

Die «Morgensonne» geht wieder auf

Älteren Semestern ist die Modellbahn «Morgensonne» beim Zürcher Zoo sicher noch ein Begriff. Wir berichten hier, was aus dieser Anlage geworden ist.



Hauptszene mit Bahnhof Kandersteg.

Fotos: C. Cornaz

■ Claude Cornaz, SVEA

Rückblick

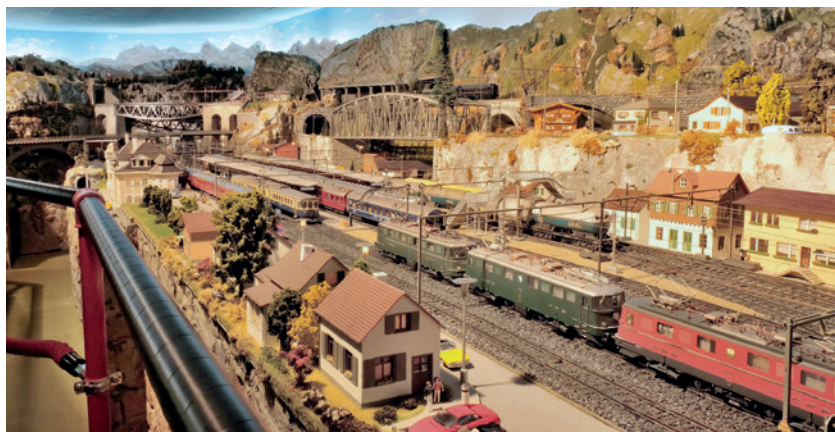
Eigentlich hiess die Anlage «Alpenbahnparadies», erhielt aber wegen des daneben

gelegenen Restaurants im Volksmund den Namen «Morgensonne».

Als nach dem Zweiten Weltkrieg 1949 die Heimwehfluhbahn bei Interlaken ihren Betrieb wieder aufnahm, suchten die Besitzer



Rechter Teil mit Eiger, Mönch und Jungfrau.



Viel Betrieb in Kandersteg.



Das prachtvoll durch Werner McGill rekonstruierte Bahnhofgebäude.

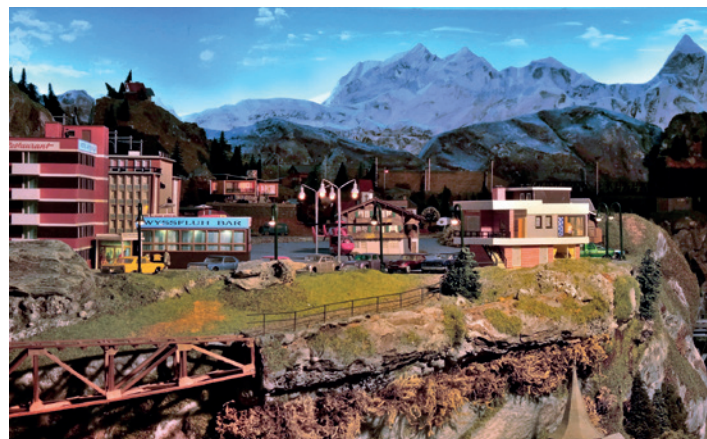
nach einer Attraktion für die Bergstation. Die dort eingebauten Dioramen der Lötschberg-Nord- und -Südrampe gaben ihnen erste Ideen. Durch einen Hinweis vernahmen die Bergbahnbesitzer, dass in Interlaken eine grosse Spur 0-Anlage im Estrich eines Zahnarztes existierte. Bei einer Besichtigung sprach deren Besitzer von Verkaufsabsichten aus Platzmangel.

Nachdem man sich handelseinig geworden war, wurde auf der Heimwehfluh ein passendes Gebäude an die Station angebaut und bald konnte der Betrieb eröffnet werden. Der Dauerbetrieb und verschiedenste technische Probleme führten dazu, dass die Bahn im folgenden Winter abgebrochen wurde, um einer neuen, heute noch existierenden, Platz zu machen.

