

Hallo.

Ich bin Hendrik Schilling, ehrenamtliches Geschäftsführerchen des NKI e.V. Kiel, einem kleinen Infrastrukturverein mit 17 Leuten.

Wir möchten für Straßenfeste, Stadtteulfeste u.ä. Veranstaltungen eine mobile Gartenbahn anbieten. Eisenbahn finden viele Leute von klein bis groß und jung bis alt nett, faszinierend, gut.

Da die allgemeinen Erfahrungen aus dem Modellbahnbau zeigen, dass der Aufbau immens viel Zeit beansprucht, ist diese Idee für alle Leute mit Ahnung vom Streckenbau aberwitzig oder gar absurd.

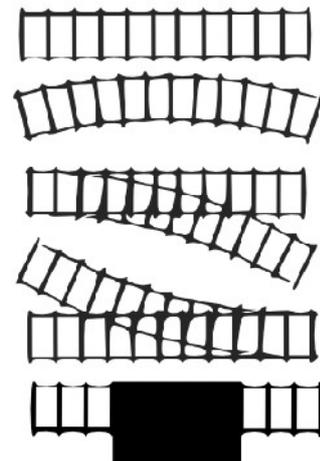
Weil wir das selbst wissen, haben wir unser eigenes Privatgeld genommen, und die Machbarkeit unseres Vorhabens belegt - eine Art "Mikro-Durchführbarkeitsstudie light" ;-)

Hiermit stellen wir Ihnen einen Teil der bisher geleisteten Arbeit vor, und wir möchten Sie auf dieser Basis um die Überlegung bitten, unser Vorhaben einer mobilen Gartenbahn zu unterstützen.

Zuerst haben wir ein Anforderungsprofil erstellt, nach dem wir die Schienensysteme gekauft haben. In den Aufbautests haben sich zwei Systeme bewährt, die mit nur fünf verschiedenen Gleisen auskommen.

Einige Kriterien des Anforderungsprofils waren
+ geringes Gewicht (Kunststoff statt Metall),
+ günstiger Preis (pro Schiene maximal 5 EUR),
+ solide Verbindungen (mehr dazu unten),
+ große Belastbarkeit (Bruchfestigkeit),
+ verfügbar (neu und gebraucht zu kaufen).

In der Grafik rechts zu sehen sind
30-cm Gerade
30-cm Kurve, 30 Grad
30-cm Weiche, rechts
30-cm Weiche, links
30-cm Funktionsgleis (Start/Stop)



Wer sich auskennt weiß, dass interessante Elemente wie Kreuzungen oder Kurvenweichen eine Anlage enorm bereichern, aber dem stehen die notwendigen Anforderungskriterien entgegen.

Mit jeweils einem "Klick" werden 2 Schienen verbunden, also 30 cm zur Strecke hinzugefügt. Ein Klick braucht mit Herausnehmen der Schiene, hinlegen und ausrichten etwa 15 bis 20 Sekunden.

Daraus ergeben sich 3 bis 4 Klicks pro Minute. Bei einer Strecke von 250 Metern wären das 834 Klicks, was bei 3 Klicks/min auf 278 Minuten hinausläuft (4,5 Stunden, bzw. Auf- & Abbau: 9 Std).

Die oben erwähnten soliden Verbindungen ermöglichen aber die Vormontage von 2 und sogar 3 Schienen, die wir in großen Taschen gut transportieren können.

Damit reduziert sich die Aufbauzeit um mindestens die Hälfte, 140 min. Da wir für den Transport sowieso mindestens drei Leute brauchen, können wir noch einmal durch drei teilen, und landen so bequem bei gut 45 min insgesamt.

Das liest sich vielleicht einfach, aber das Prinzip der Vormontage zu entwickeln und zu testen, hat uns gut ein Vierteljahr beschäftigt, bis wir uns mit den "richtigen" Schienensystemen über einen Praxiserfolg freuen konnten.



Auf diesem Winterbild sind oben mittig drei Getränkekartons mit 1 Liter Inhalt als Größenvergleich zu sehen. Daneben und vorn links eine Schaumstoffmatte für halbwegs angenehmes, sauberes, bei Kälte warmes, sowie bei Regen trockenes Hinknien (wie gesagt: halbwegs... ;-)

Vor der Matte ein 2-Meter-Zollstock, auch zum Größenvergleich. Das gelbe Teil auf der Schiene davor ist eine "Fliege", die Aufgleisen der Lokomotiven und Waggons erleichtert.

Die Loks fahren mit Akkus, die wir mit den bereits vorhandenen Ladegeräten daheim aufladen. Pro Lok haben wir 50 EUR kalkuliert, aber im Schnitt nur 32 EUR bezahlt (gebraucht, ohne Akkus).

Die Akkus müssen eine möglichst große Leistung bringen, das Maximum auf dem Markt sind derzeit 6.000 mAh nominell (reell ca. 5.200 mAh). Ein Akku kostet ca. 7 EUR (6 Akkus pro Lok).

Die Waggons sehen für Fachleute etwas schlicht aus, dafür sind sie günstig und leicht. Allerdings fliegen sie bei ungünstigem Wind ab 6 Windstärken aus der Schiene, aber das ist vertretbar.

Ganz oben ein moderner Schnellzug im ICE-Stil, darunter eine Westernlok mit Tender und 5 Personenwaggons; dieser Zug ist mit über 1,80 Metern länger, als die meisten Menschen groß sind.

Rechts im Bild ein gelber 1-m-Zollstock neben zwei vormontierten Schienen aus drei Elementen, sowie die Kisten, in denen die Loks und Waggons transportiert werden.

Fachleute vermissen den Schotter des Gleisbetts, aber es geht auch ohne. Also: bis 40 - 50 km/h Windgeschwindigkeit freie Fahrt!



Weil die Akkuloks mit zu vielen Waggonen bei zu starken Steigungen etwas schwächeln, müssen wir diese Stellen ebenso überbrücken wie Bäche oder Gräben.

Das Brückengerüst besteht aus Stahlblechstreben, die bei Kellerregalen dabei sind (Neupreis 12 €, gebraucht über Kleinanzeigen sogar noch weniger), Brückenpfeiler ebenfalls (nicht abgebildet).

Diverse Metall-Kleinteile werden benötigt, um der Brücke ihre Festigkeit zu geben. Festigkeit im Sinne von Sicherheit, denn die leichten Züge trägt so eine Brücke allemal: die müssen wirklich richtig stabil stehen.

