

02
2023

ISSN 1616-9298
€ 9,40 [D] € 10,10 [A]
€ 10,30 [EU] sfr 16,20
E 54336

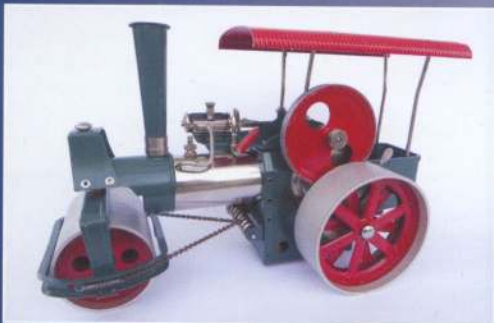
Journal
Dampf & Heißluft

Journal Dampf Heißluft

MAGAZIN FÜR
MODELLBAUER UND
NOSTALGIE-FANS

Die Chronik der Brohltalbahn

Belegexemplar



► Das Upgrade von handelsüblichen Spielzeugdampfwalzen ► Heißluft-Experimentalmotor ► Dampffindlinge

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser!



Mein Herz froh, „lok“t beim Betrachten der Titelseite dieser Ausgabe und ich möchte Sie, liebe Leserinnen und Leser, gerne mit einem „Mit Volldampf in die neue Saison“ begrüßen! Der Terminkalender dieser Ausgabe ist nach langer Zeit wieder einmal prall gefüllt und die Stammtisch-Informationen sind auf aktuellem Stand. Es darf wieder uneingeschränkt gedampft werden.

Einen Einblick in die Chronik der Brohltalbahn gibt uns Thomas Hillenbrand, der auch das Foto für die Titelseite eingefangen hat. Stets auf der Suche nach historischer Dampftechnik wird Rolf Hoffmann immer wieder fündig und stellt seine Entdeckungen in der Reihe „Dampffindlinge“ vor.

Historisch geht es in dem Beitrag von Fritz Aeberli weiter, der uns die Dampflokomotiven der Maschinenfabrik Rüti AG vorstellt. Die Rubrik „Unsere Welt der Technik“ bedient wieder unser langjähriger Autor Christian Schwarzer.

Volker Koch berichtet über das Upgrade von handelsüblichen Spielzeugdampfwalzen. Einen Heißluft-Experimentalmotor in Zweizylinder-Bauweise nach Manson/Ruppel mit modifizierter Gasführung beschreibt Josef Reineck in seinem Beitrag samt Bauplan.

Ein besonderes Modell aus der Reihe „Spezial“ von Manfred Hoffmann stellen wir in „Der 90-Tonnen-Dampfkran Bauart 059 der Firma Ardelt im Maßstab 1:11“ Teil 1 vor.

Manfred König nimmt uns augenzwinkernd mit auf einen Besuch in die „Königl.-Sächsische Kraftwerk- und Maschinen-AG Chemnitz“.

Der sprichwörtliche Rat „Wer gut schmiert, der gut fährt“ ist eine unverzichtbare Vorgehensweise beim Betreiben von Dampfmaschinen jeglicher Couleur. Karl-Ernst Jenczok teilt mit uns seine Erfahrungen und Gedanken zur Schmierung von Dampfmaschinen.

Nicht weniger interessant sind die Berichte über Modelle, Originalmaschinen, Veranstaltungen, Museumsbesuche, Werkstatt-Tipps und Bauberichte in dieser Ausgabe, deren gesonderte Erwähnung hier das Editorial sprengen würde.

Im Januar ist unser langjähriger und bekannter Autor Siegfried Baum verstorben. Bekannt ist er vor allem bei Lesern der GARTENBAHNEN. In einem Nachruf in einer späteren Ausgabe werden wir Siegfried Baum gedenken. Mit unseren Gedanken sind wir bei seinen Angehörigen.

In der Hoffnung, dass wieder für alle Leserinnen und Leser etwas Interessantes in dieser Ausgabe zu finden ist, verbleibe ich mit herzlichen Grüßen und wünsche gute Unterhaltung beim Lesen – und bleiben Sie gesund!

Ihr

Udo Mannek

Inhalt

DAMPF

F. Aeberli:	Die Dampflokomotiven der Maschinenfabrik Rüti AG (ZH)	8
V. Koch:	Das Upgrade von handelsüblichen Spielzeugdampfwalzen	16
K.-E. Jenczok:	Wer gut schmiert, der gut fährt! Ein Erfahrungsbericht und Gedanken zur Schmierung von Dampfmaschinen – Teil 1	24
R. Hoffmann:	Dampffindlinge – Teil 9	32
R. Hoffmann:	Der erste Flensburger Dampfer	47
T. Hillenbrand:	Die Chronik der Brohltalbahn	56

SPEZIAL

M. König:	Ein Besuch in der „Königl.-Sächsischen Kraftwerk- und Maschinen-AG Chemnitz“	36
M. Hofmann:	Der 90-Tonnen-Dampfkran – Bauart 059 der Firma Ardelt im Maßstab 1:11 – Teil 1	50

HISTORIE

C. Schwarzer:	Unsere Welt der Technik – Teil 6 Mit der Dampfmaschine begann sie	48
---------------	---	----

LESER-SERVICE

Leser-Foto-Seiten	64
-----------------------------	----

WERKSTATT-TIPP

H. Harhaus:	Porentief sauber	67
-------------	----------------------------	----

HEISSLUFTMOTOREN

J. Reineck:	Heißluft-Experimentalmotor in Zweizylinder-Bauweise nach Manson/Ruppel mit modifizierter Gasführung	70
-------------	---	----

RUBRIKEN

Forum	4
Dampf- und Messe-Termine	23
Dampfstammtische	31
kurz & fündig	63
AHA! No. 51	75
Vorschau, Inserenten, Impressum	82

Bild 1: Festlich geschmückte Dampflok Nr. 3 auf der Jubiläumsfahrt 100 Jahre Zahnradbahn. Dies war gleich die Abschiedsfahrt auf dem Gelände der Maschinenfabrik Rüti.

