

02
2014

ISSN 1433-0180 € 7,- [D] € 7,30 [A] € 7,30 [EU] sfr 12,50 E 45616

GARTEN BAHNEN

Mai
Juni
Juli

Große Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung



Mini Dampf Tirol



→ 2. Süddeutsche Expertentreffen in Waldkraiburg
→ Der Feuerlöschzug als 5"-Modell → 18. Echtdampf-Hallentreffen



*Lok- & Waggonbau
Klaus Wagner*

Der Test ist bestanden!

Rangierdienst mit der DE 1002 jetzt erfahren!



V 200 / BR 220
Bausatz mit allem
ab 5.550,- €



**Gelegen-
heiten**
Bitte anfragen!



DE 1002
Bausatz mit allem
ab 4.950,- €



**Letzte
Chance!**
E 80
Bausatz mit allem
6.550,- €



C 62
Vorführmodell zum
Verkauf (M 1:8)
Bitte
Anfragen



**Letzter
Prototyp!**
DE 2500
Bausatz mit allem
6.350,- €

 Wir planen und konstruieren in 5 Zoll.

 Zubehör, Gleismaterial, Fernsteuerungen uvm.

 Besuchen Sie uns doch einfach mal und erfahren Sie unsere Modelle.
Vereinbaren Sie einfach einen Termin!

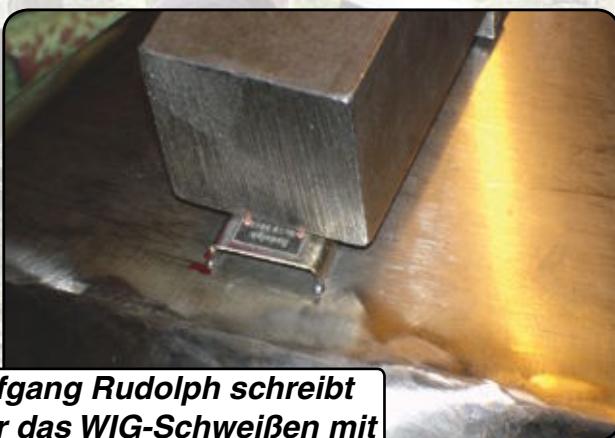
www.lok-waggonbau.de

Lok & Waggonbau Klaus Wagner • Rheingauer Straße 1 • 55122 Mainz
Tel.: (06131) 945 37 50 • Mobil: (0151) 25 37 92 35

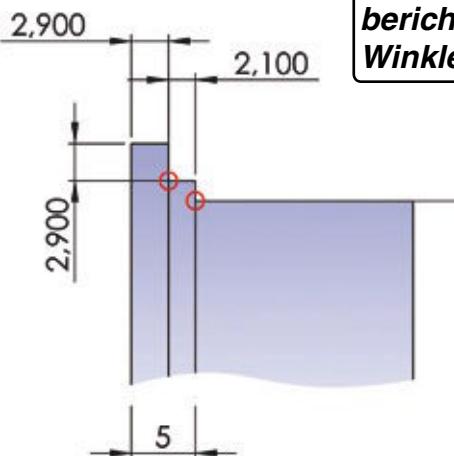
**Lesen Sie ab Seite 14
über die 5 Zoll Feldbahn**



**Wolfgang Rudolph schreibt
über das WIG-Schweißen mit
verstärkten Ecken. Seite 26**



**Über eine einheitliche Radgeometrie
berichtet Thomas Winkler. Seite 40**



PORTRÄT

5 Zoll Feldbahn	14
Sascha Schwartz	
Der Feuerlöschzug des BW Wernigerode als 5-Zoll-Modell	18
Dieter Riehlein	
Mini Dampf Tirol; Garteneisenbahn in Barwies ..	28
Hans Meixl	
Zweimal – „Hoch soll er leben“	43
Siegfried Baum	
2. Süddt. Expertentreffen am 15. März 2014 in Waldkraiburg	44
Manfred Gern	

PRAXIS

Weißer Wagen für blaues Blut	8
Siegfried Baum	
Elektrische Weichenstellung für 5"-Anlagen.....	16
Hans Grünler	
WIG-Schweißen mit verstärkten Ecken	26
Wolfgang Rudolph	
Logo und Schrift	35
Peter Bickel	
Eine einheitliche Radgeometrie.....	40
Thomas Winkler	
Heiß- oder Nass-Dampf-Öl	46
Siegfried Baum	

RUBRIKEN

Forum	2
Poster	24
Börse	7
Termine.....	22
Impressum	48
Vorschau	48

Besuchen Sie uns!

Fachbücher
Baupläne
Zeitschriften und mehr



www.neckar-verlag.de

Liebe Leserinnen und Leser!

Die ersten Dampfbahntreffen haben inzwischen stattgefunden. Wir sind mitten im Dampfjahr 2014 angekommen und wir haben auch in der Mai-Ausgabe wieder interessante Berichte für Sie zusammengestellt. Exemplarisch möchte ich hier auf die in der letzten Vorschau angekündigten Artikel hinweisen: Dieter Riehlein berichtet in seinem Artikel von seinem hervorragend gelungenen 5-Zoll-Modell des Feuerlöschzuges des BW Wernigerode. Direkt aus der Werkstatt von Wolfgang Rudolph kommt ein hilfreicher Tipp zum WIG-Schweißen. Siegfried Baum schreibt in „Weißer Wagen für blaues Blut“ vom Vorbild und dem Modell eines Salonwagens.

Die Zeitschrift *GARTENBAHNEN* lebt nicht nur von ihrer Redaktion, sondern vor allem von ihren guten Autoren. Wir würden uns darum sehr freuen, wenn weiterhin die bewährten *GARTENBAHNEN*-Autoren dieser Zeitschrift auch in Zukunft Beiträge zur Verfügung stellen können. Gerne möchte ich darauf aufmerksam machen, dass sich alle Leser aktiv an der Gestaltung der *GARTENBAHNEN* beteiligen können. Entweder Sie betätigen sich als Autor oder schicken uns einfach einige Fotos Ihrer Arbeiten. Die Redaktion hilft Ihnen gerne bei der Umsetzung Ihres Beitrages.

Aufgrund unseres Bestrebens die Qualität der *GARTENBAHNEN* zu sichern und zu steigern, haben wir für Anregungen und natürlich auch für Kritik offene Ohren. In der Hoffnung, dass im vorliegenden *GARTENBAHNEN* wieder für alle Leser etwas dabei ist, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen und wünsche

viel Spaß beim Lesen!



Ihr Udo Mannek



Danke - Herr Obermayer

Siegfried Baum

Am Anfang waren die alten Videofilme am Karlsruher DBC-Stand dieses Jahres. Dann kam der Gedanke, anhand der MBR-Hefte ein oder zwei Beiträge zur Frühgeschichte des Dampf- und Gartenbahn-Hobbys in Deutschland zu „zimmern“ und dabei einige Fotos aus diesen Heften zu reproduzieren. Weil die Urheberfrist von 70 Jahren noch nicht verstrichen ist, brauchten wir eine Zustimmung des Fotografen. Die Suche nach ihm endete in einem Telefonat mit Herrn Horst-Joachim Obermayer, das als Ergebnis weit mehr brachte, als zu hoffen gewagt wurde, denn es endete in dem Angebot, seine Sammlung von SW-Aufnahmen aus dieser Zeit – unter Verzicht auf jedes Honorar – übernehmen zu können. Am 1. März schlossen der Neckar-Verlag und Herr Obermayer einen ganz kurzen Vertrag, wonach die Sammlung mit ca. zweihundert 6 x 6-Negativen und ca. 40 SW-Fotografien künftig von der Redaktion für den NV verwahrt wird und alle Rechte aus diesen Aufnahmen auf den Verlag übergehen.

Noch ein paar Sätze zum untenstehenden Foto:

Herr Obermayer berichtet, dass er eines Tages von Manfred Knupfer eingeladen wurde, gemeinsam zu Paul Reithmaier nach Großkarolinenfeld zu fahren, um die dortige (aufgeständerte) 3 ½-Zoll-Anlage zu besichtigen. Als sie eintrafen, hatte Reithmaier bereits eine der zwei mächtigen Maschinen angeheizt. Und dabei entstand das Foto mit dem strahlenden Manfred Knupfer am Regler der Lok und dem Esel, der noch einen „Kollegen“ hatte und pausenlos hinter der Lok hergerannt sei. Aus diesem frühen Reithmaier-Kontakt entstanden dann die ersten Dampftreffen am Simsee und beim „Gockelwirt“. Manfred Knupfer brachte das Dampfhobby mit viel Elan in wenigen Jahren voran und er selbst trug die Mitgliedsnummer 1 des DBC-D.



Forum

Die Obermayer'sche Fotosammlung enthält eine Vielzahl z.T. sehr interessanter Szenen aus der Frühzeit der Dampferei in Deutschland. Man sieht eine nicht geringe Zahl von Personen, die längst abgetreten sind. Aber auch sehr gut gemachte Modelle, die seit Jahren von der Bildfläche verschwunden sind. Es wird eine spannende Aufgabe, mittels dieser Aufnahmen und den Mitteilungen in der MBR im Laufe der nächsten Jahre immer wieder einmal über diese frühe Dampfbahn-Phase berichten zu können.

H. J. Obermayer war Entwicklungingenieur bei einem namhaften Automobilzulieferer im Raum Stuttgart und betätigte sich „nebenberuflich“ mit Industriefotografie, fungierte nicht nur als Herausgeber der erwähnten MODELLBAHN-REVUE, einige Jahre auch des LOKMAGAZINs, sondern machte sich vor allem mit der Herausgabe der nach ihm benannten „Obermayer-Bändchen“, die insgesamt die Millionengrenze erreicht haben, einen bleibenden Namen.

Lieber Herr Obermayer – nochmals vielen herzlichen Dank für die Überlassung dieses Fotoschatzes. Der Verlag wird alles daran setzen, die Sammlung nicht nur zu erhalten, sondern sie ab und zu als wichtige Illustrationsquelle auch benutzen und dabei den Lesern von den Pionieren unserer deutschen Dampferei berichten.

Karlsruher Dampf- und Messe-Bilderbogen

zusammengestellt von Klaus Rabensdorf

Laut Pressemitteilung des Veranstalters pilgerten rund 20.000 Besucher zum 18. Echtdampf-Hallentreffen in das Messegelände Karlsruhe, damit pendelte sich auch im Januar 2014 die Besucherzahl auf gewohntem Niveau ein. Dieser weiterhin erfolgreiche Trend ist sehr zu begrüßen, wurde doch in den zurückliegenden Jahren von manchem Besucher oder aktiven Teilnehmer ein „gefühlter“ Rückgang dieser Veranstaltung beklagt. Denn eines dürfte klar sein – wenn die Besucher- und Ausstellerzahlen nicht mehr stimmen sollten – dürfte der Veranstalter wohl bald



das Interesse an einer Ausrichtung dieser für unsere Eisenbahn-Modellbausparte wichtigsten Veranstaltung verlieren. Auch in Zeiten des Internets und der boomenden Online-Kaufmöglichkeiten ist der persönliche Kontakt, die Möglichkeit sich zu informieren und Produkte in Augenschein zu nehmen, schlichtweg auch das Wiedersehen und Plaudern mit Freunden von unschätzbarem Wert. Es war und wird wohl auch zukünftig kaum ausbleiben, dass sich beim Hallentreffen aus dem Aufeinandertreffen von Hobby und Kommerz Konflikte ergeben und als Folge davon verstärkt kritische Äußerungen zu hören sind. Am Wohl und Erfolg und damit Bestand des Hallentreffens müssten dennoch alle Beteiligten Interesse zeigen und in Gesprächen zu einer Lösung problematischer Punkte kommen.

In Halle 2 wurde der Besucher wie gewohnt von der lärmenden Kulisse der Vielzahl von vorbeirauschenden 5-Zügen empfangen. Die Belegung der Depots und Anzahl an rollendem Material entsprachen den Jahren zuvor und somit auch der Aufnahmekapazität der Anlage. Trotz-



Knupfer kündigt die Wiederaufnahme der BR 89 als Komplettbausatz zur Auslieferung 2015/16 an.



Mit attraktiven Preisen wirbt Station Road Steam Ltd. für ihre Modelle, hier im Bild die Spur 7-Lok „Feldbahn“.



5 Zoll-Wagen, ein Druckluftbremssystem und das ELNA-Lok-Programm sind die Schwerpunkte von Haeger Modellbau.



Immer gut besetzt, die Publikumszüge auf dem 7¼"-Rundkurs.

schriftliche Ausmückung mit Gebäudeensemble zeigte sich spärlicher, Verladeeinrichtungen von Gütern, welche früher die Besucher faszinierten, waren schwerlich auszumachen, und Modell-Demonstrationen, bei denen wissbegierige Besucher ihren Durst stillen konnten, fehlten ganz. Mein persönliches Fazit: die 5"-Anlage hat an Attraktivität eingebüßt, ist nach meinem Dafürhalten etwas liebloser geworden. Da war es geradezu ein Lichtblick, wieder die gelungene, nostalgische US-Waldbahnidylle von Gerd Ziller und Freunden bewundern zu können.

Angenehm anzumerken ist weiterhin die erfreulich gute Präsenz und damit Bereicherung des Hallentreffens durch Vereine, die teilweise für die Teilnahme in Karlsruhe lange Anreisen in Kauf nehmen und oft gewichtige Exponate mitbringen. Insbesondere für die nicht in unmittelbarer Nähe zu Karlsruhe beheimateten Vereine ist die Teilnahme am Treffen in Karlsruhe mit erheblichen Kosten verbunden, das Gleiche gilt auch für die überwiegende Zahl der in Halle 2 aktiven Eisenbahner. Neu dieses Jahr war die Präsenz der Eisenbahnfreunde aus dem tschechischen Brünn, damit stieg die Zahl der ausstellenden Vereine auf acht.



Das „Bijou“ auf dem Balson-Stand ist zweifellos die Spur 7 „Waldenburg“. Per Video wurde die Fertigstellung einer Garrat im M 1:3,3 gezeigt und für Gesprächsstoff sorgte die Ankündigung des Verkaufs der Brast-Sammlung.



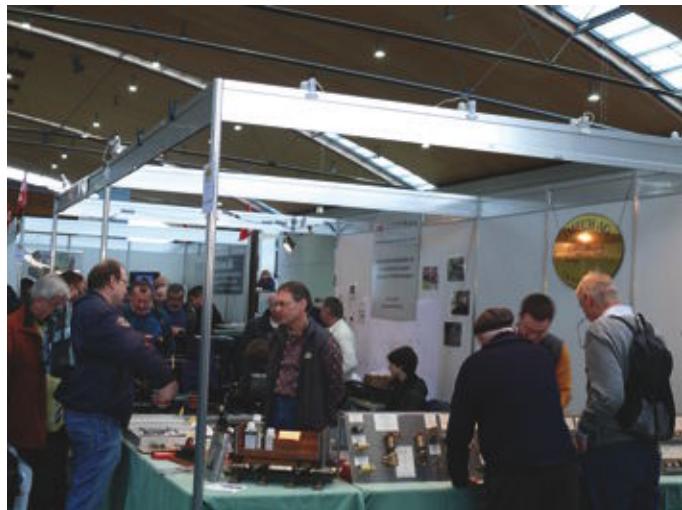
Die „Spielerei“ der Bürgfeldschule.

dem, einiges an typischem Eisenbahn-Flair der Treffen zuvor schien verloren gegangen zu sein: die Aus-

bereits ambitionierte Dampf- und Gartenbahner braucht oder über die er sich informieren möchte. Hier herrschte zeitweise ein dichtes Gedränge zwischen den Messeständen, was aber auch auf eine dichtere Stand-Anordnung zurückzuführen sein könnte. In Längsrichtung durchzogen heuer acht statt früher sieben Gänge die Halle, was zwangsläufig zu schmaleren Gängen führte.

Bei den Anbietern an rollendem Material ergab sich eine höhere Anzahl als in 2013 beobachtet – waren es 2013 noch 12 Firmen, so erhöhte sich deren Zahl um zwei auf nun 14. Zwei langjährige Aussteller waren dieses Jahr leider nicht mehr präsent (G&P Bollodingen und Orbotech), dafür zeigten zwei schon von früheren Auftritten bekannte Anbieter (Präzisionsmodellbau Meyer und Pütz Modellbau) wieder ihre Produkte und erstmals bei einem Hallentreffen dabei waren „Die Lokschniede“ und aus GB die Fa. „Station Road Steam Ltd“. Keine Veränderungen im Messeauftritt gegenüber 2013 verzeichneten die Sparten Zubehör & Ausrüstteile (6), das Gebiet der Werkzeugmaschinen (4) sowie Werkzeuge & Messmittel (4). Im Bereich Fachliteratur & Modellbaupläne war heuer M. L. Breeze vakant und die Ausstellerzahl ging auf vier zurück. Somit präsentierte sich in 2014 für den Bereich der personenbefördernden Gartenbahnen insgesamt 40 gewerbliche Anbieter und Vereine – zwei mehr als 2013! Eine Schwalbe macht zwar noch keinen Sommer, aber dieses Ergebnis verspricht Hoffnung.

Fotos: Klaus Rabendorf & Manuela Mannek



Imech AG offeriert eine Vielzahl von Zurüstteilen wie z.B. Öler, Pumpen, Hähne usw.



Umrundung der Möller Auto- und Container-Ausstellung.



T 3-Parade



Ein Stand in der Halle 1 bietet jedes Jahr eine besondere Überraschung und lädt zum Spielen ein: die Bürgfeldschule aus Welzheim. Auch dieses Jahr haben sich die Lehrkräfte und Schüler ein besonderes Spielzeug ausgedacht, bei welchem Neulinge oder angehende Gartenbahner ihre Geschicklichkeit unter Beweis stellen konnten. Eine Kugelwippe ist über Hebel und Schnüre mit einer kleinen E-Lok verbunden und durch geschicktes, schnelles Vor und Zurück der Lok wird die Wippe ins Schaukeln gebracht und die Kugel rollt Stufe für Stufe nach unten. Dort angekommen wird ein Mechanismus ausgelöst und der erfolgreiche Akteur wird mit einem herausspringenden Lolli belohnt. Spielerisch an unser Hobby heranführen – auch ein Weg, um Neulinge für unsere Liebhaberei zu begeistern!

Zum 18. Echtdampf-Hallentreffen kamen die nachfolgend aufgeführten Aussteller, welche in ihrem Angebot die für die Mitfahrt-Gartenbahnen relevanten Güter wie rollendes Material, Werkzeuge, Ausrüstungen und Hilfsmittel anboten:

Rollendes Material

Balson AG./CH
Der Lokbauer
Die Lokschniede
Eichendampf
Haeger Waggonbau
Knupfer
Modellbau Fischer
Präzisionsmodellbau Meyer
Pütz Modellbau
Schweizer Südostbahn/CH
Station Road Steam/GB
Konrad Thul
Westerwälder Dampfeisenbahnfreunde
Zimmermann

Zubehör, Ausrüstteile, Halbzeuge und Metalle

Atelier Burkhard/CH
Ehrle
Imech AG/CH
MVD
Schwarzer DF KT
Yorkshire Model Engineer Supplies/GB

Werkzeugmaschinen

Blombach (Wabeco)
Paulitschek
Unimat Vertrieb
RC Machines/L

Werkzeuge und Messmittel

Hartmann
Kaindl Reiling GmbH
EMH
Oliver Klein

Fachliteratur/Modellbaupläne

Eisenbahn-Kurier
Neckar-Verlag
Stiletto
vth Verlag

Vereinspräsentationen (großspurige Gartenbahnen)

Dampfbahnclub Deutschland
Dampfbahnfreunde Sindelfingen
Dampfloksfreunde Karlsruhe
Eisenbahnfreunde Bad Schönborn
Mini-Dampf-Tirol/A
Parkbahn Olympia Brno
7 1/4 Gauge Society/GB
Swiss Vapeur Parc/CH

Leserbrief zu „Die Kleptomanen sind los“

von Siegfried Baum in GARTENBAHNEN 1/2014:

Sie kommen schon in den zehn Geboten vor, die Diebe. Es scheint sich also keineswegs um ein modernes Phänomen zu handeln, zu dem man allzuviel Worte verlieren müsste. Was Herr Baum anspricht, ist aber tatsächlich eine Besonderheit im weiten Feld der Diebereien: Modelllokomotiven sind Einzelstücke, etwa vergleichbar mit einem Bild von Picasso oder der Mona Lisa im Louvre. Für solche Beute gibt es keinen Markt und kein Hehler wird sich da die Finger verbrennen wollen. Mehr als in den Keller stellen kann man solche Objekte also kaum. Was uns die Dieberei ziemlich unbegreiflich erscheinen lässt: Warum tut jemand so etwas? Wir wissen es nicht. Eines allerdings ist sicher: Von Kleptomanie zu sprechen, ist falsch! Eine Manie ist ein Zwang: Kleptomanen

müssen stehlen und sie leiden unter ihrem Getriebensein. Gestohlen werden meist Kleinigkeiten, die hinterher verschenkt oder weggeworfen werden – medizinisch und juristisch also Stehlen ohne Bereicherungsabsicht. Nein, beim Klau von Lokmodellen handelt es sich ganz klar um eine Straftat.

Wie kann ich mich vor Dieben schützen? Zuerst doch wohl, indem ich sie nicht einlade zum Klau: „Gelegenheit macht Diebe!“ Also einschließen und gegebenenfalls bewachen, was sich als Beute anbieten könnte. Das sind einfache logistische Aufgaben, sie brauchen keine technischen Hilfsmittel, obwohl einige von Bewegungsmeldern gesteuerte Flutlichter durchaus nützlich sein können. Die werden allerdings auch von streunenden Hunden ausgelöst: Fehlalarm morgens um drei ... Einbruchssicherungen mit Alarmanlage sind nur sinnvoll, wenn sie an eine ständig besetzte Einsatzzentrale angeschlossen sind. Das ist allerdings eine aufwendige und teure Lösung, die sich in den seltensten Fällen lohnen dürfte. Wenn Sie in der

Nähe wohnen und ständig zu Hause sind, können Sie natürlich auch selber Einsatzzentrale spielen.

Und wenn das Kind dann doch in den Brunnen gefallen ist, möchten Sie natürlich gern wissen, wo Sie Ihre Habe abholen können. Das von Herrn Baum angedeutete System heißt GPS-Tracking und wird von Polizei, Sanität, Taxi- oder Lieferfirmen eingesetzt, um ständig über den Standort ihrer Fahrzeuge orientiert zu sein (Beispiel: <http://www.gps-kfz-tracking.de/>). Die Idee ist bestechend einfach: Ein GPS-Empfänger meldet seine Position über eine Mobiltelefon-Verbindung zurück an eine Zentrale, wo der Weg des Fahrzeugs in einer Karte dargestellt wird. Leider braucht der GPS-Empfänger freie Sicht zu den Satelliten, wenn Ihre Lok also in einem Schuppen oder Keller abgestellt ist, versagt diese Technik. Überwachungen kosten viel Geld und ihr Nutzen bleibt fraglich. Und da Diebe ja in der Regel keine Dummköpfe sind, werden sie schnell lernen, den Schutz zu unterlaufen. Vielleicht stellen Sie sich doch besser gleich ein Feldbett neben Ihre Lok ...

Peter Bickel

Als Wermutstropfen für die Veranstalter erwies sich das wärmste Märzwochenende seit Wetteraufzeichnung. Es lockte die Besucher ins Freie, was sich durch einen sanften Besucherrückgang bemerkbar machte. „Auch wenn wir mit fast 15.000 Besuchern das Ergebnis vom letzten Jahr nicht halten konnten, zeigt uns die positive Resonanz der Aussteller und Besucher, dass unser Konzept stimmt. „So wie ein Open-Air-Konzert mit Top-Acts bei Regen ins Wasser fallen kann, beeinflusste das fantastische Wetter die Besucherzahlen bei der MODELLBAHN“, so Andreas Wittur von der Messe Sinsheim. Außer Frage steht dabei die Messe-Idee, die von allen Seiten gelobt wurde. Gerade auch namhafte Firmen wie Märklin machten deutlich, dass diese Veranstaltung die geeignete Plattform auch für die Firmen sei, die sich noch nicht für Sinsheim entschieden haben: „Dass wir da sind, ist eine gute Sache. Es ist schade, dass viele Mitbewerber nicht dabei sind. Da würden wir uns erhoffen, dass sich nächstes Jahr noch mehr zeigen.“, so Markus Schurr von Märklin. Mit aktiven Spielflächen für die Kleinen und Bastelstationen, betreut durch Firmen und Verbände sowie den Projekt-Tag am Freitag, an dem besondere Highlights für Schulen und Kindergärten geboten wurden, nahm die Faszination MODELLBAHN erneut eine Vorreiterrolle in der Messe-Landschaft zur Förderung der Jugendarbeit ein. Ohne Frage kam auch das Fachpublikum auf seine Kosten und zwei Modellbahn-Anlagen erfreuten sich besonders großer Beliebtheit: der „Bahnhof Heimkehr“ in der Spurbreite H0e, nicht viel größer als ein Standard-Aquarium, und – ganz im Gegensatz dazu – die Anlage „Gotthardbahn Südrampe“, die in der kleinen Spurweite „N“ mit über fünf Meter hohen Bergen und einer Länge von 22 Metern Alpenflair nach Sinsheim brachte. Ordentlich rauchen lassen konnten es die Besucher per Knopfdruck beim Lausitzer Modelleisenbahnverein, bei dessen Brikettfabrik. „Man findet immer etwas Neues: Ideen, die mich inspirieren und auch Neues zum Kaufen“, fasste es ein Besucher aus Schwäbisch Hall zusammen. Die nächste Faszination Modellbahn findet vom 6.–8. März 2015 in der Halle 6 der Messe Sinsheim statt.

