



# GARTENBAHN.AT

Faszination Gartenbahn



Ausgabe 1 / 2005

## In dieser Ausgabe:

|  |    |
|--|----|
| Vorwort                                  | 1  |
| Digital:<br>Beleuchtungsplatine          | 1  |
| Vorbild & Modell:<br>Höllentalbahn       | 2  |
| Anlagenreport:<br>MINIMUNDUS             | 3  |
| Um-/Selbstbau:<br>Waggonstretching       | 4  |
| Um-/Selbstbau:<br>Mariazeller Postwaggon | 8  |
| Impressum                                | 10 |
| Gartenbahn News & Termine                | 10 |

## Vorwort

Magazine, die große Modellspurweiten zum Thema haben, gibt es ja schon einige. Auch welche, die sich speziell mit Gartenbahnen beschäftigen. Allerdings ist in diesen Magazinen hauptsächlich die Rede von Deutschen und Schweizer Vorbilder.

Sehr oft wird hier von der Harzbahn, der RhB und von USA-Vorbildern berichtet.

Österreichische Schmalspurbahnen haben offenbar kaum Bedeutung in der Gartenbahnszene — jedenfalls, wenn man nach den einschlägigen Fachzeitingen geht.

Genau hier wollen wir Abhilfe schaffen! Mit dieser Publikation wollen wir speziell den österreichischen Gartenbahner berücksichtigen, der sowohl seine

Anlage, als auch seine Modelle nach österreichischem Vorbild gestaltet.

Hier sollen auch Vorbilder und Modellanlagen präsentiert werden, die echten Schmalspurcharakter haben.

Auch Umbauten aus Industriemodellen, oder komplette Selbstbauten werden hier Einzug finden.



Oliver Zoffi

Beim Modellbau sind Kompromisse oft nötig. Daher soll es auch nicht weiter stören, dass österreichische Schmalspurbahnen eigentlich 760mm Spurweite haben, die meisten Industriemodelle

aber Meterspurig unterwegs sind.

Oliver Zoffi (OZ)

## Beleuchtungsplatine für LGB Waggons

Arnold Hübsch hat eine neue Beleuchtungsplatine für LGB Waggons entworfen. Die Lichtplatine wurde notwendig



um eine Beleuchtungslösung zu schaffen die mehrere Forderungen befriedigt. Primär sollte sie mit wenig Strom auskommen um Decoder nicht zu überlasten. In langen Personenzügen die durch-verkabelt sind summiert sich der Stromverbrauch pro Wagen doch gewaltig. Ein Lämpchen benötigt 50 - 200mA, üblicherweise sind zumindest 2-4 in einem Wagen. Eine Strom spa-

rende Lösung erlaubt den Betrieb direkt an einem Decoder. Diese Platine braucht höchstens 15mA. Weiters hat die Platine eine Energie-Pufferung um das Flackern der Beleuchtung bei Stromunterbrechungen durch verschmutzte Schienen zu minimieren, oder gleich zu überbrücken.

Die Platine hat für die direkte Montage unter dem Dach in LGB Wagen die passenden Löcher. Die elektrische Verbindung erfolgt über LGB Typische Steckverbindungen, oder Schraubklemmen. Mehr dazuunter:

[http://amw.huebsch.at/Produkte/LGB\\_Licht.htm](http://amw.huebsch.at/Produkte/LGB_Licht.htm)

-AH-

## Vorbild & Modell—Die Höllentalbahn



Restaurierter Beiwagen



Empfangsgebäude in Payerbach



So erreichen Sie die Höllentalbahn

Vielfach wird eine Modellbahn unter dem Gesichtspunkt gebaut, dass man möglichst lange Züge verkehren lassen kann

- denn das wäre Vorbildgerecht.

Das es anders auch geht, zeigt das Vorbild Höllentalbahn.

Nicht nur, dass die einzelnen Bahnhöfe teilweise nur aus einer Ausweiche bestehen, sind diese auch recht kurz.

Die Radien sehr eng - kleinster Radius = 60 Meter - und es verkehren kurze Züge.

### Technische Daten:

Spurweite: 760 mm

Streckenlänge: Ursprünglich 6,1 km (Personenverkehr ab 1926),

seit 1963 nur noch 4,9 km

Kleinster Radius: 60 m

Größte Neigung: 25 Promille

Größte Höhendifferenz: 28 m

auf 1,2 km Streckenlänge

Zugelassene Höchstgeschwindigkeit: 20 km/h

### Hintergrund:

1921 wurde von der Neusiedler Papierfabrik AG der Bau einer "elektrischen Schmalspurbahn von Payerbach über Reichenau nach Hirschwang" eingereicht. 1922 wurde dann die Baukonzes-

sion für die "Lokalbahn Payerbach Hirschwang AG" erteilt.

