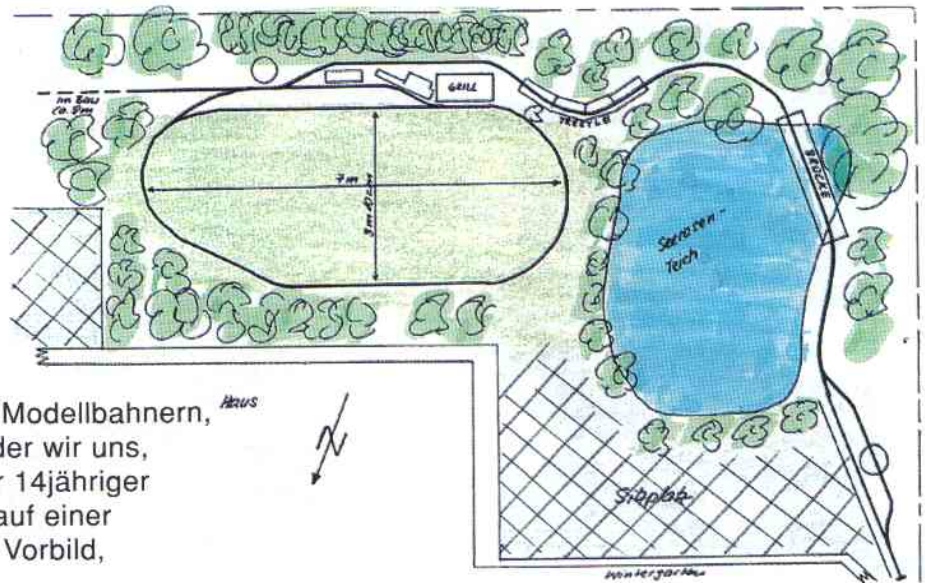


Eine Logging - Railroad in einem Schweizer Gärtchen

Eigentlich hat alles, wie bei den meisten Modellbahnern, mit der Baugrösse HO angefangen, mit der wir uns, unser erwachsener Sohn Beat und unser 14jähriger „Nachzügler“ Christoph, seit 12 Jahren, auf einer ca. 40m² - Anlage nach amerikanischen Vorbild, beschäftigen.



Draisine Nr. 2 - ein zuverlässiges Arbeitsgerät

Vor etwa 3 Jahren stellte Christoph die Frage „Wie geht eigentlich eine Dampfmaschine?“ Darauf baute ich mit ihm zusammen ein einfaches, aussen gefeuertes, einfach wirkendes, oszillierendes Maschinchen nach einem Plan, der in meinem Fundus vorhanden war. Das war übrigens mein Erstling. Und genau da packte mich der Virus. Der erste Eisenbahnversuch in Spur IIm, die Draisine Nr. 2, mit einem Stehkessel und modifiziertem Kisag-Rechaud-Gasbrenner, einer doppeltwirkenden stehenden 2-Zylinder-Maschine, Bohrung 8 mm / Hub 16 mm, über ein Zahnradvorgelege ca. 1:6 untersetzt war ein voller Erfolg. Die Numerierung unserer Fahrzeuge ist übrigens rein zufällig. Der Triebwagen hat die Nr. 10, weil man aus einem 10-Pfennig-Stück, nach herausdrehen der umlaufenden

Schrift, ein so schönes Nummernschild machen kann!

Zum Fahrenlassen wurde jeweils im kleinen Rasenstück vor dem Haus ein LGB-Schienenkreis aufgebaut, was mit der Zeit als zu mühselig empfunden wurde. Also wurde rund um den Rasen ein Gleis-Oval fest verlegt. Aber mit dem Essen kommt der Appetit. Bald wurde eine Erweiterung der Strecke erwogen, auch um einen interessanteren Fahrbetrieb, als immer nur rund herum zu ermöglichen. Da das Grundstück zu unserer Eigentumswohnung nicht gerade als gross bezeichnet werden kann, (es ist zwar recht lang, aber ziemlich schmal) und zudem seit einigen Jahren voll bepflanzt und durchgestaltet, verursachte die Planung einiges an Kopfzerbrechen. Dann die machbare Lösung: Nach Westen

zu eine happige 4% - Steigung mit einer langen S-Kurve zur Streckenverlängerung, damit es auch reicht bis zur Brücke (natürlich eine amerikanische Howe-Truss-Bridge) über den Seerosenteich, dessen Ufer entlang bis vor den Wintergarten. Hier befinden sich zwei Weichen um die ferngesteuerte Roundhouse-Fowler-Lok (leicht amerikanisiert) umsetzen zu können und eine 26 cm-Drehscheibe, damit wir die kleinen Draisinen, die nur in einer Richtung fahren und teuflisch heiss werden, berührungsfrei wenden können.

