



...mit freundlicher
Genehmigung der
Fachzeitschrift

**GARTEN
BAHNEN**

www.neckar-verlag.de

NV
Neckar-Verlag

Neckar-Verlag GmbH
Klosterring 1
78050 Villingen-Schwenningen

Telefon +49 (0)7721/8987-38 (Fax -50)
bestellungen@neckar-verlag.de
www.neckar-verlag.de



Teil 1

DR. WOLFGANG BAIERL

Ein romantischer Park, ein sparsames Gleis und eine kleine Eisenbahn, die wacker arbeitend und von ihrem Lokführer (Hans Schröcker aus Peissenberg) bestens betreut, die reiselustigen Fahrgäste voranbringt. „Personenbefördernde Gartenbahn“, so hat Klaus Rabensdorf die Ziele unserer Interessengruppe definiert, als er 1996 unsere Fachzeitschrift GARTENBAHNEN aus der Taufe hob. Ihm gebührt das Verdienst, mit einem neuen Fachorgan die verstreute Szene zusammengeführt und auf neue Ziele eingeschworen zu haben. Viel alter Muff war dabei über Bord zu werfen! Wir haben es seiner Weitsicht zu verdanken, dass sich größere Fahrzeuge für den sicheren Transport auch Erwachsener durchsetzen konnten und dass die ausschließliche Zentrierung auf Dampfbetrieb aufgeweicht wurde. Mit Elektro- und Verbrennungsantrieben wurde das Spektrum wesentlich breiter, der Fahrtrieb bunter und das Hobby ganz neuen Kreisen zugänglich!

Parkbahn-Basics – kurz und bündig –

„Parkbahn-Basics“ ist das Projekt einer neuen Fortsetzungsreihe in unserer Fachzeitschrift. Wir möchten allen Aktiven der Szene, sowohl Anfängern und alten Hasen als auch ganz Unbeschlagenen, die erstmals in ihrem Leben eine **GARTENBAHNEN** am Zeitschriftenstand in der Hand halten, fassbare, knappe und fundierte Information vermitteln. Viel Bild, wenig Text und, wo möglich, Hinweise auf Literatur oder sonstige weiterführende Informationsquellen sollen Devise sein! Beginnen wir gleich mit einer grundsätzlichen Begriffsbestimmung. Womit beschäftigen wir uns eigentlich? Klaus Rabensdorf hat es nicht versäumt, das schon in den ersten Worten seines Leitartikels in der Erstausgabe 1996 klar zu definieren: mit „Modelleisenbahnen großer Spuren zum Mitfahren“. Das Magazin **GARTENBAHNEN**

mache es sich zur Aufgabe, die Betreiber und Freunde von personenbefördernden Gartenbahnen aktuell und umfassend zu informieren. Von Anfang an wurde dies auch im Titel-Zusatz unserer Fachzeitschrift verankert: „Große Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung“. Was spricht WIKIPEDIA, die freie Enzyklopädie des menschlichen Wissens im Internet? Der Begriff „Gartenbahn“ wird hier erklärt als „Modelleisenbahn, die ständig oder demontierbar im Freien als Modelleisenbahnanlage aufgebaut ist und in der Regel zur Personenbeförderung geeignet ist. Dabei werden die Fahrgäste in der Regel auf den Fahrzeugen sitzend befördert.“ Davon abgrenzend werden im Folgenden zwei weitere Begriffe definiert und als eigene Schlagwörter separat behandelt: die „Gartenbahn als Modelleisenbahn“ (keine Personenbeförderung,



Foto: Rene Langner, Stockholm

Von unserem Metier abgegrenzt wird die „Gartenbahn als reine Modelleisenbahn“, womit man heutzutage in erster Linie LGB-Anlagen der Spurweite 45 mm gedanklich verbindet. Geschichtlich gründet die staub- und wetterfeste Spielbahn für draußen aber eigentlich auf der Billerbahn der sechziger Jahre im 20. Jahrhundert: als „Kinderspielzeug“ projektiert, konnte man diese einfache, robuste Feldbahn auf H0-Gleis mit abgedichteten Antriebs- und Laufwerken sogar mit in den Sandkasten nehmen. Heute noch vorhandene Exemplare des ehemals sehr umfangreichen Sortiments sind bei Sammlern sehr begehrt. Dr. Walter Heigenhauser aus Deggendorf ist mit seinen bestens bestückten Anlagen immer wieder die Attraktion auf Modellbahnausstellungen!

