

01  
2020

ISSN 1433-0180 € 7,60 [D] € 7,90 [A] € 7,90 [EU] sfr 13,10 E 45616

GARTENBAHNEN

# GARTEN BAHNEN

Februar  
März  
April

Große Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung

Neues von der  
Mini Dampf Tirol

» Mit aktuellem Neuheitenprospekt



→ Neue Attraktion im Eisenbahnmuseum Strasshof

→ Intermodellbau Dortmund 2019

→ Vom „Tortillard“ zur Touristikbahn



**Sonderausstellung  
35 Jahre Modelleisenbahn-Club  
Einsiedeln**

Gartenbahn Anlage



Börse



Modellbau

Spur 0 Anlagen



Jugendgruppe



Geselligkeit

Bibliothek



Grosstraktion



MECE  
MODELEISENBahn-CLUB  
Postfach 314  
8840 EINSIEDELN  
www.mece.ch

**19. Einsiedler Modellbörse  
für Bahnen und Autos aller Spurweiten,  
Ersatzteile, technische Spielsachen...**

**Echtdampf-Gartenbahnen 5+7¼“  
Grosse Spur 0-0m-0e Anlage mit  
SOB- SBB-Rollmaterial in Betrieb**

**Sonntag, 8. März 2020**

Grosser Saal Kongresszentrum „Zwei Raben“  
Hauptstrasse 20, 8840 Einsiedeln

09:30 – 16:00 Uhr

Bahn: SOB ab Wädenswil, Arth-Goldau, Pfäffikon  
Auto: Parkhäuser am Klosterplatz und Migros-Center

**Eintritt frei**

Auskunft und Vermittlung der Verkaufstische durch:  
MECE c/o S. Casanova 079 / 635 59 32 oder [www.mece.ch](http://www.mece.ch)

**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

**Gartenbahn-Modellbau**  
H. Ehrle

- **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](mailto:H.Ehrle@gartenbahn-ehrl.de); Internet: [www.gartenbahn-ehrl.de](http://www.gartenbahn-ehrl.de)

[www.LiveSteamService.com](http://www.LiveSteamService.com)

**Guss + Laserteile für Dampflok 5“ u. 7¼“**

eMail: [gartenbahnen@livesteamservice.com](mailto:gartenbahnen@livesteamservice.com)

GBN

Gegen Vorlage  
dieser Anzeige erhalten Sie  
den ermäßigten Eintrittspreis  
von 10,- statt 12,- €

**FASZINATION  
MODELLBAHN**

Internationale Messe für  
Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör

**13.-15. MÄRZ 2020**  
**MAIMARKTHALLE**  
**MANNHEIM**

*Neuheiten des Jahres, erstmals öffentlich präsentiert!*  
· Internationaler Treffpunkt der Modellbahner ·  
Spezialisten vor Ort · Liebe zum Detail · Nostalgie  
und Moderne · Begeisterte Familien · Leuchtende  
Kinderaugen · Extravagante Modellbahn-Anlagen ·  
Alle Spuren · Alle Größen · **Herzlich Willkommen.**

**Öffnungszeiten:**  
**Freitag bis Sonntag 9.00–17.00 Uhr**

**WWW.FASZINATION-MODELLBAHN.COM**

**f** [faszination.modellbahn](https://www.facebook.com/faszination.modellbahn)  
**ig** [faszination.modellbahn](https://www.instagram.com/faszination.modellbahn)  
**yt** [FaszinationModellbau](https://www.youtube.com/FaszinationModellbau)

VERANSTALTER:  
Messe Sinsheim GmbH  
Gustav-Werner-Straße 6 · D-72636 Frickenhausen · T +49 (0)7025 9206 -100  
F +49 (0)7025 9206 -88100 · [modellbahn@messe-sinsheim.de](mailto:modelbahn@messe-sinsheim.de) · [www.messe-sinsheim.de](http://www.messe-sinsheim.de)

**MESSE SINSHAIM**

GBN

Louis Patrick Ernst berichtet über die STRADAL-Kupplung. **Seite 8**



Bewundern Sie auf **Seite 29** „Kunst auf dem Kühlwagen“.



Dr. Wolfgang Baierl bietet ab **Seite 44** einen Veranstaltungsrückblick über den Internationalen Tag der Modellbahn im DDM.

## PORTRÄT

- Wer war Dr. Walter Strauß? ..... 4  
*Siegfried Baum*
- Neues von der Mini Dampf Tirol ..... 10  
*Udo Mannek*
- Die 2½-Zoll-Garratt ... hat's gegeben! ..... 14  
*Siegfried Baum*
- Kunst auf dem Kühlwagen  
Gartenbahn trifft Graffiti ..... 29  
*„Flor76“*
- Puydorot Forest –  
Vom „Tortillard“ zur Touristikbahn –  
ein Reisevorschlag in den Süden Frankreichs .. 30  
*Peter Bickel*
- Intermodellbau Dortmund 2019 ..... 38  
*Helmut Harhaus*
- Internationaler Tag der Modellbahn im DDM .... 44  
*Dr. Wolfgang Baierl*
- Neue Attraktion im  
Eisenbahnmuseum Strasshof ..... 46  
*Erich Lechner*

## PRAXIS

- STRADAL-Kupplung ..... 8  
*Louis Patrick Ernst*
- Parkbahn-Basics – kurz und bündig – Teil 5  
Das Materiallager des Parkbahners ..... 16  
*Dr. Wolfgang Baierl*

## RUBRIKEN

- Forum ..... 2
- Poster ..... 24
- Börse ..... 26
- Termine ..... 21
- Impressum ..... 48
- Vorschau ..... 48

Alles für Ihr Hobby  
[www.hobby.neckar-verlag.de](http://www.hobby.neckar-verlag.de)

## Liebe Leserinnen und Leser!



Zuerst möchten der Neckar-Verlag und die Redaktion Ihnen allen ein frohes und erfolgreiches neues Jahr 2020 wünschen! Auch in diesem Jahr möchten wir Sie wieder mit lesenswerten und interessanten Berichten bestens unterhalten.

Passend zur Jahreszeit präsentieren wir Ihnen das Posterbild von Markus Baum. Der Winter 2018/19 brachte in Augsburg Schnee satt, sodass diese fantastische Aufnahme in romantischer Winterlandschaft entstehen konnte.

Schon als Vorgeschmack auf die Intermodellbau Dortmund im April 2020 berichtet Helmut Harhaus von der letztjährigen Veranstaltung, die auch für Gartenbahner einige Neuheiten und interessante Exponate zu bieten hatte.

Aus der Praxis schreibt Louis Patrick Ernst über seine positiven Erfahrungen mit der STRADAL- und POLONCEAU-Kupplung, welche er mit Erfolg bei seinen Lokomotiven einsetzt. Weitere Werkstatt-Tipps für Gartenbahner gibt es in unserer Serie „Parkbahn Basics“ von Dr. Wolfgang Baierl. Im Kapitel „Das Materiallager des Parkbahners“ wird die Frage „Was wird wo verbaut, und warum?“ fachkundig beantwortet.

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



## 25. FASZINATION

### feierte mit einem Top-

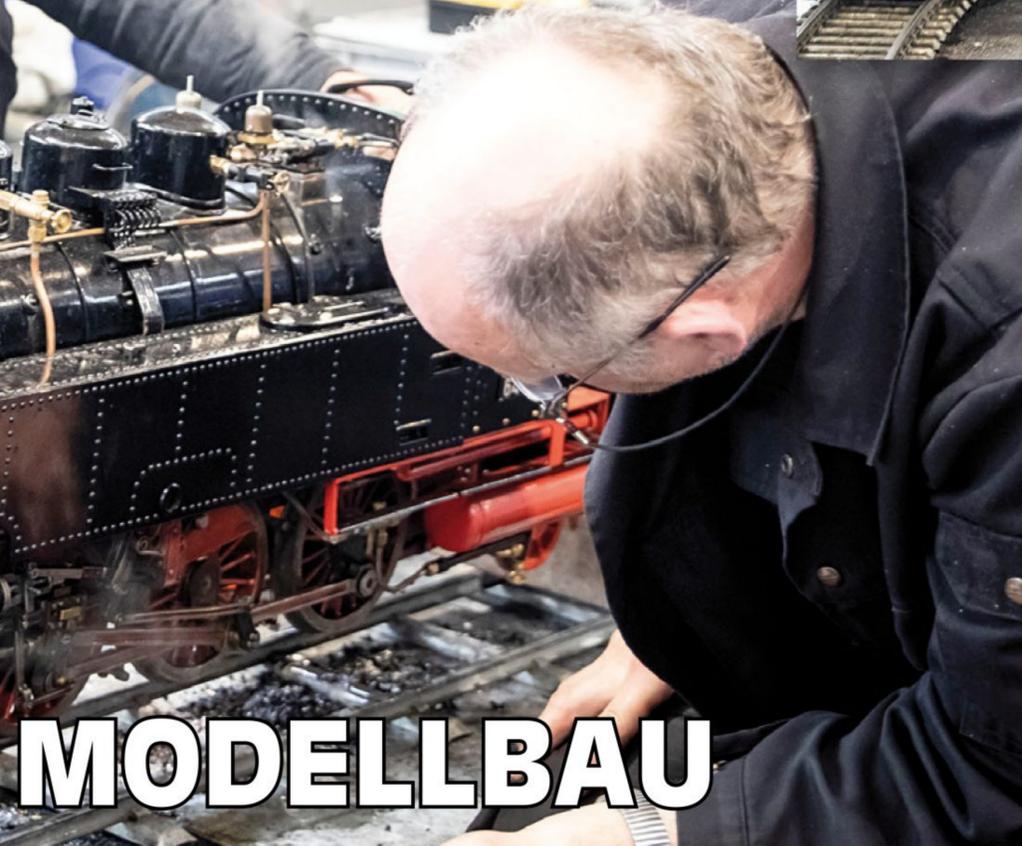
Die 25. FASZINATION MODELLBAU wurde drei Tage lang vom 01.–03. November 2019 in Friedrichshafen ausgiebig zelebriert. Nahezu 400 internationale Aussteller aus 15 Nationen waren glücklich über das hervorragende und interessierte Publikum. Über 53.000 Besucher waren wiederum absolut begeistert von der Ausstellung inklusive Echtdampf-Hallentreffen, nahezu 2000 ideale Teilnehmer der Clubs und Vereine glücklich über den Zuspruch – und der Veranstalter sehr zufrieden.

„Die FASZINATION MODELLBAU ist das Event, an dem die Modellbau-Branche zeigt, welches riesige Spektrum sie bietet. Hier werden die Modelle zum Anfassen und in Aktion gezeigt, attraktive Messe-Angebote regen zum Kauf an und es findet vor allem erstklassige Kundenbindung statt. Viele Interessierte können hier einfach ausprobieren und einsteigen. Wir als Veranstalter sorgen für den richtigen Facettenmix, schnelle Entscheidungen und sind immer offen für Neues. Schließlich sind die Miniaturen Spiegelbild der Vielfalt im Original“, so Andreas Wittur, Prokurist des Veranstalters Messe Sinsheim und Organisator der Veranstaltung.



Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör, vom 13.–15. März 2020 erneut in der legendären Mai-markthalle in Mannheim statt! Presseinformation der Messe Sinsheim

Fotos: Messe Sinsheim



## IMA ab 2020 in Friedrichshafen

### Presseinformation der Messe Sinsheim

Die 37. IMA, Internationale Ausstellung für Modellbahn und -zubehör, findet vom 30. Oktober bis 01. November 2020 erstmals an neuem Standort in den Messehallen in Friedrichshafen statt.

Im Zweijahresrhythmus bietet der Veranstalter Messe Sinsheim GmbH den Fans und Familien mit diesem Transfer ein einzigartiges Event zum Staunen, Shoppen, Spaß haben. Denn das Highlight IMA, die Leitmesse Faszination Modellbau plus das kultige Echtdampftreffen werden künftig nicht nur aus einer Hand veranstaltet: Alle drei Events können zu einem Termin mit nur einem Ticket besucht werden!

Die jährlich stattfindende Faszination Modellbau Friedrichshafen besuchen bereits jetzt jährlich über 53.000 Besucher aus Deutschland, der Schweiz, Österreich und Norditalien in neun Hallen plus Freigelände. Mit dem neuen Event werden kommendes Jahr nahezu alle Hallen bespielt. Das Messegelände im Dreiländereck gehört somit drei Tage lang gänzlich den Modellbau- und insbesondere den Modellbahn-Fans! Der Eventtermin ist ideal für das Weihnachtsgeschäft der Modellbahnhersteller, über 80 % der Besucher der Faszination Modellbau kaufen bereits auf dem Messeevent in Friedrichshafen ein.

Der Schritt war laut Veranstalter notwendig, da das Ordnungsamt der Stadt Köln sowie das zugehörige Regierungspräsidium der IMA für das Jahr 2020, und auch zukünftig, keine Genehmigung mehr erteilt, die Messe am vorgesehenen Sonntag, der schon immer in den vergangenen Jahren entweder Volkstrauertag oder Totensonntag war, vor 13.00 Uhr zu öffnen. Bereits in 2018 hatte man der Messe Sinsheim eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Trotz intensiver Bemühungen der Messe Sinsheim in den letzten 18 Monaten, massiv unterstützt von der Koelnmesse Ausstellungen GmbH, halten die verantwortlichen Behörden an ihrer Entscheidung fest.

## MODELLBAU

## -Publikum

„Schon am ersten Tag der 25. FASZINATION MODELLBAU haben wir enorm viele positive Rückmeldungen unserer Aussteller bekommen. Auch die Crews des Echtdampf-Hallentreffens waren sehr angetan von den vielen Zuschauern und Interessierten. Hochmotiviert haben wir viel für das Jubiläum im Vorfeld getan, das Ergebnis ist super“, freut sich Projektleiter Sascha Bürkel.

Ein Messegast aus Friedrichshafen, der bisher mit seiner Frau regelmäßig die Oldtimermesse, jedoch noch nie die Modellbaumesse besuchte, sagte: „Ich habe heute Geburtstag und der Ausflug ist ein Geschenk. Hier ist ja doppelt so viel los, ich bin sehr überrascht, es gefällt mir sehr gut – gigantisch was hier abgeht. Hoffentlich schaffen wir alles und kommen durch alle Hallen durch. Hierher müssen wir unbedingt mit unseren Enkeln wiederkommen.“

Nach der Messe ist vor der Messe und so werden von der Messe Sinsheim schon direkt die Planungen für die 26. FASZINATION MODELLBAU gestartet. Diese findet vom 30. Oktober bis 01. November 2020 statt. Save the date! Pünktlich zum Saisonstart im kommenden Jahr findet die FASZINATION MODELLBAHN, Internationale Messe für

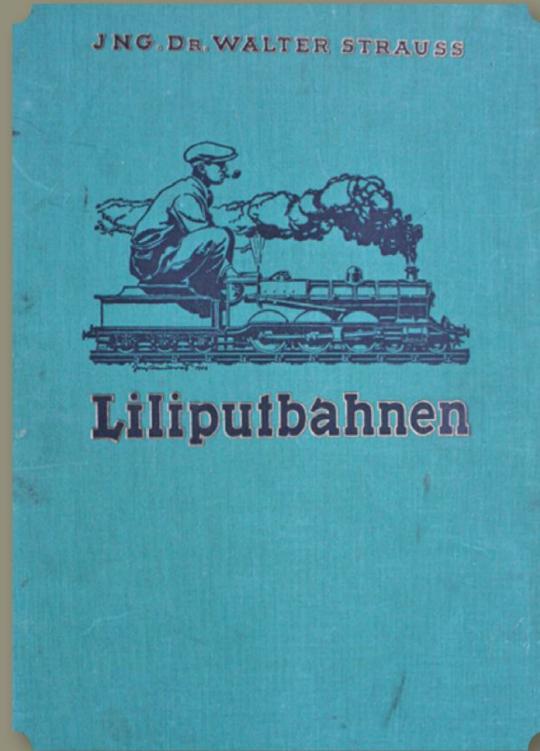
# Wer war Dr. Walter Strauß?

**W**as in nebenstehendem „2½-Zoll-Beitrag“ zitierte Buch **Liliputbahnen** wurde 1938 von der Buchdruckerei und Verlag Kichler in Darmstadt aufgelegt. Nach einer Web-Seite eines Frank Ronneburg, in welcher auf das Buch verwiesen wird, ist zu finden, dass Dr. Walter Strauß schon „von Kindesbeinen an“ seitens des Vaters mit dem „Modellbahnvirus“ infiziert worden sei. Der Verfasser der Webseite bezeichnet Dr. Strauß als „echten Märklinisten“. Strauß, der nach den Web-Angaben 1952 mit nur 59 Jahren verstarb, muss also noch in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts geboren worden sein. Der Autor schreibt, dass es „schwierig“ sei, die Strauß-Vita zu erforschen ...

Wer die „Liliputbahnen“ intensiv studiert, gewinnt nach meiner Einschätzung ein zwiespältiges Bild über die Person Strauß. Wie im Zusammenhang mit „Garratt“ vermerkt, beginnt das Buch bei der Beschreibung der einzelnen Spurweiten mit **2½ Zoll** und die rund 270 Seiten enden mit der 15-Zoll-Spur, wo neben vielen englischen Modellen auch die „Liliputlokomotiven“ des Roland Martens und die von Krupp gebauten ausführlich vorgestellt und beschrieben werden. Es fällt auf, dass sich Strauß über zig-Seiten nahezu ausschließlich mit **englischen Modellen** beschäftigt und die Beschreibung mit zig-Fotos



Wer auf 5 Zoll tippt, liegt – falsch! Die junge Dame führt einen Herren-Zug auf „ground-level“ der Spurweite 4¾ Zoll = 121 mm Spurweite.

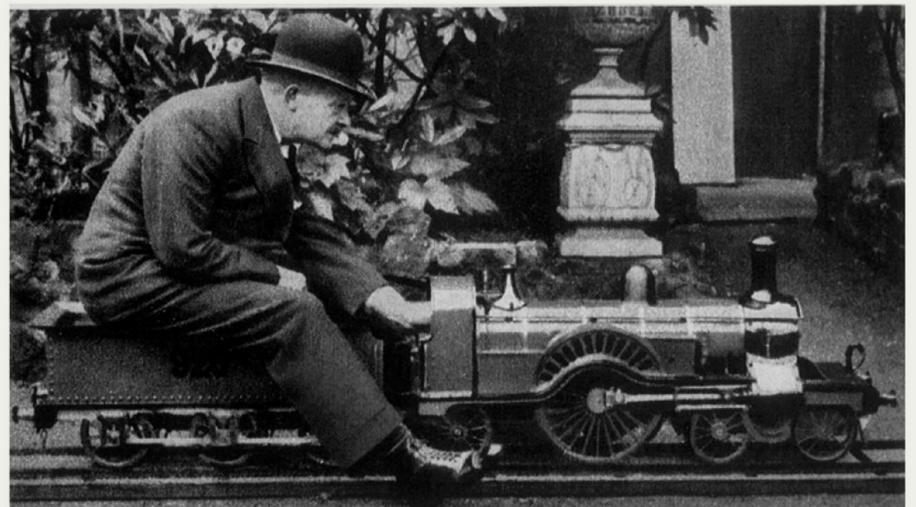


Nachdem das Buch in vielen Fällen nur als Kopie bekannt ist, zeigen wir auch den Original-Buchdeckel. Die Einbandprägung wurde einer Originalzeichnung des Wiener Künstlers Josef Danilowatz (gest. 1945) entnommen. Bei der Lok habe es sich um ein 7¼-Zoll-Modell gehandelt. Und noch eine Besonderheit! Dr. Strauß widmete das Buch

keinem Geringeren als **S. M. König Boris III von Bulgarien!** Das war d e r König, der die Lokführerberechtigung hatte, und davon auch oft Gebrauch gemacht habe. Und – der von den Nazis noch 1943 in einer heimtückischen Art **vergiftet worden sei!** Der König habe sich gegenüber Hitler gewei- gert, der Sowjetunion den Krieg zu erklären! Auch habe Boris die Deportation Bulgarischer Juden verhindert!

gut belegen kann. Was weiter auffällt, dass die „klassische“ 5-Zoll-Spur mit gerademal vier Buchseiten ganz kurz erwähnt wird! Auf Seite 23 wird eine Tabelle aller damals „üblichen“ Spurweiten gezeigt, auf der **5 Zoll gar nicht vorkommt!** Und noch eine interessante Besonderheit – sowohl die 4¾ Zoll wie die 5 Zoll nahezu ausschließlich im „ground-level-Betrieb“, also auf ebener Strecke dargestellt werden! Es gibt keine Aufnahme, auf der 5-Zoll-Modelle auf **aufgeständertem Gleis** zu sehen sind! Schon bemerkenswert im Gegensatz, was wir bei unserem Besuch 1988 in Guildford zu sehen bekamen!

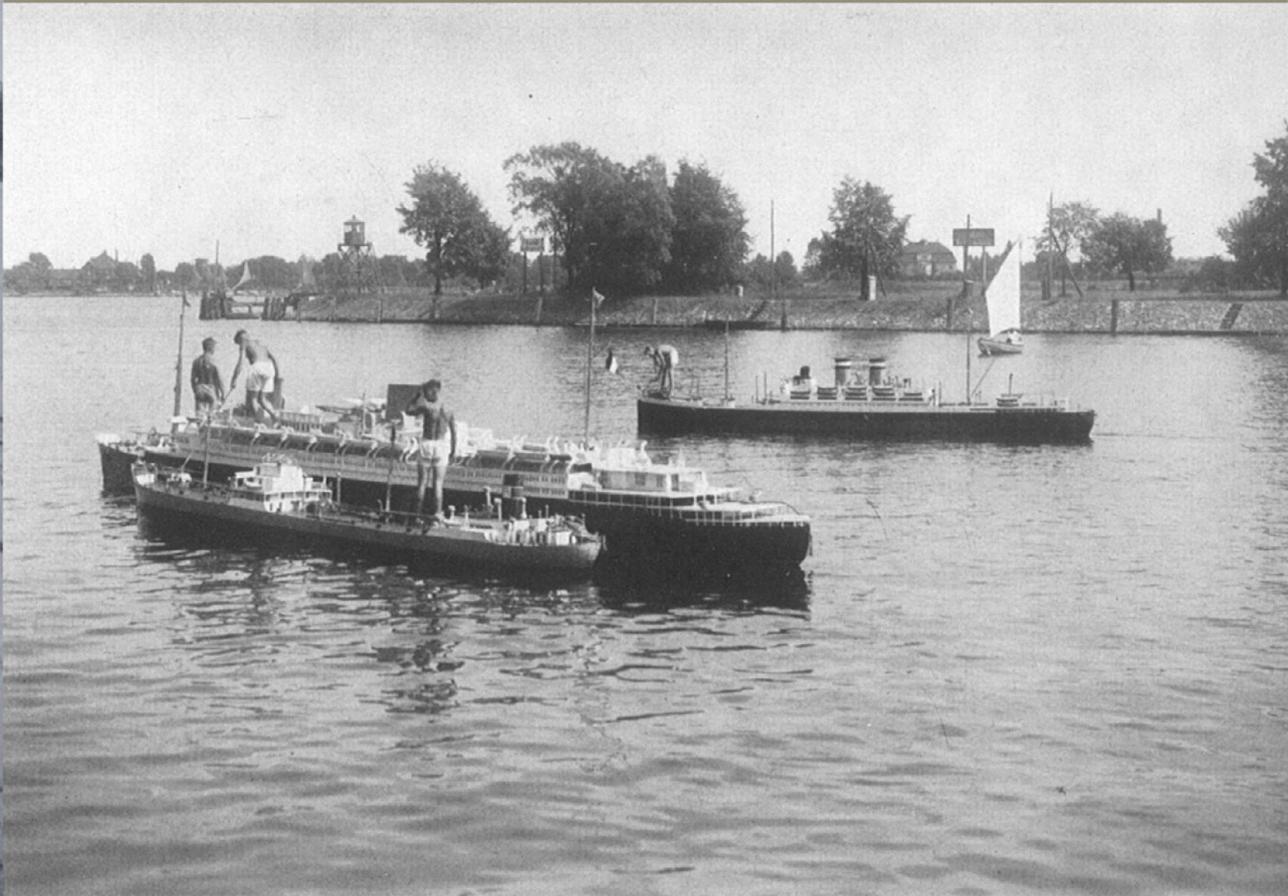
Der oben erwähnte Web-Seiten-Autor Ronneburg schreibt, dass das noch 1938 aufgelegte Buch „Liliputbahnen“ von den Nazis **verboten wurde**, weil es – zwangsläufig – fast nur englische Lokomotiv-Modelle enthielt und dies von den neuen Machthabern nicht gutgeheißen wurde! So weit reichte also der Arm des NS-Systems schon damals.



Und nun ein Bijou auf 5 Zoll! Eine 2'A1 der „Great-Northern“ wiederum „zu ebener Erde“!



Das Schlachtkreuzermodell „Hindenburg“ mit dem Kommandanten“. Der auf dem originalen Foto unretouchierte Wimpel zeigt, aus welcher Zeit das Foto stammen muss!



Original-Bildunterschrift: „Der Tankdampfer „Franz Klasen“ bei der Brennstoffabgabe an das „Bremen-Modell“. Dahinter das Hapagdampfermodell „Hamburg“!

Die Widmung des Buches an den Bulgarischen Zaren und die Verärgerung Hitlers über dessen Weigerung fünf Jahre später müssen anders bewertet werden!

Welches „Glück“, dass mir ein hervorragender H0-Modellbauer schon 2000 dieses Buch verehrt hat! Danke Harald Hückel, gerade weil Sie bald danach total unerwartet am Schreibtisch – verstarben! Wo werden Ihre handwerklich so meisterhaft gebauten H0-Modelle geblieben sein?

Aber, wie oben schon angemerkt, vermittelt das Buch auch eine andere, viel eher dem „System“ zugewandte Seite, indem auf den letzten rund 30 Buchseiten **Schiffsmodelle** gezeigt werden, welche nicht nur schwimmfähig, sondern „Personentauglich“ in einem Maßstab von **1:20** gebaut wurden. Die Fotos zeigen neben ein paar Segelschiffen (z.B. die „Santa Maria“ des Christoph Columbus) auch ein paar Passagierdampfer (z.B. die „Columbus“, die „Bremen“ oder den Lloydampfer „Potsdam“), aber vorwiegend Kriegsschiffe! Auf den letzten Seiten ist das Schlachtkreuzermodell „Hindenburg“ zu sehen. Erst der sichtbare „Kommandant“ schafft Gewissheit, dass es sich „nur“ um ein Modell handelt! Ein weiteres Foto zeigt nicht nur den Leiter der Modellbauschule, einen **Marineoberingenieur a.D.** namens Max Bartsch, sondern – man staune – **Ministerpräsident Hermann Göring in Galauniform** (mit Schmuck-Degen) und dessen Gattin in festlicher Robe, wie er im Kreise einiger „blauer Jungs“ Max Bartsch zu seiner Vermählung gratuliert!

