

Lokomotive des Monats

Roundhouse Engineering Ltd.

Campbeltown & Machrihanish Light Railway

„Argyll“

Baugröße 16 mm (= 16 mm zu 1ft) = 1 : 19

Spurweite 32 mm / 45 mm



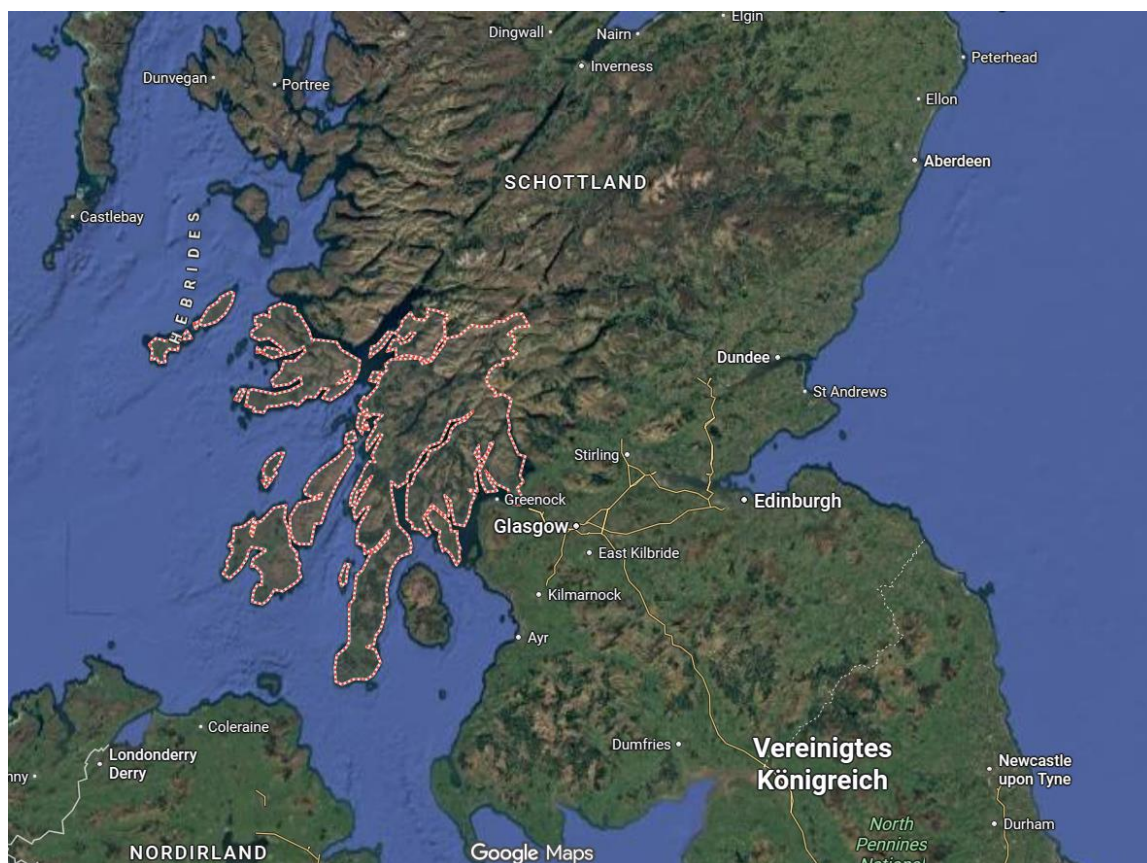
Zusammenfassung des Vortrags „Lokomotive des Monats Mai 2026“

Als Lokomotive des Monats Mai 2026 wurde am 17.05.2026 das Echtdampf Modell der Schmalspurtenderlokomotive „Argyll“ der Campbeltown & Machrihanish Light Railway des Herstellers Roundhouse Engineering Ltd. in der Baugröße 16 mm (= 16 mm zu 1ft) = 1:19 und in Spurweite 45 mm vorgestellt.

Wie üblich bei der Vorstellung einer Lokomotive bzw. eines Schienenfahrzeugs des Monats wurde außer dem Modell auch Literatur (darunter das erste literarische Werk über die Bahngesellschaft Campbeltown & Machrihanish Light Railway und ihre Geschichte aus dem Jahre 1970) zum Vorbild ausgelegt.

Der Vortrag gliederte sich wie immer in zwei Teile, den ersten Teil, in dem das Vorbild behandelt wurde und den zweiten Teil, mit dem Modell als Schwerpunkt.

