Garten Bahn
Spur I und II

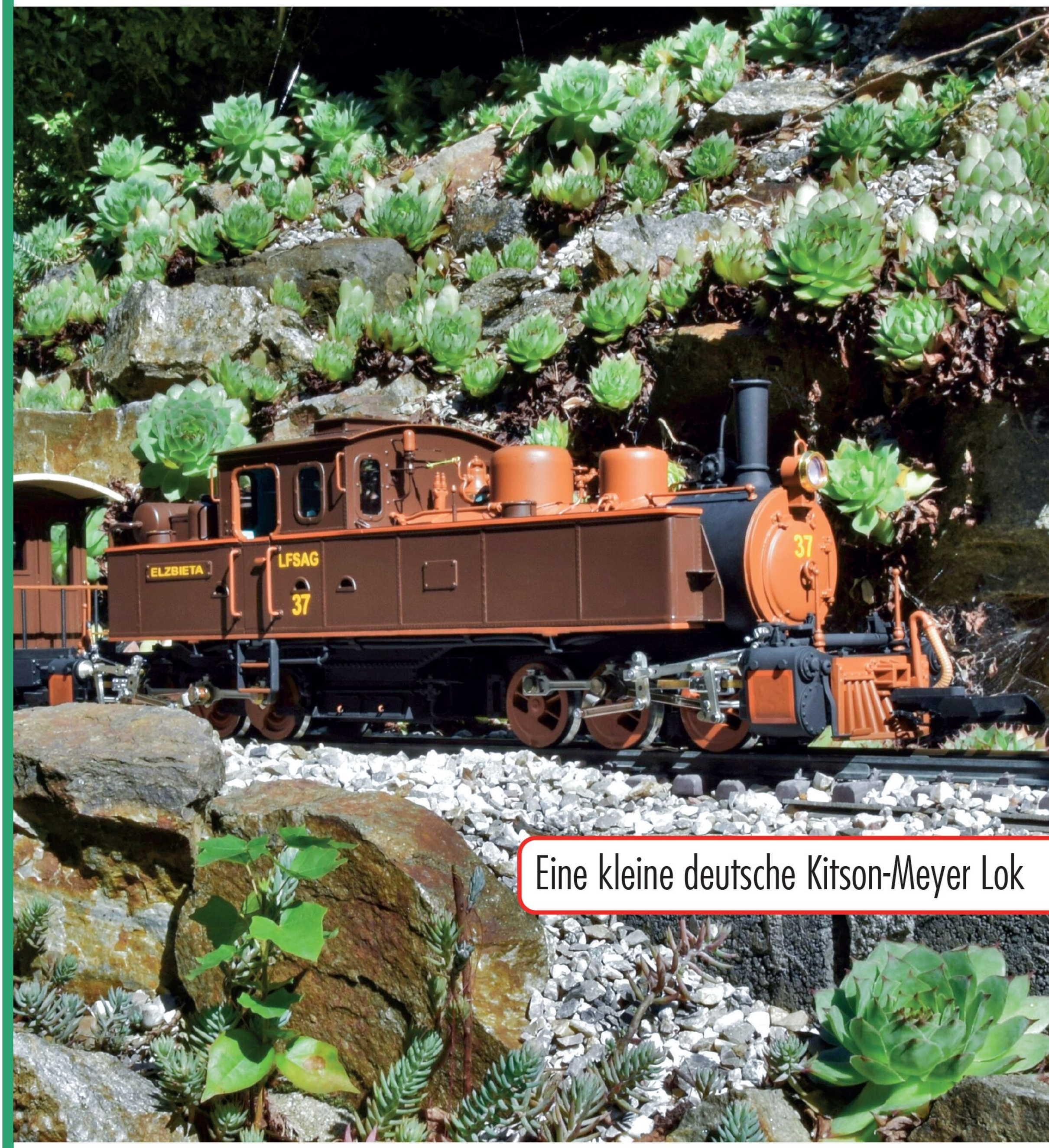
GartenBahn

Das Magazin für Spur I und Spur II – seit 1997

3/2025

Deutschland 6,30 €
EU 7,10 €
Schweiz 12,- SFr

Ausgabe 166 – Mai / Juni 2025



Eine kleine deutsche Kitson-Meyer Lok

- **Vorbild:** Dampflok Erlebniswelt Meiningen
- **Anlagenbau:** Gleis- und Anlagenbau „Made in New Zealand“
- **Modellbau:** Die Kittel-Lok der Bleckeder Kreisbahn

4 194446 306300 03

NEUHEIT 2025

VI | mfx | DCC | 15+

40561 Schlackenwagen

In Stahlwerken werden solche Wagen für den Transport von Schlacke, aber auch von flüssigem Roheisen verwendet. Bereits an der Bauweise - massiv und schwer - sieht man den Fahrzeugen den Verwendungszweck an, auch sind diese in fast allen Fällen durch den speziellen Einsatz verschmutzt. Solche Wagen sind in der Regel nur innerhalb der Stahlwerke im Einsatz, man sieht sie nicht auf den Gleisen der Staatsbahnen.
Modell eines Schlackenwagens, wie er in vielen Stahlwerken verwendet wird um Schlacke oder auch geschmolzenen Stahl zu transportieren. Farbgebung und Beschriftung passend zum Einsatzzweck, mit entsprechender Alterung. Länge über Puffer 32 cm.

€ 389,-*

Highlights:

- **Mulde kann digital gesteuert entleert werden.**
- **Stromabnahme über Kugellagerradsätze.**
- **Mit Alterungsspuren.**
- **Universell verwendbar.**
- **Viele Spielmöglichkeiten, vor allem im Garten.**

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.facebook.com/LGB

www.lgb.de

Editorial

GartenBahn-Chefredakteur
Frank Haßler

Liebe GartenBahn-Leser,

unser Autor Volker Seidel besuchte die Dampflok Erlebniswelt in Meiningen und schildert seine gewonnenen Eindrücke.

Mit der Bauart Kitson-Meyer beschäftigte sich Markus Rieger im Vorbild und eigenem Modell.

Stephan Thonfeld lieferte die Fortsetzung seiner Modellbau-Reihe „Camping und Kleinbahn“, Stefan Block war in der dunklen Jahreszeit auf seiner Anlage im Garten unterwegs.

Peter Thonfeld präsentiert sein Modell der Kittel-Lok der Bleckeder Kreisbahn, Thomas Bleuler baute sich seinen eigenen Triebwagen VT 137 562.

Planung ist alles – von einem aufwendigen Gleis- und Anlagenbau in Neuseeland, berichtet John Boyson.

Einen Selbstversuch mit Modellfiguren aus Resin unternahm Peter Ting. Ergebnis steht noch nicht fest.

50 Jahre Steiner Liliputbahn: Einen interessanten und detaillierten Beitrag über die Geschichte dieser Gartenbahn hat Peter Steinemann verfasst, und passend zum 30-jährigen Jubiläum von Funktionsmodellbau Ralf Kesselbauer gibt es einen Bericht über Spur 1-Bausätze aus den Anfangszeiten.

Und nun viel Spaß beim Lesen,
Ihr Frank Haßler

Titelbild: Kitson-Meyer-Lok
Foto: mr

Inhalt 3/25

4

Dampflok
Erlebniswelt
Meiningen

30

Kittel-Lok der
Bleckeder Kreisbahn

VORBILD

● 4 Faszination Dampflok in Meiningen erleben

VORBILD & Modell

● 8 Eine kleine deutsche Kitson-Meyer Lok –
oder: drei Kitson-Meyer-Loks fuhren auch in Kontinentaleuropa!

MODELL

14 Modellbau: Camping und Kleinbahn II –
oder: sie reisen wieder, die tolldreisten Eisenbahnenthusiasten in ihren klappernden Kisten

● 19 Anlagenbau: Gleis- und Anlagenbau „Made in New Zealand“

● 30 Modellbau: Die Kittel-Lok der Bleckeder Kreisbahn

38 Modellbau: Franzburger Triebwagen als VT 137 562

42 Modellbau: Es werde Licht!

46 Modellbau: Besser als ihr Ruf – oder was man draus machen kann …

50 Modellbau: Resin-Figuren

RUBRIKEN

51 Neuheiten

53 Fundsache

56 Rückblick

58 Vorschau

60 Terminkalender für Gartenbahner

61 Private Kleinanzeigen

62 Die GartenBahn gratuliert

63 Bücherei: Neue Bücher und Kataloge

64 Kleine Anzeigen mit großer Wirkung

66 Impressum/Vorschau

● Themen der Titelseite

FASZINATION DAMPFLOK IN MEININGEN ERLEBEN

Einziges und gleichzeitig interessantestes Ausstellungsstück: Die 92 739. Die Aufspaltung der Lok in ihre Einzelteile ist wohl einmalig und nur in der Dampflok Erlebniswelt Meinigen zu „begreifen“.

Seit einiger Zeit gibt es in unserem Eisenbahnclub ein Deutschlandticket-Team. In wechselnder Besetzung geht es zu interessanten Eisenbahnzielen. Wir waren u. a. schon beim „Wilden Robert“ (Döllnitzbahn: Oschatz – Mügeln – Kemmlitz) oder der Fichtelbergbahn (Cranzahl – Oberwiesenthal). Für Mitte März stand die Dampflok Erlebniswelt Meinigen auf der Agenda.

Anreise

Von unserer Heimatstadt Münchberg aus wählten wir dieses Mal den Weg mit den VT 650 der Eisenbahngesellschaft agilis über Neuenmarkt-Wirsberg nach Coburg und – aufgrund der seit 1945 unterbrochenen Werrabahn – mit dem Bus weiter nach Eisfeld. Von der 1890 bis 1973 betriebenen Schmalspurbahn Eisfeld–Schönbrunn war natürlich nichts mehr zu sehen. Von hier aus ging es mit der Süd Thüringen Bahn weiter nach Meinigen. Runde 15 Minuten beträgt der Gehweg vom Bahnhof zur Straße „Am Flutgraben 2a“, wo uns der Eingang der Dampflok Erlebniswelt Meinigen schon von weitem begrüßte.

Mekka für Dampflok-Fans

Meiningen ist mit seinem ruhmreichen Staatstheater und einer beeindruckenden Residenzgeschichte schon lange Kulturhotspot in Südthüringen. Die Kreisstadt überrascht mit Prachtbauten wie Schloss Elisabethenburg, üppigen Stadtvillen und herrschaftlichen Palais

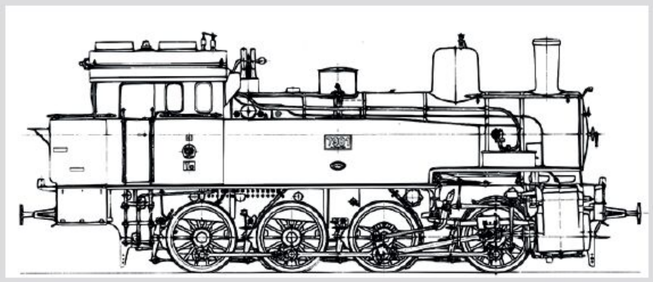
im eher ländlich geprägten Werratal zwischen Rhön und Thüringer Wald. Von hier aus wurde vieles in die Welt hinausgetragen, was noch heute Kulturleben weltweit prägt. Mit einer Prinzessin, die den Weihnachtsbaum ins britische Königshaus brachte, ist das keinesfalls zu hochgestapelt.

Noch heute findet man in Meiningen eine weltweit einmalige Expertise in Bezug auf ein ebenfalls erhaltenswertes Kulturgut: die Dampflok.

Die preußische T 13

Gebaut wurden von der preuß. T 13 (Bauart Union) in der Zeit von 1910 bis 1922 insgesamt 585 Lokomotiven. In Dienst gestellt wurden sie von der Preußischen Staatsbahn und der Deutschen Reichsbahn – obwohl es bereits gute Erfahrungen mit dem Heißdampfverfahren gab – als Naßdampflok (D n2t). Bei der Reichsbahn wurden die rund 500 PSi starken Loks als Baureihe 92.5–10 eingereiht.

Nach 1945 waren in Deutschlands noch zahlreiche Lokomotiven im Einsatz. Im Bereich der Deutschen Bundesbahn wurde mit der 92 739 die letzte Maschine im Jahre 1965 im Bw Kassel ausgemustert. Die Deutsche Reichsbahn setzte einige wenige Lokomotiven bis 1968 ein.



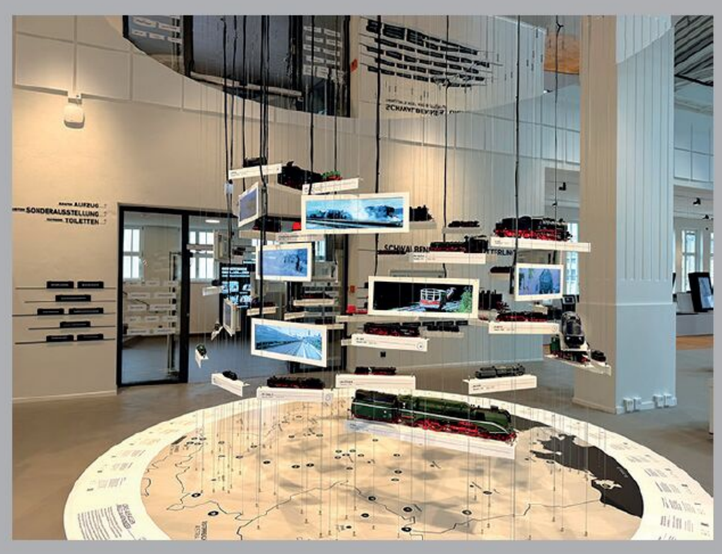
Dampflokomotiven zu warten, zu reparieren oder sie sogar neu aufzubauen, ist eine Arbeit für Spezialisten. Dies wird nirgendwo deutlicher als im südthüringischen Meiningen: Das Dampflokwerk Meiningen verfügt heute über nahezu exklusives Wissen, hochspezialisierte Anlagen und jahrzehntelange Erfahrung, die es in ihrem Zusammenspiel erst ermöglichen, Dampflokomotiven instand zu setzen und betriebsbereit zu erhalten.

Die gemeinsame Geschichte der Stadt Meiningen und der Eisenbahn begann 1858 mit dem Anschluss Meiningens an die Strecke Eisenach – Lichtenfels. Ab dem ersten Tag gab es in Meiningen Werkstätten für die Eisenbahn, deren Kapazitäten bald ausgeschöpft waren. 1914 wurde schließlich auf dem Areal am Flutgraben der Vorläufer des heutigen Dampflokwerks eröffnet.

Heute ist das Dampflokwerk Meiningen ein Standort der DB-Fahrzeuginstandhaltung GmbH und letztes vollständiges Instandhaltungswerk für Dampflokomotiven in Westeuropa.

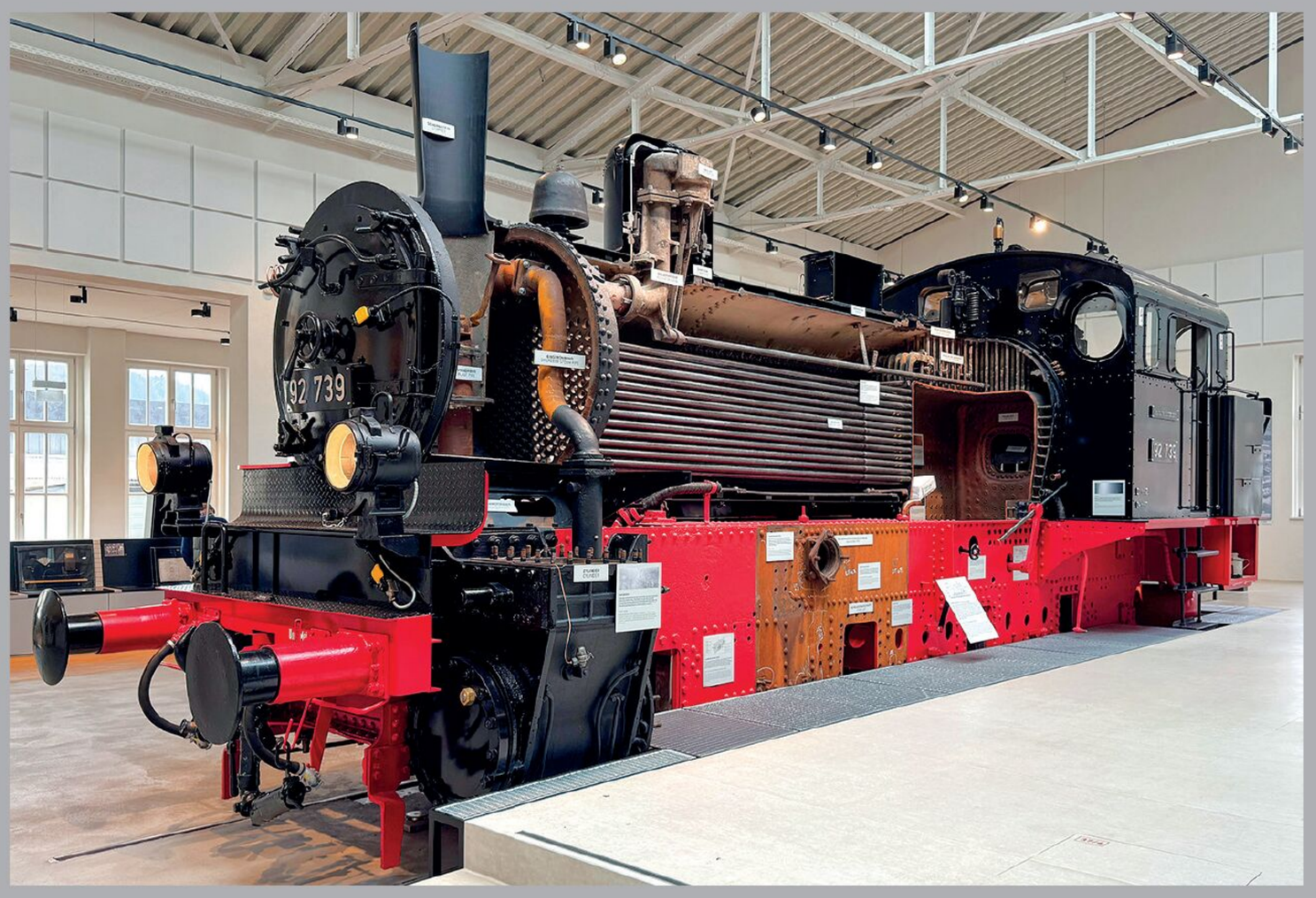
Die Dampflok Erlebniswelt

Mit der in der alten Kantine des Dampflokwerkes Meiningen aufgebauten Dampflok Erlebniswelt verfolgt die Stadt Meiningen das Ziel, eine weitere Attraktion für die ganze Region zu bieten. Die herunter gewirtschaftete Kantine wurde kernsaniert und eine für die 60 Tonnen schwere Lok tragfähige Decke eingezogen. Die ursprünglichen Investitionskosten von 5 Millionen Euro wurden bei weitem nicht eingehalten, sodass für die Erlebniswelt am Schluss 18,2 Millionen Euro Kosten aufgelaufen sind. Aufgrund von Corona und Lieferengpässen kam es zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen; die Eröffnung der Dampflok Erlebniswelt konnte dadurch erst im August 2024 stattfinden.



Die begehbare Lok

Kernstück der Dampflok Erlebniswelt ist die 92 739, die auf einem Spielplatz überlebte. Sie ist als Schnittmodell begehbar. Nach über 20 Jahren im Freien war die T 13 in keinem guten Zustand. Man hatte vorerst von der Aufarbeitung der Lok abgesehen. Das änderte sich, als man ihren neuen Verwendungszweck als Hauptexponat für die Ausstellung gefunden hatte.



Dampflok Erlebniswelt

Öffnungszeiten: April - November: Dienstag - Sonntag, Feiertage: 10:00 - 18:00 Uhr

Öffnungszeiten: Dezember- März: Dienstag - Sonntag, Feiertage: 10:00 - 17:00 Uhr

Eintritt: 9,50 €, ermäßigt: 7,00 €, Familienkarte: 22,00 €

Die Dampflok Erlebniswelt ist nicht Teil des Dampflokwerkes Meinigen. Sie wird von der Stadt Meiningen betrieben!

Dampflokwerk Meiningen

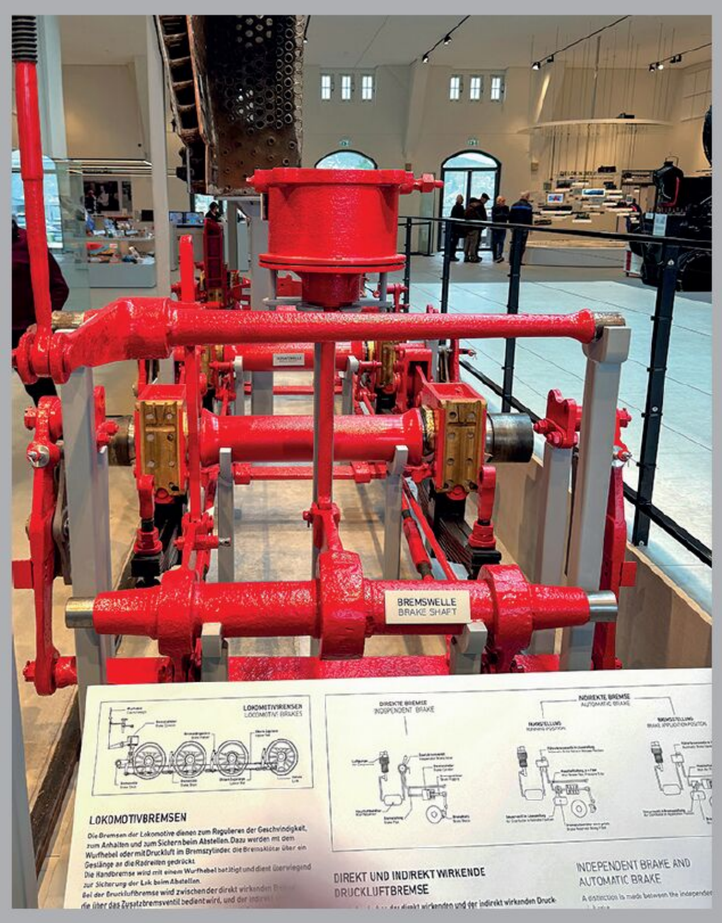
Die von der Werkleiterin Susanne Jung geführte DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH - Dampflokwerk Meiningen hat sich seit der Gründung 1914 über die Jahre zu einem Kompetenzzentrum für historische Schienenfahrzeuge sowie Spezialfahrzeuge entwickelt. Regel- und Schmalspurlokomotiven für die DB AG, Privatbahnen, Museumsbahnen und Eisenbahnvereine aus dem In- und Ausland werden hier instandgesetzt. Einzelne Baugruppen und Komponenten für historische Dampflokomotiven aus ganz Europa, wie beispielsweise Dampflokkessel, werden ebenfalls aufgearbeitet oder neu gefertigt. In Einzelfällen entstanden in jüngerer Zeit sogar Neubaulokomotiven im Werk.

Zusätzlich ist das Werk eine wichtige Anlaufstelle für Betreiber von Bau-, Bergungs- und Bahndienstfahrzeugen und führt unter anderem Fristarbeiten und Reparaturen an Schneepflügen und -schleudern der DB InfraGO AG als auch an Schienendrehkranen durch.

Vielen ist das Werk noch aus der Zeit der Deutschen Reichsbahn bekannt. 1969 erhielt das Raw Meinigen den erweiterten Namen „Reichsbahnausbesserungswerk Helmut Scholz“. Seit der Gründung der Deutschen Bahn AG 1994 ist es Teil der DB Fahrzeuginstandhaltung.

2024 feiert das Dampflokwerk Meiningen sein 110-jähriges Bestehen. Jährlich pilgern mehr als 10.000 Besucherinnen und Besucher am ersten September-Wochenende zu den Meininger Dampfloktagen.

Nach Anmeldung im Internet kann das Dampflokwerk samstags um 10 Uhr besichtigt werden. November bis März: Führungen durch das Werk jeden 1. und 3. Samstag. April bis Ende Oktober finden die Führungen jeden Samstag statt.



Von der Bauart gibt es nur drei weitere erhaltene Fahrzeuge: Neben der – heute in der Erlebniswelt Meinigen stehenden – 92 739, die 92 503 im Bw Dresden-Altstadt, die 92 638 als „7906 Stettin“ bei der Museums-Eisenbahn Minden und die TKp1-46 (ehem. Bromberg 7909, 92 973) als Denkmal vor dem Bahnhof in Bydgoszcz/PL.

Trotz ihres sehr schlechten Erhaltungszustandes bleibt die Lok durch die Aufarbeitung im aufgetrennten Zustand dennoch für die Nachwelt erhalten und ist Lehrwerkzeug für die Vermittlung von Dampfloktechnik für alle Interessierten.

Die Ausstellung

Obwohl das Grundprinzip der Dampflokomotive einfach ist – Feuer erhitzt Wasser, Wasser wird zu Dampf, Dampf treibt an – sind Dampflokomotiven durch die Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen und Ansprüche zu komplexen Maschinen geworden. An den Teilen der 92 739 werden die Einzelteile einer Dampflok benannt, wird auf die verwendeten Materialien eingegangen und die einzelnen Schritte, die notwendig sind, um eine Dampflok in Bewegung zu setzen, erklärt.

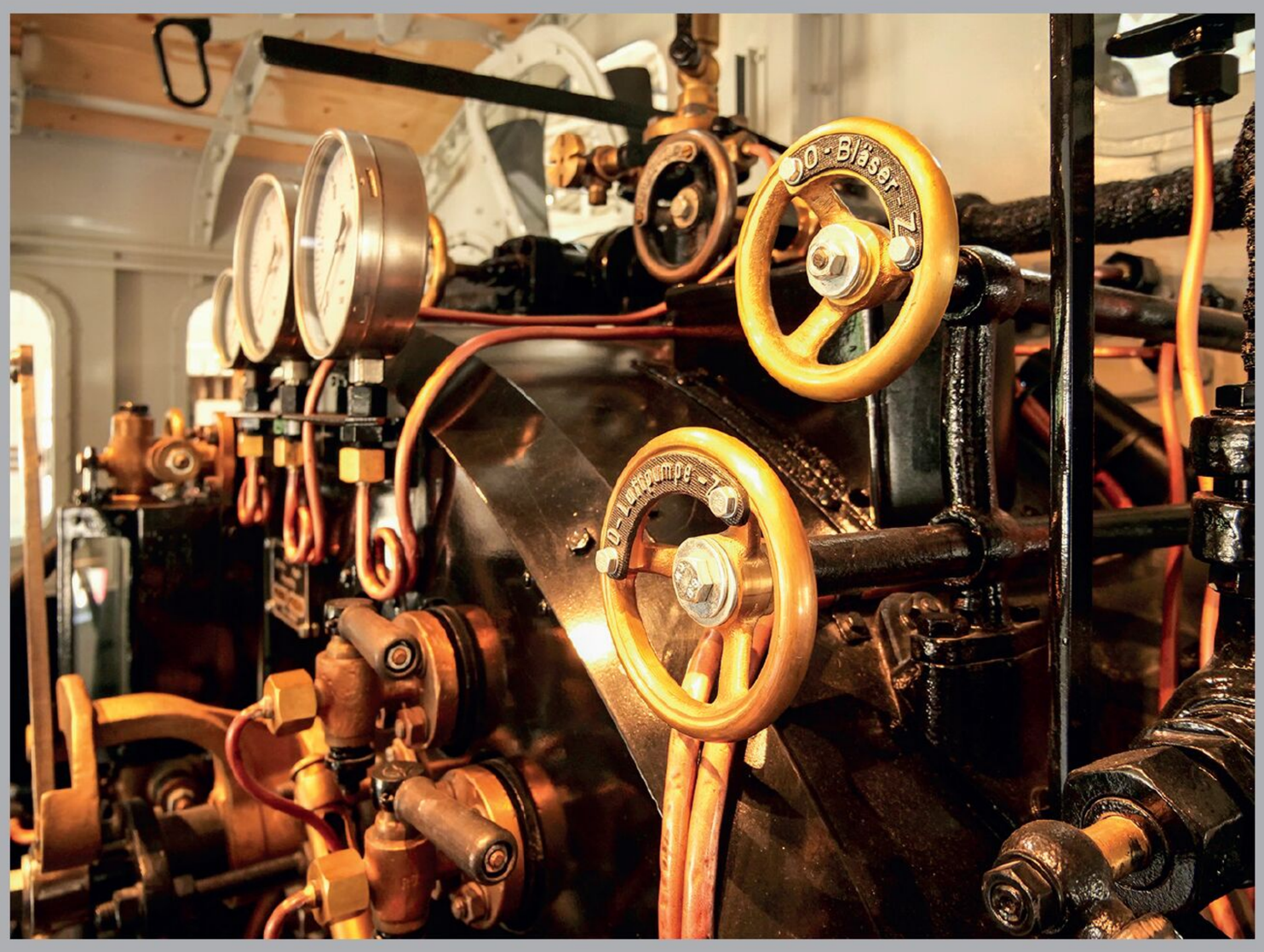
Medienstationen machen sichtbar, was sonst nur im geschlossenen System der Dampflok passiert. Besucherinnen und Besucher bewegen sich entlang der Längsschnitte der Lok bis hin zum begehbaren Führerstand und vollziehen aus unmittelbarer Nähe den Weg des Dampfes nach.

Innenleben

Die Dampflok Erlebniswelt lockt mit dem Begriff „Dampflok erleben“. Man möchte fast sagen Dampflok begreifen. Und dies ist fast wörtlich zu nehmen. Die Ausstellung ist so konzipiert, dass die komplett aufgearbeitete T 13 auf der Lokführerseite vollständig erhalten, der Führerstand begehbar und der Rest der Lok wie ein Schaubild aufgeklappt wurde. Kenner der Dampflokomotivkunde Bd. 134 der Eisenbahnlehrbücherei der Deutschen Bundesbahn erinnern sich bestimmt an das Schaubild einer aufklappbaren Tenderlokomotive, welches im Anhang beigeben wurde. Genauso kann man sich die Lok in Meiningen vorstellen. Die grundsätzliche Funktionsweise der Lokomotive wird anhand des sensorischen Zugangs neben der audio-visuellen und vor allem der haptischen Wahrnehmung vorbildlich dargestellt. Die Funktionsweise der Dampflokomotive kann man oft anderenorts zum Beispiel im Dampflokmuseum in Neuenmarkt per Beamer auf dem Kessel der 39 230 visuell dargestellt sehen. Die Einmaligkeit der Dampflok Erlebniswelt besteht im aufgespaltenen Zustand der 92 739, den es so in keinem anderen Museum noch mal geben wird.

Wohin geht's als nächstes?

Unser Deutschlandticket-Team (Mäx, Ralf, Markus und Volker) wird für eine Zwei-Tages-Tour nach Wernigerode aufbrechen. Harzquer- und Selktalbahn sind das Ziel. Aber das ist eine andere Geschichte...



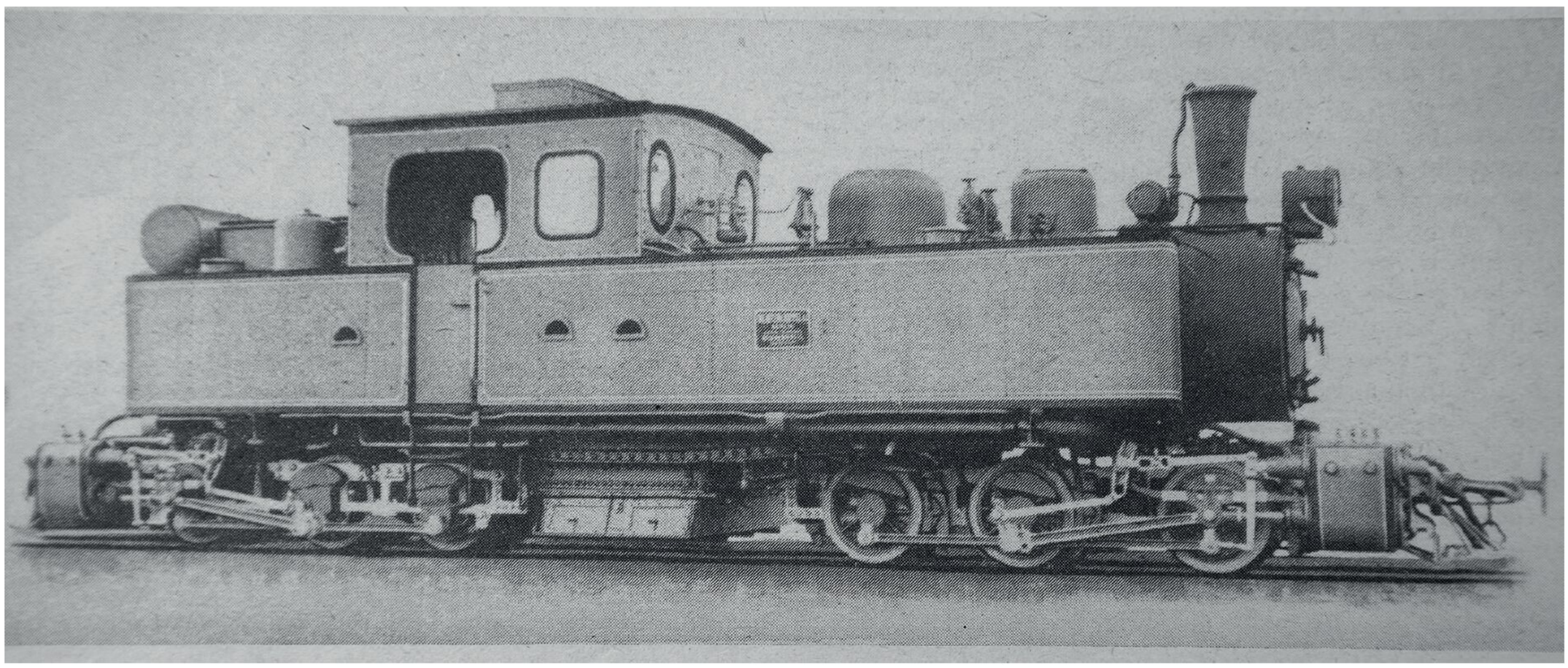
Text: vs
Fotos: Peter Steinwachs DEW (2), Ralf Borowsky (2), vs (7)
Grafik: DEW

Quellen:

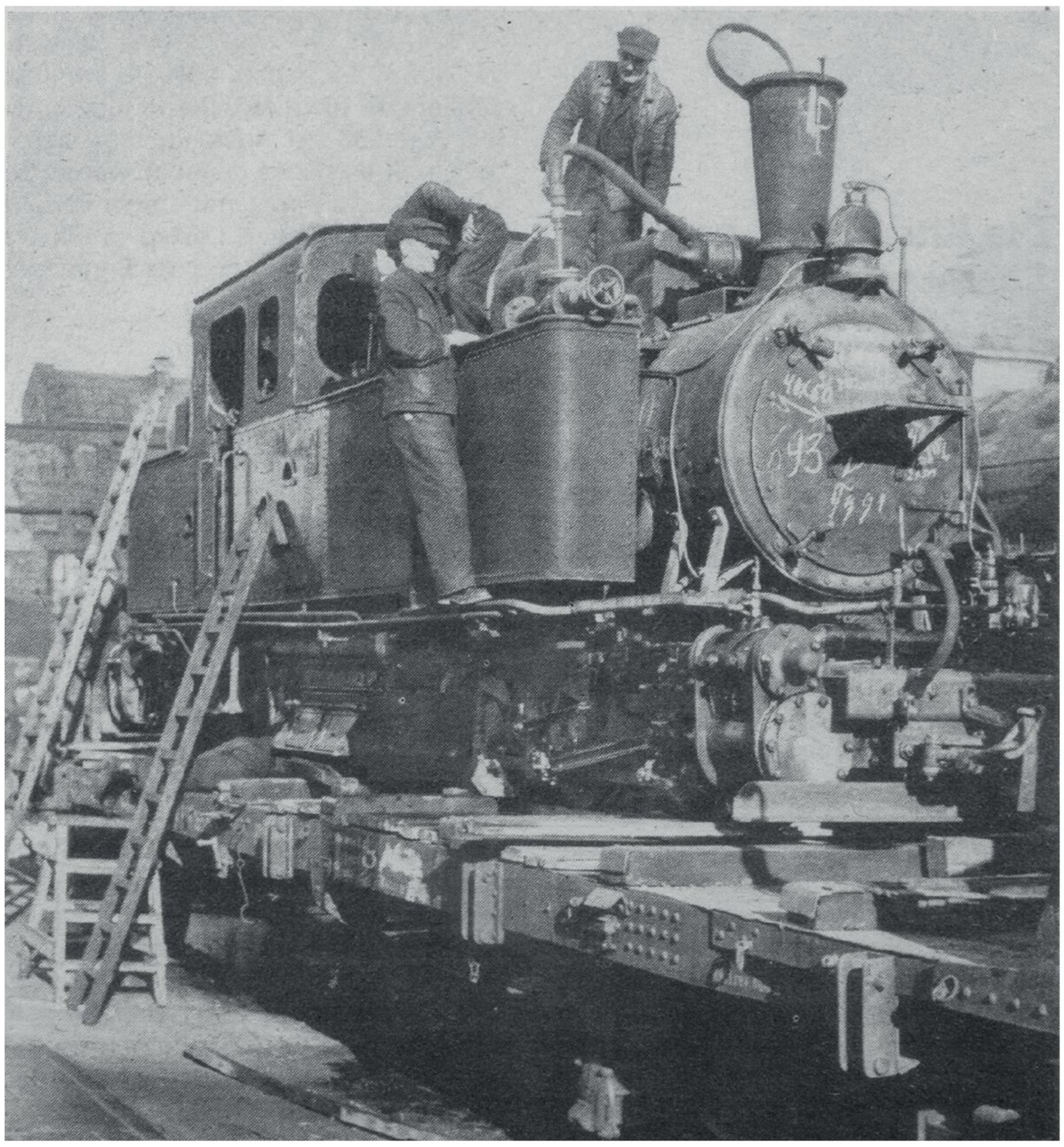
Dampflok Erlebniswelt Meiningen: dew-meiningen.de
Dampflokwelt Meiningen - MDR DOKU: youtu.be/mLVOSholcx8
Dampflokwerk Meiningen: www.db-fzi.com/fahrzeuginstandhaltung-de/Werk-Meiningen-6282258
Preußische T 13: de.wikipedia.org/wiki/Preu%C3%9Fische_T_13_(Bauart_Union)
Preußische T 13, Horst J. Obermayer
Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven:
ISBN 3-440-05530-2

Eine kleine deutsche Kitson-Meyer Lok – oder: drei Kitson-Meyer-Loks fuhren auch in Kontinentaleuropa!