Bis zur Entdeckung des Verbotshinweises konnte man angesichts der Präsentation dieser Schiffbauaktivitäten (die „Bremen“ sei 14,3 m lang und 6½ Tonnen schwer gewesen!) mit einigen Fotos mit „blauen Jungs“ den Eindruck haben, da hätte sich der Autor fünf Jahre nach der „Machtergreifung“ schon voll und ganz auf die Seite des

#### Fotos: Liliputbahnen, Walter Strauß

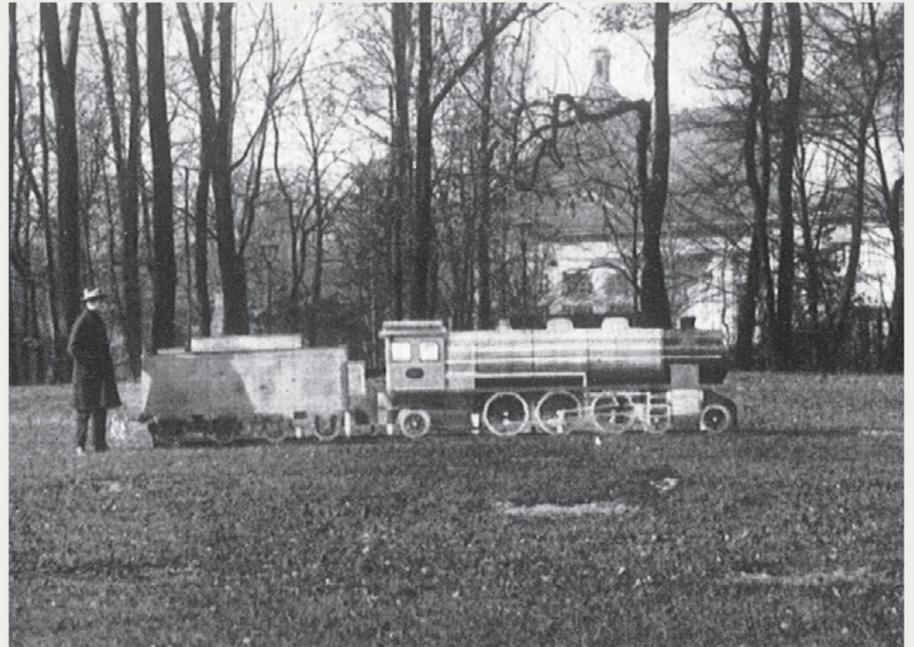
Der Dokumentationswert der im Klischee-Verfahren vor mehr als 80 Jahren gedruckten Fotos wiegt mehr als die evtl. vermisste Brillanz. Da gerät auch eine noch so gute Scanner-Technik an ihre Grenzen.

„Systems“ geschlagen, was offenbar nicht stimmte, denn die „Übermacht der **englischen Lok-Modelle** und die Kontakte nach dem UK gaben offenbar den Ausschlag für das NS-Verbot.

Wie und wo Dr. Strauß den 2. WK verbracht hat, bleibt im Dunkeln. Fakt war, dass Strauß schon 1949 zum **Werbeleiter** bei Märklin berufen wurde. Wenn der besagte Autor ihn als **den Märklinisten** bezeichnet, muss angenommen werden, dass Strauß wahrscheinlich schon weit eher entweder bei Märklin beschäftigt war oder zumindest ganz enge Kontakte dorthin pflegen konnte. Jetzt wird, siehe Jahresrückblick 2019, vielleicht? auch erklärlich, weshalb Märklin schon in den 1930er-Jahren ein paar **betriebsfähige 5-Zoll-Modelle** produziert hat, wovon eben der dort erwähnte Dr. Bommer ein Exemplar ergattern konnte, das sich heute in einer Sonderausstellung des Technorama Winterthur befindet. Und die nicht bereit waren, uns ein bezahlbares Foto der Lok zur Verfügung zu stellen.

Erwähnenswert dünkt noch, dass Strauß bereits 1922 ein „Fachbuch“ veröffentlichte mit dem vielsagenden Titel **Darstellung des modernen Eisenbahnwesens als Lehrmittel**. Strauß wohnte damals in Berlin-Steglitz und widmete ein Exemplar dem schon erwähnten englischen Modellbauer **Mr. Bassett-Lowke!** Dr. Ing. Strauß sei 1952 in Göppingen verstorben. Über Nachkommen oder Angehörige erwähnt der Autor Ronneburg nichts. Auch, und das kann hier fast nicht ausgeklammert werden: Im Zusammenhang mit

den Krauss'schen Liliputlokomotiven hatte ich vielfältige Recherchen zur Person ihres Konstrukteurs **Roland Martens** angestellt. Der Mann blieb nach seiner Entlassung bei Krauss Anfang der 1930er-Jahre „wie vom Erdboden verschluckt“! Die letzten Spuren führten wohl nach England, doch auch hier verliefen alle Recherchen „im Sand“!



.....

*Das spurlose „Verschwinden“ von Roland Martens kam nicht von „ungefähr“. Dr. Strauß schreibt zu dem Foto, dass „Münchener Künstler eine Verschandelung der Natur durch Liliputlokomotiven bemängelten“, so dass Martens noch vor Ablieferung der ersten Krauss-Liliput-Lok ein maßstäbliches Papp-Modell in einem Park platzierte. Da die Bahn später oberhalb der Theresienwiese gebaut wurde, ist anzunehmen, dass Martens dort auch fotografieren ließ.*

## „Krieg der...“

...nicht der „Sterne“! Nein! Es gab 1922 einen „**Battle of the boilers**“, zu Deutsch – einen „Krieg der Kessel“!

Ja, verehrte Leser, Sie lesen richtig! Den „Krieg“ hatte der nebenstehend erwähnte **LBSC** ausgelöst, als er im Gegensatz zu Henry Greenly ein 2½-Zoll-Modell nicht mehr mit **Spiritus**, sondern mit **richtiger Kohle** heizte! Und der Kessel gemäß dem Vorbild sogar mit Rauchröhren gebaut war. Was die Spiritus-Loks nach der bekannten „Dampfmaschinenmethode“ offenbar damals in dieser Baugröße auch noch nicht hatten. In Wiki findet sich ein Hinweis, dass eine solche „neue“ Lok mit diesem Kessel eine Zugkraft von **200 lb** = (200 x 0,4536 kg = 90,72 kg) entwickeln konnte, während eine herkömmlich Gebaute mit Spiritusheizung es nur auf 30 lb (= ca. 13,6 kg) gebracht habe. Bei aller „Begeisterung“ dürfte es dennoch angebracht sein, solche Meldungen mit etwas Skepsis aufzunehmen. Zumal wir die damaligen Messmethoden nicht kennen. Aber 90 kg Zugkraft für ein solches Löklein wären schon erstaunlich viel, zumal wir unterstellen müssen, dass sie über eine Seilrolle mehr gezogen hätte, als was das Modell wohl an Treibgewicht auf die Waage gebracht haben dürfte.

LBSC konnte die Lok bei einem meeting der Society of Model & Experimental Engineers in London vorführen.

Die Nachricht ist in zweierlei Hinsicht interessant: Einmal scheint damit der Durchbruch gelungen zu sein, auch kleine Modelle mit Kohle zu heizen. Wobei wir nicht erfahren, mit welcher Körnung man die Versuche machte. Und – wir fragen dürfen, weshalb Dr. Strauß von diesem „Krieg“ in seinem Buch nichts erwähnt. Die nebenstehende Einschätzung von Dr. Strauß zur 2½ Zoll-Spur zeigt, dass er diese Maschinen offenbar doch noch sehr mit „Spielzeug“ identifizierte.

## Anzeigen



[www.shop-holzapfeldampf.ch](http://www.shop-holzapfeldampf.ch)

info@holzapfeldampf.ch  
Tel: +41 (0)52 213 20 30

Öffnungszeiten:  
Samstag 09:00 bis 13:00 Uhr

## Berner Dampftram Limitierte Auflage

Einmaliges Liebhaberobjekt  
Auf Bestellung in der Schweiz  
produziert

Technische Daten  
Maßstab 1:22,5 (Spur II m)  
Höhe: 16,5 cm  
Breite: 10,5 cm  
Länge: 28 cm  
Spurbreite: 45 mm (isolierte Räder)  
Gas befeuert



## Hotel für Eisenbahner in Wernigerode Der Treffpunkt für Dampfbahnfreunde.

Mit Blick auf das Betriebswerk der Schmalspurbahn!

[www.hotel-altora.de](http://www.hotel-altora.de)

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

## Gussteile



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

**Atelier MB**  
M. Burkhard  
im Halt 25

5412 Gebenstorf www.ateliermb.ch  
Schweiz Fax 0041 56 223 33 72

# POSTER- AKTION



Das Poster in der Heftmitte der **GARTENBAHNEN** 1/2020 stammt von Herrn Markus Baum. Wir bedanken uns sehr herzlich für die Einsendung.

Haben auch Sie ein tolles Bild, das Sie uns zur Verfügung stellen können?  
Wenn Ihr Bild 2020 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](mailto:mannek@neckar-verlag.de)

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

# 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.**



**Rohrwalzen**  
Tube Expanders  
Dudgeons



Seit 1913 befassen wir uns mit der Entwicklung und Herstellung von Rohrwalzen für den Kessel-, Apparate- und Rohrleitungsbau.

Unter Berücksichtigung Ihrer speziellen Anforderungen beraten wir Sie gern und beliefern Sie neben einem breiten Sortiment an Standardwerkzeugen auch mit individuellen Lösungen.

**Ihr Spezialist für  
Rohrwalzen**

[www.schlechtriem.de](http://www.schlechtriem.de)

Wilhelm Schlechtriem e.K.  
Parkstr. 44  
D-42857 Remscheid  
Fon +49 2191 973323  
[info@schlechtriem.de](mailto:info@schlechtriem.de)

## Sammeleinband für Ihre Zeitschriften



Best.-Nr. SAM01  
Preis € 9,80 [D]



Neckar-Verlag GmbH • Klosterring 1 • 78050 VS-Villingen  
[bestellungen@neckar-verlag.de](mailto:bestellungen@neckar-verlag.de) • [www.neckar-verlag.de](http://www.neckar-verlag.de)

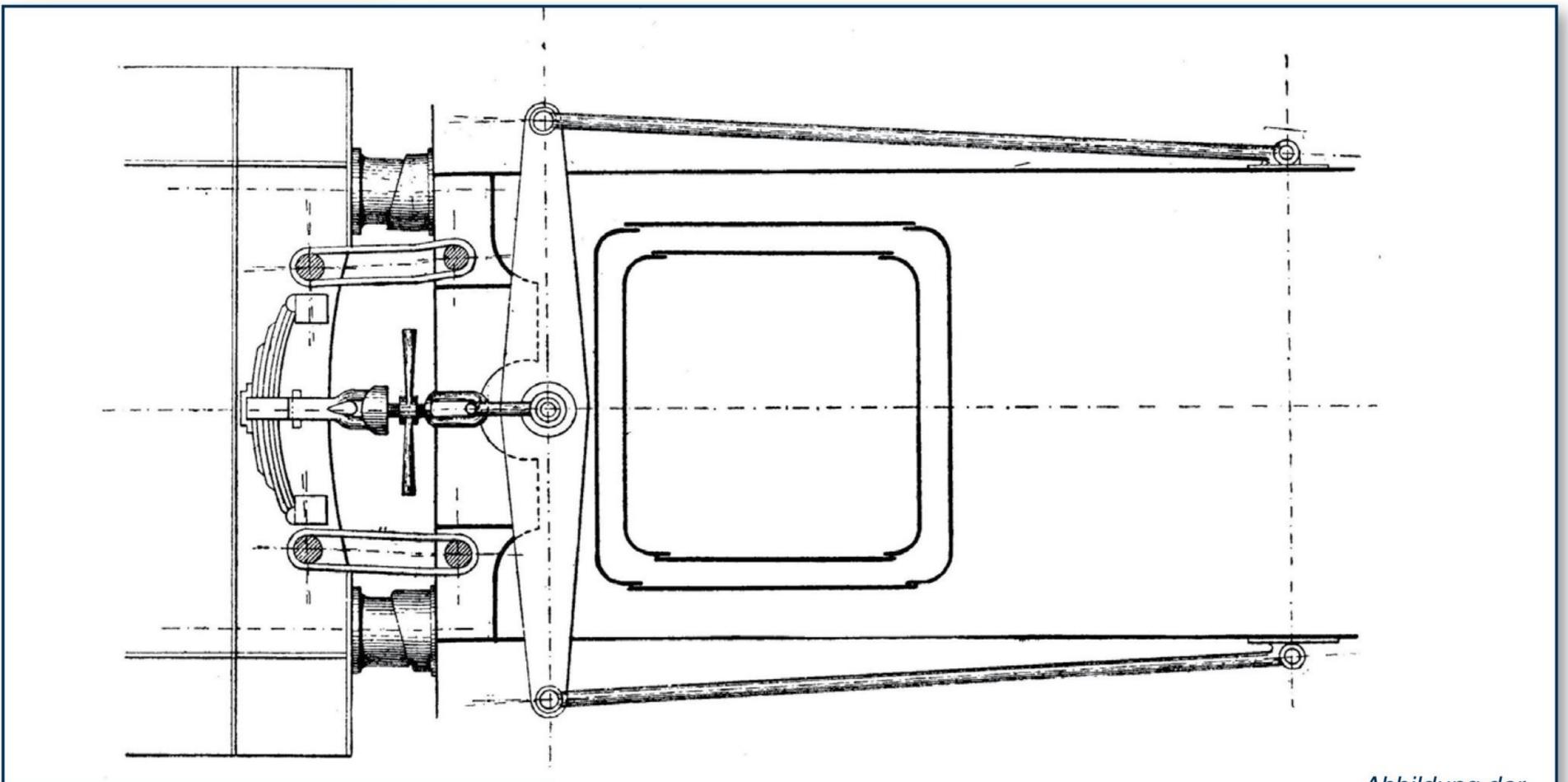


Abbildung der POLONCEAU Kupplung

LOUIS PATRICK ERNST

# STRADAL-Kupplung

Lokomotive und Tender werden miteinander bekanntlich mit einer Kupplung verbunden. Bei unseren Gartenbahn-Modellen besteht diese gewöhnlich aus einer einfachen Stange mit zwei Augen und zwei Bolzen. Es ist immer wieder zu beobachten, dass bei Kurvenfahrten die Kräfte des Zuges derart auf die Lok einwirken, dass diese zum Entgleisen tendiert: die Hinterachse reibt mit dem Spurkranz gegen die innere Schiene, die Vorderachse reibt umgekehrt gegen die äußere Schiene. Die Lok hat das Bestreben einfach weiter geradeaus zu fahren. Dieser Effekt wirkt besonders stark bei einem hinteren Überhang der Lokomotive. So z.B. bei meiner „Philadelphia“, einem

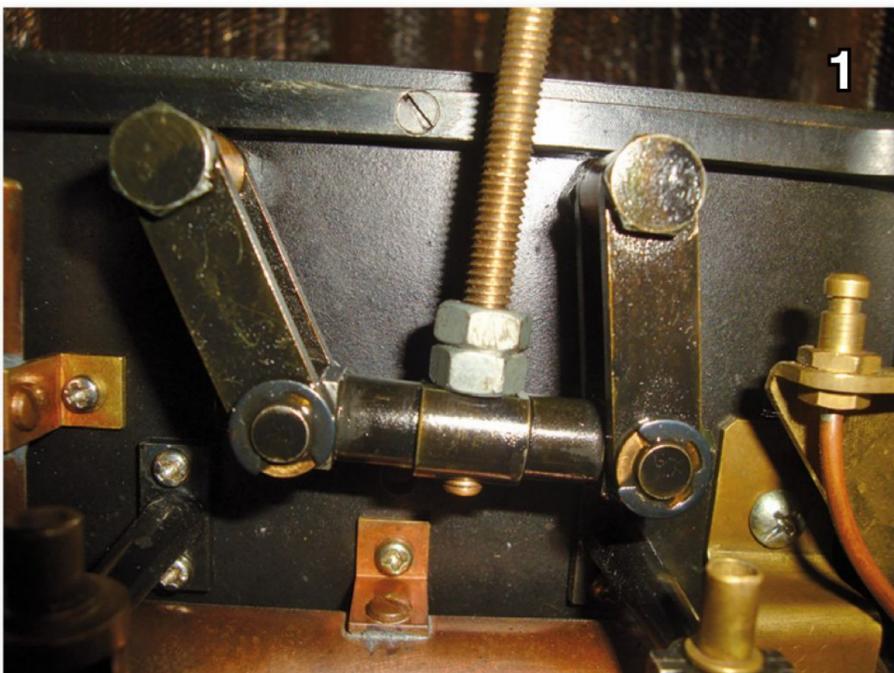
Oldtimer mit freitragender Feuerbüchse. Bereits zum Ende des 19. Jahrhunderts wurden dazu Vorrichtungen vorgeschlagen, wie die von POLONCEAU, bei der dieser schädliche Effekt umgekehrt wird.

Betrachten wir das Foto 1: Die Lok von unten gesehen, mit Fahrtrichtung nach unten aus dem Bildausschnitt heraus, fährt eine Rechtskurve. Die beiden schiefen Hebel neigen sich nach rechts und drücken das hintere Teil der Lok nach links, also von der inneren Schiene weg. Da diese Hebel nicht parallel angeordnet sind, neigt sich auch die Kuppelstange richtig.

Die Abbildung der STRADAL-Kupplung aus dem Buch zeigt ein wenig andere Proportionen als die meiner Version für die „Philadelphia“. Die Rechnerei war für mich zu theoretisch und viel zu kompliziert. Ich bevorzugte Versuche mit Hebel aus Karton durchzuführen. Hier sind die Hebel 30 mm lang, der große (feste) Abstand beträgt 50 mm, der (bewegliche) kleine 40 mm.

Durch diese Hebel entsteht auf der Lok ein fiktiver Anlenkpunkt, der weit nach vorne versetzt liegt, etwa in der Mitte der Maschine. Dieser Anlenkpunkt wäre nicht direkt zugänglich, da der Stehkessel im Weg ist. Je nach Neigung der Kupplung verschiebt sich dieser Anlenkpunkt ein wenig. Diese Verschiebung ist für unseren Anwendungsfall bedeutungslos. Auf meine Bitte erschien damals in der Zeitschrift „L'Escarbille“ eine theoretische Studie unter der Federführung von Daniel Argant (Nr. 132, 2013/3).

Daraufhin wurden mir andere Vorrichtungen vorgeschlagen, z.B. die Kupplung von POLONCEAU, bei der zwei



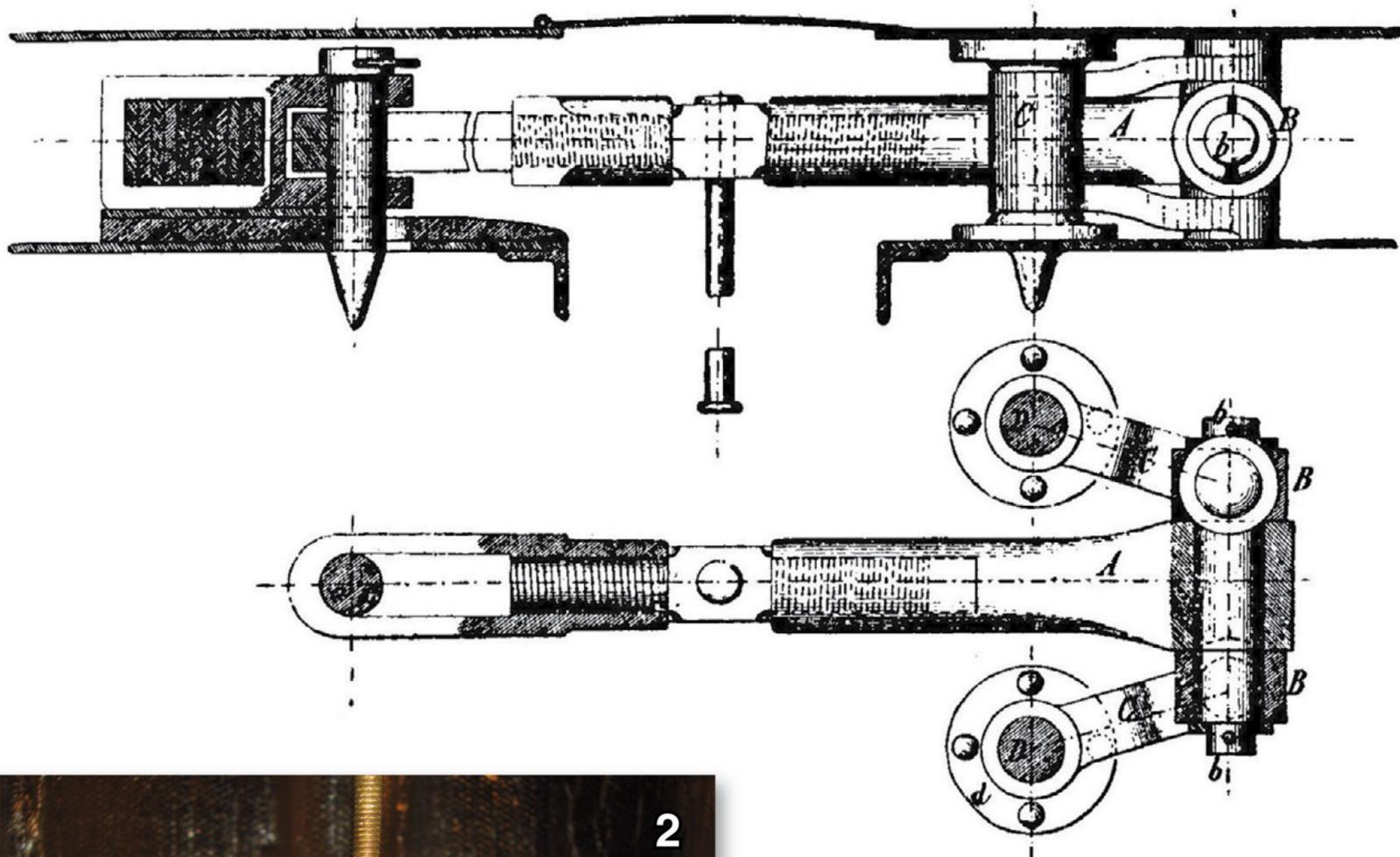
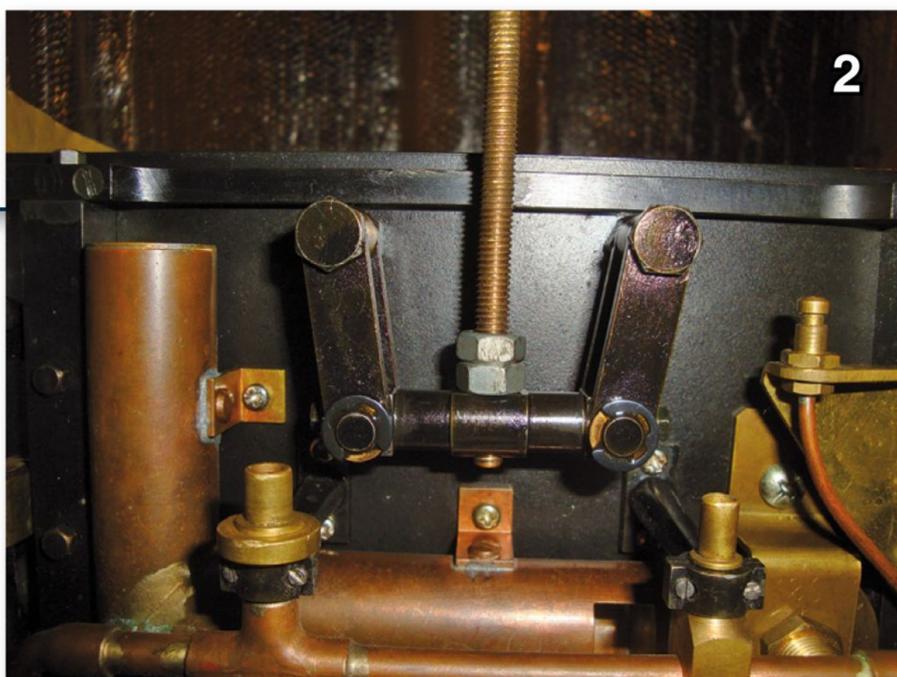


Abbildung der STRADAL-Kupplung aus dem Buch „Die Entwicklung der Lokomotive“ von Helmholtz und Staby, 1930



Die Kuppelstange besteht aus einem Rest Stehbolzen-Material für Kupferkessel. Diese Phosphor-Bronze Gewindestange ist sehr robust. Das große Rohr mit dem 90°-Winkel ist die Dampfpeife. Eine Biegung wirkt sich nicht auf den Klang der Peife aus. Die drei Anschlüsse sind: Wasser (in), Vakuum und Druckluft (out). Sämtliche Stahlteile sind schwarz verzinkt.



Fotos: Louis Patrick Ernst

lange Parallelstangen, seitlich vor dem Stehkessel angelenkt, diesen außen umarmen und hinten durch einen Waagebalken vereint werden, welcher mittig von der Zugstange angegriffen wird. Dazu muss aber Platz mit ausreichendem seitlichem Spiel vorhanden sein. Die ganze Thematik ist für unsere Modelle nicht unwichtig. Eine schiefe Zugkraft verursacht starke Reibungen; die Spurkränze nutzen sich schneller ab. Wie immer wünsche ich mir eine „kleine Lok und große Last“ (siehe Gartenbahnen 01/2017, S. 38). Tatsächlich befährt die „Philadelphia“ unter Last munter enge Kurven, wie die Steigung in Sindelfingen. Der Lokführer macht auf dem Foto 4 eine skeptische Miene, aber die Passagiere scheinen nicht besonders besorgt!



# NEUES

## VON DER MINI DAMPF TIROL



**A**nfang Juli 2019 ergab sich am Rande eines Fahrtages auf der Mini Dampf Tirol die Gelegenheit mit dem neu gewählten Obmann über die aktuelle Situation und zukünftige Planungen auf der attraktiven Gartenbahnanlage in Barwies zu reden. Die Anlage besticht durch ihren alten schattenspendenden Baumbestand und mit dem Ausblick auf hohe Berge in deren kahlen und schroffen Felsen selbst im Juli noch große Schneefelder liegen. Für jemanden, der in Nordrhein-Westfalen zu Hause ist, ein imposanter und ungewöhnlicher Anblick. Der Verein hat zurzeit rund 60 Mitglieder, wovon etwa 20 aktiv mitarbeiten. Die Aktiven bilden eine harmonische Truppe mit ausgeprägtem Teamgeist. Dies schafft eine wahrlich angenehme Atmosphäre auch an Fahrtagen mit hohem Besucherandrang. Auch Gastfahrer sind immer herzlich willkommen – aber leider recht selten anzutreffen.

### Generationswechsel in Barwies

Am 8. März 2019 wurde mit Lorenz Steffan der jüngste Obmann überhaupt auf der Mini Dampf Tirol gewählt. Der 24-Jährige hat die vollste Unterstützung durch den gesamten Vorstand und löst Hans Meixl ab, der dieses Amt 16 Jahre ausübte. Als erste Amtshandlung schuf der neue Obmann das Mindestalter von 16 Jahren für Lokführer auf der Mini Dampf Tirol ab. Nun dürfen auch jüngere Gartenbahnfreunde – entsprechende Kenntnisse vorausgesetzt – selbstständig mit geeigneten Lokomotiven und unter Aufsicht auf der Strecke unterwegs sein. Diese Entscheidung wirkt sich seither positiv auf die

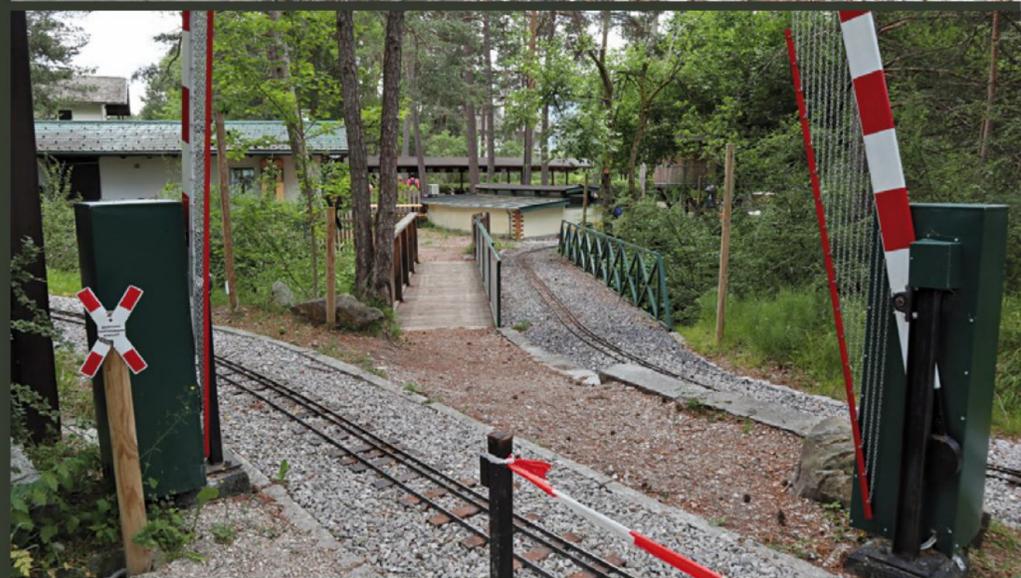


Fotos: Manuela Mannek

Nachwuchsarbeit aus. Die pure Begeisterung sieht man den jungen Aktiven sowieso und den zum Teil schon sehr fachkundigen jungen Besuchern deutlich an. Apropos Nachwuchsarbeit: Hier geht man in Barwies neue Wege und bietet Schnupperkurse für Kinder an. Bis zu 35 Jung-Gartenbahner tummeln sich dann unter Aufsicht und Anleitung auf der Gartenbahnanlage.

