

Sie sind hier: www.gartenbahn.at / [Parkeisenbahnen](#)

Entstehung der Parkbahnen

Die erste Liliputbahn verkehrte nicht wie so oft fälschlicherweise behauptet anlässlich der Verkehrsausstellung in München 1925 in Deutschland, sondern bereits 1872 in England.



In diesem Jahr fasste Sir Heywood den Plan eine stabile und sichere Bahn für den Material- und Personentransport innerhalb seines riesigen Landbesitzes zu bauen und entschied sich für die Spurweite 15 Zoll (381mm). Diese Spurweite erhielt auch die Abkürzung MGR (Minimum Gauge Railway) und hatte in der Anfangszeit mit den heutigen Liliputbahnen eigentlich bis auf die Spurweite nichts Gemeinsames.

Die erste Lokomotive die Sir Heywood entwarf und auch baute war eine 0-4-0 und erhielt den Namen Effie.

1874 begann er mit dem Bau einer Strecke auf seinem Landsitz Duffield Bank, Derbyshire und Ende 1875 ging die erste Lokomotive auf dieser Strecke in Betrieb. Doch schon bald entwickelte er eine leistungsfähigere Lokomotive 0-6-0 an der in weiterer Folge 5 Jahre gebaut wurde. Diese neue Lokomotive (Radial-Tank-Lokomotive) war in der Lage engste Radien zu durchfahren. Die Inbetriebnahme war dann 1881. Im selben Jahr noch schickte Sir Heywood Boten mit Einladungen aus, um seine Bahn bekannt zu machen. Das Echo war damals gewaltig. Viele hunderte Farmer von nah und fern kamen um die leistungsfähige Bahn (die 0-6-0 Lokomotive bewältigte Steigungen bis 1:10) zu bewundern, aber niemand erklärte sich bereit in ein Transportsystem nach dem Muster von Sir Heywood zu investieren und so blieb die Duffield Bank Railway lange die einzige 15 Zoll Bahn in England.



Sir Heywood ließ sich nicht entmutigen und baute fleißig weiter. So entstanden in den folgenden Jahren die ersten offenen und auch geschlossenen Personenwaggons für die 15 Zoll Spur, sowie eine Vielzahl verschiedener Güterwagen. Eine weitere Lokomotive die später den Namen Muriel (Bild rechts) erhielt war 1894 die erste 15 Zoll Lokomotive mit einer Achsfolge 0-8-2. Insgesamt wurden 8 Stück dieser Baureihe erzeugt, wobei eine dieser Lokomotiven heute noch bei der [Ravenglass & Eskdale Railway](#) unter dem Namen River-Irt im Einsatz steht.

Ende 1894 öffnete Sir Heywood nochmals für ein paar Tage seine Parkanlage für etwaige zahlungskräftige Interessenten. Obwohl sich auch dieses Mal kein Anwärtler auf einen Kaufabschluss finden ließ, war auf dieser Schau eine Persönlichkeit Namens Cecil Parker, ein naher Verwandter des Herzogs von Westminster, anwesend. Er kehrte zum Landsitz des Herzogs nach Eaton Hall zurück mit dem Entschluss auch dort eine Parkbahn nach dem Vorbild von Sir Heywood in der MGR-Spur bauen zu lassen. Kurze Zeit später erhielt Sir Heywood tatsächlich den Auftrag für eine 5km lange Feldbahnstrecke für Eaton Hall zu errichten. 1896 wurde diese Strecke in Betrieb genommen und war auf Grund der aufkommenden Automobilindustrie auch die letzte 15 Zoll Strecke die zur Zeit der Jahrhundertwende in England gebaut wurde.

Etwa zur gleichen Zeit baute die Lokomotivfabrik Bagnall Ltd. Castle Engine Works Stafford eine Lokomotive mit der Spurweite 18 Zoll (45,7 cm) für Lord Downshire die ihm nur zum persönlichen Vergnügen diente. Eine Firma Namens Savage baute seit ca. 1890 relativ einfache 1-A Lokomotiven ebenfalls mit der Spurweite 18 Zoll für damalige Ausstellungen und Vergnügungsparks.

Ebenfalls Anfangs 1890 begann Mr. Basset Lowke zusammen mit Mr. H. Franklin Eisenbahnmodelle zu bauen. 1901 machten die beiden Bekanntschaft mit Mr. Henry Greenly, der heute als einer der Väter in Bezug auf die Entwicklung der Liliputbahnen genannt wird. Im gleichen Jahr also auch 1901 wurde Mr. Henry Greenly Mitarbeiter des Model Engineer und schrieb viele Fachbeiträge zum Thema Miniaturlokomotiven.

1904 entwarf er die wohl berühmteste Lokomotive der Spurweite 15 Zoll die Little Giant, eine 4-4-2 (2`B`1`) Atlantic Type. Die Little Giant wurde auf der Eaton Hall Linie getestet, zog dabei über die gesamte Strecke einen 12 Tonnen schweren Zug mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von damals sage und schreibe 28 kmh. Sie war die erste einer ganzen Serie von Liliputlokomotiven welche von Basset Lowke in der Zeit von 1904 bis 1924 gebaut wurde.

1914 fand mit einer weiteren Neuentwicklung auf der Eaton Hall Strecke eine Probefahrt statt. Es war die erste 4-6-2 (2`C`1`) mit dem Namen Anthony welche von Hauptmann Howey einem dem späteren Gründer und Initiatoren der [Romney, Hythe & Dymchurch Railway](#) in Auftrag gegeben wurde.



1916 nahm eine andere Bahnlinie in der Spurweite 15 Zoll ihren Betrieb auf. Es war die [Ravenglass & Eskdale Railway](#) auf der in den Anfangszeiten die Lokomotiven von Ella und Muriel von Sir Heywood bis 1921 ihren Dienst versahen eher sie von der leistungsfähigen River-Esk (Bild links) einer 2-8-2 (1`D`1`) Lokomotive entwickelt und gebaut von Greenly abgelöst wurden.

Mit diesen beiden Linien der [RH&DR](#) sowie der [R&ERY](#) war der Grundstein für weitere Bahnen in dieser Spurweite gelegt und es dauerte nicht lange bis diese Spurweite auch am Festland Fuß fasste. Diese beiden Bahnlinien sind heute noch in Betrieb.

Dieser Artikel wurde bereits 47925 mal angesehen.