Weil wir bekanntlich immer die Sicherheit in den Mittelpunkt stellen, haben wir die Höhe der Brücken auch auf 1 Meter begrenzt. Das Gerüst wird mit Hohlkammerplatten aus Polypropylen verkleidet.

Diese PP-HKP haben wir mit 39 % Rabatt (!) direkt beziehen können. Hier ein dickes Dankeschön an Herrn Begerock von der Firma Medewo, der unsere Idee ohne ein einziges Foto einfach so gut fand.

Im Prinzip sind diese PP-HKP wie Wellpappe, nur halt keine Pappe, sondern wetterfestes, stark strapazierfähiges Polypropylen-Plastik.

Die einzelnen Elemente der Verkleidung werden einfach angeschraubt (das dauert etwa 10 min pro 3 Meter Brückenlänge).

Für Tunnel nehmen wir verschiedene Materialien. Im Bild rechts sind zwei "Spinnen" aus Metall zu sehen.

Das sind Stabilisierungskreuze von Regalen für jeweils 1 €, die wir so hingebogen haben.

Die Spinnen lassen sich flach zusammenlegen, so dass sie gut zu transportieren sind.

Mit Gewebeklebeband wird PVC-Rohr an den Spinnen befestigt, so dass ein röhrenartiges Gerüst entsteht.

Zwischen den Spinnen kann so gut wie alles Mögliche aufgestellt werden, im Bild ein Stativ für Kameras.



Über dieses Gebirge-Grundgerüst kommt eine Plane, die günstig als Verschnitt bzw. Restmenge im Internet ersteigert werden kann.



Im Bild links bilden unser großer Handwagen und der schwarze Hackenporsche mit einem faltgestell (für einen Campingtisch) und 2 Transportkisten das Grundgerüst für die Gebirgsplane.

Die Plane wird über dieses Gerüst drapiert und unten am Boden befestigt, wie bei Zelten.

Zum Zeigen haben wir da einfach mal zwei Planen übergelegt.

Wir hatten wenig Zeit, so dass wir die Planen nicht am Boden befestigt haben. Das klappt aber, damit haben wir seit 1994 genug Erfahrung.

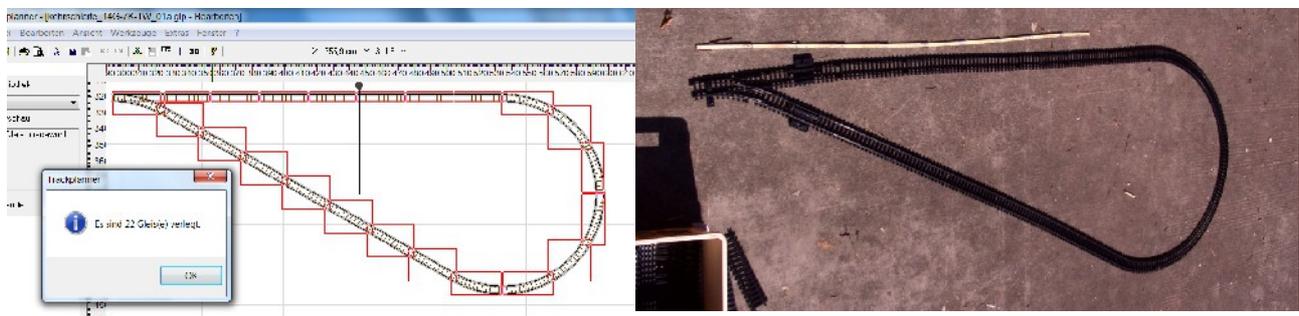
Weil die Planen noch relativ neu waren, sehen sie etwas zu glatt aus. Das ändert sich aber, wenn sie einige Male geknüllt und gekrunkelt werden, das reicht optisch für ein "Felsmassiv".



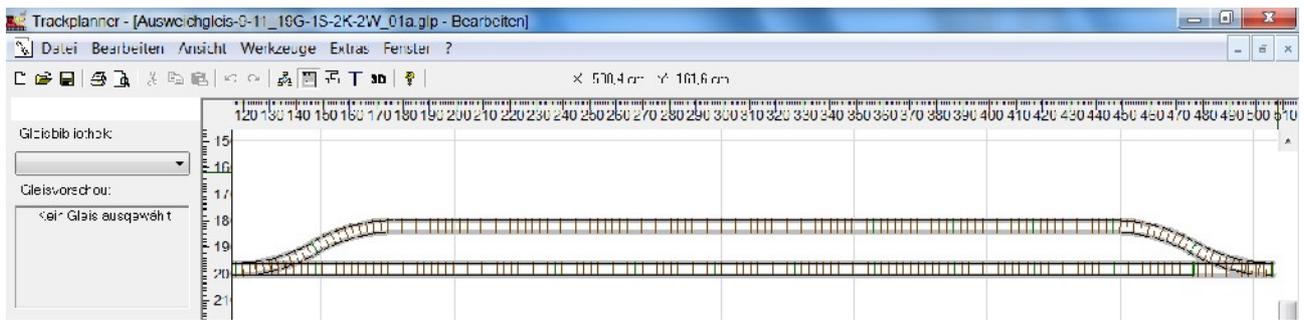
Felsiger sähe eine entsprechend bedruckte Plane aus, aber das kostet zusätzliches Geld, das wir für diese Durchführbarkeitsdemo nicht mehr hatten (vorhandene Farben waren trocken zu bröckelig).

Der Gleisbau wurde mit dem kostenlosen Programm Trackplanner von Georg Wächter geplant.

Die einzelnen Streckenkomponenten wurden testweise aufgebaut, unten links der Plan, rechts der Probeaufbau mit 2 Funktionsgleisen an der Weiche, daneben ein 2-m-Zollstock.



Der Trackplanner verfügt auch über eine Zählfunktion der benötigten Gleise, sowie über eine Stücklisten-Übersicht, so dass der Bedarf schnell und einfach zu ermitteln ist.



Ein Ausweichgleis auf freier Strecke bzw. ein Haltegleis in einem Bahnhof sieht auf den Fotos gar nicht nach fast vier Metern Länge aus.

Bei diesen Größenordnungen ist klar, dass sich kleine Fehlerchen am Beginn des Streckenaufbaus kurz vor dem Ende minderprickelnd auswirken, weil es keine kürzeren Ausgleichsgleise gibt.

Dieses Problem lässt sich jedoch mit einem Kniff bestens lösen: die Gleise haben ein klein wenig Spiel, so dass auf 1 m Strecke gut 1 cm Abweichung von der Geraden möglich ist.

Dies ist auf dem Hauptgleis auf dem Foto rechts zu sehen, das ist bei genauerem Hinschauen nicht ganz so gerade wie das Nebengleis.

