GartenBahn
Spur I und II

GartenBahn

Das Magazin für Spur I und Spur II – seit 1997

5/2025

Deutschland 6,30 €
EU 7,10 €
Schweiz 12,- SFr

Ausgabe 168 – September / Oktober 2025

PIKO Diesellokomotive BR 221 DB IV

- **Vorbild:** Ein Besuch der VIS in Halberstadt
- **Vorbild & Modell:** Unkrautbekämpfungswagen Harzquerbahn
- **Modellbau:** Neue Aufgaben für ausrangierte Straßenbahnen

4 194446 306300 05

NEUHEIT 2025

Mit authentischem Führerstandsaufbau und Beleuchtung

III mfx DCC 15+

26391 DR Triebwagen VT 137

Dieseltriebwagen VT 137 566 der DR in der Epoche III.

Modell eines Dieseltriebwagens. Vier Radsätze von zwei leistungsstarken Motoren angetrieben. Dadurch ist der sehr zugkräftige Triebwagen in der Lage - so wie sein großes Vorbild - auch mehrere Wagen zu ziehen. Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Innenbeleuchtung und Führerstandsbeleuchtung, im Digitalbetrieb schaltbar. Länge über Puffer 64 cm.

Highlights:

- **Führerstandsbeleuchtung.**
- **Innenbeleuchtung.**
- **Mit Energiespeicher.**

Energiespeicher zum Überbrücken von kurzen stromlosen Stellen

€ 1.250,-*

Wissenswertes:

Zur Vereinfachung und Rationalisierung ihres Personenverkehrs, orderte die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft (NWE) im Jahre 1932 bei der Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar A. G. einen vierachsigen Dieseltriebwagen, der einen 400 PS MAN-Dieselmotor erhielt und als T1 in Dienst gestellt wurde. Die NWE war sehr zufrieden mit dem bis zu 60 km/h schnellen Fahrzeug, weshalb man zwei weitere Triebwagen dieses Typs beschaffte, die ab 1935 auf dem NWE-Streckennetz unter den Betriebsnummern T2 und T3 zum Einsatz kamen.
Sie hatten einen etwas anderen Aufbau. Sie wiesen Gepäckräume anstelle eines Fahrgastraumes und zur Beförderung von höheren Anhängelasten einen mit 520 PS leistungsfähigeren Motor auf. Nach Gründung der DDR 1949, wurde die NWE enteignet und in die neu-entstandene Deutsche Reichsbahn (DR) integriert. Die Fahrzeuge wurden in den bei der DR gültigen Nummernplan umgezeichnet und verloren die ursprünglich rote Farbgebung, da sie an das bei der Staatsbahn gültige Farbschema für Dieseltriebwagen, in beige-rot, umlackiert wurden.
Unser LGB-Modell gibt den ehemaligen NWE T3 wieder, der bei der DR fortan als VT 137 566 geführt wurde. Der Triebwagen wurde bei der DR als Streckenunterhaltungsfahrzeug sowie als Güterschlepptriebwagen eingesetzt.

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

Editorial

GartenBahn-Chefredakteur
Frank Haßler

Liebe GartenBahn-Leser,

unser langjähriger Autor Hans-Jürgen Eicke besuchte das Projekt SVT Görlitz bei der VIS Halberstadt. Mit seinem Unkrautbekämpfungswagen im Modell liefert er seinen Abschlussbericht für unsere Zeitschrift – lieber „hje“, wir bedanken uns für deine hervorragende Arbeit in den letzten Jahren!

Die Hitze im August des letztjährigen Sommers nutzte Markus Rieger für sein Straßenbahn-Projekt.

Der Basteltipp für einen kleinen Werkstattwagen kommt von Franz Dossenbach, Reinhard Ott hat fliegende Hexen auf seiner Anlage, und dass Wasser und Gartenbahn sich nicht ausschließen, zeigt Stefan Block im Artikel über seine Gartenbahn.

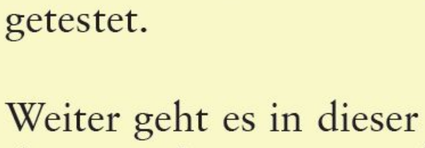
Peter Thonfeld hat sich das neue Modell der Diesellok BR 221 von PIKO in der Analogversion angeschaut und getestet.

Weiter geht es in dieser Ausgabe mit dem großen 3D-Projekt der britischen Personenwagen von John Boyson.

Safety first beim Umgang mit Echtdampfloks – Achim van Ledners hat zu diesem Thema eine Geschichte parat.

Gleisbau mit Stahlschwellen bei der HMB. Davon berichtet Dr. Walter Gekeler in den Fundsachen.