Die Dampflokomotiven der Maschinenfabrik Rüti AG (ZH)

Fritz Aeberli

Der Industriepionier Caspar Honegger

Caspar Honegger (1804 – 1883), ein Industriepionier der ersten Stunde und Gründer der Maschinenfabrik Rüti (MR), begann 1834 mit einer Spinnerei und Weberei in Siebnen, im Kanton Schwyz mit 50 englischen Webstühlen. Mit deren Qualitäten (Mechanik und Stoff) er aber nicht zufrieden war, er begann, in seiner Werkstatt in Siebnen mit seiner Erfindung „Honeggerschlag“ 1842 selber Webstühle zu bauen. Der Honeggerschlag ist eine Schlagvorrichtung, die den Webschützen von der einen Seite auf die andere schießt. Ist der Faden eingetragten, folgt der Schlag auf die andere Seite. Die gute Stoffqualität und die Zuverlässigkeit, die er mit seinen Maschinen erreichte, sprachen sich schnell herum. Die Nachfrage nach seinen Maschinen wurde sehr groß.

Sonderbundskrieg, Umzug nach Rüti

Im Jahre 1847 brach der Sonderbundskrieg (Religionskrieg) in der Schweiz aus. Es stritten die Katholiken aus der Innerschweiz gegen die Reformierten der restlichen Schweiz. Die Gegend um Siebnen war katholisch und Caspar Honegger war Zürcher und reformiert. Dieser Krieg war auch der Anlass, dass Caspar Honegger mit seiner ganzen Arbeiterschaft und der gesamten Werkstatt von Siebnen nach Rüti, seinem Geburtsort zog. Auf der dortigen „Jona Weide“ (Joweid) zog er in das Gebäude (Spinnerei), das er vom Konkursiten Schwager Bär übernommen hatte. Seine Stärke war der Bau von Maschinen, die vorwiegend für Webereibetriebe benötigt wurden. Zu Beginn wurden die Erzeugnisse mit Pferdewerkzeugen ausgeliefert.

Der Eisenbahnbau 1858

Dank des Umstandes, dass Caspar Honegger im Zürcherischen Kantonsrat war, setzte er sich dafür ein, dass



die Eisenbahnlinie an seinem Etablissement vorbeiführte, statt der vorgesehenen Linienführung südlich von Rüti. Dafür musste er eine Steinbogenbrücke und einen Tunnel auf eigene Kosten bauen lassen. So hatte er die Eisenbahn für den Versand seiner Maschinen direkt vor der Tür, mit dem Bahnhof Rüti, der 1858 an die Glattthalinie (Wallisellen – Rapperswil) angeschlossen wurde. Nur die ganze Angelegenheit hatte einen großen Nachteil. Die Fabrik lag tiefer als der Bahnhof.

Bau der Zahnradbahn

In den Jahren 1873 bis 1876 ließ dann der Schwiegersohn, Hr. Bühler, der damalige Leiter des Unternehmens, die einzige Zahnradbahn im Kanton Zürich erbauen. Riggensbach sprach bei Bühler vor, er brauchte neue Aufträge und schlug Bühler vor, eine Zahnradbahn zu bauen. Bühler quittierte seine Anfrage mit den Worten, „ob er eigentlich bei Trost sei“. Schließlich einigten sie sich, dass Riggensbach die Bahn auf eigene Kosten baute. Nach sechsmonatigem Probetrieb war Bühler so begeistert von seiner Zahnradbahn, dass er sie überall empfahl (Neue Zürcher Zeitung vom 14.2.1885). Erbaut wurde diese Strecke von Niklaus Riggensbach, dem Erfinder des Zahnstangen-Betriebes und Erbauer der Bergbahn auf die Rigi (Rigibahn). Bevor mit dem Bau

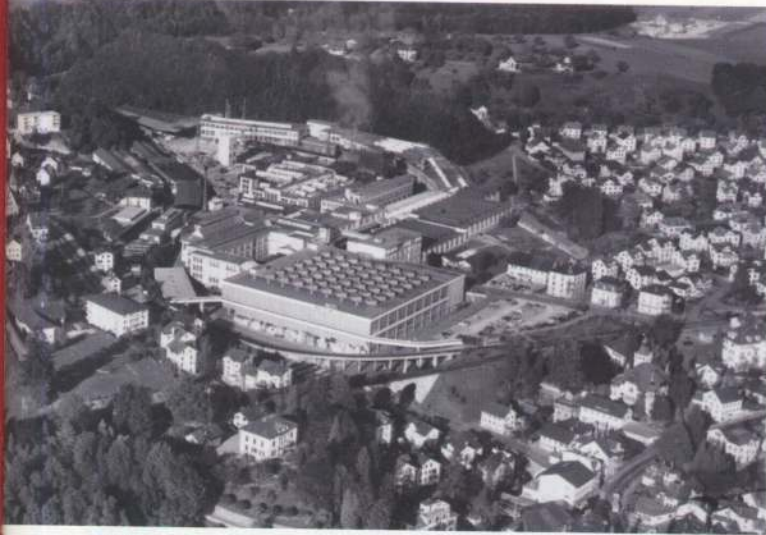


Bild 2: Luftaufnahme des Werksgeländes. Links und rechts der Jona. Dominant ist die neue Montagehalle mit vier Montagebändern für verschiedene Webmaschinentypen gleichzeitig. Die Aufnahme dürfte so um 1960 entstanden sein. Auf dem großen Parkplatz zwischen Montagehalle und Bahnlinie wurde später das neue Bürohochhaus gebaut.



