

04
2021

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

GARTENBAHNEN

GARTEN BAHNEN

November
Dezember
Januar

Große Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung

**Das war das
Gartenbahn-Jahr 2021**



→ Milchwagen für Fracht mit ganz kurzer Haltbarkeit

→ Der Schneebesen → Die V 80 – Eine Lok ohne Ecken und Kanten Teil 2



Aus unserem Bauplanprogramm



Rangierlokomotive V23 in der Spurweite 5 Zoll

Die kleine robuste Rangierlokomotive V23 der Deutschen Reichsbahn (später Baureihe 312) wurde speziell zum Einsatz bei Fahrtagen konzipiert.

Die Achsen sind einzeln angetrieben, die Stangen haben im Modell, wegen der Robustheit zapfenschonend, nur einen optischen Wert. Ausgestattet ist die Maschine mit einem umgestalteten Tatziagerantrieb, der sowohl mit einer modernen Steuerung über Kabel oder auch wahlweise mit Funkfernsteuerung funktioniert.

Die Konstruktion ist einfach und robust und entspricht dem Aussehen des Originals. Als Vorlage diente die V23 167 der DB Services Südost GmbH. Basis ist ein einfacher Rahmen, der die beiden Antriebe aufnimmt. Die Antriebe sind einschließlich Motor in sich kompakt und können wahlweise mit einem nicht hemmenden Schneckengetriebe oder mit einem Kegelfradgetriebe ausgestattet werden, die als Ganzes im Rahmen abfedern.

Bauplan nur Online bestellbar
Baubeschreibung mit vielen Bildern
und 20 Einzelplänen für sämtliche Teile

Best.-Nr. 9867
Preis € 50,-

Laserschnittdateien zum Bauplan

nur Online bestellbar
Best.-Nr. 9867-L
Preis € 95,-

Die Versorgungsspannung beträgt 24 V, geliefert aus zwei Akkus 12V 26 Ah (je 175 mm x 166 mm x 123 mm). Zur Steuerung kommt die im Modellbaupark Auenhain entwickelte moderne 4Q-fag-Steuerung zum Einsatz, die sowohl den Betrieb der Lok mit einem Handregler als auch mit einer Funkfernsteuerung ermöglicht.

Der Bauplan ist nur als Download in unserem Webshop erhältlich und beinhaltet eine Baubeschreibung mit vielen Bildern und 20 Einzelplänen für sämtliche Teile.

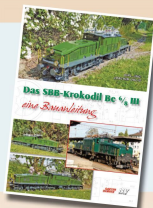
Bauplan

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

Laserschnittdateien zum Bauplan

nur Online bestellbar
Best.-Nr. 9864-L
Preis € 105,-

Das SBB-Krokodil Be $\frac{6}{8}$ III eine Bauleitung



Der Abteilwagen C3 Pr11

Der preußische Dreiachser C3 Pr11 ist auf Grund seiner Größe und seiner ansprechenden optischen Erscheinung ein geeignetes Objekt zum Nachbau in der Spurweite 5 Zoll. Die Bauleitung für die Gartenbahn kann von einem geübten Modellbauer problemlos nachvollzogen werden und zielt auf ein möglichst exaktes Abbild des Wagens.

Das Modell wurde im Maßstab 1:11 entworfen. Es hat eine Länge von 1166 mm und besteht aus drei Hauptteilen – Rahmen, Wagenkasten und Dach. Der Wagen kann dank einer seiterverschiebbaren Mittelachse Gleisbögen mit einem Radius von mindestens ca. 8 Meter befahren. Alle Teile des Wagens sind in den Zeichnungen komplett bemaßt, so dass eine manuelle Herstellung möglich ist.

Bauplan nur Online bestellbar
Baubeschreibung mit vielen Bildern
und 21 Planzeichnungen

Best.-Nr. 9868
Preis € 50,-

Laserschnittdateien zum Bauplan

nur Online bestellbar
Best.-Nr. 9868.2
Preis € 95,-

Der Triebwagen kann in einer normalen Bastlerwerkstatt angefertigt werden, sofern der Zugang zu einer Ständerbohrmaschine, einer Drehbank und einer Fräse vorhanden ist. Auch sollte Hartlöten (oder WIG-Schweißen) möglich sein.

Der Bauplan ist nur als Download in unserem Webshop erhältlich und beinhaltet eine Baubeschreibung mit vielen Bildern und 21 Einzelplänen für sämtliche Teile.

Bei allen drei Bauplänen können zu allen Blechteilen Laserschnittdateien im Format *.dxf zusätzlich zum Bauplan bestellt werden, die die maßgenaue Herstellung im Laserschnittverfahren ermöglichen.

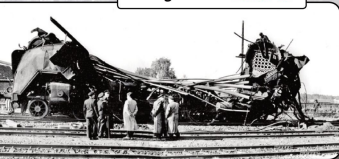
Der Bauplan sowie die Laserschnittdateien stehen Ihnen nach Bestellabschluss in unserem Webshop sofort unter Mein Konto/ Sofortdownloads zur Verfügung.

Wolfgang Wiegand berichtet über die 2' C1'-Liliputlokomotive von Roland Martens. **Seite 5**



Ab **Seite 10** gibt Siegfried Baum einen Rückblick über das Gartenbahn-Jahr 2021.

Von Siegfried Baum erscheint ein Nachtrag zum Beitrag St 47 K. **Seite 46**



PORTRÄT

Die 2' C1'-Liliputlokomotive von Roland Martens. . 5
Wolfgang Wiegand

Die V 80
Eine Lok ohne Ecken und Kanten – Teil 2. 34
Wolfgang Rudolph

Milchwagen –
Für Fracht mit ganz kurzer Haltbarkeit 40
Siegfried Baum

„Bild der Verwüstung“
Nachtrag zum Beitrag St 47 K 46
Siegfried Baum

RÜCKBLICK

Das war das Gartenbahn-Jahr 2021 10
Siegfried Baum

PRAXIS

Der Schneebesens 31
Rudolf Erteld

LESER-SERVICE

Leser helfen Lesern. 22

RUBRIKEN

Forum 2
Poster 24
Börse 45
Termine 26
Impressum 48
Vorschau 48

Besuchen Sie uns!

Einzelartikel direkt als PDF
herunterladen in unserem

DOWNLOADCENTER

www.neckar-verlag.de



Liebe Leserinnen und Leser,



ein ereignisreiches Jahr liegt hinter uns: Corona, Flutkatastrophe und die Bundestagswahl waren sicher die Hauptthemen, die uns am meisten beschäftigt haben. Aber es gab auch noch zahlreiche Ereignisse, die uns Gartenbahner interessieren und die Siegfried Baum in seinem obligatorischen Jahresrückblick zusammengetragen hat.

In dieser Ausgabe präsentieren wir Ihnen den zweiten Teil über die V 80 von Wolfgang Rudolph. Die „Lok ohne Ecken und Kanten“ zeigt sich auf dem Posterbild in der Heftmitte im frischlackiertem Farbkleid.

Wie angekündigt reichen wir zur Abrundung des Artikels um den Werkstoff St 47 k von Siegfried Baum den Kurzbeitrag „Bild der Verwüstung“ zum Kesselzerknall der 03 1046 der DDR-Reichsbahn bei Wünsdorf vom Herbst 1958 nach. Der Grundwerkstoff des Kessels sei besagter St 47 k gewesen.

In den letzten Monaten sind wieder eindrucksvolle Projekte in den Werkstätten der Gartenbahner entstanden. Schon im letzten Winter konnte der Schneebesen von Rudolf Erteld seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Und: Der nächste Winter kommt gewiss! Die für Fracht mit ganz kurzer Haltbarkeit konstruierten Wagen waren dagegen eher für die warme Jahreszeit gedacht. Siegfried Baum hat nach monatelangem Bauen nun einen bayrischen Milchwagen als 1:11-Modell auf die Gartenbahngleise gestellt.

Anlässlich der Fertigstellung der Dampflokomotive Tazzelwurm berichtet Wolfgang Wiegand in dieser Ausgabe über das Vorbild, die 2' C1 - Liliputlokomotive von Roland Martens.

In der Hoffnung, dass die aktuelle Ausgabe der **GARTENBAHNEN** wieder der Information und Inspiration dient und wieder für alle Leserinnen und Leser etwas dabei ist, verbleibe ich mit herzlichsten Grüßen und wünsche gute Unterhaltung beim Lesen – und bleiben Sie gesund!

Udo Mannek

Ihr Udo Mannek

Ein Leben mit und für die (Modell-)Eisenbahn

Unser Gründungsmitglied **Erwin Stalke** ist nach einem erfüllten Leben im Alter von den 89 Jahren auf die „letzte Reise“ gegangen.



Erwin war nicht nur in der Modellbauer-Szene mit seiner 4-Zylinder-Verbund-Lokomotive der Baureihe 18, sondern auch während seiner Laufbahn als Dampflokführer in sämtlichen Dienststellen, die er angefahren hat, bekannt. Erwin war einer der rund zehn Gründungsmitglieder der „Emder Modelldampf-Freunde e.V.“. Viele Kollegen, die teils auch aus anderen Vereinen kamen, haben von seinem Fachwissen profitiert und seine Ratschläge in technischen Fragen gerne zur Hilfe genommen.

Die Diskussionsrunden rund um die Dampftechnik, an denen Erwin zugegen war und zu denen sich schnell auch andere Modellbauer gerne geäußert haben, werden uns allen sehr fehlen. Das Bewusstsein, welch hohen Stellenwert die Zusammenkünfte auf Veranstaltungen, Vereinstreffen oder der regelmäßigen Arbeitstage haben, wird einem meist erst im Nachhinein bewusst, wenn einige unserer Kollegen leider nie wieder teilnehmen werden. Jeder, der Erwin gekannt hat, wird sicherlich seine ganz eigene Erinnerung an ihn haben.

Wenn man in Leek oder Schackendorf aufgefordert wurde, mit zum Wohnwagen zu kommen, „man müsse mal mit anpacken“, werden einige wissen, dass man mit Sicherheit nicht befürchten musste, dass schwere Sachen geschleppt werden mussten.

Ich denke gerne an die Anfänge meiner Zeit bei unserem Verein in Emden zurück: der 11-jährige Junge, der regelmäßig an den Fahrtagen zunächst als interessierter Fahrgast den Verein am Emder Hauptbahnhof besucht hat. Nach dem dritten Wochenende in Folge kam ein nicht allzu großer Mann, der gerade mit der 18 508 in den Kleinbahnhof der Emder Modelldampf-Freunde e.V. einfuhr, auf mich zu und meinte: „So, Sportsfreund, drei Wochen lang

nur rumstehen und zugucken haut nicht hin. Jetzt wirst du auch wohl mal Kohle und Wasser für die Lok holen müssen.“ Und auf einmal wurde aus einem 11-jährigen Fahrgast der neue „Bengel“, der freudestrahlend Kohle für die 18er holen durfte.

Nur eines von vielen weiteren tollen Erlebnissen mit unserem Erwin. Wir werden uns bestimmt noch in vielen Lebenssituationen gerne an die Erlebnisse mit ihm erinnern und vielleicht auch das ein oder andere Schmunzeln im Gesicht haben.



Mach's gut Erwin. Wir werden dich vermissen.

Deine Vereinskollegen von den
Emder Modelldampf-Freunden e.V.
Stellvertretend für den Verein
Reyk Gründig

Neue Bücher – Unter Strom

Siegfried Baum

Es ist kein Buch im strengen Sinne, sondern ein Sonderheft des EK-Verlags mit knapp 100 Seiten, das im Juli auf den Markt kam. Das Generalthema „Unter Strom – Die Elektrifizierung bei der Bundesbahn 1949–1969“ hätte allein schon im Hinblick auf die vielen, teilweise erstmals gezeigten SW-Fotos absolut „das Zeug“ für ein „richtiges Buch“!

Die Autoren Heinz Kurz, Norman Kampmann und Joachim Hund verdienen viel Lob für die Arbeit, die sich weit weniger als ein „Abklatsch“ bereits früher erschiener Werke z.B. zu besonderen Aw-Jubiläen ausschließlich auf die Elektrotechnik der Bahn konzentrierten, sondern die Autoren nehmen den Leser auf eine Zeitreise mit, in

der nach einem kurzen Vorspann zu „Die Elektrifizierung der Ferneisenbahnen bis 1945“ gemäß der Überschrift die sowohl politisch wie auch technisch mit vielen Hürden gespickte Elektrifizierung der Deutschen Bundesbahn mit viel Verve beschrieben wird!

Schlechtes Beispiel und der „Knaller“: Mitautor Norman Kampmann präsentiert dem aufmerksamen Leser auf Seite 34 die Kapitelüberschrift: Elektrifizierung nicht wirtschaftlich! Im Rahmen des Marshallplans publiziert 1949 ein US-amerikanisches Ingenieurbüro mit Namen Coverdale & Colpitts ein „Gutachten“, dass es nicht vertretbar sei, weiterhin „viel Geld in den Ausbau der deutschen Elektrifizierung zu stecken!“ Als „Gipfel“ der Verunsicherung muss Anfang der 1950er-Jahre die Forderung nicht genannter Kräfte gesehen werden, die seit 1912 geltende Stromvereinbarung mit den wichtigsten Nachbarbahnen auf die bekannten 15 KV und 16 2/3 Hertz zu verlassen und Industriestrom mit 50 Hertz nach nordfranzösischem Vorbild einzuführen!

Die damaligen Führungskräfte der jungen Deutschen Bundesbahn und auch die eingebundenen Politiker verdienen angesichts dieser völlig unbrauchbaren „Empfehlungen“ noch Jahrzehnte später unser dickes Lob, wenn sie trotz momentaner Verweigerung von internationalen Finanzhilfen eine konsequente Fortentwicklung des eingeleiteten E-Strukturwandels weiterbetrieben haben! Es würde über den Rahmen dieser Rezension weit hinausgehen, hier Argumente und Beweise anzuführen, mit denen die Autoren die Richtigkeit der Entscheidungen „von damals“ belegen können.

Ein Letztes: Man staunt, welchen Fotofundus der EK-Verlag in den letzten Jahrzehnten zusammengetragen hat, in dem er so umfangreiche Sammlungen wie die von Carl Bellingrodt oder eines Dr. Günther Scheingraber (und wahrscheinlich noch anderer Fotografen) übernommen hat! Werbeanzeigen im Stil der damaligen Jahre bereichern auf ihre Art den Reigen der vielen Aufnahmen, die zum Großteil nicht farbig, sondern als SW-Aufnahmen das gedruckte Wort bestens ergänzen. Ein Genuss, das Heft auch allein unter dem Aspekt „Bilderbuch“ (mit gut recherchierten Bildtexten) „durchstöbern“ zu können! Wer im System Eisenbahn mehr sieht als nur „unsere“ alten Dampfloks, dem wird für 12,90 Euro viel geboten!



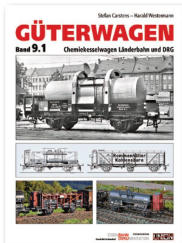
Neue Bücher – Chemiekesselwagen

Siegfried Baum

Wussten Sie, verehrte Leser, dass es Kesselwagen mit Überrollbügel gegeben hat? Auf der Titelseite des neuen Güterwagenbuchs „Chemiekesselwagen“ (Band 9.1) präsentieren Stefan Carstens und Harald Westermann einen solchen Wagen, dessen Kessel mit Schwefelsäureanhydrid bei einem Unfall unter allen Umständen „dicht“ bleiben musste! Auf 144 Buchseiten werden nicht nur Kesselwagen, Topfwagen und weitere Spezialwagen präsentiert, sondern die Autoren liefern in den ausgezeichnet reicherhaltenden Berichten quasi als „Nebenprodukt“ ein Stück (Chemie-)Industriegeschichte mit, die man hier nicht erwartet hat!

Nach dem Zählen von Chemikaliennamen habe ich bei 30 aufgehört, weil der Transport von Schwefelsäuren, Salzsäuren, diversen Laugen, Gasen und anderen Neben- und Folgeprodukten offenbar so spezielle Kessel und Transportbehälter verlangte, dass der Laie nur staunen kann, wie sowohl die chemische Industrie, aber auch die Waggonbauunternehmen das Geflecht über- und durchschauen konnten! Und das System Eisenbahn diese z.T. sehr anspruchsvollen Transportaufgaben zufriedenstellend erfüllen konnte. Eine „Klasse“-Arbeit, die weit mehr darstellt als nur technische Waggonbeschreibungen! Es gibt kaum eine Buchseite, auf der Text nicht mit größtenteils Jahrzehnte alten SW-Fotos illustriert wird. Diese in dieser Vielfalt zu organisieren und dann auch noch mit passenden Bildunterschriften zu versehen, verdient ein besonderes Lob. Ein gleiches Lob verdienen die Modell-Beiträge, die in allen „Carstens-Güterwagen-Büchern“ einen festen Platz haben.

Ich springe über „alle Schatten“, wenn ich hier die gesamte Eisenbahn- und Modellbahnszene beglückwünsche, dass Stefan Carstens nach offenbar unbefriedigenden Gesprächen mit den „neuen“ Verlagsinhabern in



München das Risiko einging und dieses uneingeschränkt zu empfehlende Buch im Eigen-Verlag unter der „Flagge“ Eisenbahn-Dokumentation – Stefan Carstens auf den Markt gebracht hat! Dem schon bald noch ein weiterer Band (9.2) folgen wird, in welchem die Story der Kesselwagen nach 1950 präsentiert werden soll. Toi, toi, toi!

INTERMODELLBAU

17.–20. November 2021

Seit mehr als 40 Jahren ist die INTERMODELLBAU in der Messe Dortmund eine feste Größe. In ihrer Form und Themenvielfalt einzigartig, erreicht sie erfahrene Modellbauer wie Neueinsteiger, fasziniert ganze Familien und deckt die ganze Spannweite von Flug-, Eisenbahn-, Schiffs-, über Auto-, hin zu Funktions- oder Kartonmodellbau ab. Lange musste die Community Corona-bedingt auf ihre Lieblingsmesse warten, doch vom 17. bis 20. November 2021 öffnet sie nun endlich wieder ihre Tore. Neben zahlreichen Ausstellern aus allen Sparten, dürfen sich die Besucher auch auf das allseits beliebte Rahmen-Programm freuen. Denn dann können sie die Produkt-Highlights in Aktion auf dem Wasser, in der Luft und auf den „Straßen“ erleben. Und eines der größten Highlights für jedes Alter: eine Fahrt mit den Dampf-freunden NRW auf einem echten Miniatur-Dampfbzug.

Anzeigen

Gussteile

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

Atelier MB
M. Burkhard
im Hall 25
5417 Gleenstorf www.ateliemb.ch
Schweiz Fax 0041 56 223 33 72

+++ BESTELLEN SIE ONLINE: WWW.WILMSMETALL.DE +++

T U I - L • □ +
U A T □ O + • I
• □ • J + - I U T
I + + I
- U I
• □ Wilms Metallmarkt Lochbleche GmbH & Co. KG
Widdersdorfer Straße 215 · 50825 Köln
T 0221 54668 - 0 F - 30 mail@wilmsmetall.de www.wilmsmetall.de

METALLE

in allen Qualitäten und Abmessungen

Für 33,50 Euro wird sehr viel geboten!
ISBN 978-3-9823-2220-9, Hardcover,
Format 21,8 x 29,7 cm, 144 Seiten,
370 Fotos und 90 Zeichnungen

Die 2'C1'-Liliputlokomotive

von Roland Martens

WOLFGANG WIEGAND

Anlässlich der Fertigstellung meiner **Modell-Dampflokomotive Tazzelwurm**, welche inzwischen komplett fertiggestellt ist, möchte ich ein paar Informationen über das Vorbild folgen lassen.

Die Vorbildlok Tazzelwurm wird als **Liliputlokomotive** bezeichnet und ist eine **Sonderbauart** des Lokomotivbaues. Sie wurde in den 1920er-Jahren für **Ausstellungsbahnen** als robuste, leistungsfähige und alltagstaugliche **Arbeitsmaschine für die Spurweite 381 mm** (15 Zoll) im Maßstab 1:3 entworfen. Dennoch konnte sie als detaillierte **Modell-Lokomotive** angesehen werden, obwohl sie keinem konkreten Vorbild entsprach. Nur die Achsfolge **2'C1'** assoziiert eine **Pacific-Loktype**, also eine Schnellzugdampflok im landläufigen Sinn. Der Führer sitzt im Tender und kann die Armaturen der Lok von dort aus genau wie beim Vorbild bedienen. Die Originallokomotive Tazzelwurm steht immer noch auf dem Stuttgarter Killesberg unter Dampf. **Mein Tazzelwurm ist demzufolge ein Modell von einem Modell – also ein Modell hoch zwei ...**

Der Konstrukteur Roland Martens

Roland Martens war in den 20er-Jahren des 20. Jahrhunderts bei der Münchner Lokomotivfabrik **Krauss und Comp. A.G.** als **Leiter der Feldbahnabteilung** beschäftigt. Er war mit einigen wichtigen englischen Persönlichkeiten des dortigen „Miniature Railways of Great Britain Ltd.“ befreundet. So sind an erster Stelle **Henry Greenly** und **W.J. Basset-Lowke** zu nennen. **Diese Herren prägten in England, aber auch im übrigen Europa ganz entscheidend die Entwicklung und Verbreitung von Liliputeisenbahnen.**

Entstehung von Liliputbahnen

1875 hatte der Engländer **Arthur Heywood** eine kleine Bahn mit **15 Zoll (381 mm) Spurweite** entworfen und gebaut. Er hielt dieses Spurmaß für richtig, um einerseits die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit zu gewährleisten. Aber auch, um den Aufwand für eine solche Bahn geringzuhalten. So wollte er damit eine Möglichkeit schaffen, um z.B. der Landwirtschaft zu einem leistungsfähigen und doch preiswerten Transportmittel zu verhelfen.

Obwohl Heywood auch Personenwagen dazu baute, waren aber seine Lokomotiven von so schlichter Einfachheit, dass sie eher nur als Mittel zum Zweck angesehen werden können. Eine

verkleinerte, **modellhafte Eisenbahn** – also eine Liliputbahn – war das Bahnsystem von Heywood nicht. Der kommerzielle Erfolg war bescheiden. Einzig der Herzog von Westminster ließ eine größere Bahn auf seinem Landsitz Eaton Hall von Heywood errichten. Trotzdem – und das ist wesentlich: **Heywood hat die 15-Zoll-Spur erfunden.**

Der kleine Riese (Little Giant) von Henry Greenly

Der erste Durchbruch zur richtigen Liliput-Lokomotive – also der Modell-Lokomotive mit 15 Zoll Spurweite im 3/4" scale (M 1:3,8) – gelang Henry Greenly 1905 mit dem Entwurf der Lok „Little Giant“. Diese wurde als erstes Exemplar einer Reihe von weiteren Nachfolgerinnen bei der Firma W.J. Basset-Lowke in Northampton in 22 Wochen gefertigt. Die Lok bestand aus über 3.000 Einzelteilen und wurde anschließend auf der Strecke Eaton Hall des Herzogs von Westminster einer ausgiebigen Prüfung unterzogen.

Die Little Giant hatte kein direktes Vorbild, war aber doch eine sehr gefällig erscheinende Lokomotive. Dies dürfte wohl auch für ihren Erfolg verantwortlich gewesen sein. Mit der Achsfolge 2'B1' zählte sie zur Atlantic-Type und der Tender hatte drei Achsen. Das Betriebsgewicht betrug etwa 1.500 kg und die Leistung 8 PS, was 5,8 kW entspricht. Aufgrund der Beförderungsleistungen, die „Vergnügungsbahnen“ mit einer Lok der Little-Giant-Klasse aufbringen konnten, war plötzlich großes Interesse bei Geschäftsleuten vorhanden. Aber auch die Menschen haben diese Art von Eisenbahnen schnell in ihr Herz geschlossen. Und die Little Giant bekam zahlreiche Nachfolger, sodass man getrost von der ersten europäischen Liliputlokomotive sprechen konnte. Denn nicht nur in England trat die Little Giant ihren Siegeszug an. Der Loktyp war auf Bahnen bei vielen Ausstellungen in ganz Europa im Einsatz. Bekannt sind z.B. Brüssel, Oslo, Nancy, Genf, Breslau und Köln.



