

my story

Der Bahnhof *Campo Marzio* in Triest, ehemals der Endbahnhof der Österreichischen Transalpine- bzw K&K Südbahn.

Heute ist in einem Teil des Gebäudes das *Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio* untergebracht.

Ein privater Verein mit ehrenamtlichen Mitarbeitern betreibt hier ein liebevoll gestaltetes Museum der gemeinsamen italienisch - österreichischen Eisenbahngeschichte.

Nachdem das Glasdach, das einst die vier Bahnsteige dieses Kopfbahnhofs überspannt hatte, 1942 (aus militärischen Gründen) entfernt worden war, wurden diese zu einem Freigelände.

Dort zeigt das Museum originale Lokomotiven und Wagons. Es ist eine bunte Sammlung, von Exponaten aus verschiedenen Epochen und in unterschiedlichem Zustand.



In einem Paketwagon aus dem Jahre 1930, in Originalzustand, ist seit 2016 meine Modellbauerwerkstatt untergebracht.

Der Wagon hat zwei große Schiebetüren. Während der meisten Öffnungstage des Museums erhält man vom Bahnsteig 2 direkten Einblick in das Innere des Wagens.



Unter dem Namen „Garrattmaker“ baue ich seit ca. 1990 Modelle von Dampflokomotiven meines Lieblingskonstruktors William Garratt (1864-1913).

Meine erste Dampf-Lokomotive, wenn man von der Kleinbahn

meines älteren Bruders absieht, war eine Merlin (GB). Mein Nachbar wurde 1987 mehr oder weniger zufällig Generalimporteur dieser kleinen Lokomotiven Manufaktur aus England, und ich war einer seiner ersten Kunden!

Als Spezialist für technische Illustrationen fertigte ich sofort eine Zeich-

nung des Innenlebens an. Diese Illustration verhalf mir zu einem Auftrag und zu meiner zweiten Lok. Für die Titelseite der LGB Depesche (65/1990) malte ich die damals erste Livesteamlok von LGB, die Frank S, als technische Illustration. Ein Teil des Honorars war die Frank S, die ich als Zeichenvorlage verwendet hatte.



Die Übergabe erfolgte während der Nürnberger Spielwarenmesse, auf der ich erstmals eine Garratt AD 60 Livesteam als Handmuster der Fa. Aster sah.

Großartig aber weit außerhalb meiner Möglichkeiten.

Aber die Garratts hatten mich in ihren Bann gezogen.

Also reifte der Gedanke selbst eine Garratt zu bauen.

Der erste Versuch war eine Kunststoff Lok ohne direktes Vorbild mit zwei LGB Fahrwerken. In dieser Zeit begann ich beruflich mit CAD Software zu arbeiten und diesen Vorteil wollte ich nutzen.

Der zweite Versuch sollte dann eine Vorbild-gerechte Garratt werden.

Meine Wahl fiel auf eine Garratt der KUR - *Kenya Uganda Railways*.

