

02
2020

ISSN 1433-0180

€ 7,60 [D]

€ 7,90 [A]

€ 7,90 [EU]

sfr 13,10

E 45616

GARTENBAHNEN

GARTEN BAHNEN

Mai
Juni
Juli

Große Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung

Shaymountain in Switzerland



→ Tag der offenen Türe bei Lok- und Waggonbau Klaus Wagner
→ „La Parisienne“ → Erweiterung Gartenbahnanlage



4192444507606



02



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 *

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

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

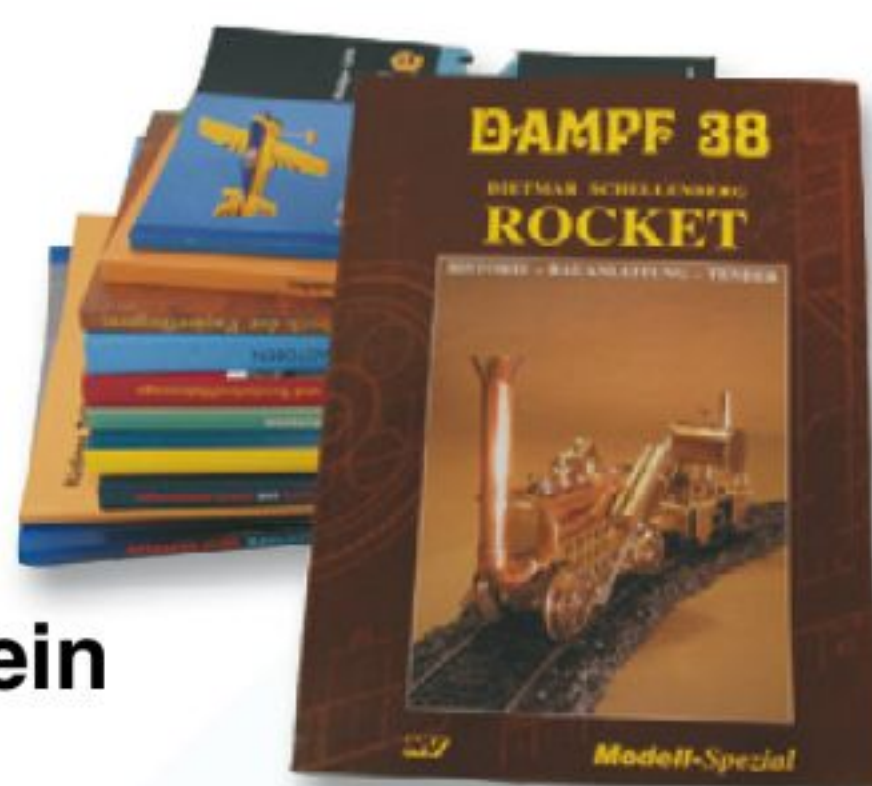
1-JAHRESABO PRINT; DIGITAL ODER PRINT + DIGITAL



3-teiliges Käse-Set
bestehend aus Käse Brett,
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



Büchergutschein
über € 25,-



Mini MAG-LITE® AAA
Länge: 12,5 cm

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.

Dirk Juschkat schreibt über das Echtdampfhallentreffen 2019 in Friedrichshafen. **Seite 12**



Auf **Seite 18** stellt uns Wilfried Decke die Baubeschreibung einer Gewindeabschneidvorrichtung zur Verfügung.

Über das Oberwiesenthaler Abenteuer berichtet Christian Heß. **Seite 38**



PORTRÄT

Ein heißer Sommer 4
Siegfried Baum

Echtdampfhallentreffen (EDHT) während der Faszination Modellbau Friedrichshafen 2019 12
Dirk Juschkat

Shaymountain in Switzerland. 20
Bernd Schmidt

Garten(-bahn Dampf-)zwerge 31
Ernst Ulrich

Dresden – das „neue Sinsheim“? 34
Markus und Siegfried Baum

7. US-Modellbahn-Convention 36
Alexander Rudin

Das Oberwiesenthaler Abenteuer 38
Christian Heß

Tag der offenen Türe bei Lok- & Waggonbau Klaus Wagner 42
Udo Mannek

Erweiterung der Gartenbahn-Anlage des MECE vor Vollendung 44
MECE

GLOSSE

Faszination. 10
Siegfried Baum

Unter die Räuber gefallen. 41
Siegfried Baum

PRAXIS

„La Parisienne“ 6
Louis Patrick Ernst

Gedanken zur Unkrautvernichtung auf der Gartenbahn; Teil 1: Spritzen 14
Peter Bickel

WERKSTATT-TIPP

Baubeschreibung Gewindeabschneidvorrichtung. . 18
Wilfried Decke

RUBRIKEN

Forum 2
Börse 9
Poster 24
Termine 26
Impressum 48
Vorschau 48

Liebe Leserinnen und Leser!

Eigentlich sollte inzwischen auf allen Gartenbahnanlagen das Andampfen stattgefunden haben. Ein Virus hat alles verändert und die Auswirkungen haben Einfluss auf alle Lebenslagen. Inzwischen ist jeder von uns mehr oder weniger betroffen.

Die Saison 2020 wird nur mit einiger Verspätung starten können. Ob die Termine aus unserem Veranstaltungskalender eingehalten werden können, kann beim Schreiben dieser Zeilen niemand verlässlich sagen. Deshalb erkundigen Sie sich bitte vor den genannten Terminen beim jeweiligen Veranstalter, ob der Fahrtag, das Treffen oder Jubiläum auch durchgeführt wird.

In Zeiten des Kontaktverbotes und des Absagens von Veranstaltungen werden neue Wege gegangen. So hat ein süddeutsches Eisenbahnmuseum erstmals eine Online-Ausstellung ins Leben gerufen. Clubabende werden per Videokonferenz abgehalten und Veranstaltungen zumindest online in Form einer Videokollage durchgeführt. Das alles kann einen Fahrtag aber nicht ersetzen. Um die Zeit bis zum diesjährigen Andampfen zu verkürzen sei auf die Veranstaltungsrückblicke in dieser Ausgabe hingewiesen.

So berichtet Bernd Schmidt über einen Fahrtag auf der Shaymountain in der Schweiz. Von Dirk Juschkat lesen Sie über das Echtdampfhallentreffen 2019 in Friedrichshafen. Der Frage, ob „Dresden das neue Sinsheim“ ist, gehen Markus und Siegfried Baum nach und beantworten diese mit Eindrücken von der Modellbauausstellung des MEC Pirna im Februar 2020.

Wer die veranstaltungsfreie Zeit nicht mit Schrauben verbringen will, könnte alternativ einschlägige Literatur lesen. Dazu eignet sich in erster Linie die Lektüre der Gartenbahnen. Auch sei an dieser Stelle auf die Buchrezensionen von Siegfried Baum verwiesen.

Eins lässt sich von Covid 19 nicht abhalten: Die Flora – es grünt überall! Auch da, wo es nicht zwingend erwünscht ist. Peter Bickel hat sich Gedanken zur Unkrautvernichtung auf der Gartenbahn gemacht und gibt hilfreiche Praxis-Tipps. Als Werkstatt-Tipp liefert Wilfried Decke eine Baubeschreibung für eine Gewindeabschneidevorrichtung.

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 – und bleiben Sie gesund!



Ihr Udo Mannek



Neue Bücher

Siegfried Baum

Das Ende der deutschen Steinkohleförderung im vergangenen Jahr gab viel Anlass, sich auch in dieser Zeitschrift ausgiebig mit dem Thema **Kohle** zu beschäftigen. Die Buchverlage taten das Ihrige, mit z.T. sehr ausgefallenen Werken auf dieses „Ereignis“ aufmerksam zu machen. Wer geglaubt hatte, nun sei „genug gesagt“, könnte sich geirrt haben!

Schon Anfang Februar 2020 brachte der EK-Verlag ein Sonderheft mit dem vielversprechenden Titel **Die Bahn im Einsatz für die Montanindustrie – Kohle und Erz** heraus. Man würde der Szene keinen Gefallen tun, dieses Heft, oder darf man bei 100 Seiten schon von **Buch** reden, einfach zu ignorieren. Da haben die Autoren nicht nur eine wahnsinnig große Zahl an z.T. sehr seltenen und noch nirgends gezeigten SW-Fotos und fast die gleiche Zahl an ungewöhnlichen und sehr gut reproduzierten Farbaufnahmen für die insgesamt 23 Kapitel zusammengetragen.

Apropos Kapitel: Dass hier der auch von der Gartenbahn-Szene im Mai letzten Jahres „zelebrierte“ **Lange Heinrich** nicht fehlen wird, konnte man erwarten. Sicher nicht allgemein bekannt wurde damals, dass die Phase **nach den Dampfloks** noch gerademal **neun Jahre** gedauert hat, als 1986 in Emden der letzte Erzfrachter entladen wurde. Da mit dieser Vorstellung keine Rezension im üblichen Sinn vorgesehen ist, sollen auch nur zwei Kapitel besonders erwähnt werden: Als da sehr ausführlich mit noch nie gezeigten Aufnahmen über die Erzförderung im Nahbereich der Geislinger Steige („Staufenstolln“) berichtet wird, und ein anderes Kapitel unter der Überschrift „Gewollt, und nicht gekonnt – Kohle und Stahl in der DDR“ die (fast) hilflose Montanpolitik im früheren „Arbeiter- und Bauernstaat“ sehr realistisch dargestellt wird. Eine stilisierte Karte zeigt, was an sieben Standorten in der ehemaligen DDR im Bereich „Montanindustrie“ trotz des Mangels an Kohle und Erz aufgezogen wurde.

Mit drei weiteren Schwerpunkten (Steinkohlevorkommen, Erzlagerstätten und Hütten-, Stahl- und Walzwerke) liefert eine Karte einen hervorragenden Überblick, wie reichhaltig, aber regional sehr unterschiedlich die („Großdeutsche“) Montanindustrie ihre Schwerpunkte hatte! Was man sich noch zusätzlich wünschen würde: Welche von all diesen Stätten Anfang des 21. Jahrhunderts noch produzierte? Es dürfte beispielsweise wenig bekannt sein, dass als Nachfolger des „Langen Heinrich“ heute Erzzüge



mit sechs-achsigen Selbstentladern mit einem Gesamtgewicht von 5 bis über 6.000 Tonnen(!) zwischen dem Hansaport (Nähe Köhlbrand-Brücke im Hamburger Hafen) und Salzgitter-Beddingen gefahren werden. Da für die Schraubkupplung in Zügen von etwas über 4.000 Tonnen „Ende der Fahnenstange“ sei, sind Loks und Wagen nur noch mit **Mittelpufferkupplung** möglich!

Für die Waggon-Spezialisten: Es gibt mehrere Kapitel, in denen die Entwicklung der Spezialwagen für Kohle, Koks, Erz und Kalk sehr ausführlich und mit vielen guten Fotos gezeigt wird! Die 12,90 Euro für dieses sehr informative Heft sind m. E. gut angelegt!

Anzeigen



Dreh-, Bohr- und Fräsmaschinen
ab 2.399,00 EURO



135 Jahre Wabeco
1885-2020
Tradition durch Innovation

NEU
automatische Vorschübe
für alle Achsen



Made in Germany



Walter Blombach GmbH
Telefon +49 2191 597-0
E-Mail info@wabeco-remscheid.de
www.wabeco-remscheid.de



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,-

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.

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

Hotel für Eisenbahner in Wernigerode

Der Treffpunkt für Dampfbahnfreunde.

Mit Blick auf das Betriebswerk der Schmalspurbahn!

www.hotel-altora.de

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

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

EIN HEISSER

SOMMER

SIEGFRIED BAUM

Tausende Schüler und junge Leute wegen **friday for future** auf den Straßen! Noch mehr in Hongkong und in UK, wo der „Clown“¹ das Parlament zusperrt – weil er glaubt, so leichter sein „Brexit-Ziel“ zu erreichen. Dann im August im HANDELSBLATT der „Brandbrief“ des Präsidenten des Deutschen Sparkassenverbands an den EZB-Präsidenten **Draghi**! Viel zu spät getraut sich ein Repräsentant des Bankgewerbes die unsinnige, verhängnisvolle Zinspolitik der EZB zu kritisieren. Unterlässt aber, zu erwähnen, mit wie vielen Hunderten von **Milliarden Euro** Sparer und Versorgungswerke durch entgangene Zinsen betrogen wurden. Stattdessen lobt sich der Finanzminister für 45 Milliarden **Überschuss**!

Und dann Ende August ein Buch eines früheren STERN-Mitarbeiters mit dem Titel **Schaden in der Oberleitung**. Mit der „Oberleitung“ ist aber keineswegs die Fahrleitung der Bahn, sondern deren Führungszirkel in Berlin gemeint. Auf fast 300 Seiten getraut sich der Autor, gebürtig in dem Königsbrunn (bei Heidenheim Br.), aus dem auch der Hitler-Attentäter Georg Elser und der schon 1942 von den Nazis entmachtete Chef der Gutehoffnungshütte **Dr. Paul Reusch** stammten.

Arno Luik legt in den 288 Seiten (Westend-Verlag) eine Arbeit vor, die wir Amateure bisher nicht zu Gesicht bekommen haben. Die 20 Euro sind **gut angelegt**. Der Autor getraut sich nicht nur auf gravierende Mängel beim neuen Tiefbahnhof Stuttgart-21 hinzuweisen, sondern kann es sich offensichtlich leisten, alle Politiker und Bahnvorstände seit 1994 mit Namen zu nennen und sie nicht nur einmal als **Bahn-Azubis** zu bezeichnen. Auf die Herren Dürr, Mehdorn und Grube fällt ein ganz schlechtes Licht!

Man kann gespannt sein, ob dieser 14 Meter unter der Erdoberfläche im Entstehen begriffene Bahnhof je richtige Züge sehen wird. Alle Fachleute kritisieren, dass die acht Bahnsteiggleise nicht wie üblich **Bretteben** geplant sind, sondern ein Gefälle von 15 Promille haben werden, was bei der Länge eines ICE sich mit einem Höhenunterschied von sage und schreibe **6,50 Metern auswirke**. Da zudem geplant sei, den Bahnhof nicht mit traditioneller Signaltechnik, sondern mit **ETCS** zu steuern, gehen Fachleute davon aus, dass „dank“ „flacher Bremskurven“ des ETCS die Züge mit ganz geringer Geschwindigkeit in den Bahnhof schleichen werden und die traditionell berechne-

ten Fahrzeiten von Anfang an Makulatur sein werden! Man müsste

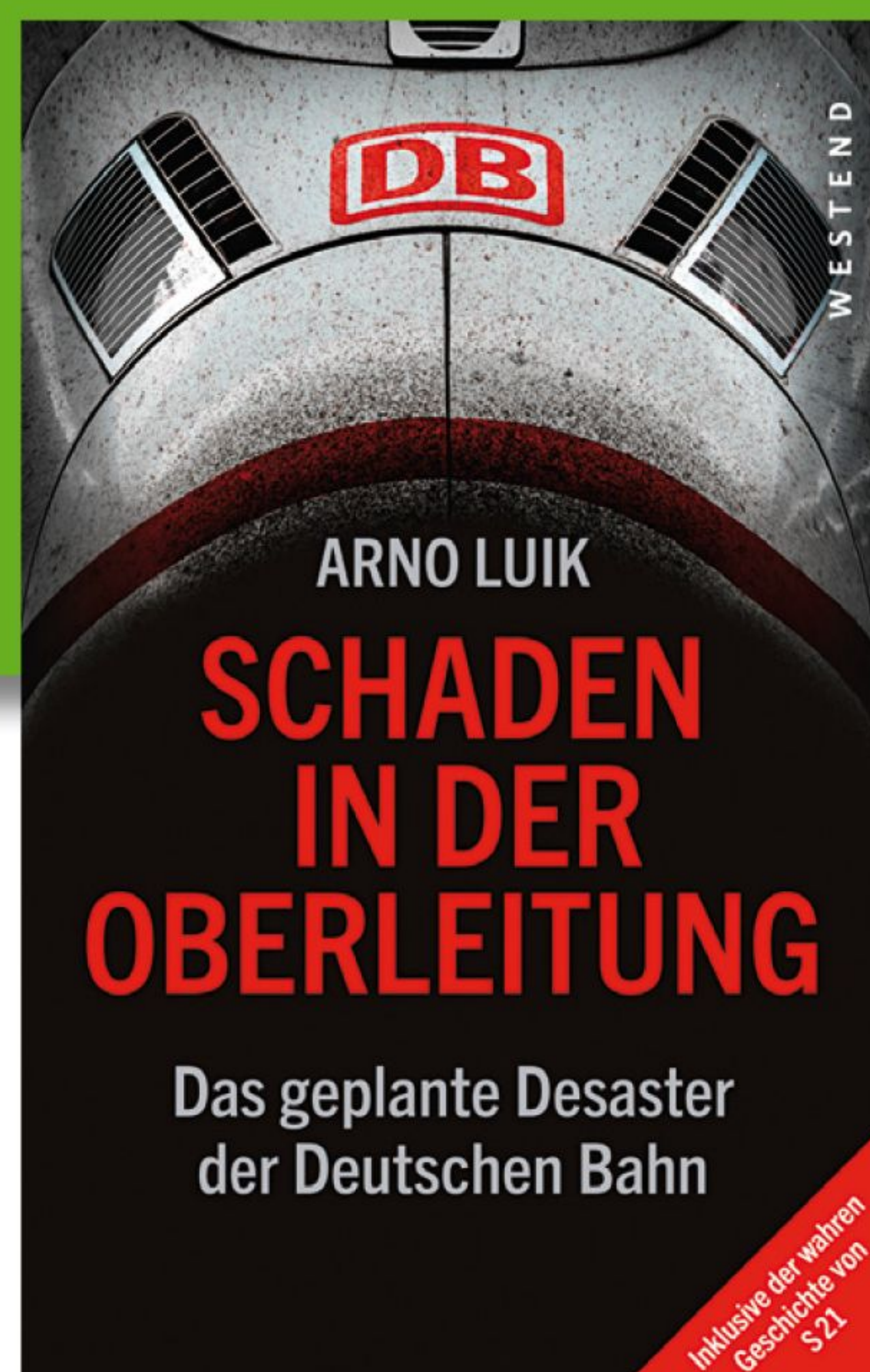
Detailkenner oder gar Fachmann sein, um beurteilen zu können, mit

welchen Brandschutzmängeln die Macher sich getrauen, mit so einer Planung überhaupt einen Spatenstich getan zu haben. Wenn versucht würde, brennende ICE-Triebköpfe **mit Wasser zu löschen**, entstünden aus dem hochtoxischen Cocktail **Senfgas, Phosgen und Blausäure**! Wen wundern da Bemerkungen von Feuerwehrkommandanten, „dass sie ihre Leute da nie runter schicken würden“!

Der Autor hat keine Scheu den früheren Kanzleramtsminister und heutigen Bahnvorstand in einer Art und Weise als „Strippenzieher“ und „Hansdampf“ vorzuführen, dass dem Leser entweder „das Messer im Sack aufgeht“ oder – auch salopp – **die Spucke weg bleibt**! Zumal das Bahngehalt das Vierfache von dem ausmache, was ihm die Bundesrepublik als Kanzleramtsminister bezahlt habe! Von Bekannten, die auf Entdeckungsreise in **Namibia** waren, wurde berichtet, dass sie dort einen **DB-Schenker-Lkw** entdeckt hatten! Wer das Buch gelesen hat, weiß, dass dieses Land nur eines von vielen ist, wo die DB AG heute glaubt, dabei sein zu müssen. Ja, wer weiß, dass in London exakt diese „unsere“ DB AG sogar **Kranken Transporte** durchführt. Schließlich bestünde die **Bahn AG** aus fast 1000 Einzelfirmen!

Der Autor lässt kein „gutes Haar“ an den Verkehrsministern der letzten Zeit. Dass der derzeitige da besonders im Visier ist, dürfte kaum überraschen. Aber auch der kann, so ist zu lesen, seinen **Dokortitel** nicht mehr tragen, weil man ihm in seiner – bei der Uni in Prag – eingereichten Promotionsarbeit **Abschreiben** nachweisen konnte!

Wer sich traut, so viel (berechtigte) Kritik auszuteilen, hat hoffentlich auch die Größe, eine leichte „Kritik“ des Rezensenten zu ertragen! Es mag sein, dass sowohl das Zement-Brennen und Stahlkochen für die vielen Tunnel nicht ohne kräftigen CO₂-Ausstoß abgeht, aber ich glaube, ich befinde mich „in guter Gesellschaft“, wenn ich das Tunnelbauen, sowohl in Helvetia wie in Austria für eine **vernünftige Sache** halte. Ich bin zuversichtlich, dass die „Herren der Lkw-Kolonnen“ im Inntal und auf der Brenner-Autobahn eines (nicht zu fernen Tages) erkennen werden, dass es zu dieser Art von Transporten noch eine Alternative **„auf Schienen durch den Berg“** gibt! Übrigens: Bei der Kritik des Autors an der „festen Fahrbahn“ bin ich ganz



bei ihm! In France kenne man trotz der „rasenden TGVs“ nur Schotter als Oberbau!

Zu „guter Letzt“: Ich vermisste in der hervorragend gemachten Analyse des Buch-Autors eine Erkenntnis: Der gesamte öffentliche Dienst, da kann man hinsehen, wo man will, wird von einer (heimlichen) Devise geleitet: „**Wir haben recht!**“ Wer in Jahrzehnten dies erkannt hat, wird sich nicht wundern, dass die Bahn AG es fertiggebracht hat, sich in sehr vielen Dingen ihre eigenen Kontrolleure

zu geben, um dann zu behaupten, man habe ja den „Segen von oben“!

Wo sonst bekommt man für zwanzig Euro so viel offene, harte Wahrheit?

¹ Die Augsburger Allgemeine zeigte Ende August die Karikatur eines langen Gebäudes zwischen Westminster und Big Ben mit einem Spruchband „Alle Veranstaltungen sind abgesagt Der Clown!“

Erfreuliches von „echten“ Akteuren

Exakt am gleichen Tag, 31. August 2019, an dem das beschriebene Buch von Arno Luik auf den Markt kam, erwarben in der Schweiz vier namhafte, familiengeführte Transportunternehmen **35 Prozent** am Kapital von **SBB-Cargo**. Die vier Firmen sind Planzer, Camion Transport, Galliker und die Bertschi-Gruppe. Die auf allen Sektoren des Güterverkehrs tätigen Unternehmen sehen in dieser Beteiligung einen wichtigen Schritt, die Zusammenarbeit **Schiene-Straße** auszubauen und zu verbessern.

Nur Tage später trat die ebenfalls familiengeführte **Kübler-Spedition** mit einer Pressemitteilung an die Öffentlichkeit. Außer der Bestellung eines neuen **32-achsigen Tiefladewagens** mit einer Nutzlast von 500 Tonnen war das zweite „highlight“ der Meldung: Eine enge Kooperation mit dem im Oberösterreichischen Wels ansässigen Transportunternehmen **Felbermayr**, bei dem seit vielen Jahren neben Transport und Logistik auch **Schwerguttransporte** ein wichtiges Standbein darstellen.

Danke an Herrn Thorge Clever, Prokurist und Verantwortlicher für Schwertransporte bei Kübler, für die Zurverfügungstellung der Skizze, der zu entnehmen ist, dass jedes der beiden 16-achsigen Gestelle die Last über die Tragbalken auf **vier Drehgestelle** überträgt!

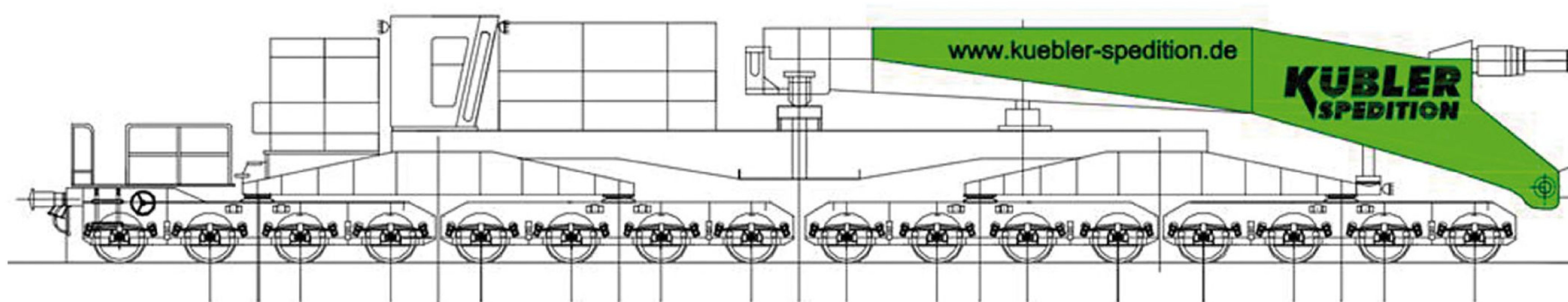
Der im Laufe von 2020 erwartete 32-Achser darf leer mit 100 km/h und beladen immer noch mit 65 km/h befördert werden. Gegenüber früheren Modellen mit dieser riesigen Achsfolge werde das neue Gefährt ein um rund 60 to geringeres Eigengewicht haben. Ja, es sei sogar möglich, während der Fahrt den Hauptträger um 50 cm nach jeder

Seite hydraulisch zu verschieben! Bisher konnten solche „Verschiebungen“ nur bei stehendem Fahrzeug durchgeführt werden. Was viel (Fahrplan)-Zeit gekostet habe!

Und – die Salzburger Verkehrsbetriebe haben Ende August völlig neue O-Busse des Schweizer Herstellers Carrosserie Hess AG erhalten. In die Busse sind für Fahrten „auf der letzten Meile“ ohne Fahrleitung (nach Grödig) Akkus eingebaut, die während der Fahrten unter Draht stets geladen werden.

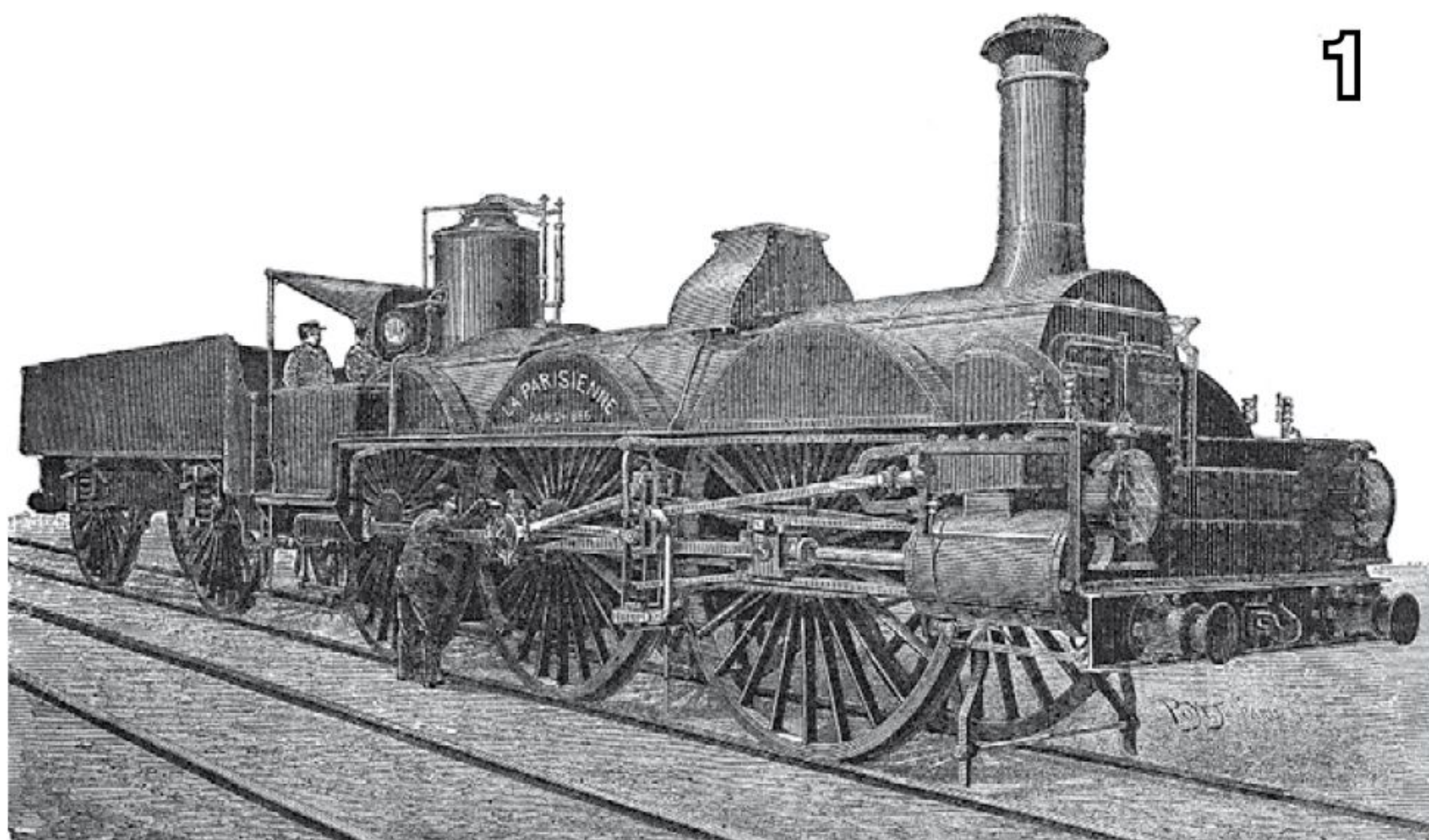
Das gleiche Prinzip verwendet der Schweizer Fahrzeugbauer **Stadler** in den neuen E-Triebwagen, die bei einer Ausschreibung in Norddeutschland als Sieger das Rennen machten! Und – „auf der gleichen Welle“ schwimmen die ÖBB und Siemens Mobility, die nach einer Vorstellung auf der InnoTrans 2018 noch in der 2. Jahreshälfte 2019 einen nach dem gleichen Prinzip gebauten E-Triebwagen in den ersten Praxistest geben wollen. Für die Interessierten: Die Akkus sind in einer neuen **Lithium-Titanat-Technologie** hergestellt, welche nicht nur eine Ladung mit hohen Strömen erlauben, sondern eine bis dato nicht gekannte Lebensdauer von – **15 Jahren** haben sollen! Die dreiteiligen Triebwagen werden als „Cityjet eco“ bezeichnet und haben mit Starkstromversorgung (Fahrdrabt) eine Hg von 140 km/h und bei Akku-Betrieb eine solche von 120 km/h. Die Kapazität der Akkus betrage 528 kWh.

Ob all dieser positiven Meldungen ist doch nur eines – „**Hut ziehen**“ – angesagt!