Zudem können durch die Vormontage zwei Gleisabschnitte gefasst, angehoben und justiert werden. Durch dieses Spiel lassen sich längere Strecken zusammenbauen (Bild unten, ca. 5 x 7 m)



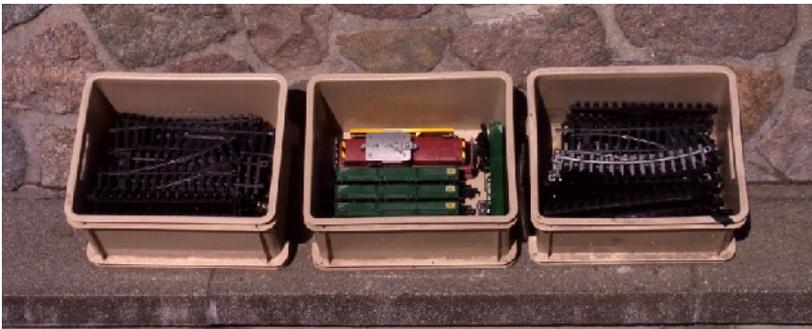
Der Transport erfolgt mit der guten alten Muskelkraft. Hierfür haben wir 150,- € Spende von Herrn Bornhöft von Autopartner Kiel eingesetzt, dem unser Vorhaben diese Unterstützung wert war.

Unser Handwagen hält 350 kg aus, und misst 1,20 m in der Länge.

Verschiedene Taschen sorgen für die Binnenordnung, so dass wir stets einen groben Überblick haben, was wo ist.

Das ist wichtig, weil z.B. kleine Kinder so begeistert sein können, dass sie sich einen Waggon oder eine Lok "für später" mitnehmen möchten ;-)

Wir nennen das nicht Diebstahl, achten aber dennoch darauf, dass nichts wegkommt (den lütten Steppkes kannste ja nix verübeln).



In den Kisten lässt sich alles Mögliche unterbringen, Loks und Waggonen sowieso, Einzelschienen, Weichen und Funktionsgleise, Zubehör wie die Aufgleisfliege, Aufbaupläne, Schilder usw.

Weil das alles so gut wie nix wiegt, lassen sich mehrere Kisten leicht greifen und bewegen. 4 Kisten passen bestens auf unseren Offroad-Hackenporsche, die Sicherung erfolgt mit Spanngummis.

Zusätzlich dazu haben wir noch Taschen mit Rollen (Trolleys), sowie große Wanderrucksäcke, in denen die leichten Komponenten verstaut werden können.

Darüber hinaus können wir am Wagen außen auch noch leichte Elemente anhängen und mit Spanngummis sichern.

Und wenn alle Stricke reißen sollten, müssen halt ein paar Schienen unkonventionell in einer Handtasche untergebracht werden ;-)



Im Bild unten sind die Kisten zu sehen, der Handwagen mit einigen Spanngummis, der schwarze Offroad-Hackenporsche, und das alte Alu-Tischgestell im Vordergrund.



Im Hintergrund oben rechts weitere Kisten, Kartons (für mehr Kisten fehlte das Geld), Taschen, Loks und Waggons. Oben links am Gitter ist einer unserer Abfallsäcke angebracht.

Wir sammeln bei allen Veranstaltungen Müll, das bauen wir auf die verschiedensten Arten und Weisen ein.

Im Bild rechts ist der grüne Außensack mit einer Schnur an einem Baum befestigt worden, und der eigentliche Müllsack darin auch mit Schnur befestigt.

Damit wir nach der Veranstaltung schnell entsorgen können, werden unsere "Fundstücke" schon vorsortiert, im Bild der Restmüllsack, in den kein Glas rein soll (das kommt direkt in einen der überall herumstehenden Sammel-Container).

Im Fall der Bahn fährt diese somit nicht an alten Coladosen oder gar Scherben vorbei, sondern durch ein halbwegs sauberes Areal.



Wir sammeln selbst, und wer Wartezeit überbrücken will, kann mit Einmalhandschuhen mitmachen.



Leider kommt die Größe einer Strecke auf Fotos nicht sonderlich gut rüber, wie im Foto oben zu sehen ist. Die Strecke ist ziemlich genau 50 m lang, einfach ausgelegt, ohne Knotenpunkte.

Oben links ist hinter dem Gitter eine schwarz gekleidete Gestalt zu sehen, die steht genau da, wo die dortige Kehrschleife liegt - damit wird die tatsächliche Größe aber auch nicht deutlicher...

Der Aufbau dieser Strecke und allem Drum und Dran dauerte mit fünf Personen von der Ankunft bis zum Losfahren des ersten Zuges eine gute Stunde (01:08:22), ganz gemütlich und entspannt.

Der Abbau mit 4 Personen dauerte 35 min. Fahrzeit eines Zuges 6 min und 43 sek von Kehrschleife zu Kehrschleife.

Damit haben wir bewiesen, dass eine mobile Gartenbahn, die ohne eigenes Auto (bei weiten Strecken aber schon mit Bus und Bahn) überall hin transportiert und zügig auf- und abgebaut werden kann, ohne jeden Zweifel möglich ist.

Gleisschotterbett, Signale, Kreuzungen, Bogenweichen und die ganzen anderen wunderschönen Elemente, auf die wir mit Rücksicht auf das Transportvolumen, den Preis, die Aufbaubarkeit, usw. fehlen allerdings.

Aber so weit ist erst mal klar: Dat klappt!

Die bisher gezeigte Möglichkeit ist auf reines Zuschauen begrenzt. Das ist gut z.B. für einen Wald nördlich von Rendsburg, wo der damalige Förster uns 2006 erlaubt hat, mit Zelten, Monstermasken und Schaumstoffschwertern 14 Tage lang ein Abenteuerspiel mit 17 Jugendlichen und 6 Betreuenden zu veranstalten.