Und nun viel Spaß beim Lesen,
Ihr Frank Haßler



Titelbild: BR 221 von PIKO
Foto: pt

Inhalt 5/25

4

Bei der VIS in Halberstadt

18

Projekt Straßenbahn

VORBILD

● 4 Ein Besuch der VIS (Verkehrs Industrie Systeme GmbH) in Halberstadt

VORBILD & Modell

● 14 Unkrautbekämpfungswagen 99-01-86 der Harzquerbahn als Modell

MODELL

● 18 Modellbau: Wenn einen die Hitze in die Werkstatt zwingt – oder: neue Aufgaben für ausrangierte Straßenbahnen

24 Modellbau: Werkstattwagen

27 Modellbau: Harz, Brockenbahn und auf dem Besen fliegende Hexen

28 Modellbau: Wasserwelt und Gartenbahn

● 32 Modellvorstellung: Diesellokomotive BR 221 DB IV von PIKO

38 Modellbau: Projekt „British Railways Mark One“ - Personenwagen (BR Mk1) – Teil 8

ECHTDAMPF

46 Das hätte ins Auge gehen können

RUBRIKEN

47 Neuheiten

48 Fundsache

52 Rückblick

56 Vorschau

60 Terminkalender für Gartenbahner

61 Private Kleinanzeigen

62 Bücherei: Neue Bücher und Kataloge

64 Kleine Anzeigen mit großer Wirkung

66 Impressum/Vorschau

● Themen der Titelseite

2
R

Ein Besuch der VIS (Verkehrs Industrie Systeme GmbH) in Halberstadt

Foto: J. Steimecke

Verwaltungsgebäude der VIS (Foto: J. Steimecke)

Im Juni veranstaltete die Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS) in Halberstadt wieder einmal einen Tag der offenen Tür. In diesem Jahr sollte ein größerer Teil des in Restaurierung befindlichen VT 18.5 gezeigt werden.

Der Besucherandrang war daher erwartungsgemäß recht groß. Die Sonderzüge aus Dresden und Magdeburg nach Halberstadt sorgten ebenfalls für zusätzliche Besucher.

Betritt man das Firmengelände der VIS, so befindet man sich auf einem Gelände mit langer Eisenbahnhistorie.

Im Jahre 1843 wurde hier während der Vorarbeiten für die Stammstrecke der Magdeburg-Halberstädter-Eisenbahn eine Remise errichtet. Diese Remise erweiterte man später zu einer Art Mischung von Ausbesserungs- und Bahnbetriebswerk. 1865 kam die Idee auf, die betriebsnahe Unterhaltung (Fristarbeiten) von der „Schweren Instandhaltung“ zu trennen. Man errichtete eine Maschinen- und Wagenwerkstatt, die später nach einem Zukauf von Bauland zu einer – nach damaligen Grundsätzen – modernsten Hauptwerkstatt erweitert wurde. Dieser Gebäudekomplex kam dann zur Preußischen Staatsbahn. Es entstanden neue Hallen und am 1. April 1895 erhielt das Werk den Status einer Hauptwerkstätte für Lokomotiven und Wagen. Mit Bildung der „Deutschen Reichsbahn“ 1920 wurde die Werkstatt zum „RAW Halberstadt“.

Im Laufe der Zeit durchlebte das Werk Höhen und Tiefen, hier sind die Weltwirtschaftskrise und besonders der 2. Weltkrieg zu erwähnen. Am 7. 4. 1945 wurde der Bahnhof Halberstadt durch angloamerikanische Flugzeuge sehr stark bombardiert. Die Druckwelle eines explodierenden Munitionszuges und des Gasometers in Bahnhofsnähe zerstörte nicht nur viele Fensterscheiben in der Stadt, sondern auch große Teile des RAW. Am 8. April 1945 ging es mit der massiven Bombardierung weiter, bei der die Innenstadt zu 80 % zerstört wurde. Die Rüstungsbetriebe im Süden der Stadt blieben weitgehend unbehelligt.

Ein Aspekt, den man auch in der heutigen Zeit bei der Reaktivierung von Wagenwerkstätten für Rüstungsgüterproduktion durchaus berücksichtigen sollte.

Nach Kriegsende richtete man den kompletten Fabrikbereich schrittweise wieder her und reparierte bis 1950 noch Dampflokomotiven. Diese Sparte wurde später eingestellt, aber man beließ den Kesselbau für Dampfloks bis 1966 im Werk. Nachdem die Kesselschmiede doch stillgelegt wurde, baute man eine Hülsenpufferfertigung auf.

Daneben – quasi als weiteres Standbein – rekonstruierte man 2- und 3-achsige Reisezugwagen aus der Länderbahnzeit. Das mündete in den Bau von Rekowagen unter Verwendung von Bauteilen dieser Wagen. Nach 1962 wurden 4-achsige Länderbahnwagen

Bghwe Wagen der Press in einer Halle der VIS (Foto: J. Steimecke)

Byu Wagen der Press in einer Halle der VIS (Foto: J. Steimecke)

modernisiert und 1965 wurde in Halberstadt der erste vierachsige 18,7 m lange Reisezugwagen Bghwe entwickelt. Von diesem Wagen wurden bis 1977 mehr als 3.300 Stück ausgeliefert.

