

04
2017

ISSN 1433-0180

€ 7,- [D]

€ 7,30 [A]

€ 7,30 [EU]

sfr 12,50

E 45616

GARTENBAHNEN

GARTEN BAHNEN

November

Dezember

Januar

Große Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung

Meine Cn2t- Dampflokomotive



→ Das war das Gartenbahnjahr 2017

→ Bilderbogen Modellbau Wels

→ Die Gartenbahn im Maximilianpark



4 192444 507002



04

www.lok-waggonbau.de

10 Jahre

Lok- & Waggonbau
Klaus Wagner

10 Jahre



E93
in Vorbereitung
Bei Interesse
bitte Anfragen
Teilesatz ab
5.999,- €



V 60
ab sofort für
2018 bestellbar!
Bei Interesse
bitte Anfragen



E 69 04
Bausatz
ab **3.000,- €**
Fertigmodell
ab **4.200,- €**



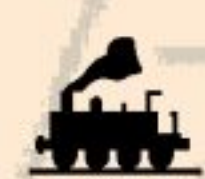
Neuauflage
geplant
Offs 59
Bei Interesse
bitte Anfragen



Sofort
verfügbar
E 44.5
Bei Interesse
bitte Anfragen



V80
Der Start
ist erfolgt!
Bei Interesse
bitte Anfragen



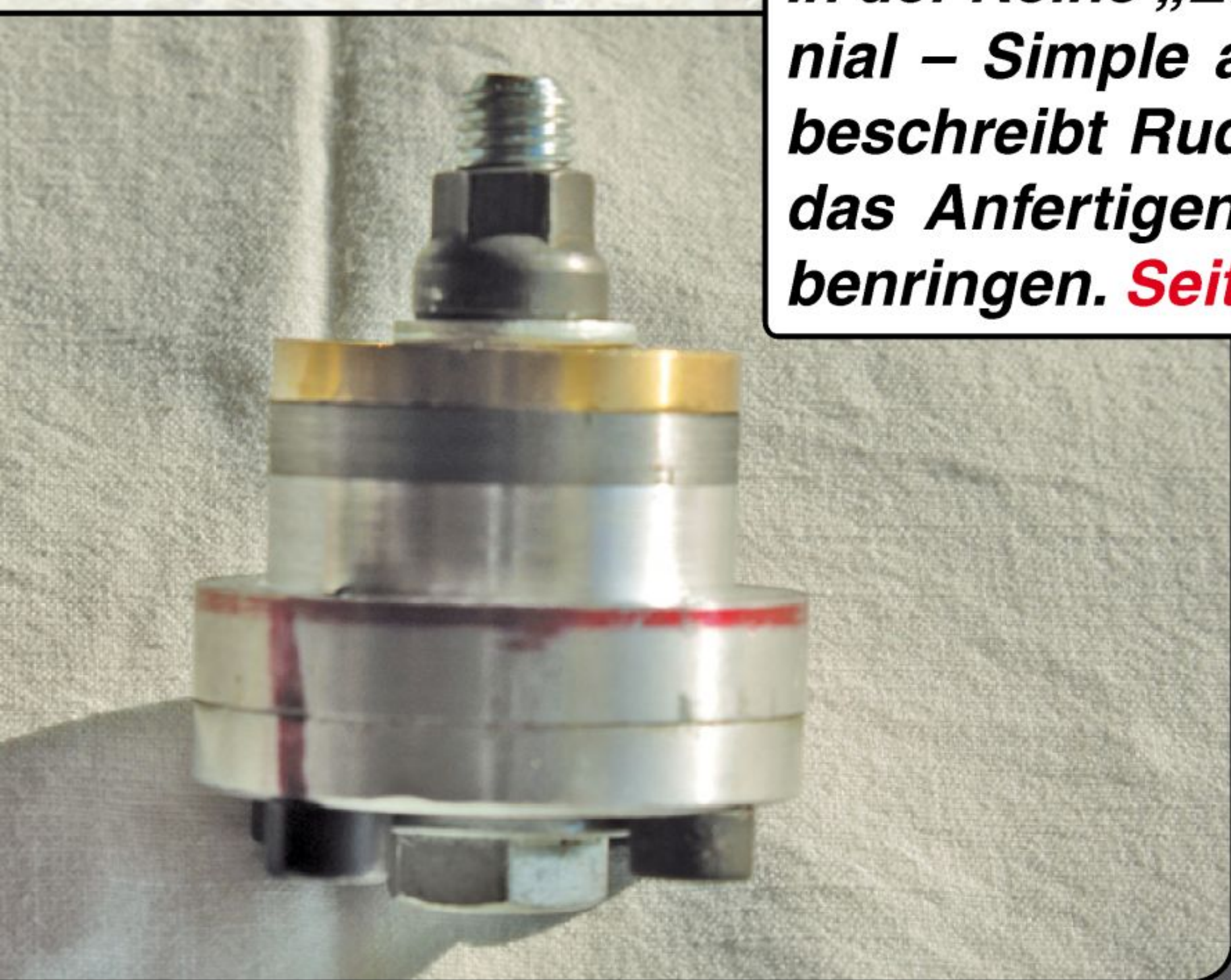
Wir planen und konstruieren in 5 Zoll.

Zubehör, Gleismaterial, Fernsteuerungen uvm.

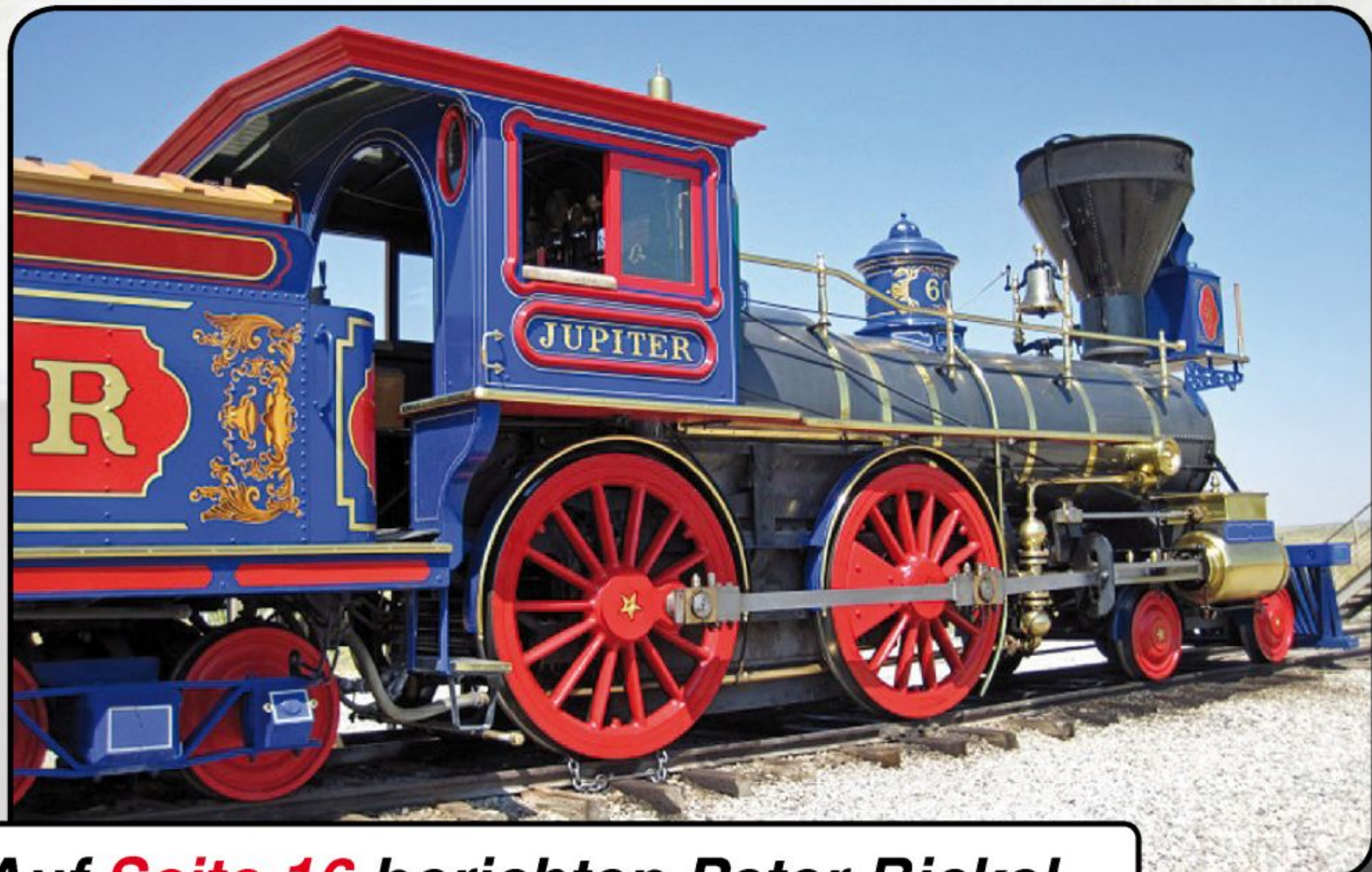
Besuchen Sie uns doch einfach mal und erfahren Sie unsere Modelle.
Vereinbaren Sie einfach einen Termin!

www.lok-waggonbau.de

Lok & Waggonbau Klaus Wagner • Rheingauer Straße 1 • 55122 Mainz
Tel.: (06131) 9 45 37 50 • Mobil: (0151) 25 37 92 35



In der Reihe „Einfach Genial – Simple and Easy“ beschreibt Rudolf Erteld das Anfertigen von Kolbenringen. **Seite 5**



Auf **Seite 16** berichten Peter Bickel und Pierre Sitarski über Eisenbahnfarben nach RAL.



Dr. Wolfgang Baierl erzählt über ein neues Motorfahrzeug bei der Scheueringer Querbahn. **Seite 40**

PORTRÄT

- Modellarium** 8
Siegfried Baum
- Messe Wels weiter auf der Erfolgsspur** 12
Dr. Wolfgang Baierl
- Die Gartenbahn des Hammer Modell- und Gartenbahn Freunde e. V. im Maximilianpark Hamm/Westf.** 14
Andreas Siebert
- „Meine“ Cn2t-Dampflokomotive** 30
Hartmut Höller
- Das war das (Gartenbahn)-Jahr 2017** 43
Siegfried Baum

GLOSSE

- Neues Motorfahrzeug bei der Scheueringer Querbahn** 40
Dr. Wolfgang Baierl

PRAXIS

- Einfach Genial – Simple and Easy Teil 12: Anfertigen von Kolbenringen** 5
Rudolf Erteld
- Couleurs de Chemin de Fer: Moi je RAL Eisenbahnfarben: Ich brauche RAL** 16
Peter Bickel, Pierre Sitarski

RUBRIKEN

- Forum** 2
- Poster** 24
- Börse** 29
- Termine** 26
- Impressum** 48
- Vorschau** 48

Besuchen Sie uns!

Einzelartikel direkt als PDF herunterladen in unserem



DOWNLOADCENTER

www.neckar-verlag.de

Liebe Leserinnen und Leser!

Mit der November-Ausgabe neigt sich das Gartenbahnjahr 2017 mit seinen zahlreichen Veranstaltungen und Fahrtagen langsam zu Neige und die Zeit des Schraubens in der Werkstatt beginnt allmählich wieder. Sicherlich findet sich auch Zeit und Muße in *GARTENBAHNEN* zu lesen. Es lohnt sich, denn wir haben wieder interessante und informative Berichte zusammengestellt. Ferner finden Sie hilfreiche Werkstatt-Tipps, Termine und Informationen über zahlreiche Gartenbahnanlagen.

Gerne möchten wir Ihnen, verehrte Leserinnen und Leser, die Möglichkeit geben, Ihre private Gartenbahnanlage in Wort und Bild vorzustellen. Senden Sie uns dazu Fotos, gerne auch einen Gleisplan und ein paar erklärende Worte. Wir freuen uns schon auf Ihre Einsendungen!

In der Hoffnung, dass auch in der vorliegenden *GARTENBAHNEN* wieder für alle Leserinnen und Leser etwas dabei ist, verbleibe ich mit herzlichen Grüßen und wünsche gute Unterhaltung beim Lesen!



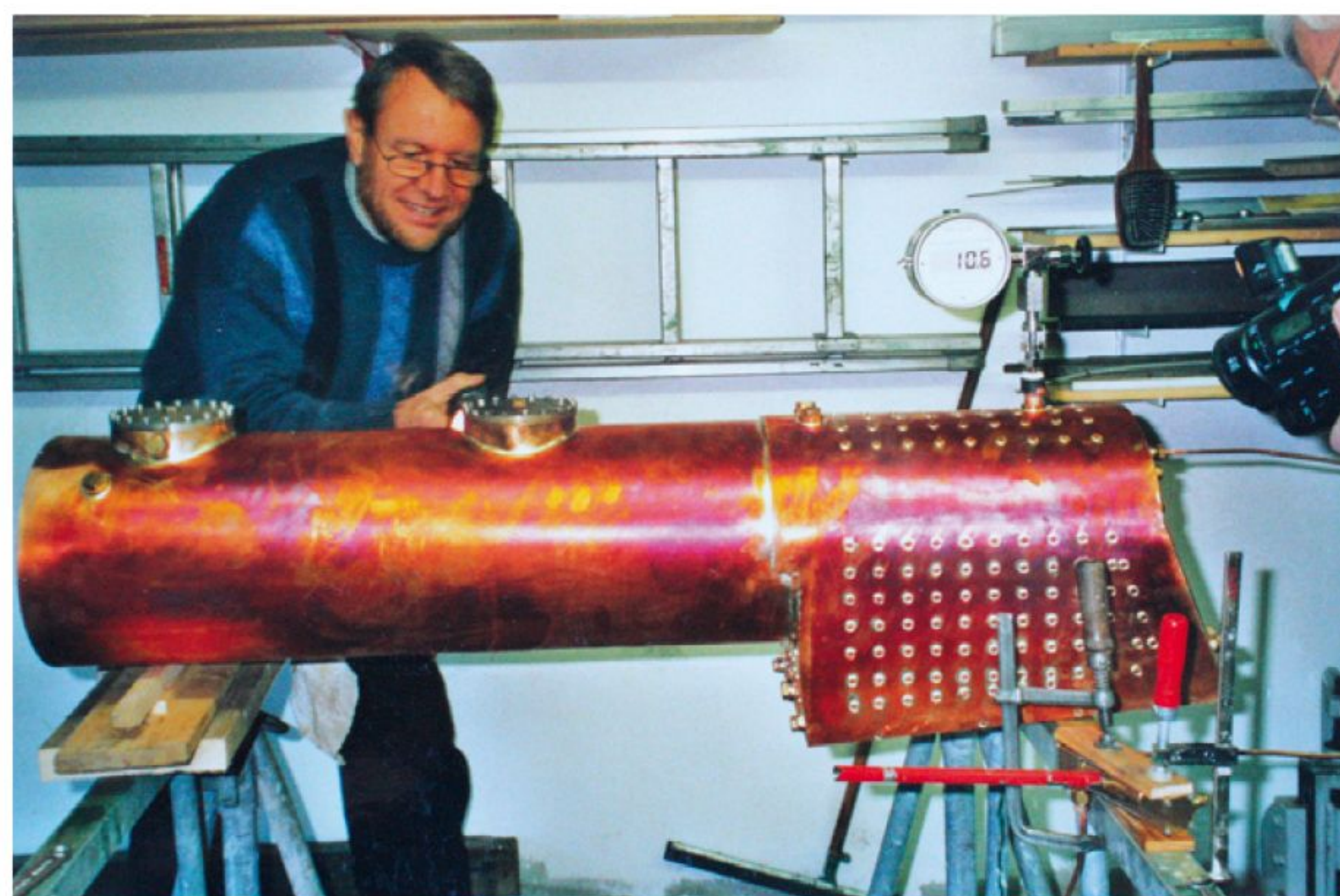
Ihr Udo Mannek



In memoriam

Am 31. August verstarb mit **Gernot Laur** ein ganz früher Aktivist der Dampf- und Gartenbahn-Szene. Als TÜV-Kesselprüfer zogen er und der vor Jahren verstorbene *Herbert Leybold* schon Anfang der 1970er-Jahre auf dem Hof des Memminger TÜV und später auf den Parkplätzen einer Werkzeughandlung die ersten „5-Zoll-Treffen“ auf, zu denen sogar (neue) Freunde aus der Schweiz kamen.

In seiner beruflichen Eigenschaft konnte es nicht ausbleiben, dass sich *Laurs* Interessen zusehends vom Modell zum Original verlagerten. Sowohl für die nahen **UEF Ulmer Eisenbahnfreunde** wie auch beim „Straßendampf“ war er zum gefragten Fachmann geworden! Dass Gleiches ab und an auch noch beim Modell-Dampf geschah, sehen wir an dem nebenstehenden Foto, als es galt, einen in England meisterlich gebauten Kupferkessel für eine Spur-7-Lok zu begutachten und den „Sanctus“ zu geben.



Seit Jahren litt *Gernot Laur* unter einer heimtückischen Erkrankung, die auch jede handwerkliche Betätigung in seiner Werkstatt unmöglich machte. So blieb auch eine schon weit gediehene 5-Zoll-Lok leider eine „**Unvollendete**“. Seiner Witwe, den zwei Söhnen und der Tochter gilt unsere ehrliche Anteilnahme. Siegfried Baum

Flexible Rahmendrehtgestelle mit oder ohne Motoren

Bei den MK I und MK II Drehtgestellen setzt Dorrington weiterhin auf die bewährten 75 W Motoren, welche sich als sehr kraftvoll und verlässlich erwiesen haben. Diese Motoren wurden auf Grund ihrer robusten Konstruktion, Verlässlichkeit, hohem Start-Drehmoment und effizienter Funktion gewählt. Die Motoren sind mit geschlossenen Kugellagern, Qualitätsankern, Bürsten und Hochleistungsmagneten ausgestattet, und all dies ist geschützt in einem robusten Gehäuse aus Stahl und Aluminium. Die Rahmendrehtgestelle können mit keinen, einem oder 2 Motoren je Achse ausgestattet werden, so dass die Mo-

Details zum Drehgestell

Das Gewicht der Lokomotive wird von geschlossenen Kugellagern in gefederten Achslagern getragen.

Die Antriebsmotoren sind an eigenen Achslagern aufgehängt.

Raddurchmesser: 95 mm

Achsendurchmesser: 16 mm

Stahlrahmen: 6 mm

Länge über Rahmen: 370 mm

Befestigungsplatte: L 210 mm
B 55 mm
H 6 mm

Drehgestell Rahmenbreite: 185 mm

Höhe (Gleiskopf zu Oberkante Befestigungsplatte): 104 mm

Radabstand: 200 mm

Gewicht je Drehgestell
ohne Motoren: 8 kg
mit 2 Motoren: 11,5 kg
mit 4 Motoren: 14,5 kg

Preise Rahmendreigestell je Paar:

unmotorisiert € 595,-

mit 4 Motoren € 1095,-

mit 8 Motoren € 1395,-



torisierung

mit 8 Motoren

für eine äußerst kraftvolle Lokomotive möglich ist.

Diese hat dann eine Zugkraft von 12–16 Personen.

Bei dem Rahmendreigestell können die Achsen zur Wartungsarbeit leicht entfernt werden. Dies wurde ermöglicht durch die Entfernung von unteren Lagerhalterplatten.

Die Achsen/Achslager sind individuell gefedert. Die motorisierten Drehgestelle von Dorrington sind jetzt mit 24 V Motoren ausgestattet, um den Stromfluss zu reduzieren bzw. notwendige Kabeldurchmesser zu reduzieren.

weitere Informationen:
Dorrington Technische Raritäten
Georgstraße 10
64347 Griesheim
Tel: +49(0)6155/8781710
E-Mail: inform@dorrington.de

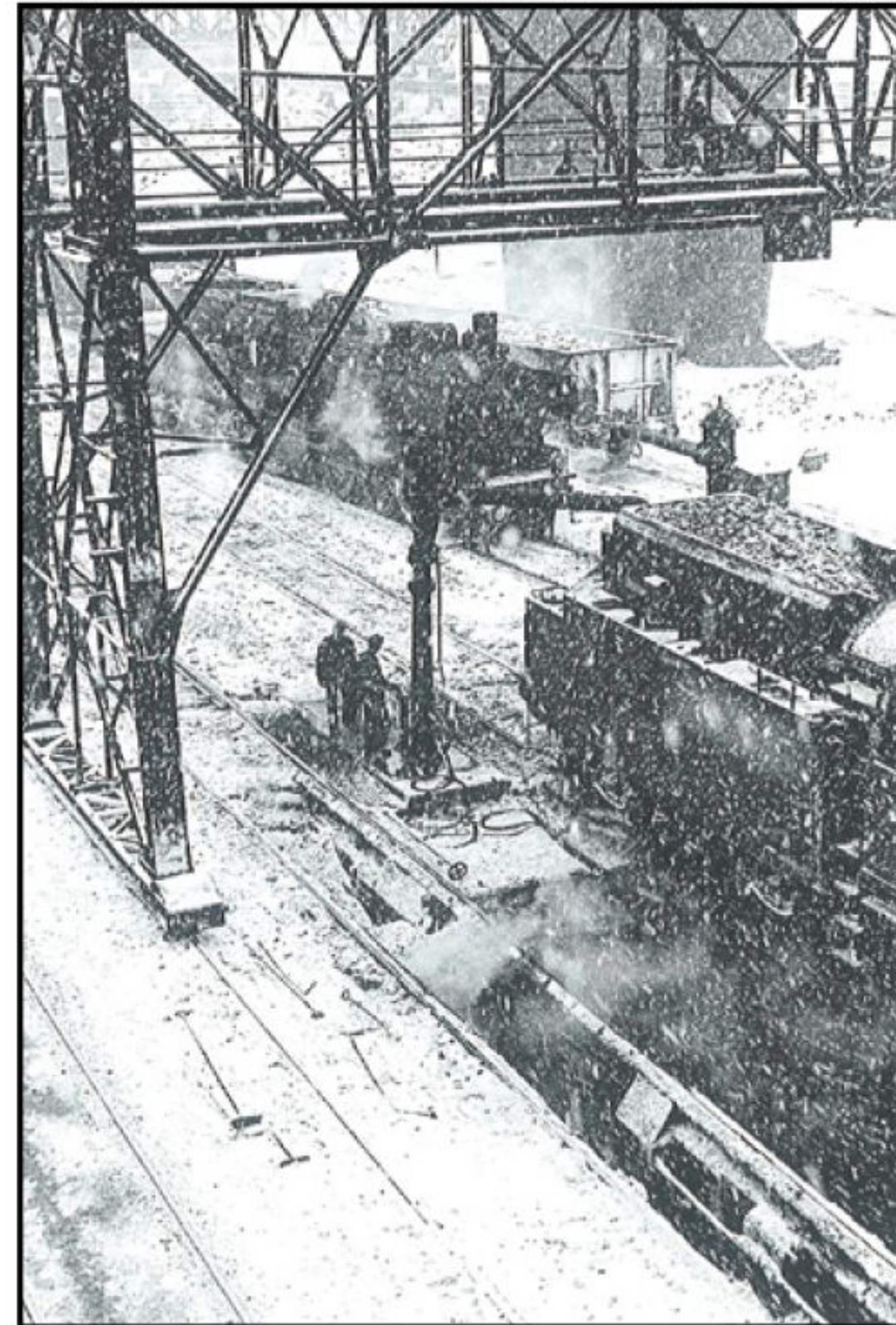
Blick über den „Tellerrand“

Ein Eisenbahnbuch der besonderen Art

Bitte keine Bange! Mit der Überschrift soll es schon gesagt sein! „Gartenbahnen“ wirbt nicht für Bücher, aber das Metier „Eisenbahn“ ist so vielfältig, dass es im Kreise der Szene sicher Interessierte geben dürfte, die dankbar auch Hinweise aufnehmen, die nicht alltäglich sind.

Kurz und knapp: Es gibt seit ein paar Monaten einen weiteren „Hollnagel“! Nach den Bildbänden ab 2008 brachte der EK-Verlag auch 2017 einen Band mit der Überschrift **Bundesbahnzeit** heraus.

Forum



Hollnagel habe das Foto vom 21. Februar 1956 mit „bei leichtem Schneetreiben“ bezeichnet. Wir Heutige haben zu danken, dass der Fotograf auch bei diesem widerlichen Wetter unwiederbringliche Situationen auf Celluloid gebannt hat. Und die beiden Eisenbahner, die sehnten sich bestimmt nur nach einem: Einer warmen Stube!

Weil *Hollnagel* Direktionsfotograf der BD Hamburg war, stammen die Fotos auch diesmal ausschließlich aus diesem Raum. Aber sie zeigen wieder eine Eisenbahn der Jahre nach dem 2. Weltkrieg, die sich in anderen Ecken des Landes, vielleicht mit ein paar anderen Lokomotivreihen, aber ansonsten ziemlich ähnlich gezeigt hat. *Hollnagel* sah „über den Tellerrand hinaus“! Da zu dieser Zeit ausschließlich Schwarz-weiß-Fotos möglich waren und er sicher auch Herr in der Dunkelkammer war, konnte er aus den Negativen Hell-Dunkel-Effekte herausholen, die bei der heutigen „Selfie-Knipserie“ nicht mehr gefragt zu sein scheinen. *Hollnagel* scheint (trotz der obligatorischen „Fliege“) ein hartgesottener Geselle gewesen zu sein, der selbst in den „saukalten“ Wintern von 1953 und 1956 mit seiner Kamera auf Foto-Pirsch ging und uns herrliche Aufnahmen hinterlassen hat, was bereits im Titelfoto des Buches zum Ausdruck kommt, wo Arbeiter einer Bahnmeisterei im Bahnhof HH-Altona mit Flammenwerfer, Pickel und Schaufel eine DKW wieder gangbar machen. Wüsste man nicht, dass es sich um ein SW-Foto handelt, könnte man die Altonaer Bekohlungsanlage „bei leichtem Schneetreiben“ fast für eine Tuschefeder-Zeichnung halten! Wohl kaum einer möchte mit den zwei gezeigten Eisenbahnern am Wasserkran vom 21. Februar 1956 tauschen!

Die Aufgabe einer Rezension ist es Bücher zu „durchleuchten“. Wer, siehe Überschrift, bereit ist den „Tellerrand“ der (heimischen) Eisenbahnszene nicht als „Obergrenze“ zu sehen, dem sei der neue Band wärmstens empfohlen. Ob nur zur eigenen Reminiszenz an vergangene Tage und Jahre oder als Geschenk für einen guten Freund: Wir erleben in dem „Klasse-Bildband“ die Eisenbahn, ja auch ihr Umfeld, in einer Zeit, die für uns und viele Zeitgenossen längst ein echtes Stück „Geschichte“ geworden ist. Zwei Beispiele: Der „Leukoplast-Bomber“ an einer Bahnschranke und die von Pferden gezogene Paketpost in Kiel! Ja, man wünscht sich, dass so manches darin gezeigte Gerät, so manche kurzlebige „Erfindung“, den Weg in ein (Eisenbahn)-Museum gefunden hätte! **Tempi passati!** Ich hoffe, man nimmt es mir ab, dass ich nicht „gekauft“ bin, wenn ich mich als („bekennder“) Schwabe auf den nächsten „Hollnagel“ freue, den der EK für Herbst/Winter 2017 angekündigt hat.

Siegfried Baum



DR Kö II



Abfahrbereit: Die neue Serie der Elektrolokomotive E69 04



Der Schotterwagen befindet sich bereits in der ersten Produktion

Neuheiten Lok- und Waggonbau Klaus Wagner

Die Firma Lok und Waggonbau Klaus Wagner vertreibt weiterhin die beliebte Köf-Serie. Inzwischen gibt es folgende Modelle: Geschlossene Köf II, Offene Köf II, Akku Köf II sowie die DR Kö II. Ein weiterer Ausbau der Köf-Serie ist in Planung.

Als Strecken-Lokomotive befindet sich die V 80 zurzeit in Planung. Erste Teile sind bereits in der Produktion.

Die E91 bzw. BR 191 ist ebenfalls in der Planungsphase. In Kürze darf mit der ersten Fertigstellung der E44.5 gerechnet werden. Und schon fertig zum Losfahren steht die neue Serie der Elektrolokomotive E6904 auf dem Gleis. Damit die Lokomotiven auch etwas zum Ziehen bekommen, plant Lok- und Waggonbau Klaus Wagner im nächsten Jahr folgende Waggontypen auszurollen: Schotterwagen, E-Wagen und eine Serie G-Waggons.



oben: Auf dem Echtdampf-Hallentreffen 2016 in Köln konnten sich Besucher am Stand von Lok- und Waggonbau Klaus Wagner von der Qualität des rollenden Materials samt Zubehör überzeugen. (Foto: Dennis Mannek)

links: Erste Teile der V 80 befinden sich bereits in der Produktion

Weitere Informationen erteilt:
Lok- und Waggonbau
Klaus Wagner
Rheingauer Straße 1
55122 Mainz
Homepage: www.lok-waggonbau.de
Tel. +49(0)6131/9453750
Mobil +49(0)151/25379235
Fax +49(0)6131/9453745



Kurz vor der ersten Fertigstellung: Die E44.5

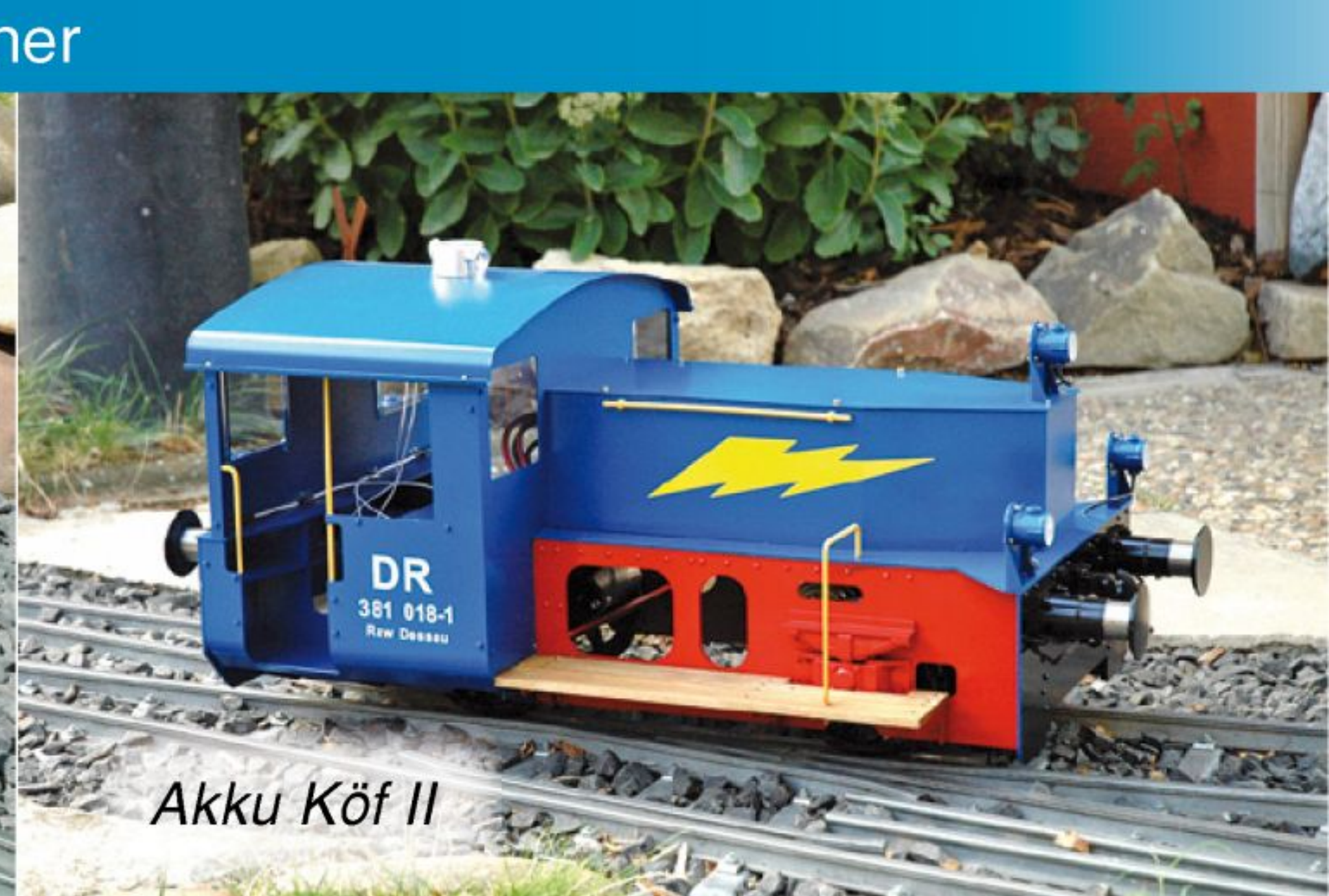
Fotos: Klaus Wagner



Geschlossene Köf II

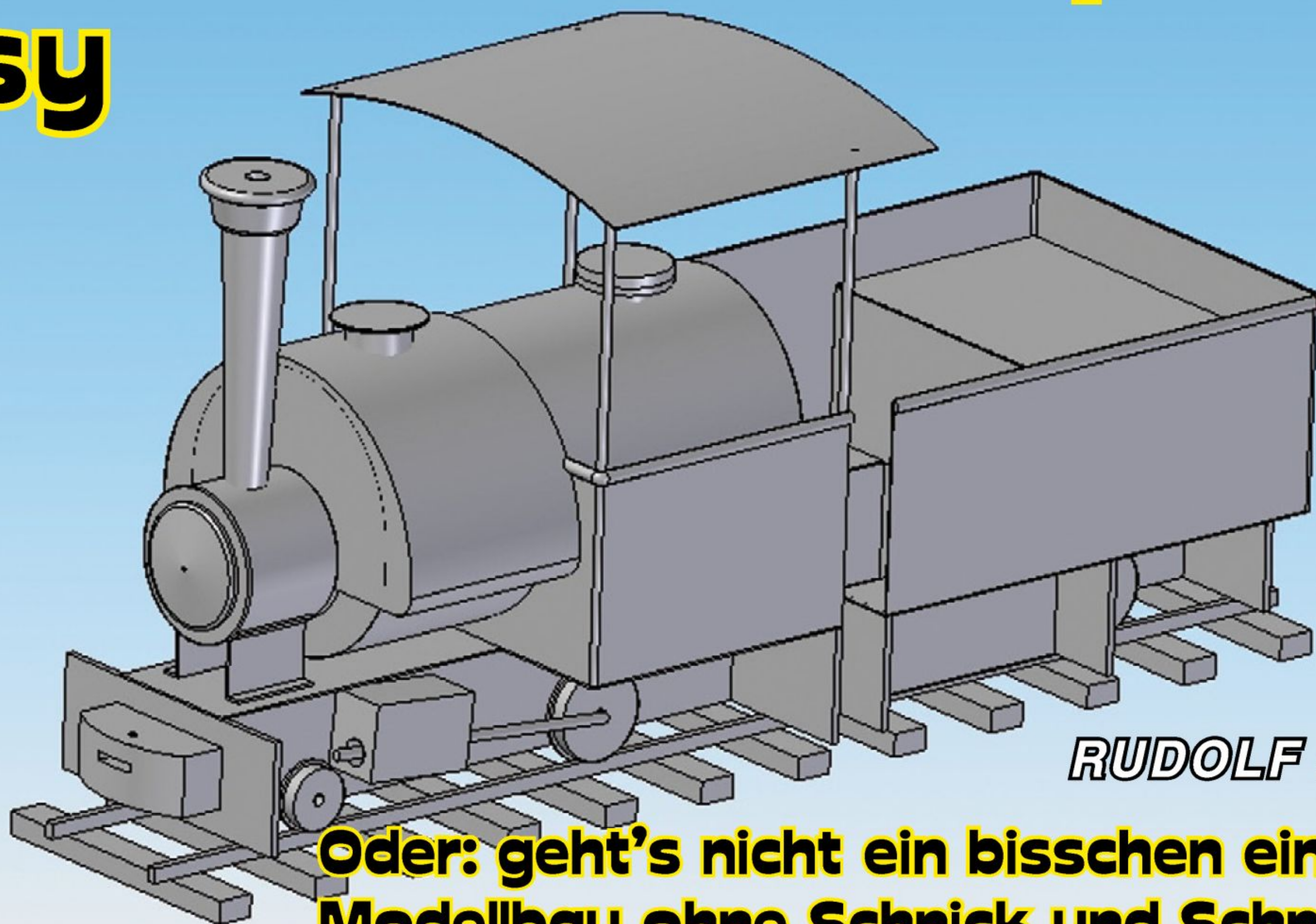


Offene Köf II



Akku Köf II

Einfach Genial - Simple and Easy



RUDOLF ERTELD

**Oder: geht's nicht ein bisschen einfacher?
Modellbau ohne Schnick und Schnack.**

Teil 12: Anfertigen von Kolbenringen

Erst bei der Erprobung der „David“ habe ich gemerkt, dass die Materialpaarung Rotguss-Zylinderbüchsen und Rotguss-Kolbenringe die denkbar schlechteste Kombination ist. Also habe ich die Kolbenstangen mit den Kolben wieder ausgebaut. Auf den Kolbenringen aus Rotguss waren starke Riefen. Nun habe ich folgende Möglichkeiten:

- Anfertigen von Kolbenringen aus Grauguss
- Aufziehen der Graugusskolbenringe über die fertigen Kolben (ein Glücksfall, wenn die nicht brechen)
- Kauf von Kolbenringen von der Firma IGUS (Einzelfertigung)
- Aufziehen dieser Kolbenringe über die fertigen Kolben (auch hier keine Garantie, dass die das heil überstehen)
- Ändern der Kolbenkonstruktion auf geteilte Kolben
- Abdrehen der vorhandenen Kolben, Anfertigen eines Zusatzteils, das über den Kolben geschoben und mit Schrauben befestigt wird. Damit können selbst angefertigte Kolbenringe aus Grauguss aufgezogen werden.

Weitere Möglichkeiten wären Kolbenringe aus Teflon, oder gekaufte Kolbenringe aus Grauguss oder Edelstahl – immer mit einer Änderung des Zylinderrohrs verbunden. Dessen Innenmaß beträgt 37,8 mm und dafür gibt es nichts zu kaufen. An dieser Stelle habe ich mich entschlossen, zuerst Kolbenringe aus Grauguss anzufertigen und dann das Problem „geteilte Kolben“ zu lösen.

Die Anfertigung von Kolbenringen beginnt mit der Materialwahl: In Graugusszylindern laufen Rotgussringe sehr gut, ebenso kann man in Rotgusszylindern selbstgemach-

te Kolbenringe aus Grauguss einsetzen. Gekaufte Kolbenringe aus Grauguss federn zu stark, sie sind für hohe Drücke in Verbrennungsmotoren gemacht.

Der erste Schritt ist die Berechnung von Innendurchmesser und Außendurchmesser der rohen Ringe. Während der Außendurchmesser ruhig 3 mm zu groß geschätzt werden darf (größer als Zylinder-Innen-Durchmesser), ist der Innendurchmesser der rohen Kolbenringe abhängig vom Einbauraum. Da die Ringe geschlitzt werden, muss der fertige Innendurchmesser größer sein, als der Nutgrund. Leider werden die Ringe innen durch Schlitzen und Zusammen-drücken eiförmig. So etwas kann man schlecht berechnen, aber es genügt ja auch, wenn das Zusammendrücken nicht behindert wird. Das Maß dafür ist Nutgrund plus Schlitz-



Grauguss Rohmaterial, Rohr und abgestochene Ringe

breite. Beispiel: Nutgrund 32 mm Durchmesser, Schlitzbreite 1,5 mm (das gibt später die Vorspannung der Ringe) und zusätzlich 0,5 mm mit der Feile (als Bewegungsmöglichkeit in der Nut), also zusammen ein Rohmaß von 34 mm innen. Zylinder-Innen-Durchmesser 37,8 mm, plus 3 mm ergibt Rohmaß außen 41 mm.

Der zweite Schritt ist das Anfertigen eines Rohres mit den gefundenen Maßen. Der dritte Schritt ist das Abstechen von Ringen, dabei wird an jedem Ring die Vorderseite plan gedreht, dann abgestochen. Mit Stahlwechselhaltern ist das relativ einfach, mit meiner schlichten Maschine ein Geduldsspiel. Beim Abstechen dürfen die Ringe etwas Übermaß in der Stärke bekommen.