Im ersten Teil wurden die Zuhörer auf eine Reise zu den früheren Einsatzorten der Lok des Monats mitgenommen. Diese Reise führte gedanklich nach Großbritannien, genauer nach Schottland und dort auf die Halbinsel Kintyre. Im Süden der Halbinsel Kintyre wurde bereits ab der Mitte des 15. Jahrhunderts Kohle abgebaut.



Die Zuhörer erfuhren, daß die Bergbaugesellschaft, welche zwischen der West- und Ostküste der Halbinsel auf Höhe des Hafenstädtchens Campbeltown mehrere Kohlengruben betrieb, eine Lösung zum Abtransport der Kohle suchte. 1773 wurde

der berühmte James Watt mit Vermessungsarbeiten für einen Kanal von den Gruben nach Westen in Richtung Campbeltown beauftragt.

1794 wurde der Kanal eröffnet und die Kohle wurde mit Hilfe von 3 Kähnen gen Osten transportiert. Allerdings war es nicht möglich, die Kohle auf Seeschiffe umzuladen, da der Kanal kurz vor der Ortgrenze von Campbeltown endete und dort wieder auf Pferde oder Pferdefuhrwerke geladen werden mußte. Abnehmer der Kohle waren u.a. die in ganz Schottland bekannten Whiskey Destillieren in Campbeltown – in den besten Zeiten 50 Stück. Ein Teil der Kohle wurde u.a. nach Irland exportiert.



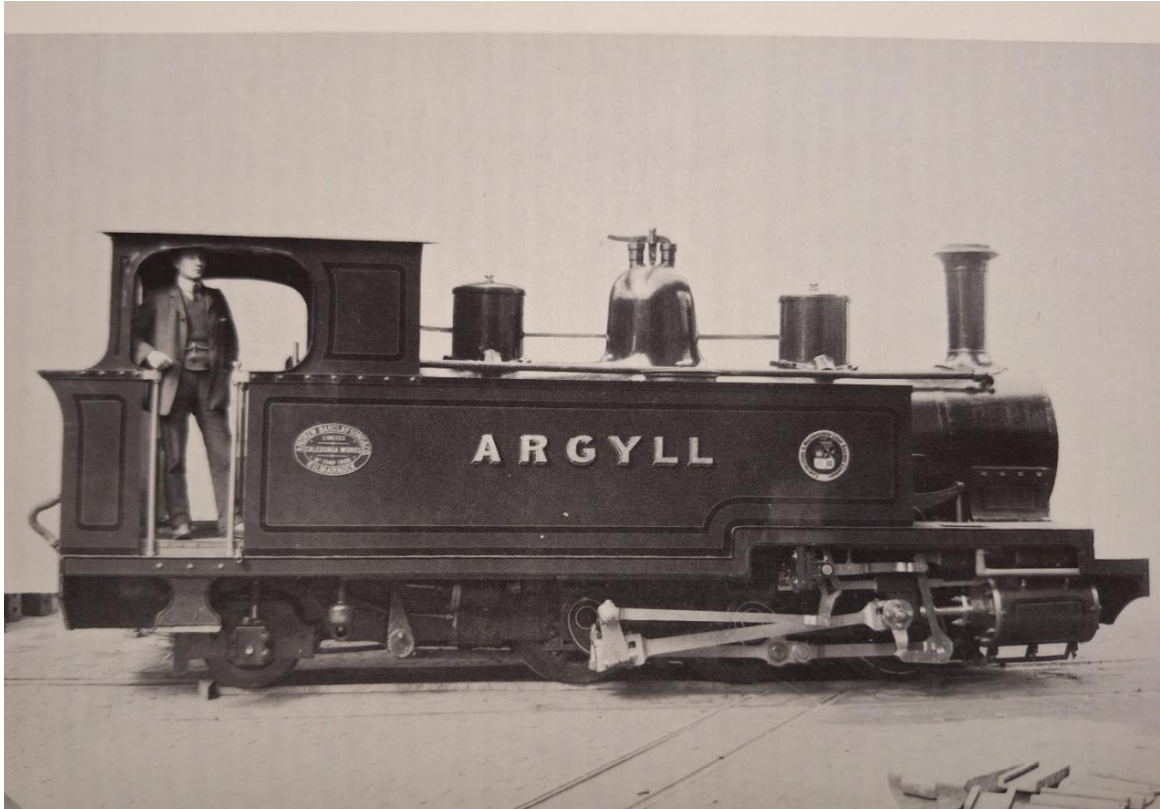
1875 erhielten die Grubenbetriebe einen neuen Eigentümer, der sich der Transportproblematik annahm und eine Werksbahn zunächst planen und dann auch bauen ließ. Diese Kohlenbahn nahm 1876 den Betrieb auf. Die Zuhörer wurden über die Geschichte dieser Bahn und ihres Fahrzeugparks informiert, wobei auf die verwendeten Lokomotiven und ihre Technik sowie auf die der Waggons detailliert eingegangen wurde.