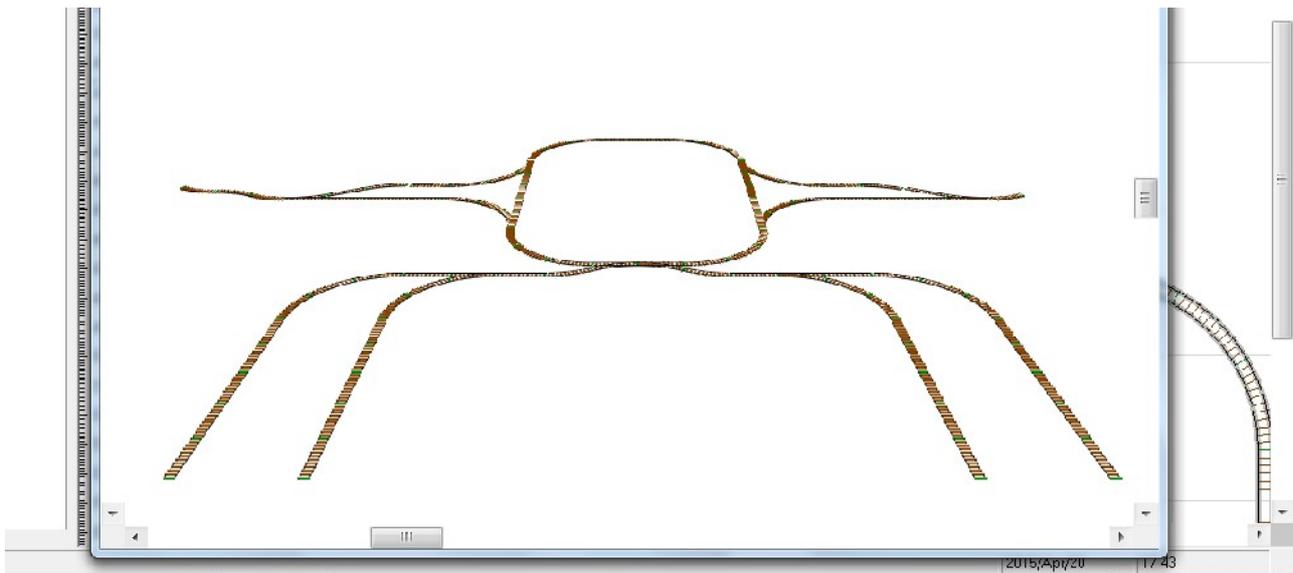
Dieser Förster fand es vielleicht nicht sooo super, dass wir ihm am Ende der 2 Wochen sieben Säcke mit Restmüll aus seinem Wald vor die Försterei gestellt haben (die 2 Kisten mit Glas haben wir mitgenommen).

Aber er hat sich in den folgenden Jahren immer mal wieder gemeldet, ob wir vielleicht wieder vorbeikommen möchten... ;-)

Inzwischen sind neun Jahre ins Land gegangen, ein neuer Förster ist ins Forsthaus gezogen, der am Telefon sehr nett und aufgeschlossen klingt. Da könnten wir vielleicht mal wieder hin, seinen Wald entmüllen, und dabei für Spazierende eine schicke Waldbahnstrecke aufbauen.

So weit, so gut - aber da steckt noch mehr drin.

Durch entsprechende Gleisplanung erweitern wir die Bahn von der reinen Zuschau-Angelegenheit zur Mitmachbahn!



Im Vordergrund der 3D-Ansicht vier Gleise mit innen und außen genug Platz, um die Schaumstoffmatten auszulegen, auf denen kleine, größere und ganz große Eisenbahnerinnen und Eisenbahner knien können, um ihren eigenen Zug aufzugleisen.

Ist der Zug abfahrtsbereit, wird die Fahrstrecke geplant, und dann geht die Reise über den Verteilerkreisel im Hintergrund los.

Bevor es so weit ist, bekommen alle Interessierten erst einmal ein paar Schautafeln (müssen wir noch machen), auf denen die Funktion der Lok (Start/Stop) erklärt wird, die Bedienung der Weichen und Funktionsgleise, sowie die Sicherheit auf der Strecke.

Wer sich das angeschaut hat, bekommt es dann noch einmal erklärt, und zeigt an Musterschienen, dass die Funktionsweise und korrekte Bedienung verstanden worden ist und beherrscht wird.

Damit sind die Teilnehmenden fit für die Begleitung ihres Zuges.

Da bereits bei den Probeaufbauten immer wieder Leute stehenblieben und Interesse bekundeten, rechnen wir damit, dass sich auch einige dazu entschließen könnten, mal einen eigenen Zug fahren zu lassen.



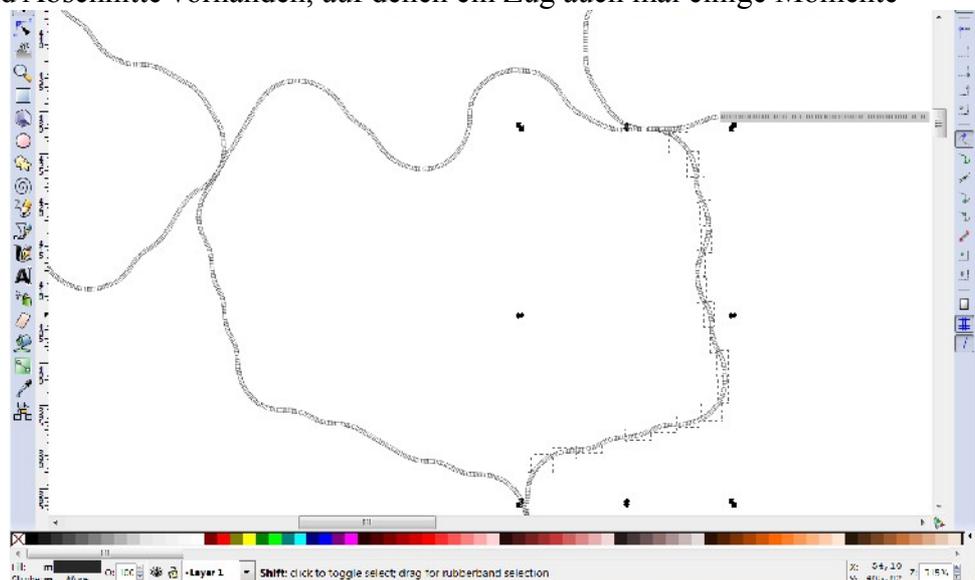
Die drei Kids im Bild spielten in der Nähe Fußball, guckten die ganze Zeit neugierig rüber, und kamen dann schließlich vorbei um zu gucken, was da los ist. Im Vordergrund: Teile des "Fuhrparks" von inzwischen über 20 Waggons.

Damit mehr als nur die vier Züge fahren können, für die wir Abfahrtschienen aufbauen, ist ein Streckennetz erforderlich.

Dieses besteht entweder aus ungefähren Dreiecken oder ungefähren Vierecken, jeweils mit einer Seitenlänge von ca. 20 Gleiselementen (ca. 6 m Streckenabschnitt).

Dadurch sind ausreichend Abschnitte vorhanden, auf denen ein Zug auch mal einige Momente warten kann, bis die geplante Fahrstrecke frei wird, die Weiche umgelegt, und dann weitergefahren werden kann.