Ein guter – leider schon 2009 verstorbener – Freund aus Tschechisch Budweis übergab mir so Mitte der 90er-Jahre des vorigen Jahrhunderts einige aus der DDR-Zeitschrift „Der Modelleisenbahner, DDR 2/83" herausgeschnittene Seiten und meinte: „Das wird dich und deine schienengebundenen Schönheiten sicher interessieren".



Die 1927 für Chile gebaute Kitson-Meyer Lokomotive (O&K 11 350)
(aus „die Kitson- Meyer Schmalspurloks der DR" von Helmut Pochadt aus „Der Modelleisenbahner", DDR 2/83)



Die Tyyl 693 in einem Ausbesserungswerk in Polen in den 50er-Jahren
(aus „die Kitson- Meyer Schmalspurloks der DR" von Helmut Pochadt aus „Der Modelleisenbahner", DDR 2/83)

Technische Daten

		O & 11350/27	O & K 13306/39
Zylinderdurchmesser	mm	270	270
Kolbenhub	mm	350	350
Raddurchmesser	mm	700	700
Dampfdruck	kg/cm²	15	15
Rostfläche	m²	1,5	1,5
Rohrheizfläche	m²	(x¹) 45,8	(x²) 41,9
Überhitzerheizfl.	m²	17,5	...
Gesamt-Achsstand	mm	7600	7600
Achsstand (fest)	mm	2200	...
Länge über Puffer	mm	...	11230
Leergewicht	t	27,7	28,3
Dienstgewicht	t	36,7	38,4
Wasser	m³	5,0	5,0
Kohle	t	2	2
Zugkraft (0,6 x p)	kg	6560	6560
Leistung	PSi/PSe	.../250	310/250
Heizfl., Feuerbüchse	m²	...	5,9
Anzahl der Heizrohre		...	18
Heizrohr-Durchm.	mm	...	35/40
Anzahl der Rauchrohre		...	58
Rauchrohre-Durchm.	mm	...	65/70
Länge zw. d. Rohrw.	mm	...	2600
Höchstgeschwindigk.	km/h	...	30
Bremsart		Westinghouse	...

x² feuerberührt x¹ wasserberührt

Technische Daten der Lok 1927 und der Loks 1939
(aus „die Kitson- Meyer Schmalspurloks der DR von Helmut Pochadt" aus „Der Modelleisenbahner", DDR 2/83)

Und tatsächlich war das für mich etwas sehr Interessantes, war doch auf wenigen Seiten von Helmut Pochadt aus Berlin schlüssig dargelegt, dass in Kontinentaleuropa drei Loks der Bauart Kitson-Meyer in Betrieb waren! Das war mir, der sich mit Kitson-Meyer Loks ausgiebig beschäftigt hatte, völlig neu und in der Fachliteratur unerwähnt geblieben.

In aller Kürze:

Orenstein & Koppel (O&K) war offenbar die einzige Lokomotivfabrik außerhalb Englands, die Lokomotiven der Bauart Kitson-Meyer gebaut und 1927 eine Lok dieser Bauart in 600 mm Spur für die Chilenische Militäreisenbahn – Ferrocarril Militar Puente Alto al Volcan – ausgeliefert hat (O&K 11 350). Obwohl in England schon Mitte der Dreißigerjahre des vorigen Jahrhunderts der Bau von Kitson-Meyer Loks eingestellt worden war, über das Konzept war die Zeit hinweggerollt, bestellte das chilenische Militär nochmals drei baugleiche Lokomotiven nach. Der Bau erfolgte 1939 mit den Fabriknummern 13 306, 13 307 und 13 308, allerdings wurde offenbar wieder die Achsfolge mit CC‘4hv statt C’C‘4hv angegeben, sodass man Mallet Lokomotiven vermuten kann. Der Zweite Weltkrieg verhinderte dann die Auslieferung der Loks.

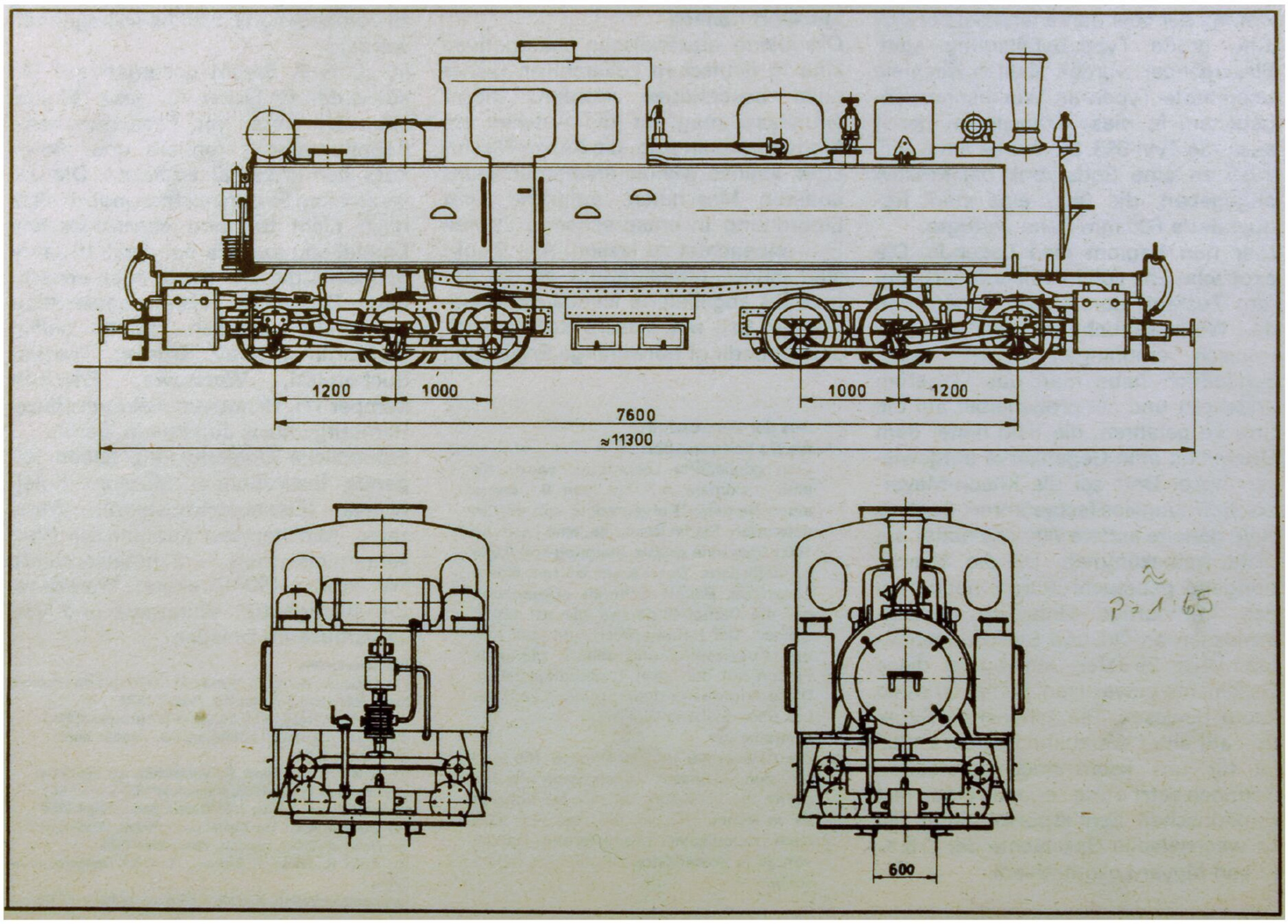
In den Wirren der letzten Kriegsmonate verschlug es die Lokomotiven ins besetzte Polen und sie wurden als DR 99 1641 – 99 1643 eingesetzt. Nach dem Krieg wurden die Loks als PKP Tyyl-691 – 693 geführt. Mit der zunehmenden Umspurung der polnischen Schmalspurbahnen auf 750 mm wurden die Einsatzmöglichkeiten für die Loks immer mehr eingeschränkt. Die Loks wurden in Mlawa ausgemustert. Eine davon könnte noch bei einer Werksbahn in Krakow weitergedient haben.

Es hat einige Jahre (bis nach meiner Pensionierung) gedauert, bis ich Zeit fand, mich wieder mit diesen Maschinen mit ihrem bemerkenswerten Schicksal zu beschäftigen. Im Herbst 2019 habe ich mich dann hingesetzt, die Lok gezeichnet und mit den Arbeiten begonnen.

Mir war klar, dass ich eine relativ große 600-mm-Lok als 1000-mm-Lok abbilden wollte und ich habe versucht, die Proportionen zu erhalten und das Ganze ungefähr in 1:20 gehalten.

DRAIN DAILY
37
37

LI SAG
BIETA
37



Übersichtsplan der Loks aus dem Jahre 1939 (Zeichnung K. Jünemann, Berlin)
(aus „die Kitson- Meyer Schmalspurloks der DR" von Helmut Pochadt aus „Der Modelleisenbahner", DDR 2/83)

Außerdem hatte ich den Übersichtsplan der Loks von 1939 und nur ein aussagekräftiges Foto von der Lok aus 1927, die genauen Unterschiede konnte ich mangels Unterlagen nicht feststellen.

Als Fahrgestell verwendete ich zwei dreiachsige LGB-Antriebe mit überfederter Mittelachse. Für die hintere Antriebsgruppe mit Außenrahmen wurden die Räder auf Achsen mit Stummel für die Hallschen Kurbeln aufgepresst. Die Anbauten der Antriebsgruppen bestehen aus einem Materialmix Alu-Messing-Kunststoff, der Außenrahmen aus einer 1,5-mm-Alu-Platte. Die sichtbare Verrohrung auf der Oberseite der Antriebsgruppen aus Kunststoffrohren (HO-Bausatz).

Für die Zylinder und die Steuerung hatte ich etliche Teile der LGB-Sprembergerlok auf Lager und sie schienen mir hier aufgrund der Formähnlichkeiten gut verwendbar. Auch die Kuppel- und Schwingenstangen sind LGB-Teile. Der Rahmen besteht wieder einmal aus Alu-Profilen und Platten vom Schrott. Der Aschkasten ist aus Messing gelötet. Der Aufbau ist aus 3-mm-Acrylglas, das Führerhausdach ist eine 1-mm-Alu-Platte. Der unten aufgeschnittene Kessel ist ein Alu-Rohr mit passendem Durchmesser.

Dazu kamen dann noch etliche Messingteile für Handläufe, Schlot und Geländer etc. LGB-Teile wurden u. a. für die Laternen, die Auftritte, den Generator, das Speiseaggregat, die Glocke, die Haltestangen an den Enden der Antriebsgruppen, die Schienenräumer, die Vakuumschläuche und das Sicherheitsventil verwendet. Alle anderen Ausschmückungsteile wurden aus Kunststoff oder Messing hergestellt, ich hatte zu der Zeit noch keine eigene Drehbank. Der Führerstand, von dem ich keine Abbildung hatte, ist zwar in seinen wichtigen Teilen ausgebildet, jedoch in Form der Armaturen und Be-

Die kleine Lok noch unfertig auf dem Werkstattgleis

Lok 37 Elzbieta auf dem Weg durch das Weissenbachtal in Richtung Bruck HuLSt

dienelemente und deren Anordnung eine Annahme auf der Grundlage von Führerstandsfotos anderer O&K Loks. Die kleine Lok hat keine Geräuschelektronik, da ich den Platz im Aschkasten, im Kessel und in den Vorratsbehältern für Bleiballast benötigte. So hat die Lok ein Gewicht von 8 kg und kann damit freizügig im Museums-Personenverkehr eingesetzt werden. Sie erhielt den Namen „ELZBIETA“ und die Nr. 37.

Text/Fotos. mr

Lok 37 Elzbieta im Weissenbachtal zwischen den Weissenbachbrücken 2 und 3 in Richtung Bruck HuLSt

Frank, Morris und Merddin Emrys

Camping und Kleinbahn II – oder: sie reisen wieder, die tolldreisten Eisenbahnenthusiasten in ihren klappernden Kisten

Wenn die Ferien vor der Tür stehen, dann hängt man seine Gattin nebst Kinder an den Haken, schnappt sich den Hut und ab geht es in den wohlverdienten Urlaub.

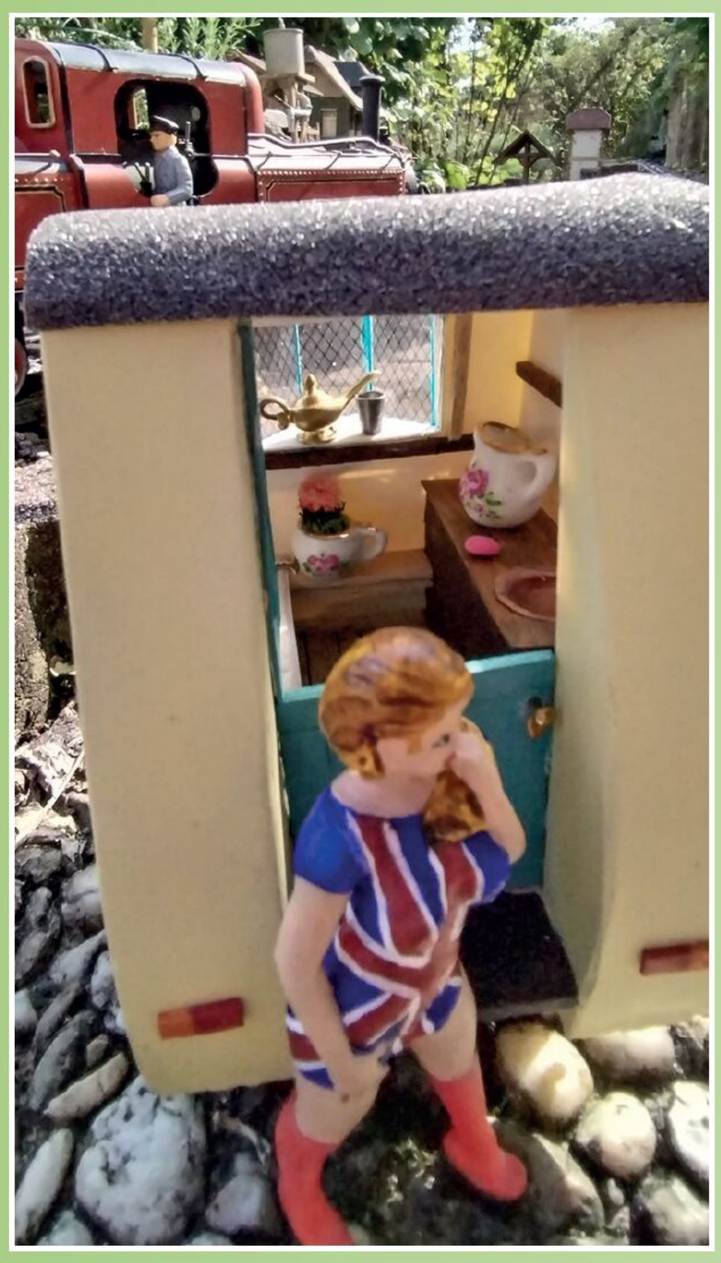
Jahr für Jahr nutzt manch ein Eisenbahnverrückter die Gelegenheit, um die Miniaturen im Keller oder Garten in Lebensgröße und im natürlichen Habitat zu erleben. Feriendomizile, vor allem für Familien und dazu noch in der Hauptsaison, werden immer teurer. Viele zieht es daher mit dem eigenen Wohnmobil, Wohnwagen oder Zelt in die Ferne. Nicht selten ist eine touristische Eisenbahnstrecke in der Nähe.

Die bundesdeutschen Straßen sorgen schon während der Reise für ein nostalgisches Reisegefühl und manch einer fühlt sich in die Zeit der Postkutschen zurückversetzt, wenn es wieder eine „kurze“ Umleitung zu meistern gilt. Mancher merkt schnell, mit seinen Sprachkenntnissen kommt er beim deutsch-bürokratischen Schilderwald nicht weiter. Wem die Bundesrepublik zu wenig Abwechslung und Abenteuer bietet, der findet sich schnell jenseits der Grenzen oder gar jenseits des Atlantiks wieder. Ob in Großbritannien, der Schweiz oder gar in Amerika. Überall gibt es für Eisenbahnenthusiasten etwas zu entdecken und zu erleben.

Der Freizeitcharakter meiner Anlage wurde bereits maßgeblich geprägt, aber wen einmal die Sammelleidenschaft packt, der muss nicht nur A, sondern auch B und C und D und E sagen. Und es gibt viele Campingmodelle, die es nicht zu kaufen gibt (insbesondere im Maßstab G wie Gummi, also 1:22,5 – 1:24). Der findige Modellbauer greift zu Messer und Klebstoff und legt los.

Dem geneigten Leser möchte ich nach meinem ersten Artikel in der Ausgabe 6/2023 nun weitere Modelle präsentieren und dabei auf Tuchfühlung mit verschiedenen Schienenfahrzeugen derselben Epoche gehen.

Beginnen wir unsere Zeitreise in Großbritannien. Seit dem 06. Februar 1952 wird das Land von Königin Elisabeth II regiert, die Beatles stecken noch in den Kinderschuhen und Ian Flemming erschafft mit seinem Roman „Casino Royale“ am 13. April 1953 die Figur „James Bond“. Irgendwann in dieser Zeit erblickte ein einzigartiger Wohnwagen das Licht der Welt. Es sollte bei einem Exemplar bleiben.



Auch wenn er mehr Ähnlichkeit mit einem Vogelhäuschen hat, die Räder und die Kupplung sprechen für einen Anhänger. Die Ursprünge des Wohnwagens liegen im Dunkeln. Die Überlieferung will es, dass der Wohnwagen aus den Rumpfteilen eines Flugzeugs des II. Weltkriegs gebaut und auf ein PKW-Chassis montiert worden sein soll. Der Erbauer soll Frank geheißen haben. Der Wohnwagen wird seither „Frank“ genannt. Mehr Informationen konnte ich nicht recherchieren. Aber die einzigartige Bauart hat es mir angetan. Der Wohnwagen verfügt über einen Schlafplatz für eine Person, ein Erkerfenster, ein Waschbecken und ein wenig Stauraum. Die Inneneinrichtung wurde dem Original nachempfunden.

Da wir in England verweilen, wollen wir einen Bogen um Fish’n’Chips machen, die Kronjuwelen im Tower lassen wir links liegen und auch Inspector Barnaby lassen wir lieber anderswo ermitteln. Als Zugfahrzeug präsentiere ich ein weiteres Stück englisch-technischem Kulturguts: den Morris Minor 1000 Traveller, Baujahr 1958. Nur ein Mini Cooper wäre britischer. Er lief von 1956 bis 1971 vom Band. Am 22. Dezember 1960 wurde der einmillionste Minor hergestellt und verfügte ab 1962 über einen Motor mit 1.098 m³. Mit satten 47 PS ging es auf Reisen.

Vielleicht zur Ffestiniog Railway im walisischen County Gwynedd. Sie wurde 1832 gegründet und ist heute die älteste aktive Schmalspurbahn und zugleich die älteste noch existierende Eisenbahngesellschaft weltweit. Auf knapp 22 km geht es vom Hafen in Porthmadog durch eine malerische Landschaft zu den Schiefersteinbrüchen in Blaenau Ffestiniog. Apropos einzigartig: die Ffestiniog Railway war auch die erste Eisenbahngesellschaft in Großbritannien, die Personenwagen mit Drehgestellen einsetzte. Die „Merddin Emrys“ war die erste Lokomotive, die von der Festiniog Railway Company in Boston Lodge im eigenen Haus gebaut wurde und ist heute noch im Einsatz. Merddin wurde nach dem Entwurf von G. P. Spooner gebaut und verfügte über Fairlies patentierte Gelenkverbindung, wodurch der Typ allgemein als Doppellokomotive oder Double Fairlie bekannt wurde. Sie war die dritte Lokomotive dieser Art, die auf der Ffestiniog Railway eingesetzt wurde, und wie alle anderen hatte sie eine 0-4-4-0-Radanordnung. Als Heizer hat man einen eher stressigen Job, sind doch zwei Kessel parallel zu bedienen.

Ob „Frank“ jemals in Porthmaddog war, und das auch noch in Begleitung eines Morris Minor 1000, kann ich nicht sagen, aber die Ffestiniog Railway bietet eine stilechte Kulisse für das Gespann und in puncto Einzigartigkeit passen beide auch gut zusammen.

Verlassen wir die Heimat von Rowan Atkinson und Robbie Williams. Springt man in London in Themse und hält sich dann in der Nordsee auf Nord-östlichem Kurs, so erreicht man mit ewtas Glück die Niederlande. 1961 regiert auch hier eine Königin, Juliana Louise Emma Marie Wilhelmina. Sie bestieg am 06. September 1948 den niederländischen Thron, Rudi Carrell hat in den 1960ern seine ersten TV-Erfolge und Arjen Robben kennt noch niemand.

In den Jahren 1958 bis 1973 jedoch baute ein Herr van Kemnade auf der Allee in Veldhoven unter dem Markennamen KEMA Wohnwagen, die mit einer riesigen Dachluke, die eher die Bezeichnung Hubdach verdienen würde, ausgestattet waren. Wann er tatsächlich begann, Wohnwagen zu bauen, ist nicht überliefert. Der erste Verkaufsprospekt datiert auf 1958. Ab 1960 wird der „Kolibri“ angeboten. Das hier präsentierte Modell orientiert sich an einem Kolibri von 1961. Die Dachluke ist nicht zu übersehen. Genauso wenig das ausstellbare Heckfenster. Ausgestattet war er mit einer Sitzecke, die zu einem Doppelbett umgebaut werden konnte, einer kleinen Küchenzeile mit Herd und Spülbecken, Kühlschrank und Kleiderschrank. Das Gesamtgewicht lag bei 366 kg.

Da es sich um ein niederländisches Gespann handelt, dürfen Fahrräder natürlich nicht fehlen und so ist der Modell-Kolibri mit einem Deichsel-Fahrradträger ausgestattet. Ob es diesen 1961 schon gab, keine Ahnung. Aber heute ist dieser an fast jedem Caravan zu finden.

KEMA Kolibri, DAF 55 und Rhb Krokodil

Wenn es um die Niederlande geht, denkt jeder gleich an Gouda, Linda de Mol, und Vla. Doch neben Meisjes, Frikandeln, Grolsch und Windmühlen haben die Niederlande auch technisch einiges zu bieten. Die Marke DAF kennt man heute noch. Insbesondere im Stau auf einer der bundesdeutschen Autobahnen kann ich dem Leser nur empfehlen, die Zeit zu nutzen und die LKW hinsichtlich ihrer Marke zu studieren. Fahrzeuge der Marke DAF sind heute noch unterwegs. Von 1958 bis 1975 baute DAF auch PKW. Insbesondere die Baujahre ab 1970 sind optisch vielen noch präsent. Der DAF 66 wurde noch bis 1979 als Volvo 66 produziert.

Als Zugmaschine stelle ich den DAF 55 Estate (Kombi), Baujahr 1969, vor. Der DAF 55 galt als kleines Familienauto. Für die Motorisierung ging DAF eine Partnerschaft mit Renault ein, um eine 55 PS starke Version des 1,1 Liter Reihenvierzylinder-Cléon-Motors verbauen zu können.

Ein altes Klischee, und diese wollen wir nicht vernachlässigen, will es, dass Niederländer gerne ihre Ferien in den Bergen verbringen. Und so hat es bestimmt den ein oder anderen Niederländer in den 1960er-Jahren in den Ferien auch in die Schweiz verschlagen.

Besonders in den 1960er und 1970er-Jahren wurden in den Alpen die Skigebiete mit neuen Bahn- und Liftanlagen erschlossen. Insbesondere der Skiurlaub in den Alpen erlebte zu dieser Zeit einen Boom. Neben den bekannten appenzeller „Bärli Biber“ und dem berühmten „Enzian“, bekannt auch durch Heino‘s Hit „Blau blüht der Enzian“ von 1972, gibt es gerade in der Schweiz für Freunde des Stahlrosses viel zu entdecken.

In den 1960er und 70er-Jahren war bei der Rhätischen Bahn das Krokodil (Ge 6/6 401 bis 406) im Einsatz. Erst 1974 wurde die erste der ab 1921 beschafften Maschinen unfallbedingt ausrangiert. Heute sind noch zwei Krokos, die Nummern 414 und 415, betriebsbereit. Beide Loks wurden 1929 in Dienst gestellt. Das Rhätische Krokodil verfügt über 1.140 PS und kann zwischen 150 t und 200 t ziehen (abhängig von der Steigung der Strecke).

Da wir international unterwegs sind, wollen wir das auch bleiben. Seit 1941 baute Robert Gray in Los Angeles in Kalifornien (USA) Wohnwagen. Ursprünglich als mobile Heime für aktive Militärangehörige konzipiert, entwickelten sich die Shasta-Anhänger im Laufe der Zeit weiter und wurden zum weltweiten Favoriten vieler Camper und zu einem Sinnbild des „American Dream“. Nicht zuletzt wegen der Flügel, die seit 1958 das Erkennungszeichen der Marke „Shasta“ und ein beliebtes Sammelstück bei Fans geworden sind. 1961 wurde der hier abgelichtete Shasta Airflyte gebaut. Ein typischer Ami der 1960er-Jahre. Die Toilette war aus Keramik, ein 3-Flammen-Gasherd mit Backofen und ein Kühlschrank waren Serienausstattung. Viele europäische Fabrikate muten da eher spartanisch an. Der Shasta bot 2-3 Erwachsenen einen Schlafplatz bei einem Gesamtgewicht von 816 kg.

In den amerikanischen 1960er-Jahren verabschiedet sich der Pettycoat langsam von der Bildfläche. In der Mode setzt sich die A-Linie durch, die Röcke werden noch kürzer, Elvis röhrt aus den Radios und seit 1960 kann man Coca-Cola aus Dosen genießen. Auf der Straße dominiert die Heckflosse. Und wo der Wohnwagen eine hat, da darf das Zugfahrzeug natürlich nicht zurückstecken. Seit 1952 trägt das Hardtop-Coupé der Firma Chevrolet den Beinamen „Bel Air“. Der Chevrolet Bel Air wurde mit einer Klimaanlage, Servolenkung, Servobremse und Automatikgetriebe angeboten. Die Anhängelast beträgt stolze 2.235 kg. Neben den zwei- und viertürigen Limousinen wurden auch ein Coupé und ein Kombi angeboten. Die Motorleistung betrug je nach Ausstattung bis zu 221 PS. Das ideale Zugfahrzeug für den Shasta Airflyte.

Eine Reise ins Dänemark der 1960er-Jahre bietet sich geradezu an. Mit dem Linienschiff „Hanseatic“ konnte man in nur 43 Tagen von New York nach Hamburg reisen. Die Hanseatic war übrigens von 1958 bis 1966 auf der Linie Hamburg-New York im Einsatz und an Bord dieses Schiffes wurde 1959 ein Teil der Bordszenen für den Film „Drillinge an Bord“ mit Heinz Erhardt und Trude Herr in den Hauptrollen gedreht.

Wer die Überfahrt wagte und finanzieren konnte, der durfte mit seinem Gespann einen Urlaub in der traumhaf-

Shasta Airflyte, Chevy Bel Air und DBJ ML 10

Airstream Bambi, Käfer und Porter-Lok

ten Landschaft Bornholms verbringen. Die malerische Insel liegt in der Ostsee an der Südküste Schwedens. In den 1960er-Jahren konnte man die Insel noch mit der Bahn bereisen. Die Trasse führte vorbei an mittelalterlichen Rundkirchen, durch blühende Felder und entlang der teils schroffen Küste. Es war bestimmt ein Erlebnis, mit dieser Bahn zu fahren. Heute kann man die Trasse teilweise mit dem Drahtesel befahren. Kein Vergleich zu einer Fahrt mit der Bahn...

Seit 1932 bot die Firma A/S Frichs in Aarhus (Dänemark) eine Reihe von standardisierten Dieselmotoren in fünf Leistungsklassen an. 1934 bis 1935 erhielten die meterspurigen „Haderslev Amtsbaner“ und die „De Bornholmske Jernbaner“ (DBJ) je eine Kleinlok als HAJ D1 bzw. DBJ ML 8. Die zweiachsigen Lokomotiven (Radstand 2,5 m) hatten ein geschlossenes, endständiges Führerhaus und verfügten dank einem Frichs-Dieselmotor mit sechs Zylindern über 115 PS. Das Fahrzeug HAJ D1 gelangte später zur DBJ, wo es die Betriebsnummer ML 10 erhielt.

Verlassen wir Europa für das nächste Modell. Wer nach New York und keine mehrtägige Seereise unternehmen will, der kann seit 1955 mit dem Flugzeug in die Vereinigten Staaten reisen. Am 08. Juni 1955 fand der erste Transatlantikflug der deutschen Lufthansa statt. Mit einer „Super Constellation“ des Herstellers Lockheed ging es mit vier turbogeladenen Sternmotoren mit 3.295 PS und 64 Sitzplätzen von Hamburg nach New York. Einen Monat zuvor hatte die junge Bundesrepublik mit ihrer staatlichen Souveränität auch die Lufthoheit wiedererlangt. Ein Non-stop-Flug war es dennoch nicht. Getankt wurde in Düsseldorf, Shannon in Irland und Island. Die Flugzeit betrug 17 Stunden.

Aber ich schweife ab.

Bis in die frühen 1930er-Jahre wurden Wohnwagen in den USA oft hobbymäßig in Eigenregie nach veröffentlichten Vorlagen selbst gebaut. Wallace „Wally“ M. Byam war Herausgeber verschiedener Publikationen wie eines Magazins für Heimwerker und eines Radioprogrammführers. Nachdem eine Veröffentlichung einer ihm zugesandten Bauanleitung für Wohnanhänger zahlreiche Beschwerden einbrachte, beschloss er selbst Wohnwagen zu bauen. Der Grundstein der heute berühmten Airstream-Wohnanhänger war gelegt.

Nach verschiedenen Schicksalsschlägen wie dem II. Weltkrieg und damit zusammenhängender Materialengpässe auch in den USA, wurde 1961 der erste einachsige Airstream-Reiseanhänger angeboten, der liebevoll „Bambi“ genannt wurde.

Den Namen soll der Anhänger auf der Airstream-Karawane von Kapstadt nach Kairo erhalten haben. Als der gegenwärtige Firmengründer Wally von einem Miniaturhirsch erfuhr, der von den angolanischen Einheimischen verehrt wurde und für seine Kraft und Trittsicherheit bekannt war, wurde er zum Namensgeber des Wohnwagens. Der Hirsch wurde im Umbundu-Dialekt der Bantu-Sprache „O’Mbambi“ genannt. Dass der 1942 erstveröffentlichte Kinderfilm „Bambi“ aus dem Hause Walt Disney hierdurch beeinflusst wurde, kann ausgeschlossen werden. Dieser basiert auf dem 1920 erschienenen Roman von Siegmund Salzmann alias Felix Salten.

1961 war John F. Kennedy Präsident der Vereinigten Staaten, die Nasa hatte mit Alan Shepard den ersten Mann ins All geschossen und die Schauspielerin Meg Ryan erblickte das Licht der Welt.

Der Bambi war nicht frei konfigurierbar. Das optionale Jalousie-Fenster in der Tür, eine Lüftungstür und ein Doppel- oder zwei Einzelbetten waren so ziemlich die einzigen wählbaren Optionen. Der Bambi wurde in den Werken in Ohio und Kalifornien gebaut. Für die Baujahre 1961 und 1962 kann man am Standort der Toilette erkennen, ob es sich um einen Wagen aus Ohio oder Kalifornien handelt. Die Wohnwagen aus Kalifornien hatten die Toilette an der Straßenseite. Zur weiteren Ausstattung gehörte ein 3-Flammen-Gasherd mit Backofen, ein Porzellan-WC, Klimaanlage und ein Warmwasserbereiter. Gesamtgewicht 950 kg.

Der Bambi war ein kleiner Wohnwagen, der auch von schwächeren Fahrzeugen wie dem VW-Käfer, einer weiteren Stil-Ikone dieser Zeit, gezogen werden konnte. Zu dem VW-Käfer könnte man viel schreiben. Vieles ist aber auch

schon bekannt. Daher geht unsere Reise weiter nach Pittsburgh (USA). In der am 25. November 1758 gegründeten Stadt in Pennsylvania baut die Firma H. K. Porter seit 1866 Dampflokomotiven. Der Export erfolgte in alle Welt. Porter-Loks fuhren auf Hawaii und auf den Philippinen sowie auf vielen amerikanischen Waldbahnen. Die Lok „Rusty“ der LGB hat solch eine Porter-Lok zum Vorbild. Bestimmt hat es seinerzeit eine Begegnung zwischen dem Bambi, dem Käfer und einer Porter-Lok bei einer Waldbahn gegeben.