Faszination MODELLBAHN Sinsheim 2014

Starker Start und sanfter Ausklang

Vom 07.–09. März 2014 fand die Faszination MODELLBAHN 2014 in Sinsheim statt. Namhafte Firmen, fantastische Modellbahn-Anlagen, topaktuelle Workshops, viele Mitmach-Aktionen und gute Einkaufsmöglichkeiten erwiesen sich während der Faszination MODELLBAHN als hervorragende Publikumsmagnete. Besucher attestierten der Modellbahn eine hohe Attraktivität. Insbesondere der Besucheransturm am Freitag bewies, dass die diesjährige Veranstaltung an ihre Attraktivität vom letzten Jahr anknüpfen konnte und dass das Konzept stimmt: die Faszination MODELLBAHN kann sich etablieren.

Anzeige

Nicht den nötigen Antrieb für Ihre Lok?

Elektromotoren,

... mit Getriebe,



Steuerungen

und Zubehör...



12 – 48V, 150W – 2KW, bis 62Nm!

Schon vielfach erfolgreich erprobt in Gartenbahnen, Modellbausätzen, Fahrzeugen für Groß und Klein...!

Mat-Con

Versandhandel • Beratung

Internet: www.mat-con.de

E-Mail: mail@mat-con.de

Telefon: +49 (0) 66 82 / 970 247

Fax: +49 (0) 66 82 / 970 249

Adresse: Rhönbergstr. 14 · 36142 Tann (Rhön) · Germany

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 08.01. für Ausgabe 1, am 03.04. für Ausgabe 2, am 09.07. für Ausgabe 3 und am 08.10. für Ausgabe 4. Wenn Anzeigentext und Zahlung nach Anzeigenschluss eingehen, erfolgt die Veröffentlichung automatisch in der nächstfolgenden Ausgabe.

Privatanzeigen in der Zeitschrift GARTENBAHNEN

bis 8 Zeilen kostenlos

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

Einfache Abwicklung: **Vorauszahlung** in bar, Überweisung, Kreditkarte (Visa, Master) oder Abbuchung. Gleichzeitig wird Ihre Anzeige im Internet unter www.neckar-verlag.de veröffentlicht!

PLZ 3...

Gebot: Glaskasten 5"1:10 Schau-modell; **Gebot:** Rungenwagen Rmmp. 700, 5"; **Gebot:** Heißluftmaschine 1925, Doppelzylinder, Tel. 05121/878387. 301



Verkaufe 5" Kesselwagen, gebaut von Daniel Haeger, alles Edelstahl, Farbe Grau, Aufschrift „Riedel de Haen“, 2 Drehgestelle,

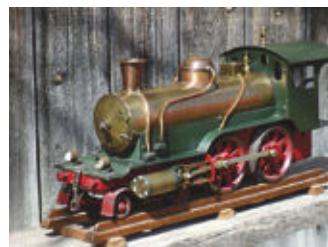
ca. 60 Liter Tankinhalt, mit eingebauter Pumpe, wenig gelaufen, sehr guter Zustand, VB € 1.100,-, Tel. 0170/6857011. 302



PLZ 8...

5" Dampflok, L = 63 cm, Gewicht ca. 15 kg, rustik. Bauweise, Bauj. u. Herkunft unbek. (evtl. engl.) Dat. evtl. durch Manometer mögl. (G.C.Co.N.-Georges Crette). Brenner fehlt, sonst. Armat. vorh., Lok steht auf Holzschie-

ne, Detailbild Führerstand auf Anfr., VB € 2.500,- E-Mail: sub.schriefer@t-online.de 801



PLZ 9...

Hobbyauflösung: Verkaufe Schrauben St/Ms von M2 bis M6, Schraubenfedern 20 bis 200 N, Radreif stahl, Silberstahl, Weichenzungen,

Mosfets 180/56 A, Fräser, Bohrer, Waggons, E-Loks, alles 5 Zoll, Tel. 0151/25776322. 901

Anzeigen- und Redaktions-schluss

GARTENBAHNEN

3/2014 ist der
09.07.2014

Anzeige

FELDBAHN

5" Zoll & 7 1/4" Zoll Lokomotiven
Erhältlich als Fertigmodell oder Komplettbausatz
Ab 13.300,- € ab Werk GB

Station Road Steam • Walter A. Bornath • Fon: ++49(0)69-36009830 • info@stationroadsteam.de
www.stationroadsteam.de

ALLGEMEIN

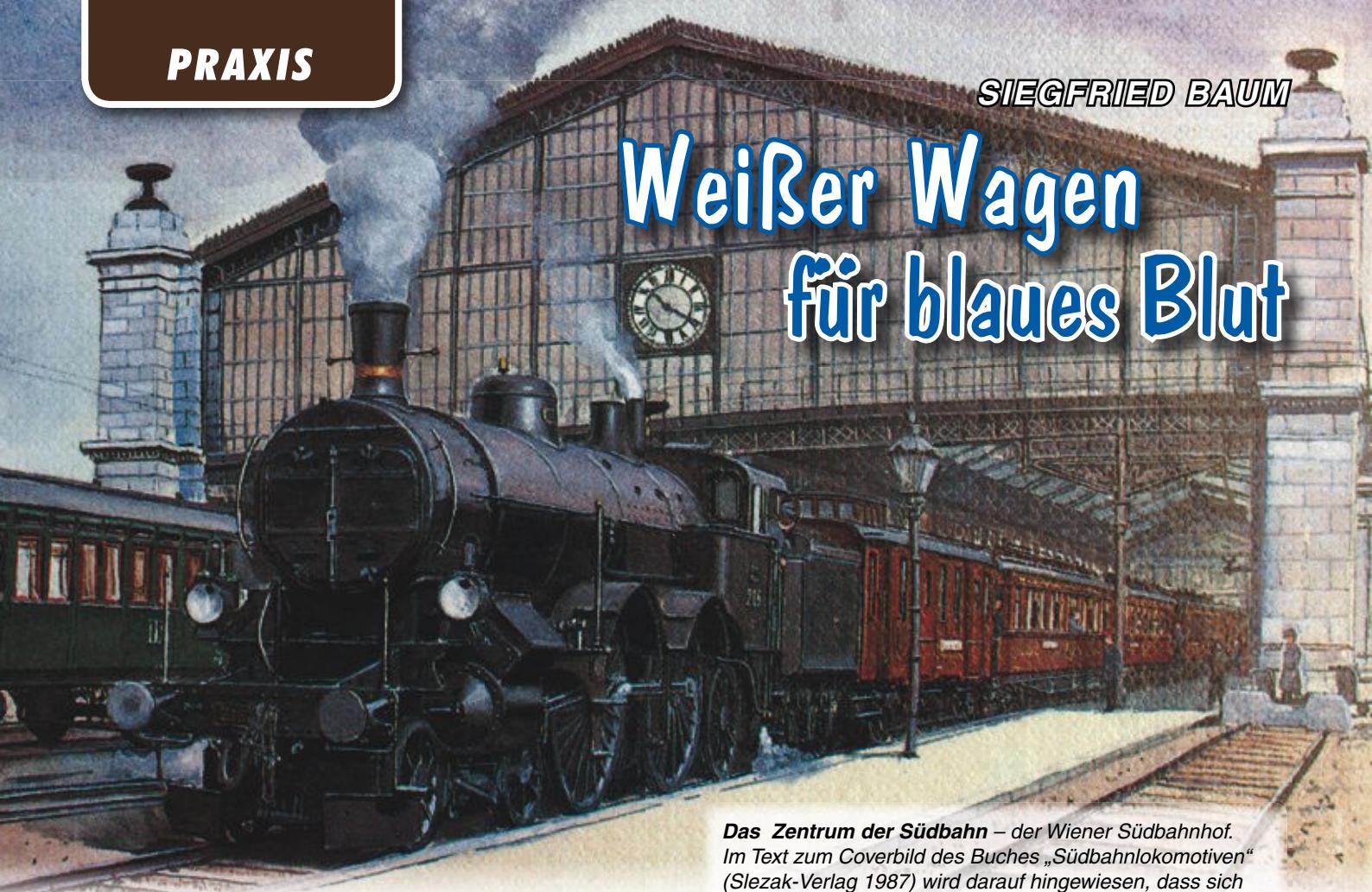
Basierend auf einer typischen Schmalspurbahn, wurde die "Feldbahn" als eine kraftvolle und robuste Lok entwickelt, einfach, auch für Anfänger zu bedienen, und dennoch den Anforderungen des rauen Vereinsbetrieb gewachsen.

Besonderes Augenmerk wurde auf einfache Wartung gelegt, großzügig ausgelegte Lager und Werkstoffe von hoher Qualität – alles um einen jahrelangen, störungsfreien Betrieb der Lok zu gewährleisten.

TECHNISCHE DETAILS

- Konstruiert und gebaut in GB
- CE-Zertifizierter Stahlkessel, 8,2 Bar Arbeitsdruck, mit Schmelzstopfen
- Grauguß Zylinder
- Stahlräder, Achslager mit gekapselten Kugellagern
- Wasserkästen aus Edelstahl
- Gewicht 205 kg, 112 x 49 x 81 cm L x B x H

Weißen Wagen für blaues Blut



Die Bezeichnung „Salonwagen“ ist – wie so vieles – den heutigen Eisenbahnen fast völlig abhanden gekommen. Weil diese besonderen Wagen nie für „Otto-Normal-Reisende“ bestimmt waren, sondern in ihnen nur besondere Herrschaften auf Reisen gingen, umgab diese zuweilen sehr prachtvoll, oft äußerlich aber auch relativ unauffällig gebauten „Wagons“ stets ein Hauch von geheimnisvoller Undurchdringlichkeit. Wie mögen wohl die Eisenbahner Anfang des letzten Jahrhunderts in der k.u.k.-Monarchie reagiert haben, wenn ihrem Zug der „Salon LI“ angehängt wurde? „Salon LI“, klang das nicht ein bisschen nach „Operette“, oder umgab sich die ohnehin leicht schwulstige Amtssprache jener Jahre nun auch noch mit fernöstlichen Bezeichnungen? Weder noch! Das „Salon LI“ stand für einen „Saalwagen“ der österreichischen Südbahngesellschaft. Und der noble Wagen wurde 1903 von der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-gesellschaft gefertigt, für – Nathaniel Meyer Freiherr von Rothschild (1836-1905).

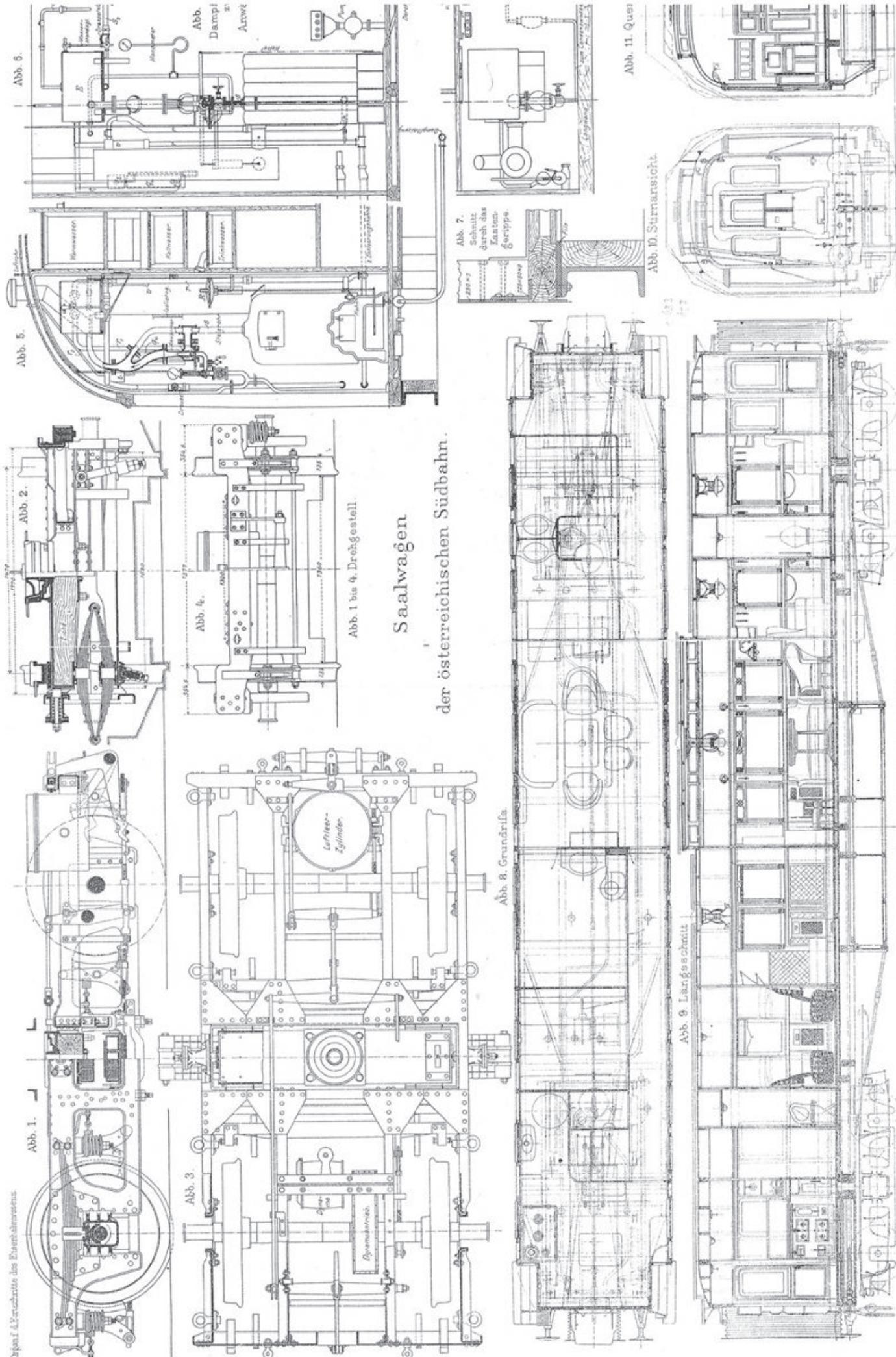
Wer war Baron Rothschild? Es würde zu weit führen, die recht weitläufige Dynastie der Rothschilds hier im Detail darzustellen. Nur so viel: Das Stammhaus der Familie stand in der Judengasse in Frankfurt (Main), wo auch Nathaniel geboren wurde. Sein Vater Anselm Salomon war Bankier und u.a. Begründer der österreichischen Creditanstalt. Und Nathaniel von Rothschild war einer der Hauptaktionäre der österreichischen Südbahn. Und was hatte es mit der „k.k. Österreichischen Südbahngesellschaft“ auf sich? Auch bei deren Geschichte müssen wir uns auf eine ganz knappe Darstellung beschränken: Seit die Eisenbahn ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt hatte, fiel ihr auch in der österreichischen Monarchie die Aufgabe zu, so rasch als möglich Wien mit den

Das Zentrum der Südbahn – der Wiener Südbahnhof. Im Text zum Coverbild des Buches „Südbahnlokomotiven“ (Slezak-Verlag 1987) wird darauf hingewiesen, dass sich der österreichische Künstler Hans-Peter Pawlik bei der Darstellung der Bahnhofsuhr streng an den damaligen Fahrplan gehalten hat. Denn die fahrplanmäßige Abfahrtszeit des dargestellten Nizza-Express sei 1913 um 10.20 Uhr gewesen. Zuglok ist Lok 108.25, Baujahr 1903. Also das Jahr, in dem auch der Salon LI abgeliefert wurde. Repro mit freundlicher Genehmigung des Künstlers.

Adria-Häfen zu verbinden. Im Juni 1841, nicht einmal ein Jahr nach München-Augsburg, war Wiener Neustadt erreicht. Bereits Anfang Mai 1842 hatte die Wien-Gloggnitzer-Eisenbahngesellschaft den Streckenbau bis Gloggnitz am Fuß des Semmerings vorangetrieben. Ebenso wurde im Süden kräftig gebaut, wo im Oktober 1844 Graz und im August 1849 Laibach erreicht waren.

Als am 15. Mai 1854 auch der Zugbetrieb über den Semmering zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag möglich wurde und im Juli 1857 der Bahnbau Triest erreicht hatte, war die durchgehende Eisenbahnverbindung Wien–Adria geschafft!

Betrachtet man die Entwicklung über die nächsten Jahrzehnte, hatte das, was dann noch als Südbahn bezeichnet werden konnte, insgesamt gesehen „keinen guten Stern“. Kaum war die Adria-Verbindung in ihrer gesamten Länge befahrbar, verkaufte der österr. Staat die Gesamtstrecke für den stolzen Betrag von 100 Millionen Gulden. Nach mehreren kriegerischen Auseinandersetzungen mit Italien mussten mehrmals Strecken abgegeben werden, sodass nach der sog. Basler Konvention 1875 der Südbahn nur noch die rund 577 Kilometer lange Strecke Wien–Adria und die im August 1867 eröffneten Brennerbahn – zwei für die Handelsbeziehungen der Monarchie jedoch sehr wichtige Magistralen – verblieben. Wobei der Hafen Triest für die Monarchie sowohl als Handelshafen, wie auch als



Schnitzzeichnung des Salonwagens aus Lit.Nr. 1 - Tafelband

Marinestützpunkt eminent wichtig war! 1873 war von St. Peter aus auch der Bahnanschluss zum zweiten Adriahafen Fiume (Rijeka) fertig gestellt. Das Kapital der Südbahn lag zum größten Teil bei französischen Investoren, und hier zu einem großen Teil bei der Familie Rothschild. Der verlorene 1. Weltkrieg und der Vertrag von Saint Germain 1919 hatte auch für die Südbahn schwerwiegende Folgen. Die in Ungarn, Italien, der Tschechoslowakei und Jugoslawien liegenden Linien incl. Fahrmaterial mussten bis Ende 1924 an diese Staaten abgetreten werden. Das Diktat bedeutete für den Lokomotivbestand der Südbahn einen ungeheuren Aderlass! Von ursprünglich 895 Stück schmolz der Bestand um nahezu 600 Maschinen auf 298 Stück zusammen! Mit der Übernahme durch die BBÖ im Jahre 1923 endete die Existenz der Südbahn, deren finanzielle „Erfolge“ in all den Jahren ihres Bestehens den Eigern offenbar kaum Freude bereitet zu haben scheinen. Interessierte seien auf die entsprechende Literatur verwiesen.

Kommen wir nach der komprimierten Vorstellung von Bahn und Hauptaktionär nun zum „Salon LI“, welcher unter dieser Bezeichnung bei der Südbahn immatrikuliert war:

Weil es in diesen Jahren offenbar guter Brauch war, interessante Neuerungen der Eisenbahn auch einem größeren Leserkreis näher zu bringen, sah sich der damalige Maschinen-Commissär der österreichischen Südbahn namens F. Turber genötigt, den neuen Salonwagen im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens mit mehreren Zeichnungen und einer ausführlichen Beschreibung sowohl der technischen Details wie auch die noble Ausstattung vorzustellen. Dass es sich um einen besonderen Wagen gehandelt haben muss, wird schon an seiner amtlichen Bezeichnung Saalwagen erkennbar. Um den Wagen auch technisch aus dem Gros der anderen herauszuheben, hatte sich die Bahn für die Bezeichnung „Salon LI“ entschieden. Pech für den Herrn Baron, dass er den Wagen nicht einmal zwei Jahre nutzen konnte, denn er starb am 13. Juni 1905. Der sich doch etwas Besonderes gewünscht hatte, war doch sein bisheriger Wagen mit Baujahr 1881 nur 2-achsig!

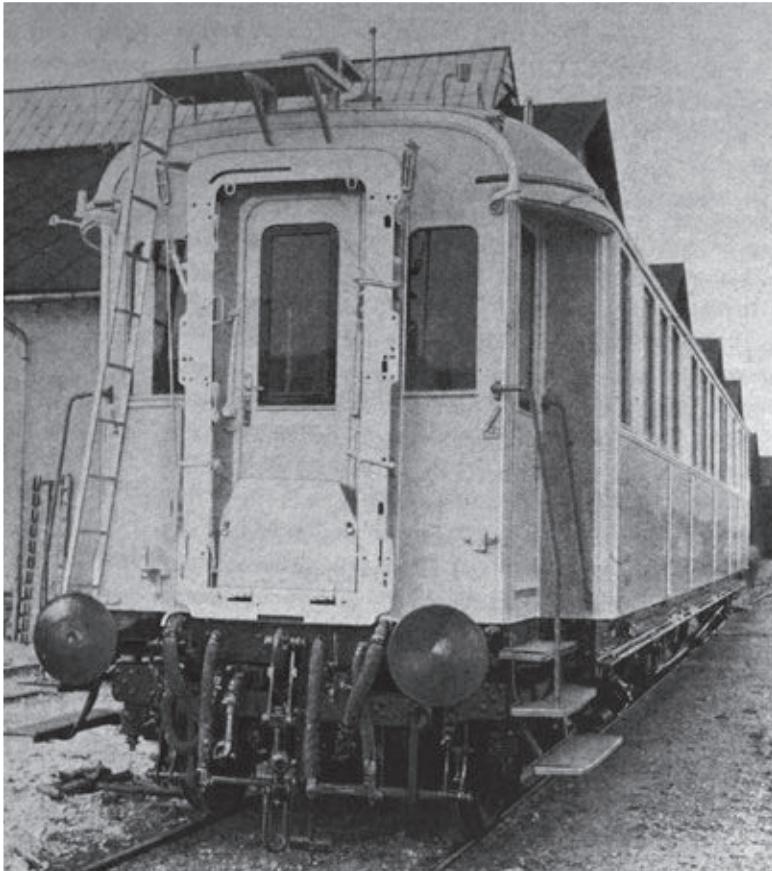
Wenn auch in der Skizze die Bemaßung unterdrückt wur-

de, liefern die Beschreibung und eine Übersicht alle interessierenden technischen Daten. Die Länge über Puffer von 19,19 Metern sei, so Turber, ein damals in Österreich übliches Maß gewesen. Die Komfortwagen der CIWL waren nur unwesentlich länger. Erst ab 1908 finden wir Wagenlängen von über 20 Meter! Mit Rücksicht auf italienische Strecken konnte der Wagen statt 3 Meter nur 2,9 Meter breit gebaut werden. Die verwendeten Pressblechdrehgestelle finden sich in diesen Jahren auch unter einer großen Zahl preußischer D-Zugwagen. Obwohl die stabilen Rahmen aus Flusseisen und für die Außenhaut Eisenblech verwendet wurde, war das Gerippe des Wagenkastens noch komplett aus Holz gefertigt worden. Selbst die beiden „Wiegebalken“ in den Drehgestellen waren aus „luftgetrocknetem“ Eichenholz – und nur mit Blech verstärkt!

Noch viel interessanter sind die Ausstattungsdetails, die den Wagen aus der Masse des Üblichen heraushoben. Beim Nationalen Technischen Museum Prag, wo der Wagen heute eine endgültige Bleibe gefunden hat (siehe unten), ist man sicher, dass die Konzeption und Innenausstattung sowohl dieses wie auch eines anderen Salonwagens für einen Rothschild-Verwandten zweifelsfrei die Handschrift des berühmten Wiener Architekten Otto Wagner tragen. So zeigt uns die Skizze, dass über dem mittig ein-

gebauten Salon durch ein großes Oberlicht die maximal mögliche Höhe ausgenutzt wurde, was dem Raum sicher eine besondere Note verlieh!

Noch interessanter: Im links vom Salon liegenden Schlafzimmer des „Hausherrn“ konnten Teile des Fußbodens herausgenommen werden – Zugang zur versenkt eingebauten Badewanne! Die Warmwasserbereitung erfolgte über die Heizdampfleitung. Die Badewanne war Teil eines zwischen den Rahmenwangen hängenden Kastens, der aus Profilgründen allerdings nur ca. 2 Meter breit gebaut werden konnte. Auf einem Foto vom Schlafsalon sind Teile der Badewanne zu erkennen. Mit Rücksicht auf die beschränkten Platzverhältnisse hatte man die Wanne in Wagenlängsrichtung gebaut, wodurch es bestenfalls zu einer relativ kleinen Sitzbadewanne gereicht haben dürfte. Die emaillierten Fließen waren im sog. „Dickbettverfahren“ mit



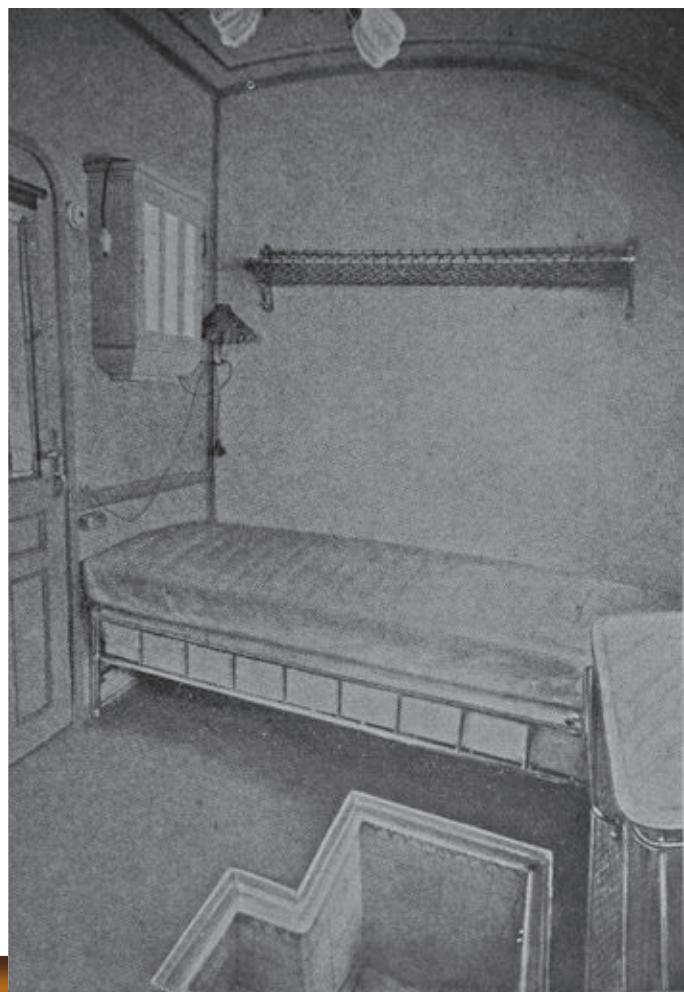
Repro einer mehr als 100 Jahre alten Aufnahme, deren Qualität vielleicht heutigen Ansprüchen nicht ganz genügen kann, aber als historisches Dokument dennoch von großem Wert ist. Stirnansicht des Salonwagens aus Lit.Nr. 1 - Textband. Der helle Farbton von Stirn- und Seitenwand lässt zweifelsfrei den Schluss zu, dass der Wagen zum Zeitpunkt der Aufnahme noch weiß lackiert war.