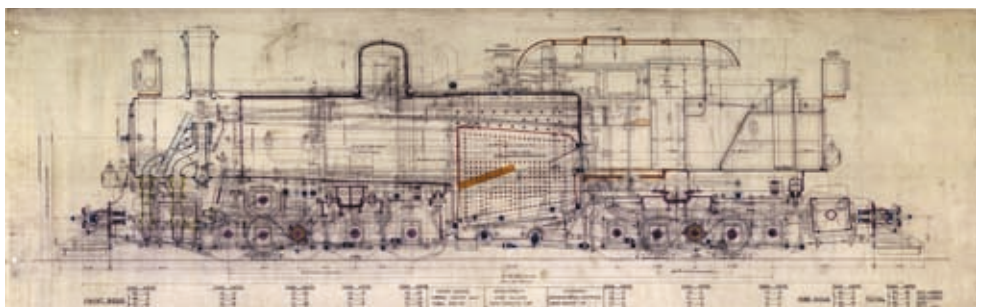
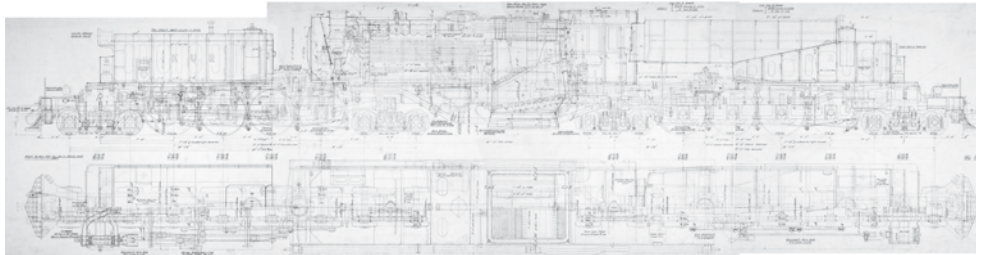
Das letzte Original dieser Lok steht im Nairobi Railway Museum. Glücklicherweise konnte ich jemanden finden der mir im Rahmen einer Reise eine ausführliche Fotodokumentation erstellte.

Die Pläne der Lok holte ich mir aus dem Museum of Science in Manchester. Für den dreidimensionalen, digitalen Nachbau im Maßstab 1:22,5 brauchte ich ca. drei Jahre, als abendliche Freizeitbeschäftigung.

Gleichzeitig habe ich nach jederart Information über Dampf-Modellbau Ausschau gehalten. Bücher, Messesebesuche, Foren, Fachmagazine, das damals neue Medium Internet, und jede Menge anregende Diskussionen mit Kollegen aus der Konstruktionsabteilung meines Arbeitgebers.

2003 begann ich mit dem Bau der ersten beiden elektrisch betriebenen Loks *Mengo* und *Karamoja*, danach folgte die Echtdampflok *Narok*. Die vierte Lok, *Teso*, ist in Einzelteilen fertig, die Endmontage muss noch ein wenig warten.

Denn im Buch *Garratt Lokomotiven der Welt* sah ich ein Bild einer weiteren faszinierenden Lokomotive. Die Type 5 Kitson-Meyer, eine Berglokomotive der Transandine Bahn von Chile nach Argentinien. Eine Lok mit einem enorm komple-



xen Gestänge, deren Front Maschine über den beiden Hauptzylindern noch zwei zusätzliche Zylinder montiert hatte, die einem separaten Zahnradantrieb zugeordnet waren. Ein Original der Lok steht in leicht veränderter Form im *Museo Ferroviario de Santiago* in Chile.

Mein Modell ist für verschiedenste Varianten ausgelegt. Vom E-Antrieb bis zur Volldampf Version mit sechs unter Dampf stehenden Zylindern. Zwei Echtdampf Loks sind fertig. Die Erfahrungen der ersten Loks fließen derzeit in die digitalen Konstruktionszeichnungen ein. Zwei weitere, eine E-Version und eine Dampfversion werden 2017 gebaut. Bei dieser Lok habe ich zum ersten Mal 3D gedruckte Teile in geringer Menge verwendet.

Derzeit arbeite ich an der Montage einer australischen Garratt. Das Original steht im *National Railway Museum Port Adelaide*. Bei diesem Modell wird ein beachtlicher Anteil in 3D gedruckt und danach in Alpaca gegossen. Die Pass- und Detailgenauigkeit dieser Bauteile ist beachtlich. Sie geben mir die Möglichkeit ein Maximum an Originaltreue einzuhalten.