Beenden wir unsere kleine Zeitreise im Harz. Mitte der 1980er-Jahre beabsichtigte die Deutsche Reichsbahn, den Betrieb der Schmalspurbahnen im Harz zu verdieseln. Hierzu erfolgte der Umbau von insgesamt 10 Lokomotiven der Reichsbahnbaureihe 112. Die erste Diesellok wurde im November 1988 in Wernigerode abgeliefert. 1989 begann der reguläre Betrieb mit zwei dieser Dieselloks, die aufgrund ihres Fahrverhaltens schnell den Spitznamen „Harzkamel“ erhielten.

Der Tank des Harzkamels fasst 2.600 Liter Treibstoff. Die Lok erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der 12-Zylinder-V-Motor aus dem Hause VEB Kühlautomat Berlin-Johannistal liefert 1.200 PS.

1988 bestand die DDR noch. Wer als Bundesbürger in den Harz wollte, musste die Einreisebestimmungen der sozialistischen Republik erfüllen. Wer hingegen im Osten lebte, hatte es da leichter, auch wenn der Brocken seit 1961 aufgrund seiner unmittelbaren Lage im Grenzgebiet militärisches Sperrgebiet war.

In den frühen 1970er-Jahren, der Brocken war also schon länger Sperrgebiet, unternahm Gerhard Müller mit seiner damaligen Freundin Inge und einem Trabant eine Reise nach Rumänien. Mit Zelt. Während des Zeltaufbaus soll er sich schwergetan haben und so soll ihm die Idee für ein Zelt für das Autodach gekommen sein. Die erste öffentliche Vorstellung des heute unter dem Namen „Villa Sachsenruh“ bekannten Dachzelts erfolgte 1976 in der Zeitschrift „der deutsche Straßenverkehr“. Erst ab 1979 erhielt Herr Müller das Patent für seine Erfindung und konnte in Produktion gehen.

Bestimmt hat es den ein oder anderen DDR-Bürger mit seiner Pappe und dem Zelt in den Harz verschlagen und ganz bestimmt wollte ein Eisenbahnverrückter die ersten Fahrten des Harzkamels im Harz miterleben. Beenden wir hier unsere Zeitreise. Wer mag, darf sich gerne einen Schierker Feuerstein genehmigen. Vielleicht zu einem Stück Baumkuchen?

Die nächsten Ferien stehen 2025 schon vor der Tür. Denn merke: nach dem Urlaub ist vor dem Urlaub.

Text/Fotos: Stephan Thonfeld

P. S.: Die amerikanischen Wohnanhänger sind im Internet und gut sortiertem Einzelhandel erhältlich. Frank, der Kolibri, der DAF 55 und der Trabant mit Dachzelt sind Eigenbauten und natürlich mit vorbildgerechtem Interieur ausgestattet.

Villa Sachsenruh und Harzkamel

Der für den Betrieb im kleinen Maßstab eingerichtete Knotenpunkt mit der Verbindung links nach Mallaig

Gleis- und Anlagenbau „Made in New Zealand“

1 Einleitung

Beim Bau meiner Anlage war ich an einem Punkt angelangt, an dem ich zwei getrennte Bahnen hatte: die Außenanlage im Garten und die Anlage des Bahnhofs Mallaig im Haus. Der Masterplan sah vor, dass diese beiden Bahnen letztendlich miteinander verbunden werden sollten. Es bestand jedoch eine Lücke, ähnlich wie bei der Great Central Railway in Loughborough, die sich dafür einsetzt, ihre nördlichen und südlichen Abschnitte durch die Stadt und über die Midland Main Line zu verbinden.

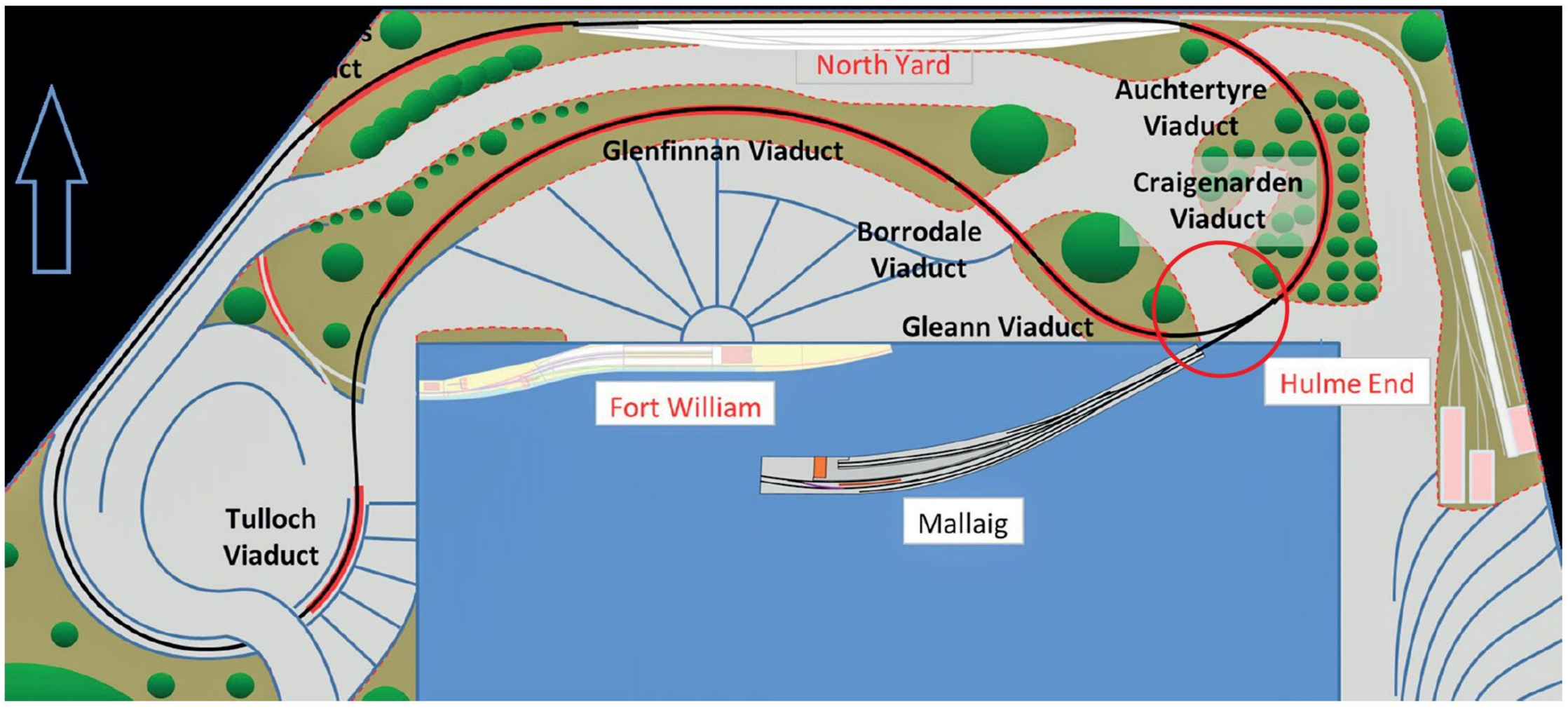
Zur Überbrückung der 2,8 Meter langen Lücke hatte ich ursprünglich zwei etwas längere Platten entworfen, von denen nur eine fertiggestellt wurde.

Die Notwendigkeit der zwei Platten ergab sich aus den unterschiedlichen Standards und Maßstäben, mit denen ich arbeite:
- 1:32 „fine scale“ für den Mallaig- und Normalspurbetrieb der British Railway West Highland.
- Schmalspurmodelle verschiedener Systeme im Maßstab 1:19, je nach Lust und Laune.

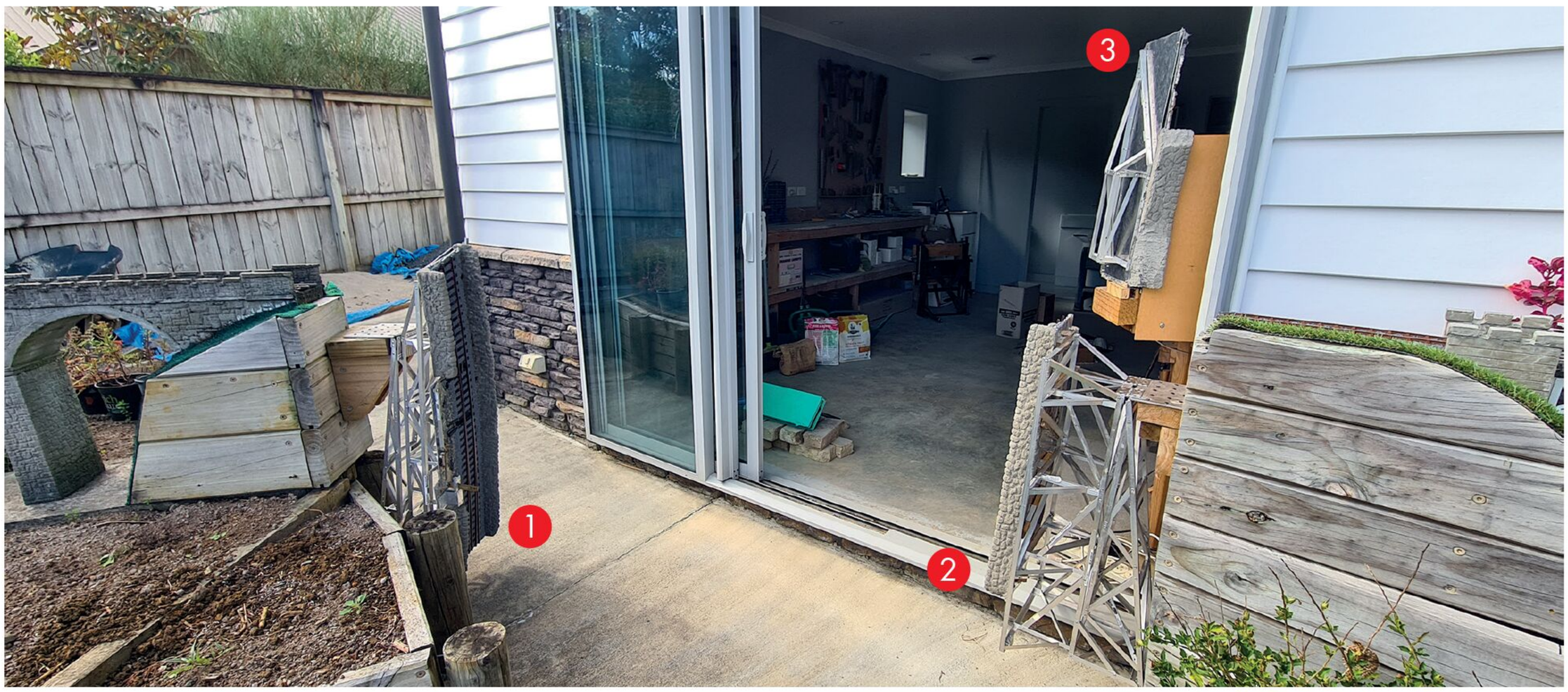
Die fertige Platte ermöglichte es, dass die Hauptschleife draußen für den Schmalspurverkehr in Betrieb genommen werden konnte. Mallaig blieb jedoch abgeschnitten. In der Praxis stellte ich fest, dass diese Platte umständlich zu montieren und zu demontieren war. Außerdem wurde es mit zunehmendem Alter immer schwerer. Komisch, dass das passiert!

Es war also ein Umdenken erforderlich.

An diesem Punkt trat das Schicksal auf den Plan. Ich unterhielt mich mit Da-



Gesamtplan mit Mallaig Junction auf der rechten Seite



Ansichten der weggeklappten Rampen von außen und innen. Die klappbaren Stützbeine lassen sich zwischen den Hauptrahmen und den angrenzenden Stützstrukturen verstauen, wenn sie wie hier abgebildet verstaut sind.

vid Halfpenny (G1MRA), der mich in meinen Bemühungen um das von mir entwickelte Dual-Standard-System bestärkte. David schlug eine Verfeinerung vor, indem er jeweils nur die Verbindung in der Mitte austauschen wollte.

2 Entwurf

Nach dieser Erleuchtung machte ich mich daran, die Verbindung neu zu gestalten. Daraus entwickelten sich Folgendes:

1.) drei klappbare Anfahrtsrampen von jeder der Anfahrtslinien:

1. Ostanfahrt vom Craigenarden-Viadukt
2. Westanfahrt vom Gleann-Viadukt
3. Innenanfahrt von Mallaig aus

Die ersten beiden sind klappbar und können bei Nichtgebrauch heruntergeklappt werden, wobei die Füße als Zwischenstütze für die Verbindungsplatten dienen. Die Mallaig-Rampe wäre eine aufklappbare, erhöhte Rampe, die bei Gebrauch herunterklappt und auf der Gleann-Zugangplatte aufliegt.

2.) Eine zentrale Platte, die auf der Lücke zwischen den oben genannten Anfahrtsrampen ruht und diese überspannt. Diese Platte hätte zwei austauschbare Decks für beide:

- den Übergang im Maßstab 1:32, der den Zugang zu Mallaig ermöglicht, oder
- einen Abschnitt des normalen Gleises für die Hauptstrecke draußen, für den Schmalspurverkehr.

Um die Längen der einzelnen Platten zu bestimmen, wurde die folgende Gleisgeometrie entwickelt:

- Die Hauptstrecke, die als Teil der östlichen Umkehrschleife der Hauptstrecke eine Kurve mit einem Radius von drei Metern über die gesamte Strecke beschreibt
- Die Abzweigung nach Mallaig, die von der Hauptstrecke durch eine Übergangskurve abzweigt, deren Radius allmählich bis ins Unendliche zunimmt (eine gerade Linie).

Der Anschlusspunkt ist also ein gekrümmter Punkt, der viel länger ist als ein Punkt mit einem geraden Gleis. Nach der Berechnung der Spitzen- und Kreuzungspunkte wurden die Verbindungsstellen der Platten so festgelegt, dass diese kritischen Bereiche nicht berührt wurden. Dabei wurden auch die beweglichen Teile der Flügel, die sich der Spitze nähern, und die verschiedenen Mauerränder an der Kreuzung berücksichtigt.

Die beiden Rampen für die Hauptstrecke, die, wie oben erwähnt, bei Nichtgebrauch abgesenkt werden können, mussten frei vom Boden bleiben, wenn sie abgesenkt werden, wobei auf dem Weg genügend Platz für eine Schubkarre und einen Rollstuhl bleiben musste. Die Stützbeine mussten sich beim Absenken auch zwischen den Bretterrahmen und ihren Stützstrukturen einklemmen. Diese Überlegungen wirkten sich auch auf das Design dieser Rampen und ihrer Stützen aus.

Die letzte Überlegung betraf das Vorhandensein der Werkstatttür, durch die die Mallaig-Verbindung führte:

- Erstens musste die anhebbare Mallaig-Verbindung frei von der Tür sein, wenn sie nicht benutzt wurde, damit die Tür geschlossen werden konnte
- Darüber hinaus mussten auch die übrigen Platten (für den Schmalspur-Maßstab) sowohl in abgesenkter als auch in angehobener Position von der geschlossenen Tür entfernt sein.

Die Tür musste also nur dann offenbleiben, wenn die Bahn in Betrieb war und auch Mallaig in Betrieb war.

3 Plattenkonstruktion

Für die neuen Rampen wurden Aluminiumwinkel und Trittbleche wiederverwendet, die von den ursprünglichen Platten stammten. Wie zuvor wurden die Winkelabschnitte mit Popnieten zusammengefügt, um starre Träger zu bilden, die die Trittplatten-Decks tragen. Ein weiteres Problem, das sich bemerkbar gemacht hatte, waren gewisse Bodenbewegungen. Dies hatte zu einer gewissen Unebenheit im Gleis geführt, die die Leek and Manifold-Lokomotive mit ihren großen Überhängen und dem kleinen Radstand an jeder Verbindungsstelle kräftig verstärkte. Lektion gelernt. Bei der überarbeiteten Konstruktion wurden die Gleisabdeckungen mit den Rahmen verschraubt, wobei Abstandshalter dazwischen lagen, um eine spätere Anpassung bei Bedarf zu ermöglichen. An den entsprechenden Verbindungspunkten wurden Scharniere aus rostfreiem Stahl an die Rahmen genietet.

Zwei Ansichten der im Bau befindlichen Rahmen

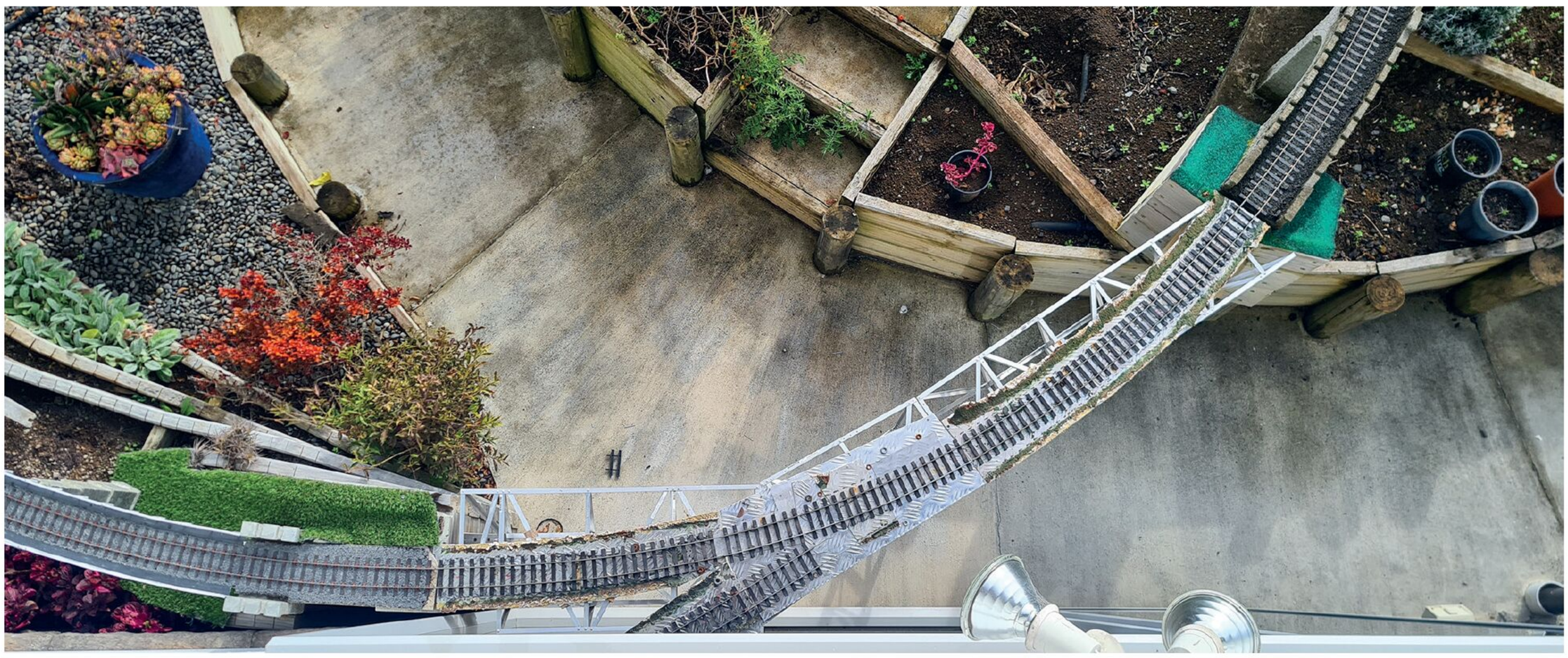
Die mittlere Spannweite wurde mit den austauschbaren Gleisplatten anders behandelt, die einfach auf die Fixierbolzen geschoben wurden, ohne dass versucht wurde, sie zu fixieren. Die Ausrichtung der Gleise wurde schließlich durch Schienenverbinder sichergestellt, die die einzelnen Schienen an den Enden der einzelnen Platten miteinander verbinden. Diese werden vor dem Verschieben der Platten wieder auf ihre Stammschienen geschoben.

4 Gleisbau

Nach dem Bau der Strukturen galt meine Aufmerksamkeit dem Gleis. Zunächst wurden die Schienenverläufe auf den zusammengebauten Decks genau eingezeichnet, während diese in Position waren. Dann wurden auf jeder der drei Zufahrten die ebenen Gleisabschnitte gebaut. Diese wurden alle nivelliert, um die Steigung des ansteigenden Gleann-Viadukts auszugleichen. Muttern, Unterlegscheiben usw. wurden vorübergehend verwendet, um sie zu justieren. Sobald ich mit den horizontalen und vertikalen Ausrichtungen zufrieden war, wurden die Zufahrtsgleise mit Außendichtmasse eingeklebt.

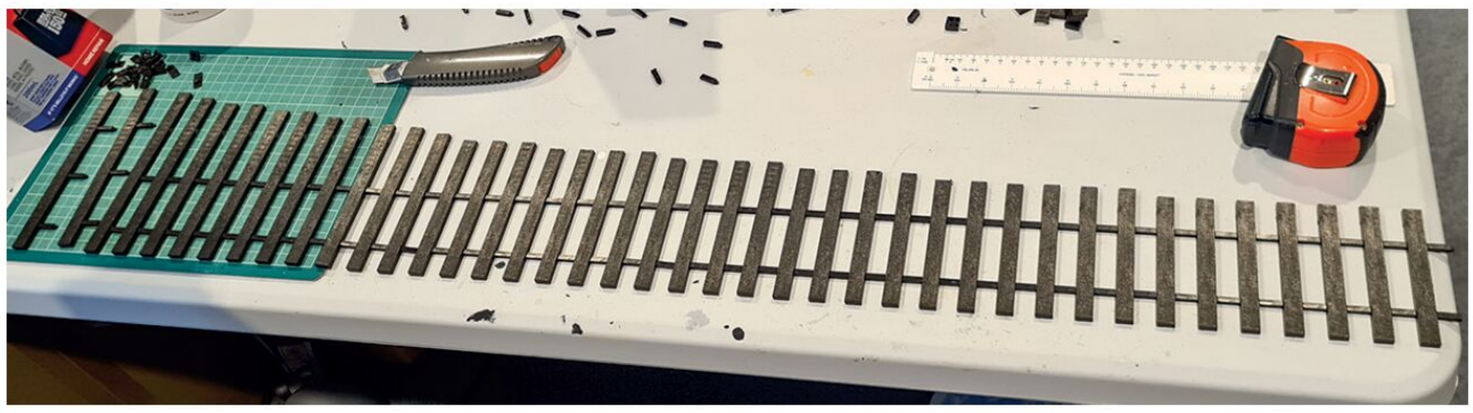
Einbau der Fahrbahnbeläge

Bei der anfänglichen Nivellierung waren Schienen in voller Länge (zwei Meter) verwendet worden, um sicherzustellen,



Überprüfung der Gleislage

dass die horizontalen und vertikalen Ausrichtungen durch die künftige Weiche korrekt waren. Diese wurden nun entlang jeder Seite der Weichenschienen zwischen den drei Zufahrten zurückgesetzt, um die Weichenschwellen zu nivellieren.

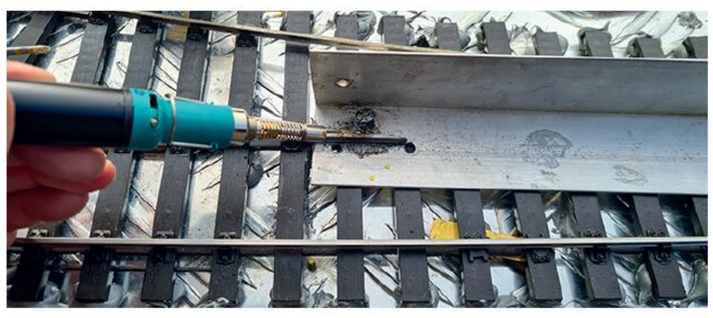


Auf Länge geschnittene Weichenschwellen

Ich verwende standardmäßig das Gleis von Cliff Barker, und seine Weichenschwellen sind so konzipiert, dass sie in 5-mm-Schritten abgelängt werden können, wenn sich die Weiche von ihrer Spitze bis zum Ende der Radlenker jenseits des Übergangs verbreitert. Die zugeschnittenen Schwellen wurden lose in den Weichenbereich eingepasst, wobei sichergestellt wurde, dass eine Schwelle unter dem Herzstück der Weiche und auch unter dem Klemmpunkt, an dem die Radlenker der Weiche zurückgebogen werden, um die Laufschienen bis zu den Flügeln zu bilden, platziert wurde.

Als Nächstes wurden die Stühle, die die Ankunftsschiene für die Verbindung zu Mallaig trugen, montiert, außer dort, wo die angrenzende Radlenkerschiene und die Flügelschiene geschlossen wurden, um sicherzustellen, dass diese geometrisch komplizierte Ausrichtung fest positioniert wurde. Gleichzeitig wurde auch die vertikale Ausrichtung festgelegt. Die Stühle wurden mit Plastikschweißmittel auf die Schwellen geschweißt.

Mit dieser als Referenz fixierten Schiene wurde als Nächstes die V-Kreuzung angefertigt und montiert. Diese Schienenstücke aus rostfreiem Stahl wurden in Form gefeilt und vor dem Löten zusammengefügt und festgeklemmt. Hierfür ist ein spezielles Flussmittel erforderlich. Damit kann jedoch eine feste Verbindung gewährleistet werden.



Die sich kreuzenden Schienen werden gefeilt und geschlitzt. In der Mitte werden die Schienen zusammengelötet, wobei einige Aluminiumwinkel als Hitzeschild dienen, um eine Beschädigung der darunterliegenden Schwellen zu verhindern

Der fertige Gleisbogen nach dem Feilen und Schleifen

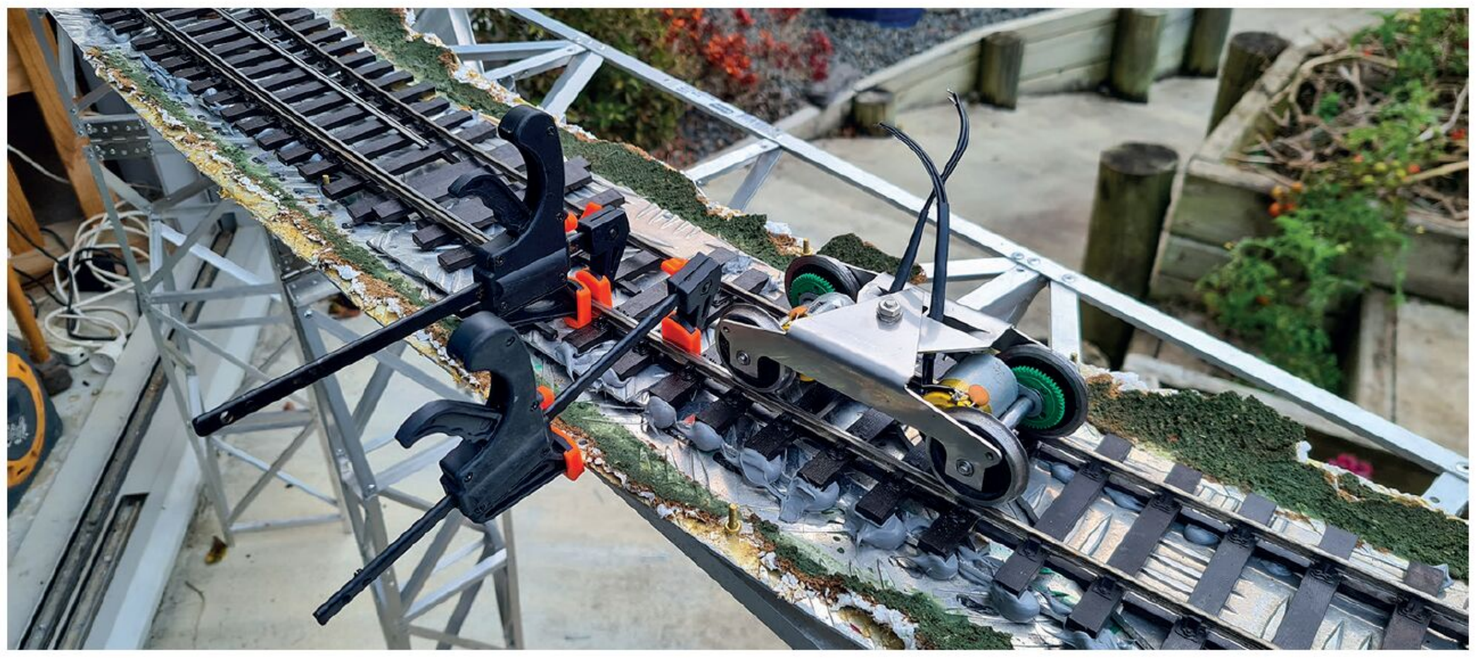
N.B. Die Schienenstühle für die linke Backenschiene und die beiden Sprossenschienen wurden an die Schwellen geschweißt. Die Stühle für die rechte Backenschiene sind zwar bereits angebracht, müssen aber noch angeschweißt werden, da die Spurweite auf der rechten Seite des V nach den Lötarbeiten noch festgelegt werden muss. Auch die Stühle im Bereich der Radlenker, die den Übergang umgeben, sind noch nirgends angebracht worden.

Die nächste Aufgabe bestand darin, Stühle für die zweite Backenschiene einzukleben, wobei wiederum die gegenüberliegende Backenschiene als Höhenreferenz diente. Natürlich wurden sowohl bei der Brücke als auch bei dieser Schiene die Spurweiten der beiden Gleise, die sich der Kreuzung nähern, beim Einschweißen der Stühle überprüft. Hinweis: In den Bereichen mit Radlenkern wurden zu diesem Zeitpunkt keine Stühle montiert.

Anschließend wurden die Zungen hergestellt. Dazu wurde die Vorderseite der Zungen abgefeilt, um den überstehenden Teil des Schienenkopfes bis zum Steg zu entfernen, wobei der untere Flansch bestehen blieb. Anschließend wurde die Zunge umgedreht und die verbleibende Dicke auf der Rückseite zurückgefeilt, um eine Verjüngung zu erhalten, die zu einer feinen Kante an der Spitze führt. Jede Zunge wurde beim Abfeilen routinemäßig mit der Backenschiene abgeglichen, um eine gute Passform zu gewährleisten.

In Anbetracht der Bogenweichen und der Tatsache, dass die Verbreiterung an den Zungen aufgrund der sanften Übergangskurve der Mallaig-Schienen besonders allmählich war, ist die Länge der beweglichen Zunge von Bedeutung. Ich kam zu dem Schluss, dass es ratsam wäre, zwei Zugstangen zu verwenden, um sicherzustellen, dass im gesamten Bereich ausreichend Platz vorhanden ist, damit alle vier Schienen mit Stühlen befestigt werden können. (Auch die Backenschienen sind nur an der Außenseite bis zu einem Punkt befestigt, an dem ein voller Stuhl zwischen ihr und der angrenzenden Schiene angebracht werden kann).

Eine Zunge wird gefeilt



Funktionstest

Die Zungen werden mit den Zugstangen verlötet

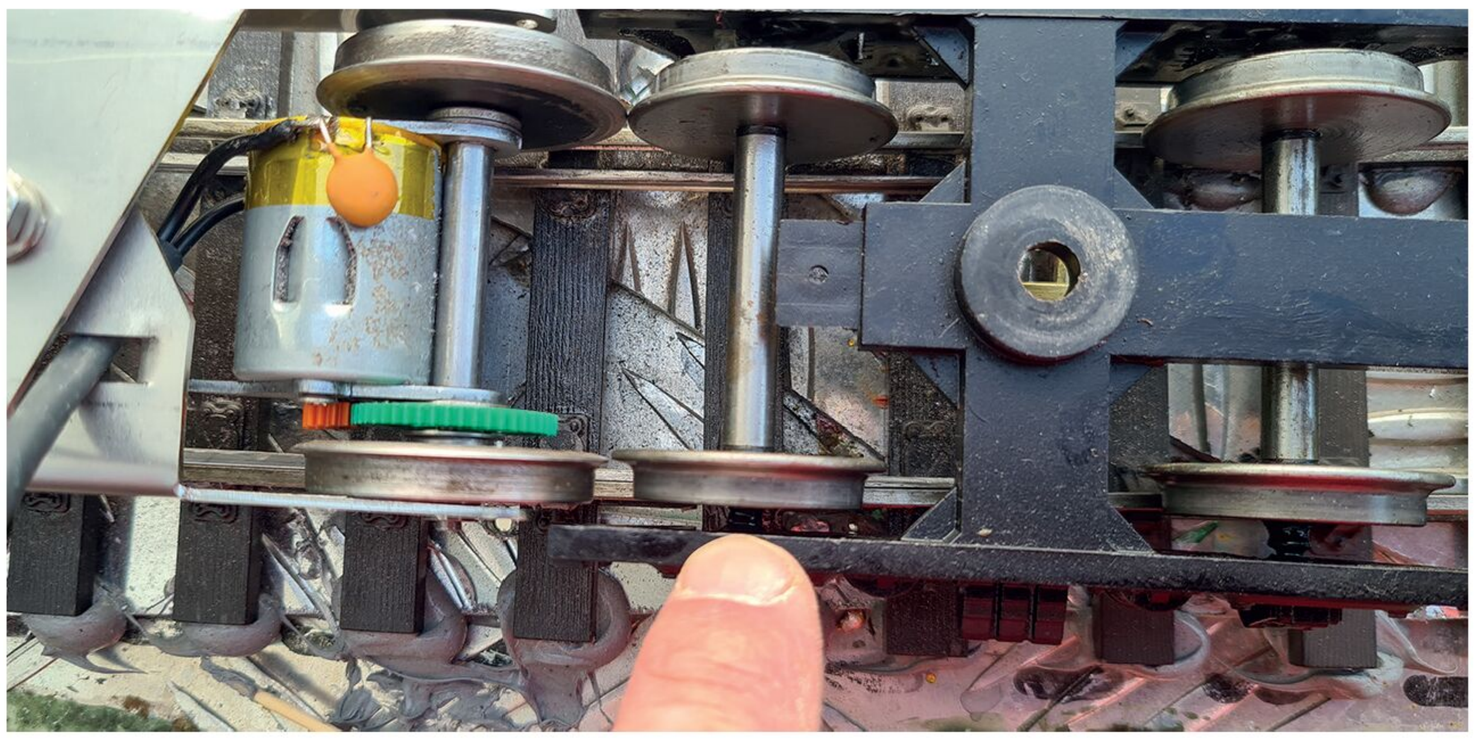
Die Zungen sind mit den angeschweißten Haltestühlen am Stumpfende montiert. Auf der rechten Seite wurden die Gleitstühle zur Abstützung der Backenschienen und der Zungen sowie die Verlängerungsstangen und die Niederhalteplatte montiert. Letzteres verhindert, dass sich die Zungen über die Backenschienen erheben, und sorgt gleichzeitig für eine gewisse Reibung bei der Gleitbewegung der Zungen. Ein maßstabsgetreues Drehgestell wird verwendet, um die Abstände zu überprüfen

Die beiden Zugstangen wurden aus 3 mm starkem Messingstab geformt.