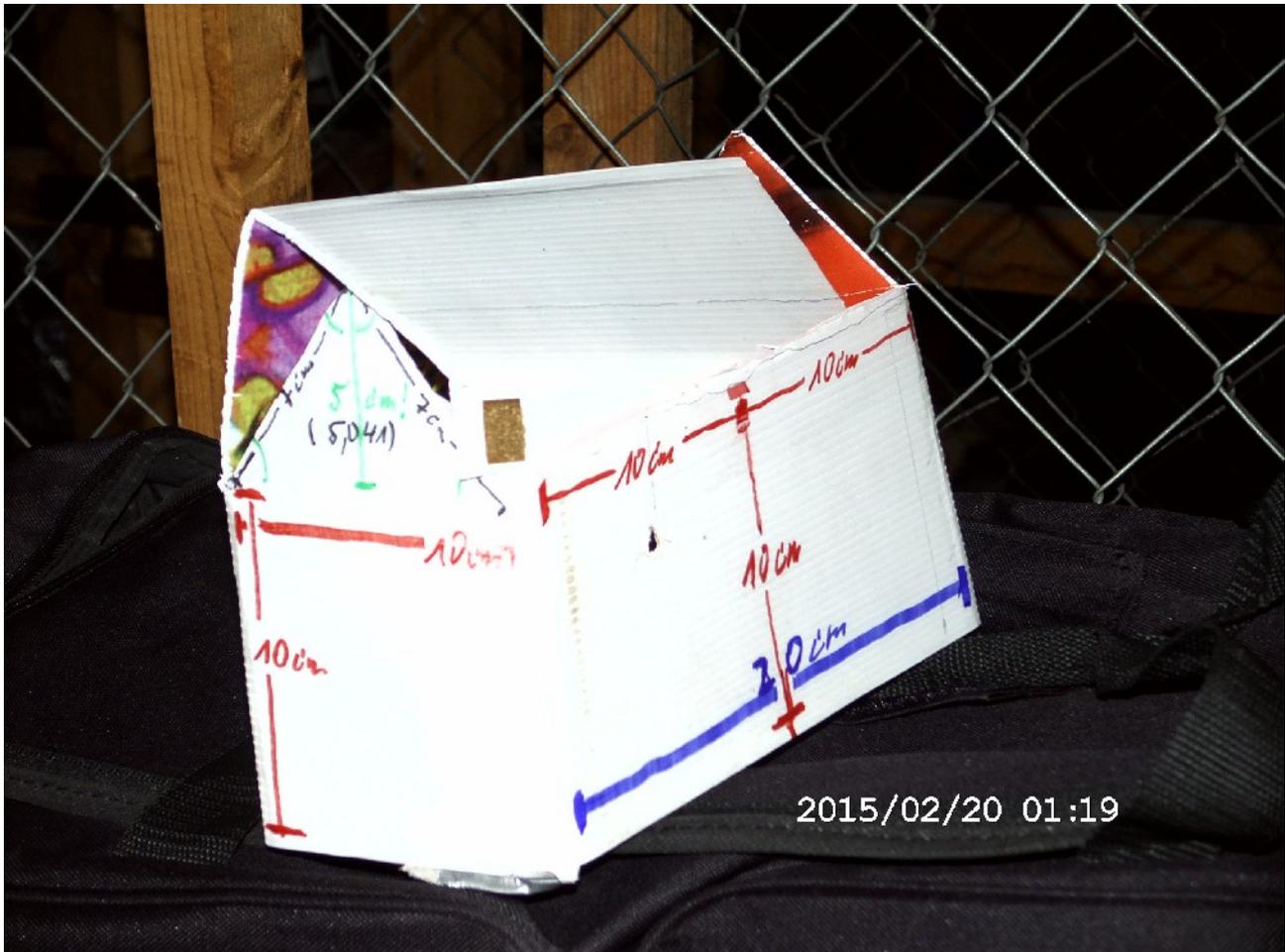
Im Bild rechts eine Skizze von so einem Dreieck mit angrenzenden Dreiecken (die graue Gerade rechts oben stellt eine Brücke dar).



Auf diese Weise ist immer gut was los auf dem Streckennetz, und dafür ist das alles ja schließlich da: damit schön viel gefahren werden kann.

Aber auch da steckt noch mehr drin.

Die Polypropylen-Hohlkammerplatten (PP-HKP) eignen sich exzellent für den Bau von kleinen Häusern, die entlang der Strecke aufgebaut werden können.



Ein zurechtgehuntes Ideenmodell verdeutlicht, wie wir uns das in etwa vorstellen: das Basismaß sind 10 cm, Dach obendrauf, alles zum Zusammenfalten (für Transport) bzw. zum Auseinanderklappen. Das braune Rechteck am Dach ist Klett für die Befestigung.

Wir planen in den drei Dimensionen Länge, Breite, Höhe jeweils fünf verschiedene Maße: 10, 20, 30, 40 und 50 cm, plus Dach.

Durch diese Standardisierung erleichtern wir uns die Herstellung immens, und haben damit auch gleichzeitig Modulhäuser, die sich zu größeren Einheiten zusammenstellen lassen.