Zementmörtel an den Kastenwänden befestigt worden. Ob das relativ starre System den unausbleiblichen Er-schütterungen eines Eisenbahnwagens auf längere Zeit standhalten konnte, ist nicht bekannt.

Und – wer sollte von wem nichts hören? Die 30 mm starke, hölzerne Wand zwischen dem Schlafsalon und dem Dienerzimmer war zusätzlich auf beiden Seiten mit je 25 mm starken Filz-, Linoleum- und Tuchauflagen ge-dämmt! Über die Ausführung der Wände auf der anderen Seite des Salons, wo zwei Gästezimmer eingebaut waren, finden wir keine Angaben!

Das Foto mit der Stirnseite des Wagens zeigt insgesamt acht Leitungsanschlüsse! Da der Wagen auch für den Fernverkehr bestimmt war, musste die Bremse mit allen damals vorkommenden Saug- und Druckluftsystemen (Westinghouse, Henry, Hardy) kuppelbar sein! Ja, selbst bei der Dampfheizleitung musste auf den offenbar anders gebauten französischen Anschluss Rücksicht genommen werden! Welch' hoher technischer Aufwand bei der Aus-gestaltung des Wagens getrieben wurde, sehen wir auch an der Elektrik. Während diese bei „gewöhnlichen“ Wagen oft noch viele Jahre auf sich warten ließ, ja selbst viele CIWL-Wagen in diesen Jahren noch mit Gasglühlicht beleuchtet wurden, war im „LI“ die elektrische Ausstattung schon „vom Feinsten“! Nicht nur, dass dessen Batterien den Wagen bis zu 10 Stunden mit Spannung versorgen konnten, war ungewöhnlich, sondern auch das Vorhandensein eines elektrischen Eierkochers und eines elek-

Wiederum dem erwähnten Textband aus Lit. Nr. 1 entnommen: Ein (verstohлener) Blick in das Schlafgemach des noblen Herrn. Im Ausschnitt des Fußbodens ist die versenkte Sitzbadewanne zu erkennen.



trischen Zigarrenanzünders trugen zum Luxus bei, was wohl auch in der Waggonbezeichnung „LI“ zum Ausdruck kommen sollte!

Weil der Wagen als ein in sich geschlossenes „Separee“ gesehen wurde, konnte die Küche auch bis in den Vor-bzw. Übergang ohne jede Trennwand ausgeweitet werden. Wobei erstaunt, dass dennoch auch an dieser Wa-genseite eine Übergangstüre zu benachbarten Wagen vorgesehen war. Wohl nur ein Tribut an unumgängliche Sicherheitsvorschriften.

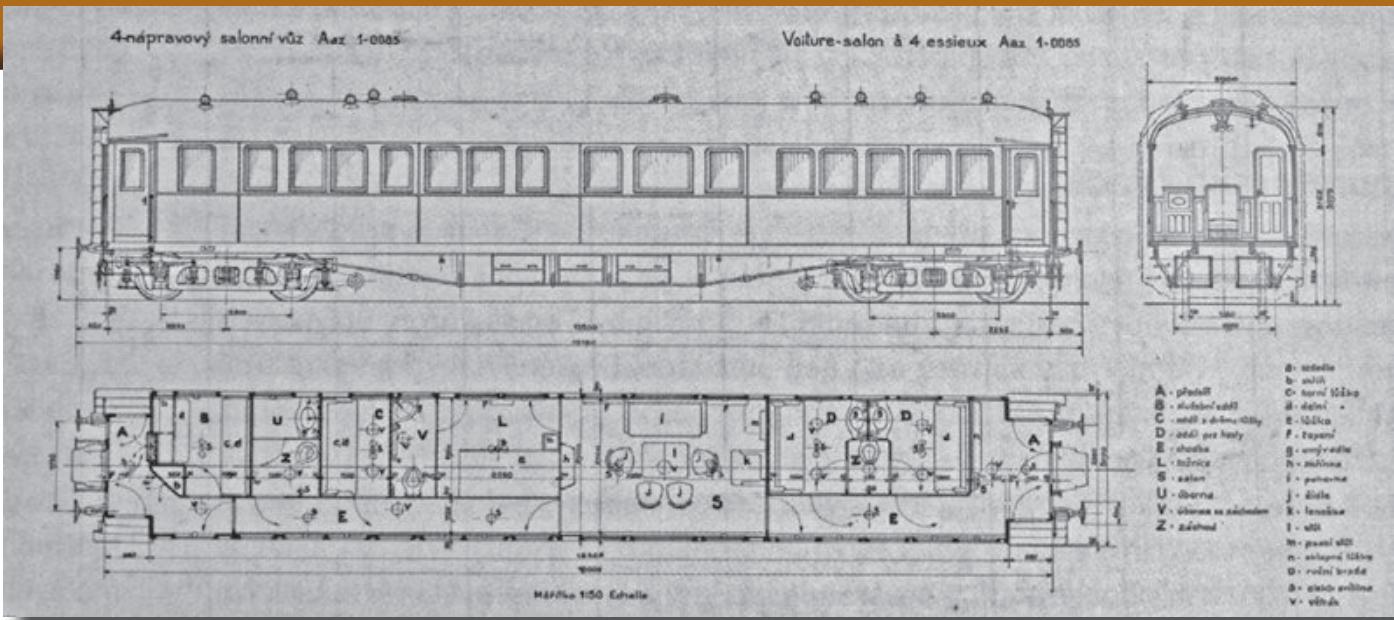
Einen ähnlichen hohen technischen Aufwand finden wir bei der Heizung! Das u.a. auch von der CIWL praktizierte System der autarken Warmwasserheizung war im „LI“ zu einer erstaunlichen Perfektion getrieben worden, zumal damals Umlämpumpen noch nicht bekannt waren und der Wasserumlauf nur nach dem System der Schwerkraft möglich war. Wer „Schwerkraftkessel“ noch aus eigener Erfahrung kennt, weiß, dass bei Erreichen der gewünschten Wassertemperatur die Luftzufuhr zum Heizkessel entsprechend gedrosselt wurde. War der Wagen im Zug-verband, konnte mittels eines Ejektorsystems auf den Heizdampf der Lok umgeschaltet werden.

Bezüglich der Lackierung des Wagens hatte der Architekt das Besondere sicher auf die Spitze getrieben. Sowohl aus einem Bericht zur großen Eisenbahnausstellung 1906 in Mailand wie auch aus einem anderen Bericht im „Organ“ wird übereinstimmend berichtet, dass der Wagen bei Ablieferung durch die Wagonfabrik weiß lackiert und mit goldenen Schriften und Linien verziert war. Obwohl es sich nur um ein SW-Foto handelt, könnte der Wagen tatsächlich weiß lackiert gewesen sein.

Wer weiß, wie rasch helle Farben im Eisenbahnbetrieb durch die unvermeidliche Verschmutzung unansehnlich werden, zumal bei ausschließlichem Betrieb durch Dampfloks, kann ermessen, welche Pflege der Wagen in dieser extravaganten Aufmachung bedurfte. In einem spä-teren Bericht des „Organ“, nach dem Tod des Barons, war der Wagen in Blau umlackiert worden.

F. Turber nennt für den Wagen einen Beschaffungspreis im Jahre 1903 von etwa 66.700 Mark. Preisangaben für 4-achsige D-Zugwagen aus jenen Jahren sind rar. So solche zu finden sind, werden Preise von rund 40.000 Mark genannt, womit für den unbestrittenen Luxus des „LI“ ein Aufschlag von mehr als fünfzig Prozent zu berappen war! Und was wurde nach Mailand aus dem Wagen? Die Übernahme des ja fast noch „fabrikneuen“ Wagens durch die k.k. Staatsbahnen weist ganz klar in Richtung „Kai-serlicher Hofzug“! Leider haben wir keine Informationen, welchen Herrschaften er bis zum Ende der Monarchie zur Verfügung gestellt wurde. Doch wissen wir, dass der Wagen spätestens 1924 bei der Verteilung der Fahr- und Betriebsmittel an die neu gegründeten Bahnen in der Tschechoslowakei überstellt wurde und später dem Staatspräsidenten Edvard Beneš*) als Salonwagen gedient hat. Erfreulicherweise hat der Wagen die Wirren des 2. Weltkriegs heil überstanden und ist heute einer der vier Salonwagen, welche zum Bestand des Nationalen Tech-nischen Museums Prag zählen! Die im Museums-Journal Nr. 5 aus dem Jahr 2010 abgedruckte Zeichnung lässt ge-genüber der Originalversion doch einige, nicht unbedeu-tende Veränderungen erkennen: Das Schlafgemach hat

*) siehe Kasten am Schluss des Beitrages



Ein tschechoslowakisches Eisenbahndokument vom September 1924 zeigt, dass die erwähnten Veränderungen offenbar bald nach Übernahme des Wagens durch die CSD erfolgt sein müssen. (aus Lit.Nr. 5 - mit frdl. Genehmigung des Prager Museums)

wesentliche Veränderungen erfahren, die Küche wurde zum Flur hin abgeschottet, das Oberlicht über dem Salon ist abgebaut. Und – der Wagen ist (immer noch) blau lackiert!

Das Modell

Spleen, Sammelwut oder ganz einfach dass jemand, der so viele Informationen über das Vorbild zusammengetragen hat und bereits ähnlich „elitäre“ Wagen-Modelle geschaffen hat, auch diesen ungewöhnlichen Wagen als 1:11-Modell seiner D-Zugwagen-Flotte haben möchte? Über die „Probleme“, einige Teile der Inneneinrichtung, insbesondere die des Salons, aus dem gewerblichen (Puppenstuben-)Angebot zu übernehmen, berichte ich in dem Beitrag „Ein Zehntel mehr“ (Siehe GARTENBAHNEN 2/2012). Da aus verschiedenen Gründen das Dach abnehmbar gebaut werden muss, handelt man sich zwangsläufig ein paar unumgängliche Kompromisse ein. Einer ist, dass dadurch keine Deckenbeleuchtung installiert werden kann. Und eine weitere: Entdecken „Zuschauer“, dass das Dach abgenommen werden kann, kriegt man es mit lauter „ich auch“ fast nicht mehr drauf! Im September 2011 bat in Graz eine Fotografin inständig, mit dem Aufsetzen des Dachs auf einen OE-Wagen zu warten, da sie für solche Aufnahmen erst das richtige Fotoobjektiv herbeiholen musste.

Noch eine Bemerkung: Die 48 Scheiben bestehen aus „richtigem“ 2-mm-Glas. Im Gegensatz zum Kunststoffglas

gibt es beim mineralischen Glas keine statische Aufladung. „Fensterputzen“ ist (fast) ein Fremdwort!

Nicht nur aus optischen Gründen muss konsequent darauf geachtet werden, dass in allen Wagen alle Scheiben vorhanden, heißt „geschlossen“ sind. Durch die Lagerung der Wagen während des Sommers in einer „Mäuse-undichten“ Remise, muss deren ungebetener Besuch verhindert werden. Sogar hier gilt das Wort, dass „Erfahrung ,klug‘ macht“! Durch eine versehentlich nicht ganz geschlossene Laderraumtüre des CIWL-Packwagens hatte sich vor Jahren ein Mäuslein über die Grifföffnung der Transportkiste in den Wagen gezwängt und dort - seine Kinderstube eingerichtet! Und die „Bescherung“: Wegen des offenbar sehr mageren „Verpflegungsangebots“ hatte das Mäusemütterlein das feine Leder des „Zugführer-Sofas“ ganz schön zugerichtet!

Nachdem das als Lit. 1 bezeichnete Werk bezüglich der Beschriftung des Modells leider keine Informationen lieferne, erwies sich die Briefbekanntschaft mit dem unter Lit.Nr. 6 erwähnten Herrn Ing. Schirmböck als sehr hilfreich. Mit Hilfe sehr guter Fotokopien konnte geklärt werden, welche Aufschriften an den Seitenwänden angebracht waren. Interessant: Die Anschriften berücksichtigten, dass im Jahr der Auslieferung 1903 in der k.u.k.-Monarchie ja

Der (Modell)-Salon. Obwohl der Raum um keinen Millimeter kleiner verwirklicht wurde, als es der Umrechnungsmaßstab 1:11 gemäß Vorlage ergab, wirkt der Raum mit den 1:12-Möbeln „knallvoll“. Was vielleicht im Original sogar sehr gemütlich gewesen sein mag.





Das Modell-Schlafgemach. Nach Wegnahme der Fußbo denabdeckung war der „Weg“ vom Bett zur Badewanne wahrlich ganz kurz.

auch ungarisch gesprochen wurde. Die Anschrift in der Mitte des Wagens enthält daher nicht nur die Abkürzung S.B. für Südbahn, sondern darunter finden wir die zwei Buchstaben D.V., was auf ungarisch Deli Vasut hieß. Mit Hilfe eines Wörterbuchs konnte auch geklärt werden, was eine andere Abkürzung Cskszah bedeutete: „Kaiserlich-königlich-privilegierte (Südbahn)“. Nach dem Stockklausner-Buch war auch die Rahmenbeschriftung zweisprachig. Da Baron Rothschild in seinem Salonwagen auch an die Riviera zu reisen pflegte, hatte man die Anschriften nicht nur in Deutsch, sondern auch in - Französisch anbringen müssen. Mit Unterstützung zweier Freunde konnte auch dieses Problem gelöst werden. Allen drei Herren auch auf diesem Weg noch ein spätes „Danke“!

Ein Dank auch an unseren Sohn Markus, dem die Lackierung des Modells anvertraut war. Das glänzende Weiß der Stirn- und Seitenwände lässt nicht vermuten, dass diese aus den fast schwarzen „Siebdruckplatten“ gefertigt sind. Und die vielen Fensteröffnungen sind nicht etwa durch den Lichtbogen einer Laserschneideanlage entstanden, sondern wurden – nach „alter Sitte“ – ausgefräst und die über 100 Ecken gefeilt!

Ein Wermutstropfen bleibt: Mit allen fünf Wagen unseres „Nobel-Express“ inkl. Lok auf Reisen zu gehen, ist (fast) nicht möglich. Die fünf Transportkisten füllen den Innenraum unseres betagten 207er fast „millimetergenau“ aus.



Die mit vier Buchstaben abgekürzten Bahn-Initialen der Südbahn in Deutsch über dem Strich und darunter das Gleiche in Ungarisch. Die Wagenbezeichnung war nur in Deutsch angeschrieben.

Die Garnitur bringt (antiquarisch gerechnet) rund sieben Zentner auf die Waage. Was wäre da an Proviantladung für die 1:1-Besatzung noch möglich? Wo böse Zungen behaupten, unser Auto wäre – auch ohne Zug – eine bessere „Wanderdüne“!

Literaturhinweise

1. Berger, Manfred, Prof. em. Dr.-Ing.habil., „Eisenbahnwagen in Originaldokumenten 1875-1909, Eine internationale Übersicht aus „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“, Text- und Tafelband, Steiger-Verlag, Moers 1986/87;
2. Gölsdorf, Karl, „Lokomotivbau in Alt-Österreich“, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1978;
3. Pawlik, Hans Peter und Slezak, Josef Otto, „Südbahn-Lokomotiven“, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1987;
4. Stockklausner, Johann, „Dampfbetrieb in Alt-Österreich 1837-1911“, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1979;
5. Museums-Journal Nr. 5/2010 (Spezial) „Reburber“, Staatl. Techn. Museums Prag;
6. Fotokopien aus Rabl-Stockklausner „Österreichische Personenwagen“ Slezak-Verlag 1982, freundlichst zur Verfügung gestellt durch Herrn Ing. Herbert Schirmböck-Wien, zugleich Kustos der Draisinen Sammlung beim Südbahnmuseum in Mürzzuschlag.

Mit dem Namen Edvard Beneš und den nach ihm benannten Beneš-Dekreten ist die Vertreibung von ca. 3,4 Millionen Deutschen aus der Tschechoslowakei nach 1945 verbunden.

Beneš (28.5.1884 – 3.9.1948) hatte es trotz seiner einfachen Abstammung (10. Kind eines Kleinbauern) rasch zum Hochschullehrer für Soziologie an der Karls-Universität in Prag gebracht und war schon während des 1. Weltkriegs politisch tätig. Er betrieb noch während der k.u.k.-Monarchie die Gründung eines tschechischen Nationalausschusses, welchem nach dem Zerfall der Monarchie dann rasch die Ausrufung der Tschechoslowakei folgte. Beneš hatte mit Hilfe Frankreichs sogar durchgesetzt, dass das neue Staatengebilde im Versailler Vertrag auf der Siegerseite stehen durfte!

Beneš war von 1918 bis 1935 unter Präsident T.G. Masaryk Außenminister der Tschechoslowakei, dann bis zum Einmarsch der Deutschen 1938 Staatspräsident und ging noch im gleichen Jahr nach London ins Exil. Bereits 1940 gründete er eine Exilregierung, die schon 1943 einen Beistandsvertrag mit Moskau abschloss. Am 16. Mai 1945 kehrte Benes nach Prag zurück. Aus dieser Zeit stammen die nach ihm benannten Dekrete. Mit der Ausweisung der Deutschen und der Enteignung wurde die Tschechoslowakei einer der vielen Satellitenstaaten des svt. Ostblocks. Nur drei Monate nach seinem Rücktritt am 7. Juni 1948 starb Beneš am 3. September.

Die Beneš-Dekrete auf der einen Seite und parallel dazu die hohe Reputation in Tschechien mit vielen Denkmälern belasten auch zwanzig Jahre nach der Wende das Verhältnis Tschechiens zu Nachbarstaaten, wie z.B. Bayern. Die Aufnahme Tschechiens in die EU und die nicht zu vermeidenden Kontakte auf Landes- und Bundesebene haben erfreulicherweise eine „neue Zeit“ eingeläutet.



SASCHA SCHWARTZ

5 Zoll Feldbahn

Nach jahrelangem Modellbahnbau in den kleinen Spurweiten bin ich bei der Gartenbahn von LGB angelangt. Nach kurzer Zeit, war der Betrieb mit elektrisch betriebenen Lokomotiven nicht mehr reizvoll, und so widme ich mich nun dem Echtdampf auf 45 mm Spur. Die erste Lok wurde bei Regner gekauft und eine zweite teilweise selbst gebaut. Um die Loks auch mal vor Publikum fahren zu lassen, bin ich beim Dampf-ModellTreff in Klein Vollbüttel bei Gifhorn, nördlich von Braunschweig gelandet.

Der Reiz, auch einmal mit einer eigenen Dampflokomotive auf der 5 Zoll-Gartenbahnstrecke vom DMT zu fahren, war von Anfang an sehr groß. Nur wollte ich meiner Familie (noch) nicht so ein großes Projekt wie eine Dampflokomotive in der großen Spur zumuten. Mit der Zeit wollte ich aber zumindest das Fahrgefühl auf 5 Zoll mit eigenem Fuhrpark erleben, und so wurden zwei Sitzwagen in Feldbahnmanier gebaut. Ein paar gerade Gleisjoche nach Decuville wurden gebaut und der Start für eine „richtige Eisenbahn“ war gegeben. Nun fehlte noch eine einfache Lokomotive, damit meine Kinder im heimischen Garten und beim DMT mitfahren konnten; ich hatte ja meine Echtdampfloks in der kleinen Spur. Als Vorbild für eine Feldbahnlok bietet sich eine Diesellok

ja nur so an, aber ich wollte partout keinen Feldbahndiesel mit einem E-Motor unter der Haube. Und da ich bis vor kurzem nicht die richtige Werkstattausrüstung zum Bleche bearbeiten hatte, schied die AEG Feldbahnlok mit ihrem Blechaufbau ähnlich einer E69 auch aus. Ein Vorbild hab ich bei den E-Loks der Dörrentrupper Sand- und Tonwerke gefunden. Eine E-Lok auf einem Lorengestell mit hölzernem Aufbau. Da mir die Lok im Maßstab 1:4,7 aber zu klein werden würde habe ich mir einige Freiheiten beim Bau genommen. Und der Kosten wegen, sind einige meiner Werke an dieser Lok auch entsprechend einfach ausgefallen. Der Rahmen ist aus kräftigen U-Profilen geschweißt. An diesen habe ich das kleine U-Profil für den Aufbau und die Dachstützen angeschweißt. Neben den Gleisen und Sitzwagen meine ersten Schweißarbeiten. Die Achslager sind handelsübliche Stehlager in Miniausführung für 10 mm Achsen. Die Achslager wurden mit zwei Lagen einer Gummimatte direkt mit dem Rahmen verschraubt. Die Räder habe ich als Rohgussteil von den Westerwälder Dampfbahnern bezogen und wie bei den Wagen selber auf Maß gedreht. Der Motor der Lok muss wohl mal in einem Ford Pkw als Kühlerlüfter-Motor seinen Dienst verrichtet haben. Diesen habe ich mit





einem defekten Lüfterflansch vom Autoverwerter bekommen. Er sagte mir, bei dem, was ich vor habe, solle ich einen Motor mit hohem Drehmoment nehmen. Eben jenen von der Marke Ford. Die Kraftübertragung vom Motor zu den Achsen habe ich mit einer Zwischenwelle, Ketten und Kettenrädern realisiert. Der Hinweis, die Untersetzung nur mit Kette zu realisieren, würde zu lauten Fahrgeräuschen führen, hat sich nicht bewahrheitet. Da ich die Lok nur nach einem mit Maßen versehenen Fotoausdruck gebaut habe, habe ich die Untersetzung auch nicht berechnet. Sprich als der Rahmen rollfähig war, habe ich Maß genommen, und Kettenräder und Kette bei GHW bestellt. Und es passt. Der weitere Aufbau mit Holz bedarf keiner Erklärung, Bilder sagen mehr als Worte. Kopfzerbrechen machte mir die Steuerung. Auch hier wollte ich die Haushaltsskasse nicht allzu sehr belasten. Aber zum Glück half mir ein fachkundiger Elektroniker und Modellbahner aus Klein-Vollbüttel mit einer günstigen, selbst gebauten Steuerung aus, die bis heute, zu meiner Freude ihren Dienst tut. Zum Schluss mussten noch zwei Bleigewichte zu je sechs Kilo gegossen und zwischen dem Rahmen verschraubt werden, damit die Lok ihre Kraft auch auf die Gleise bringen kann.

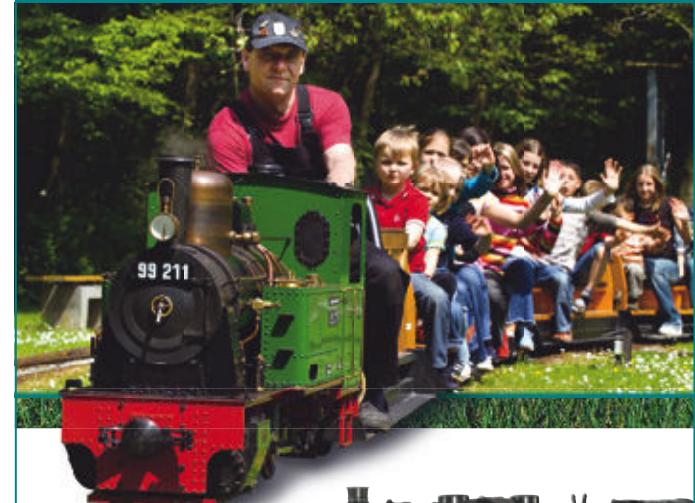
Nun passten aber meine Sitzwagen optisch nicht zu meiner Lok, so wurden diese zu zwei Kipploren und einem Bedienwagen mit Batteriekasten umgebaut. Und da ich jetzt nun Schweißerfahrung gesammelt habe, konnte ich auch ein Projekt aus den „Anfangsträumereien“ angehen: ein Feldbahnschienenfahrrad in der 5 Zoll Spur. An den Tagen wo es nicht lohnt, die E-Lok aus dem Schuppen zu holen, nutzen meine Kinder das Fahrrad des Öfteren, um meine auf 20 Meter angewachsene Gartenfeldbahn zu befahren.



Anzeige

Garteneisenbahnen

– Werden Sie Lokführer!



Dampflokomotive

BR 01 176 | SPUR: 5“
original kohlegefeuert



Dampflokomotive

BR 81 003 | SPUR: 5“
original kohlegefeuert



Diesellokomotive

FBD1 | Spurweite: 7 1/4“
mit Dieselmotor und
hydrostatischem Antrieb



Dampftraktor

TRACTIONENGINE
original kohlegefeuert

... und viele mehr!

