

Flussfahrt mit der Bahn

Eine riesige Gartenbahn-Anlage zählt seit kurzem zu den Attraktionen des in der Sächsischen Schweiz gelegenen Kurorts Rathen.

Der malerisch unterhalb des Baseltfelsens gelegene Kurort Rathen ist durch seine romantische Felsenbühne bekannt. Eisenbahn-Freunde sollten bei der Reise in die Sächsische Schweiz unbedingt den Besuch der 7350 m² großen Gartenbahn-Anlage „Eisenbahnwelten“ einplanen, auf der markante Punkte und Eisenbahnen des oberen Elbtales zwischen Decin und Meißen nachgebildet werden. Obwohl die Anlage noch im Bau ist, gibt es schon allherhand zu sehen.

Gerade haben wir, Fotograf Siegfried Kirchberg und ich, uns mit dem Eigentümer und Bahnchef, Lothar Hanisch, am Fuß eines Felsbrocken-Berges, der einmal

ein Modell der Burg Königsstein tragen wird, niedergelassen, als keine acht Meter neben uns ein Triebwagen vorüber rauscht, der nach Schmilka an der deutsch-tschechischen Grenze unterwegs ist.

MEB: Herr Hanisch, welche Vorschichte hatte die phantasievollen Idee, hier eine Gartenbahnanlage zu bauen?

L. Hanisch: „Wie in den meisten Fällen: Die Piko-Eisenbahn im Kinderzimmer. Aufgewachsen bin ich in Radebeul bei Dresden und eigentlich war es mein Vater, der sich eine Modellbahn aufbaute. Ich war fasziniert von dem Vorhaben und schloss mich mehr und mehr meinem Vater und seinem Hobby an. Später lebte und arbeitete ich im Württembergischen und grün-

dete dort auch eine Familie. Die als Mitgift in die Ehe eingebrachte HO-Anlage konnte aus Platzgründen nur zu besonderen Anlässen aufgebaut werden.

Da kam mir im häuslichen Garten die Idee, hier eine Modellbahn mit Gleisen und Fahrzeugen von LGB zu installieren. Dazu mussten aber erst einmal einige Widerstände meiner Frau überwunden werden, denn die Eingriffe in den Gemüsegarten waren radikal. Und dennoch, die Lust war geweckt. Doch nachdem ich 600 m Gleis verlegt hatte stieß ich auf Zäune, Wege und verständnislose Nachbarn.

Elbnahe Erholung: Gibt das Elbtal (hinten links erkennt man die Gierfahre) nicht eine grandiose Kulisse für die Gartenbahnanlage ab?



Die Gebäude des Bahnhofs von Radeburg sind bereits weitgehend fertig gestaltet.



MEB: Und wie kamen Sie auf die Idee, ausgerechnet im sächsischen Elbsandsteingebirge eine solche Anlage zu bauen?

L. Hanisch: Als gebürtiger Sachse verbrachte ich gerne meinen Urlaub mit der Familie in meiner Heimat. Die Gegend um den Kurort Rathen hatte es uns besonders angetan, und so quartierten wir uns stets in einer Pension in Unterrathen auf der rechten Elbseite ein. Die langjährige Bekanntschaft mit dem Vermieter führte dazu, dass wir auch jedes Mal dasselbe Zimmer bekamen: Blick über die Elbe nach Oberathen. Begründung: Die dort zu sehende Haupteisenbahnlinie Prag – Dresden, auf der zu DDR-Zeiten solch berühmte Züge wie der Vindobona verkehrten.

MEB: Und davor lag ein verwahrloster Garten?

L. Hanisch: Genau! Wir setzten mit der Fähre, übrigens eine der seltenen Gierfähren, die durch die Kraft des strömenden Wassers bewegt werden, über, machten uns über das besagte Gelände sachkundig und mein Herz machte einen Salto: Das war's! Stellen Sie sich nur einmal diese logistische Situation vor: Das Grundstück liegt direkt zwischen Eisenbahnlinie und Elbstraße. Vor der Tür befindet sich ein bewachter Pkw-Parkplatz mit über 300 Stellplätzen und ein Bus-Parkplatz. Dazwischen liegt die Zufahrt zur besagten Fähre und der Bahnhof Rathen ist nur 100 Meter entfernt!



Obwohl schon Fahrgäste auf dem Bahnsteig stehen, wartet auf die Erbauer beispielsweise mit dem Einschottern noch viel Arbeit.