„La Parisienne“

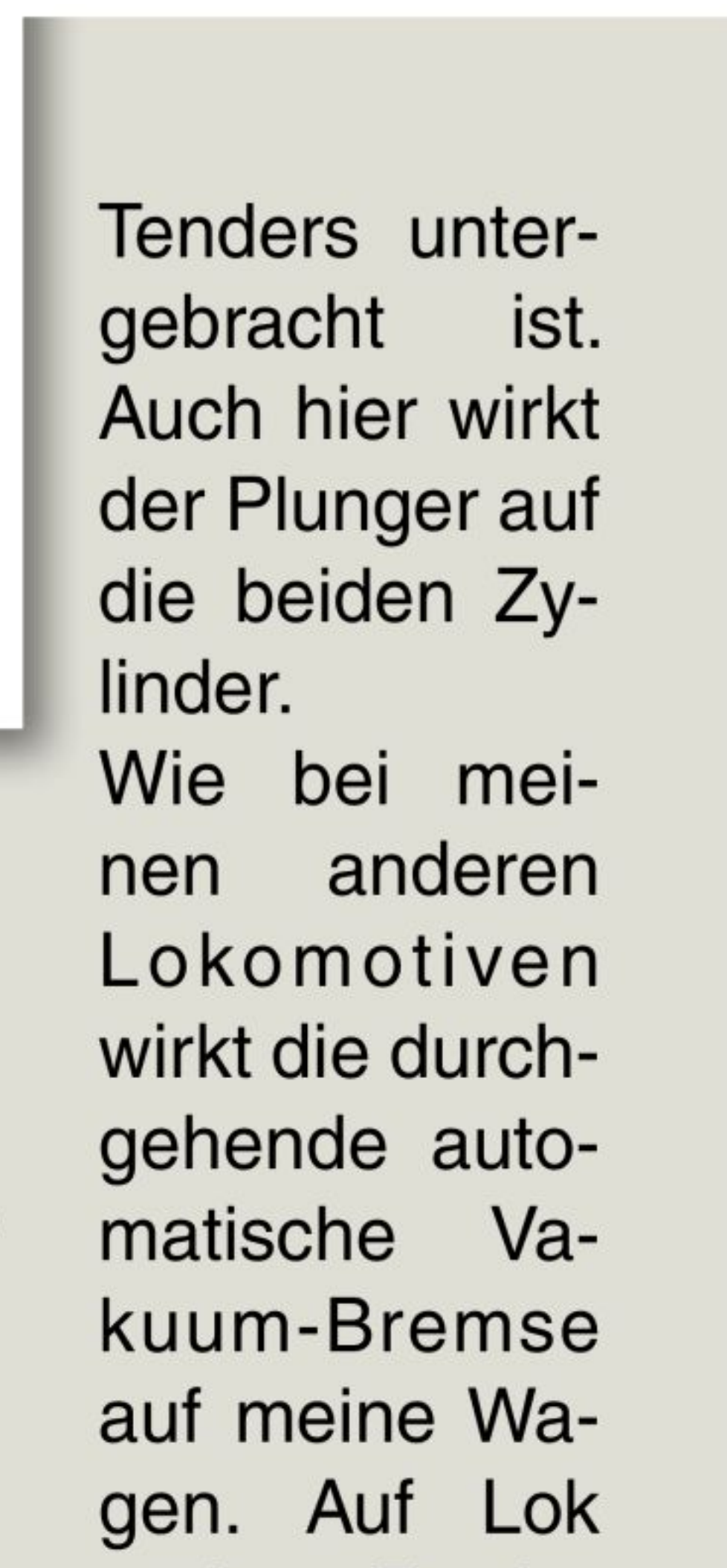
LOUIS PATRICK ERNST



Diese unwahrscheinliche 5“-Lok ist jetzt prinzipiell fertig (s. *GARTENBAHNEN* Ausgabe 01/2016). Anfänglich befürchtete ich, dass sich der schmale Kessel mit einem nützlichen Inhalt von lediglich 2 Liter als unzureichend erweisen würde. Dies ist aber glücklicherweise nicht der Fall. Eine Fahrpumpe sorgt für eine ununterbrochene Wasserspeisung. Georges Smars aus Brüssel hatte im Gegensatz zu mir keine Bedenken – er hat diesen Niro-Kessel nach meiner Zeichnung in hervorragender Ausführung hergestellt.

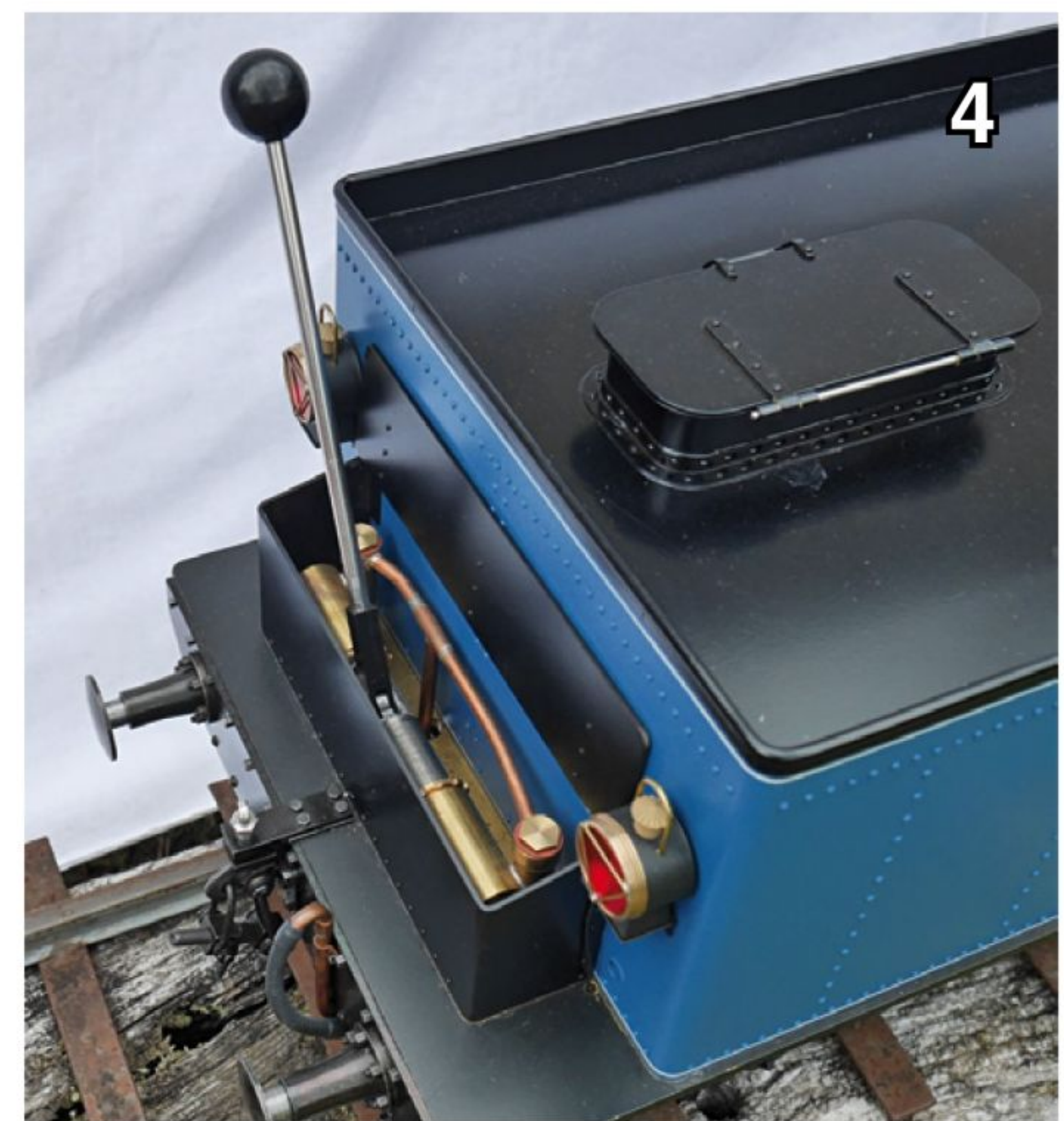
Man sieht die doppelwirkende Speisepumpe mit zwei gegenseitig liegenden Zylindern und gemeinsamem Plunger. Die Kraftentnahme erfolgt durch eine Gegenkurbel, welche zur Feineinstellung der Fördermenge stufenweise verstellt werden kann. Ziel ist ein leichter Speise-Überschuss. Falls der Kessel zu voll wird, unterbreche ich die Speisung.

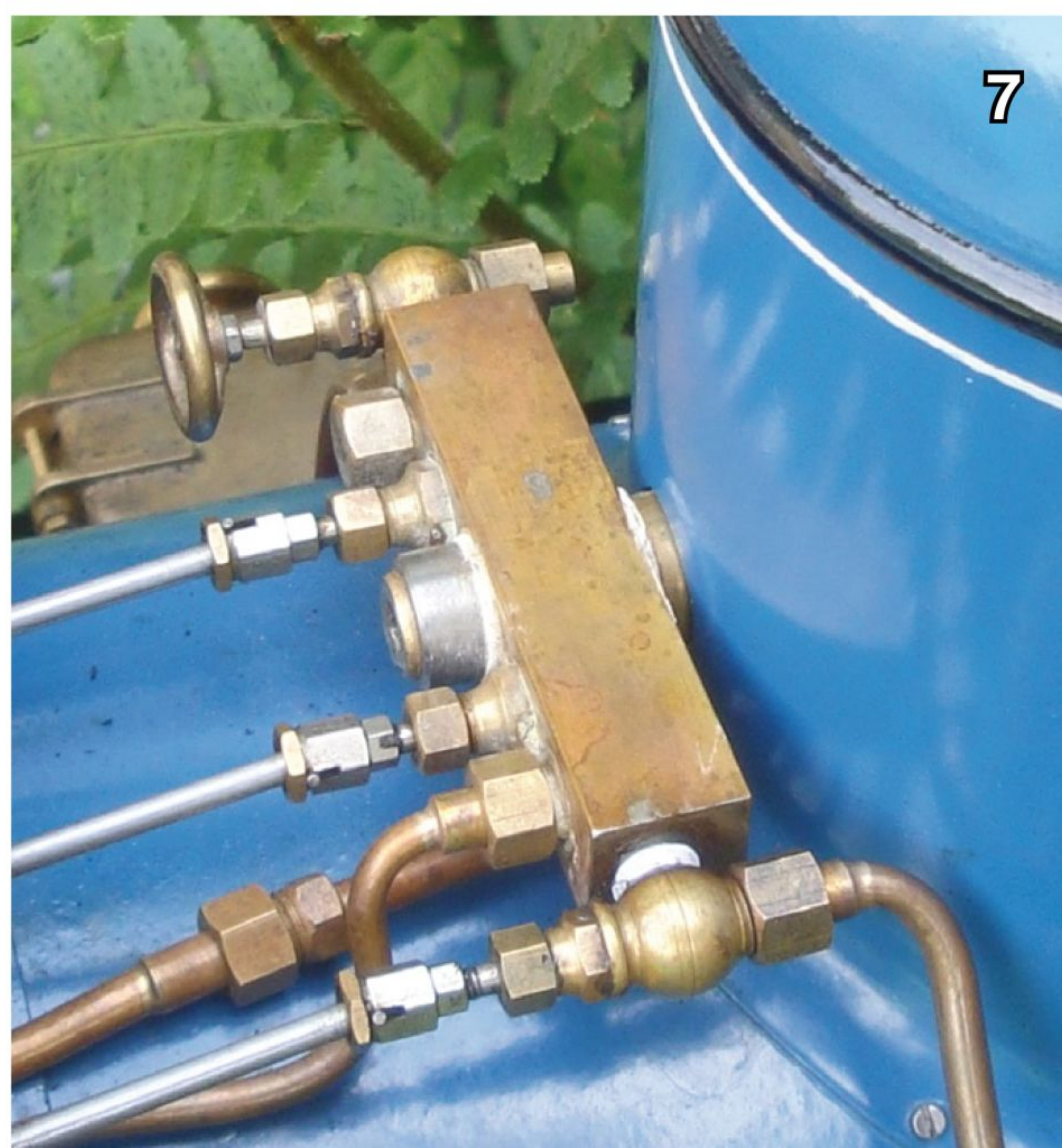
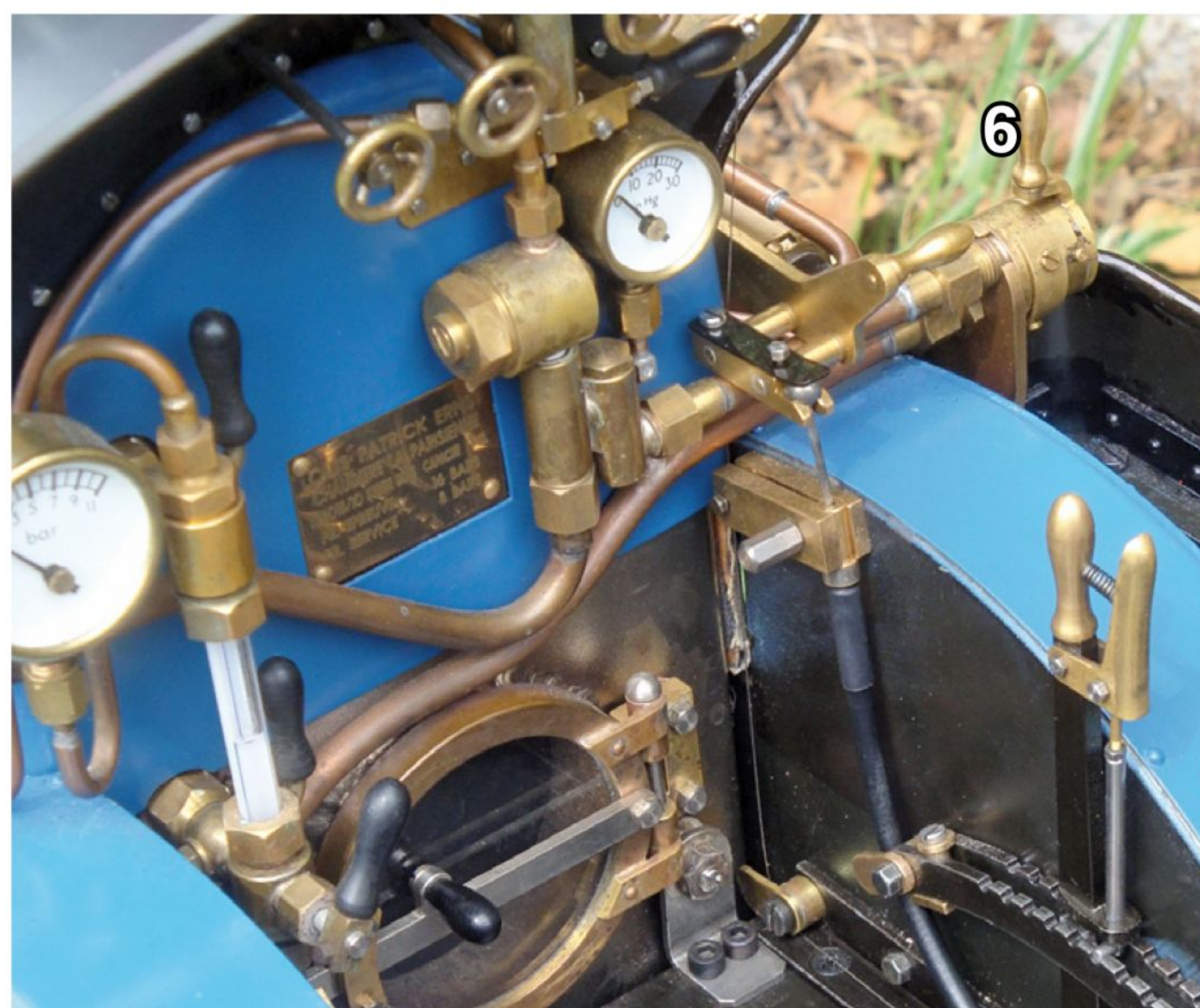
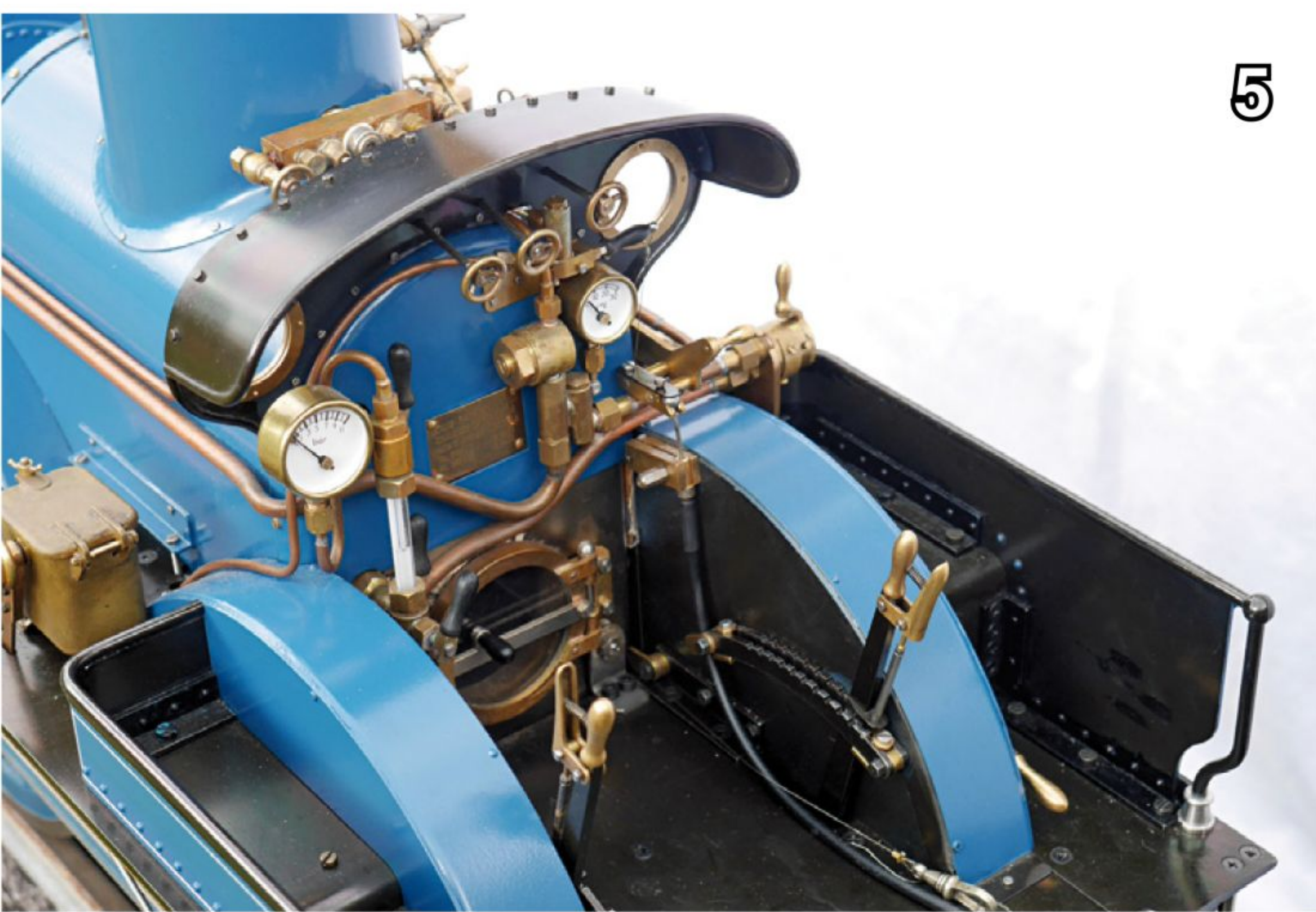
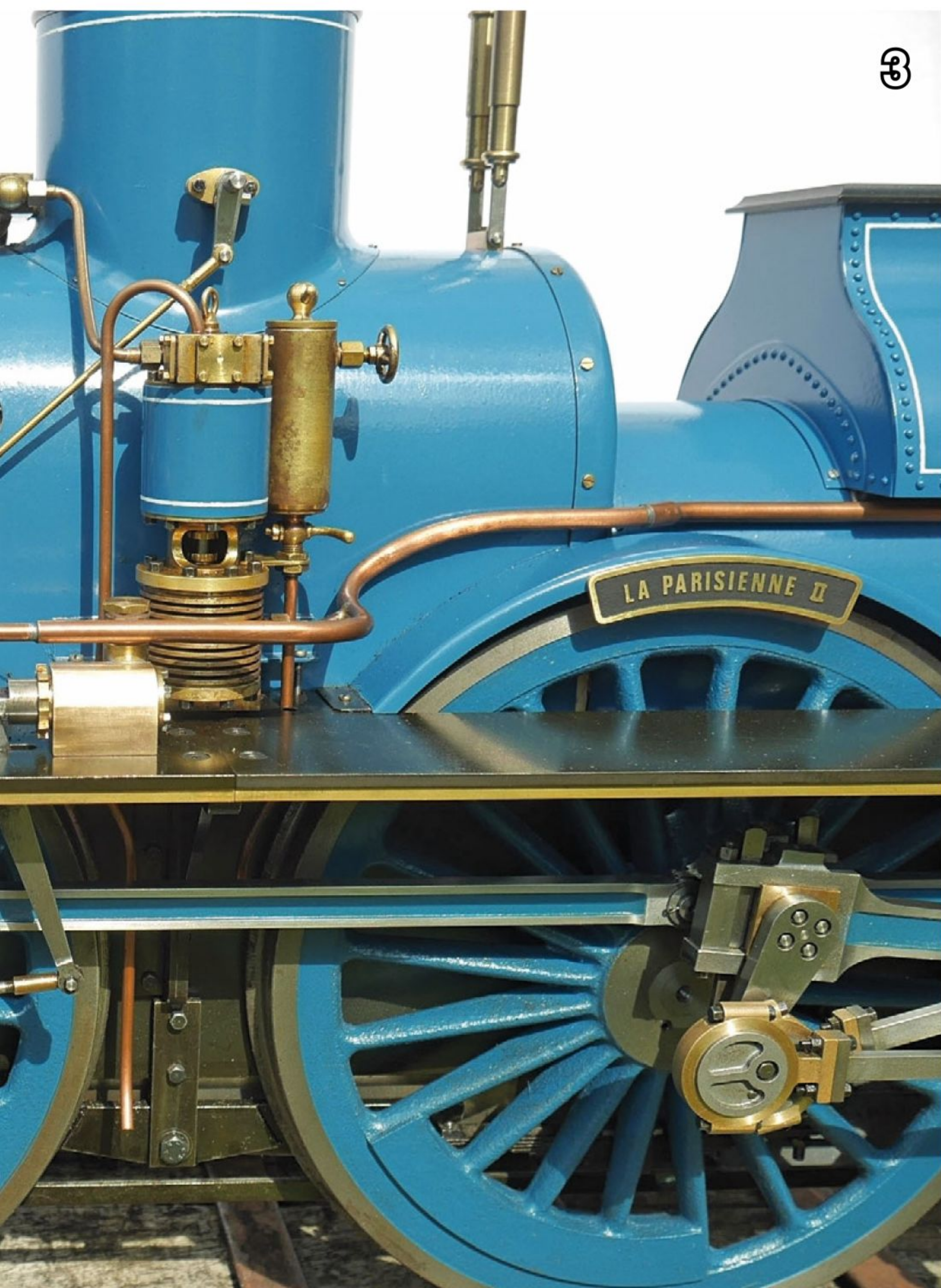
Die Arbeitsweise der Speisepumpe habe ich auch bei der Handpumpe umgesetzt, welche im Werkzeugkasten des



Tenders untergebracht ist. Auch hier wirkt der Plunger auf die beiden Zylinder.

Wie bei meinen anderen Lokomotiven wirkt die durchgehende automatische Vakuum-Bremse auf meine Wagen. Auf Lok und Tender zieht eine Feder das Bremsgestänge an. Gelöst wird die Bremse durch einen entgegengesetzt arbeitenden Vakuumzylinder bzw. einen alten Vergaser-Membranzylinder. Dadurch wird wie im Originalbetrieb eine zusätzliche Sicherheit erzielt: Ejektor-Panne oder Rohrbruch führen zum Stillstand. Will man das Vehikel per Hand bewegen, z.B. bei kalter Lok, ersetzt man das fehlende Vakuum durch eine Art Handbremse, die umgekehrt arbeitet: Durch Anziehen (nach vorne!) werden die Räder von der Feder befreit. Im Dienst muss dieser Hebel in Position „Bremse angezogen“ gebracht sein!





Links in Bild 5 sieht man diesen Hebel. In nach hinten gezogener Position lässt er die Bremsfeder wirken. Um die Lokomotive fahren zu können, muss jetzt Vakuum eingesetzt werden. Der Platz auf dem Führerstand entspricht wegen der großen Räder dem auf der „Crampton“. Die Glas-Feuertür öffnet knapp. Eine Fernsteuerung erlaubt eine Bedienung vom dritten Wagen aus ohne auf dem Tender zu sitzen (was aber möglich bleibt). Der Dampfregler wird mittels ausklippbarer Kugel durch einen Bowdenzug kontrolliert. Wie auf den Bildern 5 und 6 zu erkennen wird die

Pfeife durch eine Schnur betätigt. Bowdenzug und Schnur werden durch ein Rohr geführt, welches im Tender-Wasserraum hinten und vorne eingelötet ist. Die Bremsleitung ist überall im Zug durch eine Abzweigung erreichbar. Hinten kann ein Notbremsler Wache halten!

Der Ejektor (Mitte Bild 6) ist ständig in Betrieb. Er wird durch einen Dampfdruck-Minderer (darüber) mit 3 bar gespeist. Dann folgt ein Rückschlag-Ventil (rechts), damit nichts in die Vakuum-Leitung eindringen kann. Wer mehr wissen will, findet weitere Erklärungen und Zeichnungen in *GARTENBAHNEN* Ausgabe 04/2009.

Auf dieser Maschine hebt man den Regulator-Hebel zum Öffnen wie auch auf Bild 3 zu sehen ist. Gut zu erkennen ist der Bowdenzug, der den Regulator-Hebel von unten mittels Kugel angreift (Bild 6). Dies erlaubt ein schnelles Entfernen falls die Bedienung vom Tender aus erfolgen soll. Direkt dahinter befindet sich das feine Stahlseil für die Pfeife. Der Bremshebel liegt rechts oben, die Steuerung unten.



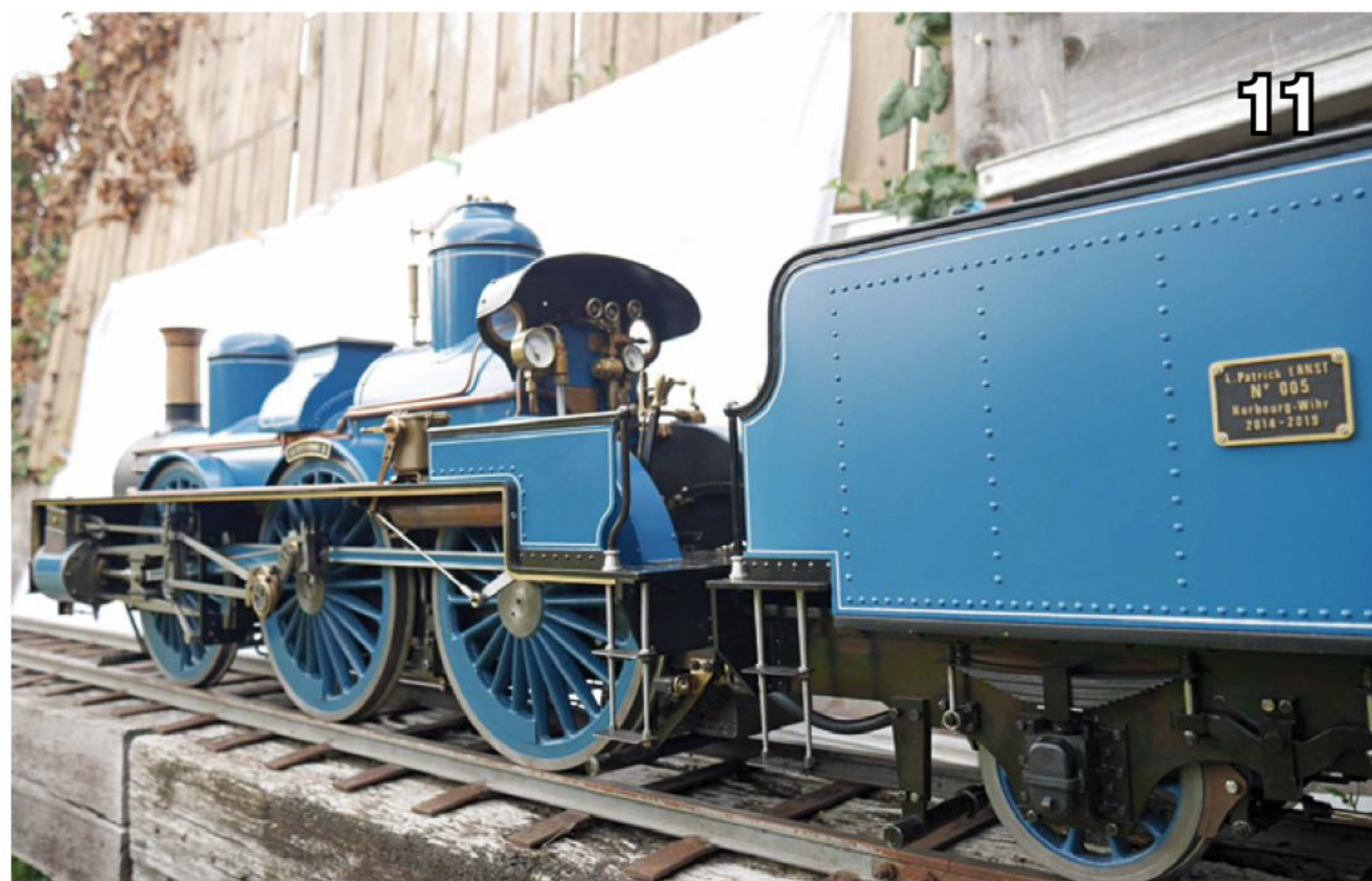
8



10



9



11



12

Fotos: Louis Patrick Ernst

Kesselstock, Hähne und Kardanverbindungen wurden so klein wie möglich gehalten. Die Hähne erlauben einen Durchgang von $\varnothing 2$ mm, was für Bläser, Ejektor oder Dampfpumpe ausreicht. Die Kardanverbinder sind mit einer Kugel mit Querstift in geschlitzter Hülse ausgestattet.

(Abb. 8) Hier sieht man eine gelöste Kardanverbindung. Von links nach rechts: 2-mm-Stange, Arretierungs-Ring SW4,5 mit Innengewinde M4x0,35, Breite 0,5, Kugel $\varnothing 3$ mit Querstift 0,8, geschlitzte Hülse SW 4 mit kurzem Gewinde M4x0,35, Gegenmutter M2 SW 3 und Stange $\varnothing 2$.

Meine ersten Kardangelenke, die ich vor 30 Jahren fertigte, waren nicht schlecht, aber die aktuellen sind kleiner und einfacher gestaltet. Damals hatten die Stangen einen Durchmesser von 4 mm!

Wie einst habe ich die Schilder mit Klebe-Buchstaben und Säure graviert. Diese Technik ist jetzt längst überholt: Meine Reserve an Buchstaben wird knapp, neue sind kaum noch zu finden. Die erste „8“ musste mit zwei gegenüberliegenden „3en“ zusammengesetzt werden... (Bild 10).

Auf dieser Lok mussten einige Korrekturen vorgenommen werden, z.B. am Regulator. Dieser wurde zuerst im vorderen Dom installiert, bequem nahe vom Dampfsammler in der Rauchkammer. Die Wasser-Speisung erfolgte im hinteren Dom. Ich hatte schon einige Bedenken, und richtig: schon bei mittlerer Anstrengung wurde Wasser mitgerissen, es strömte aus dem Schlot, und die Maschine wollte nicht mehr. Der hintere Dom lag auf dem Stehkessel 4 cm

höher, die Rollen mussten getauscht werden. Schneller gesagt als getan aber Problem somit gelöst (Bild 2 und 11)!