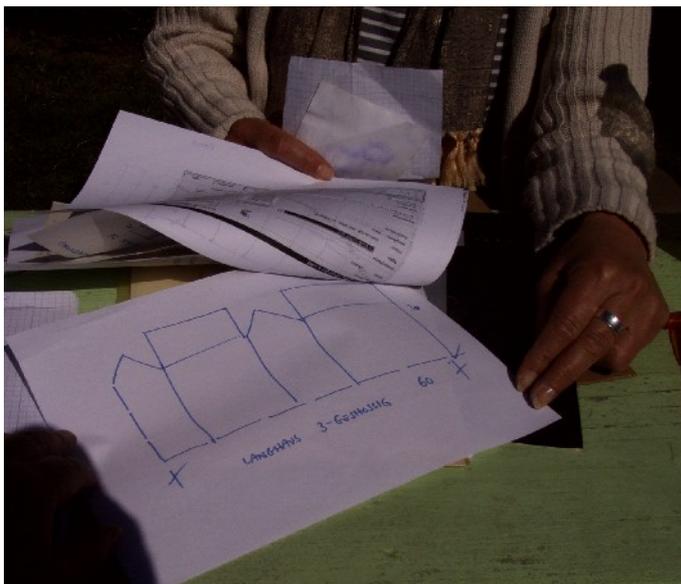
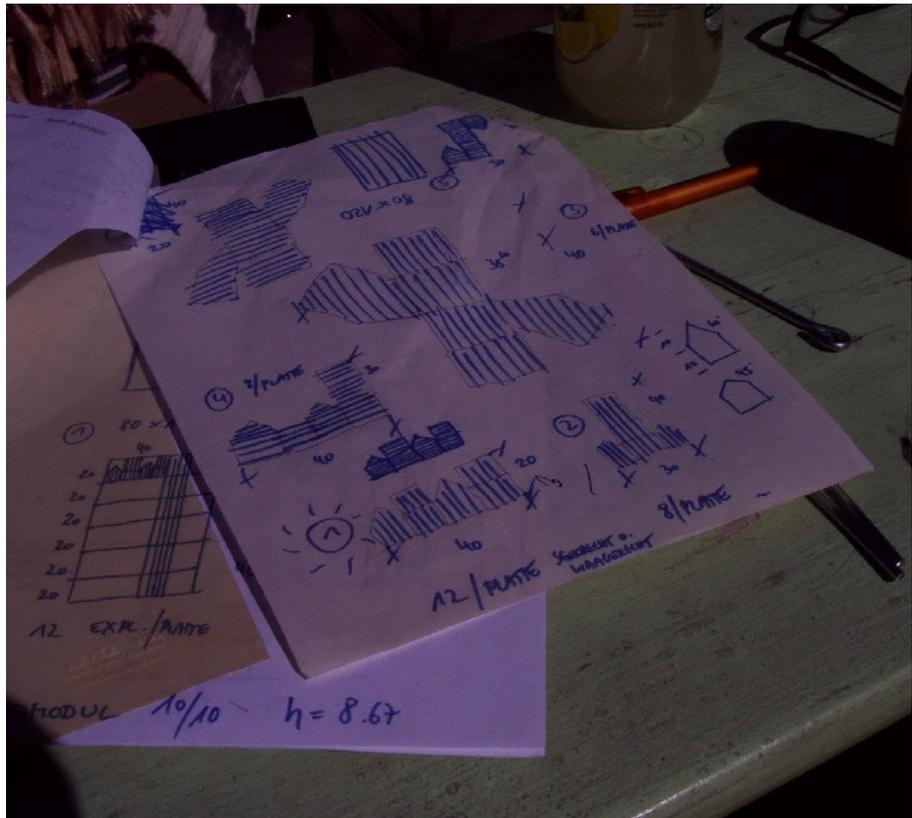
Beispielsweise ein 40 x 50 x 30 Haus mit einem 10 x 10 x 50 Turm direkt angebaut, schon ist die Feuerwache mit Schlauchturm fertig.

Die Planung dieser Elemente hat eine Architektin übernommen, deren erste Arbeitsergebnisse bereits vorliegen. Bei ihrer Arbeit hat sie ganz besonderes Augenmerk auf möglichst geringen Verschnitt gelegt.

Die 120 x 80 cm PP-HKP Platten sind wie Wellpappe gerippt.

Dieser Umstand wird beim Design der Schablonen für den Zuschnitt berücksichtigt, so dass Schnitte und Falze später keine Probleme verursachen.

Verschiedene Entwürfe der Form gehören ebenfalls zur Planung dazu, damit sich die Häuser schnell und leicht aufbauen lassen.



An der Skizze links ist gut zu sehen, wie gering der Verschnitt ist: nur vier kleine Dreiecke.

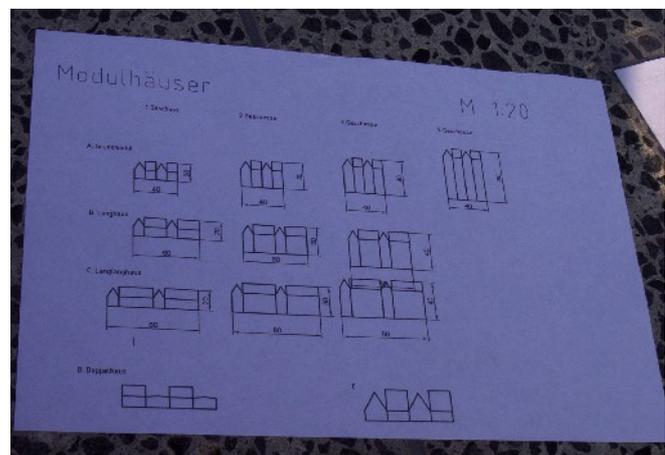
Diese Dreiecke können sogar noch für Verstärkungen verwendet werden.

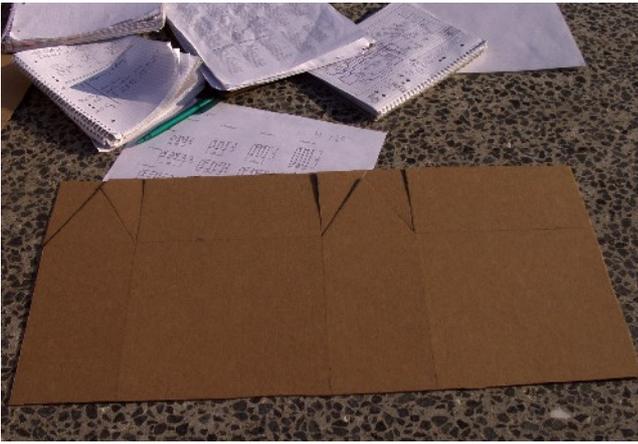
Eventuell wird sich der Verschnitt erhöhen, das ist aber noch nicht ganz raus.

Auf jeden Fall wird darauf geachtet, das Material so gut wie möglich zu nutzen.

Im nächsten Schritt wurden die Skizzen mit einem Computerprogramm sauber umgesetzt und abgespeichert, so dass sie als Grundlage für weitere Arbeitsschritte verfügbar sind.

Auf dieser Basis wurde der erste Prototyp aus schnöder Allerweltpappe zugeschnitten.





Der Prototyp mit den vier kleinen Dreiecken - mit solchen Lösungen nutzen wir das mit viel Rabatt günstig gekaufte Material bestmöglich aus - dank prima Planung der Architektin.

Die Verbindung der Dachflächen wird wahrscheinlich wie geplant durch Laschen aus Gewebeband und Klettmaterial (Haken- und Schlaufenband) erfolgen.

Sehr gut zu sehen ist der saubere Schnitt, der beim Ideenmodell mit seinen krummen und schiefen Kanten eher dürftig wirkte.