In den Sommermonaten war die Region ein beliebtes Ausflugsziel. Dampfschiffe brachten an jedem Wochenende Besucher nach Campbeltown. Von dort ging es dann mit Pferdekarren in Richtung der Kohlengruben und weiter nach Westen zu dem kleinen Ort Machrihanish, wo sich u.a. ein Golfplatz befand bzw. noch immer befindet.



Die Grubengesellschaft suchte nach einer Möglichkeit, den Betrieb der Kohlenbahn, der wegen der Versorgung mit Brennstoff stark auf die kälteren Jahreszeiten beschränkt war, auch ab dem Frühjahr und insbesondere im Sommer durch einen Personenverkehr gleichmäßiger auszulasten und propagierte eine Kleinbahn. Dieser Vorschlag wurde von den beiden betroffenen Kommunen positiv aufgenommen und es kam zum Bau einer Kleinbahn zwischen Campbeltown und Machrihanish, wobei die Trasse der Kohlebahn zum größten Teil mitbenutzt wurde.

1906 wurde die Kleinbahn – übrigens die einzige öffentliche Schmalspurbahn in Schottland (von der 1.220 mm spurigen U-Bahn in Glasgow abgesehen) - eröffnet und zur Eröffnung wurde das Vorbild der Lokomotive des Monats Mai 2026, erbaut von der schottischen Lokfabrik Andrew Barclay Sons in Kilmarnock, per Schiff in Campbeltown angeliefert.



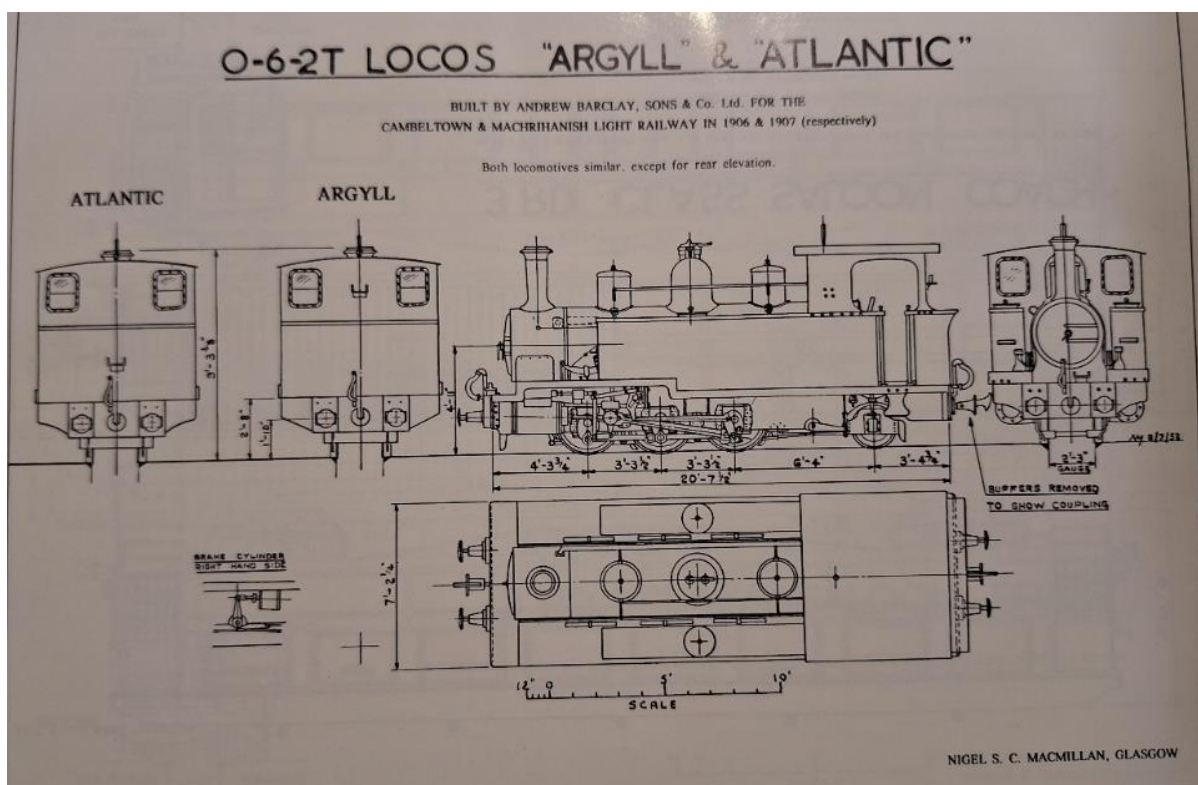
Die „Argyll“ war deutlich größer und leistungsfähiger als die Loks der bisherigen Kohlebahn. Sie wurde zur Beförderung der neuen sehr eleganten Personenwaggons sowie der bisherigen Kohlezüge herangezogen. Bis auf die erste Lok der bisherigen Kohlebahn, die ausgemustert und verschrottet wurde, blieben die beide andere Lokomotiven der Kohlebahn weiterhin im Einsatz.