Der nächste Schritt ist dann das Nacharbeiten der Kanten mit feinem Schleifpapier; es genügt die beiden Kanten der Vorderseite zu entgraten. Jetzt muss ein Futterrohr für die Bearbeitung der Ring-Rückseiten angefertigt werden. Dieses Futter wird geschlitzt und die Aufspannung im Backenfutter der Drehmaschine gekennzeichnet. So wird immer die gleiche Grundeinstellung wieder erreicht. Damit sollte es möglich sein, die Ringe plan und gleichmäßig dick zu drehen. (Der Einsatz einer Messuhr ist auch eine gute Idee.)

Der sechste Schritt ist das Plandrehen der Ring-Rückseiten mit immer der gleichen unveränderten Einstellung des Drehstahls. So werden gleichdicke Ringe hergestellt. Gleichdicke Ringe werden dicht – ungleich dicke nicht. Nach dem Drehen werden alle Kanten mit Schleifpapier Körnung 400 verrundet. „Brechen“ wäre der richtige Begriff aber brechen können die Ringe von allein ...

Der nächste Arbeitsschritt ist das Schlitzen der Ringe mit einer Eissäge (ein neues Blatt ohne Macken ist von Vorteil!) und Aufweiten mit einer Schlüssel-feile auf ca. 1,5 mm. Die neu entstandenen Kanten wieder verrunden (wie oben). Jetzt wird es fummelig: Mit einem Bindendraht (0,6 mm Eisendraht, den gleichen verwendet meine Frau zum Adventskranzbinden) werden die Ringe zugebunden, der Schlitz ist dicht. Vorsicht: Nach fest kommt ab!

Wieder ein Futter herstellen: Einerseits soll dieses von innen möglichst genau zu den Ringen passen, andererseits sollten die Ringe für einen Kolben mit dem Gegenstück und einer Schraube zusammengespannt werden. Es ist

sehr gut, wenn dabei das Futter nicht ausgespannt werden muss, die Schraube also direkt im Futter festgezogen wird. Hinweis: die Ringe berühren das Futter von innen nur an drei Stellen, durch das Zusammenbinden werden ja die vormals runden Ringe „eiförmig“.

Im neunten Arbeitsschritt werden mit scharfem Stahl und minimalem Zustellen die zusammengedrückten Ringe außen wieder rund gedreht und auf das Innenmaß des Zylinders gebracht.



Geschlitzte Futter und rückseitig nicht bearbeitete Kolbenringe



Drahtschlinge, Kolbenringe und das Futter zum Überdrehen



Die Kolbenringe auf das Futter gespannt



Die fertig gedrehten Kolbenringe auf dem Futter

Ausspannen und an den Ringen den Schlitz etwas erweitern – mit einer Feile oder einer Nagelfeile um 0,3 mm vielleicht. Kanten brechen mit Schleifpapier Körnung 400. Durch diese Erweiterung am Schlitz lassen sich die Ringe gut einbauen und der Dampfverlust ist ebenfalls minimal.

Das ganze Verfahren ist abgeschaut aus dem Buch „SO YOU WANT TO BUILD A LIFE STEAM LOCOMOTIVE von J. F. Nelson Cadillac, Michigan USA, 1974. Dreimal habe ich Kolbenringe auf diese Weise angefertigt, danach diese deutsche Anleitung geschrieben. Geteilte Kolben können Ringe aus Grauguss erhalten. Bei der „David“ müssen die fertigen Kolben jetzt nur noch geteilt werden. Dabei wollte ich die äußere Form und die Befestigung mit dem Konus beibehalten. So konnte nur Material entfernt werden, dass es für einen Hut reichte.

Zum Löcher-Bohren und Gewinde-Schneiden noch eine Vorrichtung zu bauen war die Lösung des letzten Problems. Den Gewindeschneider konnte ich nur mit dem Gabelschlüssel bewegen – eine Verlängerung mit Vierkant besitze ich nicht. Die Festigkeit der Schraubverbindung habe ich vorsichtshalber nachgerechnet; für doppelte Sicherheit reichen drei Schrauben M4 völlig aus.

Die erste Fahrerprobung mit den neuen Kolbenringen hat schon stattgefunden und die „David“ fährt jetzt bei mir im Garten. Wenn die Kolbenringe gut eingefahren



Abgedrehter Kolben und Hut



Vorrichtung zum Bohren und Gewinde-Schneiden in den Kolben mit verlängertem Bohrer und Schutz für die Kolbenstange

Fotos: Rudolf Erteld



Nach der Probefahrt

sind, dann werde ich auch mal einen Wagen anhängen. Zurzeit aber macht Heinz Pause mit Freibier:

Heinz ist aus gebranntem Ton (Kopf), Fimo (Hände und Schuhe) und aus Beton (Körper). Er ist zwar wetterfest, aber nicht frostfest. Er ist in Zusammenarbeit mit meiner Frau entstanden – nichts gekauft, gelasert oder gedruckt – und er darf im Winter ins Haus.

Gern sende ich Ihnen Kopien von den Zeichnungen für dieses Projekt. Zuschriften bitte an:
Rudolf Erteld
Violastr. 18
89312 Günzburg

Oliver Klein
Gewindeschneidzeuge · Messzeuge
www.klein-mess.de



Steingastr. 39 · D-73277 Owen
Tel +49 (0) 7021 9592-44 · Fax-45

Anzeigen

Gussteile



für Modellbauer aus Buntmetall, Grauguss und Alu. Schwungräder, Lokomotivräder, Lokomotiveile, Baupläne und Gussteile für Dampfmaschinen. Katalog € 3.-- in Briefmarken

Atelier MB
M. Burkhard
im Halt 25
5412 Gebenstorf www.ateliermb.ch
Schweiz Fax 0041 56 223 33 72

www.LiveSteamService.com

Guss + Laserteile für Dampfloks 5" u. 7 1/4"

eMail: gartenbahnen@livesteamservice.com

Modellarium

SIEGFRIED BAUM

zum Jubiläumsjahr (1985) die Modellsammlung ca. 200 Fahrzeuge umfassen werde. Nach einer Anfrage im Frühjahr 2017 erhielt ich die Auskunft, dass die Sammlung dank fleißiger „Zulieferer“ mittlerweile fast die Zahl **300** erreicht habe!

Und – es gibt seit 2015 eine neue, grafisch sehr gut gemachte Schrift mit über 100 Seiten, zu der nicht nur der im Frühjahr 2017 im Streit abgegangene Bahnchef Dr. Rüdiger Grube ein sehr ansprechendes – ehrliches – Grußwort beigesteuert hat! „Ehrlich“, weil sich Grube nicht genierte, von seinen Erinnerungen zu berichten, als ihm die Familie mit einer *Märklin-Eisenbahn* Kindheitsträume verwirklichte.

Dr. Grube bemerkt in dem Grußwort weiter, „dass Eisenbahnfahrzeugmodelle **technische Meisterwerke** seien, die nichts an Detailverliebtheit vermissen lassen“. Wir sind so fair, so konziliant, und erlauben uns, dieses Meisterliche nicht nur auf den Sektor „Eisenbahn“ beschränkt zu sehen, wenn wir bei den großen Messen in Dortmund, Köln oder Friedrichshafen zu konstatieren haben, dass auch auf den Sektoren Autos, Schiffe und Flugzeuge dank neuester Techniken eine ähnlich hohe (Modell)-Güte geboten wird. Wenn in einem *Aquarium* Lebewesen gezeigt werden, die gemäß

dem Lateinischen Wort etwas mit „Wasser“ zu tun haben, braucht uns nicht zu wundern, dass moderne Wortschöpfer für eine **Modell**-Dauerausstellung den Arbeitstitel **Modellarium** gewählt haben. Und so ist auch das Buch überschrieben, das sowohl vom Druck wie auch von der Aufmachung her mit der alten Schrift absolut nichts mehr gemein hat. Schon das Coverbild zeigt das Modell einer ausgeachten bayer. Personenzuglok D XII, deren Original bekanntlich **keinen festen Achsstand** hatte!

Dann wird auf einer der ersten Seiten dem Betrachter ein Foto präsentiert, wie mittels eines Autokrans mit Spezialgeschirr und -Transportkorb das schwergewichtige

„Stammkunden“ des Verkehrsmuseums kennen das Modell-Arrangement mit der ausgeachten bayer. D XII. Ein ausdrückliches „danke“ an das DB-Museum-Nürnberg, das uns bereitwillig ein hochauflösendes Foto von Herrn Klaus Mosch zur Verfügung gestellt hat.

Ob es noch Interessierte gibt, die sich für „gekonnten“ Modellbau interessieren? Auch, oder vielleicht gerade, weil **Modelle** im besten Sinne des Wortes – im Gegensatz zu Gartenbahn-tauglichen nie für den Betrieb mit Feuer und Wasser, sondern nur für eine Präsentation in einer Vitrine geschaffen wurden: Die 1:10-Modelle im DB-Museum Nürnberg!

Schon weit vor dem großen Bahnjubiläum gab 1982 der damalige Leiter des Museums eine kleine Schrift „**100 Jahre Fahrzeugmodelle**“ heraus, die damals noch unter der Flagge „Verkehrsmuseum Nürnberg – Bahn-Post“ erschien. Der Herausgeber bemerkte im Vorwort, dass bis

1:5-Modell der DB-23er verfrachtet wird, das viele Jahre im Eingangsbereich des Museums präsentiert wurde. Das Foto lässt kaum Zweifel, dass „Eisenbahn“ und „Eisen“ doch gemeinsame Wurzeln haben.

Dieser Beitrag sieht sich nicht als Rezension im engeren Sinne, sondern deren Vorstellung soll Anregung sein, uns dem Eisenbahn-Modellbau einmal auf eine völlig andere Art zu nähern und dabei einigen Preziosen nachzuspüren, die viele Leser bei ihren Besuchen in Nürnberg schon fasziniert haben.

Wer stand nicht schon vor den Glasvitrinen, drückte sich womöglich sogar die „Nase platt“ und staunte, was die Modellbauer früherer Jahre/Jahrzehnte in diesem Maßstab an Feinheiten hinbekommen haben. Wenn wir dann vernehmen, dass deren Bau bis in die 1880er-Jahre zurückreicht und dass viele dieser Kunstwerke nicht nur den 2. Weltkrieg überstanden, sondern im Verlauf der Jahrzehnte ganz offensichtlich auch mehrere Umzüge über sich ergehen lassen mussten, freut sich, was uns da an Feinwerktechnik geboten wird. Weil „Betasten nur mit den Augen“ (gottlob) möglich ist, staunt man über den Hinweis, dass die teilweise nur „wenige Millimeter kleinen Türdrücker“ sogar ein Öffnen der Türschlösser möglich machen!

Anfang der 1990er-Jahre hatte der Verleger *Hermann Merker* eine Sonderserie zum *Eisenbahn-Journal* installiert und mit der Bezeichnung **Bayern-Report** in insgesamt acht Ausgaben neben Strecken und Bahnhöfen alle bayerischen Dampflokomotiven vorgestellt. Was nur möglich war, weil Merker und seinen Unterstützern ein lückenloses, maschinengeschriebenes Manuskript des früheren Maffei-Konstrukteurs und -Archivars *Ludwig Freiherr von Welser* zur Verfügung stand.

Um den z. T. doch recht spröden Text auch anschaulich illustrieren zu können, hatte Merker mit dem Verkehrsmuseum ein Arrangement getroffen, dass seine Fotografen Zugang zu Modellen erhielten, die „Otto-Normal-Besucher“ nicht zu Gesicht bekam. In nicht wenigen Fällen fand man sogar Wege, Modelle auch ohne das hinderliche Vitrinen-Glas ablichten zu können, wodurch die weiter oben zitierte „*Detailverliebtheit*“ der frühen Modellbauer eindrucksvoll nacherlebt werden konnte.

Schon im dritten Heft faszinierte beispielsweise der Kreuzkopf mit angeflanschter Wasserpumpe einer bayer. B IV mit Namen „BAYREUTH“. Mindestens in gleichem Maße erstaunt, dass die Modellbauer schon damals erkannt hatten, dass die Detailtreue bei den Schrauben und Muttern nicht enden darf! Welcher handwerkliche Aufwand musste da getrieben werden, ohne die heute gegebenen Möglichkeiten **Modellschrauben** mit maßstäblichen Schlüsselweiten in dieser Vielzahl herzustellen?

Das Verkehrsmuseum legte analog zum Original bei den 1:10-Modellen von Anfang an Wert darauf, dass die Ausbesserungswerke und großen BWs, in deren Lehrwerkstätten die Modelle entstanden, stets auch die passenden „Fabrikschilder“ anbrachten. So wissen wir, dass es kaum ein Ausbesserungswerk oder ein Groß-BW in (west)-deutschen Landen gab, das sich nicht am Modellbau beteiligt hat. „Hut ab“ vor den Lehrmeistern und Ausbildern, welche mit den jungen Lehrlingen (das Wort „Auszubildende“ kam erst viel, viel später!) anhand von Originalplänen alle Kunst darauf verwandten, diese Modelle mit Maschinen,

die eigentlich für „größere Kaliber“ vorgesehen waren, „pingelig“ genau auf die Räder zu stellen. Weil in vielen Fällen die Originale längst den „Weg allen alten Eisens gehen mussten“, wurden diese Modelle neben den z.T. wenigen Fotos zu einem einmaligen, greifbaren Dokument des Eisenbahnfahrzeugbaus.

Nur ein Beispiel: Die frühen (Dampf)-Triebwagen: So weit bekannt, gibt es vom *Krauss'schen „Doppelstock-Dampftriebwagen“* (mit quer liegendem Kessel) nur ein oder zwei Fotos. Aber – es gibt das Modell, ebenso das eines Ganz-Triebwagens, der zwar vom Äußeren her viel von sich machte, aber allem Anschein nach schon „von der ersten Stunde an“ nicht befriedigt zu haben scheint. Das dürrtliche Kesselchen und die noch mickrigere Dampfmaschine unter dem Wagenboden: Das konnte nicht funktioniert haben! Ja, Nürnberg hat auch ein Modell des (Maffei/MAN)-Dampftriebwagens mit der Bezeichnung MCCi, dessen Pendant bekanntlich als **Maffei-Glaskasten ML 2/2** bekannt wurde. Die Aufzählung ist noch nicht zu Ende: Es gibt sogar vom einzigen bayerischen Akku-Triebwagen ein Modell, dessen Vorbild einige Jahre als quasi „Vorort-Fahrzeug“ zwischen dem Augsburger Hauptbahnhof und dem südlich gelegenen Haunstetten im Einsatz war! „Jammerschade“, dass solche Preziosen seit Jahren ein Dasein in einem unzugänglichen Depot verbringen müssen!

Die „Beamten-Bahn“ und ihre Werbung

Ja, beides gab es – bis zur Gründung der Deutschen Bahn AG zum 1. Januar 1994! Bis dahin wurde die Deutsche Bundesbahn als astreines Bundesunternehmen buchstäblich wie eine Behörde geführt! Kein Wunder, dass diese Bahn in kritischen Medien nicht selten eben als „Beamten-Bahn“ titulierte wurde. Nicht zuletzt, als sie sich in vielen Dingen auch so in der Öffentlichkeit präsentierte. Wer erinnert sich noch an die „Verkehrs-Ämter“, deren Aufgabe es war, Gespräche und Verhandlungen mit den Kunden zu führen, so diese Spezies in den Amtsstuben überhaupt als solche gesehen wurden. Kein Wunder, dass es auch ein **Bundesbahn-Werbeamt** gab, in welchem die Verantwortlichen unter dem Druck der Konkurrenz trotz des Status doch bald erkannt hatten, dass das System „Bahn“ auch Werbung machen musste! Sowohl für die Präsentation auf Ausstellungen und Touristik-Messen oder bei den „Amtlichen Reisebüros“ war man auf die Idee gekommen, auch Fahrzeugmodelle einzusetzen, die – im Gegensatz zu denen in Nürnberg – im **Maßstab 1:20** gefertigt waren. Und da nur als „Blickfang“ gedacht, wurden diese nicht annähernd so detailliert gebaut, wie ihre Pendants in Nürnberg. Die Broschüre zeigt einige Beispiele, speziell attraktiver Fahrzeuge aus der DB-Zeit, wie beispielsweise den ET 403.

Während „*Donald Duck*“, oder auch die TEE-Wagen und auch die neukonzipierten „Interregio-Wagen“ noch mit einer relativ vorbildgerechten Innenausstattung glänzten, weisen die um 1990 hergestellten ICE-Triebzug-Modelle überhaupt keine Inneneinrichtung mehr auf. Deren Aufgabe war es, nur noch mit dem Äußeren auf sich aufmerksam zu machen! Mit der Bahnreform war auch das Ende des „Werbeamtes“ gekommen, das Marketing der „neu-

en Bahn“ setzte andere (Werbe)-Maßstäbe, so dass viele Modelle peu-à-peu beim DB-Museum landeten, das heute lt. Broschüre immerhin noch rund **300 Fahrzeugmodelle** aus dieser Epoche verwahrt.

Dass nicht alle Modelle in Nürnberg landeten, wurde in einer Anzeige des eisenbahn magazins im Sommer 2017 erkennbar. Mit der Beschreibung „nicht rollfähig“ und eine „Länge von 1,34 m“ besteht kein Zweifel, dass die angebotenen zwei Modelle (IC- und Schlafwagen) einmal zu dieser Flotte gehört haben.

Tag-Träume

Wenn in dem Buch zu lesen ist, dass Lokmodelle, obwohl nie für einen echten Betrieb gedacht, Gewichte von mehr als 100 kg auf die Waage bringen, kann man ahnen, dass sich die Präsentation in den meisten Fällen auf Einzelstücke beschränken – **muss**. Nur – bei der „echten Eisenbahn“ sind **einzelne fahrende Lokomotiven** halt die Ausnahme, nicht die Regel! Heißt, es wäre zu wünschen, dass die Idee der ganz frühen Jahre des Museums **Züge zu zeigen**, fortgesetzt werden könnte. Die Präsentation in oberen Stockwerken erzwang auch auf diesem Sektor höchstwahrscheinlich Beschränkungen. *Ausnahmen bestätigen (bekanntlich) die Regel*: Es gab sie! Ob die kleine *Eichstätter* LE mit aufgebocktem Güterwagen, oder später ein gar nicht so kurzer Güterzug. Was möchte man den Museumsmachern mehr wünschen, als dass sie Möglichkeiten fänden, noch mehr solcher Modell-Garnituren zu zeigen? Die es gibt, aber halt **nur** im H0-Maßstab. Unser Altmeister der 5-Zoll-Szene *Wilhelm Kaufmann* hat es geschafft! In seinem kleinen, feinen Museum im Schulhaus von Blaufelden zeigt er 5-Zoll-Zuggarnituren – Lokomotiven samt Wagen!

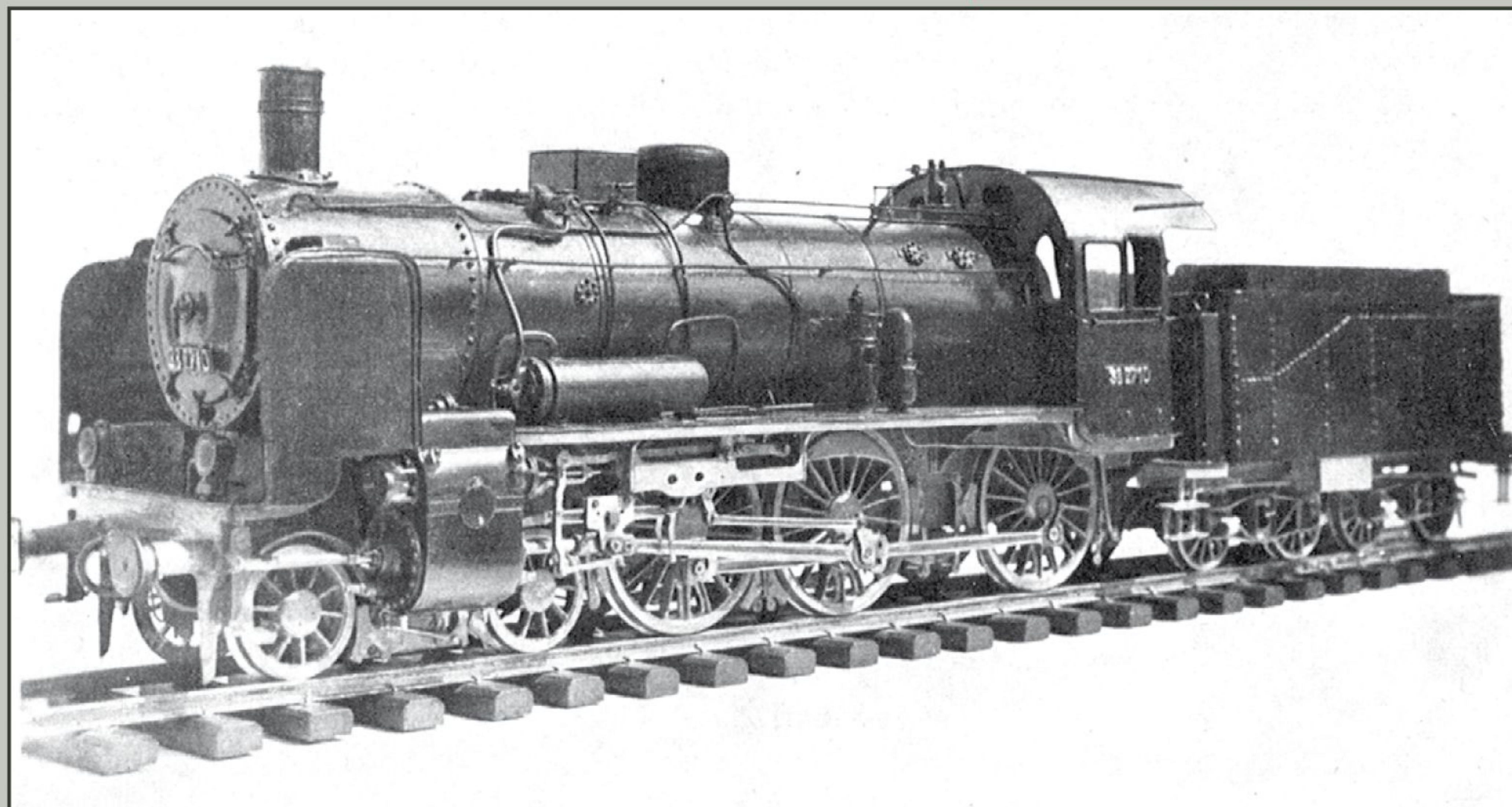
Apropos Tag-Träume!

Wer hat nicht schon Berichte gesehen, oder war gar selbst schon im „National Railway-Museum York“? Es ist nicht nur die große Rotunde mit der Drehscheibe, genannt „The Great Hall“, es sind auch die anderen Ausstellungen, die vielleicht Anregung sein könnten, mit den 1:10-Modellen ein bisschen **York-Flair** nachzuahmen! Mit ein



Das „Monheimer Zügle“ als Garten-Modellbahn 1:11

Foto: Siegfried Baum



Repro aus besagtem Heft des LOKMAGAZINS. Weil mehrere Versuche, Nachfahren des Modellbauers ausfindig zu machen, ergebnislos verliefen, und auch der Verlag nicht mehr existiert, haben wir uns „getraut“, das LM-Foto ohne explizite Erlaubnis zu drucken.

paar Modell-Zügen, mit passenden Figuren. Die sowohl in York, wie beispielsweise auch im Dänischen Odense viel mehr **Eisenbahn-Atmosphäre** verbreiten, als jedes Vitrinen-Stück! Verehrte Museumsmacher, Sie fänden Ihre Anregungen – fast vor der Haustüre! Was wirkt in den Technikmuseen *Sinsheim* und *Speyer* der Layhers so ansprechend, so wirklichkeitsnah? Die chromblitzenden Edelkarossen stehen nicht steril in den Hallen, es gibt „Publikum“ im richtigen Maßstab und – mit passender Kleidung! Es käme auf einen Versuch an! Tröstlich, dass es Gartenbahner gibt, deren (Eisenbahn)-Faible nicht hinter der Lok endet, sondern deren Wagen und Züge zwar nicht ganz so detailliert dafür stabil gebaut sind – sein müssen – und die ein bisschen das ermöglichen, was wir uns oben mit „Tag-Träumen“ auch für das eine oder andere „Nürnberg-Modell“ schon wünschen könnten!

Modellbau, nicht aus Profession sondern – Passion

Vor mehr als 50 Jahren, in Heft 4 des LOKMAGAZINS vom August 1963, berichtet ein Nicht-Eisenbahner, der offenbar auch keinen technischen Beruf erwählt hatte, von

seinen Eisenbahnerlebnissen in seiner Coburger Heimatstadt noch vor dem 1. Weltkrieg. Fast köstlich zu lesen, „dass er seinen Beruf verschweige, um zu verhindern, dass mancher Leser evtl. vom Weiterlesen abgehalten werden könnte“!

Das einzige Foto des Beitrags zeigt das Modell einer preuß. P 8, das lt. Bildunterschrift „naturgetreu bis auf den letzten Niet“ aus Metall nachgebaut worden war. Da im Text mehrmals von einer Spur 1 die Rede ist, müssen wir annehmen, dass die P 8 auch in diesem Maßstab gefertigt wurde. Und – der Modellbauer scheint sehr produktiv gewesen zu sein, denn es werden noch mehr als eine Handvoll Baureihen erwähnt, die der damals 68-Jährige im Laufe der Jahre auf die Schienen gestellt hat. Wir erfahren leider nichts, über welche Kanäle der Mann an präzise Planvorlagen kam und welcher Maschinenpark ihm zur Verfügung stand. Nur, dass alles **ohne fremde Hilfe entstand!**

Wo wird dieses (private) „Modellarium“ wohl geblieben sein? Es wäre solchen Preziosen zu gönnen, auch ein „Blaufelder Schulhaus“ gefunden zu haben!

Resümee

Wie eingangs schon angekündigt, war der Beitrag nicht als Rezension der *Nürnberger Broschüre* gedacht, weil bekanntermaßen viele Freunde ihre „Gartenbahn“ absolut nicht als „große Modellbahn“, sondern als „Personenbefördernde“ Clubeinrichtung sehen, bei welcher sich vielleicht noch das Zugfahrzeug an irgendeinem Vorbild orientiert, aber die „fahrenden Gartenbänke“ einen sicheren Transport von **Groß und Klein** ermöglichen müssen. Vielleicht lässt sich die sicher in der Minderzahl befindliche Gilde der „reinen“ (Garten)-Modellbahner wieder einmal

dazu anregen, einen Besuch in Nürnberg einzuplanen? Ob nur wegen des *Modellariums*, oder um sich neue Anregungen zu holen? Wer will, findet diese – zuhauf! Diese Fakten berücksichtigend, wird auch darauf verzichtet, auf die rückwärtigen Ausführungen der Broschüre zur „Modellbahn“ im Allgemeinen einzugehen. Da wird beispielsweise nicht nur die große bekannte Modellbahnanlage des Museums ausführlich vorgestellt, sondern der Leser erfährt auch, dass vor Jahren ein Sammler dem Museum rund 10.000 (ja, Sie lesen richtig!) **zehntausend N-Modelle** vermacht hat!

Aus Kontakten mit dem dortigen Fachpersonal war zu entnehmen, dass ihr *Modellarium* **nicht** als statische Präsentation „auf alle Zeit“ gesehen werde, sondern man dank des riesigen Fundus von Zeit zu Zeit Modelle auswechseln werde.

Gibt es doch in gut zwei Jahren, im Jahr 2020, ein „rundes Jubiläum“ zu feiern, als nämlich vor **100 Jahren (1920-2020)** die **Deutsche Reichsbahn** aus der Taufe gehoben (werden musste)! Obwohl die Gründung des Nürnberger Verkehrsmuseums noch eine „rein bayerische“ Angelegenheit war, zeigt die Broschüre von 1982, dass der Fundus an DRG- und DB-Modellen zahlenmäßig noch weit umfangreicher zu sein scheint, als was aus der Länderbahnzeit ins Heute gerettet werden konnte.

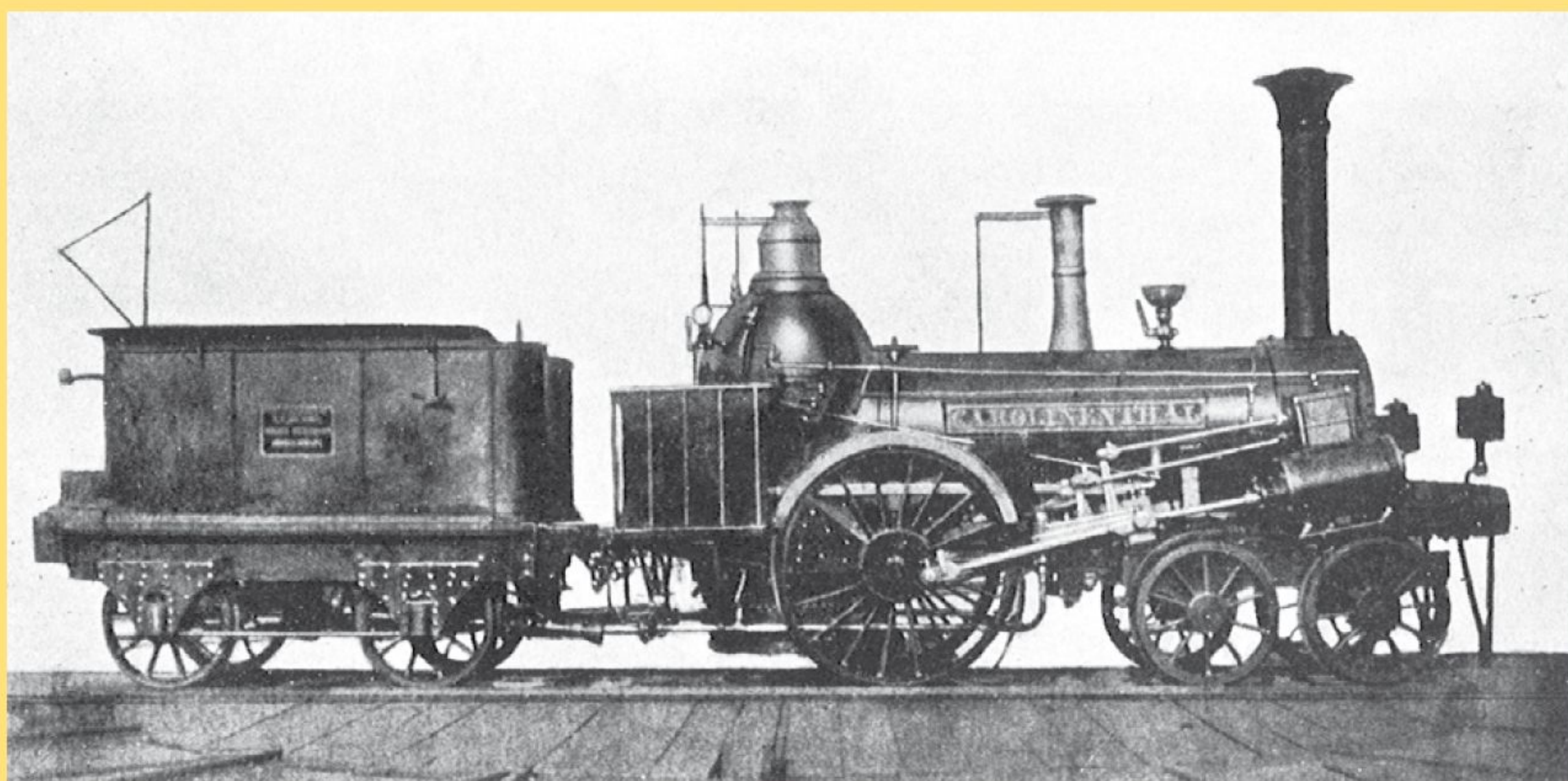
Ein (leiser) Wink mit dem Zaunpfahl an die Macher des **Modellariums**: Beizeiten die „richtigen Weichen“ zu stellen!

Während die Broschüre von 1982 vergriffen zu sein scheint, ist die Broschüre „*Modellarium*“ sowohl beim Buchhandel als auch am Tresen des DB-Museums für 10,- Euro erhältlich.

Ein ausdrückliches „danke“ an die Damen und Herren des DB-Museums, die im besten Sinne des Wortes „mit Rat und Tat“ diesen Beitrag ermöglicht haben!

Werbemodelle schon Mitte des 19. Jahrhunderts

Kein Geringerer als *Carl Gölsdorf* selbst schreibt in seinem Buch „*Lokomotivbau in Alt-Österreich*“, dass der sehr erfolgreiche US-amerikanische Lokomotivbauer **William Norris** bereits 1842 drei 1:4-Modelle seiner offenbar sehr erfolgreichen **Philadelphia (Achsfolge 2'A)** herstellte und diese als „Werbemodelle“ an *Kaiser Nikolaus von Russland, König Louis Philipp von Frankreich* und an *Erzherzog Franz Karl von Österreich (Vater von Kaiser Franz Joseph I.)* verschenkte. Während aus Russland nur ein „danke“ kam, gab es von Seiten Frankreichs Bestellungen und in Austria gar die Erlaubnis, eine Lokomotivfabrik errichten zu dürfen! Ein ganz früher Beweis der bekannten „Volksweisheit“: „*Wer gut schmeert (schmiert), der gut fährt!*“ Gölsdorf bemerkt nur, dass in den Jahren 1844 bis 1846 „eine Reihe von Lokomotiven“ mit der Achsfolge 2' A gebaut wurden!



Repro aus besagtem Gölsdorf-Buch. Die Vorlage aus besagtem Buch ist leider von mäßiger Qualität, stellt aber ein wertvolles Zeitdokument dar. Unklar ist, ob es sich u.U. um das Modell, das an das Österreichische Kaiserhaus gelangte, oder doch um eine der sieben in Wiener Neustadt gebauten Originallokomotiven handelt?

Messe Wels weiter auf der Erfolgsspur

Ein Bilderbogen von Dr. Wolfgang Baierl

Eine ganze Messehalle, 100x70 m groß und 10 m in der Höhe, hatte man für die diesjährige Ausgabe der „Modellbau WELS“ den Vertretern der ganz großen Modellbahnschienen reserviert! Und neue Besucherrekorde gaben den Veranstaltern recht! Auf insgesamt drei Spurweiten, diesmal also auch auf einer großen 5-Zoll-Anlage, wurde den zahlreichen Interessenten und Fahrgästen hautnah die große Faszination „Schiene zum Mitfahren“ auf insgesamt 1200 m Gleis geboten. Erstmals waren auch gewerbliche Anbieter des Parkbahn-Bereiches vertreten. Zahlreiche Gastfahrer und auch ganze Vereine, die sich selbstverständlich für die gesamte Mesседauer vom Aufbau am Donnerstag bis zum Sonntagabend verpflichtet hatten, zeigten ihre Exponate teils statisch, teils im unermüdlichen Einsatz auf der Schiene. So war die große Halle stets mit Leben erfüllt – und zunehmend mit Kohleduft aus Kesselschloten! War es im letzten Jahr die Londoner Tower-Bridge, bildete diesmal ein original-stählernes Eiffelturm-Modell Mittelpunkt und Blickfang für die Aktivitäten um die Modellbahnen im XL-Format. Mit Maßstab 1:24 ist er natürlich eigentlich viel zu klein für unser Format, aber absolut gesehen mit 6,80 m Höhe ja doch ganz schön imposant! Das Messezentrum Wels bildet mit seinen modernen, einladenden Hallen optimale Infrastruktur für unsere Veranstaltung: Absolut ebene, barrierefreie Böden, überall zugängliche Versorgungskanäle, sichere, ortsnahe Abstellung der Transportfahrzeuge einschließlich Anhänger bzw. Wohnmobil! Und in der Koordination aller Abläufe haben Messeleitung und Cheforganisator Robert Schmieder mittlerweile zu einer selten zu findenden Präzision und professionellen Souveränität gefunden: Aufbau, Fahrer-Briefing, Ablauf der Rangier- und Abstellvorgänge und Einsatz der Gastfahrer nebst Publikumstransport liefen reibungslos und zu aller Zufriedenheit, ebenso der in kürzester Zeit mögliche Abbau am Sonntagabend. Ein Highlight für alle aktiven Teilnehmer war wiederum der große Gesellschaftsabend auf Einladung der Messeleitung im eleganten, gläsernen Restaurant über den Ausstellungshallen. Gewerbliche Aussteller und Amateure waren begeistert. Auch für Anfänger und Einsteiger ist die Teilnahme problemlos: Kein Dampfzwang, niemand quakt uns drein, was Steuermodalität (Funk?) oder Materialwahl (Holz?) bei unseren Modellen anbelangt! Nur Mut, wir freuen uns auf die nächste Ausgabe, Termin ist 23. bis 25. März 2018!

Fotos: Dr. Wolfgang Baierl



Ständig umlagert waren die Exponate am Stand von Maschinenbau Wimmer mit Firmensitz am Chiemsee. Die in einem hochmodernen, zertifizierten Industriebetrieb gefertigten Loks und Wagen bestechen durch feinste Materialwahl, erlesene Komponenten und einer bisher noch nicht gesehene Präzision bei Fertigung und Lackierung. Starlok im Programm ist 99 261 der Walhallabahn, die noch auf Entwürfen des inzwischen leider verstorbenen Altmeisters Max Standl aus Tittmoning basiert.



Blick in die Ausstellungshalle mit Eiffelturm. Für die ganz große Parkbahnschienen 12 1/4 Zoll gibt es leider noch keinen Rundkurs. Ein flaches Verladegleis, das Zweiwegefahrzeug, der Culemeyer und der Straßen-Tieflader reichen aber aus, um viel Betrieb mit dem abgerundeten System der „Modellbahn XXL“ zu demonstrieren. Wer sich dafür näher interessiert: <http://modellbahn-xxl.npage.de> oder bei „youtube“ unter diesem Stichwort!



Stärke der Modellbahn XXL ist die Vernetzung der Transportsysteme: Hier die Schnittstelle Schiene-Straße. Der rund 200 kg schwere Schotterwagen durchquerte auf der Culemeyer-Lafette das gesamte Ausstellungsgelände und wurde auch bei den kleineren Maßstäben, sowie bei der schwimmenden und fliegenden Zunft begeistert aufgenommen! Nächstes Jahr legen wir noch eins drauf: es folgt der Rollbock-Verkehr auf Spur 7 1/4 Zoll!



Mit einem wahren Feuerwerk hat sich dieses Jahr die 5-Zoll-Szene eingeführt: Mehrere große Vereine aus Österreich schickten Loks und Personale. Hier ein Dampf-Klassiker unserer Nachbarn mit dem charakteristischen Kobelschornstein. Ein schönes Aushängeschild aus Linz, das in Erinnerung bleibt!



Hans Schröcker von den Bockerlbahnern aus Peißenberg, stets kreativ, hat extra eine österreichische Lok mitgebracht: Ein GEBUS-Feldbahntyp, dessen Original, ein Einzelstück, in Oberbayern noch erhalten ist und für die Rekonstruktion vermessen werden konnte. Am Regler: Der kleine Adam, Enkel des Konstrukteurs!



Dieses überaus nette Paar ist das Gesicht der LOKSCHMIEDE, eines spezialisierten Herstellers und Anbieters für 5-Zoll-Fahrzeuge und Technikkomponenten. Man verfügt über einen modernen Messestand und hat über 1 Tonne Verkaufsmaterial dabei!



Auch die Werkstatt von Ferdinand Streycek, sozusagen gleich um die Ecke gelegen, hat wieder geliefert: Eine selbst konstruierte, große, starke Feldbahnlok, die Jugend und Erwachsene gleichermaßen in den Bann zieht!