Little Giant bei der Prüfungsfahrt auf der 5 km langen Strecke Eaton Hall



J.E.P. Howey als stolzer Besitzer dieses handfesten Spielzeuges mit drei Tonnen Gewicht: von Henry Greenly entworfene und von W.J. Basset-Lowke hergestellte Lokomotive John Anthony



Der Größenvergleich zeigt es: links Lok River Esk im Maßstab 1:3 und rechts die Little Giant im Maßstab 1:3,8. In der Mitte steht die überbreite Heywood-Lokomotive, von der das Laufwerk weiterverwendet wurde. Der weniger leistungsfähige Ursprungskessel wurde durch einen passenden Normkessel ersetzt.

Mr. Greenly war damals sehr eifrig mit der Konstruktion immer neuer und größerer Liliputlokomotiven beschäftigt. **1913 entwarf er die Pacific-Type** mit dem Namen **John Anthony für 15 Zoll Spurweite**. J.E.P. Howey ließ sie von der Firma Basset-Lowke für seine private Strecke Staughton Manor bauen. Diese Lok wog betriebsbereit nun schon drei Tonnen und war ebenfalls im Maßstab 1:3,8 (3¼" scale) dem großen Vorbild angenähert. Mit dem größeren Kessel und den drei Kuppelachsen war sie leistungsfähiger als die Little-Giant-Klasse. Der Tender hatte zwei Drehgestelle. Und auch diese Maschine wurde nach der Auslieferung eingehenden Tests auf der Eaton – Hall-Strecke unterzogen.

Entstehung der 2'C1'-Liliputlokomotive von Roland Martens

Die enge Freundschaft von Roland Martens zu Henry Greenly dürfte schon einige Zeit vor Entstehen der Martensmaschine bestanden haben. So ist naheliegend, dass Martens das Geschehen in England aufmerksam verfolgte. Nicht nur die wie Pilze aus dem Boden schießenden Vergnügungsbahnen zogen das Interesse von Martens auf sich. **1915 ließen W.J. Bassett-Lowke und Robert P. Mitchell die stillgelegte Erzbahn Ravenglass & Eskdale Railway** kurzerhand von 914 mm auf 15 Zoll Spurweite umbauen.

Die Strecke wies beträchtliche Steigungen auf, sodass den Lokomotiven einiges abverlangt werden musste. Zur Betriebsaufnahme stand eine verstärkte Little-Giant-Lokomotive mit dem Namen **Sans Pariel** und sieben offenen Personenwagen zur Verfügung. 1916 gesellte sich nach dem Tod von Arthur Heywood auch dessen Nachlass in Form von Lokomotiven und Wagen dazu. Ebenfalls fand sich bald auch die Lokomotive John Anthony von J.E.P. Howey bei der neuen Ravenglass & Eskdale Railway ein. Allerdings machte sich auf der umgebauten Erzbahn schnell ein genereller Mangel der Maschinen von Greenly und Heywood bemerkbar: Sie waren für diese Strecke nicht leistungsfähig und zuverlässig genug.

Deswegen plante Henry Greenly um die Zeit Anfang 1920 herum eine „Gebirgs-Lokomotive“ mit der Achsfolge 1'D1', welche nicht mehr im 3¼" scale, sondern im 4" scale (M 1:3) bei 15 Zoll Spurweite gehalten war. So konnten ein großer, leistungsfähiger Kessel und ein soli-

des Lauf- und Triebwerk untergebracht werden. Ebenfalls erhöhte sich so das Gesamt- und Reibungsgewicht. Diese Lokomotive mit dem Namen **River Esk** überzeugte nun in puncto Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit auf der Gebirgsbahn voll und ganz. Fortan entwarf Greenly nur noch Lokomotiven im 4" scale bei 15 Zoll Spurweite. Und erst damit waren diese Liliputlokomotiven auch zu erfolgreichen Arbeitsmaschinen geworden.

Die Vergrößerung tat dem modellhaften Charakter der Liliputbahn keinerlei Abbruch. So darf man die Nachbildung der großen und modernen **Pacific-Dampflokomotive Nr. 4472 Flying Scotsman** im 4" scale für 15-Zoll-Spur als äußerst gelungen bezeichnen. Ein großer Kessel und ein robustes Lauf- und Triebwerk zeichneten diese Maschine aus. Mit ihr konnte auf ebener Strecke locker 40 km/h (25 mph) Höchstgeschwindigkeit mit 13 vierachsigen Personenwagen gefahren werden.

Gleiches Prinzip hatte auch Roland Martens beim Entwurf der deutschen Liliputlokomotive einfließen lassen. So wurde die Fahrzeugbreite gar mit 1.000 mm ausgelegt und dementsprechend wurden die übrigen Proportionen abgeleitet. Die Konstruktion war sehr sorgfältig und robust durchgebildet. Sie stellte eine gelungene Synthese zwischen Modell- und Gebrauchslokomotive dar – genau gleich der River Esk. **Roland Martens hatte seinen Entwurf am 25. Oktober 1924 fertiggestellt und mit seiner Unterschrift besiegelt.** Dieser Entwurf hatte außer der Achsfolge 2'C1' nichts mit einer Reichsbahn-Schnellzugdampflok der Baureihen 01 oder 03 zu tun! Denn die ersten Lokomotiven der Baureihe 01 waren im Jahre 1924 noch nicht ausgeliefert und die erste Lok der Baureihe 03 verließ erst 1930 die Fabrikhallen bei Borsig! Pacific-Loktypen mit der Achsfolge 2'C1' gab es bisher in Deutschland nur bei den Länderbahnen in Bayern, Baden und Sachsen. Sicherlich wollte Martens aber so „neuzeitig“ und so groß wie möglich auftreten. Oder vielleicht auch mit der Hoffnung, Liliput-Lokomotiven u. a. nach England liefern zu können, orientierte er sich ein wenig an der River Esk oder dem Flying Scotsman. Vielleicht war es auch nur auf die gleiche Blickrichtung zwischen Greenly und Martens zurückzuführen. In Nachhinein lässt sich das nicht mehr sicher rekonstruieren.

Nach dem Greenly-Entwurf, der den Flying Scotsman zum Vorbild hatte, gab Louis Zborowski, ein Engländer

mit amerikanischen Wurzeln und mächtigem finanziellem Polster, 1924 bei der englischen Firma Davey, Paxman in Colchester die ersten zwei legendären Lokomotiven für 15 Zoll Spurweite in Auftrag. Kurz darauf verunglückte dieser tödlich und so gingen dann 1925 diese Lokomotiven mit dem Namen **Green Goddess** (grüne Göttin) und **Northern Chief** an J.E.P. Howey. Die Green Goddess ließ Howey in Ermangelung der noch nicht realisierten **Romney Hythe & Dymchurch Railway** einer eingehenden Prüfung auf der **Ravenglass & Eskdale Railway** unterziehen. Die grüne Göttin und der Chief sind auch heute noch bei der Romney Hythe & Dymchurch Railway zusammen mit weiteren Loks im Einsatz.



Der Flying Scotsman im Maßstab 1:3 auf 15-Zoll-Spur mit Steam-Power ohne Ende. Die Lok erhielt den Namen Green Goddess trotz fliegenden Schottens als Vorbild. J.E.P. Howey als stolzer Besitzer der Lok nach Fertigstellung 1925 bei Davey, Paxman.

2'C1'-Liliputlokomotive in Serie wird bei Krauss und Comp. A.G. München Realität

Im Hinblick der bevorstehenden **deutschen Verkehrs-ausstellung DEVA 1925 in München**, bei der die Firma Krauss als Lokalmatador natürlich etwas Ausgefallenes zeigen wollte, fertigte sie 1925 drei Exemplare nach dem Entwurf von Martens auf eigene Rechnung. Sie verkehrten während der DEVA auf einer ebenfalls von Krauss

konzipierten Bahn. Als Besonderheit wurden Lok und Wagen mit der neuzeitlichen automatischen Scharfenberg-Kupplung ausgerüstet. Ebenfalls wurde das Bahnsystem unübersehbar von Krauss in einem Farbprospekt beworben. Und im Geheimen hoffte man wohl, damit auch Käufer auf der britischen Insel zu gewinnen.

Folgejahre

Bei der Münchner Firma Krauss sah es so aus, dass sie die für die DEVA gebauten Lokomotiven an die **Firma Brangsch in Leipzig** veräußern konnte. Diese betrieb auf Ausstellungen Vergnügungsbahnen mit 15 Zoll Spurweite. Die Erfolge solcher Bahnen waren geradezu sensationell. Dies führte auch zu Folgeaufträgen von Martens-Lokomotiven bei der Firma Krauss. Bis im Sommer 1929 wurden davon insgesamt zwölf Exemplare ausgeliefert, welche in ganz Europa bei Ausstellungsbahnen zum Einsatz kamen.

Roland Martens improvisierte bei Krauss 1926 aus dem „Baukasten“ der Feldbahnlokomotiven eine kleine 2-achsige Rangier-Lokomotive mit Schleppender für 15 Zoll Spurweite, welche nach England zur Romney Hythe & Dymchurch Railway mit dem Namen „The Bug“ geliefert wurde. Dabei war es im Lokomotivbau offenbar Brauch, bei einem Auftrag mindestens drei Exemplare aufzulegen – auch wenn dafür noch keine Bestellung vorlag. Dies erklärt auch, dass Krauss mit den beiden verbliebenen B-Kupplern noch bis 1927 auf der Münchner Strecke Fahrbetrieb durchführen konnte. 1928 erfolgte dann die Veräußerung, eine Lok ging nach Stuttgart, die zweite zu einer Ausstellungsbahn in Brunn. Anfang 1930 lieferte Krauss auch zwei Kessel an die Yorkshire Engine Company. Diese fertigte für die Romney Hythe & Dymchurch Railway die beiden Amerikaner-Lokomotiven Black Prince (heute Winston Churchill) und Doctor Syn.

Nachdem 1931 aus den konkurrierenden Firmen Krauss und Maffei, wobei Letztere infolge der Weltwirtschaftskrise ein Opfer wegen Zahlungsunfähigkeit geworden war, dann das **vereinte Unternehmen Krauss-Maffei in München-Allach** entstand, verblieben auch Zeichnungen und Gießereimodelle am alten Platz bei der Nachfolgefirma. Denn Krauss hatte schon Anfang der 1920er-Jahre all seine Aktivitäten alleine in München-Allach konzentriert. **Ro-**



Von 1925 bis 1950 verließen 15 Lokomotiven die Werkhallen, die weitgehend baugleich waren. Umgesetzter Entwurf von Martens im Maßstab 1:3 auf 15 Zoll Spurweite.



Da war bei Krupp in Essen auch ein Köhner am Werk: eine der 1937 hergestellten 3 Liliputlokomotiven.



Lok Tazzelwurm im Mai 1950 vor Ablieferung nach Stuttgart im Werkhof aufgenommen. Die Farbe ist wohl noch nicht ganz trocken ...

land Martens hatte das neue Unternehmen offenbar verlassen und seine Spur verliert sich. Recherchen nach ihm blieben erfolglos.

Nachahmer

1937 versuchte sich die **Firma Krupp in Essen** auch im Bau von Liliputlokomotiven für 15 Zoll Spurweite. Es wurden drei Exemplare hergestellt, die zwar auf den ersten Blick mit den Münchner Produkten eine gewisse Ähnlichkeit besaßen. Allerdings wichen die Krupp'schen Maschinen in ihrer Ausführung nicht unwesentlich ab. Insgesamt waren diese drei Lokomotiven ebenfalls von gefälliger optischer Erscheinung und hatten durch die Windleitbleche, die schwarze Lackierung und das rote Laufwerk schon Ähnlichkeit mit den gerade frisch auf die Gleise gekommenen Reichsbahn-Einheits-Schnellzugloks der Baureihen 01 und 03.

Bei der **Ausstellung „Schaffendes Volk“ 1937 in Düsseldorf** war auch eine große moderne Reichsbahn-Schnellzugdampflokomotive ausgestellt. Dies veranlasste einen Karikaturisten, die Liliputlok von Krupp mit ihrem großen Ebenbild bei einem nächtlichen Plauderstündchen zu zeichnen. Vielleicht war auch dies der Auslöser, den Liliputlokomotiven ihre Verwandtschaft mit der Reichsbahn-Baureihe 03 zuzuschreiben ...

Ausklang

Anfang 1950 bestellte die **Stuttgarter Ausstellungs-GmbH** bei **Krauss-Maffei** noch einmal zwei Martens-Liliputlokomotiven. Die Firma legte wieder drei Exemplare dieser legendären Lokbauart auf. Gebaut wurden sie nach den vorhandenen Originalplänen. Auch der Kessel entstand in der traditionellen Nietbauweise. Einziges neues Tribut der Nachkriegszeit waren die modernen, abgekannten Windleitbleche bei der Lkw-Scheinwerfer vorne an der Rauchkammer. Die Stuttgarter Loks hatten aber keinen „Kuhfänger“!

Liefert wurden im Mai des Jahres 1950 der **Tazzelwurm** und einen Monat später Lok **Springerle**. Beide Lokomotiven fuhren im gleichen Jahr erstmalig im Höhenpark des Stuttgarter Killesberges bei der Deutschen Gartenschau. Dabei wurden die Geleisanlage und die verbliebenen Wagen der Reichsgartenschau von 1939 wiederverwendet. Die dritte Lokomotive konnte Krauss-Maffei jedoch nicht verkaufen, sie ging deshalb 1951 als Geschenk nach Indien. Hintergrund war, dass Indien von Krauss-Maffei viele Dampflokomotiven bezogen hatte. Außerdem waren zahlreiche Praktikanten aus Indien bei dieser Lokfabrik tätig. **Damit ging bei dieser traditionsreichen Münchner Firma die Ära des Baues von Liliputlokomotiven nach einem Zeitraum von 25 Jahren endgültig zu Ende.**

Der Lokomotivbau von Krauss-Maffei – inzwischen ein Teil des Fertigungsspektrums Wehrtechnik, Omnibusse und Spritzgießtechnik – lieferte im Jahre 1956 die letzte Dampflokomotive. Danach wurden nur noch moderne Diesel- und Elektroloks hergestellt. Im Jahre 2001 wurde der Lokomotivbau vollkommen vom Siemens-Konzern übernommen, der am alten Münchner Standort weiterhin Schienenfahrzeuge für den Weltmarkt produziert. Die übrigen Geschäftsfelder firmierten weiterhin als Krauss-Maffei AG. Deren aktuelle Eigentümer sind chinesische Investoren.

Aus Kostengründen wollte Siemens das Lokomotivbau-Archivmaterial nicht übernehmen. Es musste deshalb eine Lösung gefunden werden. Diese Aufgabe fiel nun dem Steuerzahler zu. Und so wurde der Bestand der berühmten und traditionsreichen Lokomotivschmiede in das Bayerische Wirtschaftsarchiv in München verbracht. In dessen Tiefen dürfte nun auch der Mikrofilm-Zeichnungssatz der Martens'schen Einheits-Liliputlokomotive schlummern. Ungeachtet dieser Umstände ist hervorzuheben, dass man sich auf alle Fälle des Wertes solcher Unterlagen bewusst war und sie zu erhalten versuchte.

Wie gut, dass ich noch das Glück hatte, die Mikrofilmkarten im Jahre 2009 komplett scannen und digitalisieren lassen zu können. Sie waren beim Bau meines Tazzelwurmes eine unschätzbare und wertvolle Hilfe.

Quellenangaben

Liliputbahnen; Ing. Dr. Walter Strauß, Frankfurt 1938
Buchdruckerei und Verlag Kichler, Darmstadt

Geschichte der deutschen Einheits-Lokomotiven
Alfred. B. Gottwald 1978 Reprint 1999
Frankh'sche Verlagshandlung Stuttgart

One Man's Railway, J. E. P. Howey and the Romney, Hythe & Dymchurch Railway
J. B. Snell 1983; David & Charles; Bild Nr. 4, 5

The Ravensglass & Eskdale Railway
W.J.K. Davies second edition 1981; David & Charles

Steam on Britain's Miniature Railways
Robin Butterell 1976; D. Bradford Barton Ltd.
Bild Nr. 2, 3

Schöne Modell-Lokomotiven
J.E. Minns 1986; Mundus Verlag Essen; Bild Nr. 1

Deutsches Lokomotivbildarchiv
Carl Bellingrodt; Bild Nr. 6

Werkfotos
Krauss und Comp. A.G. Bild Nr. 5
Krauss-Maffei Bild Nr. 7
Wolfgang Wiegand Bild Nr. 8



Der Tazzelwurm für 184 mm Spurweite, aufgenommen am 26. Mai 2019.

Anzeige

POSTER-AKTION

Das Poster in der Heftmitte der **GARTEN BAHNEN** 4/2021 stammt von Herrn Thomas Bräunig. Wir bedanken uns sehr herzlich für die Einsendung.

Haben auch Sie ein tolles Bild, das Sie uns zur Verfügung stellen können? Wenn Ihr Bild 2022 in den **GARTEN BAHNEN** 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.



Das war das Gartenbahn-Jahr 2021

SIEGFRIED BAUM

Das Manuskript zum Jahresbericht des an „echten“ Gartenbahn-Ereignissen „armen“ Jahres 2020 war bei der Redaktion längst durch das Layout, als der **Nationalfeiertag** am 3. Oktober mehr als nur einen „freien Samstag“ verhiieß. Tag der Wiedervereinigung nach **30 Jahren!** Das Motto der Feiern in Potsdam: **Wir – miteinander.** Gilt das auch für den Bereich „Gartenbahn“? Die Dresdner Modellbautage Mitte Februar wurden, zumindest was 5 Zoll anbelangt, nahezu ausschließlich von Modellbauern bedient, die ihren Wohnsitz nicht in den „neuen Ländern“ haben. Als Dietmar Carsten noch 1990 zu einem Treffen auf die Insel Rügen lud, zeigten, wie auch beim Treffen 1995 in Malchow, nahezu ausschließlich Modellbauer „aus dem Westen“ ihre Schätze. Anders bei den „kleinen Spurweiten“! Da zeigten und zeigten die Aktiven z.T. ganz „klasse“ gemachte Arbeiten (siehe GB-

Heft 4/2020 N-Anlage in FN 2019)! Ja, da und dort scheinen sich auch schon zu DDR-Zeiten Modellbauer an Maßstäbe ähnlich LGB getraut zu haben.

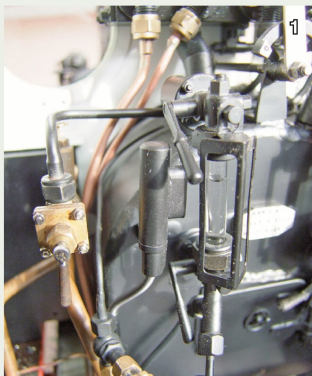
Wer „Gartenbahn“ wagte, tat dies in aller Regel auf Gleisen mit der Spurweite von 144 mm. Zu **5 Zoll** fanden die paar Begeisterten scheinbar weder über Literatur noch über Briefkontakte einen Zugang. Auch 30 Jahre nach der „Wende“ wagen sich die Könner nur vereinzelt zu Treffen oder Ausstellungen. Und wenn, dann glänzt dieser Modellbau aber mit ganz ausgezeichneten Arbeiten, was stellvertretend mit der Aufnahme eines vorbildlich gebauten Führerstands einer absolut nicht großen 5-Zoll-Lok demonstriert werden soll. Derweil stoßen **Dampfzüge der Großen**, z.B. in Dresden oder Meiningen, auf großes Interesse aller Altersschichten.

Neuer 32-Achser ausgeliefert

Am 6. Oktober wurde bekannt, dass die Küber-Spedition einen bei ihrer Tochterfirma Küber Heavy Rail komplett neu gebauten **32-achsigen Tiefladewagen** an den Netzbetreiber Amprion übergeben konnte. Das „Sensationelle“: Das Ladegewicht betrage **500 Tonnen!** Nach einer Auskunft der Firma gibt es jetzt einen besonderen Wagenpool von insgesamt vier dieser „Tausendfüßler“, an dem neben Küber auch die österreichische Schwerlastfirma **Felbermayr in Wels** und Amprion beteiligt sind. Der neue Wagen habe ein Eigengewicht von 220 Tonnen, so dass bei Höchstlast „stolze“ 720 Tonnen auf 32 Achsen unterwegs sind, womit sich eine Achslast von 22,5 Tonnen errechnet. Das Besondere: Während die bisherigen Wagen für eine Lastverschiebung anhalten mussten, könne bei dem „Neuen“ die (hydraulische) Lastverschiebung auch während der Fahrt erfolgen. Anfang Dezember wurde bekannt, dass Küber den Schwerlastbereich der **DAHER projects GmbH** komplett übernommen habe. Der bisher von einer französischen Firma gehaltene „DAHER-Schwerlastbereich“ sei aus den früheren DB-Schwerlastzentren hervorgegangen. Mit dem Kauf der angeblich „100-teiligen Wagenflotte“ habe Küber auch den 32-achsigen Tragschnabelwagen erwerben können, den bereits die DB als Uaa1.839 bei einer ihrer Schwerlastgruppen im Einsatz hatte.

Flughafen BER mit erster regulärer Landung

Zwar kein direktes „Eisenbahn-Thema“, aber von allen deutschen Steuerzahlern zu „blechen“! In der Woche



Der Modellbauer Stefan Aulhorn (DBC Radebeul) kommt aus dem feinmechanischen Bereich, was er in den feinen Kesselarmaturen „klasse“ demonstriert! Der Rost des Lökchens habe die Größe von ein paar Briefmarken!



Der Kübler'sche 32-Achser bei der Übergabe in deren Schwerlastzentrum in Mannheim. (Foto: Kübler-Speedition)

zwischen dem 19. und 23. Oktober sei eine Bundeswehrmaschine mit der Bundeslandwirtschaftsministerin, Frau Julia Klöckner, an Bord noch vor der offiziellen Eröffnung am 31. Oktober sicher und ohne Probleme gelandet. Statt der angeblich geplanten 2,5 Milliarden Baukosten seien es am Ende nicht nur neun Jahre „Verspätung“, sondern rund **sieben Milliarden** gewesen. Die – wer schon? – die deutschen Steuerzahler aufzubringen haben. Weil die Flieger auch Kerosin brauchen, und das nicht zu wenig, hat auch der neue Berliner Flughafen **Gleisanschluss!** Nach offiziellen Berichten wird es sowohl mit der S-Bahn wie auch mit Regionalbahnen möglich sein, auf der Schiene zum Flughafen zu kommen!

Als hätte es der Probleme nicht schon genug gegeben, traf die Eröffnung des Flughafens fast „punktgenau“ auch auf die Auswirkungen eines Fast-Lockdowns im Zusammenhang mit der „Corona-Pandemie“. Die wenigen Flüge hätte auch der alte Flughafen **Tegel** „geschafft“. Für ihn war Anfang November 2020 endgültig Schichtende! Die Pannen um **BER** lassen vergessen, dass die Bahn vor rund 30 Jahren die neue Schnellfahrstrecke von Würzburg nach Hannover in Betrieb nehmen konnte. Für den Interessierten lohnt es sich, mit „Muße“ die sorgfältig recherchierten und aufbereiteten Web-Seiten zu lesen. Da wurde, auch mit „nicht gerade wenig Geld“, eine völlig neue und leistungsfähige Bahnverbindung von rund 320 Kilometern geschaffen, die nach Jahrzehnten **einfach da ist!** Wer redet nach 30 Jahren noch von den 11,8 Milliarden **D-Mark**, die da „einmal“ aufgebracht werden mussten?