Bild 3: So sah die Joweid um 1880 aus. Im Vordergrund die Steinbogenbrücke. Dahinter das Gaswerk mit der Kohlenrutsche für die Gasbeleuchtung in den Werkstätten. Ebenfalls zu sehen ist der aufgeschüttete Damm. Schwach erkennbar die Lok Nr. 1. Rechts geht es zum Bahnhof Rüti.

der Bahn begonnen werden konnte, musste der Fluss Jona in ein neues Bachbett verlegt werden. So konnten die Geleiseanlagen vereinfacht werden und es mussten keine Brücken gebaut werden.

Also musste ein Damm aufgeschüttet werden, um darauf eine Verbindungslinie zwischen dem Bahnhof und der Fabrik herzustellen. Nach siebenmonatiger Bauzeit konnte der Damm für den Aufbau der Bahnstrecke freigegeben werden. Am 17. Juli 1877 wurde die Strecke dem Betrieb übergeben. Der Damm hatte eine Länge von 100 Metern und wies eine Steigung von 10 % auf. Der Radius betrug 80 Meter. Wegen des Neubaus der Montagehalle musste eine neue Rampe erstellt werden. Auf filigranen Stützen wurde die neue Strecke zum Bahnhof erstellt (Bilder 2 und 3). Niklaus Riggenbach lieferte 1876 seine Zahnrad-Dampflokomotive mit der Fabrik-Nummer 11 ab, die bis 1951 in Betrieb stand, bevor die Lok Nr. 2 kam, anno 1909. Lok Nr. 1 stand anschließend nur noch als Reserve zur Verfügung. Bis zur Außerbetriebnahme im Jahre 1950 wurde sie mehrmals umgebaut.

Aus welchen Gründen auch immer, wurde die Riggenbach'sche Zahnstange (Leiterzahnstange) durch das System von Strub ausgetauscht. Strub war ein Mitarbeiter von Riggenbach. Sein System kam mit einer Zahnstange aus. Dies ermöglichte den Bau von Strecken mit engen Radien. Ich vermute, dass die Zahnräder der Lokomotive zu viel auf der Riggenbach'schen Zahnstange aufgelaufen sind, was zu Entgleisungen und Betriebsstörungen führte. Die Dampflok wurde für Zahnstangen und Adhäsionsbetrieb gebaut. Sie wurde auf den Namen Caspar Honegger, den Gründer der MR, getauft. Sie wurde zur Nummer 1 (Bilder 4 und 5).

Da die Transportleistungen immer größer und schwerer wurden, wurde eine stärkere Dampflok als Nr. 2 im Jahre 1910 angeschafft. Sie wurde auf den Namen „Choli“ getauft. Geliefert wurde sie mit der Fabrik-Nummer 2126 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur.

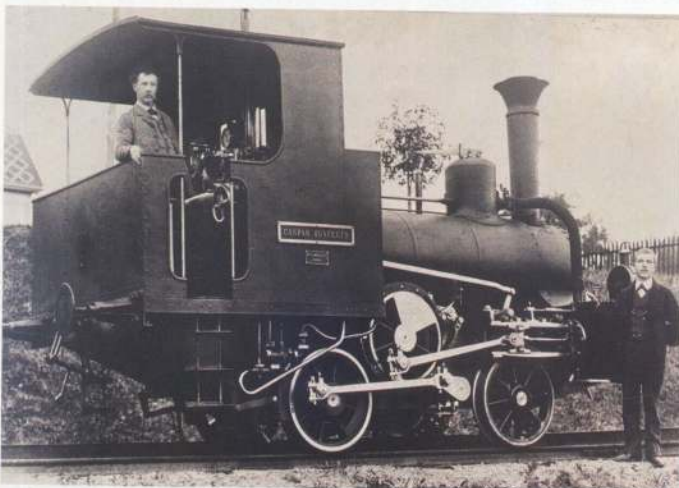


Bild 4: Die Lok Nr. 1 „Caspar Honegger“ mit Lokführer und Heizer. Schmierens war damals sehr wichtig!! Sichtbar ist auch die Bandbremse um das Antriebsrad. Beachtenswert ist, wie die Dampfzuführung zum Zylinder gelöst wurde, und der kurze Achsabstand. Der war wegen den engen Radien auf dem Areal wichtig.