Die Straße vor unserem Grundstück ist außerdem als Teilstück des Elberadweges zwischen Prag und Hamburg ausgewiesen. Die Nutzer dieser Straße, Radfahrer aus aller Herren Länder, sind ein Klientel, dass ich zu Beginn meiner Planung überhaupt nicht ernst genommen hatte. Heute kehren täglich mindestens 100 Radfahrer bei uns ein!

MEB: Die Anlage ist ja nun längst nicht fertiggestellt, darum wird es Zeit, sich über den Umfang Ihres Vorhabens zu unterhalten. Wo bleibt der Vorbild-Bezug?

L. Hanisch: Von der Stamm-Strecke Decin – Meißen gehen als Aste die Strecken Bad Schandau – Sebnitz, Pima – Neustadt

/Sa, die Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg, die Löbnitztalbahn Radebeul-Ost – Radeburg und die Weißeritztalbahn Freital – Kipsdorf ab. Obwohl die Zittauer „Birmel“ von Zittau nach Oybin und Johnsons nichts mit der Elbe zu tun hat, wird auch von ihr ein Stück in unserem Garten zu sehen sein. Der Eisenbahn-Großraum →

Anlagen-Steckbrief

Gartenbahn-Anlage zu dem Thema „Die Eisenbahnen zwischen Decin und Meißen“.

- ▶ **Grundmaße:** 100 m x 30 m im oberen Anlagenteil (Decin – Dresden / Zittau), 45 m x 50 m im unteren Anlagenteil (Radebeul – Meißen) 9 m x 65 m (Weißeritzbahn)
- ▶ **Maximaler Höhenunterschied:** 4,2 m
- ▶ **Erbauer:** Lothar Hanisch und neun Mitarbeiter
- ▶ **Bauzeit:** Bis jetzt 2 Jahre
- ▶ **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- ▶ **Betrieb:** Digital (LGB M25 III)
- ▶ **Gleislänge:** Derzeit 4200 Meter; geplant 5100 Meter
- ▶ **Gleismaterial:** LGB
- ▶ **Hoch- und Kunstbauten:** Vorbildgetreue Eigenbauten mit Beleuchtung
- ▶ **Häuser:** Derzeit 110, geplant etwa 600 Stück
- ▶ **Besonderheiten:** Fließende Elbe-Nachbildung, viele Funktionen (beispielsweise Gierfähre Rathen, bewegte Bühnenszene in der Felsenbühne, Bobbahn in Altenberg)
- ▶ **Rollendes Material:** 65 Lokomotiven und 233 Wagen.
- ▶ **Kontakt:** Elbweg 10, 01824 Kurort Rathen, Tel: (035021) 59428, Fax (035021) 59429, Internet: www.eisenbahnwelten-rathen.de.

Lothar Hanisch (li.) und Autor Georg Kerber vor dem Rohbau des Empfangsgebäudes Pima.



In der Zentrale werden die Züge und die Wasserführung der Elbe überwacht.





Deutsche Normalspur-Fahrzeuge sind knapp, darum müssen noch Loks und Wagen aus Österreich und der Schweiz einspringen.

Dresden wird ausgespart. Das würde sowohl flächenmäßig als auch steuerungstechnisch weit über unsere Möglichkeiten hinausgehen. Trotzdem ist der technische Aufwand, den wir betreiben, sehr hoch. So werden alle Triebfahrzeuge digital gesteuert und durch mehrere Monitore in einem Dienstgebäude ständig überwacht. Dort übernehmen auch alle Züge, bevor sie am nächsten Morgen hinter einem Schienenreinigungszug wieder auf die Strecke gehen. Zur Zeit sind das 25 Züge – für den Umfang des Vorhabens noch viel zu wenig. Umfangreiche Zukäufe sind geplant.

Zur Landschaftsgestaltung wurden etwa 2000 m³ Erde und 350 t Sandstein bewegt. Die Elbe-Nachbildung liegt in einem aus 250 m³ Beton bestehenden Bett.

Der Ausbau des Haupthauses zur Pension und Gaststätte, wo sich die Gästezimmer und Ferienwohnungen befinden werden, hat neben dem Anlagenbau Priorität. Auch Radler-Übernachtungen für nur eine Nacht werden möglich sein.

MEB: Die Errichtung einer Modellbahnanlage ist immer mit Kompromissen verbunden. Welche sind Sie eingegangen?