Im September 1926 wurde der planmäßige

Personenverkehr aufgenommen. Es standen dafür zwei elektrische Triebwagen und vier Beiwagen zur Verfügung. Zwei der Bewägen sind jetzt noch in Betrieb.

Der Güterverkehr wurde mit den Elektrolokomotiven E1 bis E3 abgewickelt.

1927 wurde dieser mit der Stangenlok E4 verstärkt.

Die Güterwagen wurde teilweise aus Feld- u.

Waldbahnwagen umgebaut, bzw. gebrauchte Schmalspurwagen gekauft.

Mit 1. Juli 1963 wurde dann

der Personenverkehr eingestellt, 1982 dann auch der Güterverkehr.



Die Elok E3 steht als Museumsstück in Payerbach



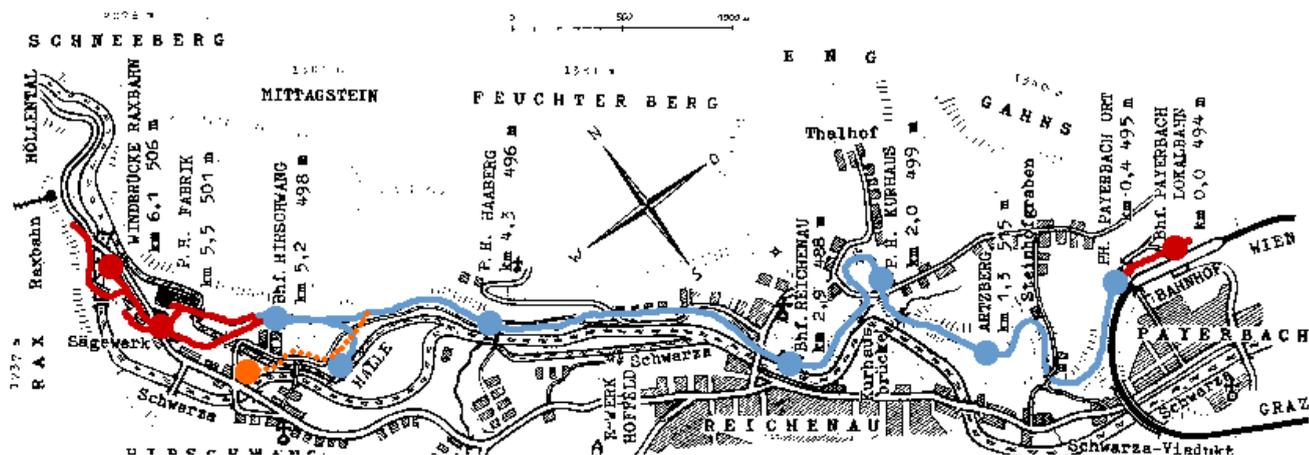
Die Güterwagen fristen als „Bühne“ ihr Dasein.

Dank des ÖGLB ist die Höllentalbahn heute noch als Museumsbahn erhalten.

Fotos & Text: - OZ-

Weiter Informationen finden Sie im Web unter:

<http://www.erlebnisbahn.at/hoellentalbahn/index.html>



- Die Höllentalbahn heute
- 1963 eingestellte Streckenabschnitte
- Geplante Verlängerung in das Ortszentrum Hirschwang

Bildquelle: ÖGLB—<http://www.erlebnisbahn.at>

## Anlagenreport—Minimundus

Dieser Bericht soll Gartenbahn in ein wenig anderen, großzügigen, Dimensionen zeigen. Vor allem die Kombination Park, Gebäude und Bahn sollen gezeigt werden. Natürlich mit Schwerpunkt Bahnbilder.

Minimundus ist vielen Österreichern ein Begriff. Da denkt man sofort an diverse Gebäude, vom Stefansdom in Wien bis zu Neuschwanstein und den vielen anderen berühmten Bauwerken in der ganzen Welt die hier verkleinert nachgebaut sind. Über 150 sind in dieser Parkanlage zu besichtigen. Die Gebäude werden hier im Maßstab 1:25 gebaut.

Da drängt sich natürlich sofort eine Bereicherung der Ausstellung durch 2 Schienenstränge auf. Es gibt seit vielen Jahren mehrere Gleistrassen die, unterschiedlichen Themen gewidmet, durch die Anlage führen.