Als alle Korrekturen durchgeführt waren, wurde die Lok komplett auseinander genommen und die Teile zum Schwarz-Verzinken abgegeben. Es findet sich schwerlich jemand, der diese Arbeit noch ausführt. Genauso schwierig ist es, eine Grauguss-Gießerei zu finden, die entsprechende Aufträge annimmt. Schließlich wurde die Lok von einem Auto-Profi lackiert. Die Zierstreifen habe ich selbst aufgebracht.

Der entscheidende Testlauf fand am 9. Juni 2019 in Oberursel statt. Vier Stunden lang beförderte die „Parisienn“ Publikum. Mit 70 kg Reibungsgewicht (= volle Adhäsion und Blei-Ballast) zog sie 10 Personen auf der 14 % Steigung. Neben der großen Club-Lok im Vordergrund wirkt die „Parisienn“ jedoch recht klein (Bild 12).

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

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

Anzeigenschluss ist am 02.01. für Ausgabe 1, am 01.04. für Ausgabe 2, am 01.07. für Ausgabe 3 und am 01.10. für Ausgabe 4. Wenn Anzeigentext und Zahlung nach Anzeigenschluss eingehen, erfolgt die Veröffentlichung automatisch in der nächstfolgenden Ausgabe.

Privatanzeigen in der Zeitschrift *GARTENBAHNEN*

bis 8 Zeilen kostenlos

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

Einfache Abwicklung: **Vorauszahlung** in bar, Überweisung, Kreditkarte (Visa, Master) oder Abbuchung.

PLZ 2...

7¼ Anlage mit Akku-Lok und Wagen; aus Altersgründen: ca. 120 m 7¼ Thul-Feldbahn-Gleise, 6 Weichen (5 re., 1 li.), Akku-Rangier-Lok, Bedienwg., off. Güterwg., 2 Kipp-Loren, + „GARTENBAHNEN“ Jg.1999 – 2019, VHS, Tel. 04407 5414, 0152 2640 4628, koch-erich@web.de 201



PLZ 4...

Suche AEG Oldtimer E-Lok (E1) 5" von Balson. U. Bettenworth, 46049 Oberhausen, Tel. 0208 809702, E-Mail: lilisbahn@web.de 401

PLZ 7...

Verkaufe 3-teilige F7 in 5" ohne Antrieb / Gehäuse GFK / Lackierung „Santa Fe“ / LÜP 4020 mm / 3 Transportkisten / eingebaut sind 2 LS + Verstärker für Sound / Knüpf-Drehgestelle/einfache Bauweise / Preis VS, michael.karl.ott@web.de (Raum Göppingen) 701



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 702

+ Tender Preis VB € 5.300,-. Tel. 0035226590492 A01



Luxemburg ...

Verkaufe 5" Dampflok Achsf. 1'C1' Lackierung dunkelgrün u. schwarz Edelstahlkessel mit Überhitzer 2 Injektoren + Dampfspeisepumpe Dampfbremse, Edelstahlwassertank im Tender, Lokgew. 104 kg

weitere Bücher und Baupläne unter www.neckar-verlag.de

ANZEIGEN- UND REDAKTIONSSCHLUSS

GARTENBAHNEN

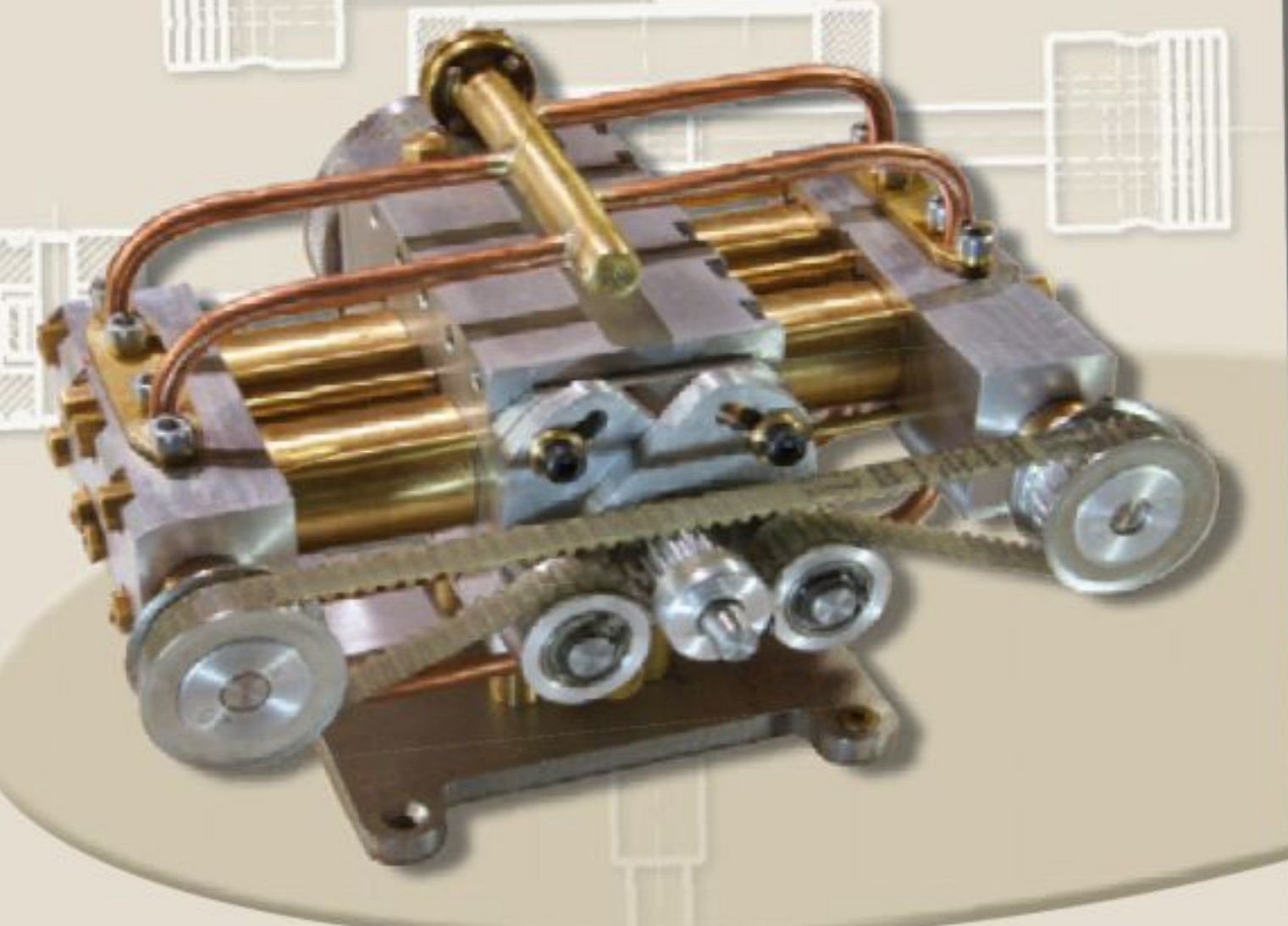
3/2020 ist der 01.07.2020

Anzeigen

DAMPF 46

BERNHARD RÜBENACH

Vierzylinder-Boxermotor mit Drehschiebersteuerung



NV Dampf-Spezial

NV
Neckar-Verlag

Neckar-Verlag GmbH
78045 Villingen-Schwenningen
bestellungen@neckar-verlag.de
www.neckar-verlag.de

Bernhard Rübenach

DAMPF 46

Vierzylinder-Boxermotor mit Drehschiebersteuerung

Der Autor stellt in dieser Ausgabe die unterschiedlichen Drehschiebervarianten vor und geht intensiv auf die Drehschieberdimensionierung ein. Von den theoretischen Grundlagen zur Leistungsmessung über den Bau eines Leistungsprüfstandes geht es thematisch weiter zur Auswertung der Leistungsmessung. Die wärmetechnische Berechnung des Dampfkessels fehlt ebenso wenig wie die Betrachtung zum Festigkeitsnachweis. **DAMPF 46** beinhaltet alle zum Bau des Dampfmotors erforderlichen Informationen inklusive der Zeichnungsätze, Baubeschreibungen und Berechnungen für den Dampfmotor und Dampfkessel sowie der Presse zur Herstellung der Kesselböden.

Umfang 136 Seiten
Format DIN A4
Best.-Nr. 16-2019-01
Preis € 26,90

FASZINATION

SIEGFRIED BAUM



„Eisenbahnnarren – ohne Kapp“ – nicht in Graz, sondern bei einem „Geburtstagsdampf“ 2011 in Pfarrers Garten (Foto: J. Prasser)

Nicht das allwissende „Wiki“, sondern ein **alter Duden** von 1973 beschreibt die „Faszination“ mit **Verzauberung!** Ergo kein „Wunder“, dass auch Messesellschaften beginnen, **Modellbau-Meetings** mit diesem Begriff zu bewerben.

An einem der letzten Abende des vergangenen Jahres brachte das SWR-Fernsehen einen 1½-stündigen Bericht über eine Dampfsonderfahrt, die aus Anlass des 175-Jahre-Bahnjubiläums 2010 mit rund 350 Teilnehmern und einer erstaunlichen Vielzahl von Dampfloks quer durch Deutschland – von Augsburg bis Flensburg und zurück über Bochum, die Pfalz, die Geislinger Steige bis Lindau führte.

Im Verlauf der Sendung zeigten die Filmemacher auch Interviews mit Mannen von den Loks, und eine Menge Gespräche mit Fahrgästen, wobei Fans sogar aus Australien und Kanada gezeigt wurden. Auf die Frage „weshalb sie mitfahren, und was ihnen an den Dampfloks gefalle“ war in nicht wenigen Fällen zu hören, dass es die **Faszination** dieser alten Technik sei, die man nicht nur sehen, sondern auch „hören und riechen könne“! Nicht ohne ein bisschen Stolz erklärte ein junger Fahrensmann eines großen Clubs: „Obwohl die Dampfloktechnik mehr als 175 Jahre alt sei, sei sie so stabil und funktionsfähig, dass es möglich sei, auch im 21. Jahrhundert noch statt-

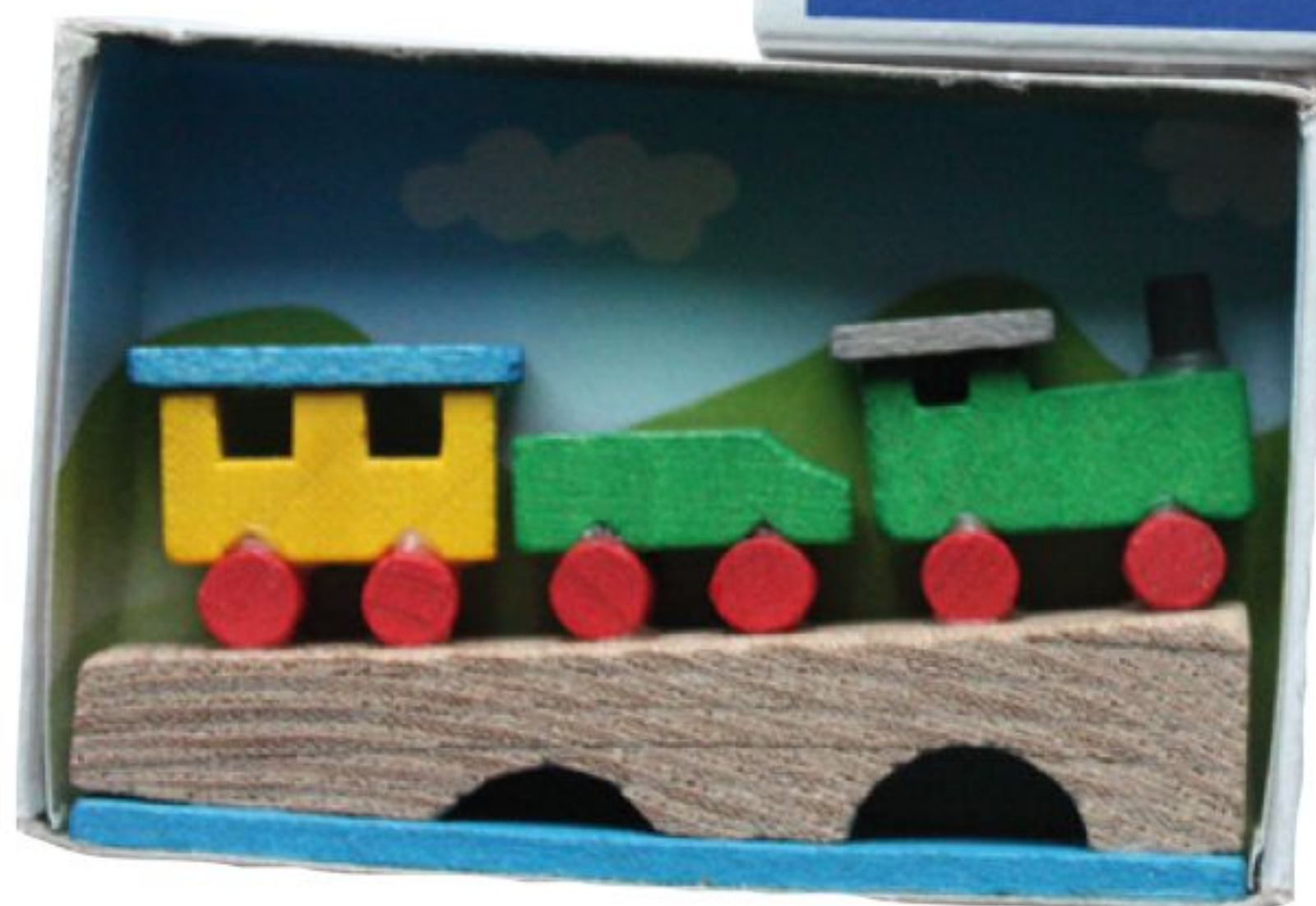
liche Reisezüge (der Zug hatte 12 Wagen) zwar nicht im ICE-Tempo, aber doch mit „brauchbarer“ Geschwindigkeit durch die Lande zu schleppen. Und – fast immer in einem (entspannten) Zeitrahmen auch planmäßig ein Etappenziel erreicht werde.“ Man sollte sich diese Erklärungen etwas „auf der Zunge zergehen lassen“!

Was haben die Inhalte dieser Interviews in unserer Zeitschrift zu suchen? Nach meinem Dafürhalten: **Eine Menge!**

Faszination Dampf – ist das nicht auch der Antrieb für viele unserer Stunden in Kellern und Werkstätten? Zugegeben, die Leserschaft dieser Zeitschrift kennt nicht nur **Dampf** sondern pflegt da und dort auch andere Antriebsarten. Aber – wer mit etwas Muße im November 2019 durch die Friedrichshafener Hallen mit Eisenbahn schlenderte, wird nicht nur beim „Echtdampf“, sondern auch in mindestens noch einer der A-Hallen **Dampftechnik** in verschiedenen Formen zu Gesicht bekommen haben! Was mir bei der Erklärung speziell der Lokmannschaften mehrmals auffiel, dass keiner der „Fachleute“ den Reportern ins Mikrofon diktierte, dass eine Dampfmaschine, eben auch die Dampflokomotive, aus **Feuer (und Wasser)** **so viel** Energie erzeuge, dass sie auch heute noch in der Lage sei, lange Züge mit bis zu 120 km/h zu ziehen. Sind es nicht die zwei Elemente **Feuer und**



Wie viele Handgriffe sind nötig, um diesen „Holz-Winzling“ zu schaffen, um ihn dann in einem Zündholzschächtelchen (als Mitbringsel) präsentieren zu können?



Wasser, deren Beherrschung das **Dampf-Hobby** mit diesem (fast) einmaligen Flair umgibt? Nicht zuletzt, weil sie im Vergleich zur Elektrizität **uralt** sind, welche die Menschheit seit Anbeginn zu beherrschen gelernt hat und es dabei im Laufe der letzten zwei Jahrhun-

derte möglich wurde, einen Lebensstandard zu erreichen, der „ohne“ sie nie und nimmer möglich gewesen wäre!

Wer mit klammen Fingern schon versucht hat, mit einem Streichholz ein Feuerchen zu entfachen oder gar – noch primitiver – es unseren Vor-Vorfahren nachzumachen versuchte und ohne Zündholz oder Feuerzeug nur mit Reiben oder gar einem Feuerstein Brennbares in „Brand zu stecken“, weiß, wie mühsam es sein kann, ein Feuer zu entzünden. Und wer je mitgearbeitet hat (oder auch nur zusehen konnte) wie bei einer „echten“ Dampflokomotive das Anfeuern vor sich geht, und wie lange es dann dauert, bis sich der Zeiger des Kesseldruckmanometers endlich bewegt, wird begreifen, dass dieses Element **Feuer** (und damit auch der Dampf) etwas Besonders sind. **Etwas Besonderes** auch, wenn einem bei einem zu lässigen Umgang in einem kleinen Modell nach ca. zehn Minuten nur noch **Dunkel** aus der „Buchs“ entgegen-„strahlt“?

Haben wir mit diesen paar Sätzen der oben erwähnten Interviews vielleicht sogar noch das berühmte **Tüpfelchen auf das I** aufgesetzt? Und sind damit dieser **Magie und Faszination** sogar noch etwas mehr „auf die Schliche gekommen“? Weil man Feuer und Dampf

nicht nur hören, sehen, schmecken und riechen, sondern auch **erleben** kann? Und da sind wir dann urplötzlich wieder auf der gleichen Wellenlänge, wie die Mannen von den „Echten“: Es

ist eine schmutzige Freizeitbeschäftigung, wo Ruß und Qualm und Öl ihre Spuren sowohl in Gesicht wie an den Händen hinterlassen, und es töricht wäre, dies in feinem Zwirn zelebrieren zu wollen!

Die Flugzeugkapitäne und noch mehr die Herren auf den Schiffen tragen

„klasse“ Uniformen und Dienstmützen mit Borten und Emblemen in Gold und Silber. Unsere Mützen sind in einfachem Schwarz gehalten und meistens alles andere als „sauber“!

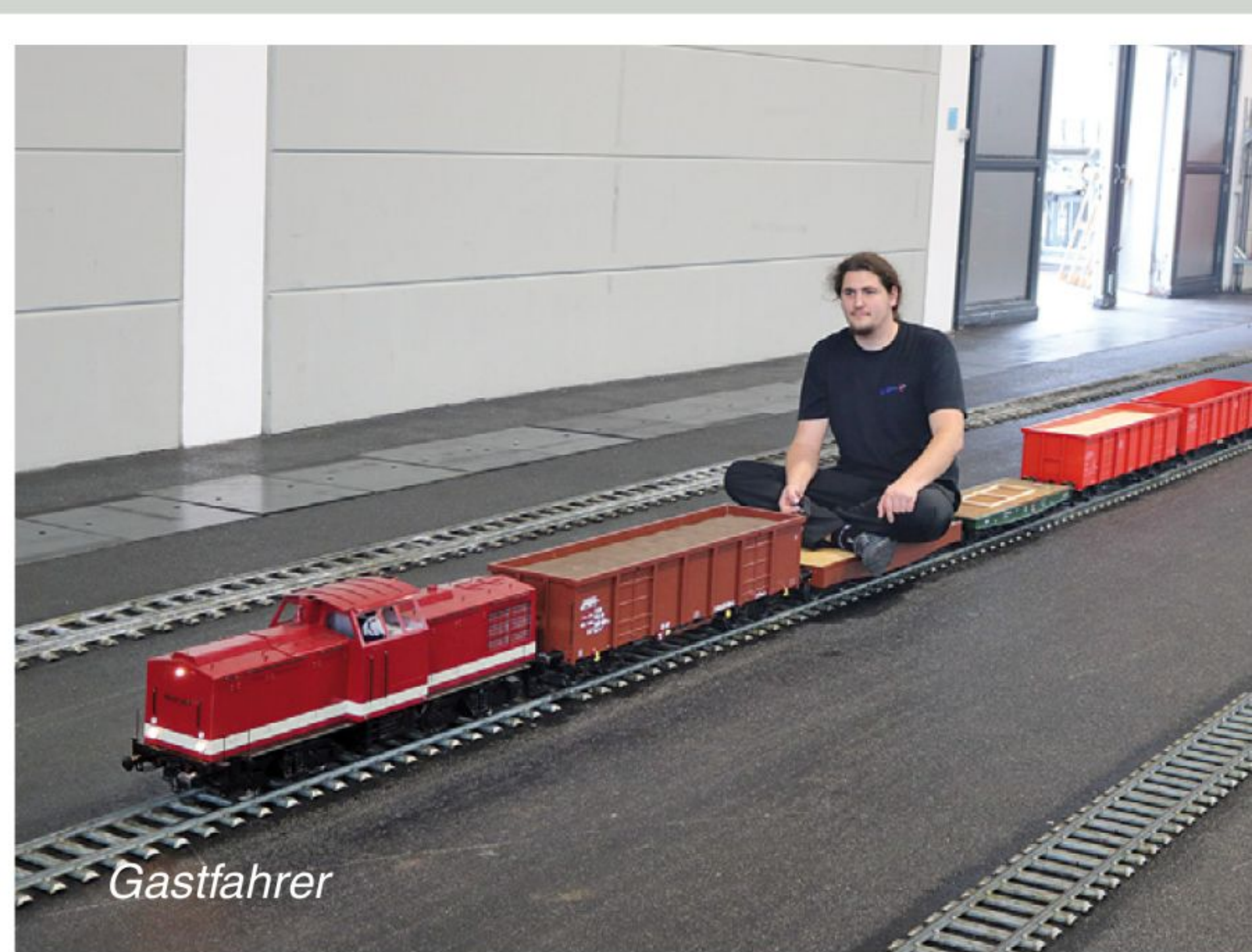
Auf der Suche nach frühen Erklärungen zur Faszination Eisenbahn stieß ich im Vorwort zur ersten Ausgabe des LOKMAGAZINS von 1962 auf eine Bemerkung von Karl-Ernst Maedel: **Eisenbahnnarren!** Er hat bekanntlich einige Jahre später ein ganzes Büchlein dieser Spezies gewidmet. Ist solches nicht gar der „Gipfel“ der Faszination? Wer in Aachen den bekannten Orden erhalten und zum Kreis der Geehrten zählen will, braucht eine bunte **Narrenkappe**. Bei uns ist die „Kapp“ in erster Linie Schutz vor den Unbilden der Dampflokomotive!

Ich erinnere mich noch gerne der zwei Buben von Graz, die ich während des Ausgangs von Papi aus dem nahen Krankenhaus auf meine G $\frac{3}{4}$ setzte und jeder dabei meine alte, schmierige Kappe aufsetzen durfte. Wir wurden bei unserem Hin-und-Her-Fahren auf dem Ausweichgleis von niemandem gestört! Da Mutti fotografiert hat, könnte es sein, dass die Familie die Faszination dieser halben Stunde auch in Jahren noch beim Blättern in einem Fotoalbum entdecken wird. Ich hatte den Eindruck, dass für das Leuchten der Augen aller Vier das Wörtchen aus dem Duden **Verzauberung** vielleicht die einzig richtige Beschreibung gewesen sein könnte! Zu gerne hätte ich hier ein Foto der Buben gezeigt, doch „es hat nicht sollen sein“! Vielleicht hat die Kinderfreude wenigstens dem Vater bei seiner Rekonvaleszenz ein bisschen geholfen? Ein Letztes: Welche Außenmaße hat eine gewöhnliche Zündholzschachtel? Es sind 52 x 35 Millimeter! Und da hinein hat ein kleiner Betrieb für Holzkunst dieses Züglein manipuliert. Da das Züglein gerademal 9 mm breit ist, könnte man von einer „Spurweite“ (der Holzrädchen) von vielleicht 5 mm ausgehen. Setzen wir die in Relation zu einem „echten Züglein“, kommen wir auf eine Verkleinerung von ziemlich genau 1:287! Die **Faszination** kennt (fast) keine Grenzen!

Fotos: Siegfried Baum


1
Die Borkumer

Echtdampfhallen


5
Modell TEE

Gastfahrer


während der Faszination Friedrichsh

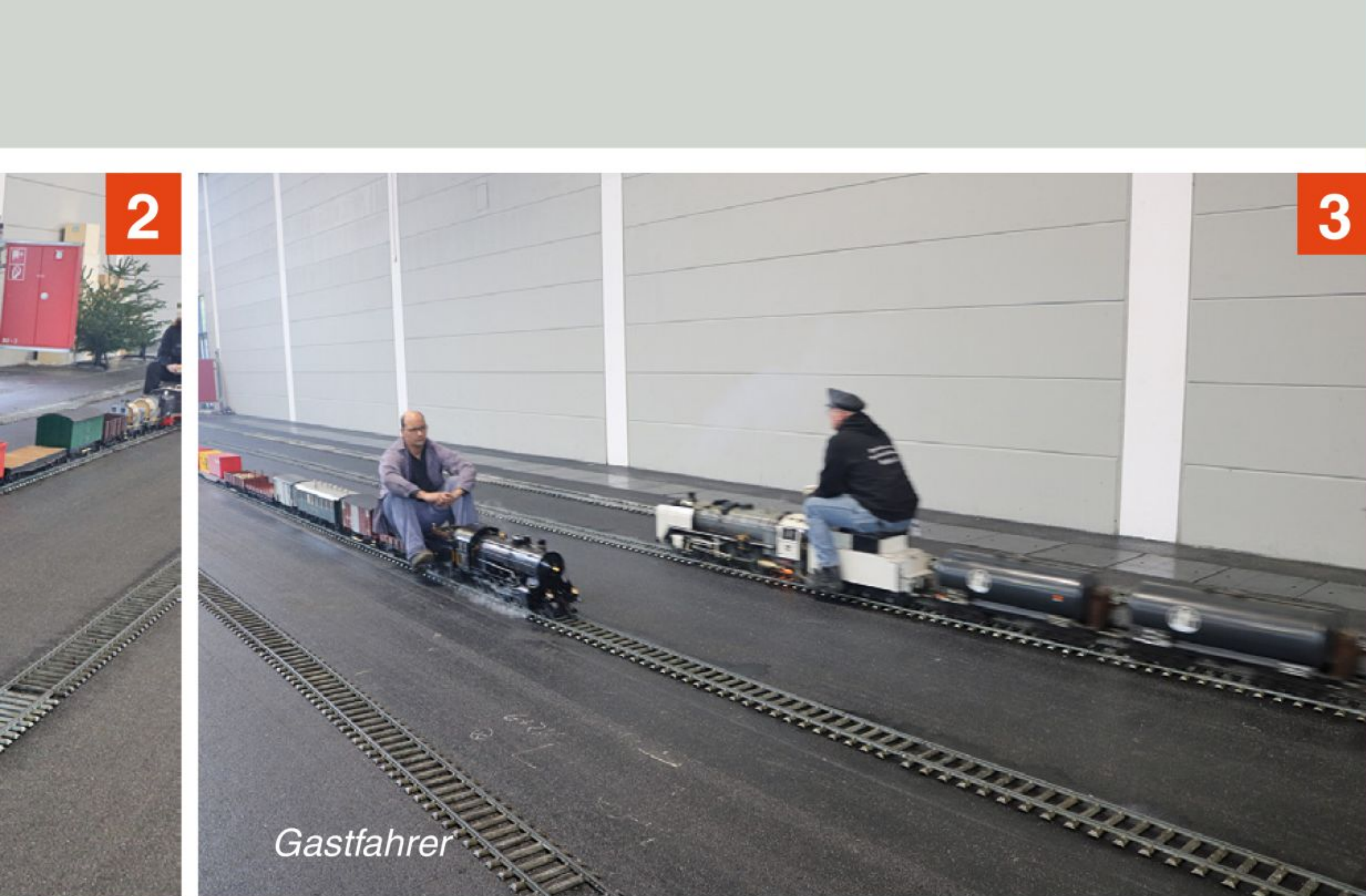
Fotos: Dirk Juschkat

Im letzten Jahr fand das Echtdampfhallentreffen (EDHT) wieder einmal in Friedrichshafen statt. Wie auch schon bei der letzten Veranstaltung wurde den Gastfahrern eine sehr schöne Strecke geboten. In einer Halle gab es die Schiebebühne für die 7¼-Zoll-Fahrzeuge (Foto 7) mit der Haltestelle der MALU-Bahn, die Drehscheibe und Abstellgleise für 5 Zoll. Richtig gut gefällt mir in jedem Jahr die Verbindung zwischen den beiden Hallen, welche direkt an den Besuchern vorbei führt.

In der anderen Halle befanden sich mehrere Abstellgruppen (Foto 8), eine Schiebebühne, eine Drehscheibe (Foto 9) sowie die Strecke in 5 und 7¼-Zoll (Foto 6). Die Gastfahrer aus ganz Deutschland kamen zum Beispiel von der ostfriesischen Insel Borkum (Foto 1) im Norden und auch aus Süddeutschland (Foto 2). Auch international war das Fahrerlager gut aufgestellt. So konnten Gastfahrer aus Großbritannien, der Schweiz und Österreich begrüßt werden. Es waren viele schöne Modelle und Züge zu sehen (Foto 3 bis 5). Das YouTube-Video <https://youtu.be/XvQnb9tRG4s> gibt einen guten Eindruck des 5-Zoll-Rundkurses.

Neben dem Echtdampf konnte auch Modellbau aus allen Bereichen bestaunt werden. Zum Beispiel gab es Modelleisenbahnen in allen Maßstäben von Spur N bis LGB zu sehen. Ebenso wurden Exponate aus dem Fahrzeugmodellbau, Schiffsmodellbau und Flugmodellbau mit Flugzeugen und Hubschraubern ausgestellt. Auf einer Rennstrecke für RC-Elektroautos und RC-Motorräder gab es jede Menge Action. Fazit: Die Faszination Modellbau war wieder eine interessante Messe, deren Besuch sich für Groß und Klein gelohnt hat.

In diesem Jahr wird das Echtdampfhallentreffen vom 30. Oktober bis 01. November wieder in Friedrichshafen stattfinden. Dieses Mal zusammen mit der erstmals in den Messehallen Friedrichshafen stattfindenden IMA (Internationale Ausstellung für Modellbahn und -zubehör), welche zuvor in Köln zu Hause war.



Gastfahrer



Gastfahrer



DIRK JUSCHKAT

Modellbau afen 2019

MALU-Bahn



7 1/4-Zoll-Abstellgruppe



5-Zoll-Anlage



Autor auf Leihlok

Link zum
YouTube-Video
<https://youtu.be/XvQnb9tRG4s>



5-Zoll-Drehscheibe



Runden Sie auf oder flämmen Sie ab?

Gedanken zur Unkrautvernichtung auf der Gartenbahn

Das Neuste über Gift und Hitze –
Teil 1: Spritzen

PETER BICKEL

Keine Frage, 50 Jahre nach seinem Aufgang sinkt der Roundup-Stern! Weltweit ist eine Diskussion über den Wirkstoff Glyphosat und die im Roundup verwendeten Netzmittel im Gang und es ist wohl nur eine Frage der Zeit, dass seine Anwendung verboten wird. Im öffentlichen Bereich und bei uns Kleinanwendern ist jetzt schon Schluss, für die Landwirtschaft strickt man an einem Szenario für den Ausstieg herum.

In Heft 4/2004 von *GARTENBAHNEN* schrieb Siegfried Baum einen Artikel zum Thema, den ich Ihnen warm empfehle. Kurze Zusammenfassung: Unkraut erscheint früher oder später und ganz zuverlässig zwischen den Schienen, eine Prophylaxe gibt es nicht. Bei der Bekämpfung ist Roundup das Mittel der Wahl, es gibt nichts Schonenderes für Ihren Rücken aber auch kaum Alternativen. Sie können den Artikel auf meiner Webseite lesen oder im GarBa-Verlag das Heft bestellen.