Von 1978 bis 1990 folgte der Bau von 6.000 26,4 m langen Reisezugwagen. Diese Wagen vom Typ Byu wurden im Volksmund Mitteleinstiegswagen genannt.

Neben den „einfachen“ Personenwagen entstanden auch Spezialwagen wie Speisewagen, Gefängniswagen usw. Es folgten dann noch Seitengangwagen (26,4 m lang), damit war das Raw Halberstadt der Hauptlieferant für Reisezugwagen der DR. Bis zum Jahre 2001 haben insgesamt 12.000 Fahrzeuge die Produktionshallen verlassen.

Nach der Wende wurden keine neuen Wagen mehr benötigt. 1991 endete mit der Auslieferung von 111 Wagen, die als InterCity- oder InterRegio-Wagen lackiert waren, der Neubau von Reisezugwagen.

Danach begann der wirtschaftliche Abstieg. Das Personal wurde immer stärker reduziert. 1992 beschloss die DR, das Werk bis 2002 zu schließen. Nach Gründung der DB AG firmierte man als „Werk Halberstadt“, später dann als „Fahrzeugbau Halberstadt“. In dieser Zeit wurden Wagen der HSB aufgearbeitet und Wagen für die Schmalspurbahnen an der Ostsee/Nordsee instand gesetzt. Trotzdem wurden weiter mehr und mehr Arbeitsplätze abgebaut.

Im Jahr 1998 wurden im Werk 4 Triebwagen für die HSB konstruiert und gebaut, die die Freunde der Harzquerbahn unter dem Namen „Neubautriebwagen aus Halberstadt“ kennen. Zum Sachsen-Anhalt-Tag 1999 zeigte man eines dieser Fahrzeuge auf den Gleisen der Halberstädter Straßenbahn.

Leider zerschlug sich an der „Kleinstaaterei“ in Deutschland die Idee, dass man daraus auch Triebwagen für die sächs. Schmalspurbahnen entwickeln und bauen könnte. Einen Designentwurf davon habe ich in der VIS im Verwaltungsgebäude gesehen. Im Jahre 2000 wollte dann die DB AG keine Spezialwerke mehr haben, es musste privatisiert werden.

Fertiggestellter HSB-Triebwagen, ausgestellt auf Straßenbahngleisen in Halberstadt (Foto: F. Lohdan)

Triebwagenwartungshalle, Mitte Abellio links Start (Foto: hje)

Die Zeppenfeld Industriegruppe war an einer Werksübernahme interessiert, die Verhandlungen zogen sich von 2000 bis 2002 hin. 2001 gründete Zeppenfeld die „Verkehrs Industrie Systeme GmbH“, die das Werk dann endlich im Mai 2002 mit 320 Beschäftigten übernahm. Von der DB AG kamen damals lediglich 2 Aufträge, sodass die VIS ihr Angebotsprofil erweiterte und wieder in den Stahlbau einstieg. Zunächst wurden für eine Dessauer Firma Untergestelle, dann für Stadler-Triebwagen „RegioShuttle II“ Rohbau-Wagenkästen hergestellt. Der Bereich Stahlbau gewann durch den Bau von Steuerköpfen, Führerhäusern und Baugruppen für Leoliner Straßenbahnen immer mehr an Bedeutung. Auch im Ausland konnten – z. B. mit der Straßenbahn in Helsinki – interessante Aufträge akquiriert werden.

Ab 2005/2006 verschlechterte sich die Auftragslage, sodass bis 2015 die Zahl der Beschäftigten auf 140 sank. Die VIS übernahm als weiteren Geschäftsbereich ab 2005 die Wartung der Dieseltriebwagen für den Nahverkehr im Nordharz-Netz Sachsen-Anhalt. Damals wurden die Triebwagen der Connex-Tochter HEX gewartet, später von Abellio und aktuell von START.

Anfang 2011 verzeichnete man wieder einen geschäftlichen Aufschwung. Dank der sehr guten Qualität und der großen Fachkompetenz der Mitarbeiter hat sich die VIS mittlerweile einen guten Ruf erarbeitet und ist ein breit aufgestellter Anbieter für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen sämtlicher Art, einschließlich Modernisierung und Lackierung. Das reicht von 1000-mm-Fahrzeugen der HSB über historische Reisezugwagen für Vereine bis zu modernen Regelspur-Reisezugwagen. Im Herbst 2022 gab es einen Auftrag der SBB (Schweizerischen Bundesbahn) zur Modernisierung von 68 im Eurocity-Verkehr eingesetzten Reisezugwagen, der bis 2029 abgearbeitet sein wird und eine Option für weitere 76 Fahrzeuge enthält.