Nach der Herstellung der Zungen wurden die beiden Schienen an ihren Enden mit Stühlen versehen, so dass sich die beweglichen Enden frei bewegen konnten. Diese wurden in die richtige Position geschweißt, wobei bei der Befestigung jedes Stuhls die Lehre überprüft wurde. Die Verlängerungsstangen für die beiden Zugstangen zur Verbindung mit dem Bedienungsgestänge wurden dann angelötet. Zum Schluss wurde eine Messingplatte über die Zugstange geschraubt, um jede vertikale Bewegung der Weichenzungen zu verhindern.

Nachdem die Rampen montiert waren, ging es an die Fertigstellung der Kreuzung. Zunächst wurden die Kreuzungsschienen geformt, indem zwei Schienen in Form gebogen wurden. Bei jeder Biegung wurde die Schiene auf ihre Passgenauigkeit überprüft und bei Bedarf angepasst. Da die Schienen auch die sich kreuzenden Radlenker auf der gegenüberliegenden Seite bilden, war eine zweite Biegung erforderlich, um jeden Radlenker fertigzustellen. Sobald ich mit der Passform zufrieden war, wurde der Überschuss an jedem Ende abgeschnitten, so dass jede Schiene wie die zuvor installierten Schienen montiert werden konnte. (Cliff Barkers Schiene ist eine Code 180-Schiene und lässt sich aufgrund ihres gleichmäßigen und schmalen Querschnitts leicht biegen, ohne dass es zu Verdrehungen und/oder Knicken kommt, im Gegensatz zu einigen der schwereren Flachbodenschienen, die in größeren Maßstäben verwendet werden).

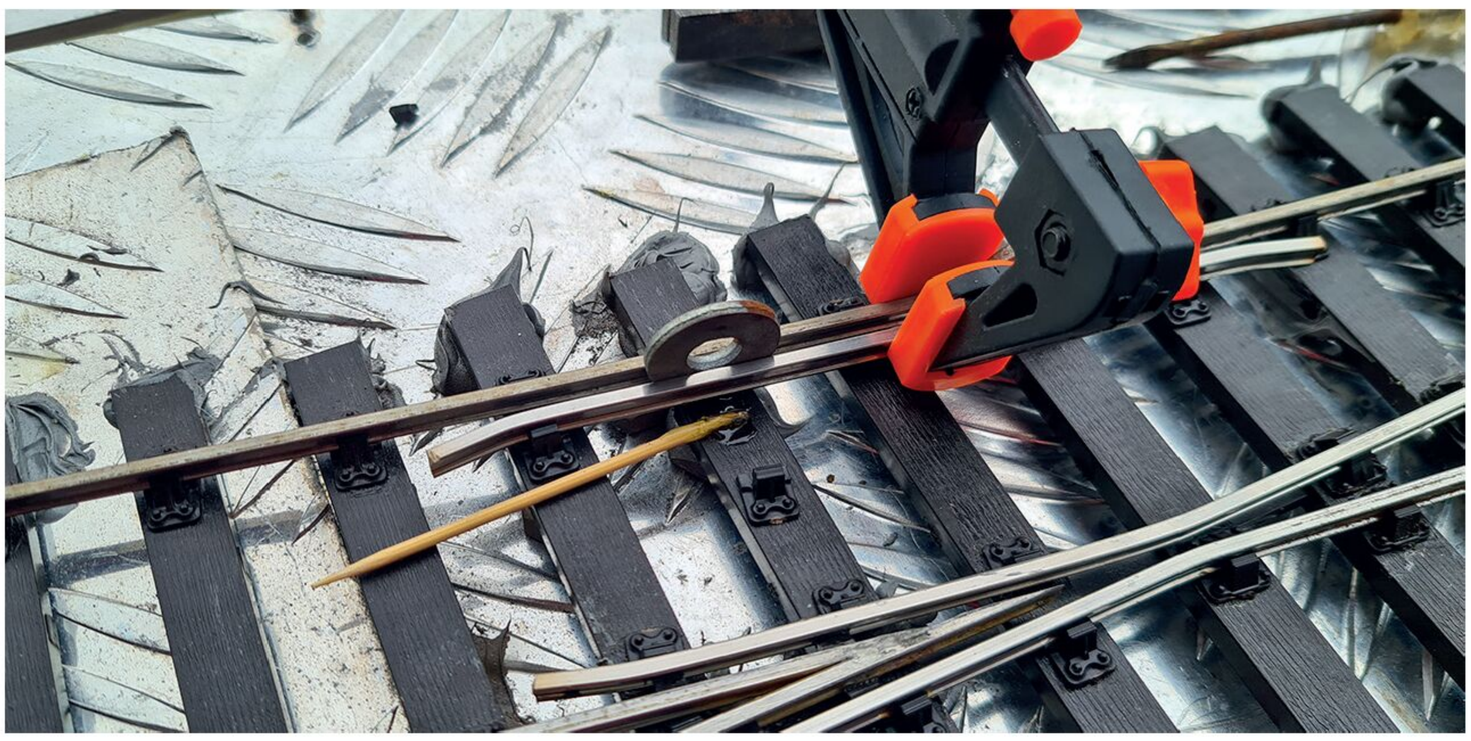
Um den Unterbau zu vervollständigen, wurden an jeder Schiene zwischen den Gleitstühlen und dem Punkt, an dem bereits volle Stühle montiert waren, halbe Stühle angebracht. Die letzte Aufgabe bestand darin, die Radlenker gegenüber der Kreuzung zu formen und zu montieren. Bei der Montage all dieser Teile musste darauf geachtet werden, dass die Abstände zwischen den Radlenkern und den Spurkränzen den maßstabsgetreuen Anforderungen entsprechen, mit denen ich arbeite. Um die Stühle für die Radlenker in diesen Bereichen zu montieren, mussten die Stühle von Cliff in zwei Teile zerlegt werden, wobei der mittlere Teil, der für die Standardab-



Ein Vergleich der Räder im Fein- und Grobmaßstab. N.B. Diese Räder sind nicht ganz maßstabsgetreu, da ich die Laufflächen nicht verschmälert habe und die Spurkränze immer noch ein wenig tief sind. Diese beiden Kompromisse sind eine Anpassung an die praktischen Gegebenheiten der Außenbahn. Die breitere Lauffläche bietet mehr Spielraum bei sich kreuzenden Lücken und der tiefere Spurkranz trägt den unvermeidlichen Unebenheiten der Strecke Rechnung. Die Flansche sind jedoch dünner und die Rücken-an-Rücken-Messung beträgt 42 mm und nicht 40,5 mm, wie es der Standard wäre

Der finale Zuschnitt, um die Schienen zu montieren, die den Kreuzungsbereich, wie rechts zu sehen, verbinden, ist fertig und bereit für die Installation

Test der eingebauten Weichenzungen



Einbau von Radlenkern gegenüber der Kreuzung...

... und Probefahrt auf der gesamten Weiche mit den neuen Mark 1-Wagen

ständen von G1 ausgelegt ist, weggelassen wurde. Neue, schmalere Einsätze wurden zwischen die Schienen und die halben Stühle geklemmt, um diese kleineren Abstände beizubehalten.

Im weiteren Verlauf der Arbeiten wurden routinemäßig Testfahrten mit feinen und groben Radsätzen durchgeführt, um die Passgenauigkeit zu prüfen. Wo nötig, wurden im Laufe der Arbeiten Anpassungen vorgenommen.

5 Weichenantrieb

5.1 Mechanismus

Zur Betätigung der beiden Zugstangen wurde ein mechanisches Gestänge mit einer Ausgleichsstange angefertigt, um sicherzustellen, dass sich beide Zugstangen bei der Betätigung vollständig miteinander bewegen. Diese wurden mit einer schwenkbaren Stange verbunden, die den Weichenhebel bildete.

5.2 Strecken-Häuschen

Das Gestänge wurde robust gebaut, um dem Leben im Freien gewachsen zu sein. Es war also überhaupt nicht maßstabsgetreu und wurde ausschließlich für die Funktionalität gebaut.

Mechanismus zur Bedienung der Weiche: Der Hebel auf der rechten Seite betätigt eine Stange, die zu einem mittig angebrachten Querbalken führt, der um den Verbindungspunkt schwenken kann. Dieser wiederum zieht/treibt zwei weitere Stangen an, die über Winkel mit den Zugstangen verbunden sind. Auf diese Weise wird jede Zugstange so lange gezogen/geschoben, bis eine von ihnen auf die Backenschiene trifft, an die der Hebel die Zunge zieht/schiebt. Sobald die erste Stange die Schiene berührt, überträgt der Querträger den verbleibenden Druck automatisch auf die zweite Stange, die dann ihre Bewegung beendet. Zwischen den Stangen und den Winkeln sind außerdem Omega-Schleifen eingearbeitet, um sicherzustellen, dass auch auf die einzelnen Stangen ein Federdruck ausgeübt wird. (Nach der Herstellung dieser Einheit, bei der ich eine Mischung aus Messing- und Aluminiumteilen verwendet habe, wurde ich gewarnt, dass dies keine gute Idee ist, wenn die Teile nassen Bedingungen ausgesetzt sind. Dementsprechend werde ich die Messingteile durch Äquivalente aus Aluminium/Edelstahl ersetzen, um Probleme auf lange Sicht zu vermeiden. Vielen Dank an Robert Graham für den rechtzeitigen Rat in diesem Punkt)

Um es zu verbergen, fertigte ich aus Messing eine „Hütte“ an, die den Mechanismus verbirgt, wobei nur der Hebel durch einen Schlitz im Hauptfirst des Daches herausragt.

Die Seiten sind mit geteerten Schwellen und einer groben Doppeltür in der Mitte verziert. Diese wurden aus Messingstreifen geformt, die auf den Hauptrahmen geschweißt wurden. Das überschüssige Lötzinn wurde mit einem Rotationsschleifer geglättet, um eine Struktur zu erhalten, die hoffentlich die raue und fertige Oberfläche solcher Strukturen nachbildet. Dadurch ist das Ganze auch viel stabiler geworden.

Das Bitumenfolien-Dach wird durch drei Messingbleche dargestellt, die jeweils am Scheitelpunkt gefaltet sind und übereinanderliegen. Hier ist kein Platz für einen Lötkolben. Während die Bleche festgeklemmt sind, wird eine Heißluftpistole über die gesamte Baugruppe geführt, um genügend Wärme über den gesamten Bereich zu erzeugen, damit die Abschnitte miteinander verschmelzen. Als ich sicher war, dass sie fest miteinander verbunden waren, ließ ich das Ganze eine Stunde lang abkühlen.

Der fertige Bau erhielt einen Anstrich mit schwarzer Ätzgrundierung, gefolgt von zwei Anstrichen mit UV-beständiger schwarzer Farbe für den Außenbereich, um die geteerte Oberfläche darzustellen, die diese Art von Gebäuden an der Strecke typischerweise original aufweist.

Die Seiten und Enden werden zusammengelötet

Seitenteil mit Tür

Das untere Blech in voller Breite ist bereits an die Wandteile gelötet worden, und nun werden die beiden übrigen Bleche darauf geschweißt

Man beachte den Schlitz für den Hebel in der Dachkrone auf der linken Seite und die Laschen an der Basis, um das Gebäude genau zu positionieren (Der Glanz ist die nasse Farbe, die auf das Trocknen wartet. Jetzt ist die Oberfläche matt!)

Perforierte Edelstahlprofile, die auf die Decks genietet wurden, um sie für den Mauerguss vorzubereiten. Sie wurden aus Reststücken dieses Materials ausgeschnitten, das vor einigen Jahren für die Betonviadukte verwendet wurde. Hinweis: Der Abschnitt neben dem Weichenantrieb wurde später weggeschnitten, damit das Streckenhäuschen hineinpasst

Fertige Wandabschnitte für das Outdoor-Schleifenformat, d.h. die beiden äußeren Hauptschleifenrampen und die mittlere Platte nur für die Schleife, mit nun vorhandener Lücke für das Häuschen

6 Wände

In Anbetracht der potenziell exponierten Lage und des Vorhandenseins der Weiche war ich besorgt über die Folgen von Entgleisungen, da ja die Gleise ca. 800 mm über dem darunterliegenden Betonfußweg führen.

Dementsprechend wurde nach der Installation der Gleise eine dekorative Steinmauer entlang der Strecke errichtet, wobei einige übrig gebliebene gelochte Edelstahlbleche auf die Bretter genietet wurden. Um diese herum wurden Mörtelwände gegossen, die nach dem Aushärten so bearbeitet wurden, dass sie ein Trockenmauerwerk darstellen, um ein natürlicheres Gefühl zu vermitteln.

7 Schotter und Schienenanstrich

Für die nächsten Arbeiten wurden die verschiedenen Abschnitte abgetrennt und in die Werkstatt gebracht.

Wie es meine Art ist, wurden die Schienenseiten mit einer schwarzen Ätzgrundierung gestrichen und dann mit einem Deckanstrich aus UV-beständiger Dachfarbe in einem geeigneten rostbraunen Farbton versehen. Dazu gehörten auch

Echtdampftest zur Überprüfung der Abstände (unter Berücksichtigung der zukünftigen Mörteldicke der Mauern) mit dem größten auf der Strecke eingesetzten Fahrzeug

die Schienenstühle. Dies erweckt das Gleis zum Leben und trägt, auch wenn es langsam und potenziell mühsam ist, viel zum endgültigen Aussehen der Bahn bei.

Anschließend wurde der Bereich zwischen den oben genannten Mauern zunächst eingeschottert, wobei die Mörtelreste, die bei der Bearbeitung der Wände anfielen, als Unterlage dienten. Darauf folgte eine Deckschicht aus Woodland Scenic grobem grauem Schotter. Jede Schicht wurde mit verdünntem PVA für den Außenbereich mit einer Spritze aufgeklebt. Die Platten mussten dann aushärten, bevor sie wieder zusammengebaut wurden.

Die erste Schotterschicht wurde aus dem beim Bau der Wände anfallenden Schleifstaub hergestellt. Man beachte, dass die Hütte mit einer Polyäthylen-Membran zwischen ihr und dem Schotter verlegt ist

8 Endmontage / Inbetriebnahme

Nachdem der Kleber ausreichend ausgehärtet war, wurden die Platten, aus denen die Hauptschleife besteht, probeweise zusammengebaut.

Nachdem ich die oben genannten Arbeiten im August letzten Jahres abgeschlossen hatte, musste ich dringend und unerwartet nach Australien reisen; und dann, neun Tage nach unserer Rückkehr, nach Europa, um einen geplanten Urlaub zu verbringen, der durch eine weitere Familienangelegenheit verlängert wurde. Bevor wir zur ersten Reise aufbrachen, legte ich die fertiggestellten Platten auf die Werkbank zurück, bis nach unserer endgültigen Rückkehr und dem Zeitpunkt, an dem aufgrund unserer langen Abwesenheit wieder ausreichend Ordnung im Haus und im Garten herrschte. Das waren fast sechs Monate seit unserer ersten Abreise!

Aufbringen der Deckschicht aus grobem grauem Woodland Scenic-Schotter

Schließlich kamen sie auf der langen Liste der noch zu erledigenden Aufgaben an die Reihe, und mit einigem Zögern baute ich sie im neuen Jahr nach so langer Abwesenheit wieder auf, um am Projekt weiter zu arbeiten.

Eine Probefahrt mit der Double Fairlie auf dieser Anlage

Links: der erste Versuch, die Mallaig-Anfahrrampe anzubringen. Rechts: die Rampen nach dem Schleifen der Mauer – passt

Fairerweise muss ich sagen, dass ich mit einer gewissen Anpassung der Mauer gerechnet hatte, um die Mallaig-Anfahrrampe zu montieren, da diese in der Werkstatt ohne Rücksicht auf die nun anstehende endgültige Anpassung gebaut worden war. Glücklicherweise hatte ich vor einiger Zeit einige Bohrer-Schleifbits gefunden. Diese hatte ich unter der Prämisse gekauft, dass sie irgendwann einmal nützlich sein würden (wie man das eben so macht!). So kamen sie bei dieser Arbeit zum Einsatz, und nachdem ich viel überschüssigen Mörtel weggeschliffen hatte, passten die Rampen und die Werkstatttür gut zusammen.

Im Anschluss an diese Arbeiten wurden beide Strecken-Formate getestet und erwiesen sich erneut als zufriedenstellend.

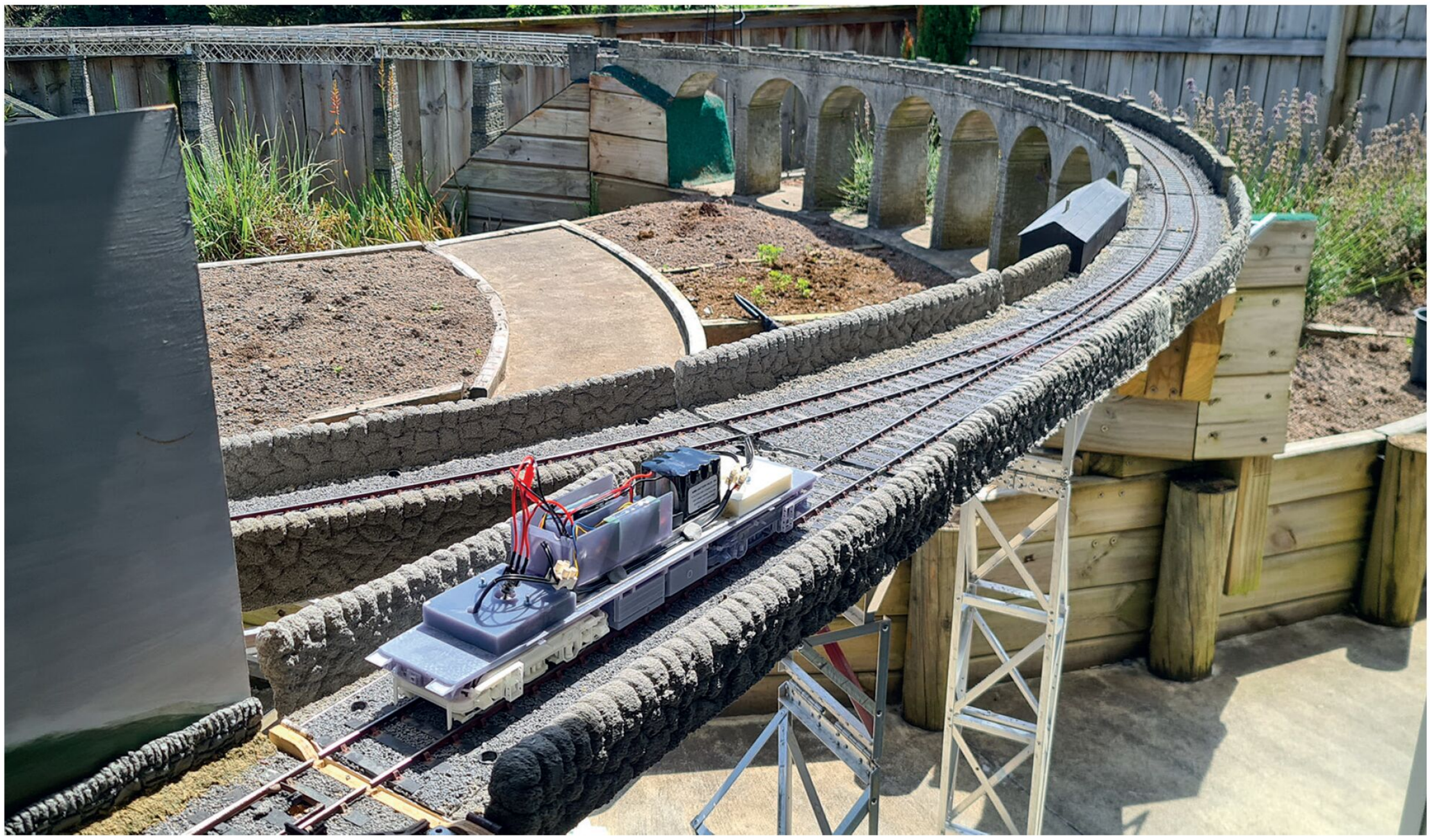
Die letzte Aufgabe bestand darin, ein Regal zu bauen, das unter der Zufahrt zur Mallaig-Station angebracht wird, um die zentralen Verbindungsplatten zu lagern, wenn sie nicht für den Betrieb benötigt werden.

9 Schlussfolgerung

Endlich habe ich ein einfach zu bedienendes System, mit dem ich „Mallaig Station“ mit der Gartenbahn in meiner Form des „Fine Scale – Betriebs“ verbinden kann, und ebenso eine „grobmaßstäbliche“ – in Deutschland Spur G genannt – reine Außenvariante, bei der Mallaig nicht angeschlossen ist. Die einzelnen Platten sind weitaus handlicher als ihre Vorgänger, und eine Zeit- und Bewegungsstudie ergab, dass ich die Verbindung in nur vier Minuten für beide Strecken-Formate aufbauen und betriebsbereit machen konnte.

Abschließend möchte ich mich noch einmal bei David Halfpenny für die ursprüngliche Idee und bei Robert Graham für seine wohlüberlegten Ratschläge bedanken. Ich hoffe, dass ich diesen Ratschlägen in der resultierenden Verbindung gerecht geworden bin.

Text/Fotos: John Boyson
Übersetzung: mrm



Eine „embryonale“ Baureihe 27, die in Mallaig zu einer Testfahrt auf der maßstäblichen Variante der Verbindung ausfährt. Auch sie war zum ersten Mal im Einsatz. Es handelte sich also sowohl um einen Test der Verbindung als auch des Fahrgestells. Der Rest der Geschichte dieser Lokomotive muss noch warten, da es sich um ein Projekt handelt, das sich noch in der Entwicklung befindet!

Die Kittel-Lok der Bleckeder Kreisbahn

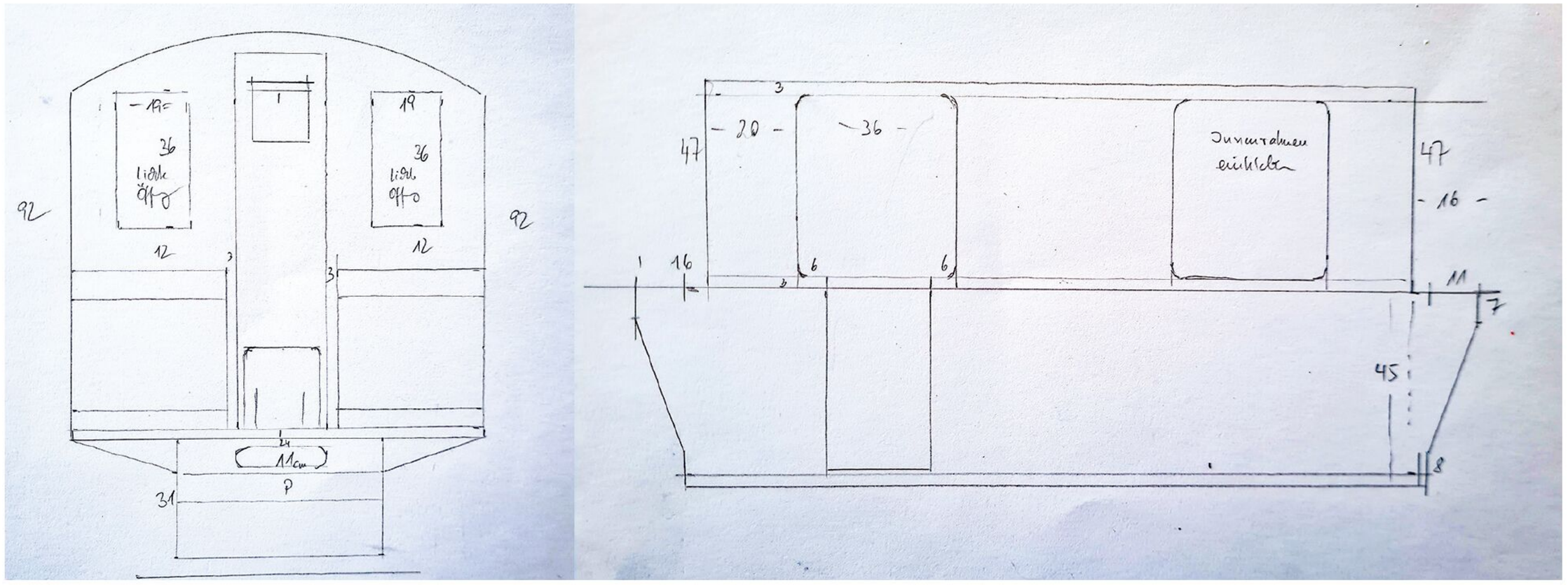
Nein, auch diese Lok ist nicht meiner Phantasie entsprungen. Eigentlich hatte ich mich mit dem Vorhaben beschäftigt, den Esslinger Dampftriebwagen DWss1 der Jagsttalbahn in Angriff zu nehmen.

Trotz einiger Bücher warf ich – wie immer vorher – noch einen Blick ins Internet, weil dort oft weitere Ansichten von Modellen in anderen Baugrößen zu finden sind, die wertvolle Anregungen liefern.

Hierbei stieß ich auf eine Kittel-Stehkessellok der Bleckeder Kreisbahn, die der in Baugröße Oe tätige Modellbauer Armin-Hagen Berberich aus Vaihingen gebaut hatte. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte ich weder etwas von dieser Bahngesellschaft gehört, geschweige denn gewusst, dass es dort eine Kittel-Lok auf 750-mm-Spur gegeben hat. Allerdings entstanden bei mir durch Berberichs Anregungen schon diverse Kleinbahnmodelle in 1:160 und 1:22,5.

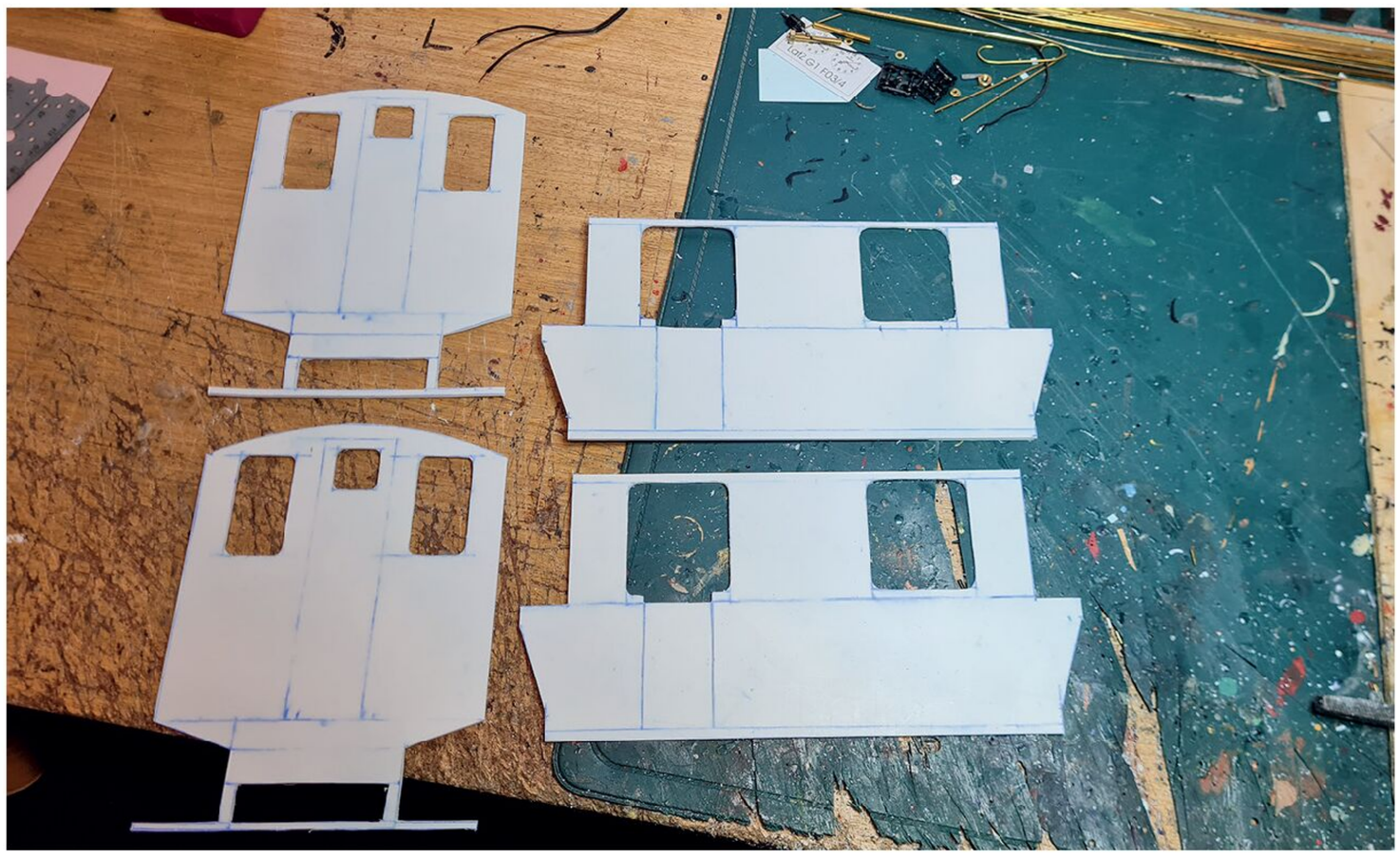
Die Bleckeder Kreisbahn war östlich von Lüneburg gelegen und verband ab 1896 die Orte Echem über Bleckede bis Dahlenburg. Ab 1916 wurde sie auf Normalspur umgespurt und ging später in den Verbund der Osthannoverschen Eisenbahnen auf.

Seitdem der Deutsche-Eisenbahn-Verein in Bruchhausen-Vilsen im Jahr 1971 eine normalspurige Kittel-Stehkessellok der Maschinenfabrik Esslingen erworben hatte und kurzzeitig betrieb, fand ich diese Bauart höchst interessant. Der Name stammt von dem deutschen Ingenieur Eugen Kittel, der insbesondere für die württembergische Staatsbahn tätig war. Anders als herkömmliche Dampfloks verfügt diese Bauart über einen mittig im Gehäuse senkrecht stehenden Kessel. Die Rauchkammertür befindet sich demzufolge oben auf dem Dach. Die Maschinen sind für Einmann-Betrieb ausgelegt. Der Kessel hat dazu zwei Feuertüren vorn und hinten. Weitere Systeme für Stehkessel gab es von Serpollet und Rowan. Auch der eingangs erwähnte württembergische Dampftriebwagen war der Bauart Kittel. Wie sich herausstellte, waren drei solcher Dampftriebwagen aus Esslingen auch bei der Bleckeder Kreisbahn in Betrieb. Sie unterschieden sich im Aussehen gegenüber dem württembergischen Fahrzeug lediglich durch einen Oberlichtaufbau über dem Fahrgastraum.



Zeichnung mit den wesentlichen Maßen

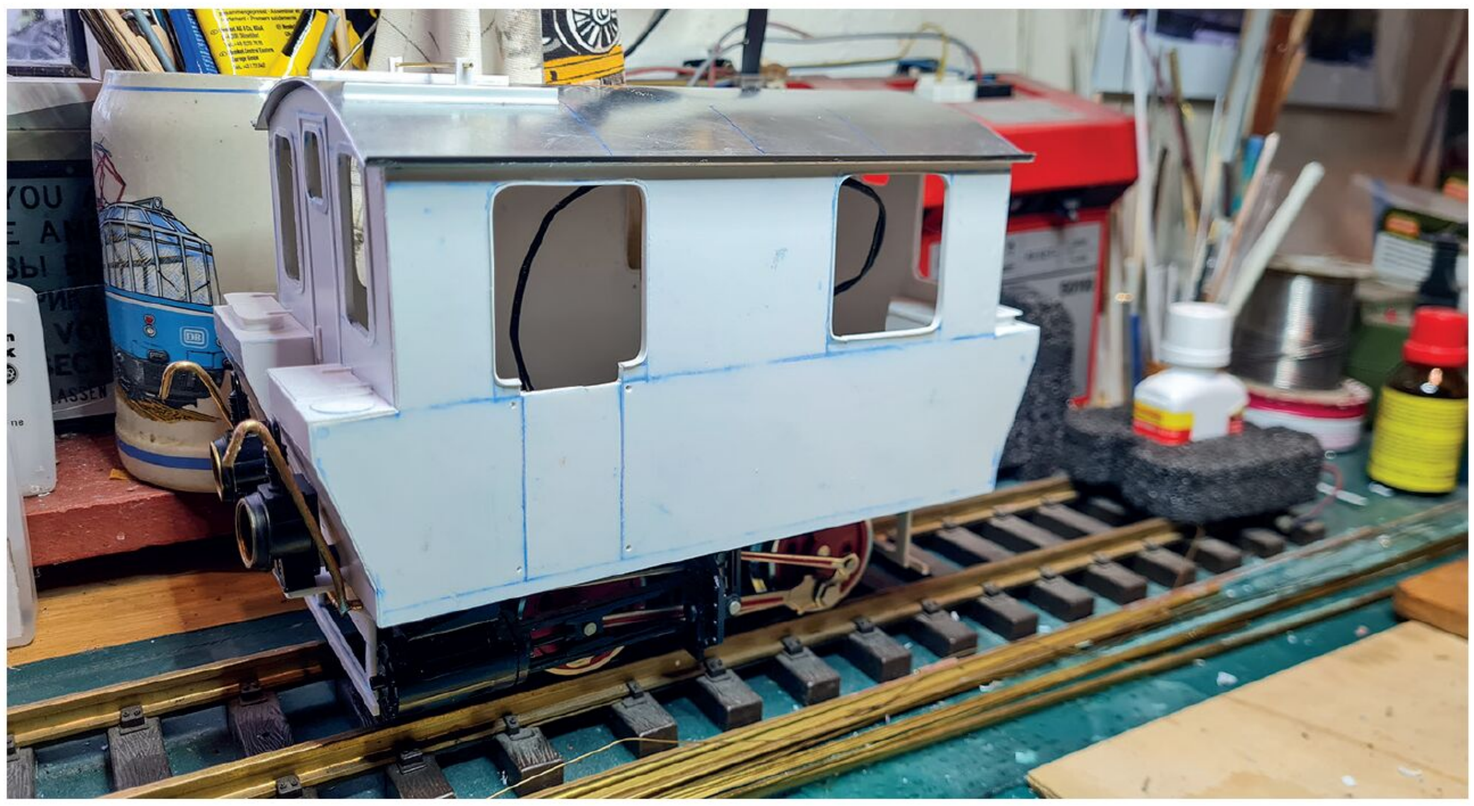
Die der normalspurigen Kittel-Lok sehr ähnlich sehende Schmalspurvariante wurde am 31.1.1912 von der Maschinenfabrik Esslingen ausgeliefert. Anders als ihre große Schwester hat ihr Fahrwerk einen Außenrahmen, so wie viele 750-mm-Loks. Die zweiachsige Kastenlok diente als Zuglok für den aus dem Triebwagen 21 umgebauten Wagen 18. Ihr Verbleib ist nicht bekannt, doch soll sie bis zum Ende des Schmalspurbetriebes im Dienst gestanden haben.