Wie sieht es fünfzehn Jahre später aus?

Die Roundup-Story

1970 entdeckt ein Chemiker bei Monsanto die herbizide Wirkung von Glyphosat, 1974 kommt es unter dem Markennamen Roundup auf den Markt. 2000 laufen Monsanto's Patente aus, von da an teilt Monsanto den Markt mit einer Anzahl Konkurrenten. 2007 ist es weltweit das wichtigste Unkrautvertilgungsmittel in Landwirtschaft und Hausgarten. Weltweit werden jährlich 1,5 Millionen Tonnen Glyphosat im Wert von über zwei Milliarden US-\$ verspritzt (Schätzung) – Tendenz steigend.

Dann beginnen die Zweifel: Glyphosat vergiftet den Boden, reichert sich im Körper an, es kommt in Verdacht Krebs auszulösen und das Erbgut zu schädigen, Unkräuter werden resistent, Bienen und Fische leiden und kürzlich ist es im Bier gefunden worden ... Mit etwas Verzögerung kommen auch die Netzmittel ins Gerede, welche das Glyphosat auf den Blättern hält und damit wesentlich zu seiner Wirksamkeit beiträgt. Die Diskussion ist kontrovers,



Der Autor in Aktion auf seinem Switcher

noch scheint die Zeit für ein Verbot nicht reif: Am 6. Juni 2016 konnte sich die EU nicht für ein Verbot entscheiden, weitere Beratungen sollen Ende 2017 stattfinden.

Inzwischen hat BAYER Monsanto übernommen und mit ihm die Glyphosat-Probleme, man scheint mit dem Zukauf nicht nur glücklich zu werden. Hier in Frankreich ist Glyphosat seit Anfang 2019 nicht mehr in den Läden, Hausgärtner dürfen es nicht mehr verwenden, für die Landwirtschaft wollte man es aber nicht verbieten. Präsident Macron wirbt für einen Ausstieg in den nächsten Jahren, für die Landwirtschaft fehlt aber ein Ersatz. Und Alleingänge einzelner Länder führen zu Wettbewerbsverzerrungen – eine schwierige Situation.

Die Details des Roundup-Krimis gehören natürlich nicht hierher. Wenn Sie interessiert sind, googeln Sie nach

„Roundup“ oder nach „Glyphosat“, einige Links finden Sie am Schluss. Sie können nächtelang lesen!

Und jetzt?

Wo in den Läden früher die Flaschen mit dem Roundup standen, stehen jetzt optisch sehr ähnliche mit Fantasienamen. Die Produkte enthalten organische Säuren, insbesondere Pelargonsäure oder Essigsäure, beides sind in der Natur vorkommende Substanzen. Ob „in der Natur vorkommend“ gleichbedeutend ist mit „ungefährlich und unschädlich für die Natur“ muss sich bei breiter Anwendung aber erst noch erweisen. Inzwischen wächst das Unkraut weiter ...

„Unkraut zwischen den Schienen kann nicht verhütet werden!“ schreibt Siegfried Baum. Also kann man es nur entfernen, dieses „Kraut am falschen Ort.“ Es kommt meist durch vom Wind verteilte Samen in unsere Gleise. Und je nach unseren Vorstellungen über Ordnung und Reinlichkeit fühlen wir uns früher oder später gestört und bekämpfen, was nicht sein soll. Dabei haben wir drei Karten im Spiel: mechanische, chemische oder thermische Unkrautbekämpfung – wir können zupfen, spritzen oder flämmen.

Die drei Methoden zur Wahl

Methode	Vorteile	Nachteile
mechanisch zupfen, hacken, graben, bürsten, abschneiden	total umweltfreundlich	sehr mühsam, zeitraubend kaum nachhaltig, erreicht Wurzeln und Samen nicht, muss oft wiederholt werden
chemisch spritzen von Oxydationsmitteln (Chlorate) oder Pflanzengiften (Glyphosat, Säuren)	sehr effizient, Wirkung relativ dauerhaft, preisgünstig, einfache Anwendung	Clorate sind verhältnismäßig harmlos, Glyphosat macht Menschen krank und vergiftet die Welt, über die Säuren wissen wir nicht genug
thermisch flämmen, bedampfen oder mit Heißwasser (Schaum) begießen	sehr effizient, umweltfreundlich	ungiftig, teure Spezialgeräte nötig, braucht Energie, erzeugt CO ₂

Ich sehe meinen Vater zupfen und hacken, die Kieswege und seine geliebte Bocciabahn spritzte er mit einer Natrium- oder Kaliumchloratlösung aus der Gießkanne ab; Sie erinnern sich vielleicht ans *UnkrautEx*?! Er war in guter Gesellschaft: Auch die Deutsche Reichsbahn spritzte ihre Trassen mit Chloraten ab wie Sie in Bild 1 vom „Grasweiberzug“ sehen können.

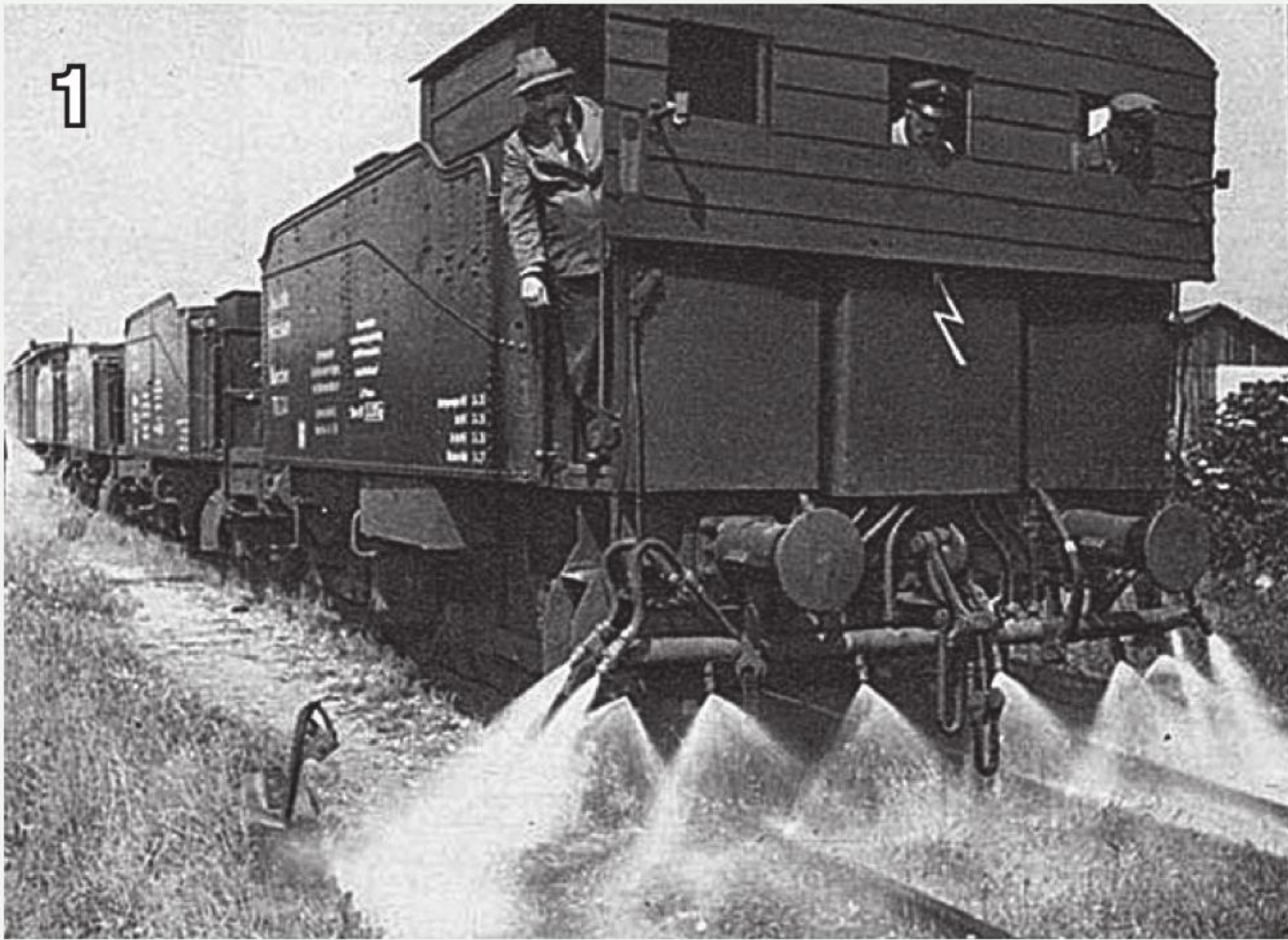
Die Chlorate sind in der EU seit 1999 als Unkrautvertilger verboten, es gibt aber viele, die mit dem Entscheid unzufrieden sind. Sie argumentieren in erster Linie mit der guten Abbaubarkeit der Chlorate im Boden, sie seien bei weitem ungefährlicher als andere chemische Mittel und außerdem billiger. Chlorate sind aber auch geeignet als Oxydationsmittel beim Bombenbau und als solche sind sie wohl verboten worden. Gut möglich, dass der Siegeszug von Roundup das Chlorat-Verbot erst möglich gemacht hat?! Und jetzt wartet man auf einen neuen Wirkstoff, damit auch Glyphosat verboten werden kann.

Wer die Wahl hat ...

Für uns Gartenbahner stellt sich die Frage, wie wir uns aktuell verhalten wollen: Augen zumachen und weiter Glyphosat spritzen, mit dem Trend gehen und auf Pelargonsäure umstellen oder zur thermischen Unkrautbekämpfung wechseln. Ich habe mich selber für das Spritzen entschieden und werde auf Pelargonsäure umstellen. Die Begründung ist einfach: Die Spritzeinrichtung ist eben vorhanden und ich werde sie Ihnen im Folgenden vorstellen. Ich experimentiere aber auch mit einer Flämmeinrichtung und werde gelegentlich darüber berichten. Wir werden erfinderisch sein müssen, weil kaum geeignete Geräte angeboten werden.

Meine Spritzeinrichtung

Ich halte seit immer unsere Kieswege mit einer Rückenspritze der Marke „Berthoud“ unkrautfrei. Sie ist etwas teuer, dafür arbeitet sie zuverlässig und Ersatzteile sind auch für ältere Modelle vorhanden. Mit dieser Spritze muss ich mein Gleis allerdings zu Fuß ablaufen. Die Arbeit ist langweilig und erwartungsgemäß unregelmäßig, jedesmal entwischen mir einzelne Flächen. Ich dachte also an einem Spritzwagen herum, der die Arbeit angenehmer und besser macht. Hier sind meine Ideen dazu:



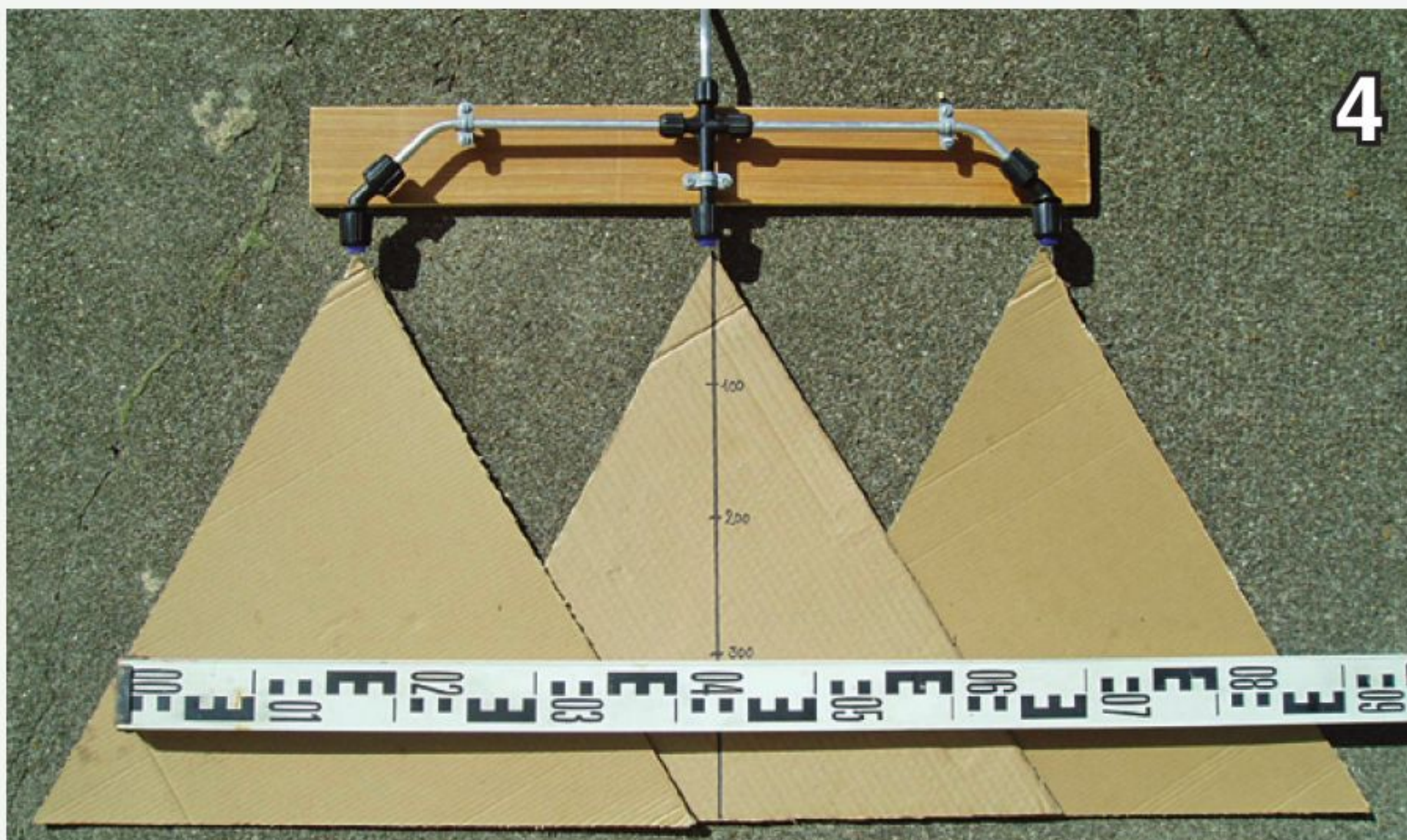
Der „Grasweiberzug“: Unkrautvernichtung mit Kaliumchlorat bei der DR 1934; http://www.technikmuseum-online.de/homepage_dateien/beitrag_25.htm
DRG – Richtlinien für die Beseitigung des Unkrauts auf dem Bahnkörper von 1934. Sammlung Joachim Fricke, mit freundlicher Genehmigung des Autors



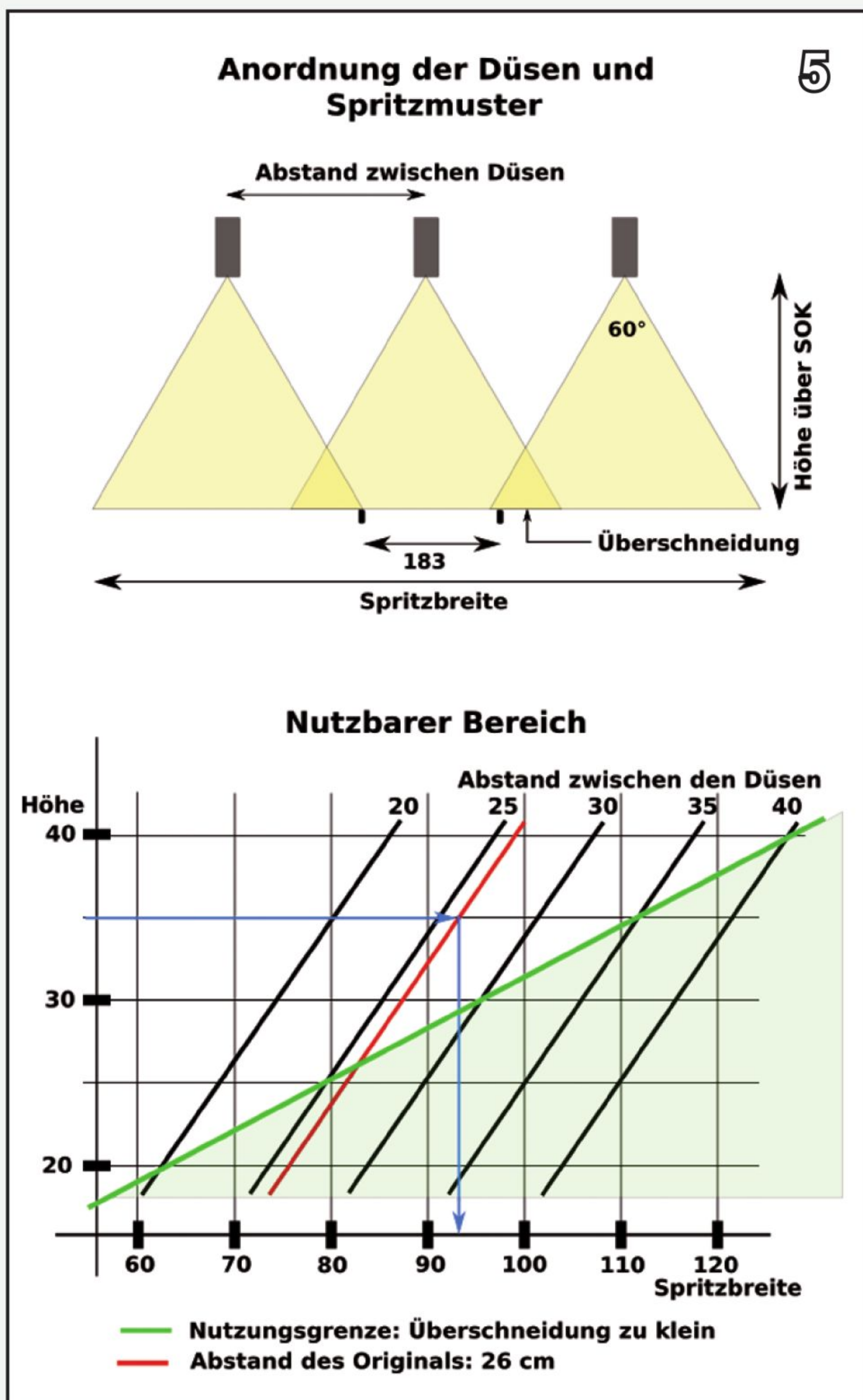
Breitspritzset
im Blister



Breitstrahldüse



Der montierte Breitstrahler in Aktion



Variationsmöglichkeiten

Lesebeispiel (blau): bei 35 cm Höhe und 26 cm Düsenabstand ist die Spritzbreite rund 93 cm

Fotos: Peter Bickel

Für die Berthoud-Geräte gibt es viel Zubehör, unter anderem auch die in den Bildern 2 und 3 gezeigte Breitspritze mit drei blauen Düsen. Der Abstrahlwinkel der Düse ist 60°, eine Düse bringt bei 1 atü Druck rund einen Liter Brühe pro Minute auf den Boden. Die blaue Düse mit ihrem schmalen Breitstrahl scheint mir für unsere Zwecke gut geeignet. Es stehen aber auch Düsenmodelle mit anderer Abstrahlcharakteristik zur Verfügung, sie unterscheiden sich durch die Farbe.

Wenn Sie den Breitstrahler wie vorgesehen montieren, stehen die Düsen im Abstand von 26 cm und ergeben das in Bild 4 gezeigte Abstrahlmuster. Stehen die Düsen wie im Bild rund 30 cm über SOK, ist die Spritzbreite rund 90 cm. Die Dichte der Strahlen nimmt gegen außen etwas ab, wenigstens 10 cm Überschneidung der drei Spritzfächer sind also nötig.

Selbstverständlich können Sie mit dem

Abstand und der Höhe der Düsen spielen oder Sie können auch nur zwei Düsen einsetzen, etwa für Spur 5. Lesen Sie die sich bietenden Freiheiten aus Bild 5. der grüne Bereich signalisiert Überschneidungen von weniger als 10 Zentimetern.

Mein Grasweiberzug

Wie von Berthoud geliefert, habe ich die Breitspritze auf ein Brettchen montiert (Bild 4) und in gut 30 cm Höhe über SOK an meinem Switcher befestigt. Die Brühe kommt aus meiner Rückenspritze, deren Anschluss ist für Rohr von 7 mm vorgesehen. Sehr praktisch dabei: der Abstellhahn!

Nun geht's auf's hohe Seil: Geschwindigkeit und Druck müssen gleichzeitig überwacht und der Abstellhahn bedient werden. Wenn Sie üben wollen, füllen Sie die Spritze einfach für einige Runden mit Wasser ...

Referenzen

Firma Berthoud, Hersteller von Spritzgeräten

<http://www.berthoud.com/HP/HPInternet.aspx?langue=de>

Artikel von Siegfried Baum in *GARTENBAHNEN* 4/2004

<http://Puydorat.fr> ⇒ meine Gartenbahn ⇒ Gartenbahnen Magazin ⇒ eigene Beiträge ⇒ Aufrunden-Abflämmen; <http://www.garba.de/> (Heftbestellung)

Die Glyphosat-Story ist ein eindrückliches Beispiel dafür, wie mächtige Großkonzerne ihre Interessen durchsetzen – auch gegen weltweiten Widerstand und die Politik.

Zu den eindrücklichsten Dokumenten gehört der Film von Marie-Monique Robin über den Roundup-Prozess in Den Haag vom 14. – 16. Oktober 2016 (Arte-TV)

https://www.youtube.com/watch?v=y3mUwYNVtSM&list=PLvlfZ1hv_uhgTBCtuiAx4Rw1OBboCSNOc (en)

Verhandlungen des Europarats im Herbst 2017: Entscheidung des EU-Parlaments vom 24. Oktober 2017

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2017/608784/EPRS_ATA\(2017\)608784_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2017/608784/EPRS_ATA(2017)608784_EN.pdf) (en)

Weitere Dokumente (alle de):

- <https://de.wikipedia.org/wiki/Glyphosat>
Zusammenfassung der aktuellen Forschungslage:
Glyphosate Facts: Transparency on safety aspects and use of glyphosate-containing herbicides in Europe
- <http://www.glyphosate.eu/> (en/de/fr/it)
Chronisch vergiftet – Monsanto und Glyphosat (ARTE Doku)
- <https://www.youtube.com/watch?v=3ivpJx3gkMY>
Monsantos Kriegserklärung gegen die Menschheit
- <https://www.youtube.com/watch?v=w3ZLhCjghkw>
Monsanto – Mit Gift und Genen [Arte Doku HD]



Hohes Unkraut auf dem Gleis



Der Rasen überwuchert das Gleis vollständig

Anzeigen



- **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-ehrle.de; Internet: www.gartenbahn-ehrle.de



35 Jahre
Modelleisenbahn-Club
Einsiedeln und Einweihung
Der Gartenbahn-Anlage «Blatten»

POSTER-AKTION



Das Poster in der Heftmitte der **GARTENBAHNEN** 2/2020 stammt von Herrn Marcel Brunner. Wir bedanken uns sehr herzlich für die Einsendung.

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

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



Rohrwalzen
Tube Expanders
Dudgeons



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

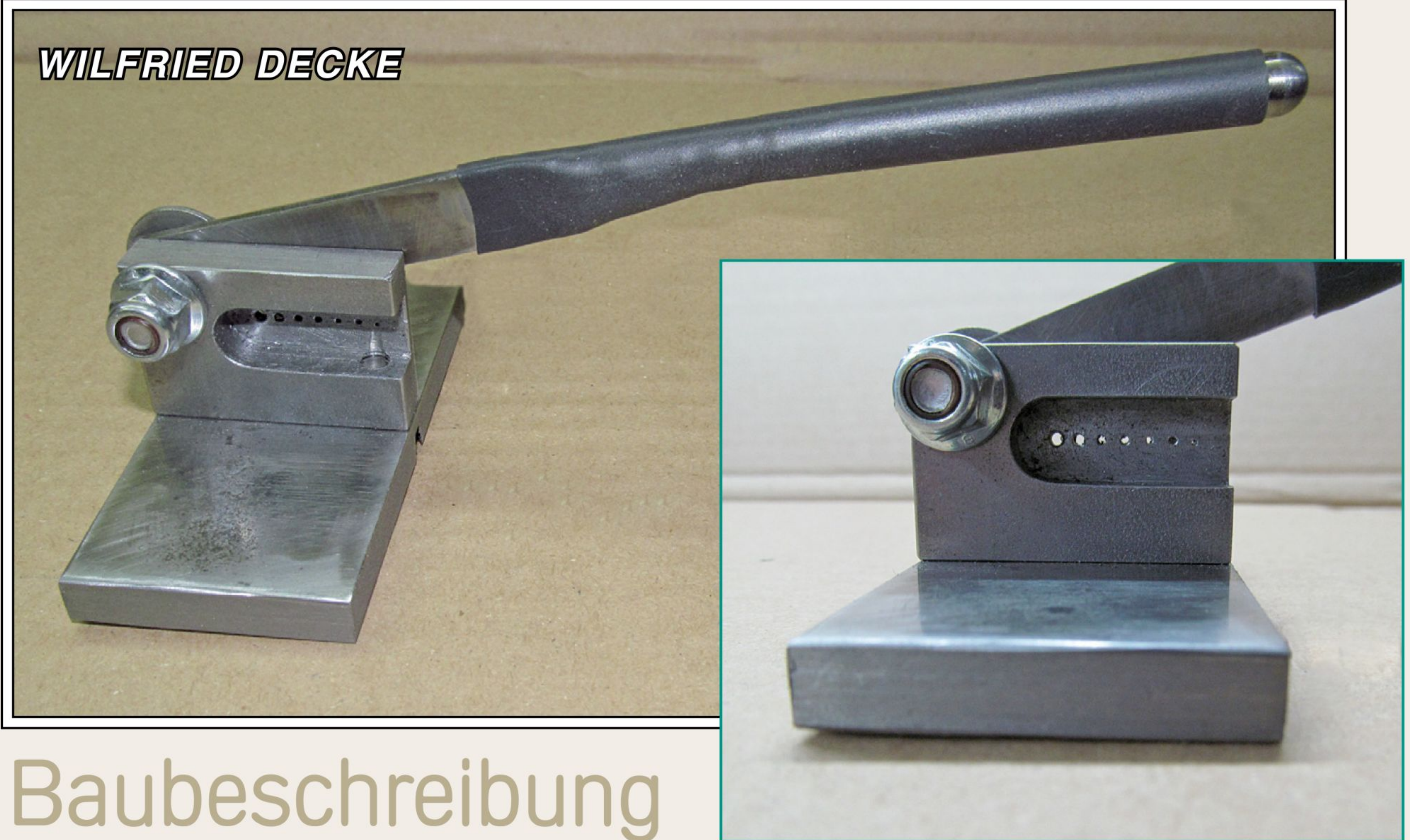
Unter Berücksichtigung Ihrer speziellen Anforderungen beraten wir Sie gern und beliefern Sie neben einem breiten Sortiment an Standardwerkzeugen auch mit individuellen Lösungen.

Ihr Spezialist für
Rohrwalzen

www.schlechtriem.de

Wilhelm Schlechtriem e.K.
Parkstr. 44
D-42857 Remscheid
Fon +49 2191 973323
info@schlechtriem.de

WILFRIED DECKE



Baubeschreibung Gewindeabschneidvorrichtung

Da ich immer wieder für meine Modelle kleine Messingschrauben und Gewindestangen sauber abschneiden muss, habe ich diese Vorrichtung gebaut. Die kürzeste zu erstellende Gewindelänge beträgt 3 mm. Die Schrauben werden von der Aussparungsseite der Gewindeplatte (Teil 1) eingeschraubt und können dann mit dem Abschlagnmesser (Teil 3) gradfrei abgeschnitten werden. Eine Nachbearbeitung ist danach nicht mehr nötig.

Fertigung der Teile

Gewindeplatte Teil 1

Das Teil nach Zeichnung fertigen, es ist darauf zu achten, dass die Gewinde genau winkelig geschnitten und auf der Messerseite nicht entgratet werden dürfen.

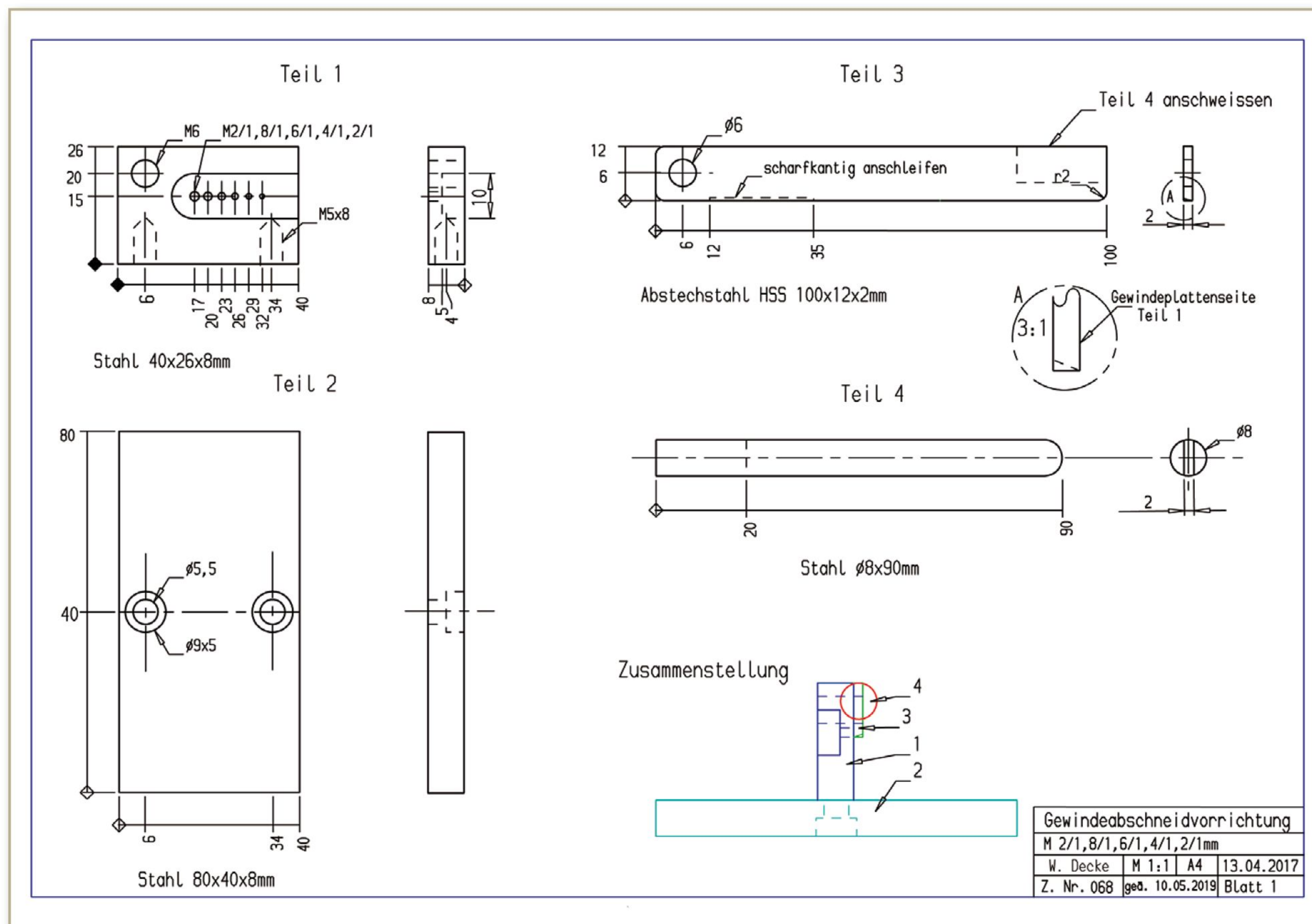
Grundplatte Teil 2

Das Teil nach Zeichnung fertigen.