Nachfolgendes Foto zeigt einen völlig entkernten SBB-Wagen in einer Werkhalle.

Entkernter Schnellzugwagen der SBB (Foto: J. Steimecke)

Fertiger SBB-Schnellzugwagen (Foto: H. Löther)

Nach vielen Arbeitsschritten sieht er dann wie auf dem obigen Foto aus und wartet auf die Heimreise in die Schweiz. Im Hintergrund erkennt man Personenwagen der HSB, die auf ihre „Behandlung“ warten.

Die Wagen werden auf Hilfsdrehgestelle gestellt und können damit in die Halle zum Bearbeiten gefahren werden, wie man an dem in der Aufarbeitung befindlichen Packwagen sieht.

Aktuell mangelt es der Harzbahn an Packwagen und Personenwagen, so bleibt zu wünschen, dass diese Wagen bald wieder in den Betriebsdienst gehen können.

Aber nicht nur um Wagen der HSB kümmert sich die VIS, sie hat vor einiger Zeit auch noch für eine Dampflok Wasserkästen und den Kohlenkasten gebaut. Dafür ist zwar jetzt (angeblich) die neue Werkstatt in Wernigerode zuständig, aber hüllen wir das mal in den Mantel des Stillschweigens ein.

Arbeitsvorrat an HSB-Wagen (Foto: J. Steimecke)

Packwagen der HSB zur Aufarbeitung in der Halle (Foto: J. Steimecke)

Letztes Jahr wurden die Fischstäbchen 187 011 /013 von der VIS überholt, die hier nach Ankunft von den Nordseeinseln harztauglich gemacht wurden, ebenso wie 187 012 und der T3, dem ein anderer Motor verpasst wurde und der aktuell infolge fehlender Hauptuntersuchung, wie auch andere historische Fahrzeuge der HSB nur als Staubfänger dient.

Das Foto rechts stammt vom Tag der offenen Tür im September 2023 und zeigt auch einen Museumwagen aus der Schweiz. In diesem Jahr war die Erneuerung schon so weit fortgeschritten, dass das Holzgerüst mit Blechen bekleidet war.

Ein neues Projekt ist die Rekonstruktion des Beiwagens EB 169 015a aus dem Baujahr 1924/25, zuletzt im Betrieb der 1960er-Jahre als Mittelwagen aus dem S-Bahntriebzug der Bauart Bernau. Der Auftrag wird für die Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin realisiert. Das Fahrzeug wird das einzige vollständige Fahrzeug der Bauart „Bernau“ sein und somit der älteste vollständig erhaltene Berliner S-Bahn-Wagen. Die Mitarbeitenden der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin werden die VIS bei der Katalogisierung, Recherche von Zeichnungen und Unterlagen sowie bei der Bereitstellung von Ersatzteilen unterstützen.

Bevor wir uns dem Außengelände zuwenden, noch ein Bild in die Halle, in der Drehgestelle bearbeitet werden.

Neubeplankung eines schweizerischen Museumwagens (Foto: hje)

Beiwagen der S-Bahn Berlin (Foto: J. Steimecke)

Drehgestell-Bearbeitungshalle (Foto: hje)

Aufgereihte historische Wagen (Foto: H. Löther)

Auch im Außengelände gab und gibt es interessante Dinge zu sehen, wie z. B. Wagen zweier Luxuszüge wie dem Orient-Express und dem Rheingold sowie einen MITROPA-Speisewagen.

Es bot sich die Möglichkeit, zahlreiche Lokomotiven und Triebfahrzeuge zu besichtigen. Eine farblich interessante Lok ist die werkseigene Diesellok, die den Vornamen eines Geschäftsführers der VIS Halberstadt trägt.

Werkslok „Dirk“ der VIS (Foto: H. Löther)

Diese Lok dient dazu, Wagen nach Halberstadt zu überführen. So besitzt die VIS ja als Außenstelle das ehemalige FEW (Fertigungs- und Entwicklungswerk) in Blankenburg. Dank der „Flexibilität“ der DB AG gibt es in Halberstadt keine Wagenübergabestelle mehr, sodass alle für die VIS in Halberstadt bestimmten Wagen zunächst nach Blankenburg fahren und dort dann von der „Blauen“ abgeholt werden.

Für den Wagenaustausch zwischen der Außen- und der Hauptproduktionsstelle wird auch diese Lok eingesetzt, ebenso für die Zu- und Abfuhr der Wagen für den Auftrag der SBB.

Wegen der Menschenschlange ist das obige Foto besonders interessant, zeigt es doch das besondere Interesse für den eigentlichen Höhepunkt des Besuchstages. Die Menschen stehen nicht nach Bratwürsten und Getränken an. Sie möchten unbedingt einen Blick in einen Triebwagen werfen, der zu DDR Zeiten mit einer gewissen „Fernwehsehnsucht“ in Verbindung gebracht wurde.