Gleich nach dem Eingang stößt man auf eine 2 gleisige Strecke. Hier verkehren richtig schön lange Züge. Selbst auf Anlagen in kleineren Maßstäben findet man kaum Platz derart großzügig angelegte Radien zu implementieren. Die 1044 mit den Reisezugwagen im JAFFA-Look dahinter macht einen wirklich schönen Eindruck.



Auf dieser Strecke, an einem anderen Anlagenteil war ein ICE zu sehen, Angesichts der Zuglänge eine imposante Erscheinung. Beide Fahrzeuge trifft man auf der Westbahn durchaus auch beim Vorbild gemeinsamen auf gewissen Streckenabschnitten an.



Das Gelände geschickt auszunutzend führt eine Zahnradbahn die eine ziemliche Steigung überwindet. Die Fahrzeuge scheinen hier eindeutig aus dem Hause Lehmann zu kommen.



Die Betriebsabläufe die in fast allen Fällen sich auf ein im Kreis fahren der Fahrzeuge beschränken sind für den Modellbahner etwas eintönig. Die Wirkung im Gelände mit dem Zusammenspiel zu den Gebäuden lässt oft einen sehr realistischen Eindruck entstehen.



Oft stolpert man über Kleinode, an unerwarteten Stellen. Die Stadtbahnstation mitten im Gras hätte ich nicht vermutet, es gibt davon sogar mehrere.



An anderer Stelle viel mir eine Garnitur der Badnerbahn auf, ich vermute das Modell der Bachmann Straßenbahn darin zu erkennen.

An manchen Stellen haben die Erbauer der Modellbahnanlagen wirklich ins Volle gegriffen. Hier sieht man mehrere Anlagenteile mit Bahnhöfen. In diesen Bahnhöfen wird mit mehreren Fahrzeugen Rangierbetrieb gemacht.

Meinen Erkundigungen nach wird die Modellbahn analog gesteuert. Auf den Strecken wenig überraschen. Aber auch die



**Badnerbahn.**

Bahnhofsmanöver sind geschickt gestaltet in Analogtechnik implementiert.



**Gebäudesehenswürdigkeiten.**

te aber bedenken, was das Ziel dieser Anlage ist, das Beleben der Gebäudeausstellung. Das ist gut gelungen, darüber hinaus haben die Erbauer viele interessante Dinge gebaut die man erst nach 3 mal hinschauen findet. Auf jeden Fall eine Quelle für Anregungen die zur Umsetzung im eigenen Garten auffordert.



**Rangierbetrieb.**



**U4/Stadtbahnstation.**

Wenn es die Zeit erlaubt sollte man einen Besuch in Kärnten auf jeden Fall nutzen um Minimundus zu besuchen. Ich rate nach einem Rundgang durch die Anlagen und der Besichtigung der Gebäudesehenswürdigkeiten (2835) auf jeden Fall eine 2. Runde, der Eisenbahn gewidmet, zu gehen. Oft wird die Umsetzung von Modellbahnern gering geschätzt. Man soll-

Fotos & Text: - AH -



**MINIMUNDUS**  
 DIE KLEINE WELT  
 DER LIEBhaber

**MINIMUNDUS GmbH**  
 Villacher Straße 241  
 9020 Klagenfurt / Kärnten / Österreich

Tel.: +43/463/21194-0 ,  
 Fax: +43/463/21194 -60  
 email: [info@minimundus.at](mailto:info@minimundus.at)  
 web: [www.minimundus.at](http://www.minimundus.at)



## Um-/Selbstbau—Waggonstretching

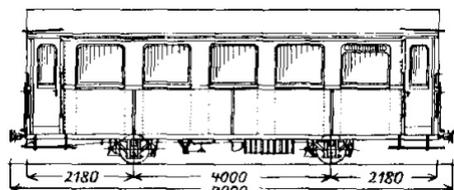
Aus zwei LGB B4ips wird ein Ci26 und ein "richtiger" B4ips

Da die 4achsigen ÖBB-LGB-Waggons (B4ips) meiner Meinung nach keinem Vorbild entsprechen - ich habe jedenfalls in keiner mir zur Verfügung stehenden Literatur 6-Fenstrige Wagen gefunden, reifte in mir der Wunsch, diese Waggons vorbildgerecht um ein Fenster zu verlängern.