Pos.	Stück	Benennung	Material Daten	Maße in mm
1	1	Gewindeplatte	Stahl	40x26x8
2	1	Grundplatte	Stahl	80x40x8
3	1	Abschlagnmesser	Abstechstahl HSS	100x12x2
4	1	Griffstück	Stahl	Ø 8x90
5	2	Schrauben DIN 912	A2	M5x10
6	1	Schraube DIN 912	A2	M6x20
7	1	U-Scheibe DIN 9021	A2	M6
8	1	Mutter selbstsichernd DIN 985	A2	M6
9	1	Schrumpfschlauch schwarz	Polyolefine	Ø 10x100

Abschlagnmesser Teil 3

Das Abschlagnmesser wird aus einem Stück HSS Abstechstahl gefertigt. Die 6-mm-Bohrung muss mit einem Hartmetallbohrer erstellt werden. Wenn keine Bohrer zur Verfügung stehen, eignen sich günstige Widia Steinbohrer, die scharf auf den Ø 6mm angeschliffen werden, sehr gut zum Bohren in HSS Material. Das Bohren sollte mit niedriger Drehzahl und reichlich Öl erfolgen. Der Anschlag des Messers ist vom Winkel her unkritisch, er sollte nur zur Gewindeplatte scharfkantig und dann aufsteigend sein. Durch den Schrägschliff wird das Gewinde der Schrauben sauber abgeschnitten. Zum Abschluss werden noch die 2-mm-Radien angeschliffen. Sollte der Abstechstahl



konisch sein, muss er um die 6-mm-Bohrung für die M6 Schraube winkelig geschliffen werden.

Griffstück Teil 4

Das Griffstück wird nach Zeichnung gefertigt, der 2-mm-Einstich wird an das Abschlagmesser angepasst und danach wird es an der gekennzeichneten Stelle am Abschlagmesser angeschweißt. Wer möchte kann nach dem Abschleifen der Schweißnaht einen 10-mm-Schrumpfschlauch anbringen.

Fotos: Wilfried Decke

Zusammenbau

Die Grundplatte (Teil 2) wird mit zwei Schrauben M5 x 10 mm an der Gewindeplatte (Teil 1) angeschraubt. Das Abschlagmesser (Teil 3) mit etwas Fett, zusammen mit der U-Scheibe und der Schraube M6 x 20 mm an der Gewindeplatte festschrauben und mit der selbstsichernden Mutter M6 kontern. Das Abschlagmesser sollte sich gerade noch bewegen lassen. Zum Abschneiden der Gewinde wird die Vorrichtung in den Schraubstock gespannt. Für ein genaues Einstellen der Gewindelänge wird ein Messschieber verwendet oder man fertigt einen einstellbaren Anschlag an.

Anzeige

Sammeleinband für Ihre Gartenbahn-Zeitschriften



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

Best.-Nr. 209
Preis € 9,80 [D]

Neckar-Verlag GmbH • 78045 VS-Villingen
www.neckar-verlag.de

BERND SCHMIDT



Im BW sind einige interessante Maschinen versammelt. Die Drehscheibe ist elektrisch angetrieben, das sieht man auch nicht oft! Im Vordergrund fährt MK 5001 in den Endbahnhof ein.

Shaymountain in Switzerland

Ein Wochenende lang wäre diese Bezeichnung für die wunderbare 5"-Modellbahnanlage in den Schweizer Voralpen passend gewesen. Diese Anlage ist schon durch ihre exponierte Lage an einem Berghang singulär. Die Topographie erfordert eine Linienentwicklung wie bei einer echten Gebirgsbahn, die eingleisige Strecke verbindet in einigen engen Kehren einen See über einen Unterwegsbahnhof mit der Bergstation, die als Kopfbahnhof mit angeschlossenem BW ausgeführt ist. Es ergeben sich immer wieder spektakuläre Ausblicke auf die Berge, bei guter Sicht bis zu den schneebedeckten Gipfeln der Alpen. Einmalig ist – soweit mir bekannt – auch die Signalisation der eingleisigen Strecke mit dem SBB-Vorbild entsprechenden Signalbildern, durch Achszähler überwacht und von einem zentralen Gleisbildstellwerk gesteuert, von dem auch die signalabhängige Weichenschaltung erfolgt. In einer älteren Ausgabe von *GARTENBAHNEN* habe ich diese Anlage bereits einmal vorgestellt.

Bei dem diesjährigen Treffen von Freunden der US-Bahnen waren einige bemerkenswerte Lokomotiven zusammengekommen. Zwei Shay-Lokomotiven gleichzeitig sind ja nicht alltäglich. Die Lokomotivfabrik LIMA hat den Typ „Pacific Coast“ Class C ab 1928 als Vollendung dieses Maschinentyps gebaut. Obwohl für Waldbahnen konzipiert, wurden die Shays auch bei regulären Eisenbahnen auf Steigungstrecken eingesetzt. Außerdem taten sie auch Rangierdienst, sie hatten zwar eine geringe Endgeschwindigkeit, waren aber im unteren Bereich bei der Beschleunigung unschlagbar.

Eine durchaus originelle Maschine ist auch die Reading Camelback 1187, ihre Bezeichnung rührt von dem über dem Kessel angeordneten Führerhaus, ähnlich wie beim bayerischen Glaskasten. Anders als bei letztgenannter Lok war aber ein Heizer erforderlich, der zum Kohleschaukeln über einen Laufsteg nach hinten auf den Tender ging,



Shay Nr. 2 schleppt ihren Güterzug durch die enge Kurve im Einschnitt – die Strecke ist wie für diese Gelenklokomotiven gemacht. Die Nr. 2 ist übrigens bei der CASS Scenic Railroad betriebsfähig erhalten.

wo ein kurzes Dach nur notdürftig Schutz bot. Diese Bauart war bei Bahnen im Osten der USA durchaus verbreitet, besonders wenn sie über eigene Kohlegruben verfügten. Camelbacks gab es von der Rangierlok bis zur Pacific Schnellzuglok. Das zur Verfügung stehende Anthrazit war für normale Lokomotivkessel wenig geeignet. Diese Kohlensorte ist zwar bei Modellbahnern beliebt, erfordert aber beim Vorbild einen extra weiten und langen Rost, da das Feuerbett nicht tief, sondern eher flach gehalten werden muss. Durch die breiten Stehkessel ergaben sich sehr ungünstige Verhältnisse für ein konventionelles Führerhaus, wodurch die Idee aufkam, das Führerhaus gewissermaßen als Kamelhöcker auf den Kessel zu setzen. Dadurch wurde auch eine zusätzliche Nachlaufachse vermieden. Als weitere Dampflok gab es die nach Vorbild des Pennsyl-



Von Pacific Coast Shay geführter Güterzug auf der großen mehrbogigen Talbrücke. Von hier sieht man bei klarem Wetter gut die schneebedeckten Alpen.

Fotos: Marcel Brunner



Reading Railroad A4b Nr. 1187 macht mächtig Dampf auf. Rechts auf dem Bild ist die Ausfahrt vom oberen Bahnhof zu sehen, im Mittelgrund links ist die mittlere Kreuzungsstation sichtbar.



Die Camelback auf Bergfahrt mit ihrem aus deklassierten Pullman-Wagen gebildeten Personenzug vor der bergigen Kulisse des Alpenvorlandes.
Foto: Theo Lüscher



Die schöne Gitterbrücke am Ausfluss aus dem See wird gleich von der Jersey Central 1000 mit Güterwagen, wie sie um 1900 üblich waren, überquert.

vania Switchers Nr. 94 gebaute Lok zu sehen. Diese Lok zeichnet sich durch einen extrem nach hinten abfallenden Slope-Back-Tender aus. Diese Tenderbauart war zwar bei Rangierloks in den USA üblich, um eine bessere Sicht nach hinten zu gewährleisten und dem Rangierpersonal die Mitfahrt zu ermöglichen, die „Pennsy“ hat das bei ihren kleinen Rangierloks aber auf die Spitze getrieben.

Die beiden Dieselloks sind ebenfalls Maschinen nach besonderen Vorbildern. Die Jersey Central Nr. 1000 Boxcab war schließlich die erste wirklich brauchbare Lok mit die-selelektrischem Antrieb. Alco, General Electric und der damals führende Dieselmotorhersteller Ingersoll-Rand entwickelten sie 1925 als Antwort auf die damaligen Umweltprobleme und das drohende Dampflokverbot in den Städten. Damals war Feinstaub noch kein Thema, dafür aber der Grobstaub in Form von Ruß und dem daraus resultierenden Smog in den Städten, wo die Eisenbahnen mit vielen Dampfloks ein umfangreiches Netz von Hafen-

und Rangierbahnhöfen betrieben. Die Elektrifizierung dieser ausgedehnten Gleisanlagen wäre praktisch unmöglich gewesen.

Die zweite Diesellok MK 5001 von Morisson-Knutsen kommt zwar äußerlich daher wie eine im Jahre 1979 übliche GP 9 US-Diesellok, hat jedoch eine enge Verbindung zur Schweiz. Die Firma Sulzer in Winterthur, Hersteller von Großdieselmotoren, wollte auf dem US-Markt Fuß fassen und baute diese Lok als Demonstrationsmaschine



Die beiden Shay-Lokomotiven mit ihrem langen Güterzug kurz vor dem Endbahnhof Shaymountain Summit. Die an zweiter Stelle laufende Nr. 7 ist übrigens auch erhalten, und zwar bei der Roaring Camp & Big Tree in Californien. Foto: Theo Lüscher



Die der nach Vorbild der Pennsy Nr. 94 gebauten 0-4-0 an der Drehscheibe.



Betrieb am Ablaufberg

auszukosten. Wer sich ein Bild von dieser wunderbaren Gebirgsbahn und deren Betriebsmöglichkeiten machen möchte, dem sei der Film von Theo Lüscher empfohlen, zu finden unter der Seite KINOFUND – „Eine einmalige 5“ Eisenbahnanlage 2019“. Hier stellt auch Hans Girsberger seine Anlage selber vor. Der Betrieb am Ablaufberg mit Gleisbremse, der Fährverkehr und die Gleiswaage lassen sich natürlich in bewegten Bildern viel besser darstellen, trotzdem werde ich dem wahrscheinlich weltweit einmaligen Fährbetrieb gelegentlich einen Extrabeitrag widmen.

Anzeige

www.**LiveSteamService**.com

Guss + Laserteile für Dampfloks 5“ u. 7¼“

eMail: gartenbahnen@livesteamservice.com



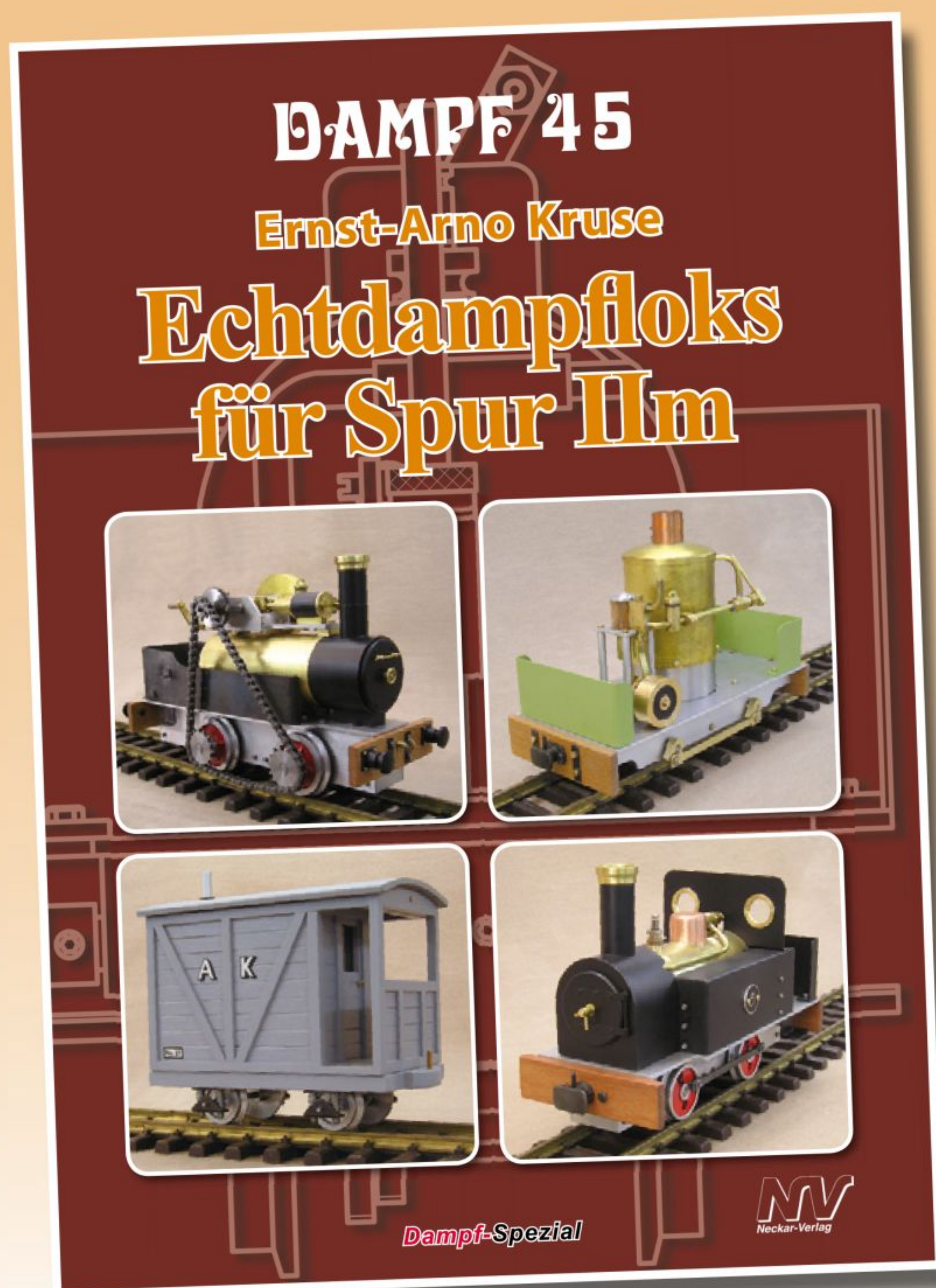
Der Fährbetrieb wird von Eisenbahn-Filmmacher Theo Lüscher dokumentiert. Von Theo stammt übrigens auch der Vorschlag, die Anlage doch einfach „Shaymountain“ zu nennen.

für ihren Lokomotivdiesel um. Obwohl die Lok – was Leistung und Verbrauch betraf – ihre amerikanische Konkurrenz übertraf, konnte die Maschine die Amerikaner nicht überzeugen – zu wenig robust, zu wartungsintensiv, zudem auch noch ein ausländisches Produkt! Mit diesen Loks und umfangreichem Wagenmaterial haben wir versucht, die Möglichkeiten dieser Anlage voll

Ernst-Arno Kruse

DAMPF 45

Echtdampfloks für Spur II m



Eine Lokomotive anzutreiben ist gewiss eine der anspruchsvollsten Aufgaben für eine Dampfmaschine. Auf engstem Raum ist hier alles, von Wasser und Kohle über Feuerung und Kessel bis hin zur Dampfmaschine mit der Kraftübertragung auf die Räder, unterzubringen. Keine leichte Aufgabe, mit der sich Ingenieure über 100 Jahre beschäftigt haben, um dieses System zu optimieren.

Wer sich als Dampfmodellbauer auf dieses Gebiet wagt, steht vor ähnlichen Problemen, denn es gibt für Anfängermodelle im Handel so gut wie keine detaillierten Bauanleitungen.

Dieses Buch richtet sich an Dampfmodellbauer, die mangels geeigneter Baupläne bisher noch nicht den Sprung in diese interessante Sparte gewagt haben. Es werden komplette Baupläne für 3 Dampflokomotiven in einfachster Bauart vorgestellt. Dazu gibt es Tipps zu der Herstellung von schwierigen Bauteilen und natürlich auch Daten und Erfahrungsberichte zu den Loks.

Umfang	112 Seiten, DIN A4
Best.-Nr.	16-2018-01
Preis	€ 21,90

HEISSLUFTMOTOREN 17 – Manson-Baukastensystem

Basierend auf dem in der Ausgabe Heißluftmotoren X vorgestellten und sehr erfolgreichen Baukastensystem erscheint nun von René Schaffer ein weiterer Band. Mit wenigen Änderungen, ausgehend von einem Stirlingmotor-Modell, können viele unterschiedliche Folgemodelle entworfen werden. Der hier vorgestellte umfangreiche Bauplan des „Manson-HR-43“ ist eine logische Weiterentwicklung.

Der Autor beschreibt anhand zahlreicher Skizzen, 3D-Zeichnungen und Fotos seine Beweggründe und Gedanken zur Formgebung seiner Modelle. Beschrieben wird ferner die Entwicklung vom Einzylinder- bis zum Fünfzylinder-Manson auf Grundlage des oben erwähnten Baukastensystems. Ausserdem werden interessante Antriebsmodelle vorgestellt, wie zum Beispiel die Lampe mit Generator, das Riesenrad oder das Schienenfahrzeug für LGB-Schienen.

Da die vom Autor konstruierten Motoren mit der Zeit beachtliche Drehzahlen erreichten, war die Notwendigkeit der Drehzahlregulierung gegeben. Er entwickelte daraufhin zwei unterschiedliche Wirbelstrombremsen für seine Modellmotoren, die ebenfalls in dieser Ausgabe inkl. Bauplänen zum Nachbau vorgestellt werden.

Umfang	132 Seiten im Format 16,8 x 23,9 cm
Best.-Nr.	45-17
Preis	€ 21,80 [D]



NV
Neckar-Verlag

Neckar-Verlag GmbH
78045 VS-Villingen
Telefon +49 (0)77 21 / 89 87-38
bestellungen@neckar-verlag.de
www.neckar-verlag.de



Foto: Marcel Brunner

Das Posterbild in dieser Ausgabe zeigt einen besonderen Zug auf einer nicht alltäglichen Brücke aus einer ungewöhnlichen Perspektive. Lesen Sie mehr über diese imposante Gartenbahnanlage im Artikel „Shaymountain in Switzerland“ von unserem Autor Bernd Schmidt in dieser Ausgabe.

GARTEN BAHNEN



TERMINE

Bitte informieren Sie sich rechtzeitig, ob die jeweiligen Veranstaltungen bzw. Fahrtage stattfinden!

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 + 7 1/4, Radius 10 m) bitte anmelden! Für die Kessel-speisung 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 Lokscheppen im Ahnepark informieren! Fahrzeit regulär 14.00 bis 18.00 Uhr. Der Dampfbahnclub im Internet: www.dbcvellmar.de
Fahrtage 2020: 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, min. Radius 14 m, Anlage in Aufbau. Öffentliche Fahrtage an jedem 3. Sonntag der Monate April bis September. Gastfahrer sind willkommen, für das leibliche Wohl ist gesorgt. Hydraulische Hubbühne zum Ent- und Beladen von Fahrzeugen vorhanden. Info: A. Bauerdick, Tel: +49 (0)163/6675270, E-Mail: info@dbc-sprockhoevel.de, Internet: www.dbc-sprockhoevel.de

Modell-Bahn-Club Düsseldorf;

Anlage: Am 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>

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

Stand 12.03.2020 – ohne Gewähr

PLZ 50000 – 59999

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

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

Mitfahreisenbahn-Koblenz; am DB Museum (5 und 7 1/4 Zoll)

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

Gartenbahn im Maximilianpark Hamm; Ansprechpartner: Andreas Siebert +49(0)160/90703814, weitere Infos unter www.hmgf.de oder info@hmgf.de. Alle Züge mit Dampflokomotive. Bei Ausfall der Dampflokomotive fährt die Diesellokomotive. Fahrtage 2010: ab 01.05. jeden Sonn- und Feiertag in NRW von 13.00 – 17.00 Uhr. Alle Züge mit Dampflokomotive; bei Ausfall der Dampflokomotive fährt die Diesellokomotive.

Die Eisenbahnfreunde Littfetal e.V.;

Anlage: Es sind ca. 380 m Gleis überwiegend als Dreischienengleis in 5 und 7 1/4 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 7 1/4-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 (Ebnat).

Eisenbahn-Freunde Bad Schönborn; Freilichtmuseum für Eisenbahnwesen 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 an 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: 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 Brückenbach 16, 73207 Plochingen. Homepage: www.dampfbahner.de, E-Mail: info@dampfbahner.de, Infotelefon: +49(0)7153/899522. Fahrbetrieb an jedem Sonn- & Feiertag von Ostermontag bis Anfang Oktober 11.00–18.00 Uhr. Vom 02. bis zum 06. September 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: 07.06., 21.06. von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr, Publikumsfahrttag; 04.07. von 14.30 Uhr bis 19.00 Uhr, Grillfest Pfeifenclub Schäffler; 05.07. von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr, Publikumsfahrttag; 19.07. von 13.00 Uhr bis 17.00 Uhr, Publikumsfahrttag,

CSU Sommerfest; 02.08., 16.08, 06.09., 20.09., 04.10., 18.10. von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr, Publikumsfahrttag; 29.11. von 13.00 Uhr bis 18.00 Uhr, Weihnachtsmarkt der Vereine; 31.12. von 13.00 Uhr bis 16.00 Uhr, Silvesterfahrt.

Die Fahrtage finden nur bei trockenem Wetter statt. Änderungen der Termine behält sich der Verein vor. Aktuelles gibt es auf unserer Homepage. Sondertermine: Gerne sind wir für Sie da, z.B. Hochzeitsfahrten, Kindergeburtstage, Kindergartenfahrten, Sonderfahrten aller Art. Anfragen an: Benno Vogl, Tel. +49(0)8809/163030, Fax: +49(0)8809/922540, E-Mail: benno.vogl@diebockerlbahner.de oder Alfred Büschl Tel. +49(0)8802/8285. Homepage: www.diebockerlbahner.de, E-Mail: info@diebockerlbahner.de, Bockerlbahn an der Tiefstollenhalle/Bergbaumuseum in 82380 Preißenberg.

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; Personenbeförderte 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 o. +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: 19. Juni, Nachtdampf-Sonnwendfeuer; 19. Juli, 5" Zoll-treffen-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: 31. Mai von 14.30 bis 17.30 Uhr; 14. Juni von 14.30 bis 17.30 Uhr; 28. Juni von 20.00 bis 21.30 Uhr; 9. Juli, 12. Juli, 16. Juli, 19. Juli, 23. Juli, 26. Juli, 30. Juli von 20.00 bis 21.30 Uhr; 2. August, 6. August, 9. August, 13. August, 16. August von 20.00 bis 21.30 Uhr; 30. August, 6. September, 20. September, 4. Oktober, 18. Oktober von 14.30 bis 17.30 Uhr; 5. Dezember von 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.
Fahrtage 2020 auf der Gartenbahn-Anlage Blatten: 31.05., 05.07., 06.09. Fahrtage. 04.10., Letzter Fahrtag.
31.07. bis 02.08.: Jubiläumsfest. Sommerfest auf der Gartenbahn-Anlage Blatten mit Nachtfahren am Freitag- und Samstagabend, sowie Gastloks aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Eröffnung der Erweiterung.

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

Ysebaehnli-am-rhy; Homepage: www.ysebaehnli-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, E-Mail: info@swissvapeur.ch

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

WBF-Wald-Bahn-Felben; Private 7 Zoll Feldbahneranlage mit Diesellohre und Dampflok. Informationen bei der Familie Schär, Gartenstrasse 8, CH 8552 Felben-Wellhausen oder Telefon +41(0)52 770 13 30

Parkbahn Königsfelden (PBKF); CH 5210 Windisch
Streckenlänge: 500 m, Spurweite: 5" und 7¼", Homepage: www.pbkf.ch, Email: info@dmdbb.ch. Gastfahrer werden gebeten bis eine Woche vor dem Fahrtag sich per E-Mail anmelden. 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. Adresse: Barwies 345b, A 6414 Mieming. Weitere Informationen und Termine auf der Homepage: www.minidampftirol.at

Vom 11. bis 14. Juni 2020 findet auf der Klubanlage in Barwies (Tirol) das Dampfertreffen statt. Am Donnerstag und am Sonntag wird mit Publikum gefahren. An diesen Tagen ist das Fahren der Gastloks und Züge gestattet, aber der Personentransport hat Vorfahrt. Am Freitag und Samstag steht die Anlage allein den Dampffreunden zur Verfügung. Alle weiteren Details und Anmeldeformulare findet man auf der Homepage der Mini Dampf Tirol. Auf ein zahlreiches Kommen freut sich der gesamte Verein.

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.

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, E-Mail: office@eisenbahnmuseum-heizhaus.com, Tel.: +43(0)2287/3027; (Fax +43(0)2287/3027-4)

Verein Freunde der Obralino-Minibahn; Obralino-Minibahn, 7¼-Zoll-Parkbahn im Obra-Kinderland, Bahnhofstraße 18, A 4872 Neukirchen an der Vöckla. Die Fahrtage und Kontaktdaten findet man auf der Homepage www.obralino-minibahn.at.

Der „Verein Freunde der Obralino Minibahn“ veranstaltet am Samstag, dem 12.09.2020 das „7. Expertentreffen der Parkbahnszene Süd“ in Neukirchen an der Vöckla, Österreich. Anmeldung bei: p.philipp@obra.at, Tel. 43 664/88 180 211

Italien

Erlebnisbahnhof Naturns in Südtirol; Gartenbahn mit Dampf- und Dieselloks in 7¼ Zoll, Fuß- und Hebeltrasse. Ausstellungen zur Rhätischen Bahn, Laaser Marmorbahn und Brenner Basistunnel, sowie jeden Sonntag ein anderer Eisenbahnfilm.

Öffnungszeiten 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, Homepage: www.eisenbahn.it

Tschechien

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

Belgien

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

PTVF; Petit Train à Vapeur de Forest, Kontakt: Renato Talamini +32471361378. Clubhaus: +3223766996. Termininformationen auf der Homepage: <http://ptvf.fte2.org>

Niederlande

Modelbouwvereniging Twente (MVT); Clubhaus: Beltrumbrink 52a, 7544 ZD Enschede; Spur 3½, 5 und 7¼ Zoll. Jedes Jahr: „Tag der offenen Tür“ am ersten Samstag des Monats Juni. Homepage: www.mv-twente.nl. E-Mail: 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, Reiseplan und Kontakt: www.stoomgroepeuzid.nl
Fahrtage auf der Vereinsanlage in NL Breda:

Dänemark

Modelparken Danmark; Herzlich willkommen im Modelparken Danmark! In Egå bei Aarhus. Öffentliche Fahrtage jeden Sonntag von Ostern bis Mitte Oktober, zusätzlich im Juli auch an einigen Wochentagen. Spurweite 184 mm. Homepage: www.modelparken.dk, E-Mail: mail@modelparken.dk

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

Anzeige

ONLINE-Angebot

Einfach unter
www.nekar-verlag.de/hobby/gartenbahnen-magazin/
interessante Artikel aus unseren Fachzeitschriften oder komplette Ausgaben als PDF
einzeln erwerben und sofort downloaden.

**sofort
downloaden**

**online
recherchieren**

egal wann

egal wo

NV
Neckar-Verlag

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.

	GARTENBAHNEN erscheint vierteljährlich		Journal Dampf & Heißluft 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

Kostenloses Leseexemplar der Zeitschrift anfordern:

- ☐ Journal Dampf & Heißluft
- ☐ Gartenbahnen

Prospekte kostenlos anfordern:

- ☐ Hobby und Freizeit
- ☐ Kunst
- ☐ Feuerwehr
- ☐ Schule

Ich bestelle aus dem Programm der Neckar-Verlag GmbH

Menge	Best.-Nr.	Titel	Preis €

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

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.

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.

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.

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**

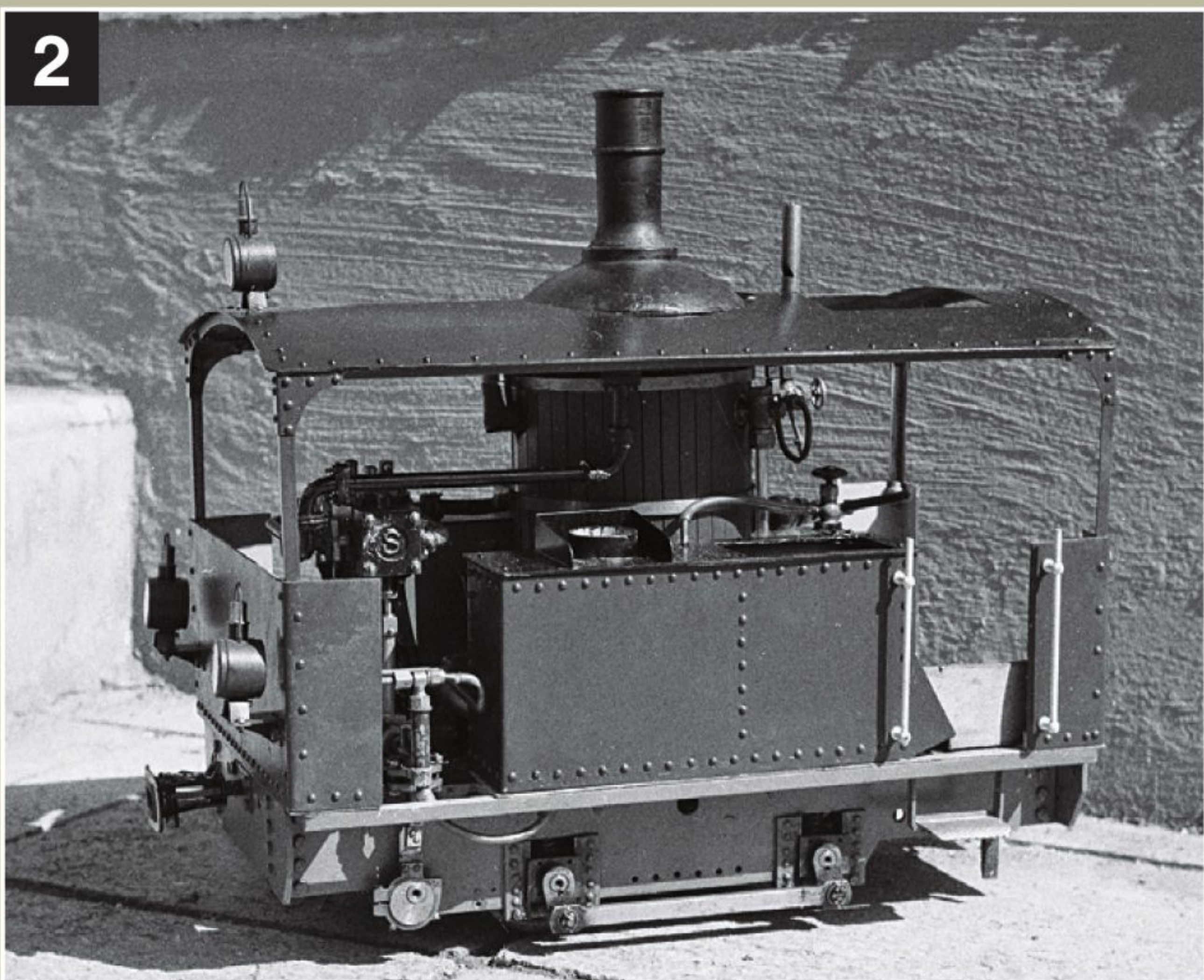
Karten-Nr.: ____ / ____ / ____ / ____

gültig bis: _____ Prüzfiffer: _ _ _

Garten(-bahn Dampf-)zwerge



Wolfgang Putners entzückende free-lance-Feldbahnlok (Foto 1973, E. Ulrich). Mit ihrem langen Schornstein erinnert sie sehr an das Modell der Feldbahnlok der Egger-Bahn. Man beachte auch das liebevoll polierte Bronze-Gussteil der Dampfdomverkleidung.