4-teiliger VT 18.5 (Foto: J. Steimecke)

Es geht um die Aufarbeitung eines Triebwagenzuges der Baureihe VT 18.5 auch als “Bauart Görlitz“ oder „SVT Görlitz“ bekannt. Diese Züge verbanden zu DDR-Zeiten Berlin mit Malmö, Karlovy Vary, Kopenhagen, Wien und trugen klangvolle Namen. Ich selbst kann mich noch an eine Fahrt erinnern, bei der ich diesen Zug mit dem Namen „Vindobona“ von Prag Hbf nach Dresden genutzt habe und nicht bedachte, dass ein Zug und seine Fahrgäste aus dem kapitalistischen Ausland beim Grenzübertritt in die DDR besonders gründlich kontrolliert wurde. Nun, es ging aber gut, die zu vielen geschmuggelten Kronen und weitere Dinge hat man nicht entdeckt und ich durfte meinen Studienplatz an der TU Dresden behalten.

Für dieses umfangreiche Projekt wurde eine SVT Görlitz GmbH gegründet, die mit dem Projekt „Ein Zug für Mitteldeutschland“ einen historischen SVT der Bauart Görlitz betriebsfähig aufarbeiten und langfristig im Sonderzugbetrieb einsetzen möchte. Dabei wird ihnen Unterstützung durch die VIS als Generalauftragnehmer mit Rat und Tat gewährt. Freiwillige, die in einem Wagen auf dem Gelände der VIS übernachten, sind ebenfalls mit dabei. Insgesamt soll es wohl ein 6-teiliger Zug mit 2 Triebköpfen und 4 Zwischenwagen werden. Zum Tag der offenen Tür wurde erstmals ein schmucker 4-teiliger Triebwagenzug präsentiert, der auch besichtigt werden konnte.

Wenn man – wie ich – vor vielen Monaten die Fahrzeuge in der Halle gesehen hat, kann bzw. muss man den Hut vor der Leistung der Aktiven ziehen.

Die folgenden Fotos zeigen Zwischenwagen in den verschiedensten „Zuständen“ zum Tag der offenen Tür 2023.

Zwischenwagen des VT 18.5 vor der Aufarbeitung (Foto: hje)

Fast fertig aufgearbeiteter Zwischenwagen des VT 18.5 (Foto: hje)

Triebkopf bei der Aufarbeitung im März 2025 (Foto: J. Steimecke)

Leider ergaben sich zwischenzeitlich Probleme an der Elektrik und der Bremsanlage, die auch auf die lange Abstellzeit zurückzuführen sind. Sämtlich geplante Fahrten für das Jahr 2025 wurden abgesagt. Die Inbetriebnahme wird sich deshalb noch etwas verzögern.

Bevor wir uns aus der VIS verabschieden, noch ein Blick auf einen der schnittigen Triebköpfe während der Aufarbeitung und im fertigen Zustand. Das waren damals noch Eisenbahnfahrzeuge mit „Charakterköpfen“.

Text: hje
Bilder: siehe Bildunterschriften

Quellen:
Inernetseite der VIS:
vis--hbs.de

Internetseite des VT 18.5 Projektes:
svt-görlitz.de/de/

Literatur:
Dirk Endisch „Das Raw Halberstadt“
Verlag Dirk Endisch 1. Auflage 2023

VT 18.5. Triebwagenkopf (Foto: J. Steimecke)

Erster Einsatz auf der Gartenbahn (Foto: hje)