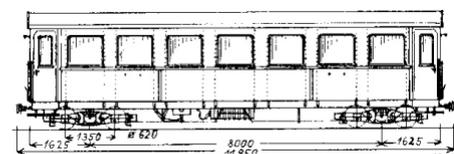
Einen B4ips zu kaufen, nur um diesen zu zerschneiden und somit als Ersatzteillaager zu nutzen, war mir dann doch zu schade. Angeregt durch einen Artikel im Gartenbahnforum entschloss ich mich aus einem Wagen ein Fenster herauszuschneiden, um einmal daraus einen 5-Fenstrigen Ci26 zu bauen und dieses Fenster zum Anderen in einen andern LGB-Waggon einzusetzen, um diesen damit zu verlängern.

Als Ausgangsbasis werden also zwei LGB ÖBB-Personenwagen B4ip-s 3045 (#34620) verwendet (siehe Bild rechts oben).

Im Buch "Schmalspurig durch Österreich" fand ich diese Vorbildzeichnung vom 2-Achsigen Ci26:



und vom 4-Achsigen Ci4p-3045



Nun denn, froh ans Werk:

Zuerst die Waggons zerlegen. Anschließend das Dach, den Wagenkasten und die Bodenplatte zersägen... Für den 2-Achser müssen 2 Schnitte gemacht werden (siehe Bild mitte rechts)

Jetzt kann der Wagenkasten, das Dach und die Bodenplatte, um das eine Fenstersegment weniger, zusammengeklebt werden



Die Trennfuge mit Spachtelmasse (ich verwendet Einkomponentenspachtelmasse von DupliColor in der Tube) ausfüllen und wenn dieser komplett ausgehärtet ist (nach ca. einem Tag) plan schleifen und die Trennstelle mit Lack ausbessern, oder den Wagenkasten und das Dach neu lackieren - je nachdem wie sauber man gearbeitet hat und ob man die ausgebesserte "Naht" stark sieht.

Was mich übrigens ganz besonders freut, ist, dass die LüP exakt 400mm beträgt, was genau 9000/22,5 entspricht!

Anstelle der 4-achsigen Drehgestelle, werden noch 2-Achsige verbaut.

Ich habe dafür bei LGB die 2-Achsigen Drehgestelle (#67302) als Ersatzteil bestellt. Leider ist der Umbau etwas komplizierter als erwartet. Denn nur die Deichsel und das Drehgestell tauschen ist leider zuwenig. Der Waggon wird dann um gut 10mm zu hochbeinig! Daher muss hier einiges geschnitten, gefeilt und geklebt werden, um die Räder diese 10mm tiefer zu legen ...

Das braucht man alles, um das Drehgestell anzufertigen:

Die Deichsel des 4-Achsigen Drehgestells, von der Drehgestellblende, die Achsaufnahmen und eben das 2-Achsige Drehgestell, allerdings ohne dessen Deichsel!



Am 2-Achsigen Drehgestell, wird für die Räder jeweils eine Ausnehmung geschnitten, dann werden die Achshalterungen abgeschnitten und um 10mm weiter oben angeklebt.



Ausgangsbasis ist ein LGB B4ips 3045



Zerschnittener Wagenkasten



Drehgestell



Nochmals  
Drehgestell

Letztendlich können die Verblendungen angeklebt werden. Die Bremsimitationen müssen natürlich auch noch gekürzt werden ...

Zum Kleben eignet sich z.B. Stabilit Express. Hierbei müssen die Einzelteile aber bis zum AUSHärten fixiert werden. Ich habe auch Versuche mit Heisskleber gemacht—bis jetzt hält das Drehgestell.

So schaut der 2-Achser fertig aus:



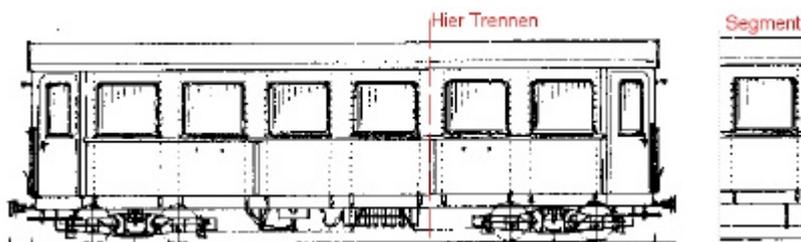
Weiter geht's mit dem 4-Achser:

Das fehlende Fenstersegment ist ja von meinem Umbau des Ur-3045 zu einem Ci26 als 5-Fenstriger 2-Achser übergeblieben (siehe Bild mitte links)

Der Wagenkasten, das Dach und die Bodenplatte habe ich zwischen dem zweiten und vierten Fenster durchtrennt (so, dass der Steg erhalten bleibt),



Fenstersegment



„Schnittstellen“

und das Fenstersegment eingeklebt.