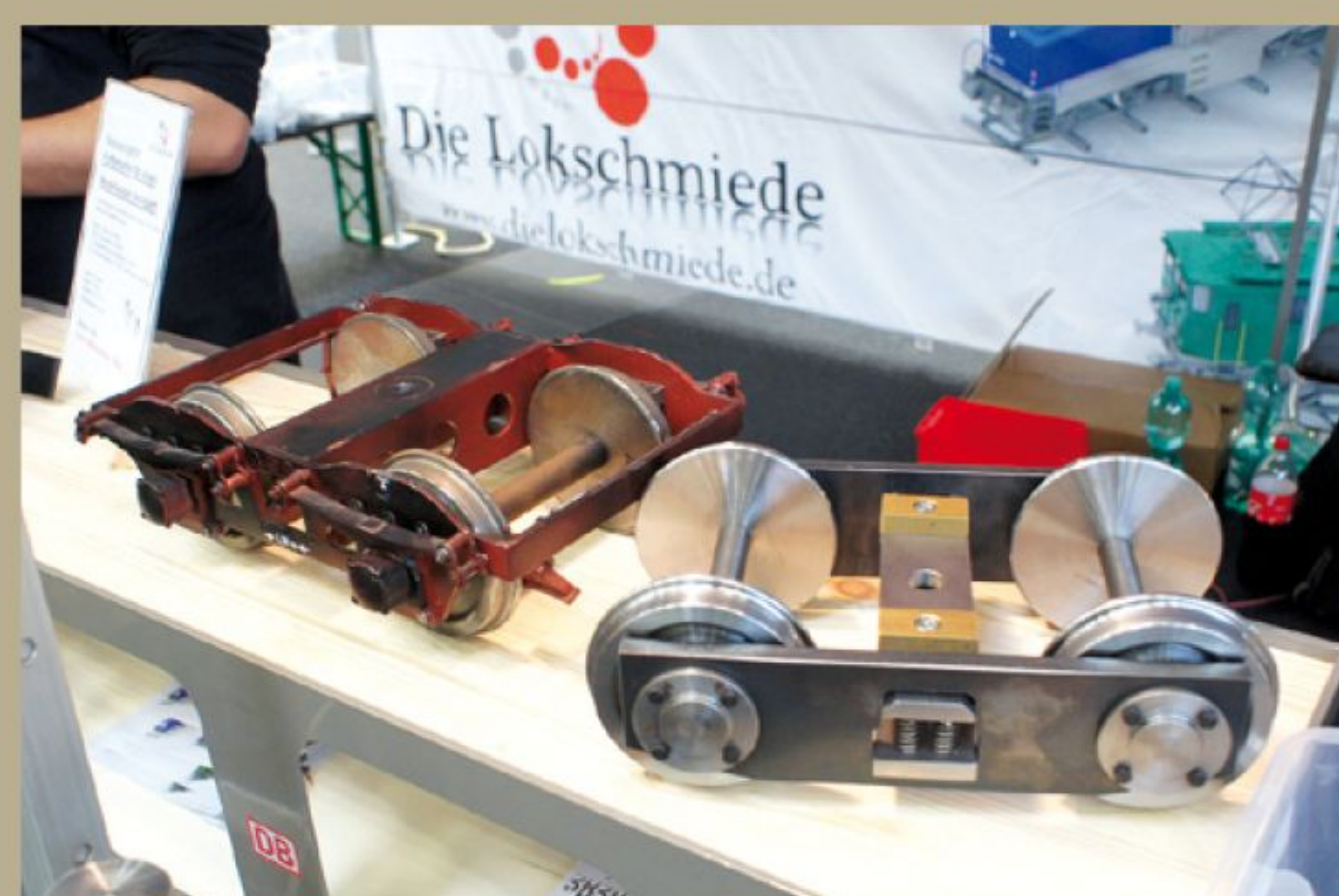
Ein führendes Motto unserer Veranstaltung im Bild: Österreichisch-deutsche Kooperation! Moderne Vossloh-Rangierlok der ÖBB und eine historische DB-Ellok vom Typ E 94 warten vor ihren langen Güterzügen auf Ausfahrt in die weitläufige Gleisanlage des Spur-5-Areals.



Man kann auch mit einer statischen Präsenz eindrucksvoll auftreten: Der vereinseigene Pavillon der Tiroler aus Barwies/Mieming bei Innsbruck mit einer großen Baureihe 01 der Deutschen Bundesbahn.



Beim Blick ins gut gefüllte Fahrerlager der 7-Zoll-Spur sehen wir ein schon lackiertes Exemplar des Wimmerschen LAG-Vierkuppler beim Anheizen. Er wird sogleich wieder auf die Strecke gehen und seine Kraft vor Publikumszügen beweisen! Übrigens: Jeder angemeldete Teilnehmer findet hier einen eigenen Gleisabschnitt mit gedrucktem Namensschild!



Wie Geschäftsführer Daniel Nugara mitteilte, findet sowohl der preisbewusste Anfänger wie auch der erlesene Geschmack des Liebhabers die geeigneten Komponenten im Programm der LOKSCHMIEDE. Dies wird z.B. deutlich bei Drehgestellen, wir sehen hier zwei ausgestellte Typen, die zur Wahl stehen!



Wolfgang Fischer vom Schwäbischen Eisenbahnverein Kürnbach brachte diese wunderbare DB-23er auf die 5-Zoll-Spur. Ihre Dampf-Dynamik faszinierte die Zuschauer rund um die Uhr!



Andampfen 2016



Zwei angehende Triebfahrzeugführer der Bahnakademie des Kolping Bildungswerks Hamm unterwegs mit viel Spaß



Auch Mädels fahren bei uns Dampflok!



Die Jüngsten heizen mit Dennis an



DBC-D Treffen 2016

ANDREAS SIEBERT

Die Gartenbahn im Maximilianpa

Wir möchten den Leserinnen und Lesern der Gartenbahnen heute einmal die Vereinsanlage des Hammer Modell- und Gartenbahn Freunde e.V. vorstellen. Der Verein Hammer Modell- und Gartenbahn Freunde e.V. entstand aus der Sektion Modellbahnen der Hammer Eisenbahnfreunde, welche unter dem Namen Museumseisenbahn Hamm heute im Maßstab 1:1 Fahrten mit historischen Zügen anbietet. Die Sektion der Modellbahner begann im Jahr 1985, auf dem damaligen Gelände der Landesgartenschau mit dem Aufbau einer Gartenbahnanlage der Spurweiten 5 und 7¼-Zoll. Nach Herauslösen der Modellbahnsektion entstanden die Hammer Modell- und Gartenbahn Freunde, welche sich neben der klassischen Modellbahn auch mit dem Bau und Betrieb der Gartenbahn befassen. Aus den anfänglichen, überschaubaren Gleisanlagen wuchs in den vergangenen Jahren eine Anlage mit einem großen Rundkurs von ca. 400 m in den Spuren 5 und 7¼-Zoll sowie einem kleineren Kreis mit der Spur 5 Zoll. Die Gesamtlänge des großen Rundkurses beträgt zur Zeit rund 400 m und hat damit das zur Zeit maximale Ausdehnungsvermögen durch die geografischen Verhältnisse erreicht. Dank der günstigen Lage im heutigen Maximilianpark Hamm, welcher aus dem Gelände der Landesgarten-



Herbstleuchten

Fotos: Andreas Siebert

... des Hammer Modell-
und Gartenbahn Freunde e.V.

rk Hamm/Westf.

schau entstand, werden wir als eine der Attraktionen im Freizeit- und Erholungspark gesehen. Hierbei sei erwähnt, dass es sich beim Maximilianpark Hamm nicht um einen klassischen Vergnügungspark mit Fahrgeschäften handelt, sondern vielmehr um einen umzäunten Park mit vielen Veranstaltungen im Jahr im Bereich Kunst, Musik, Event usw. Es gibt zahlreiche Spielplätze, Kinder sind an jedem Fleck willkommen! So fällt es uns natürlich relativ leicht, auch die zahlreichen Kinder für eine Fahrt mit dem Dampf- oder Diesellokomotive zu begeistern.

Wir behaupten mit Stolz, das einzige Fahrgeschäft im Maximilianpark zu sein, da wir uns beim TÜV entsprechend nach den Kriterien eines Fahrgeschäftes einer Sicherheitsüberprüfung stellen. Wir empfinden dies als ein „Muss“ für den öffentlichen Fahrbetrieb, welchen wir ausnahmslos auf der Spur 7 mit druckluftgebremsten Zügen abwickeln.

Eines unserer Highlights mit wachsendem Besucherzuspruch ist das „Herbstleuchten“, an welchem wir uns mit Nachtfahrbetrieb von Freitag bis Sonntag an jedem Wochenende des Events beteiligen. Sehr stolz sind wir auf den großen Anteil an Familienmitgliedern, hierdurch kommen auch viele Ehepartner und Kinder zum Hobby Gartenbahn und leben es vollumfänglich aus. Ein Verein lebt nicht zuletzt vom pulsierenden Vereinsleben!



Zwei der jüngsten Mitglieder unterwegs

Zudem haben wir seit 2016 auch immer wieder Ausbildungsgruppen der Bahnakademie des Kolping Bildungswerkes Hamm zu Besuch auf der Anlage, die angehenden Lokführerinnen und Lokführer erleben unter Praxisbezug im Kleinen spannende Stunden auf der Gartenbahn mit anschließendem gemeinsamen Grillen.

Unsere regulären Fahrtage sind beginnend ab dem ersten Mai eines Jahres an jedem Sonn- und Feiertag in NRW. Gastfahrer sind zu jedem dieser Fahrtage herzlich willkommen, Fahrzeiten sind an den normalen Fahrtagen von 13.00–17.00 Uhr, zum Herbstleuchten an Freitagen und Samstagen von 17.00–22.00 Uhr und an Sonntagen von 15.00–22.00 Uhr. Die Anlage ist an jedem Sonntag von 11.00 Uhr bis ca. 19.00 Uhr besetzt.

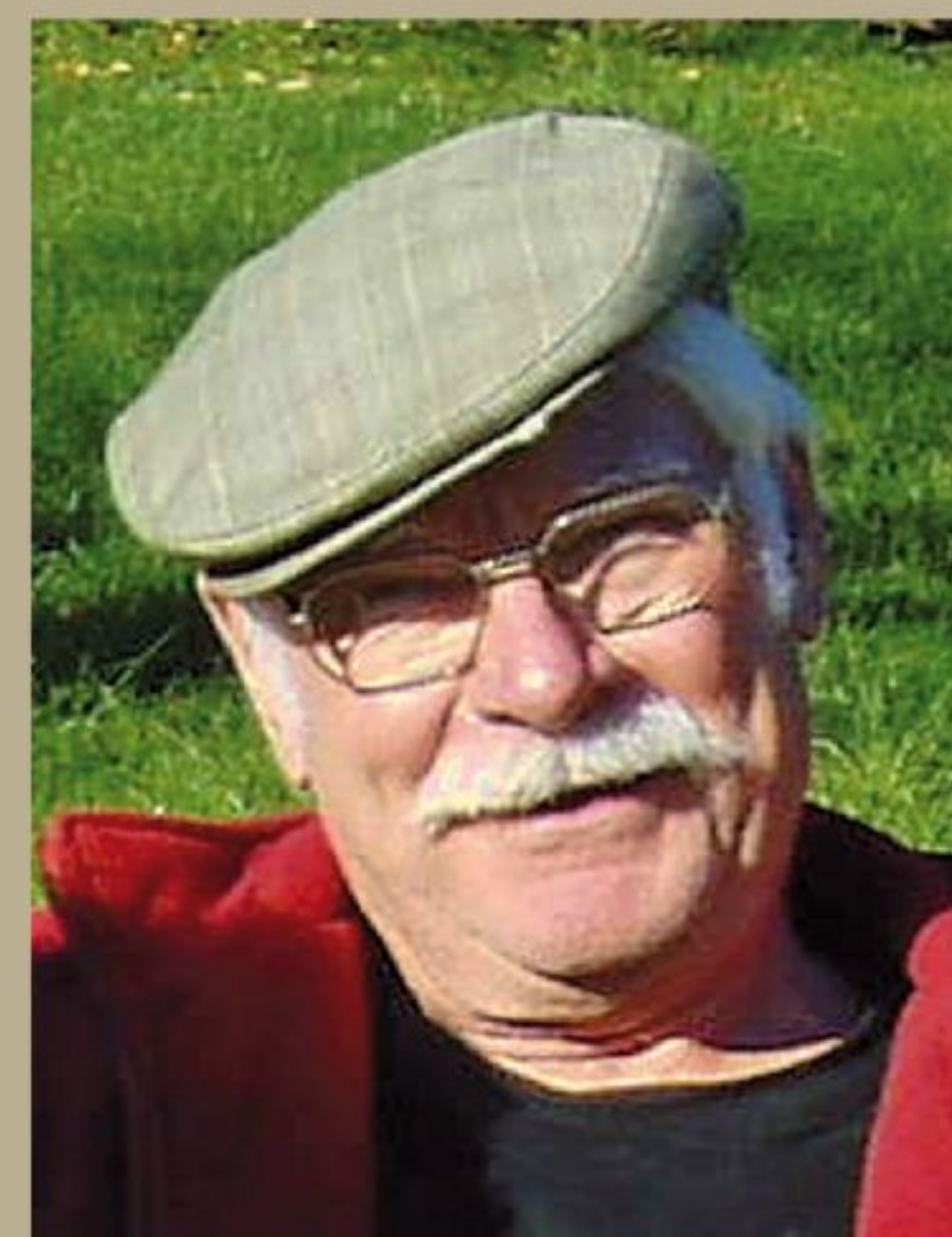
Couleurs de Chemin de Fer: Moi je RAL

Eisenbahnfarben: Ich brauche RAL ^[1]

Die „Confrérie des Amis de la Vapeur vive“ CAV [2] (die Bruderschaft der Freunde des echten Dampfs) versammelt frankophone Modellbauer, die ihr Herz an die Dampfmaschine verloren haben [3]. Die Confrérie gibt eine vierteljährlich erscheinende Zeitschrift heraus: „L’Escarbille“ – die Kohlenglut [4]. Neben Berichten über das Vereinsleben enthält die Zeitschrift immer wieder sehr gute technische Artikel. Da ich selber auch RALe, in GARTENBAHNEN aber noch nie einen Artikel über diese Farbpalette [5] gelesen habe, will ich Ihnen den Artikel von Pierre Sitarski in freier Übersetzung zugänglich machen. Das Original erschien in Escarbille No. 146 (Januar-Februar-März 2017) und ist auch auf meiner Webseite zu lesen [6]. Pierre Sitarski ist Belgier und lebt in Brüssel.

Peter Bickel

MIT RAL-FARB-TABELLE!!!



PETER BICKEL



PIERRE SITARSKI

Liebe Kollegen,

beim Bemalen unserer Modelle stehen wir immer wieder vor der Schwierigkeit, den originalen Farbton zu finden. Die Eisenbahngesellschaften behaupten, eine ihnen eigene Farbpalette zu besitzen, aber was für eine ist das? Allerdings sind sie Industrie-Gesellschaften und für diesen Bereich gibt es sehr wohl eine Farbpalette, die RAL [7].

Kann man einen Farbton allein durch seinen Namen reproduzieren? Offensichtlich nicht, was sich am Beispiel des Farbtons crème (creme, krem, mattgelb) zeigen lässt: Es gibt wohl ebenso viele Cremes wie Eisenbahngesellschaften! Außerdem ähnelt das Eisenbahn-Creme eher einem Elfenbeinton und hat also wenig mit dem üblichen Farbton crème zu tun. In dieser Situation wünschen wir uns einen universellen Katalog der Farbtöne, der uns erlaubt, sie objektiv zu definieren. Schauen wir also, was der Markt uns anbietet.

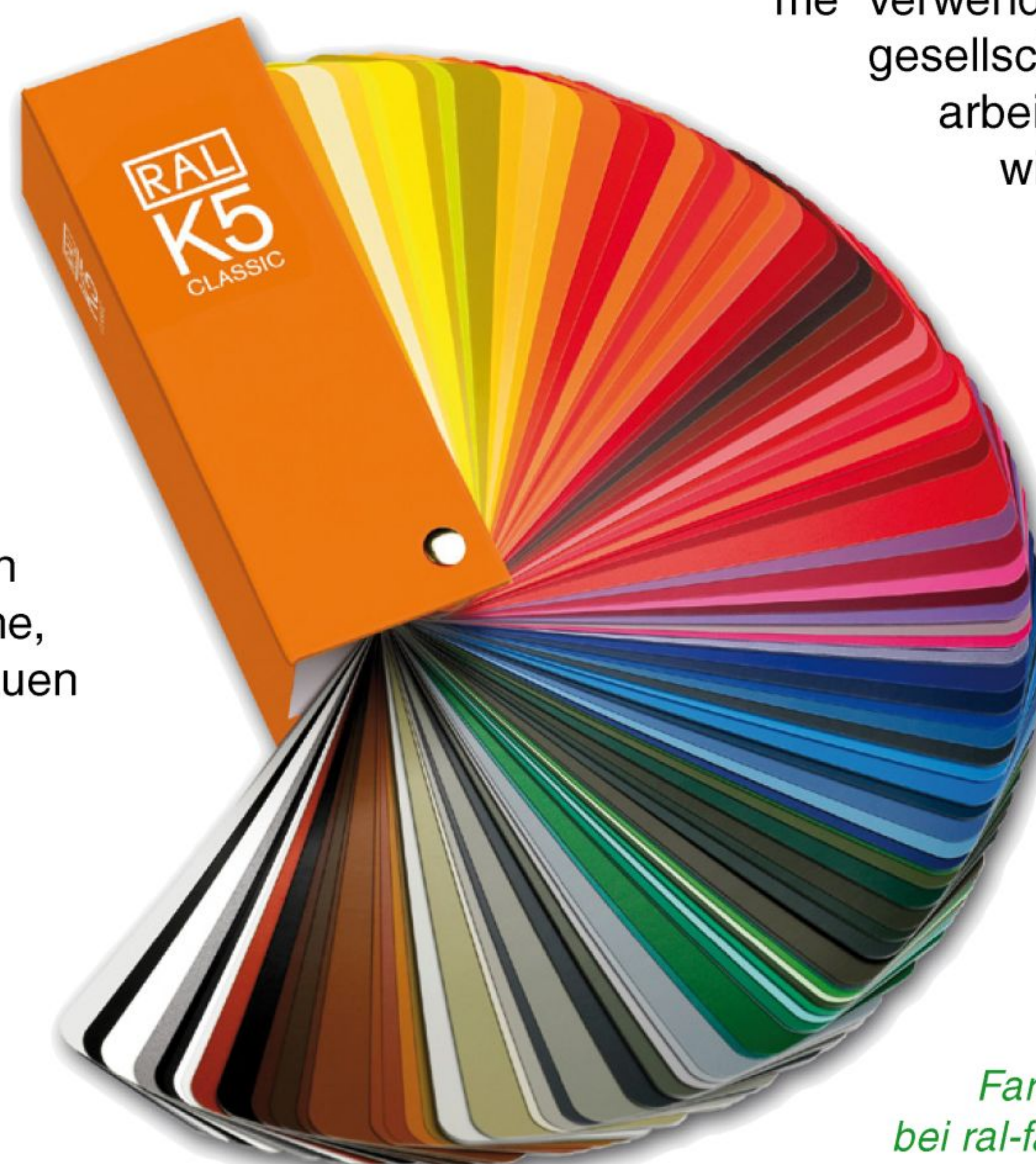
RGB, CMYK, RAL und NCS

Das RGB-System beschreibt in 256 Stufen die Stärke der drei Grundfarben rot, blau und grün für Darstellungen auf dem Bildschirm Ihres Computers.

Das CMYK-System leistet dasselbe für die Farbtöne der Tinten und Puder für Drucker. In diesen Bereich gehören auch die Farbpaletten *Pantone* und *Munsell*, welche für die Farben in Druckereien gebraucht werden.

RAL und NCS definieren die Anteile der Mischfarben einer Anstreichfarbe. Diese Farbsysteme verwenden die Eisenbahngesellschaften und auch ich arbeite damit. Von ihnen will ich berichten.

RAL ist die Abkürzung für „Reichsausschuß für Lieferbedingungen und Gütesicherung“ und ist ein 1927 erstmals vorgestelltes Kodie-



RAL-K5 Classic
Farbfächer mit 213
Farbmustern zu beziehen
bei ral-farben.de [7] für € 34,-

rungs-System für Farben. Die Farbentabelle basierte auf den Standards der Epoche, wie sie bei der Eisenbahn, im Automobilbau und in der Industrie gebräuchlich waren. Ich nehme darum an, dass sich auch eine Vielzahl von Eisenbahn-Farbtönen von vor 1927 in den Tabellen finden, obwohl die Eisenbahngesellschaften dies bestreiten. Wirklich populär wurde RAL in den siebziger Jahren durch den Austausch innerhalb der Europäischen Gemeinschaft: RAL wurde der Standard.

RAL umfasst zur Zeit 227 verschiedene Farbtöne. Meine Nachforschungen haben ergeben, dass rund hundert in der Eisenbahnwelt Anwendung fanden und finden. Das kann durchaus stimmen, wenn man bedenkt, dass zu Anfang die Farbtöne der bestehenden Eisenbahnen aufgenommen wurden.

NCS (Natural Color System) wurde 1937–1939 vom Schweden Anders Hård entwickelt und umfasst heute fast 2000 Farben [8]. Dieses System beginnt sich in der Welt der Farben und Farbtöne zu verbreiten – es ist wirklich genial! Es geht von vier Grundfarben aus: Gelb, Rot, Blau und Grün sowie Weiß und Schwarz. Wenn ich Ihnen sage NCS 1050 Y10R (französisches Postgelb) sagt Ihnen das: Der Farbton enthält 10 % Schwarz, 50 % Farbe und 40 % Weiß und die Farbe besteht aus Gelb (Y) mit 10 % Rot (R).

Die Entwicklung der Farbtöne

Viele Farbtöne haben sich im Lauf der Zeit verändert. In England zum Beispiel ist das „Crimson Lake“ der Epoche III verschieden von demjenigen der Epoche IV. Auch in Frankreich haben sich einige Farbtöne verändert (Capitolrot 602, Außen-grün 306, Jonqueville-gelb 411, Havanna 435 zum Beispiel). Meistens führte die Veränderung dazu, sich RAL anzunähern. So ist das Capitolrot 602 im Farbleid „rot und creme“ nicht genau RAL, aber zu RAL geworden als „Capitol“. Wenn wir die einzelnen Länder durchgehen, sehen wir schnell, dass viele RAL benutzen, manche deklarieren es, andere nicht. Wir beginnen mit Deutschland – RAL verpflichtet!

Deutschland

Hier ist es einfach: Alle Außenfarben sind RAL. Das Rot der Rahmen der Dampfloks ist RAL2002, das Wagen-Grün war vor 1949 das Flaschengrün RAL6007. Nach dem Krieg hat sich das Kleid des Rollmaterials für Geschwindigkeiten bis 120 km/h zu Chromdioxid-Grün RAL6020 gemauert. Für die höheren Geschwindigkeiten hat die DB bis 1947 Kobalt-Blau RAL5013/Beige RAL1001 gewählt. Bis 1987 wurde es zu Ozean-Blau RAL5020/Beige, verwandelte sich dann bis 1997 zu Orient-Rot RAL3020/Elfenbein RAL1015 und schließlich in Rot-Traffic RAL3020/Elfenbein.

In den Siebziger- und Achtzigerjahren gab es außerdem das Türkisch-Rot RAL5018/Beige RAL1001, das Integral-Rot RAL3004/Beige RAL1001 des TEE und in den Jahren 1920–1925 das Grün-Braun RAL 6008 ... Insgesamt habe ich für den Zeitraum seit 1927 fast 80 Farbtöne gefunden. Weitere Informationen – auch zu den Regionalbahnen – finden Sie hier: [9].

Alle Bilder © Wikipedia-Commons oder Autoren

USA

Zur Verbesserung der Sichtbarkeit arbeiten die meisten Netze mit nur zehn Farben des Spektrums „Signal“: Gelb RAL1003, Orange RAL2010, Rot RAL3002, Violett RAL4008, Blau RAL5005, Grün RAL6032, Grau RAL7004, Braun RAL8002, Weiß RAL9003 und Schwarz RAL9004. Ein bisschen simpel aber effizient!



US-Lokomotive in Signal-Farben Rot RAL3001, Blau RAL5005, Schwarz RAL9004

Schweiz und Österreich

Sowohl die nationalen als auch die regionalen Gesellschaften benutzen RAL-Farbtöne.

Großbritannien

Die Engländer sind bekannt für ihre Liebe zu ihren Lokomotiven und ihren zuweilen etwas ausgefallenen Farbtönen. Es gibt davon wohl ebenso viele wie Lokomotivmodelle. Und doch ...

Nehmen wir zum Beispiel das *Crimson Lake*, das Bordeauxrot des Royal Scot und den zugehörigen Reisewagen MK1: Das Crimson war während der Epoche II ein Rot, das während der Epoche IV geringfügig verändert wurde – einfach um RAL zu werden. Ich habe darüber mit Engländern gesprochen und sie haben die Täuschung zugegeben: Obwohl sie das Ansinnen weit von sich weisen, sind ihre Farbtöne oft RAL. Andererseits sagen sie: „RAL colors? It's so easy.“ So weit so gut, fallen Sie jetzt aber nicht ins Träumen: Es gibt in England über 400 Eisenbahn-Farbtöne aber eben nur 227 RAL-Töne – RAL kann da also nicht mithalten.



4-4-0 American Type im Disney-Park, Signalfarben



*Gasturbinen-Versuchs-TGV von 1972 an der A36 bei Belfort.
Kasten Orange RAL2003, Streifen RAL9002*

Frankreich

Soweit ich das feststellen kann, sind hier die RAL-Farbtöne fast überall, mit einer kleinen Einschränkung allerdings: Die SNCF mag es kompliziert und so sind wohl die Farbtöne RAL, nicht aber die Namen! So entspricht das berühmte Betongrau 804 nicht etwa dem Betongrau RAL7023, sondern ist ein Agate-Grau RAL7038. Und so weiter. Die SNCF behauptet, inzwischen zu NCS übergegangen zu sein. Nimmt man aber zum Beispiel das Schiefergrau 807, das als NCS 7204R74B referenziert ist und das RAL-Schiefergrau mit NCS 7105R79B, so erweist sich der Unterschied (1 % beim Schwarz und 4 % beim Farbton) als so klein, dass er auch ein Eichfehler sein könnte.

Jede Eisenbahngesellschaft hatte ihr eigenes Wagengrün und alle hatten durchaus Chancen in den RAL-Katalog aufgenommen zu werden. Man muss sich natürlich bewusst sein, dass die Farbtöne früher keineswegs konstant waren. Jedes Depot mischte selber und zuweilen wurde ein Farbreist zugemischt, damit man genug Material zum Streichen zusammenbekam. Das nur um deutlich zu machen, dass es für einen bestimmten Farbton durchaus viele Nuancen geben konnte und dass ich schließlich wählen musste. Auch wenn alle diese Grüntöne Chancen hatten, RAL-Farbtöne zu werden, ging es mir schließlich darum, den jeweils möglichst entsprechenden RAL-Ton zu finden. Erinnern wir uns daran, dass RAL das Bestehende in seine Palette aufgenommen hat, dann ergeben sich für das Wagengrün von den bläulichen bis zu den gelblichen Tönen die RAL-Farbtöne 6004, 6012, 6005, 6009, 6020, 6007, 6008, 6015 ...

Weitere Informationen finden Sie unter [10] und [11]. Eine letzte Bemerkung: Das Kelten-Grün ist sehr nahe dem Tannen-Grün RAL6009, allerdings mit einer kleinen Feinheit: Die SNCF ergänzte den Farbton durch einen geheimen Zusatz, der einen charakteristischen Blaustich ergibt ...

Belgien

Obwohl die SNCB offiziell ihre eigene Farbpalette hat, dominiert auch hier die RAL-Palette. Einzelheiten finden Sie auf [12].

Privatbahnen

Auch die privaten Gesellschaften haben sich schon lange zu RAL bekehrt: das CIWL-Blau ist RAL5022, das Braun ist RAL8011 und die Cremes sind RAL1014 und 1015.



*FO HGe 4/4 Kasten Rot RAL3003,
Dach RAL9006 (Iseebähnli am Rhy, Modell 7¼“)*

Das Blau der Furka-Bergstrecke ist RAL5013, das Rot RAL3003 ...

Außerdem sollten Sie wissen, dass seit den Sechzigerjahren die Rahmen und Unterbauten nicht mehr schwarz sind, weil dieses zu schnell schmutzig wirkt. Man bevorzugt heute Schiefergrau 807, Gewittergrau 844 oder Dunkelgrau 808, das berühmte RAL7021 mit dem Übernamen „Universaldreck“. Einige Farbtöne sind nicht RAL, ich nenne sie darum in NCS-Codierung.

Achtung, einige der von mir genannten Farbtöne können aus verschiedenen Gründen von Ihren persönlichen Erfahrungen abweichen. Hier sind einige der Gründe:

- Die Colorimetrie: Früher verglich man Farbmuster und war natürlich nicht so genau wie wir es heute sein können. Der Farbton konnte von Los zu Los und von einem Fabrikanten zum anderen variieren.
- Einige Töne wie zum Beispiel das Capitol-Rot haben sich im Lauf der Zeit verändert und sich dabei an RAL angenähert. Wenn Sie also einen Farbton aus einer früheren Zeit suchen, sind Sie verloren.



*Train Jaune Cerdagen (Pyrenäen)
Kasten Signalgelb RAL1023, Streifen RAL3020*



*SBB InterCity-Neigezug Front rot RAL3000,
Seite weiß RAL9010, unten schwarz RAL9005*



TEE 1958 in Airolo. Kasten unten RAL3003, oben RAL1001, Dach RAL7001



SBB Ce 6/8 II Kasten RAL8023, unten RAL7021

- Einige Töne sind mit minimalem Unterschied sehr nahe bei RAL.
- Die Farbtöne sind im Allgemeinen den Farbtafeln der Eisenbahngesellschaften entnommen. Auf dem Rollmaterial können sie durch Verwitterung anders aussehen.
- Die früheren Farbtöne enthielten als Farbpigment Bleimenninge, die giftig und darum inzwischen verboten ist. Diese Töne sind ohne diese Zutat praktisch nicht nachmischbar, es gibt nur Ersatz.
- Es hat auch schlimme Fehlleistungen gegeben, wenn Eisenbahngesellschaften ihr Rollmaterial ohne Fachkenntnis restaurierten. Wir haben in Brüssel einen wunderbaren CIWL-Wagen, der als Restaurant genutzt wird. Er wurde durch Unwissenheit in irgendeinem Blau gestrichen – grauenhaft!

Fazit

Ich bin mir bewusst, dass ich mit RAL eine vielleicht etwas einschränkende Wahl getroffen habe. Andererseits kommen wir auf diese Weise zu besserer Übereinstimmung unserer Modelle mit dem Vorbild. Die Farbtöne sind universell und Sie finden sie überall und bei allen Farbenherstellern, welche das System unterstützen, was vor allem bei Ausbesserungen sehr angenehm ist. Es sind außerdem Industrieprodukte, von Experten kalibriert und fern von kurzlebigen Modeströmungen, sie sind unempfindlich gegenüber Veränderungen der Farbtemperatur des Lichts und lichtecht.

Für das Creme gab es Dutzende von Farbtönen (einige Beispiele habe ich weiter oben genannt), die durch Verwitterung gelber wurden und die Vielfalt vergrößerten. Mit RAL1015 (helles Elfenbein) fahren Sie gut. Für die Cremes SNCV und STIB gebe ich in der Tabelle die NCS-Codierung, es unterscheidet sich etwas vom RAL1015. Für das Creme SNCV ist der Unterschied minimal, RAL1015 ist nahe genug ...

Die Farbtöne der Feuerwehr, der Polizei und der Ambulanzen sind immer RAL.

Die Farbtöne RAL3000, RAL3001 und RAL3002 unterscheiden sich nur durch 1 % Chrominanz und können leicht verwechselt werden. Dasselbe gilt für die Töne RAL6005 und RAL6028. Diese Mehrfachreferenzen entstanden, als die RAL-Liste definiert wurde: Man hat damals die sogenannten Eisenbahnfarben (signal), diejenigen des Straßenverkehrs (traffic) und der Industrie übersetzt. Alle diese Farben waren auf gute Sichtbarkeit

ausgerichtet, es ist also kein Wunder, dass sie einander schließlich ähnlich sind.

Eine besondere Bemerkung möchte ich machen zum RAL7021 mit dem liebevollen Übernamen „Universal-dreck“. Diesen Farbton brauche ich in matt für alle Unterteile meiner Fahrzeuge. Wie sein Name sagt, hat er den großen Vorteil, dass man Schmutz und Fett darauf nicht sieht. Ich ziehe es dem Schwarz bei weitem vor, auf dem man einfach alles sieht. Außerdem ist es näher beim Vorbild.

Und eine letzte Bemerkung zum legendären „Wagen-grün“, das es in zwei Epochen gab:

- vor 1950 war es in Deutschland und im Norden und Osten Frankreichs Flaschengrün RAL6007, in der Schweiz RAL6012, begleitet von RAL6004 und RAL6009.
- nach 1950 wurde es in Deutschland zu Chromoxydgrün RAL6020 und zu Tannengrün RAL6009 in Frankreich.

Alle diese Farbtöne sind quasi gleich, zusammengesetzt aus mehr als 80 % Schwarz und 10 % Farbe. Bei RAL6009 besteht die Farbe aus Grün mit 15 % Gelb, bei RAL6007 aus Grün mit 25 % Gelb, bei RAL6020 aus Grün mit 35 % Gelb und bei RAL6012 aus Blau mit 73 % Grün. Sicher bin ich allerdings nur für Deutschland und die Schweiz. Für Frankreich und Belgien sind es dagegen nur gute Schätzungen, denn die dunklen Farbtöne und die Grenzen des menschlichen Auges erschweren die Sache sehr. Meine Liste ist weit davon entfernt erschöpfend zu sein. Wenn Sie weitere Informationen haben, sollten Sie nicht zögern, mir eine Mail zu schreiben. Ich werde die Ergänzungen gerne publizieren. [13]

Im Internet sollten Sie gegenüber Farbangaben sehr vorsichtig sein! In Webseiten und Foren sind die Tippfehler zahlreich und fleißig werden auch die Systeme RAL und RGB durcheinander gebracht. Unbedingt mit der Pinzette arbeiten!

Ich danke J. Fecherolle, G. Smars, JM. Hotton, H. Harsin, H. De Houck, die mir mit wertvollen Hinweisen beim Schreiben dieses Artikels geholfen haben.

ausführliche RAL-Farbtabelle
finden Sie unter:
www.neckar-verlag.de –
Gartenbahnen 4/2017



Bemerkungen und Links

- [1] Ein nicht übersetzbares Wortspiel: „raler“ bedeutet schimpfen, motzen, nörgeln – wenn man will, kann man also „Moi je RAL(e)“ als „Ich schimpfe“ lesen – korrekt ist natürlich der deutsche Titel.
- [2] Die Homepage der CAV:
<https://www.cav-escarbille.com/>
- [3] Beachten Sie, dass der deutsche „Echtdampf“ bei unseren Nachbarn im Westen „lebendiger Dampf“ ist – was für ein subtiler Unterschied ...!
- [4] Was ist die deutsche Entsprechung für „Escarbille“? Eine lange Diskussion im Dictionnaire LEO.org besagt, dass es sich dabei um die durch den Rost fallenden, noch glühenden Kohlebrocken handelt. „Kohleglut“ kann eine denkbare Übersetzung sein.
<http://dict.leo.org/forum/viewWrongentry.php?idThread=194898&idForum=16&lang=de&lp=frde> (de, fr)
- [5] Im Französischen wird zwischen „Couleur“ – Farbton und „Peinture“ – Farbe zum Streichen unterschieden, im Deutschen ist aber beides schlicht „Farbe“. Ich verwende darum zur Unterscheidung die Ausdrücke „Farbton“ und „Farbe“. Eine Farbpalette ist eine Sammlung von Farbtönen, also das, was die RAL anbietet. Eine weitere Schwierigkeit war der Ausdruck „Livrée“ für die Farbgebung eines Fahrzeugs, ich habe es mit „Farbkleid“ übersetzt.
- [6] <http://Puydorot.fr> --> Gartenbahn
- [7] RAL: Homepage und Wikipedia-Seiten
<https://www.ral-farben.de/> (de, en)
<https://de.wikipedia.org/wiki/RAL-Farbe> (de)
<https://de.wikipedia.org/wiki/RAL-Eisenbahnfarben> (de)
- [8] NCS: Natural Color System
<http://www.ncscolour.com/de/> (de)
<http://www.ncscolour.com/de/uber-uns/so-funktioniert-das-ncs-system/> (de)
- [9] Die Farbtöne der DB ausführlich und erschöpfend:
<http://www.bahnstatistik.de/RAL.htm> (de)
<https://de.wikipedia.org/wiki/RAL-Eisenbahnfarben> (de)
- [10] Informationen über frühe Eisenbahngesellschaften in Frankreich
<http://forum.e-train.fr/viewtopic.php?t=31889> (fr)
- [11] Aktuelle Farbgebung bei der SNCF
https://fr.wikipedia.org/wiki/Livr%C3%A9es_SNCF (fr)
- [12] Farbinformationen für die Belgische Staatsbahn
<http://forum.trains-160.be/>
- [13] Mailadressen der Autoren:
pierre.sitarski@gmail.com (fr)
peter.bickel@orange.fr (de,fr)

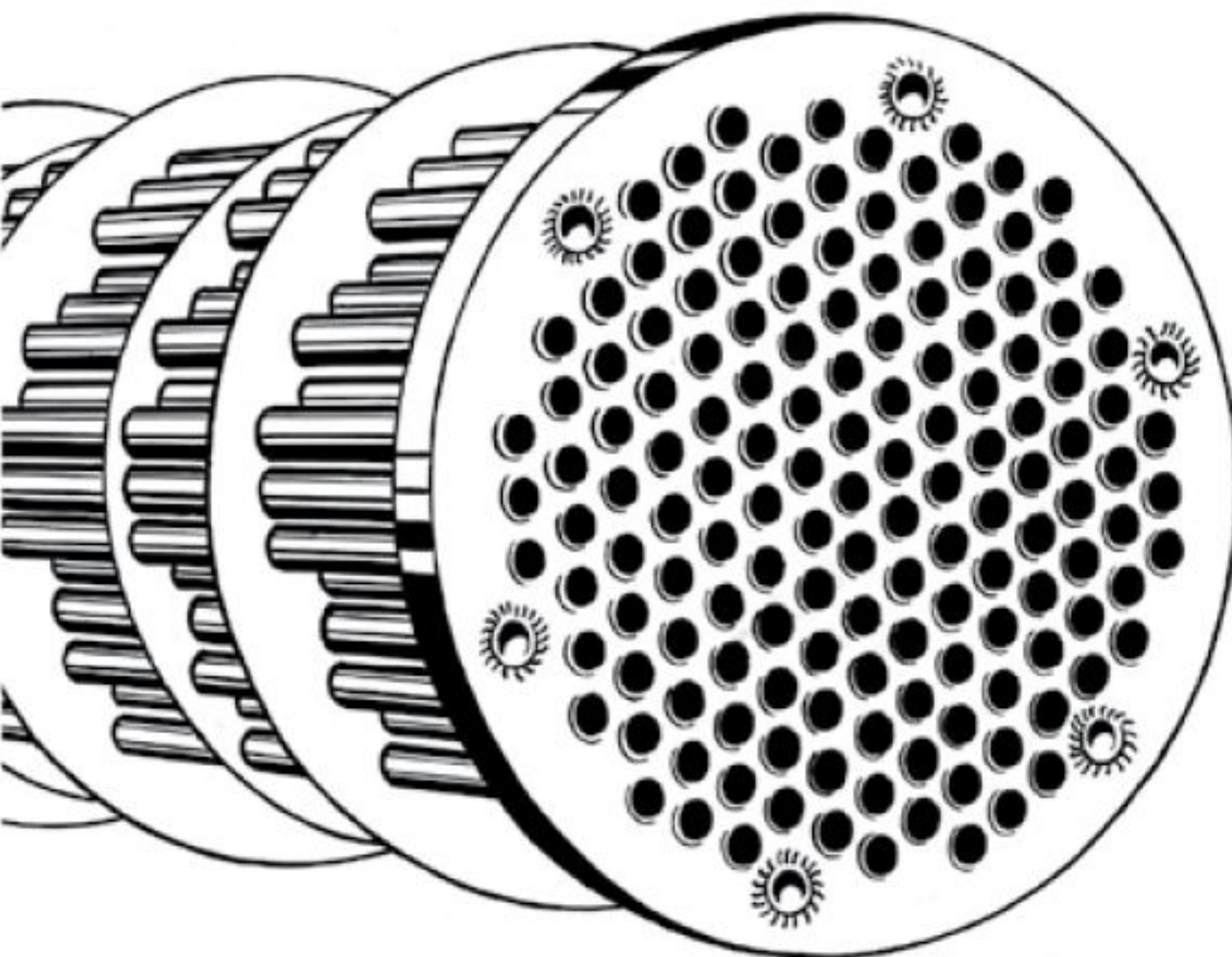
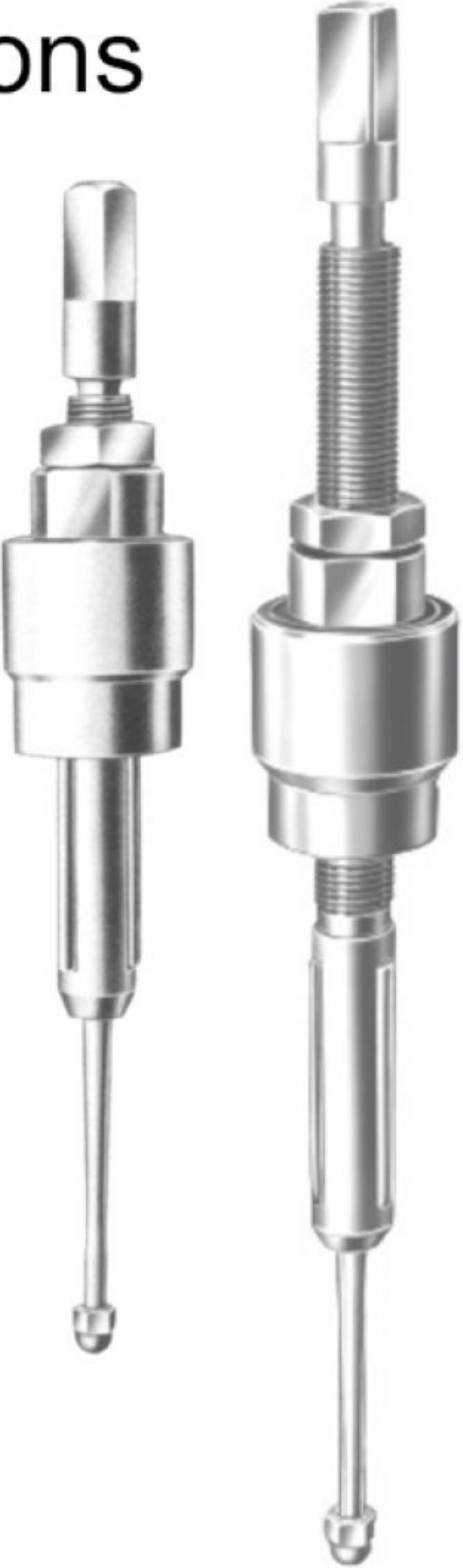
Anzeigen



Rohrwalzen

Tube Expanders

Dudgeons

Wir beraten Sie gerne
in allen Einwalzfragen.

