

04
2018

ISSN 1433-0180

€ 7,60 [D]

€ 7,90 [A]

€ 7,90 [EU]

sfr 13,10

E 45616

GARTENBAHNEN

GARTEN BAHNEN

November
Dezember
Januar

Große Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung

Intermodellbau 2018



→ Ein strittiges Thema: Überhitzer
→ Intermodellbau Dortmund 2018

→ Die Amerikaner in Zürich



www.lok-waggonbau.de

12 Jahre

Lok- & Waggonbau
Klaus Wagner

12 Jahre



Carbid-
flaschen-
wagen

Bausatz
ab 3.450,- €
Fertigmodell
auf Anfrage



V 60

ab sofort für
2018 bestellbar!
Bei Interesse
bitte Anfragen



3-Achs-
Fischtransport-
wagen

Bausatz
ab 2.350,- €
Fertigmodell
auf Anfrage



G10

mit hochgesetztem
Bremsenhaus

Bausatz
ab 1.900,- €
Fertigmodell
ab 2.700,- €



Sofort
verfügbar

E 44.5

Bei Interesse
bitte Anfragen



00 fs

Bausatz
ab 1.900,- €
Fertigmodell
auf Anfrage



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

Siegfried Baum fasst das Gartenbahn-Jahr 2018 nochmals zusammen. Seite 8



Ab Seite 16 berichtet Dr. Wolfgang Baierl über das Update Funkfernsteuerung.



Über die „Amerikaner“ in Zürich schreibt Bernd Schmidt. Seite 46

PORTRÄT

Das war das Gartenbahn-Jahr 2018 8
Siegfried Baum

Schicht im Schacht und 12
Siegfried Baum

Die Lok der Zukunft auf Testfahrt in Oberschwaben? 14
Prof. Dr. Raphael Pfaff, Hans-Jürgen Amberg

Intermodellbau Dortmund 2018 29
Helmut Harhaus

Von der 3½"-Feldbahnlok zur 5" Normalspur-Prärie-Lok – ein Umbau – Teil 2 .. 35
Bernd Schmidt

Vor vierzig Jahren 42
Siegfried Baum

Die „Amerikaner“ in Zürich 46
Bernd Schmidt

GLOSSE

Der Königsstuhl am Ziel Teil 2 32
Dr. Wolfgang Baierl

PRAXIS

Gut zu wissen
Kunterbunter „Blick über den Tellerrand“ 4
Siegfried Baum

Update Funkfernsteuerung 16
Dr. Wolfgang Baierl

Ein strittiges Thema: Überhitzer 38
Louis Patrick Ernst

RUBRIKEN

Forum 2

Poster 24

Börse 23

Termine 26

Impressum 48

Vorschau 48

Alles für Ihr Hobby
www.neckar-verlag.de



Liebe Leserinnen und Leser!

Mit der November-Ausgabe neigt sich das Gartenbahnjahr mit seinen zahlreichen Veranstaltungen und Fahrtagen dem Ende zu. Damit findet sich sicherlich auch Zeit und Muße in *GARTENBAHNEN* zu lesen. Es lohnt sich, denn wir haben wieder einmal spannende und informative Berichte zusammengestellt.

Diese Ausgabe steht ganz im Zeichen der US-amerikanischen Dampfloks. Gleich auf der Titelseite starten wir mit dem einmaligen Modell der N&W-Class A 1239 von Wulf-Dieter Heinrich, so wie es im April auf der Intermobellbau in Dortmund gezeigt wurde. Den ersten großen Auftritt hatten Lok und Erbauer dieses Jahr in Oberursel. Über dieses Ereignis berichtet Siegfried Baum im „Jahresrückblick 2018“. Auf dem diesjährigen internationalen Dampfbahnertreffen in Zürich trafen sich ungewöhnlich zahlreiche Lokomotiven nach US-Vorbild. Das Poster in der Heftmitte hält dieses Ereignis vor dem großen Rundschuppen des DMC Zürich eindrucksvoll fest. Lesen Sie mehr darüber in „Die Amerikaner in Zürich“ von Bernd Schmidt. Im zweiten Teil des Umbauprojektes von Bernd Schmidt „Von der 3½“-Feldbahn zu 5“-Normalspur-Prärie-Lok“ dreht sich ebenfalls alles um das Thema US-Dampflokomotiven.

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



Die Modellbau Wels geht in eine kreative Pause

Seit sechs Jahren begeistert die Modellbau Wels jährlich 30.000 Besucher mit lupenreinem Modellbau: Österreichs größte Modellbaumesse zeichnet sich durch namhafte Hersteller und Händler, die enge Zusammenarbeit mit engagierten Vereinen und das hochkarätige Rahmenprogramm aus. Aufgrund diverser Marktveränderungen ist es nun Zeit, das Messekonzept zu überarbeiten und 2019 eine Messepause einzulegen. Das Team der Messe Wels legt die kommende Messesaison mit der Modellbau Wels eine kreative Schaffenspause ein und wird sich im Frühjahr 2020 mit einem neuen interessanten Messekonzept zurückmelden.

Als Österreichs größte Modellbaumesse bot die Modellbau Wels die komplette Bandbreite von Flugmodellen, Schiffsmodellen über RC-Cars bis hin zu Modulanlagen und Echtdampf. Atemberaubende Air-Shows mit internationalen Top-Piloten, erstklassige Action-Flächen, begeistertes Fachpublikum und interessierte Neueinsteiger sowie ein hochwertiges Ausstellungsangebot war bisher das Erfolgsrezept der Modellbau Wels und machte Wels zum jährlichen Treffpunkt für alle Modellbau-Fans.

„Wir haben diesen Entschluss schweren Herzens und nach vielfacher Evaluierung aller möglichen Szenarien getroffen. Die Modellbau Wels war für die Besucher immer ein Highlight und auch trotz der schwierigen Marktlage 2018 eine sehr schöne Messe, mit der wir sehr viele Erfolge gefeiert haben.“, so Dir. Mag. Robert Schneider, Geschäftsführer Messe Wels GmbH.

Die Messe Wels bedankt sich für das bis dato entgegengebrachte Vertrauen und freut sich, dieses mit einer neuen Modellbau Wels 2020 erfolgreich weiter zu führen.

Next 3D Mark IV, flexibler, stärker, exklusiver

GoCNC stellt der Weltöffentlichkeit zum 10-jährigen Jubiläum eine exklusive und streng limitierte Revolutionsstufe der Next3D Maschinenserie vor. Die Next3D Mark IV – Limited Edition stellt dabei die konsequente Weiterentwicklung dieser Serie dar. 3-Achsensteuerung war gestern, die Next3D Mark IV, ist wie ihr Name schon verrät, eine CNC-Portalanlage mit serienmäßiger integrierter 4-Achsen Steuerung, damit sind Sie noch direkter und flexibler bei der Bearbeitung ihrer Werkstücke. Darüber hinaus genießen Sie alle Vorteile und Qualitätsmerkmale der Ihnen bekannten Next3D CNC-Serie.



Bei der Next3D Mark IV sind keine Einbauarbeiten für die 4. Achse zu leisten, da die Ansteuerung direkt über die komplett neu entwickelte elektronische, in die Maschine integrierte Steuerung ermöglicht wird. Damit garantieren wir, dass alles direkt vom Start her optimal aufeinander abgestimmt und optimiert ist. Durch das neue und in die Maschine integrierte 10A-Netzteil wird die Maschine noch stärker, schneller und kompakter.

Die Next3D Mark IV wird es nur als exklusive Limited Edition geben (streng limitiert auf 100 Maschinen pro Größe). Des Weiteren ist diese nur in den Größen L und XL erhältlich. Der Limited Edition legen wir die 4-Achsen Steuer-Software CNC-Studio Pro XT und einen kompletten Satz Spannpratzen in den Längen 30 mm, 40 mm, 60 mm, 80 mm inkl. Schrauben bei. Die Next3D Mark IV wird ausschließlich mit einer T-Nuten Aluminiumplatte erhältlich sein. Darüber hinaus legen wir jeder Bestellung einen exklusiven Next3D Mark IV – Limited Edition Maschinen-aufkleber, als Alleinstellungsmerkmal, mit fortlaufender Maschinennummer bei.

Zum Lieferumfang gehört der Bausatz oder fertig aufgebaute und eingestellte CNC Portalanlage der Mark IV Serie (Größe nach Wahl), CNC-Studio Pro XT, Spannpratzen Set (Längen 30 mm, 40 mm, 60 mm, 80 mm inkl. Schrauben), alle Anschlusskabel, die Software auf CD und eine Bauanleitung bei der Variante „Bausatz“. Die Jubiläumsausgabe der Next3D, die Next3D Mark IV, ist ab sofort unter www.gocnc.de ab 1299,- € erhältlich.

Anzeigen







Sommer Spezial!
 Alle Next 3D CNC Maschinen und Bausätze liefern wir ab sofort mit der neuesten Version vom G-Code Processor 3D
 - Nur solange der Vorrat reicht! Ihr **Preisvorteil 119 €**

www.gocnc.de Info@gocnc.de Tel:02371 7837 105



Michael Holzapfel

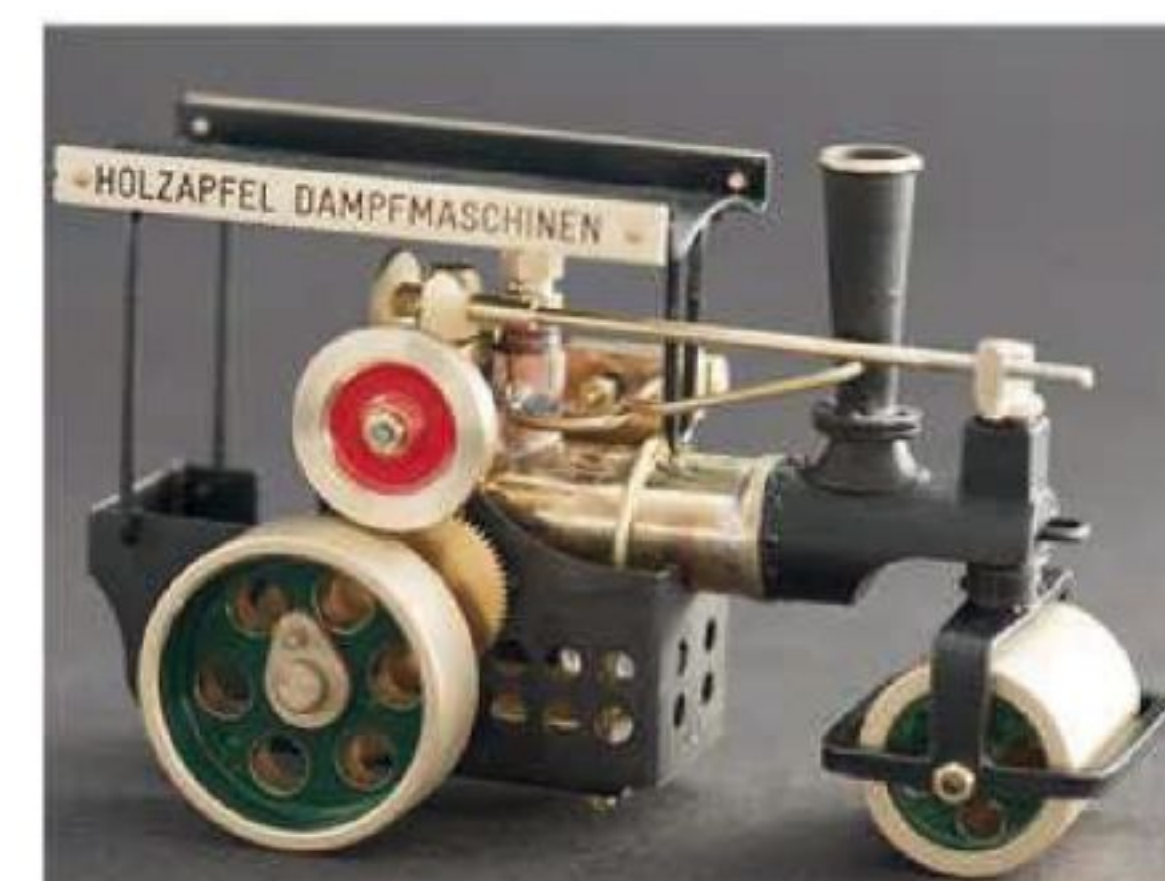
HOLZAPFEL Dampfmaschinen

Das bekannte Geschäft mit 40-jähriger Tradition

Öffnungszeiten: Samstag 09:00 bis 13:00 Uhr

www.holzapfeldampf.ch

info@holzapfeldampf.ch



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!!



- **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

Gut zu wissen

Kunterbunter „Blick über den Tellerrand“



SIEGFRIED BAUM



Der Kreuzkopf der 18 201 gehörte bekanntlich vor 1958 zum Triebwerk der 61 002. Und da lag der Lenkeransatz deutlich tiefer, als nach dem Umbau. Die Kürzung des Voreilhebels hatte zwangsläufig auch eine andere Schieberüberdeckung und damit ein anderes Dampfdiagramm zur Folge.

- ... dass das Wörtchen **backset** im DDR-Reichsbahn-Sprachschatz nicht vorkommen durfte, da es ja aus dem Englischen kam; das Gleiche mit dem vor Jahren verstorbenen Kanadier **Charlie Dockstader**, dem uneigennütigen Freund der Dampfmodellbauer, der noch heute im Netz den kostenfreien Zugang zu seinen vielen Steuerungsrechnungen ermöglicht.
- Bemerkenswert, dass dieser **backset** nach alten Empfehlungen im „Dampfbahner“ sowohl kompliziert mit Winkel-Rechnungen ermittelt werden kann, aber es genauso mit „Probieren“ geht!
- ... dass keiner der Autoren sich auf Hinweise einlässt, welche Auswirkungen die Verkürzung bis zum völligen Weglassen des Lenkeransatzes am Kreuzkopf auf das Dampfdiagramm hat. Zwei Beispiele, die unterschiedlicher nicht sein könnten: Bei der Schnellfahrlok 18 201 wurde, wie das Foto zeigt, der (alte) Ansatz der Lenkerstange belassen und eine neue Anlenkung in Höhe des Kreuzkopfbolzens festgelegt. Das Gleiche bei den ELNAs und der „Tierklasse“ vom Harz, wo die Anlenkung der Lenkerstange ebenfalls mit der Lage des Kreuzkopfbolzens identisch ist. Nur – die 18 201 hat bekanntlich Treibräder von 2,30 Metern Durchmesser und die „Rädlein“ der ELNAs und „Büffel und Kollegen“ hatten einen solchen von 1,1 bis 1,2 Metern! Die Kürzung des unteren Teils des Voreilhebels brachte eine größere „Über-



*Der verkleidete Schornstein (mit „silberner“ Umrandung) steht der rassigen 18 201 einfach – **gut!** Da waren stilistische „Könner“ am Werk, als sie auf die Idee kamen, die vielgescholtene „Quetsch-Esse“ zu verkleiden. Nach einem Übernachtungs-Stop in Augsburg am 10. Mai 2018 startete der Zug zu früher Stunde für die Weiterfahrt gen Wien.*

setzung“ des Voreilhebels und ermöglichte damit eine **größere Schieberüberdeckung** (Dampfdiagramm).

- ... dass die **18 201** die einzige deutsche Dampflokomotive ist, die noch immer einen **Giesl-Ejektor** hat.
- ... „Auf den letzten Drücker“! 18 201 sei seit Anfang September 2018 außer Betrieb. Eine (nicht billige) HU sei in „weiter Ferne“!

- ... dass die Wasserleitung vom Tank bzw. Tender, auch der Absperrhahn, zum Injektor **absolut luftdicht** sein muss. Nur dann „zieht“ ein Injektor auch verlässlich.



Die allseits bekannte Kupplung, die für Drücke absolut passend ist, nicht aber auf der **Saugseite**, wo kleinste Undichtigkeiten den Wasserzulauf zu einem Injektor stören können. Auch beim kleineren „Nachbarn“, der nach einer völlig anderen Idee konstruiert ist, gab es „Probleme“, die uns veranlassten, den Schlauch zum Injektor nur noch auf ein Stückchen Kupferrohr aufzuschieben.

- ... dass die häufig verwendeten Flacheisen-Profile als „Gartenbahn-Schienen“ in zweifacher Hinsicht **nicht das Gelbe vom Ei** sind: Ihre scharfen Kanten sind „Gift“ für die Rundung *Lauffläche:Spurkranz* und – die Stabilität dieser Profile erreicht nicht annähernd die gleichen Werte wie ein „echtes“ Schienenprofil, das durch die Drei-Teilung des Profils in **Fuß, Steg und Kopf** den statischen Belastungen weit besser gewachsen ist, als ein unprofiliertes „Stahl-Balken“.

- ... dass wir mit Schließung der Anthrazit-Zeche **Ibbenbüren** Ende 2018 wohl auch die **Kohlenzeche mit der ältesten Kohle** verloren haben. Anthrazit aus der „*Ibbenbürrer Tiefe*“ von ca. 1.600 Metern sei um die **200 Millionen Jahre alt!** Das Jura-Meer, das uns den „Schwäbischen und Fränkischen Jura“ entlang der Donau hinterlassen hat, habe vor „nur“ 170 Millionen Jahren existiert! – Die „Differenz“ der 30 Millionen Jahre entspricht immerhin der „Länge“ von rund **dreihundertsechzigtausend** (aneinander gereihten) Menschenleben!

- Für die Kohle-Tagebaubetriebe in Sibirien hat der VEB Lokomotivbau „*Hans Beimler*“ (ex AEG Hennigsdorf) ab 1965 Ellok-Gespanne für Breitspur von 1524 mm mit Lok und zwei *selbstfahrenden Motorkippwagen* geliefert, die in der Lage waren, inkl. acht Kippwagen ohne Antrieb Steigungen von 60 bis 70 Promille mit einer Kohleladung von 750 Tonnen zu bezwingen. Die Tagebaue haben eine Tiefe zwischen 200 und 500 Metern. Die Fahrleitungsspannung beträgt 10.000 Volt bei 50 Hertz. Die klimatischen Anforderungen waren extrem, die von +40 bis –50 Grad C reichten! (LM 41)

- Die „Russische Kohle“ gibt Rätsel auf! Im Sommer 2018 wurde die 01 150 vor den Zügen vom Bahnpark Augsburg zum Ammersee mit **Russischer Kohle** geheizt! Die Kohle hätte nicht nur **kaum gequalmt**, sondern – die Heizer hätten sich dank ihres „Höllenfeuer“ auf ein total anderes Feuern einstellen müssen! Derweil haben wir von zwei Seiten Kunde, dass die während des Russlandfeldzugs im 2. WK vorgefundene **Donez-Kohle** (aus Bergwerken nördlich des Asowschen Meeres) allein gar nicht zu gebrauchen war! Lt. *Hans Pottgießer* „*Die Reichsbahn im Ostfeldzug*“ (Vowinkel-Verlag Neckargemünd 1960) konnte die *Donez-Kohle* nur „in einer Mischung mit Oberschlesischer Kohle oder mit Öl getränkt“ verfeuert werden! Der Vater des Autors war 1942 zweimal mit Lokzügen in *Charkow und Rostow (Don)* und bestätigt den obigen Bericht! Zweimal wäre ihnen „um ein Haar“ das Feuer in einer preuß. G 10 – **ausgegangen!** „*Passiver Widerstand*“ der russischen Kriegsmaschinerie, von der selten, wenn überhaupt, in Berichten die Rede ist! Lt. einer Studie an der Uni Siegen käme die „beste russische Kohle“ aus Gruben **östlich des Urals!**

- ... dass „Niro“ bereits 1912 in den Laboratorien von **Krupp-Essen** erfunden wurde. Und man damals aus Konkurrenzgründen um den neuen Stoff ein großes Geheimnis gemacht hat. Und – Frau Berta Krupp ihrem Mann zu einem besonderen Hochzeitstag ein komplett aus Niro gefertigtes Segelboot verehrt hat (nur der Mast sei seltsamerweise aus Holz gefertigt worden).

- ... dass die in den USA hergestellte Nickelbasislegierung **Inconel** zwar als **hochwärmefest** gilt, sich aber als Feuerschirm in Modelllokomotiven auf Dauer dennoch nicht als „unkaputtbar“ erwiesen hat. Die sog. „Kaltverfestigung“ verlaufe so ungünstig, dass es nur mit „Tricks“ möglich sei, in bzw. auf dem Metall Gewinde anzubringen. Als Material für **unkaputtbare Modellfeuerschirme** scheint es nur **Quarzglas** zu geben, das aber für „Otto-Normal-Modellbauer“ kaum erreichbar ist;

- ... dass in einem Bw der Serbischen Staatsbahnen noch alle drei V 300 vorhanden sind, die *Krauss-Maffei* 1957 geliefert hat, und die bald nur noch für den Salonzug des damaligen Staatschefs *Marschall Tito* verwendet wurden. Und als Ergänzung und Werbeträger baute man in München als vierte Lok die deutsche V 300 001. Die „TitoV 300“ trügen noch immer das Blau, in dem sie damals unterwegs waren!

- ... dass die „*Kübler-Spedition*“ noch in 2018 Motoren-Transporte von Augsburg nach Mannheim mit einem 24-achsigen Tiefladewagen durchführen wird, und der über 50 Meter lange Schienen-„Tatzelwurm“ im Augsburger MAN-Werk auch Gleisradien von nur 120 Metern ohne Probleme schafft. *Kübler* will noch 2018 ein *Schwergutzentrum* in Mannheim mit einem 500 Tonnen-Kran in Betrieb nehmen. Parallel dazu gab es in 2017 ein Straßentiefladegespann (eines Norddeutschen Schwerlastunternehmens), mit welchem eine Ladung von ca. 500 Tonnen bewältigt wurde. Der bei *Goldhofer-Memmingen* gebaute „Bandwurm“ hatte in dieser



Computer-Animation des neuen **Kübler-Schwergutzent**rum in Mannheim mit einer 500 Tonnen-Krananlage. Danke für die freundliche Überlassung der Illustrationen.

Fotos (sofern nicht anders erwähnt): Siegfried Baum

Konfiguration – **320 gummibereifte Räder** (zweimal 20 „Achsen“ x 8 Räder)! Ob da ein einzelner „Platten“ aufgefallen wäre?

- Angesichts dieser Transportnachfrage stellt sich uns Außenstehenden die Frage, was die „Spezialisten“ bei der DB sztl. bewogen haben mag, diesen Geschäftszweig aufzugeben. Die Reste der ehem. **DB-Schwerlastgruppe** Darmstadt können heute beim *Eisenbahnmuseum DA-Kranichstein* besichtigt werden.

- ... dass in die heute gebauten Elloks in aller Regel eine Motorleistung von $4 \times 1.600 \text{ kW} = 6.400 \text{ kW} = \text{ca. } 8.700 \text{ PS}$ installiert sind. Die großen Kreuzfahrtschiffe benötigen teilweise die 15-fache „power“! In die vor zwei Jahren in Saint-Nazaire (STX-France) gebaute „*Harmony of the Seas*“ sind 6 Motoren eingebaut, die zusammen 97.000 kW oder 131.000 PS leisten.

- Während wir „*Ein-und-zwanzig/Zwei-und-zwanzig*“ gezählt haben, können beim Rhein-Main-Donau-Kanal durch leistungsfähige Pumpen 35 Kubikmeter Wasser aus Donau und Altmühl in das Kanalsystem gepumpt werden! Das gesamte Kanal- und Schleusensystem incl. der dazugehörigen Speicher und Seen hatte offenbar **nie und nur** die **Schifffahrt** im Auge. Die heute darauf transportierten Tonnagen liegen offensichtlich weit unter den angepeilten Größen. Sie könnten mühelos allein von der fast überall parallel dazu verlaufenden



„Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan“! Einer von zwei ex-MAN-Tiefledewagen, über den, siehe das nebenstehende Bild, im besten Sinn des Wortes, die Zeit hinweggeschritten war. Wenn wir diesen Bericht lesen, wird aus dem alten Wagen im Schmelztiegel eines E-Stahlwerks längst neues Eisen (evtl. für Auto-Blech) erschmolzen worden sein.

Schiene mitübernommen werden. Eine Schleusung an einer der drei Schleusen mit der höchsten Fallhöhe von fast 25 Metern (im Südbereich des Kanals) erfordert eine Wassermenge von 56.000 Kubikmetern ($190 \times 12 \times 24,6 \text{ m}$). $56.000 : 35 = 1.600 \text{ sec.}$ oder 27 Minuten, also $\frac{1}{2}$ Stunde, was die oben erwähnten Pumpen nur für eine Schleusung liefern müssen! Grund genug, dass man sog. „Spar-Schleusen“ gebaut hat, in denen das ablaufende Wasser für die nächste „Berg-auf-Schleusung“ „gesammelt“ wird.

- Der allseits bekannte, frühe Eisenbahnbuch-Autor *K. E. Maedel* führte in seinem herrlichen Bildband „*Liebe alte Bimmelbahn*“ rund 380 Neben- und Schmalspurbahnen auf. Ob und was da wohl überlebt hat? Zumal bekanntlich auch viele ehemals in Staatlicher Hand befindlichen Bähnchen in den letzten Jahrzehnten „über den Jordan“ gingen. Aber – es ist nicht alles verschwunden! Allein in Deutschland gibt es heute **750 Bahntrassen-Radwege** mit einer Länge von „satten“ **5.286 Kilometern** (Stand Frühjahr 2018)! Die Liste enthält nicht nur „lange“ Strecken, sondern z.T. auch kurze Trassen. Ob da nicht die eine oder andere auch als „Gartenbahnstrecke“ hätte umgewidmet werden können? So wie in Bad Orb, wo auf der früheren Normalspurtrasse seit Jahren eine 600 mm-„Kleinbahn“ entstand und Lok „EMMA“ die 6,5 Kilometer mit vier Wägelchen an allen Sommerwochenenden entlang zuckelt.



Die „Bad Orber Kleinbahn“. Danke an Herrn Oliver Kriegisch für die Überlassung des ansprechenden Fotos, das deutlich erkennen lässt, dass das alte Gleis von Regelspur auf 600 mm „umgenagelt“ wurde.

- Das „Gegenstück“ war die *Trusebahn* im Thüringer Wald, die anfangs als Feldbahn (zum Materialtransport) angelegt und dann als „richtige Eisenbahn“, wenn auch nur mit 750 mm Spurweite jahrzehntelang betrieben wurde! Man kann nur staunen, wieviel Geld den Initiatoren ein repräsentativer Bahnhof wert war, dass man in *Herges Vogtei* so ein schönes Gebäude hinstellen konnte.
- Ein Letztes: Welches Bauteil in einer Modelldampflok ist dem größten Verschleiß ausgeliefert? Es ist die (dünne) Kupferleitung zum Hilfsbläser in der Rauchkammer. Das Stück steht unter **Dauerbeschuss** der Ascheteilchen, die Blasrohr und Hilfsbläser mit großer „Wucht“ durch die Rohre ziehen und dabei das in aller Regel völlig ungeschützte Röhrchen malträtieren!



Danke an den Eisenbahnmaler Peter König für sein malerisches Dokument und die Erlaubnis, es hier verwenden zu dürfen.

Anzeige

Sammeleinband



Best.-Nr. **SAM01**
Preis **€ 9,80 [D]**

In unserem Sammeleinband mit Stabmechanik können Sie Ihre Zeitschriften im DIN-A4-Format problemlos einhängen, aufbewahren und jederzeit herausnehmen. Der Ordner hat eine Rückenbreite von ca. 8 cm und fasst mind. 12 Ausgaben.

- Zeitschriften müssen nicht gelocht werden
- Keine Beschädigung der Hefte
- Übersichtliches Aufbewahren mehrerer Jahrgänge
- Durchblättern und Entnahme der Hefte jederzeit möglich

Zusätzliche Metallstäbchen können gerne nachbestellt werden.



Neckar-Verlag GmbH • Klosterring 1 • 78050 VS-Villingen
bestellungen@neckar-verlag.de • www.neckar-verlag.de

SIEGFRIED BAUM

Der erste große Auftritt von WD-Heinrichs N&W-Class A in Oberursel.
Foto: Markus Baum



Das war das Gartenbahn-Jahr 2018

Februar

Die Modellbahn-Ausstellung des MEC Pirna in den Dresdner Messehallen mausert sich auch für unsere Baugrößen zu einem der ersten Highlights eines Gartenbahn-Jahres. Da der Termin diesmal mit dem frühen Faschingswochenende zusammenfiel und die „freien Tage“ nicht nur für Ausstellungsbesuche genutzt werden, seien in 2018 nur ca. 16.000 Besucher gezählt worden. Aktive Teilnehmer berichten, dass die Besucher an unseren „Live-Steam-Fahrzeugen“ erstaunlich viel Interesse zeigen und – auffallend viel gefragt werde, was man im „Westen“ nicht (mehr) beobachte, da hier die Zahl der Besucher, die den DB-Dampf noch erlebt haben, sich offenbar stark zurückgebildet hat.

Der seit Jahren zu beobachtende Schrumpfungsprozess im Sektor „Modellbahn“ der Nürnberger Spielwarenmesse habe sich auch 2018 fortgesetzt. Derweil lassen die wenigen Protagonisten der **Baugröße G** keine Gelegenheit aus, diese „mit aller Gewalt“ nicht nur als „echte Gartenbahn“ herauszustellen, sondern man versucht parallel dazu auf den bekannten 45mm-Schienen auch große Vorbilder „salonfähig“ zu machen. Auch leicht vergrößerte LGB-Gleisradien erfordern (leider) viele Kompromisse, die andere Baugrößen längst hinter sich gelassen haben. Wie beispielsweise eine BR 95.0, deren fünfsichtiges Fahrwerk **geteilt** wurde, um das Modell auch noch durch Radien von deutlich weniger als 1000 mm „peitschen“ zu können! Siehe Juni!

April

Die größte **Modellbaumesse** in unseren Breiten, die Ausstellung in Dortmund, war um einen Tag verkürzt worden, und prompt sei die Zahl der Besucher mit 77.000 geringer als in den Vorjahren gewesen. Siehe dazu den Bericht „Intermodellbau Dortmund 2018“ in dieser Ausgabe.