### Was gibt es Neues?

Auf jeder Gartenbahnanlage bedeuten Erhalt und Betrieb der Strecke und des rollenden Materials eine Menge Aufwand und Arbeit. Der weitere Ausbau erfordert dementsprechend zusätzliche Ressourcen. So ist man in Barwies zu Recht stolz auf die neu errichtete Lawinenverbauung, welche auch als Zugunterstand genutzt werden kann. Neuerdings sichert eine vollautomatische Schranke den im Bau befindlichen neuen Fußweg zum Parkplatz. Hier ist unter schattenspendenden Bäumen eine zweite Terrasse geplant. Fertiggestellt ist die Beleuchtung der kompletten Strecke. Lampen in Telegrafmastoptik tauchen bei Nachtfahrten die Anlage in ein romantisches Licht. Auch in Punkto Sicherheit ist man in Barwies ganz vorne dabei. Der Verein schaut inzwischen auf 18 unfallfreie Jahre zurück. Die Mitglieder werden auch zukünftig alles daran setzen, dass dies so bleibt. Im Zweijahresrhythmus werden die gesamte Anlage und das rollende Material vom TÜV geprüft.





## Zukünftige Planung

Auch für die Zukunft hat der Verein eine Menge in Planung. So wird der Gastronomiebereich eine neue Küche erhalten. Auch der Signalbau wird weiter vorangetrieben und ausgebaut. Geplant ist auch, dass alle Weichen elektrisch ausgeführt werden

und bei der Remise 2 ein neuer Bahnhof errichtet wird. Dazu Lorenz Steffan: „Wir haben immer neue Ideen, aber fast schon zu wenig Aktive, um alles zu realisieren.“



Obmann Lorenz Steffan  
Foto: Kurt Hämmerle

## Die Gartenbahnanlage

Die Gartenbahn in Barwies am Mieminger Plateau gibt es seit Juni 2002. Das Gelände befindet sich in einem Föhrenwald, durch den der „Krebsbach“ rinnt. Das Streckennetz ist ca. 350 m lang, führt über zwei Brücken (gebaut von 2000 bis 2001) und durch zwei Tunnel (fertiggestellt 2004). Das Bahnhofsgebäude enthält ein kleines Buffet und zwei behindertengerechte WCs.

Für den Personentransport steht ein zweigleisiger Bahnsteig zur Verfügung. Die beiden Lokschuppen bilden den Kern der Anlage. Für die großen MH's wurde ein Wasserturm (2008) errichtet. 2010 wurde im Anschluss an das Reparaturgleis ein Kohlenturm aufgebaut. Auf der Anlage sind auch originale Ausstellungsstücke der verschiedenen Bahnlinien in Tirol zu finden: Lichtsignale, Schranken, Fernmeldehäuschen und Stellwerk.

Auch sind Sonderfahrten für Hochzeiten, Geburtstage, Firmenfeiern nach Terminabsprache möglich. Rollstuhlfahrer können auf einem eigenen Waggon mitfahren. Auf der Mini Dampf Tirol besteht die Gelegenheit wieder einmal Eisenbahnluft zu schnuppern – die Dampflok's sorgen dafür.

## Die Anlage

Streckenlänge:	350 m
Spurweite:	5 Zoll und 7¼ Zoll
Brücken:	8 m und 9 m Spannweite
Bahnsteig:	18 m grenzfrei zweigleisig
Lokschuppen 6-ständig mit 4 m langer Drehscheibe	
Lawinenverbauung als Lokunterstand	
Zwei Tunnel 12,25 m und 12,6 m Länge	
Lokschuppen mit Schiebebühne und Senktisch, einer überdachten Montagegrube und Wassertanks für die Regenwasseraufbereitung	
8 Loks in Privatbesitz	
2 Vereinslokomotiven	
1 Behindertenwaggon, 1 geschlossener Waggon und 11 Waggon für Personentransport	
Vereinshaus mit Gastronomie	

## Die Strecke

Der Fahrdienstleiter gibt das Abfahrtsignal und schon geht es von Bahnsteig 1 oder 2 hinaus aus dem Bahnhof mit Anstieg zur ersten Brücke und durch den 12,6 Meter langen Luise-Tunnel. Nach dem Verlassen des Tunnels geht die Fahrt weiter vorbei an der Lawinenverbauung in Richtung Remise 2 wo die Strecke in den Innenkreis abzweigt.



## Am Rande erwähnt

Nach dem Durchqueren des 12,25 Meter langen Margit-Tunnels geht die Strecke mit Gefälle hinunter an der Schiebebühne vorbei. Jetzt steht die Weiche gerade und der Zug fährt über die zweite Brücke wieder auf die andere Bachseite. Unter dem Wasserturm hindurch geht es am Rundlokschuppen mit Drehscheibe vorbei in einer langen Linkskurve mit Steigung zum Bahnhof hinauf. Der Zug hält nicht am Bahnsteig, sondern nimmt das Durchfahrtsgleis 3 und fährt eine weitere Runde. Die Streckenlänge beträgt etwa 350 Meter. So legt man bei einer Fahrt ca. 700 Meter zurück. Die Fahrzeit beträgt ungefähr 6 Minuten.

Vor meinem Besuch der Mini Dampf Tirol recherchierte ich im Internet und suchte nach der verkehrsgünstigsten Route ausgehend von meinem Urlaubsdomizil nach Barwies. Zur Sicherheit fragte ich auch Ortskundige, welche Strecke erfahrungsgemäß die günstigere ist. Selbst die Gartenbahnanlage war dem einen oder anderen bekannt, jedoch widersprach ich der Aussage „... aber das ist nur etwas für Kinder“ vehement. Meine Argumente unterstrich ich mithilfe einiger Flyer, welche ich aus Barwies mitnahm und an geeigneten Stellen auslegte. Gut, man darf nicht erwarten, dass jeder die Bedeutung des Gartenbahnnens vollumfänglich versteht. Im Zuge meiner Recherche stolperte ich dann im Internet über eine Rezension über die Mini Dampf Tirol: „... ich dachte, da wären echte große Züge ...“ Wie kann man sich trotz der Angabe „Mini“ und der zahlreichen aufschlussreichen Fotos im Internet derart irren? Hier würden vermutlich auch keine Flyer mehr helfen. An dieser Stelle einmal herzlichen Dank an alle, die mit der Öffentlichkeitsarbeit in Sachen Gartenbahn betraut sind. So zeigen doch die oben erwähnten Reaktionen, wie wichtig und notwendig diese Aufklärungsarbeit nach wie vor ist.

Homepage:  
[www.minidampftirol.at](http://www.minidampftirol.at)  
oder E-Mail-Adresse:  
[info@minidampftirol.at](mailto:info@minidampftirol.at)

Adresse:  
Barwies 345b, A-6414 Mieming.  
Auf einen Besuch in Barwies freuen sich die Mitglieder der Mini Dampf Tirol.



# Die 2½-Zoll-Garratt ...

## ... hat's gegeben!

**SIEGFRIED BAUM**

Nach meinem Beitrag „Garratt-Makers“ gab es einen Leserbrief, in welchem darauf hingewiesen wurde, dass einer der ganz frühen Modell-Autoren, Dr. Walter Strauß, in seinem schon 1938 herausgegebenen Werk **Liliputbahnen** auch englische Modelle der **2½-Zoll-Spurweite** beschrieben hat. Ergo, es doch möglich gewesen sein könnte, dass W. Kargl in einem englischen Buch auch eine **Garratt** dieser Spurweite entdeckt haben könnte. Nochmalige Recherchen ergaben, dass es **kein Buch**, sondern die Zeitschrift **Live Steam** von 2001 war, wo über diese seltene Spurweite berichtet wurde. Es war also kein Rechenfehler, sondern Tatsache, was wir mit beiliegenden zwei Illustrationen belegen können! Die drei Buchstaben auf den Tender **KUR** verraten, dass der Modellbauer eine Meterspurlok der Kenya-Uganda-Railway, erbaut von Beyer-Peacock, nachgebaut hatte. Welcher „Brummer“ da als Vorlage diente, sehen wir an einem Werksfoto aus dem Buch von A. E. Durrant (ins Deutsche übersetzt von Wolfgang Stoffels). Leider wurde das Großfoto über beide Buchseiten gesetzt, so dass der Seitenbruch beim Scannen halt sichtbar bleibt.

Was mindestens genauso erstaunt, dass der Erbauer kein Geringerer als **Curly Lawrence** war, in der englischen und internationalen Dampfszene viel besser bekannt unter seinem Pseudonym **LBSC**. Pseudonym deshalb, weil die vier Buchstaben nichts anderes sind als die Abkürzung für London-Brighton an South Coast! Und – „Curly“, der zeitweise sogar den Frauenamen **Lilian** führte, offenbar eine „dicke Freundschaft“ zu Henry Greenly pflegte, von dem Dr. Walter Strauß als größtes damals bekanntes Modell dieser Spurweite eine „Challenger“ mit der Achsfolge 1'D1' zeigt, die von Greenly konstruiert und bei Bassett-Lowke in Northampton gebaut wurde.

Ein dickes „Danke“ in die Steiermark für die Mühe!

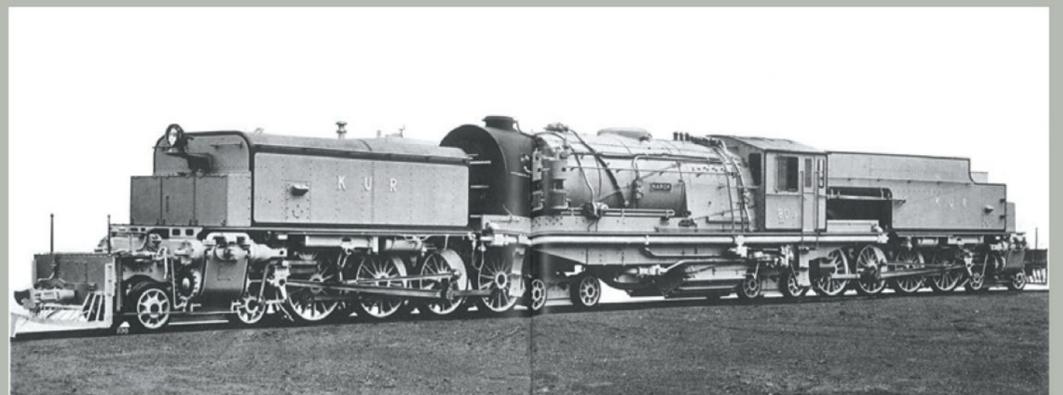
Unsere Skepsis im „Garratt-Maker“-Beitrag kam nicht von ungefähr! Dr. Strauß bemerkt in seiner Einleitung zur **2½-Zoll-Spur** wörtlich: „Streng genommen, gehört die



Die 2½-Zoll-Garratt bei einem steam-festival in Cheltenham (UK) am 2. Juli 2000. Foto: Live Steam, 2001

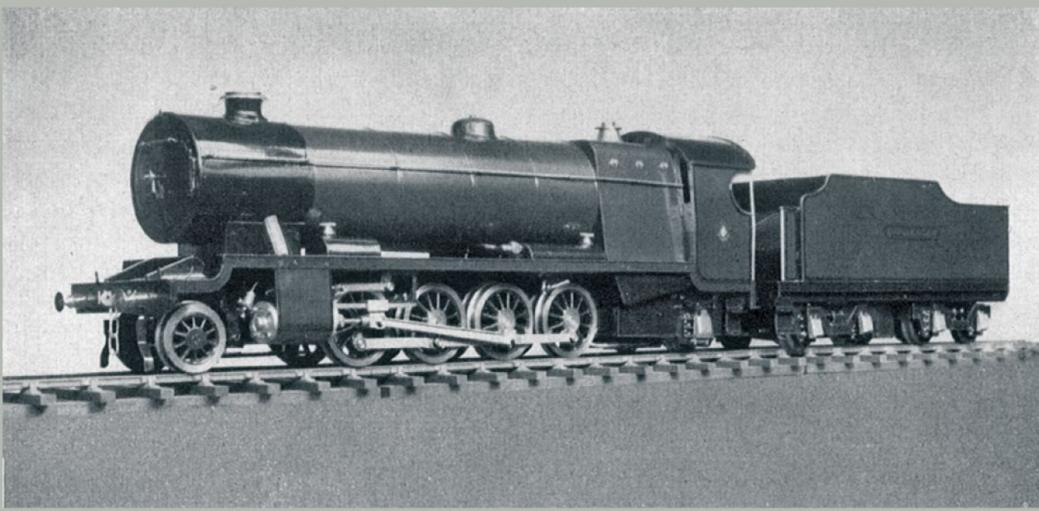


Der „eiserne Zwerg“ mit 9 z. T. sichtlich „gewichtigen“ Fahrgästen. Foto: Live Steam, 2001

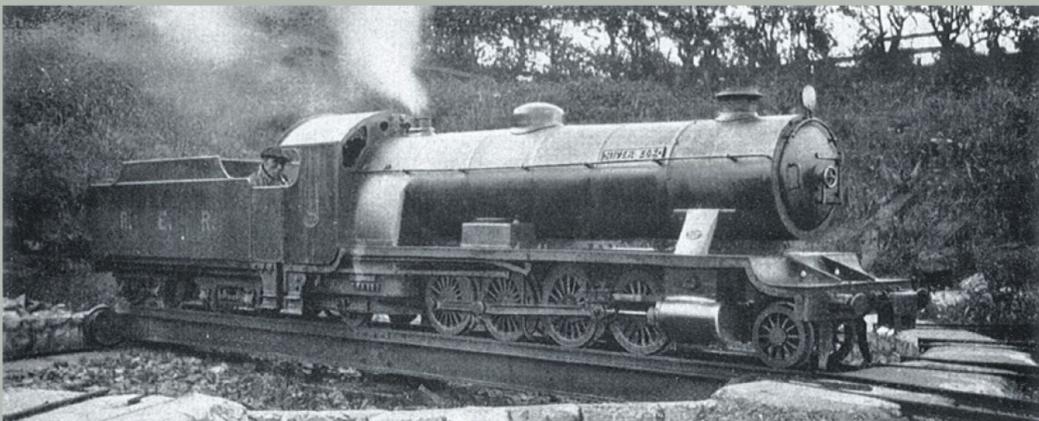


Im „Durrant-Buch“ wird die Nr. 80 als zur Gattung **EC3** gehörig (Baujahr 1939) erwähnt, während das Vorbild des Modells mit der Nr. 47 zur Gattung **EC1** zählte und schon 1928 gebaut wurde. Foto: Garratt-Lokomotiven, A. E. Durrant, Birkhäuser-Verlag

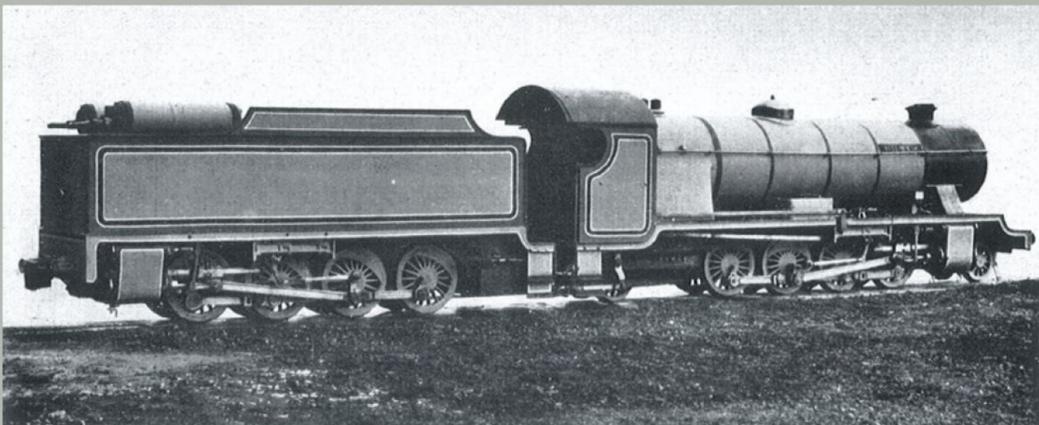
Spurweite von 2½ Zoll = 64 mm (Maßstab 1:23) noch nicht zur Klasse der personenbefördernden Liliputbahnen. Ihre Erwähnung in diesem Rahmen geschieht nur deshalb, weil ihre Lokomotivtypen bei gewissen Höchstleistungen zeitweilig in der Lage sind, eine Person zu befördern. Das sind Ausnahmefahrten mit dem Zweck, insbesondere auf Ausstellungen oder bei Werbevorfürungen die Leistungsfähigkeit solcher **eisernen Zwerge** zu veranschaulichen. Für eine dauernde Beförderung von Personen sind Modelle dieser noch zu den Spielzeug- bzw. Zimmereisenbahnen gehörenden Spurweite nicht bestimmt, zumal ein Mitfahren ... bereits große Geschicklichkeit erfordert und einem akrobatischen Balanceakt gleichkommt“.



Die „Challenger“ in 2½ Zoll, die in dem „Strauß-Buch“ als **Gebirgslokomotive** bezeichnet wird. Dieses und noch ein paar andere Modelle seien bereits 1924 bei einer „Model-Engineer-Exhibition in London“ gezeigt worden. Da keine äußere (Heusinger-)Steuerung zu sehen ist, muss angenommen werden, dass der „Zwerg“ mit der noch viel komplizierteren Ventilsteuerung ausgestattet war!



Die „Wuchtbrumme“ der „Challenger“ in 15 Zoll! Der offenbar im Tender sitzende „Lokführer“ lässt erst ahnen, was die „Paxman-Leute“ da auf die Schienen gestellt hatten!



Keine „lupenreine“ Garratt, aber ein „Mordsdrum“! Die mit einem 4-achsigen Triebtender verstärkte „Challenger“ spielte im besten Sinne des Wortes absolut in keiner „Modell-Liga“ mehr!

Fotos auf dieser Seite: Liliputbahnen, Ing. Dr. Walter Strauß

Lt. Bildunterschrift zum Foto der 2½-Zoll-„Challenger“ sah man in UK das Modell auch als Vorlage für eine **15-Zoll-Lok** mit dem Namen „River-Esk“ die später für die immerhin 22 Kilometer lange Ravenglass & Eskdale Railway gebaut wurde. Das Besondere: Nicht nur das 2½-Zoll-Modell sondern auch die 15-Zoll-„River-Esk“ wurden von dem oben erwähnten Henry Greenly konstruiert. Dieser „Brummer“ hatte noch eine Besonderheit: Eine Ventilsteuerung, und der Lokbau erfolgte bei einem „richtigen“ Maschinenbaubetrieb mit Namen Davey, Paxman & Co in Colchester! Paxman war absolut keine „Bastelbude“, sondern während des 2. WK sogar Motorenlieferant für die englische U-Boot-Flotte! Über verschiedene Zwischenstationen seien Teile von Ruston-Paxman im Jahr 2000 von der MAN Diesel & Turbo übernommen worden! Die aber wenige Jahre später Firmenteile wieder weiterverkauft!

## Garratt – und kein Ende!

Dr. Strauß zeigt ein Foto, nach dem die 15-Zoll-„River-Esk“ in späteren Jahren mit einem **vierachsigen Triebtender** „verstärkt“ wurde! Das „Monster“ mutierte durch den Umbau zwar zu keiner „richtigen“ Garratt, aber die neue Achsfolge 1'D1'+D kam einer solchen schon sehr nahe. Und – die Kesselmaße überschritten mit einer Rostfläche von 0,64 m<sup>2</sup> und einer Gesamtheizfläche von 11,25 m<sup>2</sup> wohl die allermeisten „Modell-Dimensionen“, obwohl die 15-Zoll-Maschinen mit Regelspurbild allgemein als im Maßstab 1:3 gebaut galten. Während diese „River-Esk“ satte 5,6 Tonnen auf die Waage brachte, meint Strauß, dass auch die 2½-Zoll-„Challenger“ schwerer gewesen sein dürfte, als die zierliche Dame auf dem Foto.



Nicht rittlings, wie üblich, sondern im „vornehmen Damensitz“ durfte die junge Dame bei der Londoner Exhibition die kleine „Challenger“ präsentieren!

Wie gewichtig wird dann die von W. Kargl „ausgegrabene“ **Garratt** gewesen sein? Gehen wir von Normalmaßen der „Garratts“ aus, die uns fast immer mit Längen um die 25–28 Meter genannt werden, müsste das 2½-Zoll-Modell nach Maßstab 1:23 ca. 1,20 Meter lang gewesen sein. Wie schon im ersten Bericht: Spinnen wir den Faden weiter und unterstellen, dass das Modell doch nach Kapspur-Vorlage gebaut war, also wir 1067 : 63,5 zu dividieren haben, was einen Maßstab von 1:16,8 ergäbe. Und ein solches Modell – siehe oben – dann stattliche 1,6 Meter lang gewesen sein könnte!

Was bleibt uns da? **Die „Spucke weg“!**

DR. WOLFGANG BAIERL

Teil 5

# Parkbahn-Basics – kurz und bündig –

## Das Materiallager des Parkbahners



Blick in eine Ecke des Lagers: Diverse Profile aus schwarzem, gewalztem Baustahl, fein säuberlich beschriftet, daneben Blankstahl und polierte Wellen aus Feinkornbaustahl C45. Die bereits teilweise überdrehten Radkränze sind in Eigenarbeit aus Rohrabschnitten entstanden, während der größere Durchmesser (340 mm) als Auftragsarbeit aus 40-mm-Stahlblech plasmageschnitten wurde.

Viele meiner Leser werden jetzt sagen: Materiallager wozu? Brauche ich nicht! Auffassungen unseres Hobbies gibt es viele, und der quantitative Anteil werkstattmäßiger Eigenleistung darf dabei ganz legal zwischen null und 100 % variieren! Aber, auch wer ein fertig gekauftes Parkbahnfahrzeug betreibt, ist mit Fragestellungen der richtigen Bedienung, Pflege und Wartung befasst. Und im Hinblick auf die allfälligen Probleme Verschleiß, Korrosion und Alterung ist es doch sinnvoll, über die vorliegenden Materialien und ihre besonderen Eigenschaften Bescheid zu wissen. Lesen Sie also ruhig weiter! Die Frage: „Was wird wo verbaut, und warum?“ soll – gewohnt kurz und bündig – die Devise unseres kleinen Abrisses der fachspezifischen Werkstofftechnologie sein!

Lassen sie uns also gleich anknüpfen an das Thema der letzten Folge, nämlich „Stahl“, die grundlegende Materie des Eisenbahnwesens, die wir exklusiv, als größtmäßig oberstes Segment der Modellbahnszene, auch im Nachbau von Fahrweg und rollendem Gerät vom Vorbild komplett übernehmen. In 99 % der Fälle sprechen wir dabei von klassischem **Baustahl** mit niedrigem Kohlenstoffanteil, gut schweißbar, zerspanbar auf Drehbank und Fräsmaschine, gut schneidbar mit Flex, Säge und Laser, als Blech bruchresistent beim Biegen, preisgünstig und global in einem riesigen Sortiment genormter Profile und Abmessungen kurzfristig erhältlich. Die Angabe der Zugfestigkeit gibt dem Werkstoff seinen Namen: früher St 37, heutzutage S 235 JR. Im normalen Temperaturbereich bedeutet dies, ein Querschnitt von einem Quadratmillimeter weist eine Tragfähigkeit von mindestens 35 kg Gewicht



*Symphonie in C 45: Einheitlich aus dem wunderbaren Material Feinkornbaustahl, hundertstelgenau gefertigt, sind diese Achsen, Ringe und (zugelieferten) Zahnräder: Teile für eine Diesellok mit Gelenkwellen und Kegelrad-Achsgetrieb.*



*Zum Thema Transportlogistik: Was dem Parkbahner selbst an Muskelpaketen fehlt, ergänzt gerne ein kleiner, allradgetriebener Gefährte namens Xaverl mit 16 PS und kräftigen Hydraulikarmen, die spielend 300 kg stemmen.*



*Das Vorbild als Vorbild: gut leserliche, haltbare Beschriftung und übersichtliche Lagerung in der Kesselwerkstatt des Dampflokwerkes Meiningen der Deutschen Bahn.*



*Vertrauter Anblick: Der LKW des Stahlhändlers lädt vor dem Haus eine Portion 6 m langer Profile ab. Schwarz gewalzte Profile kann man getrost unbedeckt im Freien lagern: Sie rosten kaum! Was eingelagert wird, längt man zweckmäßigerweise auf 3 m ab!*

auf. Bei Temperaturen über 250 Grad fällt die Zugfestigkeit rasch ab. Für Anwendungen bei größerer Hitze, wie z.B. beim Kesselbau für Dampflokomotiven, kommen deshalb warmfeste Varianten mit gering veränderter Zusammensetzung (ein Auflegieren zum Edelstahl ist nicht unbedingt erforderlich!) zum Einsatz, die diesen Wert auch bei stärkerer Erwärmung beibehalten: sogenanntes „Kesselblech“ mit der Bezeichnung P 265 GH (früher auch als H-II-Blech tituliert). Rohre für den Kesselbau, z.B. auch Langkessel im Modellbau, fertigt man üblicherweise aus P235 GH. Wie steht es nun mit beweglichen Teilen, wie gestaltet man Lagerstellen, wo durch Drehen und Gleiten auftretende Reibungswärme reduziert und Verschleiß langfristig minimiert werden muss? Kenner der Eisenbahngeschichte wissen, dass erst in den Jahren ab 1950 vorgefertigte Rollenlager aus gehärteten und chromlegierten Kohlenstoffstählen in die breitere Anwendung bei Achslagern von Loks und Wagen vordrangen und die bis dahin selbstverständlichen Gleitlagerungen verdrängten. Weit über 100 Jahre kam der Bau von Schienenfahrzeugen bei Achslager- und Kurbelzapfen rein mit simplen Baustählen aus, die allenfalls durch etwas höhere Kohlenstoffanteile und feinkörniges Gefüge optimiert wurden. Die Kunst beim Lagerbau lag ganz einfach in der Paarung mit einer geeigneten Lagerschale aus sog. **Weißmetall**. Gemeint ist damit eine bei ca. 300 Grad schmelzende Legierung überwiegend aus Zinn und Blei, die in den Werkstätten vor Ort ohne großen apparativen Aufwand für den Ausguss der Lagerschalen gehandhabt werden konnte. Bei guter Schmierung ergab sich damit eine optimale Schonung



*Weißmetall-Lagerlegierung kauft man in Barrenform. WM 10 besteht überwiegend aus (giftigem!) Blei und kann bei einem Schmelzpunkt von ca. 280 Grad bequem mit Hilfe einer Propanfeuerung vergossen werden.*



Eine weitere Form von Halbzeug ist Strangguss: Gusswerkstoffe, geliefert als Rund- oder Vierkantmaterial. Wir sehen links Lagerbronze in 3 Abmessungen, rechts außen liegt Leichtmetall-Kolbenlegierung vom Typ MAHLE 138. Der Dampflokbauer wird daneben natürlich auch noch Grauguss bevorraten!

des „weichen“ Kurbelzapfens, Verschleiß der Lagerschale konnte im Bedarfsfall durch geeignete Bauart nachgestellt werden. Für unseren Materialvorrat empfiehlt sich also durchaus die Anschaffung von Lagerlegierung, z.B. WM 10 (10 % Zinn, 1 % Kupfer, 14 % Antimon, 75 % Blei) in Barrenform. Einschmelzen und Gießen ist mit jedem Gasbrenner möglich. Wellen fertigt man ganz einfach aus ST 37 oder Feinkornbaustahl C 45, sauber gedreht und mit Schleifsteinen geglättet. Achslager älterer Triebfahrzeuge und Güterwagen können so ganz komfortabel und mit vorbildgetreuer Materialtechnologie nachgebildet werden. Vereinfachend kann man dabei auch „Spaltschmierung“ (ohne Ölbad oder Schmierpolster) vorsehen: ein gelegentlicher Tropfen Öl hält sehr lange vor!

