstagabend mit der «Unvollendeten» einen kleinen Schritt weiter – ausgenommen an einem Abend, wenn die Hitze nicht zum Löten und Leimen, zum Sägen und Bohren, oder zum Gipsen und Malen einlädt ... www.meco-olten.ch

Krokodile am «Tag der offenen Tür»

Der jedes Jahr stattfindende «Tag der offenen Tür» im Lokal des Modelleisenbahn-Clubs Olten wird heuer am Wochenende vom 31. August/1. September (jeweils 10 bis 17 Uhr) durchgeführt. Diesmal steht der Betrieb im Zeichen der Krokodil-Lokomotive, die vor hundert Jahren für die Gotthardstrecke entwickelt und gebaut wurde. In der Realität bestehen noch drei fahrtüchtige Exemplare (in Olten, in Horgen und in Erstfeld), auf den Oltner Modellgleisen werden 21 Züge mit Krokodilen im Einsatz stehen. Der «Tag der offenen Tür» ist nicht die einzige Gelegenheit, einen Blick auf die Modelleisenbahnanlage zu werfen. An jedem ersten Sonntag im Monat stehen die Türen von 10 bis 12 Uhr offen, inklusive Apéro und Möglichkeit zum anschliessenden Mittagessen.

«Über sieben Brücken musst du gehn ...»

Für die diesjährige Sommerserie hat der «Anzeiger Thal Gäu Olten» sieben besondere Brücken in der Region ausgesucht, allesamt Brücken, die mit einer Überquerung zu tun haben. Brücken, die nicht so bekannt sind wie die Oltner Holzbrücke, die man als Brücke nicht wahrnimmt, die es nicht (mehr) gibt oder die man nur bei besonderen Gelegenheiten besichtigen kann. Lassen Sie sich von unseren sieben Brückengeschichten überraschen.

Bereits erschienen: Teil 1 (11. Juli): «Die Brücke einer fast vergessenen Stadt»



Der harte Kern des Modelleisenbahn-Clubs Olten vor dem Bahnbetriebswerk (von links): Peter Donzé (Kassier), Willi Gutherz (Landschaftsgestaltung), Hans Herzig, Hans Egger (Oberleitung und Umgebung), Markus Ulrich (Programmierung Software) und Stefan Eichenberger. Es fehlt Bauehelfer René Berli.