03
2025

ISSN 1433-0180 E 45616

GARTENBAHNEN

GARTEN BAHNEN

August
September
Oktober

Große Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung

Die Freiburger Postlok



- Die unendliche Geschichte der Loklaterne
- Die BR 98 „Kreuzspinne“ – System Meyer
- Strade Ferrate San Sebastiano

Baupläne zum Sofort-Download

E-Lokomotive der Baureihe 243 im Maßstab 1:11

Historische Modelle für die personentragende Gartenbahn in Spurweite 5 Zoll gibt es viele, relativ junge Maschinen sind eher die Ausnahme. Das war der Anlass, ein solches Modell im Maßstab 1:11 zu entwerfen. Es sollte robust sein, einfach nachzubauen, eine große Motorleistung haben und mit möglichst kleinen Kurvenradien klarkommen.

Joachim Uhlig wählte hierfür die **E-Lokomotive von 1982 der Baureihe 243** aus dem Lokomotivwerk in Hennigsdorf, mit der Achsfolge Bo' Bo'.

Das Modell fährt mit einer Antriebsleistung von 1000 Watt. In den Triebdrehgestellen sitzen je zwei Motoren mit je 250 W und über Zahnriemen ist ein Einzelachsantrieb realisiert. Somit entfällt ein Getriebe, die Lokomotive fährt leise und zuverlässig und die Kraftübertragung erfolgt über alle Achsen. Diese Antriebsleistung, gepaart mit einem Lokgewicht von ca. 87 kg (einschließlich Akkus), sollte jedem Anspruch auf der Gartenbahn gerecht werden. Schwere Publikumszüge und/oder Steigungen sind damit kein Problem.

Mehr Informationen unter www.neckar-verlag.de



Download-Bauplan *nur online bestellbar*
Baubeschreibung mit 29 Planzeichnungen im Format DIN A4
Best.-Nr. 9872 Preis € 50,–

Laserschnittdateien zum Bauplan *nur online bestellbar*
Best.-Nr. 9869-L Preis € 95,–

Die E 7710 Elektrolokomotive – eine Bauanleitung



Die Baureihe E 77 ist eine 1923 von der DRG bestellte E-Lok-Baureihe für den schweren Güterzugdienst auf extrem kurvigen und steigungsreichen Strecken.

Das Modell wurde im Maßstab 1:11 entworfen. Es hat eine Länge von 1478 mm (LüP) und besteht aus drei Teilen. Mit wenigen Handgriffen kann ohne Werkzeug die Lokomotive für den Transport in das vordere Triebdrehgestell, den Mittelteil und das hintere Triebdrehgestell zerlegt werden. Angetrieben wird die E 77 von vier Motoren mit je 150 W und entwickelt somit, auch wegen ihres Gewichtes, eine enorme Zugkraft. Die Höchstgeschwindigkeit ist modellgerecht auf ca. 8 km/h festgelegt. Die Stromversorgung erfolgt mit 2 Stück gasdichten [12-V-/25-Ah-Gel-Akkus]. Die Anleitung folgt der sinnvollen Reihenfolge beim Bau der Lokomotive und kann so ebenfalls eine Anleitung zum Handeln sein.

In der Bauanleitung wurde Wert darauf gelegt, dass diese Lokomotive auch in einer normalen Bastlerwerkstatt angefertigt werden kann. Besondere Ausrüstungen sind nicht erforderlich, Zugang zu einer Ständerbohrmaschine, einer Drehbank und einer Fräse sollte schon möglich sein.

Mehr Informationen unter www.neckar-verlag.de

Download-Bauplan *nur online bestellbar*
Baubeschreibung mit vielen Bildern und
32 Einzelplänen für sämtliche Teile
Best.-Nr. 9870 Preis € 50,–

Laserschnittdateien zum Bauplan *nur online bestellbar*
Best.-Nr. 9870-L Preis € 95,–

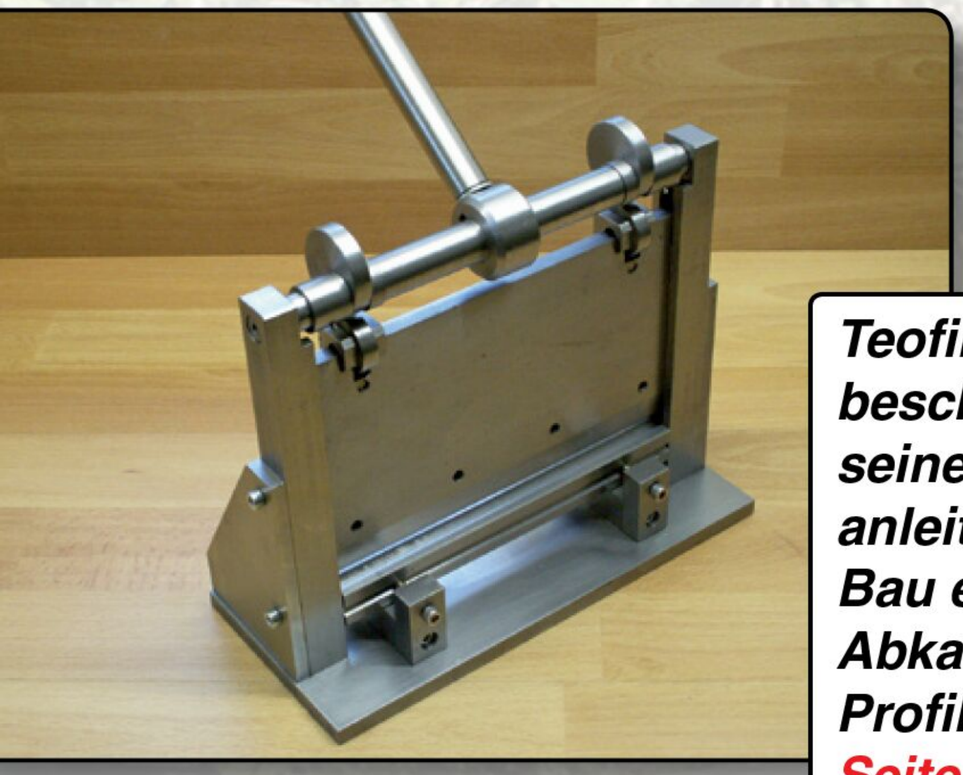
Zu diesem Bauplan können zu allen Blechteilen Laserschnittdateien im Format *.dxf zusätzlich zum Bauplan bestellt werden, die die maßgenaue Herstellung im Laserschnittverfahren ermöglichen.

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

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

GARTEN BAHNEN 03 / 25

INHALT



Teofil Holka beschreibt in seiner Bauanleitung den Bau einer Abkant- und Profilpresse. ***Seite 16***

Bernd und Kilian Schmidt beenden ihren 4-Teiler „USA in 14 Tagen für Dampflokfans“. ***Seite 22***





Franz Dossenbach schreibt über die Werkbahn der Firma Georg Fischer +GF+. ***Seite 32***

PORTRÄT

Die Freiburger Postlok 6
Dr. Wolfgang Baierl

USA in 14 Tagen für Dampflokfans – Teil 4 22
Bernd und Kilian Schmidt

Strade Ferrate San Sebastiano 30
Guido Mattoli

Werkbahn der Firma Georg Fischer +GF+ 32
Franz Dossenbach

Nachverdampfung – Fluch und Segen –. 40
Siegfried Baum †

Das Draisinen-Erlebnis … auf der Westerwälder Querbahn 44
Udo Mannek

PRAXIS

Die unendliche Geschichte der Loklaterne an meiner Modell-Lokomotive „Tazzelwurm“ für 184 mm Spurweite 10
Wolfgang Wiegand

Die BR 98 „Kreuzspinne“ – System Meyer 36
Louis Patrick Ernst

WERKSTATT-TIPP

Abkant- und Profilpresse 16
Teofil Holka

RUBRIKEN

Forum 2
Börse 5
Poster 24
Termine 26
Impressum 48
Vorschau 48

BESUCHEN SIE UNS:
www.neckar-verlag.de

Einzelartikel direkt als PDF herunterladen
⇨ in unserem DOWNLOADCENTER!

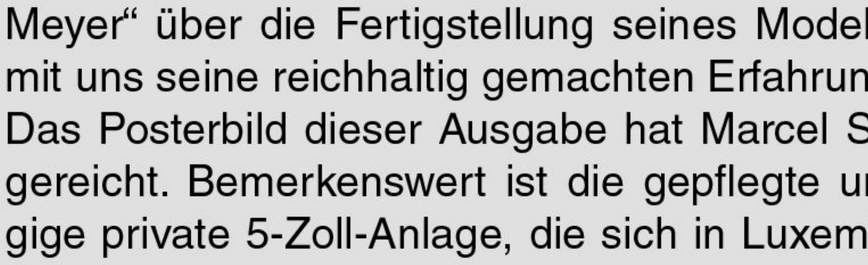
Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,



die Titelseite dieser Ausgabe ziert die Freiburger Postlok. Dr. Wolfgang Baierl befasst sich mit dem historischen Grundtypus der zweiachsigen dieselbetriebenen Kleinlok, der sich bei Modellbahn-Fans aller Baugrößen auch heute noch ungebrochener Beliebtheit erfreut.
Mit der unendlichen Geschichte der Loklaterne an der Modell-Lokomotive „Tazzelwurm“ für 184 mm Spurweite beweist Wolfgang Wiegand Ausdauer und Einfallsreichtum gleichermaßen, wenn es darum geht, funktionierende und vorbildgerechte Anbauteile zu erstellen.
Franz Dossenbach schreibt über die Werkbahn der Firma Georg Fischer +GF+ und zeigt, was heute noch an Rollmaterial erhalten geblieben ist. Unser verstorbener Autor Siegfried Baum hat uns zahlreiche Fachartikel hinterlassen, die wir unseren Leserinnen und Lesern nicht vorenthalten wollen. In dieser Ausgabe geht es um Fluch und Segen der Nachverdampfung.
Teofil Holka beschreibt in seiner Bauanleitung den Bau einer Abkant- und Profilpresse mit einer Arbeitsbreite von 200 mm. Die „Strade Ferrate San Sebastiano“ ist eine imposante Gartenbahnanlage in Umbrien. Guido Mattoli nimmt uns mit auf eine romantische Anlagenbesichtigung.
Louis Patrik Ernst berichtet im zweiten und letzten Teil seines Artikels „Die BR 98 „Kreuzspinne“ – System Meyer“ über die Fertigstellung seines Modells und teilt mit uns seine reichhaltig gemachten Erfahrungen.
Das Posterbild dieser Ausgabe hat Marcel Schmitt eingereicht. Bemerkenswert ist die gepflegte und großzügige private 5-Zoll-Anlage, die sich in Luxemburg befindet. Aus der Welt der großen Bahnen berichten Bernd und Kilian Schmidt. Mit Teil 4/4 endet die Serie der 14-tägigen USA-Reise für Dampflokfans.
Gerne möchte ich auf die interessanten Berichte aus der Praxis und die hilfreichen Werkstatt-Tipps hinweisen; ebenso auf die Termininformationen und Veranstaltungshinweise. In der Hoffnung, dass wieder für alle Leserinnen und Leser etwas dabei ist, verbleibe ich mit herzlichen Grüßen und wünsche gute Unterhaltung beim Lesen.

Viel Spaß beim Lesen!



Ihr Udo Mannek

Forum

Pressemitteilung

Regelmäßiger Fahrdienst der Feldbahn des TECHNOSEUM



Vom 1. Mai bis zum 26. Oktober sind die beiden über 60 Jahre alten Dieselloks im Wechsel auf der etwa einen Kilometer langen Strecke im regelmäßigen Fahrdienst unterwegs. Die Schmalspurbahnen drehen immer samstags, sonntags sowie an Feiertagen von 13:00 bis 17:00 Uhr ihre Runden, mittwochs sind sie zwischen 10:00 und 14:00 Uhr im Einsatz. Die letzte Abfahrt ist jeweils um 16:30 bzw. 13:30 Uhr am Bahnhof direkt vor dem Haupteingang zum TECHNOSEUM. Eine Mitfahrt ist kostenlos, Spenden sind möglich.
In der Sommersaison gehört die etwa 15-minütige Fahrt rund um den See zu den Highlights eines Museumsbesuchs. Die Feldbahnen Modell Diema DS 12 und SCHÖMA CDL 15 wurden ursprünglich beim Torfabbau im Emsland bzw. im Hamburger Hafen eingesetzt und transportieren nun große und kleine Passagiere auf den eigens dafür umgebauten Lorenwagen. Die Fahrten sind nur möglich dank des Einsatzes von über 40 Ehrenamtlichen, die zuvor die Gleise von Ästen und Unkraut befreit und Fahrtrainings absolviert haben. Sie helfen auch bei der Wartung der Loks mit, sitzen im Führerstand und kümmern sich um die Fahrgäste. Mehr Informationen gibt es unter www.technoseum.de.



Fotos: TECHNOSEUM

Pressemitteilung

Neues im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch e.V.

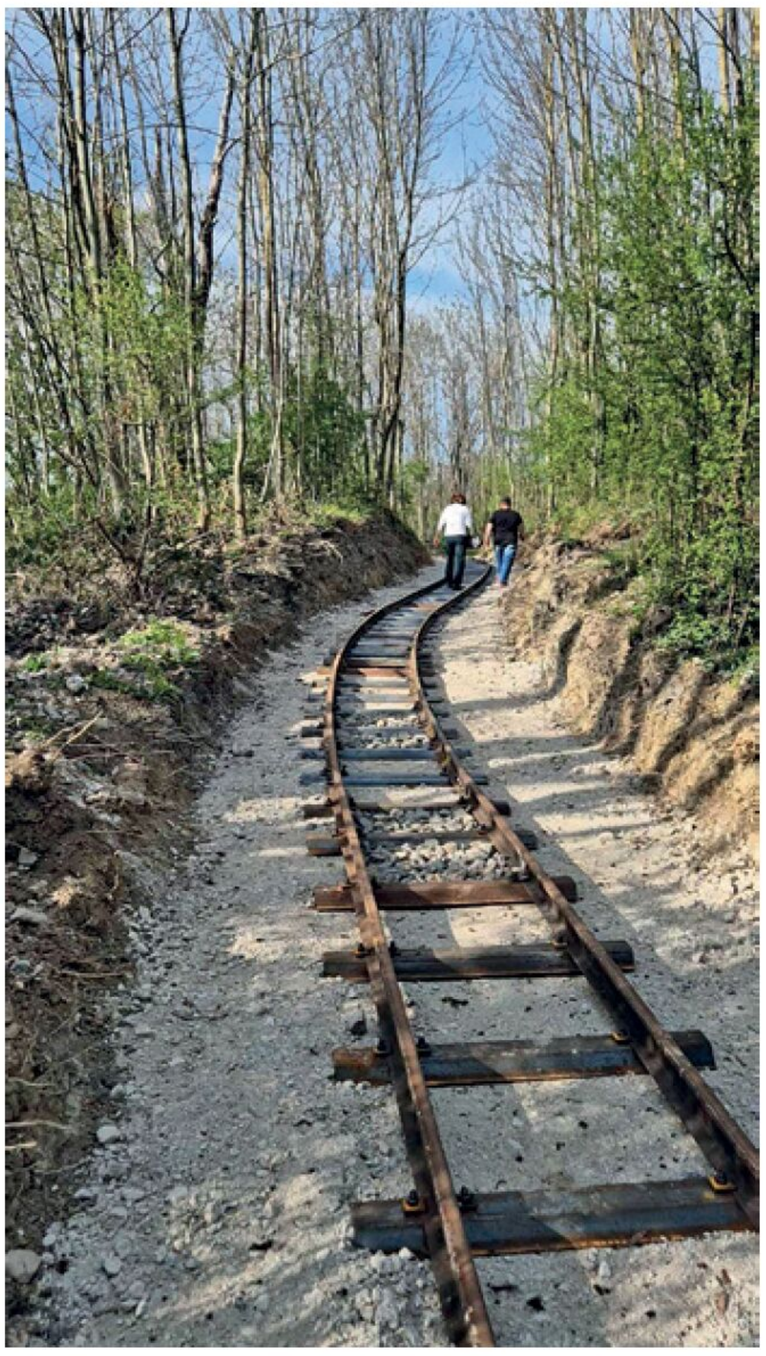
Bereits im Frühling wurde mit Hilfe von schweren Geräten und ganz viel Manpower ein Teil der beliebten Waldstrecke des Industrie- und Feldbahnmuseums Wiesloch e.V. saniert. Sie wurde etwas abgeflacht, damit alle historischen Feldbahn-Loks diese Strecke problem- und rutschfrei bewältigen können. Auf diese Weise ist durch die umfangreichen Erdarbeiten ein kleiner Canyon entstanden.

Das Dach des Gäste-Sitzbereichs wurde ebenfalls erweitert und einige der historischen Werkzeuge haben einen tollen neuen Platz erhalten. Sie können jetzt auch in Aktion gezeigt werden. Für Jung und Alt gibt es also viel Neues zu bestaunen.

Der Eintritt wird weiterhin frei bleiben, so dass auch diesmal wieder bevorzugt Familien mit ihren Kindern einen entspannten und fröhlichen Tag verbringen können. Für die Fahrt mit den Personenzügen muss allerdings eine Fahrkarte gelöst werden. Natürlich gibt es wieder den heißbeliebten Lego-Wagen und den mit vielen Spielzeugen ausgestatteten Sandspielplatz. Wer sich traut, kann auch einmal selbst eine Lok steuern.

Zum Saisonstart am 01.05.2025 kamen beide Personenzüge im Wechsel auf der gesamten Strecke zum Einsatz. Eine Fahrt dauert mittlerweile fast 30 Minuten. Auch der Schaugüterzug war wieder zu bestaunen. Für das leibliche Wohl war bestens gesorgt: Kaffee, Kuchen, Waffeln, kalte Getränke und allerlei Leckeres vom Grill und aus der Fritteuse.







Fotos: Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch e.V.

Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch e.V.
In den Weinäckern 2, 69168 Wiesloch
Parkplätze sind vorhanden

Anzeige

Dampfmaschinen Holzapfel Winterthur

HOLZAPFEL Dampfmaschinen

Das bekannte Fachgeschäft – Ihr Spezialist

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

www.holzapfeldampf.ch

Forum

Nachruf Hanspeter Landenberger (01.03.1949 – 17.04.2025)

Am 17. April 2025 hat der bekannte Schweizer Dampfpionier Hanspeter Landenberger mit 76 Jahren seine letzte Fahrt angetreten.

Bereits als Kind wurde Hanspeter der Eisenbahn-Modellbau in die Wiege gelegt. Sein Vater, Kurt Landenberger, baute in verschiedenen Maßstäben Modelllloks, Wagen, Fahrleitungsmasten, unter anderem auch für das Swissminiatur in Melide.

Als 10-jähriger Knabe hat er bereits seinem Vater beim Bau der Dampfbahn Katzensee fleißig mitgeholfen und kam so schon früh in Kontakt mit Werkzeugmaschinen. Auf Grund dessen und um seinen Bubentraum, einmal als Lokführer durch die Schweiz zu fahren, zu verwirklichen, entschied er sich Maschinenschlosser zu lernen. Bereits in der Lehre baute er sein erstes Fahrzeug für die Eisenbahn am Katzensee, einen Aebi-Traktor Tm I im Maßstab 1:6.

Sein Kindheitstraum ging in Erfüllung und er wurde 1972 als Lokführer bei den SBB eingestellt. Kurze Zeit später entschied die SBB im Depot Zürich, die noch bestehenden Dampflokomotiven als historische Lokomotiven zu revidieren. Hanspeter Landenberger stellte sich mit anderen jungen Lokführern zusammen zur Verfügung, den Habersack 5819 als erstes Projekt in Angriff zu nehmen.

Von diesem Tag an bestimmten die Dampflokomotiven sein Leben, der Verein Dampfgruppe Zürich wurde gegründet und Hanspeter hat sich zusammen mit seinen Kollegen bis zuletzt maßgebend für die Erhaltung der SBB-Dampflokomotiven eingesetzt. Über vier Jahrzehnte stand Hanspeter, angefangen von Spanisch-Brötli-Bahn bis zu A3/5 und Elefant, als unverkennbare Persönlichkeit auf dem Führerstand. Jungen Lokomotivführern und Vereinsmitgliedern stand er bis zum Schluss immer mit Rat und Tat zur Seite.

Zeitgleich ist auch seine eigene Eisenbahn am Katzensee, die er nach dem Tod seines Vaters mit großer



Foto: Archiv Dampfbahn Katzensee

Leidenschaft weiterführte, immer weitergewachsen. Er setzte seine ganze Freizeit dafür ein und durfte auch die schönen 14 Jahre nach der Pension am Katzensee genießen. Er baute bis zur Perfektion Dampflokomotiven, Wagen, Signale, Laternen und vieles mehr.

Seine dritte große Leidenschaft galt den Dampfwalzen und den Baumaschinen. 1988 kaufte er sich eine englische zwölf Tonnen schwere Aveling-&-Porter-Dampfwalze und revidierte diese vollständig. Das war auch der Grundstein für die Gründung des Dampfwalzen-Club Schweiz, wo er Gründungsmitglied war. Während vieler Jahre hat Hanspeter an den meisten Treffen in der Schweiz mit seiner Dampfwalze teilgenommen und die Zuschauer als Speaker ab und zu zum Lachen gebracht.

Hanspeter Landenberger hinterlässt in allen Bereichen eine große Lücke.

TÜV SÜD: Ausbildungslehrgang zum Kesselwärter für historische Dampfkesselanlagen

In diesem Jahr bietet der TÜV SÜD erstmalig einen Ausbildungslehrgang zum Kesselwärter für historische Dampfkesselanlagen an. Der Lehrgang findet am 18.– 23. August 2025 in Nürnberg statt und richtet sich an alle Personen, die sich mit dem Betrieb historischer Dampferzeuger wie Lokomotiven oder Lokomobilen befassen und für deren fachgerechte Bedienung, Wartung und Instandsetzung verantwortlich sind.

Das aktuelle Programm kann unter diesem QR-Code eingesehen werden:

Alle weiteren Informationen zum Lehrgang und zur Anmeldung sind auf der Veranstaltungsseite unter diesem QR-Code aufrufbar:

TÜV SÜD Akademie GmbH
Westendstraße 160, 80339 München

Börse

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).

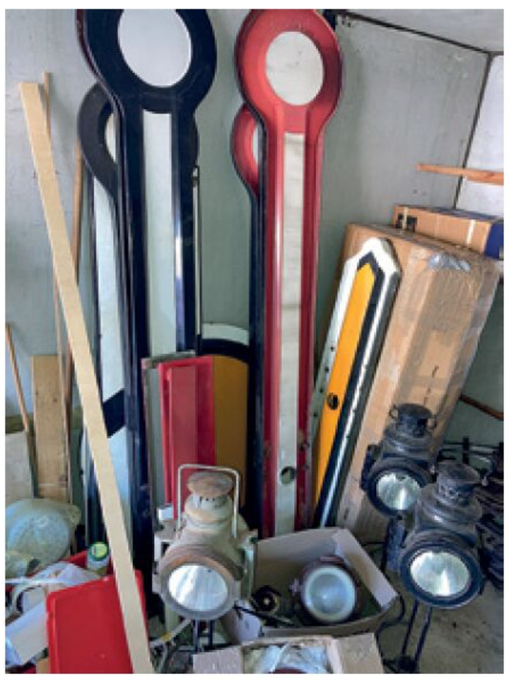
Anzeigenschluss ist am 03.01. für Ausgabe 1, am 02.04. für Ausgabe 2, am 04.07. für Ausgabe 3 und am 02.10. für Ausgabe 4. Wenn Anzeigentext und Zahlung nach Anzeigenschluss eingehen, erfolgt die Veröffentlichung automatisch in der nächstfolgenden Ausgabe.

Privatanzeigen in der Zeitschrift *GARTENBAHNEN*
bis 8 Zeilen kostenlos
jede weitere Zeile 2,50 Euro. Anzeigen mit Bild 5,– Euro.

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

PLZ 7...

div. Original-DB-Signaltafeln und -Lampen zu verkaufen
Preis VB! Möglichst gegen Abholung! Tel. 017623468982, mg-design@gmx.de 701



Original-Fachzeitschrift „Der Dampfbahner“
legendär, selten, vom bekannten Gartenbahnpionier und Dampfbahnkonstrukteur „Hans Wittmann“ – ein Muss für jeden Hobby-Dampfbahnfan! Preis VB.
Weitere Lok-Fachbücher erhältlich. mg-design@gmx.de, Tel. 017623468982 702



Slowenien ...

Ich verkaufe 7¼-Zoll-Güterwagen. Typ ist 1250 mm Länge für zwei Personen. Wagen Einzelteile 650,– €, zusammengebaut 1000,– €. Mail an krilatokolo@gmail.com SVN01

Österreich ...

Zu verkaufen: 5˝-BR 99, V36, Fabr. Zimmermann, E 44, Erbauer H. Faszler, BR 56, Fabr. Balson, Waggons von Knupfer und Haeger. Liste und Fotos anfordern.
7¼˝-V-Modell L1600, B560, H 1020 mm, 2-achsig mit Honda-Motor GX 160, E-Start, Hydrostatisches Getriebe, Bj 2014, Erb. K. Wizemann, € 3800,–
Draisine Erb. WDEF, umgebaut auf Freilauf und Rücktrittbremse, € 2200,– p.philipp@obra.at
A01





GARTENBAHNEN

Titelbild-AKTION

Ausflug gemacht, ein tolles Bauprojekt abgeschlossen oder eine besonders schöne Gartenbahn-Anlage entdeckt? Schnell ein Foto machen und mit einem kleinen Text an unsere Redaktion senden – und dann Ihr Bild auf dem Titelblatt der nächsten Ausgabe der *GARTENBAHNEN* wiederentdecken!
Stellen Sie sich vor, Sie gehen zum Briefkasten oder zum Kiosk und es lacht Ihnen auf der neuen Ausgabe der *GARTENBAHNEN* Ihr Foto entgegen. Und nicht nur das! Exklusiv für Sie lassen wir ein originelles Retro-Blechschild zum Aufhängen in Ihrer Werkstatt/ im Wohnzimmer oder im Lokschuppen fertigen – als Erinnerung an „Ihr“ Titelbild.
Dieses außergewöhnliche Geschenk erhalten selbstverständlich auch unsere Autoren, deren Fotos auf der Titelseite abgedruckt werden.



So kommt Ihr Foto auf die Titelseite:

- ⇨ Die Auflösung sollte mindestens 300 dpi betragen. Bei einer Motivbreite von ca. 210 mm sollte die Bildhöhe mindestens 180 mm betragen.
- ⇨ Wichtig ist, dass oberhalb des Motives auf dem Foto noch etwas Platz bleibt!
- ⇨ Bitte nur digitale Fotos einreichen.
- ⇨ Die Redaktion wählt unter den Einsendungen aus. Es besteht kein Anspruch auf Veröffentlichung.

Bitte senden Sie Ihr Foto mit kurzer Beschreibung (Text) per E-Mail an mannek@neckar-verlag.de.

Viel Glück!

Die Freiburger Postlok

DR. WOLFGANG BAIERL

Mit der Freiburger Postlok sind wir wieder einmal beim historischen Grundtypus der zweiachsigen dieselbetriebenen Kleinlok gelandet, der sich bei Modellbahn-Fans aller Baugrößen auch heute noch ungebrochener Beliebtheit erfreut. Rechnet man die Feldbahnmaschinen dazu, liegt dieses Grundmuster mit der Achsfolge B bzw. Bo mit Sicherheit einer großen Mehrheit aller Triebfahrzeuge auf Parkbahngleisen zugrunde. Entwürfe und frühe Prototypen der Vorbilder stammen aus der Reichsbahnzeit ab den Dreißigerjahren des 20. Jahrhunderts. In mehreren Serien gingen fast gleichzeitig die Loks der Leistungsgruppe Eins und Zwei in die Produktion: Kö I und Kö II. Das K stand für Kleinlok, das kleine ö für ölmotorgetrieben. Spätere Exemplare der Leistungsgruppe II erhielten noch einen weiteren Buchstaben im Namen dazu: Köf bei Flüssigkeitsgetriebe, Ks bei Akku-(„Speicher-“)Antrieb, Kbe bei Benzinmotor mit elektrischer Kraftübertragung. Und sogar ein Muster mit Dampfantrieb fehlte nicht: die Hochdruck-Dampfmotor-Kleinlokomotive von Henschel, geliefert 1934 an die Lübeck-Büchener Eisenbahn. So viel zu den frühen Wurzeln unserer hier gezeigten Vorbildmaschine.

Lasst uns nun aber weiterziehen in die Nachkriegszeit, zu Bundesbahn und Bundespost! Erzählt man der jungen Generation heute, dass unsere gesamte Post einschließlich der Pakete in dieser Zeitepoche mit der Eisenbahn ans Ziel gebracht wurde, löst das meist ungläubiges Staunen aus. Dass die Post einen riesigen Park eigener Wagen vorhielt, dass Briefe in fahrenden Schnellzügen sortiert wurden und dass es in bestimmten Zentren eigene Postbahnhöfe gab, wo eigene Rangierlokomotiven den Verschub erledigten, ist heute kaum mehr vorstellbar! Unser Vorbild, eine von der Firma Gmeinder für Privatbahnen gefertigte Lok vom Typ Gmeinder 130 PS, Fabriknummer 5247, wurde 1960 an die Deutsche Bundespost ausgeliefert und verrichtete ihren Dienst im Postbahnhof Freiburg im Breisgau. Ein Fotodokument, aufgenommen am 23.01.1974 und zu finden unter „rangierdiesel.de“, brachte mich auf die Spur der recht farbenprächtig gestalteten Maschine: Chromoxidgrün nach RAL 6020, harmonisierend mit dem zeitgenössischen DB-Anstrich der D-Zug- und auch der Postwagen. Das Fahrwerk leuchtend in Feuerrot RAL 3000, das Dach glitzernd in RAL 9006 Weißaluminium! Und, besonderer Schmuck, wie bei einigen wenigen Köfs der DB, ein schwarz-gelbes Streifenwappen an den Frontschürzen (Schwarz RAL 9005 und Goldgelb RAL 1004)! Unschwer erkennbar ist der fast identisch verwendete „Unterbau“ des Urtyps Köf II. Der Hersteller lieferte letzte-

re Typen ja auch an die DB. Während man aber dort weiter auf das niedrige Führerhaus mit fast ebenerdigem Einstieg und Durchstieg zur Gegenseite für die Einmannbedienung setzte, wünschten sich die Privatbahnen wohl lieber eine „richtige Diesellok“ mit langer Aufstiegsleiter in einen hochliegenden Führerstand mit guter Übersicht! Auch andere Lieferanten wie Deutz, Jung, O&K etc. stellten zusätzlich zu den DB-Maschinen derartige Privatbahn-Köfs aufs Gleis. Und sie entwickelten, genau wie auch Gmeinder selbst, Ableger davon für den Betrieb auf Schmalspuren von 750 und 1000 mm. Mehrere Exemplare einer solchen Gmeinder 130 PS im Maßstab 1:4 für die 7¼-Zoll-Spur, mit schmalem Rahmen und mittig liegender Zug-Stoßeinrichtung, habe ich bereits gefertigt. Eine Baubeschreibung mit Plan und Stückliste wurde damals als „Jugendprojekt“ im Heft 4/2011 der Zeitschrift *GARTENBAHNEN* veröffentlicht!

Nun also: neue, größere Laserteile gezeichnet und in Auftrag gegeben! Rahmenteile mit Winkeleisen verschraubt, Umlaufblech obendrauf. Als Achsen dienen blank polierte C-45-Stangen von 45 mm Durchmesser, nur Achszapfen von 35 mm an den Enden angedreht. Gleitachslager mit Weißmetall erlauben vorbildgetreu kompakte Abmessun-







Fotos: Dr. Wolfgang Baierl, Deggendorf









gen in der Anordnung unter den gehärteten Blattfederpaketen außen am Rahmen. Für die Kettenspannung schwenkbar gelagerte Getriebemotoren mit einer Leistung von je 550 Watt arbeiten über groß dimensionierte Ketten auf die beiden Radsätze von 210 mm Laufkreisdurchmesser, Radbreite 40 mm. Die Räder sind lediglich mittels Spannsätzen auf die Achsen geklemmt. Aufgrund des ausreichend breiten Rahmens besteht somit die Möglichkeit, Spurweiten bis hin zu 381 mm („Liliputbahnen“) einzustellen.

Meine Bilder zeigen zunächst einen Blick unter den Rahmen, und zwar in der Werkstatt gegenübergestellt mit der schmalspurigen Version von 2012. Des Weiteren sehen wir im Depot die in Fließbandarbeit WIG-geschweißten Führerhäuser beider Versionen. Der Vorbau ist ein GfK-Teil, in leicht längenkorrigierter Ausführung ebenfalls der Serie der 7¼-Zoll-Loks entlehnt. Ein optisches Highlight sind die original DB-Lampen in detailgetreuer Ausführung vermittelst Stahl-Drehteilen, als Leuchtmittel kommen Stiftsockellampen 12 V zum Einsatz. Der Einblick ins Führerhaus (Innenanstrich in Sandgelb RAL 1002) zeigt eigentlich nur gähnende Leere! Lediglich das antennentragende Empfangsteil, der Hauptschalter für die Bordspannung 24 Volt und die Empfänger-Stromversorgung 4,8 Volt mit zugehörigem Schaltelement sind hier zugänglich. Alle anderen Funktionen (Fahren, Bremsen, Licht, akustisches Warnsignal) werden drahtlos fernbedient. Bei abgenommenem Vorbau sehen wir die Batterien und die gesamte Elektroinstallation. Ein brutales Zweiklang-Lkw-Kompressorhorn 24 V sorgt überall schlagartig für Aufmerksamkeit. Die Herstellung der obengenannten Farbgebung, mit handelsüblichem, einkomponentigem Kunstharzlack in Spritztechnik war problemlos möglich. Eine echte Herausforderung war dagegen das Dekor mit dem filigranen, epochegerechten Posthorn-Logo der Deutschen Bundespost. Ungewöhnlicherweise trug die Vorbildmaschine diese Beschriftung nicht in einer leuchtend gelben Farbe, wie wir das von den D-Zug-Postwagen kennen, sondern, ganz unauffällig und kontrastarm, schwarz auf grünem Grund! Schwarz gedruckt auf Klarsichtfolie war aber dann eine einigermaßen brauchbare Lösung für den Modellnachbau!