Fertigmodelle u. Bausätze

in 5“ und 7 1/4“ Spurweite

- **Dampflokomotiven**
original kohlegefeuert

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



www.dampfbahn-zimmermann.de

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

Elektrische Weichenstellung für 5"-Anlagen

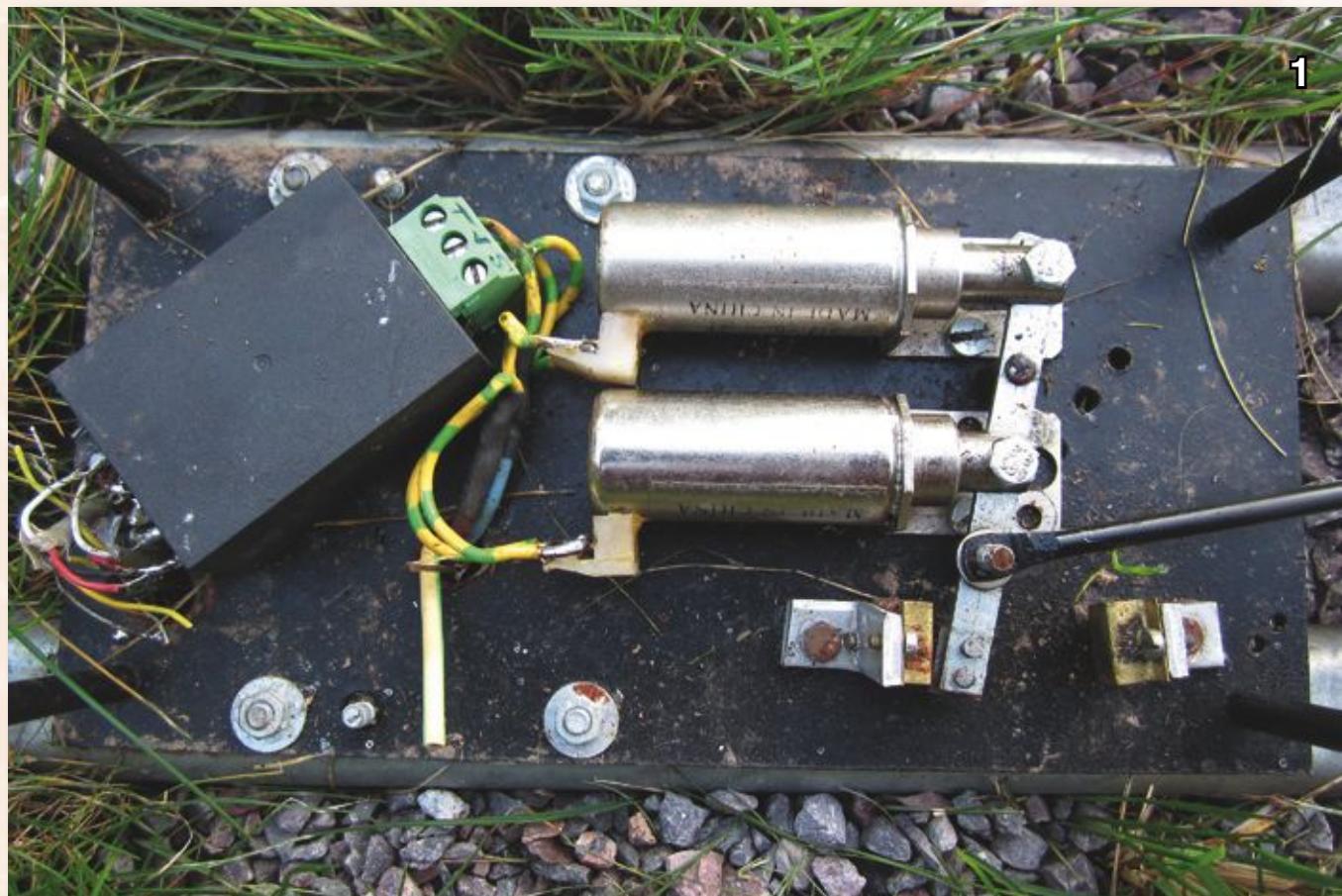
HANS GRÜNLER

Auch wenn durch Mechanisierung bzw. Automatisierung der Weichenumstellung etwas Fahrerromantik verloren geht, ist gerade bei Anlagen, auf denen auch viel gefahren wird, bzw. bei solchen, auf denen Mehrzugbetrieb auf eingleisiger Strecke praktiziert wird, eine teilautomatisierte Weichenumstellung von Vorteil. Vielleicht sogar unumgänglich, wenn ein ununterbrochener Fahrbetrieb ermöglicht werden soll.

Dabei sollten vier Bedingungen in den Entwurf für die Weichenstellung eingehen:

- die Weiche soll nur vom Lokführer betätigt werden (kein Stellwerkpersonal, kein Besucherzugriff),
- die Weiche muss aufschneidbar bleiben und weiterhin handverstellbar sein,
- geringer Platzbedarf und Nachrüstbarkeit vorhandener Weichen mit Stellbock,
- einfache und sichere Bedienung (kein zusätzliches Bedienteil mit vielen Tasten, keine Fernbedienung).

Als elektromechanische Wandler boten sich stärkere Elektromagnete an, die günstig bei Sonderangeboten zu bekommen sind; diese sind mechanisch sehr einfach aufgebaut. Ähnlich einer handelsüblichen Modellbahnweiche habe ich ebenfalls zwei Magnete benutzt, die durch eine kleine Elektronik angesteuert werden. Da mir der bahnübliche Klamverschluss der Endlagensicherung technisch zu aufwendig war, benutzte ich zusätzlich zwei Haltemagnete. Hierfür eignen sich starke Permanentmagnete aus Neodym, die die notwendige Haltekraft aufbringen. Die Stellmagnete werden so sicher in ihrer Endlage gehalten, gleichzeitig bietet diese Konstruktion die Möglichkeit, weiterhin die Weiche per Hand oder Rad zu versteteln (Foto 1). Eine einfache Mechanik verbindet beide Stellmagnete mit der Weichenzunge. Je nachdem, welcher Magnet angesteuert wird, wird entsprechend die Weiche verstellt. Die Elektronik hat dabei die Aufgabe, die Ein- und Ausgabe der Impulslängen genau zu definieren.



Innenleben der Stelleinrichtung: Deutlich sind Stellmagnete, Haltemagnete und Elektronik zu erkennen.



Praktische Ausführung der vergossenen Reedkontakte



Hinweisschilder vor dem Befahren einer Weiche



Stelleinrichtung im Gesamtbild der Anlage

Der Zug fährt erstens mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten über den Sensor, zweitens kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Zug genau auf dem Sensor zum Stehen kommt. Die so gewonnenen Stellimpulse wären mal zu kurz oder zu lang. Der Ausgangsimpuls für den jeweiligen Stellmagneten beträgt ca. 2 Sekunden – egal, welche Länge der Eingangsimpuls aufweist. Der Stellmagnet zieht sicher an, wird aber nicht durch Dauerstrom zerstört. Die Auslösung erfolgt über vier wetterfest vergossene Reedkontakte, die trotz mechanischer Stabilität relativ unauffällig auf der jeweiligen Schwelle befestigt sind (Foto 2).

Im Bedienwagen ist ein Magnet so befestigt, dass dieser um ca. 25–30 mm vertikal verstellt werden kann. Wird nun eine Weiche spitz befahren, drücke ich den Magneten auf den entsprechenden Kontakt, der die jeweilige Umstellung der Zunge auslöst. Um Richtung und Ort des Drückens während der Fahrt schnell zu erfassen, habe ich kleine „Weichen“-Signale mit Richtungspfeilen aufgestellt

(Foto 3). Wird eine Weiche stumpf befahren, übernimmt die Lokomotive mit einem fest eingebauten Magneten selbst die Weichenumstellung. Dieser Magnet dient gleichzeitig dazu, weitere Aufgaben für die Zugbeeinflussung durch Signale zu erfüllen.

Damit nun die Lokomotive nicht auch die Kontakte zur Spitzbefahrung auslösen kann, sind die Kontakte zur Spitzbefahrung in der Mitte und die zur Stumpfbefahrung an der Seite des Gleises angeordnet. Auch eine versehentliche Stellung der Weiche nach der Spitzbefahrung durch den Bedienwagen ist somit unmöglich. Die Stromversorgung der Stellmagnete erfolgt mit 30 V Gleichstrom, die der Elektronik separat mit 10 V. Dabei wurde der Trafo großzügig (ca. 100 W) bemessen, da unter Umständen auch zwei Weichen gleichzeitig geschaltet werden müssen. Diese Lösung ist seit ca. 13 Jahren im Einsatz und funktioniert sehr zu meiner Zufriedenheit. Für weitere Informationen stehe ich gerne zur Verfügung. Kontakt über die Redaktion.

Anzeigen

METALLE

in allen Qualitäten und Abmessungen

**Stangen • Profile • Bleche aus Messing • Kupfer
Rotguß • Bronze • Aluminium • Stahl • Edelstahl**

Wilms Metallmarkt Lochbleche GmbH & Co. KG
Widdersdorfer Straße 215 | 50825 Köln (Ehrenfeld)
Tel.: 0221 546 68 - 0 E-Mail: mail@wilmsmetall.de
Fax: 0221 546 68 - 30 Shop: www.wilmsmetall.de

Fordern Sie unsere kostenlose Lagerliste an!

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

Guss + Laserteile für Dampfloks 5“ u. 7½“

eMail: gartenbahnen@livesteamservice.com

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!!



Der Feuerlöschzug des BW W

Wie es dazu kam

Als ich vor Jahren mit dem Bau der Dampflok 99 6102 der Harzer Schmalspurbahn begann, war von Anfang an klar, als Ergänzung zu der Lok auch einige dazu passende Güterwagen zu bauen. Anregungen und Vorbilder fand ich in der Publikation „Die Fahrzeuge der Harzer Schmalspurbahnen“ von Bethke/Finke/Schweers. Die dortigen umfangreichen Maßskizzen erleichterten den späteren Bau. Bei der Auswahl der zu bauenden Fahrzeuge konzentrierte ich mich auf solche, die bei der HSB – wenn auch in teilweise sehr schlechtem Zustand – noch vorhanden sind. Bei Besuchen im Harz machte ich dann zahlreiche Fotos der Fahrzeuge, vor allen von konstruktiven Details. Familiär eng mit dem Feuerlöschwesen verbunden, lag es dann nahe, unter anderem den Feuerlöschzug des BW Wernigerode für einen Nachbau auszuwählen.

Das Vorbild

Der Feuerlöschzug entstand 1955/56 durch Umbau im BW Wernigerode Westerntor aus zwei Güterwagen. Ein 2-achsiger geschlossener Güterwagen (Baujahr 1899) wurde zum Gerätewagen umgebaut, ein ebenfalls 2-achsiger Kesselwagen (Baujahr 1915) der ehemaligen Fluorwerke Lindenbergs diente der Bevorratung mit Löschwasser. Im Gerätewagen befand sich eine Pumpe TS 8/8, die mit einem Saugschlauch mit dem Kesselwagen verbunden war.

Des Weiteren waren dort Schläuche, Verteiler, Strahlrohre und sonstiges Löschgerät vorhanden. Der Feuerlöschzug war in der Regel in Wernigerode Westerntor abgestellt. Im Bedarfsfall wurde er mit einer verfügbaren Lokomotive zur Einsatzstelle gebracht. Dies dürften wohl Waldbrände in der Nähe der Bahnstrecke gewesen sein, bei denen es galt, die örtlichen Feuerwehren in unwegsamem Gelände zu unterstützen. 1991 waren die Einsatzfristen der Fahrzeuge abgelaufen und der Feuerlöschzug wurde aufgelöst. Der Kesselwagen wurde restauriert und läuft heute bei Foto-Güterzügen, der Gerätewagen gehört jetzt zum Eisenbahnmuseum Beneckenstein.

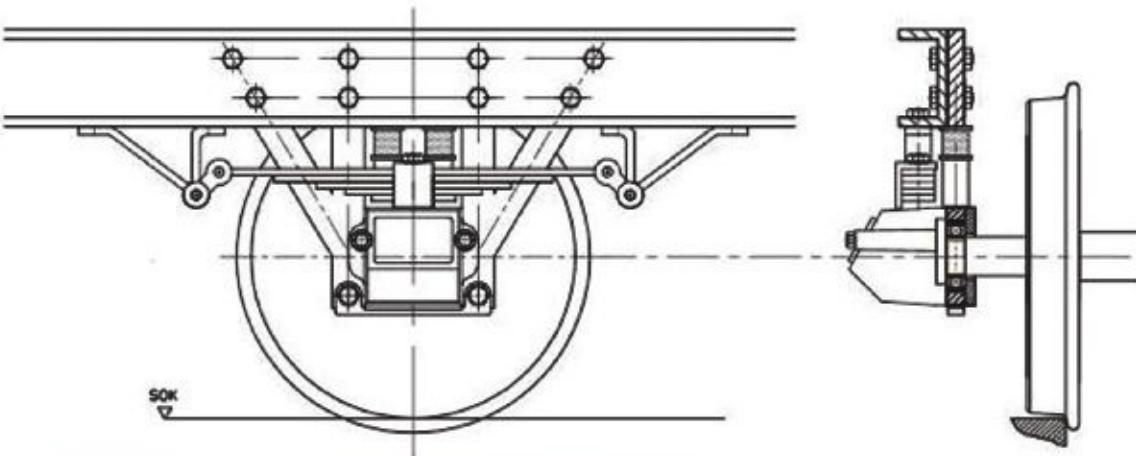
Umsetzung als Modell

Die Wagen des Feuerlöschzuges, wie auch alle meine übrigen 5"-Fahrzeuge sind im Maßstab 1:7 gebaut. Dieser Maßstab ist ein Kompromiss für den Bau von Schmalspurfahrzeugen der 750-mm- und 1000-mm-Spur in einheitlichem Modellmaßstab und wurde in unserem Verein schon vor über 30 Jahren praktiziert. Für meine Harzbahn-Wagen – neben dem Feuerlöschzug gibt es noch zwei Drehgestell- und einen weiteren 2-Achs-Wagen – habe ich ein einheitliches Fahrgestell konzipiert, dessen Komponenten, z.B. Achslagerführung und Lager, für 2-Achs- und Drehgestelle verwendet werden. Je nach Vorbild wird Achsstand und Rahmenlänge und gegebenenfalls Raddurchmesser angepasst. Die Achsen laufen in Kugel-



DIETER RIEHLEIN

Wernigerode als 5-Zoll-Modell



lagern, die Federung erfolgt über versteckt einge- baute Miniaturgummielemente, die Federpakete sind Attrappen, könnten jedoch problemlos durch echte Federpakte ersetzt werden. Die Klotzbremse ist nicht funktions- tückig.

Abweichend vom Original haben die Radsätze jedoch Vollscheibenräder, da ich keine Bezugsmöglichkeit für passende Sternspeichenräder gefunden habe. Ausnahme hiervon ist der Kesselwagen.

Gerätewagen

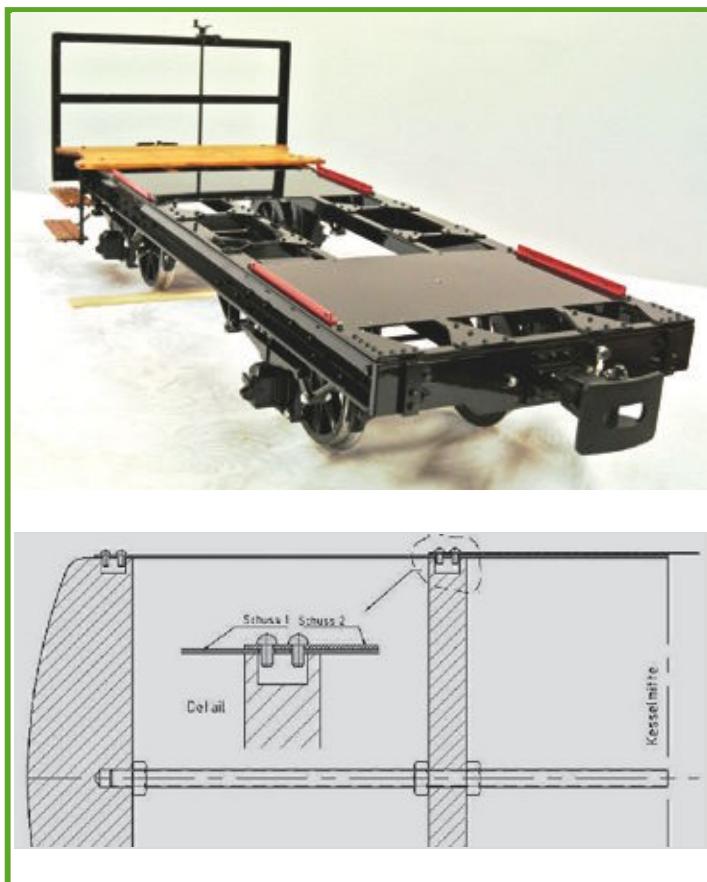
Die Umsetzung des Gerätewagens weist keine Besonderheiten auf. Der Rahmen des Fahrzeu- ges besteht aus U-Profil 30 x 15 x 3 mm (Walz- profil mit parallelen Schenkeln, im Stahlhandel etwas schwierig zu bekommen), und der 5 mm



dicken Pufferbohle, mit Winkeln verschraubt und mit zwei Rundstangen ausgesteift. Am Längsträger sind die Achslagerführungen angeschraubt. Der Aufbau hat einen Kern aus 19-mm-Tischlerplatten, die mit Kiefernleisten 5 x 20 mm beplankt sind. Für die Beschläge wurden Al-Profile der Firma ALFER verwendet, die mit Messing-Rundkopfnägeln befestigt wurden. Eine Besonderheit an diesem Wagen ist lediglich der Bremsersitz im Dachausschnitt. Das Dach besteht aus leicht gewölbtem Blech, das seine Form durch angeschweißte Spriegel erhält.

Kesselwagen

Der Rahmen des Kesselwagens ist mit Längs- und Querträgern erheblich aufwändiger gestaltet, weil er teilweise sichtbar ist. Das größte Problem bereitete jedoch der Kessel, da das Vorbild aus drei Schüssen und zwei Endböden besteht, die miteinander vernietet sind. Meine Konstruktion besteht nun aus zwei Endbodenscheiben und zwei Mittenscheiben, die mit einer Gewindestange verbunden sind. Die vier Scheiben sind mit einer Nut versehen und dienen als Widerlager für die als Nietersatz einzuschlagenden Kerbnägel. Zwei zu einem Rohr gerollte und mittig übereinander geschoßene Bleche bilden den Kesselmantel. Die exakte Lage der Bohrungen bei der Überlappung von Schuss 1 und 2 war nur mit lasergeschnittenen Blechen erreichbar. Ohne CAD und direkte Umsetzung zum Laserschnitt erleidet man hier Schiffbruch. Die übrigen Nietverbindungen des Originals wurden entweder mit Kerbnägeln oder Nietkopfschrauben angefertigt.





Anzeige

www.neckar-verlag.de

TERMINE

PLZ 00000 – 19999

Minibahnclub Dresden e.V.; SMV 154, Jägerstraße 40, 01099 Dresden. Info: W. Krenitz, Neuhofweg 16, 01640 Coswig, Tel. +49(0)3523/700962, Gruppe Gartenbahn, E-Mail: gartenbahndd@gmx.de, Internet: www.Minibahnclub-Dresden.de

Fahrtage 2014, 01445 Radebeul, An der Jägermühle: 25. Mai, 31. Mai/01. Juni, 08. Juni, 29. Juni, 27. Juli, 25. August, 28. September, 03. Oktober (21. Dampfbahnfest). Das Gartenbahngelände ist an den Fahrtagen in der Zeit von 11.00 Uhr bis 17.00 Uhr frei zugänglich. Verfügbare Spuren und Streckenlänge: 5 Zoll (127 mm), ca. 600 m Dampfbetrieb.

PLZ 30000 – 39999

MBC Kassel „Steinertseebahn“; Kontakt: Norbert Faupel, Tel. +49(0)561/83181, Mobil: 0173/2836808

Dampfbahn Gemeinschaft Lengede; Kontakt: O. Waldbrunn: Tel. +49(0)5307/3018, E-Mail: olaf-waldbrunn@t-online.de; H. Kruse: Tel. +49(0)05174/1207. Homepage: www.Dampfbahn-Gemeinschaft-Lengede.de

PLZ 60000 – 69999

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

Termine 2014: 25.05., 29.06., 27.07., 30.08. Lichterfest mit Nachtfahrt, 31.08. Kuscheltiertag – Kinder mit Kuscheltier erhalten zwei Freifahrten, 27.09. Dampffest für Insider – kein öffentlicher Fahrbetrieb, 28.09. Dampffest, 26.10. Abdampfen.

ESV Bischofsheim; Am Schindberg 23, 65474 Bischofsheim, Homepage: www.esv-grossbahn.de Fahrtage 2014 mit Dampf und E-Loks: 01.06., 06.07., 03.08., 07.09., 13.09. Nachtfahrt, 05.10. Abdampfen, 06.12. Nikolausfahrt. Fahrzeit: 10.00–16.00 Uhr.

Feldbahn- & Industriemuseum Wiesloch e.V.; In den Weinäckern, 69168 Wiesloch, Homepage: www.feldbahnmuseum-wiesloch.de Fahrtage 2014: 01.06. „Baggertag“, 14.09. „Tag des Denkmals“, 04.10. „Funzel- und Laternenabend“, 06.12. „Nikolausfahrt“.

PLZ 70000 – 79999

Eisenbahn-Freunde Bad Schönborn; Freilichtmuseum für Eisenbahnen und Eisenbahngeschichte, Personen befördernde Gartenbahnen und Anlagen verschiedener Baugrößen. Homepage: www.eisenbahnfreunde-bad-schoenborn.de

Fahrplan 2014 auf 5" und 7½" Gartenbahn-Anlage: 01.06., 29.06., 27.07., 24.08., 20.09. Museumsnacht, 19.10. mit Oktoberfest.

MEC-Balingen; Modell-Eisenbahn-Club Balingen, Vereinsanlage in Bisingen, Bahnhofstraße 27, Gastfahrer sind immer herzlich willkommen, Homepage: www.mec-balingen.de Fahrtage 2014: 01.06., 06.07., 03.08. Teddybärenfahrtag, 07.09., 05.10. jeweils von 10.00–17.30 Uhr 19.–20.07.: Bisinger Dampf-Modellbautreffen, Schwäbisches-Schweizerisches Straßendampftreffen.

Dampfbahnfreunde Ötisheim; Kontakt: Günter Hauke, Dampfbahnfreunde Ötisheim, Stuttgartter Str. 89, 75433 Maulbronn, Tel. +49(0)7043/900051, Privat: +49(0)7043/7591.

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. Betrieb an jedem Sonn- u. Feiertag von Ostermontag bis Mitte Oktober 11.00–18.00 Uhr; Besondere Termine: 10. und 11.05. Bruckenwasenfest, mit Straßendampf, 29.05. Vatertagsdampf, 27.07. Bärenfahrtag, 06. und

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

Stand 01.04.2014 – ohne Gewähr

07.09. 15. Internationales Dampfspektakel, 03.10. Abdampfen, 07.12. Nikolausdampf.

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)
Fahrtage 2014: von Anfang April bis Ende Oktober jeweils von 10.00–18.00 Uhr, 30. und 31.08: Sindelfinger Dampftage.

Dampflokkfreunde Karlsruhe e.V.; Personenbefördernde Gartenbahnanlage in Spur 3,5" und 5". Petergraben, Stadtteil Bulach, 76135 Karlsruhe, Homepage: [www.damplokkfreunde.com](http://www.dampflokkfreunde.com)

Fahrbetrieb 2014 von 10.00–17.00 Uhr. Bei extremer Witterung oder höherer Gewalt können Fahrtage kurzfristig ausfallen: 20.04. Ostersonntag, 01.06., 06.07., 03.08., 06.09. Laternfest, 03.10., 07.12. Nikolausfahrt.

Schwäbischer Eisenbahnverein Dampfbahn KÜRNACH; – Die Dampfbahn anlage beim Oberschwäbischen Museumsdorf Kürnbach. Dampfzug-Fahrten 2014: immer am 2. und 4. Sonntag im Monat ist die Dampfbahn zwischen 11.00 Uhr und 17.00 Uhr in Betrieb sowie zusätzlich bei besonderen Veranstaltungen im Museum.

25.05. Kinderfest, 7.–9.06. 16. Kürnbacher Dampffest, 22.06. Fahrtag, 05.10. Herbstmarkt, 13.07. Bauraleaba, 27.07. Oldtimer: Motorräder & Autos, 10.08. Fahrtag, 24.08. Biertag, 14.09. Schlachtfest, 28.09. Fahrtag, 12.10. Abdampfen.

Der Zugang zur Dampfbahn ist über den östlichen Parkplatz kostenfrei, ausgenommen am Dampffest, Kinderfest, Oldtimer-Traktorenfest und Herbstmarkt. Der Übergang zum/ins Museum jedoch ist kostenpflichtig. Weitere Informationen im Internet unter www.schwaebischer-eisenbahnverein.de

PLZ 80000 – 89999

Ammersee-Dampfbahn; Termine der Mini Bahn Augsburg 2014 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@kleinbahnfreunde-waldkraiburg.de Homepage: www.kleinbahn-waldkraiburg.de

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

Fahrtage 2014: 01.06., 15.06., 05.07., 06.07., 20.07., 03.08., 17.08., 07.09., 21.09., 03.–05.10. Modellbahntage 2014 MBC Pfaffenwinkel, 19.10., 30.11. Weihnachtsmarkt, 31.12. Silvesterfahrt.