Des Autors Tramwaylok 1973 (Foto E. Ulrich).



Nochmals diese 3 1/2"-Tramwaylok, Zustand nach der Rekonstruktion 2019 (Foto E. Ulrich).

Schmalspur-Echtdampfmodelle im Maßstab 1:11 mit 3 1/2"-Spurweite

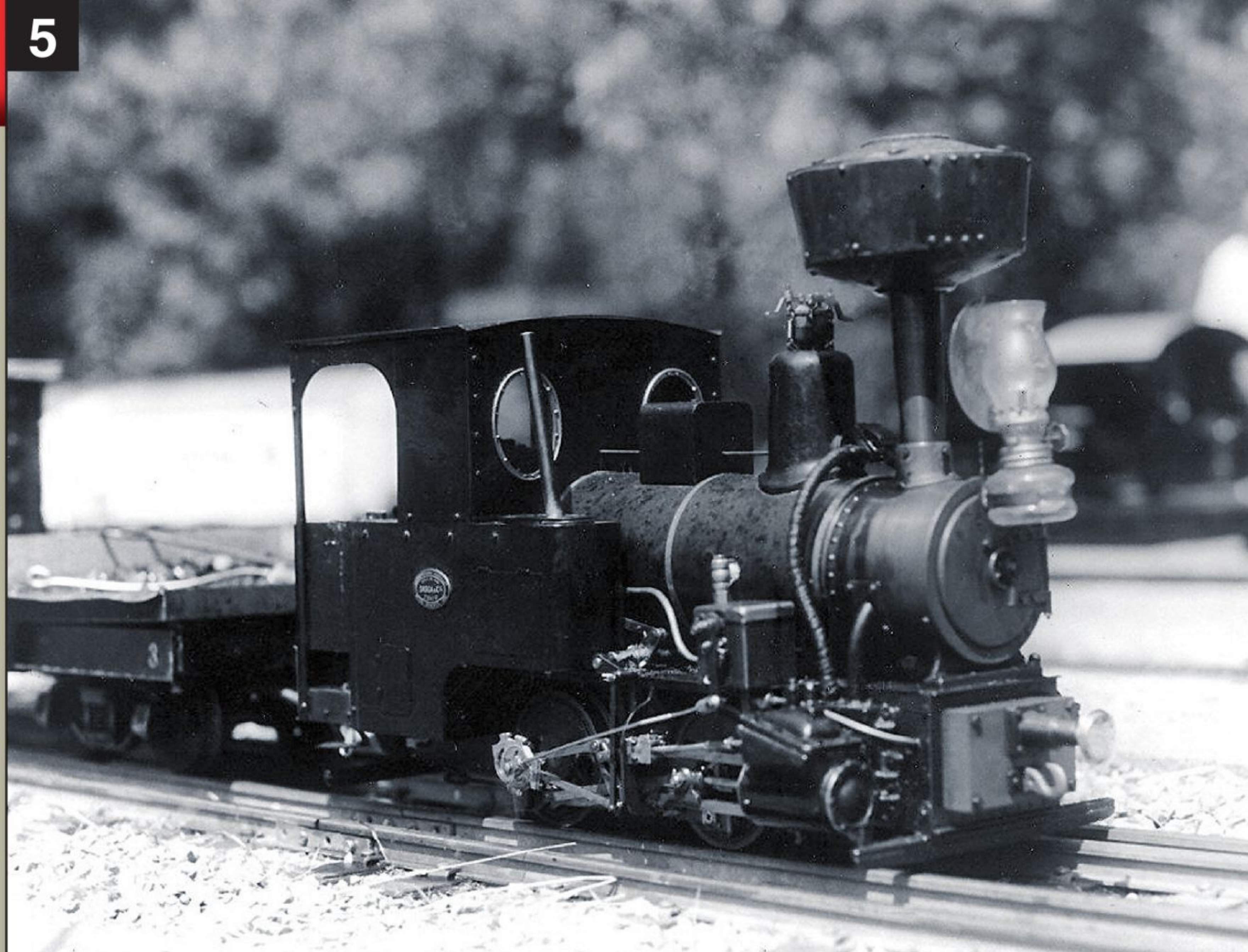
ERNST ULRICH

Die Idee zu diesem Artikel lieferte Siegfried Baum, der unter einem ähnlichen Titel über seine batteriebetriebenen und funkferngesteuerten 5"-Modelle in „Gartenbahnen“ berichtete. Wenn man die Ausgaben von „Gartenbahnen“ über die Jahre verfolgt, scheint inzwischen 5"-Spurweite Maßstab 1:11 die kleinste Baugröße zu sein. Der Trend geht offensichtlich zu 7 1/4" oder noch größer.

Doch in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts entstanden in München bzw. im südbayerischen Raum mehrere kohlegefeuerte 3 1/2"-Echtdampfmodelle nach Schmalspurvorbildern bzw. als Schmalspur-free-lance-Modelle im Maßstab ca. 1:11. All diese kleinen Lokomotiven sind oder waren in der Lage, wenigstens den Lokführer und eventuell sogar noch eine weitere Person auf einem angehängten Waggon zu befördern, gehören also tatsächlich in die Kategorie „Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung“.

Den Reigen der kleinen Zwerge möge die von Wolfgang Putner 1971 fertiggestellte Feldbahnlok eröffnen (Bild 1). Das Fahrwerk basiert auf den Zeichnungen für die Werkslokomotive „Tich“ des englischen Modellbauers Lilian „Curly“ Lawrence (1882–1967), besser bekannt unter dem Pseudonym „LBSC“. Dementsprechend weist die Lok eine LÜP von ca. 400 mm und einen Raddurchmesser von 50 mm auf; der Zylinderdurchmesser beträgt 18 mm, der Kolbenhub 28 mm – fürwahr ein Zwerg! Den Kupferkessel hat Putner fertig von der Firma Reeves in England bezogen. Von dieser Firma stammen auch die Gussteile für Zylinder, Räder, Kreuzköpfe, Schornsteinsockel und Dom. Der nächste vorgestellte Zwerg möge die nur geringfügig größere Tramwaylok des Autors von 1972 sein (Bild 2). Das ist ein reines Fantasieprodukt: Außenrahmen, Hall'sche Kurbeln, Antrieb durch eine Stuart-Double-Ten mit 19 mm Zylinderdurchmesser und 19 mm Hub. Die Kraftübertragung erfolgt über eine Kette von der Maschine auf eine Blindwelle (Übersetzung 1:2), von da mit einer weiteren Kette auf die erste Treibachse. Der ursprüngliche Kessel mit zylindrischer, wasserumspülter Feuerbüchse und 12 Heizrohren war aus Stahl geschweißt. Die LÜP beträgt 450 mm, der Raddurchmesser 60 mm.

Von Juni 2017 bis Februar 2019 wurde das Löklein „rekonstruiert“. Wichtigster Punkt dieser „Rekonstruktion“ war die Anfertigung eines selbst gebauten, silbergelöteten Kupferkessels, ebenfalls mit wasserumspülter, zylindrischer Feuerbüchse und 19 Heizrohren (Bild 3).



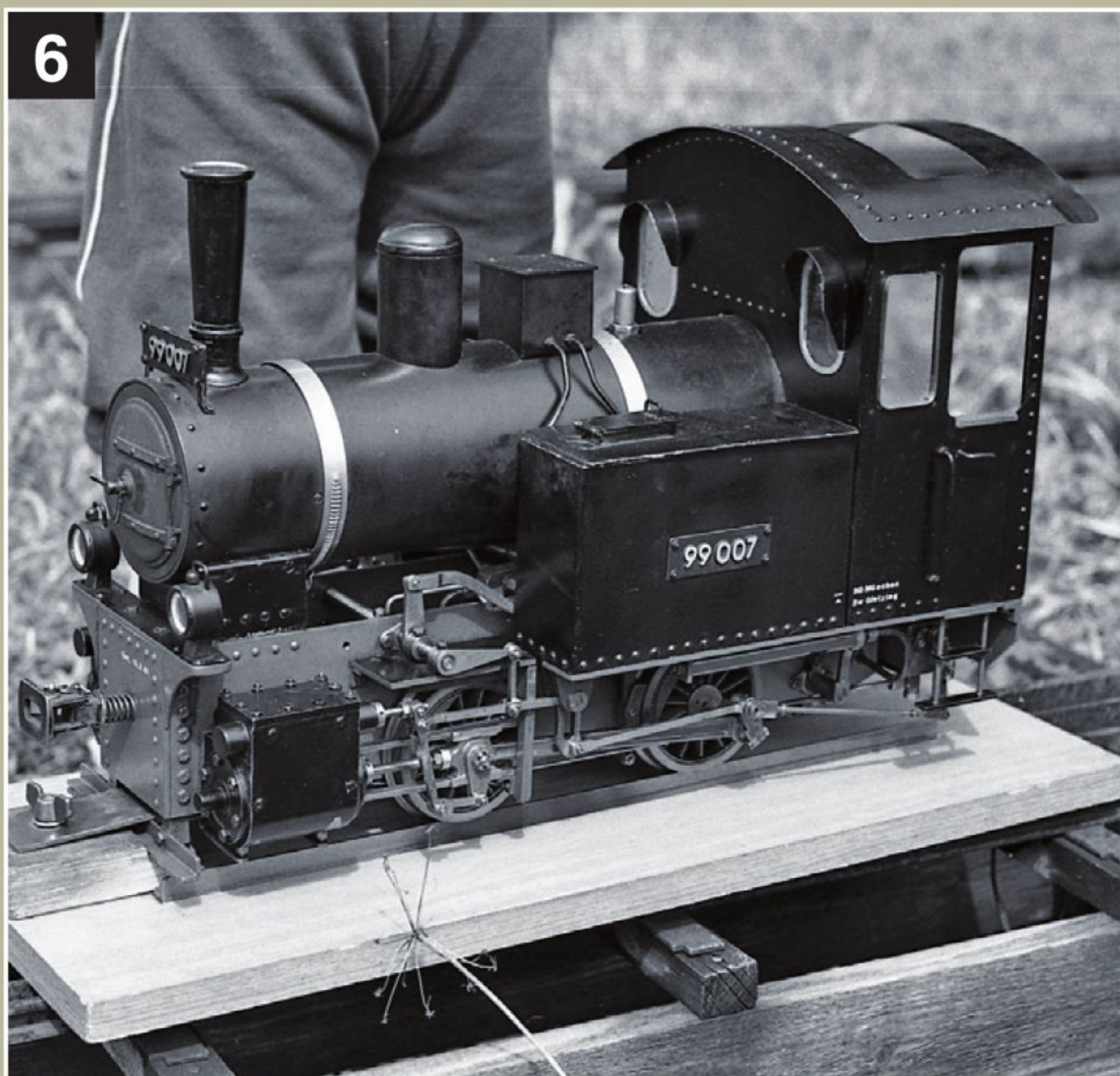
Die „OS-Krauss“ von Hans-Reinhold Rosner, hier aufgenommen in Auenheim im Juli 1985 (Foto E. Ulrich).

4



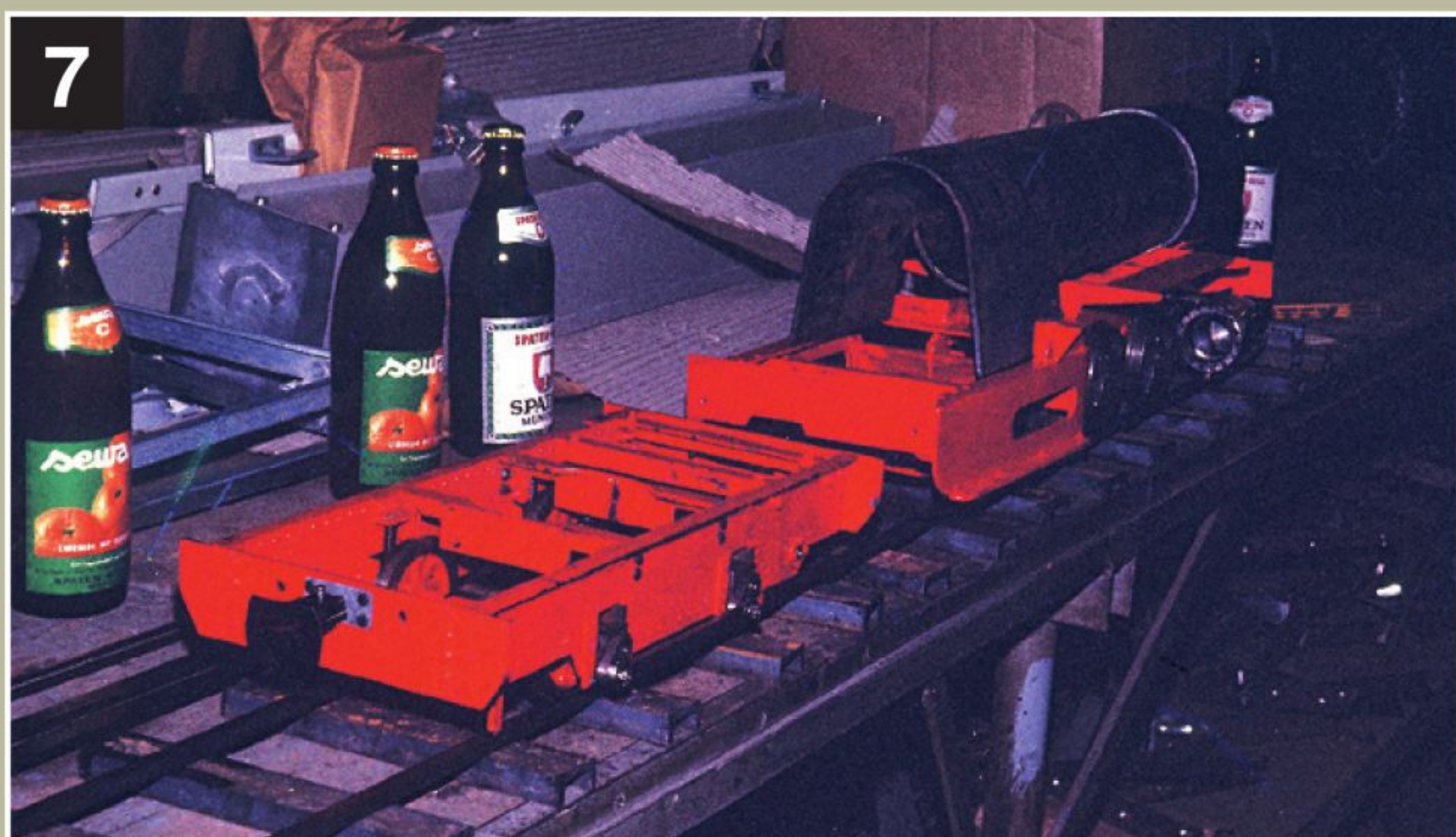
Toni Leiteritz mit seiner „Helene“ auf der alten Anlage des Bayerischen Dampfbahnvereins in Baiernrain, ca. 1976. Der Beweis, dass für die Dampf-Gartenzwerge das Attribut „personenbefördernd“ gilt! Man entschuldige die Qualität. Aber an historische Fotos können halt nicht immer heutige Standards angelegt werden (Foto Slg. T. Leiteritz).

6



Die 99 007 von Hartmut Holz, aufgenommen im August 1982 auf der alten Anlage des BDV in Baiernrain (Foto G. Karl).

7



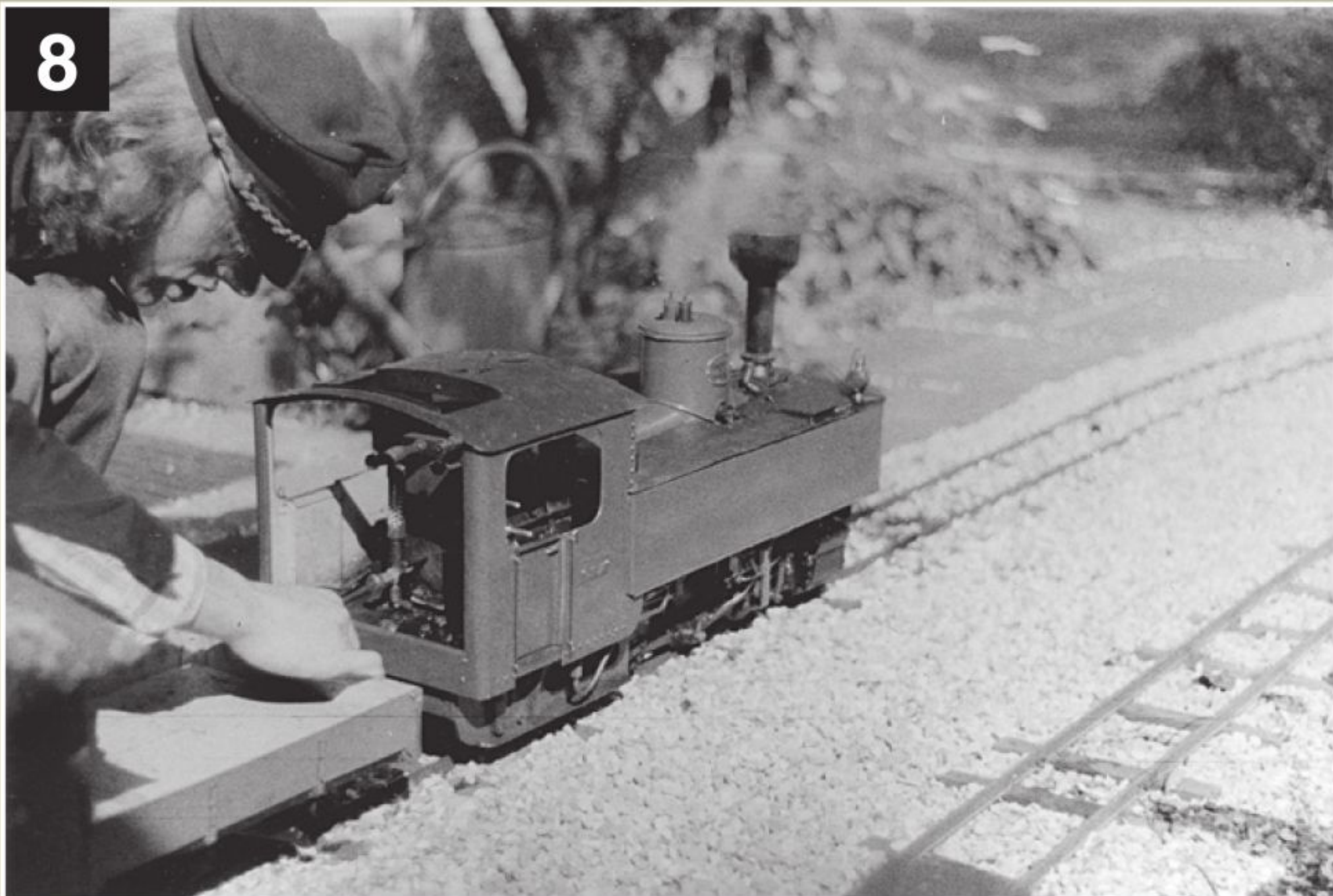
In den „Münchener Rolladenwerkstätten“, Ende 1970: Im Vordergrund das Chassis der Tramwaylok des Autors, dahinter die schon recht weit gediehene C 1' „U“ von Hans F. Wittmann (Foto H. F. Wittmann, Slg. E. Ulrich). Die Getränkeflaschen bieten einen schönen Größenvergleich.

Wo wir schon gerade bei Tramwayloks sind: Ebenfalls von einer Stuart D-10 angetrieben wird die C-gekuppelte Kastenlok „Helene“, die Toni Leiteritz um 1975 fertigstellen konnte. Auch dieses Modell ist „free-lance“, also ohne festes Vorbild, ebenfalls mit Außenrahmen und Hall'schen Kurbeln. Im Gegensatz zur Tramwaylok des Autors besitzt diese Lok einen richtigen Stephenson-Lokomotivkessel, ebenfalls in Stahl geschweißt. Die wichtigsten Details sind: Zylinderbohrung 19 mm, Hub 19 mm, LüP 560 mm, Raddurchmesser 60 mm (Bild 4). Nach einer Auskunft von T. Leiteritz ist die Lok „verschollen“. Vielleicht kann einer der Leser sachdienliche Hinweise zum Verbleib der Lok machen.

Die nächste hier vorgestellte Lok passt nicht ganz zum Thema, da erst in den 80er Jahren entstanden, sei hier aber trotzdem erwähnt: 1982 baute Hans-Reinhold Rosner den aus fertig bearbeiteten Teilen bestehenden Bausatz der „OS-Krauss“ zusammen und stattete die kleine Lok mit einem Kobel-Funkenfänger aus. Die Lok wurde im Oktober 1982 fertiggestellt. Das Vorbild ist eine 1888 an Japan gelieferte Feldbahnlok (900 mm Spurweite) von Krauss/München. Die LüP des 1:10-Modells beträgt 485 mm, der Raddurchmesser 70 mm, Zylinderdurchmesser 20,5 mm, Hub 38 mm (Bild 5).

Nur ein bisschen größer ist die „99 007“ von Hartmut Holz (Bild 6). Wie die Lok von W. Putner basiert dieses free-lance-Modell auf den Zeichnungen von „LBSC“ für eine kleine 3½“-Lok namens „Juliet“. Während „LBSC“ zwei Varianten gezeichnet hat, einmal mit Innensteuerung und dann mit Baker-Steuerung, besitzt dieses Modell eine vom Autor konstruierte Walschaerts-Heusingersteuerung. Die Zylinderbohrung misst 25 mm, der Hub beträgt 32 mm, der Raddurchmesser 82 mm, die LüP beträgt ca. 500 mm. Den silbergelöteten Kupferkessel hat H. Holz selbst gebaut. Auch hier kamen die Gussteile (Zylinder, Räder, Kuppel- und Treibstangen, Kreuzköpfe, Former für Kesselbördelteile) von Reeves.

Noch größer war das 1:11-Modell der bekannten österreichischen Schmalspurlok der Reihe „U“ (C 1' n2) der Murtalbahn bzw. Steyrtalbahn, das Hans F. Wittmann zwi-



8 Die Wittmann'sche „U“, hier auf der privaten 3 1/2“-Anlage von Hans-Reinhold Rosner, München, kurz vor dem Kesselschaden, Juli 1973 (Foto H.-R. Rosner). Der langhaarige Hippie ist der damals 23-jährige Autor!



9 Die 99 6002 von Andreas Hauschild (Foto A. Hauschild).

schen 1970 und 1971 gebaut hat (Bild 8): Die LÜP maß immerhin 650 mm; der Treib- und Kuppelraddurchmesser beträgt 75 mm, die Zylinderbohrung schon recht ordentliche 35 mm, der Hub ebenfalls 35 mm. Wittmann machte also aus einem Vorbild mit 760 mm Spurweite eine Meterspurlok. Den Stahlkessel hatte Wittmann selbst geschweißt. Beim Bau wurden keine Gussteile verwendet, alle Teile wurden aus Vollmaterial gesägt, gefeilt und gedreht. Wittmann besaß keine Fräsmaschine! Nachdem ein Heizrohr durchgerostet war, musste die Lok im Juli 1973 stillgelegt werden – der Kessel hat also nur zwei Jahre gehalten. Später baute Wittmann einen neueren, größeren Stahlkessel und machte aus der Lok eine free-lance C 2' im Maßstab 1:8. Daher gehört dieser Umbau nicht in diesen Artikel, sollte aber erwähnt worden sein.

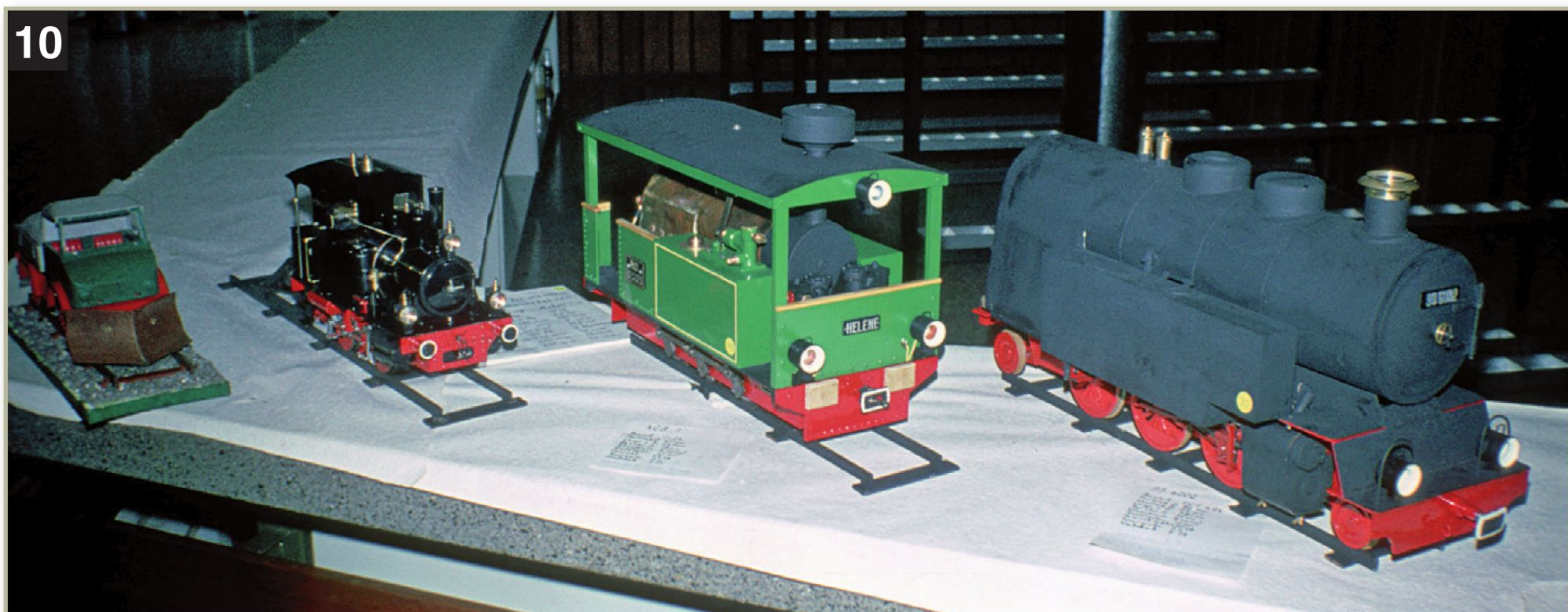
Der größte der hier vorgestellten Dampfgartenzwerge ist zweifellos die 99 6002 von Andreas Hauschild. Eigentlich

begonnen als ein Modell einer Lok der BR 64 im Maßstab 1:16, mutierte sie während des Baus zu einer 1' C 1'-Meterspurlok der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, DR-Reihe 99.600, im Maßstab 1:11 (Bild 9).

Andreas Hauschild konnte sie Ende März 1975 fertigstellen. Die Hauptabmessungen sind:

LÜP 700 mm, Zylinderdurchmesser 35 mm, Kolbenhub 40 mm, Treib- und Kuppelraddurchmesser 96 mm, Lauf- raddurchmesser 55 mm. Den Stahlkessel (140 mm Durchmesser) hatte Hauschild selbst geschweißt. Leider gab die Lok recht bald ihren Geist auf: Die aus einer Zinklegierung selbst gegossenen Räder waren einfach zu weich und wurden bald auf den Achsen lose.

Der Autor bedankt sich ganz herzlich bei Andreas Hauschild, Gerhard Karl, Toni Leiteritz und Hans-Reinhold Rosner für die Genehmigung zur Veröffentlichung ihrer Fotos und die bereitwilligen Auskünfte.



10 Drei 3 1/2“-Garten(bahn)zwerge auf einem Bild: Eine „Tich“ von Bernhard Dinies, die „Helene“ von Toni Leiteritz und die noch nicht ganz fertiggestellte „99 6002“ von Andreas Hauschild. Dinies' „Tich“ wurde in dem Artikel aus zwei Gründen nicht besprochen: Sie ist gasgefeuert und sie wurde einem Vollspur-Vorbild nachempfunden, der „T 1005“ der Hüttenwerke Lauchertal (Foto Toni Leiteritz, Öhringen, September 1975).



Die hervorragend gebaute BR 44 255 von Hinrich Block wurde mit Druckluft auf einem Rollenbock präsentiert.



Klein, aber fein – und unermüdlich war die preuß. T 9.1 von Thomas Meyer auf dem Rundkurs unterwegs.

MARKUS UND SIEGFRIED BAUM

DRESDEN – das „neue Sinsheim“?

Die Welt ist bunt! Seit Jahrzehnten gedenkt **Dresden** Mitte Februar der verheerenden Bombenangriffe vom 13. bis 15. Februar 1945. Große Teile des alten „Elbflorenz“ eines „Starken August“ seien in den vielen Stunden mehrerer Angriffe bis zu achtzig Prozent zerstört worden! Was bis 1,5 t schwere Sprengbomben der Amis nicht „geschafft“ hatten, „erledigten“ danach die Brand- und Phosphor-Bomben der Royal Airforce! Historiker hätten ermittelt, dass in dem Inferno damals mindestens 25.000 Menschen zu Tode kamen. Die Stadt sei in den Tagen der Angriffe Zwischenstation von Flüchtlingen gewesen, welche auf der Flucht aus den Ostgebieten hier einen vorübergehenden Schutz gesucht hatten, so dass ihre genaue Zahl wohl alle Zeit im Dunkeln bleiben wird.

Höhepunkt des „neuen Dresden“ war sicher der Wiederaufbau der Frauenkirche, deren Trümmerberg das DDR-Regime nicht anfasste. Welches Riesenglück, dass weitsichtige Fachleute schon weit vor dem Krieg die Quadersteine akkurat dokumentierten, so dass anhand dieser Unterlagen die erhaltenen Quader aus dem Riesen-Puzzle der Steinhäufen treffsicher bestimmt werden konnten!

Im Februar 2020 lag das Inferno **75 Jahre zurück**. Wahrscheinlich „reiner Zufall“, dass an diesem Wochenende auch die **Modellbahnausstellung** des MEC Pirna „Theodor Kunz“ in den Dresdner Messehallen durchgeführt wurde! Und – die Welt ist bunt: Fünfhundert Kilometer südlich, in München, traf sich in diesen Tagen viel politische Prominenz des In- und Auslands zur Sicherheitskonferenz!