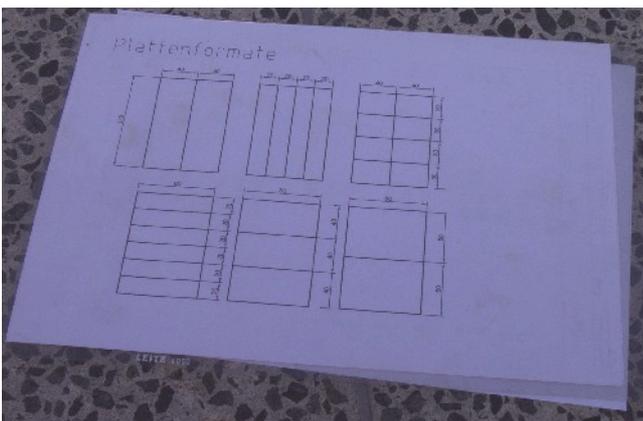
Zusammengeklappt ist dieses Beispielhaus 30 x 30 x 0,6(!) cm groß, und wiegt etwas mehr als 43 Gramm (PP-HKP-Werte, DIN-A4-Blatt im Bild links für einen Größenvergleich).



Damit die Häuser bei einem Hüsteln nicht gleich bis Finland fliegen, werden unten Gewebeband-Laschen angebracht, durch die ein kleiner Hering gesteckt wird, wie bei Zelten.

Zusätzlich dazu gibt es -ganz klar- entsprechende Unterlagen für den Zuschnitt, Übersichten der "Ausbeute" pro Platte, usw. (Bilder unten).

Damit haben wir für die Bahn zwar noch keine Häuser, die zu Siedlungen zusammengestellt werden können, aber wir haben auf einem gangbaren Weg schon ein gutes Stück zurückgelegt.



Modell	Maße	Stück/Platte
A1	40/20	12
A2	40/30	8
A3	40/40	6
A5	40/60	4
B1	60/20	8
B2	60/30	6
B3	60/40	4
C1	80/20	6
C2	80/30	4
C3	80/40	3
D1	80/20	6
D2	80/30	4
D3	80/40	3
E1	80/30	4
E2	80/40	3

Für uns lag nahe, die Siedlungen nicht nur mit Schienen, sondern auch mit Wegen und Straßen aus günstigem Gartenvlies zu verbinden.

Im Bild unten Vlies in 45er-Grammatur, das war zu leicht und sieht daher gar nicht nach Straße aus (aber evtl. wie Schotter), wir haben aber schon festeres Vlies gekauft, nur noch nicht zugeschnitten.



Befestigt werden die Wege- und Straßensegmente mit den kleinen und günstigen Heringen (100 Stk 6 €), die wir ohnehin schon haben.

Inzwischen sind wir bei Zuschaubahn, Mitmachbahn (Brücken, Berg & Tunnel), Häusern, Wegen und Straßen angelangt, alles mobil, leicht, relativ solide und auch ohne Rabatte äußerst günstig.

Nicht nur aufgrund der Fülle der bereits vorgelegten Ergebnisse brauchen wir auch ein Design für das Projekt, z.B. Schilder.

Grundidee ist -wie der Rest- mit minimalen Mitteln möglichst nah an das Maximum ranzukommen. Dieser Minimax-Ansatz führte zur Überlegung, wie wir eigentlich vor Ort z.B. Schilder gestalten.

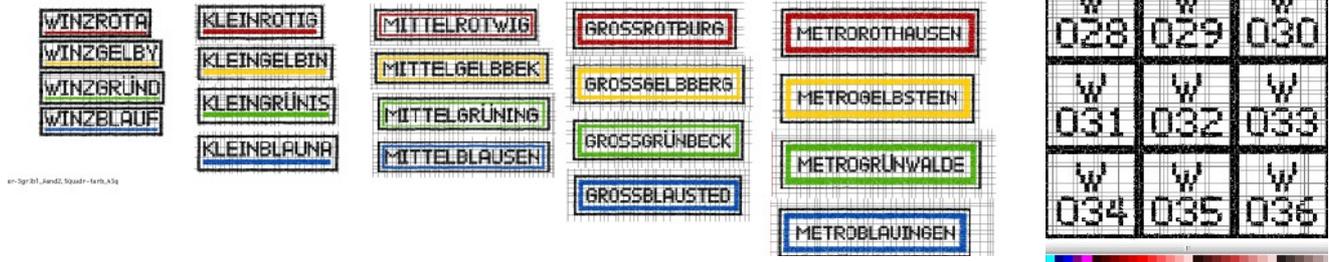
Dabei sind wir auf das bewährte Karopapier gekommen. Damit können wir sowohl am Computer schnell und einfach Schilder erstellen und ausdrucken, und auch vor Ort zusätzliche Schilder malen.



Das sieht nicht sonderlich hübsch aus, aber das muss es auch nicht sein, schließlich ist unser Vorhaben kostenlos, und obendrein auch noch sichtlich mit wenig Mitteln selbstgemacht. Das passt.

Das Schild "Eintritt frei - Kinder die Hälfte" kommt von Erich Kästner. Wo Züge zusammengestellt werden, ist der "Rangierbahnhof", und die Lesebitte bezieht sich auf die Erklärung der Funktionen von Lok, Weichen usw. (die werden wohl Ende April oder Anfang Mai fertig sein).

Im gleichen Stil können Bahnhofsschilder (unten) oder Weichenschilder (rechts) hergestellt werden, die für zügige Problembewegung während des Streckenbetriebs nützlich sind, z.B. wenn einer Lok der Akkusaft ausgeht, oder ein Zug entgleist.



Die vier Farben Rot, Gelb, Grün, Blau entsprechen den Sektoren, in die das Areal aufgeteilt wird. Das ist sinnvoll für die Einteilung unserer Leute, und zur Markierung ihrer Verantwortungsbereiche.



Größere Areale grenzen wir nach außen ab. Das machen wir mit PVC-Rohren und Absperrband in Sektorenfarben. Für die Rohre "bohren" wir im Boden kleine Löcher (16mm), und stecken die Rohre rein.

Das sieht auch nicht sonderlich dolle aus, aber es reicht. Durch diese Abgrenzung ergeben die Richtungsschilder "Eingang ->" auch gleich viel mehr Sinn ;-)

Ein 3-m-PVC-Rohr kostet ca. 1 €, Schutzkappen oben (Sicherheit) je 7 ct, Absperrband ca. 9,- € für 100 m, und das Gewebband für die Halterung des Bandes ca. 15,- €, alles schon gekauft & ausprobiert. Klappt auch.

