



Unsere Eisenbahnanlage Spur 0

(40m x 12m, 480 m²)

Allgemeines

Der Baubeginn dieser Anlage war im Jahre 1942. Schon 1947 wurde sie als kleinere Anlage im Rahmen der Ausstellung «100 Jahre Schweizer Eisenbahnen» in der Tonhalle St.Gallen vorgeführt. Das war ein grosser Publikumserfolg. Vater und Sohn Weibel wollten mehr. Im Jahre 1953 fand sie im 33m langen Estrich der väterlichen Fabrik in Gossau ihren Platz und wuchs rasch. Der Aufbau erfolgte von Anfang an im Elementsystem, damit sie immer wieder ab- und aufgebaut werden konnte.

1957 wurde die Eisenbahnanlage in einer Olmahalle zur Schau gestellt.

1966 wurde sie an der Gossauer Gewerbeausstellung in einem Festzelt präsentiert. Auf diesen Zeitpunkt kam die vollautomatische Steuerung mit der Trommel in Betrieb. 1975 folgte das Glattzentrum, 1989 die Mobautech in St.Gallen und dann noch 1990 die Hafa in Wiesbaden, wo die Anlage 75 000 Besucher faszinieren und begeistern konnte. Zerlegt und in Kisten verpackt, lagerte sie dann 12 Jahre ungenutzt in Zürich.

Heute hat sie ihren Platz in Lichtensteig gefunden und wir hoffen, sie finde genug Beachtung, damit sie immer hier bleiben kann.

- Diese Anlage will und kann keine «Modelleisenbahn» nach heutiger Sicht sein. Sie soll vielmehr als Zeitzeuge der 40er-Jahre die 50- bis 60jährige Technik zeigen.
- Die Lok- und Wagenmodelle (HAG und Buco) sowie die Bahnhöfe, Häuser und Tunnels sind in der damaligen Zeit nie massstabgerecht hergestellt worden. Sie variieren für unsere Spur 0-Anlage zwischen M 1:42 bis M 1:48.
- Es wurde auch ganz bewusst auf eine vollständige Landschaftsgestaltung verzichtet, damit die Besucher den Lauf der Züge ganz verfolgen können.
- Wir werden das auch nicht ändern, weil die Landschaft nicht mit dem Panoramabild vom Säntis über die Churfirsten bis hin zum Speer in Übereinstimmung gebracht werden könnte.

Schienenetz

- 1300 m verbaute Schienen, Fahrstrecke 1100m, 22 Abstell- und Überholgeleise
- 7 Doppelkreuzungsweichen und 83 Weichen, 50 Blockstellen, 60 Vor- und Hauptsignale
- Die Anlage ist in 9 unabhängige Kreise eingeteilt, auf welchen 1 bis 5 Züge verkehren
- Auf der Bergstrecke beträgt der Höhenunterschied 0.8m und die Steigung 10 Promille
- 6 Bahnhöfe: Hauptbahnhof Toggenburg, 12 Hauptdurchfahrtgeleise und 8 Abstellgeleise
Bahnhof Wattwil, 5 Geleise, Originalmodell mit Güterschuppen M 1:45
- Bergbahnhof Schönenberg, 2 Geleise, Bhf. Langensteig und Ludwig Weibel je 4 Geleise
- Instandhaltungsbahnhof Dampfhammer, 5 Geleise, kein Schattenbahnhof vorhanden
- Die funktionierende Oberleitung mit über 700 Masten liefert die Energie für die Beleuchtung der Züge und der Anlage

Rollmaterial

- 45 Lokomotiven, HAG Re/4/4 I und Re 8/8, (5 Buco, 2 Elettren, 1 ETS, 2 Hermann, 2 Kaiser)
- 5 Triebwagen, Ammann, HAG, Walliser, Weibel
- 170 Personenwagen und 130 Güterwagen, mehrheitlich HAG 1942–1958, Buco 1940–1958, Lima 1970 und Eigenbauwagen aus Buco-, HAG-, Lima- und Märklinmaterial
- 30 Zugskompositionen mit Längen von 1 bis 7 m stehen auf der Anlage, davon sind 22 Personenzüge, SBB, BLS, SOB, DB, Alpenbahn und 8 Güterzüge
- Der längste Güterzug mit 35 «K»-Wagen, gezogen von 2 Be 4/8 Loks, ist 10 Meter lang.

