



Die Schafbergbahn in Vorbild und Modell

Nachdruck aus MIBA 10/2008



Schafbergbahn in H0e von Ferro-Train

Hoch hinaus

Das Unternehmen Ferro-Train bietet diverse Modellvarianten der österreichischen Zahnradbahnen auf den Schnee- und Schafberg an. Die Modelle sind – wie ihre Vorbilder – für echten Zahnradbetrieb ausgelegt. Manfred Peter hat das Schafbergbahn-Set mit der SKGB Lok Z1 im praktischen Betrieb getestet.



Beim Öffnen des Sets mit der Z1 denkt man augenblicklich, hier fehlt aufgrund der passgenauen Aussparung ein zweiter Wagen. Der Packungsinhalt mit einem Wagen ist jedoch korrekt. Auch beim Vorbild ist die frischrestaurierte Z1 nur mit einem Wagen unterwegs. Mit dem beiliegenden Schienenmaterial kann man einen Meter Zahnradstrecke verlegen. Weiteres Gleismaterial ist gesondert zu beziehen. Erhältlich sind auch Zahnstangenweichen und sogenanntes stimmiges Zubehör wie Wasserkran und diverse Accessoires.

Zur ausgiebigen Erprobung und um allfällige Tipps beim Aufbau einer Zahnradstrecke weitergeben zu können, erstellte ich behelfsmäßig eine Probestrecke. Die Art des Zusammenklipsens der etwa 95 mm langen Schwellenroste erfolgte laut Anleitung. Beim Einschieben der Profile machte sich leider deren Scharfkantigkeit bemerkbar. Diese lässt sich aber mit einer feinen Feile eliminieren.

Zum Anbringen der Schienenverbinder verwendet man am besten eine Pinzette oder eine feine Zange, mit der man den Schienenverbinder an der dafür vorgesehenen Stelle festhält und das Profil hineinschiebt. Da der Verbind-

der genau in den Zwischenraum zweier Schwellen passt, ist ein bisschen Übung nötig. Keinesfalls soll man einen Schienenverbinder am Ende eines Schwellenrostes anbringen, dies ist auch in der Anleitung vermerkt.

Als Gleisschotter verwendete ich echten H0-Steinschotter, der sich in diesem Fall beinahe als zu grob erwies. Empfehlenswerter ist ein feiner

TT- oder N-Schotter, auch wegen der Verteilung im Schwellenrost, die mit einem Pinsel erfolgen soll. Das Verkleben des Schotterbettes sollte nur vom Rand des Schwellenrostes aus erfolgen, sodass keine Klebeflüssigkeit in die Zahnstange kommt, denn sie trocknet glasklar aus und könnte zu Betriebsstörungen führen. Mit einem Klebeband die Zahnstange abzudecken ist wieder



Die SKGB Lok Z1 auf Probefahrt nach der Aufarbeitung. Die blanken Räder – speziell das Nachlaufgestell – verlangen förmlich nach einer farblichen Behandlung. Wünschenswert wäre eine Schwarzvernickelung der Räder im Auslieferungszustand.

... mit Dampf und Zahnstange auf den Schafberg

Der bekannte Ort St. Wolfgang erlangte nicht nur wegen Ralph Benatzkys Operette vom „weißen Rössl am Wolfgangsee“ Berühmtheit sondern auch wegen der dort stationierten „schwarzen Rössl“, die seit 115 Jahren Gäste aus aller Welt auf den Schafberg befördern. Das Erscheinen eines nostalgischen H0-Modells ist der Anlass für eine Vorbildinformation von Manfred Peter.

Bevor die Schafbergbahn im Jahre 1892 erbaut wurde, ließen sich noble Herrschaften von Sesselträgern auf den Schafberg tragen. Dies war ein eigener Berufsstand mit strengen Regeln und festen Tarifen. Die Konzession zum Bau der Schafbergbahn wurde im Jahre 1890 im Reichsgesetzblatt gemeinsam mit dem Bau der schmalspurigen Lokalbahn Bad Ischl–Salzburg und Mondsee–Steindorf erteilt. Die erste Lokomotive für die Schafbergbahn, die Z1, wurde als „Bausatz“ geliefert und von der Firma Krauss zusammengebaut. Am 31. Juli 1893 erreichte der erste Zug die Bergstation und am darauf folgenden Tag wurde die Zahnradbahn auf den Schafberg feierlich eröffnet. Nach mehrmaligem Eigentümerwechsel übernahm mit dem Start der Betriebssaison 2006 die Salzkammergutbahn (SKGB), eine Tochtergesellschaft der Salzburg AG, die Betriebsführung der Schafbergbahn und der Wolfgangseeschifffahrt.