Unkrautbekämpfungswagen 99-01-86 der Harzquerbahn als Modell

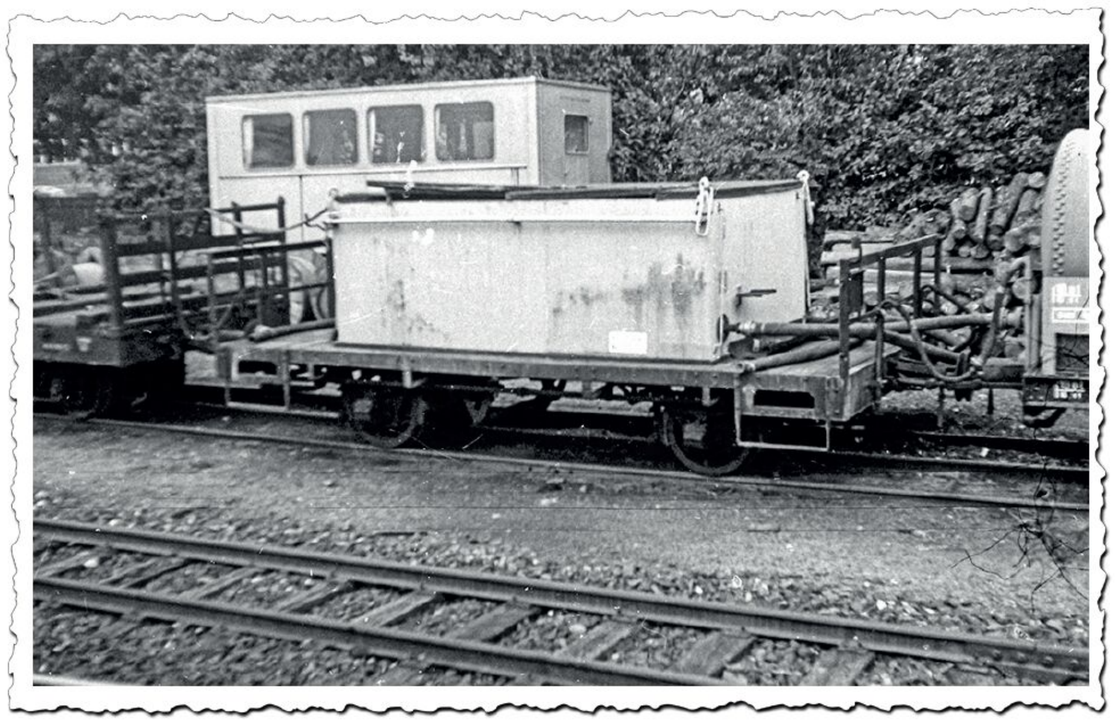
Unkraut vergeht nicht – wenn man nichts dagegen unternimmt.
(Gerd W. Heyse, auch: Ernst Heiter, deutscher Schriftsteller und Aphoristiker)

Aus diesem Grund richtete die NWE um 1920 einen älteren O-Wagen durch Aufsetzen eines Tankbehälters als Unkrautbekämpfungswagen bzw. als Wasserwagen her. Als Wasserwagen kam er zum Einsatz für die Beförderung von Kesselspeisewasser zum Brocken ansonsten aber zur Unkrautbekämpfung auf allen Strecken im Harz.

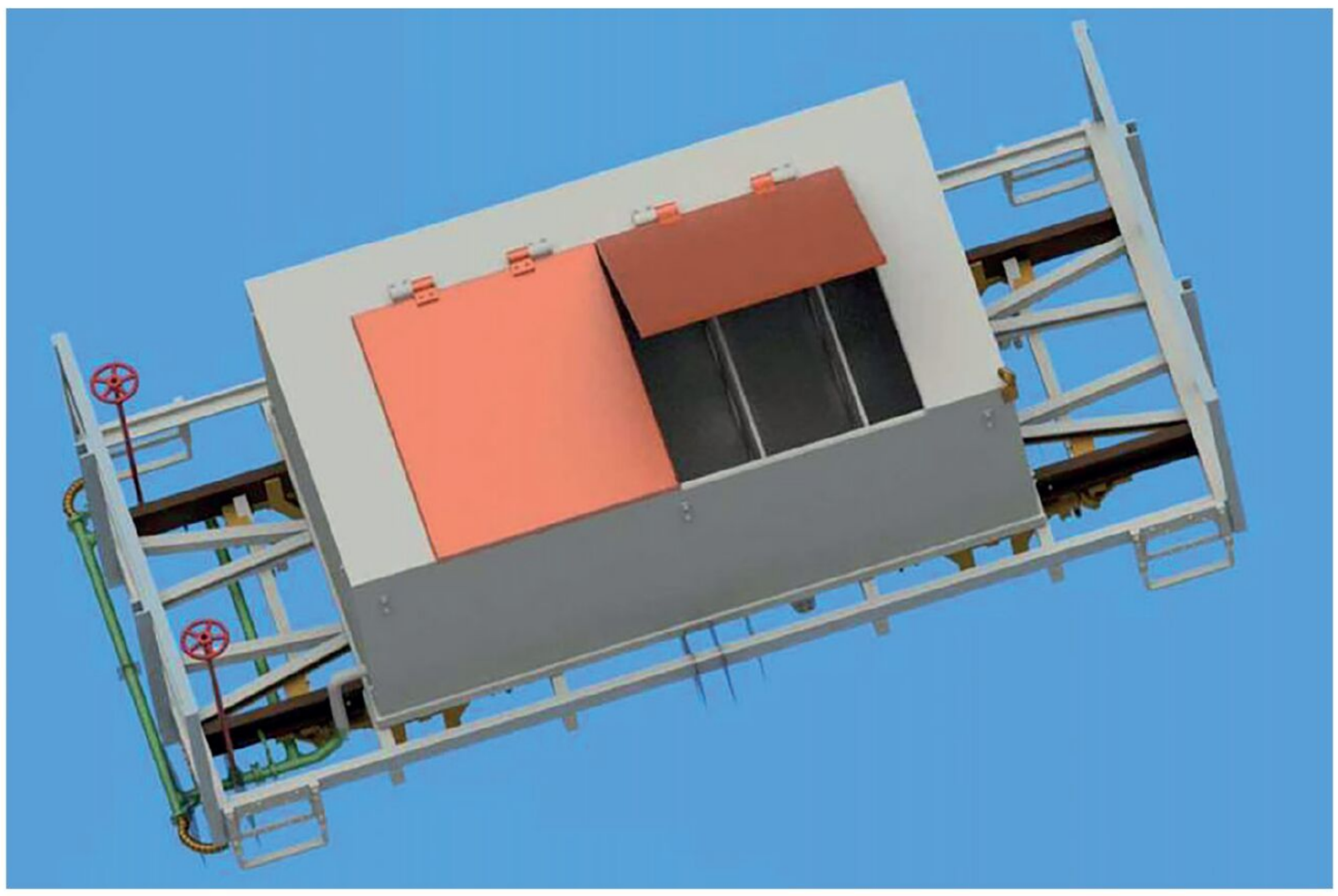
Der Wagen bekam als Dienstwagen die Nummer 03 und wurde bei der DR unter der Wagennummer 99-01-86 geführt. Für den Umbau nutzte man einen Wagen, der ursprünglich die Betriebsnummer OmHm 493 trug. Interessant ist, dass dessen Nummernnachfolger (OmHm 4949) nach 1920 zu einem Schneepflug umgebaut wurde, zur sogenannten „Kasperbude“, deren Modellentstehung in der GB-Ausgabe 1/2024 in einem Beitrag aufgezeigt wurde.