Reduzierung der Terminals

Sowohl der neue BER wie auch der Münchner Großflughafen hatten wegen geringer Auslastung noch im Dezember **ein Terminal geschlossen!**

„Rabenschwarze“ Tage für die Eisenbahn

Nach der folgenschweren Entgleisung eines Kesselwagens in Niederlahnstein am 30. August 2020 ereignete sich sieben Wochen später, am 16. Oktober, bei der Überführung von zwei fabrikneuen Alstom-Intercity-Zügen

für die Niederlande im Bahnhof Dreileben-Brackenstedt (Bahnlinie Hannover – Magdeburg) wegen (lt. örtlicher Presse) Bremsversagens ein Unfall, bei dem nicht nur einige Triebwagen entgleisten und z.T. beschädigt wurden, sondern die Zuglok, die nach dem Überfahren eines Prellbocks kopfüber in einem Acker landete, auch noch zu brennen begonnen habe. Der Lokführer konnte sich glücklicherweise aus der Lok ins Freie retten. Im Januar-Heft meldete der EK, dass einer der Triebwagen nach der Bergung nochmals entgleiste, aber nach einer Strecke sich wieder selbst „**eingegleist**“ hatte und bis dahin wieder der Oberbau erheblich beschädigt wurde!

„Rabenschwarze Tage“, die, und das scheint ziemlich sicher zu sein, nicht im Versagen der Technik, sondern, leider sei's gesagt, in „menschlichem Versagen“ ihre eigentliche Ursache haben. Duplizität: Die **niederländischen Triebwagen waren tatsächlich** schwarz lackiert, der einzige freundliche Farbtupfer sind die gelben Einstiegstüren.

Noch ein „rabenschwarzer“ Tag

Sowohl die Medizin wie auch manche Politiker hatten ihn nach den „guten“ Wochen des Sommers erwartet: den drastischen Wiederanstieg der „Corona-Infektionen“. Ab 2. November wurde deutschlandweit für alle Veranstaltungen mit vielköpfigem Publikum ein neuer (Teil-)**Lockdown** verhängt. Sogar die beliebten Christkindmärkte von Nürnberg und München (und vielen anderen Städten und Orten) mussten abgesagt werden!

Trotz „Lockdown“ ein guter Tag!

Am Dienstag, 3. November, entschied das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, dass der **„Belt-Tunnel“** zwischen Puttgarden (Insel Fehmarn) und der dänischen Insel Lolland gebaut werden darf! Es könnte für das System Schiene spannend werden! Nachdem der Bau der 18 Kilometer langen Tunnelröhre **allein** von Dänemark gebaut und finanziert werden wird, könnte aus dem heutigen Fährbahnhof Puttgarden in ca. acht Jahren ein Systemwechselbahnhof werden! Es ist davon auszugehen, dass die Dänen mit ihrem Stromsystem von 25 KV 50 Hertz auch elektrisch durch „ihren“ Tunnel fahren werden. Nüchtern betrachtet könnte es dadurch zwei, evtl. sogar drei Optionen geben: Systemwechsel zwischen dem „Dänen-Strom“ und den 15 KV der DB oder Systemwechsel erst in Lübeck, weil die Dänen die „Vogelfluglinie“ bis Lübeck elektrifiziert haben und mit ihrem Stromsystem betreiben, oder als Letztes: Systemwechsel in Puttgarden vom „Dänen-Strom“ auf **Dieselmotriebetrieb**, weil betrieblich auf der „Vogelfluglinie“ alles beim Alten geblieben ist! Das „einzig Neue“: Die Dieselloks dürften dann mit größter Wahrscheinlichkeit nicht mehr auf die Nummer **218** hören!

Regenschirm für Notre-Dame

Keine „Eisenbahn-Meldung“, aber eine solche von und über **Eisen!** Ende November 2020 berichteten die Tageszeitungen, dass die französische Kultusministerin Roselyne Bachelot in der Nationalversammlung vom völligen Abbau des Baugeüsts in Notre-Dame berichten konnte. Welche Hitze erzeugte der brennende Holzdachstuhl,

dass der größte Teil des rund 200 Tonnen schweren Bau- gerüsts bis zur Unbrauchbarkeit beschädigt wurde und es viele Monate schwieriger Abbauarbeiten benötigte, die rund 40.000 Bauteile aus dem bis zu 40 Meter hohen Kir- chenschiff zu entfernen? Es wäre fast pietätlos, den Dach- stuhlbrand bei „Notre-Dame“ mit dem im Lokschruppen von Nürnberg-Gostenhof vor 15 Jahren zu vergleichen, obwohl bei beiden die Brände im „obenliegenden“ Holz- dachstuhl ausbrachen. Während in Paris das Gerüst aus- glühte und sich offenbar verformte, wurden in Nürnberg die darunter stehenden Lokomotiven und Museumsge- genstände bis zur Unbrauchbarkeit beschädigt. Was kann dagegen das Blech einer Feuerbüchse aushalten, „nur“ weil es von einer Seite durch Wasser „gekühlt“ wird? Ja, ja – der Herr Gussenbauer, wie war der von der Haltbarkeit „seines Eisens“ doch überzeugt?

Zurück zu Paris: Anstelle des fehlenden Dachstuhls muss nun, wie vor Jahrzehnten bei der Klosterkirche in Ne- resheim, auch hier eine riesige Hülle, eben ein „Regen- schirm“ gebaut werden, um die Jahrhunderte alte Bau- substanz vor Wind und Wetter zu schützen.

Der neue Holzdachstuhl inkl. des spitzen Dachreiters er- fordern einen forstwirtschaftlichen Kraftakt! Es werde, so eine französische Pressemeldung von Mitte März, das Holz von ca. 1.000 kräftigen Eichen benötigt! 2024 seien nach Paris Olympische Spiele vergeben, und bis dahin soll Notre-Dame fertig sein!

Ende einer (Eisenbahn-)Zeitschriften-Ära

Was Kenner bereits bei der Übernahme der VGB Verlags- gruppe Bahn im Sommer 2020 vermutet haben, traf ein! Das bei diesem Verlag jahrzehntelang unter verschie- denen Titeln erschienene **Eisenbahn-Journal** wurde zum Jahresende 2020 eingestellt, und die Leser bzw. Abon- nenten auf das **eisenbahn-magazin** „umgepol“t. In ein- schlägigen Foren wurde berichtet, dass mit dem Ende des **EJ** auch die anderen Verlagsteile und Redaktionen (z.B. **MIBA**) von Fürstenfeldbruck in das Münchner Stammhaus der GeraNova-Verlagsgruppe verlegt würden. Und Gera- Nova auch die anfangs von privater Hand gemachte Zeit- schrift **HP 1** einstellen wird.

Vielleicht ein „kleiner Trost“ für die Leser unserer „Garten- bahnen“: Im Gegensatz zur VGB-Verlagsgruppe mit einem großen Medienhaus als bisherigem Eigner hat „un- ser“ Neckar-Verlag das „Glück“, in Familienbesitz zu sein. Drücken wir Leser **alle Daumen**, dass der Bereinigungs- prozess der (Eisenbahn-)Printmedien insgesamt ein (vor- läufiges) Ende gefunden hat und allen Blättern peu à peu eine etwas „ruhigere“ Phase mit einem stabilen Leserkreis beschieden sein möge.

Zweimal „Europa“

In den ersten Dezember-Tagen konnte das „Sammeln“ von europäischen „Gartenbahn-Fotos“ mit dem Ergebnis von insgesamt zehn Ländern zu einem erfreulichen Ende gebracht werden. Bezeichnenderweise verstarb am 2. De- zember infolge einer Covid-Infektion der frühere französi- sche Staatspräsident Valéry Giscard d'Estaing. Er wurde 1926 in Koblenz geboren, habe die deutsche Sprache mit



Zwei „Europa-Politiker“, die Jahrzehnte zuvor noch als Soldaten in zwei feindlichen Armeen ihren Mann zu stehen hatten! Gis- card d'Estaing (links) als junger Freiwilliger auf französischer Seite und Helmut Schmidt als junger Leutnant auf Seiten der deutschen Wehrmacht.

Foto/Lizenzhinweis: Hans Peters / Anefo ([https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Giscard_d'Estaing_Helmut_Schmidt_1976_\(cropped\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Giscard_d'Estaing_Helmut_Schmidt_1976_(cropped).jpg)), „Giscard d'Estaing Helmut Schmidt 1976 (cropped)“, <https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/legalcode>

einer beneidenswerten Perfektion beherrscht und erwies sich vor, während und nach seiner Präsidentschaft als ein „großer Europäer“! Giscard d'Estaing habe im ersten Pan- zer gegessen, der am 26. April 1945 in Konstanz (Boden- see) in die Stadt fuhr. Und in Koblenz steht am Ort des ehemaligen Geburtshauses ein Gedenkstein!

„Wechselbad der Gefühle“

Um den 10. Dezember konnten die großen Tageszeitun- gen eine absolut nicht alltägliche Meldung verbreiten: Ein Start-up-Unternehmen mit Sitz im US-amerikanischen „silicon vally“ mit Namen **Quantumscape**, an dem der VW-Konzern mit rund einem Drittel beteiligt sei, könne auf einen entscheidenden Schritt in Richtung **langlebige, mehr Leistung und vor allem schnell wiederaufladba- re Festkörper-Batterie**zelle für Elektroautos verweisen! Man wäre auf einem „guten Weg“, in ein paar Jahren Ak- kus zu bauen, die ohne nachzuladen eine Reichweite von 1.000 Kilometern bieten sollen.

Und das „Wechselbad“: Sander Nicklich und sein kleiner Verein **Faszination Dampf e.V.** bauen seit zehn Jahren, davon die letzten fünf bei der EWK in Krefeld, die 80 Jah- re alte 01 1104 von Grund auf fast neu und der Verein konnte in diesen Tagen verkünden: **„Wir sind über den Berg!“** Oben die grandiose Meldung aus einer (vielleicht) zukunftsweisenden Technik und dann die ungebrochene Begeisterung junger Leute für eine alte Dampflo- die in einem über 9.000 Liter fassenden Kessel so viel „power“ erzeugen kann, dass die Lok höchstwahrscheinlich schon 2021 mit mehr als 100 km/h und einem Zug von 400 Ton- nen über die Schienen brausen wird! Während diese Be- geisterten für alte Technik noch Geld brauchen, brauchen Erstere Strom, Strom und nochmals Strom!

Und – der absolut unerfreulichste Teil des „Wechselbads“: Das pannengeschüttelte Bundesverkehrsministerium war nicht in der Lage, eine Autobahn-GmbH in einem anvi-



Als Vorspann für einen Beitrag im „Journal Dampf & Heißluft“ konnte ein SW-Foto von Willfried Kohlmeier gezeigt werden, das die 01 1104 vor einem 400-Tonnen-D-Zug am Block „Wasserscheide“ zeigt. Als das Foto 1967 gemacht wurde, war „Schwarz-Weiß“ beim Fotografieren noch „normal“.

sierten Finanzrahmen auf die Füße zu stellen! Aus den zunächst „kalkulierten“ rund 40 Millionen seien mittlerweile bereits über 300 Millionen Euro geworden! Wie war das nochmals beim Flughafen BER? Und Ende April 2021 gab nach langem Drängen von Fachleuten die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe endlich zu, dass sich in ihr Infrasschallgutachten von 2005 zum „Lärm“ von Windkraftanlagen ein „Granaten-Rechenfehler“ eingeschlichen habe! Der Bundeswirtschaftsminister, in dessen Fachgebiet die Behörde angesiedelt ist, **entschuldigte sich** „ganz offiziell“!!

Nicht „verrechnet“, sondern verfahren

Ja, das hat sich am 13. Dezember des „alten Jahres“ der Schweizer IC-Triebwagen auf seiner Eröffnungsfahrt von Zürich nach München! Wie kann man so eine Fahrt auch auf einen **Dreizehnten** legen? Für den Abzweig von der zweigleisigen „Haupt“-Strecke Lindau – Kempten im Bahnhof **Hergatz** wurden die Weichen **falsch gestellt**, so dass der Zug noch im Bahnhof unverhofft **ohne Fahrleitung** zum Stehen kam. Da bei der Fahrt in den fahrdrahtlosen Gleisabschnitt auch der Stromabnehmer beschädigt wurde, scheint es mit dem Abschleppen durch eine bis aus Kempten herbeigeholte V 218 nicht getan gewesen zu sein. Der mit einer größeren Zahl von „Ehrengästen“ besetzte Triebwagen war durch den abgerissenen Stromabnehmer nicht mehr fahrtüchtig, womit die Paradedfahrt wohl völlig anders zu Ende gebracht werden musste. Bis die defekte Fahrleitung geflickt war, könnte der Triebwagen (mittels Schleppklo) auch wieder in „heimatlichen Gefilden“ gewesen sein.

Solche Eröffnungsfahrten tun sich mit einem „guten Stern“ offenbar schwer. Die deutsche Eisenbahn-Szene hat wahrscheinlich vergessen, dass es bei der Eröffnung der Schnellfahrstrecke durch den Frankenwald nach Berlin vor Jahren (mit Frau Bundeskanzler!) auch eine gehörige Panne gegeben hat! Vielleicht hat in Hergatz der gleiche „böse Geist“ die Weichen vom neuen elektronischen Stellwerk in Lindau aus gestellt, weil er darauf hinweisen wollte, dass die Elektrifizierung der zweigleisigen Allgäu-Bahn (über Kempten) vielleicht etwas teurer, aber keine so schlechte Alternative gewesen wäre! Siehe EK 2/2021! Apropos „böser Geist“! Der scheint dem (wahrscheinlich)

nicht sehr streckenkundigen Triebwagenführer offenbar auch nicht „geflüstert“ zu haben, dass er vor Hergatz das Einfahrsvorsignal **Vr 2** (Ablenkung) hätte zeigen müssen! Mit einer Schnellbremsung hätte, hätte der Triebwagen ganz bestimmt noch unter der Fahrleitung zum Stehen gebracht werden können! Das meint der Chronist, der sein Geld nie bei der Bahn verdient hat, aber zum „Geldverdienen“ Jahrzehnte mit der Bahn unterwegs war! Übrigens: Am 4. März 2021 kam die Meldung, dass über dem württembergischen Pendant, der Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen – Lindau, die Fahrleitung komplett gebaut und im Spätherbst 2021 auch die Eröffnungsfahrt geplant sei.

Irgendwo auf der Welt ...

... gibt's ein kleines bisschen Glück!

Wo hätte dieses Chorleid der Comedian Harmonists besser gepasst als in die Gala von André Rieu am letzten Abend vor dem Corona-geplagten Heiligen Abend 2020? Wie viele lechzten in diesen Stunden auf den **Intensivstationen auf Besserung**? Auf ein kleines bisschen Glück?!

André Rieu musste bei der Vorstellung der Nachfolgergruppe einfügen, dass die „Original-Comedian Harmonists“ am 14. März 1934 ihr letztes, ausverkauftes Konzert geben konnten, das mit Hilfe eines speziellen Anwalts die bayerische Konzertdirektion Gensberger gegen die Proteste der SA in München gewagt hatte! Und für diesen Auftritt sei damals das „Irgendwo in der Welt“ geschaffen worden. Da drei Mitglieder des kleinen Chores jüdischer Abstammung waren, musste auf Anweisung der Reichsmusikkammer der Chor ein Jahr später aufgelöst werden!

Ist dieses Ereignis sicher nur noch wenigen Älteren bekannt, dürfte noch weniger bekannt sein, dass es in den 1930er-Jahren im niedersächsischen Elze die Waggonfabrik **Heine & Holländer** gab, die sich im Zuge der „Arisierung“ ein Geschäftsführer für den Minipreis von 1.000 R-Mark „unter den Nagel riss“! Mit Sicherheit sind heute noch Kesselwagen unterwegs, die auf ihren Fabrik Schildern den Namen des Käufers aus Elze „verraten“!

Eine bemerkenswerte Parallele: Bei den sechs Sängern der Comedian Harmonists seien drei jüdischer Abstammung gewesen, und in Elze war es ein Jude – Walter Holländer, der Großvater mütterlicherseits der **Anne Frank**! Die bekanntlich in ihrem holländischen Versteck das berühmte gewordene Tagebuch verfasste und gegen Ende des Zweiten Weltkriegs von einheimischen NS-Fanatikern an die Gestapo **verraten wurde**! Während sie und fast ihre ganze Familie im KZ endeten, durfte „Opa Holländer“ aus nicht genau bekannt gewordenen „Gründen“ nach **irgendwo in der Welt** (wahrscheinlich in die USA) ausreisen!

2021 – Jahr der Schiene

Für die Schweizer Bahnen begann es genau genommen schon am 15. September 2020, als in einer besonderen Aktion die Zahnrad-Dampflok Nr. 7 (mit stehendem Kessel) der Vitznau-Rigi-Bahn aus dem Verkehrshaus Luzern geholt und per Schiff über den Vierwaldstättersee nach Vitznau gebracht wurde. Um sie dort fit zu machen für den **150. Geburtstag**, den die älteste Bergbahn Europas in 2021 feiern kann.

Und die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke schlug ebenfalls noch im alten Jahr einen bemerkenswerten „Pflock“ ein! Am 11. Dezember wurde die **ex-RhB-Dampfschneeschleuder R 12** nach einer über Jahre gegangenen Totalrevision wieder bei reichlich Schnee in Realp in Betrieb genommen. Die 1913 bei der SLM in Winterthur gebaute und 1968 außer Betrieb genommene **Rotary** schleuderte den trockenen Schnee „im hohen Bogen“ zur Seite. Der Schnee lag stellenweise so hoch, dass die schiebende DFB-Lok Nr. 4 mehrmals einen „Anlauf“ nehmen musste, um die nicht-selbst-fahrende Schleuder voranzubringen. Nach den Web-Seiten hatte die DFB ihr von der Bernina-Bahn stammendes Exemplar gegen die ex-RhB-R 12 getauscht, da die BB-Schleuder auf der Zahnstangenstrecke der DFB nicht hätte eingesetzt werden können. Eine Augenweide, und ein Kompliment an die Aktiven für deren Ausdauer und Engagement! Ob das spätere „Schneeschleudern“ einmal „vor großem Publikum“ möglich sein wird, hänge von der Lawinengefährdung auf die fragliche Strecke ab, die bekanntlich ja auch den jährlich notwendigen Abbau der bekannten Steffenbach-Brücke erzwingt!

Schneekatastrophe in Norddeutschland

Am Sonntag, 7. Februar 2021, kam über Twitter die Nachricht, dass wegen „viel Schnee und Eisregen der Knotenbahnhof Hannover derzeit für IC- und ICE-Züge nicht zu erreichen ist!“ Schon am Samstagabend hatte die Deutsche Bahn AG verkündet, dass beabsichtigt sei, auf den drei wichtigsten Magistralen von Hamburg gen Norden, auf der Marschbahn, und auf den Strecken nach Kiel und Lübeck angesichts der katastrophalen Wetterprognosen den Betrieb vorübergehend einzustellen!

Wen's interessiert: Ende 1978 gab es eine ähnliche „Schneekatastrophe“ in dieser Region! Im Netz findet sich unter diesem Stichwort ein Bericht von Dipl.-Ing. Westensee (bis 1971 Chef des AW Braunschweig, dann Dezernent beim BZA Minden) vom heldenhaften Engagement beherrschter Eisenbahner auf der **Marschbahn**, als der damals 43-jährige Westensee „außerdienstlich“ das Kommando an sich riss und ihm mit den Männern des Bw Heide (Holstein) mit Köf I samt selbstgebaumtem Schneepflug und schiebender V 218 gelang, die Strecke Richtung Westerland freizufahren. Die „Nordmänner“ kannten „ihr“ Wetter! Der Schnee musste von den Schienen, ehe die feuchte Seeluft und die sich anbahnende Kälte den (noch) pulverförmigen Schnee in Kürze zu Eis werden ließen, dem man nicht mehr Herr wurde und vor dem auch die Schneefräsen „in die Knie gingen“! Das tollste Husarenstück! In Sichtweite zu obigem Gespinnn folgte ein wagemutiger Eisenbahner mit einer weiteren Köf (mit nicht winterfestem Führerstand), mit einem Gaskesselwagen im Schlepp, durch dessen Inhalt buchstäblich „auf den letzten Drücker“ die Heizung im Krankenhaus Niebüll aufrechterhalten werden konnte. Das Freifahren der Strecke auch in die Gegenrichtung habe gleichzeitig einen Transport von sechs Dialysepatienten zu ihren Stationen in Hamburg ermöglicht!

Einzig der schleswig-holsteinische Ministerpräsident Gerhard Stoltenberg habe sich damals für den Einsatz der Aktiven auf Schiene und Straße ausdrücklich bedankt,

während man bei der Bahn statt einem „danke“ das Disziplinarrecht zu Rate gezogen habe!

Achenseebahn

Die Tiroler Tages-Zeitung konnte noch Ende Dezember eine gute Meldung verbreiten: Das Land Tirol wird federführend eine neue Gesellschaft gründen, an welcher das Land Tirol 60 Prozent der Anteile und die Kommunen Jenbach, Eben und Achenkirch die restlichen Anteile übernehmen werden. Was noch bedeutsamer zu sein scheint, dass die Betriebsführung der AB ab dem Jahr 2021 von der Zillertalbahn übernommen wird. Auch die Wartung von Loks und Wagen soll künftig in der ZB-Werkstatt erledigt werden. Zu einer weiteren Personalarparnis bei der AB sei sogar geplant, in die AB-Loks eine neue Feuerung durch leichtes Heizöl einzubauen. Die von der DLM gelieferten Zahnradmaschinen bei der Schafberg- und der Schweizer Brienz-Rothorn-Bahn fahren seit Jahren mit diesen Feuerungen, und – einmännig!

Zillertalbahn

Mitte Mai hatte die Bahn „guten Grund“, von zwei bedeutsamen Vorgängen zu berichten! Das Großsägwerk Binder in Fügen erhält ab sofort Rohholzlieferungen per ZB bis ins Werk. Das bisher im Bahnhof Jenbach auf Lkw umgeladene Rund-(Roh-)Holz wird auf die seit Jahren nicht mehr benutzten Rollschemel umgeladen und auf der „Schmalspur“ direkt ins Werk befördert. Die von Innofreight entwickelten Spezialkonstruktionen nutzen das Lichttraumprofil bis zum letzten Zentimeter aus und die Rollwagen waren von jeher auf eine Belastung von 40 Tonnen ausgelegt. Die ZB sei nun in der Lage, mit bis zu drei Zügen am Tag mit einem Gesamtladegewicht von 4.000 Tonnen das Werk ausschließlich „per Schiene“ zu bedienen.

Die zweite, mindestens genauso bedeutsame Meldung betraf die neuen Stadler-Triebwagen, deren Antrieb nun definitiv mit **Wasserstoff** und **Brennstoffzelle** erfolgen werde. Der Wasserstoff werde aus Nachtstrom der **TIWAG** (Tiroler Wasserkraftwerke) in speziellen **Elektrolyseuren** erzeugt, und eine Tankfüllung reiche für einen „ganzen Tag!“ Selbst wenn für Kritiker die Effektivität der Wasserstoffherzeugung mit 50 Prozent „noch Potenzial nach oben“ hat, dürfte diese Energienutzung hinsichtlich Umweltfreundlichkeit in der Gesamtschau die bis dato so „verherrlichte“ Akku-Technologie weit hinter sich lassen!

Siehe die Forschungen der **H-Tec-Systems** in Augsburg! Und bemerkenswerte Aussagen zu „Hoffnungsträger Wasserstoff“ der bekannten Expedition Dachser in deren Magazin Nr. 2/2021! Und eine Meldung von der DB AG, die noch in 2022 mit einer „mobilen Wasserstoff-Tankstelle“ Versuche anstellen werde, die eine Betankung eines Triebzugs binnen 15 Minuten zum Ziel haben wird!