Ausgeschnittene Polystyrolteile

Nun zum Modell. Eine Zeichnung war natürlich wieder mal nicht zu finden. Herr Berberich erwähnt eine Werkszeichnung, die mir aber nicht zur Verfügung stand. Erfreulicherweise hat er jedoch sehr viele Fotos seines Modells ins Netz gestellt, die auf dem PC-Bildschirm in realistischer IIm-Größe erscheinen. Ein daran gehaltenes Stainz-Fahrwerk passte jedenfalls auf Anhieb. Von den Fotos habe ich die Maße abgegriffen und – bei mir ungewöhnlich – zunächst eine Zeichnung auf Papier erstellt, um die Größen zu kontrollieren. Das war in wenigen Minuten erledigt. Alles erschien passend, so dass die Zeichnungen auf Polystyrol übertragen wurden. Sodann wurde meine händische Fräse in Form des Cuttermessers in Gang gesetzt und die vier Seitenteile ausgeschnitten.

Da sich die Kohlen- und Wasserkästen der Lok beidseitig an den Stirnseiten befinden, mussten die Front- und Innenseiten mit weiteren Plastikstückchen hergerichtet werden.



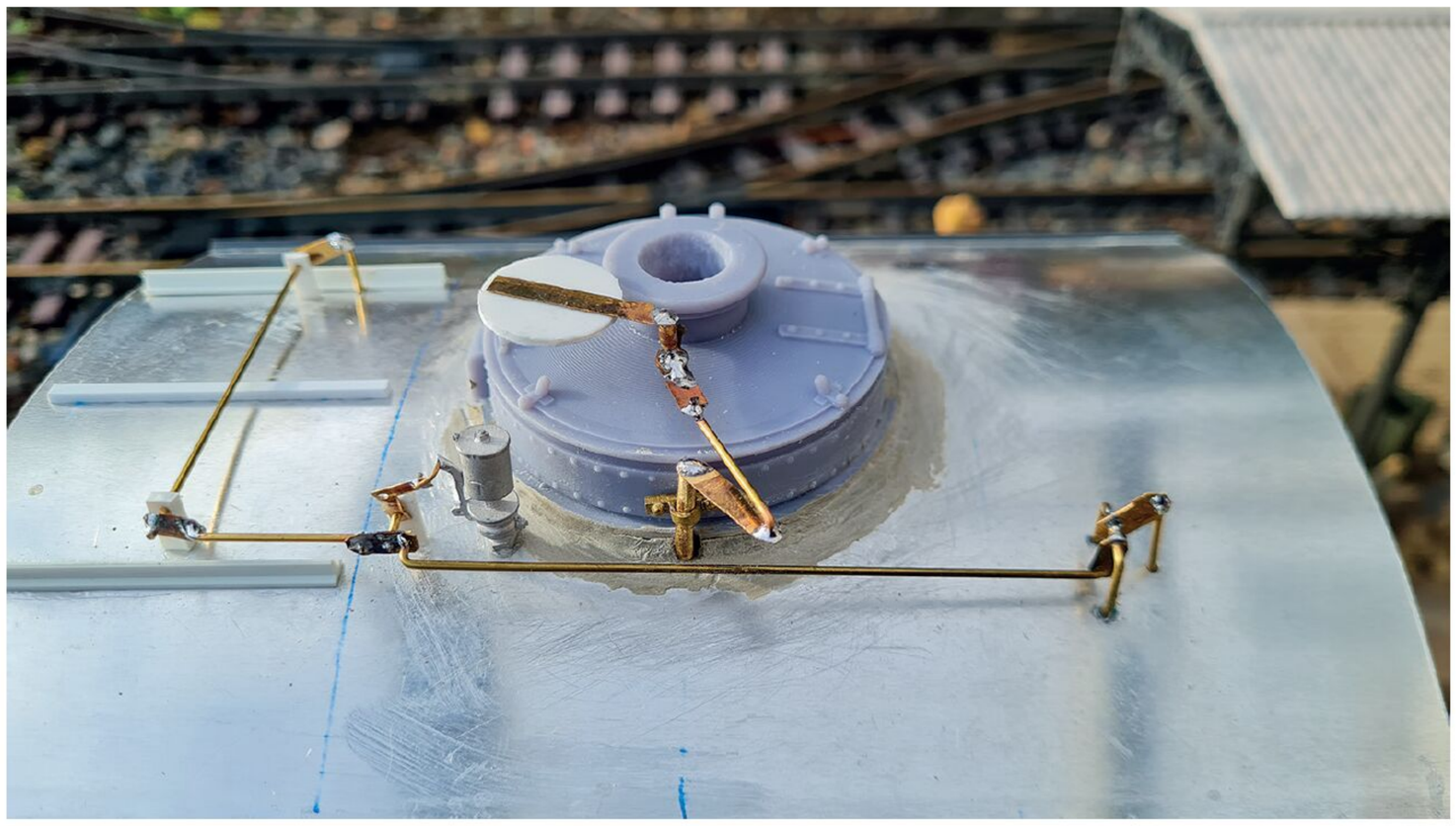
Montage in der Werkstatt

Probefahrt im Freien

Dazwischen befindet sich jeweils eine Übergangstür. Die Kohlenkästen befinden sich auf der jeweils in Fahrtrichtung linken Seite mit entsprechenden Klappen oben. Die Wasserkästen sind rechts angeordnet und haben oben eine Einfüllklappe. An beiden Kästen finden vorn die Laternen Platz, die ich aus dem LGB-Programm übernommen und mit SMD-LEDs versehen habe, darunter die Leitungen mit den Bremskupplungen aus Leitungsdraht. Die Fenster an den Stirnseiten werden von flachen Fensterrahmen umfasst, die beiden seitlichen Öffnungen für Fenster und Tür erhalten nur einen „Innenrahmen“.

Eine Vielzahl von Details befindet sich auf dem Dach der Lokomotive. Da ist zunächst der Rauchkammeraufbau mit Schlot und einer Verschlusskappe. Da mir dieses Teil in 1:22,5 nicht zur Verfügung stand, hat mein Sohn es für den 3D-Drucker konstruiert und ausgedruckt. Für die weitere Detaillierung bin ich den Fotos vom Kollegen Berberich gefolgt. Dort befindet sich ein Hebelmechanismus, der von beiden Führerständen aus die Bedienung der Dampfpfeife ermöglicht. Ferner ein Mechanismus, mit dem von innen die Verschlussklappe des Schlots bewegt werden kann und schließlich noch die Glocke im hinteren Teil der Lok.

Alles total interessant!



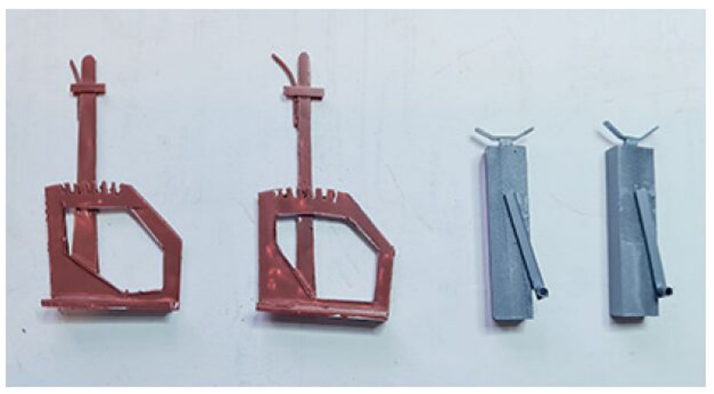
Die im Text beschriebene Dachdetaillierung

Einpassen des Stehkessels

Ansicht auf der Außenanlage

Lackierung des Gehäuses

Farbliche Gestaltung des Innenraumes



Zubehörteile – selbstgemacht

Eine Menge Arbeit bereitet die Ausschmückung des Innenraumes, der bei dem Gartenbahnmodell recht gut einzusehen ist. Das beginnt beim Stehkessel, der aus einem 50-mm-Abflussrohr entstand, bei dem ich die obige Verbreiterung beibehalten habe. An dem Kessel sind zahlreiche Armaturen zu befestigen, die ich rein optisch nach den Fotos angeordnet habe. Ebenso Wasserstandsanzeiger, Feuerklappe und diverse Manometer, die auch an den Führerständen vorhanden sind. Hinzu kommen die Wurfhebelbremse und der Regler in Form einer Zahnstange. Für alle diese Teile habe ich selbst im gut sortierten Kleinserienhandel nichts Passendes gefunden, so dass jedes Teil händisch aus Kunststoff oder Messingprofilen hergestellt werden musste. Selbst die Puffer mit Balancier waren gerade nicht lieferbar, so dass entsprechende Ersatzteile von Newqida-Train Waggons herhalten mussten. Beidseitig der Übergangstüren gibt es im unteren Bereich kleine Schränke.

Gut zu sehen: die vielen Details innen

BL.K.B.
Nº4
ME 3633
MASCHINENFABRIK ESSLINGEN
IN
ESSLINGEN
1912

Einweisung des Lokführers

Hinsichtlich der Farbgebung darf man vielseitig in den Farbtopf greifen. Die Seitenwände außen sind flaschengrün, das Dach anthrazitgrau, die Rauchkammertür und die Laternen tiefschwarz. Mit etwas Rostpuder habe ich auf dem Dach einige Gebrauchsspuren nachgebildet. Das Fahrwerk und die Bremsleitungen erhalten karminrot. Der Innenraum ist oberhalb der Fensterunterkante hellgrau, darunter incl. der Bedienkästen dunkelgrau. Der Fußboden ist holzfarben.

Zwischendurch hatte der Winter wieder Einzug gehalten

Zweimal Kittellok

Das Modell in 1:160

Nun brauchte das Modell noch Gewicht, um gute Fahr- und Zugeigenschaften zu gewährleisten. Dafür wurden als erstes die im Führerstand befindlichen Kästen mit großen Schraubenmuttern gefüllt. Dann wurde der Stehkessel – so weit es ging – mit 44-mm-Unterlegscheiben befüllt, die immerhin 500 g auf die Waage brachten. Lieber hätte ich hier ein Soundmodul eingebaut. Das muss nun leider in den Innenraum der Maschine. Das alte Stainzfahrwerk hat ausgesprochen gute Fahreigenschaften. Den beim Vorbild vorhandenen Außenrahmen habe ich durch eingefügte 0,5 mm starke Polystyrol-Teile nur angedeutet. Trittbretter vor den Übergangstüren beenden die Detaillierungsarbeiten. Die hervorragenden Messingschilder lieferte Beckert-Modellbau aus Bannewitz.

Stammleser meiner Modellvorstellungen wissen, dass ich in zwei Maßstäben, also 1:22,5 und 1:160 tätig bin. Gerade für die Spur Nm reizt es mich immer wieder, einen solchen Winzling betriebsfähig nachzubilden, insbesondere weil ich die normalspurige N-Lok von damals Merker+Fischer in meiner Sammlung habe. Deshalb entstand aus Ätzplattenresten und ein bisschen Simsalabim auch das Schmalspurmodell, dass gerade mal 28 mm lang ist und mit einem Glockenankermotor recht geschmeidig fährt. Die Beschriftung ist noch in der Fertigung.

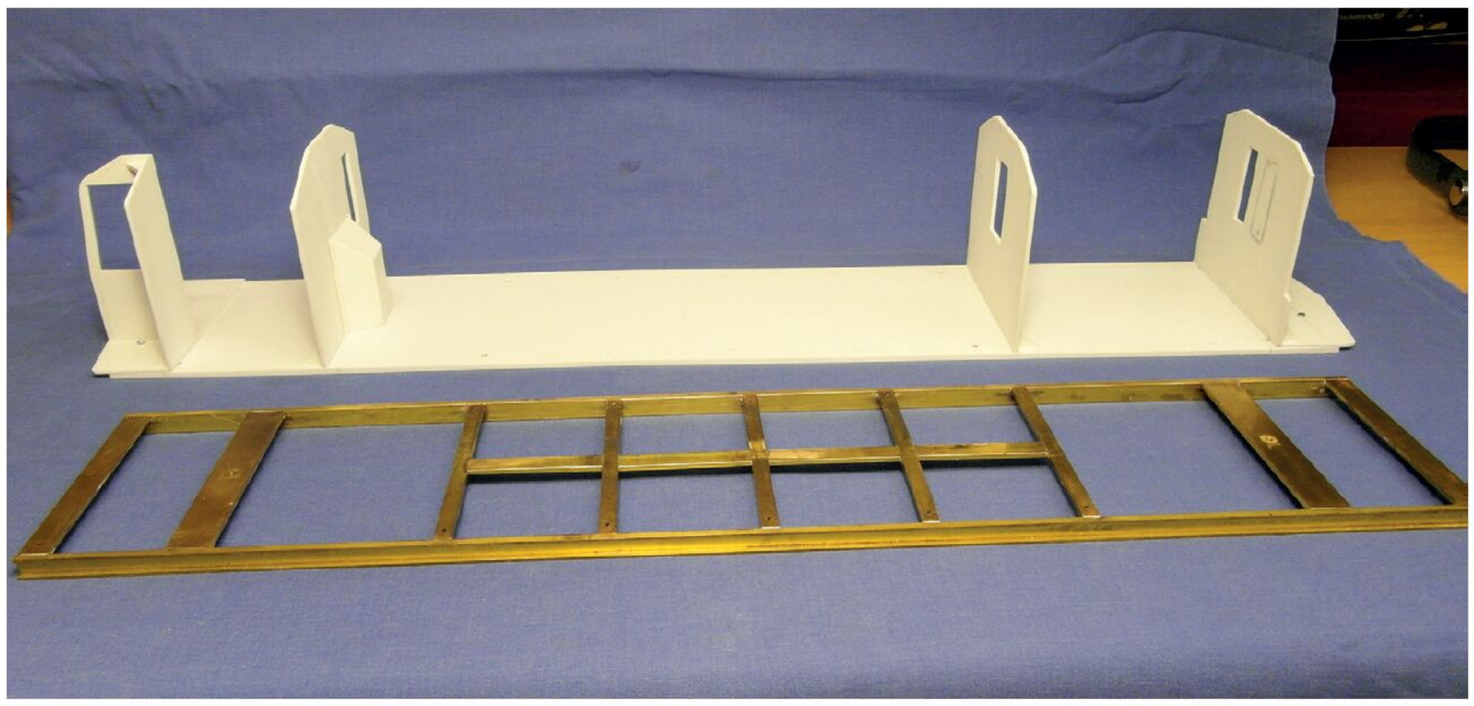
Diese Loks sind eine besondere Bereicherung meiner Sammlung.

Text/Fotos: pt

Sie hatte Halter für Zugschlussscheiben – warum auch immer

Franzburger Triebwagen als VT 137 562

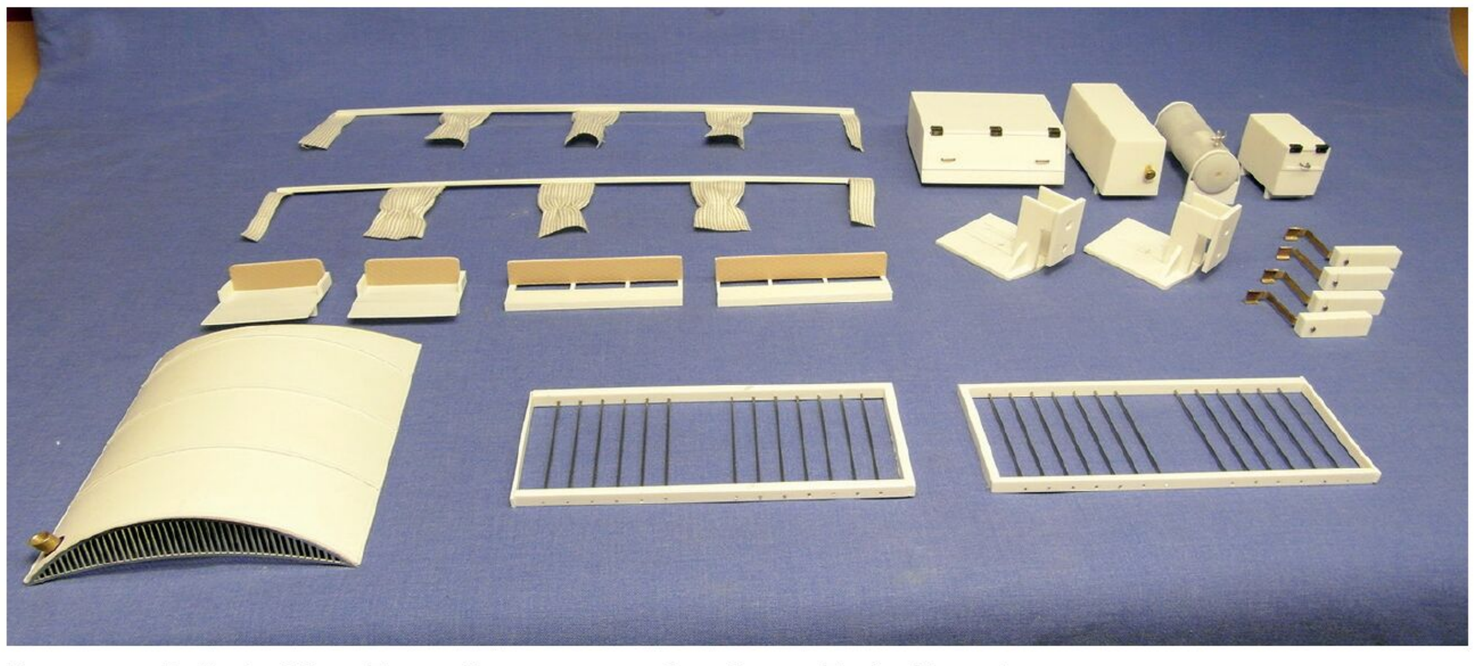
Eigentlich stand dieses Fahrzeug nicht auf meiner Wunschliste, doch nach dem Artikel in der GartenBahn 6/2023 von Peter Thonfeld über den Bau des französischen Triebwagens VT 137 563 der Franzburger Kreisbahn hatte ich mich etwas näher mit der Historie dieser Fahrzeuge beschäftigt.



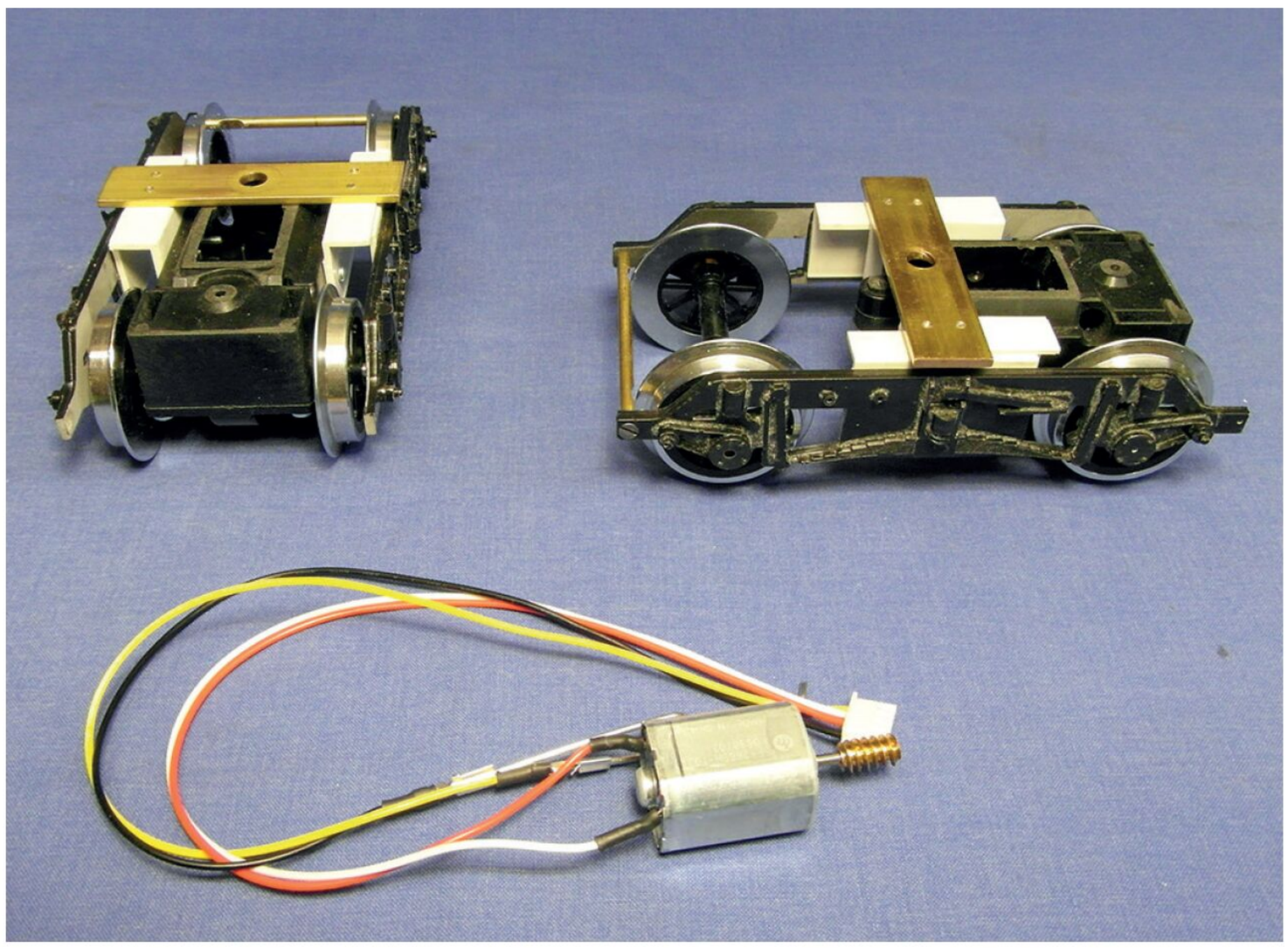
Rahmen und Boden

Die Möglichkeit, einen Wagenkasten im Rohbau zu beziehen, verfestigte dann die Idee, selbst diesen Triebwagen zu bauen. Da es auch hier unter den Fahrzeugen einige Unterschiede gab, fiel die Entscheidung auf den Bau des VT 137 562.

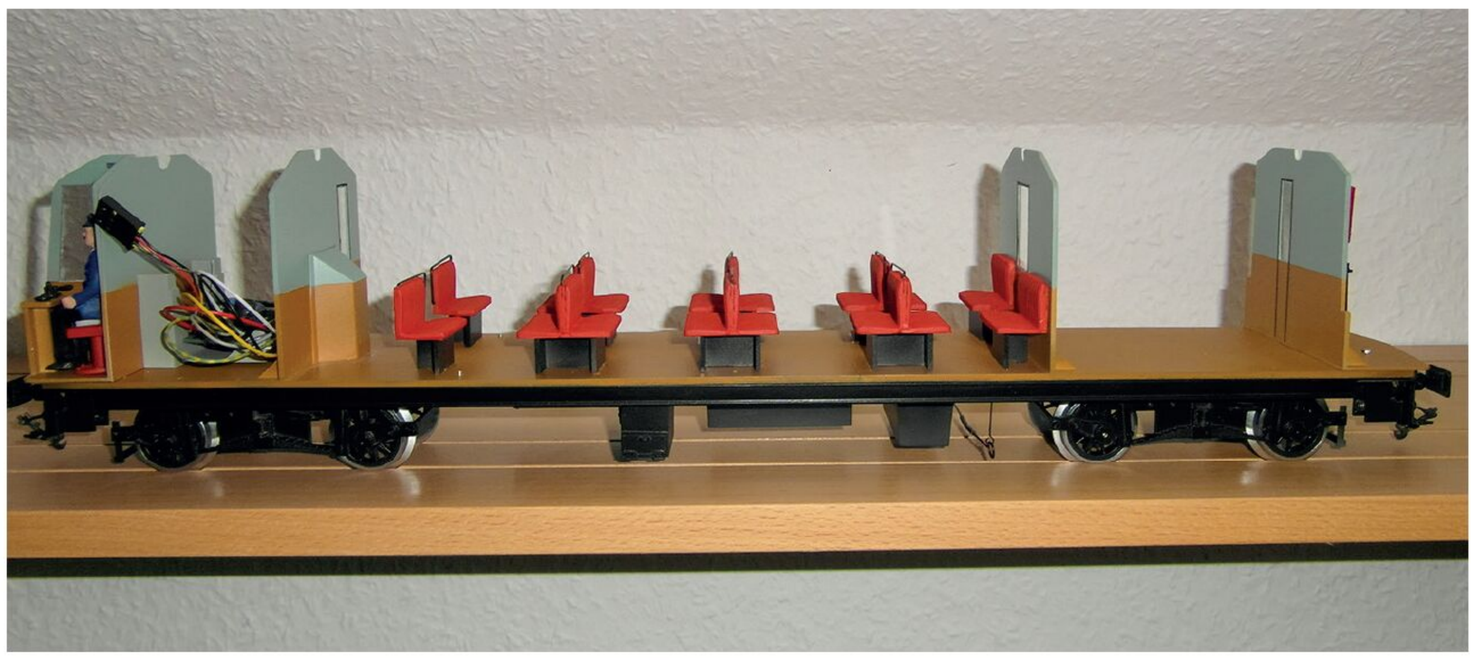
Die Bestellung der Modellteile erfolgte dazu in Frankreich mithilfe eines Übersetzungsprogrammes und per Vorkasse völlig reibungslos. Die Bauteile kamen super verpackt in einer stabilen Holzkiste an. Die Holzkiste dient nun weiter als Transportbehälter.



Einstiege, Pufferbohlen, Tritte, Fenstergitter, Gardinen, Tank, Kessel...



Drehgestelle, noch ohne Motor



Kunststoff-Grundplatte mit Trennwänden, Bestuhlung, Führerstände, Kupplungen, Tritte an der Front sowie Einstiege an den Seiten

Meine kleine Werkstatt

Beim Betrachten der Teile gab es dann allerdings große Enttäuschungen. Der Wagenkasten hatte zwei große Löcher (ca. 1 cm), die Wände waren unterschiedlich dick und eine Wagenunterkante nach oben verzogen.

Dazu waren zahlreiche Lufteinschlüsse von Millimetergröße über das gesamte Modell verteilt zu erkennen. Für diesen Preis erwartete ich bessere Qualität. Also stand damit viel Nacharbeit (Spachteln, Schleifen) an – es hat sich aber gelohnt.

Der Rahmen wurde von mir aus Messingprofilen gelötet, um eine ausreichende Festigkeit zu erreichen.

Der ausgebesserte Wagenkasten

Der Triebwagen erreicht den Haltepunkt SETTIN...

Um den Achsstand an den Drehgestellen einzuhalten, habe ich diese selbst konstruiert. Dazu nutzte ich je einen Antrieb von Trainline (train-line45.de). Die Drehgestellblenden wurden auf eine minimale Dicke abgeschliffen, um ein möglichst schmales Drehgestell zu erreichen. Im hinteren Teil wurde eine Messingbuchse eingearbeitet, die dann die Laufachse aufnimmt. Zur Stabilisierung dient vorne der Schienenräumer und hinten eine kleine Querstrebe. Dazu kamen Speichenräder von LGB.

Auf einer Grundplatte aus Kunststoff habe ich den Innenteil des Triebwagens befestigt. Hierzu zählen die Trennwände, die Bestuhlung, die Führerstände, die Kupplungen, Tritte an der Front sowie die Einstiege an den Seiten.

Etwas aufwendig war die Recherche für die Teile unter dem Rahmen. Auf zahlreichen Skizzen sind nur Rechtecke eingezeichnet, auf einigen Fotos sind jedoch Details wie Tank, Kessel u. a. zu erkennen. Hier konnte mir ein Kenner der Eisenbahngeschichte der Franzburger Kreisbahn aus Rostock weiterhelfen. Diese Teile habe ich auf einer separaten Kunststoffplatte angebracht, die unter den Rahmen geschraubt wurde.

Die Unterschiede zum VT 137 563 sind besonders am Wagenkasten zu erkennen. So läuft die Unterkante beim VT 137 562 an den Einstiegen gerade durch.

.... und wird von den Reisenden schon erwartet.

Nach einem kurzen Aufenthalt geht es weiter

Die Einstiege sind auch anders gestaltet, für den Modellbau sogar günstiger. Da sie sich in Höhe der Drehgestelle befinden und nicht so weit in den Wagenkasten reichen, ist eine bessere Bogenläufigkeit möglich. Auch beim R1-Radius gibt es so keine Probleme.

Markant ist bei diesem Triebwagen der Dachaufbau. Das mitgelieferte Teil ist zu klein und mit dem „Drahtgitter“ optisch nicht ansprechend. Das Dachgitter wurde mir nach einer Zeichnung von der Firma Beckert-Modellbau (beckert-modellbau.de) angefertigt. Untypisch ist auch der rechteckige Rauchabzug, dieser wurde selbst gebaut.

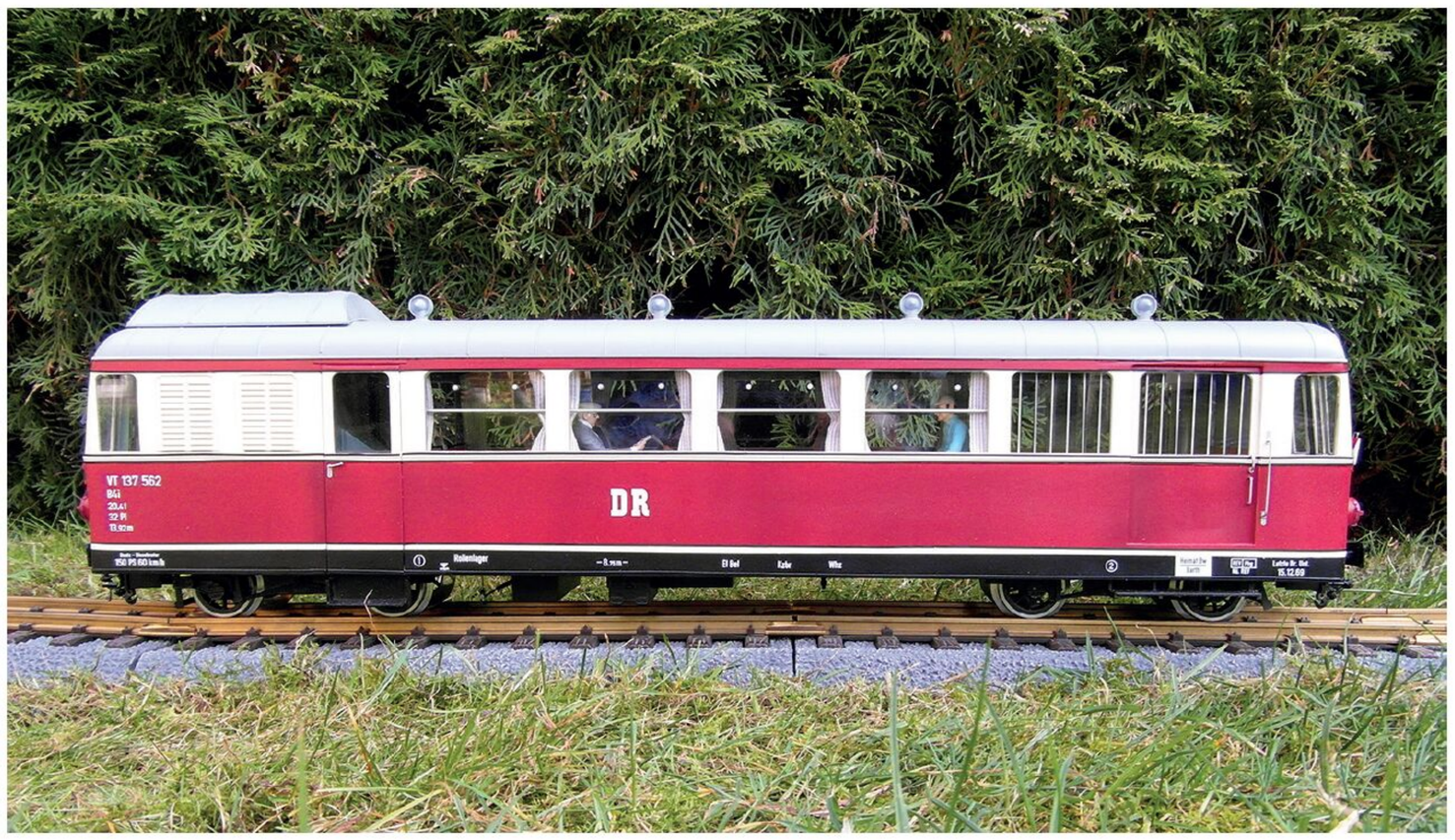
Weitere Kleinteile wie Torpedolüfter, Kupplungen, Puffer u. a. stammen von bekannten Kleinserienherstellern.

Die Lackierung erfolgte mit Acrylfarben und Airbrush. Die schwarzen Zierstreifen habe ich mit zugeschnittener Folie gestaltet, hier wäre ein Abkleben zum Lackieren zu aufwendig gewesen. Die Beschriftung hat mir die Firma Hartmann (hartmann-original.hier-im-netz.de) angefertigt.

Für die Beleuchtung kamen LEDs zum Einsatz, die einer Glühlampe ähnlich sehen. Gesteuert wird das Modell mit einem Decoder und Spannungspuffer von Massoth (massoth.de).

Insgesamt bin ich mit dem Ergebnis trotz des Mehraufwandes recht zufrieden, zumal dadurch ein weiteres Fahrzeug der Franzburger Kreisbahn ins Modell umgesetzt werden konnte.

Text/Fotos: Thomas Bleuler



VT 137 562 auf freier Strecke

Es werde Licht!

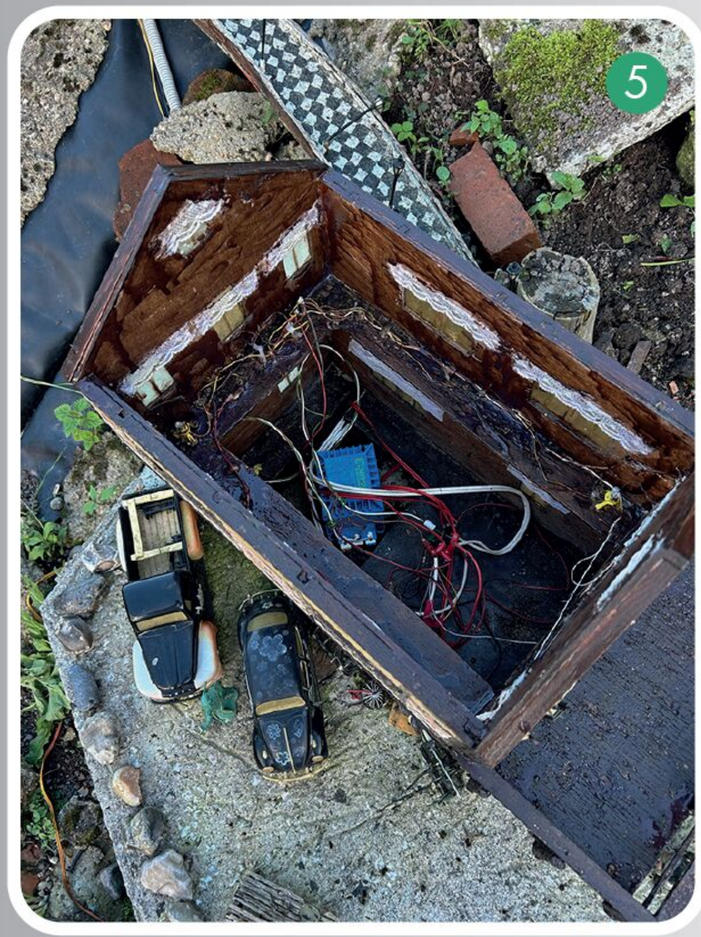
In den über 20 Jahren Gartenbahn in unserem großen Garten „auf´m Acker“ war für mich immer auch wichtig, dass sich die aufgestellten Häuser und Ausstattungen in den dunkleren Zeiten beleuchtet zeigen.