Das weitere Bildmaterial bringt uns bisherige Einsätze auf der heimischen Anlage in Deggendorf-Scheuering näher: erste Testfahrten im Frühjahr 2023, Traktion von Güterwagen, Bauzugeinsatz und Zustellung von Güterwagen auf die Reparaturgrube. Auf dem großen Parkbahn-Planum des Deutschen Dampflokomotiv Museums (www.dampflokmuseum.de) sind nebeneinander erlebbar: auf dem Mehrspurgleis die blaue, schmalspurige V 14 02 „Klaus“, dahinter auf der noch im Bau befindlichen 12¼-Zoll-Strecke die grüne Vollspur-Gmeinder V 23 015, beide inzwischen mit entsprechender Beschilderung dem Museum gewidmet. Erste Einsätze mit Fahrgast-Beförderung fanden anlässlich der großen Pfingst-Dampftage im Jahr 2023 statt. Direkte betriebliche Begegnungen der beiden Versionen mit Seiten- bzw. Mittelpuffer gab es tatsächlich auch beim Vorbild: Die OEG, die berühmte „Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft“, hielt sowohl auf Normal-

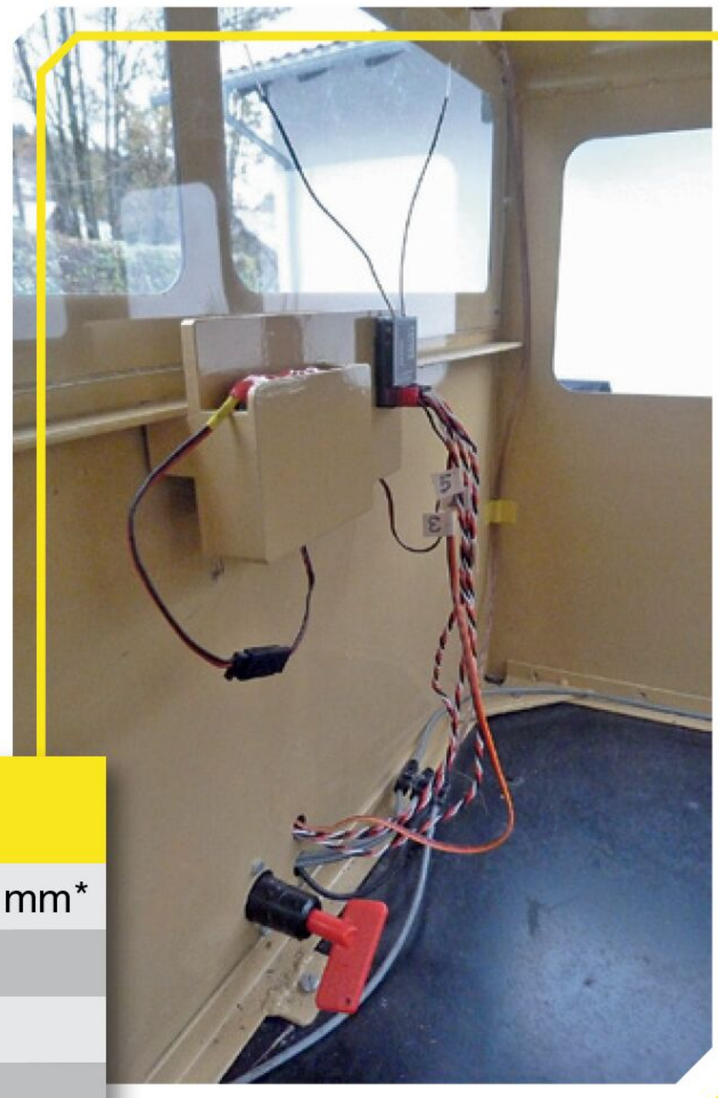












spur wie auch auf 1.000-mm Schmalspur die Gmeinder-130-PS-Typen im Einsatz. Wer schöne Bilder sucht: siehe Literaturangabe unten!

Genau weiß ich es nicht, aber möglicherweise ist meine Gmeinder-Köf mit der bis auf 15 Zoll einstellbaren Spurweite der erste **komplette Neubau** einer **Liliputlokomotive** seit vielen Jahrzehnten? Eine Suche im Internet förderte außer den bekannten, vorbildlosen Neubauten mit Verbrennungs- und Akkuantrieben in den 60er- bis 90er-Jahren lediglich eine neuere Aktivität zutage: ein 2018 vorgestelltes **Experimentalfahrzeug** zum Thema Wasserstofftechnologie, die futuristisch gestylte „Hydro-Lilly“ der Liliputbahn Prater Wien mit Brennstoffzellen-Hybridantrieb. Vielleicht ergibt sich ja mal eine Gelegenheit für einen probeweisen Gasteinsatz meiner Gmeinder-Lok auf einer der ganz großspurigen Parkbahn-Anlagen in unserem Land? Man würde dort natürlich keinen Publikumszug übernehmen, aber die Traktion z.B. eines kleinen Arbeitszuges bei passender Gelegenheit wäre schon vorstellbar, mit anschließender Berichterstattung in unserer Fachzeitschrift *GARTENBAHNEN*!

Zuletzt bleibt die Frage, was wurde aus der konkreten Vorbildmaschine, ist sie erhalten geblieben? Ich weiß es nicht, aber vielleicht kann uns einer der geschätzten, fachkundigen Leser weiterhelfen? Nach Beendigung ihrer Dienstzeit in Freiburg ist die Lok wohl an eine Schrottverwertung in Bad Krotzingen verkauft worden. 1995 wurde sie dann von einem Verein „Techniksammlung e.V.“ erworben und im ehemaligen BW Bad Säckingen hinterstellt. Von dort gibt es noch einige Bilder im Internet, danach verliert sich aber leider jede Spur! Ein sehr schön erhaltenes, bestens gepflegtes Exemplar (geliefert 1955 an den Mineralkonzern Shell a.G. Frankfurt), elegant lackiert mit weißem Aufbau und rotem Rahmen, fährt aber noch immer bei der Museumseisenbahn Friesoythe-Cloppenburg, einem Verein, der in bewundernswerter Weise eine eigene, normalspurige Strecke zwischen den beiden Orten in Friesland unterhält und im Museums- und Ausflugsverkehr betreibt.

Im Süden der Republik befindet sich, soweit mir bekannt, nur noch ein schon arg verwittertes und ramponiertes Spielplatzgerät in Monheim. Es handelt sich um die ehemalige Rangierlok der Zuckerfabrik Rain am Lech in DB-ähnlicher Lackierung in Purpurrot (RAL 3004). Auf eine bildliche Wiedergabe wird verzichtet!

TECHNISCHE DATEN:

Spurweite:	einstellbar, 280 bis 381mm*
Länge über Puffer:	1.570 mm
Achsstand:	600 mm
Breite:	720 mm
Höhe:	860 mm
Laufkreisdurchmesser:	210 mm
Radbreite:	40 mm
Spurkranz:	Breite 10 mm, Höhe 9 mm
Gewicht:	260 kg
Vmax:	12 km/h
Energieversorgung:	2 x Bleibatterien 12 V 75 Ah
Antriebsleistung:	1,1 kW
Modellmaßstab:	1 : 4,1

*aktuell Einsatz auf 12¼-Zoll-Anlagen (Spurweite 311 mm) in Deggendorf und Neuenmarkt-Wirsberg!

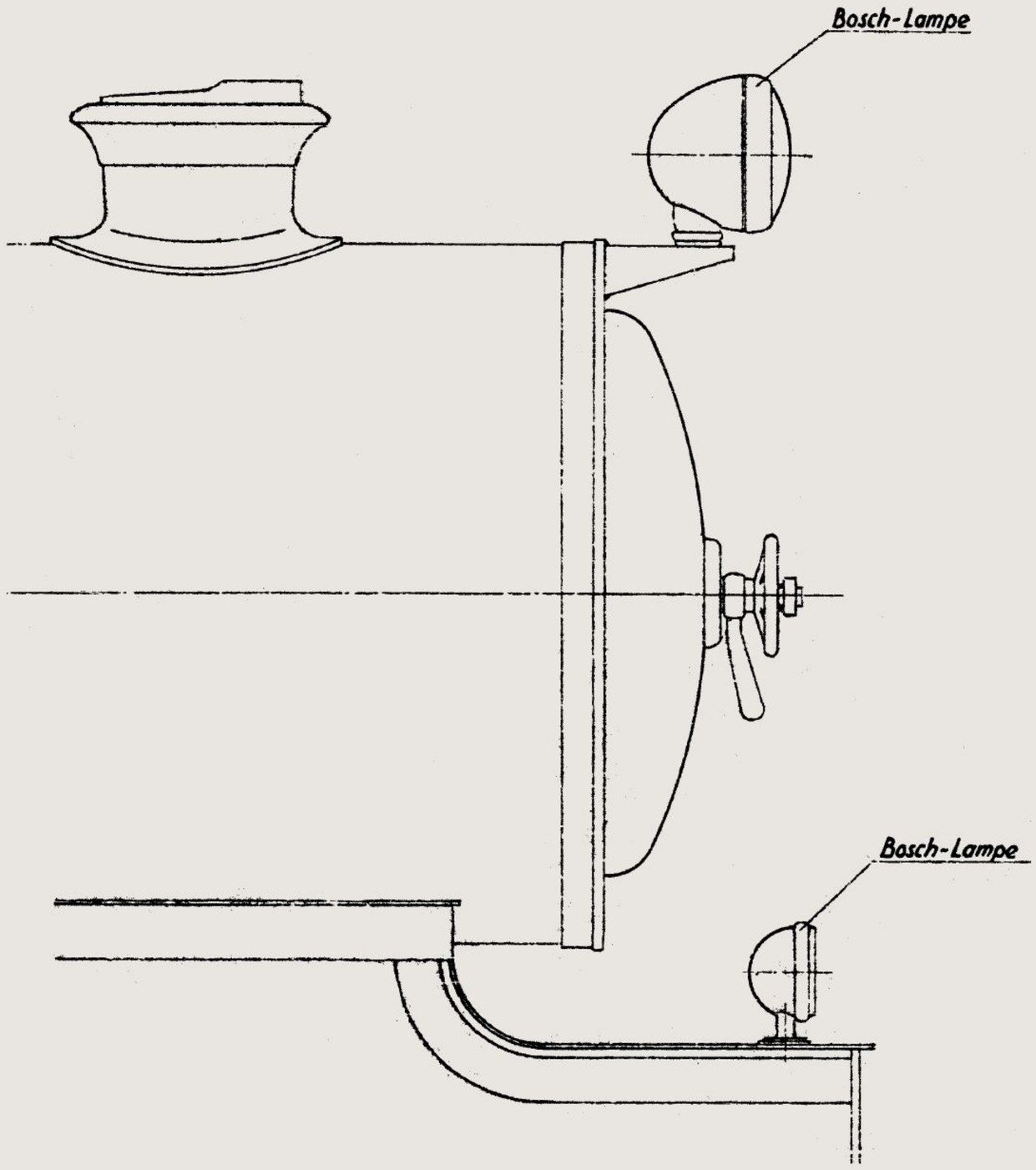
Literatur:
Rudolf Mickel: Gmeinder-Lokomotiven, EK-Verlag GmbH, Postfach 500111, 79027 Freiburg, 2004

Die unendliche Geschichte der Loklaterne

an meiner Modell-Lokomotive „Tazzelwurm“

für 184 mm Spurweite

WOLFGANG WIEGAND



An die Liliputlokomotive angepasste Lokbeleuchtung von 1950 mit marktüblichen Autolampen als Bosch-Zulieferteile. Bemerkenswert ist, dass die in Deutschland gefertigten 18 Pacific-Liliputloks (drei von Krupp) nie als maßstäblich verkleinerte Modell-Lokomotiven eingestuft wurden. Es waren Gebrauchsloks auf 381 mm Spurweite für den harten Publikumsfahrbetrieb!

Hintergrundwissen

Als Dampfmodellbauer im Bereich Gartenbahn ist man bestrebt, über das Vorbild, welches man für den Nachbau auserkoren hat, auch etwas Hintergrundwissen zu besitzen.
Gerade Parkbahnlokomotiven der Spurweite 381 mm – das sind 15 englische Zoll – finden bei Eisenbahninteressierten vielfaches Interesse. Aus meiner Erfahrung allerdings ist es wohl so, dass die regelspurigen Dampfloks mehr Anziehungskraft zu besitzen scheinen. Parkbahnen werden zwar bewundert, jedoch als nicht ganz „ebenbürtig“ betrachtet.
Es ist wohl eher ein kleiner Kreis von echten Liebhabern, die solcherlei Bahnen und deren Fahrzeuge lieben und vergöttern. Ich gebe zu, auch ich gehöre diesem Kreis an. Hatte ich doch schon im jugendlichen Alter ein Faible für Feldbahnen mit 600 mm Spurweite, so hinterließ die erste Bekanntschaft mit 15-Zoll-Gleisen in meinem Leben noch einmal einen weiteren, sehr nachhaltigen Eindruck.
Später als ich im Dampfmodellbau schon längst Fuß gefasst hatte, rückte die 15-Zoll-Parkbahn immer stärker in mein Bewusstsein. Denn etwa 200 km von meinem Wohnort Freiburg entfernt gibt es in Stuttgart die Killesberg-Parkbahn. Diese zeichnet die Besonderheit aus, dass dort zwei der letztgebauten Martens’schen Einheitsliliputloks verkehren. Wie alle 15 Lokomotiven kamen auch diese aus der Fertigungsstätte in München-Allach von der Lokfabrik Krauss-Maffei bzw. früher Krauss.
Interessanterweise wurde die gesamte Serie im Zeitraum von 25 Jahren fast immer genau nach den Originalplänen gebaut. Verantwortlich dafür zeichnete damals 1924 als Konstrukteur und Designer Roland Martens. Wenn auch wahrscheinlich noch andere Mitarbeiter bei Krauss auf diese kleinen Lokomotiven Einfluss genommen haben, so ist doch der englische Einfluss unverkennbar an der Schöpfung von Martens festzustellen.
Verantwortlich dafür war die Bekanntschaft von Martens mit den damals führenden englischen Größen des Dampfmodellbaues. So stand auch die neu auf englischen Normalspurgleisen 1923 in Dienst gestellte Pacific-Lokomotive „Flying Scotsman“ Pate, als Henry Greenly diese Lok in verkleinerter Ausführung im Maßstab 1:3 als „Green Goddes“ und „Nothern Chief“ auf 15-Zoll-Gleise stellte.
Die beiden 15-Zoll-Pacifics waren von beeindruckender Größe und Leistung. Und es kann angenommen werden, dass Martens von Greenly Inspirationen mitnahm, welche er bei seinem Entwurf einer Einheitsliliputlok einfließen ließ. Denn unverkennbar sind Details, welche zweifelsfrei englischen Gepflogenheiten zuzuordnen sind.
Allerdings war der kurze Blech-Hilfsrahmen um den Hinterkessel eine Krauss’sche Marotte, die hier bei dieser Lok wegen zu schwacher Dimensionierung den Hilfsrahmen schnell etwas deformierte. Auffallend ist dabei das hinten herunterhängende Führerhaus. Denn die Hauptlast der Lok ruht auf dem stabilen Barrenrahmen, der schwere Hinterkessel ruht jedoch nur auf dem Hilfsrahmen. Hinzu kommt, dass die Schleppachse weich gefedert ist. Bei größeren Stößen oder Unebenheiten im Gleis besteht die Gefahr der Deformierung des Hilfsrahmens. Dieser Konstruktionsfehler lastet den Martens-Lokomotiven bis heute an.



Die Ende Mai 1950 von Krauss-Maffei gelieferte Liliputlokomotive Tazzelwurm der Killesberg-Parkbahn in Stuttgart, aufgenommen im Jahre 1986. Bis auf die neu angebaute BSI-Kupplung, welche nach einem Unfall die Scharfenberg-Kupplung ersetzte, ist die Lok noch annähernd im Ursprungszustand.

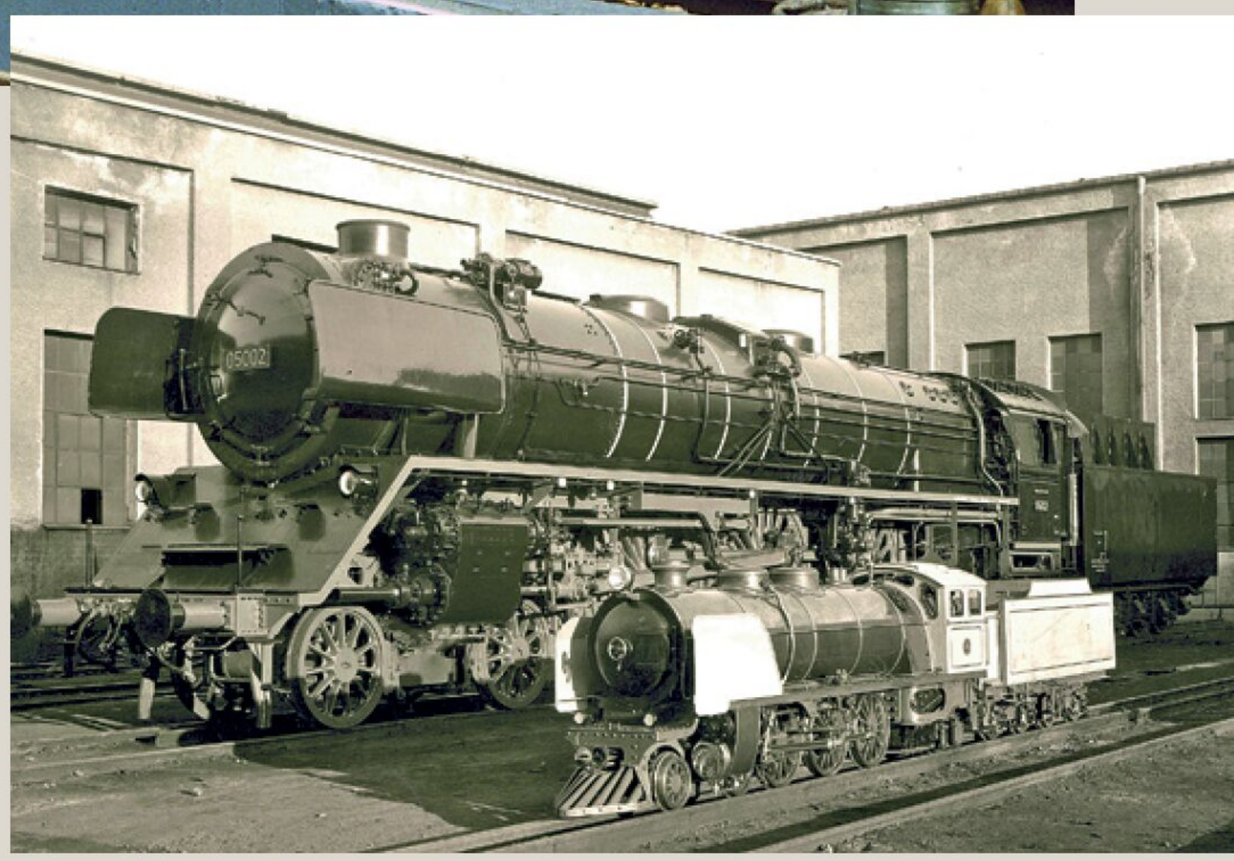
Letzte Serie 1950 von Krauss-Maffei in München-Allach

Die Stuttgarter Messegesellschaft bestellte Anfang Februar 1950 zwei Lokomotiven der Martens'schen Einheitsloktype für die ab Juni 1950 stattfindende erste deutsche Gartenschau. Diese sollte abermals auf dem Killesberg ausgetragen werden, wo sich noch die Gleise und Wagen von der Reichsgartenschau 1939 befanden. Da der Zeitrahmen der Herstellung für Krauss-Maffei recht knapp war, erfolgte die Lieferung der ersten Lok Tazzelwurm Ende Mai 1950. Die zweite Lok Springerle kam dann Ende Juni zum Einsatz.

Dass der Tazzelwurm und Lok Springerle in aller Eile von Krauss-Maffei zusammengebastelt werden mussten, zeigt die Tatsache, dass der Einbau des Vakuumsaugers für die Bremse recht unkonventionell vorgenommen werden musste. Denn offenbar waren die richtigen Bremsarmaturen noch nicht wieder lieferbar. Außerdem war die bis dahin gebräuchliche Scharfenbergkupplung in Gussausführung durch eine geschweißte Scharfenberg-Bauart ersetzt worden.

Bemerkenswert ist weiterhin, dass trotz der Bestellung von zwei Lokomotiven eine Serie von drei Loks aufgelegt wurde. Dabei unterscheiden sich die Stuttgarter Loks dadurch, dass das vordere Stirnblech eine abweichende Form aufweist, was aber den wenigsten auffällt. Stärker auffällig ist bei den Stuttgarter Loks der fehlende „Kuhfänger". Diesen hatte wieder die dritte Lokomotive erhalten, ebenso wie die normalen Armaturen für die Vakuumbremse. Als sehr gelungen müssen die oben abgekanteten Windleitbleche hervorgehoben werden. Diese wurden nur an den drei 1950 gefertigten Lokomotiven angebracht.

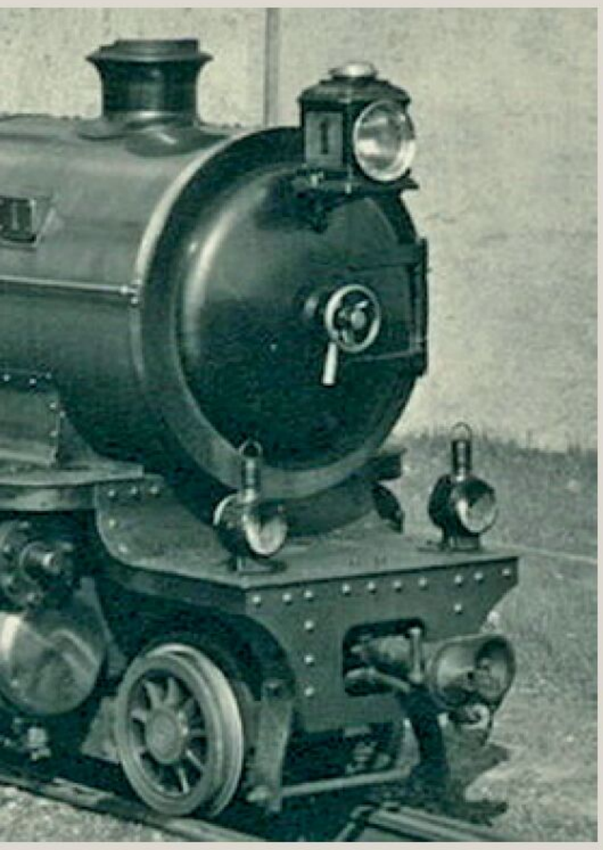
Sie vermitteln im Gesamtbild eine sehr moderne Optik. So



Weltberühmte Aufnahme vom April 1951 im Werkhof von Krauss-Maffei mit der dritten unverkäuflichen 15-Zoll-Liliputlok und der schnellsten deutschen Dampflok 05 002. Diese Liliputlok ist im Gegensatz zu den Stuttgarter Loks mit einem Kuhfänger versehen und wurde dann nach Indien verschenkt, als Dank für einen Großauftrag. Sie ist heute noch dort vorhanden und wurde nach längerer Abstellung wieder fahrfähig hergerichtet.

ist auf alten Schwarz-weiß-Fotos genau zu erkennen, ob es sich um eine der neuen Stuttgarter Loks der letzten Serie handelt. Denn die bei der Reichsgartenschau 1939 in Stuttgart verkehrenden Loks hatten die Windleitbleche nicht gekantet und wurden vermutlich in den 1930er Jahren von der Verleihfirma Brangsch in Leipzig angebracht. Die in Dresden vorhandenen zwei Loks tragen diese Bleche auch heute noch in dieser Form.

Interessanterweise konnte Krauss-Maffei 1950 keinen Käufer für die dritte Lok finden. Deshalb nahm man im April 1951die Gelegenheit war, auf dem Werkhof in München-Allach das weltberühmte Foto mit der schnellsten deutschen Dampflok Baureihe 05002 und der Liliputlok zu machen. Denn die 05 weilte fast ein Jahr zur Instandsetzung bei Krauss-Maffei, die auch als Privat-AW für die DB fungierte. Leider ist Krauss-Maffei auf keine klügere Idee gekommen, als diesen überwertvollen „Ladenhüter" dann an den Kunden Indien zu verschenken. Indien hatte bei Krauss-Maffei 200 Meterspur-Pacifics bauen lassen.



So sahen die Loklampen 1925 bei den ersten drei Loks aus. Es dürfte sich um Karbid- oder Petroleumlampen gehandelt haben.



Das derzeit an Lok Tazzelwurm angebrachte „3-Licht-Spitzensignal“ sieht eher etwas seltsam aus … Das Bosch-Licht der Santa Maria dahinter ist zwar original von 1929, jedoch wirkt es übergroß an der Lok.



Originalzustand der Bosch-Lampen Lok Tazzelwurm: Werkfoto von 1950 im Werkhof von Krauss-Maffei kurz vor Ablieferung nach Stuttgart aufgenommen.

Das „Bosch-Licht“

Während man bei den ersten drei Loks der Verkehrsausstellung 1925 in München noch ansprechende Petroleum- oder Karbidlaternen anbrachte, hielt 1928 (Wiener Prater) und 1929 (Spanien) der eigentlich viel zu große, elektrisch beleuchtete Bosch-Automobil-Scheinwerfer als Frontlaterne Einzug.

Dagegen brachte man bei den drei in der Serie 1950 gefertigten Loks ebenfalls Bosch-Autolampen an. Jedoch waren diese in einer gefälligeren Größe gewählt worden. Oben an der Rauchkammer wurde ein Lkw-Scheinwerfer angebracht und auf dem Umlaufblech zwei kleine Lkw-Führerhaus-Begrenzungsleuchten.

Der Lkw-Scheinwerfer wurde von einem Bleiakku im Tender gespeist. Ob die kleinen Begrenzungsleuchten auch mit Glühlampen versehen waren, ist nicht genau bekannt. Die Lkw-Scheinwerfer an Tazzelwurm und Springerle lebten recht lange. Aber irgendwann meinte dann der „zuständige Cheflokführer“, er müsse die Lkw-Scheinwerfer von den Loks verbannen. Ein mehr als unpassendes 3-Licht-Spitzensignal in blanker Messingausführung sollte ab da eine „regelspurige“ Lokomotive vorgaukeln.

Dabei hatte der besorgte Herr übersehen, welchem Verwendungszweck Tazzelwurm und Springerle dienen. Es sind nämlich keinesfalls maßstäblich nachgebaute Modelle, sondern robuste Gebrauchslokomotiven für Vergnügungsbahnen! Dabei kommt es nicht auf eine Detailierung bis zur letzten Schraube an, sondern auf die Alltagstauglichkeit im harten Publikumsfahrbetrieb. Bei solchen Bahnen und deren Fahrzeugen ist eine gewisse gestalterische Freiheit des Erbauers notwendig.

Die Firma Krauss-Maffei hat 1950 wohlwissend einen handelsüblichen Lkw-Scheinwerfer als Spitzenlicht ihrer Liliputlokomotiven gewählt. Im Nachhinein diese „Ausstellungsbahn“ als maßstäbliche Modellbahn ummünzen zu wollen, zeugt von fehlendem Sachverstand. Warum darf eine Lokomotive nicht in dem Zustand verbleiben, wie sie einmal vom Hersteller ausgeliefert wurde? Warum wollen immer wieder einige „Weltverbesserer“ an den Lokomotiven herumschrauben und sie „verbasteln“?

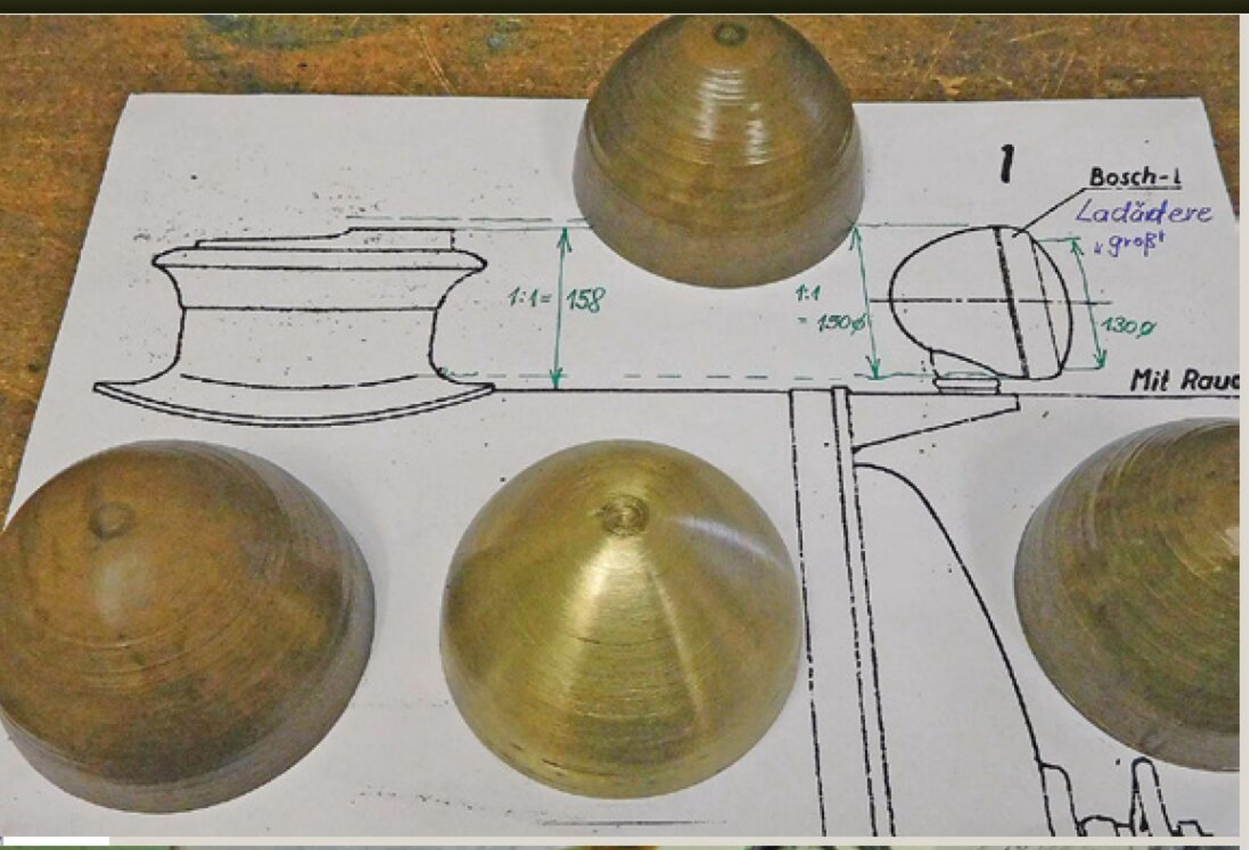
Vorbildtreue eines Modellnachbaues

Jedenfalls hatte ich mir von vornherein auf die Fahne geschrieben, dass ein Modellnachbau der Lokomotive Tazzelwurm möglichst exakt den Lieferzustand darstellen sollte. Alles sollte so wirken, wie es ein Werkfoto von 1950 darstellt. Da gehört selbstverständlich der verkleinerte Lkw-Scheinwerfer genauso dazu wie das von mir verkleinerte Kesselsicherheitsventil oder die Scharfenbergkupplung.

Die unendliche Geschichte beginnt

Also woher nimmt man einen verkleinerten Lkw-Scheinwerfer? Vielleicht ein Fahrradlicht zweckentfremden? Doch das merkt man sofort, denn vorbildgetreu ist das eben nicht. In diesem Baustadium begann die schier unendliche Geschichte einer vorbildgetreuen Loklampe für mein 1:2-Modell. Selbstbau war die einzige Möglichkeit, ein brauchbares Ergebnis zu erhalten. Deshalb zunächst mal ein Lampengehäuse aus Messingblech über einen Dorn und einer Rolle auf der Drehmaschine zu formen, war die erste Übung, MS-63-Blech ist ja recht gutmütig.

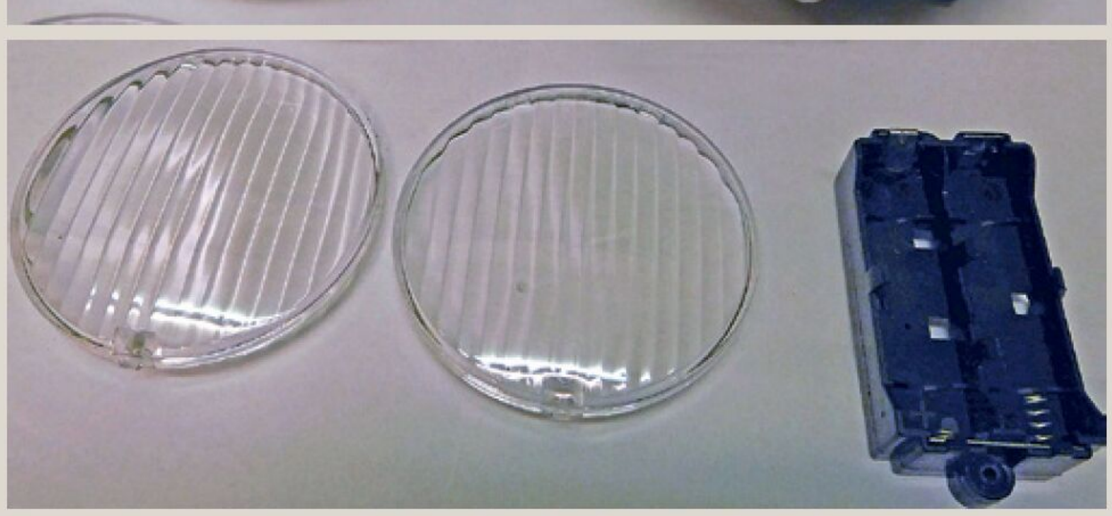
Schwieriger zu beschaffen waren Streuscheibe sowie Reflektor. So hoffte ich, dass Teile eines Retro-Fahrradfrontlichtes mit Batterie und LED als Leuchtmittel mir den Dienst erweisen würden. Leider waren dabei die Streuscheiben und der Reflektor nur aus Kunststoff kurze Zeit erhältlich gewesen. Und das „Gewesen“ wurde zum Problempunkt. Denn die Kunststoffscheiben – welche Glas-Streuscheiben nachempfundenen wurden – waren nach einiger Zeit trüb und verformt. Aber schlimmer noch: Sie waren danach nicht mehr erhältlich. Dafür gab es nur noch solche mit eingearbeiteten Linsen für die bessere Fokussierung, was aber für meine Zwecke unbrauchbar ist!





Ein Hauptgehäuse und ein Vorderteil konnte ich so hergestellt bald in der Hand halten. Dafür noch einen Fuß und einen Verschluss für die beiden Teile gefertigt, sah das schon recht brauchbar aus. Das Ganze gut grundiert und nass geschliffen ergab mit einer schwarzen Hochglanzlackierung professionelle Ergebnisse!