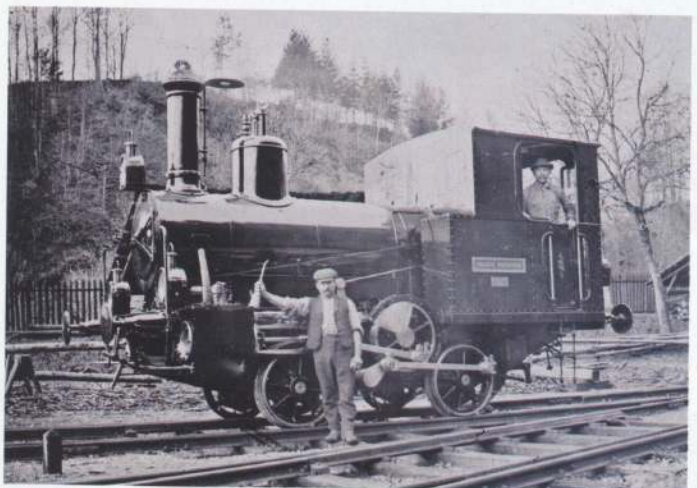
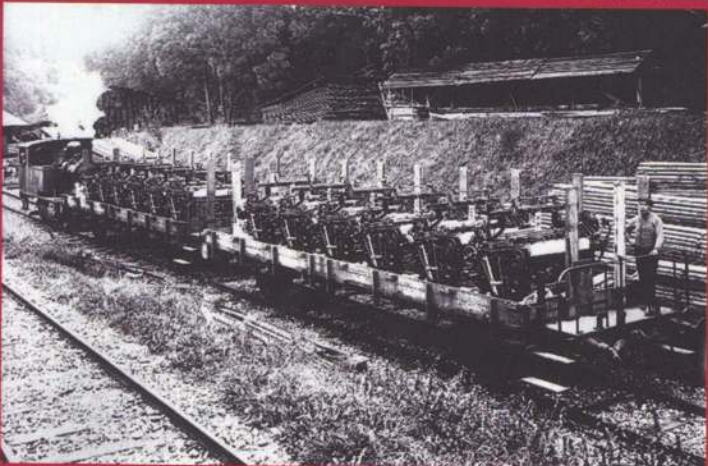
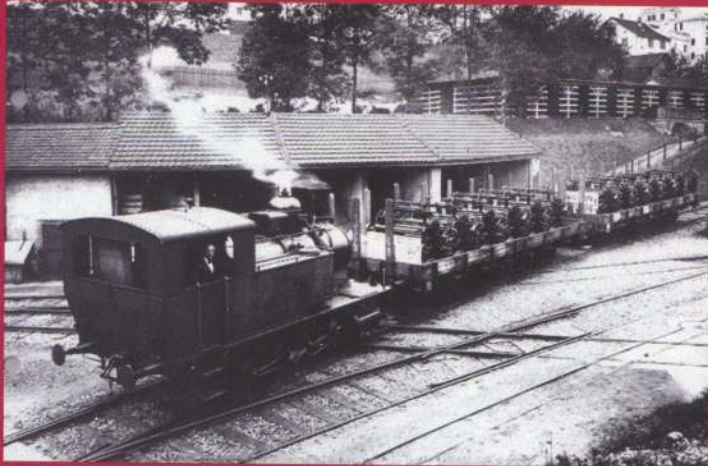


Bild 5: Die Arbeitskleider des Lokomotivführers und des Heizers lassen darauf schließen, dass die Leute einen angesehenen Beruf hatten. Der Lokomotivführer war vorher der Verantwortliche für den Pferdetransport. Er hat somit die echten PS gegen die technischen getauscht. Gegenüber der späteren Lokomotivausführungen hatte die Lok 1 keine allzu großen Leistungen zu verzeichnen.



Bilder 6 und 7: Wagen verschieben mit Lok Nr. 2 im Jahre 1925. Man erkennt auch die komplizierte Geleise-Führung.



Bild 8: Diese Aufnahme zeigt alle drei Lokomotiven. Es handelt sich dabei um eine Archivaufnahme. 1977 waren die Lokomotiven 2 und 1 nicht mehr im Eigentum der Maschinenfabrik Rütli. Die Aufnahme entstand noch auf dem aufgeschütteten Damm.



Bild 9: Rosa auf der Fahrt zum Bahnhof Rütli. (Bild aus der Japanischen Zeitschrift)

Lok Nr. 2, genannt „Choli“

Nach der Ausmusterung kam sie als Geschenk auf den Kinderspielplatz von Knies Kinderzoo in Rapperswil. Dort blieb sie bis im Jahre 2007 als Spielzeug für die Kinder. In diesem Jahr wurde sie endgültig entsorgt (Bilder 6 und 7).

Lok Nr. 3 „Rosa“

Im Jahre 1953 bekam die Maschinenfabrik Rütli die letzte in der Schweiz gebaute Dampflok für die Industrie. Sie wurde auf den Namen „Rosa“ getauft. Sie ist bei der Rohrschach-Heiden-Bahn für Museumsfahrten im Einsatz. Die Maschinenfabrik Rütli hatte sie EUROVAPOR zum Weiterbetrieb überlassen. Es wurden Verhandlungen geführt, in denen festgelegt wurde, dass sie äußerlich nicht stark verändert werden dürfe. Die letzte Fahrt war im Jahre 1977 anlässlich der 100-Jahr-Feier der Joweid-Zahnradbahn. Redakteure und Fotografen aus Japan waren auch zu Besuch. Die beiden Bilder unten erschienen unter anderem in dieser Zeitschrift (Name leider unbekannt). Diese Zeitschrift brachte Bilder, Skizzen und Texte über die Zahnradlokomotiven (Bild 8).

Bild 9 zeigt Rosa bei einem Foto-Halt auf der Rampe zum Bahnhof Rütli. Dahinter der Neubau der Montagehalle. Schwach erkennbar am rechten Bildrand das neue Bürogebäude. Dieses wurde zum Jubiläum der Maschinenfabrik Rütli (125 Jahre im Jahre 1967) gebaut. Es bekam wie so