Größenmäßig nach oben zu anschließend folgt laut Wikipedia die „Parkeisenbahn mit Spur 15 Zoll oder auch 600 mm“ – kurzum, wahre Saurier der Modellbahn! Gleisanlagen wie Fahrzeuge erfordern für den Unterhalt absolut professionelle, echte, schwere Infrastruktur. So waren die Pioniereisenbahnen, die die Jugend an den Beruf im Transportwesen heranführen sollten, tatsächlich organisatorische Ableger der Deutschen Reichsbahn der DDR! Und so natürlich bestens mit Material und Personal ausgestattet. „Jurassic parc“ gilt auch für das Alter der Loks, die, wie hier in Dresden, immer noch liebevoll gepflegt und restauriert werden (Zum hundertsten Geburtstag fehlen nur noch wenige Jahre!). Hauptuntersuchung und Generalreparatur? Im Dampfloswerk Meiningen, einträchtig neben den ganz Großen!

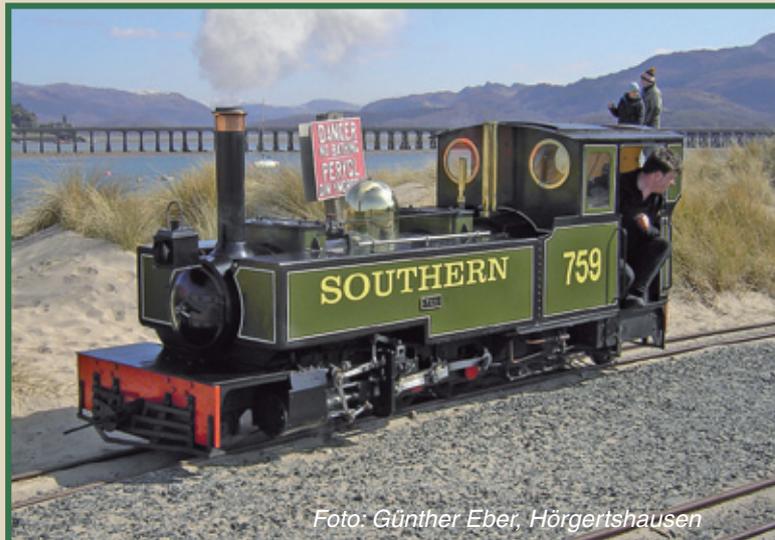


Foto: Günther Eber, Hörgertshausen

Auf der 600 mm-Spurweite reichen sich Modellbahn und reales, historisches Vorbild die Hand. Es gibt große Nachbauten von Vollspur-Dieselloks im Maßstab 1:2 (z.B. in Halle und Vatterode), vielfach werden aber auch Feldbahn-Dampfloks umgemodelt oder Komponenten von dieselmotorischen Feldbahnloks verwendet. Eine weitere Möglichkeit ist das 1:1-Feldbahnmodell! Wir sehen Simon Gutzeit mit seiner komfortabel elektrisch angetriebenen Eigenkonstruktion nach Gmeinder-Vorbild zu Gast beim Feldbahntag des MEV Deggendorf.

Strandbahn Fairbourne an der irischen See, Frühjahr 2013: Modellbahn im Maßstab 1:2, auf Gleisen der Spurweite 12¼ Zoll (311 mm) verkehrend. Das Bild macht deutlich, dass man in diesem Segment der personenbefördernden Gartenbahnen mehr in als auf den Fahrzeugen sitzt! Eigentlich schon „echte“ Eisenbahn, nur eben etwas kompakter ...