Wie üblich in den Vorträgen aus der Reihe „Lokomotive des Monats“ wurde ein Blick auf den Hersteller des Vorbilds geworfen. Das Auditorium lernte den Hersteller der Lok des Monats, die Firma Andrew Barclay Sons aus Kilmarnock und dessen Geschichte in einem kurzen Überblick kennen. Es wurden Bilder von typischen Schienenfahrzeugen aus der Fertigung von Andrew Barclay, der übrigens als erster Hersteller in Großbritannien Dampfspeicherloks baute, gezeigt.

Zum Abschluß der ersten Hälfte des Vorbildteils wurde der Lebenslauf der „Argyll“, der eng mit der weiteren Geschichte und Entwicklung der Kleinbahn verknüpft war, erläutert. Die Kleinbahn musste sich bereits frühzeitig ab etwa Mitte der 1920er Jahre einer Konkurrenz durch privat betriebene Buslinien erwehren und beschaffte später selbst Busse um das Transportgeschäft nicht kampflos dem Wettbewerb zu überlassen. Nach dem Ende der Förderung der Kohlengruben zu Beginn der 1930er Jahre brach der Bahn eine wichtige Einnahmequelle weg und trotz der technischen Unzuverlässigkeit der Busse wurde der Betrieb der Kleinbahn zum Beginn der Sommersaison 1932 eingestellt. 1933 wurde in einer Aktionärsversammlung die Auflösung der Gesellschaft beschlossen und kurz darauf der gesamte Fahrzeugpark der Bahn samt Hoch- und Unterbau verkauft. Das Vorbild der Lokomotive des Monats 2026, die „Argyll“ wurde Ende 1934 an Ort und Stelle verschrottet, die zu diesem Zeitpunkt noch existierenden Reste der Bahn dann bis Mitte 1935 ebenfalls.

In der zweiten Hälfte des Vorbildteils wurde detailliert auf die Technik des Vorbildes eingegangen. Nach der Erläuterung der Bauart der Lokomotive und deren Achsfolge wurden zunächst die technischen Daten präsentiert. Danach folgte die Besprechung der Hauptbaugruppen der Lokomotive, also Kessel und Feuerungssystem, Rahmen und Laufwerk, Dampfmaschine und Triebwerk, die äußere Steuerung, die Bremse, die Zug- und Stoßeinrichtung sowie die Beleuchtung und die Signaleinrichtungen.



Zum Abschluß der sehr tiefgehenden Beschreibung und Erläuterung der Hauptbaugruppen wurde noch die leider in Ermangelung von Farbfotos der Lok nur auf erhaltenen gebliebene schwarz-weiß Aufnahmen dokumentierte Beschriftung und auf zeitgenössische Schilderungen fußende Farbgebung erwähnt. Mit dem Hinweis, daß die Farbgebung des Modells der Lok des Monats dem Original nicht entspräche erfolgte die Überleitung zum zweiten Teil des Vortrages, dem Modellteil.