Power für Austria

Noch in den letzten Dezembertagen kam noch eine weitere erfreuliche Meldung aus Österreich! Die ÖBB haben mit dem Bau eines neuen Wasserkraftprojekts mit dem Arbeitstitel Obervellach II begonnen, das ein fast 100-jäh-

riges Kraftwerk auf der Südseite des Tauerntunnels Böckstein-Mallnitz ersetzen wird. Noch stärker als beim jetzigen Kraftwerk sollen die Wasser einiger Gebirgsbäche einbezogen werden, wozu beispielsweise ein vier Kilometer langer Stollen mit einem Durchmesser von drei Metern zu bohren ist! Und die Wasser in einer unterirdischen Kaverne mit einem Fassungsvermögen von 63.000 m³ gesammelt werden, um dann in einem Druckstollen über 488 Metern Höhenunterschied Turbine und Generator anzutreiben. Was laut Pressemitteilungen eine Leistung von 38 MW ergeben werde. Beim Walchenseekraftwerk beträgt die Höhendifferenz „nur“ 200 Meter! Aber hier liegen **sechs** Druckrohre, und die elektrische Leistung betrage 124 MW!

Die „Wasserkraft-Botschaft“ war Anlass für eine „theoretische Rechnung“, bei welcher ein Fachmann einer Windkraft-eG wichtige Informationen lieferte. Bei einer Annahme von 5 Megawatt (und einem Erfahrungswert zur jährlichen Betriebszeit von nur 2.000 Stunden) wären „über den Damm“ **19 Windräder** erforderlich, um die Leistung der 38 MW darzustellen. Die Baukosten für die Windräder müssten nach Auskunft des Fachmanns mit je ca. 7–8 Mio. Euro angesetzt werden, was in etwa 150 Mio. Euro ergeben würde. Obervellach II sei mit 180 Mio. Euro veranschlagt.

Dass ein Flusskraftwerk noch weit mehr Leistung bieten kann, haben die französischen Kraftwerksbauer bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg bewiesen. Das Kraftwerk **Génissiat**, nur ca. 40 Kilometer nach dem Auslauf der Rhone aus dem Genfer See, hat eine Staumauer von rund 104 Metern Höhe, speichere ca. 53 Millionen Kubikmeter Wasser und erzeuge „stolze“ 400 MW!

Apropos **MW**! An der Grenze vom schweizerischen Unterengadin nach Tirol ging im Frühjahr 2021 der Bau eines Flusskraftwerks mit dem gestauten **Inn** in die „entscheidende“ Schlussphase. Als Jahresleistung war von **400 Giga-Watt** die Rede. Ist das „viel“ oder „wenig“? 1.000 MW (Mega-Watt) sind ein Giga-Watt. Zur Ermittlung der installierten Leistung der Generatoren müssen wir die 400.000 MW durch die Jahresstunden von 8760 dividieren! Ergeben **45,7 MW**! Zum Vergleich: Ein Block des vor der Abschaltung stehenden AKW Gundremmingen leistet 2.200 MW!

Die Tunnel in Austria

Tu felix austria – Du hast es gut! Ihr habt vor dem Tunnelbohren absolut keinen „Schiss“, während man in deutschen Gauen zu jeder Röhre „Hinz und Kunz“ befragen muss und sich so vereinbarte Projekte (siehe Rhein- und Inntal) um mehr als das Doppelte der ursprünglich geplanten Jahre verzögern.

„Nordzufahrt zum BBT Brenner-Basis-Tunnel“! Ende April 2021 habe es nach Jahren des Planens einen „Durchbruch“ in den Vereinbarungen gegeben! Es soll eine total neue Zufahrt gebaut werden, die bis zu 60 Prozent in **Tunneln** sowohl Rosenheim als auch den heutigen Grenzübergang bei Kufstein unterfahren wird.

Und in einer „brandneuen“ Meldung von Mitte Mai meldeten die **ÖBB**, dass beim **Semmering-Basis-Tunnel** Dreiviertel aller Röhren ausgebrochen seien, so dass an der Inbetriebnahme in 2028 festgehalten werden könne! Das erstaunliche „Tempo“ wird damit erklärt, dass von **14 Stellen** aus die Vortriebsarbeiten angelegt wurden! Beim

Parallel-Projekt **BBT Brenner-Basis-Tunnel** sei es, so war im Frühjahr 2021 zu lesen, bei einem wichtigen Teilprojekt sogar zu einer Vertragsauflösung mit einer Arge gekommen, was die Einstellung der Bauarbeiten über Monate zur Folge hatte. Kenner erwarten, dass der Tunnel nicht vor 2032, evtl. sogar noch ein Jahr später in Betrieb gehen könnte. Womit die Tunneleröffnung noch immer viel eher wäre, als was momentan für den oben erwähnten **Nordzufahrt** mit 2038 angenommen wird!

Tröstlich!

Die Bauingenieure des Old-Germany können's **doch**! Die Neubaustrecke Ulm–Wendlingen soll in 2022 dem Verkehr übergeben werden! „Glanz- und Meisterstück“ ist die 85 Meter hohe **Filstalbrücke**, deren zwei Fahrbahnen das Tal und den Albaufstieg der A 8 überspannen. Und – „traurig“: Die Fahrleitung hätte größtenteils schon in 2020 gespannt werden können, müsste man nicht mit Metall-diebstählen rechnen!

Gedenktage im Februar und später

Vor 50 Jahren, am 9. Februar 1971, verunglückte in einer S-Kurve hinter dem Bahnhof Aitrang (Allgäu-Strecke) der Schweizer TEE „Bavaria“. Die traurige Bilanz: **28 Tote**! Fünfundvierzig Jahre später, am 9. Februar 2016, stießen auf der eingleisigen Strecke bei Bad Aibling zwei Triebwagen frontal zusammen. **12 Tote**!

Und am 13. und 14. Februar 1945 warfen britische und US-amerikanische Bomber Tonnen von Brand- und Phosphorbomben auf das völlig kriegsunwichtige **Dresden**! Da die Stadt mit Flüchtlingen aus Oberschlesien und Ostpreußen völlig überfüllt war, seien alle veröffentlichten Zahlen der Toten, so Historiker, vage Schätzungen. Neuere Angaben nennen 25.000, doch gäbe es Hinweise, dass es auch 30.000 Tote gewesen sein könnten.

Vor **50 Jahren**, am 27. Mai 1971, traf es **Radevormwald** (Bergisches Land) mit einem äußerst tragischen Eisenbahnunglück. Eine Abschlussklasse war auf der Heimfahrt von einem Schulausflug und saß in einem Vt 95, als im Bahnhof Dahleura ein Güterzug mit einer 211 nicht anhielt, sondern durchfuhr und kurz darauf mit dem Schienenbus zusammenstieß! Die traurige „Bilanz“: **46 Tote**, davon 41 Schulkinder! Da der Kreuzungsbahnhof keine Ausfahrtsignale hatte, musste der Fahrdisponent das Haltesignal mit der „Kelle“ geben. Nach einem Filmbericht sei nicht geklärt worden, ob in dem „Befehlsstab“ statt der **roten Scheibe** gar die grüne Scheibe gezeigt wurde. Siehe „Kasten“ am Schluss des Beitrags!

29. März – ein „guter Tag“ für Schiff und Schiene

Der einige Tage zuvor im Suezkanal auf Grund gelaufene riesige Containerfrachter „Ever Given“ konnte freigeschleppt werden! Die offenbar auch in dem Kanal spürbare Flut (durch den Vollmond am Tag zuvor) sei den Schleppern wirkungsvoll zu Hilfe gekommen! Die Auflösung des „Schiffsstaues“ von angeblich über 350 Frachtern werde einige Tage dauern! Der Havarist selbst wurde auch im Mai noch von der Kanalgesellschaft festgehalten – Streit

zum Ausgleich von Regressansprüchen! Erst Mitte Juli, mit ca. **4-monatiger Verspätung**, sei der Containerfrachter schlussendlich doch noch in Rotterdam eingelaufen! Und die „gute“ oder auch „weniger gute“ Nachricht für das System Schiene: Unter der Überschrift **An der Katastrophe vorbeigerast** berichtete die Augsburger Allgemeine über ein Gerichtsurteil des Landgerichts Wiesbaden vom 29. März, in welchem ein geistig „verwirrt“ und vielfach vorbestrafter 52-Jähriger zu einer saftigen Gefängnisstrafe von knapp zehn Jahren wegen versuchten Mordes verurteilt wurde, weil er in 2020 an der ICE-Schnellfahrstrecke Frankfurt – Köln hunderte von Oberbauschrauben gelöst hatte. Die Attacke auf das Gleis scheint so „heftig“ gewesen zu sein, dass ICE-Lokführer den „unruhigen“ Lauf der Triebzüge bemerkten und sofort gemeldet hatten. Die Zeitungsüberschrift steht zu Recht! Das Eisenbahnunglück von Eschede ist noch in unser aller Erinnerung!

Weiter mit „Jahr der Eisenbahn 2021“

Im März-Heft des EK leisterte (kein Druckfehler!) sich ein „Eisenbahn-Experte“ einen langen Beitrag, der die Freunde aller Museums-Dampfloks mit großer Wahrscheinlichkeit auf „die Palme“ gebracht haben könnte! Wem ging da nicht „der Hut hoch“, als der (fast) „weltfremde“ Verfasser im letzten Absatz mit der Überschrift „Eisenbahn in Deutschland ohne fossile Energie“ allen Ernstes meinte, auch die paar Tonnen Kohle der Brockenloks wie auch die des „Rasenden Rolands“ heftig kritisieren zu müssen! Ohne zu berücksichtigen, dass die Flotte der Straßen-Oldtimer mit **H-Nummer** nunmehr die ½ Million erreicht habe! Fehlte eigentlich nur noch, dass der Herr auch die paar tausend Kilo Kohle verteuerte, welche der Modell-dampf in einem Jahr verfeuert!

Anfangs war daran gedacht, den Vorstellungen des Herrn mit „stichhaltigen“ Argumenten zu entgegen. Als dann in der zweiten Juli-Hälfte die Katastrophen-Hochwasser in NRW und Rheinland-Pfalz und später auch im östlichen Alpenraum eine **Spur der Verwüstung** hinterließen und „unplötzlich“ die Begriffe **Klimawandel** und **Klimaneutralität** in den Strudel des Wahlkampfes gerieten, für deren Diskussion dieser Jahresbericht absolut nicht die passende Plattform ist, sahen wir uns veranlasst, jedes Argumentieren schlicht und einfach **sein zu lassen!** Siehe Hinweise bei „Zillertalbahn“ auf die Forschungen zu „Wasserstoff!“ Und dann kam **EK-Heft 6** für Juni 2021! In diesem Heft beklagte sich der Hauptgesellschafter der für „Klasse“ organisierte Reisen bekannte **IGE-Hersbruck** Armin Götz in einem sehr ausführlichen Beitrag mit der Überschrift **„Am Scheideweg – Wie DB-Netz Schienenverkehr verhindert!“** Der Frust des privaten EVU muss so groß gewesen sein, dass die IGE eine E-Lok der Reihe 185 mit einer auffallenden Folienreklame versehen ließ und unübersehbar an allen vier Lokseiten die Parole prangte: **Hör das Signal, Berlin!**

Erfreuliches aus Meiningen

Die hinlänglich bekannte **Chiemseebahn-Dampfloks** hat einen neuen Kessel aus Meiningen bekommen! Mitte März verlangte die Eigentümerfirma Fessler aus Prien Probefahrten auf den Gleisen der Harzer Schmalspurbahnen bis zur Station Hasserode, die gemäß einer Pressemeldung zur



*Das gab es zuvor sicher noch nie: eine waschechte **bayerische „Flachland-Lok“** (Krauss 1887) mit Namen **Laura** auf HSB-Gleisen in Wernigerode. (Foto: HSB Dirk Bahnsen)*

Zufriedenheit aller Beteiligten verlaufen seien! Danke an die Geschäftsleitung der **HSB** für die Übermittlung des obenstehenden Fotos! Gleichzeitig wünschen wir dem Löklein ein heftiges „Glück auf“ für viele Jahre erfolgreiche und unfallfreie Fahrten an den Gestaden des „Bayerischen Meeres“!

Nochmals – „Wechselbad der Gefühle“

Anfang April 2021 brachten die österreichischen **TrackNews** eine Meldung, dass die „höchste Eisenbahnbrücke der Welt“, die derzeit in **Indien** gebaut werde, wahrscheinlich schon im nächsten Jahr in Betrieb gehen könnte! Für den Transport der Baumaterialien über die tiefe Schlucht hatte eine Südtiroler Spezialfirma eine spezielle Transport-Seilbahn installiert. Recherchen ergaben, dass diese Seilbahnfirma **nicht** mit der ebenfalls in Südtirol beheimateten Seilbahnfirma identisch ist, die offenbar in verschiedener Hinsicht mit dem Seilbahnunglück vom Pfingstsonntag auf dem **Mattarone** bei Stresa (mit 14 Toten) in Verbindung stand.

Parallel zu dieser erfreulichen Meldung berichteten Tageszeitungen, dass „in Indien im Zuge der Corona-Pandemie **die Luft** (auf den Intensivstationen) am Ausgehen sei!“ Die Pandemie hatte angesichts von bis zu 400.000 Infizierten **täglich** das Gesundheitssystem zum Kollabieren gebracht, so dass weltweit um Hilfeleistung gebeten wurde. Am gleichen Tag war ein Zeitungsfoto zu sehen, auf dem hunderte halbnackter Männer dicht gedrängt und ohne jeden Schutz zu sehen waren, die ein „rituelles Bad“ im Ganges nahmen! Wie ernst man einige tausend Kilometer weiter westlich die Bedrohung durch Corona einstuft, wurde sichtbar, als von den Verantwortlichen in Mekka für den traditionellen „Haddsch“ der Moslems um deren größtes Heiligtum, die Kaaba, zu dem alljährlich zigtausende von Pilgern eine anstrengende Reise auf sich nehmen, kategorisch auf eine ganz kleine Menschenmenge zusammengestrichen wurde! Auch der für die Katholiken nicht unwichtige Petersplatz in Rom blieb in 2021 zum zweiten Mal an Ostern so gut wie **Menschen-leer!**

Wir erlauben uns, an den Einsturz der **Morandi-Brücke** in Genua im August 2018 zu erinnern! In den ersten Mai-Tagen dieses Jahres 2021 stürzte in **Mexiko-Stadt** eine Hochbahn-Brücke ein, just in dem Augenblick, als ein Zug darüberfuhr! Sowohl in Genua wie nun auch in Mexiko sei

„im Nachhinein“ der schlechte Unterhalt der Betonbrücke als Ursache festgestellt worden! Vielleicht erinnern sich Leser an einen Slogan, der uns vor Jahren an allen möglichen Stellen ins Auge sprang: „Beton – es kommt drauf an, was man daraus macht!“

Noch zwei „gute Meldungen“ zum „Jahr der Schiene“

In GB-Heft 2/2021 berichtete das Eisenbahnmuseum Bahnpark Augsburg, dass mit dem Aufsetzen des Kessels auf das restaurierte Fahrwerk der Südbahn-Lok 17c Nr. 415 die optische Restaukrierung (fast) als abgeschlossen betrachtet werden konnte. Mit der Neulackierung von Lok und Tender und dem Anbringen neu gefertigter Schilder und Ziffern kann das Museum nicht nur auf das älteste Exponat (Baujahr 1897) verweisen, sondern die Lok ist nun die „dritte“ in der Augsburger Loksammlung, die auf eine aufregende Odyssee verweisen kann!

Nicht viel weniger ungewöhnlich ist die Vita des zweiten Exponats! Der „Gläserne Zug“ – alias Et 491! Der während des Zweiten Weltkriegs „eingemauerte“ und somit unversehrt gebliebene Triebwagen stieß bei Einfahrt in den Bahnhof Garmisch-Partenkirchen am 12. Dezember 1995 mit einer „unrechtmäßig“ ausfahrenden ÖBB-E-Lok frontal zusammen, wobei eine Stirnfront samt Fahrzeugrahmen und Drehgestell so massiv beschädigt wurden, dass entgegen ersten Ankündigungen eine Reparatur nicht mehr vertretbar war. Nach zehn Jahren fand der Triebwagen-Torso 2005 Aufnahme in Augsburg und konnte durch einen Freundeskreis und die „BSW-Gruppe 491“ nun so hergerichtet werden, dass Museumsbesucher auch dieses „einmalige“ Exponat besichtigen können.

Triebwagen der Murtalbahn entgleist und stürzt in den Fluss

Regen, Regen und nochmals Regen! Die Natur „revanchierte“ sich nach Jahren mit großer Trockenheit in diesem Sommer in vielen Regionen mit (fast) zu viel Nässe und Unwettern, in denen starke Stürme für weitere Schäden sorgten. In der Nacht zum 9. Juli tobte so ein Unwetter auch über der Region um den Oberlauf der Mur, die ihre Wasser im salzburgischen Lungau sammelt und in südöstlicher Richtung fließt. Beim Aufprall auf einen umgestürzten Baum entgleiste der führende Triebwagen einer dreiteiligen Garnitur und stürzte in den Fluss. Im Zug mit Fahrtrichtung Endstation Tamsweg hätten ca. 50 Schulkinder gesessen, die an diesem Tag ihre Abschlusszeugnisse erhalten sollten. Die Kinder halfen sich unter Anleitung des unverletzt gebliebenen Triebwagenführers gegenseitig beim Ausstieg, was erst möglich wurde, als mit Nothämmern Scheiben eingeschlagen wurden.

Da die Bahnstrecke auf der einen Seite vom Fluss und auf der anderen Seite von einem bewaldeten Hang begrenzt wird, bedeutete es eine große Herausforderung für die Hilfskräfte, den Triebwagen zu bergen. Am 7. August begann die Bergung mit zwei Kränen, davon ein Raupenkran von 600 Tonnen Gewicht. Es bedurfte deshalb eines so schweren Krans, da, wie Aufnahmen erkennen lassen, dieser mit einem 100 Meter langen schweren Ausleger ausgerüstet werden musste, um den Havaristen aus rund

70 Metern Entfernung von einem auf der anderen Flussseite hergerichteten Standplatz bergen zu können. Um einen tragfähigen und sicheren Standplatz für die zwei Kräne zu schaffen, mussten über die nahe Landesstraße rund 2000 Tonnen Kies antransportiert werden. Der 18 Meter lange Triebwagen wurde mittels eines Straßentiefladers in die SLB-Werkstatt nach Murau transportiert.

Schrecken ohne Ende

Bei den verheerenden Juli-Hochwassern wurden im Ahrtal rund 20 Kilometer Bahnstrecke schwer bis völlig zerstört. Auf dieser Strecke quert die Bahn nicht weniger als zehnmal das Flüsschen. Sieben Brücken „gingen den Bach runter!“ Noch weit schwerer wiegt der Totalverlust vieler Häuser und die hohe Zahl von 180 Toten.

Und vom 16. auf den 17. August wurde die Pinzgauer Lokalbahn (Zell am See – Mittersill) erneut von einem Unwetter betroffen. Es sind genau sechzehn Jahre her, dass die Talschaft und auch ihre Bahn schon einmal von so einem Katastrophenereignis heimgesucht wurde. Auch diesmal rissen ungeheure Wassermassen fast bis zur Fensterunterkante zugeschüttet. Die 2007 vom Land Salzburg übernommene Schmalspurbahn wurde unter Regie der Salzburger Lokalbahn zu einem mustergültigen Verkehrsträger (mit GPS-gestützter Leit- und Sicherungstechnik) in dieser stark vom Tourismus geprägten Region ausgebaut!

Angesichts dieser immensen Schäden und dem menschlichen Leid sei nur eine kleine „Randnotiz“ erlaubt, dass bei Stürmen und den Hochwassern dieses Sommers auch umgestürzte Bäume und einige Meter überflutete Gartenbahngleise für Arbeit, Kosten und ausgefallene Veranstaltungen gesorgt haben.

Das „Rabenschwarz“ nimmt kein Ende

Am 4. August stieß der „Alex“ auf seiner Fahrt von München nach Prag kurz hinter der bayerisch-tschechischen Grenze auf einer eingleisigen Strecke mit einem CD-Triebwagen frontal zusammen. Die Lok des „Alex“ wurde ab Grenze von einem tschechischen Lokführer übernommen, der, so erste Stellungnahmen, angeblich weder eine Langsamfahrstelle noch „Halt zeigende“ Signale beachtet habe. Er und der Kollege im Triebwagen und eine Reisende fanden bei dem Zusammenstoß den Tod. Dass beim Neubau heutiger Lokomotiven angeblich viel Aufwand in eine „sichere Knautschzone“ investiert werde, lässt an dieser Aussage zweifeln, denn die angeblich aus „verstärktem Faserwerkstoff“ hergestellte Front des „Euro-Runners ER 20“ wurde total zerstört! Daher ein ausdrückliches „Bravo“ an Herrn Bundespräsident Steinmeier! Er reiste am 25. August mit der Bahn von Berlin zu einem Staatsbesuch nach Prag! Kürzeste Fahrzeit laut Plan: 4 Stunden und 20 Minuten!

Letzter Zug in die Freiheit

Vor 60 Jahren, am 13. August 1961, trieb das DDR-System mit dem Bau der „Berliner Mauer“ das „Einsperren seiner Bürger“ auf die Spitze! Noch Wochen zuvor sei von

Partei- und Staatschef Walter Ulbricht auf konkretes Befragen von Journalisten verkündet worden, „dass niemand in unsrer Republik plant, eine Mauer zu errichten!“ **Siehe „Wünsdorf“** am Schluss des Beitrags „Bild der Verwüstung“ in diesem Heft!

Vier Monate später, in den Abendstunden des 5. Dezember 1961, gelang dem 28-jährigen Lokführer Harry Deterling und seinem Heizer samt ihren Familien und Freunden mit einem von der **78 079** geführten Personenzug eine spektakuläre Flucht! Die aber nicht, wie viele Meldungen damals glauben machten, von **Ost- nach West-Berlin**, sondern **aus der an West-Berlin angrenzenden DDR** und ohne jeden „Mauerdurchbruch“ über die Fernbahngleise der Hamburg-Berliner-Bahn erfolgte! Nach einem beim Bundesarchiv erhaltenen „Stasi-Protokoll“ war der Abgangsbahnhof des P-Zugs **Oranienburg** (im Norden von Berlin) und sollte in dem an West-Berlin angrenzenden Bahnhof **Albrechtshof** enden. Und hier „begann“ die eigentliche Flucht, indem der Zug in Albrechtshof gegen ein „Halt zeigendes“ Ausfahrtsignal auf der noch offen gehaltenen Fernbahnstrecke bis Spandau-West weiterfuhr!

Da der Lokführer annehmen musste, dass das nicht eingeweihte Zugbegleitpersonal die „Flucht“ durch Ziehen der Notbremse zu verhindern suchen würde, hatte er noch vor der „planmäßigen Endstation“ eine Bremsstörung vorgegeben und aus allen Wagen durch Ziehen der bekannten Ringhähne den kompletten Zug „entlüftet“. Durch das „Mithelfen“ des Zugführers bei diesem Vorgang geriet dieser laut besagtem Stasi-Protokoll zeitweise als „Fluchthelfer“ in den Fokus der Ermittler! Da von da an der

Acht-Wagenzug **ungebremst war**, musste der Lokführer nach Erreichen von Westberliner Gebiet den Zug nur mit der Zusatzbremse zum Stehen bringen. Dass bei diesem „Durchbruch“ entgegen der Befürchtungen **kein Schuss fiel**, wird zwei Fakten zugeschrieben: Es herrschte Dunkelheit und um diese Uhrzeit sei die planmäßige Durchfahrt eines D-Zugs aus Hamburg erwartet worden! Fast „selbstredend“, dass nach dem Vorfall hier und an allen Strecken umgehend Vorkehrungen getroffen wurden, dass keine solche „Zug-Fluchten“ mehr möglich wurden. Was beispielsweise so weit ging, dass am Grenzbahnhof Probstzella das Einstellen einer Fahrstraße gegen Westen vom Platz der Grenzsicherungstruppen abhängig gemacht wurde!