Als Kleber verwende ich Superkleber von 3-S der Firma Bürger mit einem Füllstoff - in

Sekunden ist das Zeug ausgehärtet, hält bombenfest und kann gefeilt, gebohrt etc. werden (nach einem Tipp im Bundbahnforum kann dieser Füllstoff aus Speisesoda gewonnen werden!).

Die Schnittfugen werden wieder mit Spachtel ausgekittet und nach völligem durchhärten geschliffen.

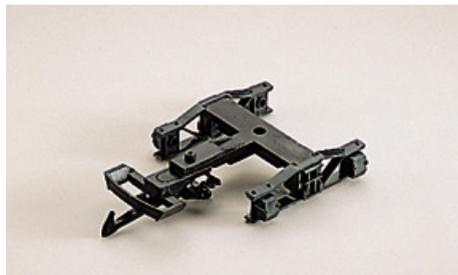
Die original Drehgestelle des LGB Wagens passen allerdings überhaupt nicht. Der Zeichnung nach zu urteilen sind es Diamond-Drehgestelle.

Es gibt zwar Kleinserienhersteller in Deutschland und/oder der USA, die derartige

Drehgestelle anbieten, ich habe mich dennoch entschieden etwas kostengünstiger zu verfahren.

Ich habe mich also bei LGB umgesehen und meine, man könnte auch dieses Drehgestell (#67402) alternativ verwenden.

Wenn auch nicht 100%ig, ist es doch "stimmiger", als das LGB-Original.



Da die Deichsel des Drehgestells 67402 zu kurz ist, musste ich da etwas "schnitzen" ... Ich habe einfach von original Drehgestell die Deichsel abgeschnitten und am Ersatzdrehgestell wieder angeklebt. Die Zeichnung auf Seite 7 recht oben soll das verdeutlichen:

Damit die Deichsel mehr Stabilität hat, wurde ein Stumpf der "Ersatzteil-Deichsel" behalten und ein entsprechender Ausschnitt in die Originaldeichsel gesägt. Mit Stabilit-Express habe ich dann alles verklebt - hält Bombenfest!

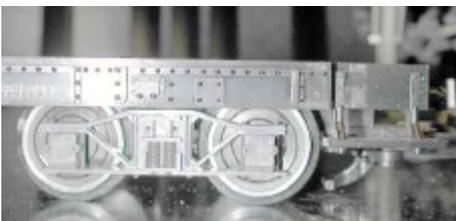
Leider passt das neue Drehgestell nicht optimal unter den Wagenboden - die



Räder schleifen ... Mittels Beilagscheiben habe ich den Abstand der Drehgestelle um ca. 5mm vom Wagenboden erhöht - jetzt passt alles, wie es soll.

Beim nächsten Mal werde ich unter den Querbalken des Drehgestells ein 3mm starkes Kunststoffstück über die gesamte Breite kleben, um eben mehr Abstand zwischen Drehgestell und Wagenboden zu bekommen, und um die Deichsel dann auch um die 3mm höher anzukleben - damit später die Kupplungen besser fluchten.