Noch im Bau ist die Strecke nach Osten, die analog der Weststrecke, jedoch ohne nennenswerte Steigung gestaltet wird. Damit kann ein Punkt - zu - Punkt - Verkehr abgewickelt werden, mit der Möglichkeit, im Oval die Fahrstrecke beliebig zu verlängern.

Vorbild? Absichtlich mit Fragezeichen geschrieben. Bei der HO-Bahnerei bin ich für so vorbildgetreu wie möglich. Anders jedoch bei der Gartenbahn. Die Szenerie stellt die Natur zur Verfügung, ebenso das Gelände. Hier gilt es wie „richtig“ die Streckenführung so zu planen, dass mit möglichst geringen Eingriffen in die Gegebenheiten, vernünftige Steigungen und Kurvenradien gebaut werden können. Bei uns heisst das Mindestradius 1,2 m (grosser LGB-Kreis), maximale Steigung 4%. Diese Steigung kann die Fowler von Roundhouse mit sechs beladenen Holzwagen und der Caboose problemlos bewältigen. Die Draisine Nr. 2 zieht immerhin noch 2 Wagen bergauf, was etwa auch der Wirklichkeit für so ein Gefährt entspricht. Nun ein bisschen Vorbild fehlt halt doch



„Fowler“ - Tender voraus, da sie sonst in der Steigung bei vol-

nicht ganz. Die Bahn wurde einer amerikanischen oder kanadischen Holzfällerbahn nachempfunden. Das hat den Vorteil, dass man auch mit den abenteuerlichsten Eigenbauten, wie im echten Leben, darauf verkehren kann ohne einen Stilbruch zu begehen. Es muss ja nicht immer alles Super-Scale sein. So gilt bei uns der bei amerikanischen Garden-Railroadern viel zitierte Leitsatz: „Model-Railroading is fun“, und es soll auch gar nichts anderes sein, als Spass an der Freud, tierischen Ernst haben wir im Alltag mehr als genug.

Fahrzeuge:

Draisine Nr. 2 - Eigenbau, Stehkessel, Gasfeuerung, oszillierende 2-Zylinder, doppeltwirkend, 1 Achse angetrieben. Zugkraft: 2 Wagen bei 4 % Steigung.

Draisine Nr. 4 - Stehkessel, Gasfeuerung, oszillierende 2-Zylinder, doppeltwirkend, als Innenzylinder angeordnet. Zugkraft: Bringt gerade sich selbst über den Berg. In der Ebene bis zu 5 Wagen.

Fowler Nr. 5 - Ein Roundhouse-Produkt das ich jedem empfehlen kann. Eine ausgereifte und robuste Konstruktion; Gasfeuerung. Funk-Fernbedienung für

Steuerung und Regler. Für unsere Belange leicht amerikanisiert mit Signalglocke auf dem Dom, Holzpufferbohlen und Kadee - Kupplung (die für Spur 1, sieht besser und weniger klobig aus als die für IIm und



Das „Betriebsgebäude“

funktioniert einwandfrei). Zugkraft bis zu 8 Wagen bei 4 %.

Triebwagen Nr. 10 - Eigenbau, Stehkessel,

Gasfeuerung mit Keramikbrenner, Zylinder von WILESCO von der Dampfmaschine D 222. Mit den mitgelieferten Slip-Exzentern umsteuerbar. Antrieb über eine Blindwelle und Zahnradvorgelege 1:4 untersetzt. Funk-Fernbedienung für Regler. Zugkraft - fährt in der Ebene mit Regler 1/2 offen recht rassig, bleibt dann Berg stehen, da das Drehmoment der doch recht kleinen WILESCO-Zylinder nicht ausreicht.

Wagen - Alles Eigenbauten, aus Fichtenholz, gebürstet und mit stark verschmutztem Nitro - Verdünnern gealtert. Radsätze zum Teil selbst gedreht und zum Teil von LGB. Achslager Messing. Die Holz-Transportwagen sind den Log-Connects der „Sugar - Pine Logging Co.“ nachgestaltet, zwei davon als sog. Skeleton-Buggys. Schneepflug Eigenbau, mit ca. 1 kg Blei gefüllt um den nötigen Achsdruck zu haben. Wird von der Fowler, oder wenn der Schnee verharscht ist, halt von Hand geschoben. Funktioniert auch, um im Herbst das dürre Laub von den Geleisen zu schieben.



Wie man aus der Fahrzeugliste ersehen kann, sind wir Life-Steam - Puristen; die Weichen werden von Hand gestellt. Elektrizität hat auf unserer Gartenbahn nichts zu suchen. Das hat einen ganz wesentlichen Vorteil: Keine Probleme mit „verschmutzten“ Schienen einfach Wasser, Öl und Gas einfüllen - anheizen und ungetrübten Fahrspass haben; bei Sonnenschein, Regen und sogar bei Schnee. Als Heizgas Butan/Propan-Mix verwenden, dann fährt man auch bei Minustemperaturen problemlos und gerade dann dampft es am schönsten! OHa -

(Otto Hadorn, Kirchlindach)