Lagerbuchsen aus **Bronze**, ebenso wie die vielfach angebotenen Kunststoff-Hülsen stellen sehr hohe Ansprüche an die Oberflächenhärte des Lagerzapfens. Eine Paarung mit ungehärtetem Zapfen, auch mit NIRO-Stangen oder „Silberstahl“ ist nicht zu empfehlen, weil sich dort sehr rasch eine enorme Abzehrung mit resultierendem Lagerspiel ergibt! Silberstahl kommt ausschließlich im ungehärteten, weichgeglühten Zustand in den Handel, weil er als Ausgangsmaterial für die Werkzeugfertigung dient. Die korrekte Bezeichnung ist CV- oder Chrom-Vanadium-Stahl 115CrV3, heute eigentlich komplett vom HSS-Stahl abgelöst. Für Treib- und Kurbelzapfen in Kombination mit Bronzelagern an unseren Modellen ist er aber immer noch sehr gut geeignet. Im Gegensatz zur Darstellung in vielen alten Bauplänen muss man sich allerdings schon die Mühe machen, das Teil nach dem Vordrehen härten zu lassen und danach auf Endmaß fertigzuschleifen! Bronze-Lagerbuchsen fertigt man am besten exakt nach gewünschtem Maß, aus Stranggussstangen unseres gut bestückten Lagers, die der Metallhandel gerne liefert!

Ein ganz eigenes Thema sind Federn. In Form von Kegel-, Teller-, Schrauben- und Blattfedern gehören sie untrennbar zum Fahrzeugbau und damit auch zum Eisenbahnwesen. Hier finden wir die Stahlsorten mit höherem Kohlenstoffgehalt, die durch Glühen und nachfolgendes Abschrecken in Öl oder Wasser gehärtet werden können (klassische Kunst der Werkzeug- und Waffenschmieden). Entscheidend für eine nicht zu spröde und damit bruch-



Das Sägewerk hat geliefert! Als Erstes muss die Rinde ab, denn unmittelbar darunter beginnt der Käfer sein zerstörerisches Werk! Danach wird sauber aufgeschichtet: in allen Richtungen mit der Wasserwaage tariert, auf mindestens drei Punkten schnurgerade aufliegend, gleich hohe Distanzleisten als Zwischenlage. So wird dem wertvollen Rohstoff eine mindestens zwei Jahre dauernde Trocknung für die Weiterverarbeitung ermöglicht.



gefährdete Feder ist das nachfolgende „Anlassen“, eine für jeden Stahl genau definierte, erneute Erwärmung auf Werte um 500 bis 600 Grad. Wer Blattfedern von Eisenbahnfahrzeugen vorbildgetreu nachbauen will, ist mit der Bevorratung solchen Materials in Streifenform gut beraten. Altbewährte Werkstoffe sind hier die Qualitäten C 60 bis C 100 (Kohlenstoffgehalt zw. 0,6 und 1 %) oder modernere, legierte Sorten mit noch besseren Eigenschaften. Ablängen, Biegen und evtl. Anschweißen von Ösen ist dann die Eigenleistung, das Härten und Anlassen müssen wir als Auftrag an einen Spezialbetrieb vergeben!

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Materialkombination für Kolben und Zylinder bei Dampfmaschinen, Motoren, Pumpen und Stopfbuchsen. Hier landen wir bei einer absoluten Domäne der Gusswerkstoffe aus Eisen, Buntmetall und Leichtmetallen. **Grauguss** fungiert dabei in erster Linie als Baustoff für Laufbuchsen. Als Halbzeug ist der etwas eigenartig zu bearbeitende, spröde, bröselige Werkstoff in Form von Rundmaterial oder Rohren erhältlich. Die dazugehörigen Kolben kann man für alle Arten von Verbrennungsmaschinen ebenfalls aus Grauguss drehen, genauso die Dichtringe, die bei Dampfmaschinen aber traditionellerweise oft auch aus Bronze gefertigt werden. Bei schnelllaufenden Verbrennungsmotoren kommt aber ausschließlich „**Kolbenlegierung**“ zum Einsatz, ein ganz spezielles Leichtmetall, das sich aus Aluminium, Magnesium und Silizium zusammensetzt. Geringes Ge-



Eine Revolution im Formenbau bedeutete die Einführung von Silikon: problemlose Abformung durch das hochelastische Material, kein Verkleben, auch ohne Trennmittel! Es eignet sich ideal zum Vergießen von Gips, Beton und diversen zweikomponentigen Kunststoffen. Das rotbraune Material ist eine hitzefeste Sorte, die sich sehr gut für den Weißmetall-Guss eignet!

Produkte aus den gezeigten Silikonformen sind diese Schilder, Lagerdeckel und Achsführungen aus Resin, einem sehr schnell härtenden, zweikomponentigen Polyurethan-Harz, das ganz einfach und flott im Gewichtsverhältnis 1:1 angemischt wird.

wicht, minimale Wärmedehnung und eine verschleißresistente Oberfläche sind so garantiert! Und für langlebige Laufbuchsen hat die moderne Großserienfertigung heute noch etwas ganz Besonderes auf Lager: Hartverchromten der Lauffläche! Fast alle luftgekühlten Kleinmotoren in Baumaschinen, Zweirädern und Geräten für Haus und Garten haben so einen Monoblock-Zylinder samt Kühlrippen aus Aluminiumlegierung, der innen mit einer dünnen, galvanisch aufgetragenen Chromschicht armiert wird.

Was haben wir noch nicht erwähnt?

**Edelstahl**, beim großen Vorbild so gut wie unbekannt! Eine Verwendung limitiert sich aus Preisgründen auf Spezialaufbauten von Güterwagen, die besonderem chemischem oder korrosivem Angriff ausgesetzt sind. Geschenkte Materialreste muss man als Modellbauer für sein Materiallager aber keineswegs verschmähen: sog. „Schwarz-Weiß-Verbindungen“ sind in MAG- und WIG-Technik problemlos möglich und erlauben das Einfügen in jede Konstruktion!

**Kupfer**, ist der geschichtlich älteste Werkstoff beim Bau von Dampfkesseln, für Feuerbüchsen war es auch noch lange in der Stahlkessel-Ära gefragt! Für kleinere Modellkessel in unserer Szene ein guter Griff, die Verarbeitung in WIG-Technik ist aber dem Erfahrenen vorbehalten! Auch für Hartlötung geeignet, gerne auch für Rauch- und Heizrohre im Stahlkessel angewandt!

**Messing**, goldfarbene Legierung aus Kupfer und Zink, glänzt durch Eigenschaften wie rostfrei, leicht zerspanbar, sowohl „hart“ wie auch „weich“ gut lötbar. Ideal für die Elektrik, für Zierteile, Lampen, Hähne, Rohr- und Schlauchanschlüsse öl- luft- oder wasserführender Systeme. Leider völlig ungeeignet für Zylinderlaufbuchsen oder Gleitlager, wie vielfach in alten Plänen empfohlen! Scharfkantige Kristalle des Zinkanteils im Gefüge verursachen abrasive (Schleifkorn-)Effekte mit der Folge einer geringen Lebensdauer solch einer Lagerkonfiguration im Einsatz!

Wir kommen sodann zum zweithäufigsten Material, das im Eisenbahnwesen verbaut wird: **Holz**. Allerdings, nur geschichtlich gesehen! Denn während der immense Holz hunger des frühen Eisenbahnbaus im 19. Jahrhundert durch gigantischen Waldeinschlag ganze Landschaften verändert und bis heute geprägt hat, muss man die aktuel-



Da wird der Modellbauer zum Chemiker: Flaschen mit Reaktionskomponenten, Trennwachs und Reinigungsmitteln werden vorgehalten, dazu noch Glasseide und Carbongewebe und zur Verarbeitung die grammgenaue Digitalwaage nebst Rührstäben, Bechern und Pinseln. Und, am wichtigsten: der Schutz der Gesundheit mit Handschuhen, Einmalkittel und Atemschutzmaske! Als Produkt sehen wir das eben aus der siebenteiligen Negativform geholte Führerhaus einer KAELBLE- Zugmaschine für Straßenroller.

le, moderne Eisenbahn mittlerweile als nahezu holzfrei bezeichnen. Aber, wir bauen ja gerade die alte, verschwundene, romantische Eisenbahn mit allem Drum und Dran gerne nach! Und so begegnet uns dieser Werkstoff nicht nur bei der Verwendung für Schwellen im Gleisbau, sondern auch bei Gebäuden und Brücken, Leitungs- und Lampenmasten, und natürlich bei den Aufbauten der frühen Güterwagen-Typen, die bis in die Siebzigerjahre unterhal-



Ausblick: Untrennbar zu einem Materiallager gehört ein Werkzeug zum Ablängen in räumlicher Nähe, das auch die größten vorkommenden Abmessungen schluckt. Damit sind wir aber schon beim nächsten Thema unserer Reihe „Parkbahn Basics“, das uns eine ganze Weile beschäftigen wird: „Die Werkstatt des Parkbahners“!

ten wurden. Außerdem können wir z.B. schwierig geformte Triebfahrzeug-Gehäuse oft sehr komfortabel und ausnehmend stabil in Holzbauweise nachvollziehen. Das Gebot einer absoluten Materialtreue steht ja für den Modellbauer nirgends festgeschrieben. Im Gegenteil, jeder noch so faule Trick sollte uns recht sein, wenn wir damit flott und sicher zu einem überzeugenden Ergebnis kommen! Denken wir nur an die Flugmodellbauer, die ihre kerosingetriebenen Jets mit silbrig glänzender, vorbildgetreu nietenbewehrter und betriebsverschmutzter, gealterter Oberfläche durch die Lüfte jagen. Die Struktur besteht (Gewichtsgründe zwingen dazu) aus superleichtem Balsaholz! Was viele nicht wissen: feinporige Holzsorten, insbesondere Buche, eignen sich neben Weißmetall auch als hervorragender Gleitpartner für ungehärtete Wellen. Solche Lager blicken auf umfangreiche Verwendung bei Großgerät, insbesondere im Steinbruchgewerbe zurück. Moderate Drehzahl, große Dimensionen und damit niedrige Lagerdrücke (wie auch im Modellbau gewährleistet) machen es möglich. Wobei wir sehen, dass dieser im Parkbahnbereich bisher etwas vernachlässigte Werkstoff nicht nur für statische Bauten, sondern für durchaus hochwertige Anwendungen im Maschinenbau taugt. So ein Buchenholzlager, längs zur Faserrichtung mit Spiel von mehreren Zehnteln Millimeter gebohrt, evtl. auch teilbar ausgeführt, lagert eine Blankstahlwelle über viele Jahre praktisch verschleißfrei, tropfenweise Ölschmierung reicht aus!

Was den Eisenbahnbau noch seit seinen Anfängen begleitet ist **Gummi**, ein ganz besonderes Naturprodukt mit unvergleichlichen Eigenschaften. Die vielfältigen Anwendungen für Dichtungen, Achsabfederungen und drehelastische Antriebe, Motorlagerungen, Schwingungsdämpfung, Faltenbälge und Unterlegplatten sogar beim Gleisbau brauchen wir gar nicht weiter zu diskutieren. Was aber findet Eingang in unsere Lagerhaltung? Die Bevorratung von Plattenmaterial in versch. Stärken von 2 bis 20 mm Dicke und Shore-Härten von 50 bis 70 hat sich

bei mir sehr gut bewährt. Eine zuverlässige Verklebung, auch mit Metall, gelingt ganz simpel mit zweikomponentigem Epoxy! Wer noch tiefer eindringen möchte, greift zu flüssig lieferbaren **Polyurethan-Elastomeren**, die den Guss auch komplexerer Formen, z.B. Spezialdichtungen, in selbstgefertigten Formen aus Stahl oder Aluminium ermöglichen!

Damit sind wir gleichzeitig schon bei der letzten bedeutenden Stoffgruppe unseres Lagers gelandet: den **Kunststoffen**. Heute dazu nur so viel, wir wollen ja „kurz und bündig“ bleiben: Ein paar Rollen diverser Glasfasergewebe, Trennwachs und ein Vorrat an **Epoxidharz** zum Laminieren stehen unserem Materiallager sehr gut zu Gesicht! Für Klein- und Zierteile, insbesondere aber für vorbildgetreue Lagerdeckel und Schilder empfiehlt sich außerdem das ebenfalls zweikomponentige PU-Gießharz, auch als „**Resin**“ bekannt. Näheres zur Verarbeitung folgt in einer

späteren Folge unserer Fortsetzungsreihe in der **GARTENBAHNEN**, wobei wir uns nächstens mit dem Komplex „Die Werkstatt des Parkbahners“ beschäftigen werden. Ein umfangreiches Thema, das, selbst noch so kompakt bearbeitet, mehrere Episoden beanspruchen wird!

Anzeige

ZUKUNFT SCHON HEUTE

WABECO Dreh-, Bohr- und Fräsmaschinen

Made in Germany

Fräsmaschinen  
ab 2.499,00 Euro

Drehmaschinen  
ab 2.499,00 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

# TERMINE

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

Stand 02.01.2020 – 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: 0173/9 68 60 01  
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 Loksuppen im Ahnepark informieren! Fahrzeit regulär 14.00 bis 18.00 Uhr. Der Dampfbahnclub im Internet: www.dbcvellmar.de  
Fahrtage 2020: 12.04.: Andampfen/Ostern; 26.04.; 10.05.; 24.05.: Parkfest; 31.05.: Pfingstsonntag; 14.06.; 28.06.; 12.07.; 26.07.; 09.08.; 23.08.; 06.09.; 20.09.; 04.10. (13.30 bis 16.30 Uhr); 11.10. (13.30 bis 16.30 Uhr); 18.10.: Abdampfen (13.30 bis 16.30 Uhr).

## 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, mind. 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 Kleinfurst 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 Viktoria-brunnen, Max-Schwarz-Straße, 56112 Lahnstein.

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

**Mitfahrreisenbahn-Koblenz;** am DB Museum (5 und 7 ¼ Zoll)

Betrieb zu den Öffnungszeiten des Museums. An allen Fahrtagen gibt es im Museum ein Rahmenprogramm. Die Mitfahrreisenbahn-Koblenz freut sich auf Ihren Besuch! 56073 Koblenz; Schönbornsluster Str. 14. Weitere Infos unter www.mitfahrreisenbahn-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 Dampflok fährt die Diesellokomotive.

Fahrtage 2020: 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 Diesellok.

**Die Eisenbahnfreunde Littfetal e.V.;**

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

**Dampfbahn Leverkusen;** Anlage in Leverkusen-Wiesdorf im Stadtpark. Spur 5 und 7, Min. Radius: 11,5 m, Anlage z. Zt. ca. 380 m (wird erweitert). 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. Termine und weitere Infos unter www.dbc-rhein-main.de oder +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)6854 8029642 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 (Ebnet).

**Eisenbahn-Freunde Bad Schönborn;** Freilichtmuseum für Eisenbahnenwesen und Eisenbahngeschichte, Personen befördernde Gartenbahnen und Anlagen verschiedener Baugrößen. Unsere Züge sind mit Dampf, Benzin und Strom unterwegs. Auf dem Hügel drehen die LGB Züge der Spur IIm ihre Runden. Auf dem weitläufigen Gelände kann auf Entdeckungsreise zu unseren historischen Exponaten aus der Eisenbahngeschichte gegangen werden.

Eisenbahnfreunde Bad Schönborn, Professor-Kurt-Sauer-Straße, 76669 Bad Schönborn – Bad Mingolsheim, 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 allen Fahrtagen gesorgt. Gastfahrer sind immer herzlich willkommen. Homepage: www.mec-balingen.de, E-Mail: mec.balingen@gmx.de. Alle Veranstaltungen finden auf dem Vereinsgelände statt.

Fahrtage 2020: 3. Mai, 7. Juni, 2. August, 6. September, 4. Oktober von 10.30 bis 17.00 Uhr; 18.–19.7.2020 ab 10.00 Uhr: Dampfmodellbautreffen und Schwäbisches-Schweizerisches Straßendampftreffen

**Dampfbahnfreunde Ötisheim;** Reguläre Fahrtage von 11.00 bis 17.00 Uhr für Publikum, Gastfahrer ab 10.00 Uhr oder nach Absprache. Für Gastfahrer im Regelfall ab 10.00 Uhr.

Homepage: www.dampfbahnfreunde-oetisheim.de; Ansprechpartner: Michael Schuster, Tel.: +49(0)162 6015011, E-Mail: michael.sal28@live.com

**Dampfbahner Plochingen e.V. – Parkbahn in den Neckarauen;** Am Bruckenbach 16, 73207 Plochingen. Homepage: www.dampfbahner.de, E-Mail: info@dampfbahner.de, Infotelefon: +49(0)7153/899522. Fahrbetrieb an jedem Sonn- & Feiertag von Ostermontag bis Anfang Oktober 11.00–18.00 Uhr. Vom 02. bis zum 06.09.2020: Dampfspektakel Plochingen

**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). Vom 28.08. bis zum 02.09.2020: Dampflokfest Sindelfingen

**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.;** Fahrtage 2020: 01.05. von 14.00 bis 17.00 Uhr, Saisonöffnung, Publikumsfahrt; 03.05. von 14.00 bis 17.00 Uhr, Publikumsfahrt; 16.05. von 10.00 bis 18.00 Uhr, Publikumsfahrt, Modellbahntage MBC; 17.05. von 10.00 bis 17.00 Uhr, Publikumsfahrt, Modellbahntage MBC; 07.06., 21.06. von 14.00 bis 17.00 Uhr,

Publikumsfahrt; 04.07. von 14.30 bis 19.00 Uhr, Grillfest Pfeifenclub Schäffler; 05.07. von 14.00 bis 17.00 Uhr, Publikumsfahrt; 19.07. von 13.00 bis 17.00 Uhr, Publikumsfahrt, CSU Sommerfest; 02.08., 16.08., 06.09., 20.09., 04.10., 18.10. von 14.00 bis 17.00 Uhr, Publikumsfahrt; 29.11. von 13.00 bis 18.00 Uhr, Weihnachtsmarkt der Vereine; 31.12. von 13.00 bis 16.00 Uhr, Silvesterfahrt.

Hinweis: Unsere 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 Büschel Tel. +49(0)8802/8285. Homepage: www.diebockerlbahner.de, E-Mail: info@diebockerlbahner.de, Bockerlbahn an der Tiefstollenhalle/Bergbaumuseum in 82380 Preißenberg.

**Schwäbischer Eisenbahnverein Dampfbahn Kürnbach;**

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

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

**IGS-Interessengemeinschaft Sontheim – Abteilung Eisenbahn;**

Personenbefördernde Gartenbahn in 5" mit einer Gleislänge von 400 m. Adresse: Jakob-Häfeleweg 23, 89567 Sontheim. GPS – Position: 48°33`13,8" N.: 10°17`10,1" E

Fahrtage von April bis Oktober jeden 1. Sonntag im Monat von 11.00–17.00 Uhr. Gastfahrer sind jederzeit nach vorheriger Anmeldung willkommen. Info: Michael Baumann: +49(0)173/1801245 oder +49(0)7325-6867; Fred Fiedler: +49(0)160/97445797

## PLZ 90000 – 99999

**Modellbauverein Naila – Parkeisenbahn Froschgrün e.V.;**

Anlage: Parkeisenbahn Froschgrün/Naila, 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 2020 im Parkeisenbahn Froschgrün/Naila: Spuren: 5 Zoll, Strecke: 1.192 m, davon 1.000 m Fahrstrecke (zweigleisig), Beginn: 10.05.2020, Fahrsaison: jeden Sonntag bei schönem Wetter, Ende: 04.10.2020, Zeiten: 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr. 03.05.2020: Eisenbahnfest – Andampfen – im Froschgrüner Park in Naila ab 13.00 Uhr

Dampfstammtisch jeweils am 3. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr im Versammlungslokal 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.

Fahrtage 2020: 21.–22. März, Modellbauausstellung Mainschleifenhalle Volkach; 26. April, Andampfen; 17. Mai, Güterzugtreffen; 19. Juni, Nachtdampf-Sonnwendfeuer; 19. Juli, 5" Zolltreffen-Sommerfest; 8. August, Ferienpass; 4. Oktober, Abdampfen. Fahrbetrieb von 11.00 bis 17.00 Uhr. Anmeldung erwünscht.

## 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 2020: 12. April 14.30 bis 17.30 Uhr; 19. April 10.00 bis 17.00; 26. April 14.30 bis 17.30 Uhr; 10. Mai 14.30 bis 17.30 Uhr; 17. Mai 10.00 bis 17.00 Uhr; 31. Mai 14.30 bis 17.30 Uhr; 14. Juni 14.30 bis 17.30 Uhr; 28. Juni 20.00 bis 21.30 Uhr; 9. Juli, 12. Juli, 16. Juli, 19. Juli, 23. Juli, 26. Juli, 30. Juli 20.00 bis 21.30 Uhr; 2. August, 6. August, 9. August, 13. August, 16. August 20.00 bis 21.30 Uhr; 30. August, 6. September, 20. September, 4. Oktober, 18. Oktober 14.30 bis 17.30; 5. Dezember 14.00 bis 16.30 Uhr.

**Modelleisenbahn Club Einsiedeln (MECE);** Fahrbetrieb jeweils von 10.00–16.00 Uhr. 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. Weitere Infos zu allen Anlässen findet man unter [www.mece.ch](http://www.mece.ch).  
 Fahrtage 2020 auf der Gartenbahn-Anlage Blatten: 03.05. Saisonöffnung; 10.05. Muttertags-Fahrtage; 31.05. Fahrtage; 05.07. Fahrtage; 06.09. Fahrtage; 04.10. Letzter Fahrtage.  
 31.07. bis 02.08.: Jubiläumsfest. Sommerfest mit Nachtfahren am Freitag- und Samstagabend, sowie Gastloks aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Eröffnung der Erweiterung.  
 08.03.2020: 19. Einsiedler Modellbörse. Von 09.30 bis 16.00 Uhr im KKZ Zwei Raben, Hauptstrasse 20, 8840 Einsiedeln. Börse für Bahnen und Autos aller Spurweiten, Ersatzteile, technische Spielsachen. Ausstellung von Gartenbahn-Modellen und Sonderausstellung 35 Jahre MECE. Die große Eisenbahn-Anlage (Spur 0, 0m, 0e) des MECE ist in Betrieb. Eintritt frei. Auskunft und Tischreservation bei Börsenchef Stefan Casanova, Tel. +41 79 635 59 32.

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

**Ysebaehni-am-rhy;** Homepage: [www.ysebaehni-am-rhy.ch](http://www.ysebaehni-am-rhy.ch)

**Swiss Vapeur Parc;** CH 1897 Le Bouveret  
 Streckenlänge: 1500 m, Spurweite: 5" und 7¼". Öffnungszeiten und Auskünfte: Telefon: +41(0)24 481 44 10; Fax: +41(0)24 481 54 70, Homepage: [www.swissvapeur.ch](http://www.swissvapeur.ch), E-Mail: [info@swissvapeur.ch](mailto: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](http://www.gartenbahn-staufen.ch)

**WBF-Wald-Bahn-Felben;** Private 7 Zoll Feldbahneranlage mit Diesellohre 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](http://www.pbkf.ch), Email: [info@dmbb.ch](mailto:info@dmbb.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)699 11329681, [info@minidampftirol.at](mailto:info@minidampftirol.at). Adresse: Barwies 345b, A 6414 Mieming. Weitere Informationen und Termine auf der Homepage: [www.minidampftirol.at](http://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](http://www.dbc-graz.at).

**Gartenbahn im Eisenbahnmuseum Strasshof;** Fahrbetrieb auf Spur 5 und 7 vom 1. April bis 26. Oktober jeden Sonn- und Feiertag von

10.00–17.00 Uhr. Gäste sind willkommen, um Anmeldung wird gebeten. Adresse: A 2231 Strasshof, Sillerstraße 123. Weitere Informationen: [www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com](http://www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com), E-Mail: [office@eisenbahnmuseum-heizhaus.com](mailto:office@eisenbahnmuseum-heizhaus.com), Tel.: +43(0)2287/3027; (Fax +43(0)2287/3027-4)

## 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](http://www.smpd.cz)

## Belgien

**Stoomgroep Turnhout;** Informationen: [www.stoomgroep.be](http://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 +32471361378. Clubhaus: +3223766996. Termininformationen auf der Homepage: <http://ptvf.fte2.org>

## 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](http://www.modelparken.dk), E-Mail: [mail@modelparken.dk](mailto:mail@modelparken.dk)

## Italien

**Erlebnisbahnhof Naturns in Südtirol;** Gartenbahn mit Dampf- und Dieselloks in 7¼ Zoll, Fuß- und Hebeldräse. Ausstellungen zur Rhätischen Bahn, Laaser Marmorbahn und Brenner Basistunnel, sowie jeden Sonntag ein anderer Eisenbahnfilm.  
 Öffnungszeiten 2020: 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](mailto:info@eisenbahn.it), Homepage: [www.eisenbahn.it](http://www.eisenbahn.it)

## 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](http://www.mvtwente.nl). E-Mail: [info@mvtwente.nl](mailto:info@mvtwente.nl)

**Stoomgroep Zuid – Vereinsanlage Breda;** Tisch-Anlage für Spur 1, einen geständerten 3,5"/5" Rundkurs und eine ebenerdige 5" und 7¼" Anlage. Gastfahrer sind willkommen. Aktuelle Informationen, Anreisepfad und Kontakt: [www.stoomgroepe Zuid.nl](http://www.stoomgroepe Zuid.nl)

Termine und Änderungen bitte melden an: [mannek@neckar-verlag.de](mailto:mannek@neckar-verlag.de). Die Veröffentlichung ist kostenlos.

Anzeige



Best.-Nr. 9864  
 Preis € 98,-

Dipl.-Ing. Joachim Uhlig

### Das SBB-Krokodil Be 6/8 III eine Bauanleitung

Der Bauplan des Modells SBB-Krokodil Be 6/8 III beinhaltet sage und schreibe 25 Planzeichnungen im Format DIN A2, Stücklisten aller benötigten Teile und ein umfassendes Begleitheft (32 Seiten, DIN A4, farbig) mit detaillierter Baubeschreibung.

Neckar-Verlag GmbH • 78045 Villingen-Schwenningen  
 Telefon +49 (0)77 21 / 89 87-38 • [bestellungen@neckar-verlag.de](mailto:bestellungen@neckar-verlag.de) • [www.neckar-verlag.de](http://www.neckar-verlag.de)

# **GARTEN BAHNEN**





Foto: Markus Baum

Der Winter 2018/19 brachte in Augsburg ausreichend Schnee, um auf unserer 5-Zoll-Anlage einen Schneeräumeinsatz bei einigermaßen erträglichen Temperaturen durchzuführen. Ein schon älterer Anbauschneepflug wurde an den Schlepptender der ÖBB-570 von Siegfried Baum angebaut und mit der BR 95 6678 (ex. Tierklasse „Büffel“) geschoben. Das Vorbild, die nicht betriebsfähige Museumslok BR 95 6676 (ex. Tierklasse „Mammut“) wird dieses Jahr 100 Jahre alt (4. Februar 1920 Werksprobefahrt bei Borsig/Berlin)!

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).

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.