Damit bei der Länge von 51,5 cm, der Waggon auch noch problemlos durch



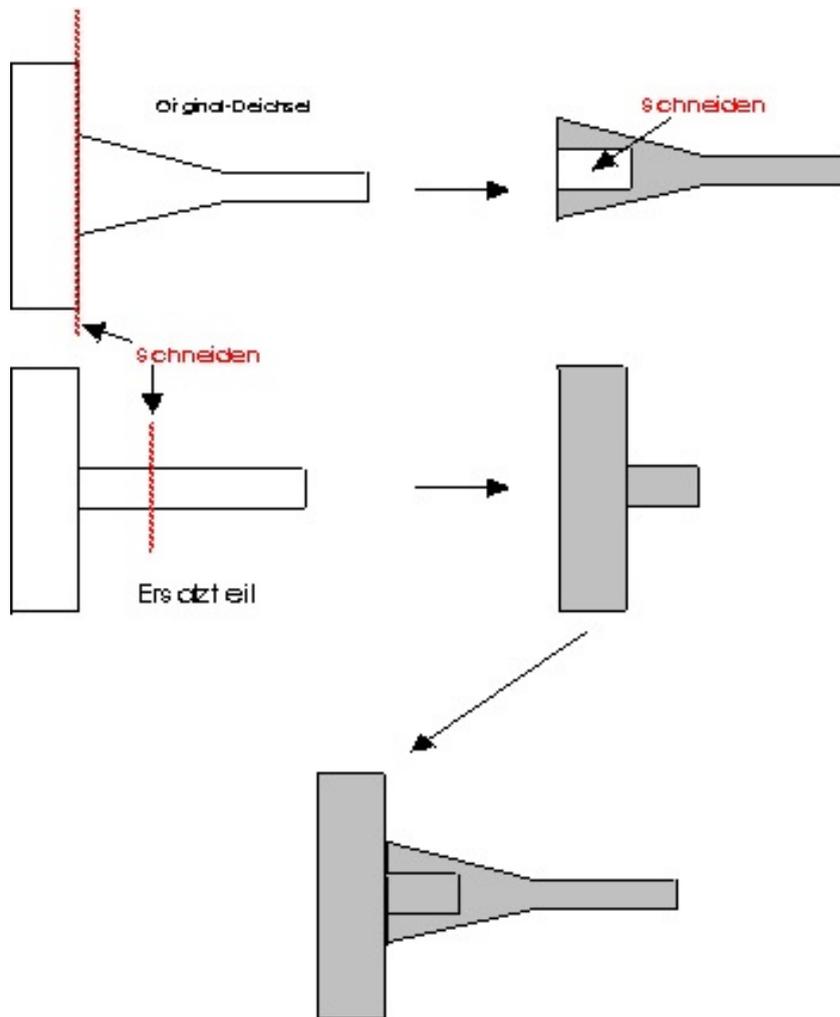
den LGB R1 kommt, musste ich im Bereich der Kupplung und der Trittbretter eine kleine Änderung vornehmen - beides wurde leicht angeschrägt. Jetzt sind auch Gegenbögen kein Problem mehr. Diese Länge ist aber offenbar schon hart an der Grenze ... wenigstens wenn man die LGB-Kupplung verwendet.

Mit Einsatz der Kadeekupplung, sind solche Änderungen nicht mehr nötig.

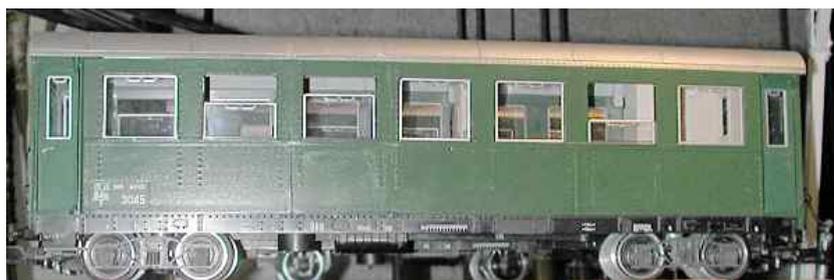
Ich habe übrigens alles am viel zitierten Küchentisch gemacht. Als Werkzeug



genügt ein scharfes Messer, diverse kleine Feilen (z.B. Schlüsselfeilen), Schleifpapier, eine Laubsäge und eine Kleinstbohrmaschine. Ich habe zum Sägen eine Stichsäge von Minitool verwendet - noch besser wäre aber eine kleine Kreissäge - da werden die Schnitte 100% gerade. Zum Verspachteln eignet sich ein flacher Schraubenzieher - besser wäre allerdings eine Stuckspachtel (bekommt man im Bauhaus, Obi, etc.).



So schaut der Waggon fertig aus:



Fotos & Text:- OZ-

## Um-/Selbstbau—Mariazeller Postwaggon

Der Mariazeller Postgepäckwagen  
4 Achsig, NÖLB DFGa Wag.Nr. 551 552,  
Baujahr 1906/07 Waggonfabrik: Graz

Angeregt durch die Typenblätter der Mariazellerbahn aus dem Verlag Slezak (Wien), entschloss ich mich zum Selbstbau dieses Waggons. Ich hatte noch nie einen Komplettbau durchgeführt, daher dauerten die Vorbereitungen einschließlich der Aufbereitung des Planes auch einige Zeit.

### Das Fahrwerk:



Begonnen wurde mit dem Rahmen aus Messing, alles weich gelötet. Die Puffer der Trichterkupplungen sind auf Stoß gefedert und werden durch einen Federdraht in der Mittelstellung gehalten, sie bestehen aus 13 Teilen. Zur späteren Montage der Drehgestelle wurden auf die Drehgestellträger zwei M 6 Schrauben gelötet. Die Bremsrohre wurden aus Rundmessing zurechtgebogen und mit Gewinde (geschnitten) am Fahrgestell angeschraubt; die Bremsschläuche entstanden aus Spiralfedern. Der Wagenboden, aus 2mm Sperrholz, erhielt eine leicht eingeschnittene Bohlenimitation.