Bei jedem Boot auf dem 10 x 4 Meter großen Teich (Foto 1 – Raddampfer), jedem Gebäude (Foto 2 – Rathaus) oder Ausstattungsstück (Foto 3 – Klo) sind LED Leuchtkörper im Bauplan berücksichtigt.

Basis ist ein eigener Trafo für den Lichtstrom. Dafür baute ich 2014/2015 ein eigenes Gebäude mit offenen Zwischenböden in den Etagen und einem offenen Boden, damit das Stromkabel und diverse abgehende Kabel ohne Probleme

angeschlossen werden konnten. Dieses Gasthaus am Berg (Foto 4) bietet dafür ausreichend Raum (Foto 5 bei abgenommenem Dach). Von hier aus gehen diverse zweiadrige Kabel in alle Richtungen ab.

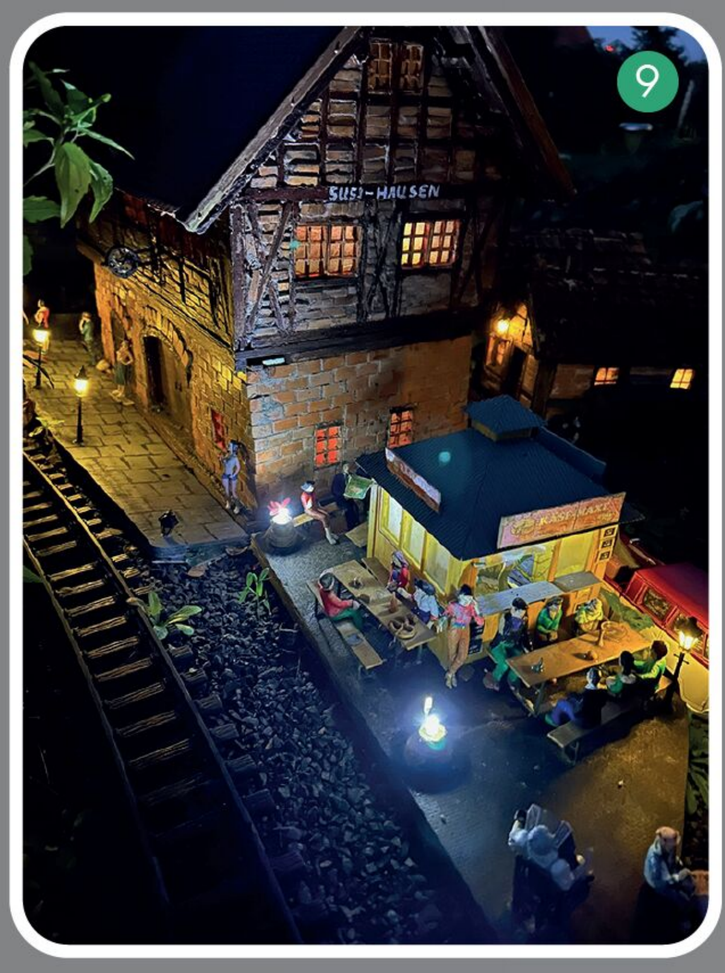
Bei inzwischen 74 Gebäuden und zahlreichen Ausstattungsmodellen wurde der Leistungsdruck für den einen Trafo zu hoch. Es wurde ein zweiter Trafo von 230 Volt auf 12 Volt in einem zusätzlichen, dafür gebauten Haus eingerichtet (Foto 6 siehe GartenBahn 03/2023 Artikel). Mit diesem recht gewagt am Hang aufgestellten Gebäude wurde ein komplett neuer, zusätzlicher Stromkreis installiert. Dieser neue Stromkreis bedient nun die Gebäude am Berg, z. B. die Burg (Foto 7). Das Licht ist so hell, dass damit unser Weg zum Gartenschuppen beleuchtet wird.



Wichtig ist mir bei den Leuchtkörpern, dass farbige Akzente gesetzt werden (Foto 8 Wasserturm), unterschiedliche Lichtquellen zum Einsatz kommen (Foto 9 Bahnhof Susihausen), Ausstattungen schick auftreten (Foto 10 – Fiaker mit Vor- und Rückleuchten). Es sollen auch Geschichten erzählt und passend ins Licht gesetzt werden, z. B. die Hochzeit in der großen Kirche am Berg (Foto 11).

Als disziplinierter Chaot liegt es mir nicht so gut, etwas langfristig genau zu planen. Daher habe ich mich für ein recht schlichtes, jederzeit erweiterbares System der Stromzuführung entschieden. Ich arbeite mit einfacher Litze, mit geringen Durchmessern und ganz einfachen kleinen Bananensteckern. Diese werden überall auf der Anlage in bunten Bündeln angelegt. Dadurch können Module, neue Ausstattungen und Häuser ohne viel Aufwand hinzugefügt werden. Ich entnehme oftmals zur Reparatur oder zur Veränderung der erzählten Geschichte beleuchtete Teile. Das geht alles wunderbar einfach. So können der beleuchtete Leuchtturm (Foto 12) oder die Feuerwehrübung (Foto 13) sowie der Pavillon für die Familienfeier (Foto 14) ohne Probleme eingefügt, versetzt oder entnommen werden.

8



9

11

10

13

12

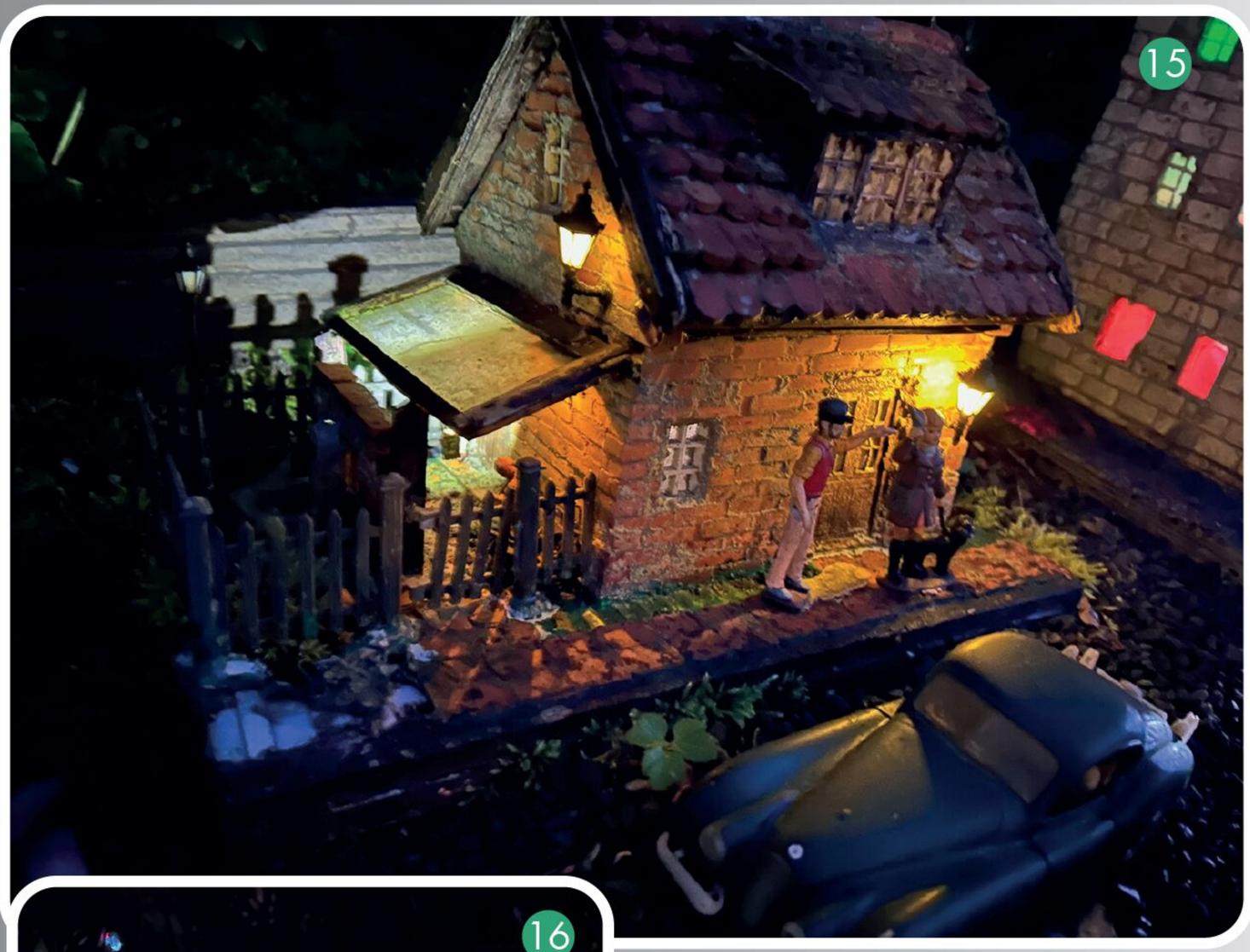
14

Das System hat den Nachteil, dass Witterungseinflüsse die Knotenpunkte zeitweilig „außer Gefecht“ setzen und zu Stromunterbrechungen führen. Auch die rege Tierwelt im Garten greift hier regelmäßig an und unterbricht Lichtpunkte. So beziehen Ameisen die Häuser und bauen ihre Nester ein. Dazu werden Massen von feiner Erde eingebracht, bis zur kompletten Füllung kleinerer Häuser oder der unteren Etagen. Dadurch sind Lichter nicht mehr sichtbar und auch die Verbindungen werden immer wieder unterbrochen. Dann geht im chaotischen Kabelsystem die Suche der Schadensquelle los. Doch bisher habe ich immer die Quelle von Unterbrechungen gefunden und konnte sie recht einfach beseitigen.

Licht soll aber auch die kleinen normalen Szenen erhellen (Foto 15 – Hausbeleuchtung / Foto 16 – Telefonzelle). Dazu gehören die Beleuchtung von Denkmälern (Foto 17 – Lutherdenkmal) und der einzelnen, gut verteilten Haltepunkte für die Gartenbahn (Foto 18).

Das Ganze führt auf jeden Fall zu einem wunderschönen Gesamtbild der gut 20 Meter langen und etwa 6 Meter breiten Gartenbahnanlage. Dazu kommt noch eine eigene Mühlensiedlung mit einem zwanzig Zentimeter tief verlegten Kabelkanal in gut fünf Metern Abstand zur Hauptanlage. Ich schätze, dass gute 500 Leuchtkörper auf der Anlage verteilt sind und mir jeden Abend eine Augenweide bieten (Foto 19 – Altstadt).

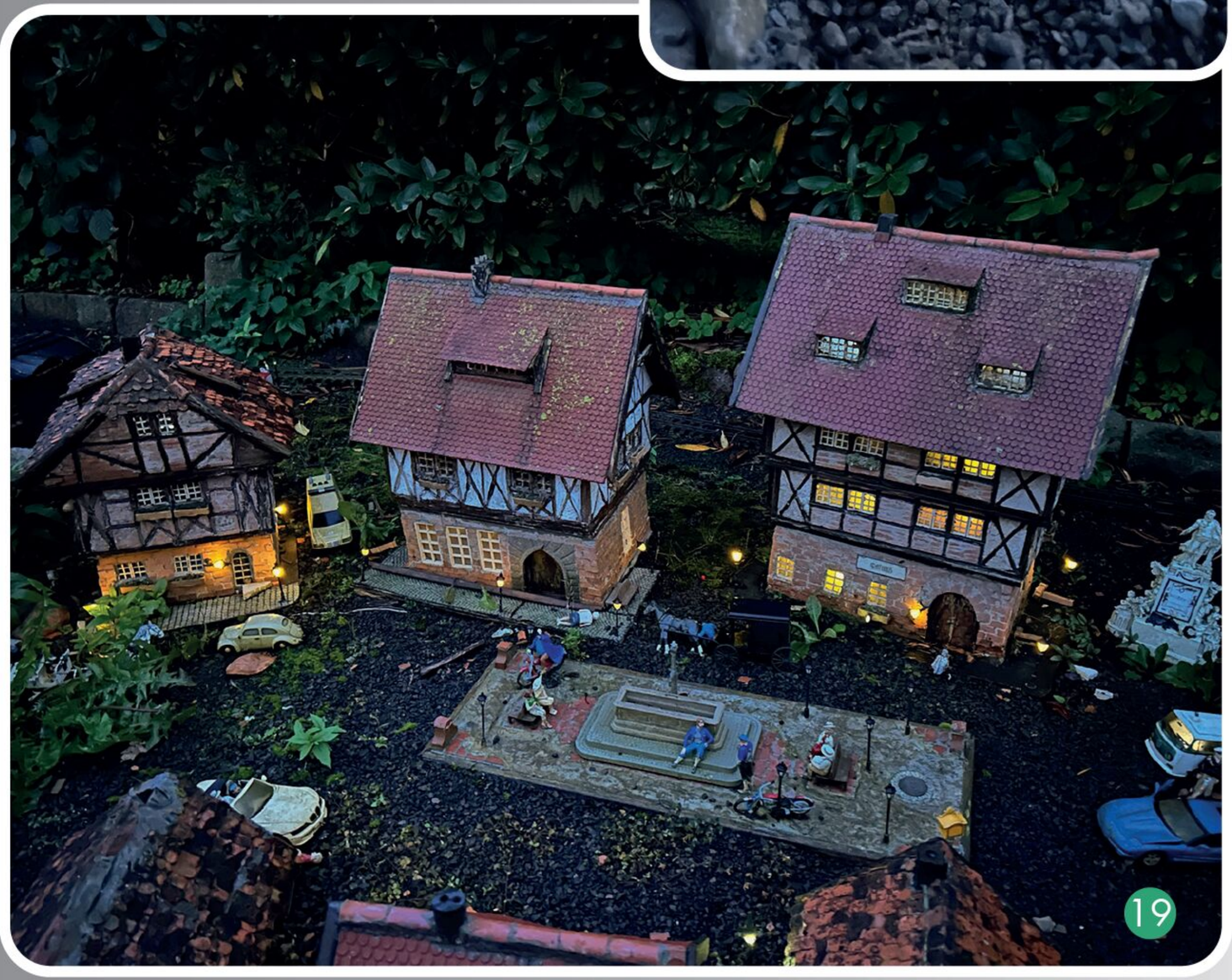
Text/Fotos: sb
block-suestedt@t-online.de


15

16

17

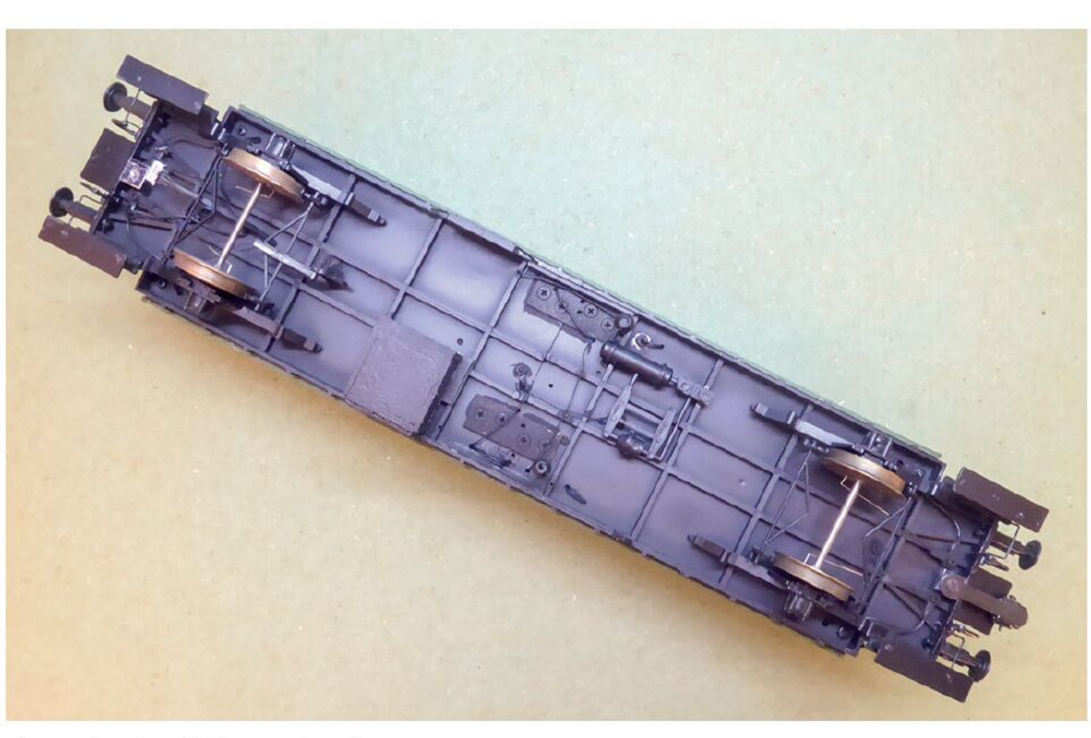
18


19

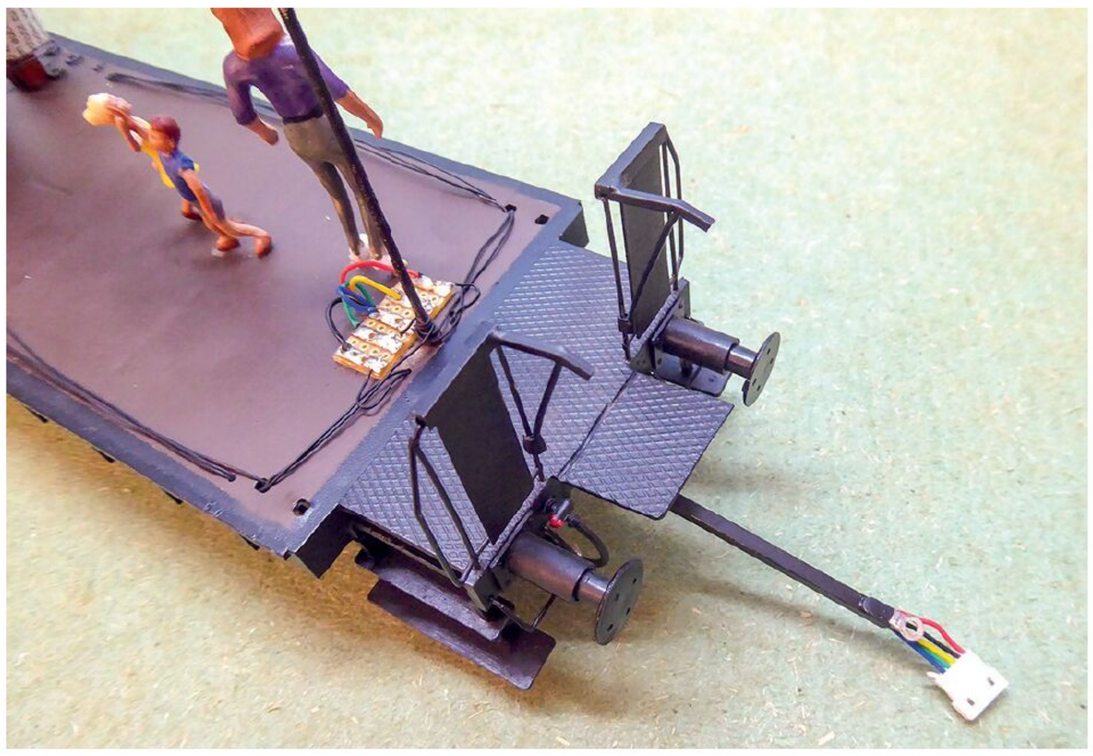
Besser als ihr Ruf – oder was man draus machen kann …

Gemeint sind Bausätze bzw. fertige Artikel des ehemaligen Spur-1-Herstellers Kesselbauer. Ich habe ja Frau und Herrn Kesselbauer sen. noch persönlich auf Messen und Ausstellungen kennenlernen dürfen. Sympathische Leute.

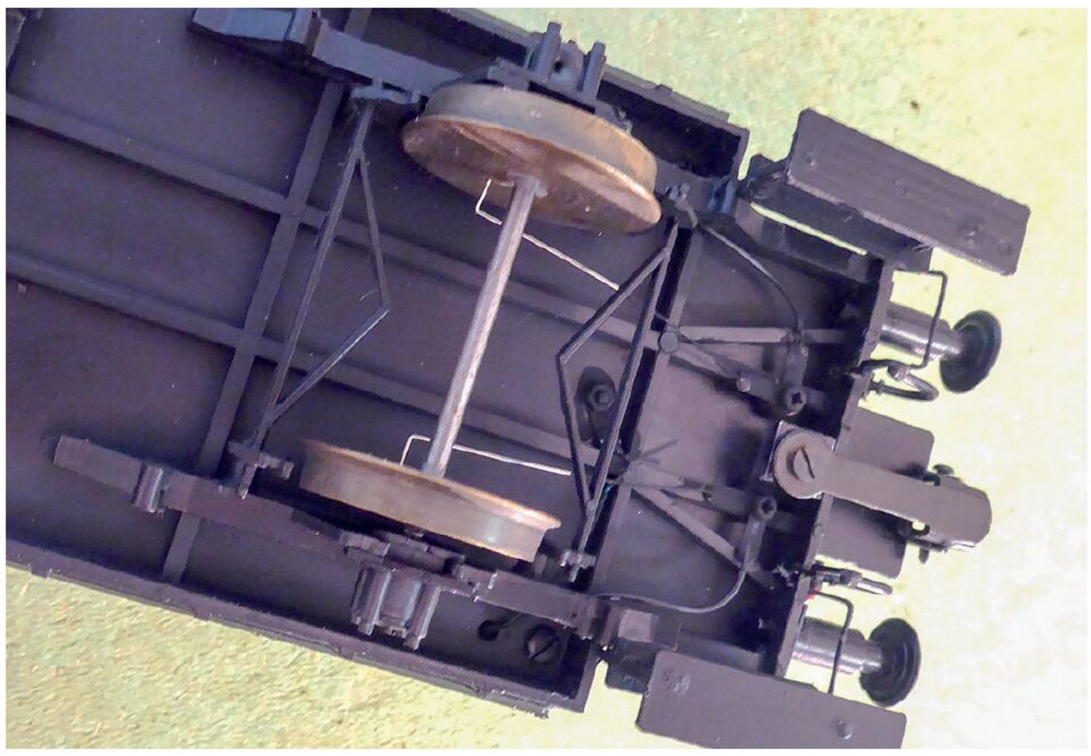
Eingefleischte Vertreter der „Königsklasse“ haben zwar beim Anblick ihrer Angebote die Nase gerümpft und gar von „Kesselflicker-Modellen“ gesprochen – aber das haben sie meiner Meinung nach nicht verdient. Besonders nicht bei diesen schon damals extrem niedrigen Preisen!



Ansicht des Wagenbodens



Starre elektrische Verbindung der Wagen-Pärchen



Stromabnahme mittels abgewinkelter Gitarrensaiten

Abnehmbare Zuglaufschilder waren schon im Kesselbauer-Bausatz vorgesehen

Vergleich der aufgebesserten Kesselbauer-Bühne (links) mit einer Hübner-Bühne

Irgendwo hatte ich noch zwei Bausätze liegen und diese vor Jahren realisiert: Säurekesselwagen und Güterzugbegleitwagen. Beide haben sich harmonisch in die Züge meiner Spur-1-Gartenbahn eingefügt, ohne je aufgefallen zu sein.

Kürzlich konnte ich zwei Donnerbüchsen sehr günstig gebraucht erwerben. Obwohl an sich nicht schlecht verarbeitet, habe ich an ihnen noch einige Verbesserungen vorgenommen. Die Stege der Trittbretter aus Draht waren doch etwas popelig ausgefallen, ebenso die Bühnen usw.

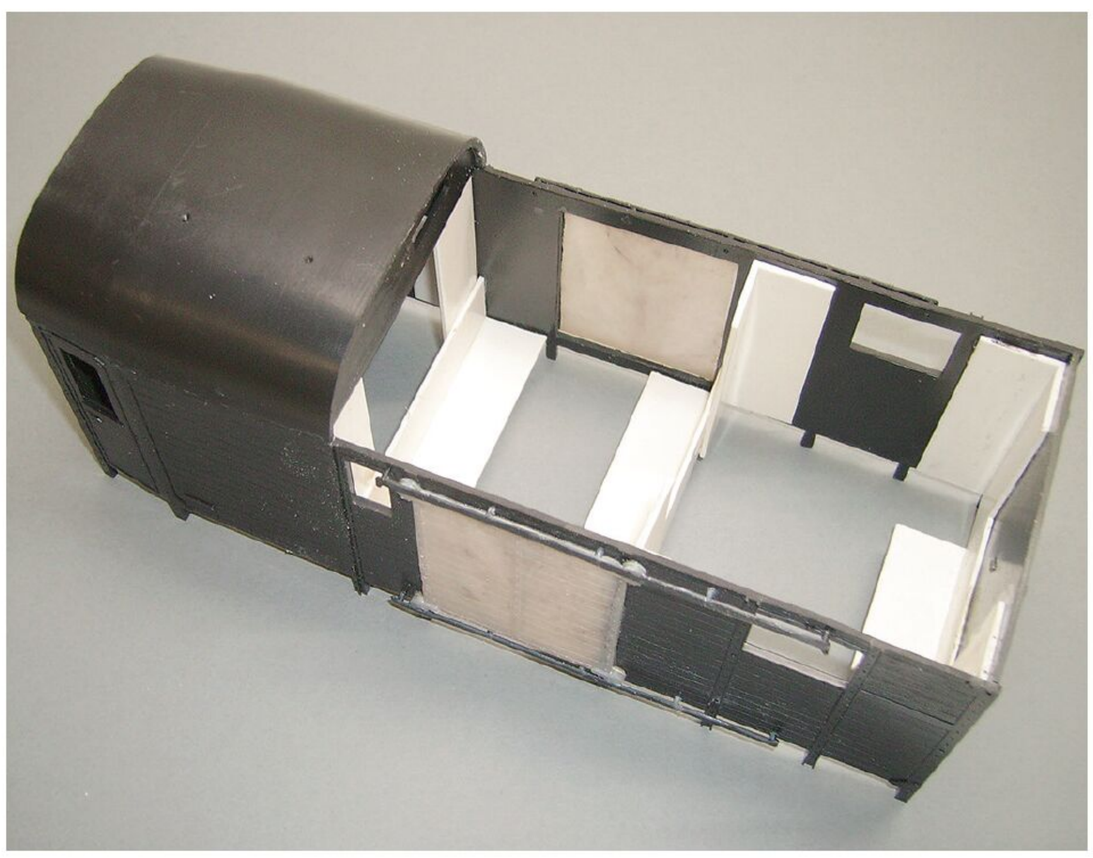
Die Beschriftung (decals) an den Längsträgern stammt von Andreas Nothaft, die der Wagenkästen ist original aufgedruckt und sehr stabil. Deshalb habe ich sie gelassen – auch wenn sie so nicht 100 Prozent stimmig ist.

Innen wurden LED-Beleuchtungen und Decoder samt großem Stabilisierungskondensator eingebaut sowie Figuren eingeklebt. Bei mir sind die beleuchteten Wagen immer als Pärchen verbunden. Das sichert eine gute Stromabnahme (hier haben sich Gitarrensaiten bestens bewährt) und die vier Funktionen des Decoders werden ausgeschöpft: F1 = Beleuchtung Wagen A, F2 = Wagen B, F3 = Toilettenlicht Wagen A und F4 = selbiges für Wagen B.

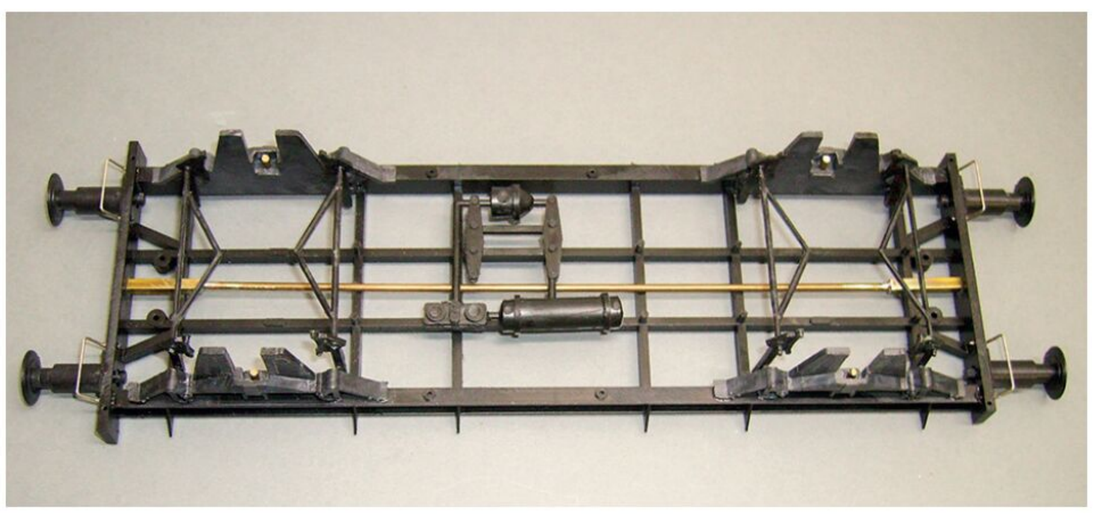
Anordnung der LED-Beleuchtung so, dass sich der Wagenkasten abheben lässt

Die Donnerbüchsen im kurzen Zugverband

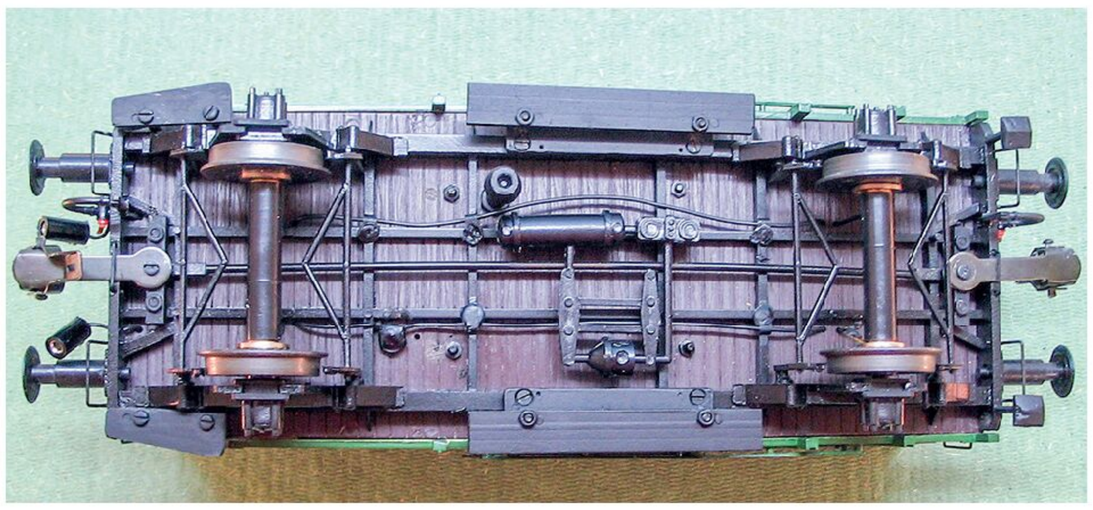
Güterzugbegleitwagen aus Kesselbauer-Bausatz



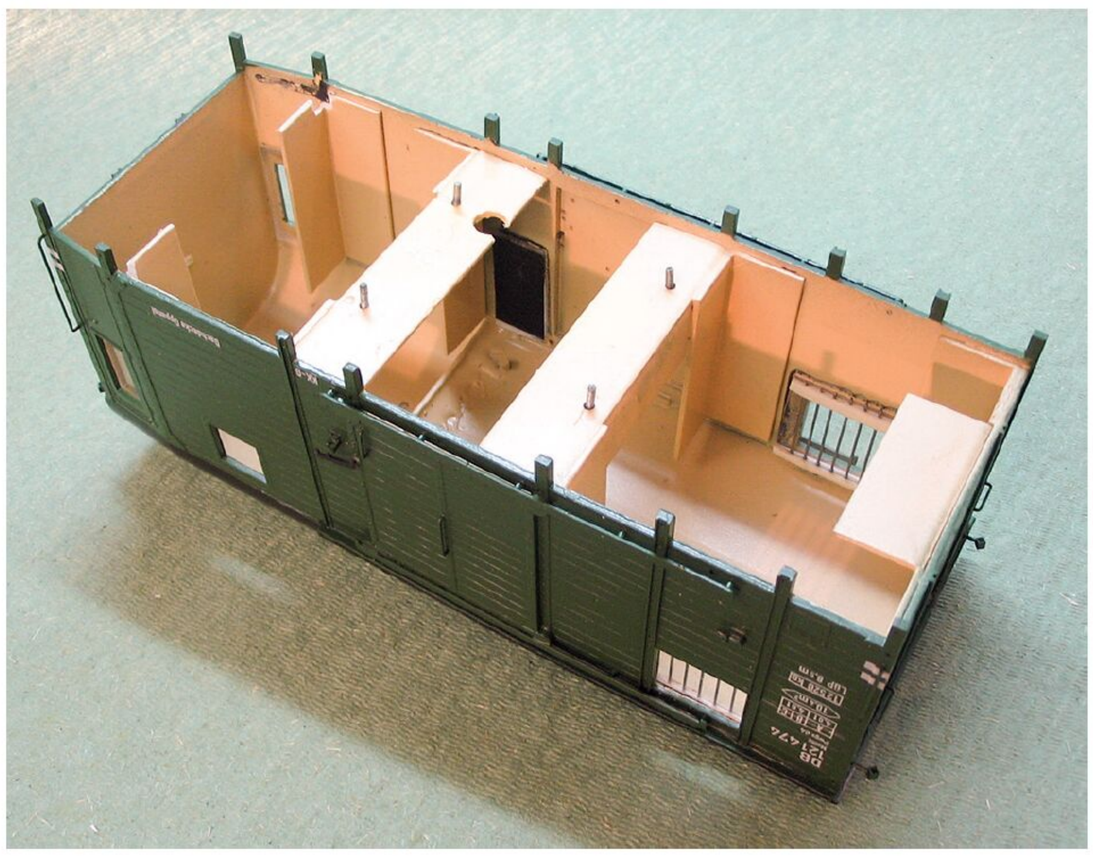
Diverse Plastikwinkel und Streifen sorgen innen für ordentliche Stabilität



Zusätzliche Messingstange sichert hohe Zugkräfte an den Kupplungen



Ansicht des Wagenbodens mit US-Stromabnehmer-Achsen



Vier Schrauben dienen dem soliden Halt des Oberteils

Die Kabelverbindung Wagen–Lok hilft bei der Stromaufnahme

Ansicht des Säuretopfwagens von Kesselbauer

Freilich werden aus den Kesselbauer-Donnerbüchsen keine Hübner-Modelle, aber wie die Bilder zeigen, stechen sie auch nicht auf den ersten Blick im Zugverband negativ heraus. Und gekostet haben sie nur einen Bruchteil!

Vom Bau der Pwgs14 und vom Umbau der Donnerbüchsen habe ich einige Fotos gemacht, die ich diesem Artikel beifügen kann. Vom Bau des Säurekesselwagens leider nicht. Aber hier kann ich – wie bei den Donnerbüchsen – Vergleichsbilder zum Hübnerwagen liefern. Selbige aber nicht beim Packwagen. Hier war mir schlicht der Hübner- (später Märklin-) Wagen zu teuer.

Der Pwgs14 ist mittlerweile fest an die DH 350 gekuppelt und hilft somit der Diesellok bei der Stromaufnahme vom Gleis (siehe meinen Artikel „ Drei Schwestern“ in der Garten-Bahn 3/24). Auch lässt sich seine Innenbeleuchtung jetzt über die Funktionstasten der Lok schalten.