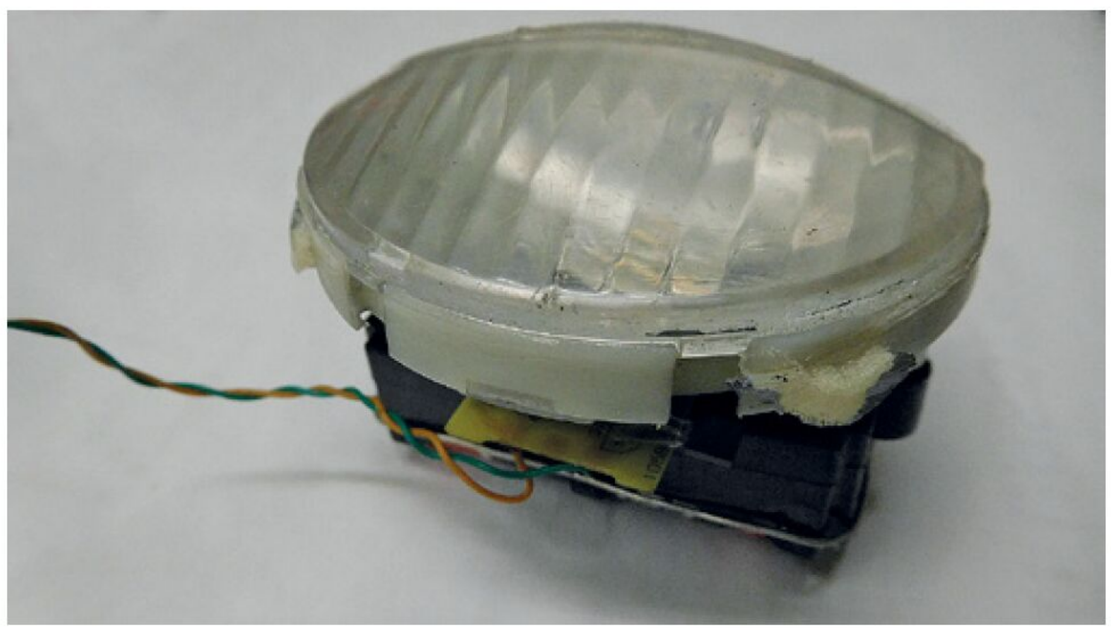
Reflektor und Streuscheiben – alles aus Kunststoff. Der Batteriekasten nicht ausgenommen.



Das Ergebnis meiner Bemühung, die Lampen des Originals modellgetreu nachzubilden. Leider währte die Freude mit Kunststoffglas und Reflektor nur kurz.

Grundsätzlich sind Kunststoffgläser und die Wärme der Rauchkammer an der Dampflok keine guten Freunde. So wurden die Streuscheiben immer wieder trüb und deformiert, ebenso wie die Reflektoren. Eine Scheibe zersprang infolge einer Havarie. Als nun im Sommer 2024 das letzte Kunststoff-Glas und der Reflektor trüb wurden, war klar, der Kunststoff muss durch besser geeignete Werkstoffe ersetzt werden. Das wären eine Mineralglas-Streuscheibe und ein Metallreflektor.





Versagen der Kunststoffteile durch die Hitze der Rauchkammer.



Glücksfall: alte Fahrradlampe mit Glühlampe und Dynamobetrieb als Ausgangsbasis der neuen Loklampe.



Das gekürzte Lampengehäuse passt nun recht gut in Proportion und Maßstab. Es besteht aus tiefgezogenem Stahlblech, hier entlackt zur Neulackierung vorbereitet.



Neuer verkleinerter Batteriekasten löste das Platzproblem. Stromversorgung jetzt durch zwei AAA-Zellen, welche 3 Volt hergeben. Am Gehäuse ist hinten der Einschalter angebracht.

So stand die Frage im Raum: Wo bekomme ich eine im Durchmesser und im Maßstab passende Mineralglas-Streuscheibe her? Zunächst war ich mir sicher, dass es die nirgends passend geben würde. Deshalb gingen meine Gedanken vorsorglich schon mal in die Richtung, mit einer Pressmatrize eine Pressglas-Streuscheibe selbst herzustellen. Dabei war mir andererseits klar, dass ich im Umgang mit dem Werkstoff Glas nicht die geringste Erfahrung besaß. So wäre höchstens die Herstellung der Pressmatrize durch mich realistisch und möglich gewesen.

Der Zufall half mir wieder einmal ein großes Stück weiter. Bei der Beobachtung der Kleinanzeigen eines Monopolisten im Internet entdeckte ich eine alte Original-Fahrradlampe. Sie schien eine Mineralglasscheibe zu haben und war im Durchmesser in etwa das, was ich suchte. Ich habe die Lampe geordert und als ich sie in den Händen halten konnte, wusste ich, da kann was draus werden. Zuerst wollte ich das Glas etwas kleiner schleifen, damit es in das alte Gehäuse passen würde. Aber ich nahm davon doch wieder Abstand.

Zu groß war mir das Risiko, dem Glas könnte etwas passieren. Der vordere Ring der alten Fahrradlampe und das Glas passten ja zueinander. Also wurde deren Gehäuse verwendet. Weil etwas zu lang, musste es gekürzt werden. Damit das Vorderteil der Lampe, welches Glas und Reflektor aufzunehmen hat, wieder bündig an das gekürzte Gehäuse anschließen konnte, musste noch ein Blechring innen in das gekürzte Gehäuse gelötet werden.

Dieses und das Vorderteil erhielten unten kleine Fahnen, womit über eine Schraube beide Teile verbunden werden können. Oben greift eine kleine Blechfahne in einen Schlitz, sodass das Vorderteil sicher auf dem Blechring des Gehäuses sitzt. Nach einer Grundierung und Verfüllung mit Spritzspachtel wurde dies nach nassem Feinschliff mit schwarzem Autolack lackiert. Nach Durchtrocknung erfolgte der probeweise Zusammenbau der Loklaterne.

Doch zu meinem Schreck musste ich feststellen, dass der längere Parabolspiegel aus poliertem Alublech mit dem daran befestigten Batteriefach sich einfach als zu lang für das neue Gehäuse entpuppte.

Alles umsonst?

Der Punkt der Resignation war recht nahe gekommen. Aber wo nicht mit künstlicher Intelligenz beizukommen war, löste ich „den Fall“ dann mit meiner natürlichen Intelligenz! Der Batteriekasten aus Kunststoff für die Aufnahme zweier AA-Zellen war einfach zu breit und zu hoch. In meinem Fundus schwirrte noch ein Batteriekasten für drei AAA-Zellen herum. Aus ihm machte ich kurzerhand einen Kasten für zwei AAA-Zellen. Diesen klebte ich anstatt des großen Batteriekastens auf die Halterung der Platine mit den LEDs auf.

Ursprünglich waren auf dieser Platine fünf kaltweiße LEDs verbaut. Aber das sah an einer Lok schlecht aus, weshalb ich diese LEDs schon früher durch fünf warmweiße ersetzt hatte. Ein neu erworbener Mikro-Kippschalter stellte sich ebenfalls als zu groß heraus. Der alte, vermeintlich defekte Schalter ließ sich durch umlöten der Drähte nun doch weiterverwenden, was das Platzproblem löste.



Neue Lampe lackiert und zusammengebaut. Zuvor war noch ein Kurzschluss durch zu lange Anschlussfahnen zu beseitigen.



Nun hat mein Lokmodell Tazzelwurm wieder die absolut vorbildgetreue Lkw-Loklampe, wie sie 1950 beim Vorbild ursprünglich angebracht war. Jetzt mit Mineralglas und Metallreflektor.

Fotos: Wolfgang Wiegand

Zum Schluss: Alles gut …

Nach dem Zusammenbau funktionierte die Lampe auch zunächst wie gewünscht. Doch halt – was war das nun schon wieder? Die Lampe brannte im Gehäuse etwas dunkler als im nicht zusammengebauten Zustand. Mir schwante nichts Gutes und schnell wieder das Ganze auseinandergebaut. Sofort war ersichtlich, dass die Kontaktfahnen des Batteriekastens etwas zu weit hervorstanden und im Innern des Gehäuses die Lackschicht aufkratzten, sodass es einen sauberen „Kurzen“ am Batteriekasten gab.

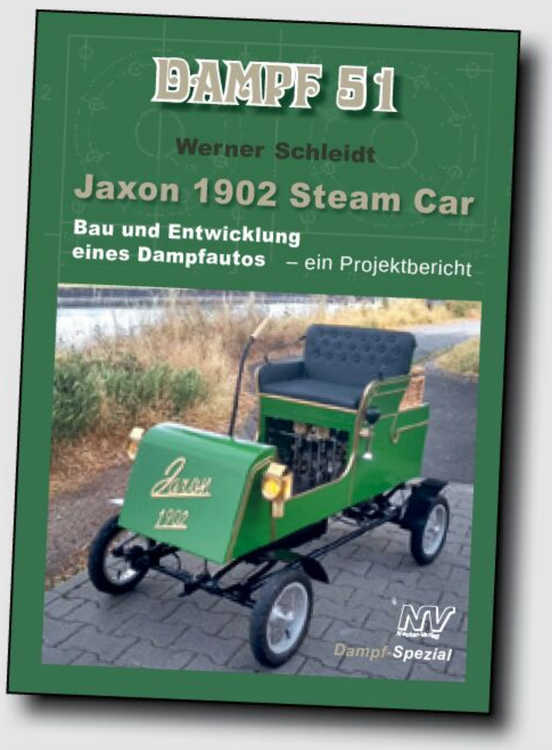
Nach der Kürzung der Fahnen und Anbringung einer Isolierung im Gehäuseinnern war dann die neue Loklampe nach dieser langen und mühsamen Bastelei endlich gebrauchsfertig. Sie wurde auch sogleich an ihrem alten Platz oberhalb der Rauchkammertür auf ihrem Halter befestigt. Der Erfolg des Umbaus ergibt sich schon mal dadurch, dass die Kunststoff-Streuscheibe samt Kunststoff-Reflektor verbannt werden konnten.
Mineralglas-Streuscheibe und Metallreflektor sind nun besser geeignete Materialien, die das schnelle Unbrauchbarwerden in Zukunft hoffentlich verhindern.

Anzeige

Neuerscheinung

DAMPF 51: Jaxon 1902 Steam Car
Bau und Entwicklung eines Dampfautos – ein Projektbericht

Werner Schleidt teilt seine Leidenschaft für historische Technik und den Reiz des Selbermachens in diesem detaillierten Projektbericht über den Nachbau eines Jaxon 1902 Steam Car. Ausgehend von vagen Internetbildern entsteht Schritt für Schritt ein funktionsfähiges Dampfautomobil. Erfahren Sie alles über den Bau des Leiterrahmens mit seiner innovativen Tiller-Lenkung, die Anpassung eines Rasenmäher-Differentials für den Antrieb und die Eigenentwicklung einer stehenden Zweizylinder-Dampfmaschine. Von Zeichnungen und Stücklisten bis zur Inbetriebnahme und den ersten Fahrerprobungen – ein technisches Kompendium für alle, die Freude daran haben, aus Rohmaterialien etwas Einzigartiges zu erschaffen und sich für Dampfmaschinen, historischen Fahrzeugbau und die Herausforderungen eines ambitionierten Modellbauprojekts interessieren.
Rückschläge und innovative Lösungen inklusive.



Best.-Nr. 16-2025-01 ISBN 978-3-7883-2178-9
Preis € 25,90 [D] Umfang 112 Seiten, DIN A4

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

Abkant- und Profilpresse



TEOFIL HOLKA

Immer wenn ich enge Abkantungen oder kleine Profile für meine Dampfmodelle herstellte, musste ich bisher zeitaufwendig Schienen und Hilfsmittel anfertigen. Mir kam die Idee, eine Abkantpresse zu bauen. Natürlich kam ich erst nach vielen Experimenten auf ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Arbeitsweise dieser Presse ist mechanisch. Bewegt man den Hebel, so werden durch die Drehungen der Welle die zwei Exzenterscheiben nach unten bewegt. Sie drücken auf die zwei Rollen, die am Abkantschwert befestigt sind. Das Schwert wird nach unten bewegt und drückt am Ende in die Matrize, das Werkstück wird geformt. Bewegt man den Hebel nach oben, drücken die Federn das Schwert wieder hoch. Die Arbeitsbreite ist 200 mm. Stahlblech kann bis 0,8 mm gekantet werden. Kupfer, Alu und Messingblech habe ich bisher bis 1 mm bearbeitet.

Bauanleitung

▶ Teil 1

Die Maße der Grundplatte sind 262 x 118 mm und sie ist 10 mm dick. Das Material ist scharfkantig gezogen und lässt sich gut bearbeiten. Es werden zehn Bohrungen Ø 5,5 mm in die Grundplatte gebohrt. Von unten werden die Bohrungen aufgebohrt Ø 9 und 8 mm tief. Wichtig ist es, mit einem Höhenreißer zu arbeiten und von einer Bezugskante ausgehend.

▶ Teil 2

Die Stützplatten werden mit zwei Fräsflächen versehen (spiegelbildlich). Seitlich werden je zwei Bohrungen Ø 5,5 mm gebohrt. In die Unterkante werden je zwei Gewindebohrungen M5 geschnitten. Sie müssen mit der Grundplatte übereinstimmen.

▶ Teil 3 – Querstütze

Die Querstütze ist ein Teil, das die Führungssäulen verbindet. Es ist 239 mm lang, 21 mm hoch und 12 mm dick. Von beiden Seiten ist die Querstütze 6 mm von der 22 mm Fläche abgefräst. Das Eckmaß der Fräsflächen beträgt 201 mm. In die abgefrästen Flächen werden zwei Bohrungen Ø 6 mm mittig gebohrt. Sie müssen mit den zwei Führungssäulen übereinstimmen. Auf der 12 mm Stirnseite werden zwei Bohrungen, die Ø 8 mm tief sind und mittig 154 mm voneinander entfernt sind, gebohrt. Dort werden die Federhalter befestigt.

▶ Teil 4 – Führungssäule

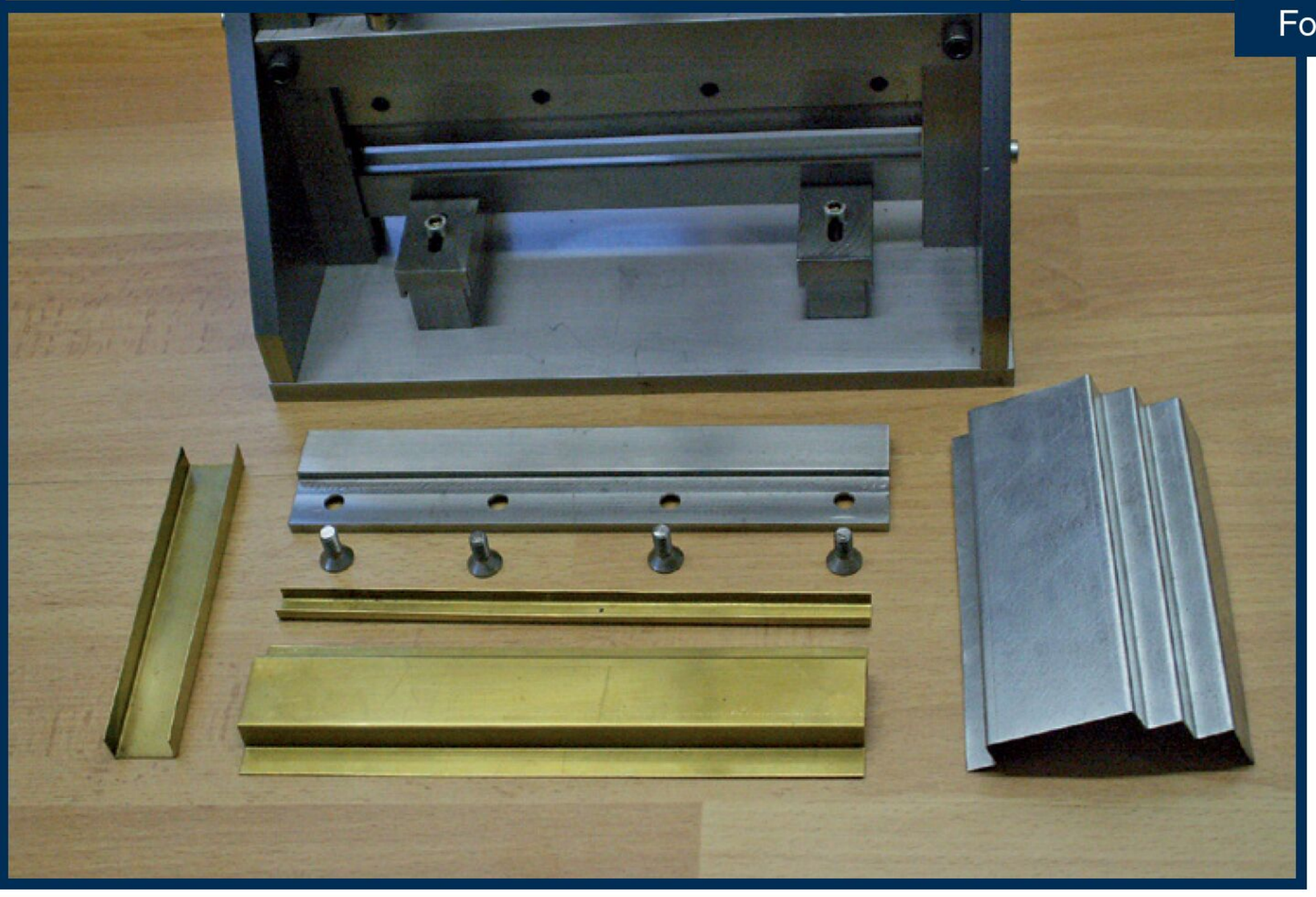
Die zwei Führungssäulen dienen der Führung des Abkantschwertes und als Lager für die Welle. Sie werden spiegelbildlich gefertigt. Nachdem die Nuten gefräst sind, werden die zwei Flächen gefräst, in die später die Ø 12H7 Bohrungen kommen. Dann werden die M6 und M5 mm Gewindebohrungen laut Zeichnung gearbeitet. Sie dienen auch zum Zusammenschrauben der Führungssäulen beim Bohren der Ø 12H7 Bohrung. Es wird hierzu ein 10 mm Vierkant in die Nuten gelegt und die Säulen zum Bohren verschraubt. Der Vierkant wird später entfernt, er ist nur ein Hilfsmittel.

▶ Teil 5 – Abkantschwert

Das Abkantschwert wird aus 10 mm dickem, scharfkantigem Material gefertigt. An der oberen Seite wird das Stück an zwei Stellen nach Maß gefräßt und gebohrt. Anschließend wird das Gewinde geschnitten. Dies sind die Stellen, an denen die Rollenböcke befestigt werden. An der Unter-







Fotos und Zeichnungen: Teofil Holka

▶ Teil 10 – Profilschwert

Das Profilschwert kann zusätzlich angeschraubt werden. Das Prisma wird gewendet und es können kleine Profile aus 0,5 mm Blech gedrückt werden. Die Maße ergeben sich aus der Zeichnung.

▶ Teil 11 – Welle

Die Welle sollte vorgedreht werden. Als Nächstes wird sie zwischen Spitzen fertiggedreht. So ist gewährleistet, dass sie genau läuft. Anschließend werden drei Nuten maßgenau gefräßt. Auf der Welle sitzen die Exzenterscheiben und die Hebelbuchse. In die Hebelbuchse wird der Hebel geschraubt.

seite wird das Schwert auf der Längsseite auf einer Höhe von 14 mm 4 mm tief abgefräßt, nur auf einer Seite. An der stehengebliebenen Fläche wird das Werkstück von beiden Seiten auf 20° schräg abgefräßt. Zum Schluss werden die vier M6 Gewindebohrungen nach Maß gefertigt.

▶ Teil 6 – Abkantprisma

Das Abkantprisma ist aus 22 x 22 mm Vierkant gefertigt. Dies ist ein Automatenstahl, der von allen vier Seiten 0,5 mm abgefräßt wurde. Somit ist gewährleistet, dass er gerade ist. Nun werden die Prismennuten laut Zeichnung gefräßt.

▶ Teil 7 – 9

Prismenauflage, Schiebestück und Prismenjustierung bilden eine Einheit. Sie halten das Prisma. Durch diese Bauteile kann das Prisma, auch wenn das Profilschwert montiert wurde, genau eingestellt werden. Diese Teile werden laut Zeichnung hergestellt und zusammengeschraubt.

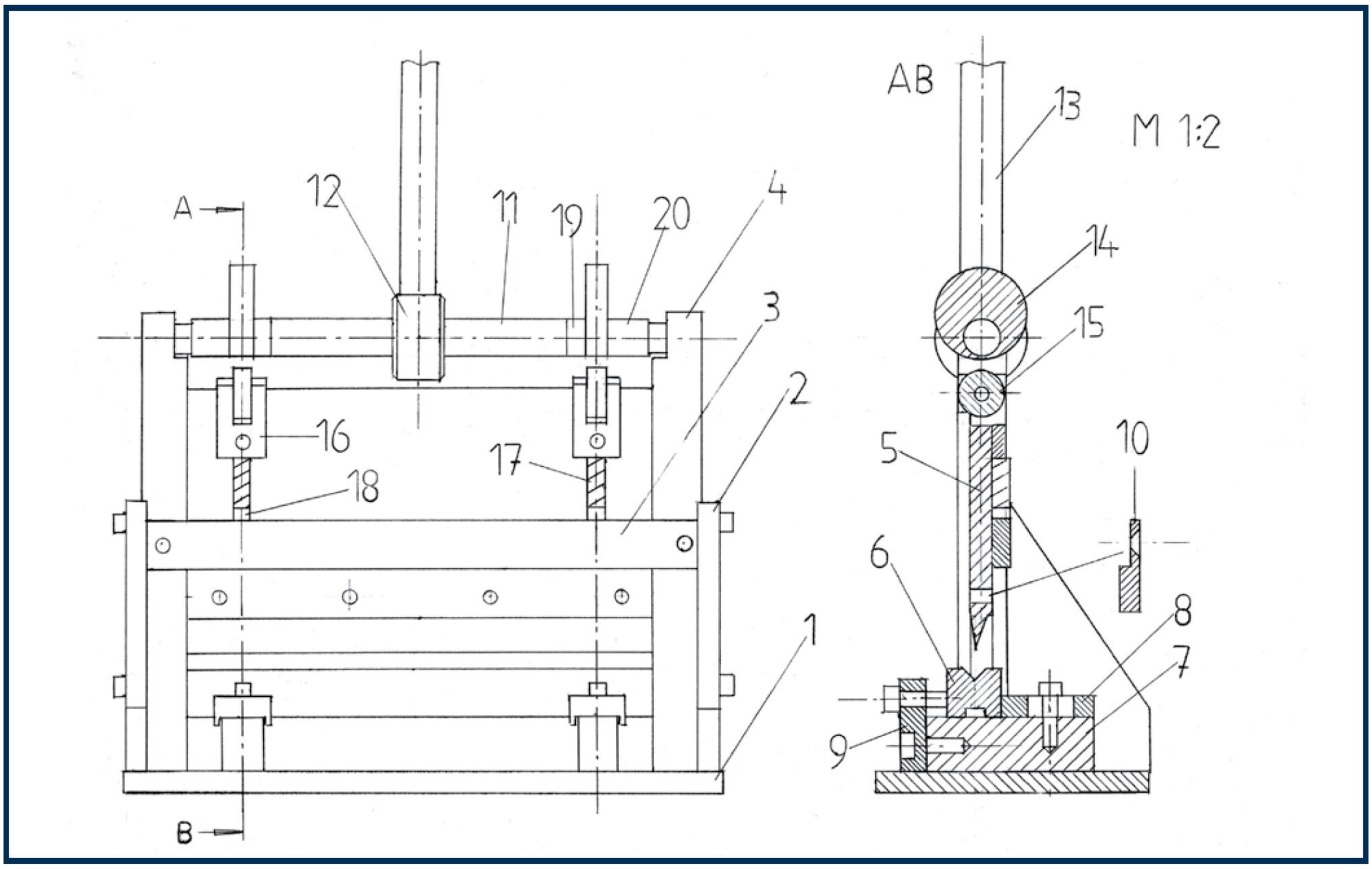
▶ Teil 12 – 20

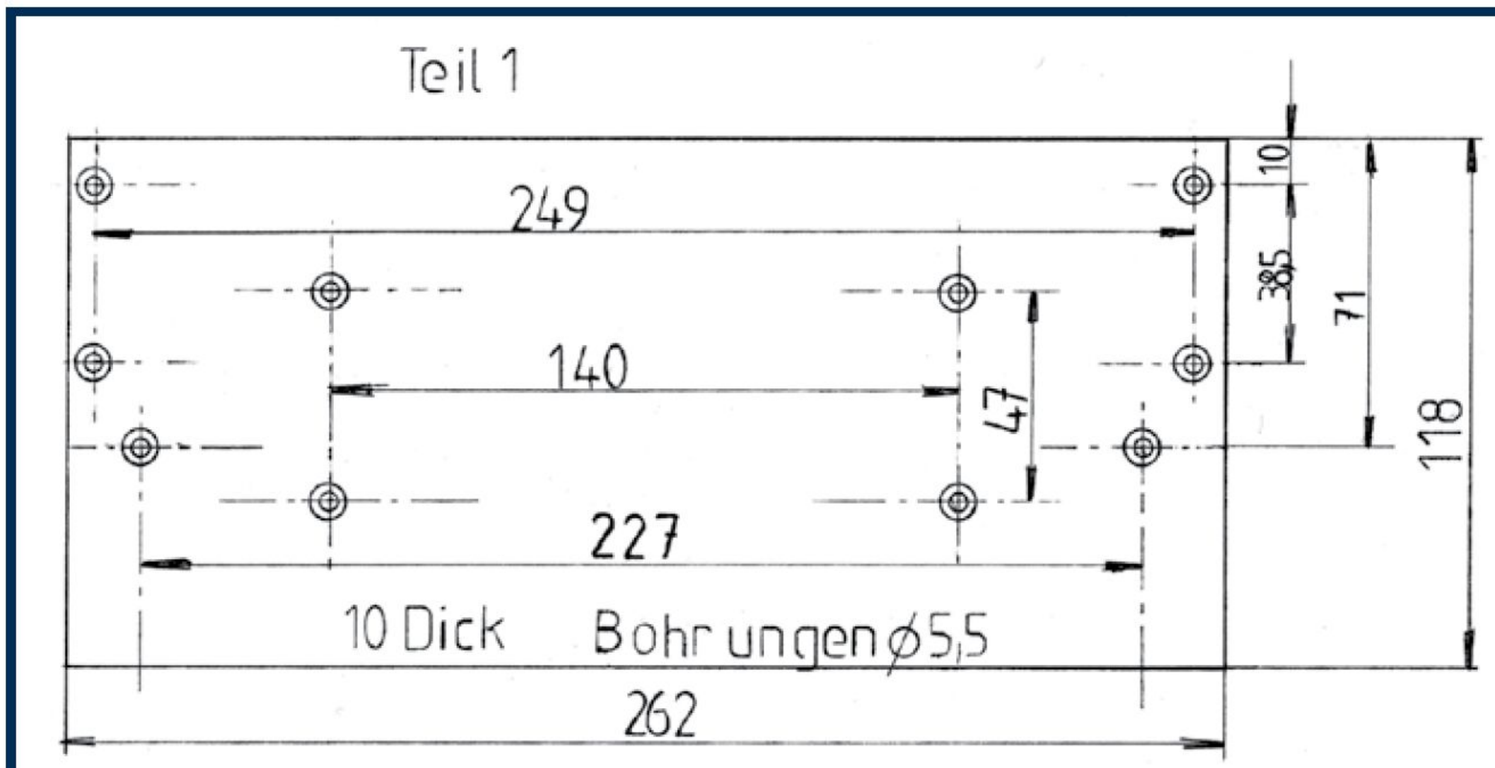
Diese Teile sind bis auf die Exzenterscheiben nicht erwähnenswert. Die Maße sind der Zeichnung zu entnehmen. Die Exzenterscheiben werden zusammengespannt und das Loch wird um 10 mm mittig versetzt auf der Planscheibe auf einen Ø von 16 mm ausgedreht. Dann bereitet man einen Bolzen von Ø 16 mm vor und schiebt die zwei Exzenterscheiben auf die Welle. Sie müssen bündig abschließen. Die Teile werden nun am Schnittpunkt der Radien gekörnt und mit einem Ø 5 mm Bohrer durch beide Scheiben und Hilfswelle durchgebohrt. Man schlägt die Welle raus und erhält in den Exzenterscheiben zwei halbe Bohrungen, die genau übereinstimmen. Diese werden quadratisch ausgefeilt. So erhält man die Passnuten.

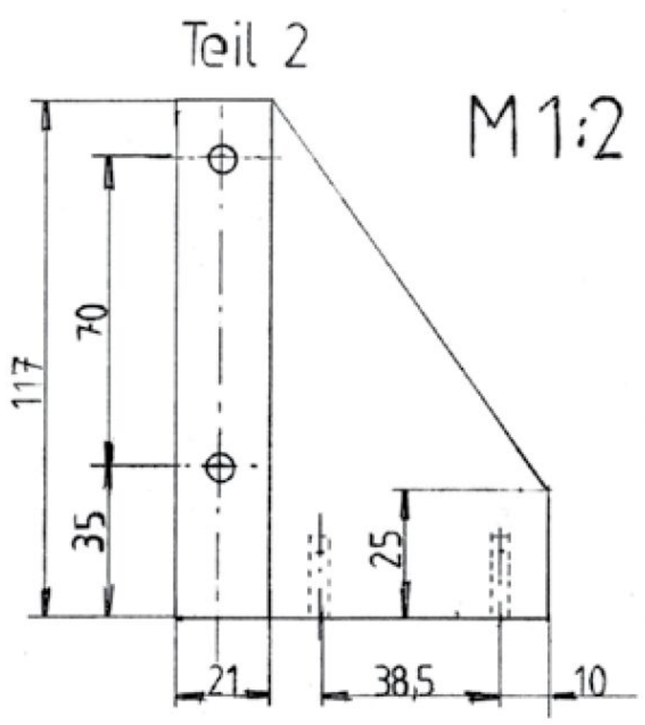
▶ Zusammenbau

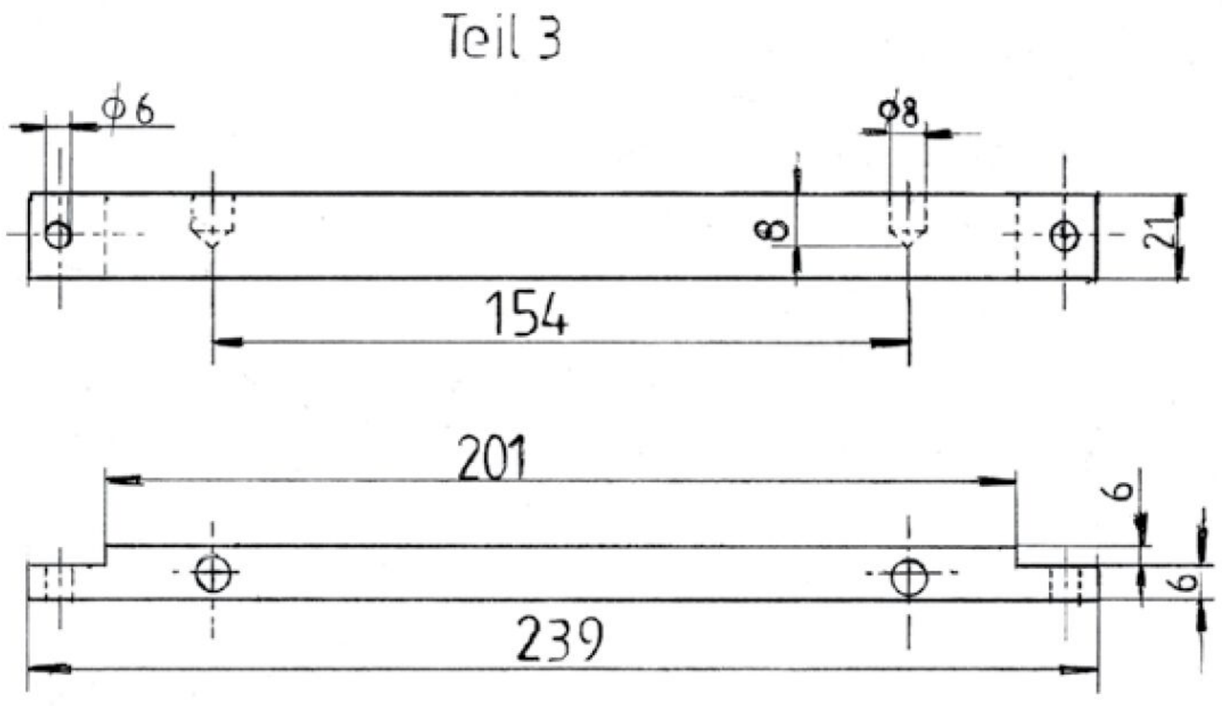
Alle Teile werden nach dem gezeichneten Schema zusammengebaut. Jetzt kann die Abkantpresse getestet werden. Viel Spaß mit diesem Gerät!