Nach dem Wiki seien rund 5.000 Fluchtversuche auf verschiedene Arten (z.B. Tunnel, Heißluftballon oder im Schlauchboot über die Ostsee) gelungen. Aber in einem Denkmal wird an die 140 „Armen“ erinnert, die bei Fluchtversuchen allein im Raum Berlin durch Kugeln ihrer Landsleute zu Tode kamen. Ein Name sei hier stellvertretend für all‘ die anderen Opfer erwähnt – **Peter Fechter (18 Jahre)!**

Wir wechseln vom Vorbild zum Modell Mit Modell-Knalteffekt ins neue Jahr

Um die Jahreswende erhielten wir Kenntnis von zwei „klassen“ Modellbauten! Nach einigen Bau-Jahren konnte John Phielix (NL) seine 5-Zoll-BR 95 erstmals mit Erfolg anheizen. Nach dem in 2021 geplanten Lackieren kann sich die Szene auf eine richtige **Wucht-Brumme** gefasst machen!



Als Grundlage für die stilisierte gezeichnete Karte diente eine Landkarte eines Berliner Verlags im Maßstab 1:300.000, die „nach der Wende“ gekauft wurde. In der nicht datierten Karte ist die nach der Zugflucht erfolgte Streckenunterbrechung bei Spandau-West unschwer auszumachen.



„Holland“ stand wie das UK für viele Jahre bei 5 Zoll – für aufgeständertes Gleis! Aus Leek (bei Groningen) kommt die Nachricht, dass der aufgeständerte Rundkurs der Vergangenheit angehört und bis 2022 eine völlig neu konzipierte „Gartenbahn“ die Besucher erwartet! Die noch unlackierte 95er während des ersten Anheizens. (Foto: J. Phielix)



Das 1:10-Modell der N&W-J 611 „wagte“ sich an die Öffentlichkeit! Zwei wuchtige „Ami-Brocken“ aus dem Hause Hess: links die noch nicht lackierte J 611 und daneben die seit Längerem fertige Y 6 nach Vorbild der N & W. (Foto: Markus Baum)

Und der „zweite Knaller“: Klaus und Christian Hess wagten zum ersten Mal, Fotos ihrer im Bau befindlichen US-amerikanischen Stromlinienloks der Gattung **J (Nr. 611)** mit der Achsfolge 2'D2' der Norfolk & Western Railway zu präsentieren. Der zur Lok gehörende 6-achsige Tender wird sicher noch ein Jahr zäher und intensiver Modellarbeit erfordern. Die hervorragend erledigten Blecharbeiten der Stromlinienverkleidung verraten gute Pläne und ein erfahrenes Arbeiten. Bei einem „Insider-Treffen“ in Oberursel am ersten Septemberwochenende war „Jungfernfahrt!“ Auch die neue V 80 von Wolfgang Rudolph glänzte in Oberursel! Sie hatte es schon auf die Titelseite von GB-Heft 3/2021 gebracht.

Als Reaktion auf die ausgefallene Nürnberger Spielwarenmesse ...

... berichtete der EK in seinem März-Heft auf immerhin 40 Seiten aus einer Umfrage bei potenziellen Ausstellern zu deren Planungen oder schon realisierten Neuheiten. Was uns staunen machte, wir aber aus Prinzip nicht kommentieren: dass von den angeschriebenen **200 Adressen** vierzig **nicht reagiert hatten!**

Eine 120 Jahre alte „Modell-Lady“ kehrt auf die Schienen zurück

Ohne viel „Aufgebens“ konnte Freddy Landenberger (Katzensee-Bahn) im April aus England ein 9½-Zoll-Lokmodell erwerben, das, so die „Story“, von einem bislang völlig unbekannten Meister mit Namen Edwin Howard Jaques vor **120 Jahren** gebaut wurde. Die 2 B-gekuppelte Lok habe laut O.S. Nock bei den North Eastern Railways den Spitznamen **Schienenfresser** gehabt. Die Lok (mit Innentriebwerk) sei zum Zeitpunkt der Indienstellung die „schwerste 2 B“ gewesen. Was an dem Modell besonders erstaunt, dass Dr. Walter Strauß, dem bekanntlich beste Beziehungen zur Dampfmodell-Szene nach England nachgesagt wurden, weder dieses Modell noch den Namen des Erbauers erwähnt! Dank Kupferkessel und offenbar guter Verwahrung konnte die Neuerwerbung sofort angeheizt werden und zeige erstaunlich gute Laufeigenschaften!



Auf dem europäischen Festland (nicht in UK) scheint die „Katzensee-Bahn“ eine der ganz wenigen, wenn nicht gar die einzige Gartenbahn der Spurweite von 9½ Zoll = 241 mm zu sein. Die Gesichter der 3. Generation Landenberger „verraten“ mit Recht etwas Stolz und Freude über die Neuerwerbung! (Foto: H.P. Landenberger)

Das staatliche Eisenbahnmuseum Shildon verwahre eine „klasse“ restaurierte Originalloks, die dort als **M1** bezeichnet wird.

Zimmermann (Öhringen) bleibt, und OS-Live-Steam-Modelle schließt

In den ersten Juni-Tagen verbreitete eine regionale Zeitung, dass die E. Zimmermann GmbH in Öhringen ihre Zulieferlinie für die Automobilindustrie an ein Tochterunternehmen eines weltweit agierenden Konzerns mit Schwerpunkt **Automobil** verkauft habe. Der Sohn des Firmengründers Rolf Zimmermann werde die Sparte „Gartenbahn“ in den ursprünglich genutzten Räumen weiterführen! Was die Freunde stabiler Gartenbahn-Fahrzeuge sicher freuen dürfte, denn das Fernbleiben bei den letzten Hallendampftreffen in Friedrichshafen wurde da und dort als „kein gutes Signal“ gewertet! Und – **OS!** Die Ankündigung der japanischen Firma vom 20. Mai 2020 scheint nur wenigen „Insidern“ bekannt geworden zu sein. Denn schon damals meldete der nicht unbekannte Hersteller präzise gebauter Dampflok-Modelle, dass man zum **31. März 2021** die Sparte „Live-Steam-Modelle“ aufgeben werde! Als Grund für den Rückzug wurden die „schwindende Nachfrage“ in einem stagnierenden Markt genannt. Beim Hallendampftreffen 2000 in Sinsheim gab es einen Dauertest für eine O.S.-„Montain“, der mit wechselnden Mannschaften über 24 Stunden ging und bei dem das Modell trotz unpassender Kohle dennoch durchhielt! Ob der „Rekord“ für einen Eintrag im Guinness-Buch der Rekorde reichte, konnte nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden. Der Sektor Modell-Flugzeugmotoren unter dem Label **OS-Engines** werde weiterhin gepflegt.

Zweimal „60 Jahre Gartenbahn“ in der Schweiz

Der Dampfmodell-Club der Schweiz (DMC) und die Katzenseebahn der Familie Landenberger konnten in diesem



Zwei bemerkenswerte Aufnahmen aus der Frühzeit des DMC in Langwiesen bei Schaffhausen (Repro zweier Fotos von Bruno Hilpert aus GB-Heft 2/97).

Jahr ihren 60. Geburtstag feiern! Der Dampfmodell-Club feierte das Jubiläum nach den „neuen Freiräumen aus der Pandemie“ Mitte Juni auf der Anlage in Zürich-Tüffenwies, und die Landenbergs hatten zu ihrem „Fescht“ am ersten September-Weekend geladen.

Während der DMC seinen „Start“ mit einem aufgeständerten 5-Zoll-Kreis in einem Garten bei Langwiesen (Nähe Schaffhausen) wagte und beim Jubiläum noch drei Gründungsmitglieder ehren konnte, ist der Beginn der **Katzenseebahn** untrennbar mit dem Senior der Familie Kurt Landenberger verbunden. Für die von ihm gewählte Spurweite von anfangs 240 mm, später 9½ Zoll, könne die „Schwingel-Bahn“ im Freizeitpark Melide (Luganer See) als Ideengeber gesehen werden. Der Lieferant der „Freilandtauglichen“ Modelle hatte einen Maßstab von 1:6 = 239 mm verwendet. Das andere „Vorbild“, die Brüder-Brast-Bahn, erschien in mehrerlei Hinsicht als „zu groß!“ Der „Umstieg“



Aus den frühen Tagen der Katzensee-Bahn mit dem Begründer Kurt Landenberger (Repro aus GB-Heft 2/98).

auf die englischen 9½ Zoll = 241,3 mm habe nur eine minimale Korrektur speziell der Weichen nach sich gezogen. Wir übermitteln mit diesen Zeilen beiden „Jubilären“ **unsere besten Wünsche** auf weiterhin viele gute und erfolgreiche Jahrzehnte!

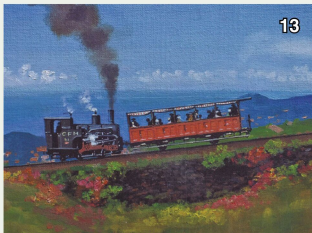
Zahnradbahn auf der Insel Madeira Wer hätte das für möglich gehalten?

Das Juli-Blatt des „Peter-König-Eisenbahnbilder-Kalenders“ von 2021 zeigte eine Zahnradlok der CFM (Abkürzung für Caminho de Ferro do Monte), die von 1893 bis 1942 vom Talbahnhof bei Funchal auf die Terreiro da Luta in Betrieb war. Laut Wiki überwand die ca. 4 km lange meterspurige Zahnradstrecke (Riggenbach-Zahnstange) dabei einen Höhenunterschied von über 800 Metern. Die Bahn verfügte über fünf Zahnradloks, wovon vier von der ME Esslingen stammten, und die auf dem Kalenderblatt gemalte Nr. 5 sei von der SLM Winterthur gebaut worden. Das Wohlwollen und die Beliebtheit bei Einheimischen und Touristen wurden mehrmals erheblich gestört! 1919 habe es eine Kesselexplosion (mit vier Toten und mehreren Verletzten) gegeben, und 1932 wird von einer folgenschweren **Entgleisung** berichtet. Selbst diese „grüne Insel“ im Atlantik, die schon weit vor dem Bahnbau und auch heute noch zu Portugal gehört(e), wurde vom Zweiten Weltkrieg betroffen, als die Touristen (vornehmlich aus England) ausblieben, so dass der Bahnbetrieb aufgegeben und die Gleisanlagen noch 1943 abgebrochen wurden.

Auf „Umwegen“ ließ sich im Web ein Hinweis finden, dass ein „steiles“ Straßenstück, das auf der ehemaligen Bahntrasse angelegt wurde, eine Steigung von 240 Promille habe. Danke an den Künstler, der uns auch diesmal den Abdruck erlaubt hat und dabei berichtet, dass nach fast 70 Jahren seit Einstellung des Betriebs am Platz der ehemaligen Bergstation noch zwei Wasserkranne stünden!

Insider-Dampfen trotz „vierter Covid-Welle“

Trotz vierter „Corona-Welle“ wagten Sindelfingen und Oberursel, in „kleinem Rahmen“ an die Treffen früherer



Zu Berg fahrende Zahnradlokomotive auf Blüten-buntem Bahndamm mit Ozean-Fernsicht! „Es war einmal!“ Repro nach Peter König.

Jahre anzuknüpfen. Ein dickes Lob an die „Mutigen“, die sich getrauten und kamen und unter „Insider-Bedingungen“ Bekanntes und Neues zeigen konnten. Während das Sindelfinger Wochenende durch Regen getrübt wurde, zeigte sich Petrus beim Treffen am Taunusrand von seiner „besten Seite“!

Totentafel

Im hohen Alter von nicht ganz 88 Jahren verstarb am 15. August Werner Schmidt aus Friedberg-Wulfertshausen. Langjährigen Lesern unserer Zeitschrift dürften seine detailreichen und perfekt illustrierten Bauberichte zu seinen 5-Zoll-Fahrzeugen in guter Erinnerung sein. Wie nicht wenige unserer Gilde scheint auch der Verstorbene irgendwann einmal die Lust verspürt zu haben, nach der bis-

herigen Baugröße H0 mit 1:11 der Realität des Vorbilds noch ein Stück näherzukommen. Derweil war auch er von beruflicher Seite mit Eisenbahn in keiner Weise „vorbelastet“! Es wird einen Grund gehabt haben, weshalb er in der Firma unter **Tornado-Schmidt** bestens bekannt gewesen sei!

Was in keinem seiner zahlreichen Bauberichte publik wurde, war seine zweite Leidenschaft, die **Malerei**! In einem örtlichen Malerzirkel hatte er es zu Ansehen und Beachtung gebracht, und in mehreren Ausstellungen waren seine bemerkenswerten Arbeiten zu sehen. Wie schwer, ja fast unfassbar muss für den so viele Jahre sehr aktiven Pensionisten das Ergebnis zweier Hand-OPs gewesen sein, die ihm jedes weitere Werkeln in seiner kleinen Kellerwerkstatt und an der Staffelei verunmöglichten? **R.I.P.** Werner.

ROT oder GRÜN

Ein Beinahe-Zusammenstoß eines Lokzugs Ende der 1940er-Jahre mit einem regulären Personenzug außerhalb der Kreuzungsstation Loppenhausen auf halbem Weg zwischen Krumbach und Mindelheim (heutige Mittelschwaben-Bahn) blieb dank der Aufmerksamkeit beider Lokführer ohne Folgen. An einen ähnlichen Vorfall Jahrzehnte später mit einer Vielzahl von Toten bei dem Zugzusammenstoß von **Dahlerau bei Radevormwald** wurde durch einen Gedenk-TV-Beitrag im Mai dieses Jahres erinnert.

Sowohl in Loppenhausen wie auch in Dahlerau wurde den Fahrdienstleitern vorgeworfen, dass sie in dem beleuchteten Befehlsstab nicht die von Hand einstellbare **rote Scheibe**, sondern die üblicherweise benutzte grüne Scheibe gezeigt hätten. Während in Loppenhausen ein Zusammenstoß verhindert wurde, ist der Zusammenstoß von Dahlerau mit dem Tod von insgesamt 41 jungen Menschen auch fünfzig Jahre danach noch nicht vergessen.

Während sich viele Freunde an die Vorderseite des Signals vielleicht noch aus eigenem Sehen erinnern können, dürfte die entscheidende Rückseite in den meisten Fällen unentdeckt geblieben sein. Nach Abschrauben dreier Schraubchen, welche die bekannte weiß-grüne Blechscheibe halten, kommt der Einstellmechanismus zum Vorschein. Der Schwergang des einfachen Mechanismus lässt darauf schließen, dass diese Dinge auch in Zeiten des „aktiven“ Gebrauchs kaum verstellt wurden und erst mit etwas „Schmackes“ verdreht werden konnten. Sowohl der heutige Schwergang wie auch die ganze ausgeglichene Mechanik lassen die zeitweise zu hörende Vermutung, der Mechanismus hätte sich „unbemerkt“ von selbst verstellt, als einen unausgeglichenen Versuch erscheinen, eine Entlastung der Betroffenen zu belegen.

Während die Strecke nach Radevormwald stillgelegt und abgebaut wurde, hatte die Bahn bei der „Mittelschwabenbahn“ für eine Modernisierung „viel Geld in die Hand genommen“. Mit einem Rechner in Mindelheim wird die 56 km lange Strecke mit nur noch drei Ausweichmöglichkeiten gesteuert und überwacht.



Der beleuchtete Befehlsstab von vorn. In dem langen Griff befanden sich die Batterien und der Druckschalter. Durch das mittlere farblose Glas konnte auch von hinten das Leuchten des Birchens kontrolliert werden.



Die Rückseite, wo der Verstellmechanismus der zwei Scheiben gut zu erkennen ist. (Fotos: S. Baum)

Leser helfen Lesern

Unter dem Motto „Leser helfen Lesern“ baten wir Sie, liebe Leserinnen und Leser, in den letzten beiden Ausgaben um Nennung Ihrer Lieferanten, mit denen Sie gute Erfahrungen gemacht haben und bei denen nach Ihrer Einschätzung das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt. Hier veröffentlichen wir nun nach Abstimmung mit den jeweiligen Lieferanten die zugesandten Adressen. Diese Liste erhebt, wie man sich leicht vorstellen kann, keinen Anspruch auf Vollständigkeit und wird fortgeführt.

17D miniature railways specialists

www.17d-ltd.co.uk

sales@17d.uk

Hersteller von Modellbahnprodukten mit einer Spurweite von 5 Zoll und 7 1/4 Zoll, Wagenteile, Räder, Puffer, Fahrwerke und Zubehör

Atelier MB AG

www.ateliermb.com

info@ateliermb.com

Gussteile, Dampfmaschinen und Zubehör

Beckert Modellbau

www.beckert-modellbau.de/

Beckert-Modellbau@t-online.de

Ätzschilder nach Kundenwunsch, Ätzteile, Gießteile, Lokomotiven und Wagen für H0, Zubehör
Ätzschilder: Erstklassige Qualität, auch nach Vorlage

Bengs Modellbau

www.bengs-modellbau.de/

info@bengs-modellbau.de

Materialbausätze zum Thema Flammenfresser, Stirlingmotor, Dampfmaschinen und Verbrennungsmotoren
Reichhaltiges Spektrum; Dampf; Verbrenner; Stirling; Flammenfresser

blickpunkt: harhaus

www.harhaus.de

blickpunkt-harhaus@freenet.de
Schiffsmodell-Baupläne

Dampfmodellbau Reppingen

www.reppingen.de/

reppingen@t-online.de

Bausätze und Fertigmodelle von Echtdampfmodellen, Reparatur- und Tuningservice

Dampfshop CH

www.dampfshop.ch/

dampfshop@sunrise.ch

Wileco Dampfmaschinen/Eisenbahnen und Zubehör, Überkleider, Armaturen, Bausätze, Werkzeug und Zubehör

dmc Bauplan Service & Shop

Gisela Carsten

www.dampf-modellbau.de

kontakt@dampfmodellbauer.de

Baupläne

Eberhard Zimmermann GmbH

www.e-zimmermann.de

info@e-zimmermann.de

Differentialgehäuse, Kurbelwellenlagerdeckel

Firma Heck + Sevdic GbR

www.heck-sevdic-gbr.de/

heck-sevdic@gmx.de

Halbzeug-Sortiment: Aluminium, Messing, Bronze, Rotguss, Edelstahl und Kunststoffe; individuelle Zuschnitte
Kleinmengen werden meistens sofort erledigt, schnelle Lieferung, preislich in Ordnung

Frantos GmbH & Co. KG

Der Online-Schrauben-Profi

www.frantos.com

shop@frantos.com

Schrauben, Muttern, Gewindestangen und Werkzeuge
Umfangreiches Sortiment

GMB-Modellbau

www.gmb-modellbau.de/

petergeyer@online.de

Wasserstrahlschneiden, Laserschneiden, Befestigungselemente, CNC-Fräsen, CNC-Drehen, 5-Zoll-Eisenbahn

H. Ehrle Gartenbahnen

www.gartenbahn-ehrle.de/

helmut.ehrle@gartenbahn-ehrle.de

Lokomotiv- und Waggonbausätze, Lokrevisionen, Edelstahlkessel, Zubehör für Dampfmodellbau

Handelsagentur Baxmeier

www.xxl-maschinen.de

kontakt@baxmeier.de

Blechbearbeitung, Werkzeugmaschinen, Werkstattreinigungs-

Hepako Spezialguss GmbH

<http://hepako-giesserei.de/>

info@hepako-giesserei.de

Guss von Einzelstücken und Kleinserien in Aluminium, Eisen und Bronze, Anfertigung von Modellbauteilen

Imech AG

www.dampfmodellbau.ch/

info@dampfmodellbau.ch

Öler, CNC-Drehen und Dampfmodellbau

Industriebedarf Grafe e.K.

www.grafe-shop.de/

info@industriebedarf-grafe.de

Wellendichtringe, Keilriemen, O-Ringe, Wälzlager, Normteile. Verkauf auch in kleinen Mengen

IR-Dichtungstechnik, Salaske und Bierau GbR

www.ir-dichtungstechnik.de/gewerbe

info@ir-dichtungstechnik.de

O-Ringe, Produkte Dichtungstechnik, Kugellager uvm. auch kleine Mengen oder Sonderanfertigungen

Jahn-Kunststoffe GmbH & Co.KG

www.jahn-kunststoffe.de

info@jahn-kunststoffe.de

Kleinteile24

www.kleinteile24.de
info@kleinteile24.de
Stahl, Aluminium, Messing, Edelstahl, Kunststoffe und Schrauben

KM1 Modellbau

www.km-1.de
info@km-1.de
Lokomotiven und Waggonen für Spur 5 und 7

Kugellager-Shop Bianca Zürrdorf

www.kugellagershopberlin.de/
info@kugellagershopberlin.de
werkzeugkoenigin@aol.com
Kugellager, O-Ringe

Live Steam Service

www.livesteamservice.de/
gartenbahnen@livesteamservice.com
Lokomotiven, Wagen, Lokbausätze
Guss- u. Laserteile, Armaturen, Zubehör, 4QD-Steuerung
Reichhaltiges Angebot für Dampfmodellbauer

Loss Feinguss

www.loss-feinguss.de/
kontakt@loss-feinguss.de
Präzisions-Gussteile

Mädler

www.maedler.de
info@maedler.de
Zahnräder, Zahnriemen, Zahnriemenscheiben, Spannbuchsen

mam modellbau GmbH

www.mam-modellbau.de/
info@mam-modellbau.de
Dampfmodelllokomotiven für Spur 3, 5 und 7 und Dampftraktoren nach englischem Vorbild

Maschinenbau Feld GmbH

www.feld-eitorf.de/
info@feld-eitorf.de
Bleche, (Laser-)Zuschnitte, Abkantungen

Thomas Heider – Minischrauben.com

www.minischrauben.com
info@minischrauben.com
Kleine Schrauben und Werkzeuge für Modellbau & Feinmechanik; Linsenkopfschrauben zum Befestigen von Z- und N-Schienen

Modell- und Feinwerktechnik Knupfer

www.knupfer.info/shop/
modell@knupfer.info
Kleinteile für den Metallmodellbau, feinste Modellverschraubungen, Nieten, Schrauben, Beschläge

Modellbahnwerkstatt

Klaus Decker
www.modellbahnwerkstatt-decker.de/
info@modellbahnwerkstatt-decker.de
Echtdampfbausätze Spur I/II und größer, Reparaturen, Lackierung, Linierung, Beschriftung

Modellbau MaLu

<https://modellbau-malu.de/>
info@modellbau-malu.de
Lokomotiven, Wagen, Bauteile und Gleismaterial

Optimum Maschinen Germany GmbH

www.optimum-maschinen.de
info@optimum-maschinen.de
Bohrmaschinen, Blechscheren, Maschinen zur Metallbearbeitung, 3D-Druck, Messgeräte

Regner Dampftechnik

www.regner-dampftechnik.com/
regner-dampftechnik@t-online.de
Dampf- und Eisenbahntechnik, „Neptun“, Teflonkolben, Dampfventile

Schaffer Modellbau

www.modellschaffer.ch/
admin@modellschaffer.ch
Heißbluftmotoren, Materialsätze, Baupläne

Sonderlote – Online-Shop für Löttechnik Ralf Tschöpe

www.sonderlote.de/
kontakt@sonderlote.de
Löttechnik und Sonderlote, Verkauf auch in kleinen Mengen

Gütte Feinwerktechnik

www.stirlingshop.de/
info@stirlingshop.de
Stirling-Fertigmodell und Bausätze, Dampfmaschinen, Ersatzteile und Zubehör

Wilesco

www.wilesco-shop.de/
info@wilesco.de
Hersteller von Modelldampfmaschinen, Antriebsmodellen, Riemenscheiben, Antriebsspiralen, Lagerböcke, Aggregate, Kessel

Wilms Metallmarkt

www.wilmsmetall.de/
mail@wilmsmetall.de
Metallmarkt, Lochbleche, Stangen, Profile, Bleche aus Messing, Kupfer, Rotguss, Bronze, Aluminium, Stahl, Edelstahl

WiWa Mosaik OHG Markus Wimmer

www.wiwa-mosaik.de
www.mosaikladen.de
info@mosaikladen.de
Mosaik, Steinzeugplättchen

WSR Wilhelm Schlechtriem e.K.

www.schlechtriem.de
info@schlechtriem.de
Rohrwalzen für den Kessel-, Apparate- und Rohrleitungsbau, Rohrsägewerkzeuge und Zubehör

Anzeigen

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!!

www.LiveSteamService.com

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

eMail: gartenbahnen@livesteamservice.com

GARTEN BAHNEN





Foto: Thomas Bräunig

Modell im Maßstab 1:11 der ersten Neubaudiesellok der Deutschen Bundesbahn aus dem Jahre 1951. Gebaut von Wolfgang Rudolph.