Die Aufbauzeit für die Abgrenzung veranschlagen wir konservativ mit 2 min pro Rohr. Der Rohrabstand liegt zwischen 3 und 4 Metern, weiter auseinander bringt nix, dann hängt das Band zu sehr durch.

Damit haben wir Zuschaubahn, Mitmachbahn, Brücken, Berg, Tunnel, Häuser, Wege, Straßen, Schilder & Abgrenzung, alles transportabel.

Es ist noch viel mehr möglich, z.B. das Bedrucken von weißen PP-HKP mit Häusergrafiken (Stein, Ziegel, Holz, Dachpfannen, Türen, Fenster, Tore usw.) und das Ausstanzen durch das Druckunternehmen.

Oder blaues Vlies für Gewässer, grünes und braunes für Wiesen und Äcker, usw.

Oder Wurfzelte, die sich selbst "aufbauen", in denen wir Sachen bei Regen trockenhalten können, und die Teil eines deutlich größeren Gebirges (durch Spannleinen zusätzlich gesichert) wären.

Aber das sind Gedanken für die Zeit nach einer gelungenen ersten Projektphase - vielleicht auch nicht, immerhin haben in der heutigen Zeit schon Kinder um 10 Jahre Smartphones mit allerlei schicker Ablenkungs- und Amüsiersoftware, die bei einigen zu enormen Ansprüchen führen. Das werden wir dann schon sehen.

Wir haben damit gezeigt, dass es mit sehr wenigen, einfachen und günstigen Mitteln möglich ist, eine vollständig mobile Gartenbahn mit Brücken, einem Berg, Städten und Dörfern, Wegen und Straßen, kompletter Beschilderung, Absperrung usw. zu realisieren.

Was jetzt noch fehlt: Akkus, Kisten, Taschen, Loks und Waggons, sowie Schienen, Schienen, und nochmal Schienen, Zubehör (z.B. Prellböcke, Abroller für das Absperrband), Reparaturpauschale, und Druckkosten, ggf. auch Gewässervlies oder Wurfzelte, je nachdem, was gefördert wird.

Erstmals an die Öffentlichkeit gehen wir beim KIDs-Festival 2015/Mai/08-10 an der Kiellinie; für die Kieler Woche (Jun/20-28) haben wir bereits eine Fläche im Ratsdienergarten am Kleinen Kiel zur freien Gestaltung fest zugesagt bekommen.

Fahrkostenbelege dürfen wir beim Fonds für's Ehrenamt des Kieler Jugendrings einreichen, da haben wir auch schon grünes Licht.

Wir meinen, die bisher erarbeiteten Ergebnisse reichen aus, um bei Ihnen anzufragen, ob wir einen Antrag auf Förderung stellen dürfen.

Darum frage ich Sie hiermit im Namen unserer Vereinszugehörigen und unseres Vorstands, ob wir bei Ihnen einen Antrag auf Förderung stellen dürfen.

Wir möchten die Belege der Vorfinanzierung (ca. 2.500,- €) dieser Mikro-Durchführbarkeitsstudie als Projektvorlaufkosten einreichen, sowie die noch fehlenden Materialien und die Druckkosten als Anschubfinanzierung beantragen (je nach Umfang ca. 1.500,- bis 2.500,- €).

Dann legen wir los, und wenn alles so läuft, wie es derzeit aussieht, werden wir nach der ersten Projektphase 2015/16 das Ganze dann als Dauerangebot verstetigen.

So ganz einfach ist es aber leider dann doch nicht, weil wir viele Loks und Waggons gebraucht im Internet ersteigern, da könnte es vielleicht Probleme geben, weil die Preise halt je nach abgegebenen Geboten schwanken, und damit unkalkulierbar für feste Fördersummen sind.

Unser Lösungsvorschlag dafür ist, dass wir die Belege vorlegen, so dass alles nachvollziehbar ist.

Wenn wir weniger Geld benötigen, dann können wir es entweder auch ins Projekt investieren (Schienen), oder es zurückgeben, oder einfach alles neu kaufen.

Für einige weitere Materialien haben wir schon Zusagen mit bis zu 64 Prozent Rabatt (!) vom Hersteller - und das ohne ein einziges Foto, die haben wir erst später gemacht.

Unser Rabatt-Rekord liegt bei 93 Prozent Rabatt (wir haben also nur 7 % dessen bezahlt, was im Laden ein gleichwertiger oder qualitativ minderwertiger Artikel kostet). Das waren die Matten aus Plastazote-Schaumstoff, die Kälte, Dreck, Nässe und harten Boden abmildern.

Diesen Rabatt gewährte uns die Firma Köpp aus Aachen vor Jahren ganz ausnahmsweise einmalig.

Das grandiose an den Matten ist, dass sie außen glatt sind, so dass sie sich gut abwischen lassen. Zusätzlich dazu werden die Matten in einem Überdruck-Unterdruck-Verfahren mit Stickstoff hergestellt, so dass es gar keine Aufschäum-Chemikalien gibt, die über Wochen hinweg ausgasen.

Wir gehen also wirklich sorgfältig mit unserem eigenen Geld um, und ebenso gewissenhaft mit Fördermitteln, deren ordnungsgemäße Verwendung wir mit Belegen und Abrechnung nachweisen.

Unsere Vereinshaftpflichtversicherung gilt für bis zu 100 Personen, die kriegen wir selbst mit einem Kilometer Schienenstrecke nicht voll. In den über 12 Jahren seit Vereinsgründung haben wir die noch nie gebraucht, und wir tun eine Menge dafür, dass das auch so bleibt.

Für die Erstversorgung haben wir insgesamt 6 kleine und 6 große Erste-Hilfe-Päckchen (für Motorrad und Auto), also genug für stationäre Bereitstellung und mobiles Mitführen.

Sicherlich habe ich noch mehr zu erwähnen vergessen als nur den Trick, kleine Unebenheiten im Boden mit geknüllter Alufolie auszugleichen, und dies mit dem leichten Vlies zu bedecken, oder die verschiedenen geplanten PP-HKP-Brückenverblendungen.

Aber ich glaube, es ist deutlich geworden, dass wir ziemlich gut wissen, was wir können, wo Grenzen der Machbarkeit sind, wie wir pfuschen können (z.B. bei den Weichen im Bild auf der ersten Seite, das sind zwei rechte Weichen...), und was zu tun ist.

Sie können uns unter
04 31 - 97 99 11 01 oder
04 31 - 20 12 20, mobil unter
01 74 - 447 23 88, oder per eMail
vorstand@conclamo.de erreichen.

Mit besten Grüßen

[Digitaldokument ohne Unterschrift]

Hendrik Schilling