## PLZ 1...

**7¼ Zoll Dampflok von Zimmermann**, gebraucht, BJ 2013, inkl. 1 km Schienen und Weichen, Preis VB bzw. 50% vom Neupreis, Beladungsmöglichkeit vorhanden, Tel. 015771447057 101



**Diema Diesellok aus 1960ern** mit 5 Loren Motor neu! 1994 restauriert, Preis VB 18.000,-, Tel. 015771447057 102



## PLZ 2...

**Verkaufe Balson Ed 3/4, 7¼ Zoll**, ca. 100 kg, 37 Betriebsstunden. Elektrische Lampen in Originalgröße. Sehr guter Pflegezustand. Standort: Hamburg. Mindestradius 6 m. Festpreis € 20.000,-. Tel. 0049 (0)407903486 oder 0049 (0)16097082121 201



**Preußische G8 mit Tender zu VERKAUFEN.** Wg. Platzmangel, total neuwertige, top gepflegte Dampflokomotive Preußische G8 mit Tender aus Sammlung zu VERKAUFEN. NP: EUR 29.690,-. VP: Verhandlungssache. Hersteller: Dampf Zimmermann. Kontakt: A. Winterling, DampfisenbahnG8@gmail.com 202



## PLZ 6...

**Verkaufe „LION“** Spur 5, Maßstab 1:11, Kupferkessel, Kohlegefeuert, Plungerpumpe, Injektor und Handpumpe im Tender, Zustand neu, Preis 5.600,- € VHB und Infos unter abcsilke@web.de oder Tel. 06352 2368 601



**Personenwagen, Spur 127 mm**, Schmalspurmaßstab Pfalzbahn mit Inneneinrichtung aus Holz, sauber gebaut, sehr detailliert, Zustand 1a. Preis 1.550,- € VHB. Tel. 06352 2368 oder abcsilke@web.de 602



## PLZ 7...

**Verkaufe 5 Zoll Lokomotiven**  
1. Dampflok BR-24 mit Tender / 2. E-Lok 169003-1, 24V mit Akkus + Fernsteuerung / 3. VR-60 E-Lok mit Akkus + Fernsteuerung / 4. E-Triebwagen ET19411 mit Akkus + Fernsteuerung / 5. Schöma-60-Lok mit Akkus + Fernsteuerung. Alle Loks mit Beleuchtung vorne und hinten. Preise auf Anfrage, Tel. 07157-3726; bo.arndt@t-online.de 701

**Verkaufe 3-teilige F 7 in 5 Zoll Spur** (ohne Antrieb! Wird von separatem Motorwagen bzw. Lok geschoben / Motorwagen nicht enthalten) / Gehäuse GFK / Lackierung „Santa Fe“ / LüP 4.020 mm / 3 Transportkisten / eingebaut sind zwei Röhrenlautsprecher mit Verstärker für Sound-Betrieb / Knupper-Drehgestelle / Modelle im Detail noch nicht fertig gestellt / VB 5.500,- Euro für Selbstabholer / Telefon 07161/57797 bzw. michael.karl.ott@web.de. 702



## Österreich ...

**Suche Boiler** für meine in Holland nach holländischen Plänen gebaute 5 Zoll BR 64. Kupferboiler bevorzugt. Eberhard Waechter, eberhard.waechter@aon.at, 0043 664 5110262 A01

Anzeige

## Prospekt Hobby und Freizeit

Dieser Ausgabe liegt unser Neuheiten Prospekt bei.  
Sie möchten unser komplettes Buch- und Bauplanverzeichnis?  
Dann fordern Sie jetzt unverbindlich und kostenlos den aktuellen Prospekt Hobby und Freizeit unter  
bestellungen@neckar-verlag.de an.

**NV**  
Neckar-Verlag

ANZEIGEN- UND  
REDAKTIONSSCHLUSS

**GARTEN  
BAHNEN**

2/2020 ist der  
01.04.2020

## Jahresabonnement / Geschenkabonnement

- GARTENBAHNEN** erscheint vierteljährlich
- Journal Dampf & Heißluft** erscheint vierteljährlich

Bestellung eines **Jahresabonnements** ab Heft \_\_\_\_\_  
Bitte senden Sie mir bis auf Weiteres die oben ausgewählte Zeitschrift zu.  
**Eine Kündigung ist jederzeit möglich. Zuviel bezahlte Beträge für noch nicht erschienene Ausgaben werden vom Verlag zurückerstattet.**

Bestellung eines **Geschenkabonnements** ab Heft \_\_\_\_\_  
Ich möchte die oben ausgewählte Zeitschrift zu den genannten Bezugspreisen frei Haus verschenken. Einen Geschenkgutschein erhalte ich zusammen mit der Rechnung.

	<b>GARTENBAHNEN</b> erscheint vierteljährlich		<b>Journal Dampf &amp; Heißluft</b> erscheint vierteljährlich	
	Inland	Ausland	Inland	Ausland
Einzelheft	€ 7,60	€ 7,60	€ 8,50	€ 8,50
Jahresabo Print oder Digital	€ 28,-	€ 30,-	€ 32,40	€ 36,40
Jahresabo Print und Digital	€ 29,50	€ 31,50	€ 33,90	€ 37,90
2-Jahresabo Print oder Digital	€ 56,-	€ 60,-	€ 64,80	€ 72,80
2-Jahresabo Print und Digital	€ 59,-	€ 63,-	€ 67,80	€ 75,80

*Abopreis inkl. Versandkosten / Einzelheftbestellungen zzgl. Versandkosten*

Digital-Abonnements können nur direkt über unseren Onlineshop bestellt werden.

Adresse des Auftraggebers:

Vor- und Nachname

Straße

PLZ Ort

E-Mail

Datum und rechtsverbindliche Unterschrift

**Das Geschenkabonnement soll folgende Person erhalten:**

Vor- und Nachname

Straße

PLZ Ort

**Das Geschenkabonnement verlängert sich jedes Jahr automatisch, kann aber jederzeit gekündigt werden.**

## Private Kleinanzeigen (bis 8 Zeilen kostenlos)

Bitte veröffentlichen Sie nachstehende **private** Kleinanzeige in der nächsterreichbaren Ausgabe von

- GARTENBAHNEN** erscheint vierteljährlich
- Journal Dampf & Heißluft** erscheint vierteljährlich
- Bitte ankreuzen, wenn die Anzeige mit Bild erscheinen soll. Je Bild € 5,- zusätzlich.

Ich weiß, dass die **Veröffentlichung ausschließlich nach Zahlungseingang** erfolgt. Die Art der Zahlung ist umseitig angekreuzt.

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

In eine Zeile passen durchschnittlich 34 Anschläge (Buchstaben, Ziffern, Satzzeichen, erforderliche Zwischenräume = jeweils 1 Anschlag).  
**Bis 8 Zeilen kostenlos**, jede weitere Zeile € 2,50. Mit Foto zusätzlich € 5,-.

## Adressänderung / Buchbestellung / Prospektanforderung

Meine Adresse hat sich geändert ab \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Vor- und Nachname

\_\_\_\_\_

Straße

\_\_\_\_\_

PLZ Ort

\_\_\_\_\_

Kundennummer

Ich bestelle aus dem Programm der Neckar-Verlag GmbH

Menge	Best.-Nr.	Titel	Preis €

**Kostenloses Leseexemplar der Zeitschrift anfordern:**

- Journal Dampf & Heißluft
- Gartenbahnen

**Prospekte kostenlos anfordern:**

- Hobby und Freizeit
- Kunst
- Feuerwehr
- Schule

Datum und rechtsverbindliche Unterschrift

**Bitte beachten Sie:**  
Die Versandkosten von € 4,90 gelten nur für Sendungen innerhalb Deutschlands.  
Versandkosten bei Sendungen ins Ausland erhalten Sie auf Anfrage.

**Ihre Vorteile beim Bezug im Abonnement**

- Frei-Haus-Lieferung (Zustellung ist bereits im Vorzugspreis enthalten)
- 3 Tage vor Erstverkaufstermin in Ihrem Briefkasten
- Abonnement ist jederzeit kündbar

Bestellschein ausschneiden, in einen Umschlag stecken und einsenden an:

**Neckar-Verlag GmbH  
Klosterring 1**

**78050 Villingen-Schwenningen**

**Die Gebühr für das Jahresabonnement / Geschenkabonnement zahle ich:**

nach Rechnungserhalt

per **Kreditkarte**  **VISA**  **MasterCard**

Karten-Nr.: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

gültig bis: \_\_\_\_\_ Prüzfiffer: \_\_\_\_

Ich/wir willigen ein, über Neuheiten im Bereich Hobby und Freizeit vom Neckar-Verlag zusätzlich per E-Mail informiert zu werden.

Meine E-Mail lautet: \_\_\_\_\_

**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 und Freizeit per Post zu informieren. Ihre Adresse sowie die E-Mail-Adresse geben wir an unseren Versanddienstleister weiter. Sie können der Verwendung Ihrer Daten jederzeit widersprechen, es fallen keine Kosten an. Unsere Datenschutzbestimmungen finden Sie unter [www.neckar-verlag.de](http://www.neckar-verlag.de).

**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 und Freizeit per Post zu informieren. Ihre Adresse sowie die E-Mail-Adresse geben wir an unseren Versanddienstleister weiter. Sie können der Verwendung Ihrer Daten jederzeit widersprechen, es fallen keine Kosten an. Unsere Datenschutzbestimmungen finden Sie unter [www.neckar-verlag.de](http://www.neckar-verlag.de).

Bestellschein ausschneiden, in einen Umschlag stecken und einsenden an:

**Neckar-Verlag GmbH  
-Anzeigenabteilung-  
Klosterring 1**

**78050 Villingen-Schwenningen**

Vor- und Nachname

Straße

PLZ Ort

E-Mail

Datum und rechtsverbindliche Unterschrift

**Der Betrag in Höhe von \_\_\_\_\_ EUR wird bezahlt:**

nach Rechnungserhalt

per **Kreditkarte**  **VISA**  **MasterCard**

Karten-Nr.: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

gültig bis: \_\_\_\_\_ Prüzfiffer: \_\_\_\_

**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 und Freizeit per Post zu informieren. Ihre Adresse sowie die E-Mail-Adresse geben wir an unseren Versanddienstleister weiter. Sie können der Verwendung Ihrer Daten jederzeit widersprechen, es fallen keine Kosten an. Unsere Datenschutzbestimmungen finden Sie unter [www.neckar-verlag.de](http://www.neckar-verlag.de).

Bestellschein ausschneiden, in einen Umschlag stecken und einsenden an:

**Neckar-Verlag GmbH  
Klosterring 1**

**78050 Villingen-Schwenningen**

Ich/wir willigen ein, über Neuheiten im Bereich Hobby und Freizeit vom Neckar-Verlag zusätzlich per E-Mail informiert zu werden.

Meine E-Mail lautet: \_\_\_\_\_

Vor- und Nachname

Straße

PLZ Ort

E-Mail

Datum und rechtsverbindliche Unterschrift

**Die Bezahlung erfolgt:**

nach Rechnungserhalt

per **Kreditkarte**  **VISA**  **MasterCard**

Karten-Nr.: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

gültig bis: \_\_\_\_\_ Prüzfiffer: \_\_\_\_



„FLOR76“

# Kunst auf dem Kühlwagen



## Gartenbahn trifft Graffiti

ende Pokemon-Drache rundete dann das Gesamtbild ab. Herausfordernd waren insbesondere die Eisenprofile, die mich doch das ein oder andere Mal fast in die Verzweiflung getrieben haben. Das Graffiti wurde mit Acryl- und Lackmarkern aufgemalt. Nachdem die zugehörigen Beschriftungen angebracht wurden, war der Kühlwagen dann fertig und zieht seitdem die neugierigen und überraschten Blicke auf sich, wenn er auf den Anlagen seine Runden dreht. Auch wenn Graffiti auf Zügen in der realen Welt doch recht präsent ist, so sind (handgemalte) Wagons in kleinem Maßstab wohl eher die absolute Ausnahme und vorliegend ein absolutes Unikat.

Da ich ausschließlich Graffiti auf legalen dafür vorgesehenen Wänden bzw. Auftragsarbeiten sprühe, war es schon etwas Besonderes einen Waggon (wenn auch in kleinerem Maßstab) dann zum ersten Mal in Bewegung über die Gleise rattern zu sehen.

Der Wagen wurde ursprünglich von Willi Schlemmer erbaut und dürfte mittlerweile gut 12 Jahre alt sein. Der Wagen in der Spur 5 Zoll und Maßstab 1:11 befindet sich nun in der dritten Hand im Besitz meines Nachbarn Jürgen Kray vom DBC Rhein-Main.

Der Kühlwagen war ursprünglich rein weiß. Das Graffiti wurde mit Acryl-Markern in verschiedenen Lagen aufgetragen. Durch die unzähligen undankbaren Rillen und Profile in Kombination mit den zwangsläufigen Trocknungsphasen hat sich die Bearbeitungszeit über mehrere Monate erstreckt. Die reine Arbeitszeit betrug letztendlich wohl so um die 8 bis 10 Stunden.

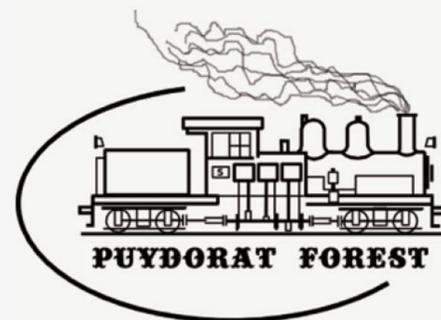
► Fotos: „Flor76“

► Internet: [www.flor76.com](http://www.flor76.com)

Ich habe bzw. hatte so viel mit Gartenbahnen zu tun, wie mein Nachbar mit Graffiti, nämlich gar nichts. So war es wohl ein glücklicher Zufall, dass ich nach dem Umzug in die neue Wohnung nach ein paar Wochen den Herrn von Gegenüber kennenlernte. Von meinem Zimmer hatte ich schon mal einen Blick in seinen Garten erhaschen können, die Funktion der dort verlegten Gleise konnte ich zunächst aber nur erahnen. Bereits im ersten Gespräch am Gartenzaun kamen die jeweiligen Hobbies zur Sprache. Dankenswerterweise bekam ich direkt angeboten, die Seitenwand seiner Garage mit meinem Graffiti zu verschönern. Schnell wurde daraus die Idee geboren, das Ganze auch in einem kleinen Maßstab auf die Schiene zu bringen. Als Schönwetter-Sprüher ist der Winter für mich Saure-Gurken-Zeit, dementsprechend kam mir die Gestaltung des Kühlwagens als Winterprojekt ganz gelegen. Als Schriftzug wählte ich den Nachnamen meines Nachbarn, aber in umgekehrter Buchstabenfolge um eine kleine, aber nicht zu offensichtliche Anspielung auf den Besitzer zu haben. Da es sich um einen Kühlwagen handelt, erschien es mir nur logisch, die Buchstaben in einem kühlen, eisigen Blau zu gestalten. Der feuerspei-

# Vom „Tortillard“ zur Touristikbahn –

## ein Reisevorschlag in den Süden Frankreichs



*PETER BICKEL*

### Das Departement Tarn ...

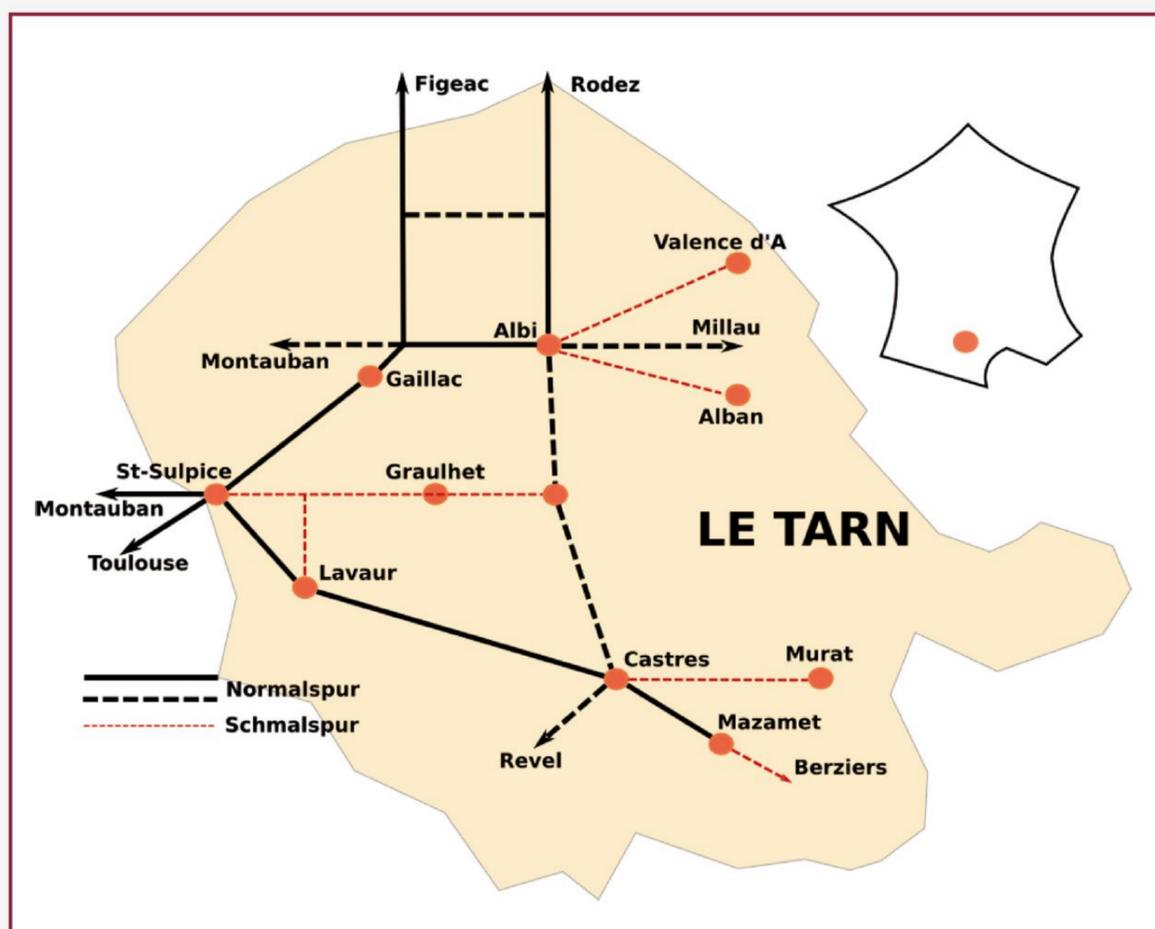
**D**er Tortillard – die Bimmelbahn, von der hier die Rede sein wird – verkehrte um 1900 herum zwischen Réalmont über Laboutarié, Graulhet und La-Ramière nach St-Sulpice. Alles Namen, die Ihnen bekannt vorkommen müssen, schließlich erscheinen sie täglich in den Nachrichten ... Spaß beiseite: Wir sind in Südfrankreich und da nicht weit vom Ende der Welt im abgelegenen Departement Tarn. Die Bahn hatte damals einige Bedeutung, ist aber vor nun gut achtzig Jahren spurlos verschwunden und vor fünfzig als Touristikbahn wieder auferstanden.

Und sie hätte mich auch nicht zum Schreiben angeregt, wenn sie nicht eine der ganz wenigen Lokalbahnen nach System Decauville gewesen wäre. Sie erinnern sich: In den ersten beiden Heften von Gartenbahnen 2017 berichtete ich von der Betteravière, der Zuckerrübenbahn von Pithiviers nach Toury im Herzen Frankreichs. Paul Decauville, der Erfinder der Feldbahn, baute sie auf eigene Rechnung. Er wollte zeigen, dass sein System zwar eine Sparbahn war, aber doch leistungsfähig genug für lokale Verbindungen. Zur Erinnerung: Spurweite 60 Zentimeter, als Tramway am Rand der Straße verlegt, kompakte Loks mit zwei oder drei Achsen und 10 bis 15 Tonnen Gewicht, dazu Rollmaterial für Passagiere und Güter. Es war ein Baukastensystem mit Lösungen für alle Fälle.

In der gleichen Epoche wie die hier beschriebene Bahn entstand, wurde auch die Postkarte erfunden: Die täglichen Ereignisse wurden die Motive der Fotografen. Die hier eingefügten Bilder aus der Gründerzeit sind also mehr oder weniger gut erhaltene Postkarten. Die Boxkameras für jedermann kamen erst ab 1910 auf den Markt.

... liegt zwischen dem Zentralmassiv und den Pyrenäen am nördlichen Rand des Garonne-Tals. Im Osten liegen die Ausläufer des Zentralmassivs, die Cevennen, das Rhônetal und die Provence, im Westen die Region Aquitaine und der Atlantik. Der Südwesten des Departements profitiert von seiner Nähe zur Metropole Toulouse mit ihrem Angebot an Arbeitsplätzen. Im Südosten steigt das Land gegen die Cevennen auf über 1.000 Meter über Meer an, diese überaus reizvolle Gegend lebt heute in erster Linie vom Tourismus.

Das Departement hat wie viele andere seinen Namen vom wichtigsten Fluss, dem Tarn, der in seinem Oberlauf durch eine wildromantische Schlucht fließt. Hauptstadt des Tarn ist Albi, die zweite große Stadt ist Castres.



*Bahnlinien im Tarn heute;  
gestrichelt: zwischen 1930 und 1970 aufgegebene Strecken*

## Lokalbahnen erschließen die Landschaft

Die Geschichte der Lokalbahnen ist überall die gleiche: Die großen Bahngesellschaften investierten nur dort, wo sie Profite erhofften. Sie verbanden also nur die Städte miteinander und überließen es lokalen Initiativen, die Gebiete dazwischen zu erschließen. Beim Bau herrschte meist Geldmangel, die Kriege von 1870 und 1914 wirkten lähmend und die Krise der zwanziger Jahre entzog mancher Initiative den Boden. Schließlich kam der motorisierte Straßenverkehr viel zu rasch: Viele der Bahnen strichen schon vor dem zweiten Krieg die Segel, die übrigen fielen dem großen Reinemachen in den Fünfziger-, Sechzigerjahren zum Opfer.

Anlass für den Bau von Lokalbahnen gab in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Industrie, die unter den mangelhaften Verkehrsverbindungen litt und auch bereit war, Geld für den Bau bereitzustellen. Aber auch die Landbevölkerung wünschte die Bahn, obwohl sie weder Anlass noch Geld zum Reisen hatte. Es darf also nicht verwundern, dass die Lokalbahnen in den „Sparspurweiten“ 100 und 60 Zentimeter und oft als Straßenbahnen (Tramways) gebaut wurden.

Und sie kamen fast überall zu spät: Erbaut zwischen 1880 und 1920 war für viele die Zeit schon vor dem zweiten Krieg abgelaufen, sie wurden vom Lastwagen verdrängt, nur wenige überlebten den Krieg. Das Schicksal der hier vorgestellten Bahn ist beispielhaft für die meisten Lokalbahnen. Dass die Strecke Pithiviers – Toury bis in die sechziger Jahre betrieben wurde, ist eine Ausnahme. Sie lebte vor allem vom Güterverkehr zu den Zuckerfabriken. Und am Schluss von ihrer Substanz ...



Quelle: Deutsche Fotothek

Das Handwerk der Weißgerberei im Mittelalter



In Graulhet

## Die Weißgerberei von Graulhet

Der Wunsch nach einer Bahnverbindung von Graulhet nach Laboutarié kam vom traditionsreichen Gewerbe der Weißgerberei in Graulhet. Die Weiß- oder Mineralgerber stellen feinste, helle Ledersorten aus Ziegen- und Kalbshäuten her, die hauptsächlich zu vornehmen Lederwaren wie Handschuhen, Etais und Beuteln sowie in der Buchbinderei verarbeitet werden. Ab der Mitte des Jahrhunderts verdrängten nach und nach Fabriken das Handwerk, die Produktion nahm zu. Das Rohmaterial kam aus aller Herren Länder, die Produkte gingen nach Bordeaux und

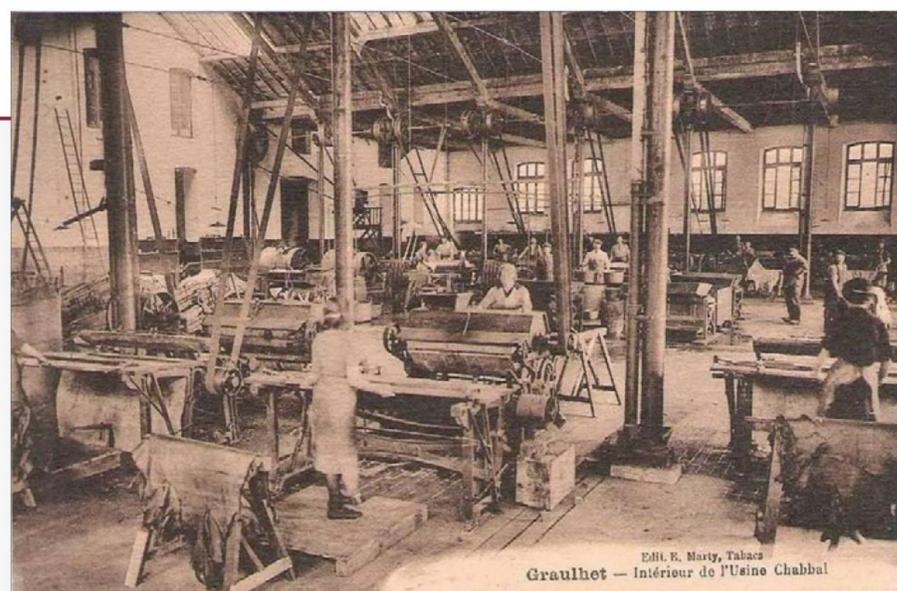
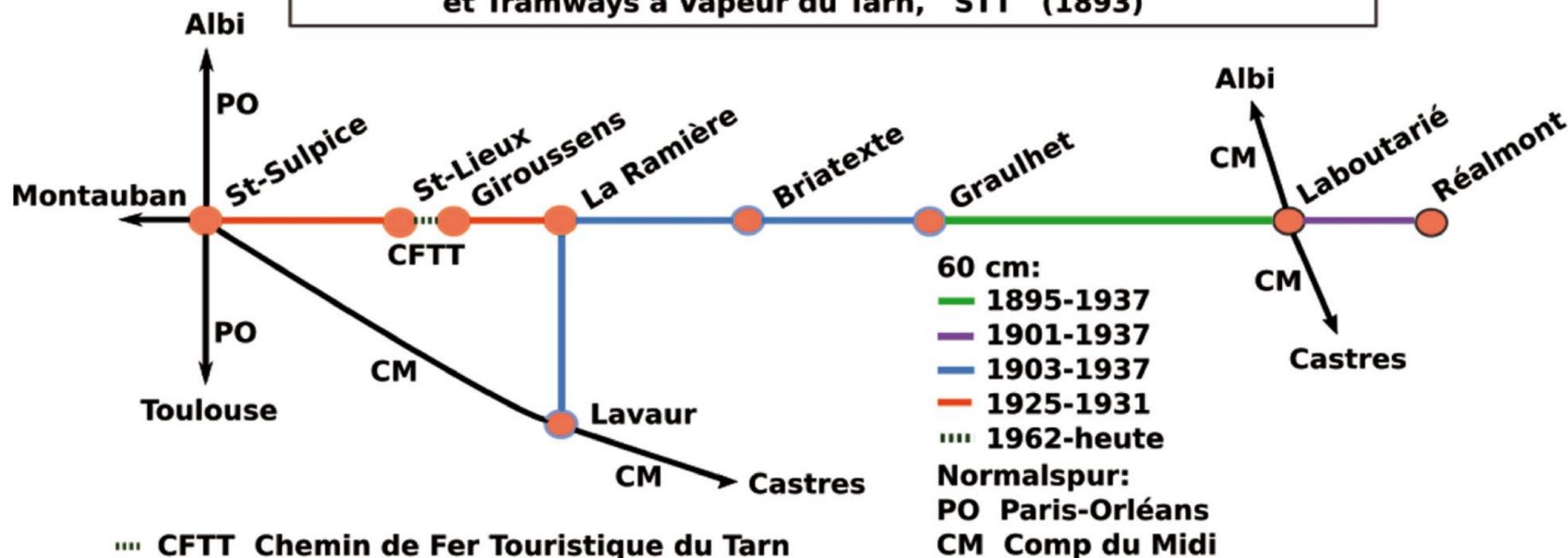
übers Meer und vor allem nach Paris. Aber weiterhin war der Ochsenkarren zur nächsten Bahnstation im 13 Kilometer entfernten Laboutarié die einzige Verbindung. Keine Frage, Graulhet war reif für eine Bahnverbindung: 1895 wurde der Wunsch wahr.

Nach dem Großen Krieg entwickelte sich Graulhet zu einem internationalen Zentrum des Lederhandels. Die Wirtschaftskrise von 1927 unterbrach diese Entwicklung zwar, aber das hochspezialisierte Gewerbe erholte sich und die Bahn genügte den Ansprüchen bald nicht mehr. Und sie konnte dem Straßenverkehr nichts entgegensetzen: zu langsam und zu umständlich. 1937 fuhr sie zum letzten Mal.