Mai

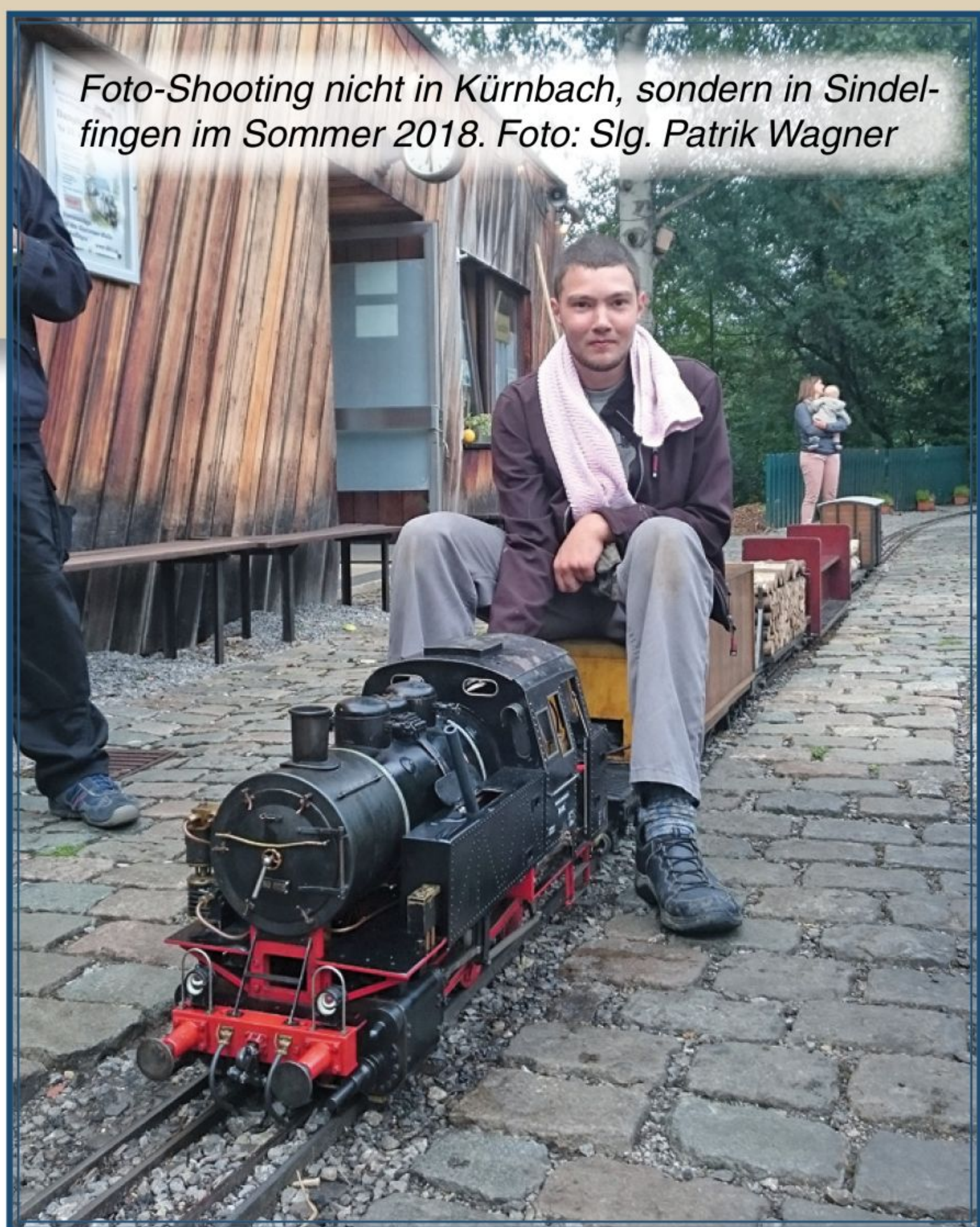
Dem **MEC-Taunus** in Oberursel war es gelungen, seine schon im Herbst letzten Jahres sehr weit fortgeschrittene Anlage zu komplettieren, so dass die Fertigstellung und das **40-jährige Bestehen des Clubs** Anlass zu einem großen (Mai)-Fest waren. Als sich dann auch noch das Wetter „in natura“ besser erwies, als es die Prognosen vorausgesagt hatten, wurden die Initiatoren mit einer großen Zahl Aktiver und vieler „Zuschauer“ reichlich belohnt. Der *Wermutstropfen*: Durch den Generationenwandel und die Abstinenz durch eine unerwartet lange „Hängepartie“ der Genehmigungs- und Bauphase seien viele langjährige Kontakte zur Szene in die Brüche gegangen oder „eingeschlafen“, so dass nun auch hier fast ein Neuanfang organisiert werden muss.

Das modellbauerische Bijou lieferte bei dem Fest *Wulf-Dieter Heinrich*, der hier erstmals seine mächtige, für 5-Zoll-Schienen, aber im Maßstab 1:10 gebaute Güterzuglok, „**class A der Norfolk & Western Ry**“ in Betrieb zeigte. Die mit der ungewöhnlichen Achsfolge von 1'CC2' gebaute 4-Zylinderlok (keine „Mallet“!) begeisterte sowohl

Die neue Modellbau-Halle in Bouveret, wo Modelle der Spurweiten 3½ bis 7¼ Zoll präsentiert werden können.
Foto: Swiss-Vapeur-Park Bouveret



Foto-Shooting nicht in Kürnbach, sondern in Sindelfingen im Sommer 2018. Foto: Slg. Patrik Wagner



durch ihre Größe, wie mehr noch durch den gut funktionierenden – **Stoker samt Kohlebrecher**, der auch nicht ganz klein geratene Brocken auf passende Größe **zer-malmt!** Siehe separater „Kasten“!

Juni

Ein kleiner „Seitensprung“ zurück zu ganz oben und Nachtrag zur „LGB-Gartenbahn“:

Wohlthuend, dass sich bei einem Spur 1-Treffen in Lauingen („Modellbau am Wasserturm“) die Modul-Bauer nicht nur an ihre selbstgegebene „Norm“ eines **Mindestradius**

von 2300 mm hielten, sondern auch Fahrzeuge und z.T. ganz „Klasse“ gemachtes Zubehör konsequent im Maßstab 1:32 zu sehen war! Auch von einem „Nur-Zuschauer“ darf die Frage kommen, ob für solche „In-Door-Veranstaltungen“ ein Juni-Termin mit (hoch)-sommerlichen Temperaturen passend ist, zumal dem nicht geringen Aufwand mehr Besucherresonanz als „Motivationslohn“ absolut zu wünschen gewesen wäre.

Das Festival 2018 beim *Swiss Vapeur Parc in Le Bouveret* stand diesmal unter dem „Zeichen des Zuges“! Dieses Motto weckt beim Chronisten mehr unangenehme als freudige Erinnerungen, über die wir hier aber den Mantel des Schweigens breiten wollen. Nach dem reichhaltigen „Bilderbogen“ einer Homepage zu schließen, werden alle neuen Fahrzeuge des Clubs ausschließlich für **7¼-Zoll** gebaut! Und – alle Anlagenfotos zeigen fast nur – **junge Aktive!** Das lässt hoffen!

Und seit 2018 ist der Park und damit die Gleisanlage nochmals größer geworden. Nachdem der bisherige Nachbar, die *Chantier Naval*, in ein südlich gelegenes Gewerbegebiet umsiedelte, konnte der Park um das ehemalige Werftgelände erweitert werden, wobei ein rund 57 Meter langer

Tunnel die neue Attraktion darstellt. Dieser Tunnel, mit einem größeren Profil in Anlehnung an den neuen *Gotthard-Tunnel* wurde mit Notbeleuchtung, Handlauf, Notausgängen und passender Signalisierung ausgerüstet, und bietet dadurch sowohl optisch wie akustisch einen realistischen Eindruck einer längeren Tunnelfahrt.

Nach einem ausliegenden Prospekt soll neben dem Tunnelbereich ein maßstäblicher, für das Publikum begehbare Lokschuppen entstehen, in dem das Spezielle des **Systems Gartenbahn** dem Publikum gezeigt werden kann. Insbesondere wird es möglich, die Modell-Fahrzeuge aus „nächster Nähe“ und auf Augenhöhe zu betrachten. Als Vorbild für das neue Gebäude wurde der Lokschuppen von **Lausanne** ausgewählt, wie er von 1911 bis zum Abbruch 2016 existiert hat. Und das alles im gleichen Maßstab 1:4, in dem auch die anderen Gebäude im Park gebaut sind. Auf den acht Ausstellungsgleisen können Fahrzeuge von 3½ bis 7¼ Zoll gezeigt werden. Vielen Dank an *Ives Marclay* für das Gegenlesen des übersetzten Prospekttextes!

Etwa in der gleichen Zeit wie *Le Bouveret* stieg beim SEV im Oberschwäbischen Kürnbach das jährliche Dampffest. Hier wagte sich kein **Neubau**, aber eine „Neuentdeckung“ erstmals unter die Augen der (Gartenbahn)-Öffentlichkeit! **Patrick Wagner**, der Enkel des vor acht Jahren verstorbenen *Wilfried Wagner*, konnte im Frühjahr einer seit zwanzig Jahren in einem „Kellerverließ“ schlummernden **Zimmermann-80er zu einem „Zurück“ auf die 5-Zoll-Schienen** verhelfen! Die „Story“ der Lok in wenigen Sätzen: Ein Modellbauer aus Helmstedt kommt nach der Fertigstellung des Bausatzes aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr zum Fahren. Nächste Station – das Unterallgäu, wo die Lok nur kurz „Probe gefahren“ wird und dann für rund zwanzig Jahre in einem (trockenen) Kellerraum verschwindet. Mit Hilfe eines versierten Könners konnte ein Baufehler behoben werden, und nun tritt Enkel Patrick mit großem Engagement und sichtlicher Freude in die Fußstapfen des Opas!



Noch ein erfreuliches Foto mit „Gartenbahner-Nachwuchs“: Wenn „simpel and easy“ in der Szene salonfähig wurden, haben wir guten Grund, uns mit dem strahlenden, jungen „Lokführer“ zu freuen, dass ihm der Opa für frohe Fahrten auf der Anlage in Barwies so eine tolle Akku-Lok gebaut hat.
Foto: Hans Meixl

Sommer

Für das nachfolgend vorzustellende Bijou gab es keinen fixen Zeitpunkt der Fertigstellung, aber eine „technische Vorgabe“: Für die noch im Bau befindliche 44er der Spur 7 von *Hinrich Block* war ein maßstäblicher **Deuta-Geschwindigkeitsmesser** gewünscht worden. Der Uhrmachermeister *Heinrich Koepff* setzte all seine Fertigkeiten ein, das „Tachometerlein“ im zur Lok passenden Maßstab zu einem Hingucker im Führerstand der neuen Lok zu machen. Mit 30 mm Durchmesser dürfte er das Ziel ziemlich genau getroffen haben! Wie das Original wird auch der „Modell-Deuta“ über eine „(Mini)-Biegsame Welle“ von der letzten Kuppelachse angetrieben. Die Skizze zeigt die Funktionsweise. Wer noch mehr wissen will, sei auf die Ausführungen im „*Niederstraßer*“ oder in der „*Dampflokomotive*“ verwiesen.

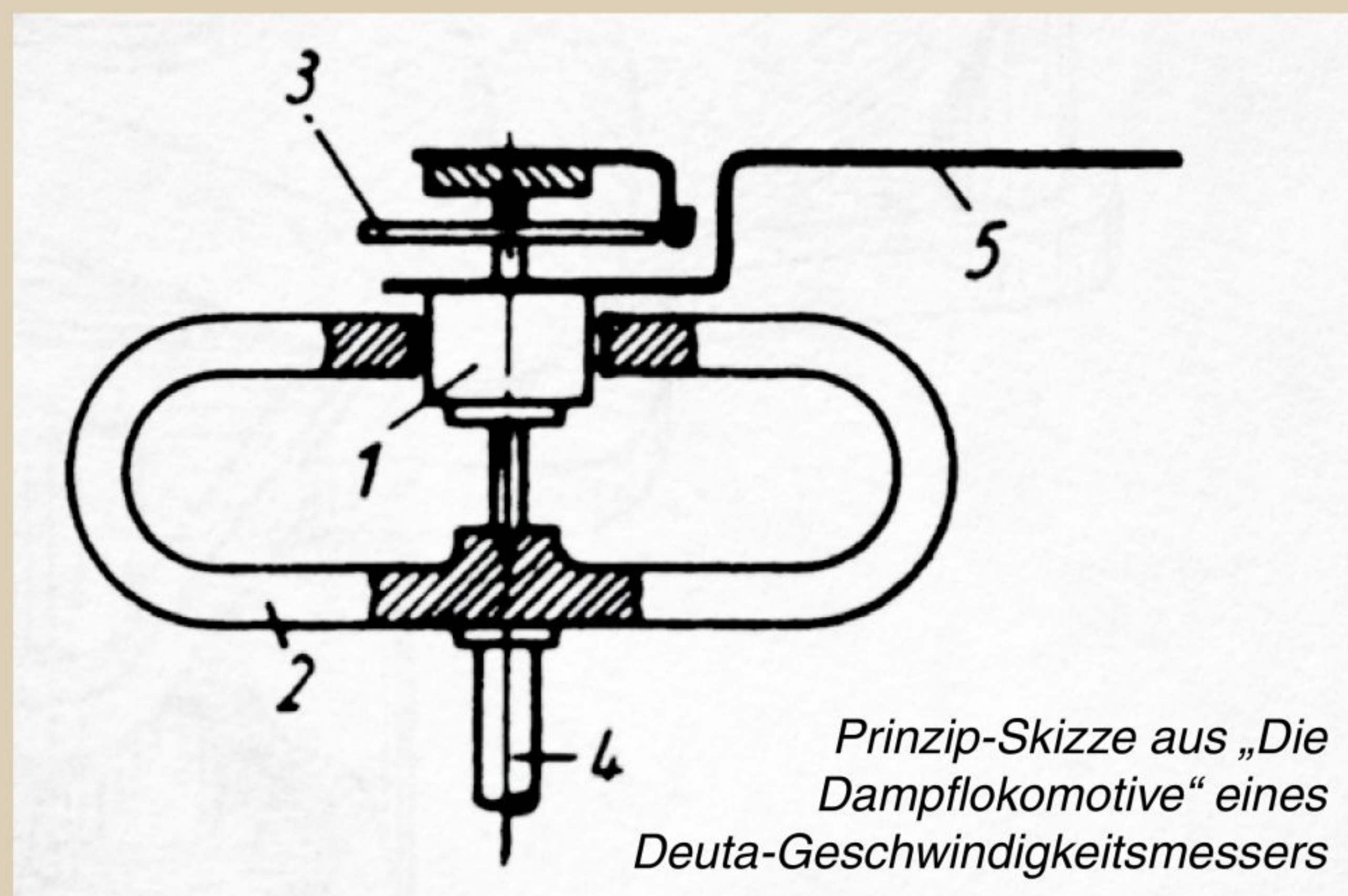
Der **Sommer 2018** hatte seinen Namen mit Fug und Recht. Die wochenlange Hitze lähmte spürbar da und dort auch die Frequenzen der Clubanlagen. Andererseits wird immer mehr zur Gewissheit, dass man Modellbahnen, die von den Herstellern bzw. den Modellbahn-Redaktionen für „Freiland-tauglich“ gehalten werden, sehr gern das Mäntelchen „Gartenbahn“ umhängt. Im September-Heft eines großen (Eisenbahn)-Magazins wurde gar eine „attraktive Gartenbahnanlage“ im Maßstab 1:32 „in natürlicher Umgebung üppigen Grüns und blühender Pflanzen“ angekündigt. Der Bericht vier Wochen später selbst klingt dann viel ernüchternder und liest sich dann so: „NN-Gebäude sind für draußen völlig unbrauchbar ... oder weil Polystyrol nicht UV-beständig ist, bekommen (die Gebäude) nach dem Betriebseinsatz einen lichtgeschützten Platz im Gartenhaus ... und die aktuellen gut detaillierten 1-Modelle sind für den rauen Gartenbahnbetrieb fast zu schade“. Die „**Out-door-Witterung**“ spielt halt doch in einer anderen Liga!

Herbst

Die Seite **Börse** in Heft 3 zeigt einen neuen „Trend“! Während diese Seiten in den Printmedien allgemein von den online-Angeboten sukzessive verdrängt werden, kann man in dieser Zeitschrift das **Gegenteil** beobachten! Die Anzeigen haben in den letzten Ausgaben spürbar



„Nur ein Rungenwagen“ – aber feinstens gearbeitet, vor allem wie im Original wurden alle Stahlteile **genietet**. Günther Eckl hat das Erstlingswerk von Herbert Ringler auf der MDT-Anlage in Barwies entdeckt. Foto: Günter Eckl



Prinzip-Skizze aus „Die Dampflokomotive“ eines Deuta-Geschwindigkeitsmessers



Und wie recht die Bedenken sind. Beim BEM Bayer. Eisenbahnmuseum in Nördlingen steht seit Jahren der Akku-Triebwagen 515 011 im Freien. Der Wagen wurde vor einigen Jahren für angeblich „viel Geld“ in „Bundesbahn-Purpurrot“ neu lackiert. Das UV-Licht und das für Lacke offenbar gleichermaßen schädliche Ozon haben aus dem Rot fast ein **Violett** gemacht!

zugenommen. Der überall festzustellende Generationenwechsel macht offenbar auch vor dem Dampf- und Gartenbahnhobby nicht halt! Was dem Leser verborgen bleibt, sind „Deals“, die online „eingefädelt“ und abgewickelt werden. Doch dazu „schweigt des Sängers Höflichkeit“!

Hallo – Herr Schall, hallo Herr Wittur!

Dem *Drei-Länder-Eck am Bodensee* fehlte im November etwas! Das große (Dampf)-Treffen in Friedrichshafen samt dem „Drum-herum“! Die „Modellbau“ ist gut, und die

IMA-Köln ist für die „Szene im Süden“ halt **keine Alternative!** Wenn sie ihre Tore öffnet, müssen die GB-Hefte 4/2018 schon (fast) eingetütet sein! **Apropos nächstes „Friedrichshafen“!** Im folgenden „Kasten“ ist von einem „Tag-Traum“ die Rede!
Siegfried Baum

Der (Fast)-„Big Boy“ von Öl-Heinrich

Wenn das Gespräch auf „große Lokomotivfabriken in den USA“ kommt, werden in aller Regel die drei größten, nämlich **Baldwin**, **Alco** und **LIMA** genannt. Dass es daneben eine Bahngesellschaft gab, die für ihren Verkehr auch einen großen Teil ihrer Loks selbst baute, scheint allem Anschein nach weit weniger bekannt zu sein! Es war die **Norfolk & Western Railway** im Bundesstaat Virginia. Aus deren Werkstatt in **Roanoke** kam auch das Vorbild, die **A 1239**, die sich Wulf-Dieter Heinrich für sein neues Modell als Vorlage gewählt hatte. Mit der auch in den USA ungewöhnlichen Achsfolge von 1'CC2' hatte sie nur zwei Treibachsen weniger und im Vorlaufgestell fehlte im Vergleich zum „Big Boy“ eine Achse. Hinsichtlich Leistung wäre sie in einigen Bereichen der „Größten“ absolut sehr nah gekommen! Daher die vielleicht etwas gewagte Überschrift! Als **Vier-Zylinder-Lok** (keine Mallet, sondern eine „Articulated“!) konnte sie lt. Arnold Haas Züge mit **125 Wagen** mit einem Gesamtgewicht von 7000 Tonnen in der Ebene mit 100 km/h befördern. Schwerste Züge brachte sie mit 135 km/h über die Strecke, und als „Meisterleistung“ galt ein Güterzug von 13.500 Tonnen, den sie in 220 Minuten über eine Distanz von 180 Kilometern schleppte.

Sind 12 Jahre Bauzeit für so ein „Mordsdrum“ von Modell nun viel oder nicht viel? Wir ziehen den sprichwörtlichen Hut, wenn WD Heinrich 8.000 „Werkstatt-Stunden“ aufgeschrieben hat. Die Lok allein wiegt 350 Kilo und der Tender, dessen zwei 3-achsige Drehgestelle noch zu bauen sind, bringt auch 200 Kilo auf die Waage. Schon vor Jahren machte WD Heinrich mit einem „Modell-Stoker“ von sich reden. Nun hat das Gerät seine schon zeitig ausgedachte Verwendung gefunden! Der Kohlenbrecher „zermahlt“ den Anthrazit zu einer Größe von Nuss 5, so dass die Transportschnecke die kleinen Stücke durch den Tunnel schaffen kann.

Was bemerkenswert erscheint: Der Langkessel ist **verkürzt!** Heinrich hat erkannt, dass auch das Modell, das in seinem „Haus-Maßstab“ von 1:10 gebaut ist, dermaßen viel „power“ liefern kann, für die es auf keiner Club-Anlage ausreichend Anhängelast geben dürfte! Der Modellbauer hat uns noch ein paar Fakten zur Verfügung gestellt: Die vier Zylinder haben eine Bohrung von 50 mm und der Hub beträgt 76 mm! Fahr- und Triebwerk sind komplett **wälzge-lagert!** Die Kesselspeisung erfolgt mit einer großen („leicht amerikanisierten“) Link-Pumpe und einem leistungsfähigen Injektor. Da Maßstab 1:10, haben die Treib-/Kuppelräder einen Durchmesser von 178 mm („Big Boy“ hatte „nur“ 1727-Räder! und auch etwas weniger Zylinderbohrung als die **A**).

Beim Frühlingsfest im Mai 2018 in Oberursel hatte das Modell seinen ersten großen „Auftritt“. „Schade oder nicht schade“ – auch eine „Eigenheit“ des Modellbauers: Wie zu hören war, soll auch dieses Modell, wie die Öl-44er, **nicht lackiert werden!** Das viele Niro braucht keinen Lack. **Meine kleine Welt!**

Und zum Schluss ein **Tag-Traum!** Modelle auf 5 Zoll als kleiner Querschnitt des US-Amerikanischen Lokomotivbaus mit Wulf-Dieter Heinrichs **N&W-class A 1239**, die **N&W-Mallet Y-6b** von Klaus Hess und der „**Big Boy**“ von Alberto Cello, der seit einigen Jahren in der Schweiz ein neues, aber scheinbar sehr zurückgezogenes Domizil hat. Von den „Nicht-Ganz-so-Großen“: Vielleicht den „Schnellläufer“ **Nr. 999 der NYCB** von Patrick Ernst, eine S 160 „Klapperschlange“ und eine **141 R!** Wenn dieser Traum Wirklichkeit würde?



Wenn Sie, verehrte Leser, das letzte GB-Heft des Jahres 2018 aus Ihrem Postkasten nehmen, werden in wenigen Wochen auf der Zeche Prosper Haniel in Bottrop und in Ibbenbüren die Bergleute zur (letzten) **Schicht im Schacht** einfahren. Wir können davon ausgehen, dass dieses alles andere als „klammheimlich“ ablaufen wird! Mit den genannten Bergwerken geht eine Steinkohle-Bergbau-Tradition zu Ende, die in Bottrop auf ungefähr 150 Jahre und in Ibbenbüren sogar auf **500 Jahre** verweisen kann! Wie an anderer Stelle schon vermerkt, hat die Anthrazitkohle aus Ibbenbüren eine „Geschichte“ von 200 Millionen Jahren! Dass der Kohleabbau in 1600 Metern Tiefe andere Kosten verursacht, als ein Tagebau, dürfte einleuchten. Selbst, wenn der in Australien vonstattegeht, wo Flöze bis zu einer Mächtigkeit von 30 Metern einen oberirdischen und ausschließlich maschinellen Abbau ermöglichen! Dank großvolumiger Frachter, die Zigtausende von Tonnen transportieren, könne diese Kohle nach einer Reise „fast um die halbe Welt“ in Europa günstiger angeboten werden, als die heimische.

Wir haben uns in den letzten Jahren auch in dieser Zeitschrift wiederholt mit diesem unserem Brennstoff auseinandergesetzt. Bei nicht wenigen unserer Szene dürften noch Säcke mit der Aufschrift **Ibbenbüren Anthrazit** liegen. Irgendwann einmal werden auch die verheizt sein, und dann gilt es nach Neuem Ausschau zu halten. Eine aktuelle Rückfrage bei unserem Nürnberger Kohlehändler ergab, dass er unverändert speziell für den „Kleinbedarf“ keine Lieferprobleme sehe! Hinter den drei Worten „Schicht im Schacht“ steht in der Überschrift viel kleiner gesetzt das Wörtchen **und**. Warum? Weil wir das Ende des Steinkohleabbaus in Deutschland auch zum Anlass nehmen, an zwei Ereignisse zu erinnern, die (fast) untrennbar auch mit dem Begriff „Bergwerk“ und „Kohle“, eigentlich **Kohlenstaub**, verbunden sind. Da wäre zum einen das **Wunder von Lengede**! Vor genau **55 Jahren**, am 24. Oktober 1963, brach ein Klärteich, wodurch fast ½ Million Kubikmeter Wasser und Schlamm in die Schächte des Erzbergwerks Lengede stürzten und dadurch insgesamt 129 Bergleute eingeschlossen wurden. Während sich ein Großteil über Schächte und Gänge selbst retten konnte, kam für 29 Mann jede Hilfe zu spät und 11 Mann konnten in einer spektakulären Rettungsaktion nach 14 Tagen dank **Dahlbusch-Bombe** aus der Tiefe geholt werden.

Schicht im S

SIEGFRIED BAUM



Das zweite Ereignis betraf keine Grube, sondern steht mit **Kohle**, schlechter gesagt mit **Kohlenstaub**, in Verbindung.

Hier gab es nur einen Helden, den *Trierer Lokführer August Vochtel*, der durch sein mutiges und besonnenes Verhalten **vor 70 Jahren**, am 22. November 1948, bei der Durchfahrt durch den über vier Kilometer langen *Kaiser-Wilhelm-Tunnel* bei *Cochem* ein höchstwahrscheinlich großes Eisenbahnglück mit einem D-Zug, in welchem zwischen sechs- und siebenhundert Fahrgäste saßen, verhindert hat!

Auf dem Führerstand einer 50er hatte sich Kohlenstaub an einer als Notlösung benutzten Karbidlampe entzündet und den Führerstand binnen Sekunden in eine Gluthölle verwandelt. Vochtel war trotz einer schweren Verbrennung des linken Arms am Kessel entlang zur vorderen Pufferbohle geklettert und konnte mit einem Fuß den Bremshebel niederdrücken. Der damalige Bundesverkehrsminis-

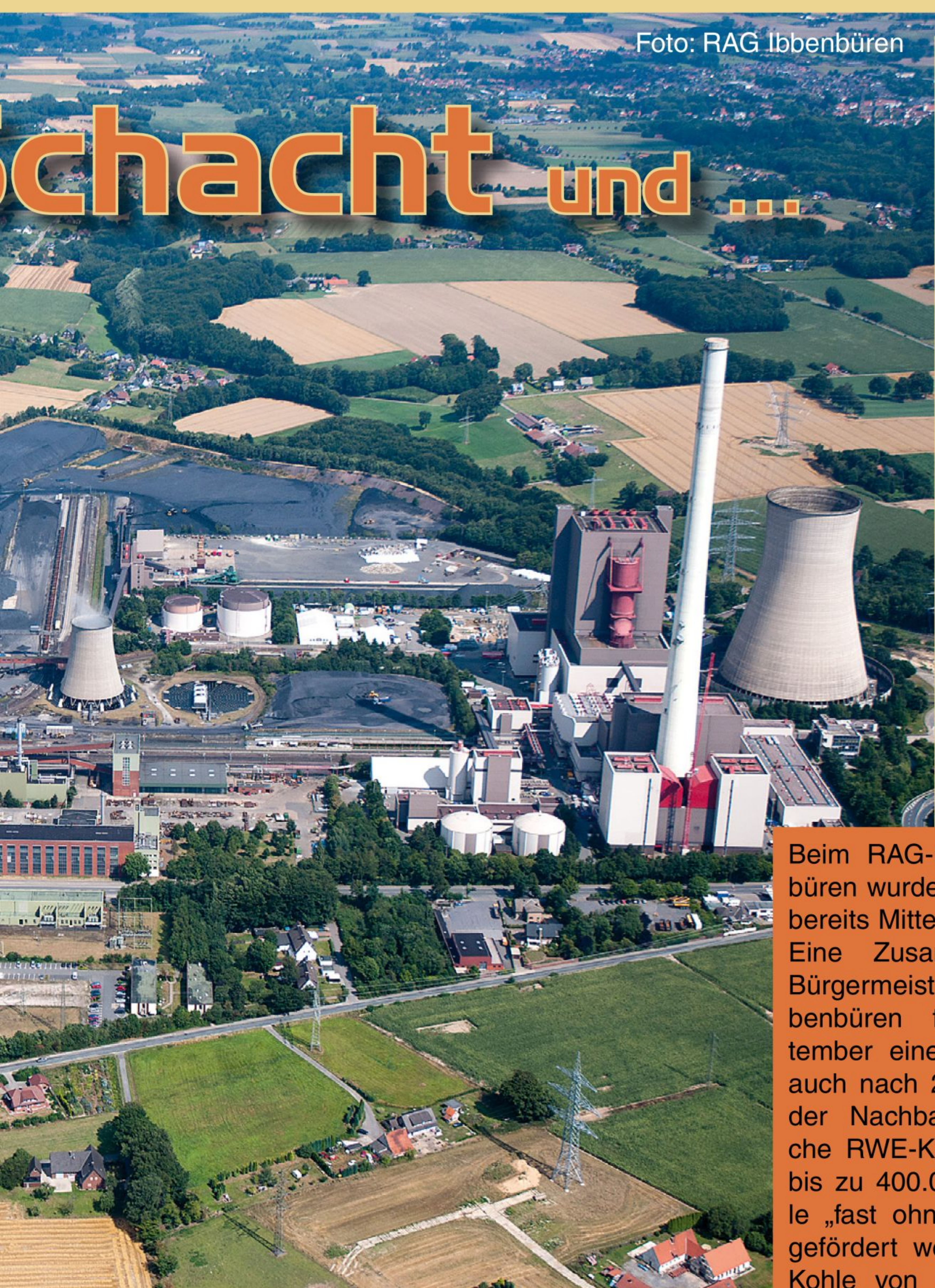


Foto: RAG Ibbenbüren

Schacht und ...



Beim RAG-Bergwerk Ibbenbüren wurde der Kohleabbau bereits Mitte August beendet. Eine Zusammenkunft von Bürgermeistern im Raum Ibbenbüren forderte im September eine Kohleförderung auch nach 2018! Für das in der Nachbarschaft befindliche RWE-Kraftwerk könnten bis zu 400.000 Tonnen Kohle „fast ohne Subventionen“ gefördert werden. Sollte die Kohle von „auswärts“ kommen, müsste diese „per Lkw“ angekarrt werden.

kung findet, dass wir Heutige an einem Tag so viel Kohle, Gas und Öl **verbrennen**, wie die Natur in einer Million Tagen angesammelt hat!