PLZ 90000 – 99999

Modellbauverein Naila – Parkeisenbahn Froschgrün e.V.; Anlage: Parkeisenbahn Froschgrün/Naila, Spuren: 5 Zoll, Homepage: www.parkeisenbahn-naila.de. Kontakt: 1. Vors. Wilfried Zerb, Steiler Weg 2, 95119 Naila, Tel. +49(0)9282/8245, E-Mail: zerb@parkeisenbahn-naila.de. Schriftführer Hans-Jürgen Frank, Blumenstr. 28, 95119 Naila, Tel. +49(0)9282/8004, Fax +49(0)9282/8039, frank@parkeisenbahn-naila.de Fahrsaison 2014: von 25.05. bis 05.10. jeden Sonntag bei schönem Wetter, Zeiten: 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr; 25.05. Eisenbahnfest-Andampfen im Froschgrünen Park in Naila ab 13.00 Uhr.

Kreiskleinbahn Kirchberg-Schönheide – Dampfbahnfreunde Unterfranken; Dienststellenleiter BW Kirchberg: Werner Weigel Tel. +49(0)9386/616 Mobil: +49(0)173/6722584, Homepage: <http://www.kreiskleinbahn-kirchberg.de> Fahrtage 2014: 29.05. Güterzugtreffen (intern) Himmelfahrtstag, 21.06. Nachtdampf (mit Sonnenwendfeuer), 20.07. 5" Treffen und Sommerfest „MBF“, 05.10. Abdampfen.

SCHWEIZ

ATAF – Associazione Ticinese Amici della Ferrovia; Die Züge fahren nur bei schönem Wetter. Kontakt: ATAF, casella postale 1005, 6648 Minusio, Homepage: www.ataf.ch
Fahrplan 2014: 25.05., 08.06., 22.06., 08.07. jeweils von 14.30–17.30 Uhr; 13.07., 15.07., 20.07., 22.07., 27.07., 29.07., 05.08., 10.08., 12.08. jeweils von 20.00–21.30 Uhr; 24.08., 14.09., 28.09., 05.10., 19.10. jeweils von 14.30–17.30 Uhr, 07.12. von 14.00–16.30 Uhr.

Modelleisenbahn Club Einsiedeln (MECE); Die öffentlichen Fahrtage auf Gartenbahnanlage in den Blatten im bekannten Wallfahrtsort Einsiedeln (Schweiz) finden an folgenden Daten statt:
Sonntag, 04.05., Sonntag, 11.05. (Muttertag), Sonntag, 01.06., Sonntag, 06.07., Wochenende 01.–03. August (öffentliches Clubfest mit Lokgästen und Nachtfahrten), Sonntag, 07.09., Sonntag, 05.10.
Fahrbetrieb ist bei trockenem Wetter von 11.00 bis 16.00 Uhr. Das Mitfahren ist gratis! Ein kleiner Kiosk sorgt für das leibliche Wohl. Infos am Tag über Durchführung unter +41(0)794502330. Allgemeine Informationen über den Club und die Anlage unter www.mece.ch

Liliput-Dampfeisenbahn Mobilrail; CH 8645 Jona, Tel. +41(0)774402487, Internet: www.mobilrail.ch, E-Mail: info@mobilrail.ch
Die Liliput Dampfeisenbahn Mobilrail mit mobilen Geleisen mit Spur 7 1/4 Zoll fährt zu Festen, Anlässen und Jubiläen in der Schweiz mit bis zu 3 Zügen mit 2 Dampf- und einer Elektrolok.

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

ÖSTERREICH

Mini Dampf Tirol; Internationales Dampfertreffen: 30. u. 31.08.2014, Gartenbahn – Barwies Mieming Tirol. Kontakt: Tel. +43(0)699 11329681, info@minidampftirol.at, Adresse: Barwies 345b, A 6414 Mieming, Homepage: www.minidampftirol.at

Anzeigen

10 Jahre Dampfkessel aus Edelstahl
für Lokomotiven, Traktoren und Boote
www.gartenbahn-ehrle.de

H. Ehrle, Untere Bildgasse 3, 88142 Wasserburg
Tel. 08382-998436, mail: h.ehrle@gartenbahn-ehrle.de

Dampf Bahn Club Graz; „Internationales Dampftreffen 2014“ – „15 Jahre Vereinsgründung DBC-Graz“ – „10 Jahre Anlageneröffnung im Park der LSF-Graz“ vom 06. bis 14.09.2014 in Graz.

Die Mitglieder des DBC-D! Liebe Gartenbahnenfreunde! Liebe Gartenbahner! Nach beinahe vierjähriger Bauzeit war es im Herbst 2007 endlich soweit und wir haben mit einem gebührenden Fest, die Fertigstellung unserer Anlage in der Landesnervenklinik Sigmund Freud (LSF – Graz) gefeiert. Im Herbst 2009 konnten wir bereits das 5-jährige Jubiläum zelebrieren und nachdem ja auch bei uns die Zeit nicht stehen bleibt, haben wir die Ehre, zum 10-jährigen Jubiläum der Anlageneröffnung und der 15-jährigen Vereinsgründung einzuladen. Grund genug für uns, diese für den Verein so wichtigen Jubiläen mit einem besonderen Treffen unter Gleichgesinnten zu feiern. Wie wir alle wissen, bedarf gerade so ein internationales Treffen einer guten Planung und Vorbereitung. Wir möchten unseren Gästen und Freunden, die von nah und fern anreisen, eine tolle Woche mit viel Rahmenprogramm bieten, wobei an den Wochenenden der Fahrbetrieb auf der Anlage im Mittelpunkt stehen soll.
Fahrtage 2014: 24.05., 07.06., 21.06., 05.07., 19.07. Publikumsfahrttag, 09.08., 14.00–22.00 Uhr Sommernachtsfahrt, 23.08. Publikumsfahrttag, 06.09., 07.09., 13.09., 14.09. „10 Jahres Jubiläum“, 04.10., 11.10., 18.10. Publikumsfahrttag, 25.10. „Abdampfen“-Saisonende, 06.12. Nikolausdampf. Die Fahrtage finden nur bei Schönwetter statt. Der Verein behält sich Änderungen der Termine und Zeiten vor. Aktuelle Änderungen können jederzeit auf unserer Homepage wwwdbc-graz.at/termine.html abgefragt werden sowie unter der Info-Telefonnummer 0316/2191 – 2160 (nur an Fahrtagen besetzt).

Tschechien

Parkeisenbahn Olympia Brno; 3. Dampf-Olympia 2014 – 3. internationales Modellbautreffen auf Parkeisenbahn Olympia Brno: 07. u. 08.06. Standardbetrieb von Mai bis Oktober, Sa, So und Feiertage. Anmeldungsformulare auf www.smpd.cz.

Termine und Änderungen bitte melden an: mannek@neckar-verlag.de

www.mini-dampfbahn.com
GARTENBAHN-DAMPFLOKS
SERVICE & REPARATUREN

Mechanische Werkstatt: Wartung, Reparatur, Instandsetzung und Neubau, Herstellung von Ersatzteilen, Kesselneubau oder Reparatur

Gremmelspacher Maschinenbau
Stephan Gremmelspacher
Parkstr. 27
CH-5313 Klingnau
Tel +41 (0)56 245 00 90
Mobil +41 (0)77 404 99 38
E-mail ste.gre@bluewin.ch

Poster-Aktion

Das Poster in der Heftmitte der **GARTENBAHNEN** 2/2014 stammt von Herrn Wolfgang Baierl. Wir bedanken uns sehr herzlich für die Einsendung.



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

Wenn Ihr Bild 2014 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, Klosterberg 1, 78050 Villingen-Schwenningen, oder per E-Mail an mannek@neckar-verlag.de

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

GARTEN BAHNEN





Foto: Wolfgang Baierl

Auch in Neuötting ist unsere Fachzeitschrift natürlich stark vertreten! Geschmückt mit dem Titellogo *GARTENBAHNEN* und heiß begehrte bei Lokführern aller Altersklassen dreht der Prototyp unserer Bauplanlok Gmeinder 130 PS unermüdlich Runde um Runde im lichtdurchfluteten Stadtpark. Für Simon und Tobias ist da „Langeweile“ wirklich kein Thema mehr!

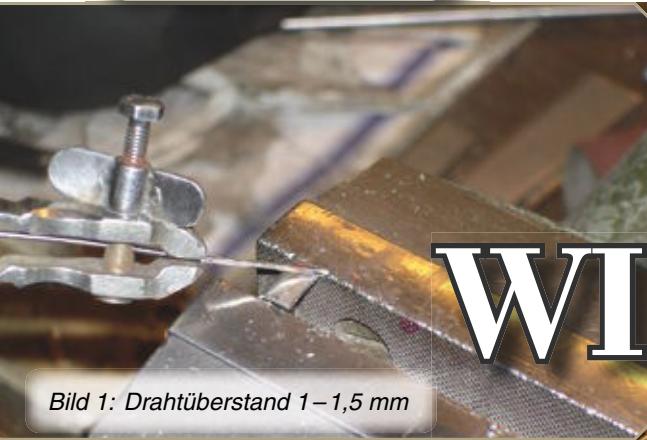


Bild 1: Drahtüberstand 1 – 1,5 mm

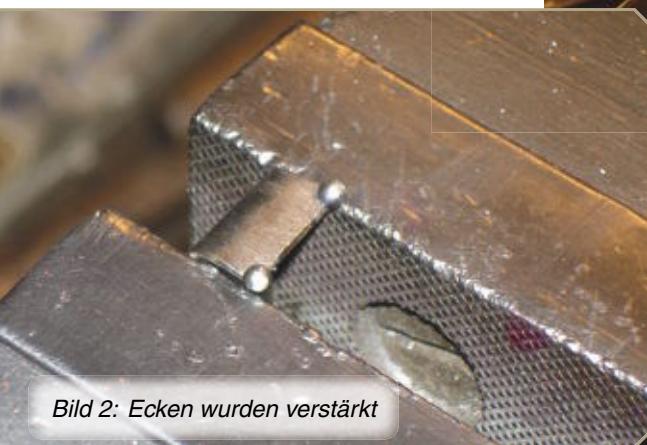


Bild 2: Ecken wurden verstärkt



Bild 4: Schildkonsole mit Kugeln an den Ecken

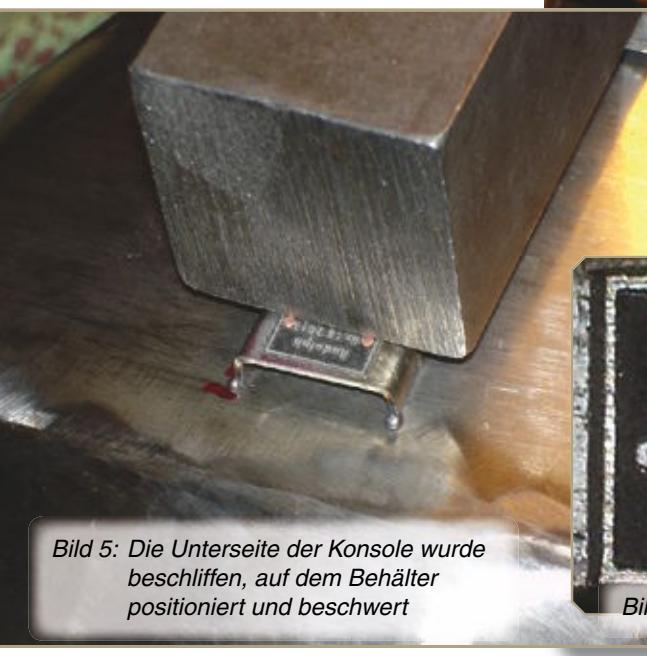


Bild 5: Die Unterseite der Konsole wurde
beschliffen, auf dem Behälter
positioniert und beschwert



WOLFGANG RUDOLPH



Bild 3: Behälterbild mit Angaben

Bild 8: Mit dem Anbringen
des Schildes sind die
Arbeiten abgeschlossen

mit Ecken

Beim Schweißen von unterschiedlichen Materialstärken entstehen an den dünneren Teilen oft Wärme Probleme. Wegen der geringeren Masse heizen sich diese Teile schneller auf und neigen zu unerwünschtem Schmelzen. Diesem Manko lässt sich auf mehrere Arten begegnen, z.B. durch Hinterfütern mit dicken Klötzen, die als Kühlkörper dienen und die Wärme aufnehmen oder durch Schweißen mit Zusatzdraht, den man vor das Schweißobjekt legt. Ich hatte mich für Letzteres entschieden. Beim Bau von Druckbehältern ist ein Behälterschild obligatorisch, wel-

ches den Hersteller, die Fabriknummer, das Baujahr und Angaben zum Inhalt und Betriebsdruck ausweist (Bild 3). Dieses Schild muss fest mit dem Behälter verbunden sein. In der Regel wird es auf eine Konsole genietet, die an den Behälter geschweißt wird.

Für meinen im Bau befindlichen Staubsilowagen hatte ich mir die Behälter aus 1-mm-Edelstahlblech gefertigt und wollte nun auch das Behälterschild anbringen. Meist ist es nicht ganz einfach, im Nachhinein die kleinen Nieten von hinten durch die Konsole zu stecken. Ich entschied mich daher, das Schild vorher aufzunieten und erst dann die Konsole an den Ecken anzuschweißen. Leider ging dieses Vorhaben gründlich daneben. Die geschmolzene Draukugel klebte zwar am Behälter, aber an der falschen Stelle und die Ecke meiner U-förmigen Konsole war auch weggeschmolzen.

So eine Panne so dicht vor dem Ziel ist ganz schön niederschmetternd. Aber nach scharfem Hinschauen und Überlegen was noch zu retten sei, sah ich die Lösung. Obwohl beide Bleche, sowohl Behälter als auch Konsole aus 1-mm-Blech bestanden, bot doch das Behälterblech eine größere Oberfläche und konnte daher mehr Wärme vertragen. Die überhitzte Ecke der Konsole hingegen hatte sich aufgelöst und zurückverlagert und dort einen Wulst gebildet. Das war die Lösung, die Ecken müssen verstärkt werden. Zum Glück war mir dies gleich an der ersten Ecke passiert. Die Konsole ließ sich also noch abnehmen und bearbeiten.

Als Erstes wurde die fehlende Ecke wieder mit Draht aufgebaut. Danach wurden alle vier Ecken mit Zusatz von

Draht verstärkt. Dabei halte ich den Draht so, dass er etwa 1 bis 1,5 mm über die Ecke hinausragt (Bild 1). Wenn nun der Lichtbogen gezündet wird, schmilzt das Drahtende als Erstes. Die Schmelzkugel läuft zurück, bis sie an die kältere Ecke stößt. Jetzt wird die Kugel weitererwärm, bis die Ecke auch schmilzt und beide Teile ineinander verlaufen. Dann wird der Brenner abgeschaltet und die Kugel erstarrt. Dies geschieht meist in der Form, dass sie an den beiden Längsseiten etwas übersteht (Bild 2).

Nachdem an allen vier Ecken diese Verstärkung durchgeführt ist, steht nun die Konsole auf vier Kugeln (Bild 4). Die Kugeln werden nun so verschliffen, dass sie nur bis zu Grundlinie reichen und die Konsole wieder mit der ganzen Kante aufliegt. Nun wird die Konsole samt Schild auf dem Behälter positioniert (Bild 5), mittels Ballastblock beschwert und der Lichtbogen gezündet. Es empfiehlt sich, die Flamme nicht auf die Ecke der Konsole zu halten, sondern davor auf das Behälterblech zu richten (Bild 6). Wenn das Wärmegleichgewicht erreicht ist, fließt das Material von der Konsolecke hinüber zum Behälterblech und beide Teile sind zusammengefügt (Bild 7).



Bild 6: Die Elektrode und Flamme auf das Behälterblech nahe der Ecke richten



Bild 7: Alle Ecken sind mit dem Behälter verschweißt

Hans Meixl

Mini Dampf Tirol Garteneisenbahn in Barwies

Die Gartenbahn in Barwies am Mieminger Plateau gibt es seit Juni 2002. Das Gelände befindet sich in einem Föhrenwald, durch den der „Krebsbach“ rinnt. Das Streckennetz ist ca. 350 m lang, führt über zwei Brücken (gebaut 2000–01) und durch zwei Tunnels (2004). Eine Fahrt dauert ca. 4 Minuten und man fährt zweimal durchs Gelände, vorbei am Bahnhofsgebäude, das zugleich auch ein kleines Buffet und ein behindertengerechtes WC enthält.

Für den Personentransport steht ein zweigleisiger Bahnsteig zur Verfügung. Es wurden zwei Lokschuppen errichtet: einer mit Drehscheibe (1998) und einer mit Schiebebühne, Senktisch (2006–2009) und Reparaturbühne. Für die großen MH's wurde ein Wasserturm (2008) errichtet. 2010 wurde im Anschluss an das Reparaturgleis ein Kohlenturm errichtet. Auf der Anlage sind auch originale Ausstellungsstücke der verschiedenen Bahnlinien in Tirol zu finden: Lichtsignale, Schranken, Fernmeldehäuschen, Stellwerk.

Sonderfahrten für Hochzeiten, Geburtstage, Firmenfeiern sind nach Terminabsprache auch möglich. Besonders sei darauf hingewiesen, dass Rollstuhlfahrer auf einem eigenen Waggon mitfahren können. Mini Dampf Tirol lädt Sie ein, die wunderschöne Garteneisenbahn zu besuchen, um wieder einmal Eisenbahnluft zu schnuppern – die Dampfloks sorgen dafür.

Aus der Vereinschronik:

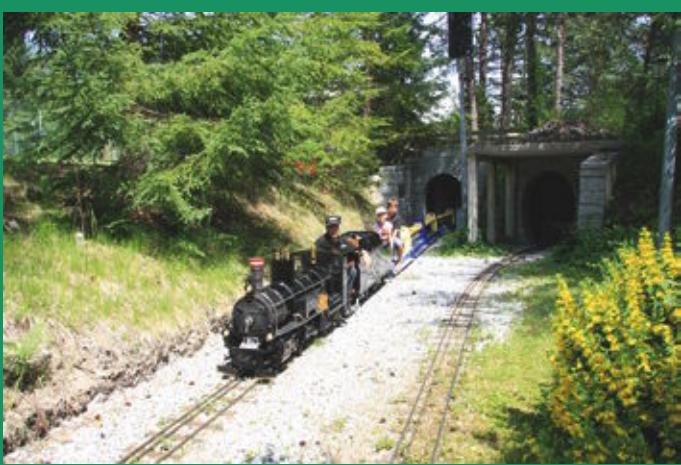
Hans Meixl, Mini Dampf Tirol

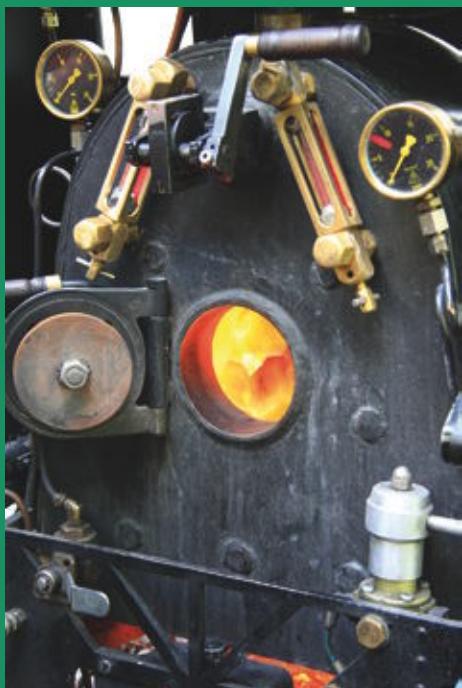
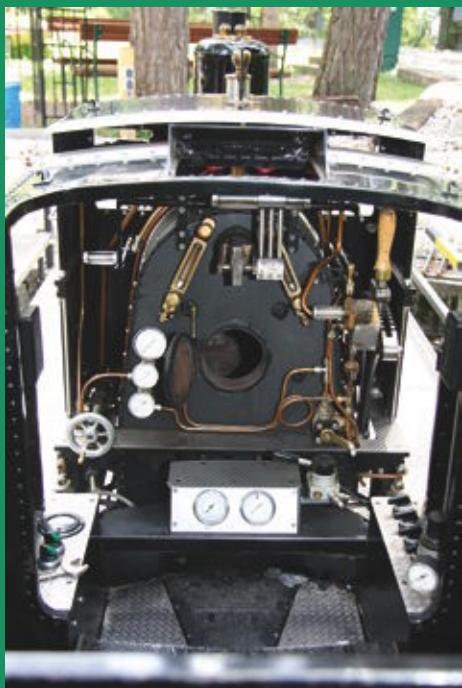
Geschichte

1992 kam Peter Kraly mit Bauteilen und Plänen seiner Dampflok BR 01 zur Ausstellung des Modelleisenbahnclubs Zirl. Es konnten sich jedoch nur Besucher, die schon mit Gartenbahnen in Berührung gekommen waren, etwas Genauereres darunter vorstellen. 1995 war die Lok fertig gebaut und ein Grundstück in der Gemeinde Mieming, Ortsteil Barwies, gepachtet. Ein Lokschuppen samt Drehscheibe war auch schnell geplant und gebaut. Leider stockte die Arbeit danach wieder. 2000 kam dann so richtig Bewegung in das Projekt Minidampf Tirol. Unter der tatkräftigen Hilfe von Mitgliedern des Modelleisenbahnclubs Zirl wurde vermessen, gerodet, Wurzelstöcke wurden ausgegraben, Frostkoffer eingebaut, Drainagen verlegt, Brückenfundamente ausgegraben, geschalt, betoniert usw. ... und so nahm die erste Bahntrasse Gestalt an.

Eröffnung

30. Juni 2002 – Die Arbeit hat sich gelohnt! Die Gartenbahnanlage wurde feierlich gesegnet. Es erschienen





Pfarrer, Bürgermeister und Ehrengäste und natürlich viele andere Leute, die sich dieses Spektakel nicht entgehen lassen wollten. Gartenbahnfreunde aus dem In- und Ausland kamen mit ihren Lokomotiven angereist, um mit Mini Dampf Tirol eine tolle Eröffnung zu feiern. Für die Besucher steht ein Rundkurs von 350 m Gleislänge in den Spurweiten 5 und 7½ Zoll zur Verfügung. Die Strecke quert über zwei Brücken einen mitten durch das Eisenbahngelände fließenden Bach. 2002 standen der Rundlokschuppen, das Bahnhofsgebäude und der dreigleisige Bahnsteig.

Statistik

Gründungsmitglieder:	26
Mitgliederstand 2002:	26
Mitgliederstand 2012:	57
Todesfall:	Gerald Plamoser
Ehrenmitglied:	Dr. Siegfried Gapp (ehem. Bgm. von Barwies)
Tunnelpatinnen:	Margit Gapp und Luise van Staa



Fotos: Manuela Mannek

Saison 2003

Nach dem guten Start 2002 wurde die Saison 2003 genutzt, um fleißig zu fahren, an der Anlage alle angefangenen Arbeiten fertigzustellen und auch noch viel Neues zu bauen. Auch bei den Fahrzeugen tat sich was: es wurde ein geschlossener Waggon für die Kinder gebaut, und ein Spezialwaggon dreht in dieser Saison schon seine Runden: ein behindertengerechter Waggon. Dieser bereitete bei Sonderfahrten für das Elisabethum Axams den Mitfahrern wiederholt viel Freude. Natürlich gibt es auch Vereinsmitglieder, die diesen Wagen zu geheimen Konferenzen oder einfach zum Brotzeitmachen benutzen.

Tunnelbau 2004

Das erste von zwei ehrgeizigen Projekten wurde im Frühjahr 2004 begonnen. Die Gartenbahnanlage sollte zwei Tunnel erhalten. Was sich hier so leicht anhört und was auf der Modellbahnanlage zu Hause im Handumdrehen gebaut ist, war hier mit sehr viel Personen- und Material einsatz zu schaffen. Nicht zu vergessen sind die unzähligen Sponsoren, die dieses Projekt finanziell ermöglicht haben. Die wichtigsten Daten zum Bau der beiden Tunnelröhren mit 12,26 m und 12,6 m Länge: 2000 Arbeitsstunden, 250 m³ bewegte Erde, 80 m³ Beton, 4000 kg Betonstahl, 19,5 Kisten Bier.

Saison 2005

Das Sonnenplateau Mieming mit einer Gartenbahnanlage präsentiert sich in der ORF-Serie „Schöner Leben“ von seiner schönsten Seite. Einen Nachmittag lang war das ORF Team um Barbara van Melle zu Gast auf der Anlage. Im September wurde die Sendung mit einem 8 minütigem Beitrag österreichweit ausgestrahlt.

Lokomotivbau

Ohne unsere Lokomotivbauer gäbe es keinen Mini Dampf Tirol. Das sind die Heinzelmännchen und Enthusiasten, die in abertausenden Arbeitsstunden diese kleinen Wunderwerke der Technik bauen, die in ihrer Kompliziertheit ihren großen Vorbildern in nichts nachstehen.

Remise II – 2006 und 2007

Nach den anstrengenden Tunnelbauten im Jahre 2004 und der Betriebssaison 2005 (zum Verschnaufen), wurde 2006 wieder ein Projekt aus der Asche gehoben, das sich sehen lassen kann. Ein zweiter Lokschuppen mit 6 Ständen, einer Schiebebühne und einem hydraulischen Senktisch zum Verstauen der Fahrzeuge im 56 m² großen Keller des Schuppens. Auch hier die wichtigsten Daten: Mini Dampf Mitglieder und Helfer leisteten ca. 2600 Arbeitsstunden und verbauten jede Menge Beton, Stahl, Ziegel und Holz.

Dampfertreffen 2007

Mini-Dampf Tirol lud zum ersten Mal zu einem internationalen Dampfertreffen. Publikumsfahrten und die Präsentation der Gastloks (15 Stück) wechselten sich im Sekundentakt ab. Viele Besucher erkundeten auch zu Fuß unser Bahngelände und labten sich im Festzelt. Die gute Organisation sorgte für eine unfallfreie Abwicklung der Fahrtage zum 5-jährigen Geburtstag.