## Die Strecke Graulhet – Laboutarié

Bis zum Jahr 1848 baute Frankreich 17.000 Kilometer Eisenbahnstrecke, Graulhet und sein Umland wurden allerdings nicht berührt. Zwar wurde in diesen Jahren auch das Straßennetz verbessert, der Straßenverkehr mit dampf- oder benzinbetriebenen Fahrzeugen konnte aber noch nicht genügen. Dafür waren die unbefestigten Straßen einfach nicht eingerichtet. Also setzten sich die Gemeinden zusammen und palaverten, wie es in einem zeitgenössischen Dokument heißt, und zwar über wohl zwanzig Jahre hinweg ... Graulhet plädierte für eine normalspurige Verbindung nach Laboutarié, welche – dem Doudou folgend – keine Kunstbauten erforderte. Andere Vorschläge kamen auf, auch ein Pferdetransport war vorge-

**La Société des Chemins de Fer à voie étroite (0.60)  
et Tramways à Vapeur du Tarn, STT (1893)**



Weißgerberei Industrie



Weidknecht mit Personenzug vor dem Bahnhof Graulhet

schlagen und abgewiesen worden mit dem Argument, eine solche Lösung würde die Entwicklung Graulhets langfristig eher behindern statt sie zu fördern(!).

1884 machte schließlich die Betreiberin der Linie Castres – Albi, die Compagnie du Midi, einen Vorschlag für eine Verbindung Graulhet – Laboutarié. Wieder ging der Streit um die Spurweite los, 1891 einigte man sich auf 60 Zentimeter und im Sommer 1893 wurde endlich die Konzession erteilt. 22 Jahre der Bemühungen waren seit den ersten Schritten des Rats von Graulhet ins Land gegangen. So ein jahrelanges Tauziehen um öffentliche Auf- und Ausgaben ist also keineswegs eine Erfindung der Moderne.

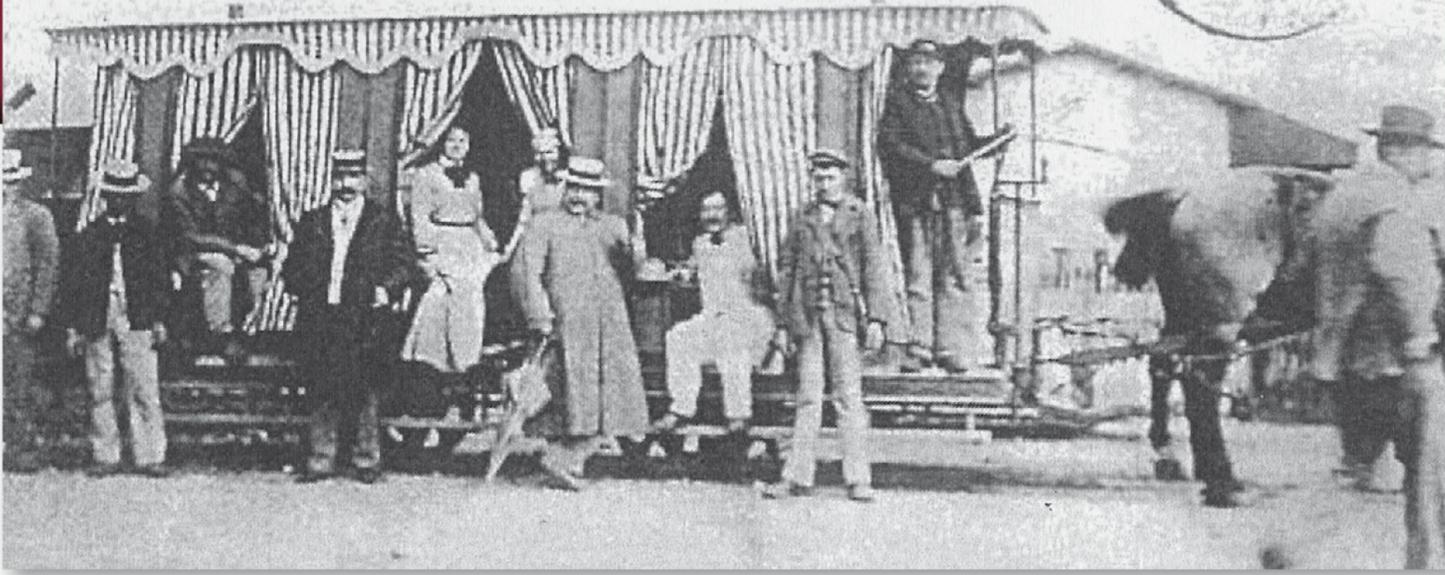
Der Bau ging flott vorwärts, die Trasse folgte der Straße, Kunstbauten waren nicht nötig. Es ist uns ein Briefwechsel überliefert zwischen den Ingenieuren im Tarn mit denjenigen der Linie Pithiviers – Toury, es wurden offenbar Erfahrungen ausgetauscht. Die Linie im Loiret war ja die erste, welche Decauville-Material anders als für Feldbahnen nutzte. Am 30. Juni 1895 fuhr der Eröffnungszug, beladen mit den Notablen des Departements und der Gemeinden unter Kanonendonner von Laboutarié nach Graulhet. Das Publikum war total enthusiastisch und sparte nicht mit Applaus.

Der regelmäßige Betrieb wurde von drei Lokomotiven Decauville 0-3-1 T geleistet, später kamen drei Weidknecht 2-3-0 T dazu. Die Reisegeschwindigkeit lag bei 15 km/h, die Fahrzeit bei 1½ Stunden. Die Lokomotiven verbrannten Briketts, die am Rand der Gleise und auf den Loks leicht gestapelt werden konnten und einen Tender überflüssig machten. Auf Verlangen der Anliegergemeinden war anfänglich bei fast jedem Hof ein Haltepunkt eingerichtet worden, was die Fahrzeit beträchtlich erhöhte. Schließlich einigte man sich auf wenige Haltestellen, an den übrigen Orten wurde auf Verlangen angehalten.

Einige größere Haltestellen bekamen Ausweichgleise von 60 bis 90 Metern Länge und einen gepflasterten Fahrstreifen für die Fuhrwerke der Anlieferer und Abholer. Die Güterwagen wurden einfach abgestellt und im Laufe des Tages von den Kunden be- oder entladen. Sie behinderten

den durchgehenden Verkehr nicht und konnten abends eingesammelt werden. Für die Reisenden gab es kleine Hütten mit einer Bank.

Die Decauvilles verbrauchten Unmengen Wasser, der Vorrat von einem Kubikmeter reichte nicht einmal für dreißig Kilometer in ebenem Gelände, also knapp für eine Hin- und Rückfahrt. In Graulhet wurde das Wasser aus einem Sodbrunnen gepumpt, es war sehr kalkhaltig. Über Jahre stritt sich die Eisenbahngesellschaft mit der Gemeinde Graulhet um einen Anschluss ans Stadtnetz – ohne Er-



Sommerwagen mit Pferdemonitor zwischen Realmont und Laboutarié

folg. In der Not wurde das Wasser aus dem Fluss Dadou hochgepumpt, es war jedoch durch die Gerbereien arg verschmutzt.

Die Strecke stellte im Sommer 1937 nach 42 Betriebsjahren den Verkehr ein.

## Die Strecke Réalmont – Laboutarié

Ein Bürger von Réalmont, der beim Bau des Suezkanals reich geworden war und auf seine alten Tage nach Hause zurückkehrte, anbot sich die Strecke zu finanzieren. Er entschied sich ebenfalls für die Spurweite 60 cm, wollte aber elektrische Traktion mit Oberleitung einführen. Die Konzession wurde 1901 erteilt und noch im gleichen Jahr nahm die Bahn ihren Betrieb auf, mit einem einzigen Wagen, gezogen von zwei oder vier Pferden. Das war zu jener Zeit nichts Außergewöhnliches, in vielen Städten verkehrten zu dieser Zeit Pferdetransporte.

Die Verbindung wurde ein voller Erfolg, täglich wurden um die hundert Personen und zehn Tonnen Güter transportiert, was die Stadt Réalmont und das Tal des Dadou entscheidend belebte. Der Personenverkehr wurde 1930, der Güterverkehr 1932 eingestellt.

## Die Strecke Graulhet – La Ramière-Lavour

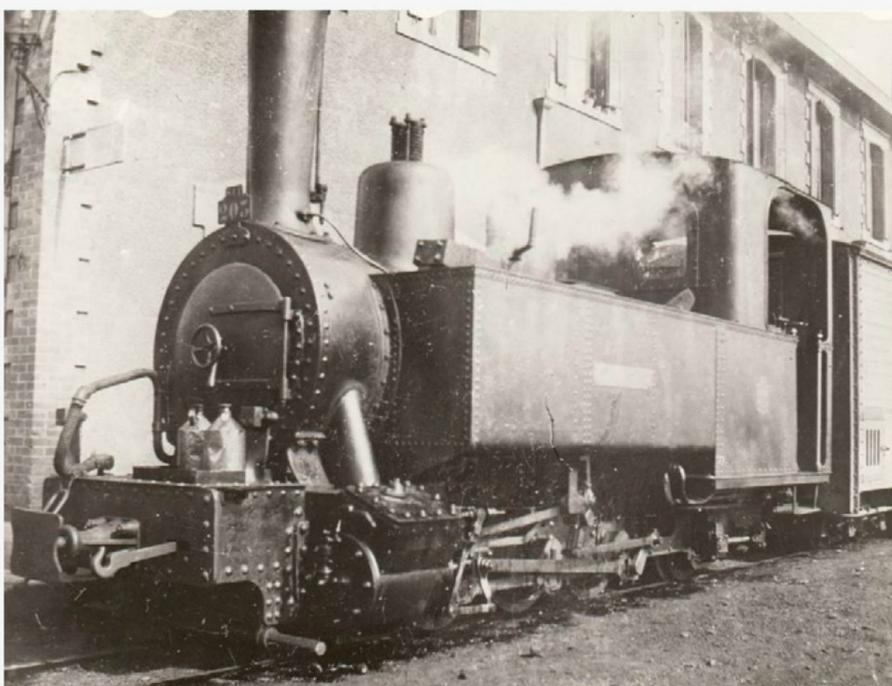
Die Strecke nach Laboutarié mit Anschluss an die normalspurige Strecke Albi – Castres der Compagnie du Midi öffnete Graulhet einen Weg nach Osten in die Provence und zum Mittelmeer. Der Weg nach Westen nach Toulouse und Bordeaux blieb aber weiterhin umständlich. Die Verbindung nach Lavour sollte Toulouse und den Atlantik näher bringen.

Die Linie wurde 1903 dem Verkehr übergeben, der schon oben beschriebene Eiertanz um jede einzelne Problemlösung begann allerdings bereits Jahre vorher. Man muss dazu wissen, dass zu jener Zeit jede auch noch so kleine Entscheidung von der Préfecture gefällt oder wenigstens gutgeheißen werden musste. Dazu gingen Anfragen und Vorschläge über einen sehr langen Instanzenweg nach oben und nach der Entscheidung den gleichen Weg wieder zurück, sodass zwischen Abgang der Anfrage und Ankunft der Antwort oft Jahre lagen.

Mit größter Mühe wurden die Gleise in den Ortschaften in die Straßen eingepasst. Weil aber die Straßen eng und ihre Kurvenradien viel kleiner waren als diejenigen der Bahn, gab es überall Schwierigkeiten. In Graulhet und anderen Ortschaften sollten Bäume gefällt werden, in Graulhet einige Dutzend hundertjährige Platanen. Der Stadtrat widersetzte sich, unterstützt durch eine Petition mit mehreren hundert Unterschriften empörter Bürger – und bekam Recht! Andere Orte waren weniger erfolgreich und mussten ihre Schätze opfern. Trotz aller Anstrengungen pendelten die Züge wie Betrunkene von einer Straßenseite zur anderen und bildeten eine ständige Gefahr für die restlichen Benutzer.



Abenteuerliche Gleisführung in Graulhet



Eine der drei DecaUVilles der ersten Zeit



Eröffnung der CFTT 1975 mit dem benzin-elektrischen Traktor Crochat der Salins



Abfahrtsbereiter Zug in St-Lieu-lès-Lavaur



Zug der CFTT in Martels

Auch waren diesmal die topografischen Verhältnisse deutlich schwieriger, es brauchte Kunstbauten und Erdbewegungen. In La-Ramière war eine Brücke über den Doudou nötig und daran anschließend eine Rampe für den Aufstieg zurück auf die Ebene. 10.000 Kubikmeter Erde wurden verschoben, die Rampe blieb aber ein Hindernis.

Graulhet wurde das neue Verwaltungszentrum der ganzen Strecke. Dafür wurde das alte Bahnhofsgebäude um ein Stockwerk erhöht. Remisen und Werkstätten, Abstellgleise und Lagerhallen wurden nötig und all das brauchte Platz, den die Stadt nur widerwillig abgab. Beim Lesen dieser Geschichten wird man unsicher, ob die Menschen dieser Zeit sich nicht wie die Zauberlehrlinge fühlten: Ja, sie hatten diese Bahn gewollt, aber doch nicht so ...!?

Die Linie wurde 1903 eröffnet und schaffte die knapp 21 Kilometer in 1½ Stunden. In La-Ramière wurde Spitzkehre gemacht, der Zug überquerte den Dadou und fuhr in die Rampe ein, die trotz der riesigen Erdbewegungen zu steil war für ihn. Manchmal half eine Schiebelok, oft mussten die Passagiere auch schieben – kein Wunder, dass der Zug für die Eingeborenen eine Attraktion mit ständig wechselnden Höhepunkten wurde. Bei der Durchfahrt durch Lavaur pflegte die reifere Jugend aufzuspringen und auf den Trittbrettern durch allerhand Kapriolen auf sich aufmerksam zu machen. Um nicht erwischt zu werden, mussten sie natürlich vor dem Bahnhof abspringen.

Der Betrieb auf diesem Teilstück wurde 1937 eingestellt.

### Die Strecke La-Ramière – St-Sulpice

Nun war Graulhet zwar im Westen an die normalspurige Linie St-Sulpice – Castres angeschlossen und damit näher bei Toulouse, aber eine direkte Linie von La-Ramière nach St-Sulpice fehlte immer noch. Eigentlich war diese Verbindung ja auch viel logischer als diejenige nach Osten, nach Laboutarié: Die Produkte der Gerbereien gingen hauptsächlich nach Bordeaux und Paris. Die Linie wurde 1925 eröffnet und bereits 1931 stillgelegt. Sie war die kurzlebigste des Netzes.

### Der Niedergang

Der Krieg von 1914–18 und die Wirtschaftskrise der zwanziger Jahre erschütterten die französische Industrie existenziell: Export und Import von Häuten und Leder gingen zurück, Graulhet verlor nicht nur an Glanz, es musste auch den Gürtel enger schnallen. In der Folge litt auch der Petit Train darunter, weil bitter notwendige Investitionen nicht gemacht wurden. Gleichzeitig wuchs die Konkurrenz der Straße, der Autobus war schneller und bequemer, die Lastwagen beweglicher als der Zug.

1935 wurden der Passagier-, 1937 der Güterverkehr eingestellt. Die Lokomotiven gingen nach Afrika, Wagen und Gleise zum Schrotthändler. Einige standen als Lauben oder Geräteschuppen noch lange in den Gärten herum, Bahnhöfe und Lagerhallen wurden umgenutzt. Le Tortillard war Vergangenheit.

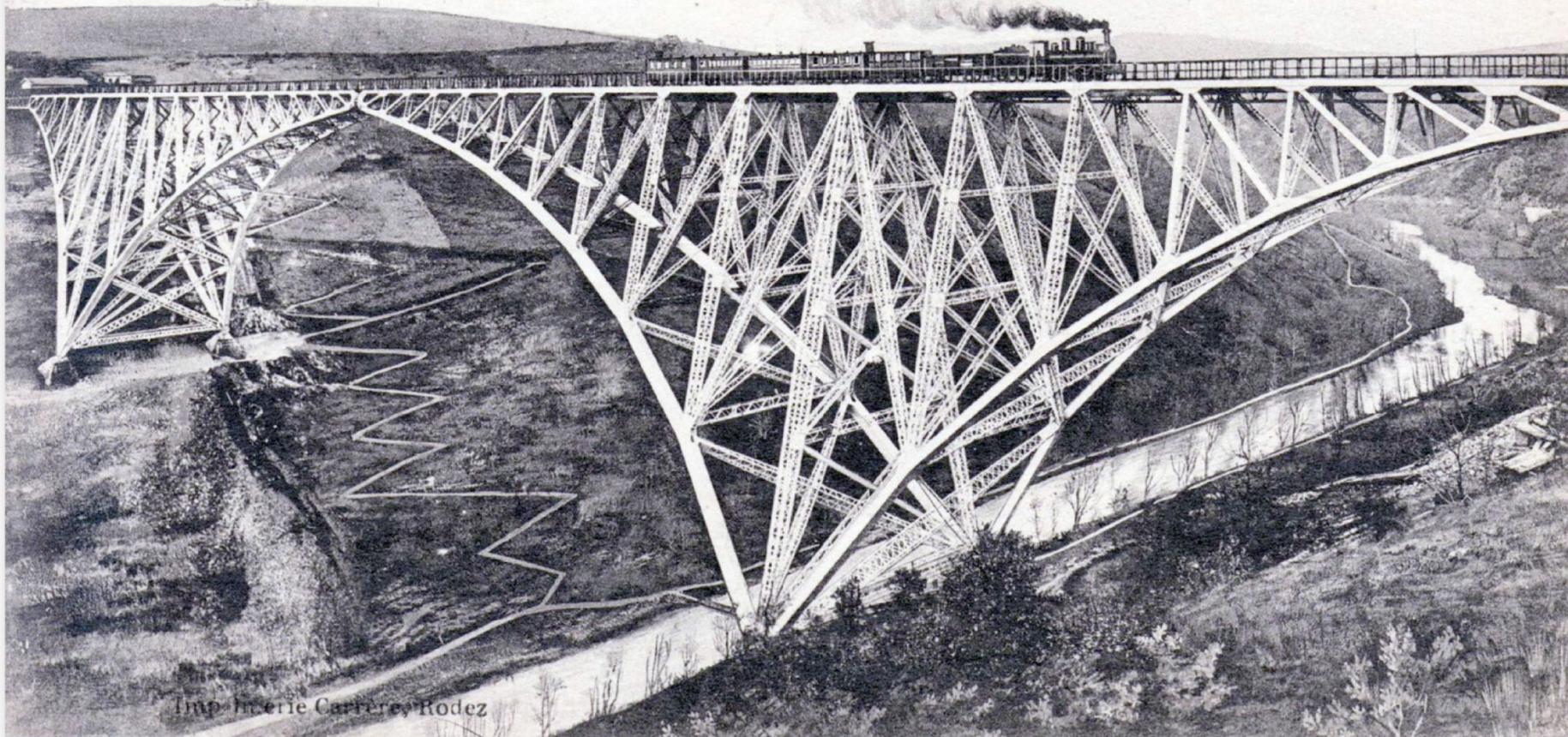
Hätte es auch anders ausgehen können? Von heute aus gesehen wohl kaum, denn die bescheidene Bahn hatte keine Chance, die massiven Streckenstilllegungen der fünfziger und sechziger Jahre zu überleben. Auch wenn Graulhet zu Beginn die Sache etwas mutiger angepackt und statt einer Sparbahn eine Normalspurstrecke gebaut hätte? Von der es ja über die ganzen vierzig Jahre ständig träumte? Wohl kaum, denn das Département Tarn und der Flecken Graulhet sind dafür viel zu abgelegt.

### Die Touristikbahn

Nach dem Krieg fanden sich in ganz Europa Leute zusammen, die sich für die früheren Lokal- und Feldbahnen interessierten und sie in Form von Touristikbahnen wiederbeleben wollten. Sie fanden sich in der „Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires“ – der Vereinigung der Freunde der Sekundärbahnen zusammen. Auch in Toulouse bildete sich eine Sektion.

Eine Touristikbahn im Tarn? Warum auch nicht? Allerdings würde das keine einfache Sache sein, denn 1962 waren die letzten Lokalbahnstrecken geschlossen, die Strecken sofort abgerissen worden, man musste also sozusagen bei

Der Viadukt von Vaur 1902



Null wieder anfangen. Es begann die Suche nach einem geeigneten Trasse, das für die Anfahrt der Touristen günstig lag. Es bot sich schließlich ein Teilstück der Strecke St-Sulpice – La-Ramière an, das nahe an der Autobahn A68 Toulouse – Albi liegt (Ausfahrt 6 oder 7). Allerdings war die Strecke nach der Schließung 1937 vollständig abgebaut worden, man musste also bei Null wieder anfangen.

Die Strecke zwischen St-Lieu-lès-Lavaur und Giroussens bot sich an. Der Bahnhof mit seinem Umgelände stand noch, der imposante Viadukt über den Argout war benutzbar und die Gemeinden stellten sich 1973 positiv zum Projekt, obwohl weder Schienen noch Fahrzeuge da waren. Und es gab auch keine in der Region. Außerdem wurden die Kosten für die Gleise auf 100.000 Francs (etwa € 17.000) pro Kilometer geschätzt – wie sollte eine Gruppe Begeisterter diese Summe aufbringen? Unfreundlicherweise begannen die beteiligten Gemeinden zu drohen, den Bahnhof in St-Lieux-lès-Lavaur abzubauen und den Viadukt zu teeren, wenn sich nicht bald etwas bewegte.

Und dann – was für ein Glücksfall – legten gerade zu dieser Zeit die Salins du Midi – die Salinen am Mittelmeer – ihre Feldbahn still, womit eine große Menge an Rollmaterial frei wurde und zu einem vernünftigen Preis übernommen werden konnte. Jetzt war alles möglich! Eine Sammlung unter den vom Projekt Begeisterten brachte so viel zusammen, dass ein Teil des Materials angekauft werden konnte. 1975 wurde der Trägerverein gegründet mit dem Ziel die Touristikbahn im Tarn CFTT zu bauen und zu betreiben. Das Material des Salines war in Spurweite 50, damit wurde das auch die Spurweite der CFTT.

Im Juni 2009 besuchten wir die CFTT und fanden eine sehr lebendige Bahn. In diesem Jahr feierte sie ihren 500.000sten Besucher, inzwischen werden es weit über doppelt so viele sein! Die Züge waren voll, viele freiwillige Helfer waren da und beim Halt auf freier Strecke wurden wir in die Geschichte und die weiteren Absichten der Bahn eingeweiht: Eine neue große Einstellhalle für die vielen Fahrzeuge war in Planung, es herrschte Aufbruchsstim-

mung. Inzwischen ist beinahe alles realisiert und die wertvollen Stücke, darunter einige „Classé Monument Historique“ – schützenswerte Loks und Wagen – stehen nicht mehr im Freien.

Eine herrliche Überraschung ist auch der Garten am Ende der Strecke. Er umfasst 35.000 m<sup>2</sup> mit über 2500 Pflanzenarten, Sie können frei spazieren, solange Sie wollen, Pflanzen kaufen zum Mitnehmen und Ihren Durst löschen. Dann führt Sie der Zug zurück nach St-Lieu-lès-Lavaur.

## Ferien in Okzitanien

Machen wir uns nichts vor: Die CFTT allein ist keine Reise wert! Aber die Gegend ist ungeheuer reizvoll und abwechslungsreich, und das nicht nur für Eisenbahn-Fans! Nur wenige Hinweise, die Ihnen das Wasser im Mund zusammenlaufen lassen sollen:

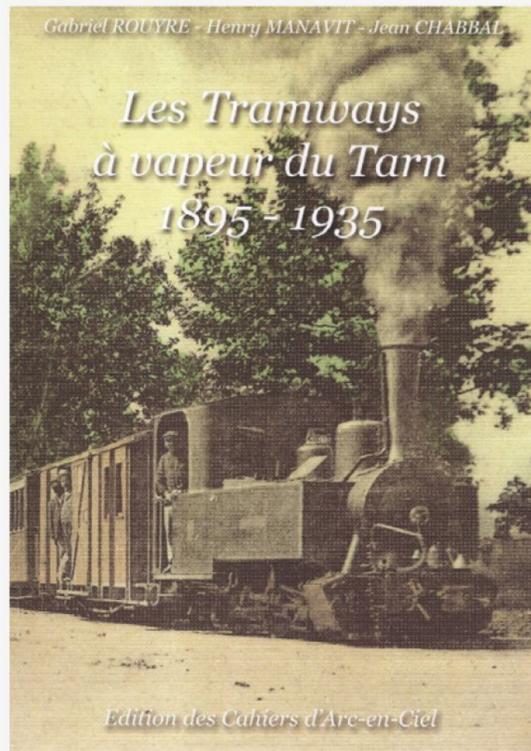
- Albi und Castres, die beiden großen Städte, dazu einige wirklich pittoreske Orte wie etwa Cordes-sur-Ciel, Giroussens und andere,
- die „Gorges du Tarn“, die wildromantische Schlucht oberhalb Albis, kann im Auto, mit dem Velo oder mit dem Kanu erforscht werden,
- die stillgelegten Bahntrassen sind über weite Strecken zu Fuß oder mit dem Velo erwanderbar, besonders pittoresk: die Strecke nach Murat-sur-Vèbre,
- in unmittelbarer Nähe: die Cevennen-Bahn; diese alte Verbindung zwischen Paris und dem Mittelmeer ist eine sehenswerte Gebirgsbahn; regelmäßige Touristenzüge; die Strecke ist von der Schließung bedroht,
- die Viadukte von Vaur und Gabarit sind neben dem Eiffelturm die beiden wichtigsten Eisenbau-Werke des 19. Jahrhunderts in Frankreich.

Sie sprechen nicht Französisch? Machen Sie sich keine Sorgen, Sie werden nicht verhungern! Inzwischen kommen Sie überall mit etwas Englisch gut zurecht!

## Quellen und Links

### Bilder

Ich danke François Mazens vom Blog „Mémoires de Graulhet“ und den Leuten vom CFTT für die Erlaubnis, mich in ihren Postkarten- und Fotosammlungen zu bedienen. Die Pläne sind vom Autor nach Vorlagen gezeichnet.