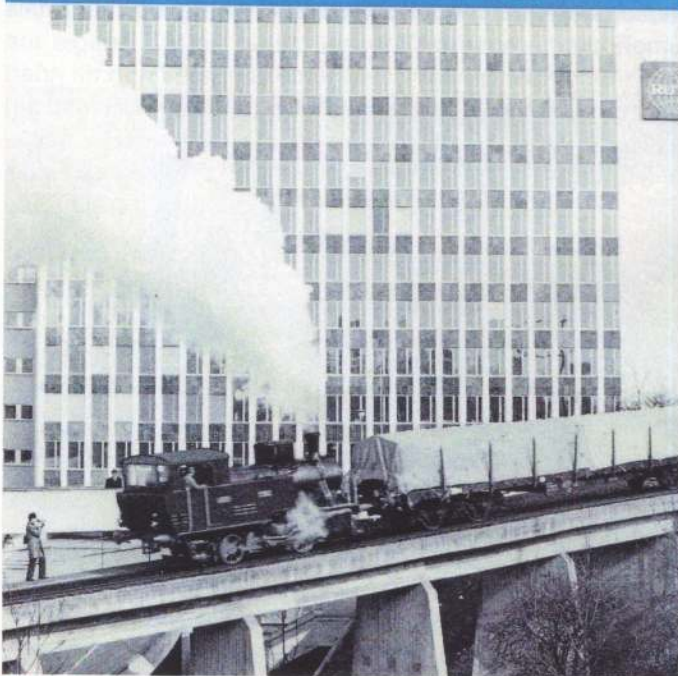


Bild 10: Schön zu sehen die filigranen Stützen der Rampe. Grund für diese Extrafahrt war der Besuch des Schweizerischen Eisenbahn Klubs (SEAK) am 08.03.1969.



Bild 11: Gut zu erkennen die komplizierte Streckenführung. Ganz links außen ist der aufgeschüttete Damm erkennbar. Unten in der Bildmitte ist die Lok 1 mit zwei Güterwagen.

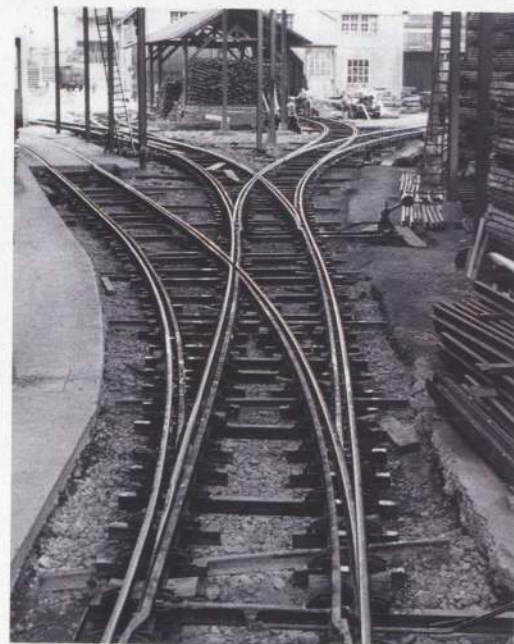


Bild 12: Die Studie einer Gleiserweiterung im Jahre 1950. Doppelte Schienenstränge in den Gleisbögen.

manches andere Bürohaus den Spitznamen „Krawatten-Silo“ oder „Faul-Horn von Rütli“. Diese Namen sollten an die Leistungen der jeweiligen Mitarbeiter erinnern (Bild 10).

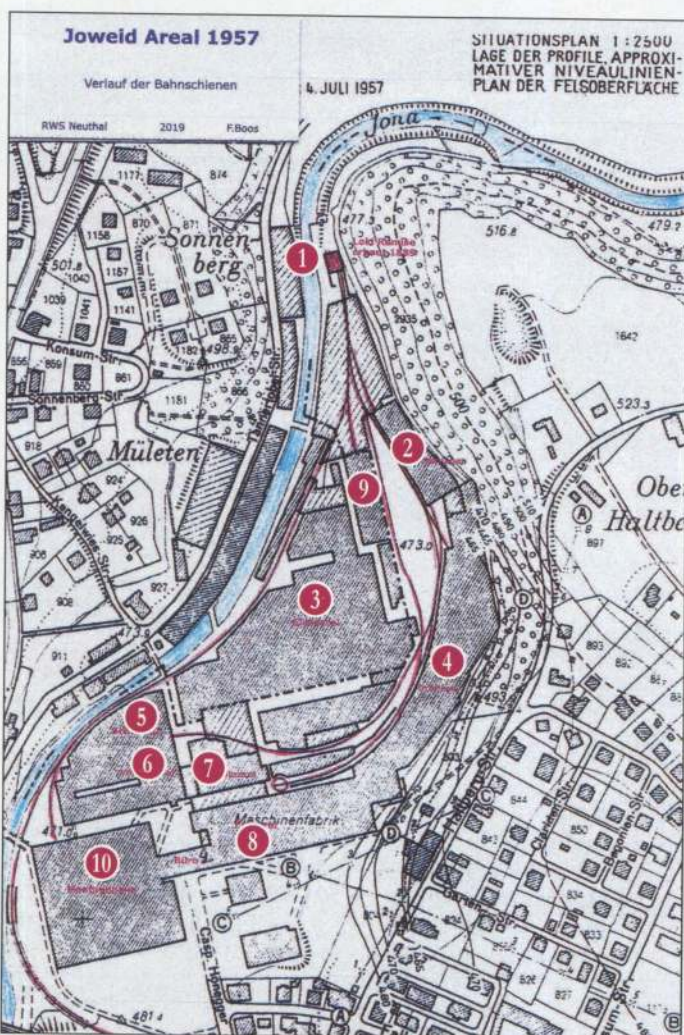


Bild 13: **1** Lokschuppen erbaut 1889 – **2** Eisenlager – **3** Gießerei – **4** Dreherei und anschließend Lehrlingswerkstatt – **5** Schmiede – **6** Vorführsaal, wo die Webmaschinen den Kunden gezeigt wurden – **7** Bohrererei. Die Drehscheibe im Freien – **8** Fräserei – **9** Roheisen, Schrott und Schlacken-Lager (Schlacke von den Hochöfen der Gießerei) – **10** Montagehalle.