TERMINE

Bitte informieren Sie sich aufgrund der aktuellen gültigen Corona-Richtlinien, ob Veranstaltungen bzw. Fahrtage stattfinden

Stand Oktober 2021 – ohne Gewähr

PLZ 00000 – 09999

Minibahnclub Dresden e.V.; SMV 154, Jägerstraße 40, 01099 Dresden. Info: Stephan Aulhorn, Tel.: +49(0)176/96370242, Gruppe Gartenbahn, E-Mail: gartenbahn@minibahnclub-dresden.de, Internet: www.minibahnclub-dresden.de; Facebook: www.facebook.com/Minibahnclub/ 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 Kesselspeisung steht gefiltertes Regenwasser (dh <2) zur Verfügung. Rückfragen & Anmeldung bei: Norbert Steinemer, Eichenstraße 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 Freitag am Lokschuppen im Ahnepark informieren! Fahrtzeit regulär 14.00 bis 18.00 Uhr. Der Dampfbahnclub im Internet: www.db-cvclmar.de

PLZ 40000 – 49999

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

Dampf-Bahn-Club Sprockhövel; Anlage: Sprockhövel-Haßlinghausen, Am Beermannshaus 16, gegenüber dem Bistro „Am der Köhlenbahn“ am Rad- und Wanderweg. Spur 5 und 7, ca. 600 m, Mind.-Radius 14 m, Anlage im Aufbau. Öffentliche Fahrtage an jedem 3. Sonntag der Monate April bis September. Gastfahrer sind willkommen, für das leibliche Wohl ist gesorgt. Hydraulische Hubhöhe 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 Kleinförst 277 (nahe Strand am Unterbacher See), Spur 5 und 7, ca. 1100 m, Mind.-Radius 10,5 m, Steigung an der Bergstrecke 2%. Info: J. Korth, Tel.: +49(0)174/3957876, E-Mail: mbc-duesseldorf@web.de, Internet: http://www.mbc-duesseldorf.de

PLZ 50000 – 59999

MCC Rhein-Lahn e.V.; Abteilung Gartenbahn, Sportplatz Am Viktoria-brenn, 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.mcc-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 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 HO 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-Littfetal. Die HO-Anlage im Bahnhof ist ebenfalls in Betrieb. Für Speisen und Getränke ist natürlich gesorgt. Eintritt frei! Veranstalter: Eisenbahnfreunde Littfetal e.V., Ermsdorfstr. 102 a, 57223 Kreuztal, Tel.: +49(0)2732/25961

Dampfbahn Leverkusen; Anlage in Leverkusen-Wiesdorf im Stadtpark. Spur 5 und 7, Mind.-Radius: 11,5 m, Anlage zz. 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 Echtdampfmotoren 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 Bornstraße 200 in 50321 Brühl. Wir freuen uns auf Euer Kommen. Homepage: www.emb-bruehl.com

PLZ 60000 – 69999

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

ESV Bischofsheim; Am Schindberg 23, 65474 Bischofsheim, Homepage: www.esv-grossbach.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 Eisenbahnen und Eisenbahngeschichte, Personenbefördernde Gartenbahnen und Anlagen verschiedener Bauformen. Unsere Züge sind mit Dampf,

Benzin und Strom unterwegs. Auf dem Hügel drehen die LGB-Züge der Spur III ihre Runden. Auf dem weitläufigen Gelände kann auf Entdeckungstour zu unseren historischen Exponaten aus der Eisenbahngeschichte gegangen werden. Eisenbahnfreunde Bad Schönbörn – Bad Mingsolsheim. Homepage: www.eisenbahn-freunde-bad-schoenborn.de
Die Eisenbahn-Freunde Bad Schönbörn freuen sich auf Ihren Besuch!

MEC-Balingen: Modell-Eisenbahn-Club Balingen, Vereinsanlie in Bisingen, Bahnhofstraße 27. Alle Veranstaltungen mit Bewirtung und mit Betrieb auf der Truckmodellbau-Anlage. Gastfahrer sind immer herzlich willkommen. Homepage: www.mec-balingen.de, E-Mail: mec.balingen@gmx.de. Alle Veranstaltungen finden auf dem Vereinsgelände des Modelleisenbahnclubs Balingen statt.

Dampfbahnfreunde Ötisheim: Reguläre Fahrten 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: michaelsa28@live.com

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

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

Dampfbahnfreunde Karlsruhe e.V.; Personenbefördernde Gartenbahn-anlage in Spur 3,5" und 5"; Petergraben, Stadtteil Bulach, 76135 Karlsruhe. Homepage: www.dampfbahnfreunde.com
Fahrbetrieb von 10.00–17.00 Uhr. Bei extremer Witterung oder höherer Gewalt können Fahrten 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
Fahrt ist jeden 1. Sonntag im Monat von 10.00–17.00 Uhr von Mai bis Oktober. Gast-Lokfahrer, Straßendampfmotoren und andere Dampfmaschinenmodelle sind jederzeit willkommen! Homepage: <http://dbf-friedrichsruhe.de>, Information: info@dbf-friedrichsruhe.de

PLZ 80000 – 89999

Modell-Parkisenbahn Salzachtal e.V. Burghausen; Termine und Infos unserer mobilen Gleisanlage unter E-Mail: Modellparkisenbahn-burghausen@Gmail.com und Google-Homepage: parkisenbahn-salzachtal.e.v

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

Parkbahn Neutötting e.V.; Kontakt: www.parkbahn-neuotting.de

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

Die Bockerbahn e.V.; Bis auf Weiteres sind aufgrund der Corona-Situation alle Publikumsfahrten abgesagt. Aktuelles gibt es auf unserer Homepage. Anfragen an: Benno Vogl, Tel. +49(0)8809/163030, Fax: +49(0)8809/922540, E-Mail: benno.vogl@diebockerbahn.de oder Alfred Büschel Tel. +49(0)8802/8285. Homepage: www.diebockerbahn.de, E-Mail: info@diebockerbahn.de. Bockerbahn an der Tiefstollenhalle/Bergbaumuseum in 82380 Preßben.

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

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

IGS- Interessengemeinschaft Sontheim – Abteilung Eisenbahn; Personenbefördernde Gartenbahn in 5" mit einer Gleislänge von 400 m. Adresse: Jakob-Häfeleweg 23, 89567 Sontheim. GPS-Position: 48°33' 13,8" N, 10°17' 10,1" E
Fahrttag 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 – Parkisenbahn Froschgrün e. V.;

Anlage: Parkisenbahn Froschgrün/Naila, Homepage: www.parkisenbahn-naila.de, E-Mail: info@parkisenbahn-naila.de. Spur: 5 Zoll, Strecke: 1.192 m, davon 1.000 m Fahnstrecke (zweigleisig). Kontakt: 1. Vorsitzender: Stephan Kneip, Sonnenstr. 7, 95119 Naila, Tel. +49(0)9282/39363, E-Mail: kneip@parkisenbahn-naila.de. Schriftführer Hans-Jürgen Frank, Blumenstr. 28, 95119 Naila, Tel. +49(0)9282/8004, Fax +49(0)9282/8039, frank@parkisenbahn-naila.de
Fahrsaison 2021 vom 16.05. bis 03.10. – jeden Sonntag bei schönem Wetter von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr. Dampfstatistik jeweils am 3. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr voraussichtlich in der Gaststätte Froschgrün, Froschgrüner Str. 14, 95119 Naila (kann sich aber noch kurzfristig ändern). Ansprechpartner: Stephan Kneip, Sonnenstr. 7, 95119 Naila, Tel. +49(0)9282/39363, E-Mail: info@parkisenbahn-naila.de

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 Fahrttages auf der 5"-Anlage möglich. Bitte bei Unsicherheit unter obiger Nummer den aktuellen Stand erfragen. 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

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

Liliput-Dampfeisenbahn Mobilrail; CH8645 Jona, Tel: +41(0)77/4402487, Internet: www.mobilrail.ch. Die Liliput-Dampfeisenbahn Mobilrail mit mobilen Gleisen mit Spur 7¼ Zoll fährt zu Festen, Anlässen und Jubiläen in der Schweiz mit bis zu 3 Zügen mit 2 Dampf- und einer Elektrolokomotive.

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

Swiss Vapeur Parc; CH 1897 Le Bouveret
Streckenlänge: 1500 m, Spurweite: 5" und 7¼". Öffnungszeiten und Auskünfte: Telefon: +49(0)24 481 44 10; Fax: +49(0)24 481 54 70, Homepage: www.swissvapeur.ch, E-Mail: info@swissvapeur.ch

GBST Gartenbahn Staufien; Holzgasse „Buechrüti“, CH-5603 Staufien
Streckenlänge 1235 m, Spurweite 5" und 7¼". Öffentliche Fahrten (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-Feldbahnanlage mit Diesellokomotiv und Dampflok. Informationen bei der Familie Schär, Gartenstrasse 8, CH 8552 Felben-Weilhausen oder Telefon +41(0)52 770 13 30

Parkbahn Königseiden (PBKF); CH 5210 Windisch
Streckenlänge: 500 m, Spurweite: 5" und 7¼". Homepage: www.pbkf.ch, E-Mail: info@dmdb.ch. Gastfahrer werden gebeten, bis eine Woche vor dem Fahrttag 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.

Verein Liliputbahn Chärnsmatt; Rollstuhlgängige Gartenbahn auf über 1 km Gleis.
Fahrbetrieb April–Oktober jeweils Mi/Sa 14.00–18.00 Uhr, So/Feiertage 11.00–18.00 Uhr, nur bei trockenem Wetter; Info-Tel. +41(0)41 280 34 oder Webcam auf www.liliputbahn-chaernsmatt.ch

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

Dampf Bahn Club Graz: Gartenbahn im Park des LKH Graz Süd-West, Standort Süd Wagner-Jauregg-Platz 1, 8053 Graz. Die aktuellen Fahrtrage sowie die Kontaktdaten finden Sie auf unserer 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 Obralin-Minibahn: Obralin-Minibahn, 7¼-Zoll-Parkbahn im Obra-Kinderland, Bahnhofstraße 18, A 4872 Neukirchen an der Vöckla. Die Fahrtrage und Kontaktdaten findet man auf der Homepage www.obralin-minibahn.at

TSSCHECHIEN

Parkelsenbahn 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 (Clubhaus)

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.mvt-wente.nl. E-Mail: info@mvtwente.nl

Stoomgroep Zuid – Vereinsanlege Breda: Tisch-Anlage für Spur 1, einen geständerten 3,5/75-Rundkurs und eine ebenerdige 5“und 7¼“-Anlage. Gastfahrer sind willkommen. Aktuelle Informationen, Anreisepan und Kontakt: www.stoomgroepzuid.nl

DÄNEMARK

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

ITALIEN

Erlebnisbahnhof Naturns in Südtirol: Gartenbahn mit Dampf- und Dieselloks in 7¼ Zoll, Fuß- und Hebeltraine. Ausstellungen zur Rätischen Bahn, Laaser Marmorbahn und Brenner Basistunnel sowie jeden Sonntag ein anderer Eisenbahnfilm. Adresse: I 39025 Naturns, Staben 34a. E-Mail: info@eisenbahn.it, Homepage: www.eisenbahn.it. Öffnungszeiten 2021: Vom 2. Mai bis 31. Oktober, jeden Sonntag von 14.00 bis 18.00 Uhr.

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

Anzeigen

ZUKUNFT SCHON HEUTE  **Made in Germany**

WABECO Dreh-, Bohr- und Fräsmaschinen

**Fräsmaschinen
ab 2.599,00 €**

**Drehmaschinen
ab 2.599,00 €**



WABECO

MASCHINENMANUFAKTUR seit 1885

Walter Blombach GmbH

+49 2191 597-0

info@wabeco-remscheid.de

www.wabeco-remscheid.de

WB

1885



WSR
Werkzeugfabrik

**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 973333
info@schlechtriem.de

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.

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

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.

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.

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

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: _____

Die Gebühr für das Jahresabonnement / Geschenkabonnement zahle ich:

☐ nach Rechnungserhalt

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

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

gültig bis: _____ Prüzfziffer: ____

- ☐ 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 _____

Der Betrag in Höhe von _____ EUR wird bezahlt:

☐ nach Rechnungserhalt

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

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

gültig bis: _____ Prüzfziffer: ____

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: _____ Prüzfziffer: ____

DER SCHNEEBESEN

RUDOLF ERTELD

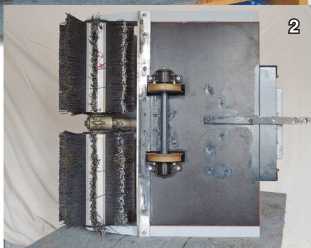


Vor der Erprobung: der Schneebesen

„Geh spielen!“, sagte meine Frau nach dem Frühstück am 7. Januar. Sie weiß ja, dass ich vor fünf Jahren eine Schneeräum-Maschine gebaut habe, und gestern hat es den ganzen Tag geschneit. Zwischen fünf und zehn Zentimeter hoch liegt auf der Strecke der Schnee. Gut, wenn man eine Frau hat mit Verständnis für meine verrückten Ideen.

Wer schon einmal mit einem Schneeschlepper eine größere Fläche geräumt hat, der weiß um das Gewicht des Pappschnees, der obendrein auch noch an der Schaufel kleben bleibt. Eine Eisenbahnstrecke mit 70 cm breitem Lichtraumprofil mit einem Schneepflug freizuschieben, ist ein Ding der Unmöglichkeit, auch wenn es auf schön gestellten Bildern gut aussieht.

Schneefräsen arbeiten etwas anders. Über ein flaches Räumschild wird der Schnee in die Maschinerie hineingehoben, zerkleinert, Luft beigemischt und der Brei, kräftig beschleunigt durch einen (oder zwei) Auswurfkamin(e), rechts oder links von der Strecke hingeworfen. Das schwierigste Teil an so einer Maschine ist das Schleuderrad. Es genügt eben nicht, ein Winkleisen in möglichst rasante



Von unten gut zu sehen: die Besenwalzen, das Getriebe, die Fahrachse und das Kuppelleisen

Umdrehungen zu versetzen – gesehen beispielsweise auf der Waldeisenbahn Muskau –, es muss Luft beigemischt werden, sonst pappt alles wieder zusammen. Viele Schneefräsen habe ich angeschaut und bin zu der Erkenntnis gekommen: So eine Konstruktion kann ich nicht. Schon gar nicht für ein verkleinertes Modell, sei es 1:3 oder 1:13.



Erste Erprobung noch ohne Führerhaus, aber mit Benzinmotor

Doch das Schneeräumen von Modelleisenbahn-Gleisen ist noch vertrackter: Der Schnee soll ja nicht nur bis Schienenoberkante geräumt werden, sondern noch etwas tiefer, damit der Schnee nicht an den Spurkränzen anpappt und von unten die Fahrzeuge verkleistert.

So etwas geht nur mit einem Besen, dessen Borsten sich der Gleisform anpassen können. Ein rotierender Besen, ein Vorbaubesen, der nach vorn kehrt, das wäre es doch.

Zufällig kann ich so ein Teil kaufen, mit Benzinmotor und einem Getriebe, das zwei Besenwalzen antreibt. Die viel zu lange Antriebswelle kürzen, den Motor auf eine Holzplatte montieren und hinter der Besenwalze eine Laufachse montieren, das ist schnell gemacht.

Mit der Kuppelstange hinten stützt sich der Apparat auf der Kupplung der Schiebelok ab. Die Höhenverstellbarkeit der Besenwalze wird durch eine Verstell-Möglichkeit an der Kuppelstange erreicht.

Der erste Versuch im Schnee jedoch gibt ein Fiasko: Der eiskalte Motor springt nicht an.

In der Werkstatt liegt noch eine elektrische Seilwinde (auch unnütz, wer hat schon immer einen dicken Akku dabei?), mit deren Motor lässt sich der Besen antreiben. Ein Führerhaus mit Plexiglas-Fenstern und ein Schutzblech werden auch noch angebaut. Die noch fehlenden Teile (zwei Kühlluftklappen, Planen über die seitlichen Werkzeugkästen, die hintere Doppeltür, Griffstangen und ein Herstellerschild) kann ich ja nach erfolgreicher Erprobung immer noch anbringen.

Und heute endlich mal ordentlich Schnee!

Jetzt will ich ausprobieren, ob der Akkustrom auf der Lok für den Besen mitreicht, ob der für 12 Volt gekaufte Motor mit 24 Volt laufen kann und ob der Besen auch ohne Schrägstellung der Besenwalze den Schnee zur Seite räumt.

Seit heute weiß ich: Es funktioniert! Zweimal fahren, und die Strecke ist geräumt. Nur vor dem Schuppentor muss ich immer noch von Hand räumen ...



Räumeinsatz am 7. Januar 2021, als Schiebelok eine Jung ZL 130 (modifiziert)





Fertig geräumt



Nach dem Einsatz ist vor dem Putzen (und Fertigbauen)

Nachtrag

Am 17. Januar hat es noch einmal geschneit und es schneit noch, als ich am Morgen das Schuppentor öffne und mit dem Schneebesen zum Räumen fahre. Mittlerweile sind die Werkzeugkästen mit Planen ausgestattet und der Motorraum hat seitliche Lüftungskappen. Jetzt fehlen nur noch die Hecktüren (Motorraum/Einstieg) und ein Batteriekasten für zwei Monozellen, dann kann die orange Rundumkennleuchte endlich blinken.

Neben dem Gleis haben sich mittlerweile fast 25 cm hohe Schneewälle gebildet. Da wären Seitenklappen schön, damit könnte ich den Schnee etwas zur Seite drücken. Aber das kann ich ja nächstes Jahr erproben.



Fotos: 1 – 3 und 9: Rudolf Erteld
Fotos: 4 – 8, 10 und 11: Susanne Erteld

Räumeinsatz am 17. Januar 2021

Anzeige



HOLZAPFEL Dampfmaschinen

Das bekannte Fachgeschäft – Ihr Spezialist

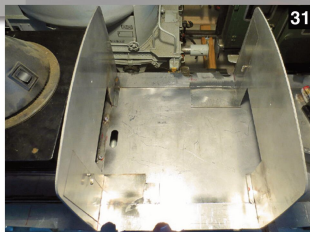
Besuchen Sie uns im Laden Samstag 09:00 bis 13:00 Uhr oder online

www.holzapfeldampf.ch



Die V 80

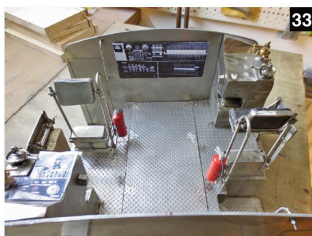
Eine Lok ohne Ecken und Kanten – Teil 2

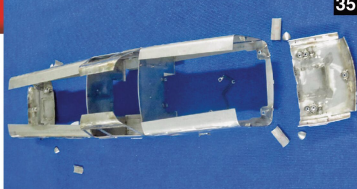


Teil 1 erschien in *GARTENBAHNEN* 03/2021

Die Führerstände

Das Führerhaus wird nach vorne und hinten durch Querwände begrenzt. In ihnen befinden sich die Türen zu den Vorbauten (Bild 31). Im Inneren des Führerhauses gelangte man über zwei Stufen zu den Führerständen (Bild 32). Für jede Fahrtrichtung war ein eigenes Fahrpult vorhanden. Die Sitzflächen ließen sich herunterklappen, damit der Triebfahrzeugführer beim Rangieren näher an das Seitenfenster herantreten konnte. Die Rückenlehnen konnten umgeklappt werden und dienten als Schreib-

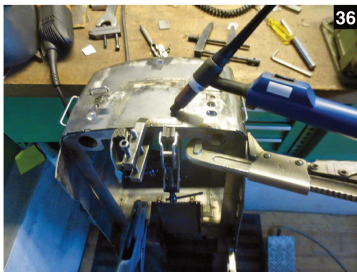



34

35

unterlage. Am Treppengeländer war der Feuerlöscher installiert. Links am Fahrpult fand der Aschenbecher seinen Platz. An der einen Wand befand sich die Schalttafel, die andere trug das Handbremsrad (Bild 33). Nachdem auch das Führerhaus komplettiert war, konnte der Zusammenbau der Komponenten erfolgen.

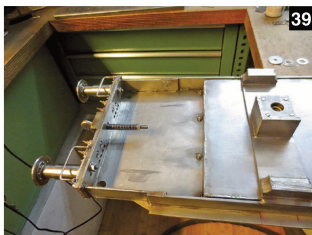
Der Zusammenbau

Begonnen wurde mit den Querwänden. Sie wurden auf den Gehäuserahmen geschweißt. Danach folgten die Seitenwände (Bild 34). Die Eckrundungen wurden mit den Stirwandblechen verbunden und deren Breite den Seitenwänden angepasst (Bild 35). Nachdem auch dies erfolgt war, wurden auch sie an den Gehäuserahmen angeschweißt (Bild 36). Nachdem auch die zweite Front angebracht war, war das Gehäuse rundherum geschlossen. Die zahlreichen Schweißnähte rund um die Lok führten allerdings auch zu einem Verzug. Das Gehäuse lag nur an drei Punkten auf. Um diesen Schönheitsfehler zu beheben, wurde das Gehäuse mit einem Ende auf die Fräsmaschine gespannt und das andere Ende mittels einem langen Hebel so lange verdreht, bis es wieder gerade stand (Bild 37). Nun lag das Gehäuse eben auf, hatte aber noch eine Bananenform. Um auch dieses zu beseitigen, wurde auf der zu langen Außenseite von außen, auf der kurzen Seite von innen nachgewärmt, bis sich das Gehäuse wieder gerade gestreckt hatte. Wegen der bootsförmigen Seitenkontur war es nicht leicht, diese minimalen Längenänderungen zu vermessen. Aber nach einigen Wärmedurchgängen waren die Seiten wieder gleich lang. Diese Affinität zu einem U-Boot brachte meinem Modell auch den Spitznamen „Das Boot“ ein (Bild 38).


36

37

38



39



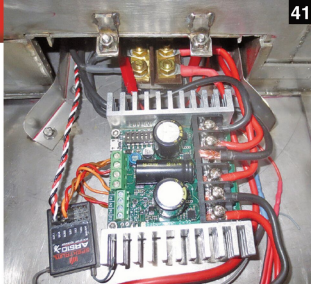
40

Bodenplatte Teil 2

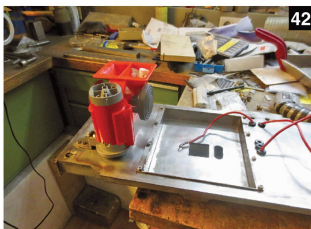
Nachdem nun die Gehäuselänge bestimmt war, konnten an der Bodenplatte die Pufferbohlen befestigt und die Lücke im Langträger geschlossen werden (Bild 39). Unterhalb der Pufferbohle wurde die Frontschürze mit dem Bahnräumer angebracht (Bild 40).