Echtdampf-Hallentreffen Sinsheim und Karlsruhe

Für alle an Gartenbahnen Interessierte ist diese Messe eine Möglichkeit, sich weiterzubilden, sich über Detailprobleme zu informieren, Bau- und Ersatzteile, ja sogar fertige Loks zu kaufen, als Aussteller seine Anlage zu präsentieren, sich einfach mit Gleichgesinnten zu treffen und sich zu unterhalten. Bis 2005 als Besucher und ab 2006 als Aussteller nehmen wir diese Gelegenheit wahr, uns und unsere Region als Ausflugsziel darzustellen und dafür zu werben.

Wasserturm 2008

Die großen Dampfloks brauchen viel Wasser, daher wurde mit den Händen unserer fleißigen Hobbytischler, allen voran Ernst Wallnöfer, dieser Wasserturm in Lärchenholz gebaut.

Dampfertreffen 2009

Am 15. und 16. August fand das 2. Internationale Dampfertreffen auf unserer Anlage statt. Die Gäste brachten ihre schönen Modelle zum Bestaunen durch Kenner und Publikum auf dem Rundkurs vom MDT. Es wurde gefachsimpelt, gefahren, gelacht und gefeiert. Das Wetter ließ nicht nur die Veranstalter strahlen, sondern auch die Besucher, welche an diesen Tagen etwas Besonderes zu sehen bekamen.

Saison 2010

Volksfeststimmung bei herrlichem Sommerwetter – so präsentierte sich MDT drei Stunden live im ORF-Sommerradio. Getragen von spürbarer Begeisterung der Besucher gestaltete das Team um Michael Irsberger eine unterhaltsame und informative Sendung.

Als weiterer Schritt zur Vervollständigung der Gartenbahnanlage wurde ein Kohlenturm errichtet. Darin können ca. 2 Tonnen Antrazith für die Dampflokomotiven gelagert werden.

2010 führte ein Vereinsausflug nach Einsiedeln in der Schweiz. Dort konnten wir auf der Anlage der Hobbykollegen fahren. Dabei holten wir den Titel „Höchst gelegene Gartenbahn Europas“ nach Barwies.

Saison 2012

Für den Höhepunkt der Saison arbeiteten die Vereinsmitglieder seit April auf der Anlage, um Verbesserungen in der Infrastruktur zu erreichen. Lichtsignale, Abstellplätze bei der Drehscheibe, eigene Zufahrt zum Rundlokschuppen und vieles mehr.

Daten der Anlage

Streckenlänge: 350 m
Spurweite: 5 Zoll und 7 1/4 Zoll
Brücken: 8 m und 9 m Spannweite
Bahnsteig: 18 m grenzfrei zweigleisig
Lokschuppen 6-ständig mit 4 m langer Drehscheibe
Zwei Tunnel 12,25 m und 12,6 m Länge
Neuer Lokschuppen mit Schiebebühne und Senktisch, einer überdachten Montagegrube und Wassertanks für die Regenwasseraufbereitung
6 Loks in Privatbesitz
Eine Vereinslok
1 Behindertenwaggon, 1 geschlossener Waggon und 11 Waggons für Personentransport
Vereinshaus

Homepage: www.minidampftirol.at oder E-Mail-Adresse: info@minidampftirol.at oder Tel.-Nr: +43(0)699/11329681. Adresse: Barwies 345b, A-6414 Mieming.

Auf einen Besuch in Barwies freuen sich die Mitglieder vom MINI DAMPF TIROL!

Anzeigen

Wir haben es! Alles für den technischen Modellbau
Metalle • Kunststoffe • Schrauben • Werkzeuge • u.v.m.
www.modelltechnikdirekt.de

MODELLZÜGE WERDEN

WIRKLICHKEIT

Vierachsiger Hochbordwagen der DB, Typ: EAOS 106, von diesem Wagen beschaffte die DB von den Siebzigern bis 1986 ca. 7.100 Wagen für den Transport von witterungsunempfindlichen Schüttgütern. Modell für Spur 5 im Maßstab 1:11, Wagenkasten und Drehgestelle sind aus Edelstahl, braun lackiert und weiß beschriftet, LÜP 1308 mm. Federpuffer und Schraubenkopplung. Vorbereitet zum nachträglichen Einbau einer Druckluftbremse. Gewicht ca. 30 kg. Preis (ohne Bremse): € 1.920,-



Tel. 0511-8072444
Krummer Kamp 11, 30855 Langenhagen
HAEGER WAGGONBAU

Logo und Schrift

PETER BICKEL



Meine Gartenbahn heißt *Puydorat Forest* und trägt das nebenstehende Logo mit der Shay. *Puydorat* ist ein Flurname und bezeichnet einen Weiler von mehreren Häusern, von denen ich eines bewohne. *Forest* bedeutet Wald, es ist die englische Form des deutschen Forst und des französischen Forêt. Name und Logo entstanden, als ich wusste, dass ich eine Waldbahn bauen wollte – und lange bevor die ersten Meter Gleis gelegt waren.

Eisenbahnen haben Namen

und darum tragen auch Gartenbahnen Namen wie Dampfbahn Kürnbach, Garten-Dampfbahn Blatten, Gartenbahn Tüffenwies und so weiter. Sie folgen damit einem Schema, das bis in die Pionierzeit des Eisenbahnbaus zurückreicht: Die Geografie lieferte die Grundlage für die Namen. Die Billerica & Bedford RR verband die beiden Städte, die sie in ihrem Namen trug, die Wutachtalbahn fährt entlang der Wutach und die Süd Ost Bahn verband den Süden mit dem Osten der Schweiz. Viele dieser Namen sind verloren gegangen, als mit dem Abbeben des Eisenbahnfebers und der Insolvenz der Gründer die Linien in die großen Auffanggesellschaften übergingen. Die tragen jetzt so langweilige Namen wie SBB, DRB, DB, SNCF oder FI, die glücklicherweise von der Gartenbahnszene nicht nachgeahmt wurden.

Wenn Sie die Liste der Gartenbahnen durchgehen, scheint der Dampf im Namen fast obligatorisch zu sein, obwohl ja auf allen Anlagen auch benzin- und batteriegetriebene Fahrzeuge laufen. Die Namen werden dabei etwas monoton, was gar nicht nötig ist. Ein Hinweis auf die Art der Bahn bereichert die Namensgebung nämlich sehr. Dazu müsste die Bahn ein Thema oder ein Motto bekommen, eine Praxis, die von Modellbauern auf kleinen Spuren schon lange gern befolgt wird. So entstanden etwa die Amalgamated Conserves [1], Gerds Waldbahn [2] oder eben die Puydorat Forest.

Eine weitere Anregung könnten schließlich die Spitznamen sein, welche die Bevölkerung seit jeher ihren Bahnen

verpasst hat. Denken Sie zum Beispiel an Spanisch-Brotli-Bahn, Sauschwänzle-Bahn oder Bimmelbahn und überlegen Sie, ob Sie nicht auf diesem Weg zu einem aussagekräftigen Namen für Ihre Gartenbahn kommen. Die Freiheit ist grenzenlos, wie etwa die Seite Railway Nicknames [3] zeigt.

Eisenbahnen brauchen auch ein Logo

Ein Logo ist ein grafisches Zeichen, das einmalig und unverwechselbar an einem Unternehmen haftet und sich gut ins Gedächtnis einprägt. Es ist das Markenzeichen ihrer Bahn und für ihr Marketing unerlässlich. Eisenbahnlogos sind heute schmucklos und sachlich, oft charakteristische Buchstabengruppen, manchmal in stilisierte Lokschilder gezwängt. In der Gründerzeit waren sie kleine Bilder mit Aussagekraft und Ausstrahlung.

Für Anregungen gehen Sie zum Beispiel auf die Seite Railroad Logos [4], wo Sie weit über hundert moderne amerikanische Eisenbahn-Logos finden. Die Seite Logo-Design-Evolution [5] zeigt Ihnen weitere hundert historische Logos ab 1845. Viele haben Jahrzehnte beinahe unverändert überstanden, denn gute Logos soll man nicht ändern! Beide Seiten sind englisch, aber das spielt hier keine Rolle. Ich will Ihnen ja nur die ganze Breite der Gestaltungsmöglichkeiten aufzeigen. Die überwiegende Zahl der Beispiele enthält den Namen oder die Abkürzung der Eisenbahngesellschaft, teilweise mit einer grafischen Ergänzung, oft einem Lokschild nachempfunden. Dabei sind natürlich Rechtecke, Kreise und Ovale besonders beliebt, aber auch etwas altmodisch wirkende Wappenschilder kann man finden.

Logos und Schriften gehören zu unserem Alltag: Wir sehen sie ständig und überall, aber wir schauen sie nie an. Das ist auch nicht nötig, weil unsere Wahrnehmung ganze Wörter und auch Logos als Muster erkennt und dabei die Form der Buchstaben zweitrangig ist. Erst wenn wir ein Wort nicht erkennen, schrecken wir auf und fragen uns: Was heißt denn das? Stellen Sie sich diese Frage ganz bewusst, wenn Sie auf den beiden Eisenbahnlogo-Seiten blättern.

Und so kommen auch Sie zu Ihrem Logo

Begleiten Sie mich nun auf dem Weg zum Logo der Puydorat Forest. Aus didaktischen Gründen mache ich fünf



Schritte, der Such- und Gestaltungsprozess läuft aber natürlich nicht so linear ab, wie ich hier tue.

Die Notwendigkeit: Ein Logo ist ein Auftritt in der Öffentlichkeit und ein Instrument des Marketings. Zuerst müssen Sie sich also klar werden, ob Sie überhaupt Namen und Logo brauchen, und wofür Sie sie verwenden wollen. Viele Gartenbahnen laufen still und versteckt, sie brauchen keine Reklame – Sie können also getrost zum nächsten Artikel gehen! Wenn Sie aber Werbung machen, einen Handzettel oder eine Einladung gestalten oder auf der Webseite Ihrer Stadt erscheinen wollen, kann ein einprägsames Logo nützlich sein. Auch zur Identifikation Ihrer Fahrzeuge bietet es sich an.

Die Botschaft: Jetzt suchen Sie nach dem Motto Ihrer Bahn: Was ist das Thema, das Typische, das Einmalige? Was will ich durch das Logo mitteilen und wen will ich ansprechen? Wenn Ihre Bahn bereits den Namen des Trägervereins hat – und der kann ja ganz schön lang und umständlich sein – suchen Sie nach einem kurzen und einprägsamen Übernamen. Soll ihr Logo auch eine Grafik enthalten, denken Sie jetzt schon auch an diese.

Die Schrift: Ein schwieriges Kapitel, denn die Auswahl an Schriften scheint unbegrenzt. Eine gute Hilfe besteht darin, dass Sie überhaupt einmal auf Schriften achten: In der Zeitung, in Reklamen, auf Hinweistafeln, auf Autos und Lastwagen. Stellen Sie sich jedesmal die Frage nach der Lesbarkeit und nach der Gefälligkeit, das bewahrt Sie vor Ausgefallenem und allzu Originellem. Schließlich bestimmt das Motto Ihrer Bahn die Schrift: Für eine Kinderbahn braucht es wohl etwas anderes als für eine Grubenbahn oder eine Waldbahn um 1870.

Die Grafik: Das Bild muss grafisch sehr einfach und gut erkennbar sein. Strichzeichnungen sind ideal, Farben meist nicht nötig. Achten Sie auf die Logos in Ihrem Alltag und fragen Sie sich immer wieder, was Ihnen gefällt und warum.

Das Schild: Die fast klassische Lösung für eine Bahn ist ein Lokschild, rechteckig oder oval, mit oder ohne Schraubennlöchern, naturnah oder stilisiert. Die Beispiele zeigen

aber, dass es gut auch ohne Rähmchen geht. Rahmen sind Zäune, sie definieren einen Raum, halten ihn zusammen, engen ihn aber auch ein.

Schulen Sie Ihre Augen! Lernen Sie zu verweilen und eine Schrift oder ein Logo länger anzusehen. Es ist unglaublich, was die Augen leisten, wenn man ihnen Ruhe gönnnt: Sie nehmen die kleinsten Unvollkommenheiten wahr! Korrigieren Sie dann und schauen Sie wieder: anschauen – ändern – anschauen – ändern, bis Sie zufrieden sind. Bei diesem Prozess habe ich die Möglichkeiten des Zeichnens am Computer geschätzen gelernt!

Lassen Sie sich Zeit! Ich habe an meinem Logo einige Monate herumgebastelt und über jeden Entwurf einige Nächte geschlafen. Die besseren Ideen habe ich ausgedruckt, an die Wand gehängt und täglich angeschaut, und auch andere ermutigt, ihren Senf dazuzugeben. Im Laufe der Zeit entstanden so weit über zwanzig Entwürfe, die sich ganz langsam auf ein Endprodukt hin entwickelten. Dieses muss Ihnen und anderen gefallen, denn es wird länger leben als Ihre Bahn! Unsicher? Dann schauen Sie bei Chiquita, CocaCola oder Ford nach [6].

Und jetzt an die Arbeit!

1 – Braucht meine Bahn Namen und Logo?

Nein, natürlich nicht! Es ist meine private Bahn und ich bin Trägerverein, Konstrukteur und Lokführer in Personalunion. Ich werde auch keine Kinderfeste organisieren oder Gäste zum Fahren einladen. Zwar hat sich mein Nachbar Pascal als Billeteur und Weichensteller angeboten, aber meine Bahn hat bisher weder Fahrgäste noch Weichen. Aber beim Herumdenken und Planen merkte ich dann, dass auch dieses Kind einen Namen haben muss, so wie alle meine Projekte. Außerdem reizte mich natürlich die Gestaltungsarbeit.

Die Suche nach dem Namen brauchte ihre Zeit, denn ich begann am falschen Ende: *Chemin de Fer de Puydorat* war der naheliegendste aber halt auch der unbrauchbarste

Einfall, denn Gartenbahnen heißen nie Eisenbahn, sondern allenfalls alemannisch Ysebähnli oder dann eben Gartenbahn, Modellbahn, Dampfbahn, Kinderbahn und so weiter. Trotzdem will ich Ihnen einige der Logoentwürfe aus diesem ersten Versuch nicht vorenthalten, weil sie mir immer noch gefallen und weil sie eine wichtige Etappe waren auf dem Weg.

Nach und nach wurde mir immer klarer, dass es eine Waldbahn werden sollte, also lag Peters Waldbahn sehr nahe (*GARTENBAHNEN* 1/2012 [7]). Meine Affinität zu den Schmalspurbahnen in Übersee sprach eher für eine englische Bezeichnung. Wie wär's denn mit Peters Log-

ging RR oder Peters Mountain RR oder Peters Lumber Co? Alles falsch, denn erstens wollte ich meinen Namen gar nicht so ausstellen und dann liegt die Bahn ja in Frankreich – da stimmt eine englische Bezeichnung einfach nicht. Nach langem Hin und Her war ich schließlich zurück in Puydorat und damit bei der klassischen Namensgebung aufgrund der geografischen Lage. Womit auch die spezifisch englischen Bezeichnungen logging und lumber unter den Tisch fielen: Puydorat Forêt war geboren. Der Schritt zu Puydorat Forest war dann eher Kosmetik, denn diese besondere Art von Eisenbahnen gab es wirklich nur außerhalb Europas. Natürlich hat mir die Nähe der Wörter Forst – Forest – Forêt die Entschei-

Puydorat Forest

PUYDORAT FOREST

Puydorat Forest

Puydorat Forest

Deja Vu

Abilene

Acton

Adelon Serial

Bandit

Anderson

Big Top

Cast Iron

Coffee Tin

Conway

Etienne

FetteEgyptienne

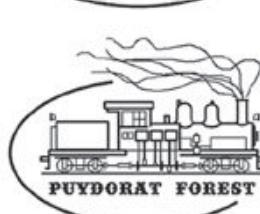
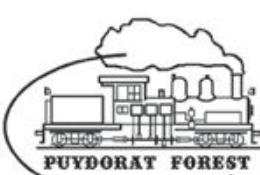
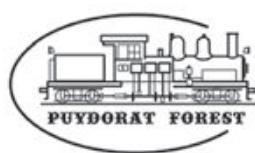
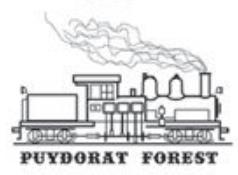
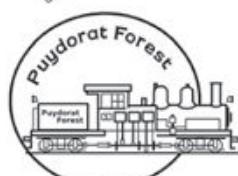
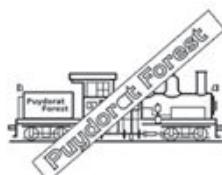
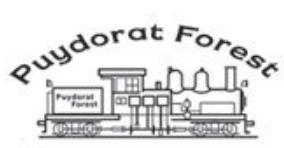
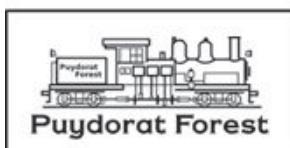
LE CHEMIN DE FER DE PUYDORAT

CFP

CFP

CFP

CFP



dung sehr erleichtert. Meine Gartenbahn ist jetzt wirklich global ...

2 – Die Botschaft heißt Waldbahn

In meinem Verständnis muss in einem Waldbahnlogo eine Shay stehen, schließlich ist sie die Waldbahnlokomotive per se und verkörpert diese Art Eisenbahn und ihre Blütezeit in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ideal. Lokomotiven sind außerdem beliebte Motive für Logos, sie verkörpern Leistung, Kraft und Ausdauer – halt was Männer so lieben. Aber soviel ich auch suchte, es gefiel mir keines der vielen Bilder so gut, dass ich es einfach hätte übernehmen wollen. Viele waren zu detailliert und damit schlecht erkennbar oder die Loks fuhren aus dem Logo heraus wie aus einem Tunnel – eine gefährliche Sache, wenn da das Gleis aufhört. Also selber zeichnen! Spalten Sie nun Ihren Bleistift oder schalten Sie Ihren Computer ein!

3 – Die Shay zeichnen

Das Zeichnen am Computer will gelernt sein, es macht aber Spaß, wenn man die ersten Hürden einmal genommen hat. Ich verwende das Open Source Vektorzeichnungsprogramm INKSCAPE [8], das frei und für alle Betriebssysteme erhältlich ist. Die Hilfe ist als Einsteiger-Tutorial gestaltet, Sie können nach dem Download sofort loslassen und sich einarbeiten – vielleicht gleich mit diesem kleinen Projekt!?

Grundlage der Zeichnung ist ein Foto oder – viel besser – eine Zeichnung der Antriebsseite einer Lok. Solche Bilder finden Sie zu Hunderten im Netz, am schnellsten kommt man über die Seite Shay Locomotives [9] zum Gewünschten. Lassen Sie sich nicht zu einer perspektivischen Ansicht verführen, Seiten- oder Frontansichten sind klarer in den Linien und einfacher umzusetzen. Wenn Sie fündig geworden sind, legen Sie ein neues Verzeichnis für Ihr künftiges Werk an und kopieren das Bild dorthin.

Jetzt importieren Sie die Zeichnung in INKSCAPE, legen darüber eine zweite Ebene an und beginnen, die Linien der Vorlage nachzuziehen. Sie können Ihre Arbeit kontrollieren, indem Sie von Zeit zu Zeit die Ebene mit der Vorlage ausblenden. Sichern Sie Ihr Werk regelmäßig, wobei Sie den verschiedenen Entwicklungsstufen neue Namen geben. Nur so können Sie jederzeit auf eine frühere Stufe zurückgehen, wenn Sie Alternativen ausprobieren wollen. Achtung: Sie erleichtern sich Ihre Arbeit, wenn Vorlage und Zeichnungen im gleichen Verzeichnis liegen!

4 – Die Schrift, den Font wählen

Wenn Sie ein Schreibprogramm installiert haben, kann INKSCAPE auf dessen Schriften zugreifen, und wenn Ihnen eine davon passend erscheint, sind Sie bereits gerettet. Wenn nicht, beginnt jetzt die Suche nach Schriften im Netz. Zwei Links zu freien Schriften finden Sie unten [10], für spezielle Eisenbahnschriften googeln Sie nach railroadfonts oder railwayfonts. Rechnen Sie mit dem Verlust Ihres Zeitgefühls bei dieser Sucherei: Ich habe mich an dieser Stelle total verloren ...

Die Wahl fällt nicht leicht. Ich habe mich schließlich an der Epoche orientiert und mir vorgestellt, was für Schriften in

der Blütezeit der Loggingbahnen wohl Mode gewesen sind. Ein Blick auf die historischen Logos [5] war hilfreich, aber schließlich entscheidet ja immer die Lesbarkeit. Wählen Sie vielleicht ein halbes Dutzend Schriften aus und kopieren Sie sie ins Fontverzeichnis Ihres Computers. Anleitungen dazu finden Sie im Netz zuhauf. Dann starten Sie INKSCAPE neu und Ihre Trouvailles stehen Ihnen zur Verfügung.

Es ist eine Überlegung wert, die ausgewählte Schrift auch für Publikationen, Webauftritte, Stationstafeln und Ähnliches zu benutzen, sie also gewissermaßen zur Hausschrift zu machen. In diesem Fall brauchen Sie vermutlich irgendwann richtige Kleinbuchstaben, Umlaute und Sonderzeichen – nicht alle Schriften bringen das mit. Ich habe dann mein Puydorat Forest mit den ausgewählten Schriften auf eine Seite gesetzt, ausgedruckt und dann von weitem betrachtet: Es wird rasch klar, was sich eignet und was nicht.

Schließlich kopieren Sie den Schriftzug Ihrer Wahl in Ihre Zeichnung, am besten in eine neue Ebene, so bleiben Sie flexibel.

5 – Realisation: das Schild

Wenn Sie sich nicht etwas ganz Bestimmtes in den Kopf gesetzt haben, heißt es wohl Ausprobieren! Geschlossene Rahmen, gleich welcher Form, engen ein – sehen Sie dazu das DB-Logo an! Wappenschilder wirken etwas altmodisch, aber vielleicht wollen Sie ja gerade das. Ich habe mich an einem ovalen Lokschild orientiert, wie Sie es bei den CFP-Schildern sehen. Damit meine Shay nicht eingesperrt wirkt, habe ich die Ellipse geöffnet, sodass die Lok ausfahren und der Rauch entweichen kann. Das Auge sieht Formen ganzheitlich und schließt die Ellipse, es bleibt ein ovales Schild. Wegen der statischen Seitenansicht hat man trotzdem nicht den Eindruck, die Lok falle gleich ins Leere.

Sie erkennen es in den Bildern: Der Rauch ist erst ganz am Schluss dazugekommen. Die Shay stand schon im Oval, als ich merkte, dass sie ja gar nicht lief – der Rauch fehlte. Ich gebe zu, dieser Rauch kommt eher von einem Lagerfeuer als aus einer Dampflok, er gefiel mir von allen Entwürfen einfach am besten. Er ist übrigens etwas transparent, wie Rauch eben ist – auch das kann INKSCAPE.

Abschlussarbeiten

Vektorgrafiken sind verlustfrei skalierbar, sie lassen sich beliebig vergrößern und verkleinern. Ihr Drucker oder Folienschneider macht aus Ihrer Vorlage ohne Problem und bei voller Schärfe eine Tafel von einem Quadratmeter. Vektorgrafiken können heute auch in Layoutprogramme importiert und von aktuellen Browsern dargestellt werden, aber der Import in Schreibprogramme wie WORD oder LibreOffice funktioniert oft nicht. Exportieren Sie dann – und nur dann – Ihr Werk als Bitmap (.png) aus INKSCAPE oder importieren Sie es in ein Bildbearbeitungsprogramm. Der zweite Weg ist der bessere.

Vektorgrafiken haben keinen Hintergrund, Ihr Logo steht also auf einer transparenten Unterlage und beim Druck oder auf einer Webseite bildet die Farbe der Seite den Hintergrund. Sie können natürlich eine weitere Ebene als Hintergrund einfügen und sie beliebig färben.

„Keinen Bock“ auf die Arbeit mit INKSCAPE?

Wenn Sie Ihren PC nicht lieben oder sich nicht in INKSCAPE einarbeiten wollen, versuchen Sie sich mit Papier und Bleistift. Die ersten Versuche mache auch ich lieber auf Papier. Sowohl Vorlagen als auch Hilfe können Sie im Internet großzügig bekommen, es gibt sogar Seiten, die Ihnen Ihr Logo automatisch und gratis generieren. Über die Qualität lässt sich dann wohl streiten, bequem ist es aber schon, und vielleicht ist es ja als Ausgangspunkt ganz brauchbar. Aber wer weiß, vielleicht haben Sie ja Lust bekommen, es einmal zu probieren?! Viel Vergnügen!