Die Z1 ist eine der ältesten noch in Betrieb stehenden Zahnradam-



Zwei Neubaudampflokomotiven mit der Achsfolge C1 und Leichtölfeuerung im „signalfreien Blockabstand“ auf dem Weg zum Schafberg



Die Zeichnung zeigt die geografische Lage der Schafbergbahn. Die Entfernung zur deutschen Grenze beträgt je nach Verkehrsweg ca. 60 km.

lokomotiven der Welt. Sie wurde bis zur letzten Schraube zerlegt und generalüberholt. Im Zuge dessen

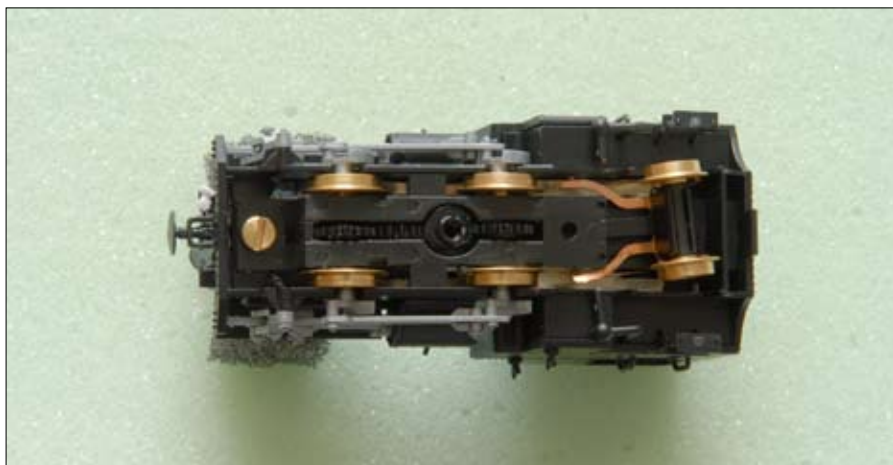
erhielt sie auch einen neuen, speziell angefertigten Kessel und wurde nach historischen Plänen originalgetreu wieder aufgebaut. Für Gäste, die kaiserliches Ambiente genießen möchten, steht der ebenfalls restaurierte „kaiserliche Salonwagen mit Hofabteil 1. Klasse“ zur Verfügung. Beide gemeinsam erklimmen als Kaiserzug wieder den Schafberg und vermitteln ein epochales Reisegefühl. Die Streckenlänge der Schafbergbahn beträgt 5,85 km, sie überwindet dabei 1190 Höhenmeter. Die maximale Steigung beträgt 26 %, die Spurweite 1000 mm. Zur Anwendung kommt das Doppelzahnstangensystem Abt.

Mehr Informationen zur Schafbergbahn und Wolfgangseeschifffahrt unter: www.schafbergbahn.at

Manfred Peter



Die Z1 auf Probefahrt im Juni 2008. Fotos: Schafbergbahn




Die Zahnradlok Z1 in der Ansicht von unten. Die Nachlaufachse inklusive Stromabnehmer ist pendelnd gelagert. Mittig ist die Antriebsschnecke ersichtlich. Die Zahnräder der Antriebsachsen greifen direkt in die Zahnstange ein.

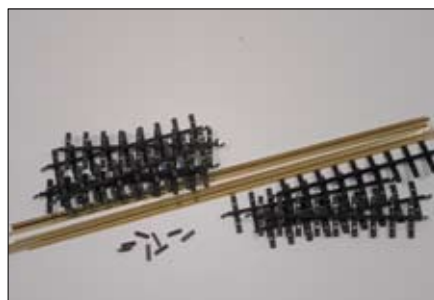
rum nicht ratsam, da winzige Reste der Klebeschicht negative Auswirkungen haben können. Das „weathering“ der Schienenprofile ist aus obengenannten Gründen am sichersten mit einem Pinsel zu bewerkstelligen.