Die Fahrzeugelektrik

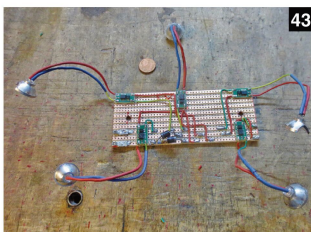
Der größte Teil der Elektrik passte in den Tunnel unter dem Führerhaus. Als Fahrregler wählte ich den Typ Sabertooth 2x32 der Firma Dimension Engineering. Es ist ein Dualregler für 32 Ampere mit minimalen Abmessungen. Eigentlich ist er gedacht für die Steuerung von Kettenfahrzeugen, deshalb Dual. Ich steuere mit jeder Hälfte ein Drehgestell, aber beide synchron. Über einen USB-Mini Anschluss auf der Platine lässt er sich konfigurieren (Bild 41). Dieser Regler reagiert direkt auf die Impulse der Fernsteuerung und benötigt kein weiteres Zwischenmodul. Der Fahrstrom wird zu Anschlusspunkten im Drehgestell geleitet, die sich nahe dem Drehpunkt durch einen Schlitz in der Akkuwanne erreichen lassen (Bild 42). Die LEDs der Beleuchtung werden durch einzelne Konstantstromquellen von Conrad gespeist. Sie begrenzen den Lichtstrom auf 20 mA. Man könnte die LEDs gleicher Farbe auch in Reihe schalten, aber in der Parallelschaltung finde ich etwaige Fehler schneller und es fällt im Zweifel nur eine Lampe aus. Die Beleuchtungselektronik wurde auf einer Platine an der Innenseite der Stirnwand zusammengefasst (Bild 43). Die Verbindung von der Bodenplatte zu dem abnehmbaren Gehäuse geschieht über federnde Kontaktstifte (Bild 44).



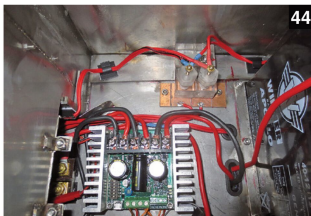
41



42



43



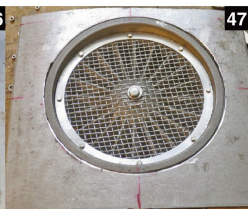
44



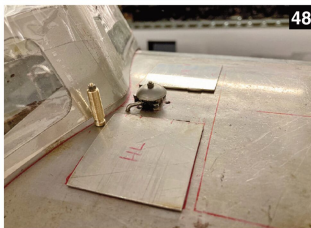
45



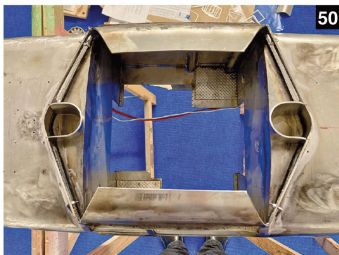
46



47



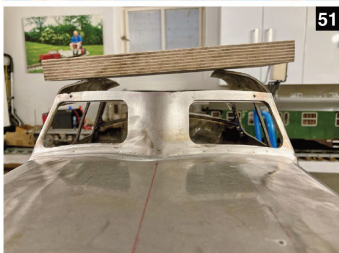
48



50



49



51

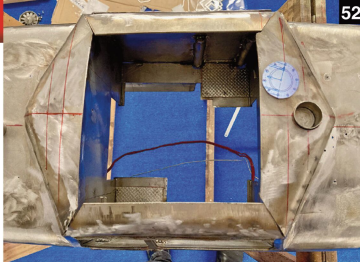
Gehäuse Teil 2

Nachdem die Eckrundungen neben den Pufferbohlen angebracht waren, konnten auch die Rangiertritte darunter montiert werden (Bild 45). Im Motorvorbau über den drei Lüfteröffnungen befindet sich der große Ventilator. Mein Kollege hat ihn gezeichnet, gedruckt und ihn im Wachs-ausschmelzverfahren in Edelstahl gießen lassen (Bild 46).

Verdeckt durch ein Maschendrahtgitter sieht man nur noch wenig davon (Bild 47).

Nach dem Einbau des Ventilators ging es mit den Deckplatten auf den Vorbauten weiter. Sie wurden mit Pfeifen und Lötwerk bestückt (Bild 48). Anschließend konnten auch die Frontfenster auf die Hauben gesetzt und mit den Ecken der Führerhausseitenwände verbunden werden (Bild 49). Hinter den Frontnasen fanden die Auspuffverkleidungen ihren Platz (Bild 50). Nun erfolgte die Abrundung über den Frontfenstern zum Dach hin. Dabei stellte sich heraus, dass die Seitenwölbung zu hoch war und tiefergelegt werden musste (Bild 51). Nachdem die Hö-

52



hen angeglichen waren, konnte das Loch für den Auspuff festgelegt und gebohrt werden (Bild 52). Das Auspuffrohr tritt leicht schräg aus dem Dach heraus und wird von einem Kragen umgeben (Bild 53). Die Dachdreiecke wurden über die Frontfenster geschweißt, es blieb nur noch eine rechteckige Dachöffnung frei (Bild 54). Sie wurde durch eine Blechplatte verschlossen, die erst in einer Richtung gewalzt und in der Querrichtung thermisch gewölbt wurde (Bild 55). Durch diese Öffnung

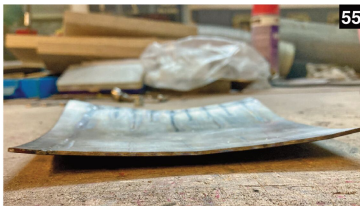
54



53



55



56



57





58

Fotos: Wolfgang Rudolph

wurde beim Original das Getriebe ein- und ausgebaut. Bevor das Dach geschlossen wurde, erhielten noch die Fahrpläne ihre Schalter (Bild 56). Den Abschluss bildeten die Lüftungskappen auf dem Dach und die Kranhaken (Bild 57). Im ersten Teil dieses Berichtes konnten wir noch keine Fotos der lackierten Lok präsentieren. Stattdessen gab es als Ausgleich eine gerenderte Visualisierung der 3D-Zeichnung. In dieser Ausgabe präsentiert sich nun die vollständig fertiggestellte Lokomotive auf dem Posterbild in der Heftmitte.



59

3D-Zeichnung: Kristian Walach

Zahlen und Fakten

Bauzeit:	2 Jahre und 2 Monate
Lokgewicht:	88 kg
Material:	Edelstahlblech VA 1.4301
Antrieb:	4 Tatzlagerantriebe 24 V; 130 W
3D-Zeichensystem:	Fusion 360
Quelle:	Die Baureihe V 80, EK-Verlag
Papierzeichnung:	H.-D. Hettler, Waldesch

Bedanken möchte ich mich bei Fritzle Siebenrock für seine profunden Kenntnisse des Originals und bei Kristian Walach, sowohl für seine Zeichenkünste, als auch seine konstruktiven Lösungen.

Anzeige

Sammeleinband für **GARTENBAHNEN**

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

Ihre Vorteile:

- Zeitschriften müssen nicht gelocht werden.
- Keine Beschädigung der Hefte.
- Übersichtliches Aufbewahren von 3 Jahrgängen (12 Ausgaben).
- Problemloses Durchblättern der Zeitschrift.
- Entnahme der Hefte jederzeit möglich.

Zusätzliche Metallstäbchen können nachbestellt werden.



Best.-Nr. 209
Preis € 9,80 [D]

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

Milchwagen –



Für Fracht mit ganz kurzer Haltbarkeit

Die nicht gerade oft fotografierte ex-LAG-Lok 98 1801 rangiert in Buchloe im März 1959 einen bayer. Milchwagen. Trotz Bahnhofsnähe hatten die „Karwendel-Milchwerke“ nie einen Gleisanschluss. (Foto: Dr. Rolf Brüning)

Als ich im „Corona-Jahr“ daranging, einen **bayerischen Milchwagen** als 5-Zoll-Modell zu bauen, war ich noch längst nicht „dahintergekommen“, was die an den Wagen angebrachte „Verfügung“ **Nur für den Versand von frischer Milch nach Münchner Bahnhöfen** eigentlich zu bedeuten hatte! Es bedurfte einiger Recherchen, bis klar war, dass die weißlackierten Wagen trotz der kritischen Fracht keine Kühlwagen, sondern im Grund genommen nur eine besondere Art von Stückgutwagen waren, in welchen auf relativ kurzen Strecken Frischmilch in Kannen nach München transportiert wurde.

Liest man bei „Carstens“ in seinem Band 2 – Sonderbauarten (Lit. Nr. 4), welche Bedingungen an „echte“ Kühlwagen schon von den Länderbahnen und dann von der DRB gestellt wurden, geht dem Leser irgendwann einmal „das Licht auf“, dass man womöglich die Lieferkette als Ganzes womöglich noch gar nicht in voller Breite „durchschaut“ haben könnte.

Als Anfang des 20. Jahrhunderts in den bayerischen Großstädten München und Nürnberg erkennbar wurde, dass die bäuerlichen Betriebe des nahen Umlands die Frischmilchversorgung der Städte nicht mehr allein gewährleisten konnten und die Einzugsgebiete um einiges vergrößert werden mussten, stand nur die Bahn als verlässliches Transportmittel zur Verfügung! Die Straße und die wenigen neuen und noch sehr unzuverlässigen Lastwägelchen boten für einen stabilen und raschen Transport über größere Entfernungen noch keine verlässliche Basis.

Wir sehen das auch am Transport der ebenfalls rasch verderblichen Beeren und Früchte aus den süd- und norddeutschen Anbaubereichen, für welche die „gewöhnlichen“ G-Wagen offenbar „gerade noch“ ausreichten mussten. Anders bei **Bier und Seefischen**, für deren Transport

über größere Distanzen und damit längere Zeiten spezielle „Kühlwagen“ schon sehr zeitig entwickelt worden waren. Apropos „Kühlwagen“: Der ab 1953 gebaute Ganzstahl-Kühlwagen der DB der Gattung **Tmms 50 (Ihs.377)** habe lt. „Güterwagen-Archiv 2“ Isolierungen an Wänden und Decken mit einer Stärke von 250 mm gehabt! Selbst die Böden seien mit 160 mm starkem Isoliermaterial versehen gewesen. Schon etwas grotesk, dass man „frische Milch“ für eine mehrstündige „Reise“ bei kalter und warmer Witterung „hundsgewöhnliche“ G-Wagen zumutete, deren ganzer „Wärmeschutz“ in weißlackierten Waggonseiten und Frischluftschlitzen bestand!

Wahrscheinlich hat fast jeder der Leser im Laufe seines Lebens mit (mangelhafter) Frische von Milch irgendwann einmal Bekanntschaft gemacht, weil das schmackhafte, gesunde Nahrungsmittel durch eine (leichte) Überalterung oder falsche Lagerung **sauer geworden** war! Ohne jede Kühlung bestünde, so Molkereifachleute, das Risiko, dass die „Verfallszeit“ von kuhwarmer Milch gerade mal **vier Stunden** betrage!

Warum hatte die Bayerische Staatsbahn mit Indienststellung dieser „Spezialwagen“ die Verfügung **„Nur für Versand von frischer Milch nach Münchner Bahnhöfen“** erlassen? Anfänglich hatte ich beabsichtigt, alle die Bahnhöfe „ausgraben“ zu müssen, die da einmal beim Milchversand nach München eine mehr oder weniger große Rolle gespielt haben könnten. Nach vergeblichen Anfragen bei Archiven, wo man Konkretes vermuten möchte, geriet ich an einen zehn Jahre alten EJ-Beitrag, den der Berufseisenbahner und Autor Christian Gerech unter dem Titel **„Milch für Großstädte“** gut recherchiert und bebildert in 2010 publiziert hatte.

Schon Jahre zuvor, 1994, brachte der EK-Verlag das von einem Autoren-Team unter Wolfgang D. Richter hervor-

gend gemachte Buch **150 Jahre Schienenfahrzeuge aus Nürnberg** auf den Markt. In einem Kapitel „Wärmeschutzwagen, Bier- und Kühlwagen“ gingen die Autoren auch auf die Milchwagen ein, die bekanntlich nicht zur Kategorie „Kühlwagen“ gerechnet wurden. Viele Jahre später hat der Güterwagenspezialist Stefan Carstens diese Wagen in einem zweiten Band „Gedechte Wagen – Band 1.1“ erstaunlich genau „unter die Lupe“ genommen. Und dann tauchte in einem DGEH-Buch eine Aufnahme von Dr. Rolf Brüning auf, die er im März 1959 auf dem Bahnhof Buchloe geschossen hatte: bayer. Milchwagen mit der raren BR 98 1801.

Christian Gerecht legte sich in seinem sehr akribisch recherchierten Aufsatz große Beschränkung auf, denn er beschreibt neben München und Nürnberg eigentlich nur noch die Milchtransporte nach Berlin. Während er beispielsweise die hinlänglich bekannten MOHA-Milchkesselwagen, in welchen Milch aus dem Raum Oldenburg zum Milchhof in Frankfurt-Sossenheim transportiert wurde, nicht erwähnt. Auch bei „Berlin“ suchen wir vergeblich nach dem Milchliefersystem der **C. A. Bolle AG**, die hier eine ähnliche Bekanntheit hatte wie der Leierkastenmann in Berliner Hinterhöfen. Bei der Eisenbahn-Ausstellung 1924 in (Berlin-)Sedin wurde als ganz frühe Form des BT-Verkehrs das Umladen von „Bolle-Behältern“ vom Bahnwagon auf einen Spezial-Lkw gezeigt! Zu den MOHA-Kesselwagen wird berichtet, dass die aluverschalteten Kessel eine so gute Isolierung hatten, dass während der beispiellosen „Zug-Stafette“ die Temperatur der stark heruntergekühlten Fracht zwischen Aufgabe und Ankunft angeblich nur um ein paar Celsius-Grade angestiegen sei. Die Berichte lassen uns im Unklaren, ob diese Milch für die nicht wenigen Stunden Bahnfahrt zuvor **nur tiefgekühlt** oder sogar pasteurisiert wurde.

Womit ich beim Kern meines Beitrags ankomme, in dem ich unterstelle, dass die GB-Leser weit weniger alle Namen der „Milchkannen-Stationen“ erfahren möchten, von denen aus einmal die frische Milch „nach Münchner Bahnhöfen“ geliefert wurde, sondern – die scheinbar „banale Frage“ im Vordergrund stehen könnte: „Wie war es möglich, die aus dem Münchner Umland in zwei Melkvorgängen (Morgen- und Abendmilch) gewonnene Frischmilch – ohne Kühlwagen – in attraktiver Frische und Trinkqualität in die Großstadt zu schaffen?“

Die starke Kühlung in den MOHA-Kesselwagen und eine „Eis-Nachricht“ aus Buchloe brachten des „Rätsels Lösung“: **Kühlung!** Wenn nicht im Bahnwagon, dann eben schon – zuvor! Und genau diese „Erkenntnis“ wurde mir in einer Festschrift der DLG von 1955 bestätigt! Hier schreibt ein Fachautor, dass für diese Frischmilchtransporte in die großen Städte zeitig eine **bayerische Tiefkühlverordnung** erlassen wurde! Dank Informationen aus den Unterlagen des Historischen Vereins bayerischer Genossenschaften München können wir annehmen, dass es besagte „Tiefkühlverordnung“ bereits vor 1931 gegeben haben muss. Und damit haben wir eine Erklärung, weshalb die bayerischen Milchwagen **keine Kühlwagen sein mussten!** Der Wagenentwurf ging davon aus, dass die Frischmilch durch die Wasserkühlung vor dem Bahnversand so effektiv war, dass sich dank der Luftschlitze in den Stirnwänden und bei den ersten Bauserien zusätzlichen Dachlüfter die Temperaturerhöhung der gekühlten Milch in sehr engen Grenzen halten würde.



Werkfoto eines ganz frühen „Bolle-BT“ von 1927.
(Güterwagen-Archiv 1, Transpress-Verlag, Berlin 1989)



Bei einer seiner Fototouren „erwischte“ der fleißige Eisenbahnfotograf Ernst Hoecherl zwischen München-Pasing und Buchloe einen Güterzug, in welchem ein Milchwagen zurück auf den Versandbahnhof (Buchloe) befördert wurde.



Angehts der kurzen Haltbarkeit musste die Milch (tief-)gekühlt transportiert werden. Das „tief“ steht in Klammer! Diese Art von „Milchkühler“ mit Leitungswasser musste sofort nach dem Melken eingesetzt werden, und die „Tiefkühlverordnung“ sah vor, dass eine Milchttemperatur nicht höher als 15 Grad bzw. nur **zwei Grad über der Kühlwassertemperatur** liegen durfte. (Foto: Repro mit frdl. Gen. d. Podszun-Verlags aus Dr. Lange – „Die Geschichte des Milchtransports“)



Auch wenn das Foto alles andere als „klasse“ wirkt, verdient es einen Abdruck. Wir sehen ein Bauernfuhrwerk mit Milchkannen vor dem Bahnhof „Brandstätt“ – Nebenbahn Wasserburg-Ebersberg. (Repro wie vorherige Abbildung)



Dank des Entgegenkommens des Podszun-Verlags können wir auch die Skizze eines kannertragenden Molkereiarbeiters zeigen. Es ist nicht anzunehmen, dass sich der Zeichner die üblichen 40-Liter-Kannen zum Vorbild nahm, denn das hätte der Mann wohl allein kaum geschafft. Zum Milchtransport seien auch Kannen mit weniger als 40 Litern im Einsatz gewesen.

Wie wichtig das „Tiefkühlen“ der Frischmilch war, ersehen wir in einem „Handbuch für Molkereifachleute“, in welchem – wörtlich – die „mimosenhafte“ Frischmilch in München nur „heil“ ankommen konnte, wenn sie vor dem Bahnversand **sehr stark gekühlt wurde**. Lt. Handbuch fänden die in der Milch vorhandenen Bakterien bei „Normaltemperatur“ von 37 Grad beste Bedingungen für ein rasches Wachstum, dem nur mit einer sofortigen Kühlung nach dem Melken wirksam begegnet werden konnte. Die von den „Karwendel-Werken“ Buchloe genannte Kühlung in den Milchwagen mit **Blockeis** scheint die Ausnahme gewesen zu sein, die vielleicht nur „im Notfall“ angewandt wurde.

Es war große Eile geboten

Wenn unsere Recherchen richtig sind, verfügte keiner der drei großen Münchner Milchhöfe (im Süden, Osten und Norden) über einen speziellen Gleisanschluss, so dass die Frischmilchkannen bei Ankunft auf den zwei wichtigsten „Milch-Bahnhöfen“ **Ostbahnhof** und **Eilgutbahnhof** (an der Arnulfstraße) vom Bahnwagen mittels Straßenfahrzeugen (Lkw und/oder Pferdefuhrwerk) zu den Milchhöfen bei Wärme und Kälte transportiert werden mussten. Lesen wir bei „Carstens“, welche Anforderungen sowohl bezüglich Laufwerk wie auch Isolation an „echte“ Kühlwagen gestellt wurden, bleibt uns Heutigen nur **Staunen**, dass die bayerischen Milchwagen mit einem Achsabstand von 4,50 Metern dennoch in Personenzüge eingestellt werden durften. Um sie hier freizügig einsetzen zu können, hatten die Wagen Anschlüsse zur Durchleitung von Heißdampf oder zur Zugsamenschiene der E-Heizung. Den Kursbüchern der Nachkriegszeit ist zu entnehmen, dass Personenzüge beispielsweise von Buchloe oder auch von Schliersee nach München eine Fahrzeit von rund **zwei Stunden** hatten. Sie hielten ja „an jeder Milchkanne“! Ergo hätte ohne Kühlung der reine Bahntransport bereits die Hälfte der Frische-Verfallszeit in Anspruch genommen! Trotz Kühlung war für die „Milch-Stafette“ große Eile angesagt. Nürnberg scheint da etwas besser dran gewesen

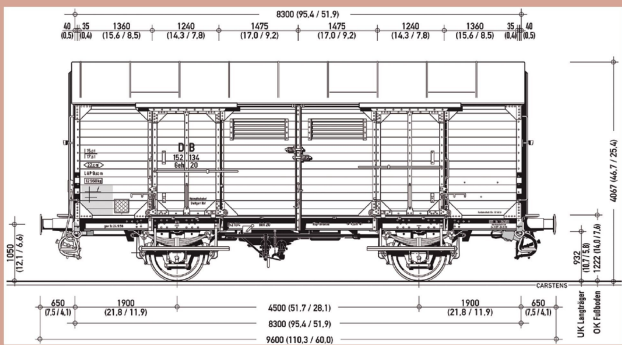
zu sein, wo der

Milchhof Gleisanschluss hatte und die Milchkannen an einer langen Rampe (sogar mittels eines Rollenförderbands) auf kürzestem Weg zur Weiterverarbeitung gelangen konnten. Dass auch in Franken die bayerischen Milchwagen eingesetzt wurden, belegen zwei Fotos: eines von besagter Rampe in Nürnberg und eines von der Wiesenttalbahn! Die „Stafette“ konnte nur funktionieren, wenn der Wagenumlauf nach und von München perfekt beachtet wurde. Sicher auch d e r Grund, weshalb auf den Waggonseiten der Verwendungshinweis „Nur zum Versand frischer Milch nach Münchner Bahnhöfen“ unübersehbar den Wagetur-nus vorgab!

Milchwerke mit Gleisanschluss

Ja, auch die gab es! Zum Beispiel in **Wasserburg am Inn**! Das bekanntlich bis Ende des 20. Jahrhunderts sogar zwei Bahnhöfe hatte. Am nicht-städtischen Bahnhof (Ortsteil Reitmehring) hatte das Milchwerk **Meggle** Gleisanschluss. Ein Foto belegt, dass man sogar eine eigene KÖ II mit Firmen-Werbung hatte. Dass die Betriebe damit nicht schlecht gefahren sind, sehen wir an einer Molkerei im niedersächsischen **Wiedenbrügge**, die, und das dürfte sicher nicht alltäglich gewesen sein, an der meterspurigen Steinhuder Meer-Bahn lag und ihre verderblichen Produkte in regelspurigen **Kühlwagen** versandte, welche die ersten Kilometer (bis Wunstorf bei Hannover) per Rollböcken zurückzulegen hatten!

Autor Gerech spricht den Organisatoren für ihre damalige logistische Meisterleistung ein dickes Lob aus – zu Recht! Obwohl erstaunlich viele der Bahn-Milchwagen in mehreren Tranchen beschafft wurden, waren sie genau betrachtet das „schwächste Glied“ und das System hätte ohne eine erstaunlich effiziente **Kühlung vor dem Transport** nicht oder nur sehr unbefriedigend funktioniert. Weil man es verbessern konnte, aber nicht mit dem „System Bahn“, wurde das ganze System „Milchtransport“ bereits in den



Skizze eines bayer. Milchwagens, der nach St. Carstens zur letzten Lieferung von MAN zählte, als diese zusammen mit Rathgeber – München nochmals einige Wagen für diesen Spezialzweck zu bauen hatten. Wenig bekannt, dass mit Aufkommen des NS-Systems nach 1933 dieses über den „Reichsnährstand“ auch die Frischmilchversorgung in den Großstädten an sich riss! (Danke an Stefan Carstens für die Überlassung der pdf-Datei mit der Skizze aus seinem „Band 1.1. Gedeckte Güterwagen“). Siehe Literaturverzeichnis!)

1960er-Jahren völlig anders organisiert. An die Stelle der Bahn-Milchwagen traten die (Straßen-)Milch-Tanker. Die Jahre ab den 1960ern brachten gerade auf dem Land eine gewaltige Umwälzung, wo nicht nur eine Vielzahl der kleinen Landmolkereien, sondern auch viele bäuerliche Betriebe aufgaben und die Abholung am Hof und die maschinelle Kühlung völlig neue Verhältnisse schufen.