Sondermodelle

- 4 Re 8/8: Diese existieren in Wirklichkeit nicht und wurden von HAG als Sondermodelle für die Bergstrecke angefertigt.
- 2 Ae 8/14 SBB 1939 «Landi Lok». Diese wurden aus je vier einmotorigen HAG-Loks für schwere Güterzüge zusammgebaut.
- Der silberfarbene, elegante Diesel-Gliedertriebzug VT 10.5 «SENATOR» der DB.
Zwei Züge erschienen 1953 zur deutschen Verkehrsausstellung in München und verkehrten einige Jahre als Nachtzug «KOMET» zwischen Zürich und Hamburg. Sie wurden nach wenigen Jahren aus technischen Gründen ausgemustert.
- 2 Krokodile Ce 6/8 SBB 1920/21 vor einem Holz- und einem Öltankzug
- 3 Be 4/8 SBB 1918/22
- 1 Ae 6/6 SBB 1952/66 vor Güterzügen
- 2 Dampflokomotiven 0 691 FS vor einem alten SBB-Schnellzug und dem DB-Rheingoldexpress
- 1 Doppelrotzahn SBB, RAe 4/8, 1953, 1 Doppeltriebwagen BLS, BDe 4/8, 1960
- 1 Schienen- und Oberleitungsreinigungskomposition mit Re 8/8 und 2 Reinigungswagen
- 1 Lächerlibisquitdose Roter Pfeil RBe 2/4 der SBB, 1935 (motorisiert)
- 1 Voralpenexpress BT/SOB 1990 bis 2000, aus 1 Bistro-, 4B, 1 Erstklasswagen und Re 456 BT
- 1 Voralpenexpress Sob 1999 aus 1 Bistro-, 3B, 1 Erstklasswagen und Schiebelok. Re 456 in den neuen Farben und der Beschriftung der SOB
- 5-teiliger SOB-Pendelzug BDe 4/4, 1965, in den neuen Farben der SOB, 2001.

Schaltpult

Das Schaltpult umfasst folgendes:

- 1 Ringtransformator zur Regulierung der Eingangsspannung von 230 Volt,
 - 2 Anzapftransformatoren von 8 bis 22 Volt Wechselspannung, in Zwei-Voltschritten, welche auf
 - 30 Regulatoren für die Fahrspannung geschaltet sind,
 - 6 Transformatoren für 12, 24, 48 Volt Gleichspannung und 10–30 Volt Wechselspannung
 - 1 Lichttransformator, 17 Volt, 100 Ampere
- Jeder Regulator und jede Transformator-Ausgangsleitung ist mit einem Wärmepaket-Kurzschlusschalter abgesichert.
- 250 Weichen- und Streckenschalter. Die Kontrolllampen brennen, wenn die Weichen auf Ablenkung stehen oder die Geleise belegt sind.
 - 170 Telefonrelais, alle Kontakte sowie die Verbindungskabel zur Anlage sind hinter dem Schaltpult auf ein aufklappbares Feld mit
 - 2500 Lötstiften geschaltet, welche nummeriert und nach genauen Schaltplänen miteinander verbunden sind.
 - Auf einem Schienenplan sind sämtliche Strecken und Weichen mit der entsprechenden Nummerierung eingezeichnet, sodass jeder Zug an einer beliebigen Stelle angehalten und wieder gestartet werden kann.

Das neue Stellpult auf der rechten Seite dient zur Steuerung der Doppelspur-Neubaustrecke, der Bahnhöfe Ludwig Weibel, Langensteig und Dampfhammer, sowie den Verbindungen zur alten Anlage. Auf dieser Doppelspurstrecke, auf der die Züge aus technischen Gründen rechts fahren, können auch Zugkompositionen (Spur 0, 3 Leiter, Wechselspannung) von Besuchern fahren gelassen werden, ohne dass sie den Vorführbetrieb stören.

Vorführung

Alle 30 Zugkompositionen auf der Anlage können von Hand auf allen Strecken vorgeführt werden.

Auf 6 der 9 unabhängigen Strecken können je 2 bis 7 Züge, gesichert durch 50 Blockstellen, verkehren.

Zum Befahren der ganzen Strecke von 1100 m braucht ein Zug, von Hand gesteuert, 35 bis 40 Minuten und legt dabei ca. 2000 bis 2300 Meter zurück.

Die automatische Vorführung mit der **Schalttrommel** auf der linken Seite dauert 23 bis 25 Minuten.

Die Schalttrommel steuert mit 70 Mikroschalt-Schaltern folgende Funktionen:

- Start des CD-Rekorders mit dem technischen Kommentar zur Vorführung, gesprochen durch den Erbauer der Anlage, Ludwig Weibel
- Steuerung des CD-Rekorders, Synchronisation mit der Schalttrommel
- Schaltung der Weichen und Signale
- Start und Stop der 17 bis 20 verkehrenden Züge
- Regulierung der Beleuchtung für die Dämmerung
- Steuerung der automatischen Diaschau mit Leinwand und Diaprojektor
- Start der 12 Züge, welche nach der Diaschau gemeinsam das 20 m lange Bahnhofareal durchfahren
- und vieles mehr.