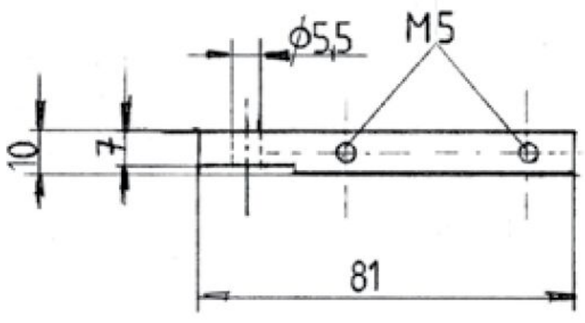
Stückliste der Abkant- und Profilpresse				
Teil	Bezeichnung	Material	Maße (mm)	Anzahl
1	Grundplatte	Stahl St. 37k	262 x 118 x 10	1
2	Stützplatte	Stahl St. 37k	117 x 81 x 10	2
3	Querstütze	Automatenstahl 95Mn 28k	239 x 21 x 12	1
4	Führungssäule	Automatenstahl 95Mn 28k	22 x 22 x 200	2
5	Abkantschwert	Stahl St. 37k	210 x 118 x 10	1
6	Abkantprisma	Automatenstahl 95Mn 28k	22 x 22 x 200	1
7	Prismenauflage	Automatenstahl 95Mn 28k	22 x 22 x 67	1
8	Schiebestück	Automatenstahl 95Mn 28k	38 x 25 x 12	1
9	Prismenjustierung	Automatenstahl 95Mn 28k	33 x 20 x 12	1
10	Profilschwert	Stahl St. 37k	40 x 200 x 9	1
11	Welle	Stahl 42 CrMo 4	Ø 20 x 245	1
12	Hebelbuchse	Stahl 42 CrMo 4	Ø 40 x 29	1
13	Hebel	Stahl St. 37k	Ø 18 x 205	1
14	Exzenterscheibe	Stahl 42 CrMo 4	Ø 40 x 8	2
15	Druckrolle	Stahl 42 CrMo 4	Ø 25 x 8	2
16	Rollenbock	Stahl 95Mn 28k	22 x 22 x 35	2
17	Feder	Federstahl	Ø 10 x 7 x 28	2
18	Federhalter	Stahl St. 37k	Ø 10 x 22	2
19	Distanzscheibe	Stahl St. 37k	Ø 20 x 7	2
20	Feststellbuchse	Stahl St. 37k	Ø 20 x 18	2
Schrauben und Zubehör				
	Zylinderschrauben mit Innensechskant		M6 x 20	4
	Zylinderschrauben mit Innensechskant		M5 x 15	8
	Zylinderschrauben mit Innensechskant		M5 x 25	6
	Zylinderschrauben mit Innensechskant		M5 x 30	2
	Senkkopfschrauben		M6 x 15	4
	Madenschrauben		M3 x 5	2
	Stahlstifte (gehärtet)		Ø 8 x 20	2
	Passkeile		5 x 5 x 20	3

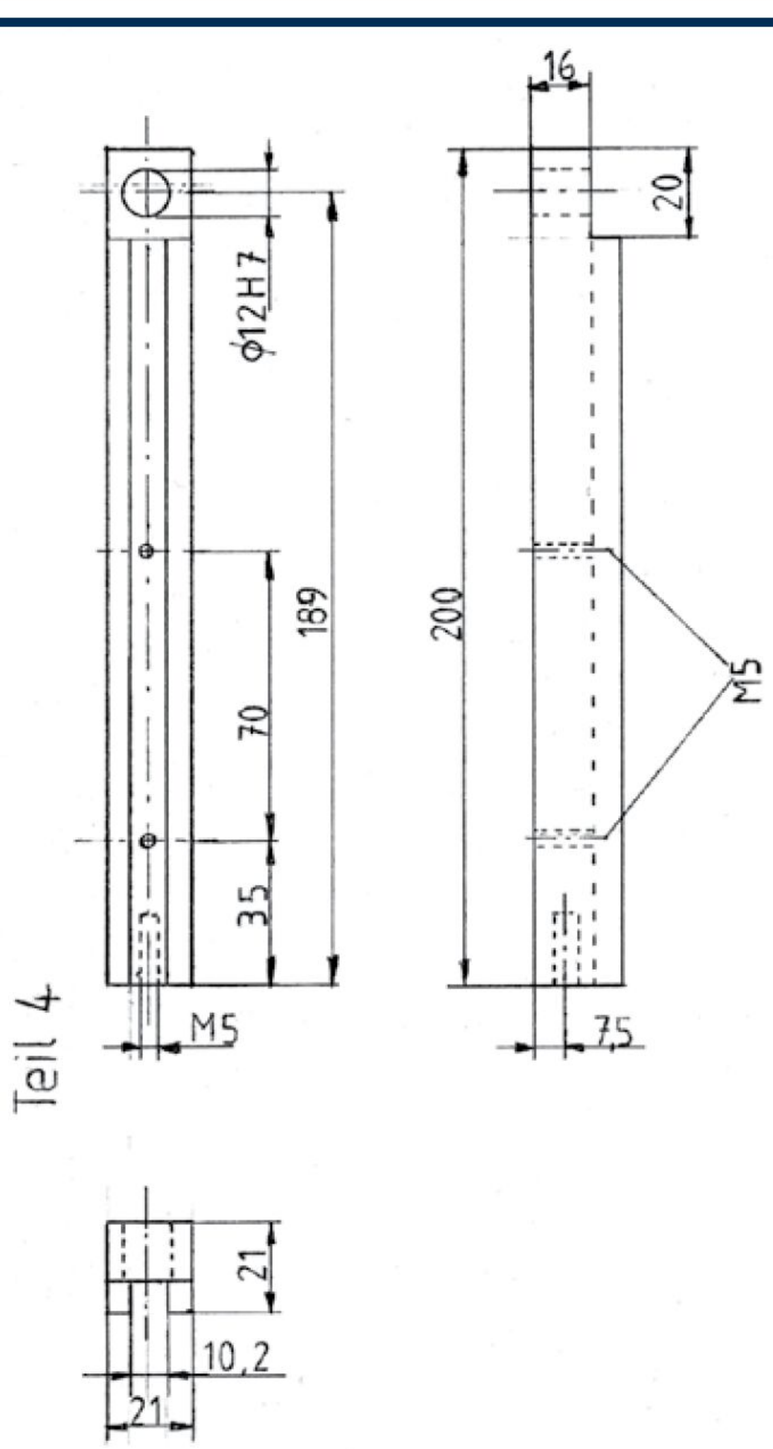


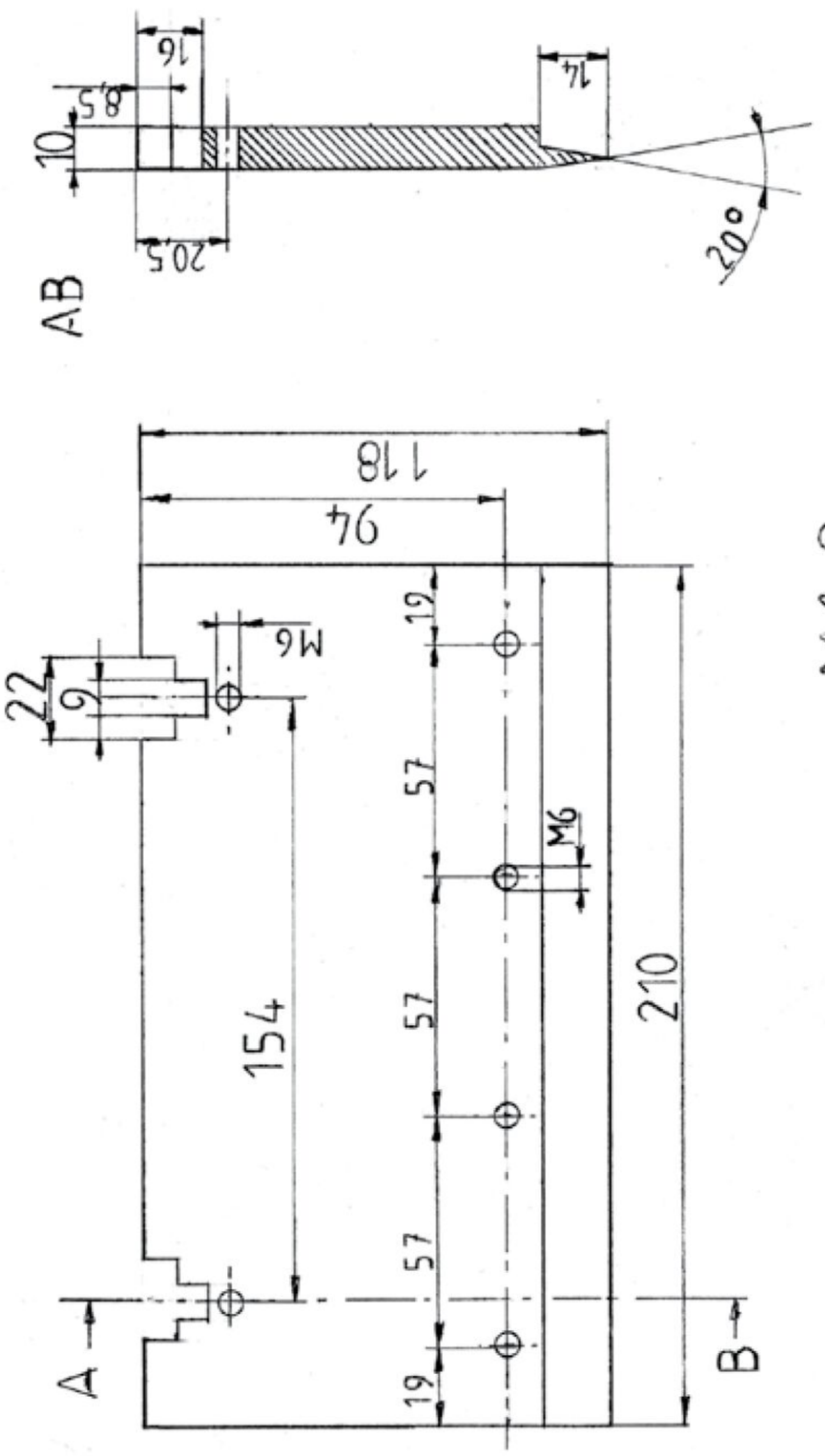

Teil 1
249
140
227
47
10
38,5
71
118
10 Dick
Bohrungen ⌀5,5
262

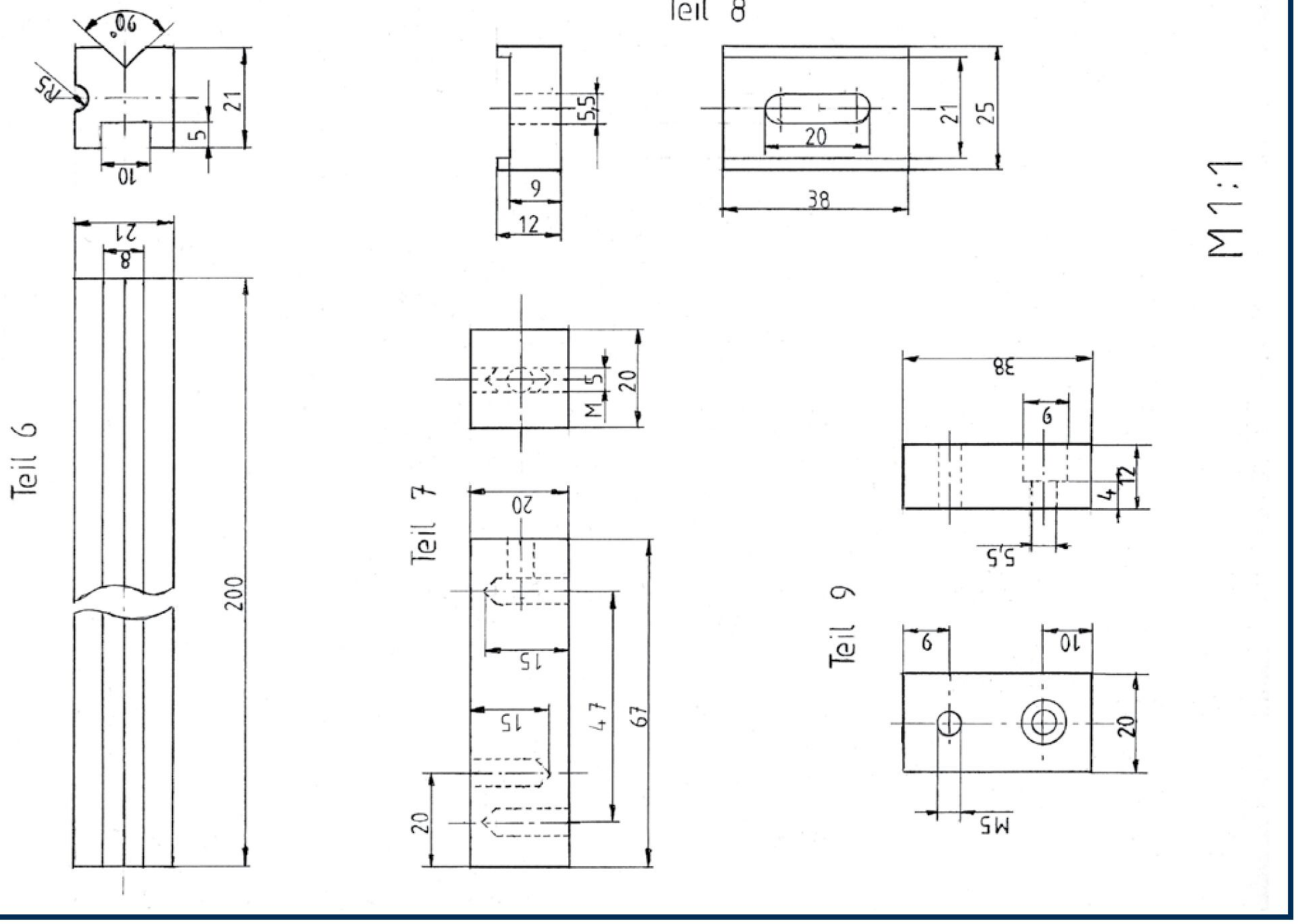

Teil 2
M 1:2
117
70
35
25
21
38,5
10

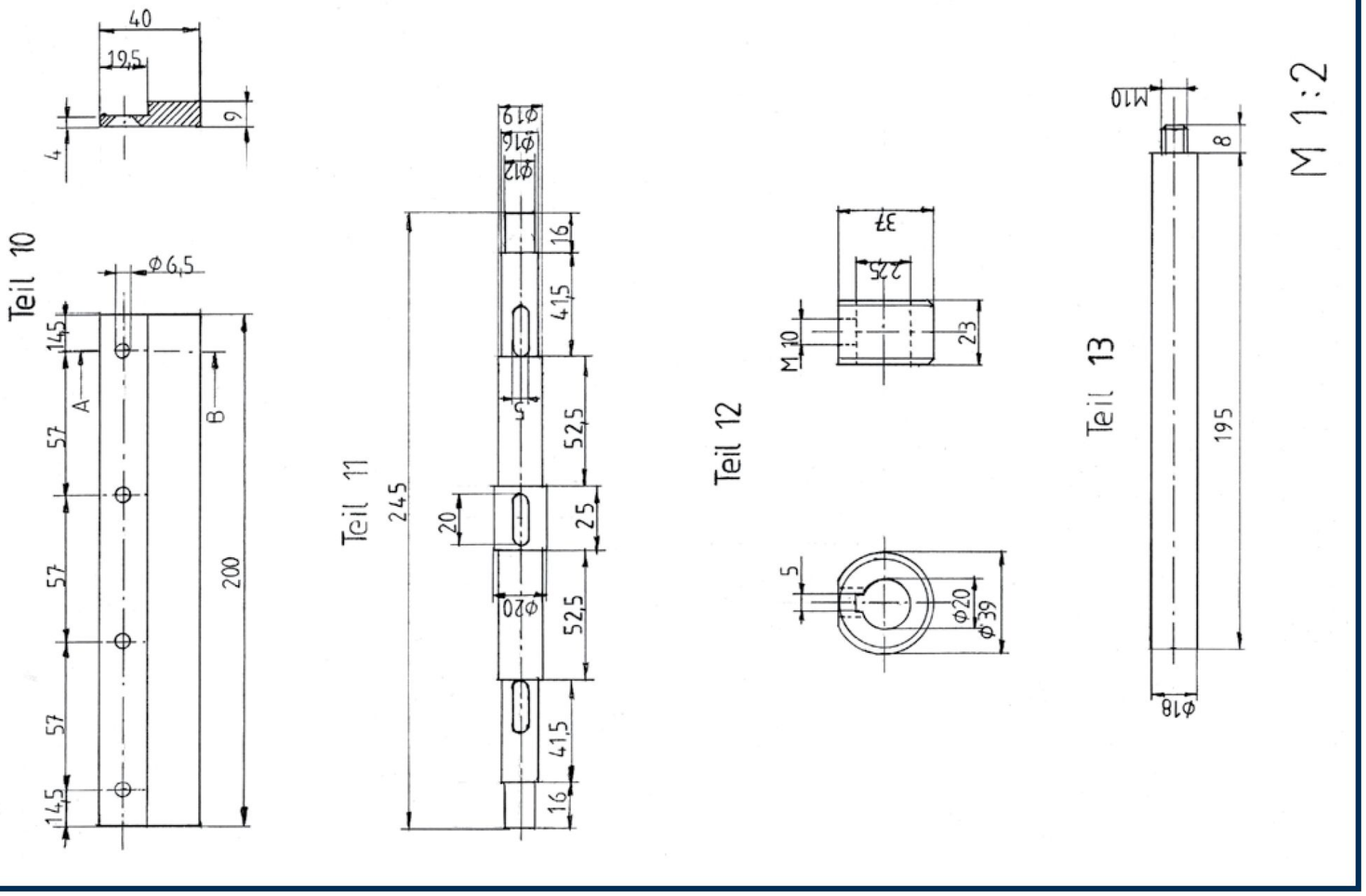

Teil 3
⌀6
⌀8
8
21
154
201
6
6
239

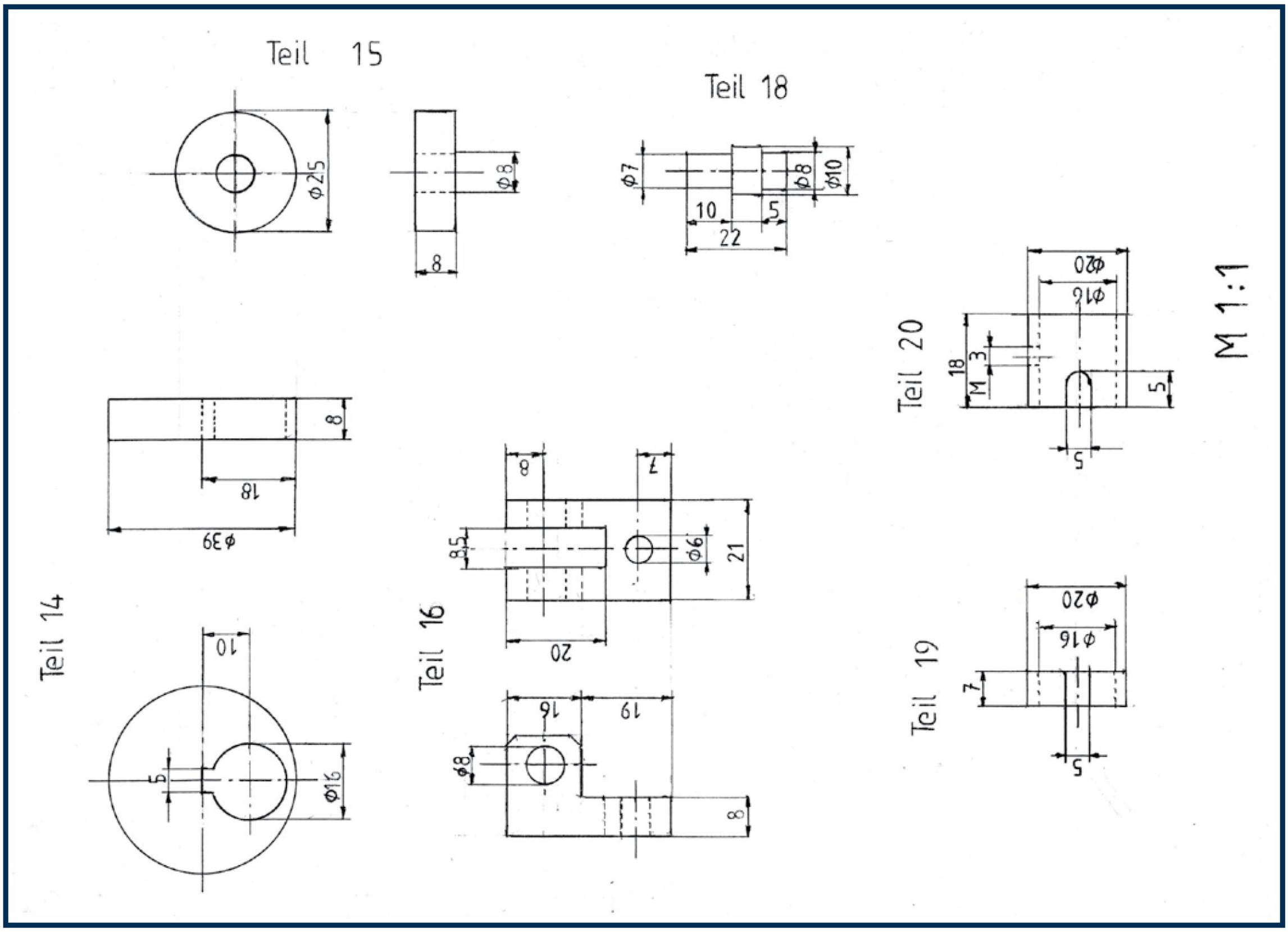

⌀5,5
M5
10
7
81


Teil 4
16
⌀12H7
20
189
70
35
200
M5
7,5
M5
21
10,2
21

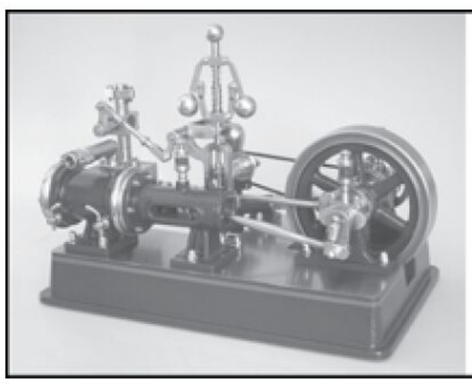

AB
16
8,5
10
20,5
14
20°
Teil 5
118
94
M6
22
9
12
57
M6
154
57
210
57
19
A
B
M1:2


Teil 6
200
Teil 7
Teil 8
Teil 9
M 1:1


Teil 10
Teil 11
Teil 12
Teil 13
M 1:2



Anzeigen



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

Atelier MB
M. Burkhard
im Halt 25
CH-5412 Gebenstorf Fax 0041 56 223 33 72

Hotel für Eisenbahner in Wernigerode
Der Treffpunkt für Dampfbahnfreunde.
Mit Blick auf das Betriebswerk der Schmalspurbahn!
www.hotel-altora.de
Hotel Altora, Bahnhofstrasse 24, 38855 Wernigerode/Harz
Tel. 03943-40995-100 Täglich Dampfbetrieb!!

Für die Modelleisenbahn im Garten.



6 Ausgaben für 46 €/Jahr frei Haus in Deutschland!

- Im Abo günstiger und früher bei Ihnen
- Stets aktuell informiert im News-Blog

Die G-Spur auf 45 Millimeter ist unser Thema. Seit 2003.

Einmal reinschnuppern?
Wir schicken Ihnen gerne ein persönliches Testexemplar zu*.

Jetzt Probeheft anfordern:
verlag@gartenbahnprofi.de
Ihr Code: „NV-24“

*) Gratis 1 Exemplar pro Haushalt/Versandadresse, solange Vorrat reicht, längstens bis 31.12.2024.



EXPROMO VERLAG BIRGITTA GILBERT
Angermunder Straße 198
D-47269 Duisburg-Rahm
Tel. +49 0203/712 7471
verlag@gartenbahnprofi.de

Der Gartenbahn Profi erscheint zweimonatlich. Erhältlich im Zeitschriftenhandel oder direkt ab Verlag. www.gartenbahnprofi.de

BERND UND
KILIAN SCHMIDT

Zeitweise war diese klassische 3-Fuß-Baldwin im Museumsbetrieb in Golden eingesetzt. Eine wirklich klassische Maschine mit allen Merkmalen der Frühzeit des amerikanischen Eisenbahnwesens: innenliegende Stephensonsteuerung mit Umlenkung auf die außen platzierten Schieber, Kuhfänger, leicht barock anmutende Dome, polierte Glocke, farbig abgesetzter Kessel , dekorative Beschriftung – eine Lok wie aus dem Bilderbuch!

USA

Teil 4

IN 14 TAGEN FÜR DAMPFLOKFANS

… Fortsetzung
(Teil 3, *GARTENBAHNEN* Nr. 2/2025)



Ein Bild aus besseren Tagen: Galloping Goose Nr. 2 und Nr. 6 nebst hölzernen Boxcars und Caboose im Eisenbahnmuseum in Golden 2012.

Auf dem Weg vom südlichsten Zipfel Colorados nach Denver findet man diverse Relikte der früheren Schmalspurherrlichkeit, z.B. gibt es im Black Canyon of the Gunnison auf einem wegen Einstellung der Gunnison-Linie funktionslos gewordenen Eisenbahnviadukt ein kleines Zug-Ensemble mit Lok 278, recht fotogen mit den Felsen im Hintergrund. Eine Überraschung war die Colorado & Southern Nr. 71 in Central City, nebst Combine als Blickfang neben einem der zahlreichen Spielcasinos aufgestellt. Diese 1896 von Baldwin gebaute Lok war für diese Bahngesellschaft, die neben einer in Nord-Süd-Richtung orientierten Normalspurlinie durch Denver auch zwei von dort ausgehende Schmalspurbahnen in die Rocky Mountains nach Leadville und Georgetown betrieb. Die Lok trägt den von Chefingenieur Ridgeway erfundenen und bei der



Die hübsche Nr. 40 der Georgetown Loop RR ist ein schönes Beispiel für eine vor 1900 gebaute Schmalspurlok. Man beachte auch die über ein Handseil geläutete Glocke.

Führerstände amerikanischer Schmalspurbahnen haben mitunter ihre Besonderheiten. Bei dieser 3-Fuß-Consolidation wollte man zwar einen großen und langen Kessel, aber keine Nachlaufachse. So wurde das Führerhaus über dem Stehkessel angeordnet, Lokführer und Heizer saßen seitlich davon. Die Führerhaus-Hinterwand schließt quasi mit der Rückwand des Kessels ab. Der Heizer muss zum Beschicken des Feuers das Führerhaus verlassen und auf das Übergangsblech zum Tender treten. Bei dieser Lok sind die ursprünglich vorhandenen Türen herausgenommen worden, im Museum in Golden sind aber auch Exemplare mit rückwärtigen Abschlusstüren zu sehen.



Fotos: Bernd und Kilian Schmidt



Mit solchen Viehwagen (Stockcars) wurden früher ganze Viehherden aus den Prärien des Westens in Expressgüterzügen zu den großen Schlachthäusern in Chicago transportiert. Das Foto zeigt gut die Besonderheiten des amerikanischen Waggonbaus der frühen Jahre, aber auch die Problematik, solche Fahrzeuge Jahrzehnte im Freien abzustellen.



Consolidation Nr. 71 der C&S neben einem Spielcasino in Central City. Das dicke Rohr neben der Rauchkammer gibt zunächst Rätsel auf, es ist aber lediglich aus dem Ansatz unten am Beartrap-Funkenfänger herausgerutscht. Unten befindet sich eine Klappe, durch die die Asche abgelassen werden kann. M.E. ist diese Konstruktion sonst nirgendwo mehr zu sehen. Bemerkenswert auch die quer auf dem Kessel angeordneten Druckluftbehälter mit der darüber montierten Glocke.

C&S eingeführten höchst originellen Funkenfänger, von Eisenbahnfans in den USA auch „Beartrap“ (Bärenfalle) genannt. Der Vorteil der merkwürdigen Bauart bestand wohl darin, dass die Flugasche aus dem Sammelrohr durch öffnen einer Klappe einfach nach unten herausfallen konnte.

Das Eisenbahnmuseum in Golden, ca. eine Std. westlich von Denver (und mit dem Stadtbus erreichbar!), besitzt eine umfangreiche Sammlung aus Normalspur- und 3-Fuß-Spur-Fahrzeugen, darunter mehrere „Galloping Geese“. Leider sind alle Fahrzeuge im Freien recht willkürlich abgestellt, und insbesondere an den vielen Fahrzeugen aus der Frühzeit mit Holzkonstruktion tut die Witterung ihr Werk. Es tut weh, dem Verfall der historischen Fahrzeuge zusehen zu müssen. Ein Konzept zur Erhaltung ist leider nicht erkennbar. Dazu bedürfte es größerer Hallen, um die historisch wertvollen Exponate witterungsgeschützt unterbringen zu können. Die Sisyphos-Arbeit der Restaurierung wird dennoch unermüdlich in der Werkstatt des Museums betrieben. Während ein hölzerner Personenwagen aus der Zeit um 1900 fast fertig restauriert in der Werkhalle steht, wartet draußen ein Wagen, der wahrscheinlich schon vor 10 bis 15 Jahren eine Restaurierung durchlaufen hat, auf die erneute, dringend notwendige Aufarbeitung. Für die regelmäßigen Fahrtage auf dem Rundkurs des Museums wird eine Schmalspurdampflok betriebsfähig vorgehalten, im Winter 2023/24 war für diesen Zweck auch eine Galloping Goose eingesetzt.

Durchaus sehenswert ist auch die Modellbahnanlage, auf der im Maßstab 1:90 Normal- und Schmalspurzüge in der für Nordamerika typischen Bergbaulandschaft verkehren, wie sie in dieser Gegend der Rocky Mountains zu finden war.

Ein sehr viel besuchtes Touristenziel ist die Georgetown Loop Railroad. Früher ein Ausflugsziel mit der Bahn von Denver aus, ist heute fast nur noch die eigentliche Attraktion übrig, also das Streckenstück, auf dem die Bahn mittels eines stählernen Trestle-Viadukts die eigene Strecke kreuzt. Die eingesetzte Lok 40 war ein schönes Beispiel für eine Schmalspurmaschine aus der Zeit um 1900. Unsere Reise führte uns zu einmaligen Bahnstrecken und zu besonderen Lokomotiven, wie sie nur in den USA zu finden sind. Sie wird unvergesslich bleiben.

GARTEN BAHNEN

Foto: Marcel Schmitt

Mit viel Dampf kämpft sich am 26.10.2024 die BR 81 vor einem schweren Güterzug die 3%-Steigung auf einer privaten 5-Zoll-Anlage in Luxemburg hinauf.

TERMINE

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

Stand 01.07.2025 – 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: ww.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.

Werners Gartenbahn – Löbau; Werners Gartenbahn ist eine Feldbahnanlage im sächsischen Löbau, die 1976 als Hobby mit dem Erwerb der Dampflokomotive Krauss & Co. 7790 begann, gefolgt von einem kompletten Umbau des eigenen Gartens. Mit der Beschaffung weiterer Loks und Wagen wurde schließlich ein regelmäßiger Fahrbetrieb ermöglicht, der sich auch heute noch großer Beliebtheit erfreut. Werners Gartenbahn, Lauchaer Weg 1, 02708 Löbau, http://werners-gartenbahn.de/

Modellbahnpark Auenhain; Am Silberschacht 5, 04416 Markkleeberg. www.modellbahnpark.de; Kontakt: William Wagner, Tel.: 01523/1802801. Gelände rund 10.000 m³ mit ca. 450 m Gleis in Spur 5˝ und 7¼ ˝. Gastfahrer bitte vorab anmelden. Öffnungszeiten und Preise siehe online.

PLZ 10000 – 19999

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

PLZ 20000 – 29999

Dampf-Bahn-Club Holstein e.V.; Hamdorfer Weg 9, 23795 Schackendorf; Internet: www.dbc-h.de. Unsere öffentlichen Fahrtage sind von Mai bis Oktober immer am ersten Sonntag im Monat in der Zeit von 13.00 bis 17.00 Uhr. Eintritt und Fahrten, bis auf den Fahrtag im Juli, kostenfrei.
Unsere Anlage auf 6.000 m² verfügt über ca. 1.300 m Gleis (Spur 5 und 7) mit diversen Anheiz- und Abstellgleisen, Lokschuppen mit Drehscheibe, Bahnhof mit Stellwerk, 32 m Tunnel und zwei Brücken über einen Teich. Gastfahrer sind herzlich willkommen und haben die Möglichkeit, über eine Brücke oder einen Hubtisch ihre Fahrzeuge zu verladen. Wir bitten um vorherige Anmeldung unter kontakt@dbc-h.de. Druckluft, Strom und aufbereitetes Lokwasser aus einer Osmoseanlage ist vorhanden.

PLZ 30000 – 39999

Parkeisenbahn im LokPark Braunschweig; Anlage: Spur 5˝, Hauptstrecke ca. 370 m, gesamte Gleislänge ca. 500 m, kleinster Gleisradius 9 m, drei aufgeständerte Anheizgleise. Gastfahrer sind bei uns herzlich willkommen. Kontakt: 5zoll-bahn@vbv-bs.de, Aktuelles und Bekanntgabe von Terminen auf unserer Homepage: https://www.vbv-bs.de/parkeisenbahn/home

MBC Kassel „Steinertseebahn“; Kontakt: Swen Hollstein +49(0)16288 02931; Nils Warner +49(0)1725359787. Fahrbetrieb Ostern bis 3. Oktober. Die genauen Termine entnehmen Sie bitte unserer Webseite: www.steinertseebahn.de. Gastfahrer sind selbstverständlich jederzeit willkommen. Auch außerhalb der Publikumsfahrtage nach vorheriger Absprache.

Dampfbahnclub Vellmar e.V.; Im Gegensatz zur Deutschen Bahn AG fahren wir nicht bei Regenwetter! Fahrplanänderungen und Fahrausfälle wegen Wetterbedingungen oder höherer Gewalt bleiben vorbehalten. Bitte am Fahrtag am Lokschuppen im Ahnepark informieren! Fahrzeit regulär 14.00 bis 18.00 Uhr. Der Dampfbahnclub im Internet: www.dbcvellmar.de

PLZ 40000 – 49999

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

Dampf-Bahn-Club Sprockhövel; Anlage: Sprockhövel-Haßlinghausen, Am Beermannshaus 16, gegenüber dem Bistro „An der Kohlenbahn“ am Rad- und Wanderweg. Spur 5 und 7¼, ca. 600 m, min. Radius 14 m, Anlage in Aufbau. Öffentliche Fahrtage an jedem 3. Sonntag der Monate April bis September. Gastfahrer sind willkommen, für das leibliche Wohl ist gesorgt. Hydraulische Hubbühne zum Ent- und Beladen von Fahrzeugen vorhanden. Info: Jan Bellmann, E-Mail: info@dbc-sprockhoevel.de, Internet: www.dbc-sprockhoevel.de. Fahrtage oder Sondertermine geben wir über unsere Homepage www.dbc-sprockhoevel.de bekannt.

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

PLZ 50000 – 59999

MEC Rhein-Lahn e.V.; Abteilung Gartenbahn, Sportplatz Am Viktoriabrunnen, Max-Schwarz-Straße, 56112 Lahnstein. Die personenbefördernde Gartenbahnanlage in Spur 5˝ ist von Mai bis Oktober am 2. Wochenende im Monat Samstag zwischen 14.00 und 17.00 Uhr und Sonntag zwischen 11.00 und 16.00 Uhr in Betrieb. Weitere Infos unter www. mec-rhein-lahn.de oder Hans-Josef Müller: +49(0)162/9402905

Mitfahreisenbahn Koblenz; am DB Museum (5 und 7 ¼ Zoll), 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 Dampflok fährt die Diesellokomotive.

Die Eisenbahnfreunde Littfetal e.V.; Anlage: Es sind ca. 380 m Gleis überwiegend als Dreischienengleis in 5 und 7¼ Zoll verlegt worden. Der kleinste Kreisdurchmesser beträgt 15 m. Die meisten Weichen können über eine Hebelvorrichtung vom Zug aus gestellt werden. An einem Ende der Anlage befindet sich eine Lade-Rampe für Gastfahrzeuge. Eine direkte Zufahrt zu den Gleisen ist ebenfalls vorhanden. Bei allen Terminen ist auch die Modelleisenbahnanlage H0 in unserem Vereinsheim (Bahnhof) in Betrieb. Da es sich um eine Freiluftveranstaltung handelt, ist eine wetterbedingte, kurzfristige Absage leider immer möglich. Dieses wird auf unserer Homepage bekanntgegeben. Weitere Informationen auf der Homepage: www.EF-Littfetal.de. Unser Gartenbahngelände befindet sich unmittelbar neben dem Bahnhof in Kreuztal-Littfeld. Die H0-Anlage im Bahnhof ist ebenfalls in Betrieb. Für Speisen und Getränke ist natürlich gesorgt. Eintritt frei! Veranstalter: Eisenbahnfreunde Littfetal e.V., Mühlenanger 5, 57223 Kreuztal, Tel. 0271-87514

Dampfbahn Leverkusen; Anlage in Leverkusen-Wiesdorf im Stadtpark. Spur 5 und 7, Min. 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 Echtdampfmodellen ist auch für das leibliche Wohl gesorgt. Die genauen Termine können auf unserer Homepage eingesehen werden. Gastfahrer werden gebeten, sich unter emb.bruehl@gmail.com bis eine Woche vor dem Fahrtag anzumelden. Die Anlage verfügt

über die Spurweiten 5 und 7¼ Zoll und befindet sich an der Bonnstraße 200 in 50321 Brühl. Wir freuen uns auf Euer Kommen. Homepage: www.emb-bruehl.com

Dampfbahnclub Taunus e.V. Oberursel; Echtdampf in 5 und 7 ¼ Zoll Spurweite. Wir heißen Sie herzlich auf unserer Gartenbahnanlage willkommen! Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei dem Bestaunen unseres schönen Hobbys und laden Sie ein, einmal mitzufahren und sich von dem Duft der Dampflokomotiven in die Zeit unserer Industriegeschichte zurückversetzen zu lassen. Unsere Mitglieder werden Ihnen gerne jederzeit Fragen rund um unser Hobby beantworten. Dampfbahnclub Taunus e.V., Mainstr. 25, 61440 Oberursel (Taunus). Kontakt: Sascha Kessler, E-Mail: info@dbc-taunus.de, Homepage: www.dbc-taunus.de

PLZ 60000 – 69999

Dampfbahnclub Rhein-Main e.V.: Auf der Mainspitze 21, 65462 Ginsheim-Gustavsburg, Spur 5 und 7¼ Zoll, Separate Rundkurse für Publikumsverkehr und Gastfahrer, von April bis Oktober an jedem letzten Sonntag im Monat, von 11.00 bis 17.00 Uhr, Gastfahrer sind immer willkommen, Dampffest am letzten Wochenende im September, weitere Infos unter www.dbc-rhein-main.de oder +49 (0)172 6723123.