Im Sommer 1971 erhielt er einen kleineren Behälter als Aufbau. Dieser Zustand wurde im Modell nachgebildet. 1982 musterte man den Wagen aus und verschrottete ihn.

Ursprünglicher Wagenaufbau (Foto: Klaus Kieper)



Einsatz als Wasserwagen, wahrscheinlich bei der Sanierung des Thumkuhlentunnels (Foto: Sammlung hje)



Zeichnung: hje

Bauteile für den Wagen (Foto: Daniel Kehl)

Messingkleinteile (Foto:hje)

Das Interesse an dem Wagen entstand, als ich Kontakt mit dem Modellbahner Daniel Kehl hatte und im Gedankenaustausch mit ihm er irgendwann diesen Wagen erwähnte. Da der Wagen aus der gleichen Wagenserie gebaut wurde, aus der man später die Steinkübelwagen erstellte, meinte ich, dass sich das Unkrautwagenfahrwerk doch schnell vom Steinkübelwagen herleiten lassen sollte – und schon war ich angefixt.

Und dann kam noch meine Gier auf Neues dazu. Ich wollte mal schauen, ob ich es schaffe, auch in China zu bestellen und war sehr über die Preise überrascht. Fahrwerke zu je ca. 8,- € + Porto für ca. 14,- €. Die Lieferung hat keine zwei Wochen gedauert.

Während man in China an den Fahrwerken gedruckt hat, ging es an den Aufbau. Da hat Daniel sehr viele Informationen im Hintergrund zusammengetragen (Foren wie Harzbahnforum oder Bimmelbahn konnten dazu nichts beitragen) und als ein sehr aufmerksamer Beobachter und Betrachter der zusammengetragenen Fotos hat er unheimlich viele Details zum Aufbau und zur Funktion entdeckt. Jedenfalls war das Ergebnis von vielen Mails zwischen uns dann obige 3D-Zeichnung.

Einige der notwendigen Bauteile wurden dann wieder in China gedruckt. Bei Shapeways (shapeways.com) entstanden aus Messing (Druck und dann daraus folgender Guss) Kleinteile. Alle für den Bau des Wagens notwendigen Bauteile kann man sehr schön im nebenstehenden Foto sehen.

Die Achslager stammen von der Fa. Strauß (jetzt modell-werkstatt.de/strauss), ebenso die Pufferteile. Ich habe für meinen Wagen gedruckte Puffer verwendet. Mittig im Bild sieht man Handbremsteile und Zettelkasten von der Modellbahnmanufaktur Crottorf (modellbahnmanufaktur-crottendorf.de) und Bremsschläuche von Melzer-Modellbau (melzer-modellbau.de), von ihm stammt auch die Beschriftung.