Das Schienennetz wies eine Länge von 1,8 Kilometer auf. In der Ebene wurde ohne Zahnradantrieb gefahren. Wegen der engen Radien mussten alle Lokomotiven sehr große Pufferteller haben, damit sie sich nicht verhedderten. Die engen Radien könnten sonst noch zu Entgleisungen führen. Es gab auch Abschnitte, wo eine normale Schiene im Einsatz war. Auf der gegenüberliegenden Seite wurde ein Flacheisen im Boden eingelassen. Die Lokomotiven mussten die beladenen Wagen immer vorwärts zum Bahnhof schieben. Dies wegen des „Knicks“ am Ende der Rampe. Es ist auch vorgekommen, dass die Lokomotive in die falsche Richtung schaute. Auf einer Drehscheibe konnte sie gewendet werden (Bilder 11 und 12). Die beladenen Wagen wurden in seltenen Fällen direkt aus der Montagehalle geholt. Grund dafür war die Rauchentwicklung in der Halle durch die Lokomotive. Zu diesem Zweck wurde ein Unimog angeschafft, mit dem die Wagen ins Freie geschleppt wurden, wo sie von der Dampflok übernommen und zum Bahnhof geschoben wurden (Bilder 13 bis 20).



Bild 14: Abtransport (Lok 2) in den Kinderzoo Rapperswil.



Bild 15: Zum Abschied nochmals richtig Dampf ablassen. Vorne Lok 2 „Choli“. In der Mitte die Lok 3 „Rosa“, hinten die Diesellok, welche die Dampflok ersetzt.

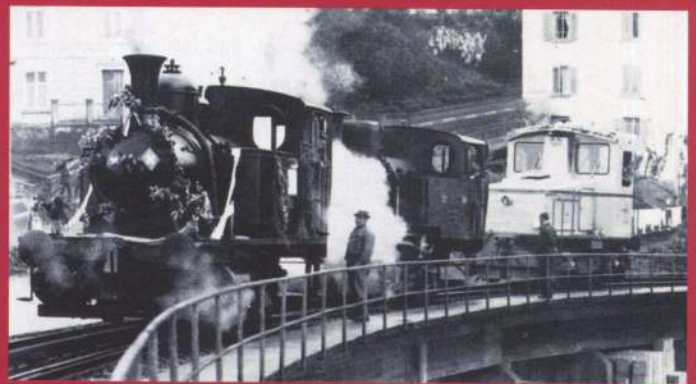


Bild 17: Ein letztes Mal auf der Rampe. Vorne Lok 2, Lok 3 „Rosa“ und die Diesellok. Sie heißt „Chappi“ (sprich Tschappi).



Bild 18: Unterwegs nach Rapperswil.



Bild 16: Aufladen für Straßentransport.



Bild 19: Fahrt durch Rapperswil und ein letztes richtiges Pfeifkonzert und Dampf ablassen.



Bild 20: Im Hintergrund Schloss Rapperswil und die Schlosskirche. Im Schloss ist heute das Polenmuseum beheimatet. Links das Schloss, rechts die Schlosskirche.

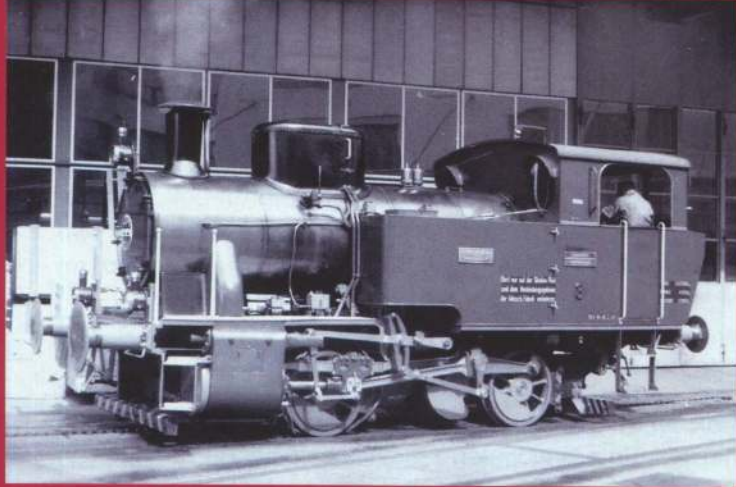


Bild 21: Lok 3 „Rosa“ wartet auf Arbeit vor der Lkw-Garage. Der Text am Führerhaus besagt, dass diese Lokomotive nur im Bahnhof Rütli und auf dem Werksgelände der Maschinenfabrik verkehren darf.



Bild 24: Das Ziel ist erreicht. Warten auf die Einfahrt in den Bahnhof. Deutlich zu sehen ist der Knick am Ende der Rampe. Darum müssen die Wagen bergwärts gestoßen werden. Dahinter das neue Bürogebäude. Das Bild gefällt mir wegen der Silhouette des Pfeife rauchenden Lokführers.



Bild 22: Besonders auffällig sind die großen Pufferteller. Warten auf Arbeit. Die Strubsche Zahnstange ist am Boden zu sehen.