Meine wichtigste Quelle: das Heft von ROUYRE, MANAVIT und CHABRAL

### Le Chemin de Fer Touristique du Tarn

Bahnhof St-Lieu-lès-Lavaur: N 43° 45' 51" E 1° 45' 46"  
<http://www.cftt.org> (fr)  
Die Seite der Chemin de Fer Touristique du Tarn

### Die Tramway Laboutarié-Graulhet-St-Sulpice

ROUYRE, MANAVIT et CHABRAL: Les Tramways à Vapeur du Tarn 1895-1936 (fr)  
Edition des Cahiers d'Arc-en-Ciel, ISSN 1251-8573, kann auf der Seite der CFTT bestellt werden  
<http://memoiregraulhet.eklablog.com/le-train-a11926073> (fr)  
Graulhet, seine Geschichte, seine Bahn, viele alte Postkarten  
<http://www.trainminiature.free.fr/index.php> (fr)  
RMC: Rail Miniature Castres – Modellbahnklub Castres mit viel südlichem Flair – sehr informative Seite, viel Geschichte, viel Vorbild

### Eisenbahn-Informationen

[https://de.m.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke\\_B%C3%A9zi%C3%A9rs%20-%20Neussargues](https://de.m.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_B%C3%A9zi%C3%A9rs%20-%20Neussargues) (de)  
Le Viaduc de Garabit  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Viaur-Viadukt> (de)  
Der Viadukt von Viaur  
[https://www.tourisme-aveyron.com/fr/diffusio/patrimoine-culturel-visites/viaduc-du-viaur-naucelle\\_TFO250438051420](https://www.tourisme-aveyron.com/fr/diffusio/patrimoine-culturel-visites/viaduc-du-viaur-naucelle_TFO250438051420) fr  
Video: Fahrt einer 141 über den Viadukt  
<http://www.anduze-info.com/sights/Dampflokfahrt-Train-a-Vapeur-Cevennes.html> (de)  
Le Train à Vapeur des Cevennes  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Cevennenbahn> (de)  
Cevennenbahn  
<https://hirschbrienz.wordpress.com/2016/04/06/05-04-2016-westliche-cevennenbahn-la-ligne-des-causses/> (de)  
Cevennenbahn-Reisebericht (de)  
<https://www.swr.de/eisenbahn-romantik/mit-dem-zug-durchs-zentralmassiv/-/id=98578/did=9802648/nid=98578/1ffzf6c/> (de)  
Noch ein Film zum Thema (in der Reihe Eisenbahnromantik)

<https://www.ardmediathek.de/swr/player/Y3JpZDovL3N-3ci5kZS8yMDA5NjQzMA/> (de)  
„Mit dem Zug durchs Zentralmassiv“: Fahrt mit der Cevennen-Bahn

### Straßen-Informationen

[http://www.highestbridges.com/wiki/index.php?title=Viaur\\_Highway\\_Viaduct](http://www.highestbridges.com/wiki/index.php?title=Viaur_Highway_Viaduct) (fr)  
Straßenviadukt in Viaur  
<https://www.leviaducdemillau.com/fr/carte-interactive#> (fr)  
Straßenviadukt von Millau

### Tourismus-Informationen

<https://www.tourisme-tarn.com/> (fr, en, de)  
Tourismus-Info  
<http://angeloavelo.over-blog.com/2017/07/a-la-decouverte-de-l-ancienne-voie-ferree-du-petit-train-de-lacaune.html>  
Mit dem Fahrrad auf den Spuren des Tortillard (fr)  
<https://www.youtube.com/watch?v=4sm9juXWbLY> (fr)  
Fahrt auf der CFTT (YouTube) (fr)  
<https://www.gites-de-france.com/de> (de)  
Ferienwohnungen und Gästezimmer  
<https://www.logishotels.com/de/> (de)  
Hotels

### Anzeige

## Garteneisenbahnen – Werden Sie Lokführer!

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

**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.

**Bestellen Sie noch heute den 116-seitigen Gesamtkatalog!**  
Versand innerhalb Deutschland: EUR 10,-  
Versand ins Ausland: EUR 15,-

**ZIMMERMANN**  
[www.dampfbahn-zimmermann.de](http://www.dampfbahn-zimmermann.de)

**Einzelartikel downloaden unter:**  
[www.hobby.neckar-verlag.de](http://www.hobby.neckar-verlag.de)



# JETZT PRÄMIE SICHERN!

## Ihre Abo-Vorteile

- Liefergarantie – Sie verpassen keine Ausgabe
- Versandkostenfreie Lieferung
- 3 Tage vor Erstverkaufstag in Ihrem Briefkasten
- Hochwertige Prämie

## AUCH ALS DIGITAL-ABO ERHÄLTlich!

Sichern Sie sich 4 Ausgaben Ihrer Wunschzeitschrift mit einer tollen Prämie \*

<b>1-Jahres-Abonnement print / digital:</b>	nur € 28,- [D] / € 30,- [Ausland] (inkl. Versandkosten)
<b>2-Jahres-Abonnement print / digital:</b>	nur € 56,- [D] / € 60,- [Ausland] (inkl. Versandkosten)
<b>1-Jahres-Abonnement print und digital:</b>	nur € 29,50 [D] / € 31,50 [Ausland] (inkl. Versandkosten)
<b>2-Jahres-Abonnement print und digital:</b>	nur € 59,- [D] / € 63,- [Ausland] (inkl. Versandkosten)

Für den Prämienversand ins Ausland werden die Portokosten zusätzlich in Rechnung gestellt.

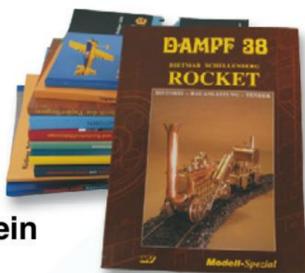
### 1-JAHRESABO PRINT; DIGITAL ODER PRINT + DIGITAL



**3-teiliges Käse-Set**  
bestehend aus Käsebrett,  
Käseschneider und Käsemesser



**Isolierbecher Crema**  
Füllmenge ca. 400 ml



**Büchergutschein**  
über € 10,-



**Schweizer  
Taschenmesser  
VICTORINOX**



**Taschenschirm  
Lille in dunkelblau**

### 2-JAHRESABO PRINT; DIGITAL ODER PRINT + DIGITAL

**Bestellen Sie Ihr Abo frei Haus unter**  
Telefon +49 (0)77 21 / 89 87-38  
bestellungen@neckar-verlag.de  
Internet: www.neckar-verlag.de

*\*Prämien erhalten nur Neuabonnenten, die noch nie diese Fachzeit-  
schrift vom Neckar-Verlag bezogen haben. Das Angebot gilt nicht  
für Abo-Umstellungen (auch im gleichen Haushalt) oder Abo-Erwei-  
terungen. Liefermöglichkeiten der Prämien vorbehalten.*



**Büchergutschein**  
über € 25,-



**Mini MAG-LITE® AAA**  
Länge: 12,5 cm

**HELMUT HARHAUS**



*Ausstellung Spur 1 bis Spur 3 bei KM1.*



# INTERMODELLBAU DORTMUND 2019

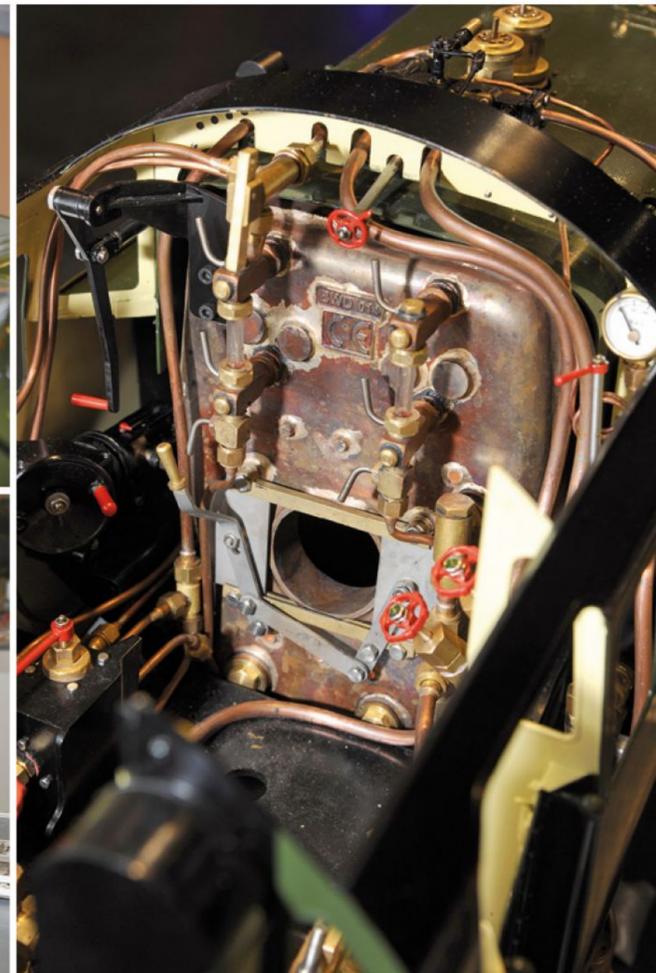
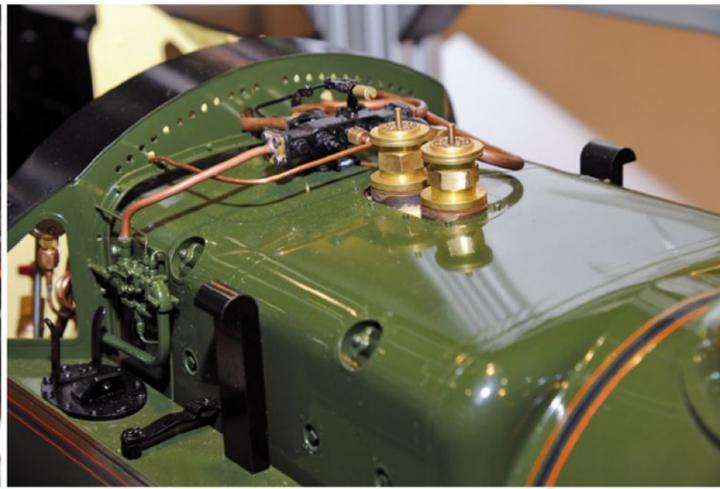
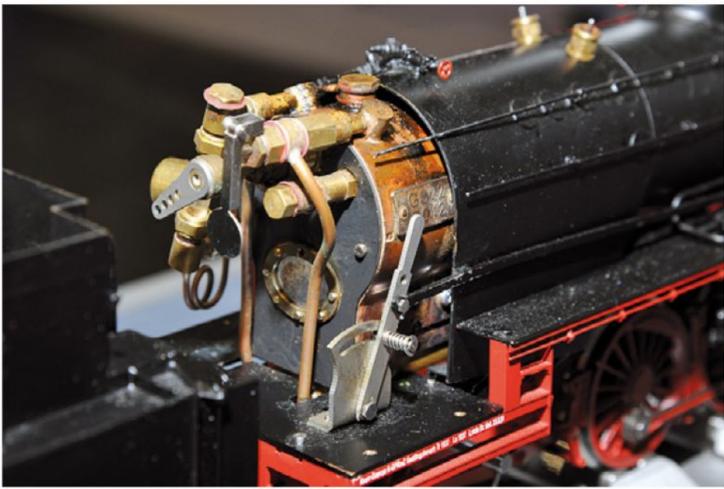
...wie schnell die Zeit vergeht – gefühlt war ich doch erst kürzlich auf der letzten Intermodellbau. Schon wieder ein Jahr dahin ...

Die weltgrößte Modellbaumesse, wie man sie bewirbt, lockte vom 4. bis 7. April 2019 mit fantastischen Leckerbissen die Modellbauer aus nah und fern. Das waren also die Tage Donnerstag bis Sonntag – über Jahrzehnte wurde früher auch der Mittwoch eingeschlossen, den hatte man auch in diesem Jahr wieder „wegrationalisiert“. Und wie jedes Jahr, die Parkplätze waren schnell voll, ein Blick auf



*Die Maschine 80135 der British Railways auf Spur 5".*





Die „41“ mit Echtdampf-Antrieb.

die Kennzeichen ließen so manche weit und ganz weit Angereiste vermuten.

In den acht Hallen waren die einzelnen Sparten des Modellbaus schon recht unterschiedlich vertreten. Ganz viel zu sehen gab es bei den Nutz-, Spezial- und Lastfahrzeugen in den unterschiedlichsten Maßstäben. Aber auch Panzer und andere Militaria-Modelle wühlten sich durch Sand und Erde.

Die Modelleisenbahner waren wieder sehr gut vertreten. Es gibt wohl keinen Waggon und keine Lok, die nicht in mehreren Maßstäben zu sehen und zu kaufen gewesen wäre. Große Anlagen luden zum Schauen und Staunen ein.

Die Schiffsmodell-Fraktion zeigte wieder, wie seit Jahren, Gleiches. Am Vorführbecken verweilte man – aber nur sehr übersichtlich „stapelten“ sich hier die Zuschauer. Die Flieger in der Halle 3 wussten da in ihrem „Käfig“ schon deutlich mehr zu begeistern – was nicht zuletzt auch an dem Conférencier gelegen hat. Auffallend war, dass die Halle 4, die immer brechend voll mit Händlern bestückt war, mit riesigen Freiflächen aufwartete. Vor dem Treppenaufgang stand nichts mehr – Spielwiese für Kinder und Kaffeetrinker.

Aber wir wollten uns ja nach Dampf umschauen. Diese Sparte gehört – wie schon immer – zu den Nadeln im Heuhaufen. Der Dampfmodellbau ist noch nie eine Breitensportart gewesen ... Aber dennoch konnte man einige Neuheiten entdecken – ja, sogar eine Firma präsentierte sich als Debütant mit neuem, schönem Stand.



Die Baureihe 77 in verschiedenen Versionen.



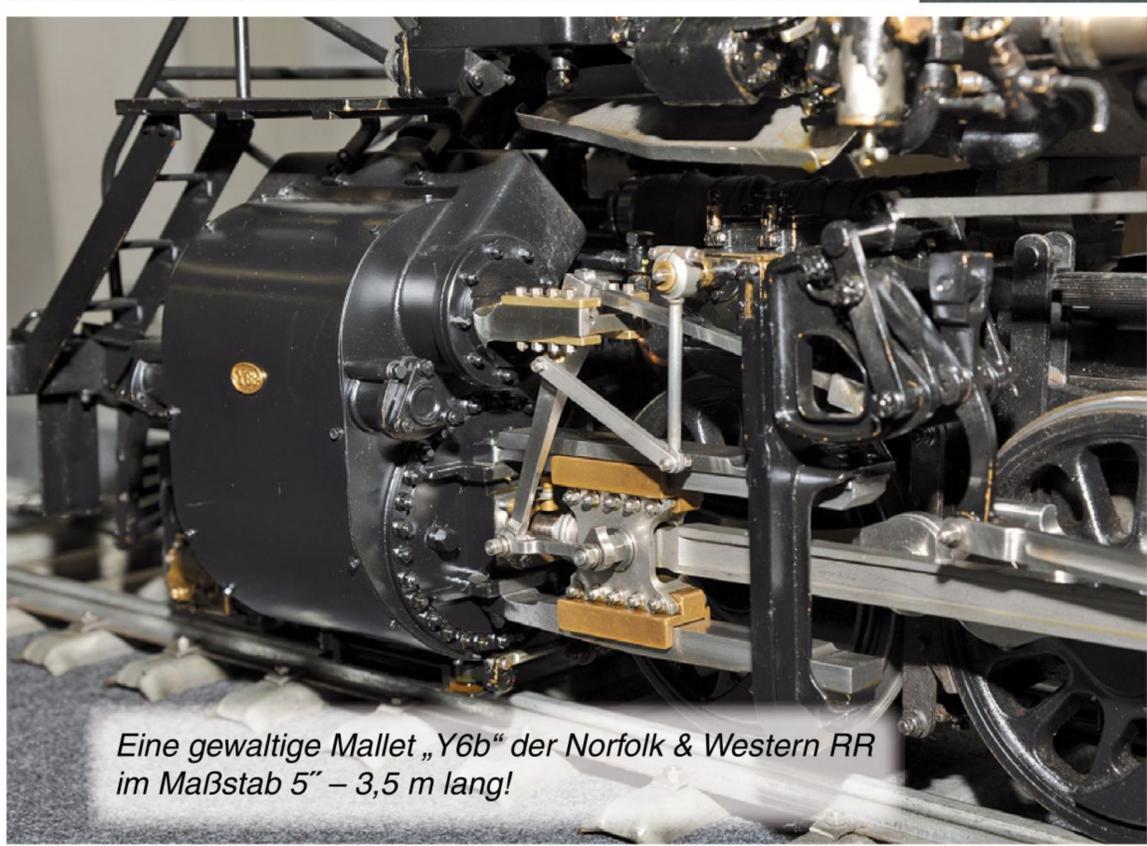
Bei Wunder konnte man feinsten Modellbau in Spur 1 bewundern.



Die Schneeschleuder in fortgeschrittenem Bauzustand.



Die ganz spezielle Lok „Pechot-Bourdon“ auch wieder ein gutes Stück weiter.



Eine gewaltige Mallet „Y6b“ der Norfolk & Western RR im Maßstab 5" – 3,5 m lang!

Zuerst führte mich mein Rundgang in die „Schiff-Halle“ (5) – dort fand sich – wie immer – der Stand vom „Dampfstammtisch Essen 1997“. Deren Spezialität, die Miniaturmaschinen, hatten Zuwachs bekommen – bin gespannt, wann man es schafft, die Maschine nicht mehr auf dem Fingernagel platzieren zu können, sondern unter ihm ... Feinst-Mechanik der besonderen Art! Aber ins Auge fielen eine Reihe neuer Maschinen, die ich bei den Essenern noch nicht gesehen hatte, von Rainer Quiram. Alles Eigenbauten nach Plänen von Thorsten Schür und – eine Augenweide – eine Twin-Dampfmaschine nach Plänen von Achim Mayer. Der ganze Stand stand wieder unter Druckluft – überall ratterten die kleinen und großen Ma-

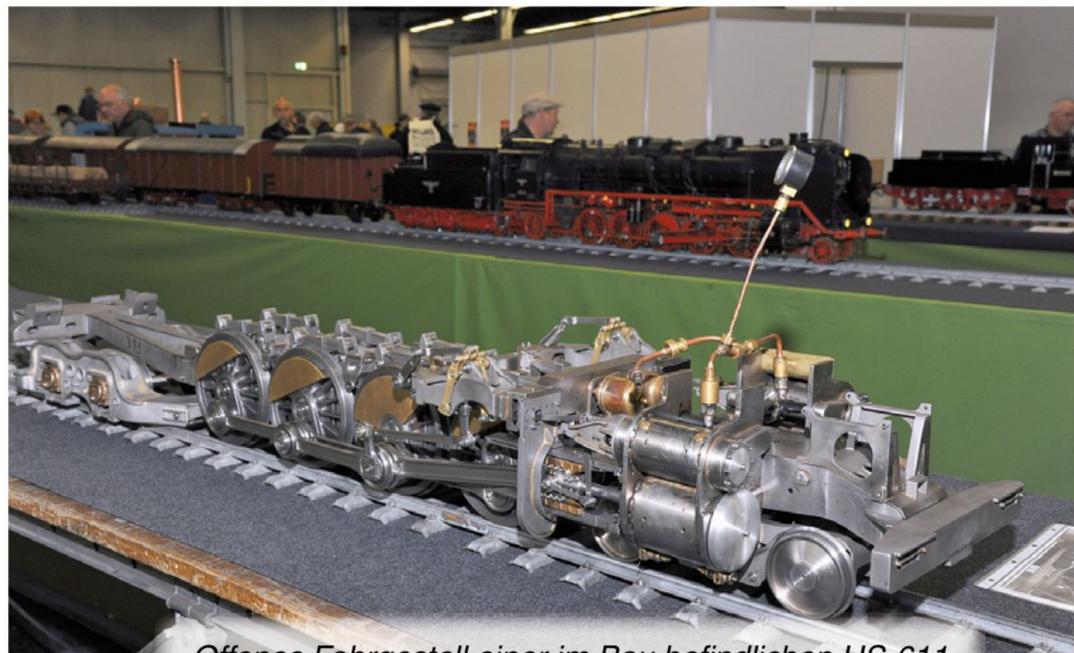
schinen im Non-Stop-Betrieb. Entsprechend standen die Zuschauer in 4er-Reihen und stellten unzählige Fragen – die Stand-Mannschaft hatte gut zu tun! Bei den „Dampfmodellbau-Freunden NRW“ standen die Großen. Die Sammlung des Clubs umfasst inzwischen einen beachtlichen Maschinen- und Wagenpark. Modellbau dieser Qualität braucht Zeit – somit kann nicht jedes Jahr ein völlig neues Angebot aufgetischt werden. Und dennoch gab's viel zu sehen. Einige Modelle waren im Baustadium deutlich fortgeschritten – zum Beispiel die Schneeschleuder. Die US-Mallet-Lok „Y6b“ der Norfolk & Western RR begeisterte durch unglaubliche Feinmechanik. Da weitgehend noch unlackiert, konnte man die Qualität gut bewundern.



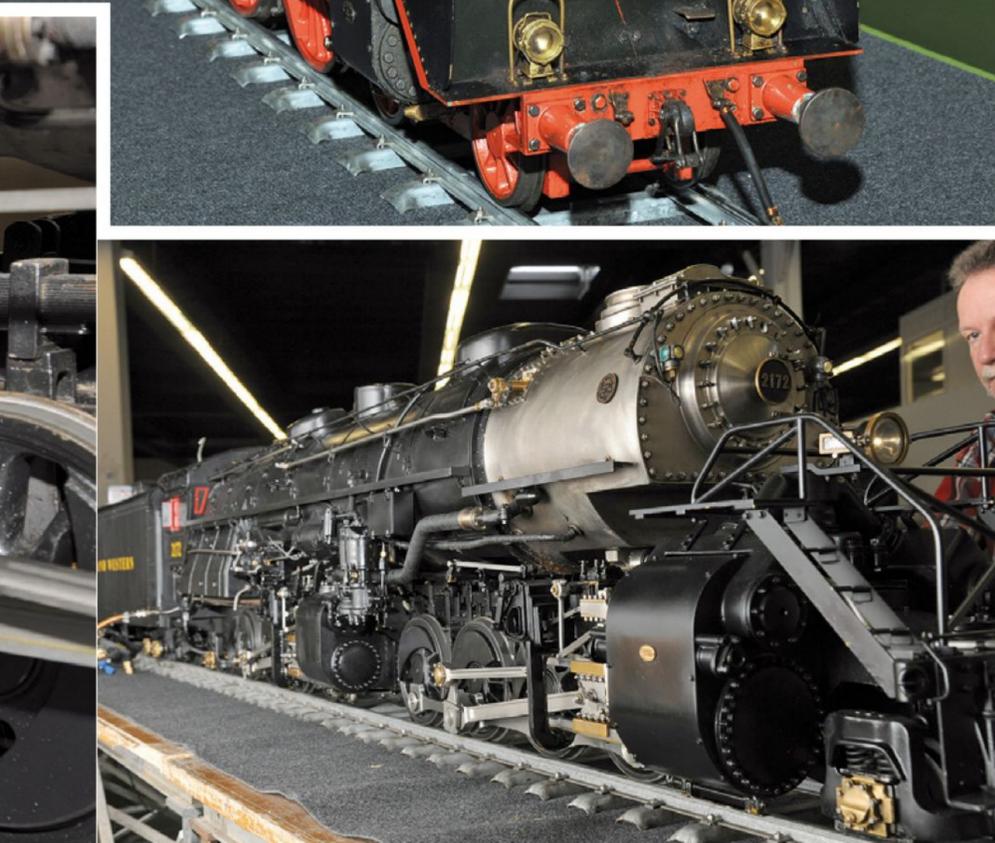
Live-Steam-Fahrbetrieb am Stand.



Eine „01“ auf dem 5“-Gleis.



Offenes Fahrgestell einer im Bau befindlichen US-611.



Eine andere Abteilung des Clubs zeigte Modelle von Verbrennungsmotoren – vom Wasserverdampfer bis Hit & Miss konnte man so manche Technik bewundern. Ausgefallen auch der „Kleinbus“, der mit einer Zweizylinder-Dampfmaschine angetrieben wurde und tatsächlich „mantragende Eigenschaften“ aufwies. Es gab viel zu sehen!

Aber es gab auch einiges zu kaufen! So fand sich in der Halle 4 die Firma KM1-Modellbau. Viele kennen diese Exponate, die fast alle in limitierter Auflage gefertigt werden, in erster Linie von Katalogen oder aus dem Internet. Hier standen sie in natura, die Traummaschinen in verschiedenen Maßstäben. Es gab elektrisch angetriebene Loks, die Vielzahl verfügte jedoch über einen echten Dampftrieb.

Besonders die feinmechanischen Wunderwerke in Spur 1. So eine „01“ oder „41“ im Maßstab 1:32 – mit Echtdampftrieb – ist ein Traum! Die Hingucker waren dann natürlich die großen Maschinen in Spur 3, also in 1:22,5 und Spur 5, also 1:11! Man hätte so zum Beispiel die Lok nach englischem Vorbild Class 4 MT nicht nur mit den Augen sehen können ... Die Gefahr bestand eher nicht – denn die meisten Besucher haben altersbedingt „Rücken“ – und die Maschine wiegt über 65 kg! Für mich neu und erstaunlich, dass die Preise dafür weit unter dem lagen, was ich vermutet und aus der Vergangenheit zum Vergleich herangezogen hatte. Die große Class 4MT wurde für unter 10.000,- Euro angeboten, die Class 7 Britannia in Spur 3



*Neu: Mit den großen 5"-Maschinen stellte sich die Firma MAM erstmalig in Dortmund vor. Die Evening Star, Englands letzte Dampflokomotive, faszinierte jeden Besucher. Die Lok ist jetzt lieferbar und mit einem Injektor, neu konstruiertem Kessel und Abschlämmventilen ausgestattet.*



mit 6490,- Euro. Nun – Fernost macht's möglich. Die Chinesen sind inzwischen weit über den Hersteller für Billig- und Massenware hinausgewachsen – die zeigen uns inzwischen, wo die Glocken hängen ... Einen Hinweis sollte man noch einbringen: Das, was der Katalog zeigt, wird nicht geliefert – die Loks sind deutlich besser, als auf dem Papier dargestellt! Keine Angst, die Räder zum Beispiel der 01 (Seite 5, 7) oder der 41 (Seite 8, 9) entstammen nicht dem 3-D-Drucker! Sie sind aus feinstem Guss und tragen eine perfekte Lackierung zur Schau. Die stufigen Speichen und die unscharfen Details resultieren nur aus einer miserablen Bildqualität, bei der Größe und Auflösung völlig danebengelegt haben müssen. Also: Kann man kaufen!

Ein paar Gänge weiter in der „7“ trafen wir auf einen neuen Stand: Die Firma MAM Modellbau GmbH aus Lahnau war als Debütant erstmalig in Dortmund dabei. Herr Frank Ebert mit MAM ist zwar schon seit 12 Jahren tätig, man hat sich in dieser Zeit in erster Linie mit Spur 1 und 2 befasst. Nun jedoch kam der Sprung in die Spur 5". Auch dieser Stand beeindruckte mit Echtdampf-Modellen vom Feinsten. Beste Material- und Bauqualität ermöglicht sogar eine Werksgarantie von 1 Jahr – beachtlich, für eine solch diffizile Technik. Auch mit Ersatzteilen kann MAM schnell und unbürokratisch helfen – wenn's denn mal sein muss. Schöne Prospekte präsentieren die Maschinen edel und verführerisch. Aber auch hier gilt: Flinke Asiaten-Hände waren daran fleißig ...

In der Halle 4 fand sich auch noch einiges zum Thema: FINE MODELS aus Neu-Isenburg hatte eine Vielzahl von Maschinen ausgestellt in Spur 1 (1:32). Auch hier fanden sich einzelne mit Echtdampf-Antrieb. Die Neuheit war eine Krauss-Lok der Baureihe 77 mit Achsfolge 1'C2' – als Pfälzer- oder Bayern-Version in Pt3/6. Diese ist elektrisch betrieben und kostet 6.950,- € – nicht „geschenkt“ aber auch nicht „teuer“!





MAM hatte ein großes Angebot im Bereich 1" mitgebracht.

Nebenan präsentierte sich die Firma WUNDER aus Viernheim. Sie hatten eine Ikone der Eisenbahngeschichte auf's Gleis Spur 1 gestellt: Eine „Pacific“ der SNCF mit Achsfolge 2'C1'. Auch diese elektrisch angetrieben. Dieses Modell lud tatsächlich ein, mit den Augen auf ihr spazieren zu gehen – man konnte sich so von Schraube zu Schraube hangeln und die Begeisterung wuchs mit jedem Detail. 12.990,- € wurden dafür aufgerufen – die echte war teurer ...

In der Halle 5 konnte man ebenfalls staunen: Bei Krick ist man „fremdgegangen“: Neben dem üblichen Schiffs- und Flugmodell-Programm nun auch ein Reisezugwagen für die Spur 1. Der Orient-Express-Schlafwagen 3533 (von 1929) wurde als Amati-Bausatz vom Feinsten vorgestellt. Die Inneneinrichtung ist überaus sorgfältig detailliert, viele Metallteile in Guss- und Ätztechnik bilden die Drehgestelle. Dieses Modell braucht den Vergleich mit dem Original nicht zu scheuen!

Wie man auch zum Bild der Intermodellbau heutiger Tage stehen mag – natürlich hat sich viel verändert. Die Gänge werden von Jahr zu Jahr breiter, die Freiflächen größer und die Bärte hinter den Tresen grauer. 80% des gesamten Angebotes war „Plastikschrött“ und wird in spätestens 3 Jahren die Ozeane füllen.