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

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

Dampfbahnclub Namborn e.V.; Goethestraße, 66640 Namborn, Spurweite 5 Zoll (127 mm), ca. 600 m Streckenlänge, separate Rundkurse für Publikumsverkehr und Gastfahrer. Weitere Infos unter www.dampfbahnclub-namborn.de, dampfbahnclub.namborn@web.de oder bei Eric Maassen, Tel.: +49(0) 171/2193286

REC – Roßdörfer Eisenbahn-Club e.V.: Holzgasse 7, 64380 Rossdorf. Spurweite 5 Zoll, ca. 600 m Streckenlänge, separate Rundkurse für Publikumsverkehr und Gastfahrer. Öffentliche Fahrtage an jedem 3. Sonntag der Monate April bis Oktober, Nachtfahrwochenende. Gastfahrer willkommen. Homepage: www.eisenbahn-rossdorf.com

PLZ 70000 – 79999

Ebnater Schättere Club e.V.; Fahrtage immer am 1. Mai und von Juni bis Oktober am ersten Sonntag des Monats, von 12.00 bis 18.00 Uhr. Ralf Dauser, Mobil: +49(0)171/6015653, E-Mail: info@esc-dampfbahn.de. Die Adresse der Anlage: Krautgartenweg in 73432 Aalen (Ebnat).

Eisenbahn-Freunde Bad Schönborn; Freilichtmuseum für Eisenbahnwesen und Eisenbahngeschichte, Personen befördernde Gartenbahnen und Anlagen verschiedener Baugrößen. Unsere Züge sind mit Dampf, Benzin und Strom unterwegs. Auf dem Hügel drehen die LGB-Züge der Spur IIm ihre Runden. Auf dem weitläufigen Gelände kann auf Entdeckungsreise zu unseren historischen Exponaten aus der Eisenbahngeschichte gegangen werden. Eisenbahnfreunde Bad Schönborn, Professor-Kurt-Sauer-Straße, 76669 Bad Schönborn – Bad Mingolsheim, Homepage: www.eisenbahn-freunde-bad-schoenborn.de.
Die Eisenbahn-Freunde Bad Schönborn freuen sich auf Ihren Besuch!

MEC-Balingen; Modell-Eisenbahn-Club Balingen, Vereinsanlage in Bisingen, Bahnhofstraße 27, 72406 Bisingen. Tel: +49(0)152/32055577. 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 mit Sitz Bisingen statt.

Dampfbahnfreunde Ötisheim; Reguläre Fahrtage von 11.00 bis 17.00 Uhr für Publikum, Gastfahrer ab 10.00 Uhr oder nach Absprache. Für Gastfahrer im Regelfall ab 10.00 Uhr. Homepage: www.dampfbahnfreunde-oetisheim.de; Ansprechpartner: Michael Schuster, Tel.: +49(0)162 6015011, E-Mail: michaelsal28@live.com

Dampfbahner Plochingen e.V. – Parkbahn in den Neckarauen; Am Bruckenbach 16, 73207 Plochingen. Homepage: www.dampfbahner.de, E-Mail: info@dampfbahner.de, Infotelefon: +49(0)7153/899522. Fahrbetrieb von Ostermontag bis Anfang Oktober 11.00 bis 18.00 Uhr, jeweils sonntags alle 14 Tage und an gewissen Feiertagen. Die genauen Termine entnehmen Sie bitte auf unserer Webseite.

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

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

Dampfbahnfreunde Friedrichsruhe e.V.; Die älteste personenbefördernde Gartenbahn in Deutschland (seit 1970) in den Spurweiten 5˝ und 7¼˝, Gleislänge ca. 1200 m, auch Rollstuhlfahrer können mitfahren! Adresse: Forsthausweg 10, 74639 Zweiflingen-Friedrichsruhe. GPS-Position: N 49.240778, E 9.528023
Fahrtag ist jeden 1. Sonntag im Monat von 10.00 bis 17.00 Uhr von Mai bis Oktober. Gast-Lokfahrer, Straßendampfmodelle und andere Dampfmaschinenmodelle sind jederzeit willkommen! Homepage: http://dbf-friedrichsruhe.de, Information: info@dbf-friedrichsruhe.de

PLZ 80000 – 89999

Wasserburger Bähnle; Nur Spur 5 Zoll. Fahrtermine über die Homepage www.gartenbahn-ehrle.de/sbaehnle. Gastfahrer sind nach Terminabsprache herzlich willkommen.

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

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

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

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

Die Bockerlbahner e.V.; Bockerlbahn an der Tiefstollenhalle/Bergbaumuseum in 82380 Preißenberg.
Unsere Fahrtage finden nur bei trockenem Wetter statt. Änderungen der Termine behält sich der Verein vor. Aktuelles gibt es auf unserer Homepage www.diebockerlbahner.de
Sondertermine: Gerne sind wir für Sie da, z.B. für Hochzeitsfahrten, Kindergeburtstage, Kindergartenfahrten und Schulen, sowie Sonderfahrten aller Art. Anfragen gerne unter: Benno Vogl (Tel.: +49(0)8809/163030) oder Alfred Büschl (Tel.: +49(0)8802/8285), E-Mail: info@diebockerlbahner.de
Termine 2025: 17.08., 07.09., 21.09., 05.10., 19.10. jeweils von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr Publikumsfahrtag; 30.11. von 13.00 Uhr bis 18.00 Uhr Weihnachtsmarkt der Vereine; 31.12. von 13.00 Uhr bis 16.00 Uhr Silvesterfahrt.

Bad Schussenried-Kürnbach – Mini-Dampfbahn mit Personenbeförderung; 127, 184 + 260 mm. Fahrbetrieb auf der Anlage beim Oberschwäbischen Museumsdorf jeden 2. und 4. Sonntag im Monat von 11.00 bis 17.00 Uhr. Alle Betriebstage unter Vorbehalt immer auf der Homepage unter nächster Fahrtag zu ersehen. Die Dampfbahn ist zwischen 11.00 und 17.00 Uhr in Betrieb. Fahrpreise: Erwachsene 1,50 €, Kinder 1,– €. Triebfahrzeuge: Dampflok „Kephallenia“ (10¼˝/260 mm), Diesellokomotive „Harzkamel“ (7¼˝/184 mm) sowie verschiedene Dampf- und Elektrolokomotiven 5˝ und 7¼˝. E-Mail: kontakt@sev-kuernbach.de, www.sev-kuernbach.de, www.schwaebischer-eisenbahnverein.de, www.dampfbahn-kuernbach.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
Fahrtag von April bis Oktober jeden 1. Sonntag im Monat von 11.00 bis 17.00 Uhr. Gastfahrer sind jederzeit nach vorheriger Anmeldung willkommen. Info: Michael Baumann: +49(0)173/1801245 oder +49(0)7325-6867; Fred Fiedler: +49(0)160/97445797

PLZ 90000 – 99999

Modellbauverein Naila – Parkeisenbahn Froschgrün e.V.; Jeden letzten Mittwoch im Monat jeweils um 18.00 Uhr in der Gaststätte Froschgrün, Froschgrüner Str. 14, 95119 Naila. Ansprechpartner: Thomas Hirschberger, Saaldorf 30 B, 07356 Bad Lobenstein, Tel. +49(0)36651/33011, E-Mail: info@parkeisenbahn-naila.de. Anlage: Parkeisenbahn Froschgrün/Naila, Spuren: 5 Zoll, Strecke: 1.192 m, davon 1.000 m Fahrstrecke (zweigleisig). Fahrsaison: jeden Sonntag bei schönem Wetter von

14.00 Uhr bis 17.00 Uhr. Beginn: 25. Mai 2025 mit dem Eisenbahnfest. Ende: 5. Oktober 2025. Kontakt: www.parkeisenbahn-naila.de, info@parkeisenbahn-naila.de, Schriftführer Hans-Jürgen Frank, Blumenstr. 28, 95119 Naila, Tel. +49(0)9282/8004, hjf@parkeisenbahn-naila.de.

Kreiskleinbahn Kirchberg, Dampfbahnfreunde Unterfranken; Dienststellenleiter Bw Kirchberg: Werner Weigel. Homepage: www.kreiskleinbahn-kirchberg.de. Gastfahrer bitte unbedingt anmelden: weigel.werner@freenet.de oder Tel.: +49(0)1736722584. Fahrbetrieb ist von 11.00 bis 17.00 Uhr.

SCHWEIZ

ATAF – Associazione Ticinese Amici della Ferrovia; Die Züge fahren nur bei schönem Wetter. Kontakt: ATAF – Associazione Ticinese Amici della Ferrovia, CH-6648 Minusio, Homepage: www.ataf.ch, www.facebook.com/atafminusio

Modelleisenbahn Club Einsiedeln (MECE); Fahrbetrieb jeweils von 10.00 bis 16.00 Uhr. Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung für Jung und Alt. Die Fahrten sind kostenlos. Wir danken für Ihren Kostenbeitrag in die Spendenkasse. Kiosk geöffnet. Weitere Infos zu allen Anlässen findet man unter www.mece.ch

Liliput-Dampfeisenbahn Mobilrail; CH 8645 Jona, Tel: +41(0)774 046621, Internet: www.mobilrail.ch. Die Liliput-Dampfeisenbahn Mobilrail mit mobilen Geleisen mit Spur 7¼ Zoll fährt zu Festen, Anlässen und Jubiläen in der Schweiz mit bis zu 3 Zügen mit 2 Dampf- und einer Elektrolokomotive.

Ysebaehnli-am-rhy; Homepage: www.ysebaehnli-am-rhy.ch

Swiss Vapeuer Parc; CH 1897 Le Bouveret. Streckenlänge: 1500 m, Spurweite: 5˝ und 7¼˝. Öffnungszeiten und Auskünfte: Telefon: +49(0)24 4814410; Fax: +49(0)244815470, Homepage: www.swissvapeur.ch, E-Mail: info@swissvapeur.ch

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

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

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

Verein Liliputbahn Chärnsmatt; Rollstuhlgängige Gartenbahn auf über 1 km Gleis. Bertiswilstrasse 40, CH 6023 Rothenburg, Fahrbetrieb April – Oktober jeweils Mi/Sa 14.00 bis 18.00 Uhr, So/Feiertage 11.00 bis 18.00 Uhr, nur bei trockenem Wetter; Info-Tel. +41(0)412803434 oder Webcam auf www.liliputbahn-chaernsmatt.ch

Dampfbahn Aaretal; 5- und 7¼-Zoll-Anlage im Areal des PZM's in Münsingen. Unsere Kleinbahn besitzt rund 20 betriebsfähige Dampf- und Elektrolokomotiven. Zudem verkehren jeweils spezielle Kinder- und Rollstuhlwagen. Die Anlage hat eine Streckenlänge von rund 860 Meter, zwei Bahnhöfe und einen kleinen Tunnel. Der Kinderspielplatz, die Minigolfanlage und das Restaurant vom PZM runden das familienfreundliche Angebot ab. Das Gelände des PZM's in Münsingen ist zudem für die vielen freilebenden Störche bekannt. Die große Anzahl von Störchen sind immer wieder eine Freude zum Betrachten. Weitere Informationen unter: www.dampfbahn-aaretal.ch, DAMPFBAHN AARETAL, Sekretariat, Werbung und Sonderfahrten, Bruno Mäusli, Weihermatt 9, 3182 Ueberstorf, +41(0)794354393, E-Mail: sonderfahrt@dampfbahn-aaretal.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 Fahrtage sowie die Kontaktdaten finden Sie auf unserer Homepage www.dbc-graz.at

Gartenbahn im Eisenbahnmuseum Strasshof; Fahrbetrieb auf Spur 5 und 7; von April bis Oktober jeden Sonn- und Feiertag von 10.00 bis 17.00 Uhr. Gäste sind willkommen, um Anmeldung wird gebeten. Adresse: A 2231 Strasshof, Sillerstraße 123. Weitere Informationen: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com, E-Mail: office@eisenbahnmuseum-heizhaus.com, Tel.: +43(0)2287/3027; (Fax +43(0)2287/3027-4)

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

TSCHECHIEN

Parkeisenbahn Olympia Brno; Regelbetrieb von Mai bis Oktober, Sa., So. und Feiertage. Länge der Strecke für 127/184 mm: 1.450 Meter, insgesamt sind ca. 2.000 Meter Gleis verlegt. Anmeldungsformulare 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 – Vereinsanlage Breda; Tisch-Anlage für Spur 1, einen geständerten 3,5˝/5˝-Rundkurs und eine ebenerdige 5˝- und 7¼˝-Anlage. Gastfahrer sind willkommen. Aktuelle Informationen, Anreiseplan und Kontakt: www.stoomgroepzuid.nl

Stoomgroep Radingspoor; Das Clubhaus der Stoomgroep Radingspoor findet man auf De karnemelkseweg, 3739 LB Rading in den Niederlanden. Vorhanden sind eine Tischanlage für Spur 1, ein Rundkurs für 7¼ Zoll und ein ebenerdiger Rundkurs für 5 und 3½ Zoll.
Fahrtage: jeder erste Sonntag im Monat ab 13.00 Uhr. Am letzten Samstag im August ist „Tag der offenen Tür“. Für weitere Fragen bitte per E-Mail an info@radingspoor.nl, Homepage: https://www.radingspoor.nl/

DÄNEMARK

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

ITALIEN

Erlebnisbahnhof Naturns in Südtirol; Gartenbahn mit Dampf- und Dieselloks in 7¼ Zoll, Fuß- und Hebeldraisine. Ausstellungen zur Rhätischen 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: Vom 7. Mai bis Ende Oktober, jeden Sonntag von 14.00 bis 18.00 Uhr. Bequeme Anreise: Direkt an der Bahn- und Bushaltestelle Staben, sowie Radweg.

Foligno Umbria – STRADE FERRATE SAN SEBASTIANO Mountain Miniature Railway; Spur 5 und 7, ca 2 km, min. Radius 10 m, 5 Brücken, 2 Tunnel, 3 Stationen. Info: Dr. Guido Mattoli, Tel: +39 337 651 132, Facebook: Guido Mattoli, E-Mail: guidomattoli@gmail.com

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



Kostenlose Leseprobe unter:
www.gartenbahn-store.de

Die **GartenBahn** ist seit über 25 Jahren die große **unabhängige** Zeitschrift für **Große Spuren** im gesamten deutschen Sprachraum – das Magazin für Spur I und Spur II – und erscheint 6x/Jahr.

Die **GartenBahn** erhalten Sie exklusiv vom Verlag direkt als Einzelheft bzw. im preisgünstigen Abo oder im ausgewählten Modellbahn-Fachhandel.

Wir berichten auf 64 Seiten aktuell, neutral und sachlich über **Gartenbahnen**, die **Vorbilder**, **Selbstbauten** und **Live-Steam** – für noch mehr Spaß, mit dem schönsten Hobby der Welt.

Wir bieten regelmäßig **Bauanleitungen** für Loks, Gebäude und Zubehör. Die erforderlichen **Bauzeichnungen** stellen wir unseren Lesern **kostenlos** zum Download in unserem Online-Shop zur Verfügung.

Private **Kleinanzeigen** und **Buchtipps** kommen ebenfalls nicht zu kurz.

Und natürlich gibt es immer die neuesten **Veranstaltungstipps** und Berichte.

Jetzt auch als digitale Ausgabe auf **Readly**

Alle Abonnements, Einzelhefte, Jahrgänge und Eisenbahnliteratur mit Schnäppchen im Online-Shop unter:

gartenbahn-store.de

HAMEGA OHG – Postfach 14 02 03 – 67021 Ludwigshafen/Rhein
Tel.: +49 621 634903-70 – Fax: +49 621 634903-72
Mail: info@gartenbahn.de – Web: gartenbahn.de











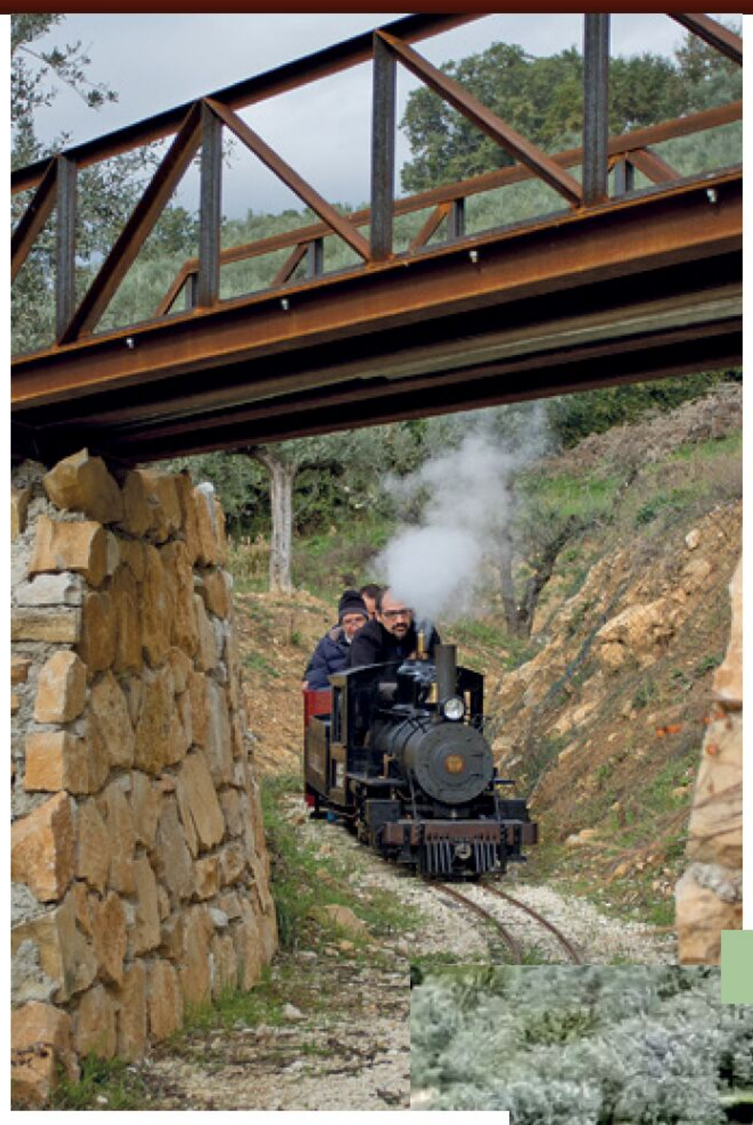
STRADE FERRATE SAN SEBASTIANO

GUIDO MATTOLI

Manche würden es einen „Live Steam Circuit“ nennen, aber diejenigen, die es gebaut haben, und diejenigen, die es häufig besuchen, nennen es gerne eine „Live Steam Railway“, gerade weil es als solches konzipiert und erstellt wurde, und es funktioniert auch so. Tatsächlich verbindet die „Bergbahn“ zwei separate Stationen und eine Zwischenstation, die auf unterschiedlichen Höhen entlang einer atemberaubenden Landschaft liegen. Hügelige Gegend, umgeben von Olivenbäumen, im grünen Herzen Italiens: Umbrien.
Um die drei Bahnhöfe miteinander zu verbinden, windet sich die etwa 2 km lange Eisenbahnlinie mit einer maximalen Steigung von 2,5 % an den Seiten eines Hügels entlang und überquert dabei fünf Brücken, zwei Tunnel und sogar ein Kreisviadukt im Brusio-Stil der RhB. Der Eigentümer Guido Mattoli brauchte 20 Jahre, um diese berühmte 7¼-Zoll-Bahn zu bauen.
Um sich genau an die Beschaffenheit des Ortes anzupassen, liegen die Gleisradien bei den Mindestwerten der europäischen Gartenbahnen-Standards, d.h. Radius 10 Meter mit 190 mm Spurweite.



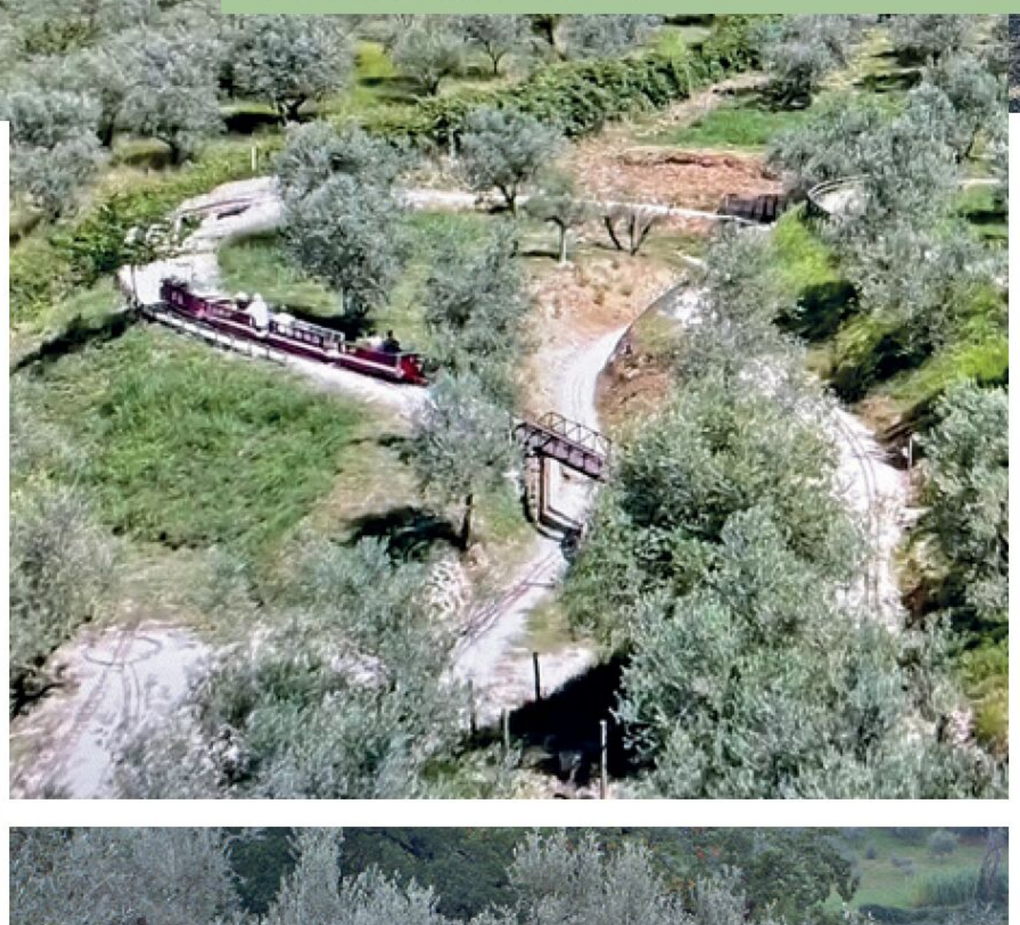






Fotos: Guido Mattoli









Damit 5-Zoll-Freunde ihre Juwelen verwenden können, wurde ein kurzer 200-Meter-Abschnitt mit Doppelspurweite (5 und 7¼) gebaut. Die Eisenbahn ist auch deshalb nützlich, weil während der Olivenernte für die Herstellung des berühmten Olivenöls Extra Vergine des Unternehmens die Arbeit durch einen Sammelzug unterstützt wird, der natürlich von einer Dampflokomotive gezogen wird. Jedes Jahr findet das internationale Treffen von Vaporisten aus ganz Europa statt. In diesem Jahr findet das Treffen vom 6. bis zum 8. Juni 2025 statt.

KONTAKT

STRADE FERRATE SAN SEBASTIANO
Informationen Guido Mattoli
Vocabolo Hoffman 42, I 06034 Foligno (PG)
Tel.: +39 337 651132, E-Mail: guidomattoli@gmail.com
Facebook: Guido Mattoli/SAN SEBASTIANO RAILWAYS

Werkbahn

der Firma Georg Fischer +GF+

FRANZ DOSSENBACH



Der einzige Georg-Fischer-Güterwagen, der nicht verschrottet wurde



E-Lok Georg Fischer Ge 2/2 Nr. 78 nach langer Odyssee wieder am Ursprungsort



Roter Güterwagen auf einem Rollschemel



Der Güterwagen wurde 4-fach mit Bremsklötzen gesichert

Die Firma Georg Fischer AG Eisen- und Stahlwerke hatte die Bereiche Fittingherstellung, Großgussteile und halbautomatische Nebenbahnkupplungen in Schaffhausen (CH). Im Mühlental, das hinter dem Bahnhof Schaffhausen liegt, entstand im Laufe der Zeit eine Stahlgießerei für die Fittingherstellung, eine Tempergießerei und eine Leichtmetallgießerei. Dazu kamen im Ebnat noch eine Graugießerei und diverse Fabrikations- und Lagergebäude. Der interne Transport zwischen den verschiedenen Werkgebäuden und dem Güterbahnhof wurde mit Fuhrwerken ausgeführt. Um diese Aufgabe zu bewältigen, besaß die Firma Georg Fischer 1910 50 Pferde. Irgendwann reichte diese Anzahl Zugtiere nicht mehr und die Firma musste nach einer besseren Lösung suchen. Sie kam auf die Idee, mit der Stadt Schaffhausen zusammen eine elektrische Trambahn in 1-m-Spur zu bauen. Die Strecke begann am Bahnhof Schaffhausen, führte durch das Mühlental und endete im Birch beim Logierhaus. Die Stadt ließ noch zwei Rollschemelanlagen erstellen, eine im Güterbahnhof und die andere anfangs Mühlental. Diese Anlagen wurden durch die Schaffhauser Straßenbahn betrieben. Die Georg-Fischer-Bahn hatte die Bewilligung, die Geleise vom Tram ebenfalls zu benutzen. Am 10. Juni 1913 nahm die Werkbahn ihren Betrieb auf und am 18. Juni 1913 folgte der Trambetrieb vom Bahnhof Schaffhausen bis ins Logierhaus. Mit der Zeit baute Georg Fischer das Schienennetz zwischen den verschiedenen Hallen aus und ergänzte sie noch mit Ausweichstellen. Da diese Strecken teilweise nicht elektrifiziert waren, kaufte er eine gebrauchte Kastendampflok. Das sind kleinere Dampfloks, die mit einem





Halbautomatische Kupplung der Georg-Fischer-Tram- und Nebenbahn im Modell



Niederbordwagen mit kleinem Peltonrad / Georg-Fischer-Kupplung gut sichtbar

Kasten versehen wurden, die sahen ähnlich wie ein Tram aus. Alles Stückgut, das von der SBB in Gepäckwagen angeliefert oder von ihr weitertransportiert wurde, musste auf Rollschemel verladen werden. Eine der Tramlinien führte unter zwei Unterführungen durch, bei denen die auf Rollschemel verladenen Güterwagen zu hoch waren, deshalb darunter nicht durchfahren konnten. Auf dieser Strecke mussten Niederbordwagen verwendet werden, was auf längere Sicht gesehen nicht sinnvoll war. Mit der Zeit wurden die gegossenen Teile in der Stahlgießerei immer größer, so dass die Materialmenge des Induktionsofens für einen Guss nicht mehr ausreichte. Die Lösung: Vom Ofen der Gießerei im Ebnat wurde mit großen Gusspfannen 1.300 Grad heißes Eisen mit der Werkbahn in die Stahlgießerei im Mühlental überführt. Dieser gefährliche Transport fand auf einer Straße statt, die auch von Velofahrern und Autos benützt wurde. Zu den großen Gussstü-



Das Angebot an großen Turbinenrädern für verschiedene Systeme
Foto: R. Kropfitsch; Georg Fischer Archiv; commons.wikimedia.org; CC0 1.0



Kastenlok Nr. 30 mit halbautomatischer +GF+-Kupplung
Foto: Georg Fischer Archiv; commons.wikimedia.org; Alike 4.0



Ein schönes Modell vom Depot. Das Original dient heute als Autogarage

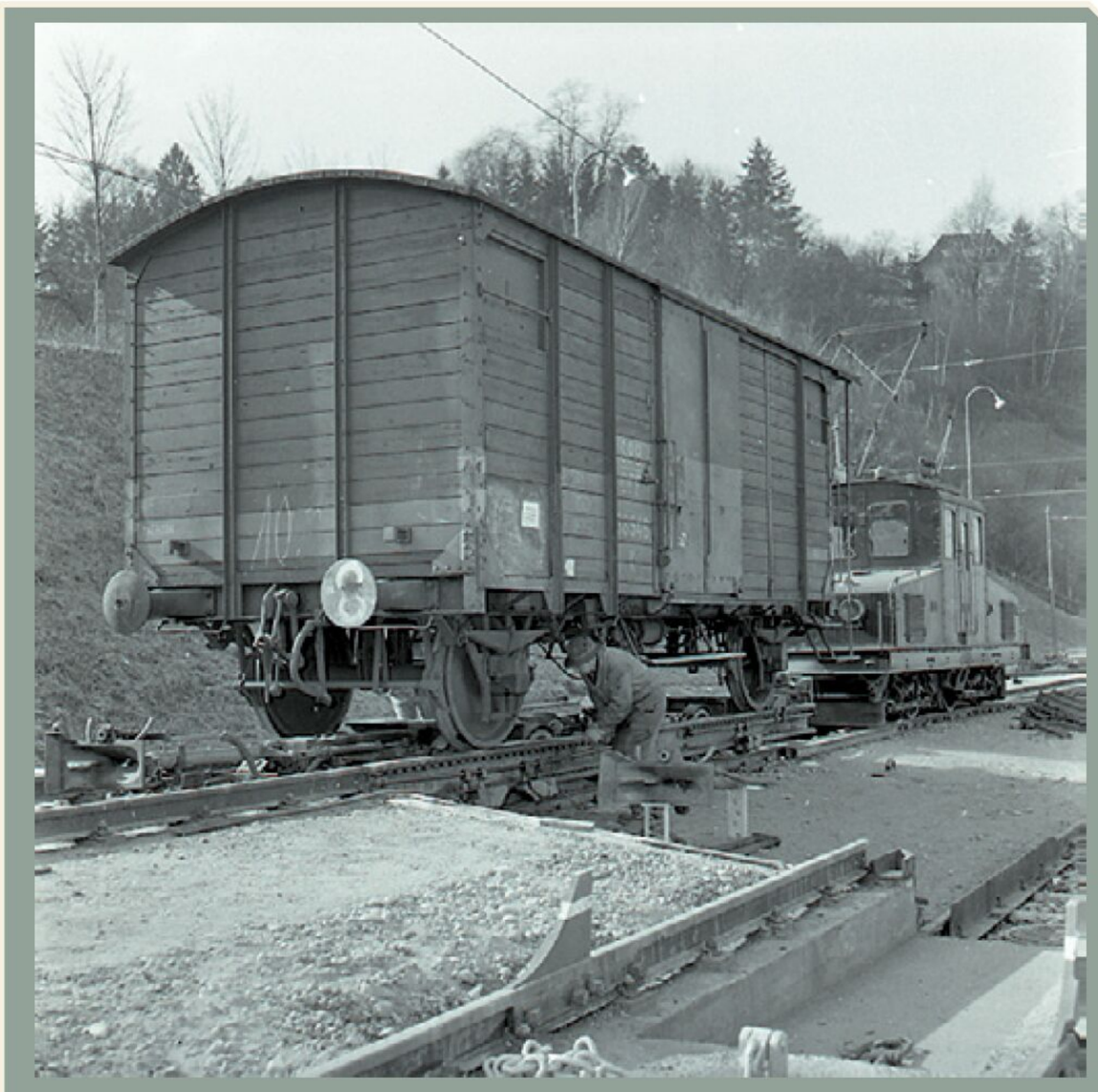


Die Nr. 78 wurde von freiwilligen Helfern schön aufgearbeitet

Fotos: Franz Dossenbach

cken zählten z.B. Beltonräder mit einem Durchmesser von 4 m, übergroße Gussgehäuse, Panzertürme, riesige Ventilgehäuse für Atomkraftwerke etc. Wenn so große Stücke bei der Stahlgießerei für den Abtransport verladen wurden, kamen oft Schaulustige oder sogar die Pressefotographen. 1957 wurde im vorderen Teil des Mühlentals eine neue Rollschemelanlage aufgestellt und gleichzeitig der Trambetrieb in diesem Gleisabschnitt eingestellt. Die internen Transporte im Mühlental übernahmen Schmalspurzüge von Georg Fischer. Meistens wurden dazu Kipploren benutzt und die waren mit Stahlschrott, Kohle und Formsand etc. beladen. Diese Transporte wurden in den 70er Jahren von Lastwagen übernommen. 1981 wurde der Betrieb mit Elektroloks eingestellt, die Fahrleitungen im Mühlental abgebaut und sämtliche Schienen entfernt. Die noch vorhandenen und nicht mehr gebrauchten Güterwagen wurden abgebaut. Als einziger hat der Güterwagen K 116 überlebt. Ohne Schienenanschluss konnte das Depot von der Bahn nicht mehr gebraucht werden und so wurde es als Autogarage umgenutzt. 1981 wurde vom Güterbahnhof bis in die Spedition im Ebnat Schienen in Normalspur verlegt und gleichzeitig wurde für den Betrieb eine Diesellok angeschafft. Durch diesen Umbau konnte der Schienenverkehr bedeutend rationeller durchgeführt werden, jetzt konnten auch Krananlagen benutzt werden. 1993 kam dann das endgültige Aus für die Georg-Fischer-Werkbahn, eine Ära ging zu Ende.