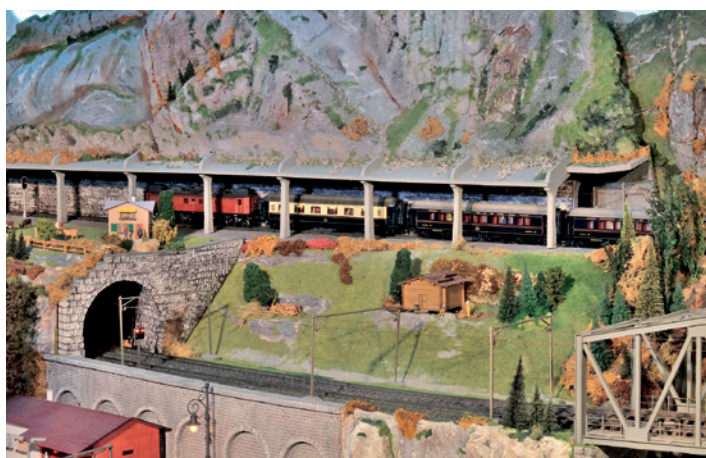
Für die abgebaute Anlage wurde ein neuer Platz gesucht. Einer der Besitzer und Mitaktionär der Heimwehfluhbahn, Willy Abbühl, rekonozitierte eines Tages die Gegend um den Zürcher Zoo und das Restaurant Morgensonne. Hier fand er eine passende kleine Wiese, deren Eigentümer gleichzeitig der Wirt des Restaurants war. Willy Abbühl belegte seine Absicht mit Hilfe von Fotos so überzeugend, dass der Wirt seine Zusage gleich schriftlich bekundete. Als Betriebsgesellschaft wurde die «Modell-eisenbahn Morgensonne Zürichberg GmbH» gegründet und im Herbst 1952 wurde mit dem Bau des Gebäudes begonnen. Bereits im Frühling 1953 nahm die Anlage ihren Betrieb auf und wurde auch technisch immer auf dem neusten Stand gehalten. 1984 erfolgte die Auflösung des Pachtverhältnisses mit Willy Abbühl wegen eines Besitzerwechsels und am 1. April 1985 wurde die Anlage den neuen Besitzern übergeben. Da aber das Personal wenig von der Bahn verstand und auch keine Unterhaltsarbeiten durchführte, kam es zu einem langen Betriebsunterbruch. Ein Nachfolger war dann technisch und finanziell ebenfalls nicht in



Schönes altes Rollmaterial.



Kurz vor Sonnenuntergang im Bergdorf.



Galerien, Tunneln und Brücken finden sich auf der Anlage in grosser Zahl.



Der «Pharao» erreicht Kandersteg, hier wie auch im Grossbetrieb ein Einzelstück.



Eine Hommage an die Heimwehfluh-Drahtseilbahn.



Nur auf dem Dreischienengleis kann mit Dampfloks gefahren werden.

der Lage, die Bahn wieder auf Vordermann zu bringen. Er riss grosse Teile heraus, um die Bahn auf die Nenngrösse IIm umzubauen. Die darauf verkehrenden, viel grösseren Fahrzeuge bedingten starke Veränderungen – eine erste «Schandtat»!

Das definitive Ende kam 1993, als die ganze Liegenschaft einer neuen Überbauung weichen musste.

In diesem Moment wurde es für Werner McGill zur Gewissheit: Er wollte diese Anlage retten!

Der Neubeginn

Alles, was sich irgendwie noch verwerten liess, wurde von Werner abtransportiert und in sein Haus in Schlieren gebracht. Nebst Rollmaterial, zum Teil in erbärmlichem Zustand, gehörten die wunderschönen Hintergründe, welche einer besonderen Sorgfalt bedurften, die Platten mit dem Schienenmaterial, Häuser und sogar ein Teil der Absperrung dazu. Nicht zu vergessen sind die über 1500 kg echten Steine, welche die Landschaft bildeten! Werners Ziel war es von Anfang an, die Anlage «Alpenbahn-

paradies» möglichst mit Originalmaterial neu aufzubauen.

In einer Garage seines Hauses startete nun der Wiederaufbau. Bald war klar, dass hier zu wenig Platz vorhanden war. Die Suche nach einem geeigneten Lokal verlief ergebnislos, was Werner umgehend dazu bewog, seinen Garten umzugraben und darunter an die Garage ein zusätzliches Lokal anzubauen. All dies konnte er nur mit viel Eigenleistung verwirklichen. Als gelernter Autoelektriker und Elektroniker machte es ihm keine Mühe, handwerklich zu arbeiten – zu



Idylle zwischen den Gleisen.



Die imposante Bietschtalbrücke, darunter der Brienzensee!



In Kandersteg wollen nicht alle Leute auf den Autozug.



Hoffentlich ist die Kandersteger Feuerwehr inzwischen moderner ausgerüstet.

betonieren und zu schweißen. Später kam ihm dieses Geschick des Allrounders auch bei der Restaurierung der Fahrzeuge und des Schienenmaterials zugute.

Von Anfang an war klar, dass die Verschiedenheit der Gebäude gewisse Änderungen bei der Formgebung der Anlage bedingen würde, jedoch sollte der Charakter der früheren Anlage erhalten bleiben. Einzig den Einbau einer Strecke mit Dreischienengleis bedingte sich Werner aus, um auch mit al-

tem Rollmaterial von Bucu, HAG usw. und mit Dampfloks fahren zu können. Die ganze Neuverlegung und auch der Neubau von Schienen und Fahrleitung sowie die Verkabelung nahmen Jahre in Anspruch. Gebäude wurden zusätzlich angeschafft oder neu gebaut. Hier sei die genaue Kopie des Bahnhofs von Kandersteg erwähnt. Dessen Originalmodell konnte er nicht erwerben und musste es deshalb mit der Hilfe von Plänen der BLS neu bauen. Die Bilder sprechen für sich!