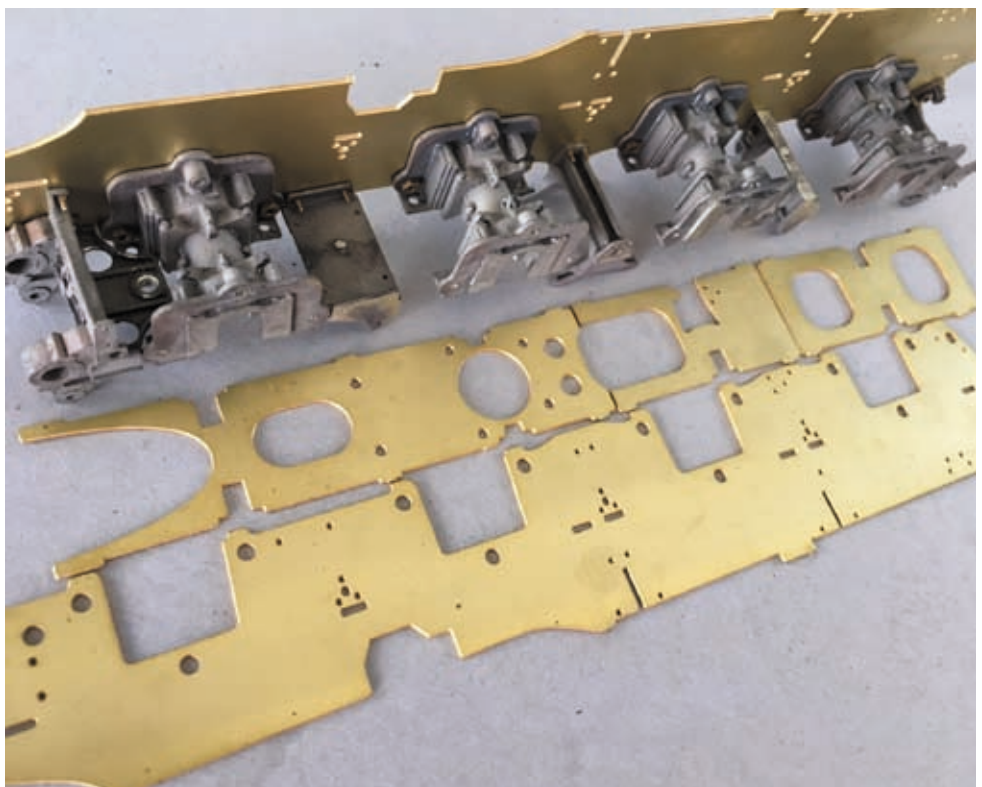
Eine Lok zu bauen ist ein Abenteuer, wie eine Reise, die mit der Suche nach den originalen Bauplänen beginnt.

Wie zum Beispiel im Museum of Science and Industry von Manchester, dem Österreichischem Staatsarchiv, oder über e-mail Bekanntschaften in einer Ausbesserungswerkstatt in Chile.

Ein Krimi kann nicht spannender sein.

Die Konstruktionspläne einer Lok können aus bis zu 250 Einzelblättern bestehen. Es sind Kunstwerke aus einer Zeit in der mit Lineal, Dreieck und Zirkel gezeichnet wurde. Das Ergründen der Konstruktionsdetails ist eine spannende Herausforderung, die technisches Know How und viel Geduld erfordert.

Bis auf wenige Bereiche, wie den Kessel und die Kesselarmaturen in der Kabine, zeichne ich die Lok

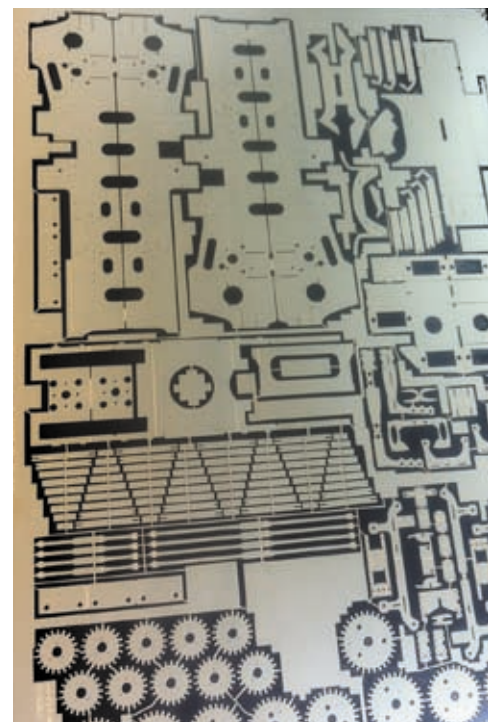


nach den originalen Plänen als 3D-Modell im Maßstab 1:22,5.