Wilhelm Schlechtriem e.K.
Parkstrasse 44
D - 42857 Remscheid
Telefon 02191 / 973323
Fax 02191 / 973324
www.slechtriem.de



Neu: 5 Zoll

Rahmendreihgestelle

Jeweils für zwei Drehgestelle

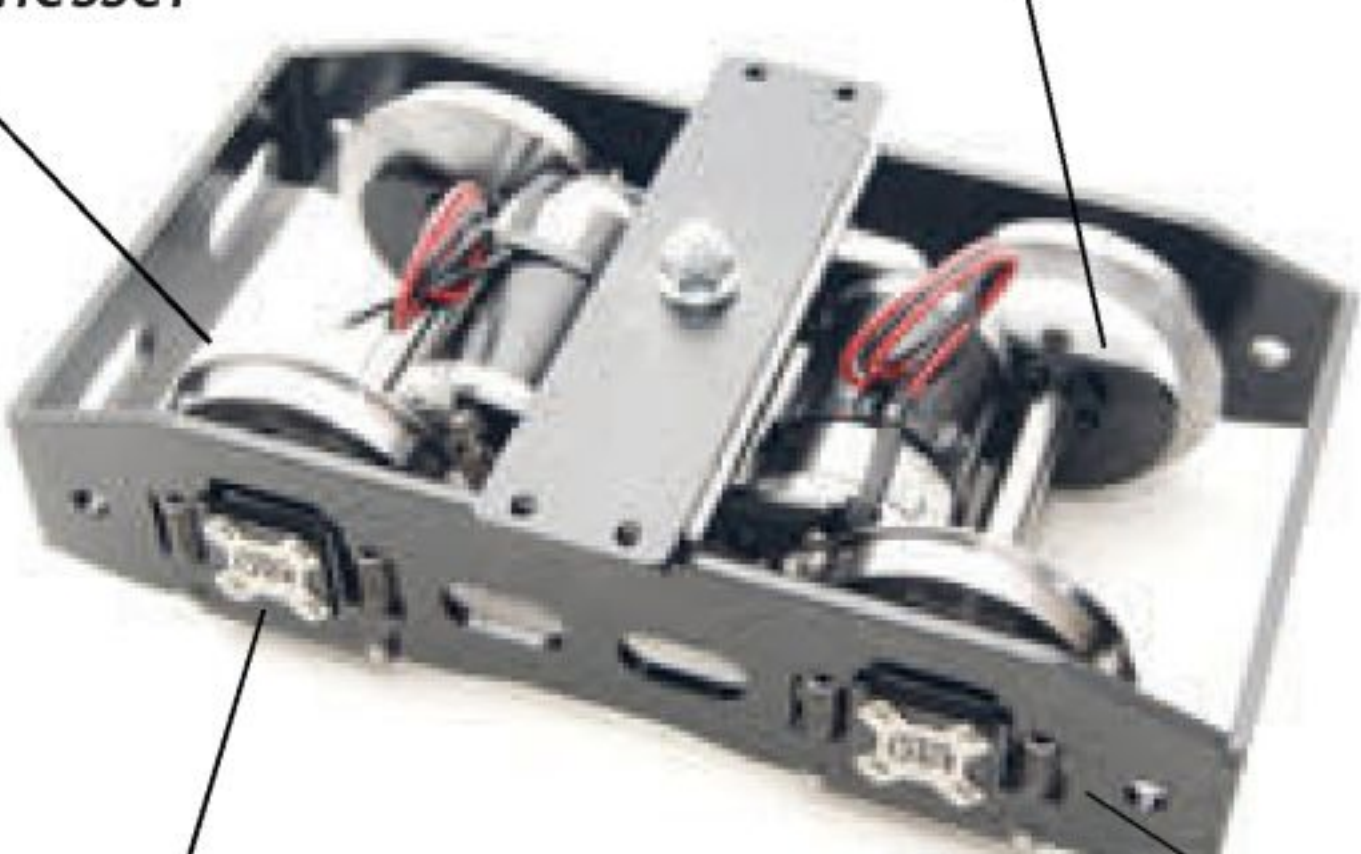
Unmotorisiert:
595,- €

Mit zwei Motoren:
1095,- €

Mit vier Motoren:
1395,- €



95 mm
Raddurchmesser



Verbesserte Motorhalterplatten zum
Schutz des Zahnrads bei Entgleisungen

Verstärkte Motorbefestigung
und Achslager

Individuell gefederte
Achsen und Achslager

www.dorrington.de
Tel: +49 (0) 6155 8781710



Datum _____ rechtsverbindliche Unterschrift _____



Michael Holzapfel

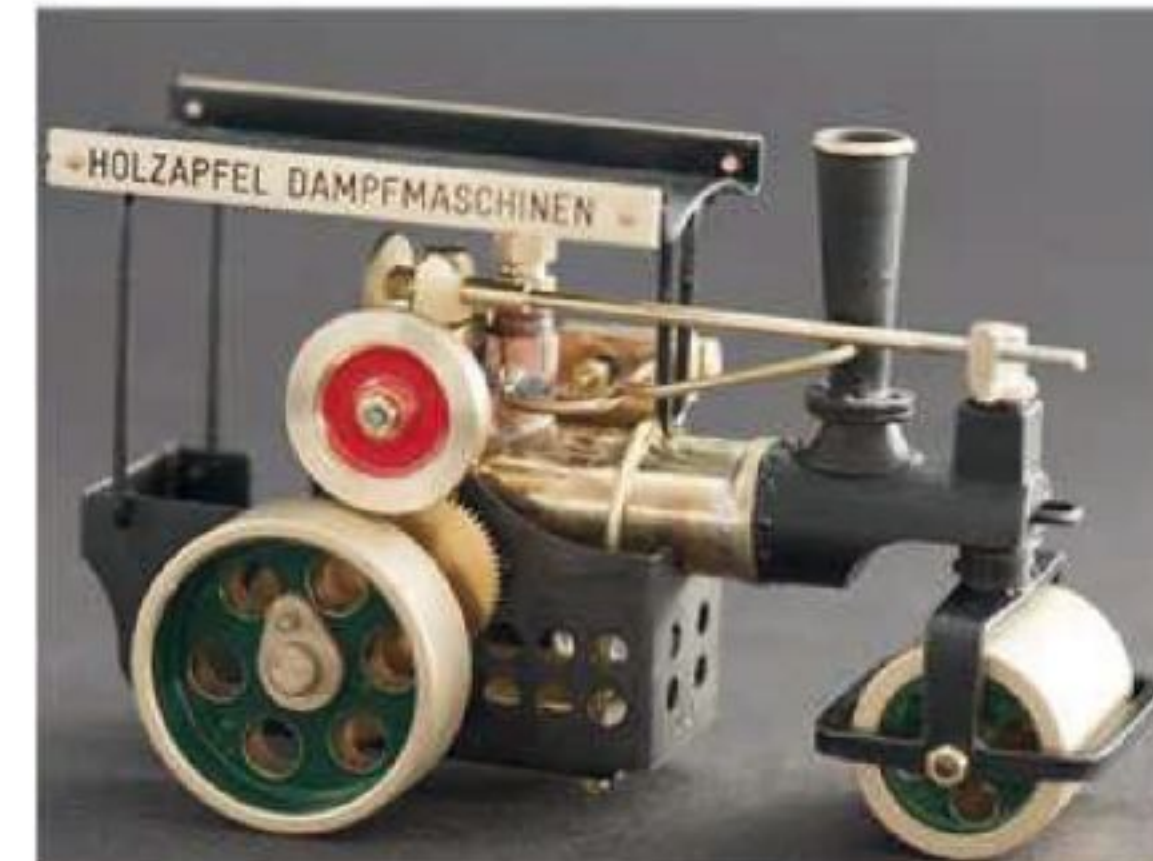
HOLZAPFEL Dampfmaschinen

Das bekannte Geschäft mit 40-jähriger Tradition

Öffnungszeiten: Samstag 09:00 bis 13:00 Uhr

www.holzapfeldampf.ch

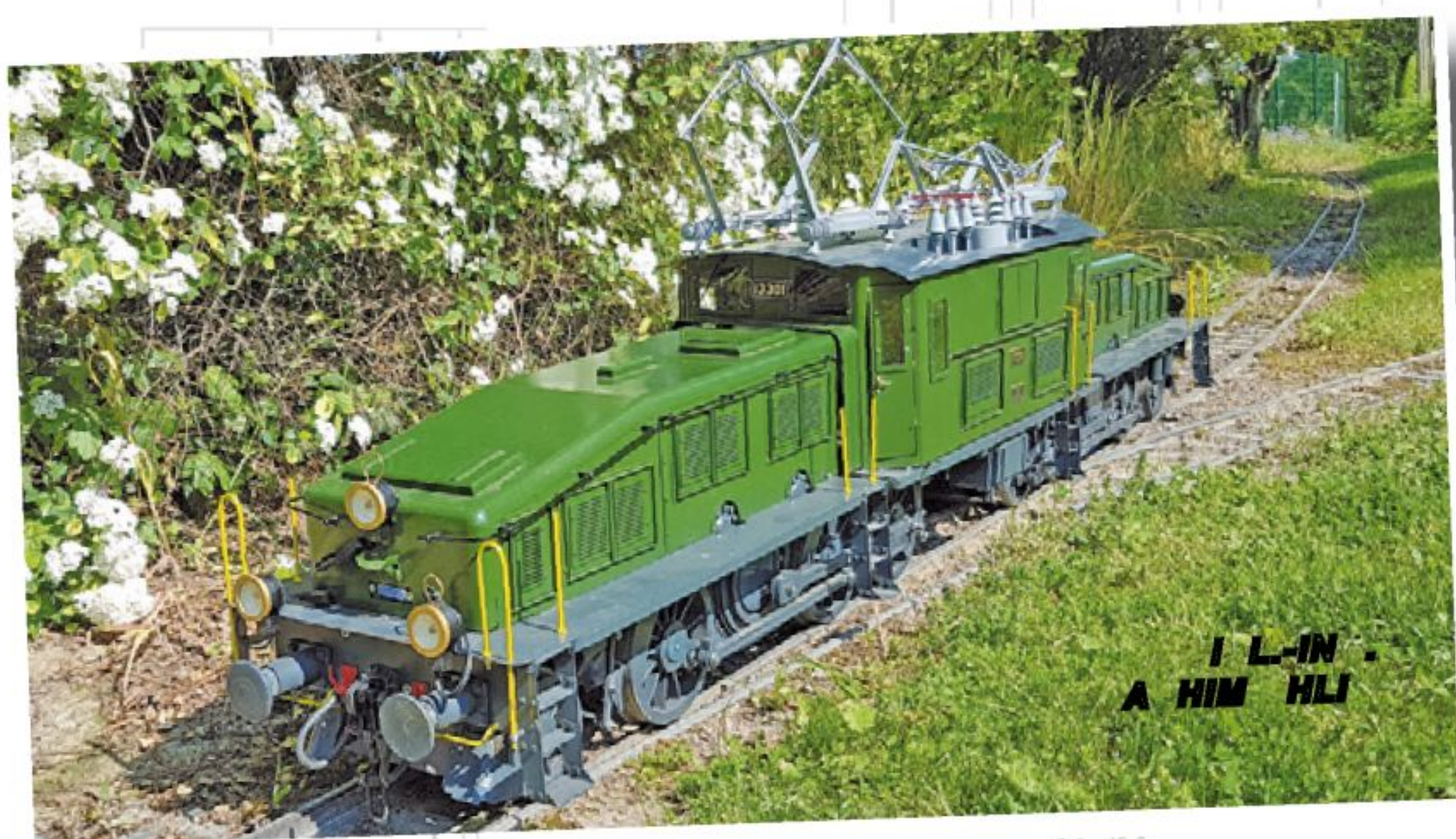
info@holzapfeldampf.ch



Dipl.-Ing. Joachim Uhlig

Das SBB-Krokodil Be 6/8 III

eine Bauanleitung



Das SBB-Krokodil Be 6/8 III

eine Bauanleitung



25 Planzeichnungen DIN A2
1 Begleitheft DIN A4 à 32 Seiten,
zzgl. Stücklisten
Best.-Nr. 9864
Preis € 98,-

Der Bauplan des Modells **SBB-Krokodil Be 6/8 III** beinhaltet 25 Planzeichnungen im Format DIN A2, Stücklisten aller benötigten Teile und ein umfassendes Begleitheft mit detaillierter Baubeschreibung. Wie das Original besteht das Modell aus drei wesentlichen Teilen: Je ein vorderes und ein hinteres Triebdrehgestell, verbunden durch einen Wagenkasten (Führerhaus).

Die Antriebe basieren auf Motoren von OKIN mit je 80 W Leistung bei 18 V Betriebsspannung. Alternativ gibt es eine passende Konstruktion mit dem leistungsstärkeren Motor MY6812.

Damit das SBB-Krokodil transportiert werden kann, ist die Lokomotive außerdem ohne Werkzeug mit wenigen Handgriffen trennbar.

Neckar-Verlag GmbH • Klosterring 1 • 78050 Villingen-Schwenningen

Tel. +49 (0)77 21 / 89 87-38 • bestellungen@neckar-verlag.de • www.neckar-verlag.de

GARTEN BAHNEN





Foto: Martin Röhrig

Lokwechsel in New Romney.

Am Nachmittag des 15. August 2014 hat No. 10 „Dr Syn“ den Zug aus Dungeness von No. 9 „Winston Churchill“ übernommen. Auf dem verschlungenen Weg ins BW hält deren Lokführer für einen kurzen Plausch unter Kollegen nochmals an, ehe der Zug um 4.05 p.m. seine Fahrt fortsetzt und dem Zielort Hythe entgegen eilt.

Die beiden Lokomotiven sind Schwesternmaschinen, die 1931 von der Yorkshire Engine Company in Sheffield im Stil der Canadian Pacific fertiggestellt wurden. Ihre Kessel stammen von Krauss in München.

TERMINE

Es wird empfohlen, sich vor Antritt einer längeren Anfahrt beim jeweiligen Veranstalter über evtl. Änderungen zu informieren!

Stand 02.11.2017 – ohne Gewähr

PLZ 00000 – 19999

Minibahnclub Dresden e.V.; SMV 154, Jägerstraße 40, 01099 Dresden. Info: W. Krenitz, Neuhofweg 16, 01640 Coswig, Tel.: +49(0)3523/700962, Gruppe Gartenbahn, E-Mail: gartenbahndd@gmx.de, Internet: www.Minibahnclub-Dresden.de

Das Gartenbahngelände ist an den Fahrtagen in der Zeit von 11.00 Uhr bis 17.00 Uhr frei zugänglich. Verfügbare Spuren und Streckenlänge: 5 Zoll (127 mm), ca. 600 m Dampfbetrieb.

Dampffreunde Berlin-Brandenburg; www.dampffreunde-berlin-brandenburg.de. Externe Teilnehmer mit eigenen Fahrzeugen (Spur 5 + 7¼, Radius 10 m) bitte anmelden! Für die Kesselspeisung steht gefiltertes Regenwasser (dh <2) zur Verfügung. Rückfragen & Anmeldung bei: Norbert Steinemer, Eulenstraße 16, 14612 Falkensee, Tel. +49(0)3322/236287, E-Mail: norbert.steinemer@t-online.de

PLZ 30000 – 39999

MBC Kassel „Steinertseebahn“; Kontakt: Norbert Faupel, Tel. +49(0) 561/83181, Mobil: 0173/9686001

Fahrbetrieb März, April, September und Oktober von 13.00 bis 17.00 Uhr, Mai bis August 13.00 bis 18.00 Uhr

Unsere Anlage wird an jedem ersten und dritten Wochenende betrieben. Hinzu kommen allerdings noch die gesetzlichen Feiertage. Gastfahrer können selbstverständlich an den Fahrtagen bereits früher kommen. Auch zwischendurch kann auf unserer Anlage gefahren werden.

Dampfbahn Gemeinschaft Lengede; Kontakt: O. Waldbrunn: Tel. +49(0) 5307/3018, E-Mail: olaf-waldbrunn@t-online.de; H. Kruse: Tel. +49(0) 05174/1207. Homepage: www.Dampfbahn-Gemeinschaft-Lengede.de

Dampfbahnclub Vellmar e.V.;

Im Gegensatz zur Deutschen Bahn AG fahren wir nicht bei Regenwetter! Fahrplanänderungen und Fahrausfälle wegen Wetterbedingungen oder höherer Gewalt bleiben vorbehalten. Bitte am Fahrtag am Lokscheppen im Ahnepark informieren!

Der Dampfbahnclub im Internet: www.dbcvellmar.de

PLZ 40000 – 49999

Gartenbahn Huserland; Anlage: Spur 5, ca. 400 m. Fahrtage 2017: 09. Dez. Info: M. Huser, Tel: +49(0)2195/69048, Fax: +49(0)2195/933323, E-Mail: michaelhuser@t-online.de und T. Wirths, Tel: +49(0)2191/5925694, Internet: www.huserland.de

Dampf-Bahn-Club Sprockhövel; Anlage: Sprockhövel-Haßlinghausen, Am Beermannshaus 16, gegenüber dem Bistro „An der Kohlenbahn“ am Rad- und Wanderweg. Spur 5 und 7, ca. 220 m, Min. Radius 10 m, Anlage in Aufbau. Info: R. Münch, Tel: +49(0)2332/13074, E-Mail: reiner.muench@online.de, Internet: www.dbc-sprockhoevel.de

Modell-Bahn-Club Düsseldorf; Anlage: Am Kleinfurst 277 (nähe Süstrand am Unterbacher See), Spur 5 und 7, ca. 1100 m, mind. Radius 10,5 m, Steigung an der Bergstrecke 2 %. Fahrtage 2017: 09. Dezember. Info: J. Korth, Tel. +49(0)174/3957876, E-Mail: mbc-duesseldorf@web.de, Internet: http://www.mbc-duesseldorf.de

PLZ 50000 – 59999

MEC Rhein-Lahn e.V.; Abteilung Gartenbahn, Sportplatz Am Viktoria-brunnen, Max-Schwarz-Straße, 56112 Lahnstein.

Die personenbefördernde Gartenbahnanlage in Spur 5 ist von Mai bis Oktober am 2. Wochenende im Monat Samstag zwischen 14.00 und 17.00 Uhr und Sonntag zwischen 11.00 und 16.00 Uhr in Betrieb. Weitere Infos unter www.mec-rhein-lahn.de oder Hans-Josef Müller: +49(0)162/9402905

Mitfahreisenbahn-Koblenz am DB Museum; Schönbornsluster Str. 14, 56073 Koblenz; weitere Infos unter www.mitfahreisenbahn-koblenz.de. Die Mitfahreisenbahn-Koblenz (5 Zoll Anlage) freut sich auf Ihren Besuch! An vielen Fahrtagen gibt es im Museum ein Rahmenprogramm.

Gartenbahn im Maximilianpark Hamm; Ansprechpartner: Andreas Siebert +49(0)160/90703814, weitere Infos unter www.hmgf.de oder info@hmgf.de. Alle Züge mit Dampflokomotive. Bei Ausfall der Dampflokomotive fährt die Diesellokomotive.

Die Eisenbahnfreunde Littfetal e.V.;

Anlage: Es sind ca. 380 m Gleis überwiegend als Dreischienengleis in 5 und 7¼ Zoll verlegt worden. Der kleinste Kreisdurchmesser beträgt 15 m. Die meisten Weichen können über eine Hebelvorrichtung vom Zug aus gestellt werden. An einem Ende der Anlage befindet sich eine Lade-Rampe für Gastfahrzeuge. Eine direkte Zufahrt zu den Gleisen ist ebenfalls vorhanden. Bei allen Terminen ist auch die Modelleisenbahnanlage H0 in unserem Vereinsheim (Bahnhof) in Betrieb. Da es sich um eine Freiluftveranstaltung handelt, ist eine wetterbedingte, kurzfristige Absage leider immer möglich. Dieses wird auf unserer Homepage bekanntgegeben. Weitere Informationen auf der Homepage: www.EF-Littfetal.de. Unser Gartenbahngelände befindet sich unmittelbar neben dem Bahnhof in Kreuztal-Littfeld. Die H0-Anlage im Bahnhof ist ebenfalls in Betrieb. Für Speisen und Getränke ist natürlich gesorgt. Eintritt frei! Veranstalter: Eisenbahnfreunde Littfetal e.V., Ernsdorfstr. 102 a, 57223 Kreuztal, Tel.: +49(0)2732/25961

Dampfbahn Leverkusen; Anlage in Leverkusen-Wiesdorf im Stadtpark. Spur 5 und 7, Min. Radius: 11,5 m, Anlage z. Zt. ca. 380 m (wird erweitert). Fahrtage 2017: 03. Dezember.

Vereinsabende an jedem zweiten Donnerstag im Monat, ab 19.00 Uhr, im Brauhaus am Platz, Wiesdorfer Platz 17, Wiesdorf (Fußgängerzone). Gäste sind jederzeit willkommen. Info: Detlef Seewald, Tel: +49(0)177/3569546, E-Mail: mail@dampfbahn-leverkusen.com, Internet: www.dampfbahn-leverkusen.com

PLZ 60000 – 69999

Dampfbahnclub Rhein-Main e.V.; Auf der Mainspitze 21, 65462 Gustavsburg; weitere Infos unter www.dbc-rhein-main.de oder Tel. +49(0) 6144/4682955.

ESV Bischofsheim; Am Schindberg 23, 65474 Bischofsheim, Homepage: www.esv-grossbahn.de

Feldbahn- & Industriemuseum Wiesloch e.V.; In den Weinäckern, 69168 Wiesloch, Homepage: www.feldbahnmuseum-wiesloch.de

Dampfbahnclub Namborn e.V.; Goethestraße, 66640 Namborn, Spurweite 5 Zoll (127 mm), ca. 600 m Streckenlänge, separate Rundkurse für Publikumsverkehr und Gastfahrer. Weitere Infos unter www.dampfbahnclub-namborn.de, dampfbahnclub.namborn@web.de oder bei Hans-Jürgen Haßdenteufel, Tel. +49(0)681/5016413 oder +49(0)6854/6500

PLZ 70000 – 79999

Ebnater Schättere Club e.V.; Fahrtage immer am 1. Mai und von Juni bis Oktober am ersten Sonntag des Monats, von 12.00 bis 18.00 Uhr. Ralf Dauser, Mobil: 0171/6015653, E-Mail: info@esc-dampfbahn.de. Die Adresse der Anlage: Krautgartenweg in 73432 Aalen (Ebnat)

Eisenbahn-Freunde Bad Schönborn; Freilichtmuseum für Eisenbahnwesen und Eisenbahngeschichte, Personen befördernde Gartenbahnen und Anlagen verschiedener Baugrößen. Homepage: www.eisenbahnfreunde-bad-schoenborn.de

Die Eisenbahn-Freunde Bad Schönborn freuen sich auf Ihren Besuch!

MEC-Balingen; Modell-Eisenbahn-Club Balingen, Vereinsanlage in Bisingen Bahnhofstraße 27. Für das leibliche Wohl ist auf allen Fahrtagen gesorgt. Gastfahrer sind immer herzlich willkommen, Homepage: www.mec-bahlingen.de

Dampfbahnfreunde Ötisheim; Kontakt: Günter Hauke, Dampfbahnfreunde Ötisheim, Stuttgarter Str. 89, 75433 Maulbronn, Tel. +49(0)7043/900051, Privat: +49(0)7043/7591, Homepage: www.dampfbahnfreunde-oetisheim.de

Dampfbahner Plochingen e.V. – Parkbahn in den Neckarauen; Am Bruckenbach 16, 73207 Plochingen. Homepage: www.dampfbahner.de, E-Mail: info@dampfbahner.de, Infotelefon: +49(0)7153/899522. Fahrbetrieb an jedem Sonn- & Feiertag von Ostermontag bis Anfang Oktober 11.00–18.00 Uhr.

Dampfbahnfreunde Sindelfingen e.V.; Clubanlage: Herrenwäldlestraße 17, 71065 Sindelfingen, Homepage: www.dbf-s.de, E-Mail: info@dbf-s.de, Tel.: +49(0)7031/809893 (AB)

Dampflokfreunde Karlsruhe e.V.; Personenbefördernde Gartenbahnanlage in Spur 3,5" und 5". Petergraben, Stadtteil Bulach, 76135 Karlsruhe, Homepage: www.dampflokfreunde.com
Fahrbetrieb von 10.00–17.00 Uhr. Bei extremer Witterung oder höhere Gewalt können Fahrtage kurzfristig ausfallen.

Dampfbahnfreunde Friedrichsruhe e.V.; Die älteste personenbefördernde Gartenbahn in Deutschland (seit 1970) in den Spurweiten 5" und 7¼", Gleislänge ca. 1200 m, auch Rollstuhlfahrer können mitfahren! Adresse: Forsthausweg 10, 74639 Zweiflingen-Friedrichsruhe. GPS-Position: N 49.240778, E 9.528023

Fahrtage ist jeden 1. Sonntag im Monat von 10.00–17.00 Uhr von Mai bis Oktober. Gast-Lokfahrer, Straßendampfmodelle und andere Dampfmaschinenmodelle sind jederzeit willkommen! Homepage: <http://dbf-friedrichsruhe.de>, Information: info@dbf-friedrichsruhe.de

PLZ 80000 – 89999

Modell-Parkeisenbahn Salzachtal e.V. Burghausen; Termine und Infos unserer mobilen Gleisanlage unter E-Mail: Modellparkeisenbahn-burghausen@Googlemail.com und Google-Homepage: parkeisenbahn-salzachtal.e.v.

Ammersee-Dampfbahn; Termine der Mini Bahn Augsburg findet man auf der Homepage: www.mini-bahn-augsburg.de

Parkbahn Neuötting e.V.; Kontakt: www.parkbahn-neuoetting.de

Kleinbahn Waldkraiburg; Kleinbahnfreunde Waldkraiburg im Stadtpark. Mail: info@kleinbahn-waldkraiburg.de, Homepage: www.kleinbahn-waldkraiburg.de

Die Bockerlbahner e.V.; Die Fahrtage finden nur bei trockenem Wetter statt. Änderungen der Termine behält sich der Verein vor. Aktuelles gibt es auf unserer Homepage. Sondertermine: Gerne sind wir für Sie da, z.B. Hochzeitsfahrten, Kindergeburtstage, Kindergartenfahrten, Sonderfahrten aller Art.

Anfragen an: Benno Vogl, Tel. +49(0)8809/163030, Fax: +49(0)8809/922540, E-Mail: benno.vogl@diebockerlbahner.de oder Alfred Büschl Tel. +49(0)8802/8285. Homepage: www.diebockerlbahner.de, E-Mail: info@diebockerlbahner.de, Bockerlbahn an der Tiefstollenhalle/Bergbaumuseum in 82380 Preißenberg.

Fahrtage 2017: Publikumsfahrttag; 03.12. von 13.00 Uhr bis 18.00 Uhr Weihnachtsmarkt; 31.12. von 13.00 Uhr bis 16.00 Uhr Silvesterfahrt

Schwäbischer Eisenbahnverein Dampfbahn Kürnbach; Die Dampfbahnanlage beim Oberschwäbischen Museumsdorf Kürnbach.

Dampfzug-Fahrten: immer am 2. und 4. Sonntag im Monat ist die Dampfbahn zwischen 11.00 Uhr und 17.00 Uhr in Betrieb sowie zusätzlich bei besonderen Veranstaltungen im Museum. Der Zugang zur Dampfbahn ist über den östlichen Parkplatz kostenfrei, ausgenommen am Dampffest, Kinderfest, Oldtimer-Traktorenfest und Herbstmarkt. Der Übergang zum/ins Museum jedoch ist kostenpflichtig. Weitere Informationen im Internet unter www.schwaebischer-eisenbahnverein.de

Mini-Bahn im Bahnpark Augsburg; weitere Informationen auf der Homepage: www.bahnpark-augsburg.eu

PLZ 90000 – 99999

Modellbauverein Naila – Parkeisenbahn Froschgrün e.V.; Anlage: Parkeisenbahn Froschgrün/Naila, Spuren: 5 Zoll, Homepage: www.parkeisenbahn-naila.de, E-Mail: info@parkeisenbahn-naila.de

Kontakt: 1. Vorsitzender: Stephan Kneip, Sonnenstr. 7, 95119 Naila, Tel. +49(0)9282/39363, E-Mail: kneip@parkeisenbahn-naila.de. Schriftführer Hans-Jürgen Frank, Blumenstr. 28, 95119 Naila, Tel. +49(0)9282/8004, Fax +49(0)9282/8039, frank@parkeisenbahn-naila.de

Fahrtage jeweils an den Sonntagen vom 04. Juni bis 01. Oktober 2017 bei schönem Wetter von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr auf der Parkeisenbahn im Froschgrüner Park in 95119 Naila.

Kreiskleinbahn Kirchberg-Schönheide, Dampfbahnfreunde Unterfranken; Dienststellenleiter BW Kirchberg: Werner Weigel, E-Mail: weigel.werner@freenet.de, Homepage: www.kreiskleinbahn-kirchberg.de
Anmeldung erwünscht: Tel.: +49(0)173/6722584 oder weigel.werner@freenet.de. Bei Schlechtwetter ist ein Ausfall des Fahrtages auf der 5"-Anlage möglich. Bitte bei Unsicherheit unter obiger Nummer den aktuellen Stand erfragen.

SCHWEIZ

ATAF – Associazione Ticinese Amici della Ferrovia; Die Züge fahren nur bei schönem Wetter. Kontakt: ATAF, casella postale 1005, 6648 Minusio, Homepage: www.ataf.ch, www.facebook.com/atafminusio
Fahrtage am 02.12.2017 von 14.00 bis 16.30 Uhr

Modelleisenbahn Club Einsiedeln (MECE); Veranstaltungen: Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung für Jung und Alt. Die Fahrten sind kostenlos. Wir danken für ihren Unkostenbeitrag in die Spendenkasse. Kiosk geöffnet. Infos zu allen Anlässen findet man unter www.mece.ch

Liliput-Dampfeisenbahn Mobilrail; CH 8645 Jona, Tel: +41(0)77/4402487, Internet: www.mobilrail.ch.

Die Liliput Dampfeisenbahn Mobilrail mit mobilen Geleisen mit Spur 7¼ Zoll fährt zu Festen, Anlässen und Jubiläen in der Schweiz mit bis zu 3 Zügen mit 2 Dampf- und einer Elektrolokomotive.

Ysebaehnl-am-rhy; Homepage: www.ysebaehnl-am-rhy.ch

Swiss Vapeur Parc; CH 1897 Le Bouveret

Streckenlänge: 1500 m, Spurweite: 5" und 7¼". Öffnungszeiten und Auskünfte: Telefon: +49(0)244814410; Fax: +49(0)244815470, Homepage: www.swissvapeur.ch, E-Mail: info@swissvapeur.ch

GBSt Gartenbahn Staufen; Holzgasse „Buechrüti“, CH-5603 Staufen
Streckenlänge 1235 m, Spurweiten 5" und 7¼". Öffentliche Fahrtage (gratis): von April bis Ende Oktober jeden 2. und 4. Sonntag im Monat von 13.00 bis 16.00 Uhr. Mit Kiosk-Betrieb. www.gartenbahn-staufen.ch

WBF-Wald-Bahn-Felben; Private 7 Zoll Feldbahneranlage mit Diesel-lohre und Dampflok. Informationen bei der Familie Schär, Gartenstrasse 8, CH 8552 Felben-Wellhausen oder Telefon +41(0)527701330

ÖSTERREICH

Mini Dampf Tirol; Gartenbahn – Barwies Mieming Tirol, Kontakt: Tel. +43(0)699 11329681, info@minidampftirol.at, Adresse: Barwies 345b, A-6414 Mieming, Homepage: www.minidampftirol.at

Dampf Bahn Club Graz; Gartenbahn im Park des LKH Graz Süd-West, Standort Süd Wagner-Jauregg-Platz 1, 8053 Graz. Die aktuellen Fahrtage sowie die Kontaktdaten finden Sie auf unsere Homepage www.dbc-graz.at

Tschechien

Parkeisenbahn Olympia Brno; Regelbetrieb von Mai bis Oktober, Sa., So. und Feiertage. Länge der Strecke für 127/184 mm: 1.450 Meter, insgesamt sind ca. 2.000 Meter Gleis verlegt. Anmeldeformulare auf www.smpd.cz

Belgien

Stoomgroep Turnhout; Informationen: www.stoomgroep.be, Kontakt: Tel. +32(0)499/180382, Tel. +32(0)14/429074 (Klubhaus)

PTVF; Petit Train à Vapeur de Forest, Kontakt: Renato Talamini +32(0)471361378. Clubhaus: +32(0)23766996. Termininformationen auf der Homepage: <http://ptvf.fte2.org>

Niederlande

Modelbouwvereniging Twente (MVT); Clubhaus: Beltrumbrink 52a, 7544 ZD Enschede; Spur 3½, 5 und 7¼ Zoll. Jedes Jahr: „Tag der offenen Tür“ am ersten Samstag des Monats Juni.

Homepage: www.mvtwente.nl. E-Mail: info@mvtwente.nl

Dänemark

Modelparken Danmark; Herzlich Willkommen im Modelparken Danmark! In Egå bei Aarhus. Öffentliche Fahrtage: Von Ostern bis Mitte Oktober jeden Sonntag (im Juli auch mittwochs 10.00–15.00 Uhr). Spurweite 184 mm. Homepage: www.modelparken.dk, E-Mail: mail@modelparken.dk

Italien

Erlebnisbahnhof Naturns in Südtirol; Gartenbahn mit Dampf- und Dieselloks in 7¼ Zoll, Fuß- und Hebelraisine. Ausstellungen zur Rhätischen Bahn, Laaser Marmorbahn und Brenner Basistunnel, sowie jeden Sonntag ein anderer Eisenbahnfilm. Öffnungszeiten: Vom 7. Mai bis 29. Oktober, jeden Sonntag von 14.00 bis 18.00 Uhr. Adresse: I-39025 Naturns, Staben 34a. E-Mail: info@eisenbahn.it, Homepage: www.eisenbahn.it

Termine und Änderungen bitte melden an: mannek@neckar-verlag.de. Die Veröffentlichung ist kostenlos.

Anzeigen

Bauzeichnungen für Dampflokomotiven und Gartenbahnen

Konstruktionen von Hans F. Wittmann:

Modell	Spur	Maßstab	Preis €
BR 78.1 (Umbau P8)	5	1:11	110,-
BR 38 (pr. P8), o.T.	5	1:11	110,-
Österr. U.1-7	5	1:6	80,-
Solveig	5	1:11	88,-
BR 70 (bay. Pt 2/3)	5	1:11	82,-
BR 64 (Bubikopf)	5	1:11	88,-
BR 24 (Steppenpferd) o.T.	5	1:11	88,-
Tender 3 T 17	5	1:11	18,-
Agamemnon	5	1:6	110,-
BR 89.70 (pr. T3)	5	1:11	110,-
BR 98.3 (bay.Ptl 2/2) Glask.	5 od. 6M	1:10	88,-
BR 72.1 (bay. Pt 2/4)	5	1:11	93,-
DTW 420 (Gepäcktriebw.)	5	1:11	93,-
pr. T4	5	1:11	80,-
Renee	5	1:5	78,-
Vrenli (Schweiz. Werklok) o.T.	5	1:11	74,-
Tender 2 T 5	5	1:11	18,-
V-29 (Schmalspurdiesellok)	5	1:8	93,-
BR 98.75 (bay. D VI) 'Berg'	7	1:8	93,-
Alberich (Straßenbahnlok)	3	1:11	68,-
Samson	3	1:16	78,-
Virginia	3	1:16	96,-
Wiesel Ilm	Ilm	1:22,5	82,-
Felix	Ilm	1:22,5	82,-
Herkules	I	1:32	78,-
o.T. = ohne Tender			

Preise einschl. 7 % MwSt., zuzüglich Versandkosten.

Zu beziehen über:
GarBa-Verlag, Landhausweg 25, D-71093 Weil im Schönbuch

Für viele der oben genannten Modelle bietet die Firma Live Steam Service, R. Schuhmacher, Ringstraße 24, 83128 Halfing Gußteile, Blechteile und Ausrüstungsteile an.

Präzisionsmodellbau Dipl. Ing. Peter Meyer bietet an:

Kompletten Bausatz für eine Preußische Dampflokomotive T3 in Echtdampf im Maßstab 1:11 (5")



Das Modell ist fein detailliert. Sämtliche beweglichen Teile sind aus hochwertigem Werkzeugstahl hergestellt.

Viele Bauteile wie Räder, Pufferkörbe, Kupplung, Kamin, Ramsbottom-Hosenrohr, Loklampe, Handräder usw. wurden mit aufwendigen Gießwerkzeugen im Feingussverfahren in Edelstahl und Bronze gegossen. Alle Armaturen, Zurüstteile usw. sind in fein detaillierter Ausführung hergestellt.

Daten zum Modell:

Spurweite: 127 mm (5"), Zylinderbohrung: Ø 32 mm
Länge über Puffer: 760 mm, Kolbenhub: 50 mm
Kesselmaterial: Kupfer hart gelötet mit Zertifikat
Kesseldruck: max. 8 bar, Treib- und Kuppelrad: Ø 100 mm
Gewicht : ca. 55 kg

Auf Anfrage können auch Teilkomponenten wie Kupplungen, Räder, Zylinder, Puffer usw. geliefert werden.

Anfragen an

Dipl. Ing. Peter Meyer • Schelcherweg 11 • 82054 Sauerlach
Telefon 08104/325 • Mobil 0172/6032433



Modell Nr. 8856, 5 Zoll, mit Doppelachspumpe, Dampfpumpe, Luftbremsen, Blattfederung mit Ausgleich.



Elektrolokomotive Modell Re 420-230-5, LION, 5 Zoll,



Modelle Re 4/4II, Rot und Grün, Bedienwagen, 5 Zoll

Diverse Bauteile, Wagen, Drehgestelle, Bremsventil:
Mehr Infos, Technische Daten, Katalog und Preisliste unter:
www.orbotech.ch

ORBETECH AG • Keltenweg 6 • CH- 6312 Steinhausen
Tel. 0041 41 743 02 72 • Fax 0041 41 743 02 74 • info@orbotech.ch

www.neckar-verlag.de

Privatanzeigen (private Inserenten, nicht gewerbliche Texte) können nur schriftlich, nicht telefonisch entgegengenommen werden.

Der Einfachheit halber bitte möglichst den vorbereiteten **Bestellschein** verwenden, der in fast jedem Heft zu finden ist. Bitte auf jeden Fall **deutlich und unmissverständlich** schreiben. In eine Zeile passen durchschnittlich 34 Anschläge (Buchstaben, Ziffern, Satzzeichen, erforderliche Zwischenräume = jeweils 1 Anschlag).