Vielleicht denken wir beim Abschießen der Silvesterraketen und dem Gläschen Sekt auch einen ganz kurzen Moment daran, dass wir in diesem Jahr Zeugen eines besonderen Ereignisses werden, als diese Kohle uns und vor allem unseren Vorfahren über

Jahrzehnte Arbeit, Brot und vielleicht auch ein klein bisschen Wohlstand und Bequemlichkeit gebracht und gesichert hat. Was wäre Eisenbahn **ohne Kohle**? Die Mannen mit ihrem „schwarzen Gold“ haben dies und auch unser Hobby doch erst möglich gemacht! Vielleicht greifen wir in Gedanken zum Pfeifengriff unserer Modelle und schicken ein (nicht-hörbares) „Danke“ zum **Pott!**

Bleibt zu hoffen, dass die RAG und die Politik in NRW und im Bund beizeiten die richtigen Weichen gestellt haben, dass insbesondere den Jüngeren unter den Bergleuten auch nach Schichtende eine gute berufliche Zukunft beschieden sein möge. Sie haben es, wie ihre Vorgänger – verdient!

Glückauf – nach **Bottrop** und **Ibbenbüren**! Und – besten Dank für die freundliche Überlassung des digitalen Fotos der Ibbenbüren Bergwerksanlage!

Fotos: Leihgabe Fam. Hoffmann-Vocht

ter bedankte sich mit dem *Bundesverdienstkreuz* am Bande und der französische Gouverneur (im Zug waren ca. 200 franz. Soldaten auf der Rückkehr von einem Heimaturlaub) ließ in Paris eine spezielle **Tapferkeitsmedaille prägen**!

Wie eingangs schon angemerkt, ist davon auszugehen, dass der **Silvestertag 2018** speziell in NRW sicher eine Vielzahl von Gedenkveranstaltungen sehen wird, zumal der Steinkohlebergbau in den zurückliegenden Jahrzehnten dort und in anderen Gruben leider auch besondere Ereignisse (Schlagende Wetter) und dadurch auch viele Tote zu beklagen hatte. Unzweifelhaft, dass wir „Modell-Dampfer“ mit unseren Schäufelchen hier nur ganz am Rand stehen werden. Es wird auch nach 2018 in Deutschland, in Europa und weltweit weiterhin Kohle benötigt (und verbrannt) werden. Es gibt (berechtigte) Bedenken, dass der viel beschworene „Energiewandel“ je ganz ohne Kohle auskommen wird. Aber es gibt zu denken, wenn in einer Schrift der *Ulmer Naturspeicher GmbH* sich eine Bemerkung



Auf der Fahrt zur Teststrecke



PROF. DR. RAPHAEL PFAFF, FH-AACHEN · HANS-JÜRGEN AMBERG,

Die Lok der Zukunft auf Testfahrt in

Der Studiengang Schienenfahrzeugtechnik der FH Aachen hat 2017 als erste ausländische Hochschule an der IMechE Railway in England teilgenommen. Obwohl eine ausführliche Erprobung der Lok, getauft auf den Namen „Emma“, im Vorfeld nicht möglich war, konnte auf Anhieb der 9. Platz erreicht werden. Der Wettbewerb ist in ein virtuelles Beschaffungsprojekt eingebettet, um einen möglichst großen Teil des Ablaufs eines Schienenfahrzeugprojekts abbilden zu können. In dieser Beschaffung plant ein Leasingunternehmen die Beschaffung von 50 Lokomotiven der spezifizierten Bauart, der Wettbewerb dient in diesem Rahmen der Erprobung der Fahrzeuge. Die Teams und ihre Fahrzeuge messen sich in folgenden Disziplinen:

Energierückgewinnung: Welches Fahrzeug zieht mit der Energie aus einer Bremsung einen Zug von 1,2 Tonnen am weitesten? Diese Disziplin ist doppelt gewichtet.

Lärm: Welches Fahrzeug weist die geringsten Geräuschemissionen auf?

Traktion: Welches Fahrzeug beschleunigt den Zug in der Steigung am schnellsten?

Fahrkomfort: Welches Fahrzeug weist die geringsten störenden Beschleunigungen am Fahrzeugrahmen auf?

Zuverlässigkeit: Welches Fahrzeug schafft es, alle Prüfungen nach Fahrplan zu absolvieren und benötigt keine Hilfe von außen?

Wartbarkeit: Welchem Team gelingt es am schnellsten, einen angetriebenen Radsatz zu wechseln?

Konstruktion: Welches Fahrzeug ist am besten konstruiert und dokumentiert?

Innovation: Welches Team hat die innovativsten Ansätze, die es in einem wissenschaftlichen Aufsatz dokumentiert?

Business Case: Welches Team präsentiert den besten Business Case und überzeugt das Leasingunternehmen?

Der Wettbewerb findet jährlich in Stapleford (Leicestershire) auf der ehemaligen Anlage von Lord Gretton, heute betrieben von den Friends of Stapleford Miniature Railway (FSMR), statt. Zwischen der Anmeldung im September und dem Wettbewerb Ende Juli liegen damit knapp 10 Monate, um die Lokomotiven an die stets geänderte Spezifikation anzupassen.

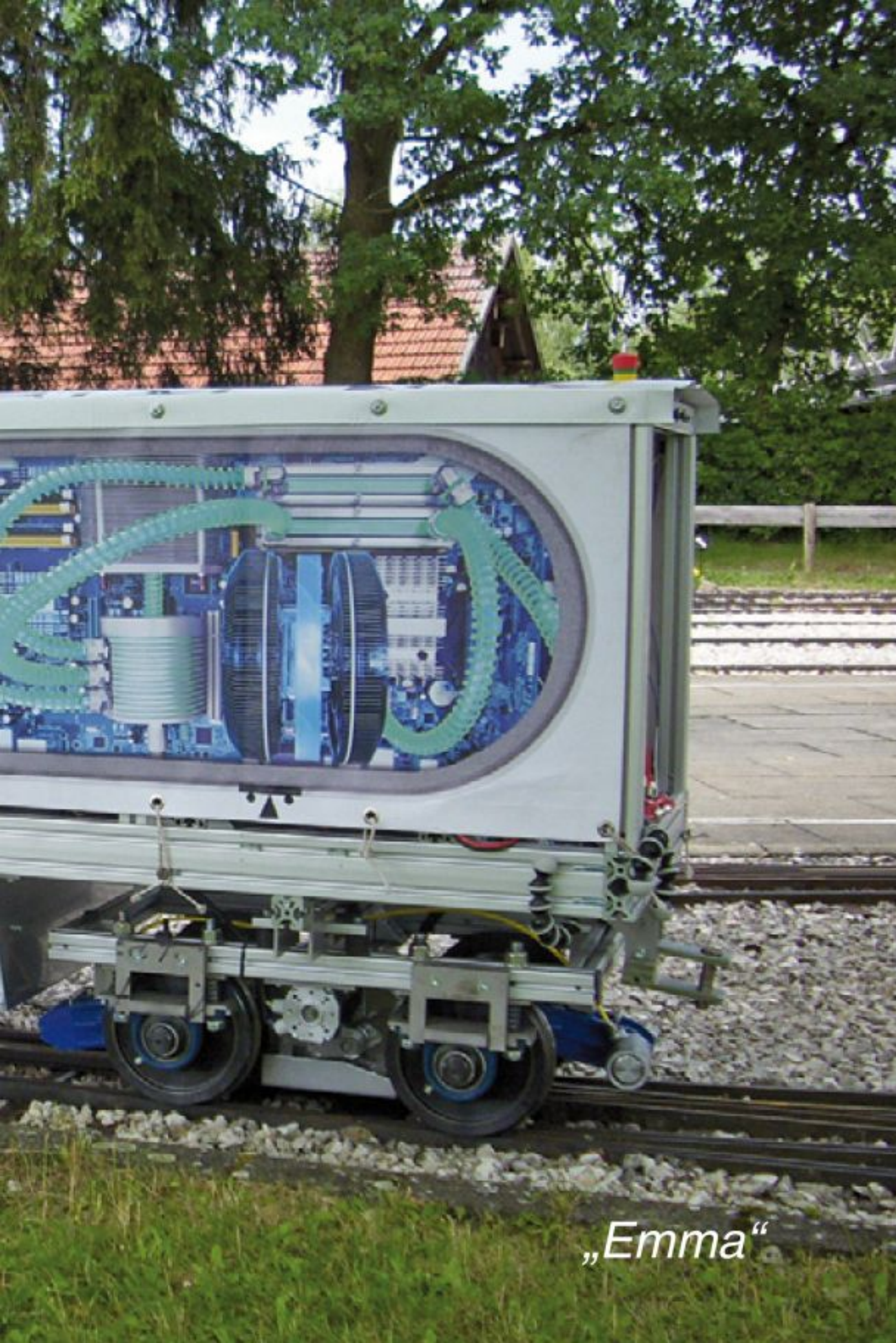
Um in diesem Jahr besser vorbereitet zu sein und die entsprechenden Anforderungen des Lastenheftes zu erfüllen, wurde beschlossen, schon in Deutschland ausführliche Probefahrten zu unternehmen.

Die Spurweite der Lok beträgt 10¼ Zoll = 260 mm, es gibt in Deutschland nur eine Anlage, die über diese Spurweite verfügt, und so wurden die Testfahrten am 12.–13. April, 17.–18. Mai und 14. Juni 2018 auf der Anlage des Schwäbischen Eisenbahnvereins e.V. in Kürnbach (bei Bad Schussenried) durchgeführt.

„Emma“ unterscheidet sich von allen bisher auf der Anlage des Schwäbischen Eisenbahnvereins gefahrenen Lokomotiven, das betrifft nicht nur das Aussehen, sondern insbesondere die Technik.

Die Lokomotive ist 2 m lang, 90 cm hoch und 60 cm breit. Die Masse mit eingesetztem Ballast beträgt ca. 550 kg. Die Höchstgeschwindigkeit wird gemäß Reglement auf 15 km/h begrenzt. Der Fahrzeug- und die Drehgestellrahmen sind aus Aluminium-Systemprofilen gefertigt, damit ist neben einer raschen und unkomplizierten Herstellung des Fahrzeugs eine ebenso einfache Modifizierbarkeit durch nachfolgende Generationen Studierender möglich. Als Bremse kommt eine pneumatisch gelöste Federspeicherbremse zum Einsatz. Die Bremszangen wirken auf eine Wellenbremsscheibe je Radsatz. Ebenfalls innen auf der Radsatzwelle montiert befinden sich Zahnriemenscheiben, die über eine Getriebestufe das Drehmoment der Elektromotoren übertragen.

Für die Energieerzeugung wird auf eine Wasserstoffbrennstoffzelle mit Bleiakku als Zwischenspeicher gesetzt. Die Brennstoffzelle hat eine Leistung von 1 kW. Die Ausgangs-



„Emma“

SEV-KÜRNACH

Oberschwaben?

spannung der Brennstoffzelle von 24 V legt die Systemspannung des Fahrzeugs fest. Die vier permanenterregten Synchronmotoren mit einer Dauerleistung von je 500 W sowie einer Spitzenleistung von 860 W werden über Open-Source-Frequenzumrichter (VESC) direkt aus dem Bleiakku versorgt. Die Kommunikation zwischen SPS und Frequenzumrichtern findet über den CAN-Bus statt.

Als Benutzerschnittstelle nutzt das Fahrzeug ein Arduino Tablet mit eigens entwickelter App, die Kommunikation zwischen Lokomotive und Tablet nutzt ein von der Lokomotive aufgespanntes WLAN. Auf der SPS läuft neben den für den Fahrzeugbetrieb unmittelbar wichtigen Funktionen auch das Jobbased Intelligent Monitoring (J.I.M.) des Hauptsponsors Reuschling, das über eine Mobilfunkverbindung Zustands- und Positionsdaten der Lok an eine webbasierte Datenbank sendet.

Mit Hilfe von „Emma“ werden Sicherheitssysteme und Autonomiefunktionen erprobt, beispielsweise zur Erkennung von Hindernissen auf der Strecke. Im Rahmen der Testfahrten wurden von den beteiligten Informatikern daher auch Versuche mit Kamera und Radarsensor unternommen. Im kommenden Jahr soll eine autonome Zielbremsung Teil der Challenge werden, um eben solche zukünftigen Entwicklungen erproben zu können. Bei dem Projekt unter der Leitung von Tim Tappert haben die Studenten/-innen eine hervorragende Möglichkeit die Theorie aus dem Studium in der Praxis zu erproben.

Bei der Challenge konnte eine Verbesserung um 5 Plätze auf den 4. Platz erreicht werden, dabei wurden langjährig erfolgreiche Teilnehmer wie die Universitäten Warwick und Huddersfield geschlagen. Die ausgiebigen Testfahrten auf der Anlage des Schwäbischen Eisenbahnvereins haben erheblich dazu beigetragen.

Die FH Aachen plant für 2019 wieder eine Teilnahme an der IMechE Railway Challenge. Die ImechE plant für das Frühjahr einen zweigleisigen Ausbau der Stichstrecke zum Testring, um die Kapazität zu erhöhen. Hier hat die



Lokführer Team mit Schiedsrichter während der Fahrkomfort-Prüfung

Fotos: Amberg (2), Shivves (2), Pfaff



Nachtschicht in Vorbereitung auf die statische Begutachtung am nächsten Morgen



Testfahrt in Kürnbach

Anlage des SEV durch die ringförmige Anlage und die umfangreichen Bahnhoftanlagen erheblich mehr Kapazität aufzuweisen.

Weiterführende Informationen:

Team der FH Aachen: www.emmalovesjim.com

Anlage in Stapleford: www.fsmr.org.uk

Railway Challenge (inklusive Galerie und Spezifikationen): www.imeche.org/get-involved/young-members-network/RailwayChallenge

DR. WOLFGANG BAIERL

Update Funkfernsteuerung



„Update“ ist ein neues Format in unserer Fachzeitschrift für das Garten- und Parkbahnwesen! Während die Fortsetzungsreihe „Basics“ elementare Wissensinhalte zum Thema und grundlegende handwerkliche Techniken vermitteln soll, möchten wir im „Update“ unseren Lesern künftig aktuelle Information zu wichtigen Themen liefern, die erfahrungsgemäß im Fluss sind. Im Rückblick auf die geschichtliche Entwicklung unserer Szene wird klar, dass so mancher Bereich einer wiederkehrenden Bestandsaufnahme bedarf. Zu diesem Zweck werden wir auch häufig Bezug nehmen auf bisherige Literatur und Arbeiten, die schon in „alten“ *GARBA* von 1996 bis 2011 veröffentlicht worden waren. Das Einverständnis zu Zitaten, einschließlich der Verwendung von Bildmaterial, habe ich freundlicherweise vom damaligen Redakteur und Herausgeber Klaus Rabensdorf erhalten. An dieser Stelle schon mal vielen Dank dafür, auch noch einmal für die so sehr anregende und fruchtbare Zusammenarbeit in unserer gemeinsamen Phase ab dem Jahr 2008!

Bleiben wir also gleich dabei: Wann wurde das Thema „Funkfernsteuerung“ im Fachorgan erstmals behandelt? Es war im Heft 4/2009, unter dem Titel „Drehen und Wenden von Eisenbahnfahrzeugen, Teil 3“. Eine fünfteilige Fortsetzungsreihe, die Autor Dr. Wolfgang Baierl nur vordergründig am Thema Fahrtrichtungswechsel bei Schienenfahrzeugen aufgehängt hatte. In Wirklichkeit wollte er den Parkbahn-interessierten Lesern mit einem Querschnitt durch die vielfältigen Antriebstechniken beim Vorbild zeigen: Es gibt auch noch ganz andere attraktive Betätigungsfelder für uns, als die ausgetretenen Pfade des monotonen Dampflokomotiv-Themas! Mit Erscheinen der ersten 2,4-Gigahertz-Anlagen war damals erstmalig ein sicherer Fernsteuerbetrieb auch für schwere Parkbahn-Fahrzeuge möglich, käufliche Systeme wurden vorgestellt nebst einer ausgeführten, 400 kg schweren Kompaktbahn-Rangierlok (Spur 12¼-Zoll), bei der sich dieser Bedienmodus hervorragend bewährt hatte.

Obwohl mein Vorstoß in Fachkreisen insgesamt auf großes Interesse stieß und die Nachfrage in meinem engeren Bekanntenkreis gleich eine Sammelbestellung von entsprechendem Elektronikmaterial erforderlich machte, soll nicht verschwiegen werden, dass es auch teilweise sehr



Simon Gutzeit aus Waldkraiburg brachte zu unseren Jubiläumstagen diese präzise gebaute historische Garnitur mit, die nebenbei auch noch Personenbeförderung erlaubt. Der gewählte Bedienmodus gewährleistet optimale Präsentation des wunderschönen Modells einer frühen Hybridlok der Deutschen Reichsbahn und gleichzeitig guten Kontakt zu den Fahrgästen!





Die Fischers aus Neufahrn/Ndb. lenkten schon seit jeher die Geschicke ihrer zahlreichen, selbstgebauten Spur-I-Preziosen über Funk. Keine Frage, dass jetzt auch die 1:8-Garnitur auf 7¼-Zoll in Neuötting einem Sender mit moderner 2,4-Ghz-Technik folgt!



Ein Heidenspaß für die Kinder: spontan inszenierten die Buben mit der funkbedienten Schmalspurlok „Anna“ einen Bauzug auf der Ampertalbahn! Die erforderliche Ausrüstung nebst Gerätewagen holte man kurzerhand aus Wurzels Depot!



Total relaxtes Fahren demonstriert hier André Neubauer, 2. Vorsitzender unseres Vereins. Der Fahrgast-Ansturm hält sich wohl gerade in Grenzen???



Undenkbar ohne einen Funksender: die Steuerung eines Fahrzeugs, das im Gelände unterwegs ist! Festmontierte Bedienelemente lassen da keine koordinierte Beherrschung zu. Ganz klar im Vorteil sind aber immer unsere Jüngsten, denn sie sind schon mit funkgesteuerten Modellen aufgewachsen!

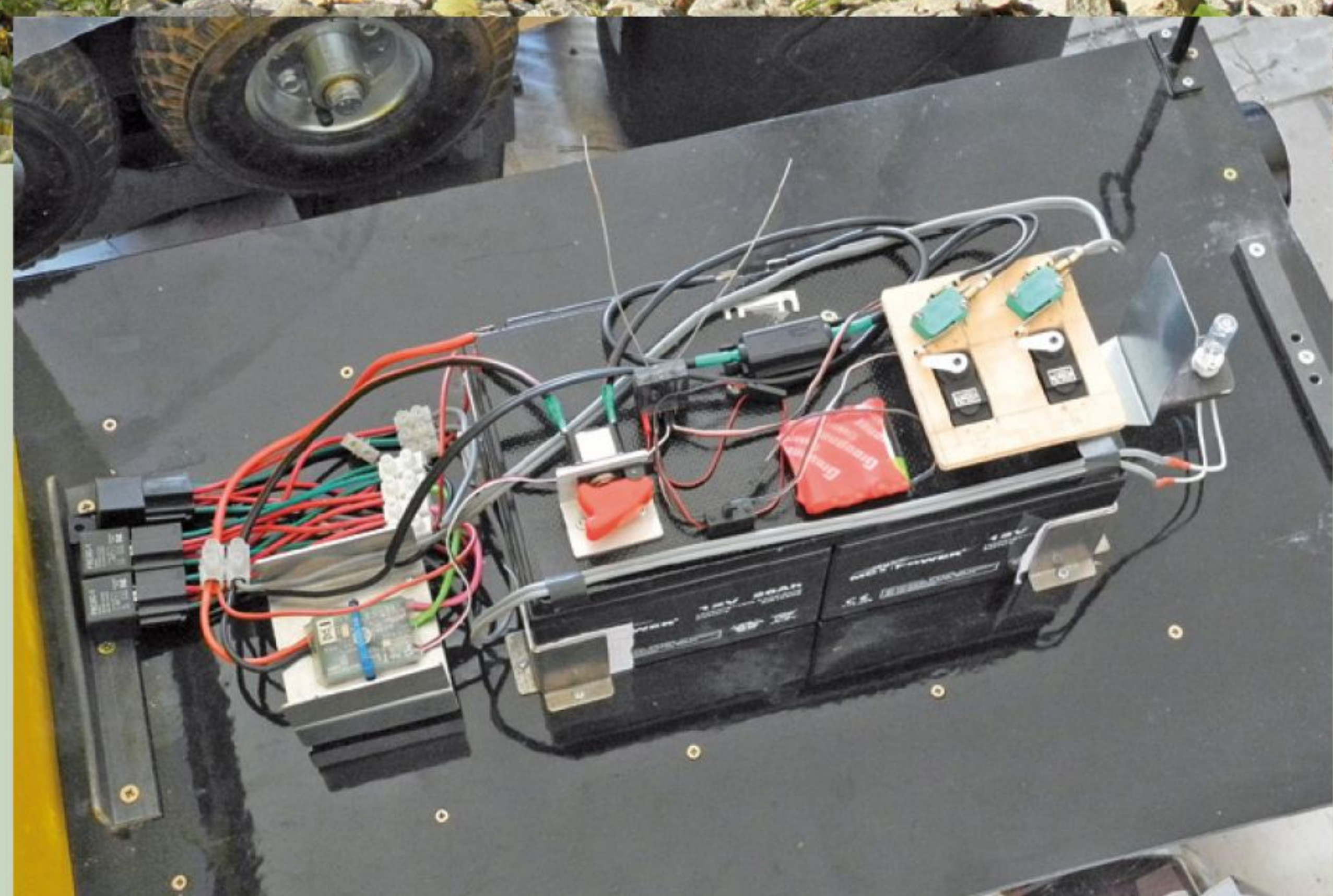
harsche Gegenreden von Verfechtern des ewig Gestrigen gab. Wer sich dafür interessiert: nachlesen in Heft 1/2010! Alte Hefte sind bei Klaus Rabensdorf noch lieferbar, bitte anfragen unter info@garba.de. Aus heutiger Sicht höchst amüsant zu lesen, wo wir in der technischen Entwicklung beim Vorbild nun schon wieder einen Schritt weiter sind, nämlich beim autonomen Fahren! Fernbedienungen für echte wie für Parkbahnlokomotiven haben sich inzwischen längst zum Standard entwickelt, sorgen sie doch in kaum zu übertreffender Perfektion für eine Einheit von Mensch und Maschine, sei es bei Rangierarbeiten, die nebenbei auch noch eine Bedienung von Weichen und Signalanlagen erfordern, bei der Suche nach optimaler Übersicht in jeder Situation oder einfach nach einem hübschen, bequemen Platz irgendwo, beliebig im Zugverband. Selbst die wirklich schwierige Bedienung der Dampflok wurde in Einzelfällen schon durch die Verwendung des „Bauchladers“ optimiert!

Beim großen Vorbild Deutsche Bahn gab es ein Projekt im Zusammenhang mit Funkfernsteuerung, das mich ganz besonders faszinierte: im Anschlussverkehr der Hüttenwerke und Stahlbetriebe in Völklingen/Saar hatten sich selbst die großen Rangierdieselloks der Baureihe 294 an den schweren Zügen überfordert gezeigt. Im Jahr 2000 unterzog man deshalb insgesamt 10 Exemplare dieses Typs einer Aufrüstung der Funkanlage, die dem Fahr-

Komplexe Modelle mit Sonderfunktionen sind ebenfalls ein Grund, zum Modus einer Funkbedienung zu greifen. Hier, am Oberleitungs-Revisions-triebwagen KLV-61, ist neben der Beleuchtungsanlage mit fahrtrichtungsabhängigem Wechsel auf rotes Schlusslicht auch noch die elektrisch ausfahrbare Arbeitsbühne zu befehligen. Am schönsten ist aber immer noch: einfach aufsitzen und mit leichtem Daumendruck am Knüppel losbrausen! Man braucht keinen Bedienwagen und keinen Zug! (Informationen zum hier gezeigten Parkbahnsystem gibt es für Interessierte unter: <http://www.bairailspur1225.de.to>)



zeugführer fortan eine drahtlose Koppelung und Fernbedienung zweier Lokomotiven mittels eines einzigen Sendepultes erlaubte! Auch die Anordnung einer Lok vorne, einer Lok hinten am Zug, zur Entlastung der Kupplungen, war möglich! „Warum nicht auch mal ausprobieren“, fragte ich mich, als mit meiner gelben Schmalspur-Bauzuglok „Anna“ eine zweite Lok vom Typ Gmeinder 130 PS zur Verfügung stand. Der Plan zum Nachbau der bekannten Spezial-Köf schmalspuriger Bauweise auf 7¼-Zoll-Spur im Maßstab eins zu vier war im Rahmen eines Jugendprojektes (wiedergegeben ebenfalls in der alten GARBA, Heft 4/2011) entstanden und hat sich dank einfacher Bauweise in zahlreichen Nachbauten hervorragend bewährt. Aus einem Pool noch vorhandener Komponenten hatte ich 2015 selbst noch ein Exemplar (selbstverständlich funkbedient) fertiggestellt, leider aber in völlig anderer technischer Ausstattung als der Prototyp. Stärkere Motoren, neuentwickelter Tatzantrieb mit sehr viel niedrigerer Übersetzung und eine gänzlich andere Elektronik als im blauen „Klaus“ ließen eigentlich nichts Gutes für mein Experiment erwarten! Aber: Software und Bedienmodus am Sender ließen sich so umstellen, dass ein gemeinsamer Gehorsam der beiden Fahrzeuge auf die Befehle eines Senders resultierte. Ein „Prägen“ der beiden Elektronik-Regler unterschiedlichen Typs auf einen Sender ist ja problemlos möglich. Auf Einigkeit des Pärchens beim Rückwärtsfahren im Rahmen von Rangierbewegungen musste ich zwar verzichten, für dieses Vorhaben konnte man aber eine Lok ganz einfach abschalten! Nun, wie die Bilder dieser Seiten zeigen, hat sich die ganze Installation hervorragend bewährt. Das Doppelgespann aus den zwei kleinen, leichten Einheiten ergibt einen zugkräftigen Vierachser, der auch einen vollbesetzten Publikumszug über jeden Angstberg bringt! Die bekanntermaßen grenzenlose Elastizität der Reihenschluss- bzw. Permanentmagnetmotoren gleicht auch die unterschiedlichen Arbeitsdrehzahlen, die durch die differenten Getriebeauslegungen bedingt sind, mühe-



Im Vorbau der „Anna“ arbeitet ein Einquadranten-Schiffsregler für max. 70 A, der seiner Wasserkühlung beraubt und auf einen Alublech-Kühler geschnallt wurde. Dank der Relaissockel mit farbcodierten Kabeln bleibt die Verdrahtung übersichtlich. Ganz vorne ist die Halogenlampe für 250 W Bremsleistung zu sehen.

los aus. Keiner der Motoren überhitzte, auch die Batterieschöpfung beider Fahrzeuge am Ende eines Fahrtages ist ohne signifikante Unterschiede! Der Lokführer kann sich den Platz mit der besten Übersicht auf seinen Zug beliebig aussuchen. Werden die Plätze bei starkem Andrang von Fahrgästen einmal knapp, kann er natürlich auch auf einer der Loks Platz nehmen (oder auf Sichtweite mitlaufen, wenn auch die schon besetzt sind)! Auch die Loks selbst können, wie beim Vorbild, an beliebiger Stelle im Zug eingestellt werden. Zum Beispiel eben auch eine Lok vorne, eine als „Schubhilfe“ hinten! Fazit: Nur Mut, wer so eine funkgesteuerte Doppeltraktion verwirklichen möchte, es geht mit einfachen Mitteln! Nur eins ist zu beachten: Es funktioniert nicht mit Schneckenantrieben zwischen Motor und Antriebsachse, davor ist zu warnen! Der Schneckenrieb blockiert durch seine Selbsthemmung weitgehend eine Rückwirkung wechselnder Belastung auf den an sich drehelastischen Motor. Die spontane Motordrehzahl wird zum ausschließlichen „Schrittmacher“ der Marschgeschwindigkeit des Fahrzeuges. Zwei gekoppel-

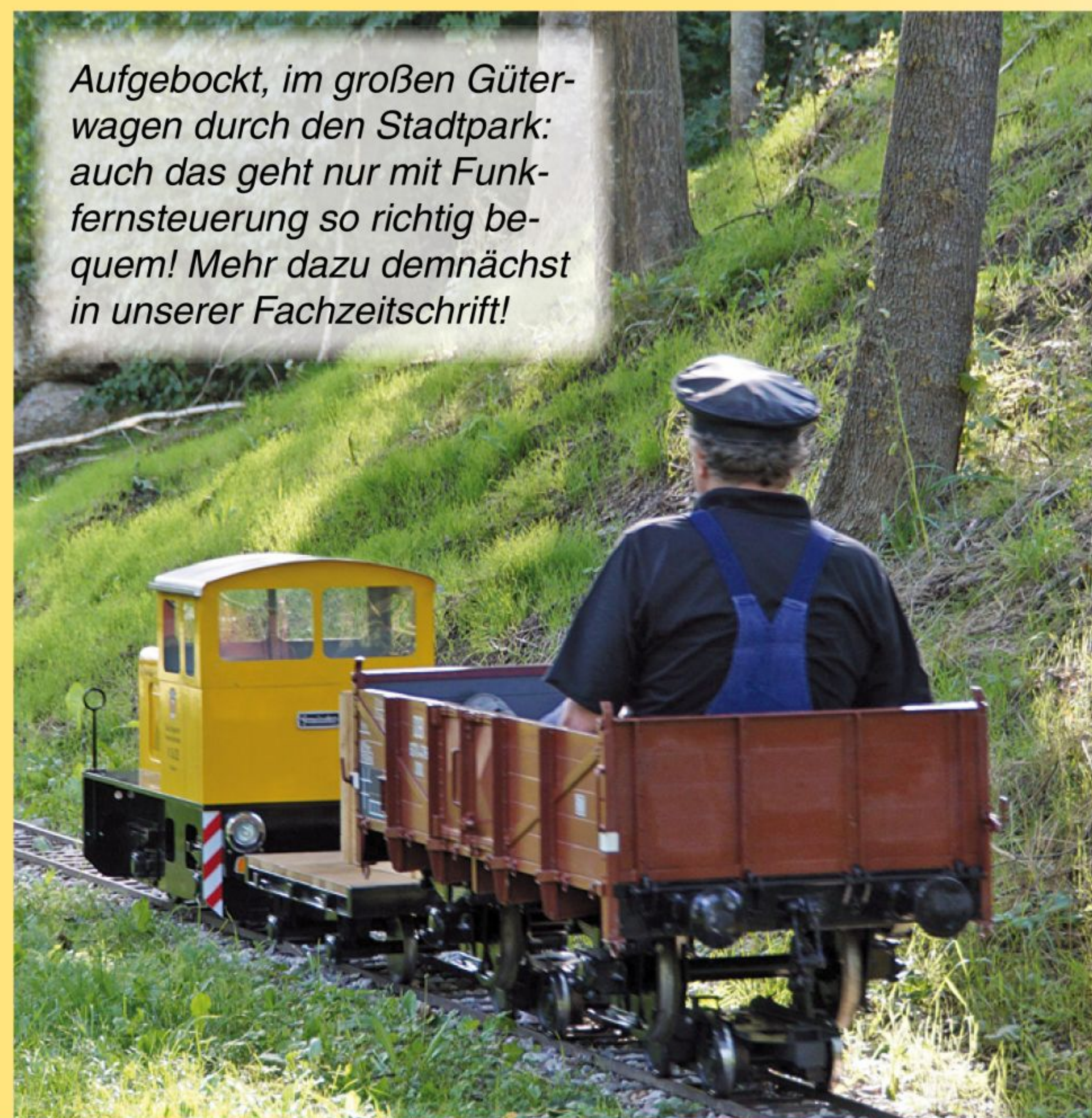
te Fahrzeuge haben aber nie exakt gleiche Motordrehzahlen, sodass immer eines der beiden frustriert schiebt, während das andere frustriert bremst. Und das auch noch stets gegen die blockierende Schnecke, die ohnehin bauart- und reibungsbedingt nur 50 % der Leistung überträgt, der Rest wird zerstörerisch in Wärme umgewandelt! So mancher Modellbahner der Zimmerspuren weiß, wovon ich spreche!