Bevor die erste Probefahrt stattfinden konnte, waren die Stromart und die maximale Spannungshöhe zu eruieren. In der Betriebsanleitung findet sich dazu kein Hinweis, jedoch auf der Internetseite des Anbieters. Zur Information: DC (Gleichstrom) und maximal 12 V. Das Einfahren kann ganz einfach geschehen: Man nimmt den der Lok beiliegenden weichen Schaumstoff, der zur Transportsicherung dient, steckt ihn zwischen Schlot und Dom und legt die Lok auf einen weichen Schaumstoff. Die elektrische Verbindung wird lokseitig am stromabnehmenden Nachlaufgestell mittels Krokodilklemmen hergestellt. Nun das Fahrgerät aufdrehen und so die Z1 etwa zwanzig Minuten pro Drehrichtung bei mittlerer Geschwindigkeit laufen lassen, fertig! Auf das Gleis gesetzt und die Probefahrt kann beginnen.

Aufgrund der hohen Untersetzung von 1:256 sind die Fahreigenschaften, auch mit einem ganz normalen Fahrgerät ohne Elektronik ausgezeichnet. Lediglich das Betriebsgeräusch erinnert ein wenig am Omas kleine Kaffeemühle. Zwei Kritikpunkte sollen nicht unerwähnt bleiben: In der vierseitigen Anleitung zu Aufbau und Betrieb heißt es eingangs: Weiters finden Sie auch allgemeine Informationen zum Aufbau, Wartung und Betrieb; bezüglich Wartung gibt es jedoch keinerlei Hinweise. Und: Bei einer Neuauflage sollte der Hersteller schwarzvernickelte Räder

verwenden, denn die messingglänzenden trüben etwas den positiven Gesamteindruck.

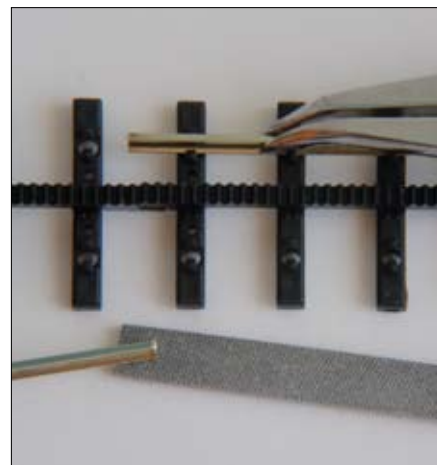
Bei einer maximalen Steigung von 25 % und einem Kurvenradius von 300 mm kann eine Ferro-Train-Zahnradlok einen Zweiwagenzug schieben. Das schönste Kompliment für diese schnuckelige Bahn kam aus berufenem, weiblichem Munde, nachdem die Z1 mit ihrem Wagen gemächlich in Augenhöhe den Dioramaberg hinaufkletterte: Auf der im Entstehen begriffenen Anlage des Verfassers darf eine „Schafbergecke“ Platz finden ... *mp* 



Dem Set beiliegend sind die Schienenteile inklusive Schienenverbinder zur Selbstmontage für einen Meter Zahnradstrecke.



Der Schwellenrost mit angespritzter Zahnstange wird laut Anleitung zusammengeklipst. Eine Trennung ist problemlos möglich.



Vor dem Einschieben in den Schwellenrost ist es empfehlenswert, die scharfen Profilenenden mit einer Feile zu behandeln.



Das Anbringen der Schienenverbinder erfolgt am besten mit einer Pinzette oder feinen Spitzzange. Die Positionierung soll innerhalb des Schwellenrostteilstückes erfolgen und nicht an dessen Ende.



Die schicke Verpackung der nostalgischen Dampflok mit Zahnstangenantrieb zeigt die Zeichnung des Abt'schen Antriebszahnrades.

Kurz + knapp

- Schafbergbahn-Set 9601, zweiteilig (Lok SKGB Z1 und Wagen)
- mit 1 Meter Schienenmaterial
- Preis inkl MwSt.: € 270,-
- Ferro-Train, Maygasse 27, A-1130 Wien
- E-Mail: Info@ferro-train.com
- Internet: www.ferro-train.com