



Ein Personenzug fährt in Pempoul ein; wir haben die Wahl, in den Triebwagen X 205 oder den Beiwagen R 7 einzusteigen. Platz ist ja noch reichlich. Die Fahrzeuge bestehen aus ABS und Acrylglas.

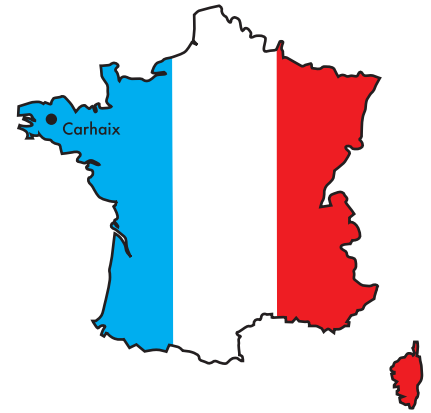


Auch kleinere französische Bahnhöfe hatten oft ein solches abri (Unterstand) für die Reisenden. Dieser Typ bestand aus einem Metallgerippe, das mit Backsteinen ausgefüllt war. Die ziemlich überzeugende Plane über dem O-Wagen entstand aus nassem Zeitungspapier, das mit Weißleim über eine Heuladung aus Styrodur und Noch-Grasfasern geklebt wurde. Man erkennt die „Alex Jackson“-Kupplung zwischen den Güterwagen.

Kran, Empfangsgebäude, Toilettenhäuschen und Brunnen entstanden sämtlich nach Zeichnungen der französischen Westbahn. Auch die Kraftfahrzeuge sind selbst gebaut! Wir bewundern aber auch die äußerst gekonnte Farbgebung des Ganzen.



Das Bretonische Netz befand sich in der linken oberen Ecke des „Sechsecks“, wie Frankreich nicht zu Unrecht genannt wird. Carhaix war der Betriebsmittelpunkt.
Grafik: HFy



Bretagne in Britannien „Pempoul“ – Das „Réseau Breton“ im Maßstab 1:50

Die Bretagne, etwa so groß wie ein deutsches Bundesland mittlerer Art und Güte, hat heute gut drei Millionen Einwohner, von denen viele in den wenigen Großstädten wohnen.

Durch Bodenschätze ist die Provinz bisher nicht auffällig geworden, und ein nicht unbedeutender Exportartikel der Halbinsel waren früher die Bretonen selbst. Die Daheimgebliebenen kratzten nach ländlich-frommer Sitte im Boden herum, mästeten Vierbeiner oder zogen Gräten- und Schalentiere aus dem Wasser. Wir vermuten schon ganz richtig, daß hier ein Nährboden für schmale Spuren bereitet war, und es war in der Tat ein so fruchtbarer wie kaum sonst irgendwo in der „großen Nation“, die immerhin mit berechtigtem Stolz um die zwanzigtausend Kilometer Meterspur ihr Eigen nennen konnte.

Das treffend benannte „Réseau Breton“ (bretonisches Netz) mit seinen 425 km Meterspurstrecken hatte noch drei größere Nachbarn derselben Spurweite und ein paar kleinere, hielt aber von allen am längsten durch, bis 1966 seine Existenz

einigen Pariser Bürokraten auffiel, die dieses normwidrige Treiben in der Provinz keinesfalls dulden konnten. Die wichtigste Strecke wurde umgespurt und der Rest 1967 stillgelegt.

Daß eine Meterspurbahn überhaupt noch zu Zeiten des Generals De Gaulle zwischen den Hecken und Büschen des bretonischen Hinterlandes herumlaufen durfte, deutet schon an, daß wir es hier nicht mit einem dörflichen Entenschreck, sondern mit einer richtigen Eisenbahn „mit allem Komfort“ zu tun haben.

Tatsächlich hatten die fünf Strecken einen Unterbau für Normalspur, womit der Hauptvorteil einer Schmalspurbahn - die geringeren Baukosten - schon mal in Wegfall kam, von der Infragestellung des französischen Cartesianismus mal abgesehen.

Etwas mehr Vernunft hätte uns aber um ein lohnendes Vorbild gebracht. Wegen dieses Schielens zur „richtigen“ Eisenbahn fehlen hier aber einige Fahrzeuge, die zu französischen Schmalspurbahnen eigentlich gehören wie Stangenbrot und

Baskenmütze: weder der kugelige „Billard“-Triebwagen noch der in eigener Werkstatt auf einem Dampflokmotorwerk zusammengeschlossene „locotracteur“ haben je das „Réseau Breton“ heimgesucht, und auch den putzigen C-Kuppler mit den vierrädrigen Gartenlauben als Personenwagen suchen wir vergeblich.

Die Lokomotiven hatten hier fünf oder sechs Achsen, die Personenwagen vier, und die Triebwagen waren nicht viel kleiner als die auf der Normalspur.

Lokschuppen und Werkstatt im Betriebsmittelpunkt Carhaix hatten sechzehn Gleise nebeneinander; den 62 Meter hohen Viadukt von Morlaix mußte man sich allerdings mit der Normalspur teilen.

Wenn man eine solche Bahn nachbilden will, und das auch noch in einem größeren Maßstab, tut man gut daran, sich einen unauffälligen Unterwegsbahnhof auszusuchen und nicht gerade den schon erwähnten Bahnhof Carhaix, der im 0-Maßstab ungefähr 11x3 m groß wäre!

So haben es auch Gordon und Maggie Gravett aus der „großen Bretagne“ auf

Mit 428 km Länge war das „Réseau Breton“ (rot) auch für die „Grande nation“ eine große Schmalspurbahn, aber es war im Nordwesten der Bretagne keineswegs allein. Es gab noch die Meterspurnetze der Départements Côtes du Nord, Finistère und Morbihan sowie ein paar kleinere Bahnen (alle blau) und natürlich einige Normalspurstrecken (schwarz). Leider gelang der Anschluß an die anderen Meterspurbahnen nicht immer schmerzfrei, weil es dem Mutterland des metrischen Systems nicht gelang, solche Nebensächlichkeiten wie Radprofile und Kupplungen in Übereinstimmung zu bringen.

Die Strecke Carhaix - Guingamp - Paimpol wurde auf Normalspur umgebaut. Unnötig zu erwähnen, daß alle Schmalspurbahnen schon lange verschwunden sind. Grafik: HFy