**Alle Fotos, soweit nicht anders bezeichnet:
Dr. Wolfgang Baierl**

Spurweite 0 oder größer) und die „Parkeisenbahn“ (in der Regel Spur 15 Zoll, aber auch 600 mm, Beförderung der Reisenden in den Fahrzeugen). Als gängige Spurweiten der personenbefördernden Gartenbahnen werden 3½ Zoll bis 10¼ Zoll in einer Tabelle dargestellt, mit zugehörigen

Nachbaumaßstäben für Vollbahn und Schmalspuren. Insgesamt ein etwas trockenes Thema, aber wir sehen, der bewährte, elegante, schlichte, eingängige und gut merkbare Titelschriftzug GARTENBAHNEN umfasst eigentlich einen weiten Bereich, der für das, was wir heute betreiben, ei-



Trotz unserer Orientierung auf den Personentransport kommt auch der Modellbahngedanke nicht zu kurz! Das beweisen z.B. die naturgetreuen, 1:3,3-maßstäblichen „Preiserfiguren“, die Rudi Ertelds große Darjeeling-Lok beleben, aufgenommen in Waldkraiburg. Oder das hochdetaillierte Modell eines containertragenden Güterwagens im Maßstab 1:8 in Neuötting, der – man glaubt es kaum – auf ein und derselben 7¼-Zoll-Spur verkehrt!

ner gar nicht so einfachen Definition bedarf. Umso mehr, als im allgemeinen Sprachgebrauch, im Schrifttum und in der Titulierung vieler Vereine heutzutage das Kürzel „Parkbahn“ das Rennen gemacht hat! Sehen wir uns also, aufsteigend nach Spurweiten, die Sachlage etwas genauer an:

Gartenbahn als „reine Modellbahn“ hat heute, insbesondere im Bereich der Meterspur-Nachbildung auf wetterfestem 45 mm-Gleis, sehr viele Anhänger. Aber nach obengenannten Definitionen ist sie eigentlich nicht unser Gebiet! Oder etwa doch? Steht doch für viele Aktive in der detailreich ausführbaren Spur 5 eine „Bundesbahn in Klein“ (anlog dem altbekannten Fleischmann-Slogan) hoch im Kurs: mit langen, vorbildgetreuen Zügen und komplett mit Tunnels, Brücken, Gebäuden, Drehscheibe, passenden Automodellen und sogar Tier- und Personenfiguren! Ein Mitfahren ist natürlich für die Fahrzeugbedienung, insbesondere bei Dampftrieb, unerlässlich und beim Besitzer sehr erwünscht! Fotografiert wird aber gerne der Zug solo, ohne lebende „Riesen“. Geschichtlich hochinteressant ist hierzu auch die ehemalige Anlage auf dem Dietschiberg bei Luzern, deren Material heute leider im Keller des Verkehrsmuseums weggesperrt ist: sehr vorbildnaher Schweizer Vollbahn-Betrieb auf 5 Zoll **mit Oberleitung 220 Volt**, nur zum Zuschauen in sicherem Abstand!

Was sich heute so gerne „Parkbahn“ nennt, umfasst die Spurweiten von 3½ bis 10¼ Zoll. Den Löwenanteil an der Verbreitung entsprechender Anlagen hat in Deutschland und der Schweiz die Spur 5, gefolgt von 7¼ Zoll. 10¼ Zoll-Bahnen gibt es in England für Normalspur-Abbildung, in Deutschland ist diese Baugröße nur in Kürnbach vertreten, wobei dort Feldbahn-Vorbilder ihre Kreise ziehen. Je nach Vorbildspurweite ergeben sich für die Modelle Maßstäbe zwischen 1:11 und 1:3,3. Die möglichen Kombinationen sind vielfältig und werden in einer späteren Folge Gegenstand einer eigenen Betrachtung sein! Nebenbei bemerkt ist der Begriff „Parkbahn“ natürlich auch für Spur 5 eigentlich schon berechtigt, denn heutige Ansprüche an Krümmungs-Mindestradien lassen an eine Verlegung in einem gewöhnlichen Garten nicht mehr denken. Aber all das ist ja nur Wortklauberei, denkt man an einen der größten Stadtparks in Europa: den Englischen **Garten** in München!