Anzeigenschluss ist am 02.01. für Ausgabe 1, am 30.03. für Ausgabe 2, am 29.06. für Ausgabe 3 und am 28.09. für Ausgabe 4. Wenn Anzeigentext und Zahlung nach Anzeigenschluss eingehen, erfolgt die Veröffentlichung automatisch in der nächstfolgenden Ausgabe.

Privatanzeigen in der Zeitschrift **GARTENBAHNEN**

bis 8 Zeilen kostenlos

jede weitere Zeile 2,50 Euro. Anzeigen mit Bild 5,- Euro.

Einfache Abwicklung: **Vorauszahlung** in bar, Überweisung, Kreditkarte (Visa, Master) oder Abbuchung. Gleichzeitig wird Ihre Anzeige im Internet unter www.neckar-verlag.de veröffentlicht!

PLZ 2...

Echtdampf-Lok „Solingen“ 7¼ mit Bedien-Tender, + evtl. AKKU-Rangier-Lok, 4 Wagen, ca. 120 m Thul-Gleis, 6 Weichen, VHB abzugeben: Tel. 0160/99045844. 201



PLZ 6...

7¼-Zoll – Günstig zu verkaufen: Großes Konvolut (Schie-

nen, Loren, Dampfloks, Akku-lok). Tel. 06103/2027154, Mobil 0157/52058868, MartinGrieshaber@yahoo.de. 601

PLZ 7...

Verkaufe kompletten Bausatz Maxitrak „Chaloner“ 5 Zoll, neu, kohlebefeuert. Teilweise zusammengebaut, wegen Krankheit abzugeben, Preis € 4000,-. Info: 0176/11987730. 701

PLZ 8...

Verkaufe: LGB 20821 3 Truck Shay, Spur 2 m aus Metall von Aster, lim. Sondermodell von 1996, No. 166 von 400 Exempl., UPE: DM 6750,- = € 3451,-, NEU (nur

Testfahrt!), OVP in Holzbox, Preis € 3980,-; E-Mail/Betreff „LGB-Aster“ an wupo.why@web.de 801

Österreich...

Spur 5“ BR64 nach Hans F. Wittmann + 4-achs. Bedienwagen. Lok-Konstruktion teilw. geändert (1C1-Rollenlager 42CrMo4-Radreifen, Kesselblech – 4 mm Stahl, Wasserbehälter, Linkpumpe nach links, Kompr. atrap. rechts). Rohgussteile, Armaturen, Handwasserpumpe, Injektor u. LINK-Pumpe v. Live Steam Service. Zusätz. Schienenmaterial ~35 m. Bogenschienen ~8000 mm Radius, 1 linke + 1 rechte Weiche m. Handbedienung, 1 Wendevorrichtung 180°. Alles Eigenfertigung – Lok probegefahren. Weitere

Probefahrten auf Gartenbahnanlage. Verkauf aus Altersgründen. Infos per E-Mail: manfred.dorfer@gmx.at, Tel: +43/7256 8769; +43/66456 83158. A001



ANZEIGEN- UND
REDAKTIONSSCHLUSS

**GARTEN
BAHNEN**

1/2018 ist der
29.12.2017

Anzeigen

POSTER- AKTION



Das Poster in der Heftmitte der **GARTENBAHNEN** 4/2017 stammt von Herrn Martin Röhrig. Wir bedanken uns sehr herzlich für die Einsendung.

Haben auch Sie ein tolles Bild, das Sie uns zur Verfügung stellen können?

Wenn Ihr Bild 2018 in den **GARTENBAHNEN** veröffentlicht wird, erhalten Sie ein kostenloses Jahresabonnement. Mitmachen lohnt sich!

Bitte senden Sie Ihr Bild an unsere Redaktion:
Neckar-Verlag GmbH
Redaktion Gartenbahnen
Klosterring 1, 78050 Villingen-Schwenningen
oder per E-Mail an mannek@neckar-verlag.de

Bitte beachten Sie, dass nur hochauflösende Bilder zum Druck geeignet sind.

ZUKUNFT SCHON HEUTE
Konventionelle oder CNC gesteuerte
Dreh-, Bohr- und Fräsmaschinen

Fräsmaschinen
bereits ab 2.199,00 Euro

Drehmaschinen
bereits ab 2.199,00 Euro



Made in
Germany

WB
1885

WABECO
MASCHINENMANUFAKTUR seit 1885



drehen



fräsen



bohren

Walter Blombach GmbH
Am Blaffertsberg 13
42899 Remscheid
Telefon +49 2191 597-0
info@wabeco-remscheid.de
www.wabeco-remscheid.de



*Auf der Feldbahn fährt sich's gut
Weil sie ihre Pflicht stets tut
Aber just wenn man sie preist
Ist der Zug auch schon entgleist*

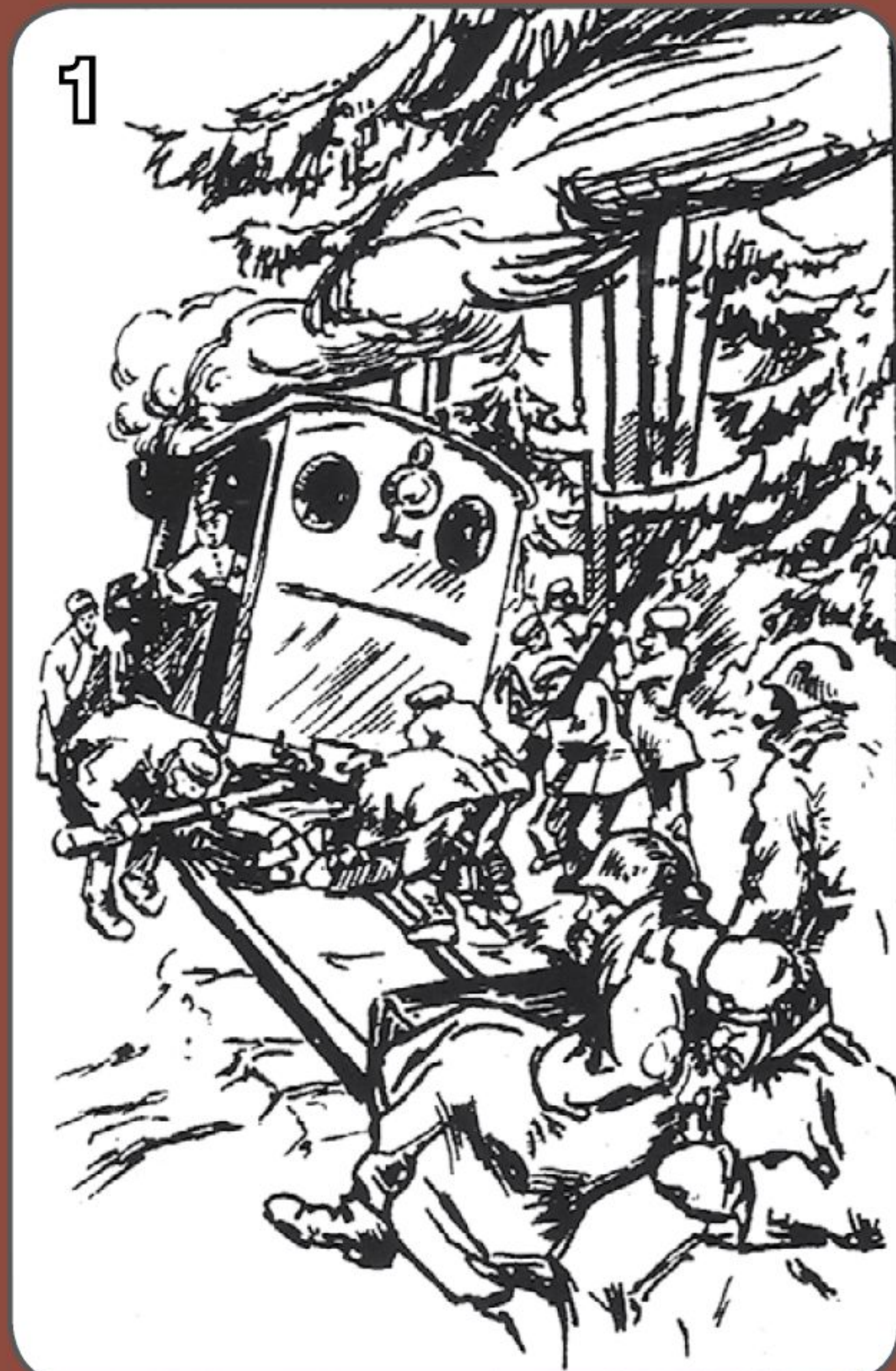


Foto: Sammlung Günter Krall

Es ist wieder soweit, die dunkle Jahreszeit bringt Ruhe auf die Gartenbahnen, für die Loks und Wagen ist Pflege und Werkstattzeit angesagt. Das alljährliche Abdampfen, draußen auf den Anlagen, ist vorbei. Ruck zuck ist wieder eine Gartenbahnsession Geschichte und neuere Erinnerungen lassen noch mal die verschiedensten Momente unseres schönen Hobbys in Gedanken kreisen. Wenn ich so an das diesjährige Andampfen im Frühjahr zurückdenke, da ging mir der obige Reim um Bild 1, den ich in einem Buch über Feldbahnen entdeckt hatte, durch den Kopf, als ich mit meiner kleinen Dampflok über die Schienen der Vereinsanlage zuckelte. Das erste Mal fahren auf der Gartenbahn nach der langen Winterpause hat für mich immer was mit einer besonders vorsichtigen Vorgehensweise zu tun. Die Erfahrung bringt es mit sich, ein störender Schotterstein hier, der eine Weiche verklemmt, da vielleicht ein Ast, ein Teilstück der Schienen, was im Winter abgesackt ist oder eine schadhafte Dichtungsstelle an der Lok, die mürbe geworden ist. Irgendetwas ist immer, besonders an einer Dampflok, ob groß oder klein, eine gewisse Portion Achtsamkeit gehört zum Fahren mit Dampf dazu. Sind die ersten Runden erfolgreich gefahren und die Schienenträumer haben den Weg geräumt, geht es richtig los, dann heißt es: „Die Gartenbahnsession ist eröffnet“. Jetzt rollen die Züge, so auch meine Feldbahn-Dampflokomotive, nicht schnell, aber gemütlich geht es voran. Über meine Cn2t-Dampflokomotive, die auch auf dem Titelbild zu sehen ist, möchte ich nun etwas erzählen.

HARTMUT HÖLLER

„Meine“ Cn2t-Dampflokomotive

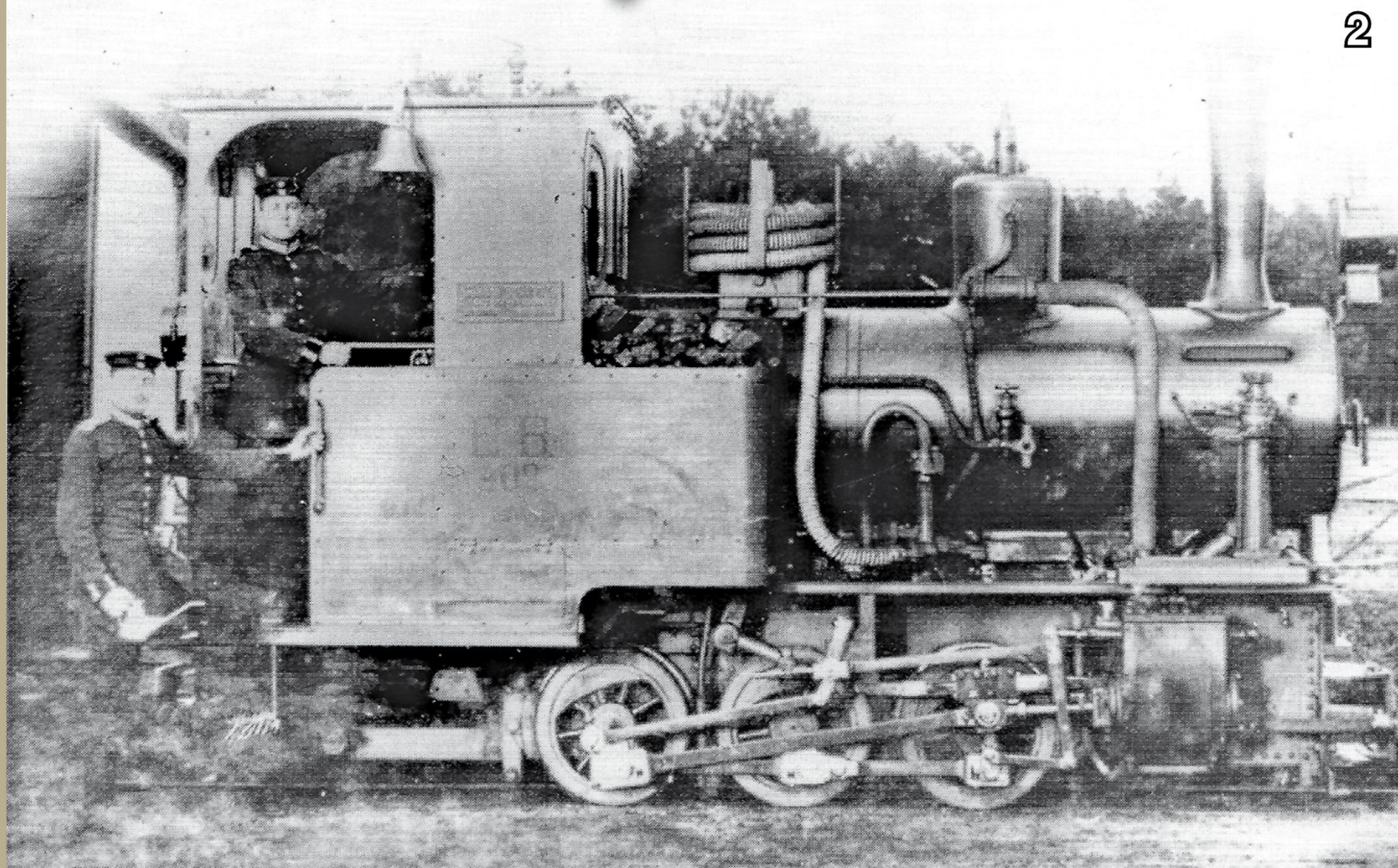
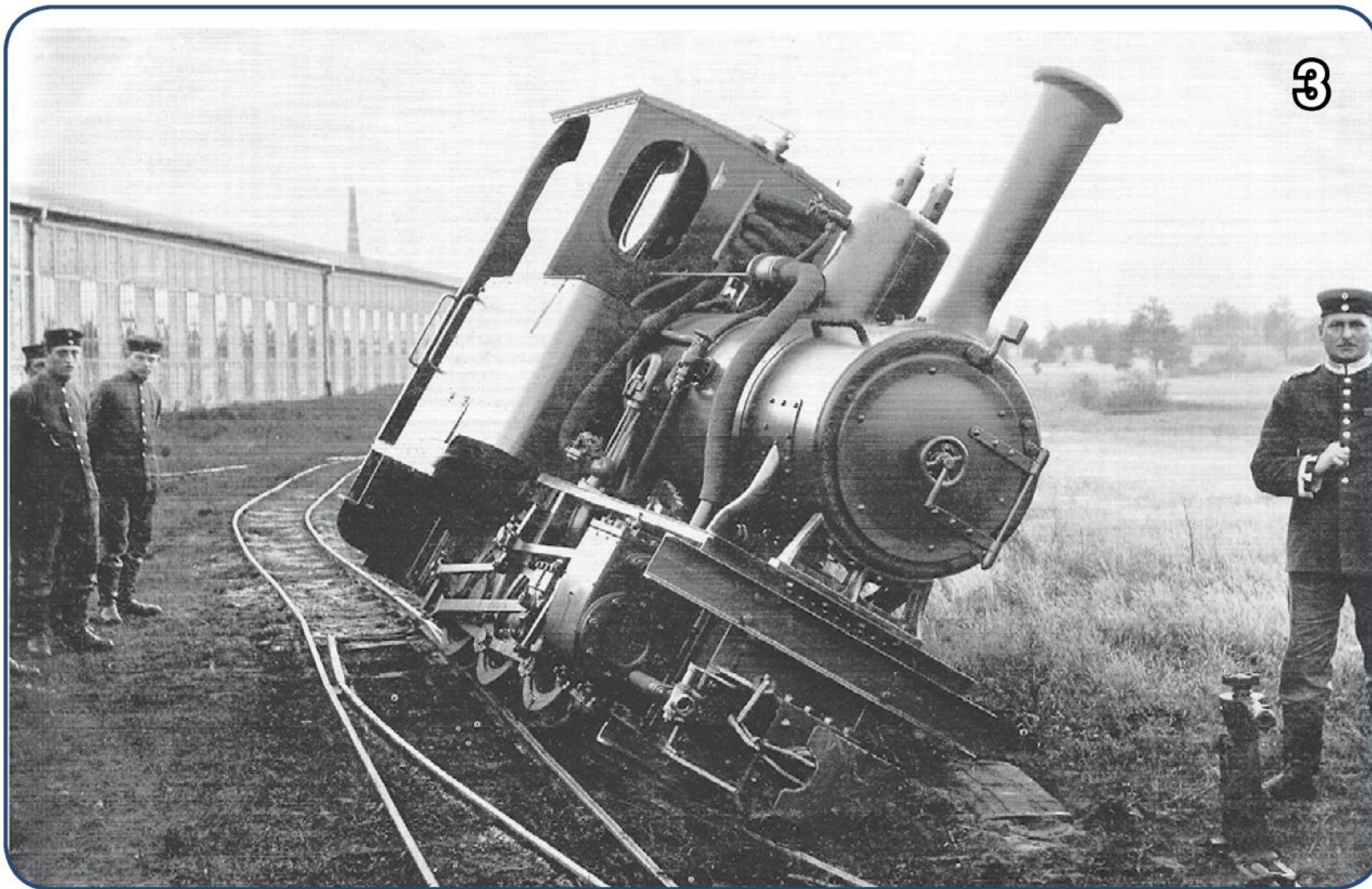


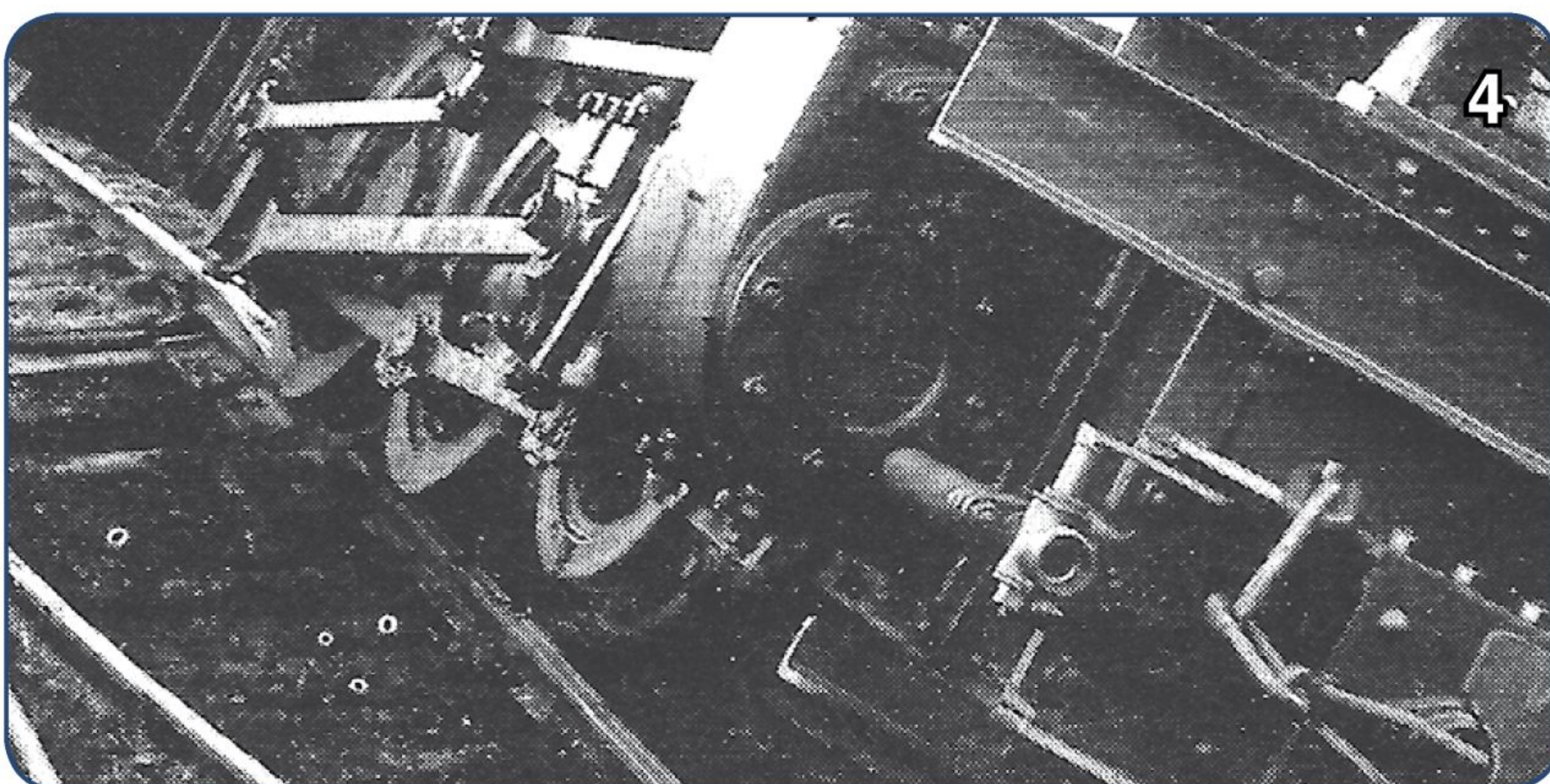
Foto: Sammlung Nicolaus Günzl

Die Lok, die im Maßstab 1:4 gehalten ist, erinnert mich sehr an einen Dampflokomotiv Typ aus alter Zeit, von dem es heute noch einzelne Originalfahrzeuge gibt. Sogar neu gebaut, als Nachbau, der auch im FFM-Feldbahnmuseum Frankfurt fuhr. Ich finde meine kleine Lok lehnt sich, vom Erscheinungsbild her, sehr an eine von O&K, sprich Ohrenstein und Koppel, gebaute Cn2t-Feldbahn-Dampflokomotive an. 150 Stück dieser Cn2t-Dampfloks, die von O&K in Berlin gebaut wurden, gingen an die Heeresfeldbahn. Geplant war das Durchnummerieren der Loks mit HFB-Nummern, von 400–549. Die ersten Maschinen wurden im September 1914 an die Heeresfeldbahn ausgeliefert, die letzten noch 1918. So lange zog sich die gesamte Auslieferung hin. Darüber hinaus lieferte Henschel aus Kassel wohl auch ein paar Maschinen dieses Lok Typs, in der gleichen Leistungsklasse, an die Heeresfeldbahn. Die Eisenbahntruppen verfügten über die 50 PS starke Maschinen-Version der O&K-Cn2t. Diese dreifach gekuppelten Tender-Lokomotiven unterschieden sich von den 40 PS Standard O&K B-Kuppler Dampfloks hauptsächlich durch die dritte Achse plus mehr Leistung. Die Cn2t Loks gehörten mit zu den Vorläufern der späteren D-Kuppler Brigade Dampflokomotiven, die wiederum über noch mehr Leistung verfügten, durch größere Wasserkästen auch mehr Wasser mitführen konnten. Die nebenstehenden Bilder zeigen die typischen, mit Speichenrädern bestückten Dampfloks der Bauart Cn2t. Vor über 100 Jahren wurden sie von der Firma O&K gebaut. Ihre Fahrwerke hatten standardmäßig 600 mm Spurweite und waren für den oft sehr harten Einsatz auf Feldbahnschienen ausgelegt. Außer der Standard Spurweite wurden O&K Dampfloks des abgebildeten Cn2t-Feldbahn Lok Typs auch für 750 mm bestellt. Aus der O&K-Serie 7421-7432 zum Beispiel, für den Einsatz auf der Festung Grodno. Interessanterweise wurden dann 715 mm daraus. Mit 715 mm Spurweite hat man im Dezember 1914 an die Kruschwitzer Verkehrstruppen geliefert. Was Spurweiten betrifft, war bei der Eisenbahn nachweisbar alles möglich, ob originale Eisenbahnen, ob Modelleisenbahnen, ob Gartenbahnen mit oder ohne Personenbeförderung.

Bild Nr. 2 wurde vor mehr als 103 Jahren aufgenommen! Nach Listen war die Auslieferung dieser Cn2t-Dampflokomotive (O&K 8003/1914) im September 1914. Somit gehörte diese Lok zu den ersten dreiachsigen Lokomotiven dieses O&K Typs, die an die Heeresfeldbahn geliefert wurden. Man kann auf dem Kohlekasten die Aufschrift



So etwas passiert nicht nur auf der Gartenbahn: Lok-Entgleisung wohl ohne Personenschaden. So kann es gehen, wenn eine Weiche falsch gestellt wurde. Das Bild der O&K-Cn2t-Lok entstand in Rehagen Klausdorf, im Zentraldepot der Heeresfeldbahn. Die Lok kam von einem Abzweig und entgleiste an der Weiche, die auf „Geradeaus“ gestellt war. Diese Fahrt auf Schienenwegen verlief für den nagelneuen Dreiachser recht holprig, die Dampflokomotive war fabrikneu im Mai 1916. Foto: Sammlung Rüdiger Fach



Wasseranschluss direkt am Handhebelventil. Sammlung Rüdiger Fach, Bildbearbeitung Hartmut Höller (Bildausschnitt-Vergrößerung aus Bild 3)

„E.B.402“ gerade noch erkennen. Die ursprünglich vorgesehenen HFB-Nummern 400-549 für die C-Kuppler wurden, aus logistischen Gründen, an die zahlreichen nachkommenden Brigade-Lokomotiven weiter vergeben. Gut zu erkennen ist der Wasserschlauch, mit entsprechender Installation und der Wasserheber. Damit wurden die Tender der Loks an geeigneten Wasserstellen durch das Saughebeprinzip gefüllt.

Auf dem Bild 3 und der Bildausschnitt-Vergrößerung Bild 4, wo die entgleiste Lok zu sehen ist, kann man den vorderen Wasseranschluss für die Wasserwagen der Heeresfeldbahn sehen. Hier war die Möglichkeit für die Wasserdurchleitung vom hinteren Wasseranschluss zu dem vorne gegeben. Die Anschlussventile, hinten sowie vorne, waren direkt mit der Kesselspeisewasser-Verrohrung der Lok verbunden. Was praktische und interessante Möglichkeiten der weiteren Wasserdurchleitung, für das Kuppeln mit Dampfloks, als Vorspann und vor der Lok eingesetzte Wasserwagen mit sich brachte.

Ein Postkartenbild (nebenstehende Seite auf Bild 13) zeigt, wie erstaunlich es immer wieder ist, wenn man sieht, was mit Eisen auf Eisen und 50 PS so alles weggezogen werden kann. Ein langer, vollbeladener Zug, eingehakt an der Kupplung einer O&K Cn2t-Dampflokomotive, im Übergabebahnhof Gradsko, ist bereit zur Abfahrt. 650 Tonnen Güter und 1000 Mann sollen täglich, so wurde berichtet, auf der Kleinbahnstrecke Gradsko-Drenowo befördert worden sein. Diese Strecke wurde bis 1918 weiter gebaut, über Zopolcani bis Kanatlarci, vorher wurden Prilep und Kazani angefahren. Man beachte den Durchmesser der Loklaterne, im Verhältnis zur Rauchkammertür der Dampflok, diese Petroleumlampen wirkten riesig. Deren Nutzen lag sicher darin, dass man zwar gesehen wurde trotz einer geringen Lichtleistung der Dochtlampen, dennoch möglichst viel selber sehen wollte. Im Schein der großen Stirnlampen war das, bei den geringen Geschwindigkeiten der Züge, wohl noch gerade möglich. Im Gegensatz zu einer hochmodernen 01 Schnellzuglokomotive, die mit 120 Sachen angezischt kommt. Hier richtet sich der Fokus hauptsächlich auf das Gesehenwerden, schnell zum Stehen kommen geht nicht und Zeit zum genauen Schauen bleibt nicht, da darf halt nichts im Weg stehen.

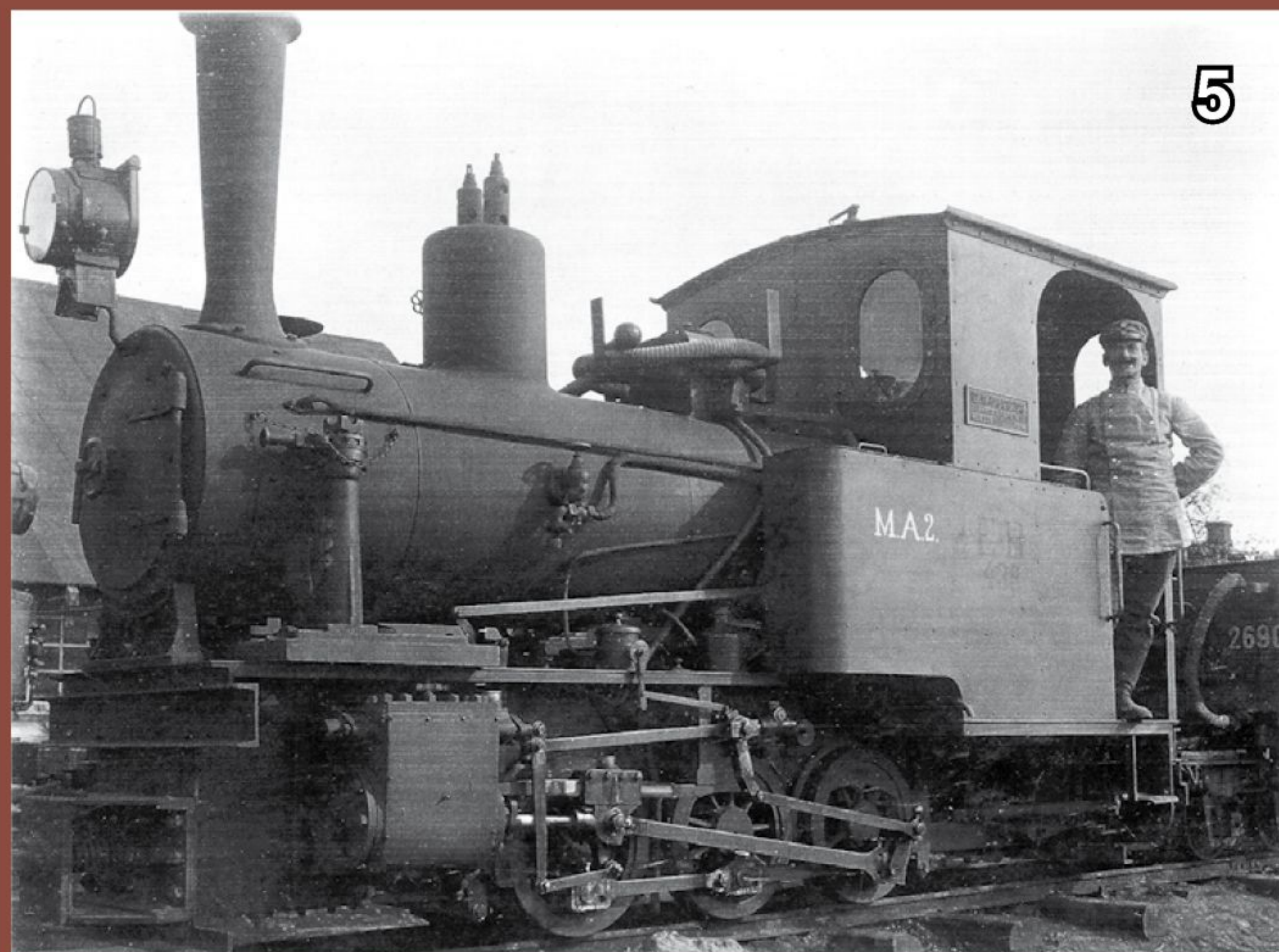


Bild 5 zeigt die Cn2t-Lok (O&K 8039/1914) mit ursprünglich aufgemalter HFB-Nummer 438, die Nummer ging 1915 an eine Brigade Lok. Die Dampflokomotive machte, vom Maschinenamt 2 im Betriebsmittelpunkt Zamosz, später ihren Weg zum Ungarischen allgemeinen Kohlenbergbau. Foto: Sammlung Günter Krall



Foto: Keith Burgees. Weitere Informationen im Internet: www.nykarlebyjernvag.webs.com



Foto: Keith Burgees



Bild 6 zeigt eine Cn2t-Dampflok, die als O&K 7325/1920 von Ohrenstein und Koppel in Berlin gebaut wurde. Die Maschine verfügt über 30 PS und ist als Lok 3 im Finnischen Eisenbahnmuseum NYKARLEBY JERNVÄG, so heutzutage, in Betrieb zu sehen. Foto: Keith Burgees



Bildursprung-Foto: Walter Brück
Weitere Informationen im Internet: www.feldbahn-ffm.de





Der Museumszug mit der Dampflok aus Tschechien. Fotografiert am 16.05.2015 im FFM-Feldbahnmuseum Frankfurt. Walter Brück hat diese wunderbare Zuggarnitur auf der Rückfahrt aus der Endstation „Kaiserdamm“ im Bild festgehalten. Bei der Feldbahn-Dampflokomotive handelt es sich um einen historischen Nachbau einer O&K Cn2t-Dampflokomotive. Neubau, Baujahr 2014! Spurweite 600 mm, Leistung 40 PS, gebaut von einer Tschechischen Firma, (LPRVNI KOLINSKA No=001/2014). Bildursprung-Foto: Walter Brück



Walter.Brueck@Schmalspuralbum.de
Informationen im Internet: www.schmalspuralbum.de



Bildursprung-Foto: Walter Brück

Foto: Sammlung Günter Krall



Kleinbahn Gradska-Drenova



Foto: Sammlung Hartmut Höller

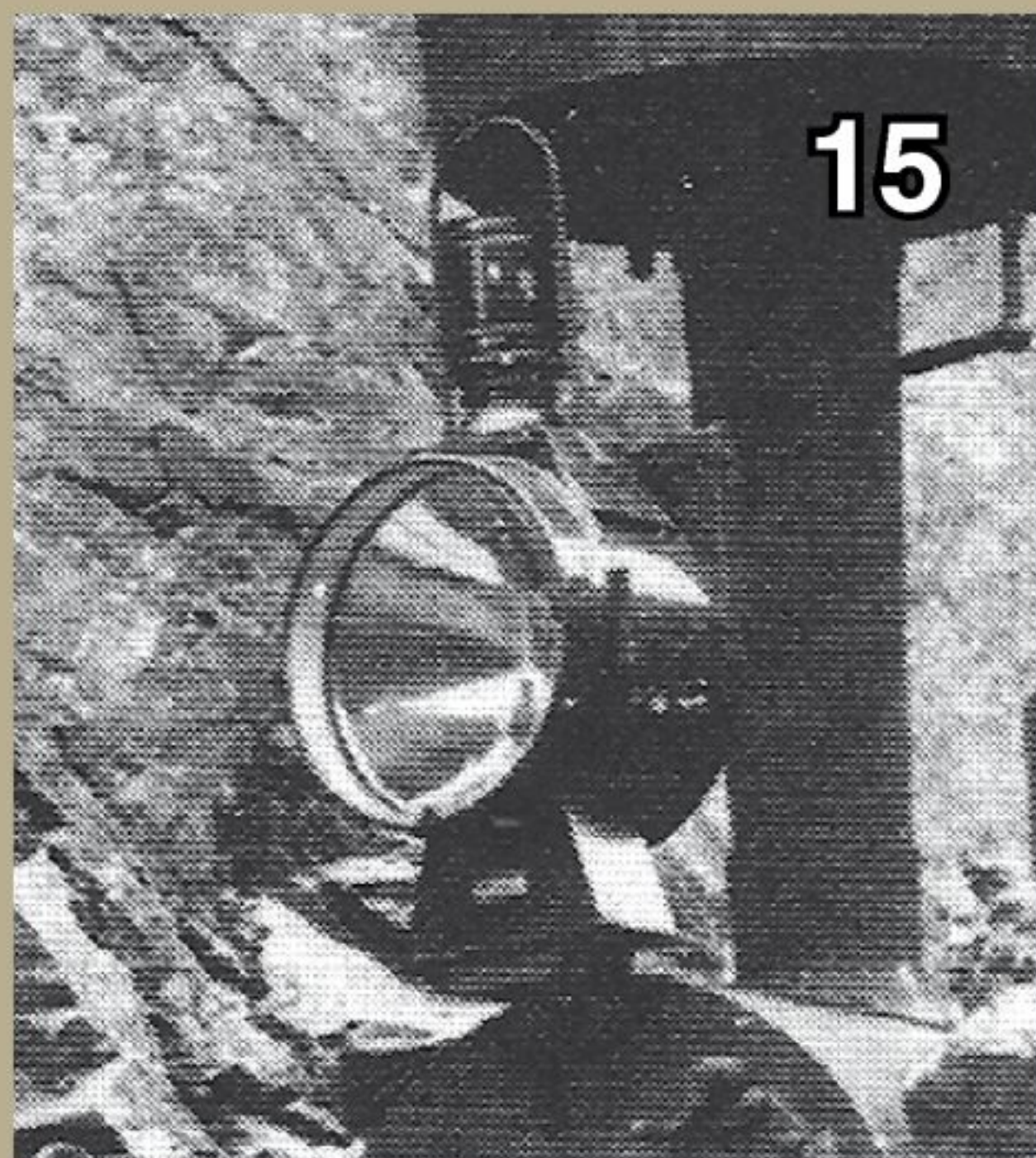
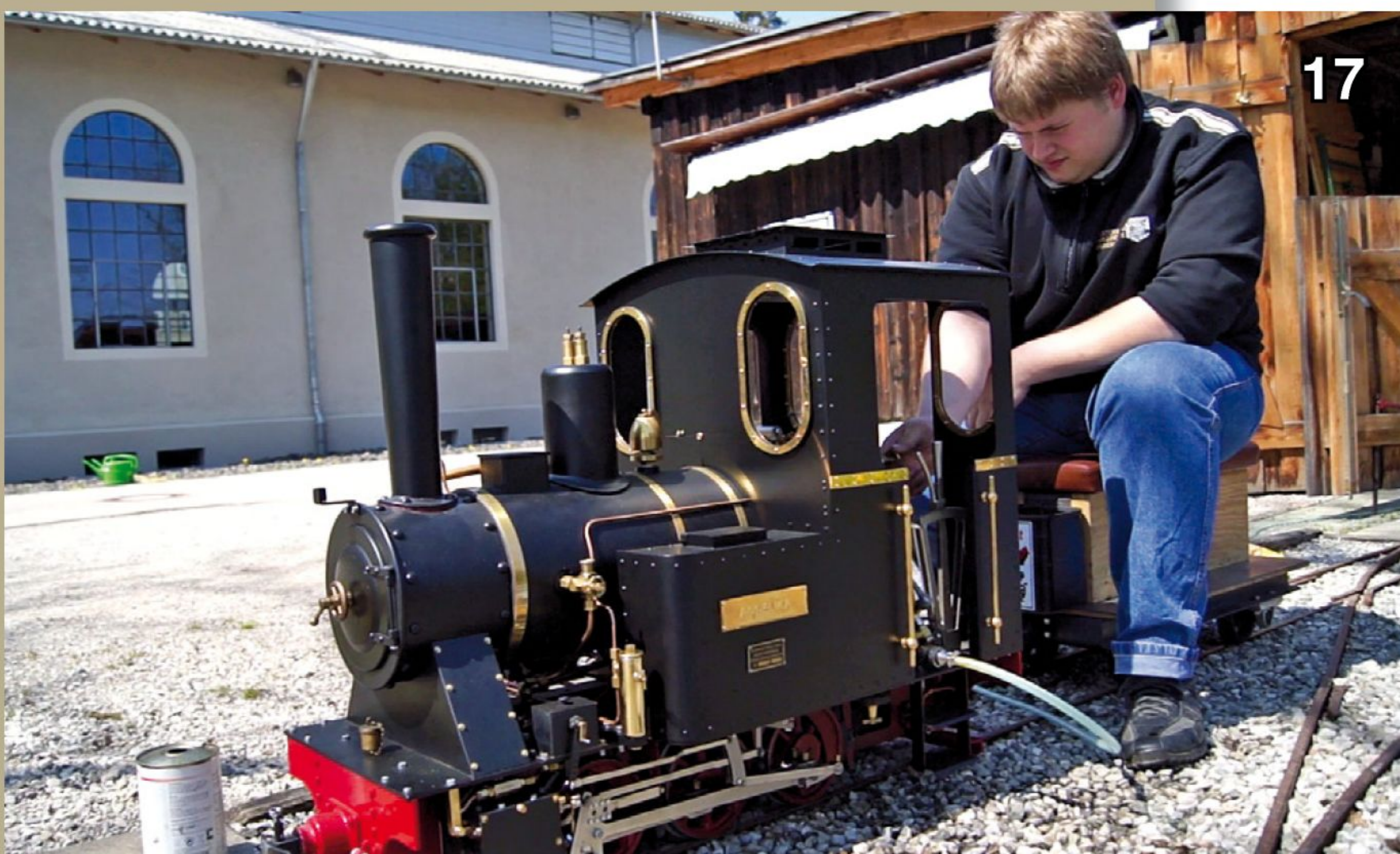


Bild 15: Eine fabrikneue „Preußen 1“ Loklaterne. Das Foto wurde im Dezember 1916 aufgenommen. (Bildausschnitt-Vergrößerung) Foto: Sammlung Rüdiger Fach



Der Autor beim Echtdampf-Hallentreffen in Karlsruhe. Foto: aus einem Video von Maximilian Höller



Mein Sohn Alexander im Verein bei den Bockerlbahnern in Bayern (Peißenberg).