Die Versorgung der Kunden war die andere Seite der Medaille, als der bis dato existierende (Tante-Emma-)Milchladen und der Milchmann schon in den 1970er-Jahren von den rasch aufkommenden Supermärkten gnadenlos verdrängt wurden. Das sehr gut recherchierte und illustrierte Buch von Dr. Lange (Lit. Nr. 1) zeigt ausführlich, wie zu „Großmutters Zeiten“ für das wertvolle Lebensmittel **Milch** die erste Phase der Transportkette hinter dem Bauernhof organisiert war.

Die unten erwähnten Fachbücher enthalten noch viel Interessantes zum Thema „Milch“, das hier nicht ausgebreitet werden kann. Ich hoffe, verehrte Leser, dass Sie in obigen Zeilen ein paar „Angelpunkte“ erkennen, die mich bewegen, auch noch diese „weiße Karre“ in unsere Güterwagenflotte aufzunehmen. Auch wenn die Milch von Onkels Schorcks Kühen nie den Weg in einen Milchwagen, womöglich sogar nach München, gefunden hat, geht von diesen Wagen eine stille Faszination aus. Auch und gerade, weil ihre einfache, nicht ganz optimale Konzeption genau zu den Jahren passt, als halt noch manches einfacher, heute würde man sagen primitiver, seinen Zweck dennoch erfüllen konnte. Weil das Bessere der Feind des Guten ist, haben unsere Altvorden da noch Jahrzehnte später vieles ändern müssen! Die zwei genannten Milchwerke in Süd- und Norddeutschland mit **Gleisanschluss** stehen als Zeugen, dass Betriebe oft über Jahrzehnte auch „gegen den Strom schwammen“! Wie in München, wo kein Milchhof über so etwas verfügte, wurden die heute agierenden Großmolkereien samt und sonders weitab von je-

dem Bahngleis aus- oder völlig neu gebaut. Schließlich ist auch die „saloppe“ Frage „**wer hat den Käse zum Bahnhof gerollt**“ keine „Erfindung“ eines Liedermachers, sondern wir haben Fotos, wo mit ganz frühen Lastwägelchen große, schwergewichtige **Käselaike** tatsächlich zur Bahn und dort in einen G-Wagen eingeladen wurden.

Das Milchwagen-Modell

Im Grunde ein G-Wagen wie x andere vor ihm, die unsere Kellerwerkstatt im Laufe der Jahre verlassen haben. Das „Besondere“ waren die Stirnseiten mit der „Schlitz-Lamellen-Nachbildung“. Anfänglich war ich davon ausgegangen, dass die Waggonbauer tatsächlich nur waagrechte Schlitzte in die Stirnwände geschnitten hatten. Scheint auch so gewesen zu sein, nur um den Schlagregen abzuhalten, wurden die Schlitzte allem Anschein nach mit Blech-Lamellen abgedeckt. Ich habe in 4 mm starke Plexiglas-Streifen mit einem 1,5-mm-Fräser Schlitzte gefräst und so versucht, die offenbar sehr kantig gebogenen Lamellen in etwa nachzubilden. Ob Sie „billiges“ Polystyrol oder teureres Plexiglas verwenden: Beide Materialien sind thermoplastisch und schmelzen bei hohen Drehzahlen der Fräser. „Runter vom Gas“ – zumindest dann, wenn man – egal aus welchen Gründen – „trocknen“ fräsen muss.

Das zweite „Problem“ waren die vier relativ schmalen Schiebetüren, die „viel Arbeit“ verursacht haben. Außer den Riegeln, mit welchen die Türen „verschlossen“ wurden, hatten die Türen zusätzlich (kleine) Riegel, mit welchen die Türen beim Be- und Entladen **offengehalten** werden konnten. Es hätte etwas wesentliches Optisches gefehlt, hätte ich die später nicht mehr erforderlichen waagerechten Griffstangen **nicht nachgebildet**! Weshalb man sie mit Abschaffung der durchgehenden Trittbretter für die „außen an den Wagen“ entlang „tornenden“ Schaffner nicht entfernt hat, bleibt, wie so manches andere – im Dunkeln!



Das Ergebnis monatelanger Bauerei „trotz Corona“: Das 1:11-Modell, das fast ausschließlich nach der erwähnten Buchskizze entstand und bis „auf Kleinigkeiten“ unter Ausschluss der Viren in der heimischen Kellerwerkstatt zustande kam. (Foto S. Baum)

Beim Fahrwerk ist ein Achslager vertikal festgelagert und das andere gefedert, wobei angesichts des kurzen Achsabstands (Original 4,50 Meter) der mögliche Federweg nur ca. 5 mm beträgt.

Das Brüning-Foto von Buchloe zeigt als Dachbeplankung zweifelsfrei Segeltuch und nicht Blech, wie es auf einigen Fotos im erwähnten Carstens-Buch zu sehen ist. Meine Frau hat einen Fundus an verbrauchten Bettlaken, die für das Bespannen noch gute Dienste tun. Bei der Beschriftung habe

ich mich bei diesem Modell für Decals entschieden. Meine Erfahrung ist, dass diese Beschriftungsmethode heute wahrscheinlich die gleiche Abriebfestigkeit hat wie Aufreibebuchstaben. Selbstredend, dass alle diese Beschriftungen nach dem Aufbringen mit einem Lack (aus der Spraydose) geschützt werden müssen. Meine anfängliche Begeisterung für eine „Reichsbahn-Beschriftung“ nach Vorlage in dem MAN-Buch gab ich auf, als ich das Brüning-Foto in der frühen DB-Zeit entdeckte. Zumal mit einer guten Lupe als Heimatbahnhof auch noch München Hof entziffert werden kann.

Danke für die Hilfe bei den Recherchen und Druckerlaubnis für Fotos bei

Stefan Beständig, München

Dr. Rolf Brüning, Bruchköbel

Christian Gerecht

Herrn Huber sen., Karwendel-Milchwerke, Buchloe

Frau Dr. Gallowsky, Historischer Verein bayer. Genossenschaften, München

Thomas Krüger, Oberrohr

Podszun-Verlag, Brilon

Ernst Ulrich, Kempten

Molkereimeister i. R. Welzmüller, Milchwerk Meggle

Gerhard Zimmermann, VGB-Verlagsgruppe Bahn FFB

Literatur

Stefan Carstens/Hans Ulrich Diener: Güterwagen – Band 2, Gedeckte Wagen – Sonderbauarten. W. Tümmels, Nürnberg 1989.

Stefan Carstens/Paul Scheller: Güterwagen Band 1.1, Gedeckte Wagen Länderbahn + DRB. Verlagsgruppe Bahn MIBA 2018.

Christian Gerecht: Milch für Großstädte. Beitrag im Eisenbahn-Journal Ausgabe 11/2010. Verlagsgruppe Bahn, Eisenbahn-Journal, Fürstentfeldbruck 2010.

Philipp Kaiß – Oberrevisor: Die genossenschaftliche Milchverwertung in Bayern, Aufsatz in der Festschrift zur 43. Wanderausstellung der DLG in München im Mai 1955.

Dr. Peter Lange: Die Geschichte des Milchtransports, Verlag Podszun-Motorbücher GmbH, Brilon 2010.

Hellmuth Niemeyer: Handbuch für Molkerei-Fachleute, Verlag Th. Mann GmbH, Hildesheim 1959.

Prof. Dr.-Ing. M. E. Schulz: Molkerei-Lexikon – Milchwirtschaft von A bis Z, Verlag Deutsche Molkerei-Zeitung, Kempten 1952.

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 30.12. für Ausgabe 1, am 01.04. für Ausgabe 2, am 01.07. für Ausgabe 3 und am 30.09. für Ausgabe 4. Wenn Anzeigentext und Zahlung nach Anzeigenschluss eingehen, erfolgt die Veröffentlichung automatisch in der nächstfolgenden Ausgabe.

Privatanzeigen in der Zeitschrift **GARTENBAHNEN**

bis 8 Zeilen kostenlos

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

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

PLZ 7...

Zu verkaufen:

ELMAG Superturn 300/90,
Vario mit Zubehör € 150,-, Abholung.
E-Mail: manfred.schultze@kabelbw.de 701

Verkaufe eine orig. Gmeinder Kleinlok

(11 t/60 PS) zum Herrichten mit orig. dazugehörigem Betriebsbuch!!! sowie orig. DB-Signalschilder und Weichenstellwerkzeuge.
Kopl.: € 6.000,- 702



Schweiz ...

Zu verkaufen:

CNC-Fräse GÖLmatic mit viel Zubehör, Weg (X/Y/Z) 500/160/400, Drehzahl 0-4500, Werkzeugkonus SK30/M12, Spindelkopfschwenkung 0°-90°, sehr guter Zustand, weitere Angaben bitte an pietro.mariotta@bluewin.ch anfragen, Verhandlungsbasis CHF 10'000.00 franko CH-6599 Robasacco

CH01

Bestellschein für die Kleinanzeigen finden Sie auf der Seite 29.

ANZEIGEN- UND REDAKTIONSSCHLUSS

GARTENBAHNEN

1/2022 ist der 27.12.2021

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

Anzeige

Mehr Freude am Betrieb Ihres Dampflokomotiv-Modells



Wilhelm Wallner

Strömungen von Dampf, Luft und Wasser in Dampflokomotiv-Modellen

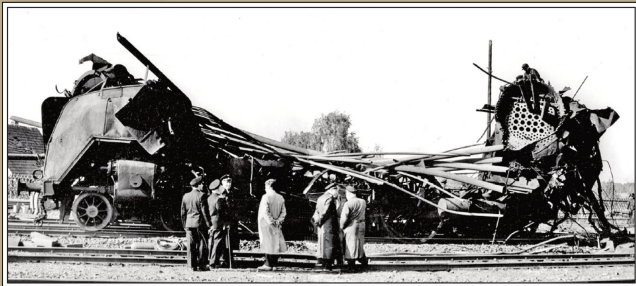
Ein Versuch, das Mysterium der Strömungsvorgänge im Dampflokomotivmodell plausibel zu machen

Strömungsvorgänge spielen für die Funktion einer Dampflokomotive, ebenso wie bei einem verkleinerten Modell, eine wesentliche Rolle. In Düsen wird die Strömung beschleunigt und in Diffusoren entsprechend verzögert. Während Düsen im Betrieb in der Regel klaglos ihren Dienst tun, können einem verzögerte Strömungen in unzureichend konstruierten, gefertigten oder gewarteten Diffusoren die Freude am Betrieb einer Modell-Lokomotive nachhaltig verleiden, besonders bei kleinen Modellen. Häufig werden Düsen und Diffusoren bei vielen Anwendungen in Kombination eingesetzt.

Dieses Buch vermittelt Grundkenntnisse zum Verständnis der Strömungsvorgänge in Düsen und Diffusoren und hilft, Pannen im Betrieb von Dampflokomotiven zu vermeiden. Dem Philosophen Immanuel Kant (1724-1804) wird das Zitat „Nichts ist praktischer als eine gute Theorie“ zugeschrieben. Die im Buch aufgeführten einfachen theoretischen Modelle stimmen mit den Vorgängen in der Praxis überein. Somit werden die physikalisch technischen Strömungsprozesse in den Dampflokomotiv-Modellen verständlich und berechenbar gemacht und nehmen ihnen den unberechtigten Mythos.

ISBN 978-3-7883-1180-3
Umfang 160 Seiten
Best.-Nr. 180
Preis € 17,90 [D]

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



„Bild der Verwüstung“

SIEGFRIED BAUM

Nachtrag zum Beitrag St 47 K

In **GARTENBAHNEN** Ausgabe 3/2021 hatte es nur noch zu einem ganz kurzen Hinweis auf einen Kesselzerknall der 03 1046 vor dem in Wünsdorf*) ein-fahrenden „Balt-Orient-Express“ vom 30. September 1958 gereicht, der zweifelnd die ungenügenden Stabilität des untauglichen Kesselblechs St 47 K zugeordnet werden musste. Dank guter Kontakte zu einem früheren Kessel-fachmann der DB erhielt ich Kenntnis vom Kommissions-bericht, dem ein paar Fotos aus dem riesigen Fundus der Eisenbahnstiftung beigefügt waren, die – mit einem Wort – „ein Bild der Verwüstung“ zeigen! Das Foto des total zerstörten Stehkessels macht staunen, dass der Heizer mit dem Leben davongekommen sei. Ja, dass außer dem bedauerlichen Tod des Lokführers auch im Zug selbst nie-mand zu Schaden gekommen war!

Auch wenn wir uns in dem langen Beitrag im letzten **GARTENBAHNEN**-Heft intensiv mit den näheren Um-ständen befasst haben, die zu der verhängnisvollen Not-Entscheidung dieses Kesselstahls geführt haben, wollen wir mit diesem Nachtrag nicht auf den unschönen Zug der „Sensationspresse“ aufspringen! Wir erlauben uns, den ausführlichen Bericht der Kommission, an der auch der damals noch aktive Max Baumberg als Leiter der Fahr-zeugversuchsanstalt Halle teilnahm, nur im „Stenogramm-Stil“ wiederzugeben:

Bei der Begutachtung wurde festgestellt, dass nicht etwa Wassermangel zum Zerknall geführt hatte, sondern die Kessel-explosion ihren Anfang in einem „Aufriss“ neben ei-ner Längsschweißnaht am Boden des Langkessels nahm, wo offenbar mehrere Flicker eingeschweißt worden wa-

ren. Dem Bericht zufolge sei durch die Nachverdampfung der tausende von Litern Kesselwasser die Zerstörung der zwei Kesselschüsse „mit großer Wucht“ weitergegangen, was zum Abriss des Langkessels, einem „Wegdrehen“ des Stehkessels und einer starken Beschädigung von Teil-en des Führerhauses geführt hatte.

Es ist zu lesen, dass ein Kesselschuss – ähnlich dem Zer-knall des Kessels von Lok „Elch“ (BR 95 6679) in Meinin-gen von 1951 – ca. 450 Meter weit geschleudert wurde und der zweite Kesselschuss das Dach eines Holzschup-pens durchschlug und nach fünfmaligem Aufschlagen in ca. 300 Meter Entfernung zu liegen gekommen sei. Die Rauchkammertür sei samt abgerissenem Vorreiber ca. 100 Meter „gefliegen“!

Da die Kessel-explosion am Boden des Langkessels ihren Anfang nahm und die Langkesselteile nach rechts „wegflo-gen“, wurden durch den „Rückstoß“ auch die Triebwerks-teile der linken Lokseite stark beschädigt. So sei nicht nur der Radkörper des linken Treibrads ca. 60 mm vom Sitz auf der Achswelle „abgezogen“ worden, sondern der Rad-körper und der Radreifen wurden in zwei Teile gerissen und der Sprengring abgesichert. Kein Wunder, dass die Kommission den Lektorso mit entgleister Treib- und hinter-er Kuppelachse vorfand.

Noch ein paar interessante Fakten:

Da kein Wassermangel, konnte die Kommission unbe-schädigte und plombierte Sicherheitsventile dokumentie-ren. Beim Kesseldruckmanometer sei nur das Glas zer-

sprungen gewesen. Der Tender sei bis auf geringe Dellen an der Tendervorderwand unbeschädigt geblieben.

Im Netz findet sich unter dem Stichwort „Kesselzerknall“ eine Liste, die zeigt, dass vor dem Unglück von Wünsdorf schon bei zwei 50ern das Bersten des „Pannen-Stahls“ St 47 K zu Explosionen geführt habe. Nach einer Web-Seite von Albert Gieseler sei aus den noch brauchbaren Teilen der 031046 und der 031079 eine „neue“ 031046 gebaut worden, die 1965 sogar noch auf Öl-Feuerung umgebaut wurde und erst Ende der 1970er-Jahre aus dem aktiven Dienst ausschied, aber bis 1981 als Heizlokomotive (mit ausgebautem Innentriebwerk) verwendet worden sei.



Fotos: Eisenbahnstiftung (DDR-Reichsbahn)

*) Wünsdorf liegt ca. 40 Kilometer südlich von Berlin. Aus der Nähe zu „Zossen“ und seiner früheren Militärbahn erklärt sich auch das frühe militärische Synonym Wünsdorf mit großem Truppenübungsplatz, von wo sowohl die obersten Kommando-

stellen der Wehrmacht und nach dem 2. WK sowjetische Truppen agiert haben. Hier hätten lt. einer Webseite auch die Vorbereitungen zum Bau der Berliner Mauer 1961 ihren Ausgang genommen!

Anzeigen

Aus der Feder von Hans F. Wittmann:

Bauzeichnungen für Gartenbahn-Lokomotiven, Zubehör und Werkzeuge

Dampflokomotiven, Tender und Wagen
für die Spuren 3 1/4", 5" und 7 1/4".

Dampfpumpen, Dampfmaschinen, Kessel,
Lokomobile, ...

Katalog unter:

www.bahnwerk-verlag.de/wittmann



BahnWerk-Verlag Peter Lindemann e.K.,
Langenstücken 3, D-22393 Hamburg
info@bahnwerk-verlag.de

**Profitieren Sie von unserer Erfahrung aus dem Bau
von über 250 Kesseln für Dampfloks,
Dampftraktoren und Dampfbooten!**

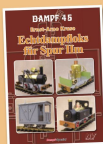
*Wir konstruieren nach Ihren Vorgaben und bauen
gemäß der Druckgeräterichtlinie 2014/68/EU
Dampferzeuger bis ca. 100 ltr. Volumen.*

H. Ehrle Gartenbahn-Modellbau

Untere Bildgasse 3, 88142 Wasserburg; Tel. 08382-9896411

E-mail: H.Ehrle@gartenbahn-ehrlc.de; Internet: www.gartenbahn-ehrlc.de

- Dampfkessel aus Edelstahl mit Zubehör
- Instandsetzungsarbeiten an Dampfloks
- Fahrzeuge und elektronische Steuerungen



Ernst-Arno Kruse

DAMPF 45

Echtdampfloks für Spur IIIm

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

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

GARTENBAHNEN

VORSCHAU



PORTRÄT

Schmalspur-Diesellok V29 952 mit Dampfspeicherheizwagen der Pfalzbahn im Maßstab 1:8, Spur 5. Ein Exot auf pfälzischen Schmalspurgleisen der 50er Jahre, Retter der Nebenbahn für nur drei Jahre.

Klaus Decker

PORTRÄT

Stummer Diener oder wie das Wasser in die Dampflok kommt

Marco Kozinowski



WERKSTATT-TIPP

Schneideisenhalter für die Drehmaschine

Gerd Litt

GARTENBAHNEN 1/2022
erscheint am 18.02.2022

Themenänderungen aus
aktuellem Anlass behält sich
die Redaktion vor.

Inserentenverzeichnis

(ohne Kleinanzeigen)

	Seite		Seite
Atelier MB Burkhard	4	Holzapfel	33
Bahnwerk-Verlag	47	Live Steam	23
Blombach	28	Schlechtriem	28
Ehrle	47	Verlag Holger Graf	U3
Hotel Altora	23	Wilms	4

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 0061 87, BIC: SOLADES1333
• Postbank Stuttgart IBAN: DE29 6001 0070 0009 389701, 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 Anzeigenstartr Nr. 4 vom 01.01.2021

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: 1453-0180

Druck:
Kosinger AG, www.kosinger.de
Fruehaufstraße 21, 84069 Schierling

© 2021 Neckar-Verlag GmbH
Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichung kann trotz sorgfältiger Prüfung vom Verlag und Herausgeber nicht übernommen werden. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingereichte Manuskripte und Fotos. Mit Übergabe der Manuskripte und Abbildungen erteilt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Verlagsrecht. Er versichert, dass es sich um Erstveröffentlichungen handelt und dass keine anderweitigen Copyright- oder Verlagsverpflichtungen bestehen. Honorarier Arbeiten gehen in das Verfügungsrecht des Verlags über. Produkt- und Warennamen werden ohne Gewährleistung einer freien Verwendbarkeit benutzt.
Kein Teil dieser Publikation darf ohne zuvor erteilte, ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. Die Nutzung der Inhalte ist nur zum Zweck der Fortbildung und zum persönlichen Gebrauch des Lesers gestattet.
Die Datenschutzbestimmungen der Neckar-Verlag GmbH können Sie unter www.neckar-verlag.de einsehen.

Anzeigen- und Redaktionsschluss ist der 27.12.2021 für die Ausgabe 1/2022.

25. Jahrgang

FEINSCHNITT kreativ

Das Magazin für Laub- und Dekupiersägebastler

Entdecken Sie neue Projekte für Ihre Hobby-Werkstatt. Unser DIY-Magazin liefert moderne Ideen aus Holz und Metall für die Laub- und Dekupiersäge!



Jetzt Magazin im
Mini-Abo
kennenlernen!

Zwei Ausgaben zum Vorteilspreis.

Verlag Holger Graf | Hauptstraße 28 | 78247 Hilzingen
Telefon: +49 (0)7731 183738 | info@feinschnitt-kreativ.de

www.feinschnitt-kreativ.de/mini-abo

GARTENBAHNEN – Wandkalender 2022



Monat für Monat stimmungsvolle Bilder!

Der Wandkalender ist ein Muss für alle Freunde der Gartenbahnen.

Freuen Sie sich auf stimmungsvolle Fotos von tollen Projekten und Anlagen unserer Autoren.

12 Kalenderblätter mit Deckblatt und Spiralbindung im
Format 42 x 29,7 cm

Best.-Nr. 10217

Preis € 15,- (ab 01.12.21 je € 19,90)



Wandkalender Journal Dampf & Heißluft 2022

Ein Wandkalender für alle dampfbegeisterten Modellbauer und für alle, die sich für Dampfmaschinen interessieren. Jeden Monat tolle Fotos aus vielen Einsatzgebieten der Dampf- und Heißluftmaschinen.

12 Kalenderblätter mit Deckblatt und Spiralbindung im
Format 42 x 29,7 cm
Best.-Nr. 10217 Preis € 15,- (ab 01.12.21 je € 19,90)



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

Abo abschließen und Prämie sichern!



GARTENBAHNEN – das Magazin von
Gartenbahnern für Gartenbahner und für
alle Freunde großer Modelleisenbahnen
mit Personenbeförderung.

PRÄMIENABO

Sichern Sie sich Ihre Wunschzeitschrift mit
einer tollen Prämie*.

1-Jahresabo Print oder Digital	€ 28,- EUR [D]
1-Jahresabo Print + Digital	€ 29,50 EUR [D]
2-Jahresabo Print oder Digital	€ 56,- EUR [D]
2-Jahresabo Print + Digital	€ 59,- EUR [D]
Bestehende Printabonnements können um die Digital-Ausgabe erweitert werden.*	

Bestellen Sie jetzt Ihr Abonnement und profitieren Sie von vielen Vorteilen:

- 2 Tage vor dem Erstverkaufstag bereits druckfrisch in Ihrem Briefkasten
- versandkostenfrei
- Sie sparen € 2,40 gegenüber dem Einzelkauf am Kiosk
- Sie erhalten zusätzlich eine tolle Prämie

JUBELPRÄMIE für 2-Jahresabonnements

GUTSCHEIN
in Höhe von **25,- EUR**
unserer Werbepartner:

**Atelier MB oder
Live Steam oder
Metallwaren Wilms**

Atelier MB



LiveSteamService.com

WILMS
Metallmarkt
Lochbleche
GmbH & Co. KG

MEHR PRÄMIEN UNTER: WWW.NECKAR-VERLAG.DE



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

*Prämien erhalten nur Neubesonderungen, die nach nie
diese Fachzeitschrift vom Neckar-Verlag bezogen
haben. Das Angebot gilt nicht für Abo-Umstellungen
(auch im gleichen Haushalt) oder Abo-Erweiterun-
gen. Liefermöglichkeiten der Prämien vorbehalten.