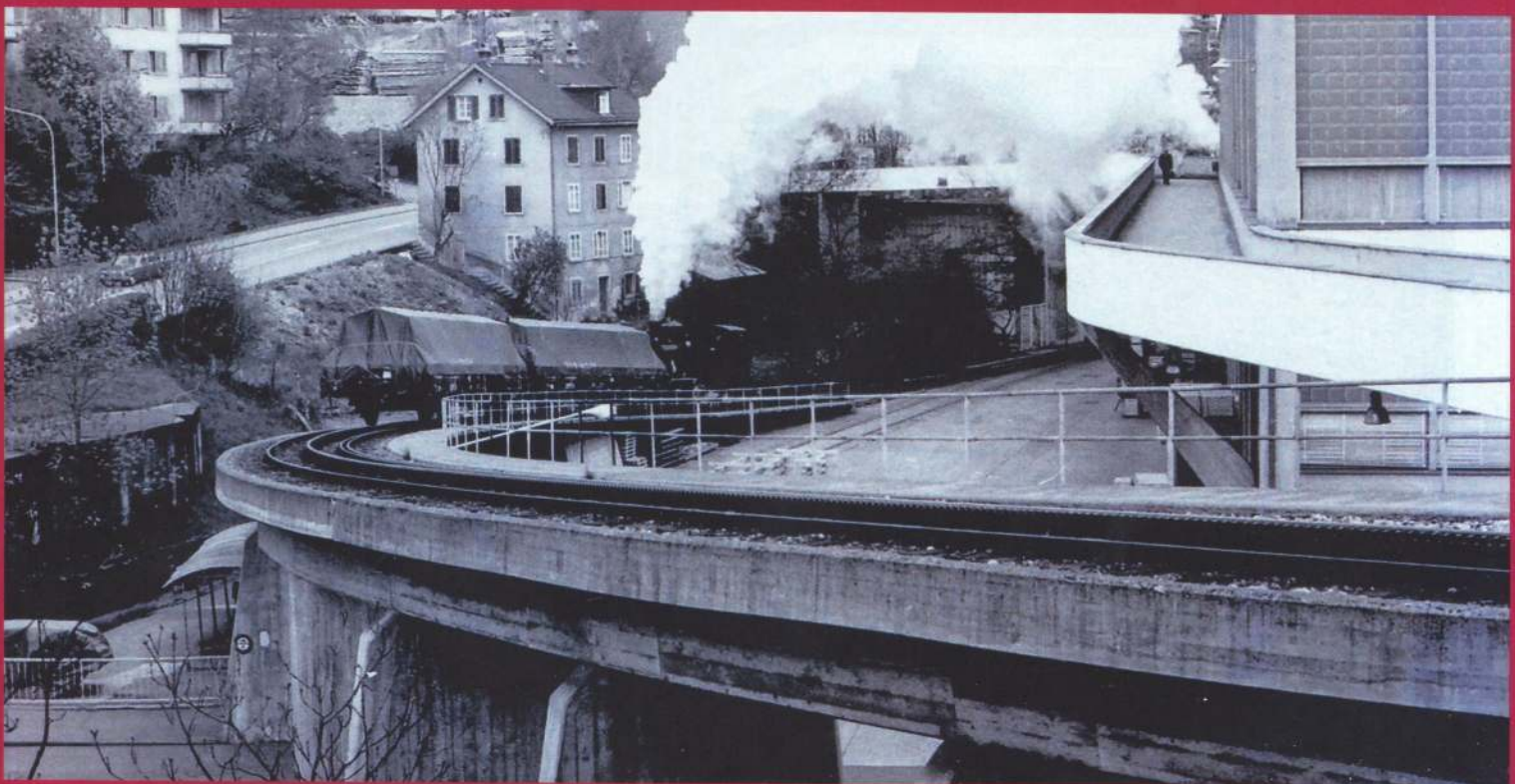


Bild 23: Auf der Rampe zum Bahnhof. Zur Freude des Fotografen mit einer großen Dampfwolke.



Bild 25: Auf der Fahrt zur Remise nach getaner Arbeit. Der große Kamin gehört zum Kesselhaus, mit dem die Gebäude geheizt wurden. Hier werden auch die Holzabfälle der Schreinerei und der Modellschreinerei verbrannt.

Während der Betriebszeit der Lok 2 wurde wegen der hohen Kosten, die so eine Dampflok erzeugt, nach einer günstigeren Lösung gesucht. So wurde bei den Firmen BBC und MFO nach einer Akkumulatoren-Lok nachgefragt. Beide Firmen lehnten ab. Eine Elektrifizierung des Areals war unmöglich (Bilder 21 bis 26).

Angaben und Daten zu den Lokomotiven:

Lok Nr. 1 „Caspar Honegger“, gebaut 1876: Gebaut bei der „Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau“. Niklaus Rigggenbach, Erbauer der Rigi-Bahn. Das Dienstgewicht betrug 13 Tonnen. Bergwärts schieben: 28 Tonnen bei einer Höchstgeschwindigkeit von 8 km/h. Die Anhängelast war 30 Tonnen. Ihre Leistung betrug 110 PS. Dampfdruck: 14 atü. Zylinder Durchmesser/Hub: 460 mm/500 mm.

Die Lok erfuhr mehrere Umbauten. Der Radstand wurde im Jahre 1893 von der SLM von 2,50 m auf 1,86 m reduziert. Das Gewicht war ursprünglich 17 Tonnen. Nach dem Umbau 1893 hatte sie noch ein Gewicht von 14,5 Tonnen. Ein erneuter Umbau reduzierte das Gewicht auf 13 Tonnen. So bekam sie bereits 1893 einen neuen Kessel. Sie wurde 1925 in der SLM in Winterthur revidiert. 1950 aus-



Bild 26: Hier noch ein Bild von der Diesellok mit dem Namen „Chappi“ (Tschappi) auf der Rampe zum Bahnhof. Sie soll die erste elektrische Diesel-Lok mit Zahnrad und Adhäsionsbetrieb gewesen sein in Normalspur. Rechts die Portierloge. Links die Montagehalle und das Bürogebäude. Beachtenswert für die damalige Zeit die Autos.

rangiert. Sie war jahrelang im Technorama in Winterthur im Freien auf einem Betonsockel ausgestellt. Später kam sie in private Hände und wurde in den Originalzustand zurückversetzt. Bei den Feierlichkeiten 750 Jahre Winterthur fuhr sie noch ein kleines Stück hin und her. Heute soll sie im Kanton Tessin in einer Remise ruhen.