### Der Aufbau:



Nächster Arbeitsgang war die Herstellung der Seitenwände. Zunächst sollte der Wagen nur eine schöne Außenansicht bekommen; aber bald kam es anders! So wurden die Seitenwände nicht wie zuerst geplant, aus Sperrholz gebaut. Für die Wände wurden 17 Holzleistchen, jeweils 5 x 3 mm, mit Weißleim zu planen Flächen verklebt. Die Fensteröffnungen wurden anschließend mit der Laubsäge ausgeschnitten, die Öffnungen für die Türen (Schiebe und Flügeltüren) freigehalten und der Abstand durch nachträgliches Ankleben der 17ten Längsleiste fixiert. Fensteraußenrahmen, sowie die Innenrahmen wurden aus L Profil aus Lindenholz erstellt.

Für die Fensterscheiben wurden Diaglaser verwendet. Diese müssen mit einem Diamantschneider, wegen der Härte des Glases, zugeschnitten werden. Diese Gläser wurden in die vorgefertigten Rahmen eingesetzt und dahinter noch ein Fenstergitter aus Messingdraht in Holzhaltern angebracht. Die Seitenwandstreben entstanden aus Messing U Profilen. Für jeweils eine Niete pro Brett der Seitenwand wurden Löcher - insgesamt 17 - vorgebohrt. Die 0,9 mm Messingnägeln (aus dem Baumarkt) durchgedrückt, abgezwickelt und verklopft. Die Schiebetürenhalterung und Rollen bestehen aus Messing. Alle Griffstangen sind mit aufgelöteten Befestigungsplättchen mittels Messingnägeln befestigt. Für die Türschnallen wurde Messingdraht flachgeklopft und zurechtgebogenen; Schlossblenden aus Messingblech; die Schlüssellocher und das Schnallenloch sind durchgebohrt.

### Zurüüsteile und Beschläge:

Die Leiter an der Stirnseite wurde aus Flachmessing gelötet. Für die Abdeckhaube für das Handbremsgetriebe, die Bremsspindel und das Gelenk wurden Messing und Alu verwendet.



### Weitere Ausrüstungsteile:



Innen, das Handbremsrad; an der Frontseite, nach zurückgesetzten Einstiegsstüren, die Halter für die Oberwagenlaternen. Laufbretter sind mit kleinen Messingnägeln und Flachwinkeln befestigt.



#### Unterseite:

Das Sprengwerk entstand aus Stahldraht mit Haltern und Spannhülsen aus Messing. Für die Gasbeleuchtung wurden 2 Gasbehälter aus CU Rohr mit Drahringen durch ein Loch in diesen, auf der Unterseite am Wagenboden angeschraubt. Die Bremszylinder und Hebel entstanden aus Messingrohr und Blech. Die Laufbretter aus Holzleisten wurden an den Wagenseiten sowie am Dach mit Messingnägeln befestigt. Die Träger für die Laufbretter bestehen unten aus Flachmessingwinkeln (laut Plan) und am Dach aus Holz.

#### Das Dach:

Das Dach ist aus zwei Schichten Sperrholz im gebogenen Zustand aufeinander geklebt und mit rundeten Spanten verstärkt, danach mit Buchbinderleinen überzogen (damals hat man die Dächer mit Leinen überzogen und geteert) und mattschwarz lackiert. Die Lüfter sind aus Ermangelung einer Drehbank, mit der Bohrmaschine gedreht gleichfalls der Rauchabzug für den Ofen in dem ein Rauchgenerator eingesetzt ist. Griffbügel jeweils einer vorne und hinten.

#### Lackierung und Endmontage:

Der Wagenkasten ist mit Holzlasur gestrichen, die Streben und die Leitern braun, die Griffstangen schwarz, Fensterrahmen außen gelb, Wagenboden grau, Bremsschläuche weiß. Die Drehgestelle sind von LGB, können aber später, wie beim Original in Kastenbauweise selbst angefertigt werden. Die Bosnackupplung fehlt noch, kommt aber demnächst.

So nun dachte ich endlich fertig, aber da sah ich im Plan einen Wasserbehälter im Abort, natürlich ein Spülkasten. Also, Spülkasten aus Weißblech anfertigen, mit Einfüllöffnung und Belüftungsloch, eine Verbindung zur Klotmuschel, ein Hebelmechanismus und ein Tretpedal zum Hinunterlassen auf den Bahndamm. Na ja, jetzt gibt's einen Abort mit Wasserspülung!