Z. Zt. kämpfe ich noch mit den Trümmern eines Kesselbauer-Pferdetransportwagens GGvwehs44. Zwar haben mich diese fast nichts gekostet – aber wie man die Montage derart verhunzen kann? Aber je härter die Herausforderung, desto größer der Ehrgeiz. Deshalb lieben wir ja unser Hobby…

Text/Fotos: anonymus

Vergleich der Wagen – vorn Kesselbauer – dahinter Hübner

Resin-Figuren

Da ich des Öfteren davon gehört habe, dass Figuren aus Resin durch die Sonne zerstört werden, dachte ich mir, das teste ich mal selbst.

Ich habe mir dazu in Thingiverse (thingiverse.com) 4 Figuren aus dem Film Jumanji herausgesucht und mit meinem Drucker in 2 Varianten ausgedruckt.

Als Resin benutzte ich „Resione ABS like Resin“ in Schwarz. Die erste Variante wurde als Vollmaterial gedruckt. Die zweite Variante ist innen hohl. Damit sich hier kein Überdruck bei Hitze aufbauen kann, habe ich an versteckter Stelle ein Loch in die Figur reingebohrt.

Alle 8 Figuren schickte ich dann zu Anna Samol von Gartenbahn.land in Hüttenfeld. Sie ist Spezialistin im Lackieren von Figuren. Zuerst gab es von ihr eine Grundierung der Figuren. Dann wurden die Figuren mit unterschiedlichen Pinselgrößen bemalt. Es wurde hier die Wash-Methode angewendet. Das heißt, die Farbe wird verdünnt verwendet, um Details hervorzuheben, indem die verdünnte Farbe in Vertiefungen läuft. Es erzeugt realistische Schatteneffekte und betont Oberflächenstrukturen. Zuletzt gab es eine Schicht Klarlack.

Die Figuren wurden dann von mir auf eine PVC-Platte montiert, diese bekam 2 große Bleigewichte unten dran, damit der Testaufbau bei Wind nicht wegfliegt. Das kann man im unteren Bild gut erkennen.

In ca. einem Jahr werde ich mir das Ergebnis ansehen und hier berichten.

Text/Fotos: Peter Ting

Anzeige

DAS MODELL ALS MEISTERWERK

DFB Zahnraddampflokomotive HG 4/4 708

SPUR 2m

- Modell der HG 4/4 **708**, limitierte Stückzahl mit Zertifikat
- Maxon Präzision Antrieb auf alle vier Achsen
- ZIMO MX990 Decoder mit TrueSound und E-Speicher
- servogesteuerte Umsteuerung
- Türen zum öffnen und schliessen
- Flackernde Feuerbüchse
- Gepulster Rauchgenerator mit Zylinderentwässerung und Ejector
- Zahnstangenantrieb kompatibel mit System LGB®

MESSING PRÄZISION IN HANDARBEIT

maxon POWERED BY PRECISION

CHF 4'465 (inkl. 8,1 % MwSt.)
€ 4'795 (inkl. 19 % MwSt.)

Kiss Modellbahnen Schweiz GmbH
Via Santeri 9
CH-7130 Ilanz GR Tel: +41 79 925 80 19
E-Mail: info@kiss-modellbahnen-schweiz.ch
www.kiss-modellbahnen-schweiz.ch

Kiss Modellbahnen Schweiz

Fotos: Luigi Gitto

GICOMODEL ITALIA

jetzt lieferbar – die Geaf 2/2 RhB:

Das Projekt wurde mit großer Liebe zum Detail durchgeführt. Die Karosserie besteht aus zwei Teilen, Fahrerkabine und Fronthaube, die im hochauflösenden 3D-Druckverfahren gedruckt werden. Bei diesem Modell wird sogar der Rahmen im 3D-Druckverfahren hergestellt.

Zwei Train Line-Motoren sorgen für eine gleichmäßige und konstante Bewegung ohne Probleme. Zur elektrischen Beleuchtungsanlage gehören außerdem ein funktionierender Lüfter im oberen Teil der Motorhaube, zwei orange-blinkende LEDs auf dem Dach und eine Innenbeleuchtung der Kabine.

Das Modell ist auf Wunsch mit einem ESU XL 5.0 Decoder mit Sound ausgestattet. Der spezifische Klang des Geaf wurde von ESU nicht gesampelt, aber das Modell besitzt einen Klang, der dem Originalmodell nahe kommt.

Die Innenausstattung des Cockpits ist bis ins kleinste Detail durchdacht, ebenso wie jedes am Modell vorhandene Zubehör. Das Modell läuft reibungslos auf R1-Kurven
Auf Wunsch können automatische Kupplungshaken von Massoth eingebaut werden.

Breite: 114 mm
Länge: 360 mm
Höhe: 160 mm
Gewicht: 2.450 Gramm

Modellpreis: 1.650,- € inkl. MwSt.; Lieferung in EU-Länder.
Das Basismodell ist mit einem Digitaldecoder (ohne Sound) ausgestattet.

Weitere Infos unter:
Gicomodel Italia – Sergio Giordano
Strada della Stazione 4 – 12061 Carrù Italia
Tel.: + 39 3899948967
gicomodelitalia@gmail.com
gicomodel.jimdofree.com

Alle Angaben ohne Gewähr

DIETZ ELEKTRONIK

bietet für Fahrzeuge die einen neuen Decoder brauchen im April den Großbahndecoder DLE-GS (Decoder mit 16Bit Soundmodul 2x 7,5 Watt) zum Sonderpreis von 159,- € – Ersparnis 20,- € oder über 11%. Lieferung mit aufgespieltem Sound (aus der Lieferliste für Sounds micro IS6).

Für die Soundmodule micro IS und XLC-6 sowie für die intellisound 6 Module von Uhlenbrock und die Soundmodule von MD Electronics wurde neue Soundfiles für die modernen Elloks Traxx und Vectron und die Diesellok Class 66 erstellt und stehen zum kostenlosen Download bereit.

Überarbeitet und als Variante gibt es den Schienenbus VT 795 / VT 798 auf vielfachen Wunsch mit besonders herausgehobenem „Knattern“.

DIETZ ELEKTRONIK GmbH + Co. KG
Hindenburgstr. 31
75339 Höfen
Tel. & Fax: 07081 6757
info@d-i-e-t-z.de
dietz-modellbahntechnik.de
d-i-e-t-z.de

PIKO

informierte über die Artikel, die aktuell zur Auslieferung vorgesehen sind:

#37586 Diesellok BR 130 DR IV
UVP: 715,- €
#37587 Diesellok/Sound BR 130 DR IV
UVP: 900,- €
#38982 Güterzubegleitwagen B&O
UVP: 135,- €

Bildretusche

PIKO Spielwaren GmbH
Lutherstr. 30
96515 Sonneberg
Tel.: 03675 8972-42
info@piko.de
piko.de

PREISER

Neuheiten Frühjahr 2025:

Miniaturfiguren II. Maßstab 1:22,5. Aus Kunststoff. Sorgfältig handbemalt.

44943 Gleisbauarbeiter. Epoche II/III
44944 Gleisbauarbeiter. Epoche II/III
44945 Alte Dame mit Rollator, Eichhörnchen fütternd

Miniaturfiguren I. Maßstab 1:32. Bausatz aus Kunststoff. Unbemalt

Kleinkunst-Werkstätten
Paul M. Preiser GmbH
Am Ruhbach 2 – 91628 Steinsfeld
Telefon: +49 (0) 98 61 / 94 80-0
Telefax: +49 (0) 98 61 / 94 80 80
info@preiserfiguren.de
preiserfiguren.de

Alle Angaben ohne Gewähr

Eröffnung der Steiner Liliputbahn - 3./4. Mai 1975 (Foto: Balson)

50 Jahre Steiner Liliputbahn

Im Frühjahr 1974 beschloss Charles Ball, eine Gartenbahn zu errichten. Bevor jedoch der erste Zug auf den Gleisen fahren konnte, mussten zahlreiche Probleme gelöst werden.

Nach vielen Verhandlungen half ein Stadtrat von Stein am Rhein. Wenige Wochen später bei einem Lokaltermin wurde den Behördenmitgliedern das Anliegen auf der Stadtgartenwiese präsentiert. Die Stadträte stimmten zu. Im Herbst 1974 begannen die Testfahrten.

Am 3./4. Mai 1975 wurde die neue Miniatur-Dampfeisenbahn im Stadtgarten offiziell eingeweiht, einschließlich des neuen Bahnhofs in der Nähe der Schiffsanlegestelle. Das kalte, regnerische Wetter hielt die Besucherzahlen niedrig.

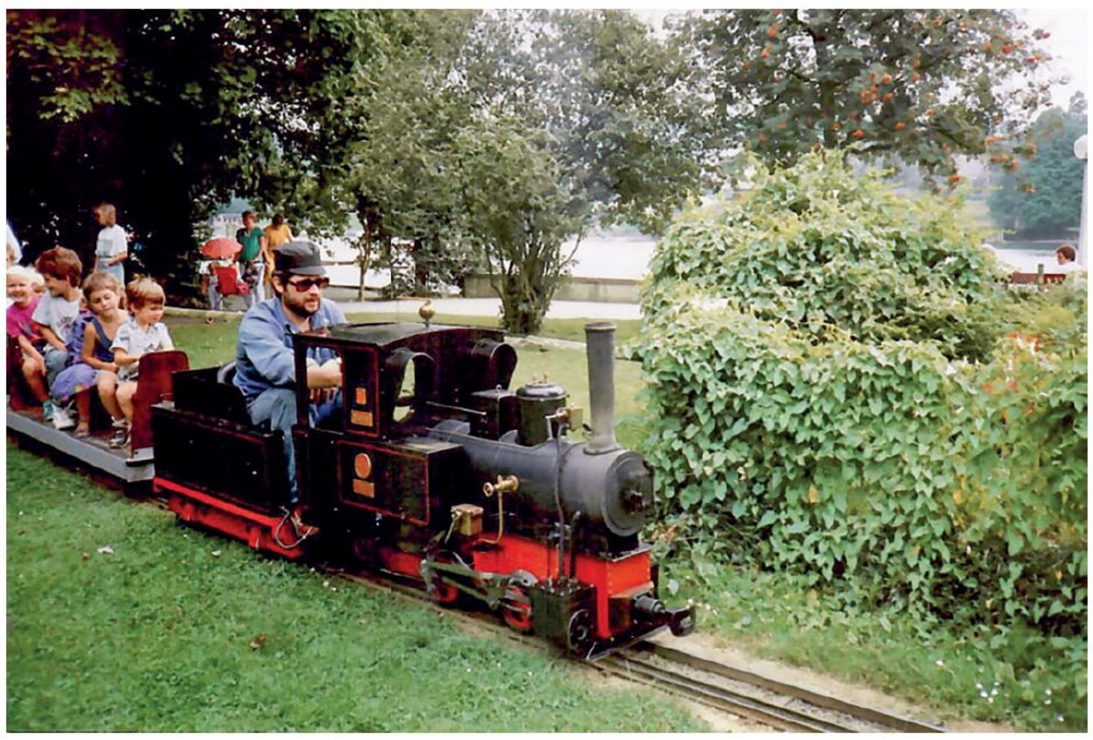
Zu Beginn wurden 5“-Loks und 7¼“-Wagen eingesetzt. Die Gleise führten vom Wäldchen am Teich vorbei in die Stadtgartenwiese. Dort wurde das Oval einmal befahren.

Da die gesamte Strecke auch mit 7¼“-Gleisen ausgestattet war, baute Charles Ball eine erste Dampflokomotive in der Spurweite 7¼“, die einer Lokomotive der Waldenburgerbahn (WB) ähnelte, jedoch nur zwei Achsen hatte. Die Maschine wurde auf den Namen „Stein am Rhein“ getauft und war viele Jahre zuverlässig im Betrieb. Sie wurde von der Bevölkerung liebevoll „Steinerli“ genannt.

Die Anlage genügte den Anforderungen bald nicht mehr. Daher wurden beim Stadtrat eine Verlängerung der Strecke bis zum Strandbad sowie ein Bahnhof mit Drehscheibe beantragt. Auch dieses Projekt wurde bewilligt.

Die Bahn erlangte inzwischen große Bekanntheit und es bestand der Bedarf nach einer noch stärkeren Dampflokomotive. Auf einer Reise in Deutschland entdeckte Charles Ball eine alte Feldbahnlokomotive aus dem Jahr 1897. Sie entsprach der Vorstellung, die Kinder von der Dampflokomotive von „Jim Knopf“ hatten. Diese Lokomotive wurde im Maßstab

Charles Ball am Regler der „Stein am Rhein“ .1976 (Foto: Balson)



Peter Steinemann mit der „Mölm“ beim Spielplatz, Mai 1989
(Foto: Peter Steinemann)

1:3 von der Firma BALSON nachgebaut. Sie hat über 50.000 Kilometer zurückgelegt und Tausende Fahrgäste befördert.

1991 war die Strecke alt und musste repariert werden. Charles Ball plante eine neue Bahn mit zwei Spuren: 7¼“ und 14½“. Nach jahrelangen Rechtsstreitigkeiten begannen 1996 die Bauarbeiten. Charles Ball übernahm vieles selbst. Ende Sommer wurde der Bahnhof montiert, gestrichen und die ersten Probefahrten durchgeführt.

Nahe beim Untertor entstand ein neues Stationshäuschen im Maßstab 1:2, ein Nachbau der Talstation der Brienzer-Rothornbahn. Beim Strandbad wurde ein Modelllokschuppen im Stil eines Ringschuppens aus den 30-er Jahren im Maßstab 1:4 gebaut. Das Ganze ist in eine große Kehrschleife integriert. Vor dem Schuppen liegt eine Drehscheibe mit fächerförmig verlegten Geleisen.

SLB Zug mit der HSB 99 6001-4 im neuen Bahnhof, 1997
(Foto: Balson)

Drei Generationen RhB mit Ge 4/4 III, G 4/5, Ge 6/6 I, Ge 4/4 III,
10. Mai 2021 (Foto: Balson)

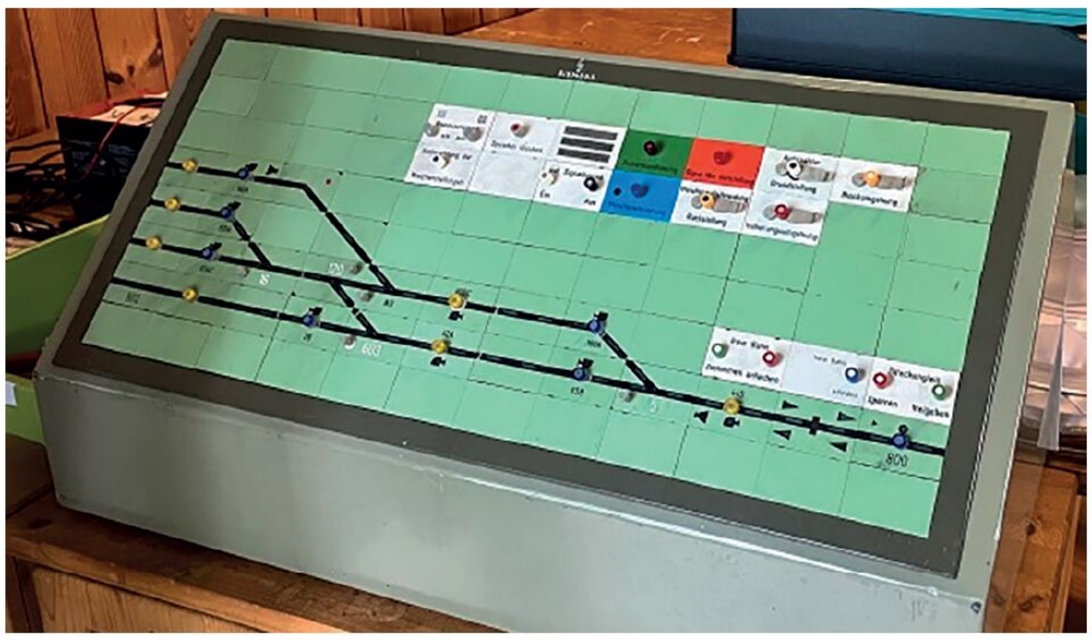
A 3/5, A 2/4, Esslinger, RhB G 4/5, Mecklenburg, Mölm, Waldenburg G 3/3, 1998 (Foto Balson)

Mecklenburg vor dem Depot, 4. April 2009 (Foto: Peter Steinemann)

Am 1. Juli 2011 wurde in Stein am Rhein der Verein „Liliput Bahn Verein Stein am Rhein“ zum Zweck der Unterstützung der Liliputbahn gegründet. Die Steiner Liliput Bahn AG blieb jedoch eigenständig und allein verantwortlich für den Betrieb der Bahn und wurde 2014 von der Familie Ball an die Jakob und Emma Windler-Stiftung übergeben. Die Jakob und Emma Windler-Stiftung übertrug das gesamte Paket bestehend aus Bahn, Rollmaterial und Gebäude der neu gegründeten „Stiftung Liliput Bahn Stein am Rhein“.

Der Betrieb der Bahn wird durch den Liliput Bahn Verein sichergestellt. Damit ist der langfristige Betrieb gewährleistet. Mehrere Hochwasser und die Corona-Pandemie wurden erfolgreich überstanden.

A 2/4 vor dem Depot, 2004 (Foto: Peter Steinemann)



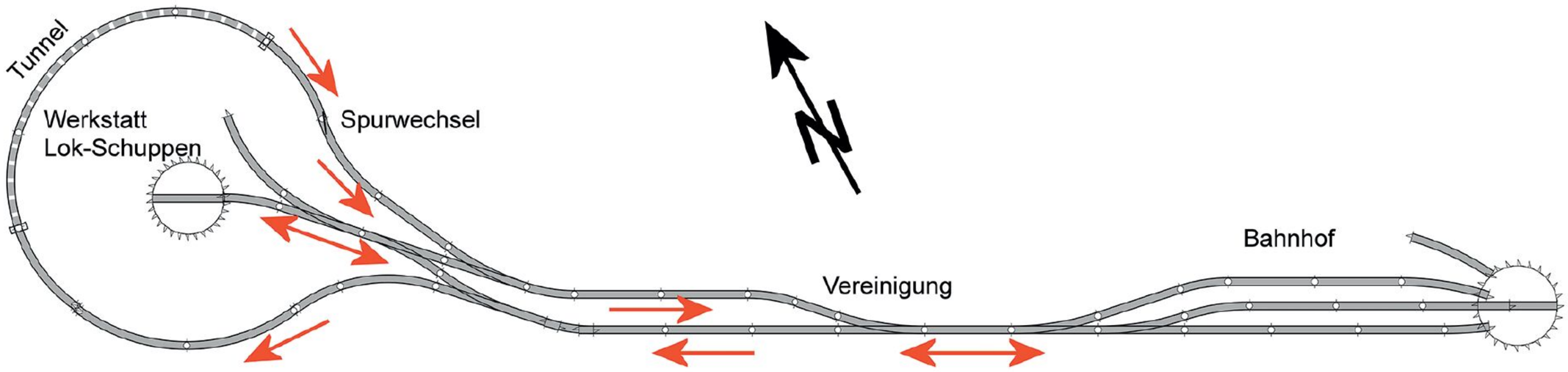
Siemens Sp Dr S im Depotbereich (Foto: Peter Steinemann)

Als neueste Errungenschaften konnten zwei Stellwerke integriert werden, mit deren Hilfe die Signale und Weichen auf der gesamten Strecke und im Depotbereich bedient werden.

Die 50 Jahre Steiner Liliputbahn werden am Festwochenende 21./22. Juni 2025 gebührend gefeiert – unbedingt vormerken!

Text: Peter Steinemann/fh
Fotos: s. Bildunterschriften

Peter Steinemann



Rhein

Streckenskizze: Die Spurweite beträgt 7¼“ bzw. 14½“ (ex Brüder-Brast-Bahn). Die Strecke beginnt ca. 50 Meter neben der Anlegestelle der Schifffahrts-Gesellschaft Untersee und Rhein (URh) am westlichen Ende der Altstadt von Stein am Rhein. Sie führt ca. 500 Meter dem Rhein entlang bis zum Strandbad, durch einen Tunnel beim Lokschuppen wieder zurück zum Bahnhof. Eine Fahrt dauert ca. 8 bis 10 Minuten.

FASZINATION MODELLBAHN 2025

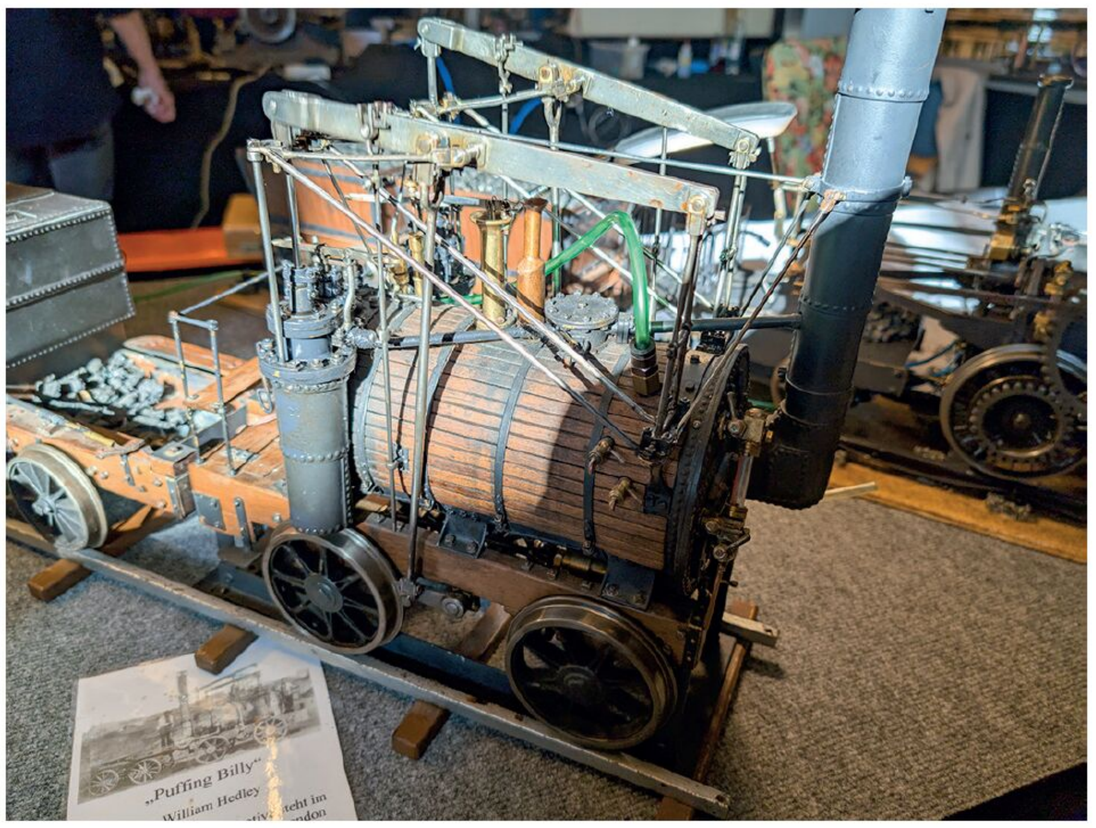
– Ein Highlight der Modellbahn-Szene!

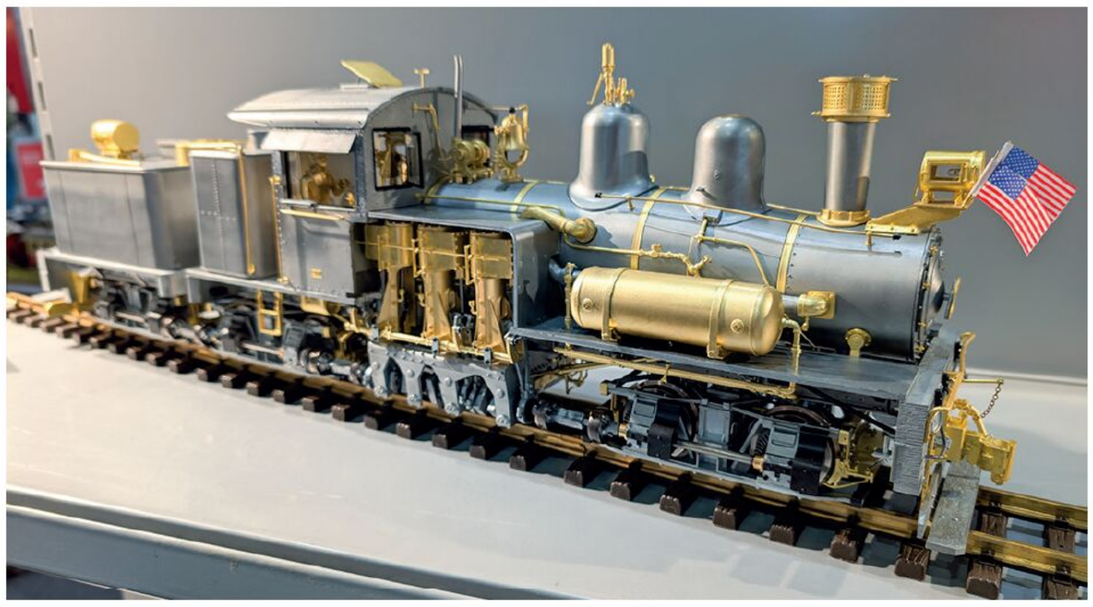
Die Faszination Modellbahn hat bewiesen, dass das Hobby – auch und besonders in der Metropolregion Rhein – Neckar – nicht nur lebt, sondern sehr lebendig ist. So haben in den drei Messetagen rund 14tsd Modellbahn-Begeisterte die erste Messe des Jahres in der Maimarkthalle Mannheim besucht.

Wie vielfältig das Hobby sein kann, wurde auch diesmal unter Beweis gestellt. Von mini in „Spur Z“ bis groß in „Spur 2“ oder auch neudeutsch in Spur G war alles vertreten. Auch „ganz neu“ bis „sehr alt“ wurde bedient. Hier konnte man Blechspielzeug mit dem der Urgroßvater hätte spielen können, wenn ihn sein Vater gelassen hätte. Ein besonderes Interesse erfuhren Modelle, die kurz zuvor als Neuheiten auf der Spielwarenmesse ausgestellt worden waren. So war auch der große Stand des Marktführers Märklin ein zentraler Anlaufpunkt der Besucher.

Hier konnte man die Märklin-Neuheit Shay gleich in zwei Baugrößen sehen. Was uns Gartenbahner natürlich ganz besonders interessiert hat, war die Shay in unserer 45-mm-Gartenbahn-Spur. Ein optischer Leckerbissen am Stand. Für die Freunde der kleineren Spuren waren ebenfalls reichlich Neues am Stand zu sehen.

Ja, ich habe einige Damen auf der Messe gesehen, aber sie waren in einer vernachlässigbaren Minderheit, so dass ich





hier nur von Besuchern schreibe. Es wäre schön, wenn bei den nächsten Veranstaltungen nicht nur Männer die Anlagen belagern würden.

Über 20 Modellbahnanlagen – von Vereinen und privaten Ausstellern aus Deutschland und dem benachbarten Ausland – waren in der Maimarkthalle in Betrieb. Dampfbegeisterte kamen bei den stationären Dampfmodellen auf ihre Kosten. Vielleicht beim nächsten Event auch an die „fahrenden" Dampfmaschinen sprich Live-Steam-Lokomotiven denken; die Besucher wird's freuen.

Der MIBA Privatanlagen-Wettbewerb – einer der Höhepunkte der Messe – war mit acht sehenswerten Anlagen gut bestückt. Den ersten Preis ergatterte Christian Danziger mit seiner „VEB Rügenkreide Werk 1". Auf den Plätzen zwei und drei folgten Ronald Kramer und Wolfgang Stößer mit ihren künstlerisch gestalteten Anlagen.

Zahlreiche Angebote wie Spielbereiche für Kinder und Familien sowie Bastel- und Mitmachangebote der Aussteller rundeten die Veranstaltung ab. Das Feedback der Besucher war bzw. ist sehr positiv.

Die nächste Faszination Modellbahn findet vom 6. bis 8. März 2026 wieder in der Maimarkthalle Mannheim statt.

Text: mrm
Fotos: mrm/fh

Anzeige

Prehm
Modellbahn
www.prehm-modellbahn.de

Ausstattung - Figuren...

Art. Nr. 500034 -A
Dixi Musiker mit Kontrabass - Metallfigur
je Ausführung:
23,95 EUR

Art. Nr. 560002
Berliner Bedürfnisanstalt Café Viereck **68,00** EUR

500071
Rangierer
RhB
19,95 EUR
Metallfigur - stehend

500052
Zugbegleiterin
„Allesia" RhB
19,95 EUR
Metallfigur - stehend

500044
Zugkellner
Glacier Express
19,95 EUR
Metallfigur - stehend

500072
Lokführer
mit Fernbedienung
19,95 EUR
Metallfigur - stehend

...zum Ausbau der Gartenbahn

Mit Armierungsmörtel, Kartuschen Kleber „Prehmium flex" oder eine Verbindung mit „DoFlex" können die Kunstfelsen zusammengefügt werden. Auch eine Verbindung mit echten Steinen, Beton oder Holz ist so möglich.

„DoFlex, dauerhafte Verbindung, frostsicher und wetterfest.

Jetzt bestellen!

Art. Nr.: 502003
Prehmium *flex*
Transparent
je Kartusche:
22,95 EUR

Art. Nr.: 502005
„DoFlex" Großgebinde 10 Liter,
für ca. 100 lfd. Meter:
je 5 Liter Harz und Härter
10 Liter: **299,95** EUR

Art. Nr.: 502004
„DoFlex" Kleingebinde
(ca. 10 lfd. Meter)
Harz und Härter
1 Liter: **39,95** EUR

Auf unserer WEB Seite: www.prehmshop.de sehen Sie die Anwendung von „DoFlex" für die Fixierung von Gleisbettungen in einem Verarbeitungsfilm.
Die genannten Preise sind inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten!

Am Hühnerort 35, 47198 Duisburg
Tel: 0171-9515143 e-mail: prehm@web.de

MODELLBAUTAGE TULLN 2025 –

Österreichs größte Modellbaumesse begeistert mit spektakulärer Modelleisenbahnausstellung

Die MODELLBAUTAGE Tulln, öffnen an drei Tagen im April ihre Tore und bringen auf über 25.000 m² Ausstellungsfläche Modelleisenbahner, Modellbauer, Technikbegeisterte und Familien zusammen. Auf einer neu eröffneten Fläche von 6.500 Quadratmetern ist „Modelleisenbahn pur“ angesagt. Hier entstehen Modelleisenbahn-Anlagen die den Puls der Fans in die Höhe treiben werden.

Zu sehen sind Schauanlagen in den unterschiedlichsten Spurweiten. Hier werden Inspiration für Fortgeschrittene und Start-Tipps für Neueinsteiger geboten. Daneben präsentieren namhafte Hersteller die neuesten Highlights.

Neu ist die die News-, Experten- & Talkbühne mit spannenden Vorträgen von Branchenexperten sowie Workshops zu Modellbautechniken. Daneben bieten zahlreiche Händlerstände Modellbauartikel vom Zubehör über Werkzeuge bis hin zu vollständigen Modellen.

Neben Modell-Eisenbahnen finden die Besucher das gesamte Spektrum des Modellbaus zu Lande, zu Wasser und in der Luft. In fünf Messehallen und auf dem Freigelände wird gebaggert, geflogen und getaucht.

Veranstalter:
EPAK Veranstaltungsmanagement GmbH,
2544 Enzesfeld-Lindabrunn
www.modellbautage.at

MESSE TULLN GmbH
Messegelände 1 - A-3430 Tulln

Termin:
Fr. 25. bis So. 27. April 2025
Öffnung: 09 – 18 Uhr, Sonntag bis 17 Uhr

Parkplätze am Messegelände. Gratis-Shuttlebus vom Bahnhof Tulln und Tullnerfeld.

© Benjamin Epp

Die Interessengemeinschaft Spur II: 40 Jahre auf großer Spur!

Die IG Spur II wurde 1985 gegründet und feiert nun ihr 40-jähriges Jubiläum. Das wird anlässlich des großen jährlichen Fahrtreffens und der Hauptversammlung in der Großsporthalle in Schenklengsfeld bei Bad Hersfeld gefeiert. Das Treffen findet wie immer am Himmelfahrtswochenende statt, in diesem Jahr also vom 29. Mai bis 1. Juni. Gäste und Gastfahrer mit Modellen in unserem Maßstab sind herzlich willkommen! Vorbildgerechte Transportabläufe mit fantasievollen Frachtzetteln versprechen viel Spielspaß.

Die IG Spur II organisiert die Modellbauer und Modulbahner in der Baugröße II, also 1:22,5. Wir legen großen Wert auf Maßstäblichkeit in Fahrzeugdimensionen und Spurweiten. Über die Meterspur in der Spurweite 45 mm, für die es einiges am Markt gibt, finden viele zu uns und zum vorbildgerechten Modellbau.

In dieser Baugröße – die Regelspur hat da 64 mm! – wird eine Modellbahnanlage schnell so groß, dass man sie nicht allein betreiben kann, sodass man sich zusammentun muss. Auch gibt es nicht viel Zubehör zu kaufen und nur wenige fertige Modelle. Was wir brauchen, müssen und können wir selber bauen: Dazu helfen wir uns gegenseitig. Dafür aber können wir fast alle Funktionen des Originals nachbauen: detaillierte funktionierende Bremsanlagen, Zettelkästen zum Öffnen, Fallfenster, Echtdampflokomotiven u. v. A. m.

Herzlich Willkommen zum 21. Großbahntreffen Schkeuditz 2025

Traditionell findet unser Treffen im Rahmen des Stadtfestes der Stadt Schkeuditz statt. Das Treffen beginnt am Freitag.

Es haben sich bis zum Redaktionsschluss der GartenBahn 12 Einzelpersonen bzw. Gruppen als Aussteller angemeldet, die im Depot ihre Anlagen aufbauen werden. Im Außenbereich werden mindestens 7 Anlagen zu sehen sein. Hier haben die Besucher nach Rücksprache die Möglichkeit, ihre eigenen Schätze aufs Gleis zu stellen und auf dem ausgedehnten Gleisoval einige Runden zu drehen.

Für die Schnäppchenjäger haben 12 Händler ihr Kommen zugesagt. Wie immer lädt eine 5-Zoll- Bahn zum Mitfahren ein. Die beliebte Bastelecke besonders für die kleineren Besucher ist auch wieder vor Ort.

Das neue Vorbereitungsteam hat noch die eine oder andere Neuerung als Überraschung parat. Auch für das leibliche Wohl ist wieder bestens gesorgt.
- rabe -

Weitere Infos zum Großbahntreffen

Veranstaltungsort: Historisches Straßenbahn - Depot
D-04435 Schkeuditz bei Leipzig
Rathausplatz 11

Zeit:	**Freitag**	**20.06.2025**	**15 - 18Uhr**
	Samstag	**21.06.2025**	**10 - 18Uhr**
	Sonntag	**22.06.2025**	**10 - 16Uhr**

Eintrittspreise:	**Erwachsene**	**6 Euro**
	Kind	**3 Euro**
	Kinder unter 100 cm Eintritt frei	

Weitere Informationen unter

www.ig-modellbahn-schkeuditz.de

Feldbahnbetrieb auf der Strube Bahn Schlanstedt

Für 2025 haben sich die Feldbahnfreunde wieder ein umfangreiches Programm vorgegeben. Neben den fünf – eigentlich sechs – öffentlichen Fahrtagen sind fast 10 Bau-/Arbeitstage vorgesehen.