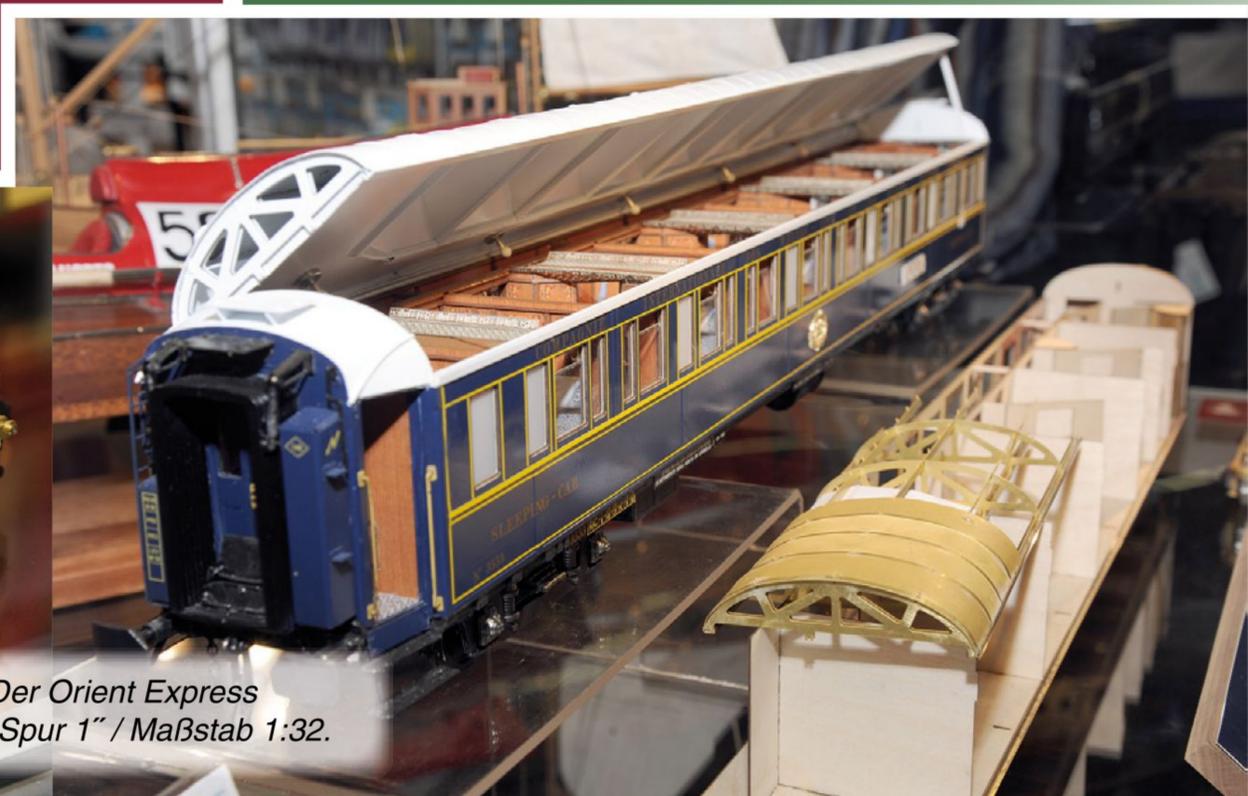
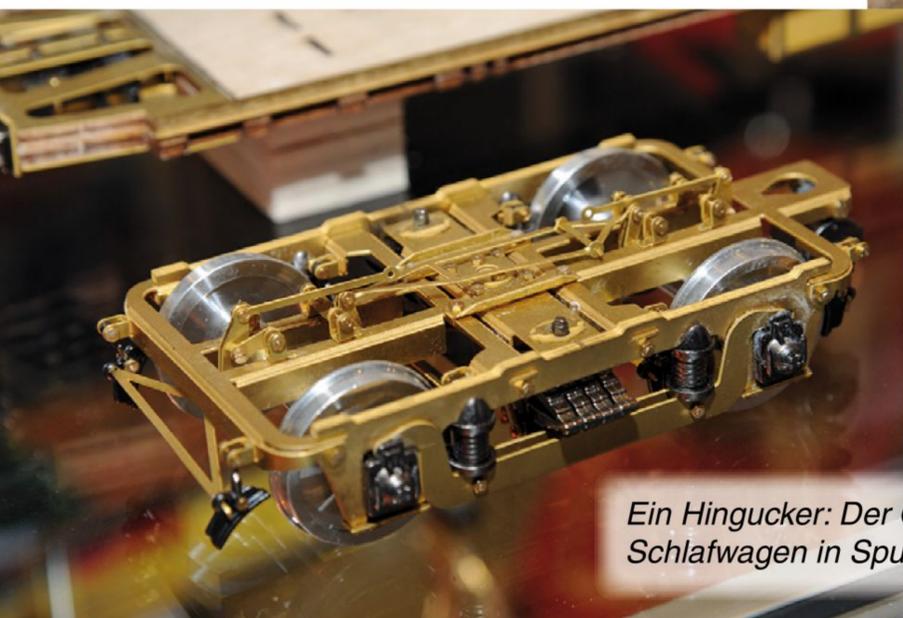
Und trotzdem vermag die Messe jedes Jahr einige neue Highlights des Modellbaus zu präsentieren. Das muss man den (immer weniger werdenden) aktiven Modellbauern danken, die immer noch fleißig schrauben und dann auch die Zeit opfern, sich diese 4 Tage auf die Messe zu stellen. Nicht das breite Angebot ist es, das den Weg nach Dortmund lohnt – es sind vielmehr die Einzel-Exponate, die sehenswert sind und den Besuch lohnen!



Eine 5"-Maschine der Great Western Railways – 1366 Class begeisterte die Besucher mit feinsten Technik und Verarbeitung.



Fotos: Helmut Harhaus



Ein Hingucker: Der Orient Express Schlafwagen in Spur 1" / Maßstab 1:32.



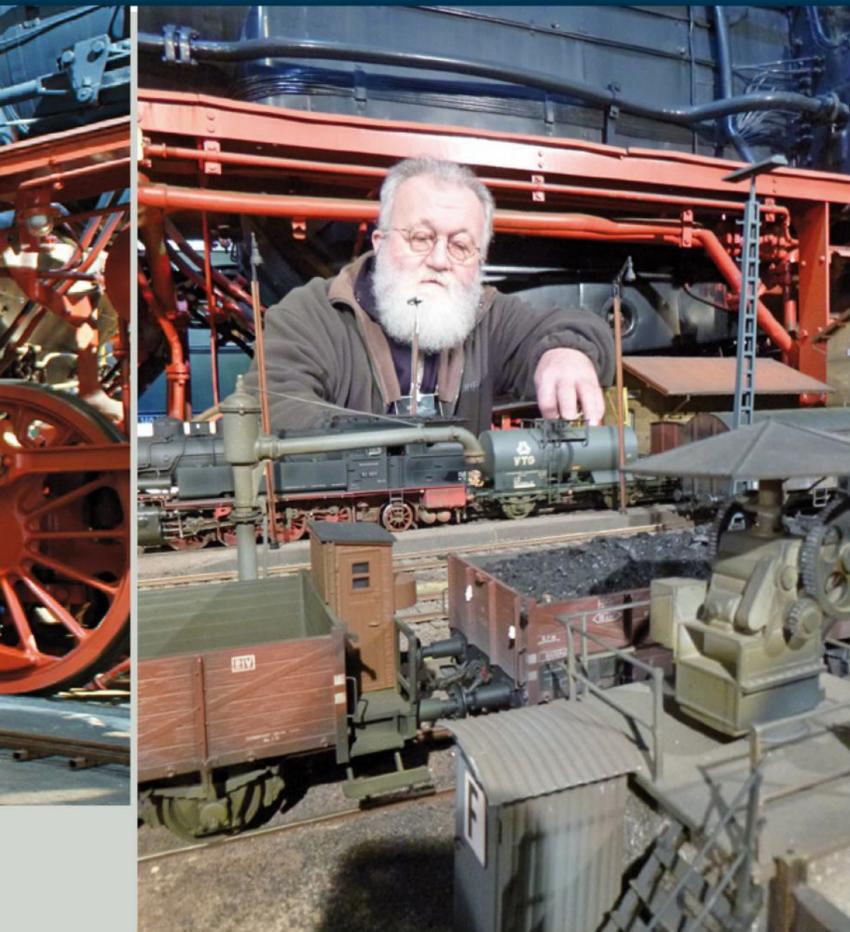
# Internationaler Tag der Modellbahn im DDM

Ein Veranstaltungsbericht von Dr. Wolfgang Baierl, Deggendorf

**K**önnen Sie etwas anfangen mit der lapidaren Abkürzung „MoBa-Tage“? Oder, wenn man das Ganze schon etwas präzisiert, mit einer Veranstaltung namens „Internationaler Tag der Modellbahn?“ Obwohl schon zeitlebens begeisterter H0-Modell-eisenbahner, konnte ich mir zunächst auch nichts darunter vorstellen. War doch in meine wohl etwas entlegene Heimat bis dato noch nichts davon vorgedrungen. Aber: Das Deutsche Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg ist schon seit 2017 aktiv als Veranstalter mit dabei und meine guten Kontakte dorthin führten dazu, dass ich auch als etwas ungewöhnlicher „XXL“-Modellbahner eine Einladung der Museumsleitung zur Teilnahme erhielt. Zum internationalen Tag der Modellbahn wurde europaweit das erste Adventswochenende des Jahres bestimmt, eine nationenübergreifend organisierte Gemeinschaftsinitiative von Modellbahnherstellern und Eisenbahnmuseen und von zahllosen Vereinen und Privatpersonen, die, jeweils regional vor Ort, interessiertes Publikum in die Veranstaltungsräume locken. Was aufgrund des geschickt gewählten Termins natürlich stets auf große Resonanz bei Familien und Kindern stößt! Anders als bei den klassischen Messeveranstaltungen gibt es keine Firmenvertretungen oder Verkaufsstände, im Mittelpunkt steht rein die familien- und völkerverbindende Kreativität in der Beschäftigung mit dem Vorbild Eisenbahn. Die Aktiven demonstrieren diese sehr eindrucksvoll auf der gesamten Breite der Modellmaßstäbe mit Spurweiten von 6,5 mm bis hin zu unseren Parkbahnschienen!

Nun aber konkret, zum „internationalen Tag der Modellbahn“, am 1. Dezember 2018 im Deutschen Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg! Zwei meiner Kameraden aus unserem Verein „Parkbahn Neuötting“

konnte ich für einen gemeinsamen Auftritt gewinnen: einmal Walter Seifert, wohnhaft in Hof und damit praktisch sowieso schon vor Ort. Zum anderen 1. Vorsitzender Wolfgang Rohne, der in aller Frühe bei mir eintraf: für unsere lange gemeinsame Hatz über die Autobahn nordwärts nach Oberfranken! Punkt 8 Uhr angekommen, war bis zur Öffnung der Besuchertore um 10.00 Uhr alles auszuladen und aufzubauen. Aber zuerst: immer wieder ehrfurchtsvolles Erschauern vor den einmaligen, hochkarätigen Exponaten der deutschen Eisenbahngeschichte im großen historischen Rundschuppen am Fuße der berühmten „Schiefen Ebene“! Und dann noch unser Ehrenplatz: Zwischen Adenauers Salonwagen und der 50 975 des BZA Minden mit Riggerbachscher Gegendruckbremse bauten wir zwei weitere, zusätzliche Strahlengleise in Parkbahnschienen ein! Auf museumseigenem Mehrspurgleis 3,5/5/7¼-Zoll fuhren Sitzwagengarnituren, bewegt durch zwei Rangiertraktoren („Rangierliesl“ von Wolfgang Rohne und „Strüver Schienenkuli“ von Walter Seifert, beide ausgeführt in 7¼-Zoll-Spur). Mobile 12¼-Zoll-Gleise erlaubten die Vorführung des bekannten Zweiwege-Unimogs mit automatischer Rangierkupplung und 2 Güterwagen. Wobei im O-Wagen natürlich auch Mitfahren möglich war! Für einen größeren Aktionsradius der Güterwagen, nämlich durch den gesamten Schuppenbereich, sorgte der ebenfalls mitgebrachte Culemeyer-Straßenroller. Was gab es sonst noch zu sehen? Viel Betrieb auf Modellbahnanlagen der Spur I und der Spur 0 sowohl alt in Blech als auch modern hochdetailliert, außerdem eine historisch getreu in die Sechzigerjahre projizierte Märklin-M-Gleisanlage Spur H0 samt komplettem, damals lieferbarem Fahrzeugpark. Und mehrere kleine Kompaktanlagen in Spur N und Spur Z. Und, als absolute Besonderheit im DDM Neuenmarkt-



*Florian Schreiter aus Hilpoltstein hat diesen voll zweiwege-tauglichen UNIMOG mit pneumatisch betätigten Führungs-radsätzen rein aus originalen LEGO-Teilen konstruiert. Auch als Funkfernsteuerung ist ausschließlich das Fabrikat LEGO zulässig. Das kleine Maschinchen hatte auf unserem Vierspur-Gleis seine Premiere im Schienenmodus. Renaissance der 3½-Zoll-Baugröße!*

Alle Fotos: Dr. Wolfgang Baierl



*Kleinste vertretene Baugröße war Wolfgang Rohnes Mini-Anlage mit Selbstbaumodellen in Spur Nm: Meterspur-Nachbildung in 1:160, auf Märklin-Mini-Club-Gleis von 6,5 mm Spurweite. Im Vordergrund: Normalspur von 9 mm mit einer 96er der Nenngröße N. Sie bringt Güterwagen, die auf Meterspur-Rollwagen verladen werden!*

Wirsberg: LEGO-Eisenbahn-Miniaturen auf der systemeigenen Spurweite von 42 mm einer hier in Nordbayern recht aktiven, jungen Gruppe von Modellbahnern. Man ist spezialisiert auf möglichst vorbildgetreue, individuelle Nachbauten von Eisenbahnfahrzeugen und Eisenbahnzubehör, wobei aber ausschließlich Originalteile des Herstellers aus Dänemark Verwendung finden dürfen. Erstaunlich, was trotz diesem strengen Korsett an bekannten Vorbildern auf die Kunststoff-Schienen gestellt und in Aktion vorgeführt wird! Für uns steht fest: Wir sind dieses Jahr zum Adventsauftakt wieder dabei! Der internationale Tag der Modellbahn ist auch für Parkbahner ein ausgezeichnetes Forum zur Öffentlichkeit, das fachkundige und hochinteressierte Publikum ist für die Aktiven wirklich eine Freude!



Römische Ruinen



Die Drehscheibe und Zufahrt sind betoniert.



Die Drehscheibe wird eingehoben.

# Neue ERICH LECHNER Attraktion im Eisenbahnmuseum Strasshof

**N**ach 20 Jahren Bauzeit, war es am 27. und 28. April 2019 endlich soweit: Der Rundlokschuppen der Gartenbahn im Eisenbahnmuseum Strasshof wurde eröffnet.

Die 1939 begonnene Planung für eine neue Zugförderung der Reichsbahn in Strasshof sah mehrere Hallen für insgesamt etwa 100 Lokomotiven vor. Dazu sollten zwei Drehscheiben gebaut werden. Nach 1945 wurde von der ÖBB nur eine 10-gleisige Halle fertig gestellt und auch nur eine Drehscheibe eingebaut. Bis 1976 wurde das Gelände als Zugförderung für Dampflokomotiven durch die ÖBB genutzt. Seit 1984 wird das Gelände als Eisenbahnmuseum vom ersten österreichischen Straßenbahn- und Eisenbahnklub geführt und auch eine Gartenbahn betrieben. Seit 1999 wird die Gartenbahnanlage in den Spurweiten 5 und 7¼ stetig erweitert. Das Fundament der zweiten 24 m Drehscheibe, welches direkt am Hauptbahnhof der Gartenbahn liegt und nur noch zu erahnen war, sollte der Unterbau eines Lokschuppens mit Werkstätte für die Gartenbahn werden. Wir begannen also damit den Baumbestand, der aus mehreren großen Silberpappeln bestand, zu roden und die betonierte Grube auszubag-

gern. Der Aushub bildet seither den Berg über unserem Tunnel, dieser feiert somit in diesem Jahr sein 20 jähriges Bestehen. Nachdem die Planung in den ersten Entwürfen stand, wurden Schalbetonsteine gestellt, um die Umrisse des geplanten Gebäudes und der 4,5 m Drehscheibe darzustellen. Diese „römischen Ausgrabungen“ blieben als Status Quo über mehrere Jahre stehen, andere Projekte hatten mehr Dringlichkeit. Von der geplanten Ausstattung des Betriebswerkes der Gartenbahn wurde nur der Wasserturm errichtet.

Nach mehreren Jahren des Ruhens der Baustelle Ringschuppen, lediglich unterbrochen von „gärtnerischen“ Tätigkeiten wie das Roden aufkommender Pflanzen und Entfernen der herbstlichen Laubmassen, wurden die gestellten Schalbetonsteine mit Beton gefüllt und damit die Fundamente hergestellt. Wie und woraus das Gebäude errichtet und finanziert werden sollte war weiterhin nicht ganz geklärt.

Im Zuge anderer Arbeiten am Gelände konnten wir die Drehscheibenplatte und die Zufahrt zur Drehscheibe betonieren, wobei 8 Kubikmeter Beton eingebaut wurden. Was folgte, waren wieder Jahre der rein gärtnerischen Beschäftigung mit der Großbaustelle. Diese Zeit nutzten



Die halbe Dachdeckung ist fertig.



Die Zufahrt zur Drehscheibe



Blick hinaus

Fotos: Erich Lechner



Die Anheizgleise



Gesamtansicht auf den Rundlokschuppen

wir zur Erweiterung der Strecke und zum Neubau der Sitzwagen. Das Stellwerk erhielt seine Wände und ein Dach. Auch die Tunnelportale wurden verputzt.

Nach langen Jahren war die Zeit reif geworden, die jungen Mitarbeiter der Gartenbahn herangewachsen und ein neuer Mitarbeiter gewonnen, der auch mit seinen Arbeitern anrückte, um das Projekt „Märchen vom Ringschuppen“ weiterzutreiben und der Realität näher zu bringen. Erster Schritt war eine neue Statik für das Gebäude, damit die vorhandenen Stahlträger auch verbaut werden konnten, im Winter 2013 nahm das Projekt richtig Fahrt auf. Den Beginn machte das Aufmauern der Wände, der Zuschnitt der Stahlträger und das Schweißen der Dachbinder, gefolgt vom Aufsetzen der Dachbinder und Montieren der Pfetten. Im Sommer 2014 wurde das Dach gebaut. Die Dachhaut dauerte dann etwas länger, aber im Sommer 2015 war auch die Dachdeckung fertig, Fenster eingebaut und die Fassade verputzt. Weiter ging es mit Fliesen des Ringschuppens wobei sich diese Arbeiten wieder als sehr zäh erwiesen, waren doch 235 m<sup>2</sup> Boden zu bedecken, was erst 2018 abgeschlossen werden konnte.

Zwischenzeitlich hatten wir noch die Idee einen zusätzlichen 4-gleisigen Langschuppen zur Präsentation von Fahrzeugen in die Grube zu bauen, was auch sehr rasch in die Tat umgesetzt wurde. Im Mai 2017 wurde auch die kleine Schleife, welche die Zufahrt zum Ringschuppen bildet, neu gebaut und mit dem Bau der Südumfahrung des Bahnhofes begonnen. Vom Herbst 2017 bis Frühsommer 2018 folgten die Drehscheibe und die Gleise rund um die Drehscheibe. Am 21. Juli 2018 war es dann soweit und die ersten Loks konnten den kleinen Schuppen beziehen. Der weitere Innenausbau mit Elektroinstallation, Wasserleitungen und Druckluftleitungen sowie die Möblierung sind seither im Gange. Fertig sind wir zwar noch immer nicht, aber im Modellbau soll das ja so sein, macht doch das Bauen mehr Spaß als das im Kreis fahren. Kurz vor dem Eröffnungsfest haben wir noch unser Stellwerk mit Fenstern versehen, somit sind die Bauvorhaben im Bereich des Bahnhofes einstweilen abgeschlossen. Jedenfalls so lange bis die nächsten Ideen in die Tat umgesetzt werden.

# GARTEN BAHNEN

## VORSCHAU



### PORTRÄT

Das Oberwiesenthaler  
Abenteuer

Christian Heß

### PORTRÄT

Shaymountain  
in Switzerland

Bernd Schmidt



### PORTRÄT

Garten(-bahn Dampf-)  
zwerge

Ernst Ulrich



**GARTENBAHNEN 2/2020**  
erscheint am 22.05.2020

Themenänderungen aus  
aktuellem Anlass behält sich  
die Redaktion vor.

## Inserentenverzeichnis

(ohne Kleinanzeigen)

	Seite		Seite
Atelier MB Burkhard	6	Live Steam Service	U2
Blombach	20	MAM Modellbau	U3
Ehrle	U2	Messe Sinsheim	U2
GarBa-Verlag	7	MFC Einsiedeln	U2
Holzapfel	6	Schlechtriem	7
Hotel Altorra	6	Wilms	U2
KM1 Modellbau	U4	Zimmermann	36

## 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. 3 vom 01.01.2020

**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

© 2020 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](http://www.neckar-verlag.de) einsehen.

Anzeigen- und Redaktionsschluss ist der 01.04.2020  
für die Ausgabe 2/2020.

## 24. Jahrgang



Echtdampflokomotiven in 5" und 7¼ Zoll  
Dampftraktoren im Maßstab 1:6

## PRODUKTPALETTE FÜR DAS JAHR 2020

### Allchin Dampftraktor

lieferbar Mitte 2020



Alle Kessel sind aus Kupfer gefertigt und mit Silberlot hartgelötet. Sie werden hydraulisch auf den doppelten Betriebsdruck getestet und nach der Endmontage einem weiteren Test unter Dampf und Kohlefeuer unterzogen.

#### Technische Daten:

- Kupfer mit Silberlot
- Handspeisepumpe
- Dampfstrahlpumpe
- Achsfahrpumpe (außer Traktor)
- Überhitzer
- Hilfsbläser
- Wasserstand mit Prüfventil
- Manometer
- Abschlammventil

### A4

Dreizylinder-Echtdampflokomotive

lieferbar Mitte 2020



### GWR 1366-1369

grün

sofort lieferbar



### Standard 4

schwarz oder grün, modifizierte 2. Serie

lieferbar Mitte 2020



### 9F „Evening Star“

sofort lieferbar



**Besuchen Sie ab dem 2. Quartal 2020 unseren neuen Ausstellungsraum bei Frankfurt/M**

DRUCKTEST

KESSELTEST

ZERTIFIKATE

12 M. GARANTIE

FORDERN SIE NOCH HEUTE EINE KOSTENLOSE BROSCHÜRE MIT WEITEREN INFORMATIONEN AN.

Besuchen Sie auch unseren Online-Shop für weitere Informationen und Angebote [www.mam-modellbau.de](http://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.

# Rollenprüfstand

5 Zoll bis  
7 ¼ Zoll

# KM1

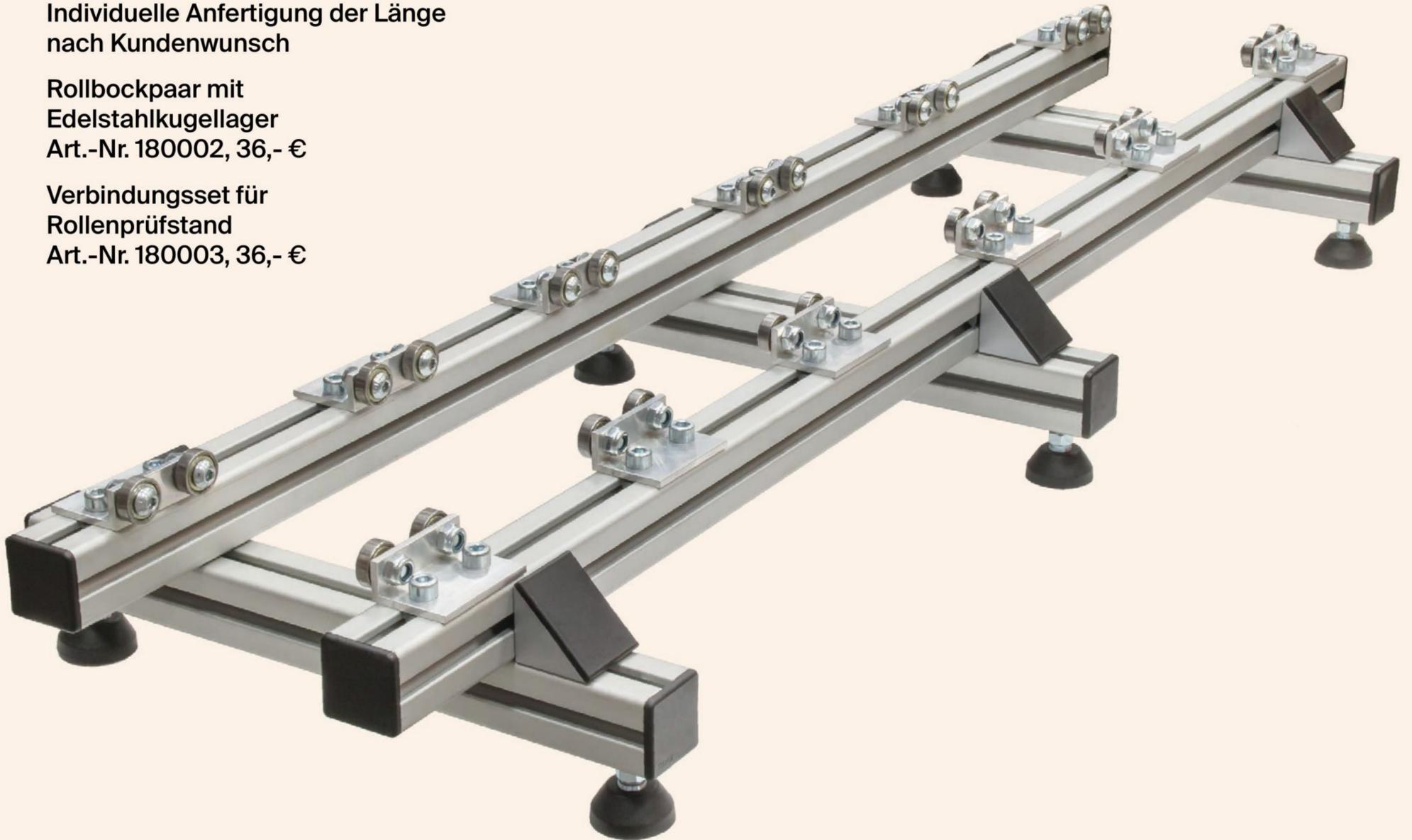
Modelle vom Modellbahner!

## Basisstand

Art.-Nr. 180001, 178,50 € pro lfm.  
Individuelle Anfertigung der Länge  
nach Kundenwunsch

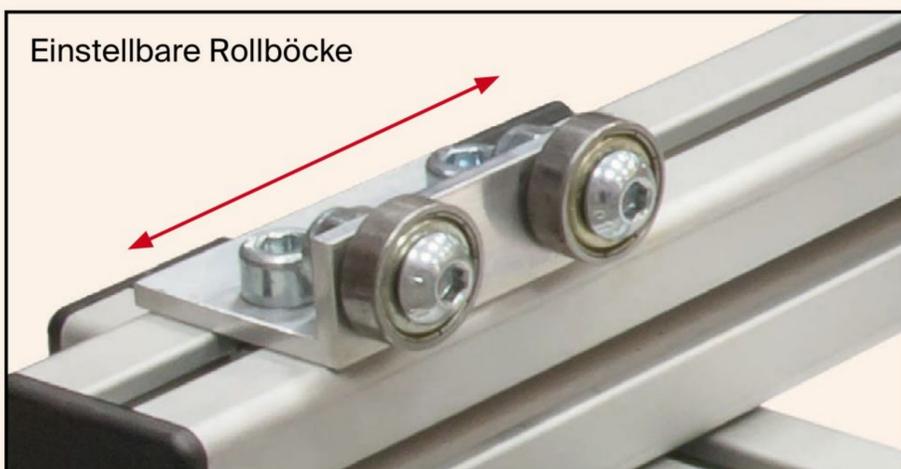
Rollbockpaar mit  
Edelstahlkugellager  
Art.-Nr. 180002, 36,- €

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



Einstellbare Stellfüße

- Aus Aluminium und Edelstahl
- Universell einstellbar von Spur 3 bis Spur 7
- Aus stabilem Aluminium-Maschinenbauprofil
- Tragfähigkeit je nach Ausführung ca. 300 kg/lfm
- Universell einstellbare Rollböcke für verschiedene Modelle
- Kugellager aus Edelstahl
- Einstellbare und arretierbare Stellfüße
- Aufständerung nach Kundenwunsch optional möglich
- Individuelle Konfiguration von Länge und Zahl der Rollbockpaare möglich
- Verbindungsset für mehrere Prüfstände verfügbar
- Jederzeit erweiterbar
- Made in Germany 🇩🇪



Einstellbare Rollböcke



Einstellbare Spurweite

Aktuelle Aktionsangebote und Detailinformationen zu Modellen 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