Lok Nr. 2, „Choli“ genannt: Am 14.07.1909 wurde sie bei der SLM in Winterthur bestellt. Der Preis betrug mit dem Zubehör Fr. 38.200,-. Im Preis war ein großer Vorschlaghammer inbegriffen! Die Zugkraft betrug 7 Tonnen. Bei einer Geschwindigkeit von 8 km/h vermochte sie 50 Tonnen bergwärts zu schieben.

Der Kohlenverbrauch war im Jahre 1917 mit Fr. 31.500,- veranschlagt. Zylinder-Durchmesser/Hub: 460 mm/500 mm. 1951 wurde sie in Reserve gestellt. 1962 wurde sie als Geschenk dem Kinderzoo in Rapperswil als „Spielzeug“ überlassen. Man kann sich ja vorstellen, wie lange sie noch in Ordnung blieb. 2007 wurde sie endgültig nach Angabe von Knies Kinderzoo in Rapperswil entsorgt.

Lok Nr. 3 „Rosa“: Sie wurde als letzte Industriedampflokomotive 1951 gebaut. Fabrik-Nr. SLM: 4046. Länge über Puffer: 7,5 m. Dienstgewicht: 30 Tonnen. Höchstgeschwindigkeit: Adhäsion 20 km/h. Zahnradbetrieb: 8 km/h

Triebrad und Zahnrad-Durchmesser: 875 mm

Heizfläche: 58,1 m²

Rostfläche: 1,08 m²

Dampfdruck: 14 atü

Zylinder-Durchmesser/Hub: 460 mm/500 mm

Über die Rosa habe ich die meisten Unterlagen und Daten gefunden. Alle drei Lokomotiven wurden mit Briketts beheizt.

Einige Angaben zur Diesellokomotive Nr. 4 „Chappi“: Gebaut in Zusammenarbeit SLM und BBC. Inbetriebnahme: 1962. Motor: luftgekühlter 12-Zylinder. Generator auf der Achse, zwei Elektromotoren. Zugkraft: 10 Tonnen. Über Rampe zum Bahnhof: 90 Tonnen geschoben. Doppeltes Vorgelege für den Zahnradbetrieb.

Schlusswort, Dank und Quellenangaben

Ich durfte in den Jahren 1964 bis 1968 in der Maschinenfabrik Rüti die Ausbildung zum Maschinenschlosser machen. Anschließend war ich zweieinhalb Jahre als Monteur in der Maschinenfabrik Rüti tätig. Erst nach der Lehre begann ich mich für diese Lokomotiven zu interessieren. Die Schwarzweiß-Aufnahmen der „Rosa“ entstanden im Frühjahr 1968 an einem regnerischen Tag, kurz bevor ich zum ersten Mal auf Montage ging. Eine einfache Kamera Kodak Retinette 1 B diente mir für die Aufnahmen. Der ganze Bericht beruht nicht auf Vollständigkeit. Ich habe ihn nach bestem Wissen geschrieben und aus Erinnerung an die 50-jährige Vergangenheit.

Mein Dank gilt vor allem meinem lieben Kollegen Fredy Boos (Archivar RWS), der mich mit Tat und Kraft unterstützte mit Bildern und Texten.

Abkürzungen:

SLM = Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur

BBC = Brown Boveri Baden

MFO = Maschinenfabrik Oerlikon Zürich

Quellenangaben:

Verschiedene Ausgaben der Hauszeitschrift «d Joweid» sowie Rüti Webmaschinen Sammlung (RWS) Neuthal bei Bäretswil

Alfred Moser: Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847 bis 2006

Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik. Band 20 Caspar Honegger

Flugaufnahme von Werner Friedli, Brüttsellen

Eurovapor Schweiz. Zum Teil sind die Quellen im Text erwähnt.

Fotos: Archiv Fritz Aeberli

Anzeige

Dampfschiff PRINZ HEINRICH

Der Bauplan:

Die Haupttrisse sind exakt dargestellt: Seitenansicht, Draufsichten und Linienriss. In zahlreichen Schnitten kann man sich jede Wand, jedes Detail und jeden Beschlag ansehen. In Einzelzeichnungen sind zum Beispiel die Winden, Mast, Beiboot und vieles mehr dargestellt. Auch einen Blick ins Innere gibt der Plan her: Der großartige Salon wäre durch die großen Fenster einsehbar – also gibt es auch dazu die zeichnerische Darstellung. Kurz: Drei Bögen sind vollgestopft mit Informationen rund um das Dampfschiff. Und da wir davon ausgehen, dass auch im Modell ein Dampfantrieb von Interesse sein könnte, haben wir den Maßstab 1:30 gewählt. Damit wird das Modell 1,26 Meter lang und 23 Zentimeter breit. Es ist möglich, eine funktionsfähige Dampfmaschinen-Anlage zu installieren – denn es geht nichts über „Live-Steam“!

Ein sehr lohnenswertes Modellbauprojekt!

Best.-Nr. 9871

Preis € 78,-

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



Technische Daten des Originals:

Länge / Breite	37,8 m / 7 m
Tiefgang	1,8 m

Technische Daten des Modells:

Maßstab des Modells	1:30
Länge / Breite	126 cm / 23 cm
Tiefgang	6 cm