L. Hanisch: Natürlich sind Kompromisse erforderlich. Das beginnt bei der Elbe und endet bei der Nachbildung bahntypischer Anlagen. Sehen Sie: Die Elbe ist zwischen

Einige Züge überwinden eine Höhendifferenz von 4,2 Metern

Decin und Meißen rund 80 Kilometer lang. Unsere Elbe misst dagegen nur 235 Meter. Die meisten Kompromisse sind bei der Verwirklichung der Maßstäbe zu bewältigen. Das LGB-Gleis ist ja maßstäblich die Nachbildung eines meterspurigen Schmalspurgleises. Wir fahren darauf aber sowohl mit regelspurigen Personen- und Güterzügen als auch mit Schmalspurzügen der 750-Millimeter-Spur. Wir versuchen,

diese Widersprüche mit der Auswahl der eingesetzten Fahrzeuge zu kaschieren. So verkehren IVK- und weitere 99er-Lokomotiven nur auf Schmalspurstrecken, Regelspurwagen werden hier nur auf Rollwagen bewegt. Möglichst wenig Kompromisse werden wir mit den Hoch- und Kunstbauten eingehen. An den Empfangsgebäuden der Bahnhöfe und den Brückennachbildungen sollen die Originalbauten sofort erkennbar sein. So verwenden unsere Modellbauer für die Nachbildung der Umgebendehäuser im Oberlausitzer Bergland extra zehn Jahre altes Eichenholz, das selbst hungrigen Holzwürmern zu trocken ist.

Vor ein weiteres Problem stellte uns die Verbindung des unteren Anlagenteils mit dem oberen. Um einen Höhengewinn auf geringster Fläche zu erreichen, blieb nur der Bau einer Gleiswendel mit zweieinhalb Kreisen. In der Nenngroße H0 hat sich so etwas schon gebaut, nicht aber in Gartenbahndimensionen mit sechs Metern Durchmesser.

MEB: Noch steckt die landschaftliche Gestaltung in den Anfängen. Das ändert sich aber von Tag zu Tag. Macht Sie das nicht ungeheuer neugierig?

L. Hanisch: Und wie! Neugierde, Emsigkeit und



„Bühne frei für Winnetou“, heißt es auf der Bühne, die samt Felsen im Modell umgesetzt wurde.



Vorbildnah: Die Anreise zum unterhaltsamen Aufenthalt bei Lothar Hanischs Bahnweilen kann auch mit dem Original erfolgen.

Kreativität sind die wichtigsten Antriebskräfte für ein solches Vorhaben. Ich sage immer: „Unsere Anlage wächst“, und meine damit nicht nur die stete Erweiterung der Infrastruktur, sondern auch die Begrünung und landschaftliche Gestaltung der Flächen.

Da fallen einem täglich neue Ideen ein. So wollte meine Frau unbedingt eine ICE-Strecke haben. Also haben wir an der Elbestraße eine Paradedstrecke als Blickfang eingerichtet. Für eine nicht bebauete Stelle im oberen Anlagenteil kam von einem Kollegen der Hinweis, dort eine Spielecke für Kinder einzurichten. Natürlich mit LGB-Modellen. Und schließlich machte mir mein Sohn den Vorschlag, Besitzzern von LGB-Modellen, denen zu Hause keine ausgedehnte Gartenbahnanlage zur Verfügung steht, das Angebot zu machen, zu uns zu kommen. Wir versehen die Triebfahrzeuge falls nötig mit einem Digitalcoder



Der Niveau-Unterschied zwischen der unteren (sächs. IV) mit Personenzug) und der oberen Ebene (Zug mit Schweizer Lok) beeindruckt.

Kleine Szenen wie bei diesem Unterstand unweit des Bahnhofs von Radeburg animieren den Besucher, auf Entdeckungsreise zu gehen.

und sie können den ganzen Tag auf unserer Anlage herumkutschern. Wenn es ihnen gefallen hat, können sie eines Tages auch wiederkommen, wir haben den Code ja gespeichert.

MEB: *Welch eine Fülle wahrhaft außergewöhnlicher Ideen! Herr Hanisch, wir wünschen Ihnen, Ihrer Familie und Ihrem Team Gesundheit und weiterhin gute Ideen beim Aufbau einer der größten LGB-Anlagen der Welt.*

Das Gespräch führte Georg Kerber

