



Zwischen der Stadtgartenwiese und dem Strandbad verläuft die Strecke seit den 1990er-Jahren doppelspurig. Beim Neubau leistete die Familie Ball viel Eigenarbeit.



Die «Mecklenburg» dreht seit fünf Jahren auf den Gleisen der SLB ihre Runden. Mit ihr wurde der «Märlidampf» im Dezember 2014 erstmals durchgeführt.

Die Steiner Liliput-Bahn wird erneuert

Anfang der 1990er-Jahre entschliesst sich die Familie Ball für einen Neubau der Gartenbahn am Rhein in den Spurweiten 7,25 und 14,5 Zoll. Trotz intensivem Unterhalt sind die Gleisanlagen renovierungsbedürftig. Zudem besteht der Wunsch, die durch Charles Ball sen. erworbenen Lokomotiven der Brüder-Brast-Bahn (BBB) in Stein am Rhein wieder in Betrieb zu setzen. Die BBB erfreute einst grosse und kleine Gartenbahnfreunde beim Lido in Luzern. Doch ein Anwohner in Stein erhebt Einsprache ge-

gen das Projekt. Die Bevölkerung vermisst die Gartenbahn sehr und startet eine Petition. Innert kürzester Zeit kommen 3500 Unterschriften zusammen. Das Rechtsverfahren dauert vier Jahre, bis das Bundesgericht Ende 1995 zugunsten der SLB entscheidet. Anfang 1996 werden die Arbeiten sogleich begonnen und in hohem Tempo vorangetrieben. Beim Neubau der SLB leistet die Familie Ball viel Eigenarbeit, unterstützt von freiwilligen Helferinnen und Helfern. Charles Ball sen. lernt im hohen Alter noch Baggerfahren. An den Samsta-

gen werden zusammen mit Freiwilligen Gleise und Weichen mit stärkerem Schienenprofil verlegt. Beim Untertorparkplatz entsteht der heutige Bahnhof mit Drehscheibe und Stationsgebäude als Nachbau der Talstation der Brienz-Rothorn-Bahn im Massstab 1:2. Am anderen Ende der Strecke beim Strandbad wird ein Ringlokschuppen im Massstab 1:4 mit Drehscheibe errichtet.

Das Rundhaus im Stil der 1930er-Jahre umfasst Depot sowie Betriebsgebäude und beherbergt eine Dampfmaschine von Sulzer aus der Mitte des 19. Jahrhunderts, die per Knopfdruck in Betrieb gesetzt werden kann. Diese wird per Kran eingesetzt, noch bevor der Ringlokschuppen sein Dach erhält. Hinter dem Ringlokschuppen verläuft ein mit Toren abschliessbarer Tunnel, der als Wendeschleife für die Züge sowie als Wagenremise dient. Zwischen Stadtgarten und Strandbad ist die Strecke neu doppelspurig. An Ostern 1997 wird der Betrieb wieder aufgenommen. Die grossen Dampflokomotiven der BBB kommen hin und wieder zum Einsatz. 1999 führt das Jahrhunderthochwasser zwischen Ende Mai und Mitte Juli zur Betriebseinstellung. Die Gleisanlagen stehen stellenweise bis auf Kniehöhe unter Wasser. Mithilfe von Sandsäcken und Pumpen kann der Ringlokschuppen gesichert werden. 2001 lösen neue Personenwagen in der Spurweite 14,25 Zoll die «Bänkliwagen» ab. Neben dem Fahrbetrieb sind regelmässig Fahrzeuge als Leihgaben aus Museen und von Privaten im Ringlokschuppen ausgestellt.

2010 ruht der Betrieb. Charles Ball sen. ist schwer erkrankt und stirbt im Juli. Im Folgejahr führt Charles Ball jun. die SLB vorübergehend weiter und sucht nach einer langfristigen Lösung für die Bahn. Der Betrieb fordert immensen Zeitaufwand. Per Juli 2011 wird der Liliput-Bahn-Verein Stein am Rhein zur Unterstützung der Bahn gegründet. 2012 steht eine grundlegende Sanierung des Stationsgebäudes an, welches dank grosser Unterstützung durch das lokale Gewerbe bald darauf in neuem Glanz erstrahlt. Für die Saison 2013 übernimmt der Liliput-Bahn-Verein Stein am Rhein provisorisch die Betriebsführung. 2014 findet sich mit der Übernahme durch die Jakob-und-Emma-Windler-Stiftung aus Stein am Rhein eine langfristige Lösung. Zum Rollmaterial der SLB gehören von nun an die Dampflok Mecklenburg und das «RhB-Kro-