Nun noch ein paar Bemerkungen zum Thema „funkfern-gesteuert bremsen“: Natürlich funktioniert das bei den überwiegend angebotenen Mehrquadranten-Reglern ganz hervorragend, nicht anders als mit Handregler! Aber, man darf nicht vergessen, dass die brachiale Wirkung und das vielgelobte Stromrückspeisen in die Batterie auch ihren Preis fordern. Die Bremskraft ist ja in Wirklichkeit keine Leistung des Reglers, sondern des Motors, der durch entsprechende Verschaltung in der Elektronik brutal und urplötzlich zur Schwerstarbeit als Generator eingespannt wird! Funkenfeuer am Kollektor, mechanischer Abrieb und thermische Belastung beanspruchen unseren Triebfling dabei oft mehr als eine anstrengende Bergfahrt! Zudem wird bei vielen Elektroniken ganz unnötigerweise automatisch gebremst, wenn man den Regler zurückdreht. Eine Unart, die uns nicht nur das so sehr gefragte, bahntypische Erlebnis des freien Rollen eines Zugverbandes stiehlt, sondern nebenbei auch noch eine Menge Geld durch unnötigen Materialverschleiß an den Motoren. Denn: Auch im freien Ausrollen wird viel Energie zwischen Rad und Schiene, an den Permanentmagneten und in den Lagern vernichtet: sanft und zum Nulltarif! Ähnlich unerwünschtes Verhalten haben, dort allerdings bauartbedingt unveränderlich, die hydrostatischen Kraftübertragungen in Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Bei unseren relativ schweren Zügen ist das sehr ungünstig im Hinblick auf Verschleiß und thermische Belastung! Hydrostatik ist nun mal konstruiert für den Einsatz in kleinen und leichten, gummibereiften Gartengeräten. Im Einsatzprofil häufige, rasch wechselnde Geschwindigkeiten und Fahrtrichtungen machen dann nichts aus! Also, aufpassen beim Elektronik-Einkauf: Im Regler sollte der Bremsmodus entsprechend programmierbar sein: bremsen ja, aber nur, wenn wir es wollen!

Übrigens stimmt es wirklich, Geschichte wiederholt sich immer wieder! Auch dem elektronischen Regler wurde seinerzeit, lange vor der Funkfernsteuerung, mit einem Sturm der Entrüstung begegnet, als im Jahre 2002 erste Berichte über seine Anwendung im Parkbahnbereich in der Fachzeitschrift erschienen. Die in Form von Leserbriefen erschienenen Gegenreaktionen in den Heften 1 und 2/2003 lassen uns aus heutiger Sicht nur befremdet den Kopf schütteln. Wer noch rankommt, sollte sich die entsprechenden Hefte unbedingt schnappen und genießen, es lohnt sich, Bezugsquelle siehe oben! Dabei steckt auch durchaus Wahres in den emotional überhitzten Zeilen! Ein Drehknopf mit Stufenschaltung, wie bei einer echten Ellok, bringt viel vorbildähnlichen Touch in die Bedienung unserer Fahrzeuge. Das hat uns wiederholt auch schon mein hochgeschätzter Autorenkollege Peter Bickel nahegelegt, verbunden mit sehr schönen, praktischen Bauanleitungen. Ich selbst habe mir auf dem Gebrauchtmärkte eine originale, alte Knpfer-Schaltung besorgt und werde eine meiner nächsten Gmeinder-Loks damit ausrüsten! Die



Anna haut die Bremse rein! Ein kurzes Aufleuchten hinter dem Kühlergitter, dann steht die kurze Garnitur (nur ein Rollbock mit Güterwagenachse)!



Aufgebockt, im großen Güterwagen durch den Stadtpark: auch das geht nur mit Funkfernsteuerung so richtig bequem! Mehr dazu demnächst in unserer Fachzeitschrift!

Fotos: Dr. Wolfgang Baierl



Ein erster Anlauf im Jahre 2007, noch mit analoger Technik, war wenig erfolgversprechend. Unbeherrschbare Funkstörungen durch Bürstenfeuer der Kollektoren ließ das Testfahrzeug zwar nicht außer Kontrolle geraten, aber die stets ruckelnde Fahrweise machte wirklich keinen Spaß! Äußerst sperrig waren auch die 1,5 m lange Senderantenne und das einen ganzen Meter messende Empfangskabel!

Energievernichtung in Widerständen, ohnehin nur kurzzeitig beim Anfahrvorgang auftretend, dürfte bei einer Spaßlok, die nicht gerade gewerbsmäßig Publikumszüge zieht, keine große Rolle spielen. Und das Bremsen mit einer klassischen, mechanischen Umschaltung auf Generatorbetrieb, der in externe Widerstände speist, erscheint mir schonender, als die den Motor so sehr fordernde Spannungsüberhöhung für den Ladebetrieb in der Rückspeisung, der in seiner extremen Wirkung schon fast an das eigentlich verbotene Bremsen mit Gegenstrom erinnert! Bürstenlosen Drehstrommotoren, wie man sie beim Vorbild, in der modernen Ellok verwendet, macht das nichts aus. Aber unsere Kollektoren leiden sehr!

Außerdem kann man dabei seine ferngesteuerte Lok in einem Aufwasch auch noch mit einer ganz einfachen Sicherheits-Fahrschaltung (auch etwas derb „Totmannschaltung“ genannt), aufrüsten. Man legt die Motorleitungen mittels eines KFZ-Relais selbstrückfallend auf den externen Verbraucher um. Gesteuert wird das in der Lok über ein Servo mit Schnappschalter, fernbedient über eine der Hebelfunktionen am Sender. Wird der federgespannte Senderknüppel ausgelenkt, kann erst Batteriestrom zu den Motoren, was durch die Reglerbedienung über einen anderen Hebel dosiert wird. Lässt man los, wie in der Schreck-situation oder einer Notlage zu erwarten, liegt Generatorbetrieb vor: Batterien abgehängt, Motoren bremsen über Widerstand! Einen „Schaltplan“ (der Begriff ist für so eine simple Verdrahtung eigentlich übertrieben!) finden Sie auf unserer Vereins-website <http://www.parkbahn-neuoetting.de.to> im Download „Merkblatt Funkfernsteuerung.pdf“. Nur, was verwenden wir konkret als Widerstand? Wohin mit der produzierten Wärme? Wie schon in einer alten *GARBA*-Ausgabe (3/2003) empfohlen, habe ich da zunächst mit Widerstandsdraht, gewickelt auf keramischen Fliesenstreifen, gearbeitet. Für Experimente sehr gut geeignet, da man über den spezifischen Widerstand und die Drahtlänge (es geht auch sehr billig mit Schweißdraht!) sein System gut vorberechnen und variieren kann! Die Praxis zeigt aber, dass ohnehin eigentlich nur Verdoppelungsschritte sinnvoll sind, und ein Motor im Generatorbetrieb meist sehr viel weniger elektrische Bremsleistung liefert, als in seinem Datenblatt als Nennleistung angegeben ist. Man kann also auch andere greifbare Verbraucher passender Voltage heranziehen, z.B. Glühlampen, und diese in Form von Serien- und Parallelschaltungen zum idealen Bremsgerät komponieren. Sehr gut geeignet sind für unsere Zwecke die sehr kompakten und preiswerten Projektorlampen mit 24 V Betriebsspannung, die es mit Leistungen bis zu 250 Watt gibt. Vorteil: Unsere überflüssige Energie wird als Licht- und Wärmestrahlung rundherum hinausgejagt und ist am Ende des Bremsvorgangs schlicht und einfach weg! Darüberhinaus hat man auch noch eine sehr schöne optische Funktionsrückmeldung!

Halten wir also fest:

1. Die Geschmäcker sind verschieden! Wie man mit seinem Modell kommuniziert, bleibt jedem selbst überlassen! Das höchste der Gefühle ist ja zweifellos ein richtiger Führerstand, der jedoch sehr großen Modellen mit Sitzplatz für den Fahrzeugführer vorbehalten ist. Variationen dazu sind „Simulatoren“ im Bedienwagen oder an der Führerhausrückwand, die gelegentlich zu sehen und sicher auch geeignet sind, ein wirklichkeitsnahes Bediengefühl zu erzeugen. Auch der Griff an die Kesselrückwand und das Feuerloch der Dampflok gehört hierher. Bei kleineren Maßstäben legt man oft einfach Wert darauf, die Schaltungstechnik des Originalfahrzeugs selbst nachzuempfinden, sprich traditionell Widerstände und Parallel-/Serienschaltung zu installieren: viel Freiraum für kreative Bastler und Erfinder, siehe oben! Schlicht und einfach praktisch, preiswert und fertig lieferbar ist dagegen die elektronische Standard-Regelung mit Bedienmaus, vorteilhaft auch, wenn Kinder oder „angelernete“ Kräfte agieren sollen. Und: heutzutage häufig auch noch nachträglich aufrüstbar zum Funkbetrieb!
2. Die moderne, dem Handyfunk auf dem 2,4-Gigahertz-Band entlehnte Übertragungstechnik ist der Störanfälligkeit früherer, analoger Systeme entwachsen. Ein Versagen ist bei sachgemäßer Pflege und Bedienung (die „fail-safe“-Funktion will sorgfältig programmiert und vor dem Start bei aufgebockter Lok überprüft sein!) so gut wie ausgeschlossen. Die vorbildorientierte „Totmannschaltung“ kann nach eigenem Geschmack realisiert werden!
3. Das Tüpfelchen auf dem i: die kabellos vermittelte Doppel- und Mehrfachtraktion! Sie ist bei Verwendung von Permanentmotoren problemlos möglich und legt beim Funkbetrieb noch eins drauf! (Sofern kein Schneckengetriebe verwendet wird).
4. Man kann auch alt und neu kombinieren! Das ist insbesondere sinnvoll, wenn preiswerte, ältere Elektronikregler aus dem allgemeinen Modellbaubedarf verwendet werden. Die verfügen ja meist nicht über alle vier „Quadranten“ auf einmal. So fehlt den Schiffsreglern üblicherweise die Bremse, Flugregler haben naturgemäß keine Drehrichtungsumkehr! Dann also: Fernsteuerung mit Computertechnik und trotzdem Selbstverwirklichung an fesselnder Elektrobastelei mit Servo, Schnappschalter und Relais! (Konkrete Anleitung in unserer Website, Link s.o.!)
5. Generatorisch bremsen, ob nun mechanisch über Relais oder rein elektronisch getaktet, belastet unsere Antriebsmotoren mindestens genauso wie der Traktionsbetrieb. Wer eine private Lok mit ein, zwei eigenen Wägelchen gelegentlich auf der eigenen Anlage oder im Verein bewegt, wird davon keine Nachteile haben. Aber, wo elektrisch angetriebene Fahrzeuge im anspruchsvollen Fahrgastbetrieb oder gar professionell zum Einsatz kommen, hört man schon mal Klagen über rapiden Motorenverschleiß und Kollektorschäden! Auswege aus dieser Misere sind einerseits die traditionelle, mechanische Klotzbremse. Einen anderen, ganz neuen Weg weisen uns die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiet der E-mobility: ausschließlich bürstenlose, rein elektronisch kommutierte, völlig verschleißfreie Triebwerke mit hohem Wirkungsgrad. Erst auf dieser Stufe macht generatorisch Bremsen und Rückspeisen wirklich Sinn! Und genau diese Technologie steht uns heute in passenden Dimensionen für den Modellbau auch zur Verfügung! Mehr darüber demnächst in einer neuen Ausgabe des „Update“ mit dem Thema Elektromotoren!

Neckar-Verlag GmbH
Klosterring 1

78050 Villingen-Schwenningen

☐ nach **Rechnungserhalt**

 **VISA**  **MasterCard**

Karten-Nr.: / / /

gültig bis: _____ Prüfniffer: _ _ _

Widerrufsrecht bei Bestellungen: 14 Tage. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs (schriftlich).

Datenschutz: Ihre Daten speichern wir zur Geschäfts- und Bestellabwicklung und um Sie über unsere Neuheiten im Bereich Hobby & Freizeit per Post zu informieren.

Unsere Datenschutzbestimmungen finden Sie unter www.neckar-verlag.de

Ihre Vorteile beim Bezug im Abonnement

- Frei-Haus-Lieferung (Zustellung ist bereits im Vorzugspreis enthalten).
- Sie können das Abonnement jederzeit kündigen.

Neckar-Verlag GmbH
Anzeigenabteilung
Klosterring 1
78050 Villingen-Schwenningen

Der Betrag in Höhe von € _____ wird bezahlt

☐ nach **Rechnungserhalt**

☐ VISA ☐ MasterCard

Karten-Nr.: ____/____/____/____

gültig bis: _____ Prü fziffer: _ _ _

Vor- und Zuname

Straße

PLZ

Ort

Datum und rechtsverbindliche Unterschrift

garba

Widerrufsrecht bei Bestellungen: 14 Tage. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs (schriftlich).

Datenschutz: Ihre Daten speichern wir zur Geschäfts- und Bestellabwicklung und um Sie über unsere Neuheiten im Bereich Hobby & Freizeit per Post zu informieren. Unsere Datenschutzbestimmungen finden Sie unter www.neckar-verlag.de

Bezahlung

☐ nach **Rechnungserhalt**

 VISA **MasterCard**

Karten-Nr.: / / /

gültig bis: _____ Prüfniffer: _ _ _

Vor- und Zuname

Straße

PLZ

Ort

Datum und rechtsverbindliche Unterschrift

garba

Widerrufsrecht bei Bestellungen: 14 Tage. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs (schriftlich).

Datenschutz: Ihre Daten speichern wir zur Geschäfts- und Bestellabwicklung und um Sie über unsere Neuheiten im Bereich Hobby & Freizeit per Post zu informieren. Unsere Datenschutzbestimmungen finden Sie unter www.neckar-verlag.de

Bitte beachten Sie:

Der Versandkostenanteil von € 3,90 gilt nur für Sendungen innerhalb Deutschlands.

Versandkosten bei Sendungen ins Ausland:

Bücher und Zeitschriften	€ 6,30
--------------------------	--------

Baupläne	€ 9,80
----------	--------

Neckar-Verlag GmbH
Klosterring 1

78050 Villingen-Schwenningen

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 20.12. für Ausgabe 1, am 28.03. für Ausgabe 2, am 04.07. für Ausgabe 3 und am 02.10. 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!

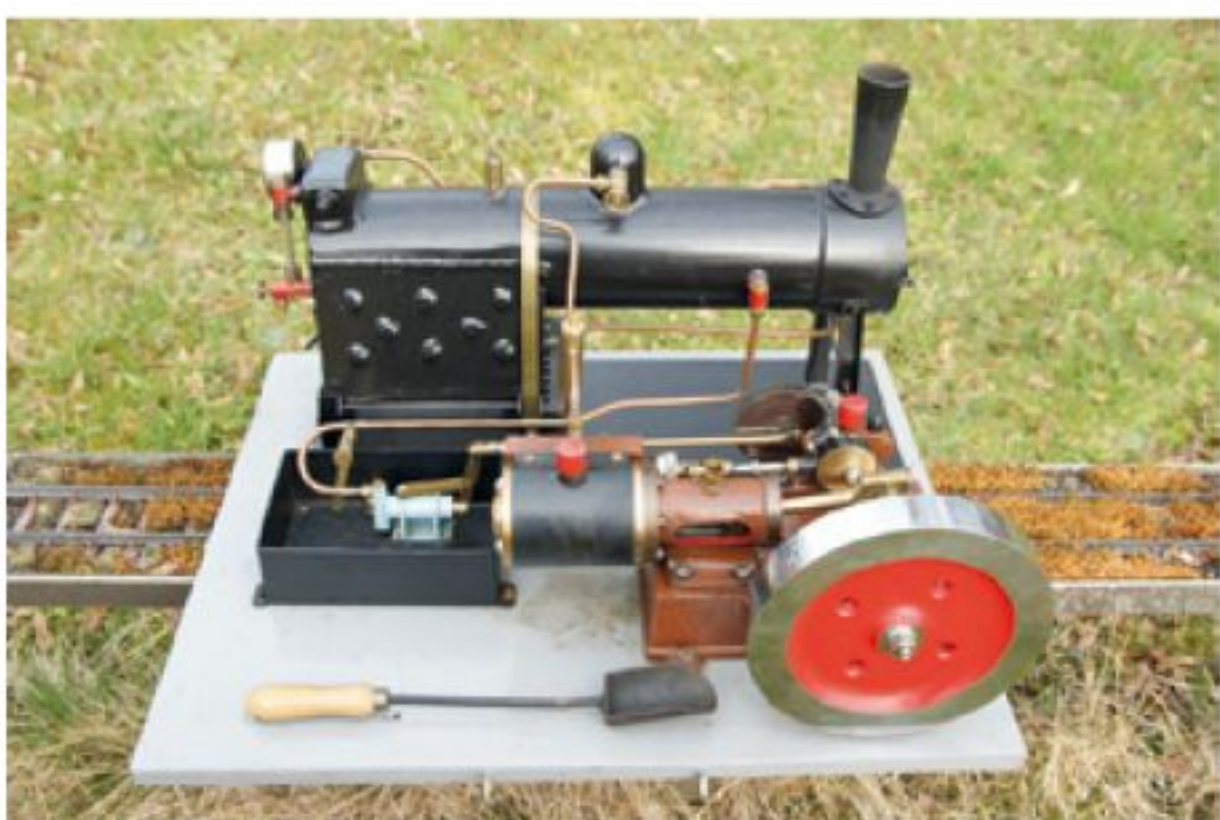
PLZ 2...

Spur 5 Loks – Wagen und Gleismaterial

Zimmermann Gartenbahn 1 Dampf + 1 E und 1 Diesellok inkl. ca. 60 bis 70 Gleise (inkl. Weichen und Prellbock) + Wagen. Preis: € 8.500 VB. Tel. 01702029536 201

PLZ 6...

Verkaufe 1 Zyl. Dampfmaschine, Zyl. D = 35 mm, Speisepumpe, Stahlkessel, Kupferfeuerbüchse, kohlegefeuert, Kessel macht hervorragend Dampf, läuft 1a, alles sehr robust! Preis VHB € 555,-. Tel. 06352 2368 oder 06352 2497 oder abcsilke@web.de 601

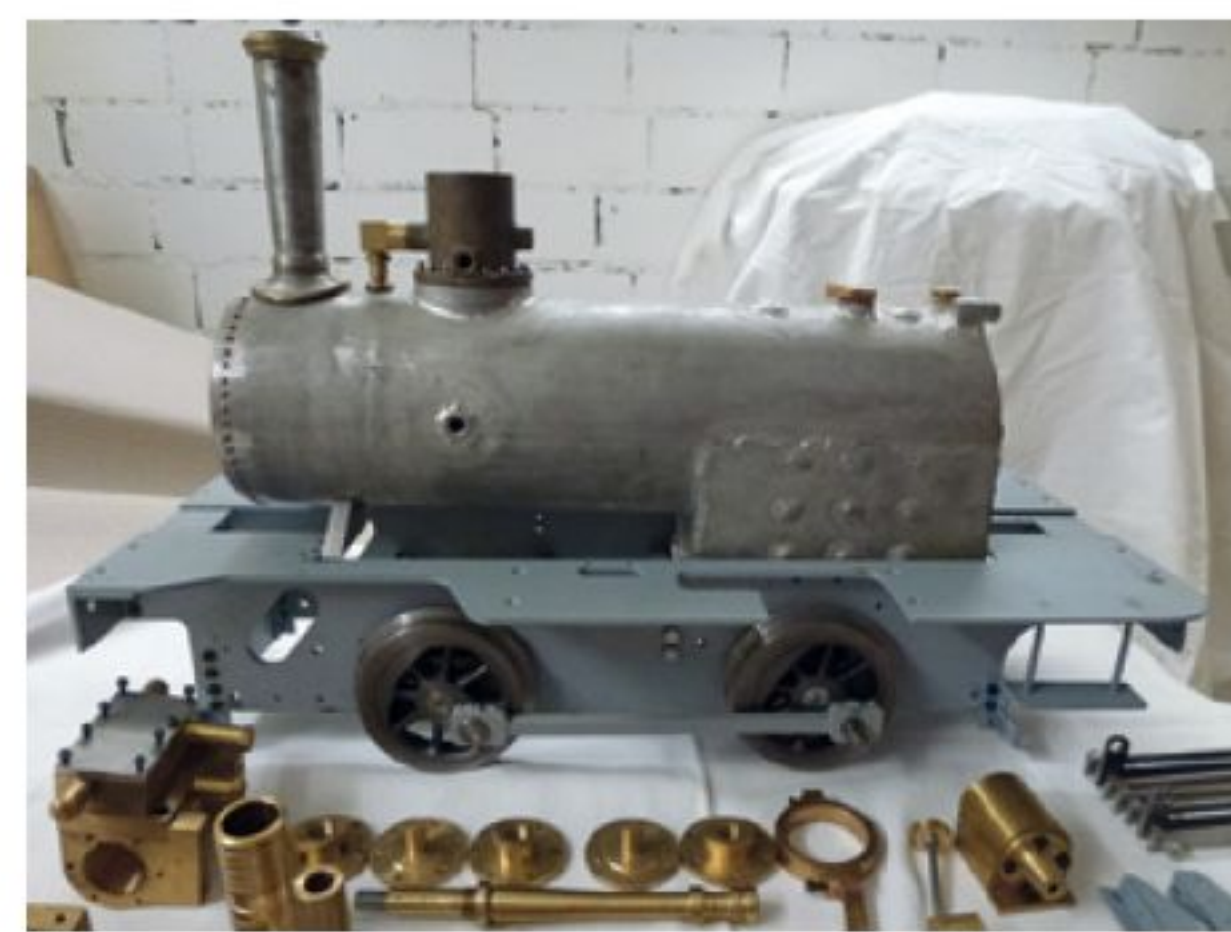


Vmax 8 km/h. Antrieb: Verdampfer Motor, sehr guter Lauf, schönes Stück, € 3.800,-. Weitere Informationen bei H. Schrumpf, Tel. 0179 3873269 701

Köf II Spur 7¼"

2 Motoren, schön gebautes Modell, starke Zugkraft, € 4.100,-. Weitere Informationen bei H. Schrumpf, Tel. 0179 3873269 702

Vrenli 5" Bausatz zu verkaufen: Kessel VA, Rahmen mit Fahrwerk, Zylinder, Kuppelstangen, viele Einzelteile inkl. Bauplan. Weitere Bilder auf Anfrage. VB € 2.600,- Tel. 0171 6298681 703



Verkaufe Regner Harz Bulle 99222 Bausatz

Spur IIm/45 mm komplett. Fahrwerk fertig und betriebsbereit. Kessel teilw. fertig. Alle Teile inkl. Regner Dampfspeisepumpe inkl. Servos. Angebot enthält ebenfalls 5 Stk. Harzbahn Pers. und. 1 Stk. Versorgungswagen alle neu im

OVP. Preis kompl. € 5.500,- oder ggf. Tausch gegen 5 Zoll Lok mit Wertausgleich. Tel. 017610287197 oder pbitterli@glanbia.com 704

Schweiz ...

Bankwagenzug 5-teilig zu verkaufen

Aus unserem Fuhrpark verkaufen wir wegen Platzmangel in unserem Depot den 5-teiligen Bankwagenzug, gebraucht, für 7¼" Gartenbahn, ohne Endkuppung, Hersteller: Balson Stein am Rhein, Preis auf Anfrage, abgeholt ab Depot SLB Stein am Rhein. Tel. 041 79 602 7594 oder heiri.wanner@bluewin.ch CH01

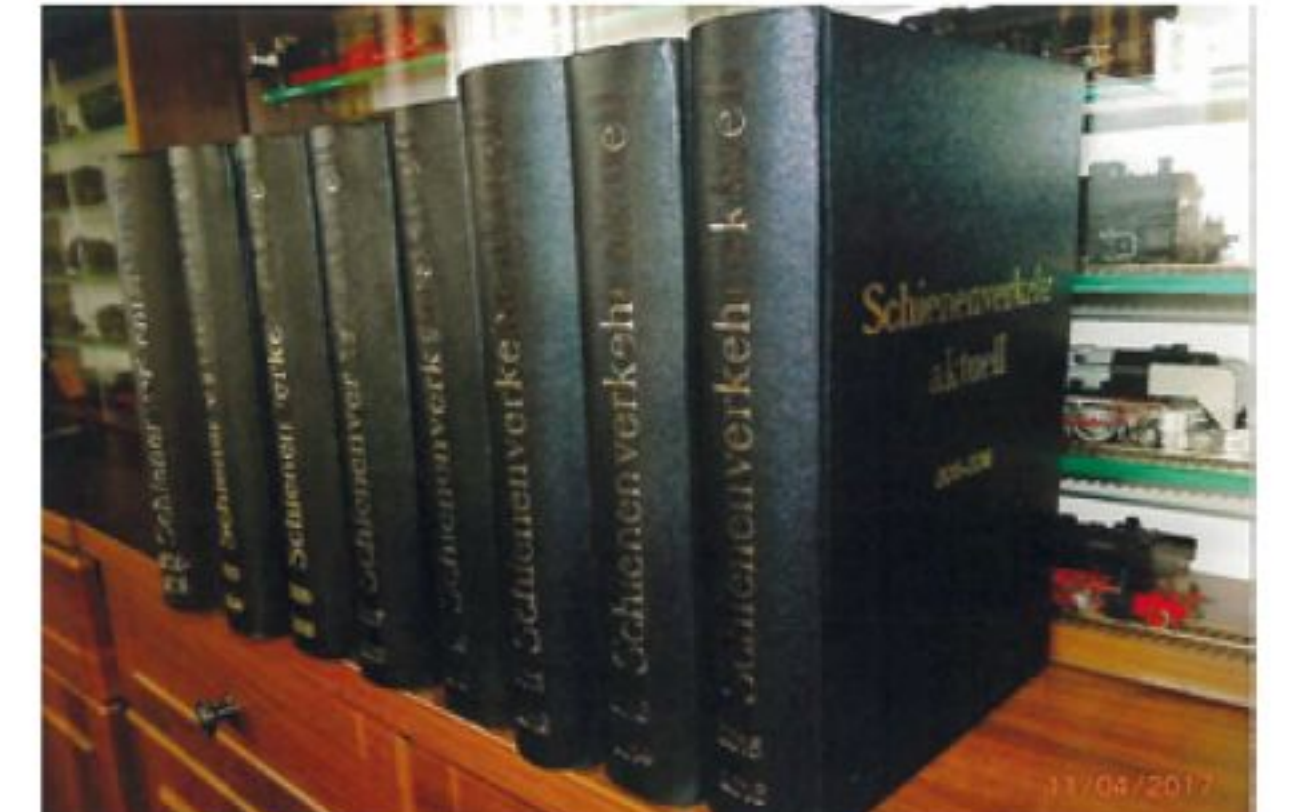


oben, Winkelfeldstr. 18, Tel. 0664 2767808 (Österreich) A01



Verkaufe „Schienenverkehr aktuell“

Von 1976 bis heute, gebunden zu je 2 Jahrgänge in Leinen mit Golddruck um € 350,-. Anfragen an W. Schörkmayer, A-8700 Leoben, Winkelfeldstr. 18, Tel. 0664 2767808 A02



PLZ 7...

Schienenkuli Strüver Spur 7¼" Länge: 1200 mm, Breite: 690 mm, Höhe: 650 mm, Gewicht: 189 kg,

Österreich ...

Verkaufe meine E-Lok 169.003-1

In Spur 5" samt 20.x-Bedienwagen um € 3.800,-. Anfragen an: Schörkmayer Walter, A-8700 Le-

ANZEIGEN- UND
REDAKTIONSSCHLUSS

**GARTEN
BAHNEN**

1/2019 ist der 20.12.2018

Anzeige

POSTER-AKTION

Das Poster in der Heftmitte der **GARTENBAHNEN** 4/2018 stammt von Herrn Marcel Brunner. Wir bedanken uns sehr herzlich für die Einsendung.

Haben auch Sie ein tolles Bild, das Sie uns zur Verfügung stellen können? Wenn Ihr Bild 2019 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.





GARTEN BAHNEN



Foto: Marcel Brunner

Ein Dampflokbetriebswerk in den Vereinigten Staaten in den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts?
Nein, der große Rundschuppen des DMC Zürich, dem die versammelten US-Loks beim internationalen Treffen im Juni 2018 das entsprechende Flair gaben.

TERMINE

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

Stand 31.10.2018 – ohne Gewähr

PLZ 00000 – 09999

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.

PLZ 10000 – 19999

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

Parkeisenbahn im LokPark Braunschweig; Anlage Spur 5 Zoll, 500 m Gleis, mind. Radius: 9,5 m. Gastfahrer sind jederzeit herzlich willkommen. Kontakt: Christian Luebke, Tel. +49(0)172/7834496; Jan Winkel: +49(0)157/56211271 Homepage: www.5Zoll-Bs.de, E-Mail 5Zoll-Bs@web.de

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.