Zum Schluss erwähnen möchte ich noch die halbautomatische Kupplung, die auch ein Georg-Fischer-Produkt war. Die Kupplungen werden beim Tram und von Nebenbahnen benützt, später kam noch eine vollautomatische Variante dazu. Noch ein paar Worte zur Elektrolok: Nr. 78 Ge 2/2, das Baujahr ist 1921, sie fährt mit 600 Volt Gleichstrom, hat 96 PS. Spurweite 1 m, Gewicht 14 t. Nach dem Ende der Werkbahn wurde die E-Lok nicht mehr gebraucht und deshalb ins Welschland (CH) verkauft. Nachdem sie dort ein paar Jahre im Einsatz war, kaufte sie ein Sammler in Frankreich. Ein Geschäftsmann aus Schaffhausen versuchte einige Male, die Lok wieder an ihren Ursprungsort zurückzuholen. Erst 2021, als der Besitzer gestorben war, konnte er sie kaufen und sie wurde nach Schaffhausen zurücktransportiert. Da die Lok die meiste Zeit im Freien stand, sah sie nicht mehr gut aus. Hier wurde sie von ein paar freiwilligen Helfern schön renoviert. Heute steht sie mit dem noch erhaltenen Güterwagen K116 und zwei weiteren Wagen und zwei Rollböcken geschützt unter einem Dach auf einem Stück Gleis im Mühlental. Dies alles haben wir einem Geschäftsmann zu verdanken, der für die anfallenden Kosten aufkam, herzlichen Dank an ihn. An die Georg-Fischer-Werkbahn habe ich gute Erinnerungen, habe ich doch in dieser Firma meine 4-jährige Lehre absolviert und anschließend bis zu meiner Pensionierung in acht Jobs gearbeitet. Jetzt kommt noch etwas, über das sich die Arbeiter geärgert haben, und wir Buben haben uns amüsiert. Die Werkbahn und das Tram hatten Rillengeleise. Am Feierabend strömten die Arbeiter aus der Fabrik und der Großteil schwang sich für den Heimweg aufs Velo. Kam einer dann mit einem Pneu in die Rillen der Schienen, war der Fall zu Boden unausweichlich. Wenn es dann noch regnete, war die Unfallgefahr noch größer. Der gestürzte Arbeiter fluchte und wir Buben am Straßenrand lachten.



Rangieren an der Rollschemelanlage beim Bahnhof Schaffhausen. Foto: Max Graf; commons.wikimedia.org; CC0 1.0



Güterzug mit aufgebockten Güterwagen beim +GF+-Hauptgebäude. Foto: Georg Fischer Archiv; commons.wikimedia.org; Alike 4.0



Das letzte Gleisstück der Werkbahn, das ins „Nirgendwo“ führt.

Anzeigen





POSTER-AKTION



Das Poster in der Heftmitte der GARTENBAHNEN 3/2025 stammt von Herrn Marcel Schmitt. Wir bedanken uns sehr herzlich für die Einsendung.

Haben auch Sie ein tolles Bild, das Sie uns zur Verfügung stellen können?
Wenn Ihr Bild 2025/2026 in den GARTENBAHNEN veröffentlicht wird, erhalten Sie ein kostenloses Jahresabonnement. Mitmachen lohnt sich!

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

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

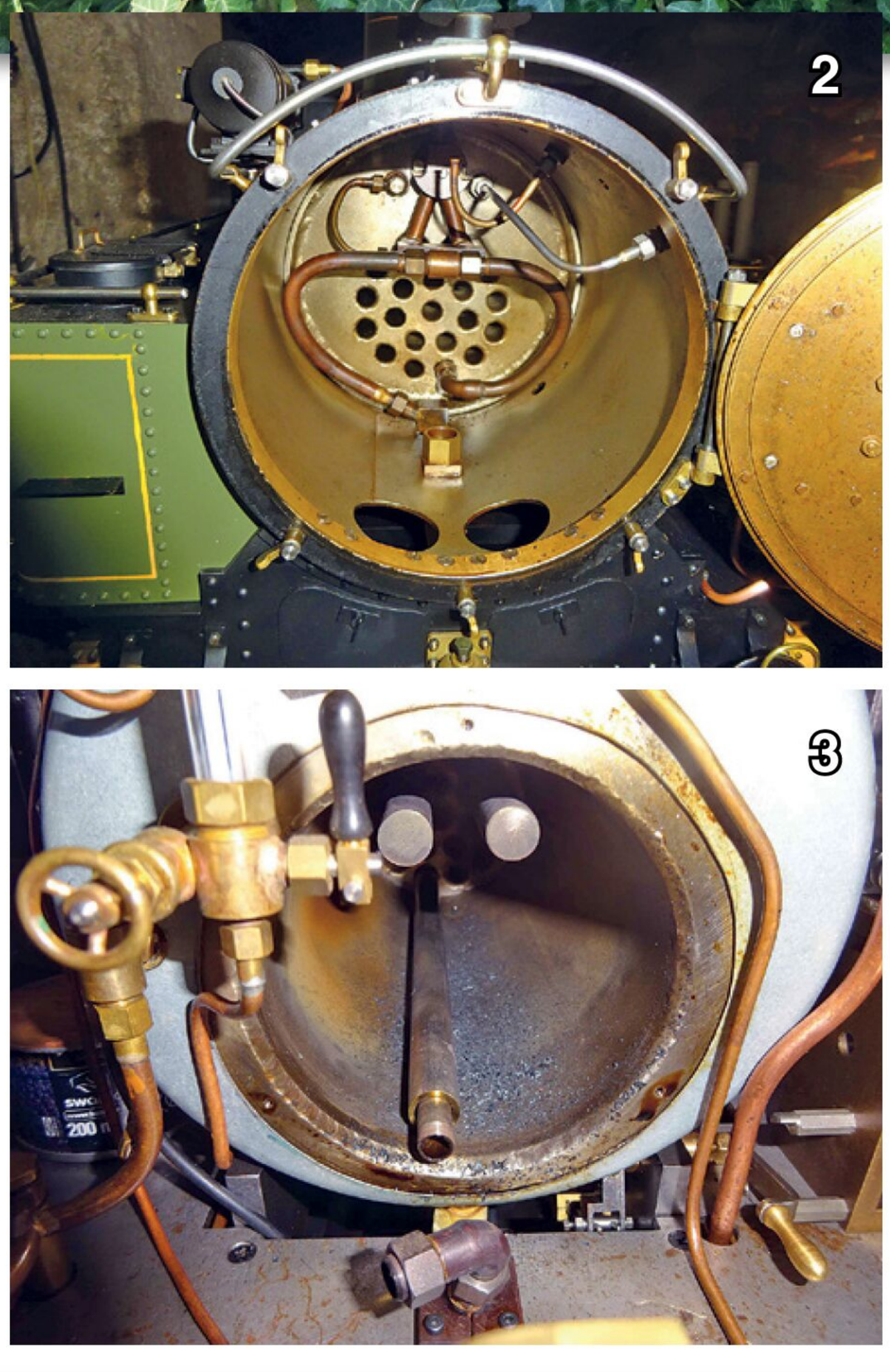
LOUIS PATRICK ERNST



1

Die BR 98 „Kreuzspinne“ – System Meyer

Fortsetzung und Abschluss



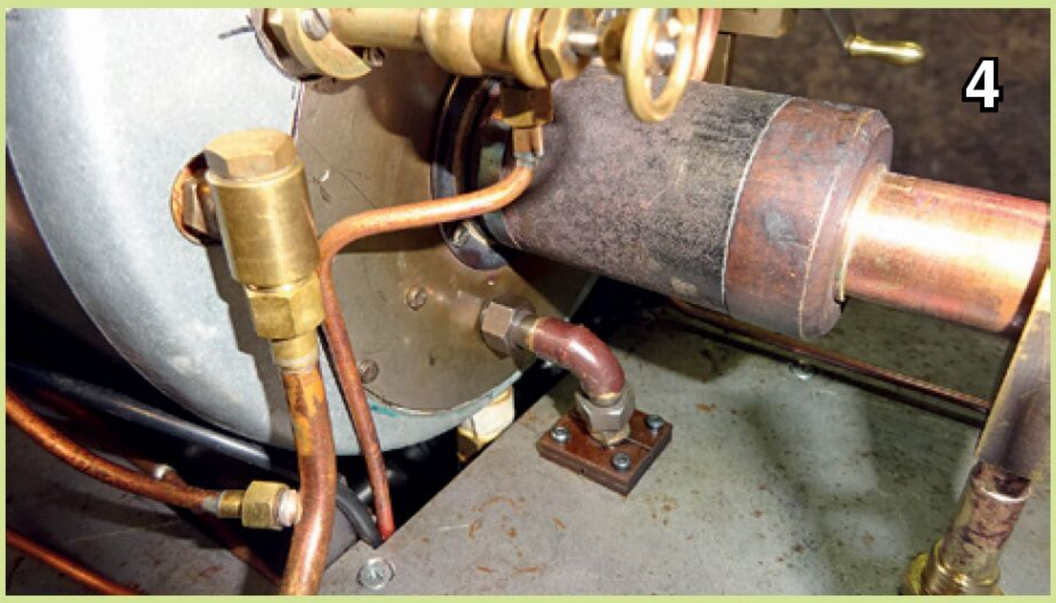
2

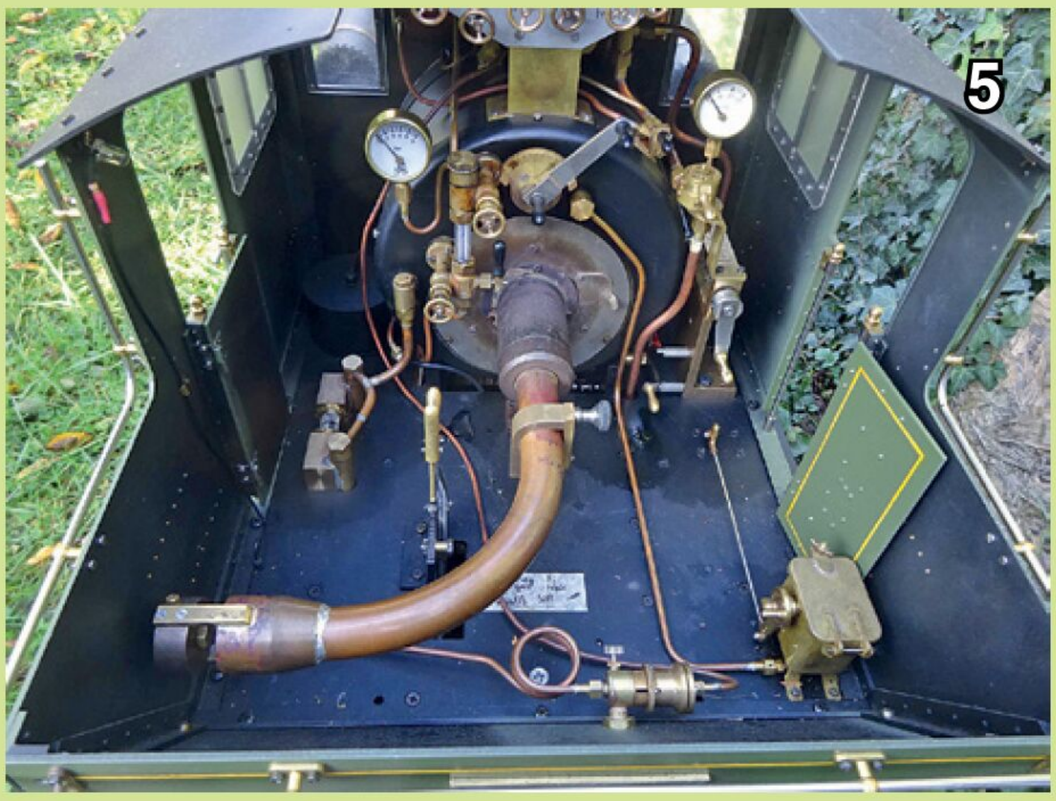
3

In *GARTENBAHNEN* 04/2023 wurde das bereits weit fortgeschrittene Projekt einer 5˝-Reproduktion dieser originalen B+B beschrieben. Das Vorbild wurde für die hügelige Bergbaustrecke der „Windbergbahn“ in der Nähe von Dresden entworfen.

Zur Erinnerung: Das Meyer-System besteht aus zwei Motordrehgestellen, genau wie die heutigen Diesel- oder Elektrofahrzeuge. Die zwei Gruppen von zwei Zylindern sind Kopf an Kopf in der Mitte der Maschine angeordnet.

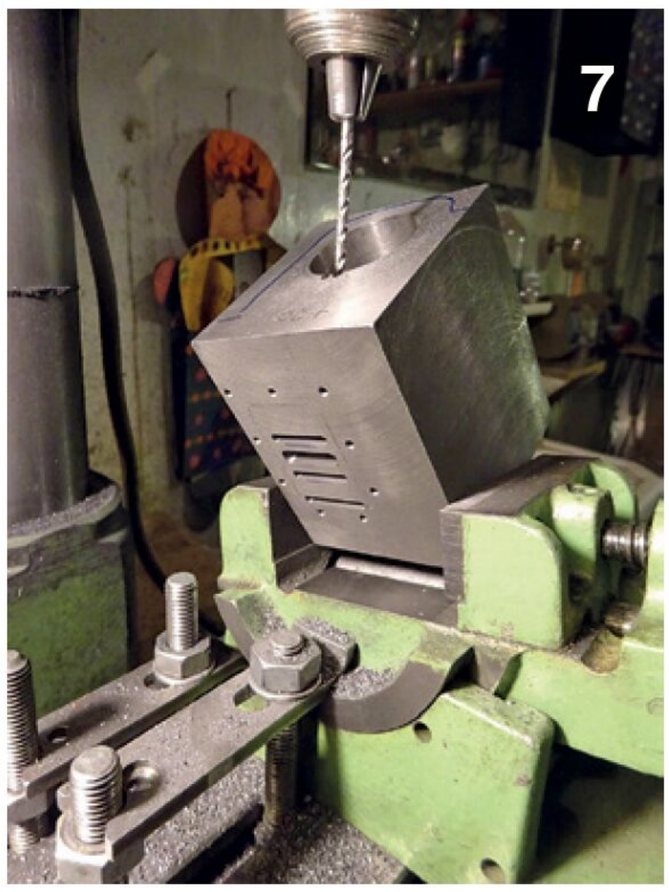
Das Modell ist nun nach einer relativ schnellen Arbeit von vier Jahren fertiggestellt.
Ich habe im vorherigen Artikel den Verlauf der Dampfleitungen beschrieben, die die beiden Triebwerksgruppen versorgen und sich vom Vorbild, das im Verbund arbeitete, unterscheidet. Alle Zylinder bekommen Frischdampf. Für die hinteren Zylinder verläuft die Leitung aus dem Überhitzer und in die Rauchkammer zurück durch eines der Feuerrohre (Foto 2) und dann in die Brennkammer, wo der Propangasbrenner glüht. Da dieser Dampf bereits geölt ist (nach dem Überhitzer), befürchtete ich eine zweite zu starke Überhitzung. So umgab ich das Edelstahlrohr mit einem zweiten im Inneren der besagten Kammer (Foto 3). Das Öl scheint beim Durchgang nicht zu rösten. Bei meiner ersten Lok, vor 40 Jahren, wurde das Öl vor dem Überhitzer eingespritzt, wo es selbstverständlich verkohlte.











lar im Museum in Chemnitz übernommen wurden (Foto 6). Das Museum empfing mich freundlich und erlaubte das normalerweise untersagte Blitzlicht. Es hat dann auf seiner Website einen Artikel mit Foto über meine fertiggestellte Maschine veröffentlicht.

Der Betrieb mit einfacher Expansion hat jedoch einen hörbaren Nachteil (das muss ich als Musiker sagen), nämlich das verstimmte Mopedgeräusch, das dadurch entsteht, dass die beiden Gruppen direkt zum Auspuff gehen und nicht synchronisiert sind. Apropos Lärm: Das Brummen des Gasbrenners (eine einfache, große Lötlampe, Fotos 4 und 5) macht die Sache nicht besser.

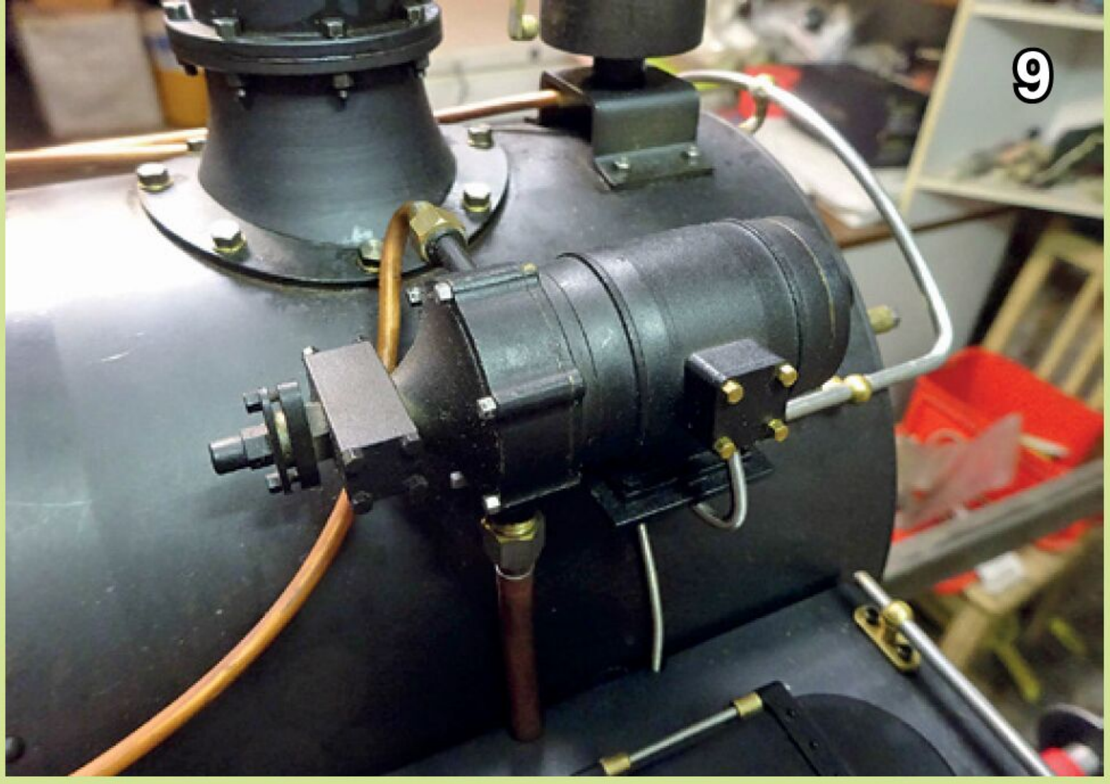
Aber ansonsten funktioniert es. Einer der Vorteile von Propan ist, dass es an der Feuerseite nichts zu tun gibt, der „Heizer“ langweilt sich … Ein Gasregler vom Typ „Boot“ schaltet die Flamme auf Standby (einstellbar), wenn der gewünschte Druck erreicht ist, und öffnet wieder voll, wenn er fällt (Foto 5, unten). Man kann die Maschine für eine halbe Stunde oder länger verlassen, wenn der Wasserstand ausreichend ist, indem man das Zubehör (z. B. den Ejektor der Vakuumbremse) abschaltet. Die Ventile zischen in der Regel nie: Sie sind höher als der Gasregler eingestellt.

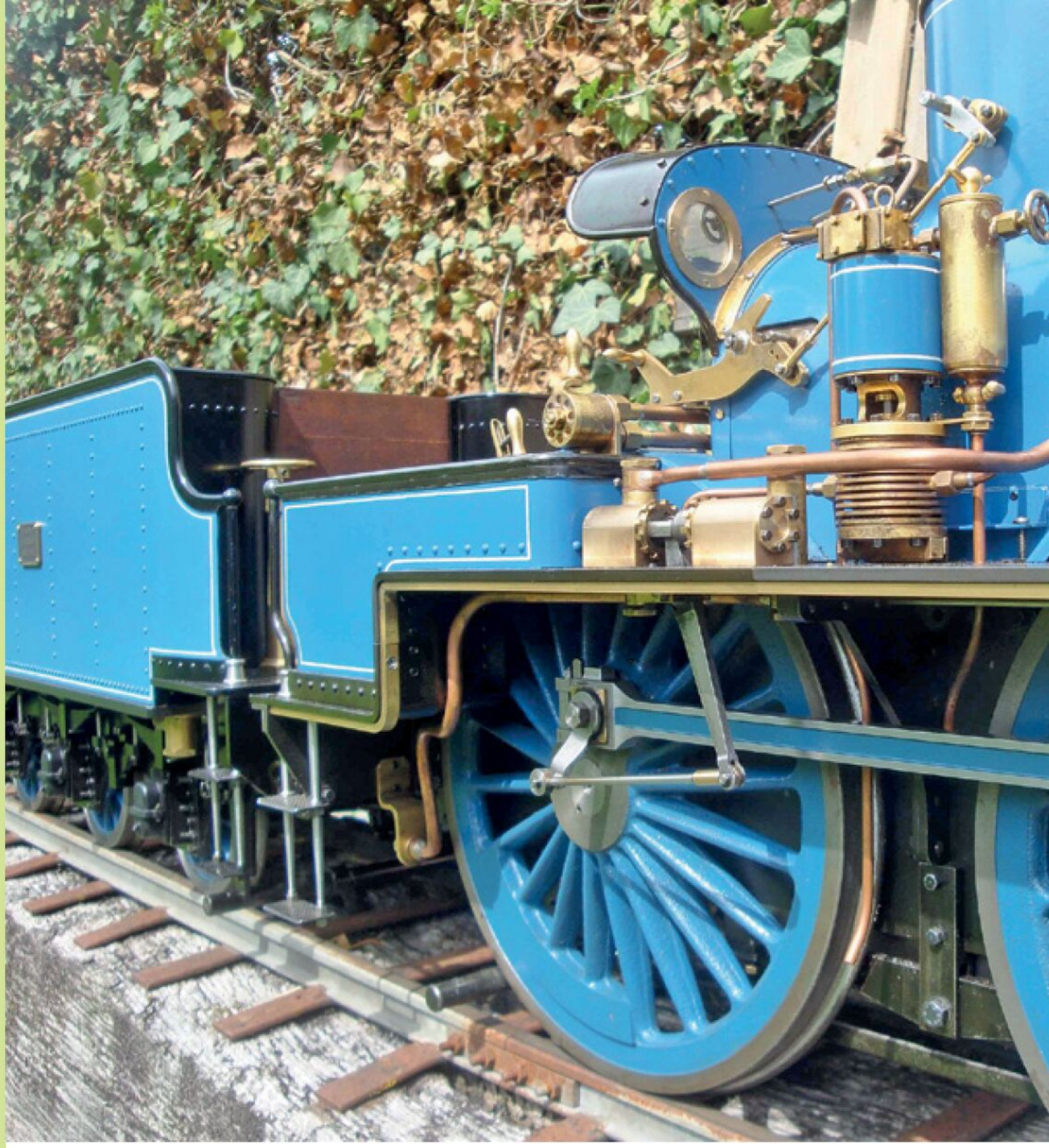
Abgesehen von einer Skizze mit den Hauptabmessungen gab es keine weiteren Pläne. Daher musste nach Fotos konstruiert werden, wobei einige Maße von dem Exemplar im Museum in Chemnitz übernommen wurden (Foto 6). Das Museum empfing mich freundlich und erlaubte das normalerweise untersagte Blitzlicht. Es hat dann auf seiner Website einen Artikel mit Foto über meine fertiggestellte Maschine veröffentlicht.

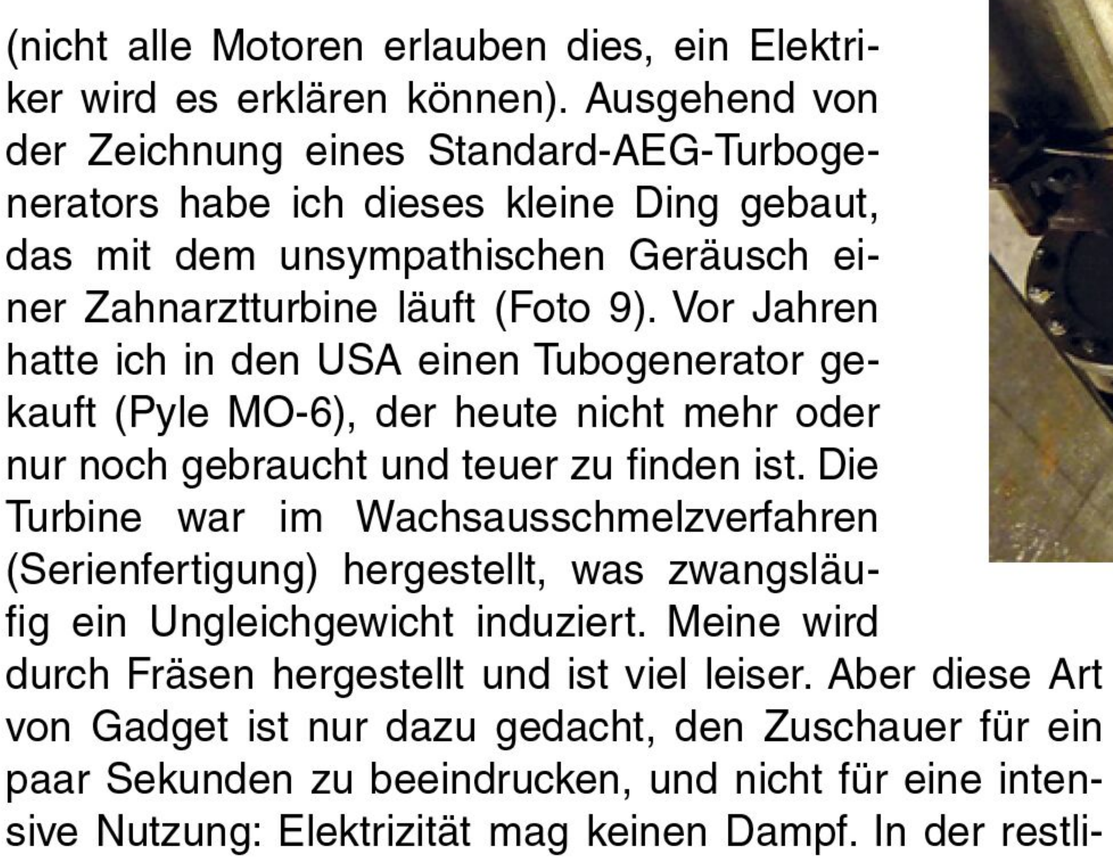
Andere Schwierigkeiten sind den Dampferkollegen wohlbekannt, angefangen bei der Seltenheit der Gießereien, die unsere kleinen Aufträge annehmen. Die Zylinder und Achslager wurden aus runden oder quadratischen Stäben aus Rohguss bearbeitet (Foto 7). Für die Räder wandte ich mich an die Werkstatt MB (Martin Burkhard) in Gebenstorf (CH). Der Zufall wollte es, dass das Modell aus Pertinax (bakelisiertes Papier), das ich vor 30 Jahren für meine „Mallet du Vivarais“ angefertigt hatte, für die „Kreuzspinne“ passte, abgesehen von einer überzähligen Speiche (man wird gebeten, nicht zu zählen).

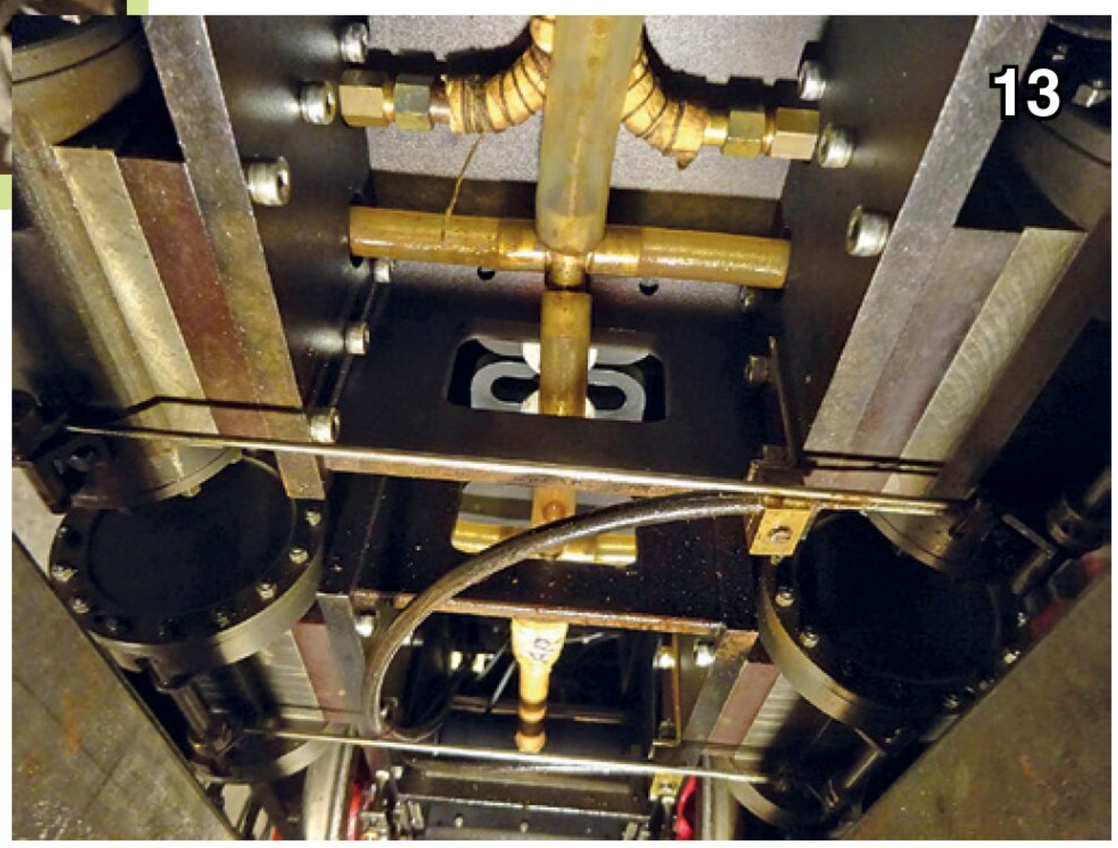
Der Kurbelzapfen-Vorsprung ist auch 2 mm zu weit außen, aber der Pleuelkopf macht diese Art von Verzerrung völlig unsichtbar, gut zu wissen! Mein Radmodell war zu breit, da die Mallet (metrisch) auf 1/8 reduziert ist, während die Meyer (Normalspur) auf 1/10 reduziert ist. Außerdem war mein Modell einteilig, obwohl es einen beidseitigen Freiwinkel hatte. Ich frage mich übrigens, wie es dem Gießer damals gelungen war. Ich löste also beide Probleme auf einmal, indem ich das Modell entlang der Nahtstelle in die Dicke schnitt. Ein Bügelsägeblatt, das von einer speziellen Halterung auf der Drehbank senkrecht gehalten wurde, erledigte den Job und entfernte gleichzeitig die überschüssigen Millimeter in der Dicke (Foto 8).

Die Maschinen von 1911 hatten im Laufe der Zeit zusätzliches Zubehör erhalten, wie zum Beispiel einen Generator. Ich hatte vor Jahrzehnten einen kleinen Faulhaber-Motor bekommen, der als Dynamo verwendet werden konnte











(nicht alle Motoren erlauben dies, ein Elektriker wird es erklären können). Ausgehend von der Zeichnung eines Standard-AEG-Turbogenerators habe ich dieses kleine Ding gebaut, das mit dem unsympathischen Geräusch einer Zahnarztturbine läuft (Foto 9). Vor Jahren hatte ich in den USA einen Tubogenerator gekauft (Pyle MO-6), der heute nicht mehr oder nur noch gebraucht und teuer zu finden ist. Die Turbine war im Wachsausschmelzverfahren (Serienfertigung) hergestellt, was zwangsläufig ein Ungleichgewicht induziert. Meine wird durch Fräsen hergestellt und ist viel leiser. Aber diese Art von Gadget ist nur dazu gedacht, den Zuschauer für ein paar Sekunden zu beeindrucken, und nicht für eine intensive Nutzung: Elektrizität mag keinen Dampf. In der restlichen Zeit sorgt eine Batterie für die Beleuchtung, und eine Diode verhindert dann, dass sich der Motordynamo dreht! Selbstverständlich sind alle Lampen LEDs, die sehr wenig verbrauchen (Foto 10).

Das Vorbild hat auch einen Einzylinder-Kompressor (Foto 6). Zuerst habe ich einen eingebaut, den ich in einer Schublade liegen hatte. Dies ist der dritte, den ich gemacht habe. Der erste war in den 80er Jahren in meiner ersten Maschine, der zweite ist auf der „Parisienne“ (Foto 11). Inzwischen habe ich, um mich zu beschäftigen, wieder einen Bicompound gebaut, wie in jenen heroischen Zeiten. Den habe ich jetzt aufgestellt (Fotos 1 und 12). Natürlich ist er nur scheinbar ein Bicompound, es ist Einfach-Expansion und Einfach-Kompression, aber es sind wirklich zwei Geräte in einem. Es ist sehr schwierig, sie richtig auszurichten, aber die Funktionsweise ist zuverlässiger: Jeder der beiden Motorzylinder steuert den anderen über gekreuzte Leitungen an. Der kleine Hilfsmotor, der bei Einzylindermodellen oft klemmt, wird abgeschafft und durch den zweiten Zylinder ersetzt. Wie üblich erzeugen diese Geräte keine Druckluft, die brauchen wir auch nicht, sondern sie pumpen das Speisewasser für den Kessel.

Die „Kreuzspinne“ übernimmt außerdem bewährte Rezepte: Regler mit Vertikal-Schieber aus Teflon (keine Schmierung erforderlich), automatische, durchgehende Vakuumbremse für den gesamten Zug, Bleiballast in den (abnehmbaren) Wasserkästen, die das Reibungsgewicht von 75 auf 100 kg erhöhen. Die Federung wird weich und gedämpft durch Blattfedern übernommen. Die beiden Motordrehgestelle können begrenzt nach oben oder unten schwingen. Das macht die Lok zu einem echten Geländefahrzeug: Sie entgleiste bis jetzt noch nie.

Das Heizen mit Propangas erforderte mehrere Versuche. Da sich der Durchmesser des Schornsteins als nicht ausreichend für einen normalen Heißgasstrom erwies, mussten große (unsichtbare) Löcher in den unteren Teil der Rauchkammer gebohrt werden (Foto 2). Glücklicherweise befanden sich darunter keine hitzeempfindlichen Teile.