Fahren:
Ostern 21.4., Mai-Fahrtag 18.5., Pfingsten 8.6., Sommerfest 26. & 27.7., Erntedankfest 27.9.25
Bauen:
14.4., 17.5., 28.6., 16.8., 6.9., 18.10., 8.11.25

An den Bautagen sind Helfer und Mitmacher mit festem Schuhwerk und „unempfindlicher“ Kleidung gerne gesehen. Es gibt zwar keine öffentliche Verpflegung, aber die Aktiven sind bislang nicht hungrig geblieben.

Schlanstedt ist ein Ortsteil der Einheitsgemeinde Huy im Landkreis Harz in Sachsen-Anhalt.
Den Feldbahnhof Schlanstedt findet man in 38838 Schlanstedt, Neue Straße

Kontakt:
Klaus Kunte, Tel.: 0172-5349229
k.kunte@web.de

Übersicht von geplanten Veranstaltungen / Messen:

17.05.2025 und 18.05.2025	TrainExpo.ch	Bülach (Schweiz)
10.05.2025 und 11.05.2025	Frühjahrsaustellung Eisenbahnfreunde Hadmersleben e.V.	Klein Oschersleben
23.05.2025 und 24.05.2025	Gartenbahntage bei Werst Modell Bahn und Bau	Ludwigshafen/Rhein
24.05.2025 und 25.05.2025	Neueröffnungsfahrtage LGB Freunde Rhein Sieg	Mönchengladbach
24.05.2025 und 25.05.2025	1. großes Modellbahntreffen Bergün	Bahnmuseum Albula (Schweiz)
30.05.2025 und 31.05.2025	Fahrtreffen der IG Spur II in Schenklengsfeld	Schenklengsfeld
31.05.2025 und 01.06.2025	Dampftreffen am Wasserturm	Lauingen
20.06.2025 bis 22.06.2025	21. Großbahntreffen in Schkeuditz	Straßenbahndepot Schkeuditz
28.06.2025 und 29.06.2025	Großbahn-Treffen am Wasserturm	Lauingen

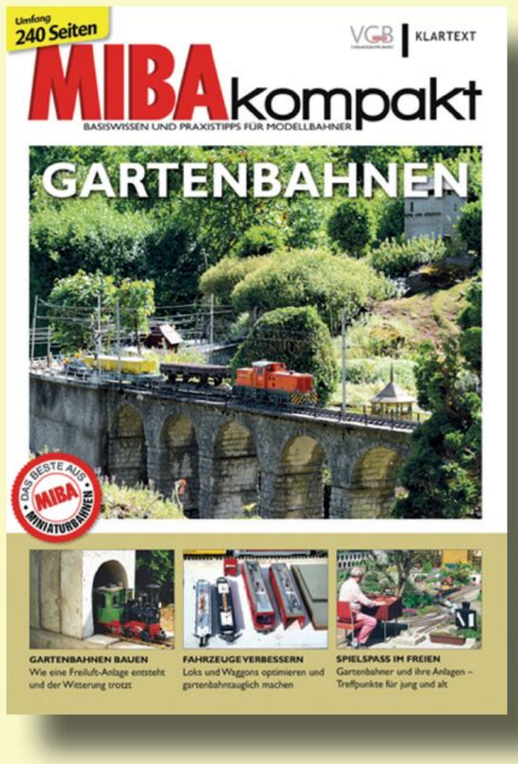
alle Angaben ohne Gewähr, Stand April 2025.

Achtung Vereine und Veranstalter

– unsere Leser sind immer gerne informiert, was sich in der Szene tut.
Teilen Sie uns bitte Ihre öffentlichen Veranstaltungs-Termine für diese Rubrik bis zum Redaktionsschluss – siehe S. 66 – mit: vorschau@gartenbahn.de

Newsletter-Anmeldung – immer informiert sein

Sie erhalten vor Auslieferung jeder neuen GartenBahn-Ausgabe Infos über Inhalt und Neuigkeiten – mit Terminkalender und Kleinanzeigen – per E-Mail.
Newsletter-Anmeldung im Online-Shop unter: gartenbahn-store.de



MIBAkompakt - GARTENBAHNEN

Sommerzeit ist Gartenbahnzeit – und die hat in dem MIBA-Kompakt-Band ihren ständigen Begleiter. Auf 240 Seiten bietet er eine ebenso geballte wie fundierte Sammlung der besten MIBA-Beiträge über Gartenbahnen aus den letzten 15 Jahren. Es geht um Planung und Betrieb, Bau und Gestaltung von Gartenbahn- und Zimmer-Anlagen im Maßstab 1:22,5, aber auch um den Bau und die Verbesserung von Fahrzeugen und um Gebäude und Brücken. Und natürlich werden einige herausragende Gartenbahnanlagen in fantastischen Bildreportagen vorgestellt.

VGB, 240 Seiten, DIN-A4, Softcover, ca.650 Abb.,

Im Online-Shop unter: www.gartenbahn-store.de

Preis: 19,95 €
(+ 3.50 € Versand D, + 5.00 € Versand EU, + 8.00 € Versand non-EU)

Anzeige

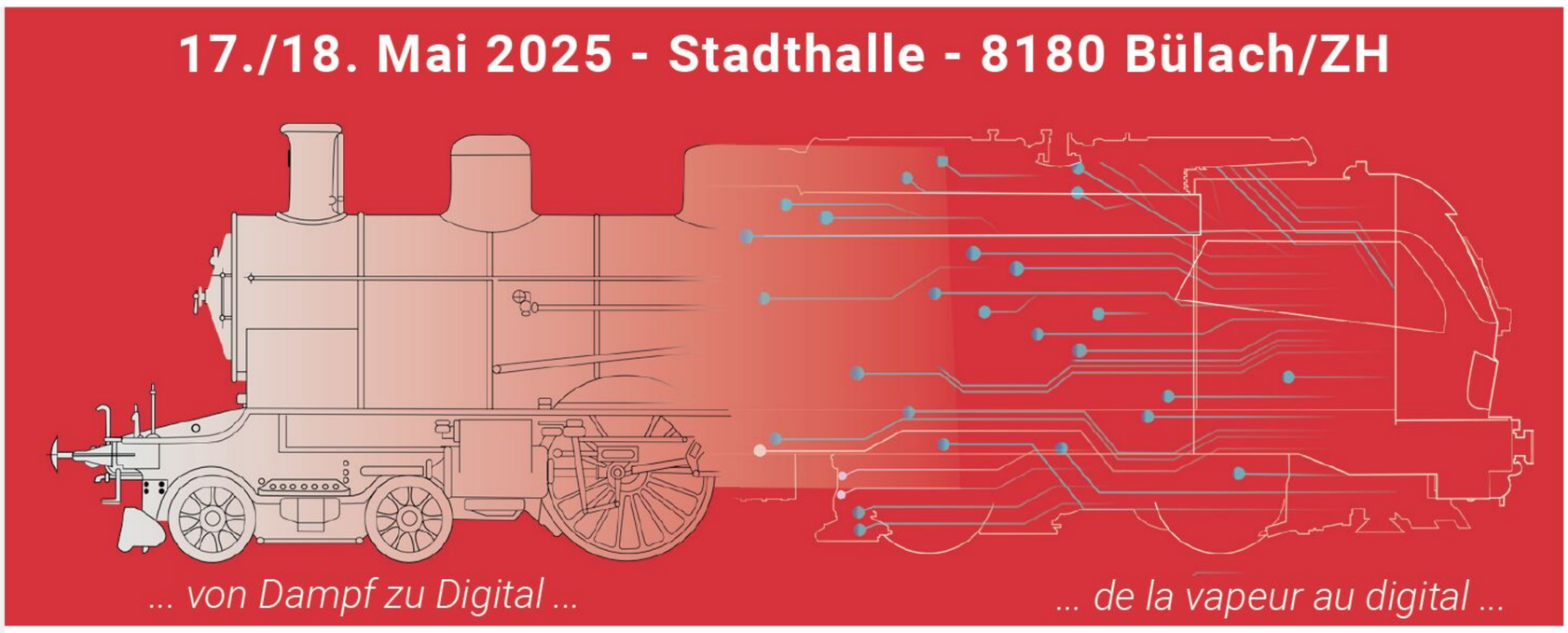
TrainExpo.ch
Spur 0 + 1

Hersteller und Händler
Fabricants et revendeur

Anlagen und Dioramen
Réseaux et dioramas

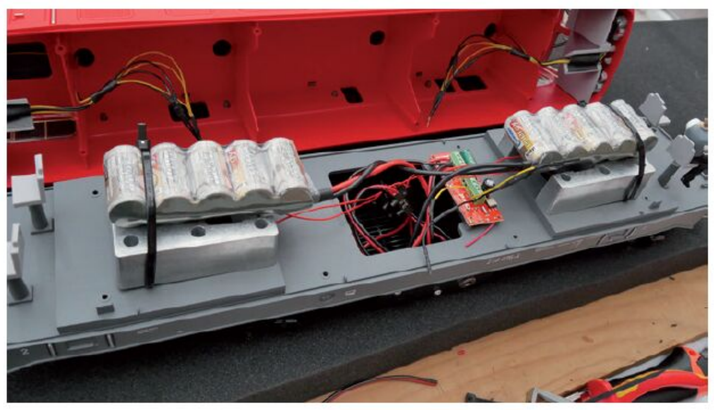
Modellbauer
Modélistes

Kids-Corner



www.TrainExpo.ch - Stadthalle Bülach - Allmendstrasse 8 - 8180 Bülach - Sa: 10 - 17 Uhr / So: 10 - 16 Uhr

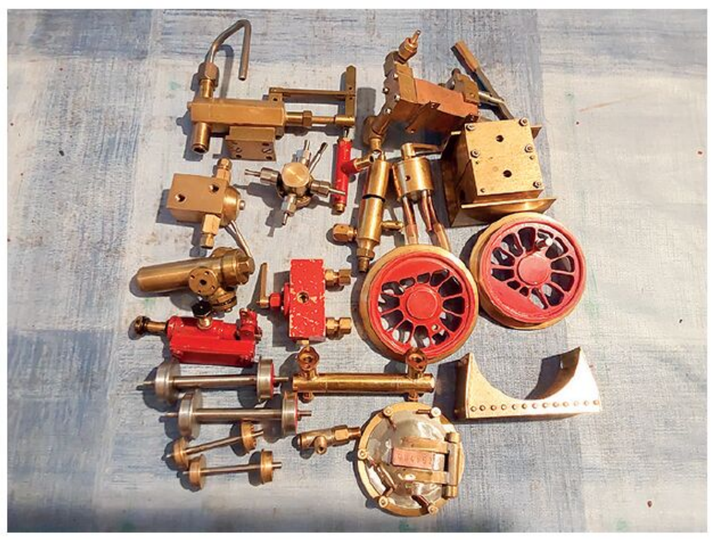
V.: Auflösung einer großen LGB-Anlage in Wien. Umfangreiche Fahrzeugsammlung (LGB, PIKO, REGNER) und Schienenmaterial wie Weichen R3. Eigenbaubrücken Trestle R5 und vieles mehr.
Weitere Infos und Kontakt:
Juergen.Koenig1@chello.at



V.: PIKO Diesel-Lok BR 218 DB AG VI umgerüstet auf die PIKO-Funkfernsteuerung (Art.35040) mit Akku-Betrieb. Im aktuellen Zustand reiner Akkubetrieb. Es sind alle Teile vorhanden, somit wäre auch ein Rückbau möglich. Lok im Top-Zustand, da bislang nur als „Foto-Modell“ im Einsatz. Länge der Lok über Puffer 615 mm – fährt auf R1. Ausführlicher Bericht als PDF auf Anfrage. Mein Preis 349,- €
Anfragen an C7-Manfred@t-online.de

V.: DEMAG Dampfkran in 1 : 32 Spur 1, Modell ohne Funktion, nur roll und drehbar, mit Kranschutzwagen, Mischbauweise Messing/Holz, reine Handarbeit, Details siehe GartenBahn Heft 1/2024, S.22, VHB 650,- €,
Infos unter abcsilke@web.de
oder Tel. 06352 2368

V.: Dieseltriebwagen Spur IIm, 1:22,5, Fa. Bretzler, LüP 56 cm, mit Elektromotoren in den LGB- Drehgestellen, Akku 3,4 Ah, Betrieb über RC, Geräuschelektronik, gebraucht, Preis 1450,- € VHB
Infos Tel.: 06352 2368
oder abcsilke@web.de



V.: Dampflokteile-Konvolut für Echtdampf Loks Spur 1 oder IIm, Rauchkammer- und Sattel D=50mm, 3 Handpumpen, 3 Umsteuerventile, 2 Zylinder mit Flachschieber, Wasserstand, Öler, Pfeife mit Anstellventil, Speiseventil, div. Räder. Preis 388.-€ VHB
Infos unter Tel.: 06352 2368 oder
abcsilke@web.de

V.: KISS Spur 1 BR52 Ganzmetall, Sound und Rauch, Zylinder-Dampf mit Kondenstender, Art.Nr.: 230198, Vitrinenmodell um 2000,- €; KISS Spur 1 BR52 Ganzmetall, Sound und Rauch, Zylinder-Dampf mit Steifrahmentender, Art.Nr.: 230196 um 1750,- €
Peter Kröppl, Tel.: +43 664 20 21 574
oder peter-eva.kroeppl@gmx.at

V.: 360693 RhB Gepäckwagen D4221 rot „ohne Stromabnehmer“ 250,- €; 46696 LGB RhB Schotterwagen braun Fac 8706 , ohne OVP, Kunststoffräder, 180,- €; 43603 DR OOw Hochbordwagen 4 achsig neu 185,- €; 32357 DR/SDG Aussichtswagen der Fichtelbergbahn 220,- €; 2085D SEG Mallet C`C` (heute in Blonay Chamby -MOB) 600,- €; 4163 ÖBB Radwagen Blau 175,- €; 40220 DR 2-Achser Bettgestellwagen 125,- €
Alle Modell neu oder nur wenig gefahren, ohne Beschädigung, im Originalkarton, Porto je nach Versandart.
1x Kreis geb. Schiene 11000 Radius 600mm/d1200 Rechts je 40,- € und verschiedene andere Gleise.
Buch aus dem Verlag Claude Jeanmaire
- Die Bernina Bahn, 224 Seiten mit ca. 400 Bildern , Neu 18,- €
- Die schmalspurige Brünigbahn (SBB), 240 Seiten, 593 Fotos, Neu 18,- €
- Buch Das Altensteigerle 4. Aufl. 13,-€
Diverse LGB Depeschen Zwischen Nr. 54 + 94-133 , bitte anfragen
Tel. abends 0731-9806107
leo.knorr@t-online.de

V.: Bausatz Piko Lokschuppen 62001 für 219€ + VK; Piko Lokschuppenerweiterung für 85€ + VK;
Uwe Schmid, Tel. 07525924941 oder ukschmid@outlook.de

V.: Ältere Jahrgänge von „Eisenbahnmagazin“, „Gartenbahn-Profi“, „GartenBahn“ und „Volldampf“ auf Anfrage sehr günstig abzugeben,
Tel.: 02102 80705
horst.perski@t-online.de

Suche: ESU Schotterwagen Set Fd 4851, Fd 4852 , Fd 4853
Sehr gerne auch Einzelwagen.
schirmer-stuttgart@t-online.de

Suche: von CAT DieCast den G3516 Gas Engine M 1:25, Artikelnummer 85238c. Angebot bitte an:
Uwe Schmid, Tel. 07525924941 oder Mail: ukschmid@outlook.de

Suche: LGB-ler im Raum RV, WG, SIG, SLG und BC zwecks gegenseitigem Austausch/Treffen, es wird keine Vereinsbildung angestrebt.
Uwe Schmid, Tel. 07525924941 oder Mail: ukschmid@outlook.de

Suche: BACHMANN-BIG-HAULERS-Tramway „Wien“ Spur G, Art.Nr.: 39-107
Peter Kröppl, Tel.: +43 664 20 21 574
oder peter-eva.kroeppl@gmx.at

Alle Angaben ohne Gewähr!

Private Kleinanzeigen – ohne gewerblichen Charakter– für Abonnenten gratis.
Anzeigen bitte separat bis zum Redaktionsschluss – siehe S. 66 – aufgeben.
Schriftlich per Post, Fax, E-Mail an anzeigen@gartenbahn.de

30 Jahre Funktionsmodellbau Ralf Kesselbauer

Ein „Urgestein" feiert sein 30-jähriges Jubiläum.

Schon in jungen Jahren ist Ralf Kesselbauer mit seinem Vater Karlheinz Kesselbauer in der Modellbahnszene unterwegs. Die Firma „Modellbahn Karlheinz Kesselbauer" war mehr als 40 Jahre erfolgreich im Eisenbahnmodellbaugeschäft tätig (s. auch Seite 46).

In die Selbstständigkeit tritt Ralf Kesselbauer geschuldet seinem Beruf als Maschinenbauer im Bereich Sondermaschinen aufgrund vielfacher Anfragen zum Bau eines Paternosters für die Modelleisenbahn. Verschiedene Hersteller hatten sich zum Bau eines Paternosters versucht. Einige konnten Mechanik, scheiterten aber an der Elektronik. Andere konnten Elektronik, aber die Mechanik versagte.

Seit Februar 1995 baut und vertreibt Ralf Kesselbauer nun erfolgreich Paternoster für alle Spurweiten von N-IIm/G. Alle Paternoster sind Sonderanfertigungen und werden den Wünschen und Platzverhältnissen der Kunden angepasst.

Als Funktionsmodellbau hat sich Ralf Kesselbauer auch darauf spezialisiert, Modelle wie Kräne, Drehscheiben, Lokschuppen u. v. m. zu bauen. Diese Modelle sind dem Original nachempfunden, voll funktionsfähig.

Mit dem Ausbau des Maschinenparks wie Spritzgussmaschine, Drehbank, CNC etc. bedient die Fa. FMB Kesselbauer auch die Industrie durch Formenbau und Spritzgussteile in Kunststoff.

Mit Eintritt seiner Frau in die Firma übernimmt Ralf Kesselbauer 2010 die Fa. THIEL Gleis, Gleissysteme der Spurweite IIm/G.

Die Produktpalette wurde Zug um Zug ausgebaut und mit CNC Fräsung präzisiert. Somit kann auch rollendes Material der Spurweite I dieses Gleissystem befahren.

Die seit über 40 Jahren bestehende Firma THIEL Gleis wurde unter Ralf Kesselbauer zu einer führenden Marke im Bereich IIm/G ausgebaut und auf dem internationalen Markt bekannt gemacht.

Inspiration holt sich Ralf Kesselbauer beim Bau seiner eigenen Eisenbahnanlage der Spurweite IIm/G. So entstanden u. a. der Wasserkran, Verkehrsschildern, Leitplanken, Biertische voll funktionsfähig und vieles mehr. Es bleibt spannend!

Wir wünschen Ralf Kesselbauer und seinem Team weiterhin viel Erfolg, alles Gute für die Zukunft und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit. fh

Anzeige

Lange Loks und Wagen brauchen schlanke Weichen!

M1 : 22,5 passend zu LGB® Code 332

THIEL liefert
- ein komplettes Gleissystem mit 11 fertigen Radien
- Flex-Gleis-Bausätze bis 2,75 m
- 32 verschiedene Weichentypen
- viele Kleinteile zum Gleis- und Weichenbau
- alles in Messing und Messing matt vernickelt
- Anlagengestaltung

Wir vernickeln auch Ihr altes Messing Gleismaterial

Thiel-Gleis erhalten Sie direkt bei uns,
oder beim Gartenbahn-Fachhändler,

Funktionsmodellbau Ralf Kesselbauer
Robert-Bosch-Str. 4, D - 71711 Murr
Tel. 07144/97494 Fax07144/897997
www.thiel-gleis.de info@thiel-gleis.de

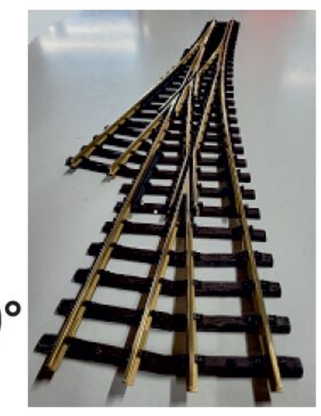
Kundenspezifisch gefertigt
Metall oder Kunststoff
versch. Bauweisen

Individuelle Fertigung
Alle Züge sofort verfügbar !
Der Schattenbahnhof für:
* Garten
* Keller
* als Raumteiler etc.

Neuheiten 2024/25:

Brücken

Dreiweg-weiche 10°



PATERNOSTER

THIEL

30 JAHRE Danke für Ihre Treue!

Funktionsmodellbau RALF KESSELBAUER

www.thiel-gleis.de
info@thiel-gleis.de

THIEL-Gleis, der Spezialist für vernickeltes Messinggleis

Besuchen Sie unseren „Schnäppchen-Markt“ im Online Shop unter:

gartenbahn-store.de

MBV SCHUG

ACCUCRAFT EUROPA

Viele Modelle sofort ab Lager lieferbar,
z.B. die Accucraft C-18 Live-Steam.

ACCUCRAFT TRAINS

Neustrasse 18 D-54340 Detzem
Tel. 06507-802326 info@mbv-schug.de
www.roundhouse-echtdampf.de
www.accucraft.de

Hotel für Eisenbahnfreunde

***Hotel Altora
38855 Wernigerode / Harz
mail: info@hotel-altora.de

Bahnhofstrasse 24/26
Tel. 03943/40995-100
www.hotel-altora.de

HERRMANN ECHTDAMPF

Echtdampflok „BR 99211“ der Wangerooger Inselbahn

Mstb. 1:22,5, Spur IIm, Spw. 45 mm
Sofort betriebsbereit als Fertigmodell

ab 2.249,- €

Jetzt bestellen!

HERRMANN ECHTDAMPF
Asternstraße 8 - 95195 Röslau
Service: 09238/256362
info@echtdampfwelt.de

NEU: Online-Shop
- Zurüst- & Anbauteile
- Neu- & Gebrauchtloks
- Reparatur & Zubehör
- An- & Verkauf, uvm.

www.ECHTDAMPFWELT.DE

!NEU!

DAS GOLDENE GLEIS 2023 FÜR DIE WARTEHALLE SELLIN

HEYN

Königsallee 32 Tel. 0551/631596 kontakt@modell-werkstatt.de
D-37081 Göttingen Fax 0551/631307 www.modell-werkstatt.de

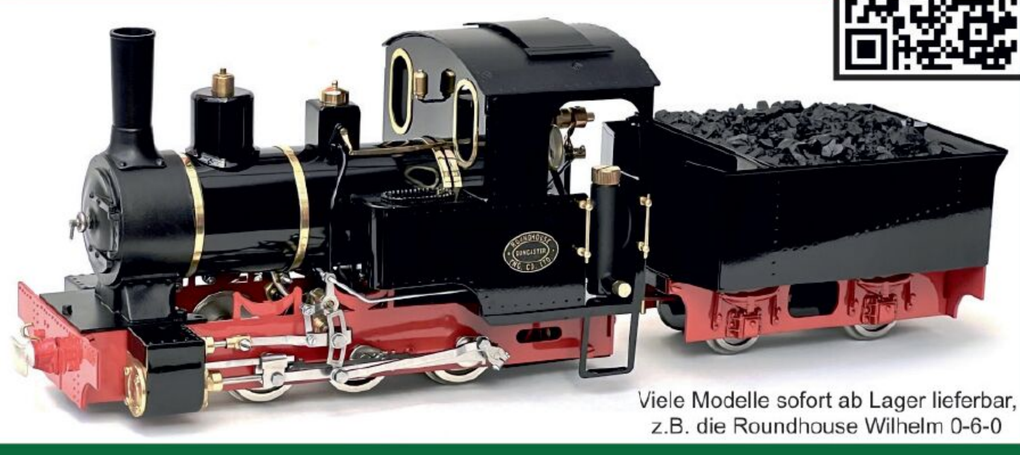
DIETZ

MODELLBAHNTECHNIK

Geräuschelektronik, Digitalkomponenten
Fahrzeuge, Rollenprüfstände, Zubehör ...

Hindenburgstr. 31 D-75339 Höfen www.d-i-e-t-z.de

MBV SCHUG



Viele Modelle sofort ab Lager lieferbar,
z.B. die Roundhouse Wilhelm 0-6-0

Neustrasse 18 D-54340 Detzem
Tel. 06507-802326 info@mbv-schug.de
www.roundhouse-echtdampf.de
www.accucraft.de

ROUNDHOUSE

Modellbahnzubehör Thonfeld

Die etwas anderen Spur G Figuren
s.thonfeld@gmx.de ebay: thonst

„Wir machen Ihrer Werbung Dampf“

Hier könnte Ihre Anzeige stehen – einfach Mediadaten anfordern unter:
anzeigen@gartenbahn.de

GARTENBAHNEN

Tipps und Tricks für Ihr Hobby!

Prüfen Sie die Fachzeitschrift *GARTENBAHNEN* mit einem kostenlosem Probeabonnement:

Sie erhalten eine Ausgabe (Print oder Digital) inkl. Geschenk kostenlos!

GARTENBAHNEN ist das Magazin von Gartenbahnern für Gartenbahner und für alle Freunde großer Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung. Entdecken Sie in jeder Ausgabe zahlreiche Tipps und Ideen, informative Berichte aus der Praxis, Porträts von Bauprojekten und Informationen zu zugänglichen Gartenbahnanlagen – kurz gesagt: **Alles für Ihr Hobby**!

Jetzt bestellen unter:

Neckar-Verlag GmbH • 78050 Villingen-Schwenningen
bestellungen@neckar-verlag.de • www.neckar-verlag.de

VERLAG
HAMEGA OHG, Ludwigshafen
Postfach 14 02 03
D-67021 Ludwigshafen/Rhein
Geschäftsführende Gesellschafter:
Manfred R. Meliset, Frank Haßler

REDAKTION
Chefredakteur (V.i.S.d.P.):
Frank Haßler(fh)
Tel.: +49 621 634903-70
Fax: +49 621 634903-72
Mail: redaktion@gartenbahn.de

stellv. Chefredakteur:
Manfred R. Meliset(mrm)
Tel.: +49 621 63397-43
Mail: manfred.meliset@gartenbahn.de

ABO-VERWALTUNG/BESTELLUNGEN
Tel.: +49 621 634903-71
Fax: +49 621 634903-72
Mail: verwaltung@gartenbahn.de

LAYOUT/INSERATE
anzeigen@gartenbahn.de

STÄNDIGE MITARBEITER
Dipl.-Ing. Ralf Behrens(rabe), Stefan Block(sb), Andreas Cadosch(ac), Andreas Cramer(acr), Hans-Jürgen Eicke(hje), Hans Franke(hf), Lutz Gräf(lg), Markus Rieger(mr), Peter Thonfeld(pt), Volker Seidel(vs), Dr. Markus Strässle(dms), Matthias Wüstner(mwü).

FACHBERATUNG LIVE-STEAM
Ralph Reppingen(rr), Klaus Decker(kd)

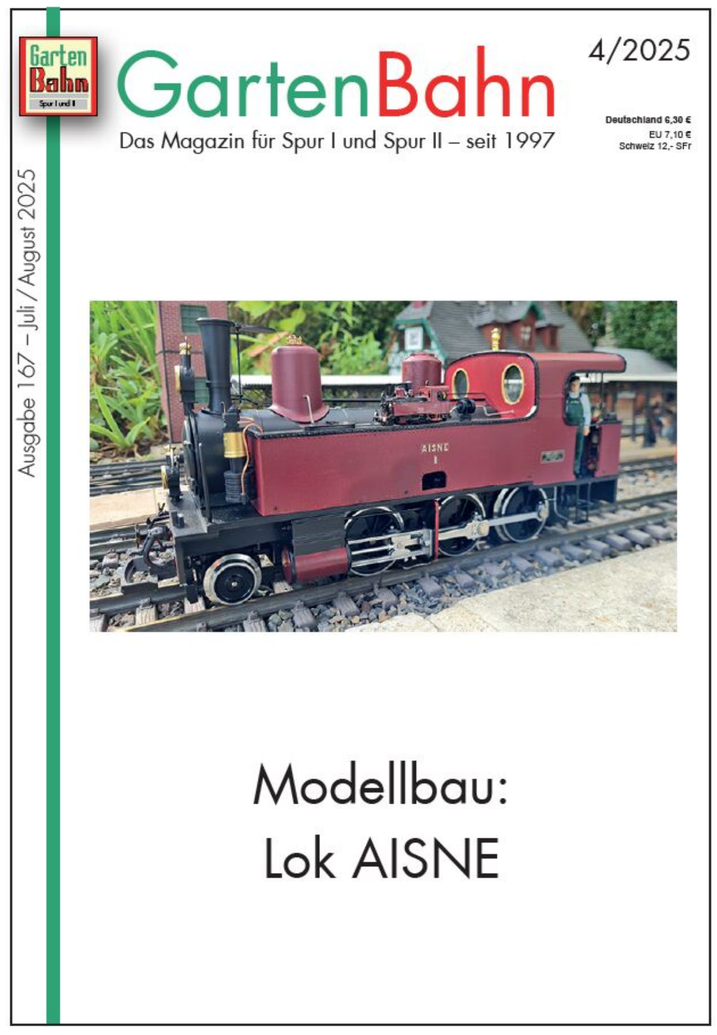
ABO
- Jahres-Abo „Deutschland“ (6 Ausgaben) für 33,- € incl. Versandgebühren.
- Jahres-Abo „Europa“ (6 Ausgaben) für 42,- € incl. Versandgebühren.
- Abo beginnt mit der aktuell lieferbaren Ausgabe.
- Automatische Abo-Verlängerung nach Bezug von 6 Ausgaben.
- Kündigung nach Bezug der ersten 6 Ausgaben jederzeit möglich (mindestens 14 Tage vor Erscheinen der nächsten Ausgabe).

BEITRÄGE
Die Redaktion freut sich über jeden Beitrag, bittet jedoch um vorherige Abstimmung. Für unverlangt zugesandte Beiträge und Fotos kann keine Haftung übernommen werden, bitte Rückporto beilegen. Bei allen Beiträgen (Wort und Bild) geht der Verlag davon aus, dass der Autor Urheber ist und seine Rechte für einen einmaligen Abdruck exklusiv für die Dauer von einem Jahr an den Verlag überträgt.

BEMERKUNGEN
Urheberrecht für alle Teile vorbehalten. Nachdruck, Übernahme ins Internet, sowie jegliche Vervielfältigung nur mit ausdrücklichem Einverständnis des Verlages.

Preise, Namen und Daten ohne Gewähr. Keine Haftung bei Folgeschäden bzgl. Verwendung von Plänen, Skizzen und Bauplänen.

Mitglied der FERPRESS
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



Heft 4/2025 (167)
Anzeigenschluss (Auftrag): 14.05.2025
Redaktionsschluss: 21.05.2025
Auslieferung ab: 18.06.2025

Gültig ist Anzeigenpreisliste 2025
ISSN: 1434-0100

DRUCK
Strube Druck & Medien OHG, Felsberg
wksgruppe.de

Die ersten Testfahrten am 1. April 2025 mit einer reaktivierten Museums-Dampflok und zukunftsweisender Photovoltaik-Technik (KI)

Prehm-Miniaturen®

Figuren für die Gartenbahn...

.... jetzt lieferbar!

Art. Nr.: 500125

DDR-Polizist auf MZ Motorrad
Metall handbemalt

pro Set: **59,00** EUR
(inkl. MwSt. zzgl. Porto)

Art. Nr.: 500126
DDR-Polizistin
Metall handbemalt

pro Figur: **19,95** EUR
(inkl. MwSt. zzgl. Porto)

Art. Nr.: 500809

VESPA Roller mit zwei Figuren
Metall handbemalt

pro Set: **69,95** EUR
(inkl. MwSt. zzgl. Porto)

Arbeiter mit Paletten Hubwagen - Ameise

pro Set: **36,95** EUR
(inkl. MwSt. zzgl. Porto)

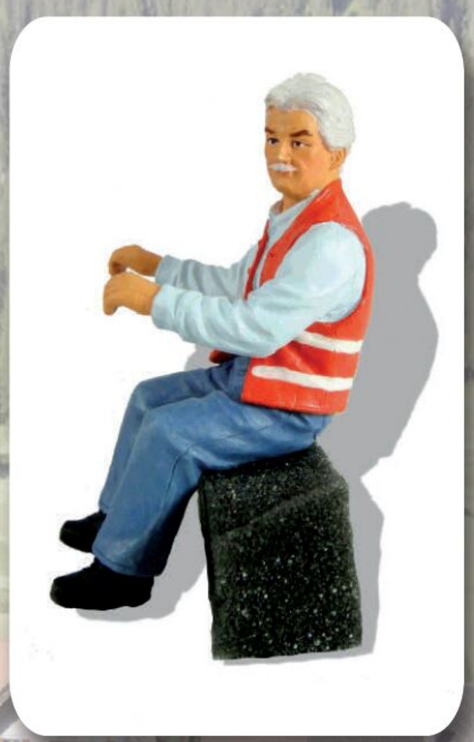
Art. Nr.: 500600

Art. Nr.: 500038
Heizer DR und HSB - Metall handbemalt

pro Figur: **19,95** EUR
(inkl. MwSt. zzgl. Porto)

Art. Nr.: 500076
Lokführer sitzend
Metall handbemalt

pro Figur: **19,95** EUR
(inkl. MwSt. zzgl. Porto)



Art. Nr.: 500077
Lokführer sitzend
Metall handbemalt

pro Figur: **19,95** EUR
(inkl. MwSt. zzgl. Porto)

Art. Nr.: 500064
„Flavia“ RhB Lokführ.
Metall handbemalt

pro Figur: **19,95** EUR
(inkl. MwSt. zzgl. Porto)

Bestellung unter Telefon 0171-9515143 oder in unserem Online-Shop: www.gartenbahnladen.de

Hintergrundfoto: Stefan Kühnlein - Schweiz 2023

Prehm-Miniaturen - Am Hühnerort 35 - 47198 Duisburg - Tel.:+49 (0)171-9515143
Figuren im gut sortierten Fachhandel, Händlernachweis unter: www.prehm-miniaturen.com

MODELBOUW BOERMAN

IHR SPURII SPEZIALIST

NEUHEITEN
Kesselwagen (64mm)
Jetzt lieferbar

Kesselwagen - 64 mm

- Gefertigt aus hochwertigem Kunststoff
- Edelstahl Räder
- Gefederte Puffer

0006-0051: Kesselwagen DR, Epoche III
DR 52-53-15 349,- *

ÖBB Schotterwagen Fcs - 64 mm

- Gefertigt aus hochwertigem Kunststoff
- Edelstahl Räder
- Gefederte Puffer

0006-0038: ÖBB Schotterwagen
Fcs 40 81 942 8 936-4 399,- *

Alle Artikel erhältlich über Ihren Fachhändler oder direkt bei uns.

0006-0036: Otmm57,
64 mm Schotterwagen DB € 399,-*

0005-0501: HSB Rollbockset Vevey
€ 119,95*

0006-0015: 64 mm Gedeckter Güterwagen
€ 329,-*

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

MODELBOUW BOERMAN
Internet: www.modelbouwboerman.nl
Telefon: +31 (0)61489 4742 · E-Mail: info@modelbouwboerman.nl