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 Lokscheunen im Ahnepark informieren! Der Dampfbahnclub im Internet: www.dbcvellmar.de

PLZ 40000 – 49999

Gartenbahn Huserland; Anlage: Spur 5, ca. 400 m. 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. 600 m, min. Radius 14 m, Anlage in Aufbau. Öffentliche Fahrtage an jedem 3. Sonntag der Monate April bis September. Gastfahrer sind willkommen, für das leibliche Wohl ist gesorgt. Hydraulische Hubbühne zum Ent- und Beladen von Fahrzeugen vorhanden. Info: A. Bauerdick, Tel: +49 (0)163/6675270, E-Mail: info@dbc-sprockhoevel.de, Internet: www.dbc-sprockhoevel.de

Modell-Bahn-Club Düsseldorf; Anlage: Am Kleinformst 277 (nähe Südstrand am Unterbacher See), Spur 5 und 7, ca. 1100 m, mind. Radius 10,5 m, Steigung an der Bergstrecke 2 %. 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 Viktoriaabrunnen, 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 (5 und 7 ¼ Zoll)

Fahrtage 2018: 09. Dezember (Nikolaus). Betrieb zu den Öffnungszeiten des Museums. An allen Fahrtagen gibt es im Museum ein Rahmenprogramm. Die Mitfahreisenbahn-Koblenz freut sich auf Ihren Besuch! 56073 Koblenz; Schönbornsluster Str. 14. Weitere Infos unter www.mitfahreisenbahn-koblenz.de.

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.

Fahrtage 2018: ab 01.05. jeden Sonn- und Feiertag in NRW von 13.00 – 17.00 Uhr. 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 bekannt gegeben. 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). Vereinsabende an jedem zweiten Donnerstag im Monat, ab 19.00 Uhr, Restaurant Zagreb, Friedrich-Ebert-Straße 124, 51373 Leverkusen. Gäste sind jederzeit herzlich willkommen. Info: Hans-Joachim Kaps, Tel: +49(0)2103-330069, E-Mail: mail@dampfbahn-leverkusen.com, Internet: www.dampfbahn-leverkusen.com

Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Brühl e.V.; Wir veranstalten zwischen April und September regelmäßig öffentliche Fahrtage. Neben Publikumsfahrten mit Echtdampfmodellen, ist auch für das leibliche Wohl gesorgt. Die genauen Termine können auf unserer Homepage eingesehen werden. Gastfahrer werden gebeten, sich unter emb.bruehl@gmail.com bis eine Woche vor dem Fahrtag anzumelden. Die Anlage verfügt über die Spurweiten 5- und 7¼-Zoll und befindet sich an der Bonnstraße 200 in 50321 Brühl. Wir freuen uns auf euer Kommen. Homepage: www.emb-bruehl.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: +49(0)171/6015653, 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-balingen.de, E-Mail: mec.balingen@gmx.de

Dampfbahnfreunde Ötisheim; Fahrtage 2018: Adventsfahrt: So., 02.12.2018, 11.00 bis 17.00 Uhr.

Für Gastfahrer im Regelfall ab 10.00 Uhr. Homepage: www.dampfbahnfreunde-oetisheim.de; Ansprechpartner: Michael Schuster, Tel.: +49(0)172/1688114, E-Mail: michaelsal28@live.com

Dampfbahner Plochingen e.V. – Parkbahn in den Neckarauen; Am Brückenbach 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 2018: Publikumsfahrttag; 02.12. von 13.00 bis 18.00 Uhr: Weihnachtsmarkt der Vereine; 31.12. von 13.00 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 Dampf- fest, 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 13. Mai bis 06. Oktober 2018 bei schönem Wetter von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr auf der Parkeisenbahn im Froschgrüner Park in 95119 Naila. Monatsabende jeweils am 3. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr im Siedlerheim Froschgrün, Schlehenweg 2, 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 2018: 01.12. (Uhrzeiten siehe Homepage).

Modelleisenbahn Club Einsiedeln (MECE);

Veranstaltungen: 4.–5. August 2018: Sommerfest auf der Gartenbahn-Anlage Blatten mit Nachtfahren am Freitag- und Samstagabend, sowie Gastloks aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. 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.

Fahrtage 2018: 07. Oktober letzter Fahrtage. Fahrbetrieb jeweils von 10.00–16.00 Uhr. Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung für Jung und Alt. Das Mitfahren wird gratis angeboten. Wir danken für Ihren Unkostenbeitrag in die Spendenkasse. Kiosk geöffnet. Weitere 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.

Ysebaehli-am-rhy; Homepage: www.ysebaehli-am-rhy.ch

Swiss Vapeur Parc; CH 1897 Le Bouveret

Streckenlänge: 1500 m, Spurweite: 5" und 7¼". Öffnungszeiten und Auskünfte: Telefon: +41(0)244814410; Fax: +41(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

Parkbahn Königsfelden (PBKF) – CH 5210 Windisch; Streckenlänge: 500 m, Spurweite: 5" und 7¼", Homepage: www.pbkf.ch, Email: info@dmdbb.ch. Gastfahrer werden gebeten bis eine Woche vor dem Fahrtage sich per E-Mail anzumelden. Die Fahrten sind kostenlos. Wir danken für Ihren Unkostenbeitrag in die Spendenkasse. Weitere Infos und witterungsbedingte Absagen finden Sie auf der Homepage.

ÖSTERREICH

Mini Dampf Tirol; Gartenbahn – Barwies Mieming Tirol, Kontakt: Tel. +43(0)69911329681, 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>

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.

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

Stoomgroep Zuid – Vereinsanlage Breda; Tisch-Anlage für Spur 1, einen geständerten 3,5" Rundkurs und eine ebenerdige 5" und 7¼" Anlage. Gastfahrer sind willkommen.

Fahrtage 2018 auf der Vereinsanlage in Breda: 29.12.: Winterfahren (12.00–16.00 Uhr). Aktuelle Informationen, Anreisepplan und Kontakt: www.stoomgroepzuid.nl

Dänemark

Modelparken Danmark; Herzlich willkommen im Modelparken Danmark! In Egå bei Aarhus. Öffentliche Fahrtage jeden Sonntag von Ostern bis Mitte Oktober, zusätzlich im Juli auch an einigen Wochentagen. 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 Hebeltrasse. Ausstellungen zur Rhätischen Bahn, Laaser Marmorbahn und Brenner Basistunnel, sowie jeden Sonntag ein anderer Eisenbahnfilm. Öffnungszeiten: Vom 5. Mai bis 27. 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 Jahresversammlung des Vereins Freunde der Eisenbahn am 17. Januar um 19.15 Uhr im Bürger- und Schulhaus von Staben/Naturns mit Landrat Dr. Florian Mussner.

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

ZUKUNFT SCHON HEUTE WABECO Dreh-, Bohr- und Fräsmaschinen

Made in
Germany

Fräsmaschinen
ab 2.399,00 Euro

Drehmaschinen
ab 2.399,00 Euro



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





Die 5"-Bahn war immer ausgebucht.

HELMUT HARHAUS

INTERMODELLBAU DORTMUND 2018

Die Jubiläums-Veranstaltung und 550 Aussteller lockten mal wieder die Modellbauer in die „Stadt des Bieres“ – nach Dortmund: In diesem Jahr wurde die 40. Modellbaumesse Intermodellbau 2018 vom 19. bis 22.4.18 durchgeführt. Man muss anerkennend erwähnen, dass eine solche Tradition nicht viele Veranstalter von Ausstellungen vorweisen können; im Bereich „Messe“ dürfte das somit die älteste hier im Lande sein. Gratulation!

Wie das bei einem Zeitraum von fast zwei Generationen nicht unüblich ist, vieles hat sich verändert. Und im Bereich „Modellbau“ nicht viel zum Positiven – das ist bekannt. Umso mehr ist die Kontinuität dieser Fachmesse zu sehen, man hat sich stets anpassen können und den Trends Beachtung geschenkt. Und diese Trends sind heute eindeutig zum „Modell-Konsum“ mutiert, weit weg vom einstigen „Modell-Bau“! Gravierendstes Merkmal des Messerverlaufes in diesem Jahr war die Reduzierung der Messedauer: der Mittwoch wurde geopfert, nur noch von Donnerstag bis Sonntag hatten die Tore geöffnet. Somit war der Besucherandrang am Donnerstag merklich größer als früher an den ersten beiden Messetagen. Und am Wochenende gab's

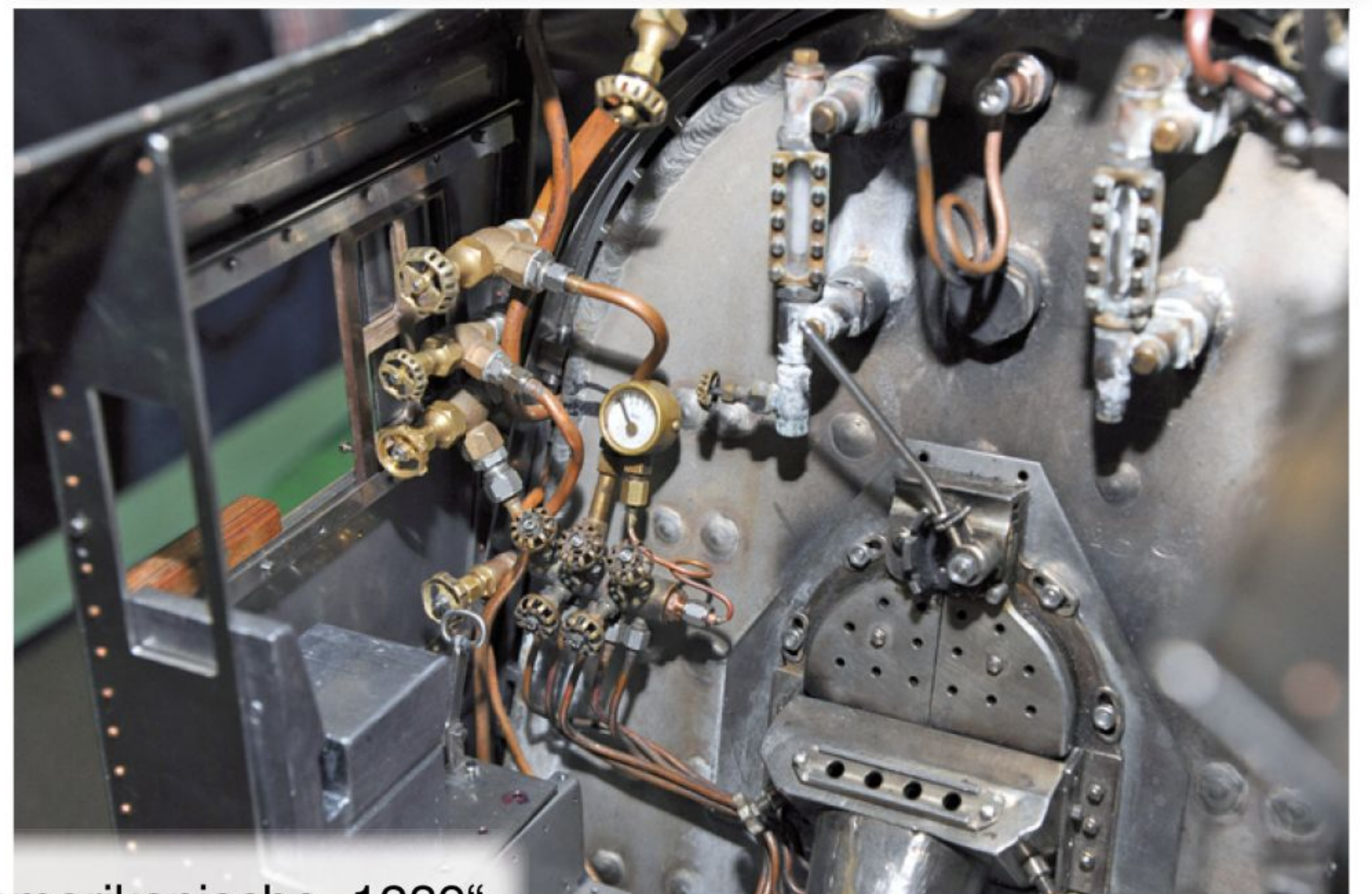
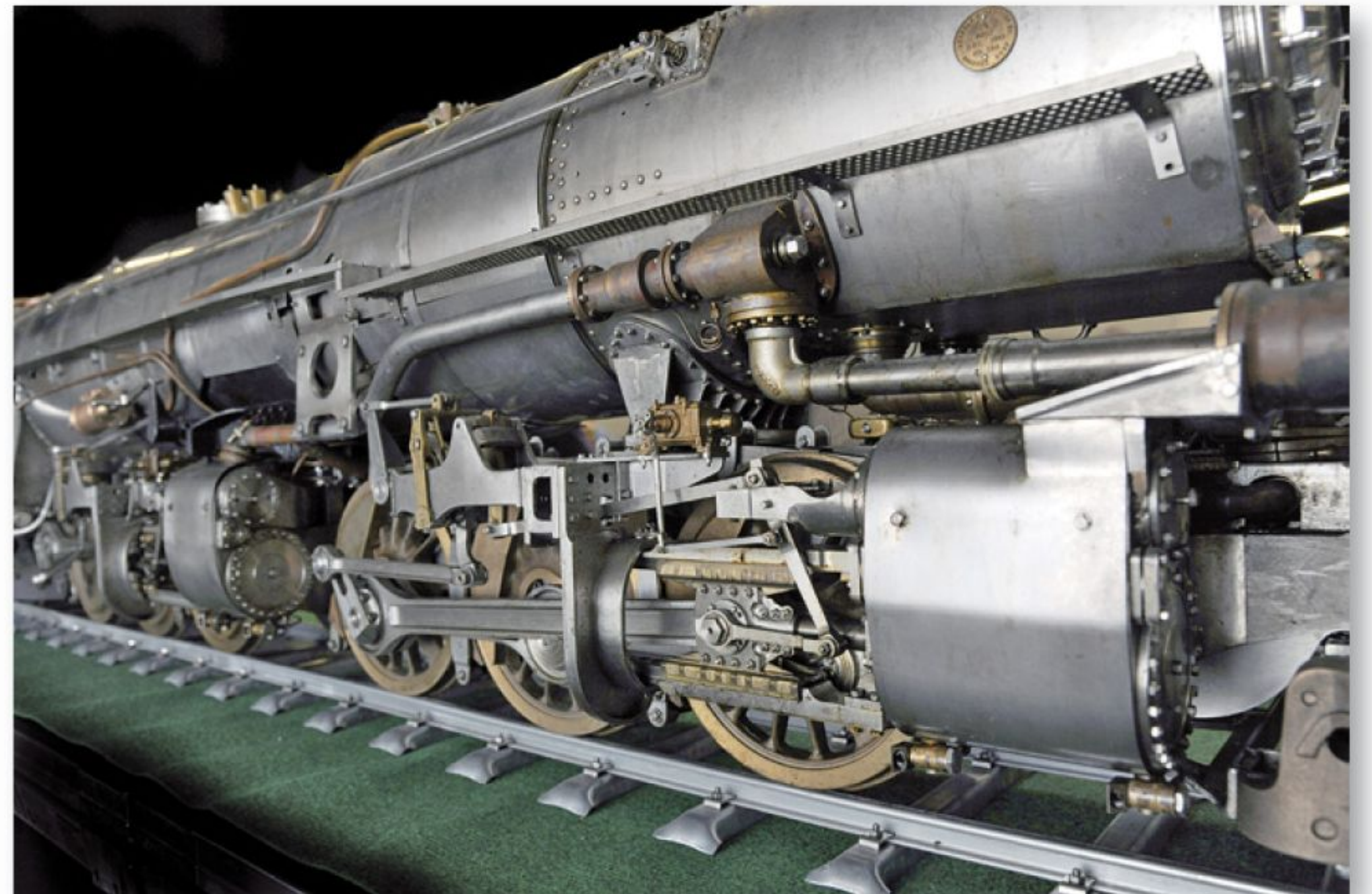
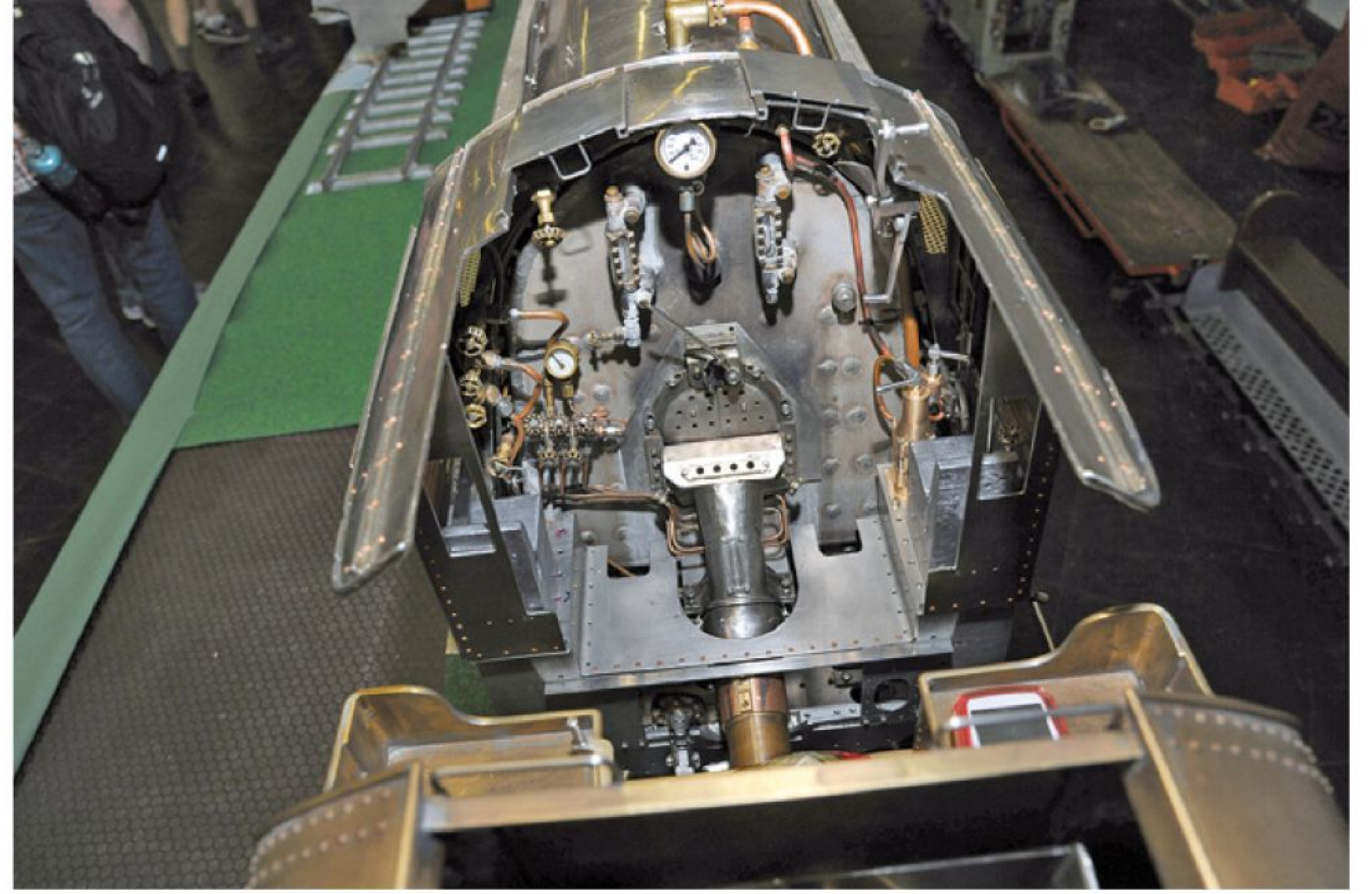
das übliche „Gedränge“ – aber so soll's ja auch sein. Insgesamt kamen rund 77.000 Modellbauer zur Messe!

Wenn man über die Messe schlenderte, hatte man den Eindruck, Modellbau besteht nur noch aus Eisenbahnmodellbau. Ein überwältigendes Angebot – irgendwie passt das nicht zur wirtschaftlichen Realität, in denen die großen Marken nur noch um's blanke Überleben kämpfen. Als nächstes natürlich der ganze „Konsum-Bereich“ von Fertigmodellen – allen voran die Fluggeräte: Drohnen, Multicopter, Octocopter. Für 19,90 € – fertig gebaut und komplett mit Fernsteuerung ... Da kann man nur noch den Kopf schütteln. So wächst der Berg an Plastikmüll. Breit aufgestellt und qualitativ immer hochwertiger die Szene um „Traktor, Bagger & Kran“ – beeindruckende Baumaschinen und Nutzfahrzeuge waren in Aktion zu erleben. Die früher dominanten Flugmodelle musste man mit der Lupe suchen – in der „Drei“ fand sich ein klägliches Rest. Auch hier – selbst gebaute Modelle nur noch als Randerscheinung. Schiffsmodelle fanden sich rund um's große Becken – nicht mehr so vielfältig, dafür weitestgehend selbst gebaut. Also, der bekannte Trend hat sich auch in diesem Jahr fortgesetzt ...

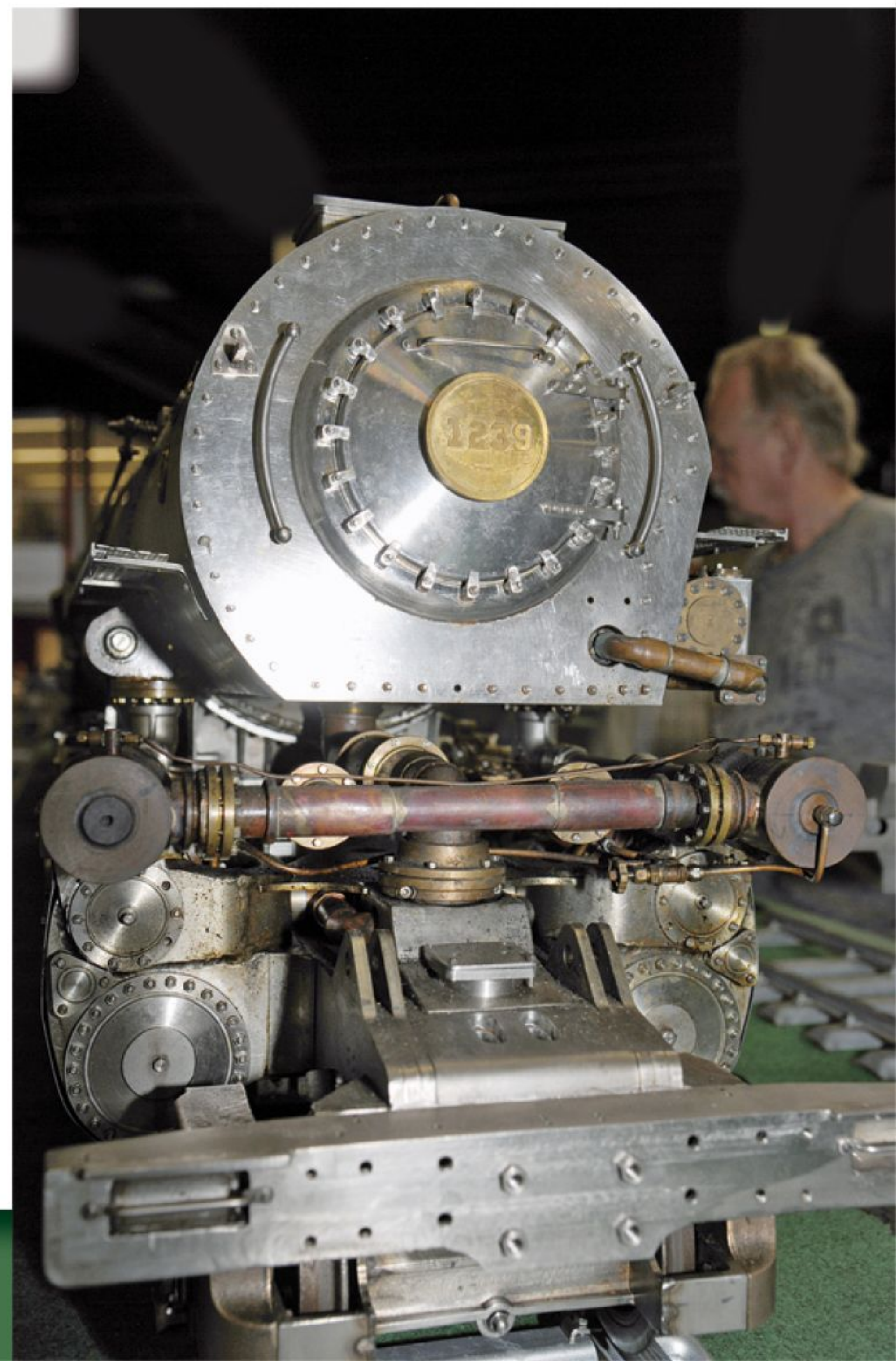
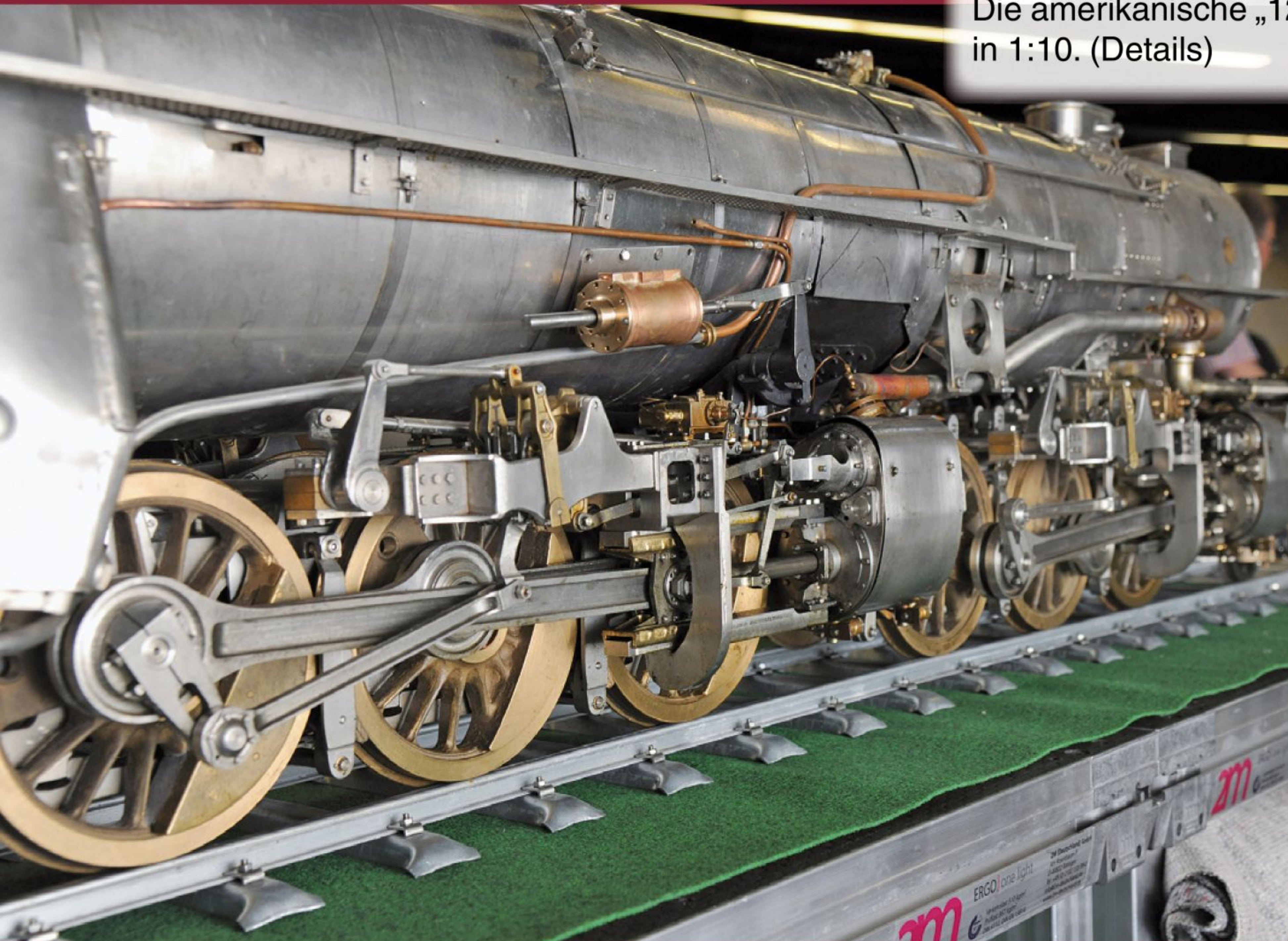
DAMPF in Dortmund

Die kleine Modellbau-Sparte „Dampf“ fand sich auch wieder an den beiden Ständen der **Interessengemeinschaft „Dampfmodellbaufreunde NRW“** und dem **„Dampf-Stammtisch Essen“**. Der größte Teil der im vergangenen Jahr gezeigten Exponate war natürlich wieder da. Ein Dampfmodell baut man nicht in 12 Monaten. Aber trotzdem kommen jedes Jahr ein paar neue Maschinen und Modelle hinzu. Besonders spannend, wenn diese Neuzugänge zwar fertig gebaut, aber noch nicht lackiert sind, denn so sieht man von der unglaublichen Metallbearbeitung noch alles. Und diesen Neulingen sei unsere Aufmerksamkeit geschenkt:

Auf dem Stand der „Dampfmodellbaufreunde NRW“ wurde erstmals ein unglaubliches Exponat gezeigt: Das 1:10-Modell für die 5“-Spur der fertigen – aber noch unlackierten – amerikanischen Lok vom Typ N&W Class A1239. Es ist eine Maschine mit Achsfolge (1'C)'C2', also eine Doppel-Zwilling, und rund zwei PS Leistung. Damit lassen sich rund 10 Tonnen in der Ebene ziehen! Mit imposanten vier Metern Länge und einem Gewicht von 450 kg zog sie alle in ihren Bann. Der Erbauer Wulf-Dieter Heinrich hat sie in über 16-jähriger Arbeit gebaut. In diesem Zustand noch sehr schön zu sehen waren die unzähligen speziell hierfür gefertigten Gussteile – das macht die besonders vorbildliche Optik des Modells aus. Wenn alles lackiert ist, erkennt man von der feinen Textur der Edelstahl-, Bronze-, Messing- und Stahlteile nichts mehr. Aber die Besonderheit dieser Maschine ist die funktionstüchtige Stoker Kohlebeschickung, bei der die Kohle durch eine dampfangetriebene Förderschnecke in die Feuerbüchse befördert und per Druckluft verteilt wird. Auf der Messe wurde die Maschine mit Druckluft betrieben und rollte auf dem



Die amerikanische „1239“
in 1:10. (Details)





Die amerikanische „1239“ in 1:10. (Totale)

Fotos: Helmut Harhaus



Feuer wird angefacht – der Fahrbetrieb kann bald losgehen.