Foto: Maximilian Höller

Weitere Informationen im Internet: www.bockerlbahner.de



Bilder Nr. 14–15 zeigen eine Loklaterne der Bauart „Preußen 1“. Die gab es damals in großer Ausführung. Diese Petroleum befeuerten Dochtlampen waren typisch in alten Zeiten, sie wurden zahlreich bei der Heeresfeldbahn eingesetzt. So eine Laterne stelle ich mir passend für meine Dampflok vor, selbstverständlich mit echter Flamme.

Meine Dampflok hat zum Glück keinen Kriegsdienst geleistet, denn sie fährt auf einer Spurweite von 7¼ Zoll und dient nur meiner Leidenschaft. Die 45 mm Spur, auf der ich auch seit vielen Jahren mit gasbeheizten Echtdampf-Lokomotiven fahre, dazu tüftelte und baue, hatte den Grundstein für die Gartenbahn zum Mitfahren gelegt. Den Anfang machte vor vielen Jahren die LGB Eisenbahn,

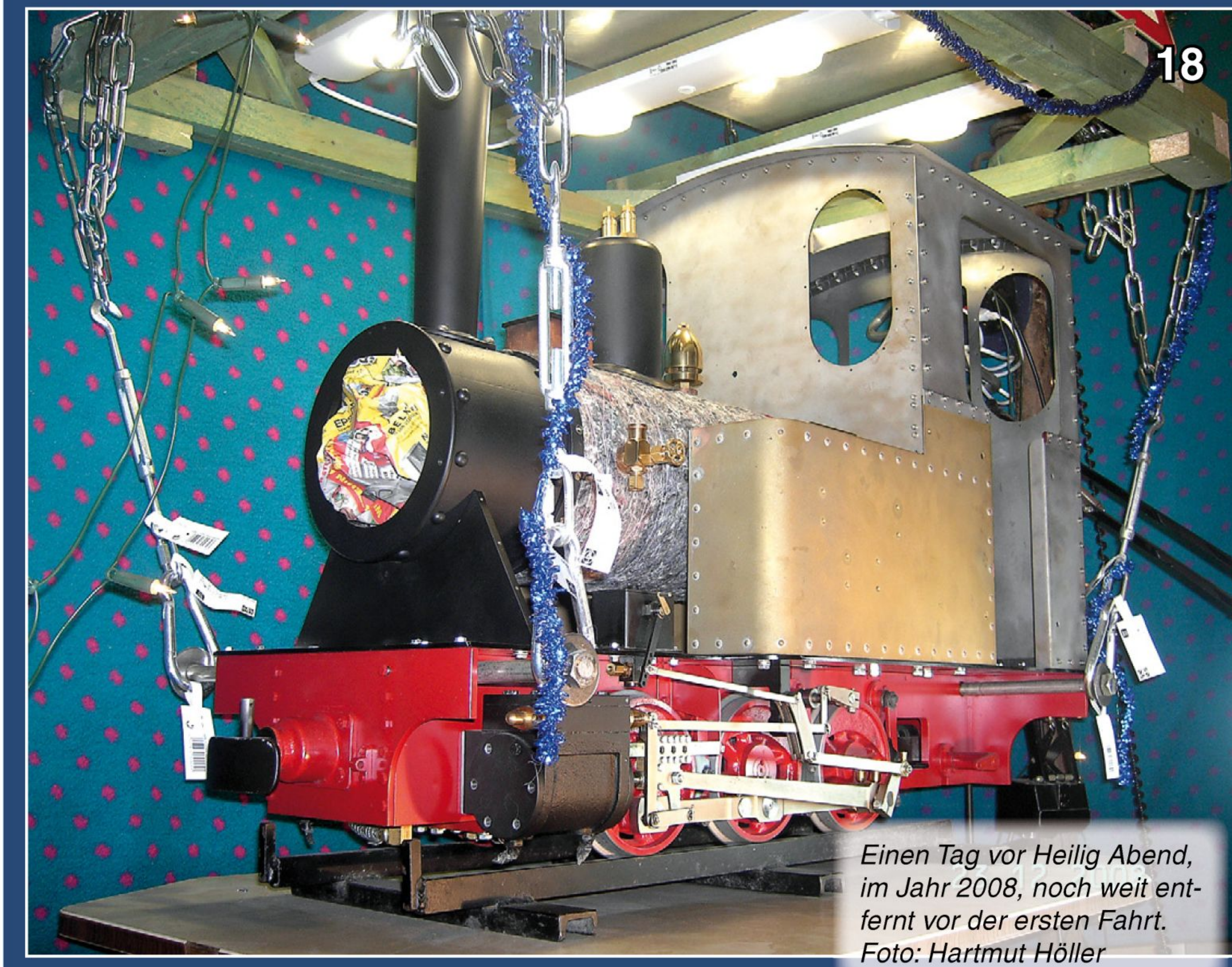
die großen, leuchtenden Kinderaugen meiner zwei Söhne, eine wunderbare Frau, die alles mit Freude mitmachte und unterstützte, nicht zu vergessen, meine Augen haben auch geleuchtet. Das alles wirkte sich sehr positiv auf das Hobby aus und machte noch mehr Lust auf Eisenbahn. Anfangs waren es elektrisch angetriebene Lokomotiven, für die Spur mit 184 mm Spurweite, später kam der Dampftrieb ins Spiel. Gerade das Thema Dampf, was mich schon als Kind beschäftigte und viele Stunden vor der Wilesco Dampfmaschine mit sich brachte, begeisterte. Heute (als großes Kind?) ist es in besonderem Maße die Dampfeisenbahn für die 7¼ Zoll Gartenbahns pur zum Mitfahren, die eine große Leidenschaft für das Hobby entstehen ließ. Na ja und mein ältester Sohn ist von 45 mm Spurweite über 184 mm, die ihm wohl immer noch zu klein war, direkt auf 1435 mm hochgestiegen, er ist heute richtiger Lokführer von Beruf.

Im Vergleich zum beschriebenen Vorbild wirkt meine Lok im Maßstab 1:4 vom Kessel her ein Stück kürzer, dieser ist weiter nach hinten ins Lokhaus verlagert. Das ist der Bedienbarkeit geschuldet, weil man hinter der Lok sitzt und die zum Fahren benötigten Bedienarmaturen gut erreichen muss, was unverzichtbar ist für problemloses

Fahren. Schließlich ist man Lokführer plus Heizer in einem, außerdem muss man die Strecke

im Auge behalten, Weichen selber stellen, ab und zu mal kleine und große Zappelphilippe, die hinter einem auf den Sitzwägen mitfahren, maßregeln. Die alten Hasen unter den Echt-Dampfern wissen, was ich meine. Die seitlichen Kohlekästen der Cn2t-Vorbild-Lok sind bei meiner Gartenbahnlok die Wasserkästen. Damit genügend Kesselwasser zum Nachspeisen mitgeführt werden kann, sind die Kästen bei meiner Lok entsprechend groß, wirken aber im Verhältnis zum Original etwas größer. Beim Vorbild wird das Kesselspeisewasser im Fahrwerksrahmen-Tank mitgeführt, aber bei einer Lok im Maßstab 1:4 ist da kaum Platz für genügend Wasser. Zurüstteile wie die Dampfspeisepumpe, spezielle Verschraubungen, Kupferrohre, Ventile, Hebel usw. findet man so bei der 1:1 Cn2t nicht. Da ist er wieder, der Spagat zwischen dem 1:1 Vorbild und der Maschine im Maßstab 1:4. Wenn diese solide sein muss, gut zu bedienen sein soll, zudem wollen Personen ordentlich, selbstverständlich auch sicher, auf der Gartenbahn transportiert werden. Außerdem hat der Konstrukteur der Gartenbahnlok seiner Konstruktion natürlich seine ganz eigene konstruktive Note mit auf den Weg gegeben, um ihr einen eigenen Charakter zu verleihen. Es war bestimmt nicht in seinem Sinn, ein von mir empfundenes Original genau zu kopieren. Darum schrieb ich, wie eingangs im Bericht erwähnt, von der Anlehnung an den O&K Dreiaxser, welcher aus meinem Blickwinkel aus gesehen als gut vergleichbare Basis dient.

Vor Jahren hatte ich mich dazu entschieden einen Bausatz zu kaufen, so konnte ich die Lok genau kennen lernen, außerdem blieb mir auch ein, wie die Erfahrung oft zeigt, langwieriger Zeitaufwand für die Konstruktion, Werkstoffbeschaffung und die Herstellung der benötigten Einzelteile erspart. Was ja auch mit der entsprechenden Maschinenausstattung verbunden ist, die zudem recht kostspielig ist. Will man eine Dampflokomotive, die auf einer Gartenbahnspur mit 7¼ Zoll breiten Schienen fährt, komplett selber bauen, gehen die Jahre dahin, zum Fahren kommt man so schnell nicht. Lange Zeit hatte ich mir die Dampflokomotiven der Firma Thul angesehen, meine Söhne konnten schon als Kinder mit diesen Loks in Vereinen und auf Echtdampftreffen fahren, dadurch auch wertvolle Erfahrungen sammeln. Es zeigte sich, wie unproblematisch der Umgang mit den Dampfern war, was auch an dem gesamten Konzept der kleinen Maschinen liegt. Es sind Loks, die praxisgerecht auf das Fahren abgestimmt sind und nicht, wie



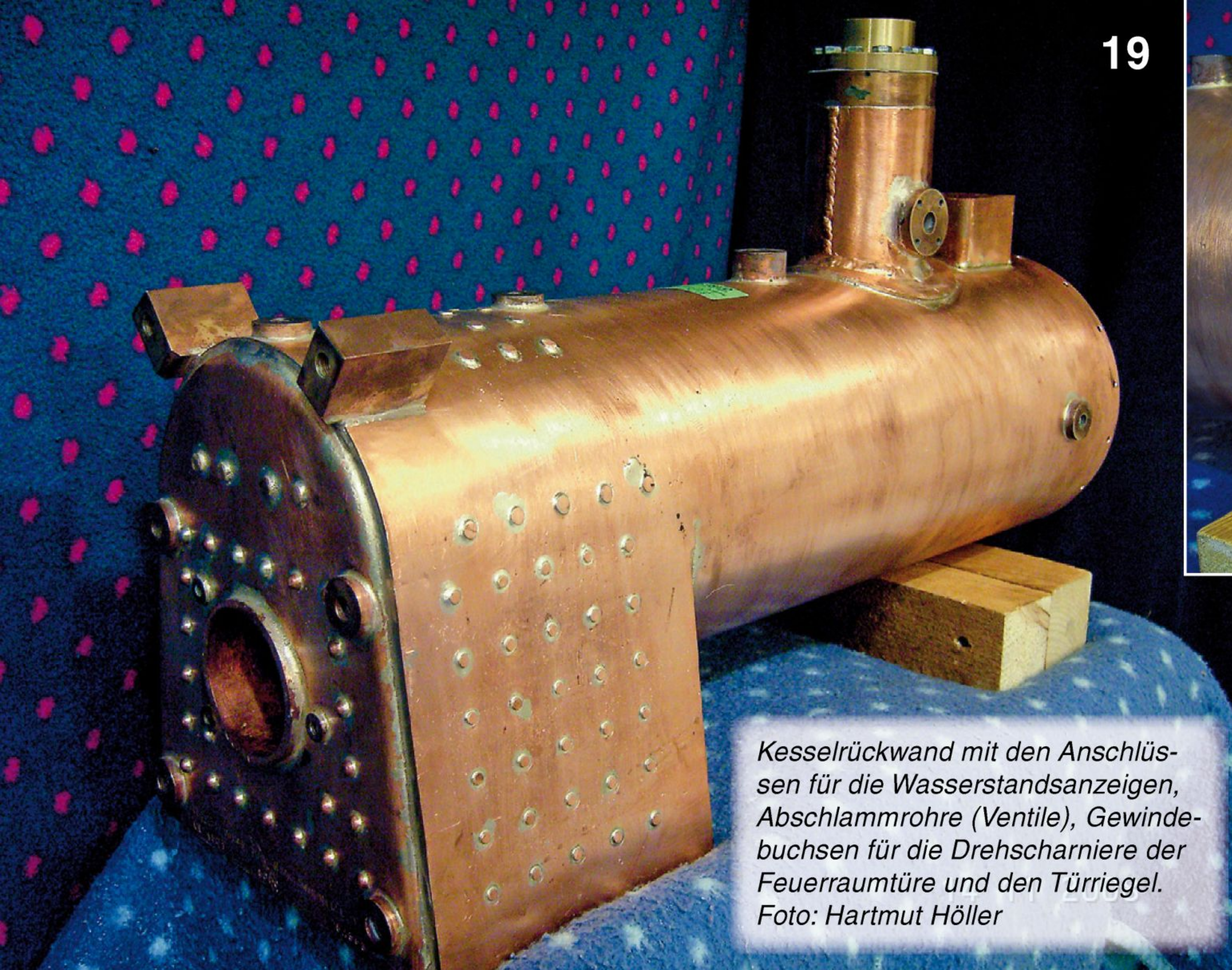
*Einen Tag vor Heilig Abend, im Jahr 2008, noch weit entfernt vor der ersten Fahrt.
Foto: Hartmut Höller*

gesagt, nur zum Anschauen und zu filigran. Der Bausatz wurde in drei Teilbausätzen auf Abruf geliefert, so brauchte ich nicht gleich alles auf einmal zu kaufen, was mir einen ganz angenehmen Bauzeitraum verschaffte. Und so wurde auch nicht das Hobby-Sparkkonto sofort geplündert. Der leere Kühlschrank lässt grüßen!

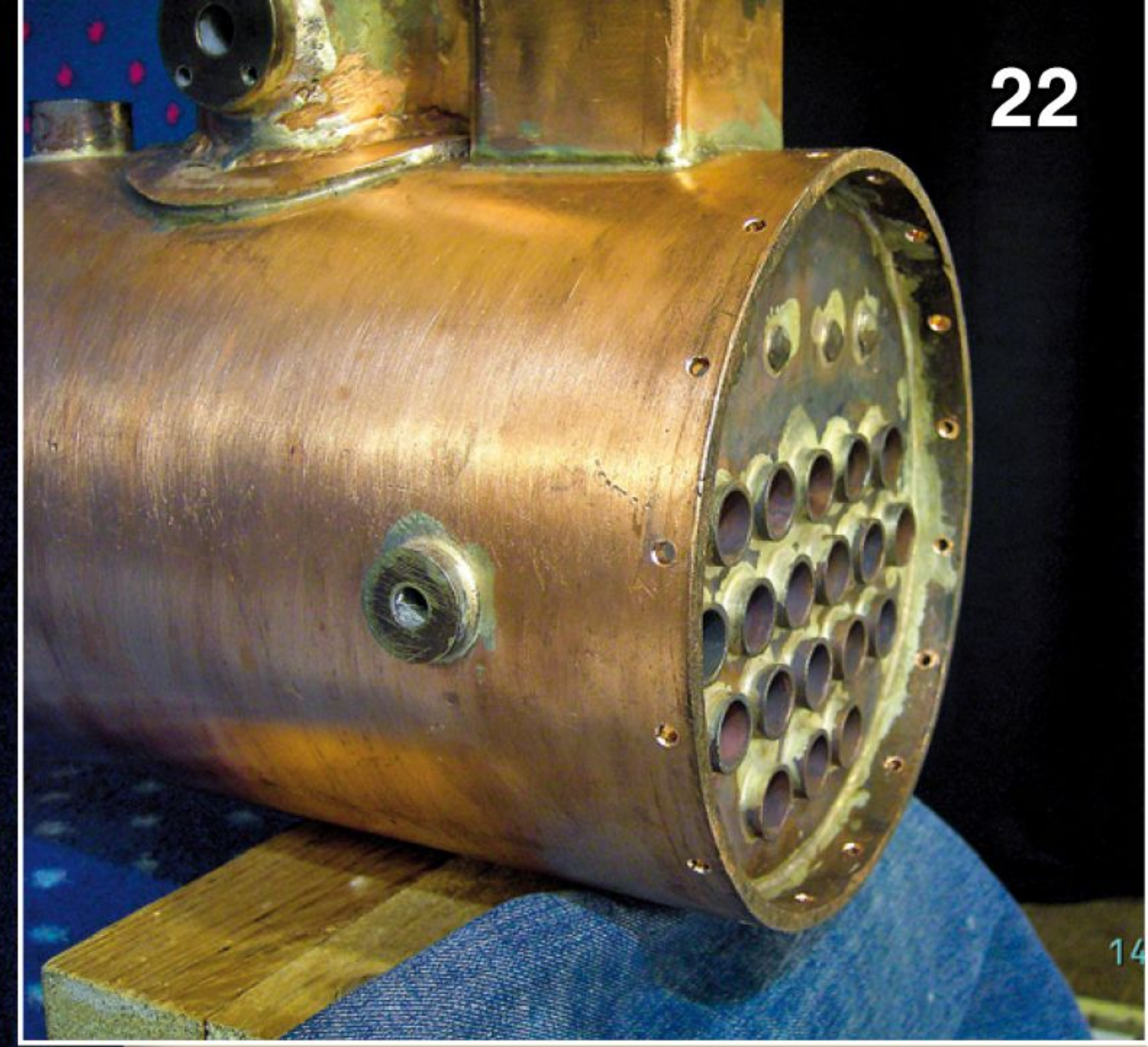
Die schwarze Lackierung der Lok habe ich selber durchgeführt, da ich RC Modell-Flugzeuge gebaut und mit Spritzlackierung versehen habe, fiel mir das Thema nicht schwer. Ich habe den kompletten schwarzen Teil mit einer Einbrennlackierung versehen, die in einem selbstgebauten Ofen eingebrannt, dadurch fixiert, zusätzlich gehärtet wurde. Den Lack hatte ich in einer matten Ausführung gekauft, über die Jahre bildete sich von selbst ein schöner Glanz. Pflegeöle sorgten von ganz alleine für dieses Aussehen, konnten und können der Lackierung nichts anhaben. Temperaturfestigkeit bis 600 Grad Celsius, dazu eine hohe Kratzfestigkeit tun ihr Übriges.

Achsen, Lageraufnahmen, die Speichenräder, Hängeeisen für die Bremsbacken, die Koppelteile der Achsschenkel-Speisewasserpumpe, also kurzum viele Fahrwerksteile habe ich mit einer guten Kunstharzfarbe spritzlackiert. Fast den gesamten Teil der Rohrinstallation habe ich nach meinen eigenen Vorstellungen installiert, so waren die Bedienelemente, nach meinem Geschmack entsprechend, positionierbar, das alles war sehr viel Arbeit. Nach einer noch überschaubaren Zeit konnte ich die Dampflokomotive in Betrieb nehmen, Erfahrungen sammeln, vor allem auch die Logistik für das Hobby aufbauen. So Größenordnungen von 200 kg müssen auch ohne Dampf im Kessel bewegt werden, was bei meinen Fahrzeugen für die 45 mm Spur sehr viel einfacher geht.

Dass ich über die Jahre einiges an der Lok verändert und zugerüstet habe, hat mir viel Spaß gemacht, macht mir



Kesselrückwand mit den Anschlüssen für die Wasserstandsanzeigen, Abschlammrohre (Ventile), Gewindebuchsen für die Drehscharniere der Feuerraumtüre und den Türriegel. Foto: Hartmut Höller



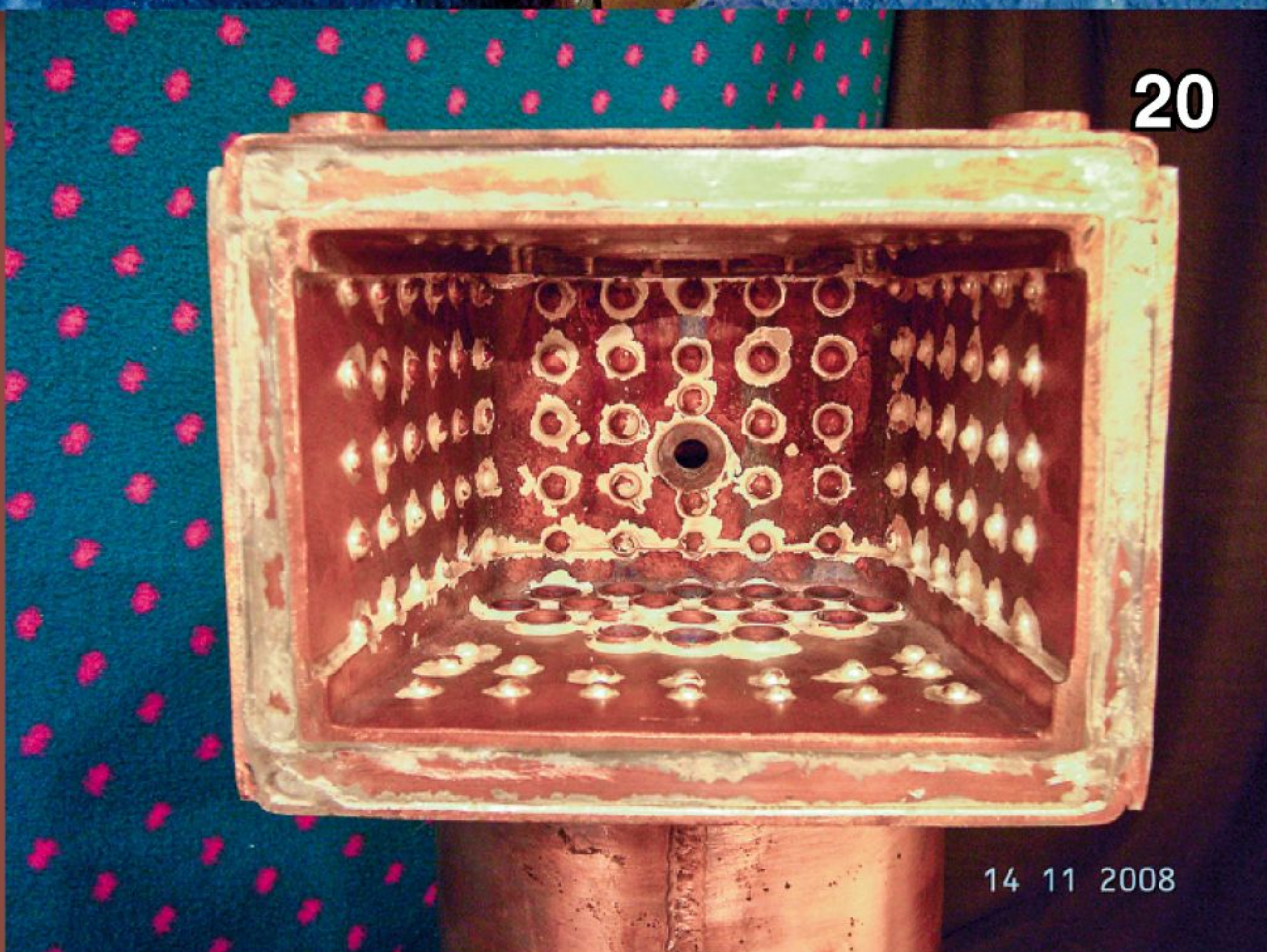
Im Kesselkranz sind die Löcher für die Verschraubung des Adapterrings zu sehen, an dem die Rauchkammer später angebaut wird. Foto: Hartmut Höller

auch weiterhin viel Spaß, die Ideen gehen mir nicht aus. Meine Tüftel- und Experimentierfreudigkeit sorgt dafür, dass ich die Finger nicht vom Werkzeug lassen kann.

Der Dampfkessel

Da mir, bedingt durch meine Ausbildung, bewusst ist, was ein Dampfkessel aus Kupfer für Qualitäten besitzt, hatte ich mich dazu entschieden die Lok mit einem hochwertigen Dampfkessel aus Kupfer auszustatten. So erhielt die Lok einen sehr leistungsstarken, zertifizierten Kupferkessel der Firma Swindon, dieser mit 19 Rauchrohren bestückte Kessel ist in England gebaut worden. Dampf-mangel, bei sachgerechter Beheizung, gibt es eigentlich nicht. Wenn, dann habe ich nicht richtig aufgepasst, vielleicht zu wenig Anthrazit Kohle (Nuss 3) nachgelegt, weil ich mal wieder zu viel mit einem Mitfahrer gequatscht habe. Wird der maximale Betriebs-Dampfdruck vom Manometer angezeigt, sind mindestens 8 bar Kesseldruck erreicht, dann lässt sich einiges mit der Lok ziehen, zehn Personen stellen da kein Problem dar. Fahrten, über eine starke und lange Steigung, sind für mich immer wieder ein wahrer Genuss. Auf der Vereinsanlage, die eine ordentliche Bergstrecke hat, merkt man, was zwei Zylinder mit fast 50 mm Kolbendurchmesser so alles an Kraft auf die Schienen zaubern. Auch bei 3–4 bar Druck im Kessel zieht die Lok, mit drei Wägelchen und zwei erwachsenen Personen, noch die Steigung gut hoch. Der Dampfkessel fasst übrigens vollständig 10 Liter, die seitlichen Wasserkästen in der Praxis gut 11 Liter, damit lässt sich schon eine ausreichende Zeit fahren. Bei einer höheren Leistungsanforderung mit längeren Strecken, wäre ein großer Schlepptender nicht schlecht. Damit ließe sich der Nachspeise-Wasservorrat mehr als verdoppeln, das wäre schon eine deutlich höhere Fahrzeitsteigerung. In Planung ist ein typischer Wasserwagen mit Drehgestellen, so wie er bei der Heeresfeldbahn eingesetzt wurde. Für diesen Einsatz waren die original O&K Cn2t-Feldbahn Dampflok mit speziellen Wasseranschlüssen vorne und hinten ausgestattet. Eingangs hatte ich schon, mit Bild 4, der Bild 3-Vergrößerung, darauf hingewiesen. Diese An-

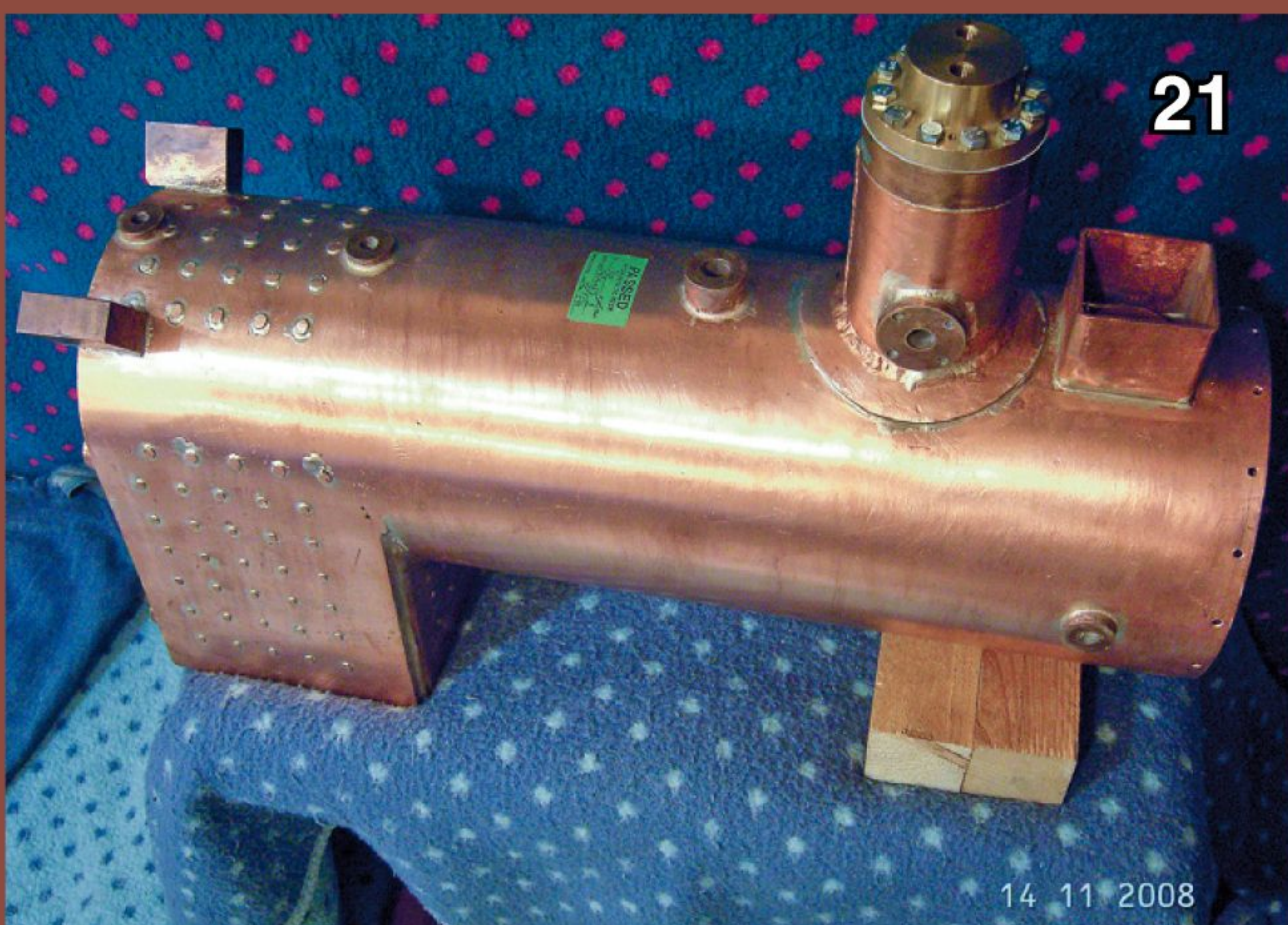
20



14 11 2008

Die Feuerbüchse von unten. Der Kesselbodenring und die Köpfe der Stehbolzen sind zu sehen. In der Feuerraumdecke ist der Gewindeinsatz für den späteren, mit Blei gefüllten Schmelzstopfen, zu sehen. Foto: Hartmut Höller

21



14 11 2008

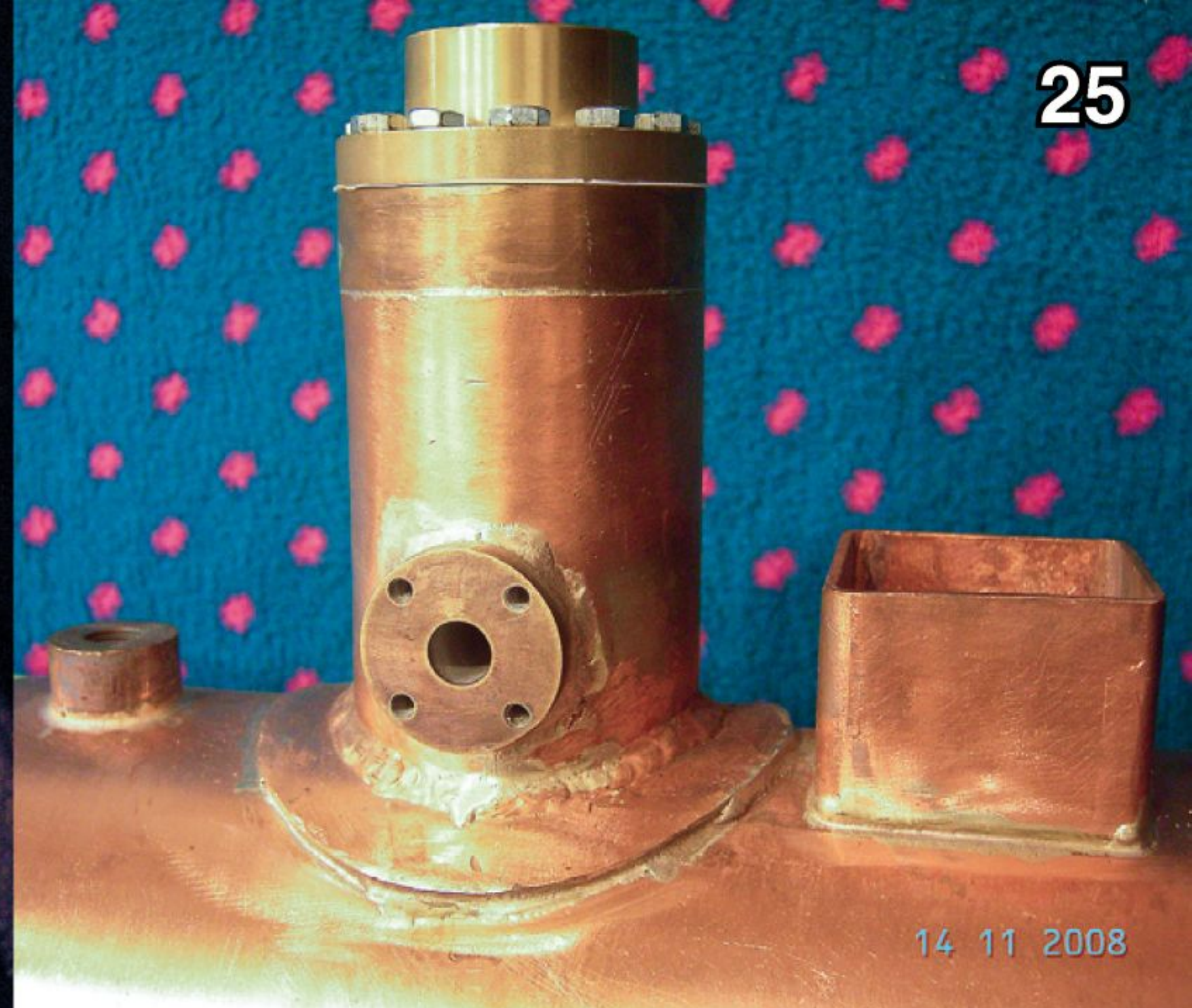
Der Kupferkessel mit den oberen und seitlichen Gewindeeinsätzen für den Kesselstock, die Einspeiseventile, Anschluss für das Dampfregelventil und Dampfpeife. Im Kupferkasten ist die Kesselfüllschraube untergebracht. Foto: Hartmut Höller



Die 19 Rauchrohre mit jeweils 16 mm lichter Weite. Foto: Hartmut Höller



Der Dampfdom mit umfangreich verschraubtem Dampfdomdeckel und den zwei Gewindeanschlüssen für die beiden Dampf-Sicherheitsventile. Foto: Hartmut Höller



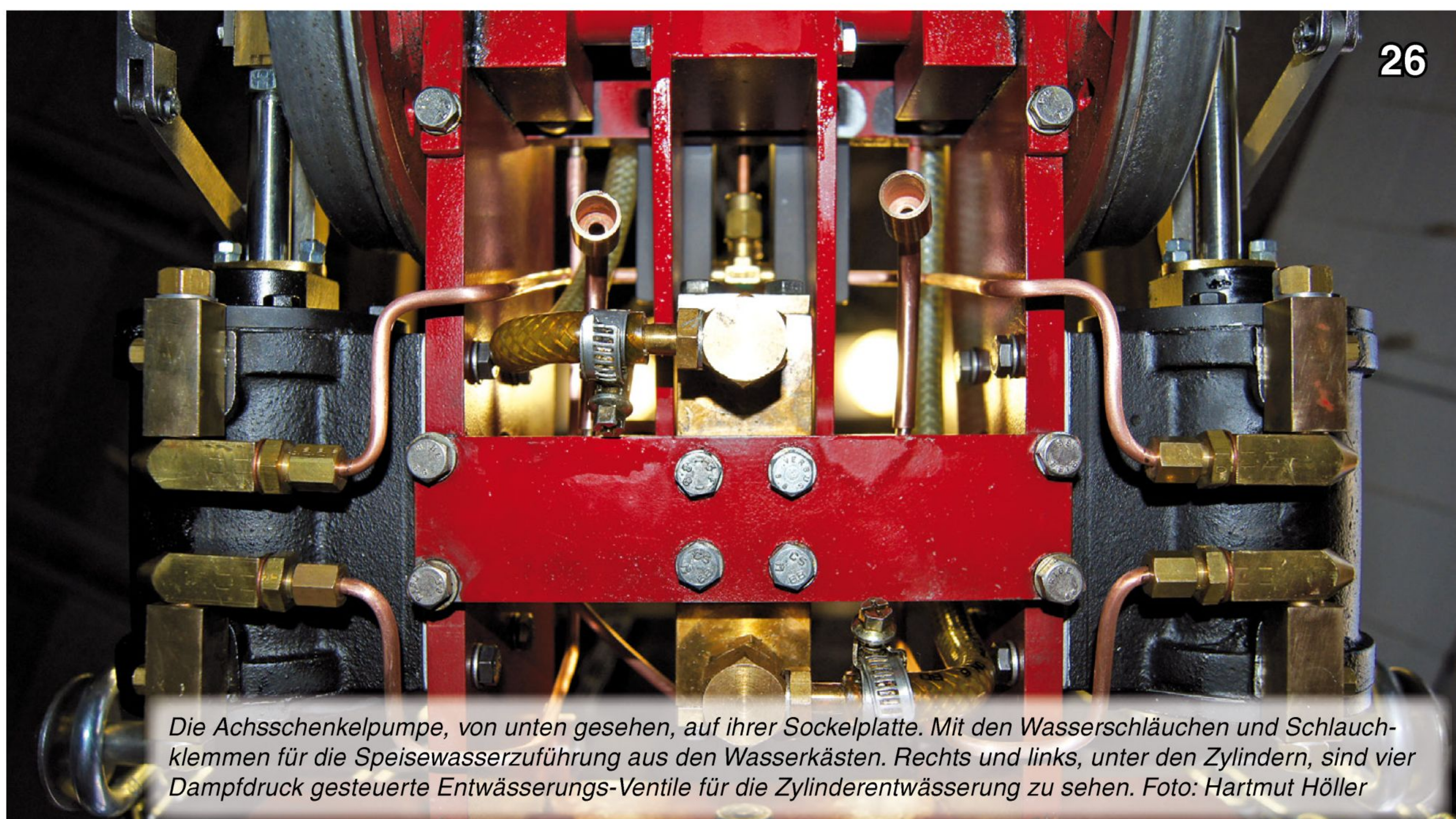
Anschlussflansch-Platte für das Dampfregelventil. Der Kupferkasten davor beinhaltet einen Gewindeeinsatz für die Kesselfüllschraube. Foto: Hartmut Höller

schlüsse sowie die original Stoßvorrichtungen mit den dazugehörigen Balancier-Kupplungen der Lok sind ebenfalls in Planung und sollen auch möglichst genau vom Vorbild übernommen werden, allerdings so, dass auch weiterhin ein Fahrbetrieb unkompliziert stattfinden kann.