Bleibt noch das oberste Segment, Baugrößen, die sich auf Spurweiten zwischen 300 mm und 600 mm bewegen. Die moderne Enzyklopädie WIKIPEDIA vermeidet, ganz korrekt, den früher für die Spurweite 15 Zoll gerne angewandten Begriff. Dieser bezeichnete ja bekanntermaßen Menschen mit genetisch bedingtem Kleinwuchs und geht eigentlich auf ein fiktives Romanwerk (Gullivers Reisen) von Jonathan Swift zurück. In der historischen Literatur zu den großen ausstellungsbegleitenden Besucherbahnen in Europa ab den 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts ist allerdings kaum ein anderer Terminus zu finden! Dass damit auch die Bahn diskriminiert wurde, hat man wohl völlig übersehen? Zur verwendeten Technik: Während bei den Modellbahnen speziell gefertigte Mini-Profile zum Einsatz kommen und bei den „Mitfahrbahnen“ überwiegend zweckentfremdete Flacheisen oder U-Stangen verwendet werden, finden wir hier Feldbahngleise oder auch richtig schwere Vollbahn-Schienenprofile wie z.B. in Dresden oder Chemnitz. Die heute noch fahrenden großen Dampflok auf 15 Zoll sind überwiegend Spezialanfertigungen der Lokomotivindustrie, die in Deutschland und in Großbritannien teilweise schon über 90 Jahre in Betrieb gehalten werden. Sie gehen im Grunde auf eine Konstruktion von Roland Martens zurück, der für die Vollspurnachbildung einer Pazifiklok bei sinnvoller, leichter Überbetonung der Aufbauten gegenüber der Spurweite einen Maßstab von 1:3,3 festlegte. Der Lokführer hat einen für die Bedienung des Fahrzeugs sehr komfortablen Sitz im Tender. Der eigentliche Ursprung dieser Baugrößen reicht aber bis ins 19. Jahrhundert zurück: zu englischen Güterkleinbahnen von 18 Zoll Spurweite für die Landwirtschaft (damals noch eben konzessionsfrei seitens der Bahnbehörden), die um 1870 auf das private „Schlossparkformat“ 15 Zoll (Sir Arthur Heywood) geschrumpft wurden.

600 mm-spurige Parkeisenbahnen fahren meist mit aus dem Feldbahnbereich entlehnten Triebfahrzeugen mit Spezialwagen zur Personenbeförderung. Neben Akku- und Verbrennungsantrieben gibt es hier sogar Anlagen mit elektrischem Oberleitungsbetrieb! Auf der Spur 600 mm können sich aber theoretisch modellmäßige Nachbauten von Normalspurfahrzeugen und museal konservierte Originalfahr-

zeuge der Feldbahnszene (ein ganz anderer Bereich, hier beginnt die „echte“ Eisenbahn!) gegenüberstehen!
 Manöverkritik: Völlig vergessen wurde die neuerdings auch bei uns sehr medienpräzente Baugröße auf Gleisen von 12¼ Zoll (311 mm)! Als in den USA und in Großbritannien durchaus gebräuchlicher Standard hätte sie schon eine Erwähnung als eigene Entität verdient! Ihre Beliebtheit ergibt sich aus dem annähernd glatten 1:2 Größenverhältnis zu den

kleinsten realen Bahnen mit 600 mm (bzw. 1 Fuß im anglo-amerikanischen Bereich). Aber auch Normalspur, dann im Maßstab 1:4,3 (mit wiederum leichter Überbetonung der Aufbauten), lässt sich bei eindrucksvollen Maßen und heimwerkermäßig eben noch beherrschbarem apparativem Aufwand sehr schön abbilden, wie man am Beispiel der „Scheueringer Querbahn“ in Deggendorf



Falls gewünscht, geht es natürlich auch ganz ohne Personen auf dem Fahrzeug! Moderne, zuverlässige Funktechnik macht es heute auch bei großen und schweren, leistungsfähigen Modellen möglich: Bequem von der Terrasse aus wird der Zweibege-Unimog (Spur 12¼ Zoll) zum Schneeräumen auf der Gartenbahn losgeschickt!

Wenn wir immer nur vom Personenverkehr sprechen, wie verhält es sich denn eigentlich mit dem Gütertransport auf der Parkbahn? Nun, auch der hat seine Freunde! Wolfgang Rohne beispielsweise baut auch die Inneneinrichtungen seiner eindrucksvollen Schmalspurwagen auf 7¼ Zoll-Gleis akribisch modellgetreu nach. Wir sehen, Dr. Heigenhauser hat viel Freude an dieser ganz, ganz großen Billerbahn ...



Güterwagen der „Kompaktbahn“-Spurweite 12¼ Zoll sind natürlich auch ordentlich belastbar! Selbst eine Beschickung mit realer Ladertechnik ist möglich. Wünschenswert wäre dann natürlich das Modell eines selbsttätig entladefähigen Großgüterwagens anstelle des kleinen KLV-Draisinen-Anhängers!