Links

- [1] <http://www.amalgamatedconserves.org.uk/>
Eine Konservenfabrik und ihre Bahn auf kleiner Spur (en)
- [2] <http://www.gerds-modellbahn.de/Waldbahner/index.htm>
Gerd Zillers Waldbahnseite mit einer sehr schönen 2"-Shay (de)
- [3] <http://trainweb.org/railphot/Surnoms.html>
Übernamen von Strecken und Fahrzeugen, sehr reiche Seite! (fr, de, en)
- [4] https://en.wikipedia.org/wiki/Category:Railroad_logos
Moderne Eisenbahnlogos (en)
- [5] <http://annyas.com/railroad-company-logo-design-evolution/>
Historische Eisenbahnlogos (en)
- [6] <http://www.designguide.at/>
Anleitung zum Logoschneidern, Tutorials, Beispiele (de)
- [7] <http://GB.Puydorat.fr> Download
Von hier können Sie den Artikel herunterladen (de)
- [8] <http://inkscape.org/>
Homepage des Vektorzeichnungs-Programms INKSCAPE (en)
- [9] <http://www.shaylocomotives.com/>
Liste aller je gebauten Shays mit Bildern und Zeichnungen (en)
- [10] <http://www.schriftarten-fonts.de/>
<http://www.google.com/fonts/>
Schriften für jede Lebenslage zum freien Download (de)

weitere nützliche Links mit Anregungen

- <http://seeklogo.com/tag.html?q=Bahn>
Suchmaschine für Eisenbahn- und andere Logos (en)
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Unternehmenslogo>
Wikipedia: Unternehmenslogos mit Hinweisen zur Gestaltung von Logos (de)
- http://books.google.fr/books?id=stLB85mp3XQC&pg=PA394&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
Google Books: Mediengestaltung für Digital- und Printmedien (kann online gelesen werden) (de)
- <https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Logos?uselang=de>
Wikimedia Commons: erschöpfende Logosammlung (en)
- <http://GB.Puydorat.fr> --> Selbstbau
Hier finden Sie ausführliche Ergänzungen zu Logo und Schrift und zu INKSCAPE (de)

Bildernachweis

Das Bild von den Reklametafeln und die Zeichnungen stammen vom Autor.

Anzeigen

Gussteile



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

Atelier MB
M. Burkhard
im Halt 25
5412 Gebenstorf www.ateliermb.ch
Schweiz Fax 0041 56 223 33 72

Bauzeichnungen für Dampflokomotiven und Gartenbahnen

Konstruktionen von Hans F. Wittmann:

Modell	Spur	Maßstab	Preis €
BR 78.1 (Umbau P8)	5	1:11	110,-
BR 38 (pr. P8), o.T.	5	1:11	110,-
Österr. U.1-7	5	1:6	80,-
Solveig	5	1:11	88,-
BR 70 (bay. Pt 2/3)	5	1:11	82,-
BR 64 (Bubikopf)	5	1:11	88,-
BR 24 (Steppenpferd) o.T.	5	1:11	88,-
Tender 3 T 17	5	1:11	18,-
Agamemnon	5	1:6	110,-
BR 89.70 (pr. T3)	5	1:11	110,-
BR 98.3 (bay. Ptl 2/2) Glask.	5 od. 6M	1:10	88,-
BR 72.1 (bay. Pt 2/4)	5	1:11	93,-
DTW 420 (Gepäcktriebw.)	5	1:11	93,-
pr. T4	5	1:11	80,-
Renee	5	1:5	78,-
Vrenli (Schweiz. Werklok) o.T.	5	1:11	74,-
Tender 2 T 5	5	1:11	18,-
V-29 (Schmalspurdiesellok)	5	1:8	93,-
BR 98.75 (bay. D VI) 'Berg'	7	1:8	93,-
Alberich (Straßenbahnlok)	3	1:11	68,-
Samson	3	1:16	78,-
Virginia	3	1:16	96,-
Wiesel Ilm	Ilm	1:22,5	82,-
Felix	Ilm	1:22,5	82,-
Herkules	I	1:32	78,-

o.T. = ohne Tender
Preise einschl. 7 % MwSt., zuzüglich Versandkosten.

Zu beziehen über:
GarBa-Verlag, Landhausweg 25, D-71093 Weil im Schönbuch

**Für viele der oben genannten Modelle bietet die Firma Live Steam Service,
R. Schuhmacher, Ringstraße 24, 83128 Halfing
Gußteile, Blechteile und Ausrüstungsteile an.**

THOMAS WINKLER

Eine einheitliche Radgeometrie

Ü

ber die richtige Form von Lauffläche und Spurkranz wurde schon viel geschrieben. Ich selbst habe mich im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinien für die NEM intensiv mit der Materie beschäftigt und meine Recherchen und eigenen Erfahrungen beim DBC-D eingebbracht.

Ob es nun Sinn macht, die Lauffläche unserer Modellfahrzeuge schräg auszuführen ($1:20 \sim 3^\circ$), oder sogar mit zwei unterschiedlichen Steigungen (wie im Original, innen $1:20 \sim 3^\circ$, außen $1:10 \sim 6^\circ$) zu versehen, ist eher eine Sache der Modelltreue und weniger in technischen Vor- und Nachteilen zu begründen. Auch über dieses Thema wurde hier schon diskutiert. Die Schrägen des Spurkranzes hingegen ist in allen Baugrößen und Spurweiten ein Kriterium des sicheren Betriebs. Vor allem im Weichenbereich, aber auch bei Schienenstößen kann eine zu steile Flanke zum Auflaufen und Entgleisen führen. Man findet immer wieder Spurkränze, auch von kommerziellen Anbietern, die ähnlich der Lauffläche nur 3 Grad abgeschrägt sind.

Für meine Betrachtungen habe ich mich am UIC-Profil 520-2 orientiert, das einen Spurkranzwinkel von 15–20 Grad vorschreibt. Im Betrieb meiner eigenen Fahrzeuge, die teils auch noch alte und steile Flanken aufweisen, teils aber schon das weiter unten beschriebene Profil besit-

zen, konnte ich den Unterschied ganz klar nachweisen. Schlussendlich ist für einen ruhigen Lauf auch noch die Ausrundung zwischen Lauffläche und Spurkranzfläche wichtig. Die Rundung sorgt für ein sanftes Anlaufen des Spurkranzes an der Schiene.

Ich entwickelte ein „UIC-GartenBahn“ Profil, das auf einer Verkleinerung des UIC Profils 510-2 ca. im Maßstab 1:9 basiert. Die Form wurde vereinfacht und die Grenzwerte den Anforderungen des Gartenbahnbetriebs angepasst. Das Profil kann sowohl für Normalspurfahrzeuge (Maßstab 1:11) als auch Schmalspurfahrzeuge (Maßstab 1:6, 1:8) verwendet werden, da die schmalspurigen Räder beim Vorbild ja auch kleiner sind.

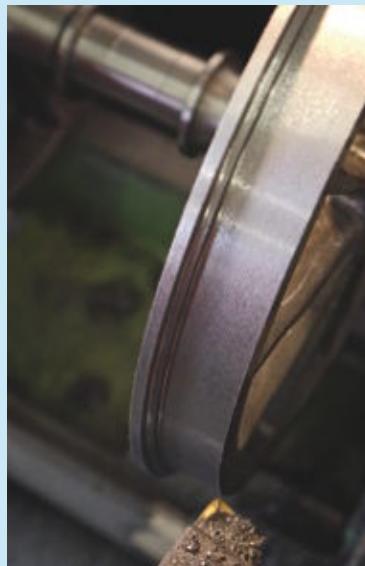
Ich habe mir eine einfache Art und Weise überlegt, wie ich diese Geometrie auch ohne CNC-Drehbank exakt wiederholbar fertigen kann. Am Anfang stand eine CAD-Zeichnung, um einen Ablauf zu entwerfen, der die richtige Geometrie Schritt für Schritt entstehen lässt. Im Folgenden beschreibe ich den Ablauf für das Abdrehen eines Radsatzes für die 5" Spur.

Schritt 1:

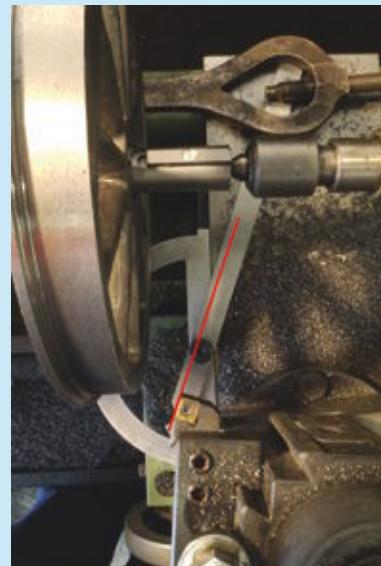
Der Vorgang beginnt damit, dass der Rad-Rohling auf den richtigen Außendurchmesser gebracht wird. Danach wird die Lauffläche grob bis auf die spätere Spurkranz-



Schritt 1



Schritt 2

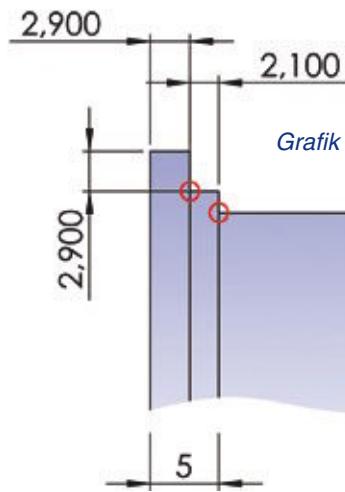
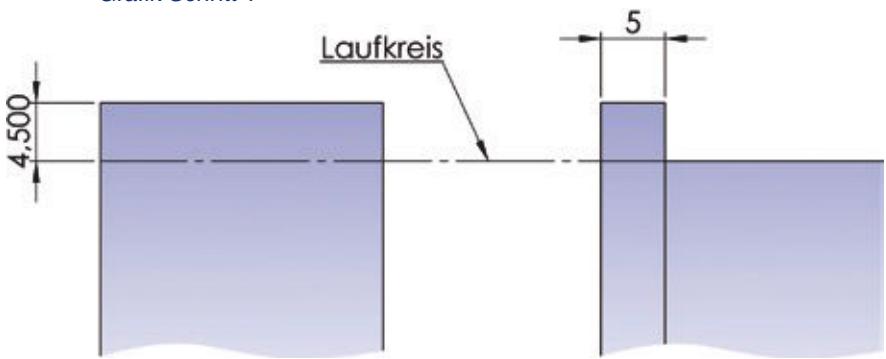


Drehmesser Winkel



Support Winkel

Grafik Schritt 1



höhe (ich verwende 4,5 mm für 5" Schmalspur) abgedreht (SOK auf der UIC-GB Zeichnung). Im Bereich des späteren Spurkranzes bleibt ein Flansch von 5 mm Breite über. Querschnitt vom rohen Zylinder (li.) und der ersten gedrehten Stufe (re.)

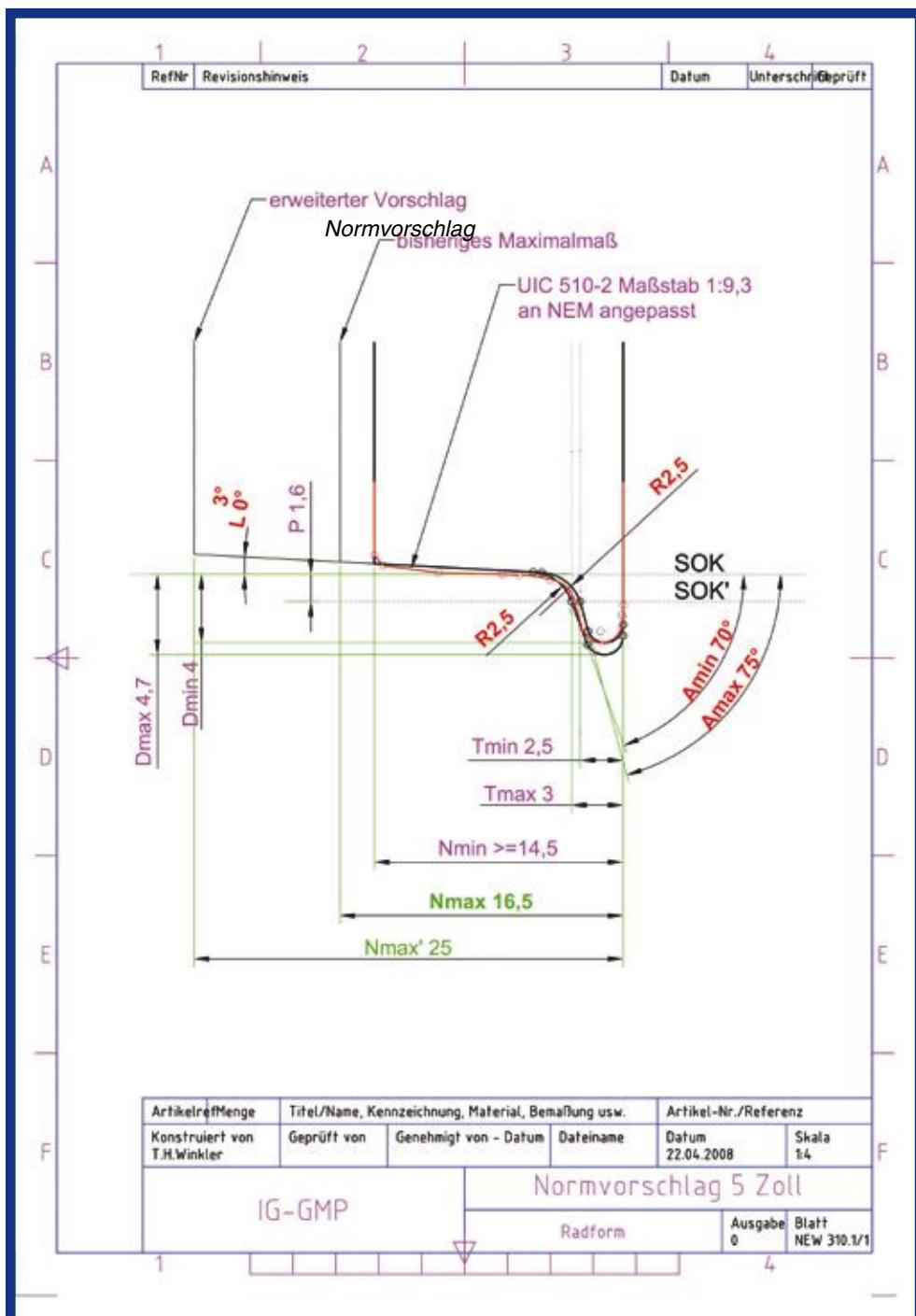
Schritt 2:

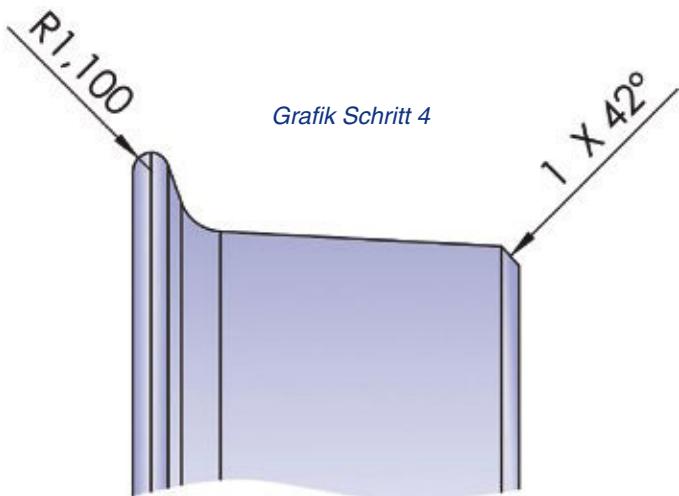
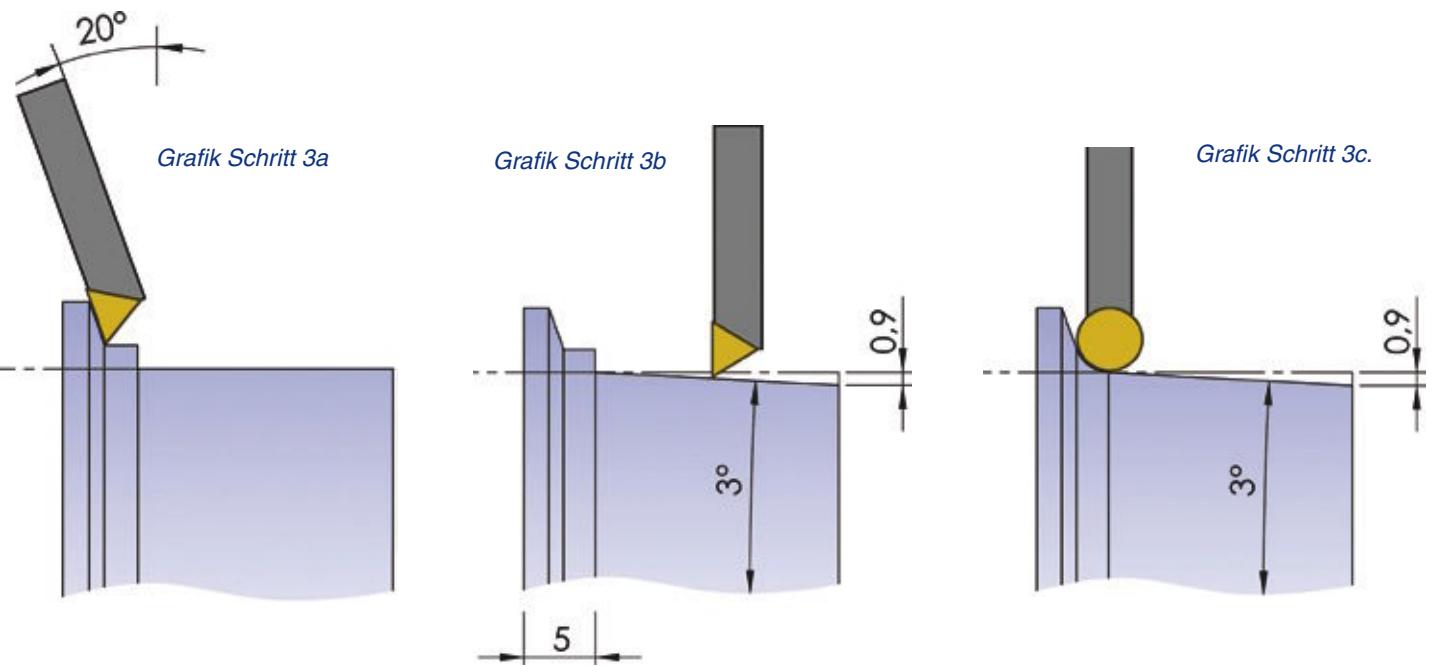
In den Flansch wird nun eine 2,1 mm breite und 2,9 mm tiefe Stufe gedreht. Die zwei entstandenen Kanten (mit roten Kreisen gekennzeichnet) liegen am Übergang der Schrägen von Spurkranz und Lauffläche zur Ausrundung. Querschnitt mit der fertigen Rohform.

Schritt 3:

Im dritten Schritt entsteht die korrekte Geometrie. Die Reihenfolge des Abdrehens ist nicht wirklich wichtig, ich habe bei meinen Arbeiten die dargestellte Abfolge verwendet. Wichtig ist, dass bei der Herstellung der Schrägen, die erzeugten Flächen genau bis zu den Kanten der Stufe verlaufen. Durch das Verrunden der Stufe entsteht schließlich die exakte, tangentiale Form.

Drehen der Schräge des Spurkranzes (li.), Schräge der Lauffläche (Mi.) und der Ausrundung (re.). Ich habe zur Arbeitsersparnis den Oberschlitten auf 3 Grad eingestellt und gleichzeitig das Drehmesser auf die 20 Grad Schrägen ver-





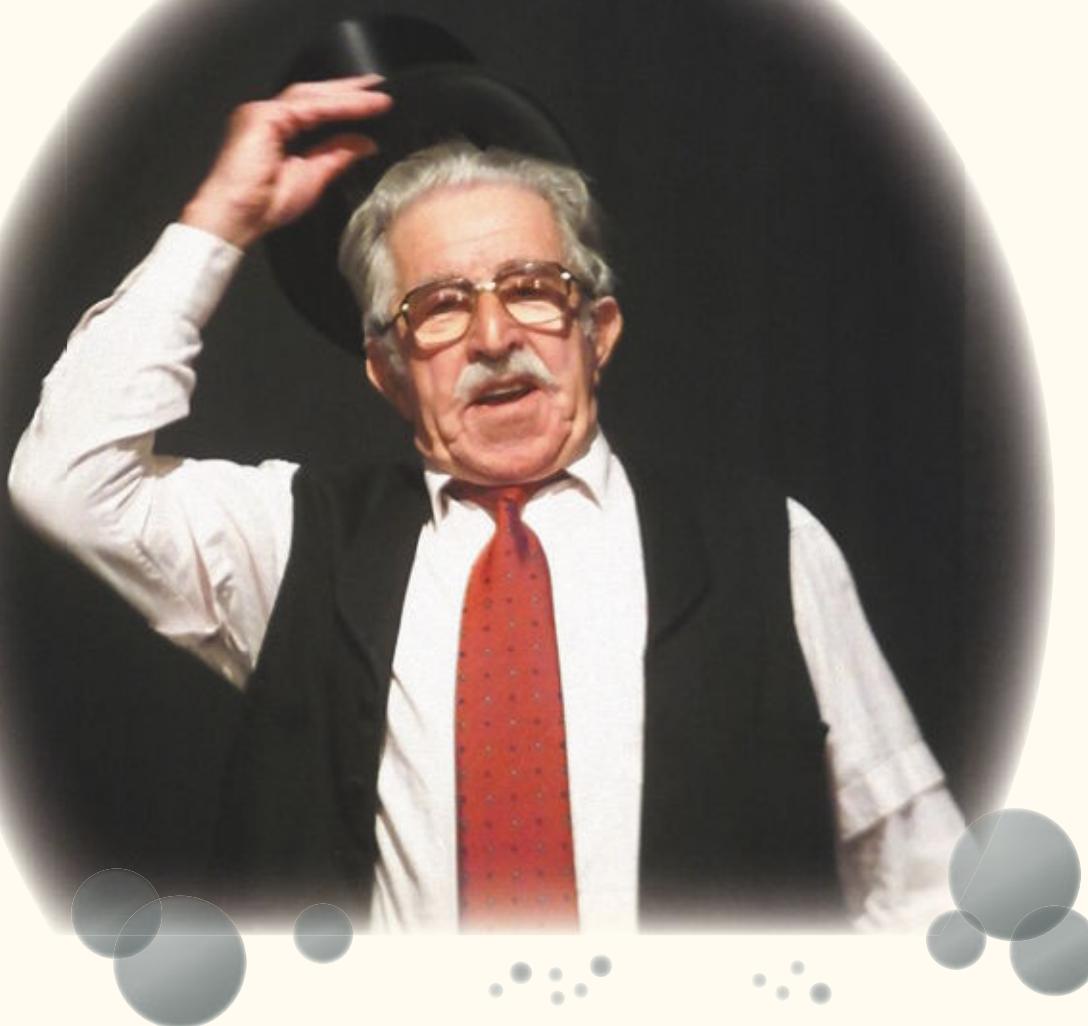
dreht. Damit lassen sich alle drei Drehvorgänge mit nur einem Messerwechsel bewerkstelligen. Hat man viele Radsätze zu bearbeiten, und sind alle Räder bis zum Schritt 2 vorgearbeitet, so geht das Drehen der Geometrie recht rasch von der Hand.

Schritt 4:

Der letzte Schritt ist nur mehr „Kosmetik“. Obwohl in der Grafik eine Abrundung des Spurkranzes gezeichnet ist, verwende ich selbst zwei $45^\circ \times 0,5$ mm Phasen. Damit entsteht nämlich eine schmale „Lauffläche“ an der Spurkranz-Spitze. In Weichen, in denen die Räder im Herzstückbereich am Spurkranz auflaufen, hat das Rad eine größere Aufstandsfläche, was Rad und Weiche schont. Da ich bisher nur 5“ Fahrzeuge gebaut habe, sind die hier angegebenen Daten natürlich nur für diese Spur gültig. Für alle anderen Spuren müsste man bei Bedarf die Werte entsprechend abändern.

Zweimal –

„Hoch soll er leben“⁶⁶

**SIEGFRIED BAUM**

Ja, liebe Freunde, erheben wir das Glas und lassen wir den Nestor unserer Dampf- und Gartenbahnszene Otto Straznicky, weit besser bekannt als Ostra, hochleben!

Vor wenigen Tagen war es unserem Freund gegönnt, in erstaunlicher Frische, sowohl geistig wie körperlich, seinen 92. Geburtstag zu feiern! Und der zweite Anlass für unser Hoch: Ostra hatte schon im Verlauf des letzten Jahres mit der DGEG Deutsche Gesellschaft f. Eisenbahngeschichte ein Abkommen getroffen, wonach er seine komplette, ca. 400 Stück umfassende Sammlung von Fabrikschil dern dieser Vereinigung kostenlos überlassen werde. Die DGEG hat sich revanchiert und bei der Jahresversammlung in Neustadt (Weinstraße) vor wenigen Tagen Ostra die Ehrenmitgliedschaft zuerkannt.

lebt. Seine erstaunliche Gesundheit erlaubt es, dass er auch noch mit 92 Jahren aktiv im Ensemble des Alten-Theaters Köln mitwirkt und mehrmals im Monat auf der Bühne steht. Mit einem „Augenzwinkern“ verrät der „alte Charmeur“, dass er speziell von den weiblichen Ensemblemitgliedern und Theaterbesuchern geschätzt und verehrt wird.

Die DGEG wird als e.V. von ca. 2.200 Mitgliedern getragen und unterhält in Bochum-Dahlhausen, in Neustadt (Weinstraße) und in Würzburg Eisenbahnmuseen, die lt. offiziellen Angaben als größte private Sammlung von Eisenbahnfahrzeugen in Deutschland gelten. Außer Ostra wurde in besagter Jahresversammlung die Ehrenmitgliedschaft noch an das Fast-Gründungsmitglied und bekannten Fachbuchautor Wolfgang Stoffels verliehen.

Lieber Ostra, wir konnten im vergangenen Jahr in drei Folgen dieser Zeitschrift nachlesen, wie große Teile Deines ereignisreichen (Eisenbahn)-Lebens verlaufen sind. Wie das so vieler, war auch Deines geprägt von Höhen und Tiefen, von Entzagung, aber auch von einer gehörigen Portion „Glück“, das Dir bestimmt alle Leser gönnen, und nun ob der Ehrung und als spätes „Geburtstagsständchen“ das Glas erheben und Dir zurufen

Hoch soll er leben!