Wie immer in den Vorträgen aus der Reihe „Lokomotive des Monats“ wurden die Zuhörer zu Beginn des Modellteils über den Hersteller des Modells, die Fa. Roundhouse Engineering Ltd. aus Doncaster (England) und dessen Geschichte informiert. Um die im Modell realisierten technischen Lösungen einordnen zu können, das Modell ist schließlich bereits 30 Jahre alt, wurden verschiedene markante Stationen in der Entwicklung von Echtdampfmodellen bei Roundhouse Engineering seit dem Beginn der kommerziellen Herstellung solcher Modelle im Jahre 1982 erläutert. Vor der Besprechung der Technik des Modells wurde noch erwähnt, daß der Hersteller Roundhouse insgesamt 2 Modelle von Loks der Campbeltown & Machrihanish Light Railway im Programm hatte. Das der Lokomotive des Monats wurde von 1993 bis 2004 gefertigt.

Wie immer nahm die Besprechung der Technik des Modells den umfangreichsten Part des Modellteils ein. Vor der Besprechung der verwendeten Werkstoffe und der Ausführung der Bauteile der Lok, wurde der Maßstab, in dem die Lokomotive gefertigt ist, erläutert. Die offizielle Maßstabs- bzw. Baugrößenbezeichnung lautet „16mm scale“. Dies bedeutet, daß der Maßstab sich aus dem Verhältnis von 16 mm zu einem Fuß (304,8 mm) errechnet, was 1 : 19 entspricht.

Das Modell besteht bis auf wenige Kunststoffteile ausschließlich aus Messing und Stahl. Alle Bauteile sind beschichtet, was die Lok wetterfest macht.

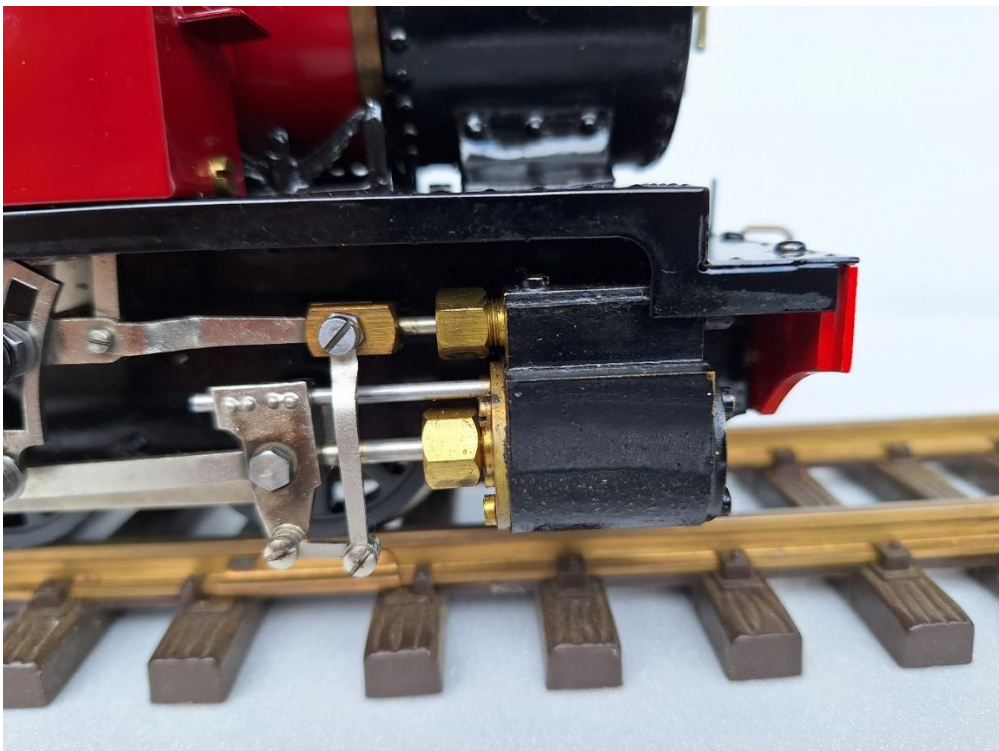
Als nächstes wurden die Hauptbaugruppen des Modells detailliert besprochen. Die Vorstellung der Hauptbaugruppen begann mit dem Kessel, dessen Armaturen und dem Feuerungssystem. Die Zuhörer erfuhren, daß die Lokomotive über einen Flammrohrkessel verfügt, der mit Gas befeuert wird, dessen Betriebsdruck 3 bar beträgt und der mit einem (1) Druckbegrenzungsventil (im Großbetrieb sind mindestens 2 Stück zwingend erforderlich) als Sicherheitselement ausgerüstet ist. Diese innere Feuerung mit Gas ist bei Echtdampflokomotiven dieser Baugröße die überwiegend angewandte Technik. Sie zeichnet sich durch eine hohe Sicherheit beim Gebrauch aus. Das Feuerungssystem selbst besteht aus dem Druckbehälter für das Brenngas, einem Druckregler und dem Brenner mit der Vergaserdüse. In dieser Lokomotive wird der Dampf vor dem Eingang in die Dampfmaschine getrocknet und weiter erhitzt. Damit wird verhindert, daß der Dampf vorzeitig kondensiert, was die Leistung und den Gang der Lok negativ beeinflussen würde.