Der Modellbahnclub in Pirna, nur unweit des Elbsandsteingebirges, ist ein **Modellbahnclub**, nicht anders, wie es deren in der DDR eine große Zahl gab. War Dampf- und Gartenbahn allein schon aus Mangel an Materialien, aber auch aus Mangel an Kontakten in den Westen so viel wie unbekannt, änderte sich das mit der Wende

dann doch etwas, wenn auch sehr zögerlich. Umso mehr wundert, dass im Verlauf der letzten Jahre zunächst einer ganz kleinen Schar Gartenbahner (aus Radebeul) das Angebot gemacht wurde, im Rahmen der jährlichen Modellbahnausstellung doch auch einige Meter 5-Zoll-Gleise für einen bescheidenen „Publikumsverkehr“ aufzubauen. „Die Geister, die ich rief“! wurden in den letzten Jahren **mehr und mehr**! Aus dem bescheidenen Rundkurs der ersten Jahre wurde eine stattliche Gleisanlage mit einer Vielzahl von Weichen samt Drehscheibe, die zwar in der Ausdehnung noch weit hinter dem „Gleis-Wirr-Warr“ eines Hallentreffens in Friedrichshafen liegt, sich aber – dank der überschaubaren Größe fast zu einem neuen „Mekka“ der Dampfszene gewandelt hat! Wie im Rubrum – das ganze Arrangement erinnert sehr an ein verkleinertes **Sinsheim** der ersten Jahre, und so konnte 2020 auch das 10-jährige „Dresdner Echtdampftreffen“ gefeiert werden.

Und eine dieser (damaligen) und heute wieder zelebrierten Übungen war die **Neuheitenschau**! Die Diva auf dem Laufsteg war unbestritten die **44er** für die Spur 7 von Hinrich Block. Es war 2017, als wir hier einen zufriedenen Gernot Laur zeigen konnten, als er damals für den in England gefertigten Kupferkessel das Prüfzertifikat ohne Anstände überreichen konnte. Wer die Lok zunächst regungslos auf dem Rollenbock sah, war schon von der Optik begeistert. Weit vor dem Dresden-Auftritt hatten die **GARTENBAHNEN**-Leser mitbekommen, dass der Modellbauer die Detailarbeit „bis auf die Spitze“ treiben wollte. Die biegsame Welle vom hinteren Kuppelradsatz führt zu einem „Modell-Deuta“, der dem „Lokführer“ schon bald zeigen wird, wie schnell die Lok fährt! Fast Nebensache, dass die „Schweißnähte“ des T-34-Tenders mit einem Punktschweißgerät modellmäßig klein sind und aus tausenden von Schweißpunkten bestehen! Der „Gipfel“, wenn die Lok dann mittels Druckluft ihre „Glieder zu recken“ begann! Das „Dresden-highlight“!



Wie im Original, auch auf Spur 5 ein Kraftpaket: Die sechsachsige Voith-Maxima 40 CC von Michael Baumann.



Das Bild zeigt – leider in nicht ganz toller Umgebung – den 1:8-Güterzug auf den Rollwagen. Rechts die im Text erwähnte „gelbe Köf II“. Das Vorbild sei heute noch bei den HSB im Einsatz!



Obwohl noch nicht ganz fertig gebaut: Dürfte eine 50er werden, wie man sie in Erinnerung hat.

Fotos: Markus Baum



Ein 1:8-G 10 auf einem Rollwagen, der auf 5-Zoll-Gleisen läuft. Was wir uns immer schon gewünscht hatten, scheint sich jetzt in Kleinvollbüttel anzubahnen: Ein Güterzug für die Spur 7!

Man sollte bei solchen Berichten mit diesen Prädikaten sparsam umgehen! Noch ohne Tender, aber Fahrwerk und Kessel ließen keinen Zweifel, dass da eine 50er für 5-Zoll im Entstehen ist, deren „Laufsteg“ nicht nur ein Rollenbock, sondern „richtige“ 5-Zoll-Gleise sein sollen! Wo sie vor einem Güterzug einmal ihre „power“ zeigen kann! Dem noch in blankem Messing präsentierten Modell einer preuß. T9.1 von Thomas Meyer sei schon bald eine passende Lackierung gewünscht. Auch der gelaserte und fein detaillierte Rahmen eines 1'D1'-Fahrwerks für ein

Pendant zum HBE-„Büffel“ lassen einmal Kraft und heute schon viel modellbauerisches Engagement erahnen! Und das Gleis-Areal zeigte Loks und Züge in einer Vielzahl, wie man sie in Dresden in diesem Maßstab noch nie zu Gesicht bekommen hatte. Auch ein „highlight“ und noch nie in Sachsen: Unsere bayer. S 2/6 mit der Wagen-Garnitur des „Orient-Express“ im Schlepp, bei dem ein weißer Salonwagen herausstach. GB-Leser kennen ihn – den weiß-lackierten „Rothschild-Salonwagen“! Mit mehr als 10 Metern Länge übertraf die Garnitur sogar längenmäßig den Vt 11.5, der noch nicht ganz Vorbildgerecht mit „nur“ vier Zwischen-Wagen elektrisch angetrieben und mit Funksteuerung über den Parcours leider nicht brausen, sondern angesichts der vielen „Mitbewerber“ nur gleiten konnte. Welcher Anblick, wenn die Optik eines so tollen Triebwagens nicht durch den mitfahrenden 1:1-Lokführer „gestört“ würde?

5-Zoll-Schienen wurden auch für „Meterspur“ umfunktioni- niert! Eine Köf II, wie im Original gelb lackiert – schleppte Rollwagen, auf denen u.a. ein 1:8-G 10 verladen war! Bei so viel Eleganz wäre es unfair, die „schmutzige Seite“ des Kohlebetriebs nicht zu erwähnen! Schon zum zweiten Mal konnten die Besucher einem mächtigen Seilbagger zusehen, wie er aus einem Kleincontainer die mittelgro- ßen Kohlebrocken (von der Fichtelbergbahn) mit seinem Greifer in einen Kohlebrecher beförderte und von dort die zerkleinerten Bröckchen wieder in einen Eaos geschüt- tet wurden! „Wo Kohle ist – staubt's!“ War auch hier nicht anders! Der Reinigungsdienst dürfte allabendlich seine Mühe gehabt haben, den Industriefußboden dieser Halle wieder einigermaßen sauber zu bekommen.

Wie im Rubrum: Wenn auch deutlich weniger Gleise, er- innerte das alles **sehr** an die ersten Jahre in **Sinsheim**. Das eines **nicht hatte!** Elektrisch angetriebene Weichen, die mittels Drucktasten von einer passend angeordneten Säule (zeitig) vom Lokführer gestellt werden konnten! Noch am Samstagabend konnten die Interessierten einen von drei YouTube-Filmen ansehen, die – leider sei's gesagt – zumindest was 5-Zoll anbelangt, dem einmaligen Angebot nicht ganz gerecht wurden! Die Aktiven der 5-Zoll-Szene kamen nicht nur aus Dresden bzw. Radebeul, sondern aus Berlin, Duisburg, Koblenz, Augsburg, Fürstenfeldbruck, Dietramszell, Bruchhausen-Vilsen, Klein-Vollbüttel, Sont- heim, Oberursel. Fast wie damals in – Sinsheim!

7. US-Modellbahn-Convention

ALEXANDER RUDIN

Am 12. und 13. Oktober 2019 fand im Bürgerhaus Niederroden (nahe Frankfurt am Main) die 7. US-Modellbahn-Convention statt. Bertold Kremer aus Essen und Alexander Rudin aus München hatten die Möglichkeit, ihre amerikanischen 5 Zoll Gartenbahn Lokomotiven mit Cabooses auszustellen.

Gezeigt wurden die F7 und eine Bay Window Caboose der Alaska Rail Road von Bertold Kremer, und die MK 5001 mit einer Rib Side Caboose der Milwaukee Road von Alexander Rudin, dazu die entsprechenden Modelle in den Nenngrößen Z-, N- und H0-Spur.

Alexander Rudin: „Es waren viele interessierte Modellbahner bei uns am Stand und wir mussten unzählige Fragen beantworten. Viele Besucher waren sehr beeindruckt von der Größe der Modelle in 5-Zoll-Spurweite, da allgemein die „Lehmann Größe“ bereits als groß empfunden wird. Wir konnten auch die Besucher über unsere Gartenbahnvereine „Rhein-Lahn-Bahn“ in Lahnstein und „Schwäbischer Eisenbahnverein“ in Kürnbach informieren. Wir werden sicher den einen oder anderen zu einem Besuch animiert haben.“



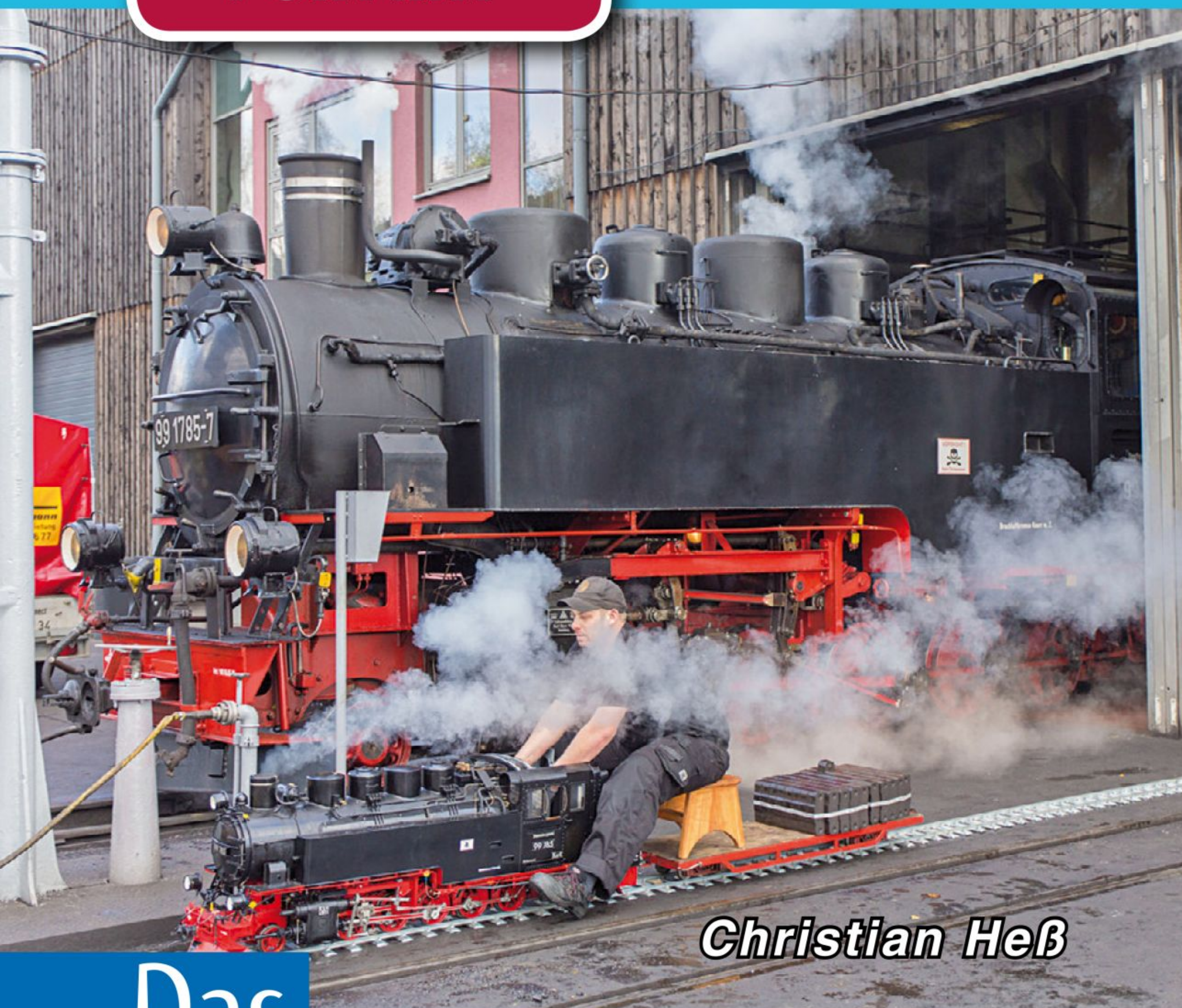
Fotos: Bertold Kremer



Modellbezeichnung	EMD F7 Original
Gebaute Stückzahlen:	3849 Lokomotiven von 1949 – 1953
Antriebsmotor:	General Motors EMD 567B – 16 Zylinder, 2-Takt Diesel, Bohrung 203,2 mm & Hub 254 mm, Drehzahl max. 800 rpm – min., 275 rpm Leistung 1500 HP
Hauptgenerator:	GM Typ D12B
Antriebsmotoren:	GM Typ D27C, 4 Stück
Kühlgebläsemotoren für Antrieb:	GM Elektrisch, 4 Stück
Drehgestell:	Blohmberg Typ B-B
Getriebe-übersetzung:	62:15, max. Geschwindigkeit 65mph (105 kmh)
Hilfsgenerator:	Delco A8102
Modellbezeichnung:	EMD F7
Luftkompressor:	Gardner Denver Typ WBO
Druckluftbremse:	Westinghouse Typ 24RL
Elektrische Bremse:	Widerstände und Lüfter auf Dach
Gewicht:	105 Tonnen
Länge über Kupplungen:	15443 mm
Breite:	3226 mm
Höhe ab SOK:	4305 mm
Drehzapfenabstand:	9144 mm
Radscheibendurchmesser:	1016 mm (40 inch)
Achswellenabstand im Drehgestell:	2753 mm
Minimaler Kurvenradius:	30 degrees
Dieseltank:	4543 Liter (1200 gal.)
Motorenschmieröl:	757 Liter (200 gal.)
Kühlwasser:	870 Liter (230 gal.)



EMD F7 Modell	MK TE50-4S (The Fuel Saver) Original	MK 5001
1 Modell Maßstab 1:11,3, erste Fahrt am 10. Oktober 2010	1 Lokomotive, Inbetriebnahme Juli 1979	1 Modell Maßstab 1:11, erste Fahrt am 25. Oktober 2008
2 Kfz-Starterbatterien, 12 V/36 Ah Batterien in Serie angeschlossen für 24 V Fahrspannung, Elektronische Steuerung, Vortex 4-QD, 40 Watt	Sulzer Winterthur – Typ 6 ASL 25/30 4-Takt Diesel, Bohrung 250mm & Hub 300mm, Drehzahl max. 900 rpm – min. 256 rpm, Leistung 1700 HP, mit Turbolader	2 Kfz-Starterbatterien, 12 V/36 Ah Batterien in Serie angeschlossen für 24 V Fahrspannung, Elektronische Steuerung, Vortex 4-QD, 40 Watt
	EMD Typ D32	Permanentmagnetmotor, 24 V/58 W, 4 Stück
Faulhaber DC-Serie 3863, 24 V/220 W (zul. Dauerstrom 3,8 A), 4 Stück	EMD Typ D77, 4 Stück	
	Delco Electric, 2 Stück	
	Blohmberg Typ B-B	
2-stufig: 74/23 und 40/13, max. Geschwindigkeit 10,8 km/h	62:15, max. Geschwindigkeit 65mph (105 kmh)	80:16, max. Geschwindigkeit 10,4 km/h
	EMD Typ GMD14	
	MK TE50-4S (The Fuel Saver)	
	Gardner Denver Typ WBO	
Nicht vorhanden	Westinghouse Typ 26L	Nicht vorhanden
Integriert in elektronischer Steuerung, Rückspeisung in Batterien	Widerstände und Lüfter auf Dach	Integriert in elektronischer Steuerung, Rückspeisung in Batterien
95 kg	117,5 Tonnen	108 kg
1376 mm	17043 mm	1550 mm
285 mm	3124 mm	284 mm
396 mm	4483 mm	405 mm
810 mm	9449 mm	859 mm
89 mm	1016 mm (40 inch)	92 mm
244 mm	2753 mm	250 mm
5000 mm	39 degrees	5500 mm
	4543 Liter (1200 gal.)	
	636 Liter (168 gal.)	
	303 Liter (80 gal.)	


Christian Heß


Das Oberwiesenthaler Abenteuer

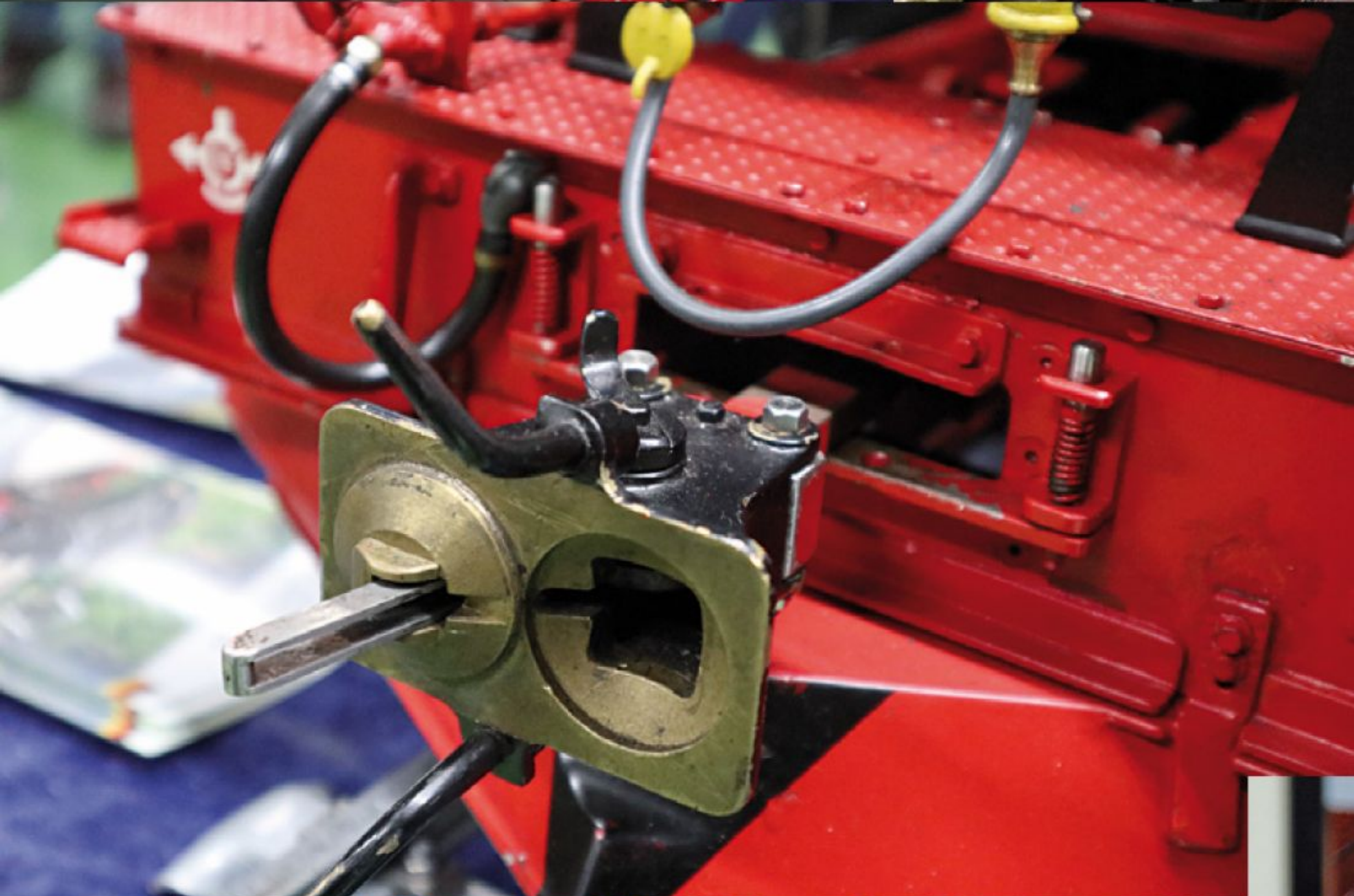
Als mein Vater Klaus und sein Freund Friedhelm Gräbe in den 90ern in Oberwiesenthal ihren Ehrenlokführer absolviert hatten, stand fest, dass das nächste zu bauende Modell eine VII K werden sollte. Aber es waren auch die Loks aus den USA von großem Interesse. So wurde von meinem Vater die Y6b Mallet begonnen und Friedhelm hatte sich an das Projekt VII K gemacht. Leider ist Friedhelm bald darauf schwer erkrankt und musste die Arbeiten an der Lok einstellen. Zu diesem Zeitpunkt stand der Rahmen auf den Rädern. Ein Jahr später verstarb Friedhelm viel zu früh.

In der Zeit vor Friedhelms Krankheit entstand die Träumerei, irgendwann einmal mit der fertigen Lok zusammen mit dem Original aus dem Oberwiesenthaler Schuppen zu fahren. Als Friedhelm starb, war die Y6b gerade fertig und mir tat es so leid, dass mein Vater nun allein in der Werkstatt arbeiten musste. Da habe ich wieder Feuer für das Hobby gefangen und wir vollendeten nach 8,5 Jahren Bauzeit gemeinsam die VII K. Auch zwei Freunde aus Duisburg waren von unserem Projekt begeistert und unterstützten uns in Sachen Lackierung, Elektrik und mit dem Bau eines Zuges der SDG. Dies waren Willi Götz und Wolfgang Bress. Da Willi jedes Jahr nach Oberwiesenthal in den Urlaub fuhr und gute Beziehungen zur SDG-Truppe geknüpft hatte, lebte Friedhelms Träumerei in unseren Köpfen wieder auf und die Planungen zur Realisierung

wurden konkreter. Die SDG war sofort Feuer und Flamme von dieser Idee, hatte aber keine wirkliche Vorstellung davon, wie groß unser Zug war.

Wir haben dann einen Termin für Oktober 2014 vereinbart, die SDG stellte sicher, dass an diesem Tag die Lok 99 785 ebenfalls unter Dampf stand. Das hatte für uns eine besondere Bedeutung, schließlich war dies ja diejenige Lok, die uns als Vorbild für den Bau des Modells gedient hatte. Wir packten also unser Equipment in den Hänger, gut 50 m Schienen, die Lok, einen Bedienwagen und die beiden bereits fertigen Personenwagen.

Bereits im Vorfeld hatten wir mit der SDG ausgemacht, dass wir am ersten Tag unseres Aufenthaltes mit den Loks aus dem Schuppen fahren wollten und am zweiten Tag einen originalen 11 t schweren Personenwagen der 750 mm Spur mit unserem Modell ziehen wollten.



Fotos: Christian Heß
und Manuela Mannek

In Oberwiesenthal angekommen öffneten wir die Plane des Anhängers und wir hörten von der völlig erstaunten Werkstattcrew anerkennend: „*Nu ihr seid do nimma ganz dicht!*“. Von nun an ruhte in der Werkstatt die Arbeit. Die ganze Mannschaft packte mit an, die reguläre Arbeit blieb vorerst liegen.

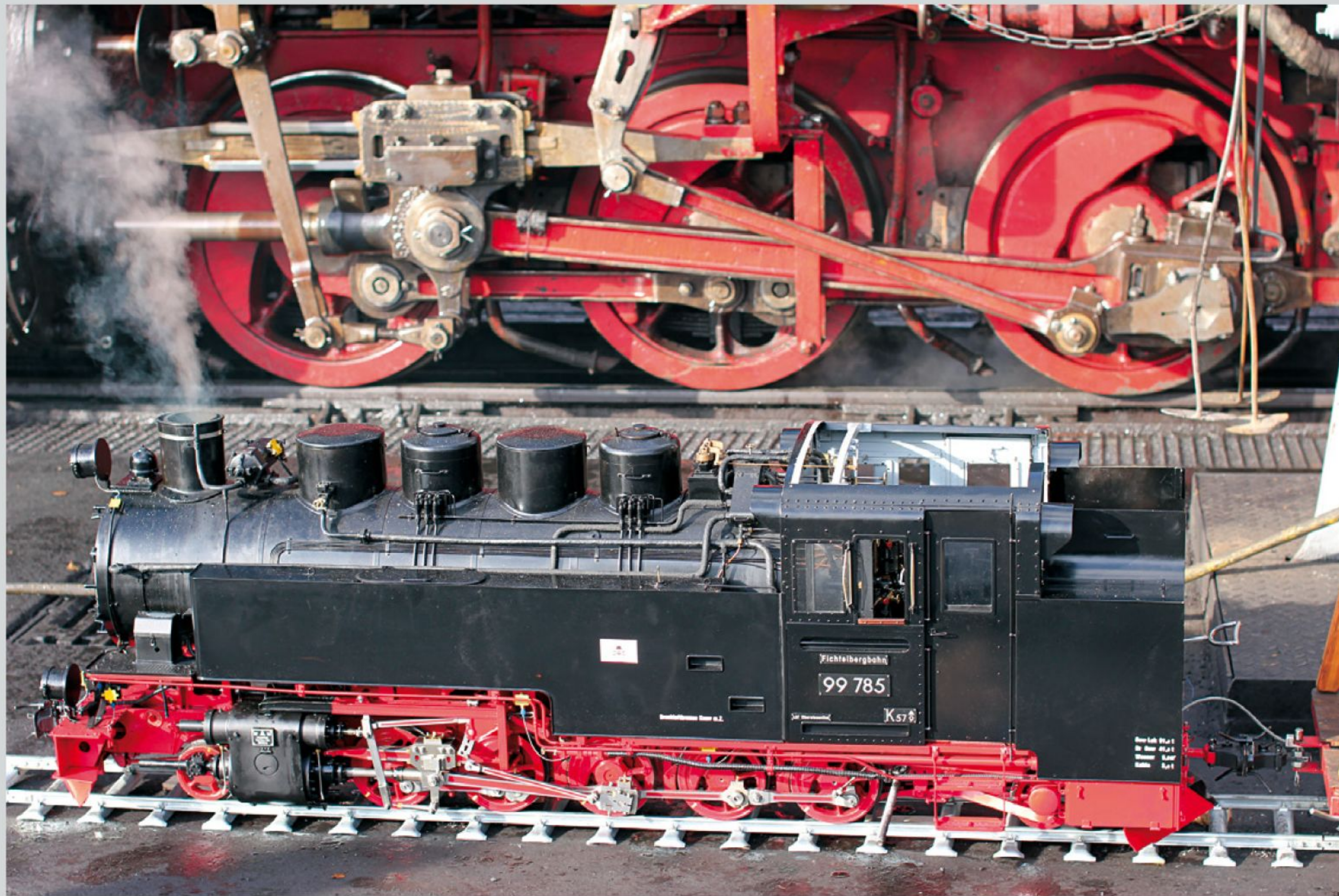
Wir legten die Gleise vom Schuppeninneren bis kurz hinter den Wasserkran. Auf diese Weise war es möglich die beiden VII K's, Original und Modell, vor dem Lokschuppen für ein Fotoshooting aufzustellen. Sogar der Bürgermeister und die lokale Presse hatten von der Aktion Wind be-

kommen und waren vor Ort.

Als wir unser Modell angeheizt hatten, kam auch die Große

99 785 von ihrer Dienstfahrt in den Schuppen gefahren und endlich konnten wir unsern langgehegten Traum wahr werden lassen. Jeder unserer Truppe fuhr mehrmals neben dem Original aus dem Schuppen. Bei lauten Auspuffschlägen und Piffen kam viel Freude bei allen Beteiligten auf. So verging die Zeit bis zum späten Nachmittag viel zu schnell. Dann stellten wir unser Modell ab, um einmal mit der originalen Lok 99 785 von Oberwiesenthal nach Cranzahl und zurück zu fahren. Abends feierten wir das Geschehen selbstverständlich ausgiebig.

Am nächsten Morgen waren wir früh am Lokschuppen, um die Schienen für die zweite geplante Aktion zu versetzen. Während der Vorbereitung hatten wir schon zu Hause eine Drahtseilkonstruktion angefertigt, mit der wir unser 300 kg schweres Modell am originalen Personenwagen ankuppelten. Rein rechnerisch musste unsere Lok den Wagen locker ziehen können; trotzdem waren wir alle etwas nervös.



gang, mein Vater und ich, denn schließlich war es ein Gemeinschaftsprojekt von uns Vieren.

Auch die Lokführer der VII K's der SDG durften fahren. Die Lokführer konnten unser Modell sofort bedienen; wir mussten ihnen nichts erklären. Das war für uns eine wunderbare Bestätigung, dass wir alles richtig gemacht hatten. Schließlich hatten wir uns auch viel Mühe gegeben, um den Führer-

Mein Vater machte den ersten Versuch – klappte ohne Probleme! Unter großem Applaus und Hallo fuhren wir die rund 50 m lange Strecke mit den 11 t am Haken. Nach einem langen Pfiff betätigte ein Mitarbeiter der SDG die Handbremse des Wagens damit er nicht auf uns auflief. Auch hier fuhren wir wieder abwechselnd, also Willi, Wolf-

stand so originalgetreu wie möglich nachzubilden.

Alles in allem war es eine runde und gelungene Veranstaltung, die wir ja 3 Jahre später anlässlich des 120. Jubiläums der SDG ähnlich wiederholten. Videos davon findet man auf meinem Youtube-Kanal unter „120 Jahre Fichtelbergbahn“ und „Begegnung unter Dampf“.

Anzeige

Drechsler

Das moderne Fachmagazin für Hobby, Profi und alle Interessierten

Magazin

Mini-Abo

Zwei Ausgaben zum Vorteilspreis
Probe lesen und Magazin kennenlernen!

PRAXIS • TECHNIK • REPORTAGEN • PORTRÄTS • BERUF

Jetzt bestellen und
25 % sparen



www.drechslermagazin.net/mini-abo

Verlag Holger Graf • Hauptstraße 28 • 78247 Hilzingen • Telefon: 07731 183738 • info@drechslermagazin.net



SIEGFRIED BAUM



Unter die Räuber gefallen

Vielleicht kommt „bibelfesten“-Lesern die Bemerkung irgendwie bekannt vor? Die zwei „besonderen Passagiere“ brauchen auch einen wohlthätigen Samariter, aber in Gestalt einer guten Näherin! Beide „Hansl“ wurden Opfer von **Mäuse-Überfällen**.

Der „splitternackige“ Zugführer stand eines Tages auf der Bühne eines im Maschinenhaus abgestellten Personenwagens aller Montur beraubt, ja nicht einmal die „Dienstmütze“ hatte den Überfall unbeschadet überlebt!

Und das zweite „Opfer“, der Maschinenhausgehilfe von „Monheim“, machte während des Sommers 2019 auf der Kohlenbühne „Pause“. Diese war zwar mit Teilen einer festen Lkw-Plane regendicht, aber nicht „mäusedicht“ abgedeckt. Unter der Plane hindurch, am Fundament des Kohlenstalls, hatte ein Mäusemütterlein seine Kinderstube eingerichtet. Da die Umgebung eigentlich Fressbares zur Genüge geboten hätte, scheinen es in beiden Fällen die

Stoffe gewesen zu sein, die zum „Knabbern“ verleiteten. Schon Jahre zuvor fiel das Ledersofa im OE-Packwagen auch so einer „Fresslaune“ zum Opfer!

Erst gegen Ende der Saison 2019 entdeckten wir eine weitere „Mäuse-Kinderstube“ – im Motorraum der HzL-V 25! Wäre bis auf das Wegräumen der „Polsterung“ nicht tragisch gewesen, wären nicht ein Stück Isoliermaterial eines Elektrokabels und – der aus Gummi gefertigte Zahnriemen zu „beklagen“ gewesen! An einer normalerweise nicht einsehbaren Ecke des Maschinenhäuschens hatte sich eine Betonplatte leicht gesetzt, und der entstandene schmale Spalt genügte als Durchschlupf für die Nagerin!