Fahrgestell mit integriertem V-Antrieb der P  chot-Bourdon-Lok.

langen Tisch hin und her. Auch der Stoker war so in Betrieb zu erleben. Ja, ich meine wirklich „erleben“ – denn meines Wissens ist das einmalig auf der Welt, nicht einmal in Amerika gibt es ein solches Modell. Einfach nur grandios – „Hut ab“, Herr Heinrich!

Eine Vielzahl von schön gebauten Maschinen in sehr unterschiedlichen Gr   en und vielfältigen Konstruktionen waren – wie jedes Jahr – auf den Tischen zu bewundern. Erstmals in diesem Jahr war die 5-Zoll-Fahrstrecke erheblich erweitert worden, die Schienentrasse durchquerte auch den Nachbarstand und führte zwischen dem emsigen Treiben der Nutzfahrzeuge hindurch. Die Bahn war immer umlagert und die Sitzplätze ständig ausverkauft – und nicht nur Kinder ließen sich so mit Dampfkraft durch die „8“ ziehen.

Im nächsten Jahr – 2019 – wird die Intermodellbau wieder vom 04. bis 07. April 2019 stattfinden.

Anzeigen

Gussteile 	f��r Modellbauer aus Buntmetall, Grauguss und Alu. Schwungr��der, Lokomotivr��der, Lokomotiveile, Baupl��ne und Gussteile f��r Dampfmaschinen. Katalog �� 3.-- in Briefmarken Atelier MB M. Burkhard im Halt 25 5412 Gebenstorf Schweiz www.ateliermb.ch Fax 0041 56 223 33 72
---	--

Alles für Ihr Hobby –
www.neckar-verlag.de

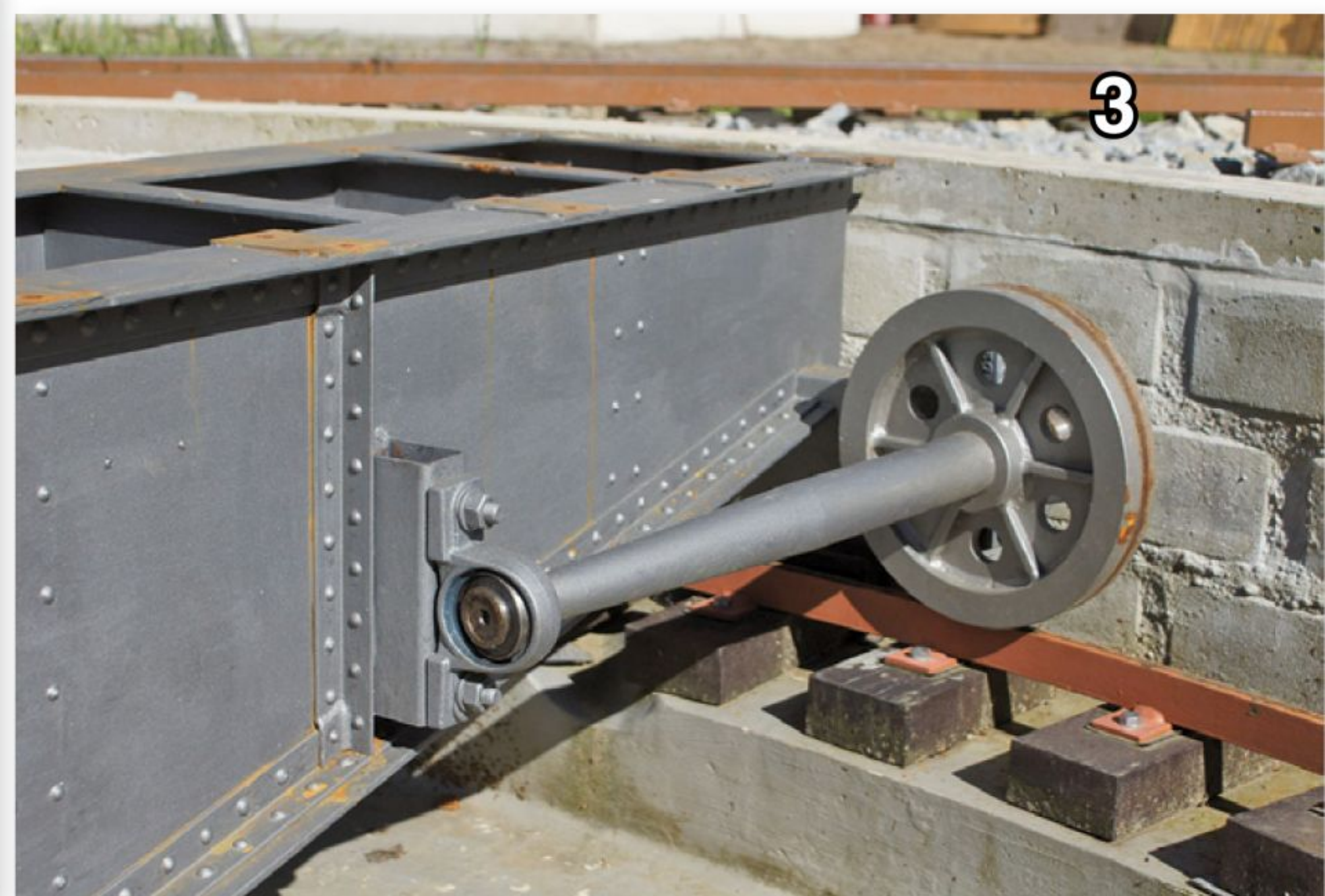
Teil 2

DR. WOLFGANG BAIERL

Der Königsstuhl am Ziel

Sie erinnern sich noch? In der *GARTENBAHNEN* Ausgabe 4/2016 hatten wir unter dem Titel „Ein Königsstuhl auf Reisen“ über die spektakuläre Umsiedlung einer alten Länderbahn-Drehscheibe aus Sachsen ins niederbayerische Scheuering berichtet. Am Zielort, einst ebenfalls Standort einer kleinen Bahnbetriebsstelle, war bereits ein Neubau der gemauerten Grube in passenden Abmessungen für das Gerät (mit dem in den frühen Tagen der Eisenbahn gebräuchlichen Standardmaß von 16 m Durchmesser) erstellt worden. Der Königsstuhl konnte auf dem einzementierten Schraubflansch installiert werden, erste Gleisanschlüsse wurden im Schnellverfahren durch eine hinzugezogene Gleisbaufirma hergestellt. Wie ging es weiter? Nun, die in der Bairail-Zentralwerkstätte grundüberholte und sandgestrahlte Drehbühne wurde im Sommer 2015, gelagert auf Transportlafetten und natürlich auf dem Schienenweg, durch die akkubetriebene Werkslok Ka 4986 angeliefert. Ein beauftragter Kranservice (natürlich straßengestützt!) erledigte sehr schnell und reibungslos mit modernem, hydraulischem Gerät das Einheben der komplett genieteten Stahlbrücke auf das zentrale Drucklager des Königsstuhls. Nach Montage der in gro-

ßen Stehlagern laufenden, seitlichen Laufrollen und der Laufschiene obenauf war das Ganze bereits funktionsfähig! Allerdings sind für den Betrieb stets sehr genaue Justiervorgänge erforderlich. Bei der starren, einteiligen Bauweise früher Drehscheibenbauarten konnte man die gewünschte, gleichmäßige Lastverteilung auf Drucklager und Laufrollen nur durch exakte Nivellierung der Ringschiene und regelmäßiges Nachjustieren der zentralen Auflagehöhe im Drucklager sicherstellen. Dazu mussten in harter Handarbeit die riesigen Muttern der Bühnenaufhängung bewegt werden – mit einem Ringschlüssel von mehreren Metern Hebellänge, der stets griffbereit unter dem Laufblech an der Drehscheibenbühne aufgehängt war; zu sehen auf Bild 10! In der Nachkriegszeit wurden deshalb bei der





4



5



6



7

Fotos: Dr. W. Baierl



8

Deutschen Bundesbahn an vielen Dienststellen die alten, starren Bühnen aufgeschnitten und so in die leichter zu wartenden „Gelenkdrehscheiben“ verwandelt!

Über den Sommer verteilt waren mehrfach erste Belastungsversuche mit Auffahrten des KLV und der Akku-Kleinlok zu beobachten (Bilder 4 und 5). Da noch keine Verriegelung funktionierte, wurden dabei einfach die Laufrollen mit Keilen blockiert, hinsichtlich einer möglichen Entgleisung also nicht ganz ungefährlich! Sehr romantische Bilder konnte unser Fotograf dann im Oktober einfangen, als die Ka einen

noch zu restaurierenden Talbot-Schotterwagen auf dem Betriebsgelände rangierte! Die Bühne war zum damaligen Zeitpunkt immer noch nicht lackiert und zeigte bereits wieder deutliche, neue Rostansätze (s. Detailfoto)! Nun, bis zum Winter 2015 hatte man aber die allfällige Oberflächenbehandlung doch noch geschafft! Umfangreiche Schneefälle erforderten dann wiederholt den Einsatz von Räumgerät auch auf der nun schon voll genutzten Drehscheibe. Unser Winterbild zeigt, dass mittlerweile auch Laufbleche und Geländer montiert worden waren.

Was fehlte noch? Natürlich, die Sperrsignale zur Freigabe der Auffahrt und das Wärterhäuschen! Letzteres war über den Winter, als völliger Neubau nach historischem Vorbild,



in der Zentralwerkstatt angefertigt worden. Die Betriebschreinerei hatte dabei erheblichen Arbeitsanteil mit der originalgetreu gefertigten Verbretterung. Lackierung der Stahlteile (Glimmerlack nach DB-Norm) und Farbton der Holzlasur orientieren sich offensichtlich am Muster der Segmentdrehscheibe des Deutschen Dampflokotiv-Museums in Neuenmarkt-Wirsberg.

Anzeigen

www.**LiveSteamService**.com

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

eMail: gartenbahnen@livesteamservice.com

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

Garteneisenbahnen – Werden Sie Lokführer!

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



Bestellen Sie noch heute den 116-seitigen Gesamtkatalog!

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

Zimmermann
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.

Von der 3½"-Feldbahnlok zur 5" Normalspur-Prärie-Lok

— ein Umbau — Teil 2

BERND SCHMIDT



Green Valley & Western Nr. 7 zwischen den übrig gebliebenen Schrottbergen der 3½" Ausgangslok. Bemerkenswert auch der kleine Berg ausgetauschter zölliger Schrauben, es gibt aber immer noch eine ganze Menge Zollschrauben bei der Lok.



GV&W Nr. 7 in der Seitenansicht. Auch wenn es auf den ersten Blick nicht so aussieht, die Grundmaße des Fahrwerks sind gegenüber der Ausgangslok nicht verändert worden, vom Umbau von Außen- auf Innenrahmen abgesehen. Unter dem Führerhaus ist Platz genug für die Mehrklangpfeife, die Pumpen sind auf der rechten Seite konzentriert, wie es auch bei den Vorbildern gelegentlich der Fall war.

Im ersten Teil wurde meine erste Lok, das 3½"-Modell einer amerikanischen Militär-Feldbahnlok der American Locomotiv Comp. aus der Zeit des 1. Weltkrieges vorgestellt. Diese Maschine stand viele Jahre auf dem Abstellgleis, sie wollte einfach nicht mehr zu meinen anderen Modellen passen.

Umspurpläne

Von Zeit zu Zeit hatte ich mich mit Umspurplänen getragen. Im Großbetrieb war bei Schmalspurfahrzeugen ein Umbau auf andere Spurweiten nichts Ungewöhnliches. Ein Extrembeispiel war der Umbau der von Baldwin im 1. Weltkrieg für die Spurweite von 60 cm gelieferten Feldbahnloks mit Verbrennungsmotor. Etliche dieser Maschinen wurden nach Kriegsende in Frankreich auf Normalspur umgebaut und im leichten Verschiebedienst eingesetzt. Eine umgebaute Maschine gelangte auch in die Schweiz, sie steht immer noch als Denkmalslok vor dem Kraftwerk von Mieville an der Linie Bouveret – Martigny. Ein Beispiel für den Umbau von Normalspurloks in Schmalspurmaschinen ist die Umwandlung von Normalspur-Innenrahmen-Mikados der Denver & Rio Grande Railway in gewaltige 3' Schmalspurmaschinen mit Außenrahmen der Reihe K37. Auch von diesen Loks sind noch einige Exemplare erhalten. Von den Feldbahndampfloks von Baldwin & Alco sind wahrscheinlich auch Maschinen umgebaut worden, jedenfalls sollen auch bei amerikanischen Waldbahnen einige Maschinen gefahren sein. Ein Umbau des Modells von 3½" auf 5" hätte in etwa der Umspurung von 60 cm auf etwa 90 cm – also ca. 3' – entsprochen, somit einer Spurweite, die bei amerikanischen Waldbahnen neben der Normalspur die gängigste Spurweite war. Am Baumaßstab wäre damit allerdings nichts geändert worden. Infrage kam also nur ein Neuaufbau der Lok unter Verwendung der „maßstabneutralen“ Teile, wie Rahmen, Zylinder, Triebwerk und Kessel, auch die Wasserkästen sollten wiederverwendet werden.

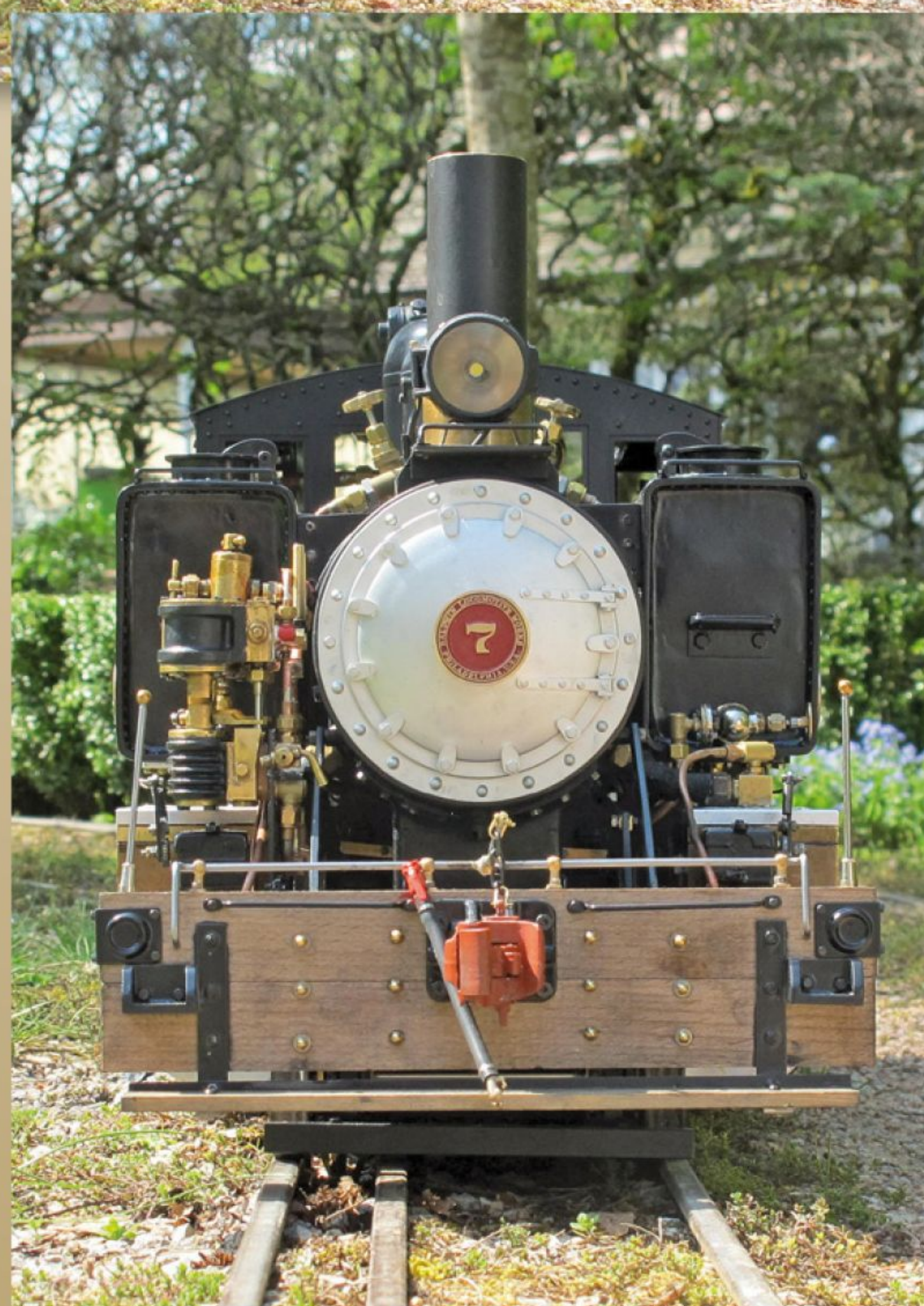
Eine Normalspur-Prärie-Tenderlok

Da gewisse Maße vorgegeben waren, war es von vornherein unmöglich, ein genaues Vorbild nachzubauen, abgesehen davon, dass keine Pläne dafür zur Verfügung

Die linke Lokseite aus der Perspektive eines 1:12 Betrachters. Die Zylinderschmierpumpen sind vor den Zylindern angebracht, der Generator ist wie häufig bei US Tenderloks auf dem Führerhausdach platziert.



stehen. Allerdings ergab die Recherche, dass etliche unterschiedliche Originalloks als Vorbild in Frage kamen. Die Bauart Prärie 2-6-2 war in den USA relativ spät entstanden und erfreute sich bei den Klasse-I-Railroads keiner besonderen Beliebtheit. Lediglich die Southern Pacific hatte eine größere Flotte von Schlepp-tenderloks dieser Bauart im Bestand. Dem Bautyp wurden bei größeren Geschwindigkeiten ungünstige Laufeigenschaften durch den symmetrischen Aufbau nachgesagt, durch Wahl der letzten Kuppelachse als Treibachse wurde versucht, diesen Mangel zu beheben. Anders sahen die Shortlines und Waldbahnen die Angelegenheit. Bei den Betriebsverhältnissen dieser Bahnen war eine Lokomotive, die gleich gute Laufeigenschaften in beiden Fahrtrichtungen hatte, ideal. So wurden individuell auf solche Bahnen abgestimmte Prärieloks in vielen Varianten als Schlepptender-, Satteltank- und eben auch Tenderloks mit konventionellen Seitentanks gebaut, auch für den Export z.B. für die kubanischen Zuckerbahnen. Gut dokumentiert und nicht untypisch ist der Lebenslauf der von Baldwin unter der Fabriknummer 34666 für die im Staat Washington gelegene Black Hills & NorthWestern gebaute 2-6-2T. Die Maschine erhielt die Bahnnummer 7, wurde aber schon bald verkauft. 1928 leistete sie Dienst als Rangierlok Nr. 2 im Hafen der Stadt Olympia. Nach



Die Frontansicht mit der für US Short Line- und Waldbahnloks charakteristischen massiven hölzernen Pufferbohle und den Ansatzpunkten für die bei solchen Betrieben gerne genutzte Rangierstange.

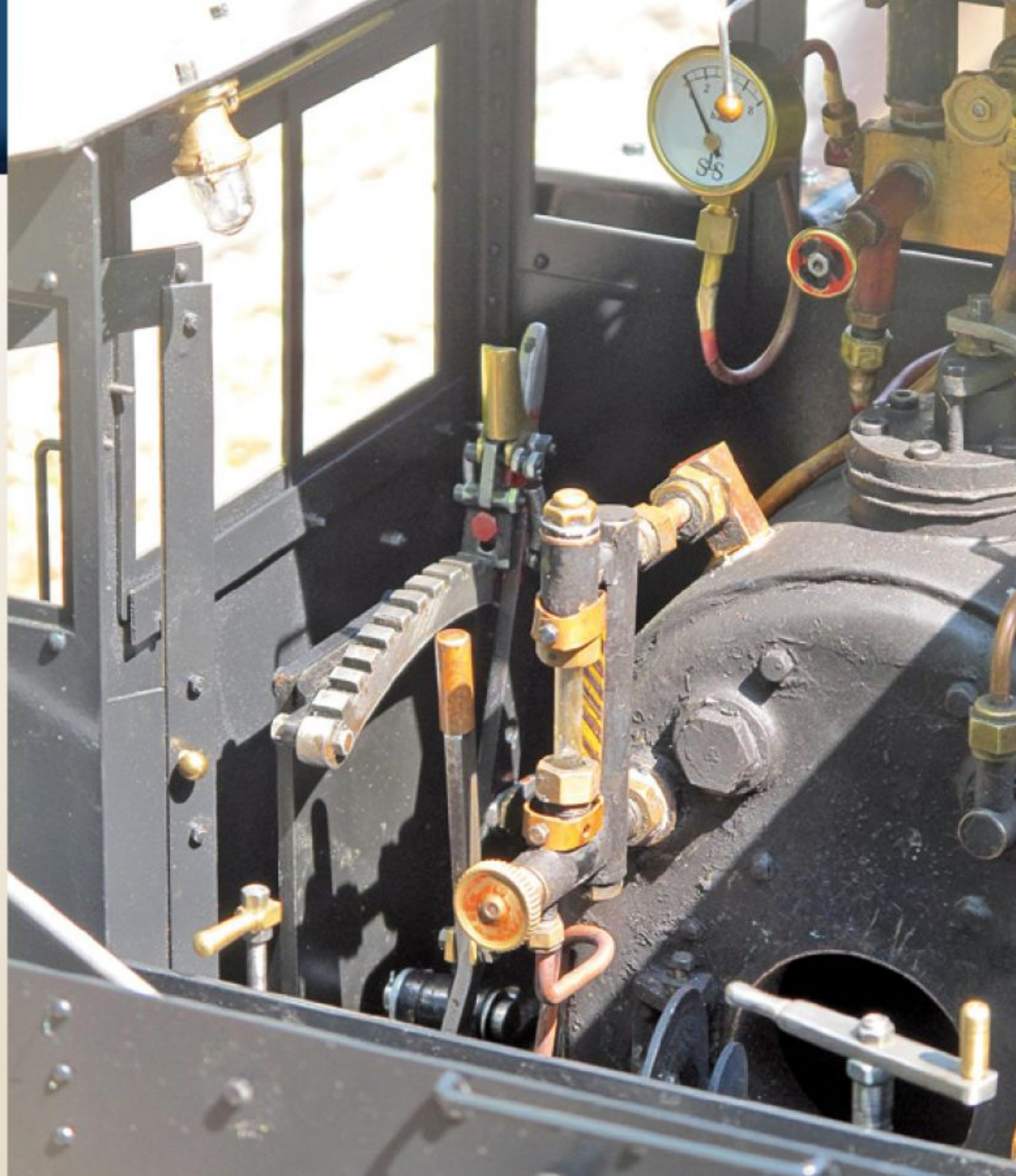


Die Rückansicht lässt neben den genannten Details auch gut den typischen durchlaufenden Rangiertritt und die Auslösevorrichtung für die Zentralkupplung erkennen.

weiteren Besitzerwechseln wurde sie für die Mount Rainier Scenic Railroad komplett restauriert und als Lok der Mason County Logging Company beschriftet. Soweit Fotos von den einzelnen Stationen greifbar sind, ist zu erkennen, dass immer wieder Veränderungen an den Maschinen vorgenommen wurden. Mal wurde das Führerhaus geändert, mal der Kuhfänger durch einen ebenfalls für die USA charakteristischen Rangiertritt vor der Pufferbohle ersetzt. Bei Umbau auf elektrische Beleuchtung musste ein Platz für den Generator gefunden werden, Pumpen wurden versetzt oder zusätzlich angebaut, auf einem Foto



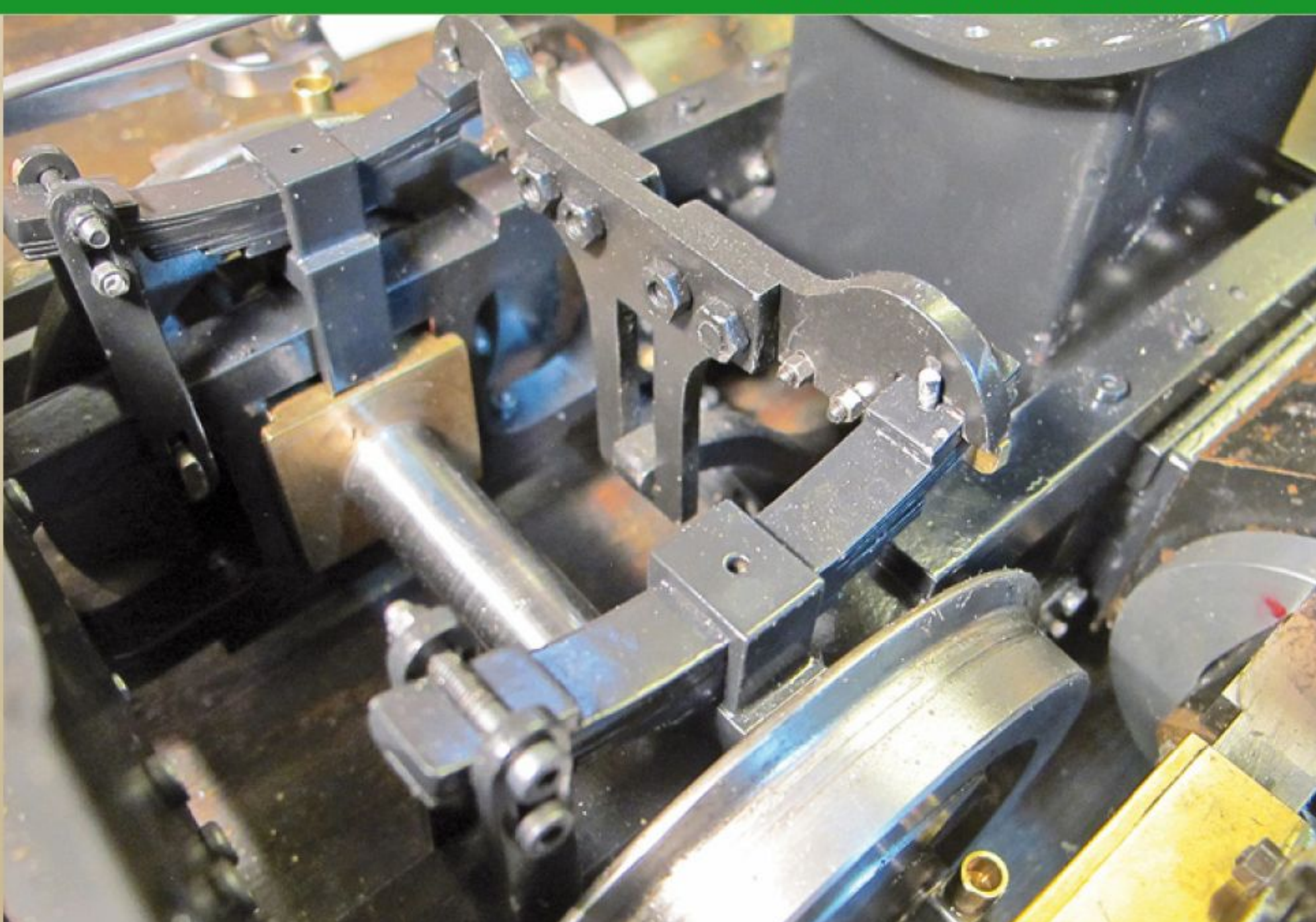
Das Bypassventil weist einen Prüfhahn auf, um die Funktion der Fahrpumpe überwachen zu können. Das sonst übliche Anheben der Klappe auf dem Wassertank zur Prüfung des Rücklaufs ist bei dieser Tenderlok während des Fahrens ja nicht möglich.



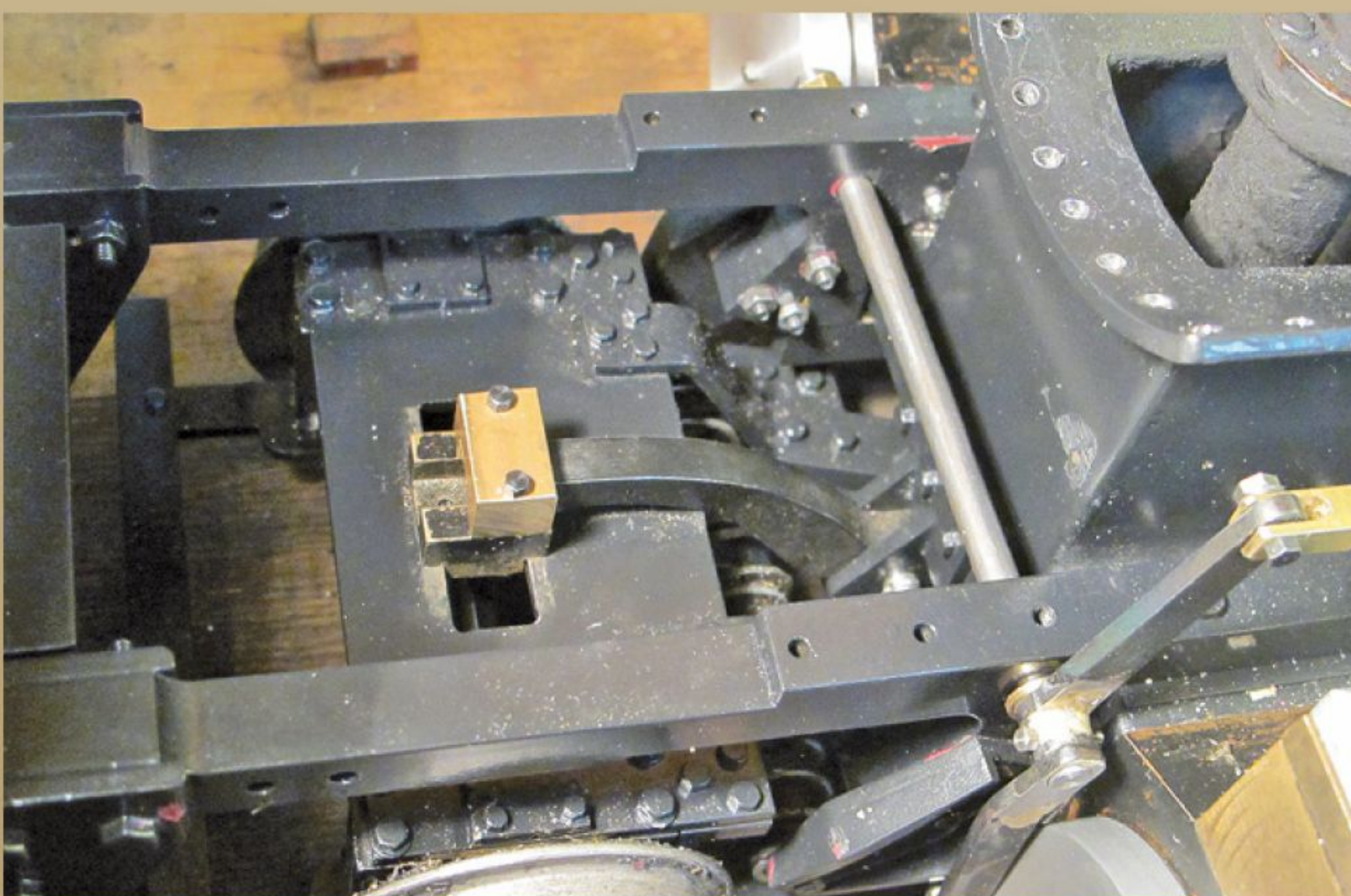
Blick auf Details im Führerstand: Der Wasserstand weist hinter dem Schauglas noch eine Ausgleichssäule auf, wodurch Fehlanzeigen des Wasserstandes verhindert werden sollen. Vor dem Manometer ist der Pfeifenzug für die kleine Pfeife zu erkennen, die aus dem Führerhausdach herausragt. Rechts die Feststellbremse, links das Wasserventil für den Injektor.

ist eine vor der Rauchkammer liegend angeordnete zusätzliche Pumpe zu sehen. Ein gutes, fast genau von der Seite aufgenommenes Foto zeigt eine Lok dieses Typs zur Zeit ihres Einsatzes bei der Comox-Railroad & Lumber Company. Auf dieser Grundlage ließ sich bei den bekannten Lokmaßen eine Vergrößerung im Maßstab 1:12 herstellen, die eine verblüffende Ähnlichkeit mit den Hauptmaßen des vorhandenen Modells ergab. Ein genaues Vorbild konnte wie gesagt nicht verwirklicht werden, jedoch ergaben sich wichtige Anhaltspunkte für die Proportionen der neu aufzubauenden Lok.