Der einen Tagebuch-Folge war zu entnehmen, dass Ostra vor 18 Jahren seine Frau durch eine heimtückische Krankheit verlor und seit dem allein in seinem kleinen Bungalow in Erftstadt-Köttingen



2. Süddt. Expertentreffen



Ähnlich dem letzjährigen 1. Expertentreffen in Neuötting war uns der Wettergott auch in diesem Jahr nicht besonders hold gesonnen, aber der Wind war wenigstens erträglich und nicht eisig. Trotz des durchwachsenen Wetters waren nicht wenige „Eisenbahner“ nach Waldkraiburg in den Stadtpark gekommen. Damit der geneigte Leser sich auch unverzüglich selbst beschäftigen kann, will ich mit der Vorstellung einer Neuheit beginnen, nämlich der Schröcker'schen Lauflokomotive „Adam“.

Hans Schröcker hat für seinen Enkel Adam ein Schienenfahrzeug gebaut, das dank des geringen Rollwiderstandes mit wenig Krafteinsatz eine beachtliche Geschwindigkeit erreicht und damit dem kleinen Lokführer allergrößtes Vergnügen bereitet. Dank seiner einfachen Bauweise wird es sicher einige Nachahmer finden, in Komfortausführung mit gepolsterter und beheizter Sitzfläche, damit die kleinen Ärschelein wohltemperiert auch dem widrigsten Wetter widerstehen können.

Der Rottenkraftwagen KLV 53 mit Anhängern KLA, im stilgerechten Dienstgelb, gebaut im Maßstab 1:8 von Jürgen Grella, bietet eine Menge Gestaltungsmöglichkeiten, hier wurden die Anhänger sogar zu Sitzwagen umfunktioniert. Walter Seifert aus Hof zeigte einen Strüber-Kuli, ausgerüstet mit einem 175 W-Motor und zwei kleinen 18 Ah-Akkus, die ihm freie Hand bei der Formgebung des Sitzkastens und der Motorattrappe gaben. Ein schönes und interessantes Modell. Simon Gutzeit hat die Diema DL 6 modifiziert und mit Kabine versehen gleich en'Bloc gebaut. Mit



seinem Paradezug, einer wirklichkeitsnahen Fantasielok mit sechs gut gefederten und gepolsterten Sitzwagen, sind die Kleinbahnfreunde Waldkraiburg für jeden Fahrtag wohl gerüstet. Ebenfalls von Simon Gutzeit gebaut, ein 400 kg schweres Zugpferd, einer Arbeitslok der Berliner S-Bahn nachempfunden, ausgestattet mit vier 350 W-Motoren und Druckluftbremse, nun im Besitz von Florian Gruber. Wie immer erschien Dr. W. Baierl mit einem Neubau, diesmal mit einem Tieflader der hydraulisch abgesenkt werden kann, gezogen vom aus GARTENBAHNEN-Berichten bekannten Unimog, beladen mit der Gmeinder V 14 im Maßstab 1:4, ebenfalls in GARTENBAHNEN mit detailliertem





am 15. März 2014

MANFRED GERN

in Waldkraiburg



Bauplan vorgestellt. Auch einige nicht ganz fertige, aber sehr interessante Stücke erfreuten Besucher wie „Experten“. So der Spezialwagen für Futtermittel und Getreide, der bereits 180 Arbeitsstunden verschlang, gebaut von Wolfgang Reiter. Dann die robusten und mit Druckluftbremse ausgestatteten Drehgestelle von Hans Schröcker, als Jakobs- und normales Drehgestell verwendbar.

Aus Neuötting dann die im Bau befindliche Feldbahn-Dampflok Betty im Maßstab 1:3 von Wolfgang Schubert, die Rohbau-Güterwagen von Johann Reitinger und ein 1:4-Modell der Diesellok D11 der Zillertalbahn von Wolfgang Rohne, 1960 von O & K gebaut. Eine Augenweide die 1-zylindrige „Fantasie-Lok“ von Dietmar Klein, aufgebaut aus vielen verschiedenen, aber schon vorhandenen Sammlerstücken. Wesentlich der Stehkessel und Zylinder (Hub: 50 mm, Durchmesser: 38 mm) vom ehemaligen Dampfmaschinen- und Motorenhersteller Wilhelm Bischoff in Dresden.

Die Parkeisenbahner Salzachtal, Vater und Sohn Reiter, glänzten wieder mit ihrer preußischen T3-Dampflok, die, wenn sie fährt, so schnell fährt, dass man sie gerne als Rennlok bezeichnet. Obwohl die T3 schon ab 1882 gebaut wurde, erfolgte die Ausmusterung des letzten T3-Exemplars bei der

Bundesbahn erst 1963. Das Modell zeigt die T3-Ausführung nach 1887 mit Dampfdom. Von den ursprünglich 1.300 Stück wurden 1925

noch 511 Exemplare als Baureihe 89 von der damaligen Reichsbahn übernommen. Die einzige T3 mit Tender steht heute als 89009 im Dresdener Eisenbahnmuseum. Florian Aigner vom Dampfbahnclub Aßling kam mit der dort beheimateten 2-6-0-Mogul, deren Vorbild einst bei Baldwin Locomotive Works schon in den 1860ern in Philadelphia gebaut wurde. Er verstärkte damit die Riege der Dampfbahner, die sich offensichtlich in Waldkraiburg wohlfühlten.

Endlich soll auch noch der Küchenmeister und zweite Vorstand der Kleinbahnfreunde Waldkraiburg, Florian Gruber, gelobt werden, der neben anderem eine individuelle und fantastisch schmeckende Gulaschsuppe kreierte und damit erheblich zum Wohlbefinden aller „Experten“ und zum Gelingen des Expertentreffens beitrug.

Heiß- oder Nass-Dampf-Öl

Ein süddeutscher Club hatte im Rahmen seiner „Bedingungen zur Benützung der Anlage“ auch aufgelistet, was dem Benutzer alles von Seiten des Vereins zur Verfügung gestellt wird. U.a. auch Schmieröle und Heißdampf-Zylinderöl. Und in *GARTENBAHNEN* 1/2013 findet sich ein Bastelhinweis, wie eine umgebaute Lötlampe als Ölspender für Heißdampföl eingesetzt werden kann.

Heißdampföl – muss das sein? Der Clubhinweis gab letztlich den Anstoß, das Thema, das schon im Sommer 2012 einmal Gegenstand einer kurzen Diskussion war, nochmals aufzugreifen. E-Mail-Anfragen, eine nicht geringe Zahl persönlicher Gespräche und nicht zuletzt der Blick in Foren und in Internetanzeigen ergaben schlussendlich eine total unterschiedliche Meinungslage.

Meinungen

Ein pensionierter Lokführer, viele Jahre auf den Diesellokomotiven der Schwarzwaldbahn unterwegs, der aber während seiner Ausbildung auch noch die Kohlenschaufel schwingen musste, erklärte kurz und knapp: „Nassdampföl reicht völlig aus. Das Öl hält Temperaturen aus, die wir in unseren Modellen nie und nimmer erreichen.“

Die Antwort eines norddeutschen „Dampf-Profis“ lautete ganz anders: „Wenn das Öl bei hohen Temperaturen verkocht, kann es nicht mehr schmieren, die Kolbenringe verkleben und dichten nicht mehr. Um auf der sicheren Seite zu sein: Heißdampföl“.

Ein anderer Herr, auch mit viel und langjähriger Erfahrung auf dem Sektor Modell-Dampf erklärte ohne Umschweife, dass er und auch der Club nur eine Sorte von Öl kaufen, das im Kaltzustand so zäh wie Honig sei. Auch dieses Zeug hört auf den „Namen“ Heißdampföl. Oder – „gogeln“ Sie unter dem Stichwort „Heißdampföl“! Mit welchen Argumenten wird Ihnen die wörtlich – zähflüssige – Pumpe in mickrigen 100 ml-Fläschen angeboten?

Ein (Vor-)Letztes: Der Blick in ein Forum, wo eine (von vielen) Meinungen lautet: „Weil bei Nassdampföl die Gefahr bestünde, dass der Ölfilm von den Zylinderwänden gewaschen werde, wird die Verwendung von Heißdampföl empfohlen.“



Bild Nr. 1:

„Heißdampföl“ der besonderen Art. Der Meister hat's genossen! Beim Dampfspektakel 2012 in Plochingen wurde mir das abgebildete Fläschchen von „Eberhard's Heißdampföl“ verehrt. Gegen ein solches ist natürlich absolut nichts einzubwenden, und wer würde sich über so eine nette Geste nicht freuen. Ein Hoch auf den edlen Spender!

Und ein Letztes – unsere eigene Erfahrung: Als wir vor 27 Jahren unser erstes Dampfmodell zur Probefahrt anheizten, wurde uns von einem Herrn, den wir svt. schon für sehr „dampferfahren“ halten mussten, Heißdampföl empfohlen. Leider – die kleine, in England gefertigte Schmierpumpe mit Ratschenantrieb schaffte es nicht, die zähe Masse durch die kleinen Bohrungen und Leitungen zu drücken, so dass wir uns damals raschestens Nassdampföl besorgt haben. Und bei dem geblieben sind – bis zum heutigen Tag. Ja, weil der Lokbestand des „Familien-Bws“ bald größer und damit der Ölbedarf mehr wurde, steht in unserer Werkstatt ein nicht zu kleiner schwarzer Kanister „Sattdampföl“, den wir von einer hiesigen Ölhandlung beziehen konnten.

Was brauchen unsere Modelllokomotiven wirklich?

Vor Jahren veröffentlichte ich in dieser Zeitschrift einen Aufsatz mit dem Titel „Was bringt die Überhitzung?“ und konnte mich damals auch auf eine Befragung bei Bekannten und Freunden stützen. Eines der Resultate, die nun auch zu diesem Thema passen: Die erreichbaren Temperaturen der „Überhitzung“ in unseren Modellen wurde von allen Befragten in der Gegend von max. 250 Grad gesehen, so dass es sehr fraglich ist, ob die Bezeichnung „Überhitzung“ überhaupt angebracht ist, wenn im technischen Sprachgebrauch erst dann von „überhitztem Dampf“ die Rede ist, wenn er um mindestens 100 Grad über der Sattdampftemperatur liegt. Und da hatten wir szt. eine große Unsicherheit, ob diese Temperaturen bei den kurzen Intervallen von „Volldampf“ überhaupt erreicht werden. Der verstorbene Wilfried Wagner meinte szt., dass die Überhitzung (oder sollte man besser sagen „Dampf-Trocknung“) erst dann spürbar wird, wenn das Modell über längere Zeit mit spürbarer Anstrengung arbeitet. Schauen wir in die Dampftabelle, finden wir bei 8 bar eine Wasser/Dampfttemperatur von rund 170 Grad und bei 10 bar eine solche von rund 200 Grad. Bleiben wir bei 8 bar und den 170 Grad. Die „Überhitzung“ müsste demnach 270 Grad erreichen, was offenbar allgemein bezweifelt wird.

Im Web findet sich die Werbeseite einer Öl firma, deren Ortsname sich sehr nett auf Öl reimt, die ich aber aus Gründen der Neutralität hier nicht konkret nennen möchte. Die Firma bietet auf ihrer Webseite auch „Eisenbahn-Produkte“ an, u.a. eben auch Nass- und Heißdampföl. Für Nassdampföl wird eine Verwendung bis zu 325 °C angegeben und für den Heißdampfbereich liegt die Marke bei 380 °C. Wer weiß, welche Dampftemperaturen speziell bei öligeuerten Loks erreicht werden, wird fragen, ob die Firma mit ihrem Heißdampföl punkten kann. Hat uns aber hier nicht zu interessieren. Wir können bescheidener sein, denn die erwähnten 325 °C sind doch der herrliche Beweis, dass wir im Modellbereich mit Nassdampföl ausreichend bedient sind. Womit auch der eingangs zitierte Freund „ruhig schlafen“ können sollte und keine Angst wegen „verkokter“ Kolbenringe haben muss!

Oben war auch von der Angst zu lesen, das Öl würde von den Zylinderwänden gewaschen. Was passiert mit dem Zylinderöl, wenn es von der Schmierpumpe in Richtung Zylinder gepumpt wird und nach einem mehr oder weniger kurzen oder langen Weg das Öl rückschlagventil passiert hat? Ob dieses nun direkt am Schieberkasten angebracht oder an die Dampfzuleitung angeflanscht ist: Das Öl gerät in den heißen Zudampf, wie er vom Regler oder aus den („Überhitzer“)-Schlangen kommt. Was passiert, wenn Öl und Dampf zusammentreffen? Es kommt zu einer Emulsion. Die auf jeden Fall deutlich über dem Siedepunkt des Wassers liegende Dampftemperatur und die kleinen Öltröpfchen erleichtern das Emulgieren gewaltig.

Machen Sie den sog. „Löffeltest“! Erhitzen Sie mit einer offenen Flamme einen mit Wasser gefüllten Löffel und trüfeln Sie nur einen Tropfen Nassdampföl in das kochende Wasser. Das Öl wird binnen kürzester Zeit so dünnflüssig und geht mit dem Wasser eine „innige“ Verbindung ein. Es emulgiert! Und im Zylinder unserer Modelle bewirkt die Emulsion, dass der Dampf leicht ölig wird. Wo-

mit alle schmierbedürftigen Teile im Dampfzylinder einen „Hauch“ von diesem Öl abbekommen werden. Fördert die Schmierpumpe gerade so viel (oder wenig) Öl, dass die zu benetzenden Teile ausreichend versorgt sind, werden wir im Schornstein kein oder kaum Öl feststellen. Ist die Förderung der Schmierpumpe zu hoch eingestellt, wird das nicht nur am Inneren des Schornsteins ersichtlich, sondern auch im Gesicht des Meisters.

Weil der ölige Dampf aus den Zylindern nicht nur über das Blasrohr entweicht, sondern auch über die Zylinderentwässerungsventile seinen Weg ins Freie findet, wird es kaum eine Lok geben, deren Triebwerk und deren Rahmenunterseite im Laufe der Zeit nicht von deutlichen Ölablagerungen gekennzeichnet ist. Was bei erstem Besehen als „verdreckt, versift und unansehnlich“ empfunden werden mag, ist gleichzeitig der sichere Beweis, dass die Zylinderschmierung funktioniert!

Und was ist mit der Angst, der Ölfilm könnte „abgewaschen“ werden? Bei welchem Vorgang? Durch was? Ja, wer kennt nicht das „Eisenbahner-Latein“, wo sog. „authentische Berichte“ dem Leser erklären, dass speziell „Wasserreißen“ den Ölfilm im Zylinder zerstöre. Wer von uns allen stand nicht schon im Laufe seines Modellbaulerbens vor dem Problem, ein Stück Metall öl- und fettfrei zu bekommen? Was wird in den „Hexenküchen“ der chemischen Industrie alles an Essenzen und Chlorkohle-wasserstoffen und Ähnlichem zusammengemixt, bis wir in Spraydosen sog. „Entfettungsmittelchen“ kaufen können? Ja, selbst wenn ein „Schwall“ heißes Wasser etwas von dem Ölfilm mitreißen sollte, ist das beileibe keine Katastrophe. Nicht nur, weil beim nächsten Regleröffnen sofort wieder öriger Dampf nachströmt, sondern – viel banaler – für kurze Zeit auch Wasser – „schmiert“!

Braucht es noch mehr Plädoyer pro Nassdampföl, noch mehr Beweise? Reichen die Argumente, sind die Ängstlichen nun beruhigt? Wir sollten es den Schmierpumpen nicht unnötig schwer machen, die „Honig-ähnliche“ Puppe durch die kleinen Bohrungen und Leitungen drücken zu müssen. Zumal, und das sei als Ergänzung zu dem oben erwähnten „Löffeltest“ noch angefügt, das Emulgieren mit Heißdampföl nicht annähernd so rasch und innig abläuft wie mit Nassdampföl. Gar nicht verlaufen kann, weil wir die erforderlichen Dampftemperaturen gar nicht erreichen. Siehe oben.

Ich bin mir bewusst, dass mir nicht wenige der „andersgläubigen“ Leser nicht spontan folgen wollen. Ich muss Sie nicht „bekehren“, Ihnen kein anderes Öl verkaufen. Ich wollte nur Fakten vortragen, die doch sehr eindeutig dafür sprechen, die Realität zu sehen.

Anzeige

Professionalle Steuerungen

4Q_fag V3 kombinierbar mit Funkfernsteuermodul RC_fag



fag-Regelungstechnik
Ingenieur-Dienstleistungen Rüdiger

12-30 V bis zu 80 A ohne zusätzliche Kühlung, stufenlose Geschwindigkeitsregelung, 4 Quadranten-Vollbrücke-Mikrocontroller gesteuert, relaisloses Ansteuern des Signalhorns sowie der Lichtanlage, ultrakompakte Bauform (100x80x55mm BxTxH) u.v.m.

Internet: www.fag-regelungstechnik.de; Email: info@fag-regelungstechnik.de

GARTEN BAHNEN

VORSCHAU



PRAXIS

Der Schwingenstein
Warum oben – warum unten?

Siegfried Baum

PORTRÄT

Bauanleitung
Rangierlokomotive V23

Joachim Uhlig



PRAXIS

Holzverladung

Bernd Schmidt



GARTENBAHNEN 3/2014
erscheint am 22.08.2014

Themenänderungen aus
aktueller Anlass behält sich
die Redaktion vor.

Inserentenverzeichnis (ohne Kleinanzeigen)

	Seite
Balson	U4
Blombach	U3
Burkhard	39
Dorrington	U3
Ehrle	23
GarBa-Verlag	39
GreMa	23
Haeger	32
Hotel Altora	17
Ingenieur-Dienstleistungen Rüdiger	47
Live Steam Service	17
Lok & Waggonbau	U2
Mat-Con	6
modelltechnikdirekt.de	32
Orbotech	U3
Schlechtriem	U3
Station Road Steam	7
Wilms	17
Zimmermann	15

Impressum

Neckar-Verlag GmbH, Klostererring 1,
D-78050 Villingen-Schwenningen,
Postfach 1820,
D-78008 Villingen-Schwenningen,
Telefon + 49 (0) 77 21 / 89 87-0,
Telefax + 49 (0) 77 21 / 89 87-50,
E-Mail: info@neckar-verlag.de,
Internet: www.neckar-verlag.de

• Commerzbank AG, VS-Villingen IBAN: DE13 6944 0007 0157 0449 00, BIC: COBADEF694 • Sparkasse Schwarzwald-Baar IBAN: DE22 6945 0065 0000 0261 97, BIC: SOLADES1VSS • Volksbank eG, Villingen-Schwenningen IBAN: DE21 6949 0000 0000 0089 15, BIC: GENODE61VS1 • Postbank Stuttgart IBAN: DE29 6001 0070 0009 3897 01, BIC: PBNKDEFF

Herausgeber: Ruth Holtzhauer, Beate Holtzhauer

Redaktion:
Udo Mannek
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:
Isabella Diener
Telefon: + 49 (0) 77 21 / 89 87-45
E-Mail: anzeigen@neckar-verlag.de
Es gilt Anzeigentarif Nr. 1 vom 01.01.2012

Vertrieb:
Baupläne, Bücher sowie Zeitschriften
Sandra Baab
Telefon + 49 (0) 77 21 / 89 87-38
Telefax + 49 (0) 77 21 / 89 87-50
E-Mail: bestellungen@neckar-verlag.de

Druck:
Kössinger AG, www.koessinger.de
Fruehaufstraße 21, 84069 Schierling

Die GARTENBAHNEN erscheint vierteljährlich
(Februar, Mai, August und November).
Einzelheit: Euro 7,- [D], Euro 7,30 [A], Euro 7,30 [B/I/L/NL], sfr 12,50; Jahresabonnement: Euro 26,- im Inland, Euro 28,- im Ausland. Eine Kündigung ist jederzeit möglich. Zu viel bezahlte Beträge für noch nicht erschienene Ausgaben werden vom Verlag zurückgestattet.

Auslieferung für die Schweiz:
WIESER Modellbau-Artikel
Wieslergasse 10, CH-8049 Zürich-Höngg
Telefon + 41 (0) 44 / 340 04 30
Telefax + 41 (0) 44 / 340 04 31
ISSN: 1433-0180

© 2014 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 Verfügungsberecht 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.

Anzeigen- und Redaktionsschluss ist der 09.07.2014
für die Ausgabe 3/2014.

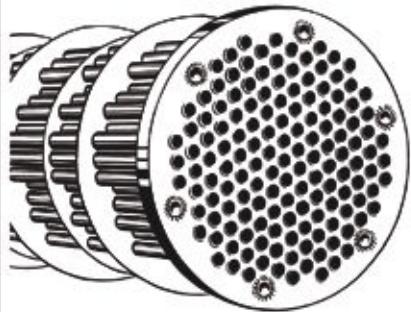
18. Jahrgang

WSR

Rohrwalzen

Tube Expanders

Dudgeons



**Wir beraten Sie gerne
in allen Einwalzfragen.**

Wilhelm Schlechtriem e.K.
Parkstrasse 44
D - 42857 Remscheid
Telefon 02191 / 973323
Fax 02191 / 973324
www.schlechtriem.de



Dampflokomotive der Schweizerischen Bundesbahnen, SBB, Typ E 4/4, Baujahr 1914 – 1915 der Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik, Winterthur.

Es wurden im Jahr 1915 nur 8 Dampflokomotiven dieses Typs gebaut für den schweren Rangierdienst. Sie mussten in der Lage sein, Züge bis 1000 t über die Ablaufanlagen zu schieben. Die ersten zwei Lokomotiven 8801 und 8802 erhielten Nassdampf- die sechs Lokomotiven 8851-8856 Heissdampfausführung. Ihre Belastungsnorm betrug im Streckendienst 280 t für Personenzüge und 800 t für Güterzüge auf ebener Bahn, und auf 10% Steigung 240 t für Personenzüge und 400 t für Güterzüge.

Alle Dampflokomotiven dieses Typs Nr. 8801 – 8802 und 8851 – 8856 wurden zwischen 1961 – 1965 ausser Dienst gestellt und alle verschrottet. Kein Original ist mehr übrig geblieben.

Wir bauen das Modell Nr. 8856, mit Doppelachspumpe, Dampfpumpe, Luftbremsen, Blattfederung mit Ausgleich.

Daten zum Modell:

Spurweite:	5" = 127 mm	Zylinderbohrung:	42 mm
Massstab:	1:11	Höhe ab Schienen:	392 mm
Länge über Puffer:	968 mm	Kleinster Kurvenradius:	6 m
Heizung:	Kohle	Treib und Kuppelrad-Ø:	112 mm
Kesselmaterial:	Chromstahl	Gewicht:	ca. 80 Kg
Kesseldruck:	8 bar		



Wir liefern auch Teilkomponenten:
Zylinder mit Rundschieber,
Sicherheitsventile,
Wasserstandsanzeige, Kupplungen
oder aber auch Baupläne.
Fragen Sie uns an.

Mehr Infos unter: www.orbotech.ch

ORBETECH AG, Keltenweg 6, CH- 6312 Steinhausen
Tel. 0041 41 743 02 72, Fax 0041 41 743 02 74, mail: info@orbotech.ch



**Deutscher
Maschinenhersteller**



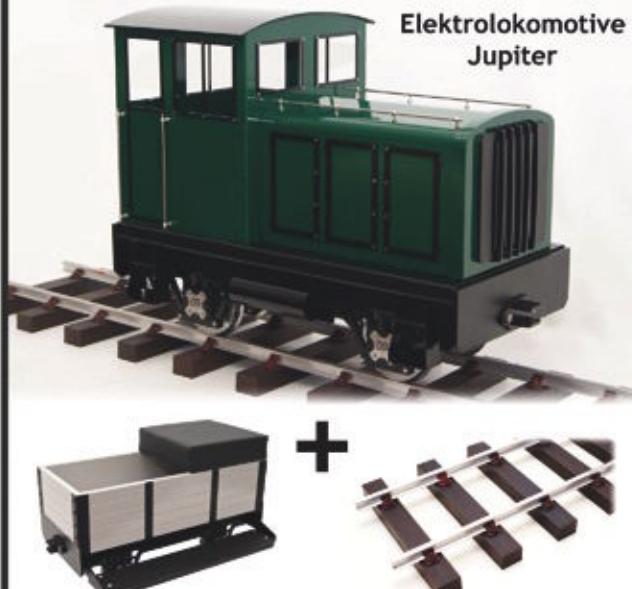
alle WABECO Produkte unter
www.wabeco-remscheid.de
oder im kostenlosen
WABECO Katalog



Walter Blombach GmbH
Am Blaffertsberg 13 • 42899 Remscheid
Tel.: +49(0)2191/597-0 • Fax: +49(0)2191/597-42
E-mail: info@wabeco-remscheid.de



**Neu! 5 Zoll Starterset
mit neuer Lok!**



**Inklusive DTR Mk. II
Bedienwagen**

nur 2.350,- Euro

www.dorrington.de

Tel: 06155/8781710

**Inklusive 20 Meter
5 Zoll Gleis**

seit 36 Jahren

BALSON AG

depuis 36 ans

Dampfmodellbau / Gartenbahnen / Gleisbau

www.balson.ch / info@balson.ch

Kaltenbacherstrasse 42 CH-8260 Stein am Rhein Tel. ++41 52 741 37 39 Fax ++41 52 741 37 66

BBB Brüder Brast Bahnen 1:4 und 1:8



Die komplette Sammlung der BBB steht ab sofort zum Verkauf.

Alle vorhandenen Dampflokomotiven und Wagen werden nur zusammen abgegeben.

Gerne erwarten wir Ihr Angebot: info@balson.ch