Auch das ist – Garten-Bahn!

Fotos: Siegfried Baum



Tag der offenen Tür

BEI LOK- & WAGGONBAU KLAUS WAGNER

UDO MANNEK

Am 31. Augst 2019 lud die Firma Lok- & Waggonbau Klaus Wagner anlässlich des 13jährigen Firmenjubiläums zum Freunde- und Kennenlernfahrttag nach Mainz auf die firmeneigene Anlage ein. Bei bestem und sehr heißem Spätsommerwetter folgen zahlreiche Gartenbahn-Fans aus ganz Deutschland dieser Einladung. Gerne genutzt wurde die Gelegenheit zum ausgiebigen Spielbetrieb mit allen Fahrzeugen.

Bei bester Verpflegung aus der Küche ließ es sich gut fachsimpeln. Interessierte konnten Loks und ganze Züge per Funkfernsteuerung über die Anlage fahren lassen. Kunden testeten eine im Hause Wagner generalüberholte Lokomotive und verluden diese am Ende des Fahrtages äußerst zufrieden zum Rücktransport nach Bayern.

Die 5-Zoll-Gartenbahnanlage von Lok- & Waggonbau Klaus Wagner ist ein wahres Kleinod. Rund um den Firmensitz dreht sich alles um die Eisenbahn. Detailverliebt und topgepflegt gibt es aus jedem Blickwinkel etwas Besonderes zu entdecken. Das sollte man sich nicht entgehen lassen! Gäbe es einen Preis für „Positiv Eisenbahnverrückte“ könnte man hier bedenkenlos den ersten Platz

vergeben. Die zahlreichen Exponate der originalen Eisenbahn passen harmonisch zur Gartenbahn.

Nicht zu übersehen ist die originale Deutz Rangierlokomotive am Rande der Anlage. Klaus Wagner begeisterte seine Gäste mit einem Fachvortrag über diese Lok und ließ Interessierte das Führerhaus besichtigen.

Wer sich dem Thema Gartenbahn gerade als Neueinsteiger nähern wollte, dem bot der Fahrtag die ideale Voraussetzung alle Aspekte zu erfahren und erleben. Auch eingefleischte Gartenbahner kamen auf ihre Kosten. Zum Vormerken: Für März 2020 ist der nächste Tag der offenen Türe bei Lok- & Waggonbau Klaus Wagner bereits in Planung.

ADRESSE

Lok- & Waggonbau Klaus Wagner
Rheingauer Straße 1, 55122 Mainz
Internet: www.lok-waggonbau.de



Fotos: Manuela Mannek





TEXT UND FOTOS: MECE

Erweiterung der Gartenbahn

Der umtriebige Modelleisenbahn-Club Einsiedeln (kurz MECE) aus Einsiedeln (Schweiz) macht einmal mehr von sich reden: Er steht vor der Vollen- dung seines größeren Ausbau-Projektes. Wir kennen das Schaffen der fleißigen Eisenbahner aus dem Schweizer Wallfahrtsort ca. 50 km von Zürich entfernt von vergan- genen Besuchen (s. **GARTENBAHNEN** 4/2010 sowie 4/2015). Höchste Zeit für ein Update!

Der MECE wurde im Jahr 1985 gegründet. Die Gründer machten es sich zur Aufgabe die Eisenbahn-Liebhaberei zu pflegen. Wie sich die Liebe zur Eisenbahn in den letzten 35 Jahren in Einsiedeln entwickelt hat, hätten die Mitglieder damals kaum zu träumen gewagt. Nun zum Ju- biläum machen sich die Mitglieder des Clubs das schöns-

te Geschenk gleich selber. Seit dem Jahr 2000 baut und betreibt der MECE seine tolle Gartenbahn-Anlage am nördlichen Dorfrand. Die Anlage liegt idyllisch eingebettet zwischen der Bahnlinie der Schweizerischen Südostbahn (SOB) und dem Flüsschen Alp. Bereits bei der Realisie- rung der ersten Etappe wurde eine spätere Erweiterung ins Auge gefasst.

Schwierige Planungsphase

Beim Bau von Modelleisenbahn-Anlagen handlicher Grö- ßen bestimmen oft die räumlichen Verhältnisse des eigen- en Kellers die Grenzen. Bei der Realisation einer Garten- bahn-Anlage müssen neben den eisenbahntechnischen



Auch die Erdarbeiten wurden in Eigen- regie durch die Mitglieder ausgeführt.



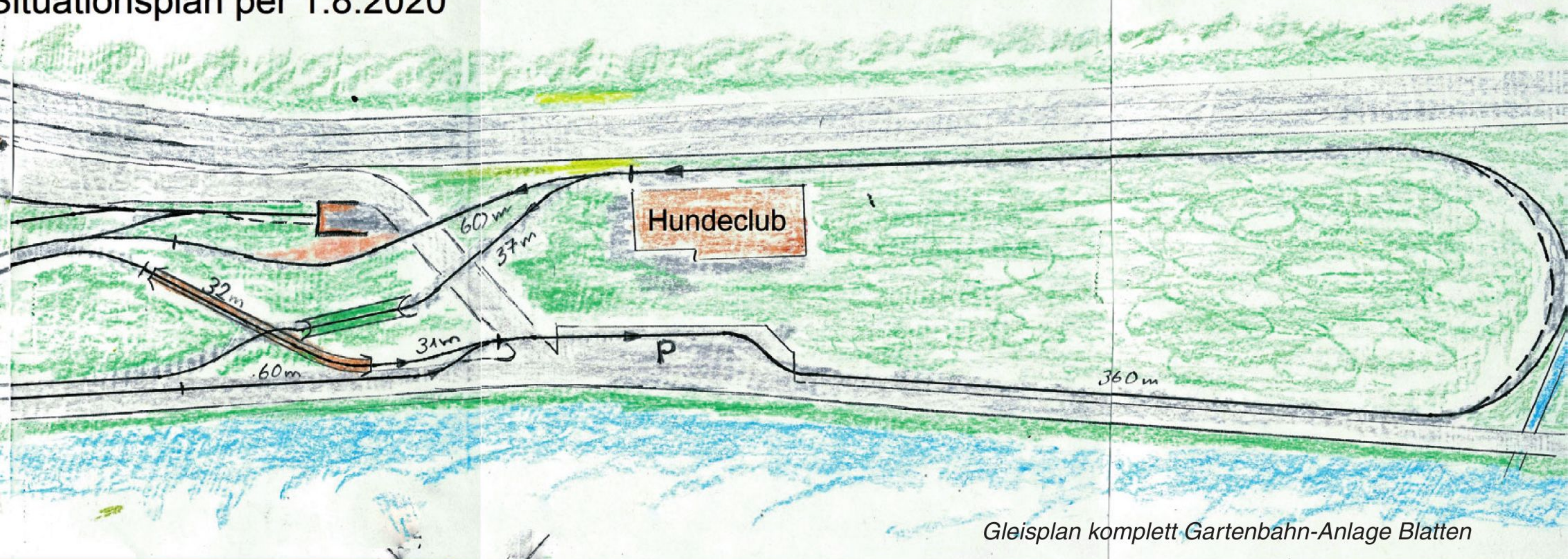
Bauchef Ernst Kümin bei der Arbeit.



Das Clublokal befindet sich in Vollbahn-Fahrzeugen – der kurze Zug wird liebevoll Hobby-Express genannt.

Dampfgartenbahn MECE "Blatten"

Situationsplan per 1.8.2020



Gleisplan komplett Gartenbahn-Anlage Blatten

-Anlage des MECE vor Vollendung

Herausforderungen wie Mindeststradien und Maximalgefälle zusätzlich die örtlichen Bauvorschriften eingehalten werden. Gefahrenkarten, Gewässerschutzzonen, Waldmindestabstände und anderes Fachchinesisch musste berücksichtigt, Ausnahmen beantragt, Begehungen mit Behörden und Ämtern durchgeführt werden, ehe ein Projekt im öffentlichen Bauverfahren aufgelegt werden konnte. Für die Bewilligungsfähigkeit musste jedoch zuerst das gepachtete Grundstück durch eine Volksabstimmung in die Sport- und Freizeitzone überführt werden. Die Ambitionen des Projekts sind hoch: 1.115 m zusätzliche Strecke, Bau von mehreren Weichen, Bau einer 32 m langen Stahlbrücke, Bau eines Tunnels. In die Planung integriert wurde zudem der Trainingsplatz des benachbarten Hundesportvereins.

Bau-Phase

Im Herbst 2016 konnte unter Bauchef Ernst Kümin endlich die Realisation beginnen. Von Anfang an war klar, dass sich die Arbeiten über mehrere Jahre hinziehen werden. Denn gebaut wird nur soviel, wie sich der Club selbst erwirtschaften kann. Dazu wird jährlich an der örtlichen Kirchweihe Schweizer Raclette-Käse geschmolzen. Um Kosten zu sparen, wurden bei diesem Projekt auch die Erdarbeiten in Eigenregie ausgeführt. Die Topografie des Geländes erforderte den Bau vieler Stützmauern. Die Kofferungen für die Strecken mussten wegen der Lage auf knapp 900 m ü.d.M. entsprechend frostsicher ausgeführt werden. Rohre für Wasser, Kanalisation und Strom muss-



Der Aufbau der 32 m langen Stahlbrücke war eine Herausforderung, neben Gefälle weist die Brücke zudem eine Kurve auf.



Gleisbau



Die neue Strecke begeistert das Publikum.



Gleisjoche werden vorbereitet.



Schönes Tunnelportal wartet nun auf die Gleiserschließung.



Eine Be 4-6 Lokomotive der SBB befährt die obere Zufahrtsstecke.



Testfahrt auf der neuen Strecke mit der Berkshie 757.

ten ebenfalls eingelegt werden. Andere Mitglieder bemühten sich in der Zwischenzeit um den Bau der benötigten Gleise. In der Werkstätte von Mitglied Rolf Gienger wurden Stanz-/Biegewerkzeuge für den Bau der Schienenkomponenten erarbeitet. Vor Ort auf der Anlage wurden dann aus den vorbereiteten Komponenten Gleisjoche von 6 m Länge zusammengeschaubt. Die Gleise sind als Dreischienen-Gleise mit den Spuren 5" und 7¼" ausgeführt. Der Betrieb und Unterhalt der restlichen Anlage durfte

während der Arbeiten natürlich nicht vernachlässigt werden. Bis zum Herbst 2018 konnte die Rohplanie der Schienen-Trassen vollendet werden. Mit dem Bau der 32 m langen Stahlbrücke konnte ein weiterer Meilenstein erreicht werden. 2019 erfolgte auf der oberen Zufahrt sowie rund um den Hunde-Trainingsplatz das Verlegen der vorbereiteten Gleisjoche. Pünktlich zum letztjährigen Sommerfest konnte das erste Gleisrund provisorisch geschlossen werden. Mitglieder wie Lokgäste testeten den neuen Streckenabschnitt anschließend ausgiebig. Die große Strecke fand beim Publikum enorm großen



Provisorischer Straßenübergang.

Vorbei am Signalgarten Abteilung Lichtsignale.

Eröffnung zum Jubiläum

Anklang. 2020 erfolgt nun der Bau der unteren Zufahrt, welche hoffentlich bis zum diesjährigen Sommerfest fertiggestellt werden kann. Die Besucher freuen sich schon jetzt auf den ersten Tunnel der Anlage.

Entstanden ist ein Gartenbahn-Juwel. Weite Strecken, kurvige Abschnitte entlang des Waldrandes, Steigungen und Gefälle bilden die Herausforderungen für die Modell-Lokführer. Die neue Strecke punktet bei den Besuchern ebenfalls durch ihre naturellen Reize. Da die Anlage nicht in einem öffentlichen Park liegt, ist die Umgebung nicht so steril wie an anderen Orten. Der Zug fährt durch die echte Natur.

In diesem Jahr kann der MECE auf 35 Jahre Vereinstätigkeit zurückblicken. Gefeiert wird dies anlässlich des Sommerfestes vom 31. Juli bis zum 2. August. Am Samstag wird es einen offiziellen Akt mit Einsegnung durch Abt Urban des Klosters Einsiedeln geben. Weitere Informationen entnehme man der informativen Webseite des Vereins.

Was folgt danach? In den Köpfen der Mitglieder finden sich viele weitere Ideen. Der Wunsch nach weiteren Plätzen für das Einstellen der Fahrzeuge ist groß. Ebenso zeigt sich Handlungsbedarf bei der Steuerung der Anlage. Man darf gespannt sein auf das nächste Update aus Einsiedeln. Eine Modelleisenbahn-Anlage ist bekanntlich nie fertig ...

Anzeige

Dampf auf Tour Sonderheft Journal Dampf & Heißluft

Bundle-Angebote:

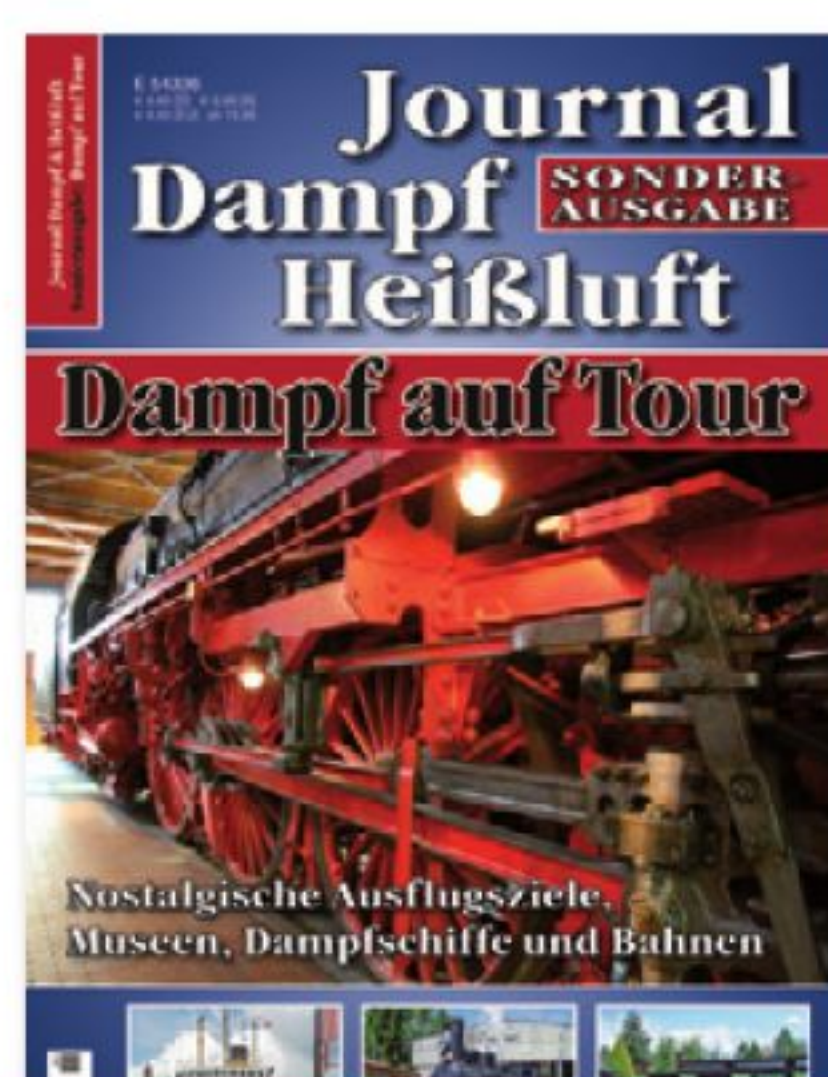
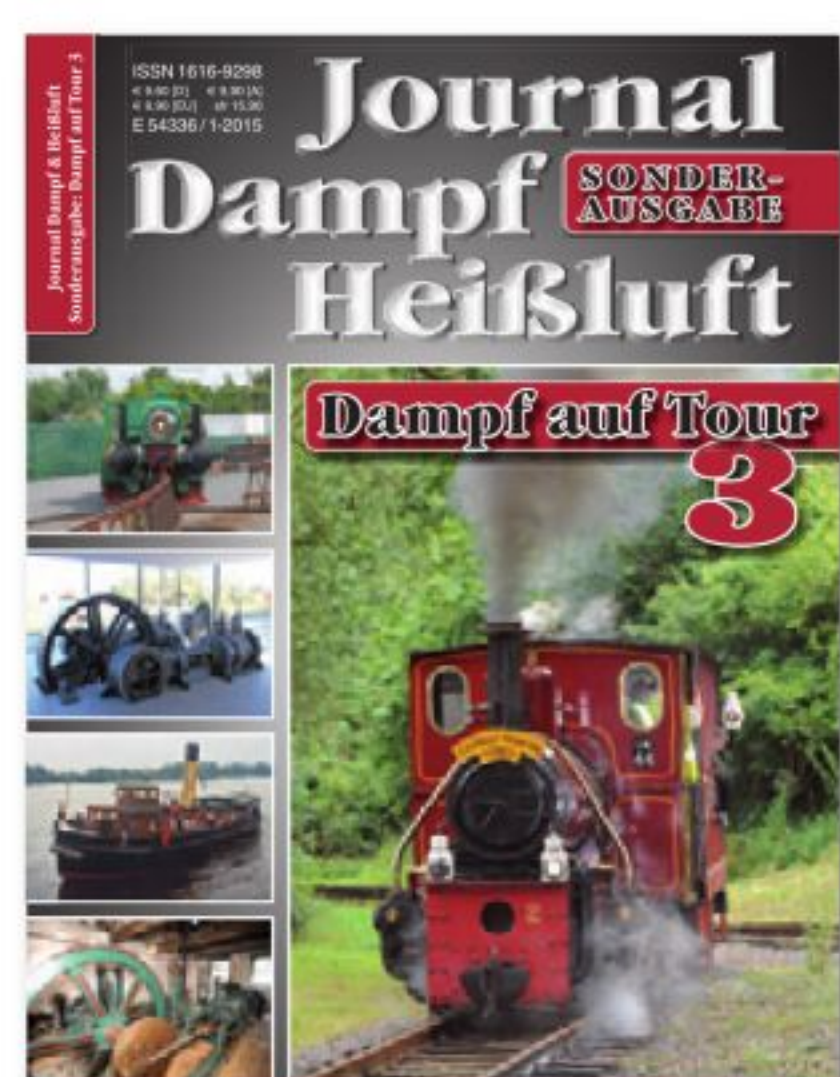
Band 1 bis 3 für nur € 18,90

Band 2 und 3 nur € 12,90

Umfang 84 Seiten
Best.-Nr. 43-2015-01
Preis € 9,60 [D]

Umfang 84 Seiten
Best.-Nr. 43-2013-01
Preis € 9,60 [D]

Umfang 92 Seiten
Best.-Nr. 43-2011-01
Preis € 9,60 [D]



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

Haben Sie schon einmal eine Reise mit dem Woodland-Express in Irland unternommen?

Oder das Eisenbahn- und Technikmuseum auf der Insel Rügen besucht?

Wussten Sie, dass Chemnitz als das sächsische Manchester bezeichnet wurde?

Wenn Sie sich für Industriedenkmäler, historische Maschinen, Bahnen, Museen und Dampfschiffe interessieren, finden Sie in unserer Reihe „Dampf auf Tour“ eine wahre Fundgrube an Informationen, Geschichten, Bildern und Reisetipps.

Bestellen Sie noch heute diese vielseitigen und informativen Magazine und tauchen Sie ein in die Welt von anno dazumal.

GARTEN BAHNEN

VORSCHAU

WERKSTATT-TIPP

Restaurieren – Reinigen
– Konservieren

Helmut Harhaus



PORTRÄT

Baubericht
Simons Feldbahn

Winfried Engel



PRAXIS

Giesl-Schmalspurloks
im Vorbild und Modell

Ernst Ulrich



GARTENBAHNEN 3/2020
erscheint am 21.08.2020

Themenänderungen aus
aktuellem Anlass behält sich
die Redaktion vor.

Inserentenverzeichnis (ohne Kleinanzeigen)

	Seite		Seite
Atelier MB Burkhard	3	KM1 Modellbau	U4
Blombach	3	Live Steam Service	22
Ehrle	17	MEC Einsiedeln	17
GarBa-Verlag	3	Schlechtriem	17
Hotel Altora	3	Verlag Holger Graf	40

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 Warenamen werden ohne Gewährleistung
einer freien Verwendbarkeit benutzt.
Kein Teil dieser Publikation darf ohne zuvor erteilte,
ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Verlags in
irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung
elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder
verbreitet werden. Die Nutzung der Inhalte ist nur zum
Zweck der Fortbildung und zum persönlichen Gebrauch
des Lesers gestattet.
Die Datenschutzbestimmungen der Neckar-Verlag GmbH
können Sie unter www.neckar-verlag.de einsehen.

Anzeigen- und Redaktionsschluss ist der 01.07.2020
für die Ausgabe 3/2020.

24. Jahrgang

Dipl.-Ing. Joachim Uhlig

Das SBB-Krokodil Be 6/8 III

eine Baumanleitung



Das SBB-Krokodil Be 6/8 III

eine Baumanleitung



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

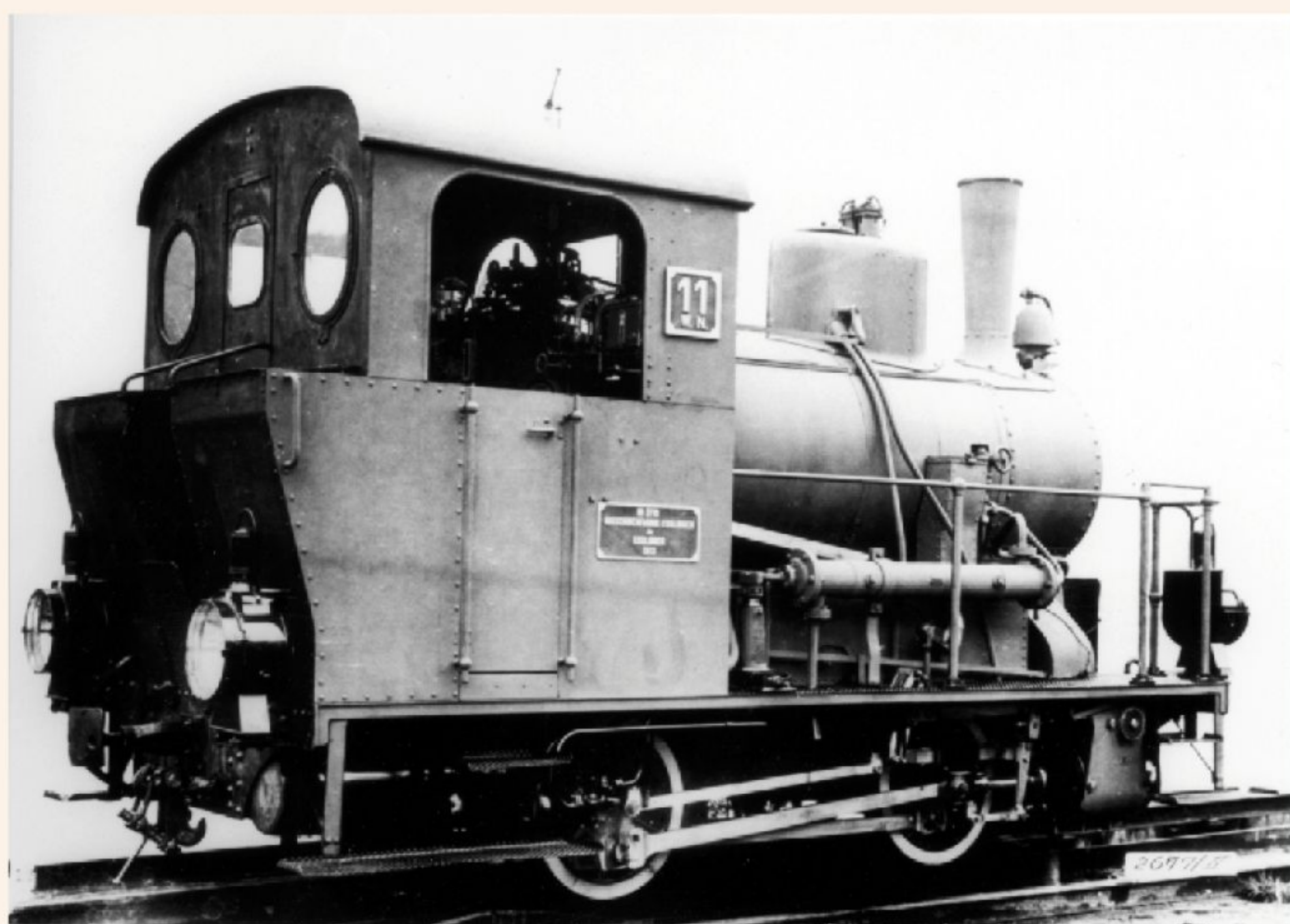
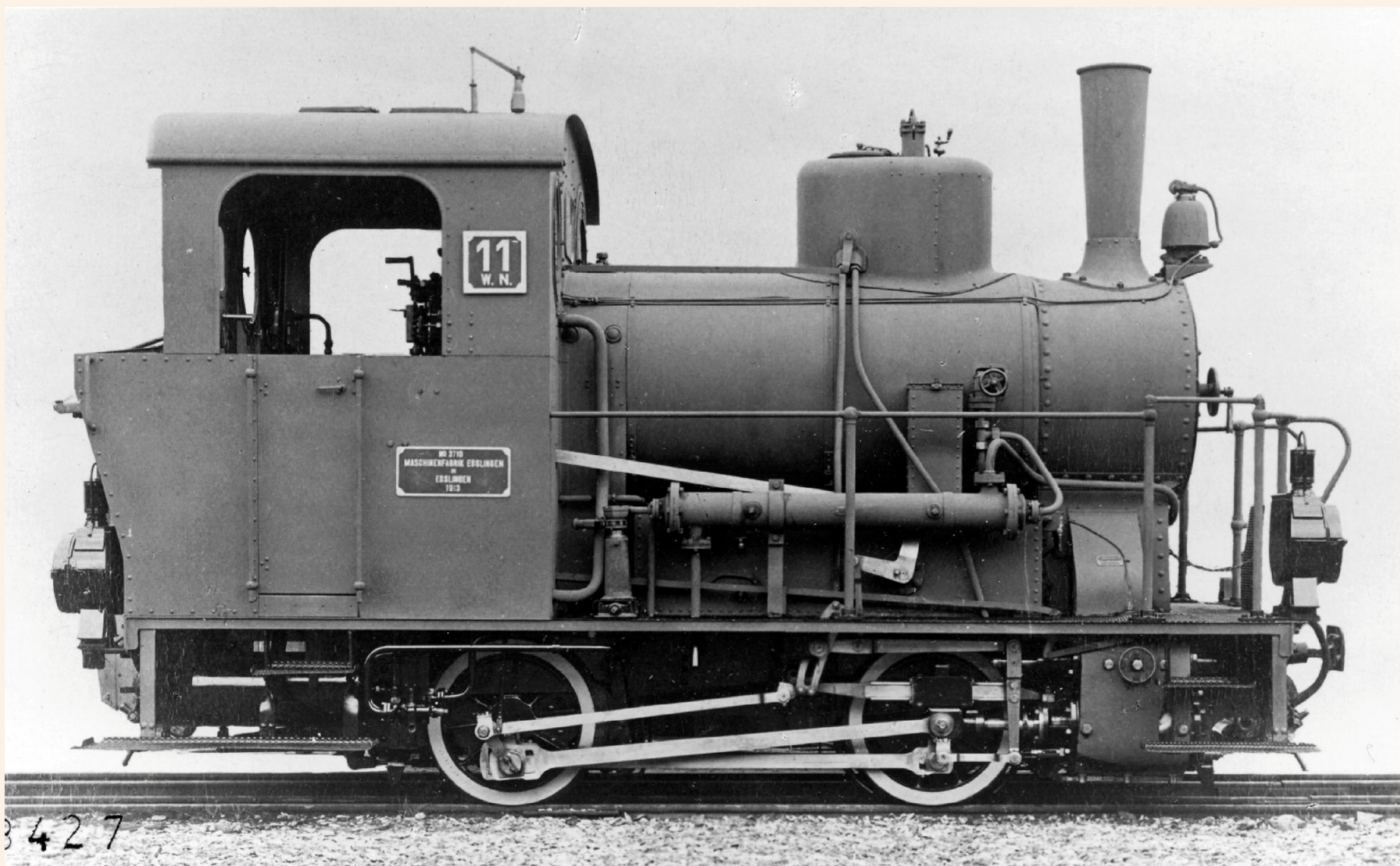
Bitte beachten Sie: Für viele Teile ist die Fertigung durch das Laserverfahren vorgesehen. Hierfür bietet der Autor getestete Laserschnittdateien im Format *.dxf zum Preis von € 85,- an. Die Teile, für die der Laserzuschnitt vorgesehen ist, sind in den Zeichnungen nur mit den Hauptmaßen bemaßt. Alle weiteren Informationen sind in den Laserschnittdateien zu finden. Die Dateien können unter der E-Mail-Adresse joachim-uhlig@t-online.de angefordert werden.

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

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

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

Neckar-Verlag GmbH • Klosterring 1 • 78050 Villingen-Schwenningen
Tel. +49 (0)77 21 / 89 87-38 • bestellungen@neckar-verlag.de • www.neckar-verlag.de



KM1

Modelle vom Modellbahner!

Spur II_m 1/22,5



ab 1592,- €
bis 31. Dezember 2020



Bh2t 3710 / 3711 Lok 11+12 Härtsfeldbahn

Vorbild: Die 3710 und die 3711 wurden 1913 in der Maschinenfabrik Esslingen für die Härtsfeldbahn gebaut und gehören zu den württembergischen Nebenbahnen. Sie wurden hauptsächlich für Personenzüge eingesetzt, für Güterzüge waren sie auf der steigungsreichen Strecke nicht leistungsfähig genug. Ab 1956 wurden sie nur noch als Reserve für den Triebwagenverkehr eingesetzt und 1962/1964 ausgemustert. Diese Baureihe war eine der ersten Kleinbahnlokomotiven, die mit Überhitzer-Technik ausgestattet wurde. Sie hatten eine Heusinger-Steuerung und wurden über die zweite Achse angetrieben. Seit 1994 ist Lok 12 als Museumsbahn wieder betriebsfähig.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing, Hochleistungsmotor, Multiprotokoll Decoder mit Energiespeicher und Hifi Soundmodul, Breitbandlautsprecher, getakteter Dynamic Smoke mit Zylinderdampf, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlußbeleuchtung schaltbar, robuster Kardantrieb mit kugellagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugellagert und gefedert, Stromabnahme über Achslager, Radreifen aus Edelstahl, bewegliche Deckel und Türen, zu öffnende Rauchkammertüre, funktionsfähige Vorreiber, detaillierter Führerstand, statische Umsteuerung, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, LÜP ca. 27,5 cm, Mindestradius 60 cm, Gewicht ca. 2,5 kg. **Wir fertigen 11 verschiedene Versionen unterschiedlicher Epochen im Maßstab 1:22,5. Art.Nr. 18 11 01 - 18 11 11**

KM1 Modellbau e. K. • Ludwigstraße 14 • 89415 Lauingen • Tel: 09072 - 922 670 • info@km-1.de • www.km-1.de
Weitere Informationen und Angebote finden Sie auf unserer Website. Irrtümer, technische und optische Änderungen vorbehalten. Angebot nur solange der Vorrat reicht. Es gelten unsere AGBs.