11

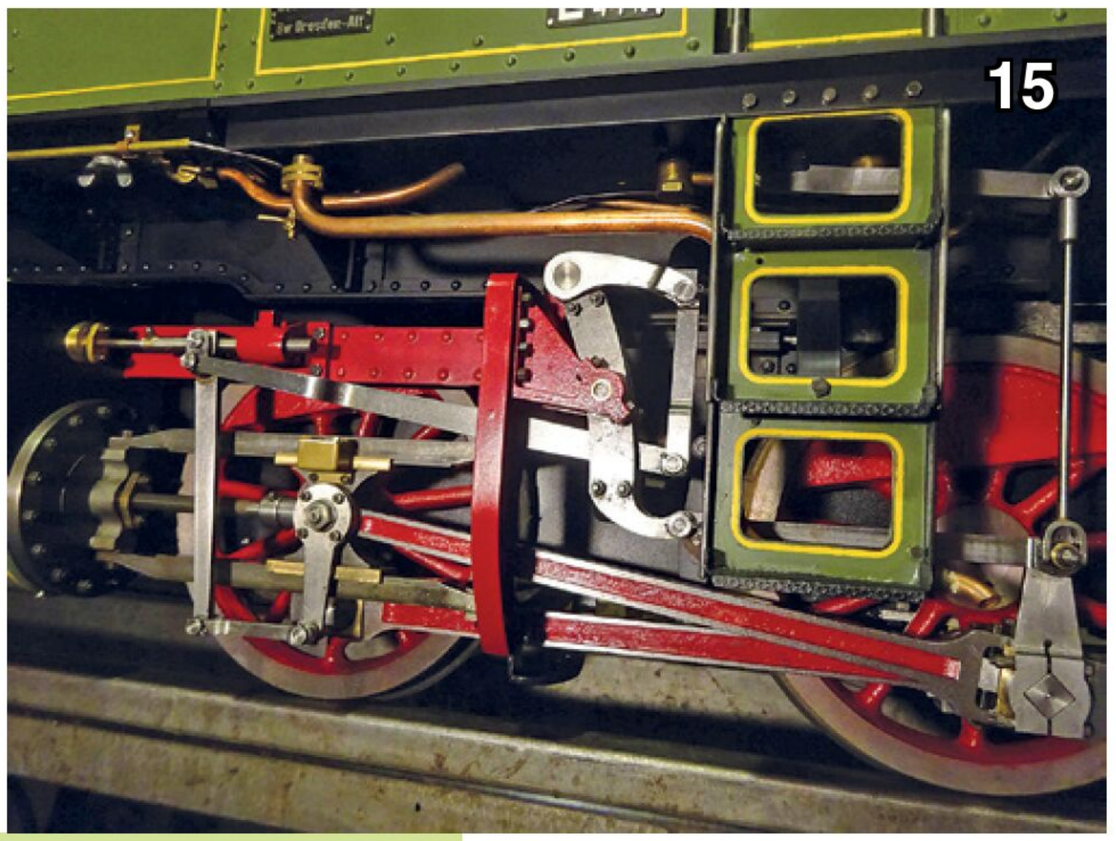


12

Fotos: Louis Patrick Ernst



14



15



16

Es gibt nur einen Ausfluss von Heizöl, der die Unterseite ein wenig verschmutzt: kein Nachteil, solange es nicht die Schienen schmiert. Keine Auspuffdüse oder Hilfsbläser, der Propangasdruck erledigt den Job. Da das Ausströmen von den Zylindern frei ist, bestehen diese Leitungen aus flexiblen, hitzebeständigen Silikonschläuchen, die einfach auf Stutzen gesteckt werden (Foto 13). Bei diesem Blick unter den Rock sieht man auch die Steuerung der Entwässerungs-Hähne durch Bowdenzug.

Alle meine früheren Lokomotiven wurden nach der Fertigstellung vollständig zerlegt (Foto 14) und zur Fabrik geschickt, um sie schwarz zu verzinken, was einen maximalen Schutz vor Rost gewährleistet. Es wurde jedes Mal schwieriger, Werkstätten zu finden, die diese „Amateurarbeit“ akzeptierten, da die Unternehmen nur noch an großen, professionellen Kunden interessiert sind.

Bei einer anderen Maschine, für die ich zehn Jahre lang gearbeitet hatte, fand ich meine Teile nach ein oder zwei Monaten in einer Werkstatt an derselben Stelle, an der ich sie abgelegt hatte, verlassen und verrostet … Bei der Kreuzspinne ahnte ich, dass die Pandemie und dann der Krieg in der Ukraine nichts helfen würden. In der Tat scheiterten alle meine Kontakte, so dass ich auf Airbrush umsteigen musste. Das Ergebnis ist (vorerst) ansprechend, aber wie sieht es mit der Haltbarkeit aus?

Was die Farben betrifft, so wollte ich nicht die Lackierung der Standardloks der Deutschen Bahn seit 1925, die auch die Museumsversion trägt: unterhalb des Gürtels ganz rot, darüber ganz schwarz (siehe Foto 6). Laut meinen Informationen war um 1911 die Unterseite rubinrot (was sich stark von Standard-Feuerrot unterscheidet), die Oberseite olivgrün mit gelben Streifen und andere Teile schwarz (Foto 15). In diesen Farbtönen sieht sie ganz anders aus!

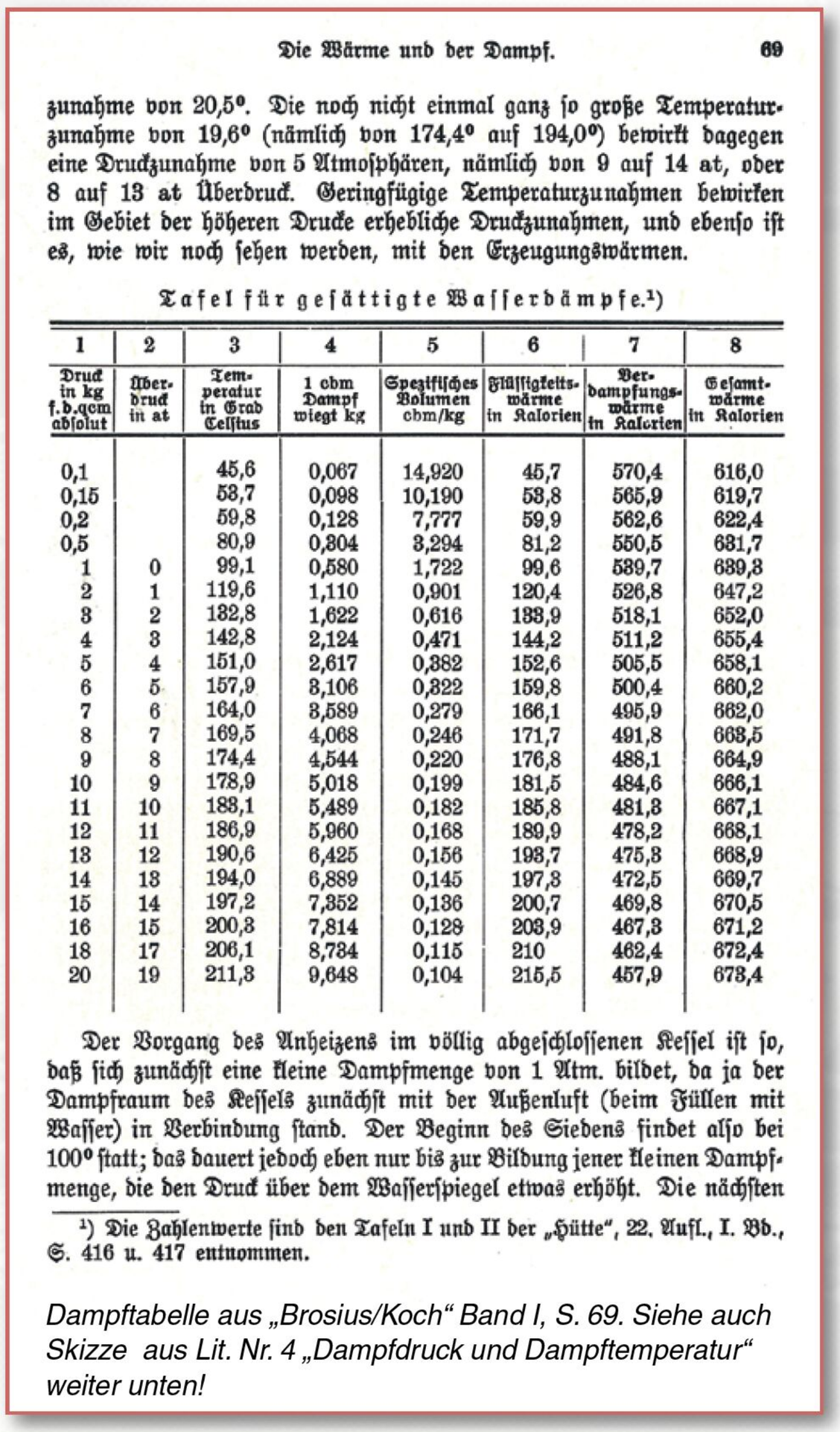
Nachverdampfung – Fluch und Segen –

SIEGFRIED BAUM †

In der Ausgabe *GARTENBAHNEN* Ausgabe 4/2021 konnten wir aus einem authentischen Bericht einer Sonderkommission der DDR-Reichsbahn und mittels der bei der Stiftung Eisenbahn verwahrten Fotos vom **Kesselzerknall** der 03 1046 im Jahr 1958 eindrucksvoll berichten. Bereits im Stamm-Beitrag zum kaltgewalzten Kesselblech St 47 K (GB-Heft 3/2021) war von einem „geplatzten“ Kessel einer DB-01.10 im Henschel-Werk Kassel die Rede. Das Wort „geplatzt“ steht zu Recht, denn diese Panne passierte bei einer **Kaltwasserdruckprobe**! Will heißen, dass es die Mannen damals glücklicherweise nur mit einer „ordentlichen Sauerei“ aus rund 8.000 Litern Wasser zu tun bekamen, aber **kein unter Spannung stehender Dampf** im „Spiel“ war! Was bei der oben erwähnten 03.10 bekanntlich der Fall war. Und hier „von jetzt auf gleich“ nicht nur die unter beachtlichem Druck stehenden, tausende von Litern heißes Wasser durch den gebrochenen Kessel ins Freie „wollten/konnten“, sondern dadurch, und damit sind wir beim ersten Teil der Überschrift, der Druckabfall auch eine **gewaltige Nachverdampfung** ausgelöst hatte!

Der frühere Leiter der Pressestelle der Maschinenfabrik Esslingen und spätere Herausgeber des LOKMAGAZINS **Wolfgang Messerschmidt** hatte in seinem Franckh-Büchlein **Dampflok-Raritäten** (Lit. Nr. 3) für diese unerfreulichen Vorgänge ein eigenes Kapitel **„Was explodiert denn da?“** reserviert. Ich komme leider nicht umhin, gleich vorab eine leichte Korrektur anzubringen: Seine Beschreibung des Kesselzerknalls der DRG-Verbundlok 02 102 (anfängliche BR 04) ungefähr auf Höhe Weiden (Strecke Regensburg – Hof) stimmt mit einem anders lautenden Bericht nicht überein! Messerschmidt berichtet, dass der Kesselzerknall auf „Materialbruch á la St 47 K“ zurückzuführen war, was erwiesenermaßen nicht der Tatsache entsprochen hat! Es war „schlicht und einfach“ **Wassermangel**. Glück im Unglück: dass die Lok **Lz** unterwegs gewesen sei, aber infolge dichter Streckenbelegung der Lokmannschaft angeblich zweimal das Wasserfassen in Unterwegsbahnhöfen verweigert worden sei! Bis das Wasser nicht nur im Tender „alle“ war, sondern – leider – auch im Kessel! Lokführer und Heizer haben den Kesselzerknall leider nicht überlebt!

W. Messerschmidt liefert in seinem Aufsatz eine einfache Rechnung, die auf ca. 7.000 Litern Heißwasser in einem Kessel basiert. Die bei Vorhandensein einer Dampftabelle relativ leicht nachzuvollziehen ist. Ich greife aus der langen Rechnung nur zwei Werte heraus: nämlich die **Wärmemenge**, die bei einem Blechdefekt „von jetzt auf gleich“ aus dem Kessel will! Es sind **711.000 kcal**, und die durch die Nachverdampfung entstehende **Dampfmenge** betrüge die kaum vorstellbare Menge von 2300 Kubikmetern oder 2,3 Millionen Litern! Dass deren Rückstoß immense Schäden nach sich zieht, sahen wir in den Fotos der 03 1046 von 1958! Der „Fluch“ der Nachverdampfung dürfte damit erklärt sein! Der Vollständigkeit halber sollte hier vielleicht zumindest mit ein paar Zeilen noch eine weitere „Schattenseite“



Die Wärme und der Dampf. 69

zunahme von 20,5°. Die noch nicht einmal ganz so große Temperaturzunahme von 19,6° (nämlich von 174,4° auf 194,0°) bewirkt dagegen eine Druckzunahme von 5 Atmosphären, nämlich von 9 auf 14 at, oder 8 auf 13 at Überdruck. Geringfügige Temperaturzunahmen bewirken im Gebiet der höheren Drucke erhebliche Druckzunahmen, und ebenso ist es, wie wir noch sehen werden, mit den Erzeugungswärmen.

Tafel für gesättigte Wasserdämpfe.[1])

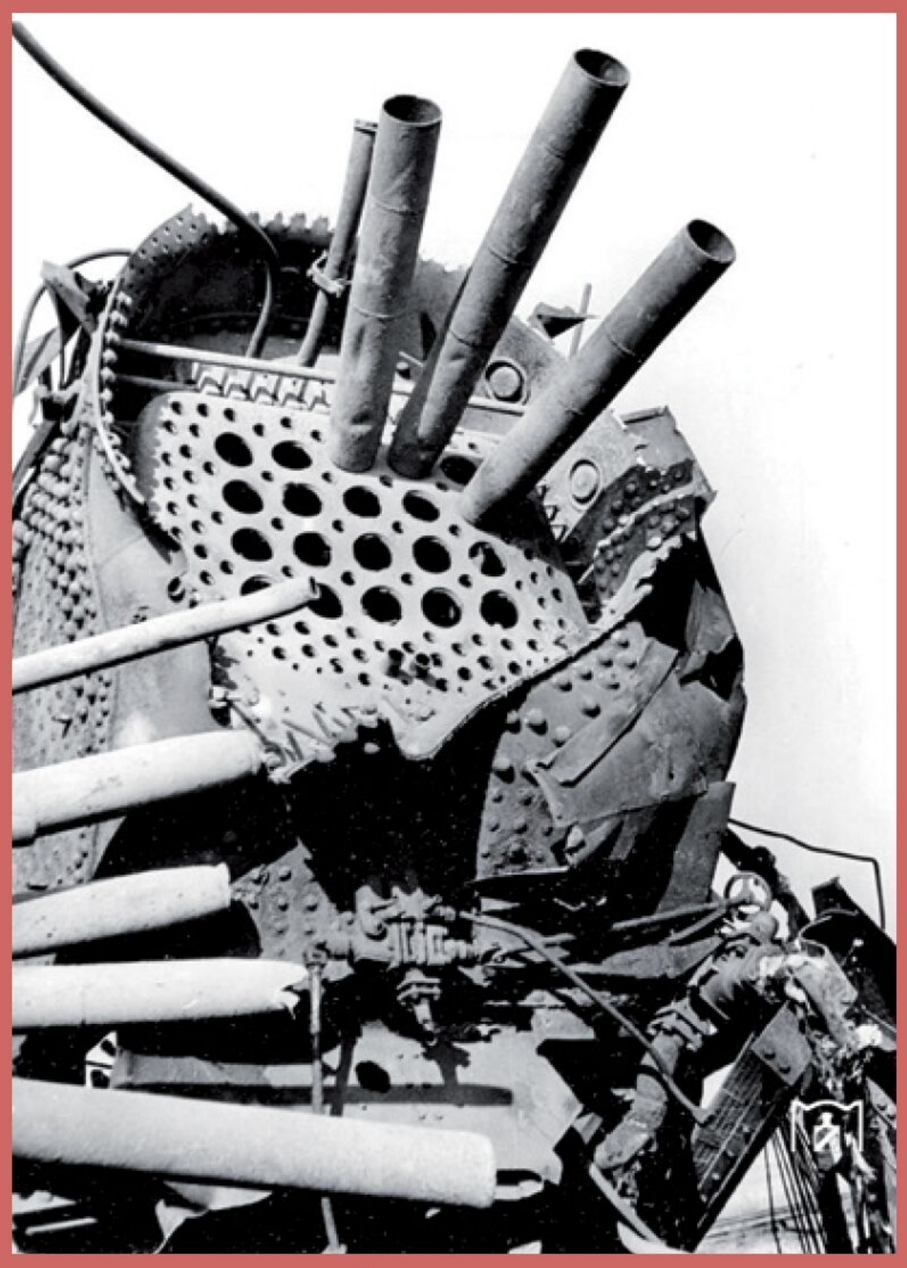
1	2	3	4	5	6	7	8
Druck in kg f. d. qcm absolut	Überdruck in at	Temperatur in Grad Celsius	1 cbm Dampf wiegt kg	Spezifisches Volumen cbm/kg	Flüssigkeitswärme in Kalorien	Verdampfungswärme in Kalorien	Gesamtwärme in Kalorien
0,1		45,6	0,067	14,920	45,7	570,4	616,0
0,15		53,7	0,098	10,190	53,8	565,9	619,7
0,2		59,8	0,128	7,777	59,9	562,6	622,4
0,5		80,9	0,304	3,294	81,2	550,5	631,7
1	0	99,1	0,580	1,722	99,6	539,7	639,3
2	1	119,6	1,110	0,901	120,4	526,8	647,2
3	2	132,8	1,622	0,616	133,9	518,1	652,0
4	3	142,8	2,124	0,471	144,2	511,2	655,4
5	4	151,0	2,617	0,382	152,6	505,5	658,1
6	5	157,9	3,106	0,322	159,8	500,4	660,2
7	6	164,0	3,589	0,279	166,1	495,9	662,0
8	7	169,5	4,068	0,246	171,7	491,8	663,5
9	8	174,4	4,544	0,220	176,8	488,1	664,9
10	9	178,9	5,018	0,199	181,5	484,6	666,1
11	10	183,1	5,489	0,182	185,8	481,3	667,1
12	11	186,9	5,960	0,168	189,9	478,2	668,1
13	12	190,6	6,425	0,156	193,7	475,3	668,9
14	13	194,0	6,889	0,145	197,3	472,5	669,7
15	14	197,2	7,352	0,136	200,7	469,8	670,5
16	15	200,3	7,814	0,128	203,9	467,3	671,2
18	17	206,1	8,734	0,115	210	462,4	672,4
20	19	211,3	9,648	0,104	215,5	457,9	673,4

Der Vorgang des Anheizens im völlig abgeschlossenen Kessel ist so, daß sich zunächst eine kleine Dampfmenge von 1 Atm. bildet, da ja der Dampfraum des Kessels zunächst mit der Außenluft (beim Füllen mit Wasser) in Verbindung stand. Der Beginn des Siedens findet also bei 100° statt; das dauert jedoch eben nur bis zur Bildung jener kleinen Dampfmenge, die den Druck über dem Wasserspiegel etwas erhöht. Die nächsten

[1]) Die Zahlenwerte sind den Tafeln I und II der „Hütte“, 22. Aufl., I. Bd., S. 416 u. 417 entnommen.

Dampftabelle aus „Brosius/Koch“ Band I, S. 69. Siehe auch Skizze aus Lit. Nr. 4 „Dampfdruck und Dampftemperatur“ weiter unten!

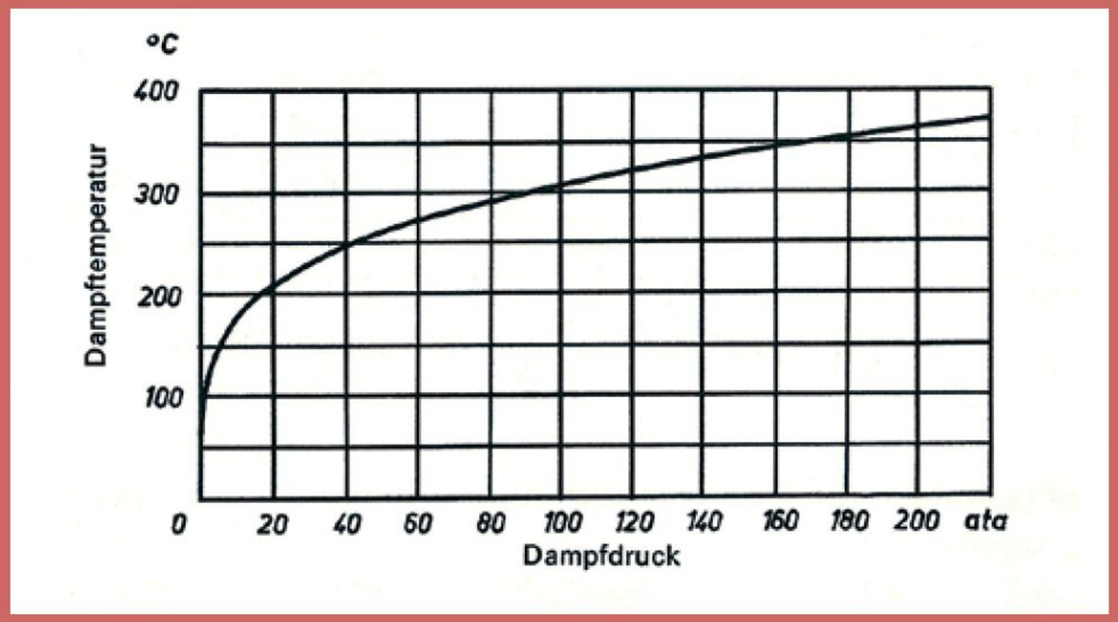
der Nachverdampfung erwähnt werden: nämlich die ebenfalls „Unerwünschte“ beim Wasserreißen. Dieser unerfreuliche Effekt wurde vielfach einer nicht optimalen Wasserpflege „in die Schuhe geschoben“! Speziell die DB-Lokomotiven mit Neubaukessel seien da anfällig gewesen, wenn dieses „übergerissene“ Wasser über den Nassdampfregler in den Überhitzer gelangte und dort unerwartet zu einem Bewegungsruck der Dampfmaschine führte! Ich habe solches auch bei einer kleinen Länderbahn-Lok beim Umsetzen in einem Kopfbahnhof erlebt, als nur durch die Geistesgegenwart und Besonnenheit des Lokführers ein Aufprall des Lökleins auf einen Prellbock gerade noch verhindert werden konnte.



Der völlig zerstörte Übergang Feuerbüchsrohrwand – Langkessel von 03 1046 aus dem Fundus der „Stiftung Eisenbahn“

Kann der **„Fluch“ der Nachverdampfung** auch **Segen** sein?
Kurz und knapp – **ja!** Ja, in Gestalt der **Dampfspeicherlok**!

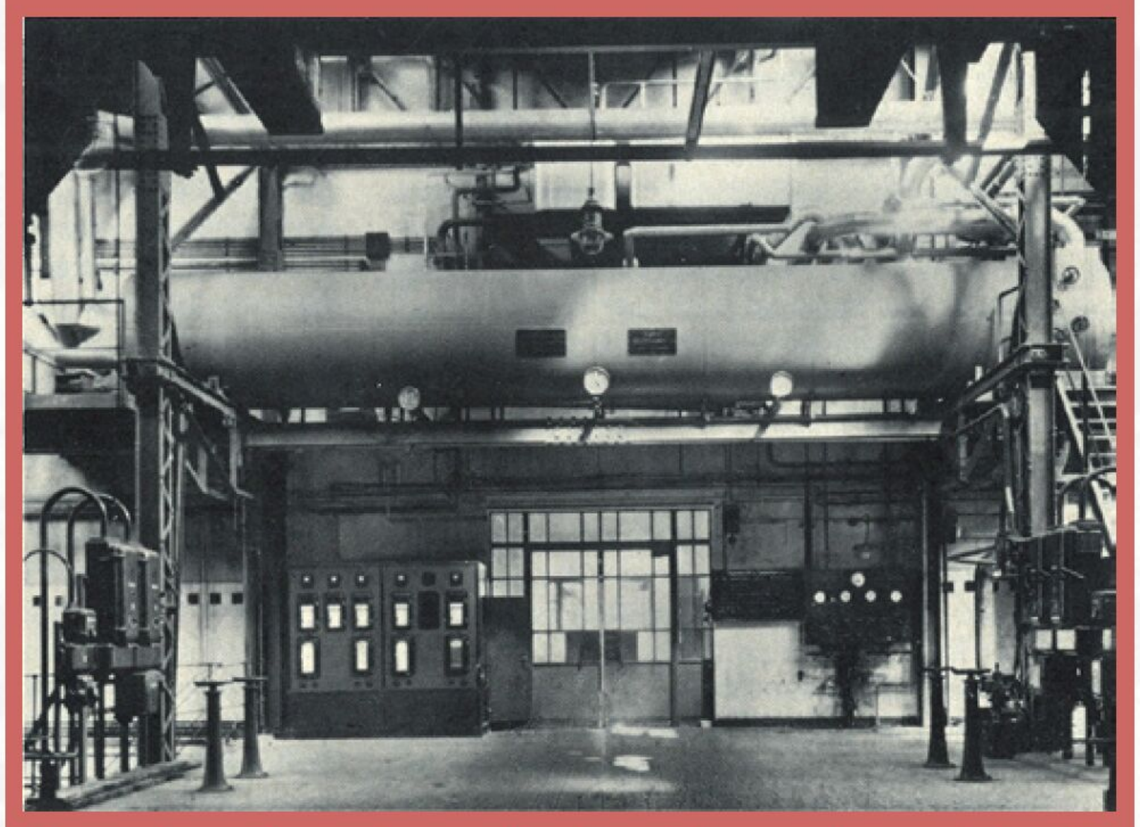
Sie funktioniert ausschließlich nach dem Prinzip der **Nachverdampfung**! Was heißt, dass sie mit geringen Verlusten die Energie an die Dampfmaschine „zurückgibt“, die zuvor in die Erzeugung des Ladedampfs gesteckt wurde. Derweil trifft die Bezeichnung „Dampf-Speicher“ in keinster Weise den „Nagel auf den Kopf“! Der Kessel speichert nur wenig Dampf, stattdessen aber weit mehr **„heißes Wasser“**!
Wenn die Maschinen früher als „feuerlose“ bezeichnet wurden, war das genau genommen die treffendere Bezeichnung. Interessant: Der „Ewald – 20.000 Schriftquellen zur Eisenbahnkunde“ enthält weder zum Stichwort „Dampfspeicherlok“ noch zu „Nachverdampfung“ einen Hinweis! Es gibt lediglich eine Seite mit ca. 35 Aufsätzen unter dem Stichwort „Feuerlose Lokomotiven“! Diese haben keine Feuerkiste, keine Rauchrohre, keine Rauchkammer und keinen Schornstein! Aber an der Kesselrückwand ein **Wasserstandsglas**! Denn vor dem ersten Laden mit Dampf muss der Kessel ca. zu 2/3 mit Wasser gefüllt sein. Die „Ladung“ dauert so lange, bis dieses (kalte) Wasser die gleiche Temperatur wie der Ladedampf hat. Dann kann gefahren werden. Würde hierfür ausschließlich das „bisschen Dampf“ verwendet, das sich über dem Wasser befindet, ginge das nur über eine ganz kurze Strecke.
Mit dem Öffnen des Reglers wird Dampf entnommen, doch dieser stammt zum größten Teil aus der im Heißwasser gespeicherten Energie. Weil der zwangsläufige Druckabfall die **Nachverdampfung** zur Folge hat! Was bei einem Kesserzerknall binnen Sekunden zerstörerisch abläuft, vollzieht sich im Kessel einer feuerlosen Lok peu á peu evtl. über einen Zeitraum von Stunden, je nachdem wie stark die „Power“ der Lok beim Rangieren gefordert wird. Diese (friedliche) Nachverdampfung muss bei 2 – 3 bar Druck beendet werden, damit die Lok mit dem Restdruck noch bis zur Ladestelle fahren kann.
Und nun kommt wieder das Wasserstandsglas zu seiner Berechtigung! Da auch eine „feuerlose Lok“ kein „Perpetuum mobile“ ist, also Energie in Form von freigesetztem Dampf verbraucht hat, muss, .anders als es Herr Giesl in seinem Aufsatz (siehe Lit. Nr. 2) schreibt, **nicht Wasser abgelassen, sondern Wasser bis auf besagte Höhe von 2/3 nachgefüllt werden**! Schließlich verlief die Nachverdampfung ja nicht zum „0-Tarif“!
Das BEM Nördlingen hat im Verlauf der Jahre auch ein paar „feuerlose Lokomotiven“ „sammeln“ können. Ein „besonderes“ Exponat ist ein Löklein, das gemäß erhaltenem Fabrikschild 1913 von Maffei geliefert wurde. Es fällt angenehm nicht nur durch seine dunkelgrüne Lackierung auf, sondern mehr noch durch die „niedlichen kleinen Treibräder“ und **keine sichtbaren Zylinder**! Will heißen, dass mit diesem Löklein keine „großen Fahrten“, sondern nur Zustelldienste auf einem kurzen Gleisanschluss erledigt werden konnten. Auch das Vorbild „unserer“ Cardinal-Speicherlok war ob ihres nicht sehr großen Kessels nur für kurze Strecken im Einsatz. Das Speichervolumen der gut isolierten Kessel war aber nur eine Seite der „berühmten Medaille“! Das zweite Kriterium war der Dampfdruck, mit dem der Kessel „geladen“ wurde!
Und da gab es 1983 den soeben erwähnten Aufsatz von Dr. Adolph Giesl, der im LOKMAGAZIN Nr. 118 über die „Hochdruck-Dampfspeicherlokomotive Gilli Lokomotive“ berichtete. Paul Roman Gilli sei 1924 bei der Wiener Lokfabrik Floridsdorf als 29-jähriger Diplomingenieur der Bereich „Thermodynamik“ übertragen worden. Es waren die Jahre, wo überall der „Dampf-Hochdruck“ buchstäblich in aller Munde war und beispielsweise die Reichsbahn mit der **17 206** – ex-preuß S 10.2 – Versuche bis zu 60 bar anstellten und nur Jahre später bekanntlich die Schwartzkopff-Löffler-Lok H 02 1001 für kurze Zeit „Furore machte“! Nebeneffekt dieser Euphorie war, dass damit auch die bei 20 bar endende Dampftabelle nach oben weitergeschrieben werden konnte. Die nebenstehende Tabelle aus W. Stoffels’ „Dampftechnik“ zeigt, dass bei 200 „ata“ (bar) die Dampftemperatur rund 470 Grad erreichte.
Es dürfte das Verdienst von Paul Gilli sein, schon damals erkannt zu haben, dass der Wirkungsgrad von Dampf-



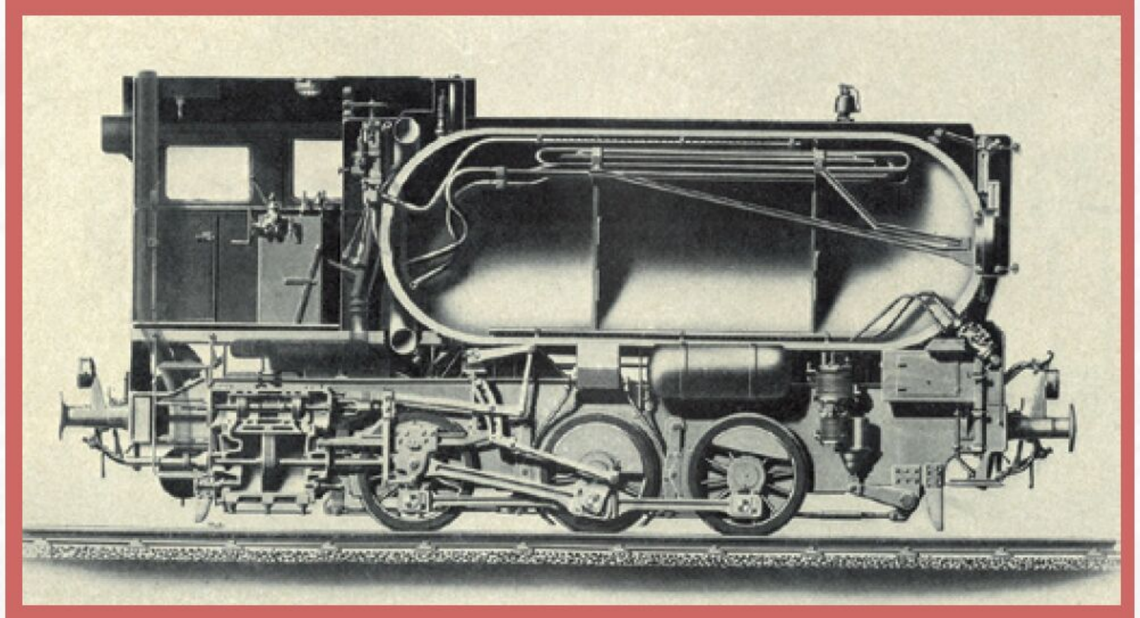
Skizze aus Lit. Nr. 6 „Abhängigkeit der Verdampfungstemperatur für Wasser vom Druck“.



*Repro einer Werkaufnahme einer Wiener Dampfspeicherlok, unter deren großer „Langkessel-Haube“ sich drei Speichertrommeln für einen Druck von 120 bar befanden. Im Gegensatz zu einer Lok mit befeuertem Kessel wurde hier die Lokseite mit dem Führerhaus mit **V2-vorne** bezeichnet!*



Repro eines Generators und Ladespeichers, wie er auf Anraten von Dipl.-Ing. Gilli für die Wiener Dampfspeichermaschinen errichtet wurde, aber für einen musealen Erhalt nicht gerettet werden konnte.



Repro aus LM Nr. 59 S. 115. Der Schnitt durch eine Gilli-Hochdruckspeicherlok zeigt: Im oberen Teil des Kessels sind die „Überhitzerschlangen“.

speicherlokomotiven mit nur 12 bar Ladedruck alles andere als optimal war. Mit einer Dampftemperatur von rund 186 Grad lag man meilenweit vom Heißdampf entfernt. Wo doch erst Jahre zuvor explizit **Heißdampf** als die Entdeckung galt! Paul Gilli wurde zum „Geburtshelfer“ der „Hochdruck-Speicher-Lokomotive“! Giesl schreibt, dass Gilli hierfür den Dampf-Generator entwickelte, mit dem es möglich war, Ladedrücke bis 120 bar zu erzeugen. Die oben erwähnte Skizze aus „Stoffels Dampftechnik“ zeigt bei 120 bar eine Dampftemperatur von rund 350 Grad! Was definitiv als Heißdampf gelten konnte. Die Druckerhöhung funktionierte nicht mittels eines **Kompressors**, wie das für Druckluft üblich ist, sondern thermisch.

Als wir im Sommer 2000 erstmals in Straßhof waren, standen die längst ausgemusterten 5-fach gekuppelten „Gilli-Lokomotiven“ auf den Abstellgleisen. Bei einem Gang über das interessante Freigelände bemerkte der Führer, dass zu den mächtigen Maschinen mit den auffallend hohen Führerständen auch noch ein Generator- und Ladespeicher gehören würde, dessen Rettung bei Abstellung der Speicherloks leider nicht gelungen war.

Dr. Giesl schreibt, dass die kräftigen Maschinen für das Schleppen von schweren Kohlezügen zu einem Gaswerk der Stadt Wien im Stadtteil Leopoldau eingesetzt wurden. Für den Neubau der Lokomotiven mussten nur die drei Speichertrommeln und die Führerstände **neu hergestellt werden**, während das Fahrgestell samt Dampfmaschine von verfügbaren Maschinen der Gölsdorf’schen Reihe 80 verwendet werden konnten. Wir erlauben uns, ein altes Foto von 1934 zu reproduzieren, in dem die „Wucht“ der Lok vor einem gefüllten „Kohlenwägelchen“ der Bauart „Nürnberg“ sehr gut zur Geltung kommt.