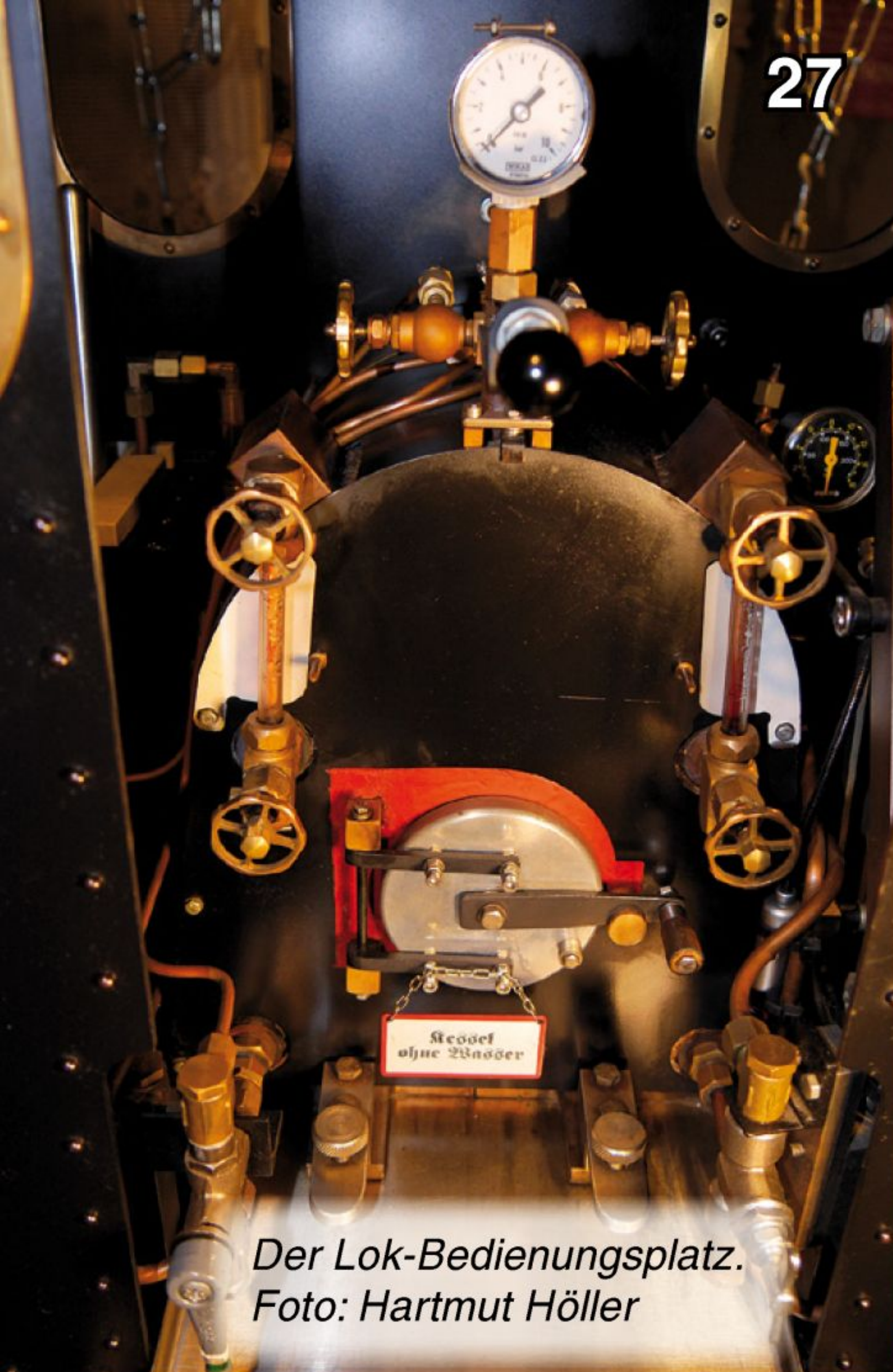
Bis an 28 Grad Celsius Außentemperatur gibt es eine gute Dampffahne zu sehen, die mich des Öfteren im Kopf- und Schulterbereich einhüllt, das führt dann immer zum Dampf schnuppern. Der Auspuffschlag gefällt mir am besten so bei 6 bar Kesseldruck, hierbei ist noch Spielraum bis zum Auslösen des ersten Kesselüberdruckventil, was so bei gut 8 bar aufmacht, vorhanden. Für weitere Sicherheit sorgt ein zweites Ventil, das macht zusätzlich zwischen 8 bis 9 bar Kesseldruck auf. Solche verpflichtenden Selbstverständlichkeiten, die Dampfüberdruck angehen, haut sicher keinen echten Dampflok-Kenner mehr vom Hocker, aber Zuschauer, die beim Öffnen der Sicherheitsventile zusammenzucken, weil es ziemlich laut wird, haben eine Erklärung verdient.

Die Kesselwasserspeisung wird von drei Pumpen unterschiedlicher Art übernommen. Die Fahrpumpe an der Achse ist eine doppelt wirkende Pumpe, die sich sehen lassen kann, die schafft ordentlich Wasser in den Kessel. Im Stand übernimmt eine große Dampfspeisepumpe von Hans Link die Pumparbeit, ein feines Teil, eben eine Pumpe von Hans Link aus Radolfzell. Für den Fall der Fälle gibt es die Handspeisepumpe, die, mit ein wenig Armgymnastik, ebenfalls ihre Arbeit gut tut.

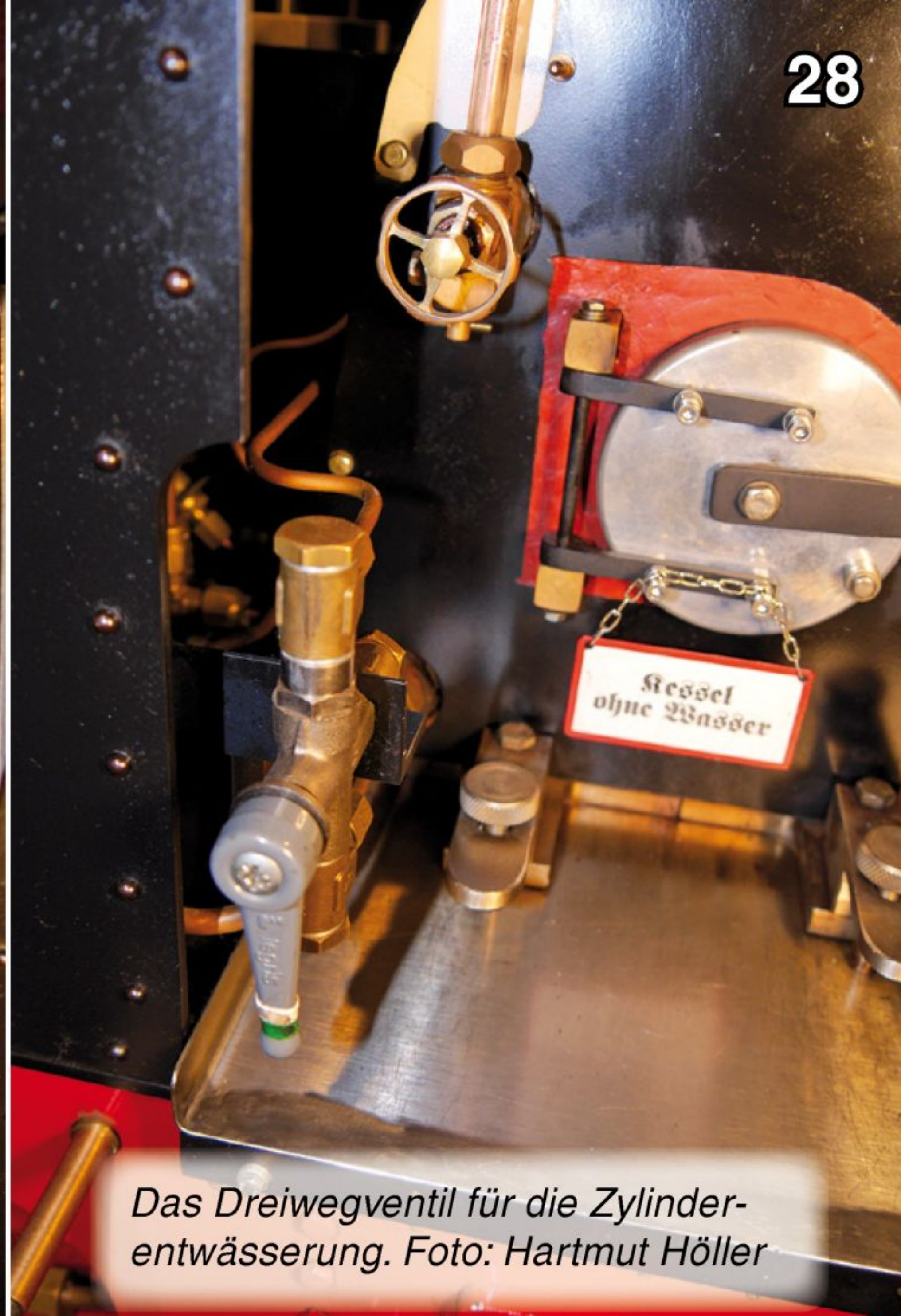
Ich möchte mit dem Geschriebenen meiner Begeisterung für dieses Maschinchen Ausdruck verleihen, um zu zeigen, dass man selbstverständlich auch mit einer Bausatz-Maschine sehr viel Spaß haben kann. Heutzutage, wird so einiges an fertigen Teilen angeboten, eben auch komplette Bausätze, immer mehr Firmen haben das in den letzten Jahren gezeigt. Gut, dass es Messen gab und noch gibt, wo man sich so was ansehen kann. Hoffentlich bleibt die Möglichkeit weiter erhalten, diese Dinge noch reell und so-



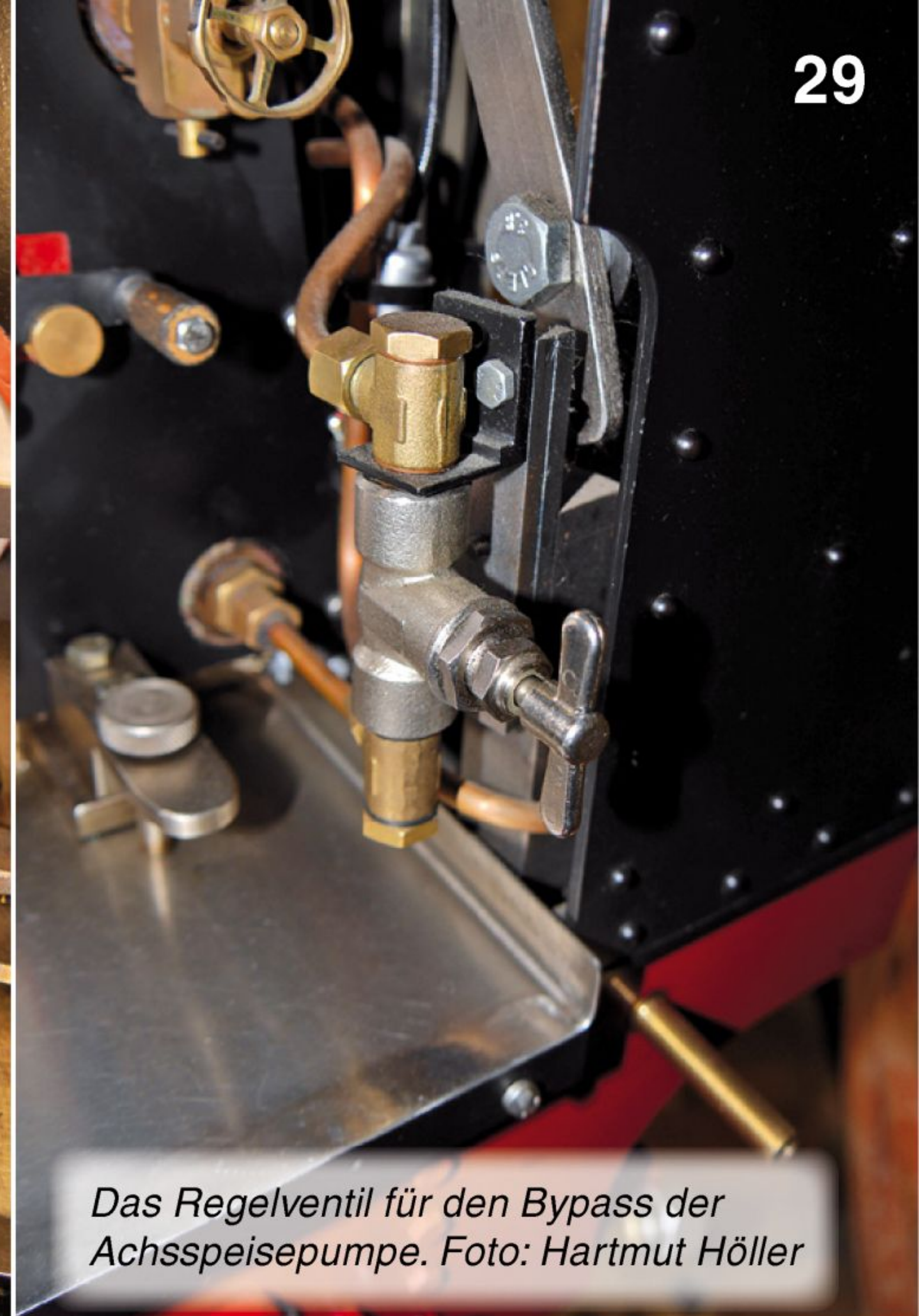
Die Achsschenkelpumpe, von unten gesehen, auf ihrer Sockelplatte. Mit den Wasserschläuchen und Schlauchklemmen für die Speisewasserzuführung aus den Wasserkästen. Rechts und links, unter den Zylindern, sind vier Dampfdruck gesteuerte Entwässerungs-Ventile für die Zylinderentwässerung zu sehen. Foto: Hartmut Höller



Der Lok-Bedienungsplatz.
Foto: Hartmut Höller



Das Dreiwegventil für die Zylinder-
entwässerung. Foto: Hartmut Höller



Das Regelventil für den Bypass der
Achsspeisepumpe. Foto: Hartmut Höller

gar anfassbar zu erleben. So, dass man mit gutem Gefühl kaufen kann, die Händler auf den Messen werden weniger! Wie ist das nochmal mit der neuen Internetkultur? Mir ist oft aufgefallen, dass nicht nur die Preise unseres recht teuren Hobbys die interessierten Menschen verschreckt, sondern auch das Gefühl, man müsse zu einer wahren Elite von Maschinenbauern gehören, damit man bei dem Hobby mitmachen kann. Man sollte jedem Interessierten, gerade auch dem Nachwuchs, der uns einfach fehlt, die Chance geben mit einfachen Fahrgeräten teilnehmen zu können. Es ist nicht immer das große Geld für die super Werkstatt oder die Konstruktionsfähigkeiten vorhanden. Ganz zu schweigen vom enormen Zeitaufwand, der für das Hobby benötigt wird. Umso erfreulicher ist für mich, wenn ich Jugendliche oder sogar Kinder erlebe, die mir stolz eine selbstgebaute Lok, die mit einfachsten Mitteln gebaut wurde, präsentieren. Umso beschämender ist es für mich, wenn solche Einfachheit der Dinge mit Kopfschütteln belächelt wird, was ich nicht selten erlebt habe. Man sollte sich nicht wundern, wenn dann nur noch Interesse für Internet und Co vorhanden ist.

Ich selber war im Berufsleben als Messtechniker für physikalische Messtechnik in Physiklaboratorien der Großindustrie beschäftigt und habe keine Scheu vor Drehbänken, Fräsen, dem Hartlöten oder Gewindeschneiden. Zu meiner Zeit wurde ich, in der Ausbildungszeit, zum Universal-Macher erzogen, weil alle Arbeiten für die Physik-Experimente selber vorbereitet werden mussten. Da gab es kein Internet, wo man mal eben fertige Sachen bestellen konnte. Vieles musste selber entwickelt und gebaut werden, daher ist das Selbermachen nichts Ungewöhnliches für mich. Für viele Menschen ist der Weg das Ziel, hier steckt die Begeisterung gerade im Bau von Funktionsmodellen, das ist bei mir ganz genauso. Aber auch ich muss mir ehrlich darüber im Klaren sein, dass mir, genau wie jedem anderen Menschen, die Lebens-Zeit immer weiter zwischen den Fingern zerrinnt, daran führt absolut kein Weg vorbei. Von dieser Seite aus betrachtet ist es schön, wenn man einen guten Bausatz einer Lok oder sogar eine betriebsfertige

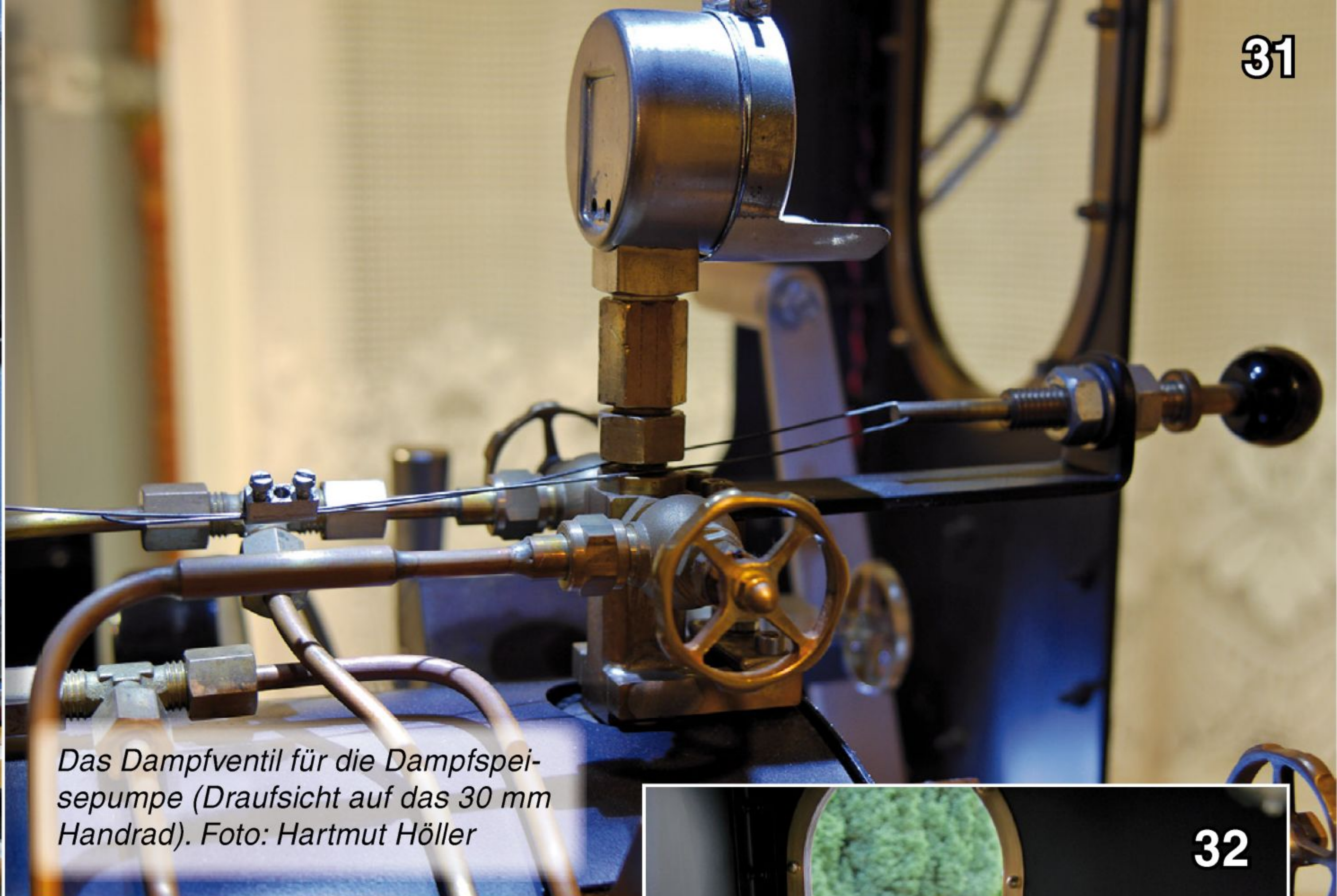
Lok kaufen kann. Die Kombination aus fertigen Teilen und Eigenbau finde ich gut, was oftmals auch günstiger ist.

Ich muss sagen, die Loks der Firma Thul sind sehr solide und fahren und fahren, wie ein VW Käfer, ich will hier keinen Werbeblock aufmachen, aber es ist nun mal so. Bei den Echtdampf-Hallentreffen bin ich dabei, auf Vereinsanlagen bin ich zugegen, immer wieder sind diese Dampfloks zu sehen, seit vielen Jahren haben sie sich gut bewährt. Ich bin seit Vereinsgründung Mitglied bei den Bockerlbahnern in Bayern, die Vereinsanlage ist in Peißenberg an der Tiefstollenhalle (Bergwerksmuseum) zu finden. Seit der Vereinsgründung 2005 fährt dort eine Dampflokomotive, eine Lok im Maßstab 1:4, ein B-Kuppler der Firma Thul. Diese Lok leistet, seit einer gefühlten Ewigkeit, die Dampftraktion für den Publikumstransport ab. Bis auf den typischen Verschleiß, den eine so stark eingesetzte Dampflok im Kleinformat hat, ist das Teil nicht kaputt zu kriegen. Lange vor der Vereinsgründung in Bayern war diese Lok schon im linksrheinischen Feldbahnmuseum Oekoven, als Zugesel, im Einsatz. Meine Söhne fuhrten dort hin und wieder als Jugendliche in ihrer Vereinszeit mit dieser Dampflok. Bemerkenswert ist, dass man jetzt erst den Kessel wechseln musste. Immerhin ist eine Dampflokomotive so etwas wie ein mechanisches Bergwerk, da muss einfach mal was kaputt gehen oder verschlissen sein. Auch wenn ich mir meine Lok so anschau, dann reizt es mich als Rheinländer zu sagen: „Dat Ding läuft wie a Döbsche“.

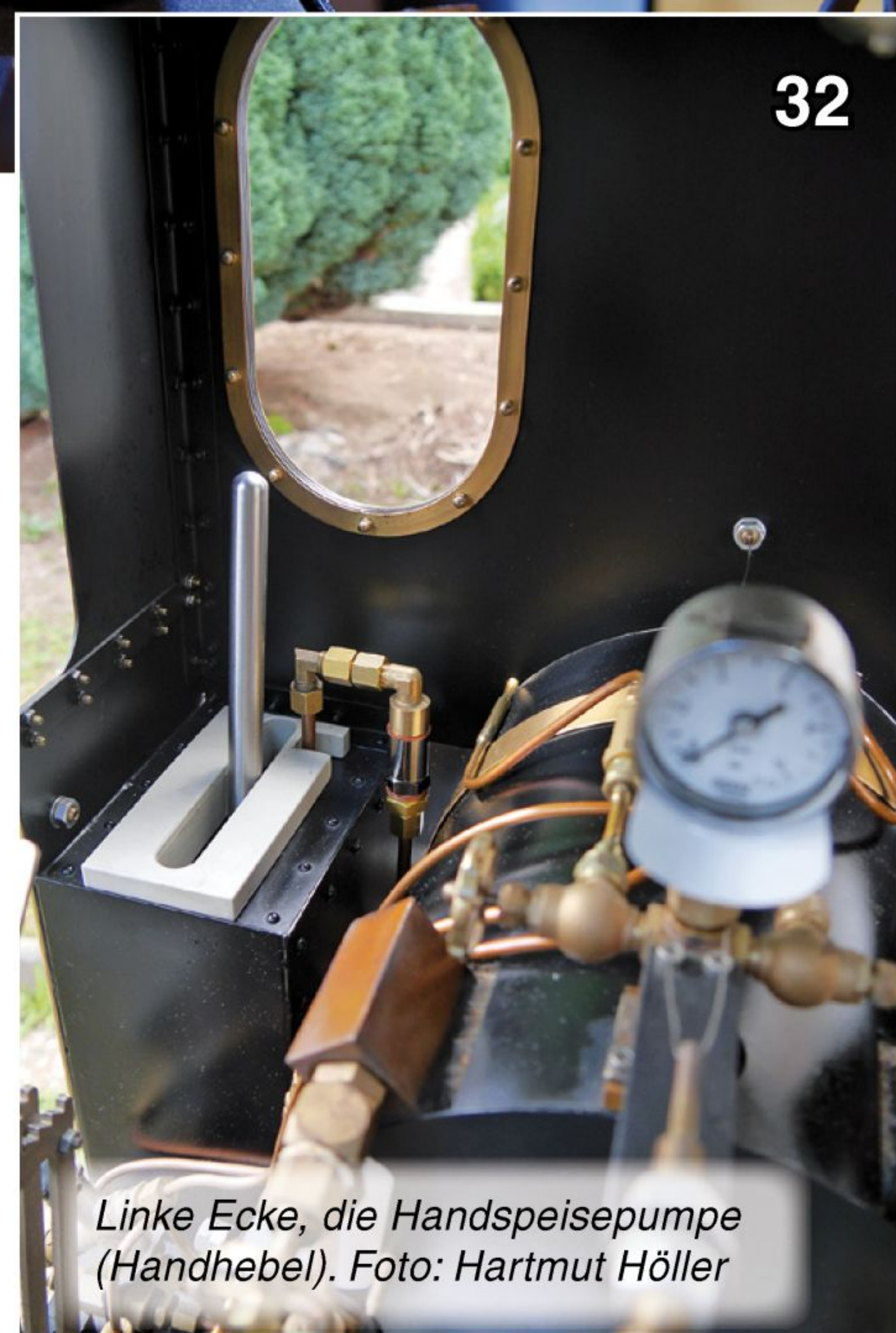
Nun zum Fazit meines Lobgesanges: Diejenigen, die Interesse haben an einer Lok, zum Beispiel für 5 Zoll oder 7¼ Zoll Spurweite, müssen nicht erst ein Maschinenbaustudium absolvieren, es muss technisches Verständnis vorhanden sein, Spürsinn für Gefahren und die Fähigkeit mit Werkzeug umgehen zu können, zwei linke Hände sollte man nicht haben, wenn einen zusätzlich noch der Dampfvirus befallen hat, na umso besser. Beim Thema Geld muss ich anmerken, die Sache ist zugegebenermaßen nicht billig, das Hobby muss es halt einem wert sein. Ich bin Nichtraucher, bei mir raucht die Dampflok, mehr sage ich nicht dazu.



Die Dampfspeisepumpe mit ihrer Spülventil-Garnitur für ihre Frischdampf- und Speisewasser-Druck-Rohrleitung. Foto: Hartmut Höller



Das Dampfventil für die Dampfspeisepumpe (Draufsicht auf das 30 mm Handrad). Foto: Hartmut Höller



Linke Ecke, die Handspeisepumpe (Handhebel). Foto: Hartmut Höller



33

Im letzten Drittel des Films „MBC Düsseldorf h264“ auf YouTube kann man meine Dampflokomotive in einem Film von meinem Sohn Maximilian Höller fahren sehen. Foto: Maximilian Höller
Film: <https://www.youtube.com/watch?v=4NVKdyGiM48>



Will man unbedingt ganz selber bauen, lässt sich eine Dampflokomotive auch simpel bauen. Es muss nicht so viel Schnick und Schnack, wie ich technikverliebter Mensch es an meiner Maschine verbaut habe, eingebaut werden. Man schaue nur mal in die letzten Ausgaben von Gartenbahnen, dort zeigt Rudolf Erteld – jemand, der weiß wie man Dampflokomotiven pragmatisch angeht – eindrucksvoll an der Lok David, wie es einfacher gehen kann, verlasst euch darauf, diese Lok wird lange laufen. Wie dem auch sei – Leute, packt es an, habt keine Angst vor dem Gartenbahn Hobby zum Mitfahren. Ihr glaubt gar nicht wie schön das ist, wenn man einfach so verträumt spielen kann, dabei dieser Leidenschaft so richtig verfällt und seinem Herzen freien Lauf lässt. Ich kenne da eine Dame, die würde sagen „in Meditation leben“.

net an Bord. Und Vati? Ja Vati, der fährt und spielt auch ohne Strom und ohne Internet, aber mit echtem Dampf, Herz was willst du mehr?

Viele dampfige Grüße Hartmut Höller

Zum Schluss möchte ich mich bedanken bei den Herren: Rüdiger Fach, Günter Krall, Nicolaus Günzl, meinen Söhnen Maximilian Höller und Alexander Höller. Bei Herrn Anders Fors vom Finnischen Eisenbahnmuseum Nykarleby Jernvåg und Herrn Keith Burgees. Bedanken bei Walter Brück mit seinen wunderbaren Eisenbahnbildern. Bedanken für hilfreiche Hinweise, historische Informationen und für das Einverständnis bezüglich der Nutzung ihres selbst produzierten und gesammelten Bild- und Videomaterials.

DR. WOLFGANG BAIERL

Neues Motorfahrzeug

bei der Scheueringer Querbahn

Bereits vor zwei Jahren erreichten die Redaktion einige Fotos von lokalen Eisenbahnfotografen, die ein bislang hier unbekanntes, historisches Eisenbahnfahrzeug auf der Scheueringer Querbahn beobachtet hatten. Rahmen, Fahrzeugaufbau und Dachausrüstung waren offensichtlich frisch gespritzt, außer einem klassischen DB-Alu-Gussschild an den Stirnseiten gab es jedoch keinerlei Beschriftung. Bild 1 zeigt das merkwürdige Gefährt, das unsere freien Mitarbeiter 2015 im frühherbstlichen Wald am vertrauten Fotostandpunkt „Brücke über den Scheueringer Bach“ aufnehmen konnten. In der Folgezeit konnte man es wiederholt im Einsatz bei den Arbeiten am Wiedereinbau einer Drehscheibe im künftigen Museums-BW Scheuring (wir berichteten über die Transaktion in Ausgabe 4/2016) beobachten, siehe Bild 2. Danach verschwand es jedoch wieder in der Hauptwerkstätte der Bairail in Deggendorf.

Nun, unseren Lesern, allesamt Experten auf dem Fachgebiet unserer Eisenbahn-Liebhabelei, können wir da nichts vormachen. Jeder erkennt sofort, es handelt sich um einen Oberleitungs-Revisionstriebwagen der Bauart KLV 61! Die Firma Robel, Freilassing, hatte von 1954 bis 1958 exakt 30 Exemplare dieses Typs (geplant waren eigentlich 300!) an die noch junge Deutsche Bundesbahn geliefert, eine kleine Anzahl ging auch an die ÖBB im gleich jen-

seits des Grenzflusses Salzach gelegenen Nachbarland. Die mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 9,8 t (Leergewicht 8,3; Zuladung also 1,5 t) relativ leichten Arbeitsdraisinen hatten eine Kastenlänge von 5,5 m und einen Achsstand von 2,9 m. Als Kraftquelle diente ein Vierzylinder-Dieselmotor von Klöckner-Humboldt-Deutz mit 52 PS bei einer Arbeitsdrehzahl von max. 1600 1/min. Über ein mechanisches Getriebe erfolgte die Kraftübertragung auf beide Achsen. Eine anfangs gebaute, 750 mm kürzere Version verfügte allerdings nur über einen Einachsanantrieb. Die Arbeitsbühne (4 m lang, 1 m breit) war aus ihrer Ruhestellung in 3,7 m Höhe bis auf ein Niveau von 5 m über Schienen-Oberkante ausfahrbar und oben manuell über ein Handrad und einen Kettenantrieb rundherum drehbar. Zur Einsatzgeschichte muss vermerkt werden, dass bis 1982 noch alle Fahrzeuge voll unterhalten wurden, danach erfolgte die allmähliche Ausmusterung der sämtlich im schlichten, eleganten „Altrot“ der DB lackierten Kleinverbrennungstriebwagen. Dieser Prozess war eigentlich im Jahre 1992 abgeschlossen, dann erhielten allerdings 1993 überraschenderweise die beiden Köln-Gremberger KLV 61 9120 und 9121 im Werk Stendal noch einmal eine komplette Hauptuntersuchung einschließlich Neulackierung im zeitgemäßen Goldgelb und Ausstattung mit rotem DB-Logo, das ein Jahr später durch den neuen DB-AG-





2



3



5



4



6

Keks überklebt wurde! Die bei den Personalen überaus beliebten beiden „Maskottchen“ wurden so noch bis 1992 unermüdlich gepflegt und im täglichen, harten Geschäft zur Erhaltung einer intakten Fahrleitung eingesetzt. Eine Verschrottung konnte zum Glück durch Verkäufe in private Hand abgewendet werden.

Was aber hat nun so ein Oberleitungs-Revisionstriebwagen bei einer Museumsbahn verloren? Wird die Scheueringer Querbahn etwa elektrifiziert? Keineswegs! Gehen wir doch kurz zur „IG Oberfränkische Steigerwaldbahn“, die eine ganz zauberhaft ursprünglich konservierte, ländliche Nebenbahn im Bamberger Umland betreut. Seit 2012 ist dort als Arbeitsfahrzeug für den Streckenunterhalt der obengenannte KLV 619121 hergerichtet und im Einsatz (Bild 3). Was wäre dafür besser geeignet, als eine geräumige, komplett eingerichtete rollende Werkstatt mit großer, zweiflügeliger Tür? Und Sitzgelegenheit für bis zu sieben Personen, die laut Zulassung befördert werden dürfen? Bild 4 zeigt die spartanisch einfache, aber unkaputtbare, stets funktionssichere, elektrisch-mechanische Innenausstattung im Führerstand. Äußerst wertvolles Kleinod der romantischen Steigerwaldbahn ist die auf gesamter Länge noch vorhandene, intakte Telegrafanlage. Und auch die kann von der Arbeitsplattform aus optimal gewartet werden!

Nun werden Sie, liebe Leser, natürlich fragen: was wurde aus der zweiten Gremberger Maschine, dem KLV 619120? Da brauchen wir nicht lange zu rätseln, das Geheimnis wurde am 10. Mai 2017 gelüftet, als der rote Klv der Scheueringer Querbahn plötzlich wieder auf einer Gleisbaustelle auftauchte, mit einem offenen, ungebremsten historischen Güterwagen im Schlepp (Bild 5). Er zeigte sich nun mit allen äußeren Anbauteilen wie Zierleisten, Handläufen, Tritten, Aufstiegsleiter und Außenbehälter komplettiert. Sogar die stets mitgeführte, seitlich angehängte Leichtbau-Lafette mit Polyamid-Rädern war wieder vorhanden. Aber das Schönste: eine komplette, historisch getreu gestaltete Beschriftung aus der Epoche der Sechzigerjahre! Unser Redaktionsfotograf reiste ein paar Tage später selbst an und fand das Objekt der Begierde einsam und verlassen auf dem mittlerweile völlig verkrauteten Gelände des zukünftigen Museums-Betriebswerkes (Bild 6). Beim anschließenden Besuch in der Werkslei-



8

7

Kleinwagen Nr. 61.9120			
Art: Turmkleinwagen		Bauart Nr 610	
BW Gremberg		Bw Köln 3	
Eigengewicht: 7,6 t	Nutzlast: 1,5t		
Bremse: Hand- Spindelbr.	Br.-Gewicht: G --t		
Zul. Anhängelast: 2,5t	p --t		
Zur Mitfahrt zugel. Pers.-zahl: 4 HG: 30 km/h			
	4 REV	AW Brm	11.88
	nächste REV		11.92
Darf nicht in Züge eingestellt werden Abstoßen und Ablaufenlassen verboten * Bei Fahrt mit Anhänger geschoben Hg=10 km/h ** Bei Fahrt in Weichen, bei überhängenden Lasten, beim Bewegen von Regelfahrzeugen Hg= 10 km/h			
Neigung			
1 %		Kl mit	Skl
2,5 %	Kl	ungebr.	(ohne
4 %		Anhängelast	Brems-
		von	Berechnung)

tung war zu erfahren, dass es sich tatsächlich um den Ex-Kölner KLV 61 9120 handelt, wie

auch die im Hintergrund erkennbaren, allgegenwärtigen Schotterwagen vom Typ Talbot und die offenen Güterwagen mit hölzernem Aufbau.

Auf dem Rückweg zu Fuß über die Bahnhofstraße konnte unser Fotograf noch ein paar interessante Schnappschüsse über den Zaun eines dortigen Grundstückes aufnehmen: Kinder fuhren auf einer riesigen Gartenbahn mit gut 30 cm Spurweite. Das Fahrzeug, ein hölzernes Modell des KLV 61 und offensichtlich elektrisch angetrieben, wurde über einen Handregler mit Kabel bedient und war auf der Strecke recht flott unterwegs. Dabei wurden die jungen Schönheiten von ihren Mamas mit Begeisterung abgelichtet und gefilmt (Bilder 9 bis 11)! Wie zu erfahren war, hat ein Mitarbeiter der Bairail-Werke hier für sich und seine Kinder ein verkleinertes Abbild der Scheueringer Querbahn geschaffen. Welch merkwürde Blüten doch die Liebe zur Eisenbahn manchmal treibt!

auf der nun rekonstruierten KLV-Tafel am Wagenkasten angegeben ist (Bild 7). Seine zuletzt schon stark ausgebleichene und verschlissene goldgelbe Farbe hatte bereits der Vorbesitzer wieder durch einen Neulack im historisch getreuen Purpurrot ersetzt.

Im Büro des Werkmeisters hing ein gerahmtes, verblichenes, altes Schwarzweißfoto: KLV 61 9120 auf der Drehscheibe des BW Scheuering, aufgenommen im Sommer 1963, als das Fahrzeug anlässlich einer Überführung hier gastierte. Trotz der schlechten Qualität möchten wir unseren Lesern eine Reproduktion dieser historischen Bildrarität nicht vorenthalten (Bild 8)!

Ganz typisch auf Bildern aus dieser Zeit sind

Fotos: Dr. Wolfgang Baierl



9



10



11

Das war das (Gartenbahn)-Jahr 2017



SIEGFRIED BAUM

Welche Komplimente der männlichen Bewunderer konnte Frau Frauke Lehmann wohl vernehmen, dass Sie so gut gelaunt mit dem Zug ihres verstorbenen Mannes Heinz einen „unplanmäßigen Halt“ einlegte? (Foto: Peter Pohl-MEC Pirna)

JANUAR Kein Hallendampftreffen! In der als „Ersatz“ gedachten Veranstaltung in Köln erkennt die Szene allem Anschein nach einen wenig befriedigenden Ausgleich. Die Fotos belegen, dass im Vergleich zu Sinsheim oder Karlsruhe auf der wahrlich nicht kleinen Anlage (im 1. Obergeschoss einer Messehalle) relativ wenig los war!

FEBRUAR UND MÄRZ Zumindest für die Modellbahnfreunde in Sachsen und „drum herum“ bot die **Erlebnis Modellbahn** in den Dresdner Messehallen einen ersten Höhepunkt im neuen Jahr. 2017 war es die **13.** Veranstaltung des MEC „Theodor Kunz“ aus Pirna, bei welcher der Minibahnclub Dresden (Radebeul) die Spur 5 mit viel Gleis und nicht ganz wenigen Fahrzeugen präsentierte. Mit Gastfahrern aus dem „hohen Norden“, aus Berlin und sogar aus Bayern wurde den 17.000 Besuchern neben einem hohen Stand des Anlagenbaus (von Z bis I) auch das „System Gartenbahn“ eindrucksvoll demonstriert.

Im März verkündete der DBC-Taunus in Oberursel, dass man mit dem Neubau der Anlage trotz schlechten Wetters gut vorankomme und im September die Neueröffnung gefeiert werden könne. Und das im Zusammenhang mit dem 40-jährigen Bestehen des Clubs.

APRIL Die ersten Clubs wagten ihr „Andampfen“ bei teilweise fast frühlingshaften Temperaturen. Am Wochenende 21.–23. April zog die fünfte



Kompliment an den Modellbauer, der in 2017 mit dem Modell bereits 24 Kilometer „abgespult“ habe!

„Modellbau Wels“ lt. Pressenotiz 30.000 Besucher an. Die Veranstalter hatten erstmals auch die Spur 5 entdeckt. Wenn die angegebene Besucherzahl stimmt, wären das fünfzig Prozent mehr Besucher gewesen als „Sinsheim“ je auf sich ziehen konnte!

Und an der immer noch mit Abstand führenden Modellbau-Messe in Dortmund (90.000 Besucher) hatte sich auch die Dampf-Szene mit einigen attraktiven Modellen beteiligt.

Mit Vollendung des Tenders konnte **Gerhard Pfozter** der Szene die Fertigstellung seiner **bad. Schnellzuglok II d** melden! Sie ist nach der VI c und der Ig sein drittes badisches Modell in der 5-Zoll-Baugröße. Wenig bekannt, dass die bad. II d für kurze Zeit sogar das „blaue Band“ als

schnellste Dampflokomotive ihrer Zeit beanspruchen durfte, bis ihr dies dann von der bayer. S 2/6 im Juli 1907 abgenommen wurde. Das Modell hat wie das Original vier Zylinder, nur dass diese nicht im Verbund, sondern mit Frischdampf arbeiten. Der Kessel könne die relativ klein gehaltenen Zylinder ohne Umstände mit dem nötigen Dampf versorgen. Übrigens: Der „Blumentopf-Kamin“ ist kein „Murks“ des Modellbauers, sondern dem Original nachgebaut. Weil das Aussehen von (nichtwissenden) Umstehenden bei einer der ersten Ausfahrten kritisiert worden sei, drucken wir das Repro eines Werkfotos ab.