Fotos: Bernd Schmidt



Ein Detail der Federaufhängung der ersten Kuppelachse. Man beachte den Querverbinder an der vorderen Federaufhängung mit dem mittig eingehängten Ausgleichshebel zum Ponytruck.



Der Ansatz des mittig gelegenen Ausgleichshebels am Ponytruck. Unter dem Rauchkammersattel vorn ist der Drehpunkt des Ausgleichshebels zu erkennen. Durch die asymmetrische Länge der Hebelarme wird eine unterschiedliche Lastverteilung auf Vorlauf und Kuppelachse erreicht.

Die Prärie-Lok in 5"

Leider konnte der Außenrahmen nicht unverändert als Innenrahmen verwendet werden, vielmehr waren neue schmalere Rahmenwangen erforderlich. Wegen der vorhandenen zu breiten Feuerbüchse des Kessels wurde eine bajonettförmige Erweiterung des Rahmens im hinteren Bereich vorgesehen. Die vorhandenen Treibräder konnten als einfache Speichenräder natürlich nicht mehr verwendet werden. Die Deichselgestelle mussten weitestgehend neu aufgebaut werden, für das Vorlaufgestell wurde die ursprüngliche Konstruktion als Ponytruck mit Federrückstellung nebst Ausgleichshebel beibehalten, für das hintere Gestell wurde als Rückstelleinrichtung eine bei Schleppachsen in den USA beliebte Rückstellung mittels prismatisch angeordneten schiefen Ebenen gewählt, auf denen zwei quer angeordnete Kugellager des Drehgestells gleiten. Das Führerhaus wurde aus gelaserten Messingteilen neu aufgebaut, die Dome entsprechend der Baldwin-typischen Form hergestellt. Einigermaßen kompliziert gestaltete sich die neue Befestigung des Kesselsattels und der Zylinder im geänderten Rahmen. Neue Pufferbohlen waren herzustellen und die Armaturen neu zu gestalten, der Aschkasten umzubauen, eine neue Rauchkammertür herzustellen, die Wasserkästen mussten näher an den Kessel heranrücken und noch vieles mehr.

Die Kesseldruckprobe zeigte, dass der Kupferkessel die lange Abstellzeit problemlos überstanden hat. Die Maschine wurde für die fiktive Shortline Green Valley & Western als Nr. 7 beschriftet, der Name Mountaineer wurde mit den Originalschildern beibehalten. Entstanden ist schließlich aus einer 3½" Feldbahnlok im Maßstab 1:5,6 eine Normalspurtenderlok der Bauart Prärie im Maßstab 1:12 für die Spurweite von 5", die zwar kein direktes Vorbild hat, aber doch die Charakteristika einer amerikanischen 2-6-2T für US-Shortlines und Waldbahnen meines Erachtens recht gut wiedergibt.

Ich danke Alexander Rudin und Engelbert Wiebler für die tätige Unterstützung des Umbauprojektes.

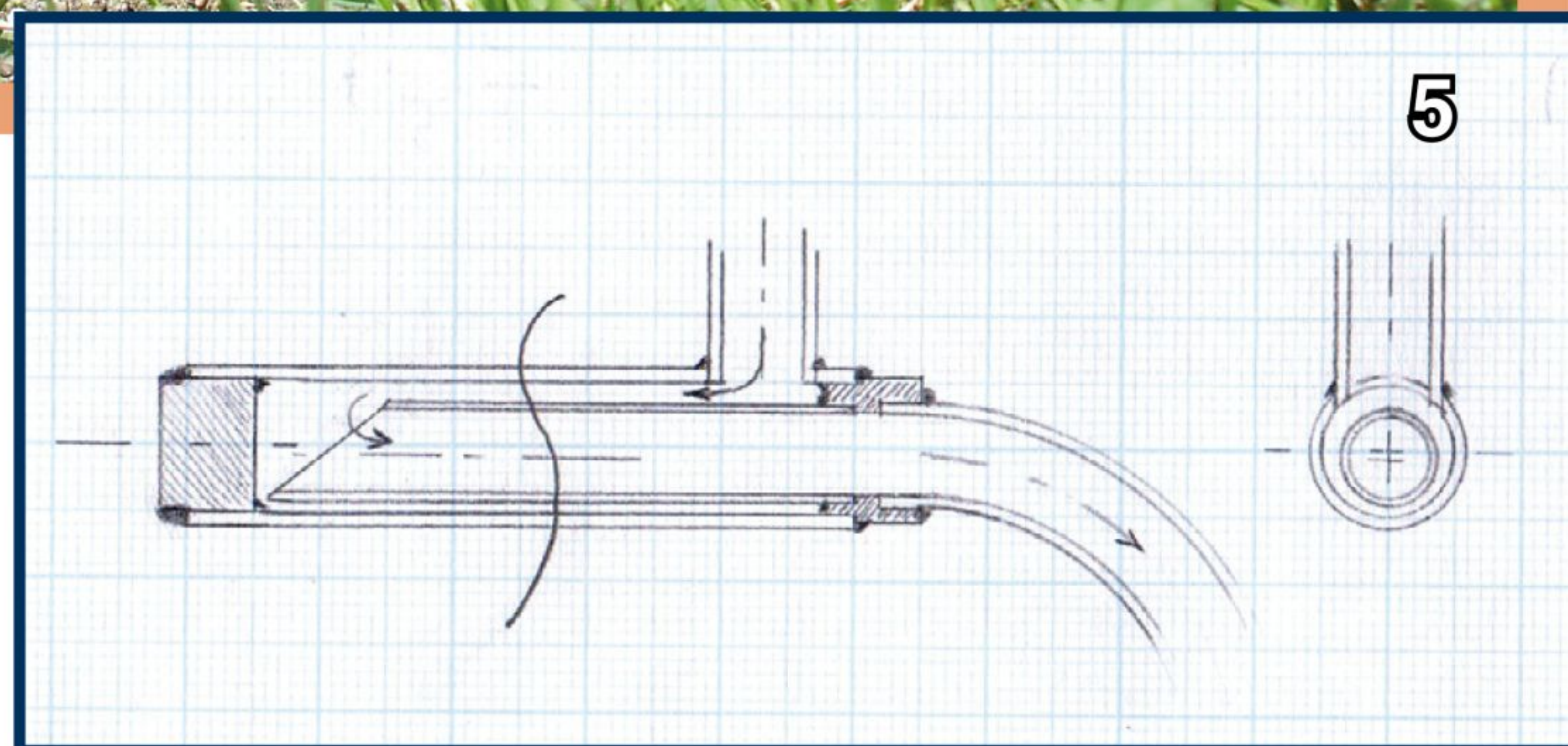


Ein strittiges Thema:

ÜBERHITZER

Nachdem ich inzwischen fünf Dampfloks gebaut habe, kann ich auf einige Erfahrungen zurückgreifen und die möchte ich hier vermitteln. Ich verbreite hier keine Theorie, sondern lediglich Erfahrungen, welche auf Versuche und Feststellungen basieren. In meine erste Lok, die BR 24 nach Wittmann-Zeichnungen (Bild 1), hatte ich einen ganz normalen Überhitzer eingebaut. Dieser bestand aus zwei Kupfer-Elementen, die in zwei größere Rauchrohre mit einer Wanddicke von 0,5 mm lediglich hin- und zurück führten. Die Umkehrenden aus Messing waren taschenförmig aus einem Stück ausgefräst, in der Mitte etwas zusammengedrückt und hartgelötet (Bild 2). Beim ersten Versuch schmolz das Lot, es war zu nahe am Feuer. Ich kürzte also den Überhitzer und lötete die Umkehrenden mehr nach vorne. Bei dieser Gelegenheit merkte ich, wie sehr das Innere schwarz und abgebrannt war: das Öl für die Zylinder speiste ich damals am Reglerschieber ein, was eigentlich eine gute Idee war, aber ipso facto **vor** dem Überhitzer, in dem es natürlich verkohlte. Die kürzere Version hielt eine Zeitlang mit zweifelhafter Effizienz – schließlich brach das Rohr. Aufgrund der aggressiven Feuergase war das Kupfer dünnwandig geworden. Nach dem Abkühlen bemerkte ich in der Rauchkammer grünliche Tropfen: Schwefelsäure! Daraufhin entfernte ich den Überhitzer komplett. Meine nächste Lok war die „Mallet du Vivarais“ (Bild 3). Die besondere Disposition der Dampfleitungen erlaubte

keinen Überhitzer. Da das Original auch keinen Überhitzer hatte, trat dieses Problem für mich für 7 bis 8 Jahre in den Hintergrund. Die Maschine läuft gut, beim Anfahren spuckt sie jedoch Wasser; man muss unbedingt entwässern. Die dritte Lok war die 999 „American“ vom NYC & HRRR (Bild 4). Inzwischen hatte ich in einer wohl alten Broschüre, vermutlich aus den 70er Jahren, von Franz Grosse-Holtfort das Prinzip des konzentrischen Überhitzers entdeckt: In einem großen Rohr liegt ein kleines Rohr. Das äußere Rohr wird hinten abgeschlossen, das innere ist etwas kürzer oder am Ende abgeschrägt (Bild 5). Der Dampf strömt in den ringförmigen Raum hin und im inneren Rohr wieder zurück. Das äußere Rohr besteht aus Niro, Innendurchmesser 10 mm mit einer Wandstärke von 1 mm. Der Niro-Pfropfen hinten wird geschweißt. Dies erledigt sicher schnell irgendeine Werkstatt im Industriegebiet. Das innere Rohr muss keinen Druck aushalten, es kann also aus dünnwandigem Kupfer oder Messing bestehen, z.B. Außendurchmesser 7 mm bei einer Wanddicke von 0,5 mm. Nur der Ausgang vorn wird der harten Atmosphäre der Rauchkammer ausgesetzt und sollte wieder aus Niro gefertigt sein. Oder wenigstens aus dickwandigem Kupfer, dies kann leichter gebogen werden. Wichtig: kein Messing in der Rauchkammer! Durch die aggressiven Heizgase wird es langsam entzinkt und am Ende bleibt nur bröckliges Kupfermaterial übrig. Nach dem Überarbeiten eines der-



artig angegriffenen Messingteils ließ ich die Späne auf der Drehbank liegen. Am nächsten Tag war das Maschinenbett verrostet! Das Zeug musste wohl Schwefelsäure oder ähnliches enthalten.

Man sieht wie das innere Rohr exzentrisch liegt. Die entgegenkommende Einmündung ist dadurch freier. Das Ganze wird hartgelötet. Die Lötungen, ob Messing-Niro, Kupfer-Niro oder Bronze-Niro bereiteten bis jetzt keinen Ärger. Beim Löten mit Flussmittel nicht sparen! Andererseits weiß man, dass nie Bronze- oder Messing-Nippel auf Niro-Kessel gelötet werden dürfen: der Ausdehnungskoeffizient ist zu unterschiedlich, eine scheinbar intakte Lötung kann warnungslos brechen.

Manche klagen, dass ein Überhitzer nicht effektiv genug sei. So habe ich die Elemente bis ganz hinten in den Feuerraum verlängert. Irgendwo konnte man lesen, dies sei „kriminell“. Ich kann nur feststellen: Es funktioniert! Sind die Zylinder einigermaßen warm, kann man die Entwässerung vernachlässigen und anfahren. Es kommt kein Tropfen Wasser aus dem Schlot. Es ist gut möglich, dass die Überhitzer-Elemente während eines Haltes mit offenem Bläser rotglühend werden. Aber keine Angst, es kann keine Silberlötung dabei wegschmelzen, denn in diesem Bereich befindet sich nur geschweißtes Niro. Die Furcht war, dass die O-Ringe die Hitze nicht aushalten. Viton O-Ringe halten es jedoch aus! Es wäre interessant, die Dampftemperatur beim Anfahren zu messen, aber wahrscheinlich ist sie noch angemessen. Die Rohre werden zwar momentan sehr heiß, aber die Rohrlänge ist relativ kurz. Wie ist die Länge beim Vorbild? Die Kolben-O-Ringe der 999 sind noch voll intakt. Mit folgender Prozedur kann man die Funktion überprüfen: Entwässerungshähne und Regler schließen, Steuerung auf vor-

Rauchkammer der 999 „American“. Der Petticoat ist zur besseren Übersicht demontiert worden, Gewinde 36 x 0,5 oben. Vom Regler her gelangt der Sattdampf in den dreieckigen Verteiler. Ein Schnüffelventil ist integriert, der Saugstutzen oben sichtbar. 2 Rohre führen zu den 2 Überhitzer-Elementen (auf dem Kopf stehendes V). Durch den Kessel führen 4 Leitungen: links oben und unten: Ejektor-Auspuffe für die Vakuum-Bremse und Regler-Fernsteuerung (siehe GARTENBAHNEN 3/2009). Rechts oben Bläser, unten Zylinderöl (Rückschlagventil vorne). Alle Leitungen sind so gebogen, dass die Rohrbürste freien Zugang hat.

wärts, Lok kräftig rückwärts schieben (das Schnüffelventil soll schließen). Die Maschine leistet Widerstand, weil der Motor als Pumpe wirkt und die Luft keinen Ausgang findet. Öffnet man dabei den Regler, füllt sich der Kessel mit Druckluft und die Lok fährt zurück nach vorne. Die ist der Beweis dafür, dass die Kolbenringe ihre Pflicht tun. Verwendet habe ich einfache O-Ringe (nur 1 Stück pro Kolben) mit 1 mm Übermaß, damit sie ständig gegen die Zylinderwand drücken. Und sehr wichtig: schwimmender Einbau. Die Nut darf etwas tiefer als notwendig und etwa 0,1 mm breiter sein. Der Ausdehnungskoeffizient ist 10 x größer als bei Stahl! Der Dampfdruck selbst sorgt für Dichtigkeit.



6



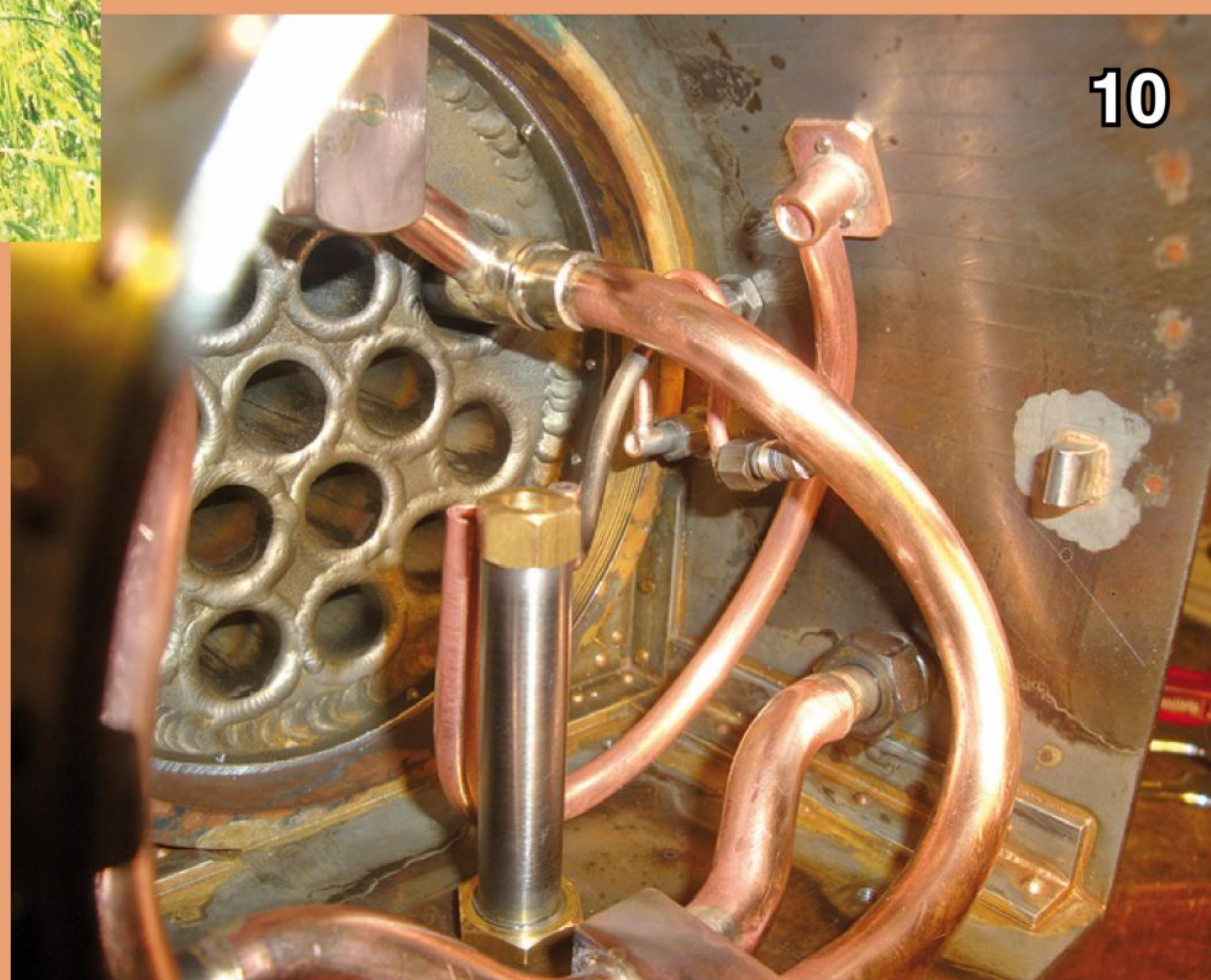
9



7

Rauchkammer „La Parisienne“, noch schön glänzend. Der Dampf-Verteiler ist oben links sichtbar. Die beiden Ausgänge vereinen sich unten im quadratischen Teil und zweigen dann rechts und links ab. Freier Zugang für die Bürste, aber überlasteter Boden. Das Öl kommt durch das umgekehrte U-förmige Kupferrohr. Bläserrohr aus Niro, Ejektor-Auspuff oben rechts. Alle Verschraubungen müssen zugänglich sein.

Rauchkammer der „Philadelphia“. Verteiler, Schnüffelventil und umgekehrtes V wie zuvor. Die 2 Überhitzer-Ausgänge sind durch den quadratischen Block quer vereint, Zylinderöl wird rechts durch Rückschlagventil (auf dem Kopf stehend!) eingespeist. Dann Abzweigung zu beiden Seiten. Die Zylinder auf diesen Old-Timer liegen noch geneigt an den Rauchkammer-Seiten. Auspuff ganz vorne (Petticoat demontiert), Bläserkopf links angelehnt. Links hinten Ejektor-Auspuff.



10

Jetzt wurde die Lok schon 6 oder 7 Mal angeheizt. Wie lange werden die Kupferleitungen aushalten? Es sollte alles aus Niro sein, aber die Biegerei übersteigt meine Kompetenz.



8

Das Öl für die Zylinder wird hinter dem Überhitzer eingespeist und – auch wichtig – vor der Abzweigung, damit beide Zylinder Öl abbekommen. Bei der 999 ist dies leicht umzusetzen, weil die beiden Überhitzerelemente zuerst zusammengeführt werden müssen, um nach unten in den Rauchkammersattel geführt zu werden und danach erst zu den Zylindern abzweigen. Deshalb ist es egal, ob das Öl im rechten oder linken Überhitzer-Ausgang eingespeist wird (Bild 6).



11

Fotos: Louis Patrick Ernst

Ein Überhitzer-Element muss nicht zwingend mittig im Rauchrohr liegen. Etwas höher schien mir besser, da sich der Ruß unten ablagern kann und leichter auszublasen ist. Auf alle Fälle kann man diese Heizfläche vergessen, ob Rauchrohr oder Überhitzer, Ruß bleibt hier schwer zu entfernen. Diejenigen die klagen, übliche Überhitzer (nicht länger wie ein Rauchrohr) seien bedeutungslos, haben wahrscheinlich recht. Ich würde sagen: Niro über dem Feuer, oder nichts!

Für meine beiden nächsten Loks habe ich dasselbe Prinzip mit Erfolg genutzt: Die „Philadelphia“ und „La Parisienne“ (Bild 7 und 9). Die letztere hat einen sehr kleinen Kessel: Durchmesser nur 100 mm anstatt 140 mm wie üblich bei 5“, und nur 2 Liter nützliches Wasser! Nebenbei sei gesagt, es funktioniert, Bedingung ist aber eine regelbare und non-stop arbeitende Wasserpumpe, siehe *GARTENBAHNEN* 1/2016. Da der Ausgang zu den Zylindern seitlich von der Rauchkammer ausgeführt ist, wurde es fummelig: Nach der Öl-Einspeisung in den linken Überhitzer-Ausgang mussten die beiden Dampfleitungen zuerst zusammengeführt werden und kurz danach wieder abzweigen ... (Bild 9). Die Biegerei der Kupferrohre war mühsam, die Reinigung nach dem Abdampfen geht nicht ohne Staubsauger. Aber den hat doch jeder, oder ...?



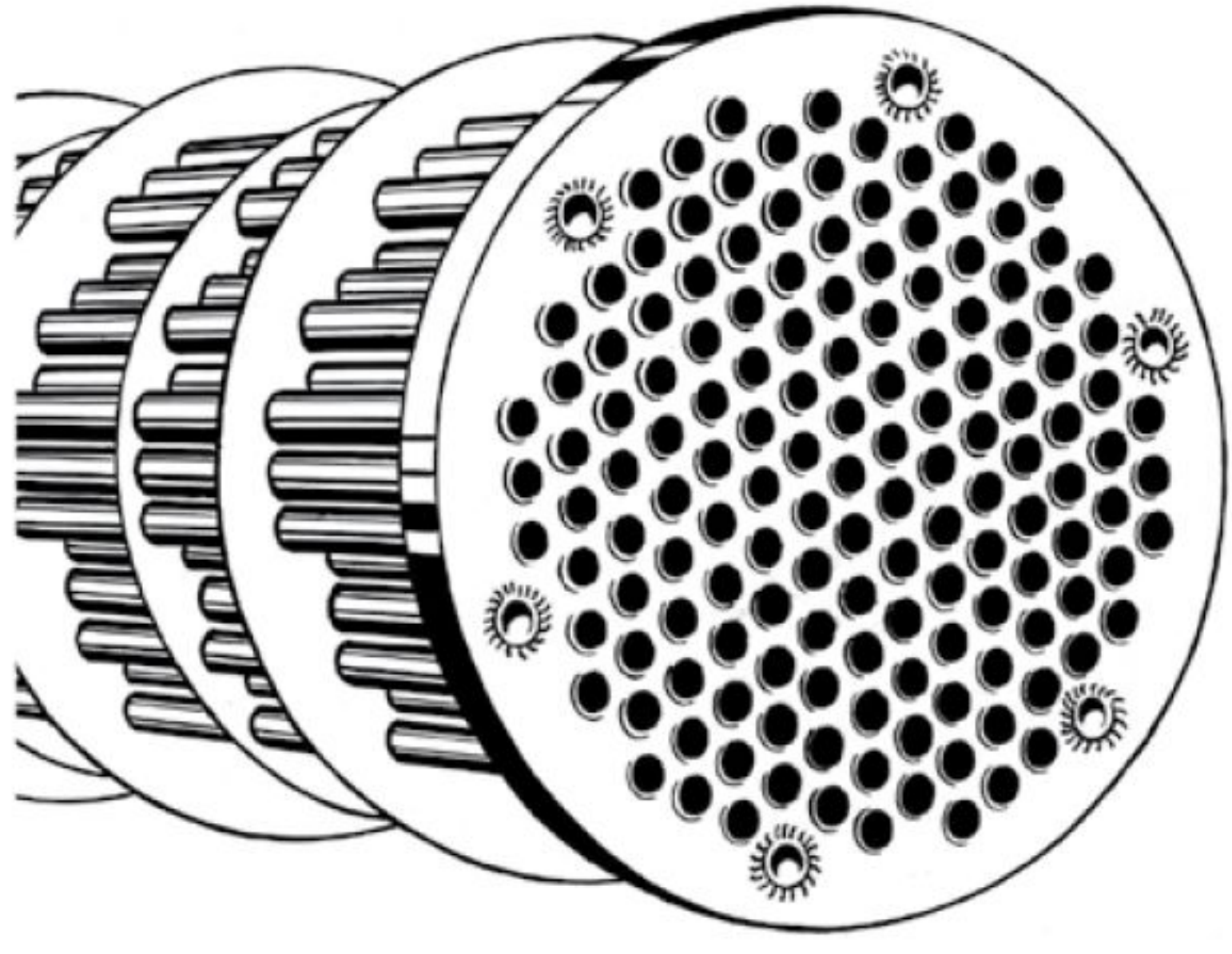
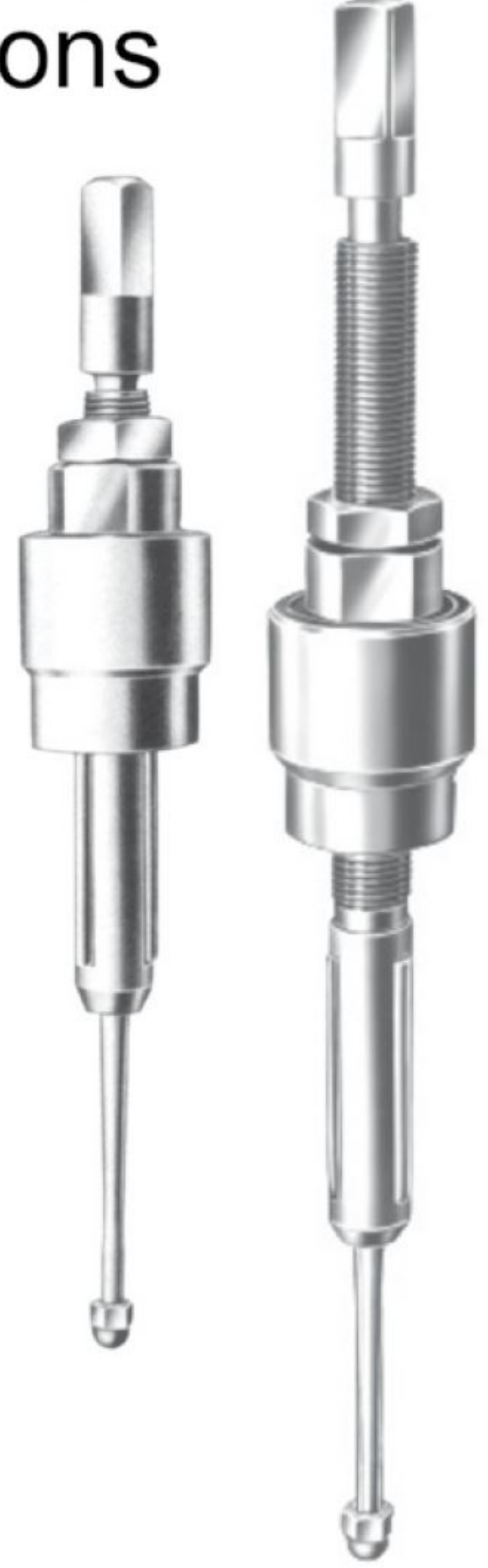
Überhitzer der Parisienne hier halb herausgezogen. Abgeschraubt werden müssen: Petticoat, Schnüffelventil-Saugstutzen, Nassdampf-Sammler (2 Schrauben), 2 seitliche Heißdampf-Anschlüsse, Ölanschluss. Die anderen Leitungen bleiben: Auspuff, Bläser, Zylinderöl, Ejektor-Auspuff.

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

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



VOR VIERZIG JAHREN

SIEGFRIED BAUM

Baumberg als Reichsbahnrat der DDR-Reichsbahn und Leiter der Versuchsanstalt, kurz **VESM-Halle**, gezeigt wird, könnte der Eine oder Andere in ihm auch einen strammen Parteigänger des vor nunmehr fast 30 Jahren untergegangenen Systems vermuten. Wenn wir weiter lesen, bleibt die Frage: *Ob Baumberg das wirklich war?*

Da hatte ihm, dem Dampflok-Fachmann das System zu sehr mitgespielt, als man ihn – offenbar von „einem Tag auf den anderen“ – zum 31. März 1949 seines Postens als Werkdirektor des RAW Stendal **enthob** und Baumberg das Los der Arbeitslosigkeit traf! Bezeichnenderweise war dieser 31. März exakt das Datum, an welchem aus der „SBZ Sowjetischen Besatzungszone“ die DDR Deutsche Demokratische Republik wurde, und auch die (DDR)-Reichsbahn eine gewisse Eigenständigkeit erlangte! Im digitalen Lexikon ist zu lesen, dass Baumberg bereits 1932 in die NSDAP eingetreten war, also noch weit vor dem unseligen **30. Januar 1933**, an dem Adolf Hitler „die Macht ergreifen konnte“!