Und im restlichen Waggon gibt's nichts?:

Also, weiter geht's! Im Postabteil sitzt jetzt ein Postbeamter. Vor ihm ein Stempelkissen mit Stempel und Tintenfass und mit



Schreibfeder, daneben Briefe teils schon gestempelt, dahinter steht der Ofen (Werkstattofen von POLA, gekürzt) daneben



liegen Holzscheite. An der Stirnseite steht ein Regal mit Kleingefache mit Zeitungen drinnen, Drucksachen und Briefen in allen Größen von A6, über A5 bis hin zu A4 natürlich im Maßstab 1:22,5. An der Decke ist bereits die Gasbeleuchtung montiert; natürlich schon mit Strom. Das Rohr enthält einen Draht jeweils zu den Lampen. Die Lampen haben einen gedrehten Messingsockel und als Glasabdeckung (ausgebohrte 10 mm gelbe LED). Im Gepäckabteil liegen Säcke. Diese wurden aus Tragtaschen zugeschnitten, selbst mit der Maschine genäht, mit Granulat oder Reis gefüllt und mit Rundstempel bedruckt mit der Aufschrift "CAFE DO BRASIL". Die Milchkannen im Gepäckraum wurden aus Alu gedreht und erhielten abnehmbare Deckel. Weiter finden sich dort Maschinenteile, Formteile, Kupferrohre, jede Menge Pakete natürlich mit handgeschriebener Adresse und mit Schnur zugebunden, ja so war's 1906! Arbeitszeit ohne Rahmen ca. 600 Stunden. Kosten gering! Eines hätte ich beinahe vergessen, die Räder sind von HARTFORD, abgedreht auf Mariazellergröße, ausgebohrt, mit Kugellager und Stromabnehmer versehen.

-WD-



# Gartenbahn.at

## Faszination Gartenbahn

Christian Hirsch  
Grimmgasse 36  
1150 Wien

E-Mail: christian@gartenbahn.at

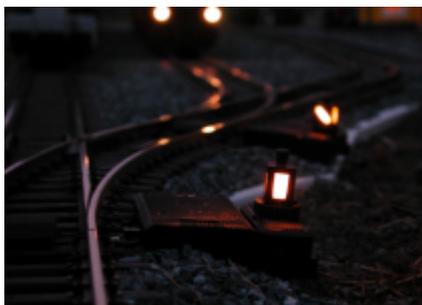
### Redaktion:

Arnold Hübsch (-AH-) arnold@huebsch.at  
Christian Hirsch (-CH-) christian@gartenbahn.at  
Oliver Zoffi (-OZ-) info@mobazi.zoffi.net

### Redakteure in dieser Ausgabe:

Oliver Zoffi (-OZ-), Arnold Hübsch (-AH-),  
Wilhelm Danzinger (-WD-)

Sie finden uns im Web:  
[www.gartenbahn.at](http://www.gartenbahn.at)



## Impressum

Der Herausgeber übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen den Herausgeber, oder Autor eines Beitrages, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens des Herausgebers, oder Autors kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt. Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich.

## Gartenbahn News / Termine

### AMW Digital Seminare

Sonntag 3. April 2005 Wien  
Decoder Installation €50,-

Sonntag 17. April 2005 Wien  
Optimierung CV Werte €45,-

Termin wird erst bekanntgegeben Wien  
STP Stellwerksoftware €75,-

### ZIMO 25 - Jahre – Feier

10. - 12. Juni 2005 in Wien  
Details auf [www.zimo.at](http://www.zimo.at)

### Heizhaus Strasshof

- 1. April Saison Eröffnung
- 26 April Andampfen

### Terminauszug der Lotus Lokstation:

#### Anlagenbesuche

- 28.05.2005 Frühlingstreffen bei Gustav Findeis
- 16.07.2005 Adi Pressel zeigt uns seine gigantischen Brücken

- 30.07.2005 Sommerfest bei Erwin Wirth
- 04.12.2005 Eisenbahner-Advent im kleinen Heizhaus des Eisenbahnmuseum in Schwechat
- 2.LGB Jahrestreffen und die Mondseer Echtdampftage
- 2.1.2005 - 11.09.2005 Am 10. und 11. September 2005 im S.K.G.L.B.

### Sonstige Termine:

- 30.April.—1.Mai.2005 DBC-GRAZ  
Ladet zum Andampfen ein.  
Ort: Graz Siegmund-Freud Klinik
- 5. Mai 2005  
Andampfen Knittelfeld

### Dauertermin:

- Jeder 2. Freitag im Monat ist  
Spur I Fahrbetriebtag in Pfaffstätten  
Ort: Sporthalle Lederhasgasse

Weitere Termine auf:  
[www.gartenbahn.at](http://www.gartenbahn.at)