Als nächste Hauptbaugruppe wurde das Chassis der Lok, das aus dem Rahmen und den Radsätzen samt deren Lagerung im Rahmen besteht. Die angetriebenen Radsätze (sie verfügen über Radkörper mit Speichen) sind über Kuppelstangen miteinander verbunden und werden vom 3. Radsatz aus angetrieben. Alle Radsätze der Lokomotive sind nicht isoliert, d.h. die Räder werden durch ihre Radsatzwellen direkt und ohne dazwischen befindliche, elektrisch isolierende Buchsen verbunden. Dadurch kann die Lok nicht zusammen mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugmodellen, die ihren Fahrstrom über die Schienen beziehen, betrieben werden. Eine Besonderheit dieses Lokmodells ist die Umspurbarkeit der angetriebenen Radsätze. Damit kann das Modell entweder auf der Gartenbahnspurweite von 45 mm oder auf der in Großbritannien sehr populären sog. SM32, einer 32 mm Spur, die im Maßstab 1:19, in dem die Lok des Monats gefertigt ist, einer Vorbildspurweite von 2 Fuß = 610 mm entspurte, eingesetzt werden.



Als Dampfmaschine ist in der Lokomotive eine zweizylindrige Expansionsmaschine eingebaut. Deren innere Steuerung erfolgt durch sog. Flach- oder Muschelschieber, was ebenfalls eine übliche Lösung bei derartigen Echtdampfmodellen darstellt. Als äußere Steuerung verfügt die Lok über eine vereinfachte Steuerung der Bauart Walschaerts bzw. Heusinger. Über diese wird die Fahrrichtung des Fahrzeugs und die sog. Füllung der Dampfmaschine verändert.



Eine für die Bedienung der Lokomotive wichtige Hauptbaugruppe ist die Funkfernsteuerung, die den Zuhörern als nächstes erläutert wurde. Mittels der Funkfernsteuerung lassen sich die Funktionen der äußeren Steuerung, also Fahrtrichtung und Füllung der Dampfmaschine betätigen. Hierfür befinden sich als elektronische Bauteile ein Empfänger, zwei Servos und die Stromversorgung für Empfänger und Servos auf der Lok. Den Sender der Funkfernsteuerung hält der Bediener in den Händen. Ursprünglich war die Lokomotive werksseitig mit einer 2-Kanal Funkfernsteuerung mit einer Frequenz von 40 MHz ausgerüstet. Da nach mehr als 25 Jahren der Empfänger dieser Funkfernsteuerung defekt ging, wurde eine programmierbare 6-Kanal Funkfernsteuerung mit einer Frequenz von 2,4 GHz eingebaut. Mit dieser wird die Lok noch heute betrieben.

Als letzte Hauptbaugruppe wurden den Zuhörern die Aufbauteile (Wasserbehälter, Kohlekasten, Führerhaus und Umlauf) sowie Elemente zur Detaillierung des Fahrzeugs vorgestellt. Als ein Highlight wurde den Zuhörern das am Modell angebrachte Fabriksschild, das exakt jenem des Vorbilds – samt Fabriknummer und Baujahr – entspricht, gezeigt.



Am Ende des Modellteils wurde vom Autor eine Bewertung der Lokomotive im Hinblick auf die Bewährung während seiner bereits 30 Jahre währenden Existenz abgegeben. Bei der Lok handelt es sich um ein robustes und sehr zuverlässiges Gebrauchsfahrzeug, das uneingeschränkt empfohlen werden kann.

Nach dem rund zweistündigen Vortrag folgte eine rege Diskussion zwischen den Zuhörern und dem Autor, die sich hauptsächlich um das Thema Betriebssicherheit von Lokomotivmodellen mit Dampftrieb und um die nicht zu vernachlässigende Unfallverhütung – es wird schließlich mit brennbaren Stoffen hantiert – drehte.