Die Anlage heute

Die Anlage wollte nie irgendein Vorbild in der Natur nachbilden, sondern dem Titel «Alpenbahn» gerecht werden. So steht der Bahnhof Kandersteg im Mittelpunkt, dazu kommen Gebäude und Szenen, die einfach ins Alpengebiet gehören. Etwas daneben sind Eiger, Mönch und Jungfrau gut erkennbar. Diese Kulisse allein ist ein Kunstwerk, die sehr plastisch wirkt. Davor liegt das bekannte Bietschtalviadukt und ganz unten findet man einen Teil des Brienzsees mit einem Dampfschiff. Als Hommage an die Heimwehfluhbahn fährt diese ebenfalls in kleinerem Massstab etwas im Hintergrund. Die Jungfrauabahn entdeckt man ganz im Hintergrund vor dem Gebirgsmassiv.

Auf den rund 250 m Gleisen fahren die 15 Züge analog mit einem sehr sicher funktionierenden automatischen Blocksystem. Vor- und Hauptsignale werden korrekt geschaltet, so dass auch der Laie nachvollziehen kann, wie der «Lokführer» reagieren muss. Eine ausgeklügelte Elektronik verzögert und beschleunigt die Züge aus den 1950er Jahren genauso, wie es der heutige Modellbahner von digitalen Steuerungen her kennt. Auf den Zweischienengleisen fahren die Züge mit funktionierender Fahrleitung, d.h. mit angelegten Pantografen. Mit einer selbstentwickelten Steuerung («Walk-



Im Hintergrund gut sichtbar: Die Jungfrauabahn.

Fotos: C. Cornaz



Siedlung oberhalb von Kandersteg.



Früher Morgen am Bahnhof.



Ein kalter Prachtstag beginnt in den Bergen.



Auch Bier musste für die «Morgensonne» produziert werden.

around-control»), auf der auch die Belegung der Stationsgleise sichtbar ist, kann Werner die Anlage manuell steuern. Die Präsentation erfolgt jedoch neuzeitlich computergesteuert, mehr dazu im nächsten Abschnitt. Im Notfall und für Wartungsarbeiten ist praktisch die ganze Anlage begehbar und auch von der Kulisse her zugänglich. Für die Nacht können natürlich die Häuser beleuchtet werden. Hinzu kommen unzählige Bahnhof- und Strassenleuchten. Alle Beleuchtungskörper sind mit Steckkontakten versehen, so dass sie leicht entfernt (auch die ganzen Häuser) und wieder platziert werden können.

Die Präsentation

Seit etwa drei Jahren hat Werner McGill seine Anlage für das Publikum geöffnet. Allerdings gilt dies nur für Gruppen nach Voranmeldung. Eine Vorführung für Einzelpersonen wäre zu aufwändig, denn die Präsentation folgt einem geregelten Ablauf. Hier zeigt Werner nebst seinen handwerklichen Fähigkeiten seine Kontaktfreude im Umgang mit dem Publikum. Als Musiker und Inhaber eines Soundstudios hat er Licht- und Toneffekte in höchster Perfektion eingebaut. Doch alles der Reihe nach: Wer vor dem Einfamilienhaus in Schlieren steht, sieht bei der Garageneinfahrt das Leuchtschild «Alpenbahnparadies». Damit weiss er, dass er am richtigen Ort angelangt

ist. Umgehend wird er von Werner, seiner Frau Liz und Claudia Wyss empfangen und in die Räumlichkeiten geführt. Das grosse Staunen kann beginnen. Werner gibt eine kurze Einführung und musikalisch untermauert kann der Besucher die Anlage betrachten. Die Vorführung beginnt mit einer kleinen bildlichen Rückschau. Anschliessend beginnen die Züge zu fahren. Allmählich wird es Abend und die Lichter gehen an und ebenso am späten Abend langsam aus. Zum Schluss begibt sich auch der Bahnhofsvorstand von Kandersteg zu Bett – es fahren keine Züge mehr. Über den Alpen ballt sich ein Gewitter mit Blitz und Donner zusammen. In der Nähe der Burg schlägt ein Blitz ein und es entsteht ein Brand. Ohne hier alle Details zu verraten: Die Nacht wird schaurig schön! Allmählich verzieht sich das Gewitter und die Morgendämmerung beginnt. Die Lichter gehen wieder an, Hähne krähen und Hunde bel-

len, die ersten Züge fahren wieder – ein neuer Tag hat begonnen! Es bleibt genug Zeit, das Erlebte zu verarbeiten und mit den Freunden zu diskutieren.

Zukunft

Der Unterhalt der Anlage für eine perfekte Präsentation ist ein Fulltime-Job und Werner schmiedet auch weitere Pläne und feilt noch an Details. Die Arbeit wird ihm sicher nicht ausgehen! Der EA hofft, dass ihm die Freude an der Anlage noch lange erhalten bleibt, und wünscht ihm viele begeisterte Besucherinnen und Besucher. ■

Kontakt, Infos und Preise:
www.alpenbahnparadies.ch

Der «Rückblick» stützt sich auf einen Artikel von Gilbert J. Weber und Werner Schwab in der Zeitschrift «Modelleisenbahn».



Ein schwerer Güterzug im Aufstieg auf der Lötschberg-Südrampe.

Fotos: C. Cornaz