In besagtem LM-Beitrag konnte Giesl auch einen dieser Generator- und Ladespeicher zeigen, von denen gemäß der „Straßhof-Auskunft“ offenbar kein Stück erhalten geblieben ist. Wer heute irgendwo im Web nach „Generator“ sucht, findet ausschließlich Beschreibungen der bekannten Elektromaschinen, in denen Bewegungsenergie in elektrischen Strom umgewandelt wird. Es bedurfte mehrerer Anfragen bei Fachleuten, bis klar war, dass sich hinter dieser Bezeichnung „Generator“ eine Kesselkonstruktion verbarg, in welcher der Heizdampf von 12 bis auf die „gefragten“ 120 bar „hochgepumpt“ wurde. Übrigens: Die in Hamburg ansässige Spilling-GmbH bietet auch in unseren Tagen in ihrem Produktionsprogramm neben Dampfmotoren auch **Dampfkompressoren** an, von denen zu lesen ist, dass aus „niedergespanntem Dampf“ **Hochdruck-Dampf** gewonnen werden könne!

Eine intensive „Auseinandersetzung“ mit diesem Thema hat noch eine lückenhafte Darstellung zu Tage gebracht: Dr. Giesl schreibt völlig richtig, dass zwischen dem Speicherdruck von max. 120 bar und dem **Betriebsdruck der Dampfmaschine** von ca. 14 –15 bar ein Reduzierventil vonnöten war, geht aber mit keiner Silbe auf die unvermeidbare Expansionsabkühlung („Linde-Effekt“) bei der Druckreduzierung ein. Im Rahmen einer Beschreibung der Armaturen auf dem völlig anders „eingerichteten“ Führerstand der Wiener Gilli-Lok wird der „Reglerhebel“ als **Handrad** beschrieben, mit dem der offenbar darunter befindliche Dampfregler bewegt wurde.



Das „Maffei-Speicherlöklein“, das beim BEM Nördlingen fürs „Altenteil“ gerettet wurde. Danke für das Scannendürfen!

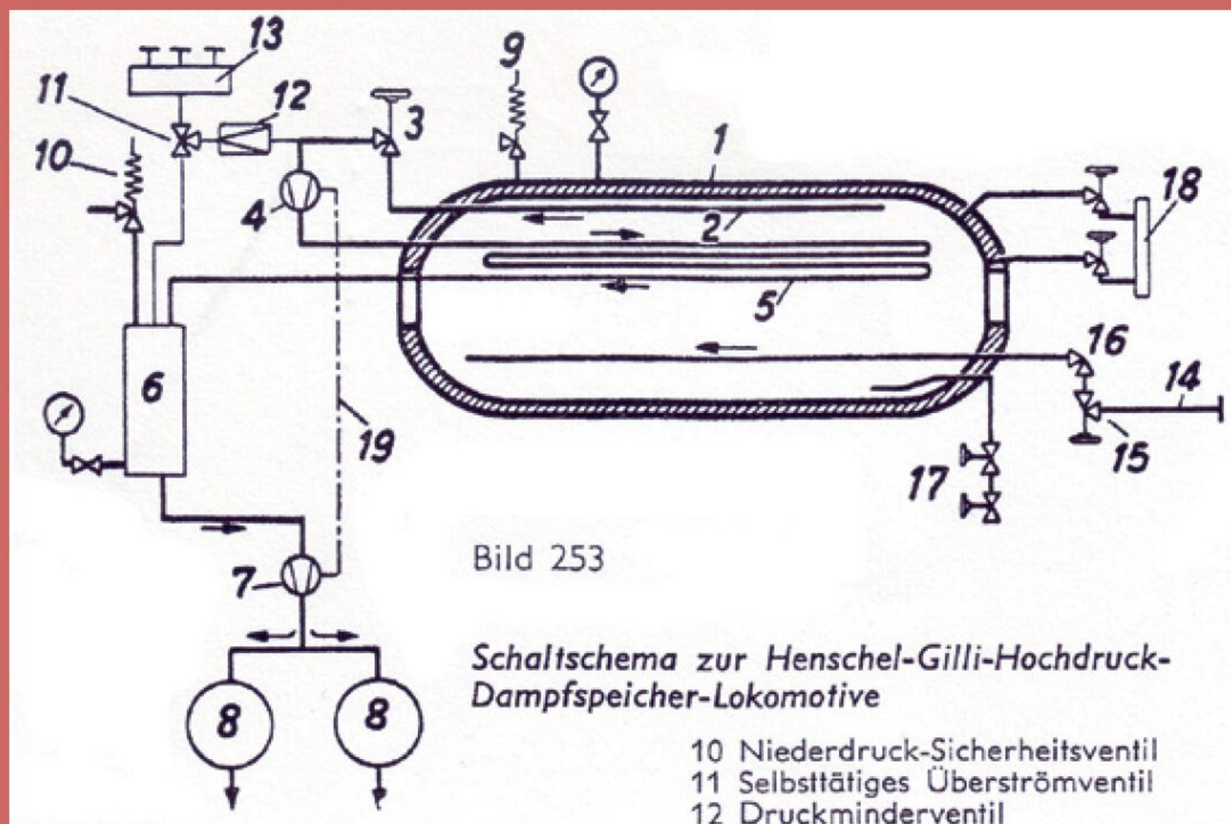


Bild 253

Schaltschema zur Henschel-Gilli-Hochdruck-Dampfspeicher-Lokomotive

1 Speicher
2 Dampfentnahmerohr
3 Hauptabsperrventil
4 Hochdruckregler mit Drosselventil
5 Überhitzer
6 Ausgleichbehälter
7 Niederdruckregler
8 Zylinder
9 Hochdruck-Sicherheitsventil
10 Niederdruck-Sicherheitsventil
11 Selbsttätiges Überströmventil
12 Druckminderventil
13 Dampfentnahmestutzen für Luftpumpe, Turbo usw.
14 Ladeanschlußleitung
15 Ladeventil
16 Rückschlagventil
17 Wasserablaßventile
18 Wasserstandsanzeiger
19 Mechanische Kupplung zwischen Hoch- und Niederdruckregler

Schema-Skizze einer „Gilli-Lok“ samt Ziffern der einzelnen Bauteile. Die Nummer 19 weist auf eine mechanische Verbindung zwischen „Niederdruckregler 7“ und dem „Drosselventil 4“ hin. Womit eine ähnliche „Trägheit“ wie bei einer gefeuerten Heißdampflok gegeben war, in dem mit dem Öffnen des „Reglers 7“ der Arbeitsdampf zunächst den „Überhitzer 5“, dann den „Ausgleichsbehälter 6“ durchströmte und erst dann in die zwei Arbeitszylinder 8 gelangte. Danke an Herrn W. Stoffels für die Kopie aus dem „Henschel-Lokomotiv-Taschenbuch“!

Wie eliminierte man die Expansionsabkühlung? Die es bei einem befeuerten Normalkessel nicht gibt, da hier der Heißdampf nicht im Wege des Kesseldrucks, sondern durch die bekannten Überhitzerelemente in den Rauchrohren erzeugt wird. Und die Regler fast immer im (heißen) Dampfdom eingebaut sind. Die Expansionsabkühlung wurde dadurch ausgeglichen, indem der „abgekühlte“ Dampf in einer Art von „Überhitzungssystem“ in den Dampfraum des Kessels zurückgeleitet und dort „aufgeheizt“ wurde. Dass diese „Überhitzung“ zulasten der Speicherwärme im Kessel ging, dürfte den positiven Effekt in den Arbeitszylindern dennoch weit überwogen haben. Übrigens: Bei einem als sog. Siedewasserreaktor konstruierten Kernkraftwerk (z.B. Leibstadt/Kanton Aargau) wird der im Reaktor erzeugte Dampf vor der Einleitung auf die Dampfturbinen nochmals „aufgeheizt“!

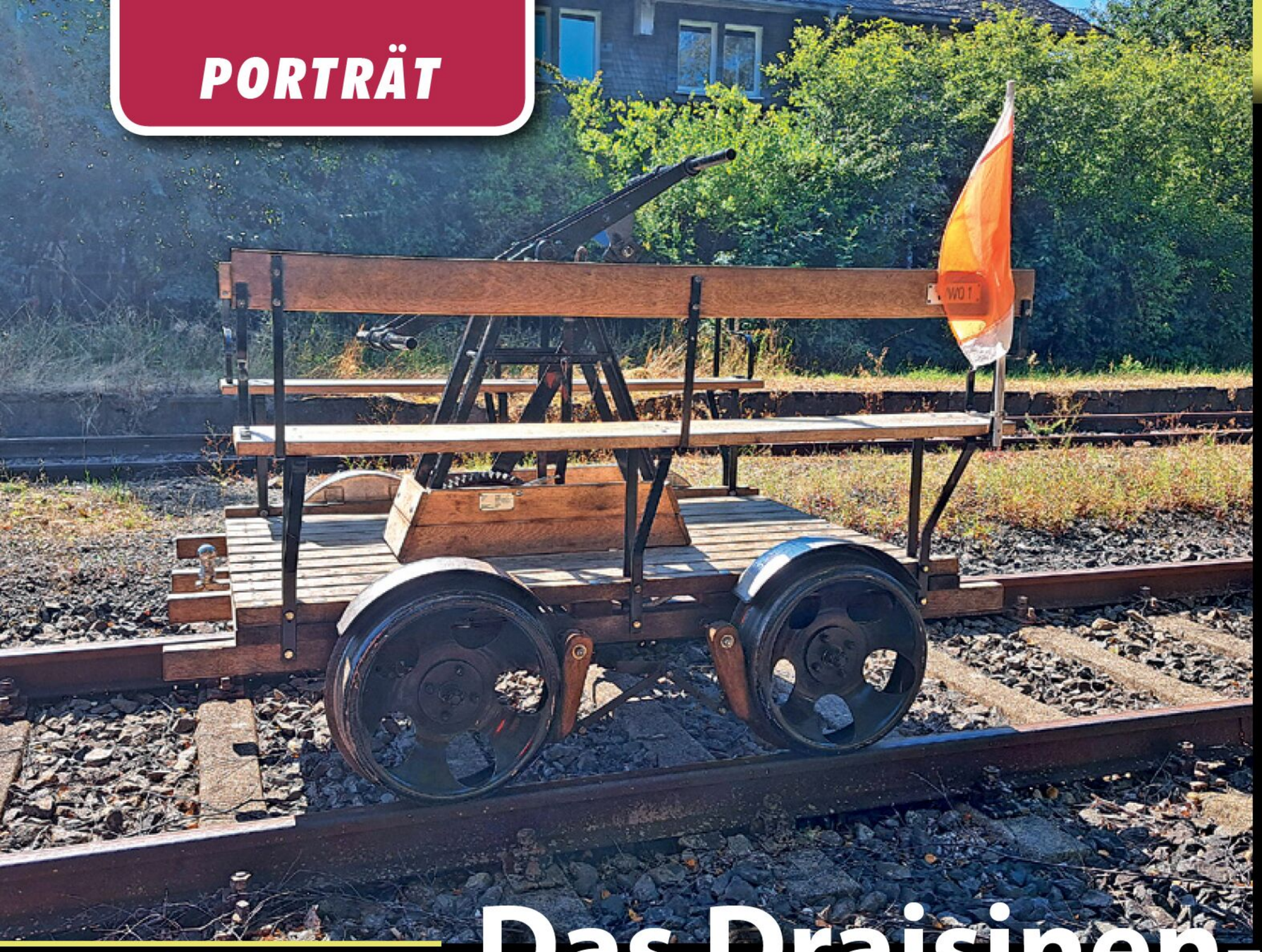
Besagter LM-Beitrag geht über insgesamt acht Seiten. Ich hoffe, dass das Ziel der Arbeit, nämlich das „Gute“ der **Nachverdampfung** vorgestellt zu haben, erreicht wurde. Nach einer im Web abrufbaren Liste von „erhaltenen Dampfspeicherlokomotiven“ gibt es nicht nur eine große Zahl von Museumslokomotiven, u.a. eine Menge der einmal in Meinigen gebauten Loks, sondern es gibt offenbar unverändert auch Werke, die ob eines reichlichen Dampfangebots aus firmeneigenen Anlagen noch immer Dampfspeicherlokomotiven im Rangierdienst einsetzen. Siehe Großkraftwerk Mannheim, das angeblich zwei dieser Maschinen „unter Dampf“ halte! Auch die im schweizerischen Winterthur ansässige **DLM** Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik hat mehrmals Speicherloks mit ungewöhnlich gut isolierten Kesseln angeboten.

Gerade weil diese Kessel kaum einem Verschleiß ausgesetzt sind (keine Feuerbüchse, keine Stehbolzen) und damit der „Sanktus“ einer Kesselrevision viel leichter zu erlangen ist, dürfte eine Präsentation dieser Energieumsetzung weit leichter zu stemmen sein. Das „Lade-Problem“ könnte in vielen Fällen d a s Hindernis sein! Dennoch wäre es wünschenswert, dass das BEM Nördlingen Nachahmer finden möge. Die hatten es während der Dampftage 2021 gewagt, Frischdampf aus einer ihrer Loks in ihre Krauss-Lok von 1912 zu übertragen, so dass diese sogar einige Meter mit „eigener Kraft“ fahren konnte. Bei der in Nördlingen vorhandenen Fachkompetenz darf unterstellt werden, dass in den Kessel der Lok, die früher Kohlewagen zum (München-)Schwabinger Krankenhaus zu transportieren hatte, nicht nur ein „paar Kubik Dampf“ nach dem Prinzip eines Luftkompressors eingeblasen wurden, sondern der ganze Komplex einer Dampfspeicherlok, also die Nachverdampfung aus dem Speicherwasser gezeigt wurde. In der oben erwähnten Liste „Erhaltene Dampfspeicherloks Bayern“ wird diese Lok als „betriebsfähig“ vorgestellt. Sie gilt als die **älteste betriebsfähige feuerlose Lok in deutschen Landen**!

Literatur

1. Brosius/Koch: „Die Schule des Lokomotivführers“ I. und II. Band, Reprint durch Steiger-Verlag, Solingen 1992.
2. Giesl-Gieslingen, Dr. A.: „Die Hochdruck-Dampfspeicherlokomotive“ (Gilli-Lokomotive) in LOKMAGAZIN Nr. 118 für Januar/Februar 1983.
3. Messerschmidt, W.: „Dampflok-Raritäten“. Stuttgart 1975.
4. Ders.: „125 Jahre Henschel-Lokomotiven (1848–1973)“ in LOKMAGAZIN Nr. 59, S. 115, April 1973.
5. Penther, H. W. Dipl.-Ing.: „Feuerlose Dampflokomotiven“ in LOKMAGAZIN Nr. 32, S. 32–36, Oktober 1968.
6. Stoffels, W.: „Lokomotivbau und Dampftechnik“. Basel 1976.
7. Bericht als „vertrauliche Dienstsache“ einer (Reichsbahn-)Sonderkommission vom 1.10.1958 „Für die Untersuchung des Kesselzerknalls der Lok 03 1046 …“.
8. Informationen von Herrn Ekkehard Böhnlein, Vorsitzender des BEM Nördlingen.

PORTRÄT





MIT VIDEO

UDO MANNEK

Das Draisinen-Erlebnis

… auf der Westerwälder Querbahn

Wir waren zu einem Draisinentag eingeladen, den es in dieser Form nicht zu kaufen gibt. Die Aktiven der „IG Westerwald-Querbahn e.V.“ hatten ein speziell für uns zugeschnittenes Programm zusammengestellt und mir damit persönlich einen Kindheitstraum ermöglicht. Dazu später mehr. Manuel Zimmermann, Eisenbahnbetriebsleiter der IWQ, hatte die Aktiven bei wolkenlosem Himmel und angenehmen Temperaturen zum gemeinsamen Arbeitseinsatz gerufen. Das Freischneiden der Bahnübergänge und Säubern der Spurrillen stand auf dem Tagesprogramm. Am Rande der Tätigkeiten wurden uns alle Draisinen des Vereins vorgestellt und einige Fahrten durchgeführt.

Die rote Kabinendraisine KLV11 (Kleinlastwagen mit Verbrennungsmotor) bietet bequem Platz für vier Personen und wird mit einem Mexiko-Käfer-Motor von VW angetrieben. In der Originalversion war ein 1.200-cm³-VW-Industriemotor mit einer Leistung von etwa 28 PS verbaut. Damit wurde eine Geschwindigkeit von 70 km/h erreicht.

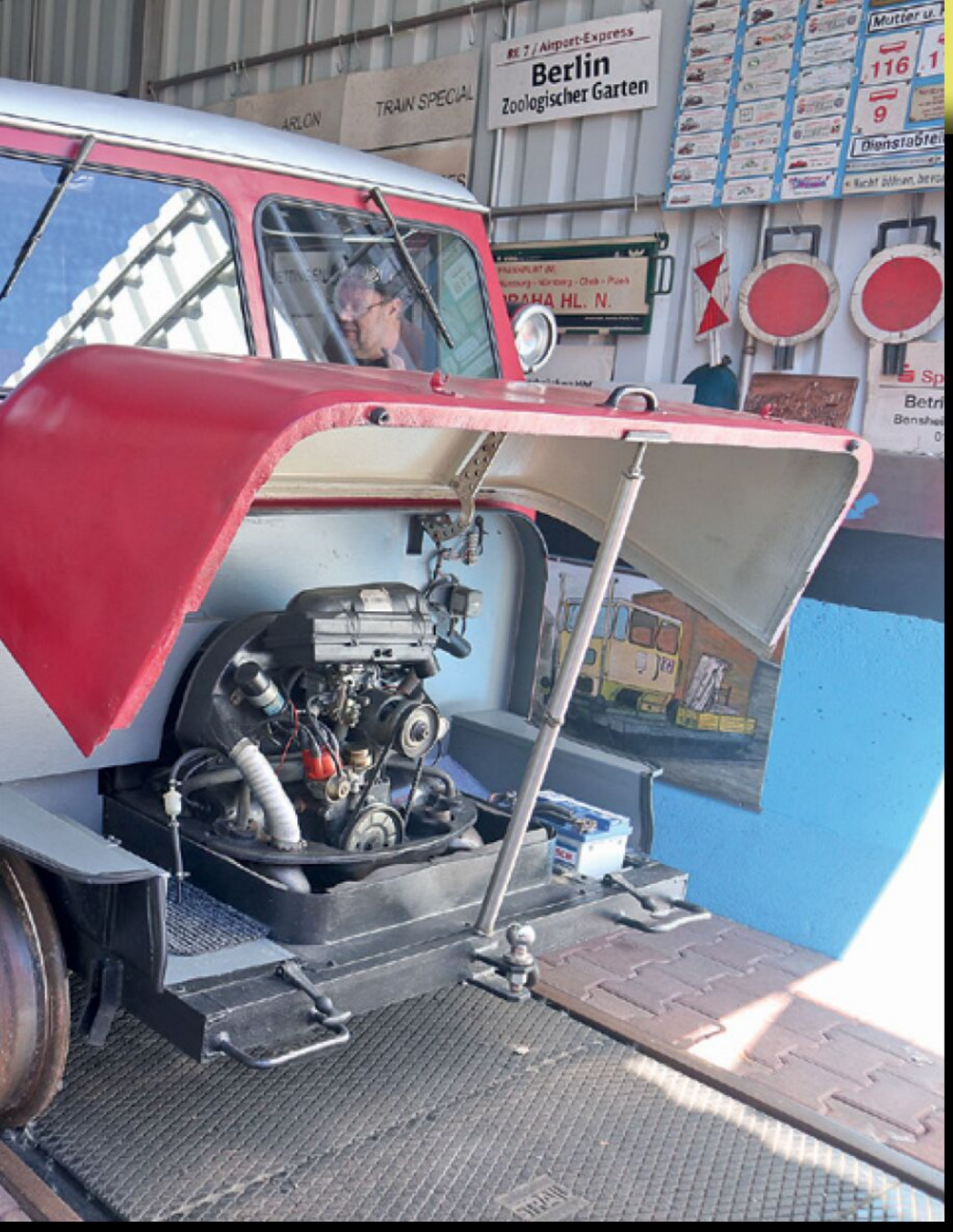
Die Draisine ist eine top restaurierte Augenweide, wie aus dem Ei gepellt. Wir fuhren vom Betriebsgelände gegenüber des alten Renneroder Bahnhofs in Richtung Herborn ca. 80 Meter bis zum heutigen Ende des Gleises. Die Draisine kann über einen Hub-/Drehmechanismus gedreht werden. Aber das ersparten wir uns, denn das Gefährt hat auch einen Rückwärtsgang. So legten wir den Weg zurück bis in den Draisinenschuppen.

Höhepunkt des Tages – und zugleich die Erfüllung meines Kindheitstraumes – war die Fahrt mit dem originalen Nachbau einer Bahnmeisterdraisine. Unseren Begleiter Bernd Leis von der IWQ kennen wir schon von der Westerwälder Parkbahn. Bei strahlendem Sonnenschein und wolkenlosem Himmel ging es 10 Kilometer über grüne Wiesen und durch dichte Wälder. Hasen und Rehe schau-

















ten staunend unserem Gefährt hinterher. Leider sind auch hier im Westerwald deutliche Baumschäden aufgrund trockener Sommer und Borkenkäfer erkennbar.

Noch bevor wir am Betriebsgelände mit der Tour starteten, fuhren zwei Vereinsmitglieder mit dem Auto voraus und sicherten mit Warnweste und Fahnen ausgerüstet die Bahnübergänge, um uns freie Fahrt zu gewähren. Wir hatten uns mit Steampunk-Accessoires ausgestattet. Den an den Bahnübergängen wartenden Auto- und Radfahrern wurde aus Dank und zum Gruß der „Chapeau Claque“ gezogen. Wir „hebelten“, was das Zeug hielt, und erreichten in der Spitze bis zu 40 km/h. Zwischendurch musste Bernd Leis auf Abschnitten mit Gefälle die Bremse betätigen. Die rasante Fahrt ging dann bis nach Fehl-Ritzhausen zu einem blauen Container, dem eigentlichen Abfahrpunkt der buchbaren Draisinenfahrten.







Fotos: Manuela Mannek

Hier stiegen wir auf ein Gleiskraftrad Typ II Schwalbe der Deutschen Reichsbahn um und fuhren, nun motorangetrieben, in Richtung Westerburg. Wieder wurden wir von Bernd Leis begleitet. Das Unkraut stand im August hoch über dem Gleis, sodass der Streckenverlauf nur zu erahnen war. In einem Waldstück war dann kein Weiterkommen, weil irgendjemand vom Feldweg aus Schutt auf das Gleis abgeladen hatte. Bernd Leis drehte mit dem Hubmechanismus die Draisine um 180 Grad in Richtung Fehl-Ritzhausen. Zurück durfte ich fahren. Es dauerte eine Weile, bis ich mit dem Zweitakter zurechtkam: Kickstarten mit dem rechten Fuß, mit der linken Hand die Kupplung bedienen, die rechte Hand gibt Gas und mit dem linken Fuß wird geschaltet. Natürlich würgte ich den Motor mehr als nur einmal ab. Ein Anwohner merkte an: „Eine Schwalbe macht noch keinen Frühling.“ Doch zum Ende der wunderschönen Tour hatte ich den Dreh langsam raus.
Zum Abschluss der Draisinentour hatten wir noch reichlich Gelegenheit, auf dem Betriebsgelände einen Zweiwege-Unimog aus der Nähe zu bestaunen. Dann brachen wir rasch auf, weil wir noch die Eisenbahn-Erlebniswelt in Westerburg besuchen wollten. Darüber berichten wir zu einem späteren Zeitpunkt.

Der Verein

Ziel der Interessengemeinschaft Westerwald-Querbahn (IWQ) e.V. ist die Wiederbelebung der stillgelegten Bahnstrecke Westerburg-Rennerod. Neben der Erhaltung der Strecke als technisches Denkmal verfolgt der Verein die Vision einer touristischen Nutzung sowie einer Wiederaufnahme des Güterverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs. Um diese Ziele zu erreichen, organisiert der IWQ regelmäßig Veranstaltungen und setzt sich aktiv für die politische Unterstützung des Projekts ein.

▸ siehe **Video**

Draisinenfahrt im Hohen Westerwald: Ein Abenteuer für Jung und Alt

Bei einer Fahrt auf der Eisenbahnstrecke zwischen Fehl-Ritzhausen und Rennerod mit historischen Handhebeldraisinen erlebt man die Natur hautnah und kann den herrlichen Ausblick auf die malerische Landschaft genießen. Die Strecke führt über historische Brücken und vorbei an denkmalgeschützten Bahnhöfen. Ob als Familie, mit Freunden oder als Firmenausflug – eine Draisinenfahrt ist ein unvergessliches Erlebnis für alle, die die Region auf eine aktive und unterhaltsame Weise erkunden möchten.
Bis zu acht Personen pro Draisine – vier an den Hebeln und vier sitzend – können den herrlichen Blick auf die intakte und abwechslungsreiche ländliche Natur entlang der Westerwald-Querbahn genießen und die einzigartige Region des Hohen Westerwaldes „auf Schienen“ erkunden, während die Hebel der Draisine auf- und abbewegt werden. Draisinenbegleiter fahren auf der Draisine mit und stehen für Fragen rund um die Strecke und den Verein gerne zur Verfügung, außerdem unterstützen sie beim „Hebeln“.
Die Buchung der Fahrten erfolgt bei der Touristinfo „Hoher Westerwald“ in Rennerod. Wichtig ist die Angabe der Teilnehmerzahl sowie die gewünschte Abfahrtzeit.

Telefon: +49(0)2664/9939093 | Mail: draisinen@westerwald-querbahn.de

Die Kosten für eine Draisinenfahrt von Fehl-Ritzhausen nach Rennerod und zurück belaufen sich pro Draisine (bis zu 8 Personen) auf 100,– €.









Abfahrtpunkt für Draisinenfahrten

Zum Abfahrtpunkt in Fehl-Ritzhausen gelangt man aus Richtung Höhn über die K 57 in Richtung Fehl-Ritzhausen, hinter dem Bahnübergang nach ca. 200 Meter links in die Industriebstraße abbiegen, nach ca. 200 Metern steht ein blauer Container auf den Gleisen. Hier kann am Straßenrand geparkt werden.
Aus Richtung Niederroßbach/Fehl-Ritzhausen kommend auf die K 57 in Richtung Höhn, rechts in die Industriestraße abbiegen, nach ca. 200 Metern sieht man bereits den blauen Container auf den Gleisen.

Ein Schatz für den Westerwald: Die historische Bahnstrecke

Die Geschichte der IG Westerwald-Querbahn e.V. begann im Jahr 2002 mit ihrer Gründung in Rennerod. Seitdem hat der Verein unermüdlich daran gearbeitet, die historische Westerwald-Querbahn zu erhalten und wiederzubeleben. Erste Erfolge stellten sich bereits 2003 ein, als die IWQ eine Sonderfahrt mit einem historischen Triebwagen organisierte. In den folgenden Jahren wurden regelmäßig Sonderfahrten und Pendelfahrten angeboten, die die Begeisterung für die Strecke weiter anheizten.
Ein wichtiger Meilenstein war die Eröffnung der ersten Fahrsaison mit den eigenen Handhebeldraisinen im Jahr 2014. Seitdem können Besucher die Strecke auf eigene Faust erkunden.
Die Jahre 2015 bis 2020 waren geprägt von intensiven Sanierungsarbeiten. Gleise wurden erneuert, Brücken repariert und Bahnübergänge instand gesetzt. Ein besonderes Highlight war die Schließung weiterer Lücken in der Strecke, sodass immer größere Abschnitte befahrbar wurden. Das Jahr 2020 stellte für die IWQ eine besondere Herausforderung dar. Trotz der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie wurden zahlreiche Projekte erfolgreich umgesetzt. So wurden beispielsweise Gleise geschweißt, Weichen umgebaut und weitere Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt. Die ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer zeigten auch in dieser schwierigen Zeit ihr großes Engagement.
Dank der unermüdlichen Arbeit aller Beteiligten ist die Westerwald-Querbahn heute wieder ein lebendiger Teil der Region. Die Strecke bietet nicht nur Eisenbahnfans, sondern auch Naturliebhabern und Touristen ein einzigartiges Erlebnis.

Anzeige

brandhilfe ist auch auf facebook

Jetzt Fan werden und aktuelle Infos erhalten.

GARTEN BAHNEN

VORSCHAU



PORTRÄT

Feldbahnlok Jung ZL 105

Dr. Wolfgang Baierl

PRAXIS

Es muss nicht immer Neubau sein!

Andreas Hauschild





PORTRÄT

Die Lok 300:
Aus MULI wird MOLLY

Norbert Steinemer

GARTENBAHNEN 4/2025
erscheint am 21.11.2025

Themenänderungen aus aktuellem Anlass behält sich die Redaktion vor.

Inserentenverzeichnis
(ohne Kleinanzeigen)

	Seite		Seite
Atelier MB Burkhard	21	Live Steam Service	35
Expromo Verlag	21	Messe Ried GmbH	U4
HAMEGA OHG	29	Wilhelm Schlechtriem e.K.	U4
Hotel Altora	21	WILMS Metallmarkt	35
Holzapfel Dampfmaschinen	3	Zu Jeddeloh GmbH	U4

Impressum

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

• Sparkasse Schwarzwald-Baar IBAN: DE22 6945 0065 0000 0261 97, BIC: SOLADES1VSS

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
Sarah Riedmüller
Telefon: + 49 (0) 77 21 / 89 87-45
E-Mail: anzeigen@neckar-verlag.de
Es gilt Anzeigentarif 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: € 8,40 [D], € 8,70 [A], € 8,90 [LU], sfr 13,90
Jahresabonnement:
Print: € 32,– (Inland), € 40,60 (Ausland)
Digital: € 32,– (Inland/Ausland)
Print & Digital: € 34,40 (Inland), € 43,00 (Ausland)
Abopreis inkl. Versandkosten/
Einzelheftbestellung zzgl. Versandkosten

Nach Ablauf der Mindestvertragslaufzeit verlängert sich das Abonnement bis auf Widerruf und kann dann mit Frist von 4 Wochen jederzeit gekündigt werden.

Druck:
Silber Druck GmbH & Co. KG, www. silberdruck.de
Otto-Hahn-Straße 25, 34253 Lohfelden

© 2025 Neckar-Verlag GmbH
Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichung kann trotz sorgfältiger Prüfung vom Verlag und Herausgeber nicht übernommen werden. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingereichte Manuskripte und Fotos. Mit Übergabe der Manuskripte und Abbildungen erteilt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Verlagsrecht. Er versichert, dass es sich um Erstveröffentlichungen handelt und dass keine anderweitigen Copyright- oder Verlagsverpflichtungen bestehen. Honorierte Arbeiten gehen in das Verfügungsrecht des Verlags über. Produkt- und Warennamen werden ohne Gewährleistung einer freien Verwendbarkeit benutzt.
Kein Teil dieser Publikation darf ohne zuvor erteilte, ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. Die Nutzung der Inhalte ist nur zum Zweck der Fortbildung und zum persönlichen Gebrauch des Lesers gestattet.

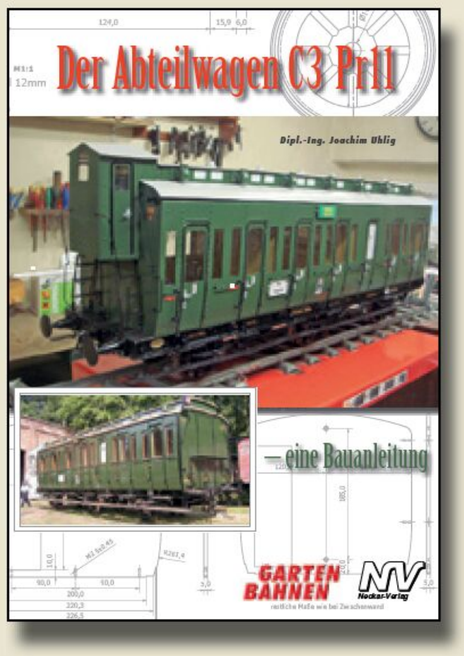
Die Datenschutzbestimmungen der Neckar-Verlag GmbH können Sie unter www.neckar-verlag.de einsehen.
Anfragen gemäß EU-Verordnung über die allgemeine Produktsicherheit (EU) 2023/988 (General Product Safety Regulation – GPSR) richten Sie bitte an:
produktsicherheit@neckar-verlag.de

Anzeigen- und Redaktionsschluss ist der 02.10.2025 für die Ausgabe 4/2025.

29. Jahrgang

Baupläne zum Sofort-Download

Autor: Joachim Uhlig



Der Abteilwagen C3 Pr11

Baubeschreibung mit 21 Planzeichnungen im Format DIN A4

Bauplan-Download
Best.-Nr. 9868 Preis € 50,– [D]

Laserschnittdateien separat (Download)
Best.-Nr. 9868-L Preis € 95,– [D]

Elektrotriebwagen ET 188 521

Baubeschreibung mit 26 Planzeichnungen im Format DIN A4

Bauplan-Download
Best.-Nr. 9869 Preis € 50,– [D]

Laserschnittdateien separat (Download)
Best.-Nr. 9869-L Preis € 95,– [D]





Rangierlokomotive V23 in der Spurweite 5 Zoll

Baubeschreibung mit 24 Planzeichnungen im Format DIN A4

Bauplan-Download
Best.-Nr. 9867 Preis € 50,– [D]

Laserschnittdateien separat (Download)
Best.-Nr. 9867-L Preis € 95,– [D]

Bauanleitung für ein universelles Drehgestell mit elektromechanischen Bremsen für die Spurweite 5 Zoll

Baubeschreibung mit 9 Planzeichnungen im Format DIN A4

Bauplan-Download
Best.-Nr. 9877 Preis € 25,– [D]

Laserschnittdateien separat (Download)
Best.-Nr. 9877-L Preis € 50,– [D]







Der preußische Abteilwagen BC4 Pr05 – eine Bauanleitung

Baubeschreibung mit jeweils 22 Planzeichnungen im Format DIN A4

Version 1 mit 3 Aborten und mit großen Dachlüftern

Bauplan-Download **Best.-Nr. 9875 Preis € 50,– [D]**

Laserschnittdateien separat (Download) **Best.-Nr. 9875-L Preis € 95,– [D]**

Version 2 mit 4 Aborten und ohne Dachlüfter

Bauplan-Download **Best.-Nr. 9876 Preis € 50,– [D]**

Laserschnittdateien separat (Download) **Best.-Nr. 9876-L Preis € 95,– [D]**

Bestellen Sie jetzt unter:
https://www.neckar-verlag.de/Hobby/Bauplaene/Gartenbahnen/
Nach Bestellabschluss erhalten Sie sofort eine E-Mail mit Download-Link.

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

Die Baupläne sowie die Laserschnittdateien stehen Ihnen nach Bestellabschluss in unserem Webshop sofort unter Mein Konto/Bestellungen zur Verfügung.

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

ORF OÖ
Weil wir OÖ lieber

seit 1867
MESSE RIED

OÖN

17. INTERNATIONALE

MODELLBAU MESSE

MESSE RIED
18.-19. OKTOBER 2025

MODELL EISENBAHN

RC MODELL BAU

LEGO®

Erlebe Modellbau

PLASTIK- & KARTON

PLAYMOBIL®

www

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 973323
info@schlechtriem.de

zujeddeloh.de
Stangen
Profile
Rohre
Bleche
Drähte
Schrauben
Werkzeuge
Maschinen
u.v.m.
Ihre Ideen, unsere Produkte
...zusammen unschlagbar!
Zu Jeddeloh GmbH • Winsen/Luhe • 04171 / 690 60