MAI Alle Anlagen in Betrieb!

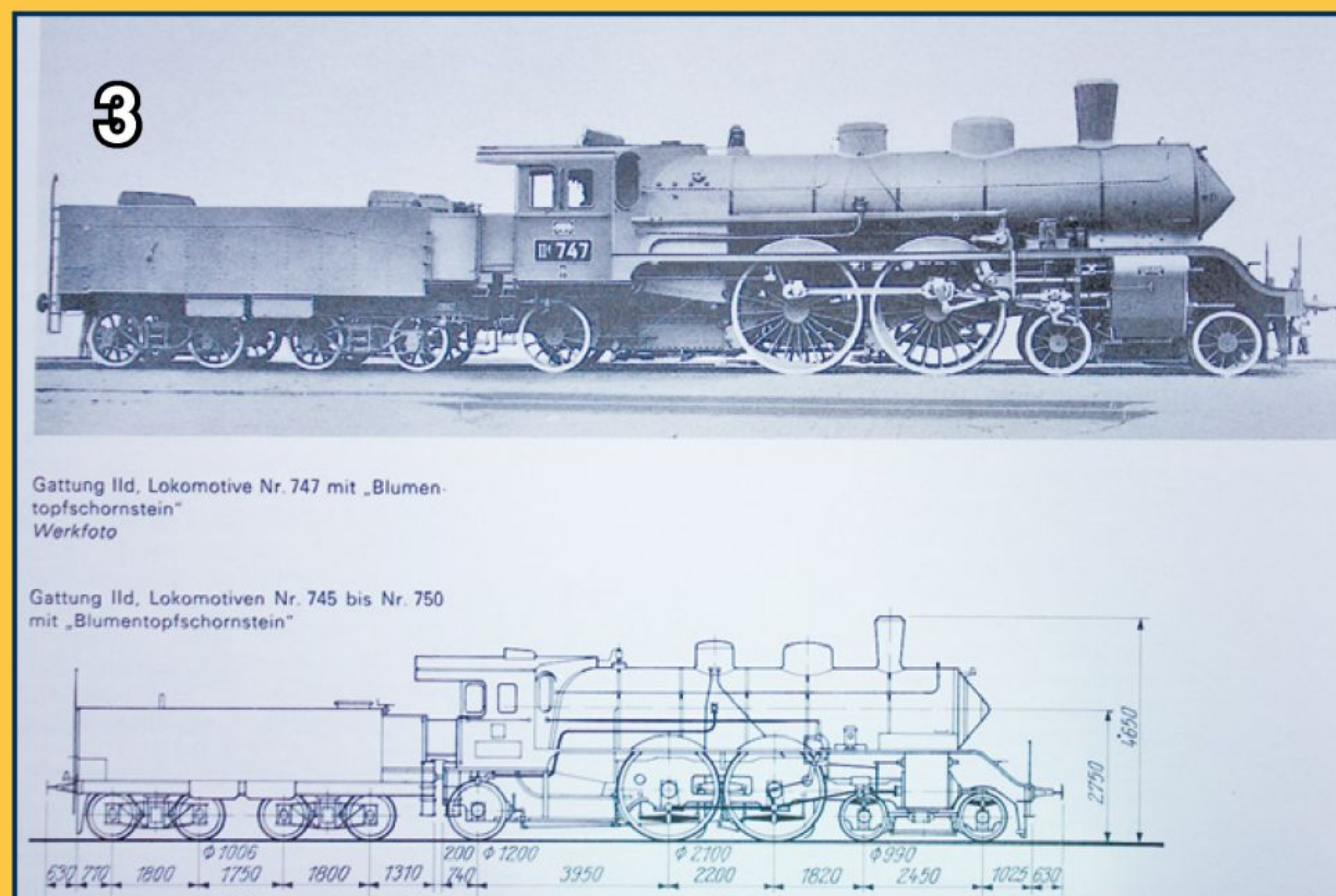
Mitte Mai konnte unser wohl ältester Dampfbahner OSTRA in guter körperlicher und geistiger Verfassung seinen **95. Geburtstag** feiern. Wir haben gratuliert, wenn auch leicht verspätet.

JUNI Viel Erfreuliches aus der Schweiz!

Wie all die Jahre zuvor stieg Mitte des Monats im Swiss Vapeur Parc in Le Bouveret am Genfer See das traditionelle große Fest. Die Bauerei dort „nimmt kein Ende“! Der große Parkplatz auf der Ostseite des Geländes wird zum Teil überbaut, ja ein neuer Abstellbahnhof wird sogar **unterirdisch angelegt** und darüber wird die Gastronomie eine attraktive Fläche erhalten. Und die Gastfahrer, die im Bahnhof weder Wasser noch Kohle brauchen, können über eine neue „Umgehungsstrecke“ den Bahnhof ohne Halt umfahren! Das „Bauen“ beschränkt sich nicht nur auf die Gleiserweiterung! Wer die Web-Seiten des Parks aufschlägt, findet eine wahnsinnig große Vielfalt an Modellgebäuden, fast ausschließlich im Maßstab 1:5. Und alle Häuser, Gebäude, Türme, Burgen, die Kirche (von Sarnen) und das Cafe sind wetterfest aus Naturmaterialien erstellt! Eine „Augenweide“!

Auch andernorts wird kräftig erweitert! Stand der **MEC Einsiedeln** vor Jahren wegen großer Unwetterschäden unfreiwillig im Fokus, plant man nun ebenfalls eine stattliche Erweiterung der Anlage, die sich, so ein Hinweis auf deren homepage „über Jahre hinziehen wird“!

Eine weitere Schweizer Großanlage in der „Tüffenwies“, noch zum Stadtgebiet von Zürich gehörig, ist nach einer langen Bauphase nahezu fertiggestellt. Es gab auch in diesem Sommer mehrere Einladungen, z.T. zu „internationalen Treffen“. Im Gegensatz zu Le Bouveret ist die gesamte Gleisanlage nur in der Spur 5 gebaut, ja es gibt mit Rücksicht auf einige Mitglieder sogar eine Fahrmöglichkeit für 3½-Zoll-Fahrzeuge. Das Besondere in Zürich sind zweifelsohne die mit viel Akribie und nach Originalvorlagen gebauten **Brücken**. Die Bietschtalbrücke an der Lötschberg-Südrampe lieferte wahrscheinlich die tollste Vorlage! Wie fast immer beim Modellbau ging es auch hier nicht ohne Kompromisse: Die beeindruckende



Repro eines Werkfotos. Die „747“ wurde 1905 nach Maffei-Entwürfen von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe geliefert.



Bild Nr. 4 und 5: Übersichtsskizze mit den erweiterten Gleisen und die „Tiefbahnhof-Baustelle“ (Foto: Klaus Eckstein)





Nicht 78 Meter über Grund wie beim Original, aber doch in rund 3 Metern Höhe überqueren zwei (deutsche) V 200 das prächtige Modell-Pendant der Bietschtalbrücke (Foto: Norbert Toldo)



Technisch und optisch ein echtes „Schmankerl“: Jarosch hat uns „verraten“, dass zu diesem hübschen Löklein auch der passende (Modell)-Bedienungswagen bereits in Arbeit sei!



Nach einer „klassischen“ U scheint das Faible für Schmalspurloks bei dem (pensionierten) ÖBB-Eisenbahner Walter Widhölzl ungebrochen zu sein. (Foto: Helmut Jarosch)



Was hat der Herr Obmann da auf die Schienen gestellt? Mit einem Wort, ein „Mordsdrum“ von Gespann, das hinsichtlich Gewicht und installierter Technik wahrscheinlich seinesgleichen suchen dürfte! (Foto: Peter Vietmeier)



Das deutsche Pendant einer sächs. IV K (im Reichsbahn-Look) von Roland Steeb (Foto: Slg. Steeb)

Fotos, wenn nicht anders vermerkt: Siegfried Baum

ckende Tiefe der Schlucht im Wallis mit immerhin 78 Metern beträgt in Zürich halt nur rund 3 Meter.

Hurra – Austria!

Unsere Nachbarn konnten gleich mit vier Neuigkeiten aufwarten! Gleich dreimal gab es **Feuer** unter in vielen Jahren entstandenen Lokomotiven!

Nach ersten Probefahrten noch in 2016 war im Mai die eigentliche Jungfernfahrt der von dem Innsbrucker *Helmut Jarosch* gebauten *englischen Class 1500*, von der die BR nur 10 Stück beschafft hat. Nach Revees-Plänen gebaut, den Kupferkessel selbst hartgelötet, stand da ein schmales Löklein auf den 5-Zoll-Schienen!

Wir hoffen, richtig verstanden zu werden, wenn wir uns getrauen, von einer „*Tiroler Bauwut*“ zu schreiben. *Walter Widhölzl*, präsentierte eine sächsische IV K in gewöhnungsbedürftigem Sächsisch-Grün, aber Vorbildrichtig beschilbert.

Die „Dritte im Bunde“ braucht kein Feuer, dafür Akku-Strom! Das Vorbild ist eine Ellok der ÖBB-Gattung 1245. Als Referenz an familiäre Beziehungen ins Montafon hat *Hans Meixl*, Obmann von *Minidampf-Tirol*, das Modell der Spur 7 in den Farben der 1045 der Montafoner Bahn lackiert. Ein „Kraftprotz“ mit 1.500 Watt im Kasten! Genau das Richtige für schwere Züge auf der bergigen Strecke der *Barwieser Waldbahn*! Kompliment und Gratulation an alle drei Erbauer!

Und Wochen später getraute sich Franz Puregger, Mitglied beim DBC-Graz, seine sehr präzise gebaute 5-Zoll-**310.23** (Vier-Zylinder-Verbund) erstmals in Betrieb zu nehmen! Gleichfalls ein „Hoch“ in die Steiermark!

Und – das Jahr 2017 bescherte uns nochmals eine sächsische IV K, welche beim Dampffest in Kürnbach ihren ersten „öffentlichen Auftritt hatte“. Ihr Erbauer *Roland Steeb* hatte sich so zeitig für die interessanten Meyer-Loks interessiert, dass er gerade noch vor der Schließung des Görlitzer Aws die Bauzeichnungen ergattern konnte. Es hat den Anschein, dass der **Klimawandel** (mit höheren Temperaturen) sogar die Modellbahnszene beeinflussen könnte: Im EK-Bericht (August-Heft) zum *28. Spur-1-Treffen in Sinsheim* bemerkt der Redakteur – wörtlich: „... einen weiteren deutlichen Besucherrückgang ... Viele der nicht mehr so jungen Kunden sparten sich die Strapazen der Anreise und der heißen Hallen ... Der traditionelle Termin in der Ferienzeit dürfte auf Dauer kaum zu halten sein.“

Der Messebericht lässt nochmals aufhorchen! Der in Lauingen (Donau) beheimatete Spur-1-Hersteller **KM 1** hat das Thema Echtdampf entdeckt ... und kündigte den Europavertrieb des jungen Chinesischen Herstellers **WUHU Brandt Arts** (Markenname **Bowande**) in allen Baugrößen an ... Auf dem KM-1-Stand sei eine „kohlegefeuerte Tenderlok der englischen GWR Class 1400 für 5-Zoll-Spur“ gezeigt worden!

JULI Der DBC-Taunus verschickte ein neues Rundschreiben! Die Anlage wird nicht fertig! Aber die Feier des 40-Jährigen wird am ersten Septemberwochenende wie geplant stattfinden.

Der wahrscheinlich zweitälteste Dampfbahner, der sogar noch fast täglich einige Stunden in der Werkstatt verbringt, Wilhelm Kaufmann, wurde 89! Auch ihm ein vielstimmiges „happy birthday“! Sein letztes 5-Zoll-Dampflok-Modell, eine „Altbau“-BR 23 kam ohne „Feuer gesehen zu haben“ in Kaufmanns Museum in Blaufelden.

Die „Mini-Bahn“ (Spur 7) im Gelände des Bahn Parks Augsburg hatte für die gesamte Saison „Pause“, weil der Park wegen fehlender Genehmigungen für den Museumsbetrieb nicht öffnen konnte. Lt. Anzeigen in Eisenbahnzeitschriften steht der über viele Jahre als „besonderes Restaurant“ genutzte Blue-Star-Train (ex DB-Vt 601) zum Verkauf!

Das Jahr brachte nicht nur bemerkenswerte „Senioren-Geburtstage“, sondern auch der ungewöhnliche Heiratsantrag eines jungen Modellbauers war zu vernehmen! Vor der Original 41 1150 des BEM Nördlingen hat er „stilecht“ seiner Freundin den Antrag gemacht! Der „Hochzeiter in spe“ steckt mitten in den Vorbereitungen auf die Heizerprüfung auf dieser Lok und ist auch Mitglied beim „Schättere-Club“ in Ebnat! Alles, alles Gute!

AUGUST In Heft 3/2017 gratulierte „GARTENBAHNEN“ sowohl dem DBC-D wie auch der DGEG zu deren 50-jährigem Bestehen.

Apropos Modellbahn! Hat zwar nicht direkt mit „Gartenbahn“ zu tun, aber ein bekanntes Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmen suchte in einem „passenden“ Magazin nicht gerade diskret nach einem Investor für – die Modellbahn-Gruppe Roco und Fleischmann!

SEPTEMBER Der DBC-Taunus feierte am zweiten September-Wochenende das 40-Jährige, wie angekündigt. Und – zur Überraschung aller: Man hatte es trotz anders lautender Ankündigungen doch geschafft, den Gästen zu zeigen, „wie das neue Oberursel“ werden wird. Siehe Kasten! Auf dem zugehörigen Foto ist auf der Brücke eine der drei Gast-23er und im Hintergrund der Schulneubau zu sehen. Eine nette Geste: Die aus den Niederlanden gekommene Lok Marc trug auf der Rauchkammertüre die symbolträchtigen Ziffern 40! Obwohl in der Werbung für die 34. Internationale Modellbahn Ausstellung in Göppingen das Thema „Gartenbahn“ ausdrücklich beworben wurde, verzichteten wir auf einen detaillierten Bericht, denn hier lag der Schwerpunkt in der großen Sporthalle auf einer anderen Baugröße, die mit „Gartenbahn“, wie wir sie verstehen und pflegen, nicht identisch ist.

Daher war die Spannung umso größer, was die erstmals am Wochenende 3. bis 5. November für Friedrichshafen angekündigte Modellbaumesse mit „Echtdampf-Hallendampftreffen“ bieten wird. Ein schon vertrauter Veranstalter, aber ein neuer Termin nach einer Feiertagsreichen Woche und ein Messestandort in einem Drei-Länder-Eck (Deutschland-Schweiz-Österreich) – und das in insgesamt sieben Hallen! Das „süddeutsche Pendant“ zu Dortmund? Als FN begann, musste die Druckerschwärze für GB-Heft 4/2017 längst getrocknet sein, so dass wir die Leser mit einem Bericht auf Heft 1/2018 vertrösten müssen.

Abschließend: Ein „heftiges Danke“ an alle Informanten und Fotografen, die bereitwillig seit Sommer Nachrichten geliefert und Fotos zur Verfügung gestellt haben.



Heiratsantrag mit Original-Lok
(Foto: Katharina Heinrich)



Ein „Garten-Modellbahn-Bijou“ nach Originalvorlagen im Maßstab 1:11, Monheim (Schwaben)! Nicht zum Draufsitzen, nicht zum Drin-Sitzen: Nur zum Fahren lassen und Zuschauen! Vater und Sohn bezeichnen es als „unsere kleine Welt“!

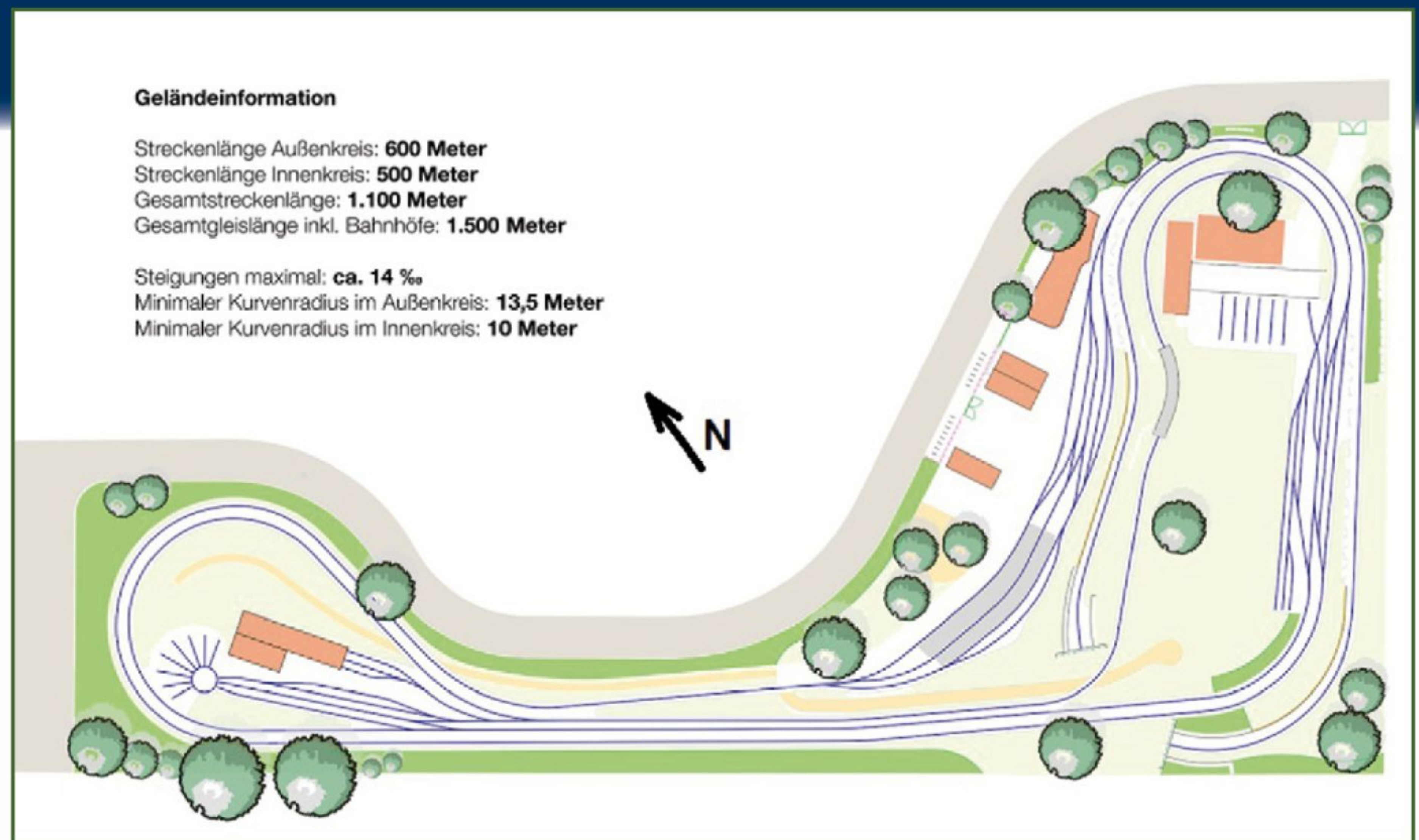
40 Jahre DBC Taunus und Neubau der Anlage in Oberursel

MARKUS BAUM

Der DBC-Taunus konnte am 09./10. September 2017 das 40-jährige Jubiläum und zugleich die Eröffnung seiner neu erbauten Anlage in Oberursel mit zahlreichen geladenen Gästen feiern. Wie Andreas Kahlert, Vorsitzender des DBC-Taunus, bei einer Ansprache am Samstagabend berichtete, hatten sich die Gründungsmitglieder schon 1977 zusammengefunden, 1978 war die Vereinseintragung und ein passendes Gelände wurde von der Gemeinde zur Verfügung gestellt. So soll auch die offizielle Eröffnung und das 40-jährige Jubiläum beim Maifest 2018 noch mal gefeiert werden.

Der Tiefpunkt kam sicher im Jahre 2007 mit der Ankündigung der Stadt Oberursel, dass die bestehende Anlage wegen eines Schulneubaus weichen muss. Das endgültige Aus kam dann erst 2014. Andreas Kahlert berichtete weiter von den letzten drei Jahren, mit dem Abbau der alten Anlage, alle Bäume wurden beseitigt, Gebäude mussten abgebaut werden. Das Gelände sah katastrophal aus! Das neue Gelände ist fast an gleicher Stelle wie früher, aus einem ehemals etwa quadratischem, wurde jetzt ein eher L-förmiges Grundstück. Nachdem die groben Erdarbeiten und Trassen der neuen Anlage von einer Fachfirma ausgeführt waren, konnte anschließend mit dem Bau der Wege und Gebäude begonnen werden, Gleise und Weichen wurden geschweißt und bis zuletzt wurde „Tag und Nacht“ am Aufbau der Gleisanlage gearbeitet, um bis zum September fertig zu werden. Bis auf ein paar Abstellgleise und dem nördlichen Bahnhof mit der Drehscheibe ist die Anlage auch fertig geworden. Ausführliche Informationen siehe auch auf der neuen Webseite (www.dbc-taunus.de).

Der Gleisplan kann als sehr gelungen angesehen werden. Die alte, frühere Teichbrücke wurde wieder integriert, ein Tunnel und zwei großzügige Bahnhöfe können sich sehen lassen. Dass bei der Eröffnung im September 2017 noch nicht alles fertig war, tat der Stimmung keinen Abbruch. Bei trockenem Wetter konnte auf dem Außen- und Innenkreis nach Herzenslust gedampft werden und der großzügig angelegte Hauptbahnhof macht Lust auf Mehr. Zahlreiche Gastfahrer aus dem In- und Ausland waren angereist.



Der neue Gleisplan. Zur Erklärung: Die (untere) Längsseite führt entlang der Wohnhäuser, die auf der Südseite die unmittelbare Nachbarschaft bilden.

Fotos: Markus Baum



Die neue (alte) Brücke, die momentan noch ohne Teich ist. Auf der Brücke eine der drei Gast-23er. Im Hintergrund der Schulneubau, dessentwegen die gesamte Anlage verlegt werden musste.

Besonders zu erwähnen sind, Reiner Münch, Heiner Herrmann und Herbert Froitzheim hatten drei sehr schön gebaute Dampflokomotiven der Baureihe 23 in 7¼-Zoll mitgebracht und Sigurd Wollburg aus den Niederlanden hatte extra an seiner Lok „MARC“ ein Schild zum 40-jährigen Jubiläum an der Rauchkammer angebracht.

Alles in allem eine gelungene Eröffnungsveranstaltung und man kann vor der Mannschaft des DBC-Taunus für das in so kurzer Zeit geleistete nur den Hut ziehen und gratulieren!

GARTEN BAHNEN

VORSCHAU



PRAXIS

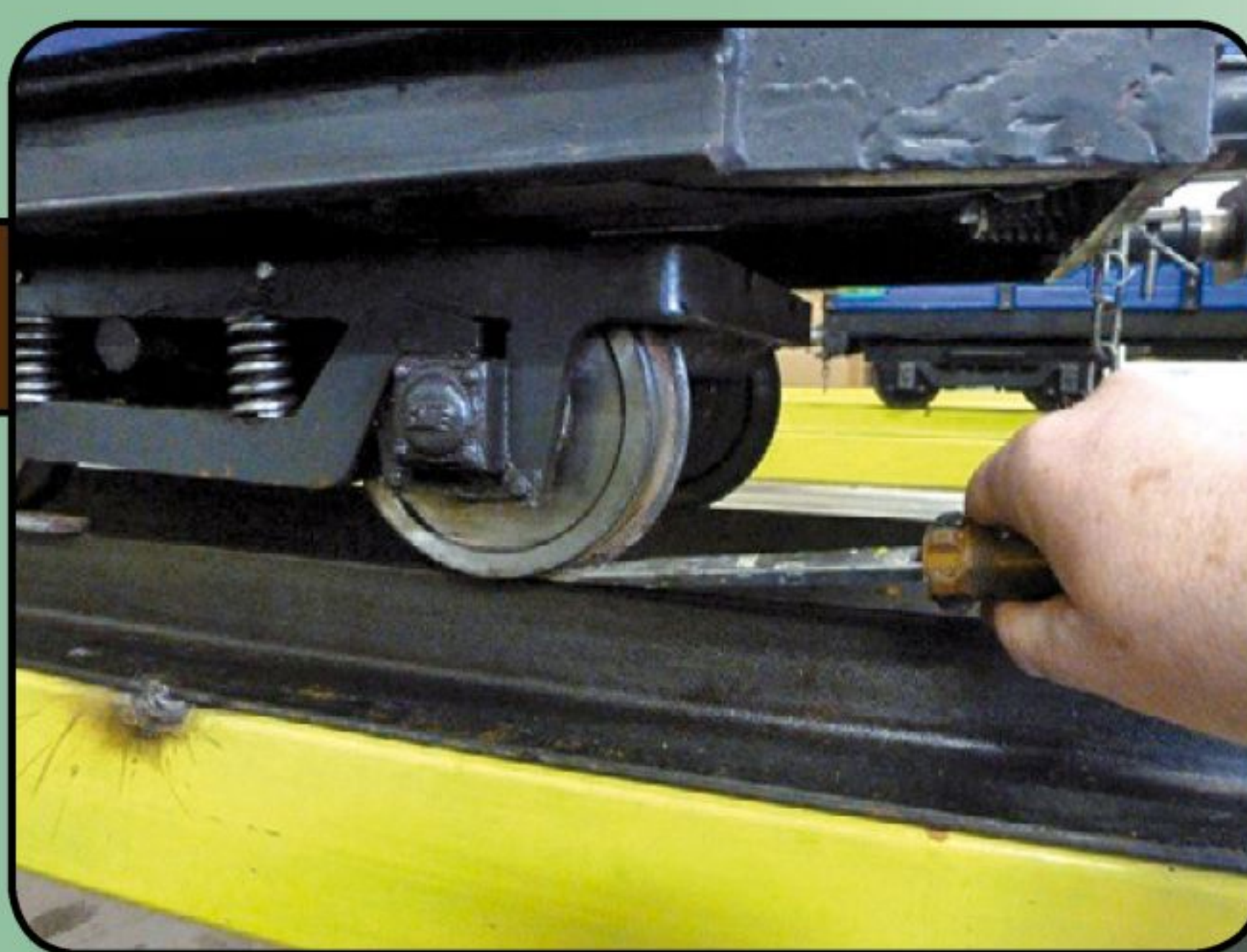
Einfach Genial –
Simple and Easy –
Teil 13

Rudolf Erteld

PRAXIS

Das Geheimnis des
gut funktionierenden
Drehgestells

Pierre Sitarski, Peter Bickel



PORTRÄT

Güterwagen für
die Gartenbahn

Klaus Decker

GARTENBAHNEN 1/2018
erscheint am 23.02.2018

Themenänderungen aus
aktuellem Anlass behält sich
die Redaktion vor.

Inserentenverzeichnis

(ohne Kleinanzeigen)

	Seite		Seite
Atelier MB	7	KM1	U4
Blombach	29	Live Steam Service	7
Dorrington	20	Lok- & Waggonbau	U2
Ehrle	U3	Orbotech	28
GarBa-Verlag	28	Präzisionsmodellbau	28
Haeger	U3	Schlechtriem	20
Holzapfel	23	Wilms	U3
Hotel Altor	U3	Zimmermann	U3
Klein Messzeuge	7		

Impressum

Neckar-Verlag GmbH
Klosterring 1
D-78050 Villingen-Schwenningen
Telefon + 49 (0) 77 21 / 89 87-0
Telefax + 49 (0) 77 21/ 89 87-50
E-Mail: info@neckar-verlag.de
Internet: www.neckar-verlag.de

- Sparkasse Schwarzwald-Baar IBAN: DE22 6945 0065 0000 0261 97, BIC: SOLADES1VSS
- Postbank Stuttgart IBAN: DE29 6001 0070 0009 3897 01, BIC: PBNKDEFF

Herausgeber: Ruth Holtzhauer, Beate Holtzhauer

Redaktion:
Udo Mannek (V.i.S.d.P.)
E-Mail: mannek@neckar-verlag.de

Grafik und Layout: Jutta Schütz

Marketing/Anzeigenleitung:
Rita Riedmüller
Telefon + 49 (0) 77 21 / 89 87-44
E-Mail: werbung@neckar-verlag.de
Anzeigenverkauf
Isabella Diener
Telefon: + 49 (0) 77 21 / 89 87-45
E-Mail: anzeigen@neckar-verlag.de
Es gilt Anzeigentarif Nr. 2 vom 01.01.2015

Bestellung: beim Verlag
E-Mail: bestellungen@neckar-verlag.de

Die **GARTENBAHNEN** erscheint vierteljährlich (Februar, Mai, August und November).
Print: Einzelheft: € 7,- [D], € 7,30 [A] [EU], sfr 12,50;
Jahresabonnement: € 26,- (Inland), € 28,- (Ausland).
Digital: Einzelheft: € 6,49, Jahresabonnement: € 26,-
Print & Digital: Jahresabonnement: € 27,50 (Inland),
Jahresabonnement: € 29,50 (Ausland)
Eine Kündigung ist jederzeit möglich. Zu viel bezahlte Beträge für noch nicht erschienene Ausgaben werden vom Verlag zurückerstattet.

Auslieferung für die Schweiz:
WIESER Modellbau-Artikel
Wiesergasse 10, CH-8049 Zürich-Höngg
Telefon + 41 (0) 44 / 340 04 30
Telefax + 41 (0) 44 / 340 04 31
ISSN: 1433-0180

Druck:
Kössinger AG, www.koessinger.de
Fruehaufstraße 21, 84069 Schierling

© 2017 Neckar-Verlag GmbH
Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichung kann trotz sorgfältiger Prüfung vom Verlag und Herausgeber nicht übernommen werden. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingereichte Manuskripte und Fotos. Mit Übergabe der Manuskripte und Abbildungen erteilt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Verlagsrecht. Er versichert, dass es sich um Erstveröffentlichungen handelt und dass keine anderweitigen Copyright- oder Verlagsverpflichtungen bestehen. Honorierte Arbeiten gehen in das Verfügungsrecht des Verlags über. Produkt- und Warennamen werden ohne Gewährleistung einer freien Verwendbarkeit benutzt.
Kein Teil dieser Publikation darf ohne zuvor erteilte, ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. Die Nutzung der Inhalte ist nur zum Zweck der Fortbildung und zum persönlichen Gebrauch des Lesers gestattet.

Anzeigen- und Redaktionsschluss ist der 29.12.2017 für die Ausgabe 1/2018.

21. Jahrgang

Garteneisenbahnen

– Werden Sie Lokführer!



Dampflokomotive

BR 01 176 | SPUR: 5"
original kohlegefeuert



Dampflokomotive

BR 81 003 | SPUR: 5"
original kohlegefeuert



Diesellokomotive

FB01 | Spurweite: 7 1/4"
mit Dieselmotor und
hydrostatischem Antrieb



... und viele mehr!

Dampftraktor

TRACTIONENGINE
original kohlegefeuert

Bestellen Sie noch heute den 116-seitigen Gesamtkatalog!

Versand innerhalb
Deutschland: EUR 10,-
Versand ins Ausland: EUR 15,-



www.dampfbahn-zimmermann.de

Fertigmodelle u. Bausätze

in 5" und 7 1/4" Spurweite

- Dampflokomotiven
original kohlegefeuert
- Diesellokomotiven
- Elektrolokomotiven
- Dampftraktoren
- Bauteile, wie Räder, Achsen,
Drehgestelle, Puffer und Kupplungen,
Kessel, Zylinder, Armaturen, Wagen,
Gleise, Werkstoffe, Normteile usw.

E. Zimmermann GmbH · Im Sichert 15 · 74613 Öhringen · Tel. +49 7941 9464-0

WILMS
Metallmarkt
Lochbleche

UNSER NEUER
KATALOG
Jetzt kostenlos
bestellen!

METALLE

in allen Qualitäten und Abmessungen

Wilms Metallmarkt Lochbleche GmbH & Co. KG
Widdersdorfer Straße 215 · 50825 Köln

T 0221 54668 – 0 · F – 30 · mail@wilmsmetall.de · www.wilmsmetall.de



- Dampfkessel aus Edelstahl
mit Regler und Überhitzer für Modell-
Dampflokomotiven und –Dampftraktoren

- Elektronische Steuerungen für Gleichstrommotore
- Fahrzeuge für Spur 5-Zoll Garteneisenbahn

Untere Bildgasse 3, 88142 Wasserburg; Tel. 08382-998436, Fax 08382-998437,
E-mail: H.Ehrle@gartenbahn-ehrl.de; Internet: www.gartenbahn-ehrl.de

Hotel für Eisenbahner in Wernigerode

Der Treffpunkt für Dampfbahnfreunde.

Mit Blick auf das Betriebswerk der Schmalspurbahn!

www.hotel-altora.de

Hotel Altora, Bahnhofstrasse 24, 38855 Wernigerode/Harz
Tel. 03943-40995-100 Täglich Dampfbetrieb!!

MODELLZÜGE WERDEN WIRKLICHKEIT

Talbot Schotterwagen Typ 371

Diese Wagen wurden von der Reichsbahn 1937 beschafft und von den Bahndirektionen als Dienstgüterwagen für den Schottertransport verwendet. Gegenüber den Vorgängertypen weist der Typ 371 einen längeren Achsstand und schräge Trichterstützen auf. Der Wagen wird als funktionsfähiges Modell mit beweglichen Rutschen und Drehschiebern ausgeführt. Maßstab 1:11 für Spur 5, LÜP: 635 mm, mechanische Feststellbremse, auf Wunsch auch mit Druckluftbremse, Gewicht ca. 20 kg.



HAEGER WAGGONBAU

Krummer Kamp 11, 30855 Langenhagen, Tel. 0511-8072444

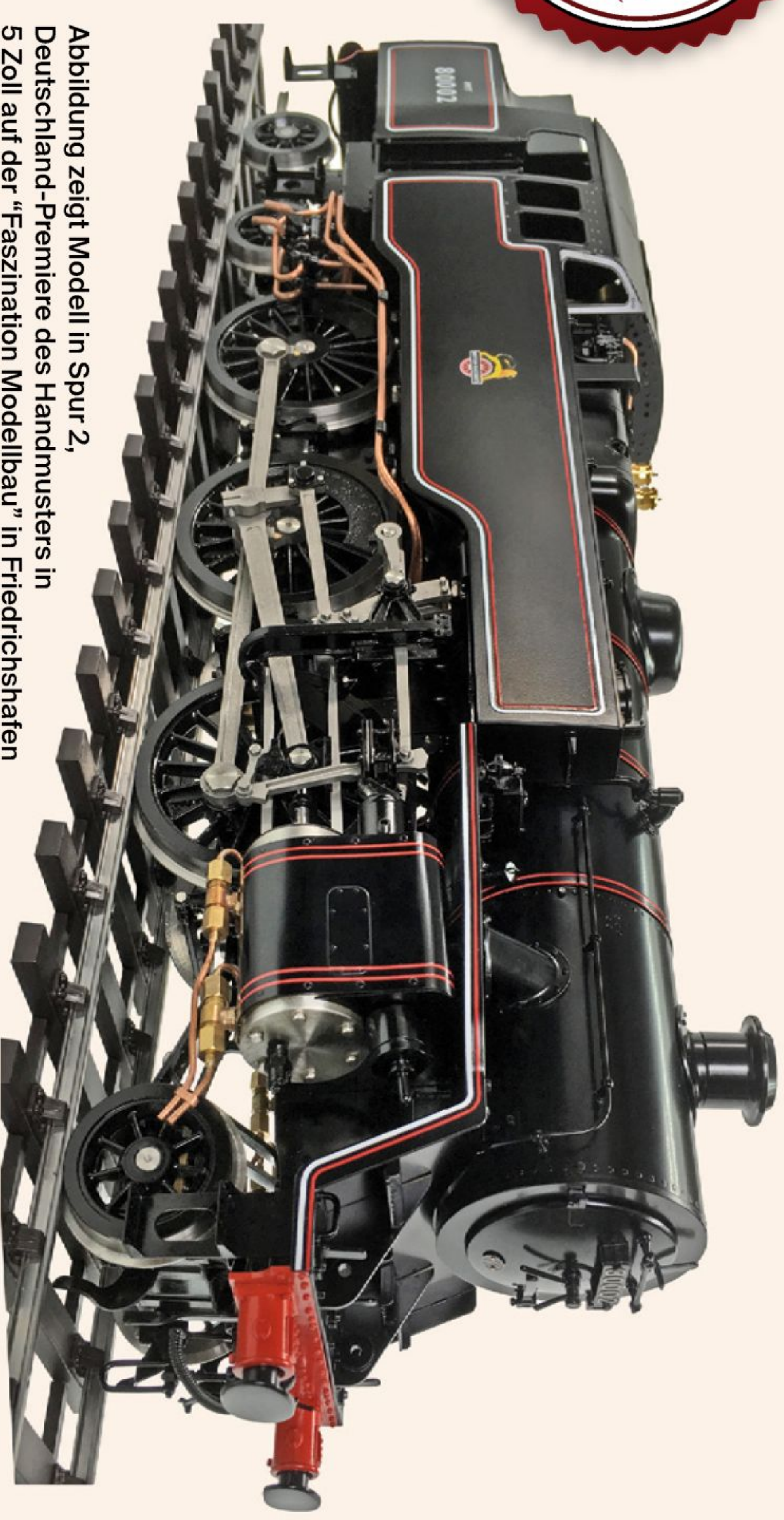


Abbildung zeigt Modell in Spur 2,
Deutschland-Premiere des Handmusters in
5 Zoll auf der "Faszination Modellbau" in Friedrichshafen

Class 1400

- Maßstab 1:11
 - Spurweite: 127 mm
 - LfP: ca. 81 cm
 - Mindestradius: 6000 mm
 - Gewicht: 42 kg
 - Kohlefeuerung
 - Achsfolge: 0-4-2
 - Kessel auf doppelten Betriebsdruck getestet
 - Überhitzer
 - Zwei innenliegende Zylinder
 - Zylinderblöcke aus Bronze
 - Kolben aus Edelstahl,
 - Flachschieber aus Bronze
 - Funktionsfähige Stephenson-Steuerung
 - Funktionsfähige Zylinderhähne
 - Wasserstands-Prüfventil
 - Abnehmbarer Aschkasten
 - Dampfpfeife
- Zu öffnende Führerhaustüren
 - Funktionsfähiger Bläser
 - Achsfahrpumpe
 - Handpumpe im Wasserkasten
 - Steuerung und Kuppelstangen aus Edelstahl
 - Injektor
 - Verdrängungsöler
 - Optional Rollenprüfstand aus Aluminium mit Edelstahl Kugellager
 - Optional vierachsiger Bedienwagen
- Art.-Nr. 161601, GWR, grün**
Art.-Nr. 161602, BR, schwarz
Preis: 6.990,- €
- Verfügbare Loknummern:**
1466, 1419, 1421, 1470

Class 4MT

- Maßstab 1:11
 - Spurweite: 127 mm
 - LfP: ca. 1203 mm
 - Mindestradius: 8000 mm
 - Gewicht: ca. 60 kg
 - Kohlefeuerung
 - Achsfolge: 2-6-4
 - Kessel auf doppelten Betriebsdruck getestet
 - Überhitzer
 - Zweizylindertriebwerk
 - Funktionsfähige Zylinderhähne
 - Mechanisch angetriebener Öler
 - Zwei Wasserstand-Prüfventile
 - Dampfpfeife
 - Zu öffnende Führerhaustüren
 - Walschaert Steuerung mit Steuerbock zur Umsteuerung im Führerstand
- Dampfgetriebene, funktionsfähige Bremse
 - Handpumpe im Wasserkasten
 - Achsfahrpumpe
 - Injektor
 - Steuerung und Kuppelstangen aus Edelstahl
 - Funktionsfähiger Bläser
 - Führerhausdach abnehmbar zur besseren Bedienung
 - Optional Rollenprüfstand aus Aluminium mit Edelstahl Kugellager
 - Optional vierachsiger Bedienwagen
- Art.-Nr. 161604, 80002 „British Railways“, schwarz mit weiß/roten Zierlinien**
Art.-Nr. 161605, 80135, „British Railways“, grün mit gelben Zierlinien
Preis: 9.990,- €

Weitere Echtdampfmodelle, Zubehör und Detailinformationen, finden Sie auf unserer Website. Angebote nur solange der Vorrat reicht. Irrtümer, technische und optische Änderungen vorbehalten. Es gelten unsere AGBs. KM1 Modellbau e. K., Ludwigstraße 14, 89415 Laingen, Tel: +49 (0)9072 - 922 670, info@km-1.de, www.km-1.de.