Regler bedienen, heizen, speisen, bremsen und eine Strecke beobachten, die oft gut befahren ist und enge Radien und merkliche Steigungen aufweist: Das ist nur möglich dank engstem Kontakt zur eigenen Maschine, deren Reaktionen mit allen Sinnen und unmittelbar körperlich wahrgenommen werden. Ein Erlebnis und ein Training von Fahrfertigkeiten, die keine andere Form des Eisenbahnmodellbaus bietet! Die Frage, ob der für die Lok viel zu große Fahrer vielleicht das Auge eines Betrachters stören könnte, ist dabei wirklich zweitrangig! Wer damit Probleme hat, sollte vielleicht doch lieber bei den altbewährten Tischbahnen bleiben (Szene auf 5-Zoll-Gleis vom Sommerfest in Waldkraiburg 2012)!

sieht! Auch der Gleisbau bleibt hier mit handelsüblichem Walzmaterial relativ preiswert. Und wer als Fahrzeugführer nicht nur auf, sondern auch in seiner Maschine dabei sein möchte: Das ist ab dieser Größe kein Problem! Daher mein Vorschlag zu einer **neuen** Nomenklatur für die Spuren zwischen 300 und 600 mm: „Kompaktbahn“. Das Bindeglied zwischen Modellbahnen und realer, großer Bahn, gerade auch im Hinblick auf die Wurzeln im Gütertransport!

Fazit: viel Spitzfindigkeit um eine im Grunde ganz einfache Sache: Wir Parkbahner sind schlichtweg eine besondere Spezies von Modelleisenbahnern, denen Bauen, Eintauchen in frühere Bahnepochen, Zuschauen und Zuhören nicht genügt. Wir brauchen immer wieder das körperliche, hautnahe Erleben des sicher geführten Dahinrauschens auf Schienen. In völliger Freiheit – ohne das einengende

Korsett der Vorschriften und Hürden im Großbetrieb und bei Museumsbahnen! Wer in der glücklichen Lage ist, über eine auch noch so kleine eigene Anlage zu verfügen, kennt es: Geht es einem mal nicht so gut, setzt man sich in oder auf sein Fahrzeug, dreht eine Runde oder fährt ein wenig hin und her. Und man merkt: Es ist alles in Ordnung, es war doch wieder nur der Entzug vom Zug!

Literatur

- Gerhard und Ursula Arndt: Liliputbahnen in Parks und Gärten. Transpress Verlag Stuttgart 1998.
- *GARTENBAHNEN*, sämtl. Jahrgänge!
- div. Broschüren der RHDR, Großbritannien

Anzeigen

Poster-Aktion

Das Poster in der Heftmitte der **GARTENBAHNEN** 4/2014 stammt von Herrn Ralf Riehlein. Wir bedanken uns sehr herzlich für die Einsendung.

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

Wenn Ihr Bild 2015 in den **GARTENBAHNEN** veröffentlicht wird, erhalten Sie ein kostenloses Jahresabonnement. Mitmachen lohnt sich!

Bitte senden Sie Ihr Bild an unsere Redaktion:

Neckar-Verlag GmbH, Redaktion Gartenbahnen, Klosterring 1, 78050 Villingen-Schwenningen, oder per E-Mail an mannek@neckar-verlag.de

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



FELDBAHN

5" Zoll & 7 ¼" Zoll Lokomotiven

Erhältlich als Fertigmodell oder Komplettbausatz

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 Vereinsbetriebs 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 Großbritannien
- CE-zertifizierter Stahlkessel, 8,2 Bar Arbeitsdruck, mit Schmelzstopfen
- Grauguß Zylinder, Kolbendurchmesser 58 mm, 76 mm Hub
- Stahlräder, Achslager mit gekapselten Kugellagern
- Wasserkästen aus Edelstahl

Station Road Steam • Walter A. Bornath • Fon: ++49(0)69-36009830 Mobil: ++49(0)172-6723123
info@stationroadsteam.de • www.stationroadsteam.de

Besuchen Sie uns beim
 Echtdampf Hallentreffen 2015
 in Karlsruhe