Die Vita Baumbergs wäre unvollständig, diesen Vorgang einfach auszublenden! Ihm wurde von „offizieller Seite“ vorgeworfen, während der „Entnazifizierung“ seine Mitgliedschaft in der NSDAP auf einem Fragebogen nicht genannt zu haben. Was für eine Reichsbahn-Führungskraft wohl als grober Verstoß gewertet wurde, wenn wir zu berücksichtigen haben, dass der **Antifaschismus ein Stück Staatsdoktrin der DDR** war! Dass Baumbergs „neuer Status“ zwar nur einige Wochen dauerte, ist nur „eine Seite der berühmten Medaille“! Wir können annehmen, dass der „Geschasste“ die „Weiterverwendung“ als einfacher Lokführer des Bw Stendal auf jeden Fall als ungeheure Erniedrigung empfunden haben muss, zu der sich die amtlichen Lebensläufe mit keiner Silbe äußern.

Das „Exil“ der unpassenden Verwendung dauerte immerhin drei Jahre, denn erstaunlich spät, erst 1952 erinnerte man sich auch „an höchste Stelle“, dass man da am Beginn der DDR einen Mann glaubte, „in die Ecke stellen zu können“, wo man seine Erfahrung und sein Wissen doch dringend nötig gehabt hat! Siehe auch nachfolgender Kasten!

Baumberg, im März 1906 im Thüringischen Arnstadt in „einfachsten Familienverhältnissen“ hineingeboren, hatte das Glück, noch während des Maschinenbaustudiums,

Dank stiller Zustimmung der Paul-Pietsch-Gruppe Stuttgart als Übernehmer des Transpress-Verlags können wir wenigstens mit diesem Repro von **Max Baumberg** diese Zeilen illustrieren.

Die **Acht** als letzte Ziffer in 2018 muß im Geschehen unserer Historie schon fast etwas Magisches an sich gehabt haben. Was waren da alles Ereignisse, die sich in diesem Jahr zugetragen haben, dessen letzte Ziffer eben mit einer 8 endete? Siehe Schluss!

Nun ist das Jahr 2018 fast „gelaufen“! Über die meisten Ereignisse wurde in den vergangenen Monaten mehr oder weniger groß berichtet. Es waren beileibe nicht alles erfreuliche Dinge, die da des Erinnerens wert waren. So auch diese Zeilen, die an den Tod eines Mannes **vor vierzig Jahren** erinnern, dem mit einiger Wahrscheinlichkeit kein noch lebender Dampfbahner „über den Weg gelaufen“ sein dürfte: **Max Baumberg!**

Betrachten wir das reproduzierte Foto, schaut uns ein hochdekorierter Typ an, dem man gar nichts anderes als Akkuratess, Pflichtbewusstsein und die Akzeptanz des „auf Linie sein“ zutrauen kann. Decken wir (gemäß einer Empfehlung aus einem Seminar) in dem Portrait-Foto die Kragenspiegel und Schulterstücke ab, blickt uns ein leicht überraschter, vielleicht sogar ein gütig wirkender älterer Herr entgegen! Wenn wir anfügen, dass uns in dem Foto

das ihm durch ein Stipendium seiner Heimatstadt ermöglicht wurde, neben Simbach auch zum Bw Offenburg zu gelangen, wo er erstmals mit der badischen IVh und der Verbund-Dampfmaschine mit Maffei-Handschrift Bekanntschaft machen konnte! Die viele Jahre seines späteren Eisenbahnerlebens entscheidend prägen sollten. Zu diesem „Schicksalsweg“ zählen sicher auch die Technischen Hochschulen in München und Danzig, wo in diesen Jahren noch Prof. Georg Lotter seine Studenten in die Geheimnisse von „Rad und Schiene“ einweihte. Dass Max Baumberg nach dem Krieg zu einem stringenten Freund des Dampf-Verbunds wurde, hing sicher auch damit zusammen, dass er während des Krieges beim französischen Ausbesserungswerk Tours mit den Super-Verbundloks Chapelon'scher Prägung zu tun hatte. Weil „man sich kannte“, war es möglich, dass Max Baumberg und Theodor Düring 1948 den Tausch einer bayer. S 3/6 gegen die **bad. IVh 18 314** trotz aller politischen Grenzen (und noch vor 1949 – siehe oben!) „einfädeln“ konnten.

Wir „springen zu kurz“, wenn wir Baumbergs Erfahrung und Fachkenntnisse nur mit der Rekonstruktion dieses badischen Renners zu erklären suchen. Wenig bis gar nicht bekannt dürfte sein, dass Baumberg angesichts des Mangels an schnellfahrenden Loks auch den Kauf einer Lok der Reihe 05 von der DB vorschlug. Dass daraus letztlich nichts wurde, ist ausschließlich mit dem Devisenmangel zu erklären, unter dem die DDR offenbar schon Ende der 1950er-Jahre litt.

Als sich Baumberg von diesem „Traum“ verabschieden musste, ist es nur folgerichtig, dass wir in ihm auch den „Vater der 18 201“ zu sehen haben! Die bekanntlich aus dem Fahrgestell der 61 002, einigen Teilen der nie funktionierenden H 45 024 und einem Neubaukessel des Typs **39 E** letztlich zu dem Paradepony wurde, die heute, auch vier Jahrzehnte nach dem Tod ihres geistigen Vaters, als **schnellste Dampflok der Welt** seit Jahren das „Blaue Band“ in Besitz hat! Wie fortschrittlich ihr Schöpfer dachte, wird nicht zuletzt daran ersichtlich, dass die Lok – bis zum heutigen Tag – und als einzige deutsche Dampflok – noch immer mit einer **Giesl-Ejektoranlage** unterwegs ist!

Kaum verwunderlich, dass Baumberg bei seiner Verabschiedung in den Ruhestand im März 1971 noch einmal am Regler „seiner“ **18 314** stand. Seine (stille) West-Affinität kommt noch in einem anderen Vorgang zum Vorschein: Wenige Monate nach Bau der Mauer gelang es Baumberg Anfang 1962, der HvRAW Hauptverwaltung der Reichsbahn-Ausbesserungswerke die Bestellung einer neuen Kropfachse für „Schorsch“ (18 314) bei **Krupp-Essen** abzutrotzen! Lt. Lothar Weber (**Lok-Legenden** Transpress-Verlag 2012) habe es zu dieser Zeit in der ganzen DDR keinen Betrieb gegeben, der so ein Schmiedeteil hätte fertigen können! Pikant: Rund 10 Jahre nach der Wende konnte Skoda-Pilsen neue geschmiedete Kropfachs-Teile für die österreichische 310.23 liefern!

Ob die DR-Führung mit der Ernennung Max Baumbergs zum Reichsbahndirektor die Scharte von 1949 wieder

ausmerzen wollte, ist nicht überliefert. Verdient hätte er es allemal. Als er nach einem Schlaganfall im November 1978 verstarb, hatte „seine“ Reichsbahn noch rund 15 Jahre vor sich. Dass es Baumberg war, der seine „schützende Hand“ über der 18 314 hielt, wurde auch daran ersichtlich, dass mit seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst die Lok bereits 1½ Jahre später ausgemustert und den Lokbeständen des Verkehrsmuseums Dresden zugewiesen wurde. Ende Mai 1984 verließ die Lok bekanntlich die DDR gen Westen! „Jammerschade“, dass der Lok bei der optischen Restaurierung vor ihrer Aufstellung im



Baumbergs „Lieblingslok“ **18 314** vor den Hallen der Versuchsanstalt Halle. Als die Reichsbahn-Fotografin Ruth Pelliccioni die Lok vor 1967 fotografierte, wurde diese noch mit Kohle geheizt. Das Hebelwerk am (Stühren)-Aschkasten war bei der Ölfeuerung nicht mehr notwendig. Danke an den EK-Verlag für die freundliche Überlassung der Aufnahme.

Technikmuseum Sinsheim so wenig historische Sorgfalt zuteil wurde. Im Gegensatz zu vielen anderen Exponaten, z.B. den „klasse“ restaurierten Auto-Oldtimern wurde die Lok im schlechtesten Sinne des Wortes nur in einem völlig falschen Farbton einfach **angepinselt** und keinerlei Wert auf eine korrekte Beschilderung gelegt.

Noch ein kleiner Nachtrag zum Jahr mit einer **Acht am Schluss** und einem gewissen Bezug zur „Eisenbahn“: Nicht vor 40, sondern schon vor 70 Jahren, im Februar 1948, öffnete die „Augsburger Puppenkiste“ und kaum eine Inszenierung ist da bei vielen Zuschauern mehr in Erinnerung geblieben, als – „**Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer**“!



Das köstliche Foto weckt Erinnerungen! Danke an das Augsburger Puppentheatermuseum der „Augsburger Puppenkiste“ für die freundliche Bereitstellung des Fotos von Elmar Herr.

„In der Partei ...

... gewesen“! Die älteren Leser werden sich an diese Floskel oder Frage oder süffisante Bemerkung in den ersten Jahren nach dem 2. Weltkrieg vielleicht noch erinnern können.

Im obenstehenden Beitrag zu Max Baumberg kann (fast) nicht unterdrückt werden, dass ihm Anfang 1949 im Dunkeln gebliebene „Freunde“ offenbar glaubten vorhalten zu müssen, „er hätte im Rahmen einer der bekannten Fragebogenaktionen seine Mitgliedschaft in der NSDAP **nicht angegeben**“! Binnen Wochen verlor Baumberg seinen Posten als Werkdirektor des RAW Stendal.

Und es dauerte, bis er wieder „zurückgeholt“ wurde. Ein etwas anders gelagerter, aber nicht weniger dubioser Fall bei der Beck-Mühle in Aichach, wo ich vor Monaten deren kleines Löklein und ihre interessante Story im Rahmen der „Garten-Bahn-Zwerge“ vorstellen konnte. Weil auch nach Abgabe des Manuskripts meine Recherchen weitergingen, entdeckte ich einen Hinweis, dass die Inhaber der Mühle vom NS-System gezwungen wurden, in die Partei einzutreten, oder – es wäre ihnen die Mühle weggenommen worden! Wie es Jahre zuvor dem Flugpionier Heinrich Junkers passierte, der seine Fabrik **nicht mehr betreten durfte**! Nach Ende des Krieges wurde (wegen des aufgezwungenen Parteibuchs) den Becks ein Treuhänder vor die Nase gesetzt, den sie erst 1948 wieder loswurden!

Paul Reusch, Chef der Gute-Hoffnungs-Hütte und sein engster Vertrauter bei der MAN-Augsburg (die damals bereits zum GHH-Konzern gehörte), **Dr. Otto Meyer**, hätten sich bis Kriegsende geweigert, in die NSDAP einzutreten. Reusch musste bereits 1942 die Konzern-Leitung abgeben und Meyer – er war mit einer Jüdin verheiratet, die er samt Familie noch Ende der 1930er-Jahre ins „Exil“ nach Lausanne verbracht hatte – sei es nur mit Hilfe von „Freunden“ gelungen, noch Anfang 1945 nicht in ein Konzentrationslager gesteckt zu werden.

Die „Retour-Kutsche“: Mit Ende des NS-Systems wurde Gustav Pielstick, d e r U-Boot-Motoren-Spezialist bei der MAN und enger Kontaktmann zur Marine, mit Unterstützung des Betriebsrats aus dem Augsburger Werk „ausgewiesen“! Pielstick wurde von den Franzosen inkl. einiger Mitarbeiter sofort aufgenommen und man gründete bei Paris die SEMPT, ein Ingenieurbüro für Dieselmotoren, dem später auch eine Fertigung folgte. Die SEMPT bzw. Pielstick wurde in den 1950er/60er-Jahren zu d e r Adresse für Dieselmotoren-Lizenzen. Ein Großteil der Groß-Diesel-Motoren in DB-Dieselloks wurden gemäß diesen Lizenzen – nicht von MAN – gebaut! Aber – „auf Umwegen“ – konnte die MAN in den folgenden Jahrzehnten das Nachfolgeunternehmen der SEMPT peu-à-peu „aufkaufen“ und betreibt heute in Saint-Nazaire ein Montagewerk für Großmotoren! Pielstick habe seinen Lebensabend in der Schweiz verbracht!

Ein Letztes: Oscar R. Henschel sei noch im Frühjahr 1933 in die NSDAP eingetreten und bereits im Sommer dieses Jahres zum „Werkführer“ ernannt worden! Der vor ein paar Jahren verstorbene Oberkustos des Technikmuseums Berlin, **Alfred B. Gottwaldt**, hat sich intensiv mit dem System und dem unschönen „Drum-herum“ beschäftigt und davon auch einiges publiziert. Seine Recherchen gingen sicher tiefer, als was er sich getraute, zu veröffentlichen. Wenn Herr Henschel erst 1949 aus der Haft der Besatzungsmächte entlassen wurde, müsste man in die Gerichtsakten sehen, was im Urteil mehr wog: Das Interesse um volle Auftragsbücher sowohl für die Lokomotivfertigung wie auch die Henschel-Flugzeugwerke und/oder auch die persönliche Sympathie für das System! Das es schon Anfang der 1930er-Jahre seitens des Großkapitals gegeben habe, als Hitler nur dank großzügiger Spenden einen sehr aufwändigen Wahlkampf führen konnte, der bekanntlich mit dem Ausgang vom 31. Januar 1933 seinen „Höhepunkt“ fand! Das oben erwähnte System **Treuhänder** trieb bei vielen Firmen z.T. seltsame „Blüten“ und zeigte sehr deutlich, dass in nicht wenigen Fällen die auf „Empfehlung“ von den Besatzungsmächten eingesetzten Personen mit den spezifischen Problemen des Wiederaufbaus solcher Firmen völlig überfordert waren. Und, so will es scheinen, diese Treuhänder wohl auch in den Betrieben nicht im Entferntesten bei den Führungskräften den Rückhalt hatten, den sie für diese schwierige Aufgabe benötigt hätten.

Es ist zu hoffen, dass mit diesen Ausführungen zumindest ein paar „Schlaglichter“ auf ganz unerfreuliche Zeitläufte angesprochen werden konnten, unter denen eben auch Max Baumbergs Vita sowohl während des 2. WK wie dann auch unter DDR-Regie geprägt wurde.



Schweizerferien mit Dampf und Nostalgie Tourismus Recommender für Einzelreisen und Gruppen

In unseren jährlich erscheinenden Broschüren «Schweizerferien mit Dampf und Nostalgie» und «Tourismus Recommender» finden Sie neue Ausflugsideen, Freizeitgestaltungsmöglichkeiten und Unterkünfte in der ganzen Schweiz und in angrenzenden Gebieten.

Informationen erhalten Sie unter
Tel. 0041 61 338 16 16
schweizerferien@laupper.ch
tourismus@laupper.ch

 **www.schweizerferien.ch**
Hotels | Gruppenunterkünfte | Ferien | Reisen

Die „Amerikaner“ in Zürich



BERND SCHMIDT

Vor dem Ringlokschuppen haben Aufstellung genommen: USRA Mountain in leicht modifizierter Version als Lok der New York, Chicago & St. Louis Railroad – the „Nickel Plate Road“ von Bernd Schmidt.

Es folgt C&O Nr. 503 von Marcel Brunner in der Auslieferungsversion der United States Railroad Association (US) von 1918 für die Chesapeake & Ohio Railroad.

Als nächstes sehen wir die Mogul 2-6-0 der Great Northern von Marcel Brunner, der auch Eigentümer der Shay Nr. 2 ist. Die Mogul von Reinhard Stumpe beschließt die Reihe der Dampfloks.

Die frühe Diesellära wird repräsentiert durch die Boxcab Nr. 1000 – ALGEIR –, ein Gemeinschaftswerk von Alco für den mechanischen Teil, General Elektrik für den elektrischen Teil und Ingersoll-Rand für das Dieselaggregat als Model gebaut von Bernd Schmidt.

Schließlich sehen wir noch eine typisch amerikanische Industriediesellok von Reinhard Stumpe.

Anlage, die überraschenderweise mitten in Zürich liegt. In diesem Jahr kam es zu einem Stelldichein ungewöhnlich zahlreicher Lokomotiven nach US-Vorbild. Neben den vor dem großen Ringlokschuppen versammelten Lokomotiven waren noch die F7 von Berthold Kremer und die MK5001 von Alexander Rudin mit diversen Personen- und Güterzügen im Einsatz. Auf der Web-Seite des DMC gibt es viele Fotos über das gesamte Treffen. Sehenswert ist auch der Film von Theo Lüscher (kinofund) mit der besonders spektakulären Bergfahrt der OS-Mountain mit einem langen Güterzug.

Das internationale Dampfbahnertreffen in Zürich – ein Einladungstreffen des DMC Zürich – ist jedes Jahr ein gelungenes Fest auf der wunderschönen



Die schöne Mogul der Great Northern, die Marcel Brunner als angefangenes Modell erworben und dann fertig gebaut hat. Nicht oft im Modell zu sehen: Die bei alten Lokomotiven verwendete Kreuzkopffahrpumpe. Vor der allgemeinen Einführung der Injektoren kam es des Öfteren vor, dass Loks im Bahnhof zwecks Wassereinspeisung scheinbar sinnlos hin- und herfuhr.



Eine feine Modellbauarbeit von Marcel Brunner ist der erstmals gezeigte Kesselwagen der Pennsylvania Railroad. Bemerkenswert die Nietarbeit und die feinste Detaillierung.



Das OS Modell der Pacific Coast Shay Nr. 2 ist ein wunderschönes und originelles Modell der Lok von Lima, das durch seine außerordentliche Zugkraft besticht.



Alasca RR F7 und MK 5001 (Sulzer Versuchsträger) waren bei der Lokparade am Schuppen in Zürich nicht dabei, aber sonst sehr präsent, meist in Doppeltraktion von einer Fernsteuerung aus gelenkt, unterwegs. Dieses Foto von Alexander Rudin wurde allerdings etwas später im Huserland aufgenommen.

Fotos: Marcel Brunner



Lokparade vor dem großen Ringlokschuppen. Vorne der US-typische Caboose von Reinhard Stumpe.

GARTEN BAHNEN

VORSCHAU



PORTRÄT

Andampfen im
Huserland

Helmut Harhaus

PRAXIS

Einfach Genial –
Simple and Easy
Teil 15: Einfahren und
Vorstellungsrunde

Rudolf Erteld



PORTRÄT

Die WBH
Wirtschafts-Bahn-Haslhofer

Wolfgang Haslhofer

GARTENBAHNEN 1/2019
erscheint am 22.02.2019

Themenänderungen aus
aktuellem Anlass behält sich
die Redaktion vor.

Inserentenverzeichnis (ohne Kleinanzeigen)

	Seite		Seite
Blombach	28	Laupper	45
Burkhard	31	Live Steam Service	34
Ehrle	3	Lok- & Waggonbau	U2
GarBa-Verlag	28	MAM Modellbau	U3
GOCNC	3	Schlechtriem	41
Haeger	41	Verlag Holger Graf	U3
Holzapfel	3	Wilms	34
Hotel Altora	3	Zimmermann	34
KM1 Modellbau	U4		

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
Beate Brosamer
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).
Einzelheft: € 7,60 [D], € 7,90 [A] [EU], sfr 13,10
Print oder Digital:
Jahresabonnement: € 28,- (Inland), € 30,- (Ausland)
Print & Digital:
Jahresabonnement: € 29,50 (Inland), € 31,50 (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

© 2018 Neckar-Verlag GmbH
Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichung
kann trotz sorgfältiger Prüfung vom Verlag und He-
rausgeber 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. Pro-
dukt- 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.
Die Datenschutzbestimmungen der Neckar-Verlag GmbH
können Sie unter www.neckar-verlag.de einsehen.

Anzeigen- und Redaktionsschluss ist der 20.12.2018
für die Ausgabe 1/2019.

22. Jahrgang



50 JAHRE JUBILÄUMSMODELL

Class 9F „EVENING STAR“

5" ZOLL ECHTDAMPFLOK
LIMITIERT AUF 50 STÜCK



Sichern Sie sich jetzt ein Modell in Museumsqualität mit einem unschlagbarem Preis-Leistungs-Verhältnis.

Preis: 15.995 €

ÜBERSICHT TECHNISCHE DATEN

- Kohlegefeuerte Dampflok
- Zwei Außenzylinder
- Walschaerts-Steuerung
- Zylinderblöcke aus Gusseisen mit Bronzefuchsen
- Funktionsfähige Zylinderhähne
- Mechanischer Öler
- Silbergelöteter Kupferkessel
- Strahlungsüberhitzer mit mehreren Elementen
- Kesselspeisung durch Achspumpe, Injektor und Handpumpe
- Gestänge und Rost aus Edelstahl
- Gefederte Achslager mit Nadellagern
- Geätzter Messingrahmen mit Nietendetail
- Dampfpeife
- 2 Sicherheitsventile
- Erhältlich in 2 Ausführungen schwarz/grün
- Lackiert und betriebsbereit
- Gewicht Lok ca. 110 kg + Tender

Beim Kauf der Class 9F „EVENING STAR“ erhalten Sie bei uns zu jeder DampfLok

DRUCKTEST

KESSELTEST

ZERTIFIKATE

LTD EDITION PRINT

12 M. GARANTIE

Besuchen Sie auch unseren Online-Shop für weitere Informationen und Angebote www.mam-modellbau.de

MAM Modellbau GmbH • Schwalbenmühle • 35633 Lahnau • Deutschland ☎ 06441-4427894 📠 06441-4428043 ✉ info@mam-modellbau.de
Irrtümer, technische & optische Änderungen vorbehalten. Es gelten unsere AGBs.

FEINSCHNITT kreativ

Kreative Sägevorlagen
für ein stimmungsvolles
Weihnachtsfest!



DAS MAGAZIN FÜR LAUB- UND DEKUPIERSÄGEARBEITEN

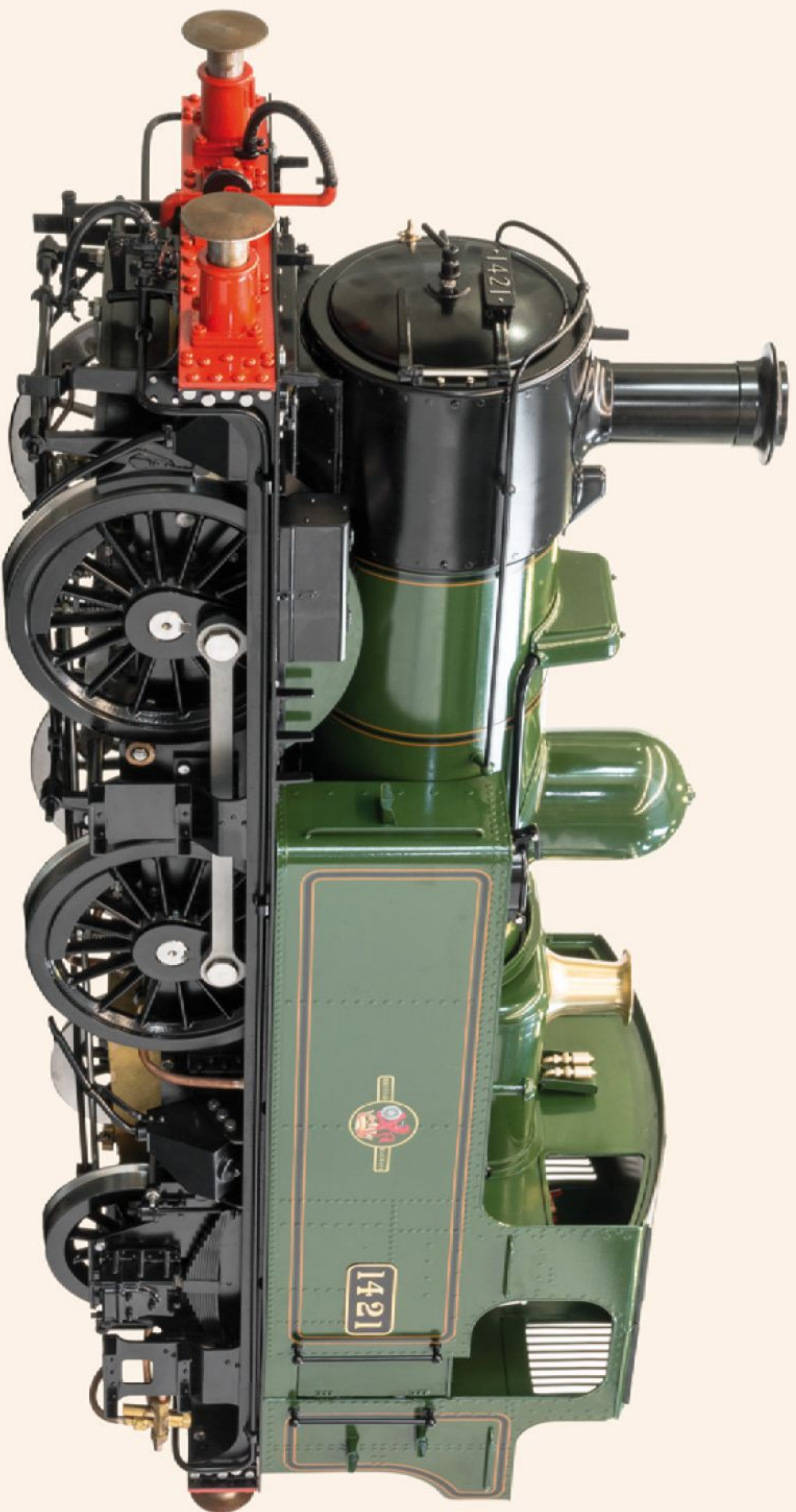
www.feinschnitt-kreativ.de/shop

FOTOS: FEINSCHNITT kreativ, Ausgabe 5, 9 und 13



Class 1400

**5 Zoll Livesteam
Jetzt lieferbar!**



- Modell aus Messing, Kupfer und Edelstahl
- Spurweite: 127 mm
- LüP: 810 mm
- 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
- Injektor
- Steuerung und Kuppelstangen aus Edelstahl
- 3 Lackierungsvarianten
- Fertigmodell, sofort betriebsbereit
- Optional Rollenprüfstand aus Aluminium mit Edelstahl Kugellager
- Optional vierachsiger Bedienwagen

In drei Varianten, 5.990,- €

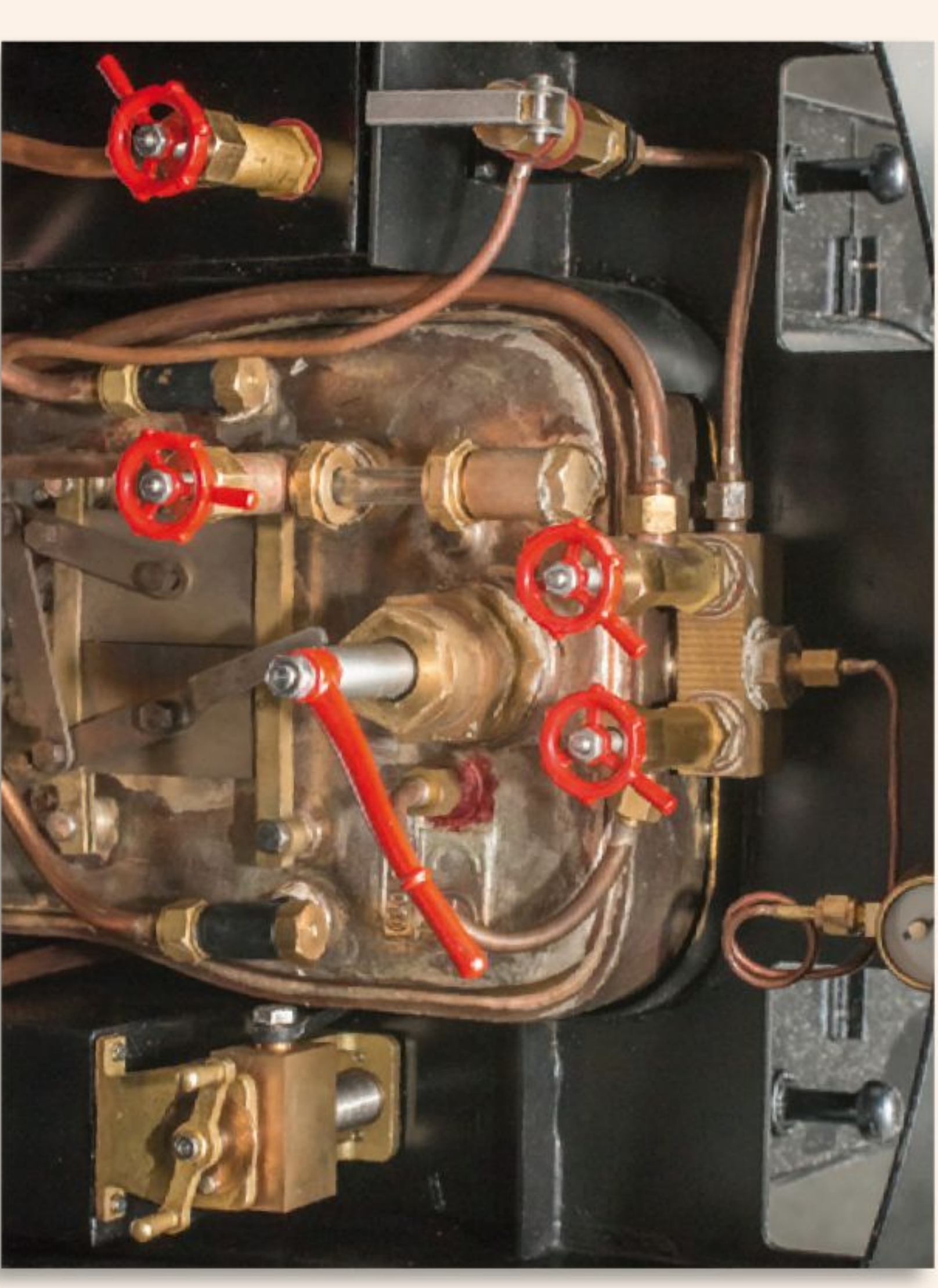
GWR, 1466, grün
(Art.-Nr. 161601)

BR, 1470, schwarz, rote Zierlinien
(Art.-Nr. 161602)

BR, 1421, schwarz, grüne Zierlinien
(Art.-Nr. 161603)

KM1

Modelle vom Modellbahner!



Rollenprüfstand

Maßanfertigung aus Aluminium, Edelstahl
Kugellager, bis zu 7 ¼ Zoll anpassbar

Art.-Nr. 180001
178,50 € pro lfm.



Rollbockpaar mit Edelstahlkugellager
Art.-Nr. 180002, 36,00 €

Verbindungsset für Rollenprüfstand
Art.-Nr. 180003, 36,00 €

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 Lauingen, Tel: +49 (0)9072 - 922 670, info@km-1.de, www.km-1.de.