Erst wenn die gesamte Lok gezeichnet ist, wird das CAD Modell virtuell wieder zerlegt und jeder Bauteil bewertet, wie er am besten zu fertigen ist.

Die Herstellung der Blechteile erfolgt traditionell. Es werden die Konturlinien der Teile in eine schwarz-weiß Zeichnung übersetzt. Diese Teile werden dann aus Messingblech geätzt, wobei sich meistens zwei Blechstärken ergeben: 0,5 und 1,0 mm.

(Entspricht in etwa 1/2 und 1 Zoll des Originals.)



Die Erstellung der „Volumensteile“ hat sich im Laufe der Zeit wesentlich gewandelt.

Derzeit werden die meisten Teile aus der CAD-Zeichnung 3D-gedruckt. Diese Teile werden dann abgeformt und im Feingussverfahren aus Metall gegossen.

Alle Bauteile sind aus Metall gefertigt, denn die Modelle werden mit Dampf betrieben.

Der wassergefüllte Kessel einer Lok wird mit Gas beheizt und der dabei entstehende Dampf treibt das Modell vorbildgerecht an.

Der Zusammenbau einer Lokomotive dauerte über ein Jahr. Es ist der schönste Teil eines Projektes, zu sehen wie ein doch ziemlich komplexes Modell in den eigenen Händen entsteht.

Meine Lokomotiven, sowie meine Werkstatt können (meistens) während der Museumsöffnungszeiten gerne besichtigt werden. Voranmeldung ist empfehlenswert.

Ein inspirierenderes Umfeld für meinen Modellbau wie die Werkstatt in einem historischen Wagon ist kaum vorstellbar.

garrattmaker@gmail.com

Web, FB, YouTube: „Garrattmaker“

Wer ist „Garrattmaker“?

Helmut Telefont, geb. 1952 in Krems a.d. Donau, Österreich, verheiratet
Studium an der *Universität für Angewandte Kunst*, Wien

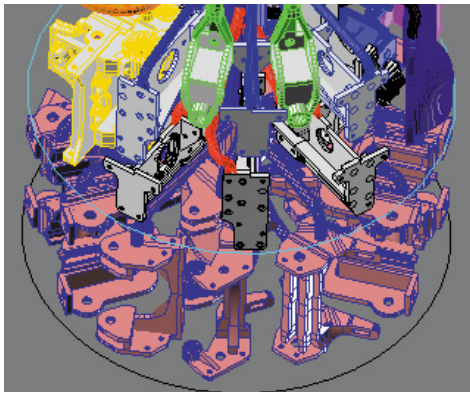
Ab 1977 Keramag, Leitung Designstudio

1980 - 1985 Bene Büromöbel, Marketing & Communications

1985 - 1998 Freier Illustrator und Designer

1998 - 2015 Bene AG, Gründung und Leitung Visual Lab (CGI Computer Generated Images, 3D-Visualisation, Computer-Animation)

2002 - 2015 Fachhochschule Salzburg/Kuchl, Lektor für 3D-Visualisierung



Seit 06. 2015 in Pension
Seit meiner Jugend war es mein Traum in Triest zu leben. Die Stadt der „1000“ Kaffees und Bars, das Meer, die historische Verbindung zu Wien, sowie die mediterrane Lebensweise zogen mich magisch an.

Unmittelbar nach meiner Pensionierung konnte ich mir schließlich diesen Traum erfüllen.

Zeit für meine langjährige Modell-

bau-Leidenschaft zu haben, im authentischen Ambiente des *Museo Ferroviario* zu arbeiten, sowie in Triest am Meer leben zu können, empfinde ich als ganz besonderes Privileg.

Was könnte schöner sein?

Triest 10/2016