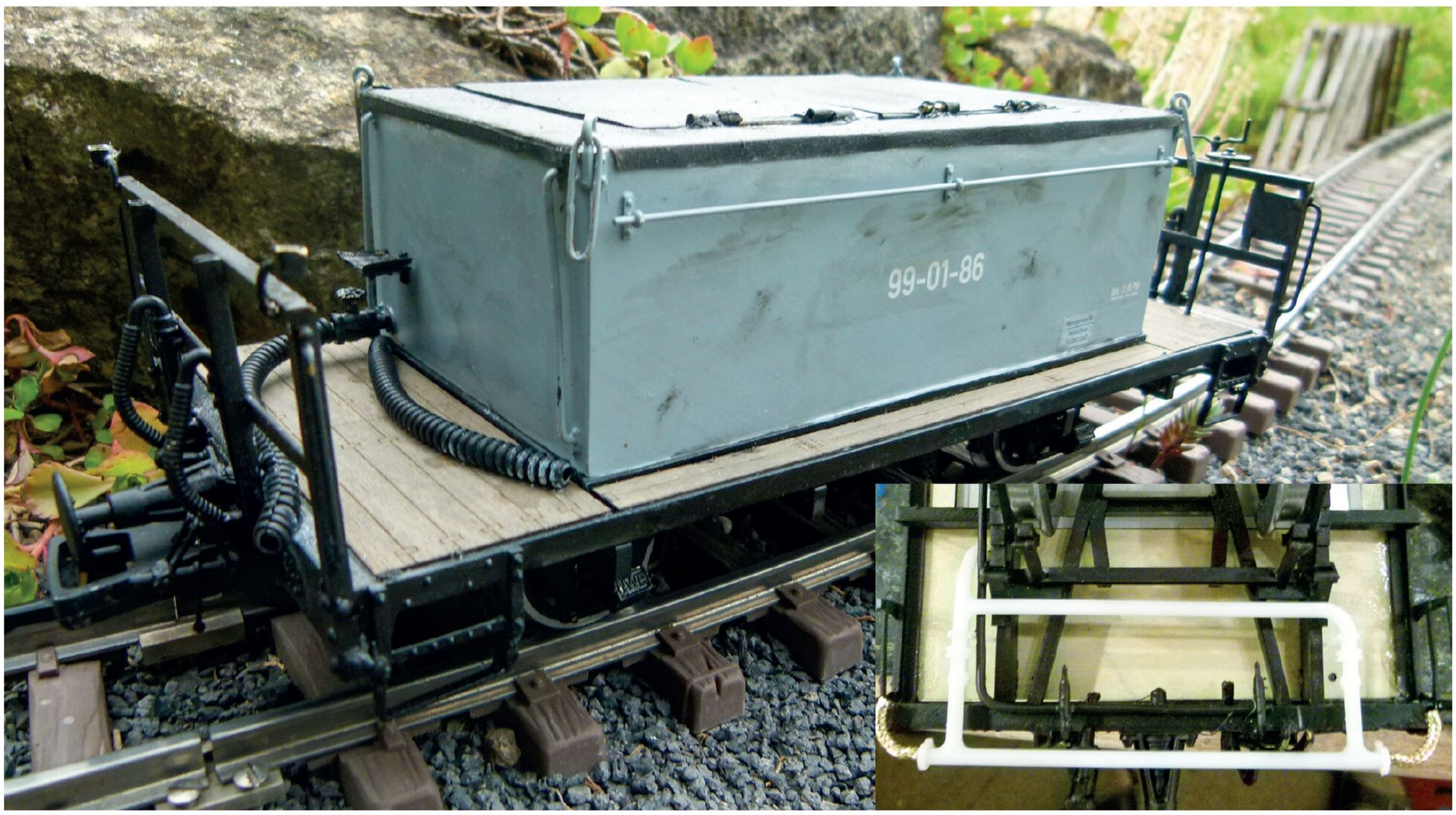
Links im Bild sind die Kleinteile zu sehen, die bei Shapeways in Messing gefertigt wurden. Man erkennt die Winkel und Haken, die oben in die Behälterecken kommen (siehe Vorbildfoto), mittig die Sprührohre für die Enden der Leitung für das Unkrautbekämpfungsmittel am Wagenende und dann noch Handräder zum Betätigen der Ventile

Erste Rollprobe (Foto: hje)

für die Weiterleitung des Unkrautmittels aus dem Behälter nach hinten zu den Sprührohren.

Es wurden immer mehr Teile eingeplant als benötigt. Damit der Bauraum auch ausgenutzt wird, habe ich die Teile an einer Art „Gussbaum“ verankert. Leider findet man außer Shapeways keine Firma mehr, die dies zulässt. Bei i.Materialise (i.materialise.com) weigerte man sich, Messingteile zu fertigen, die später vereinzelt werden müssen. Dort möchte man jedes Teil einzeln herstellen, die linken Ösen und Haken hätten damit mehr als 100,- € gekostet.

Der eigentliche Bau dauerte dann nicht mehr lange. Zunächst bekam das Fahrwerk an beiden Enden Bühnengeländer, die aus Messingprofilen zusammengelötet wurden. Außerdem vervollständigten die Achsen das Fahrwerk, sodass die ersten Rollproben durchgeführt werden konnten.



Wagenübersicht und Rohrverlauf für das Unkrautbekämpfungsmittel (Foto: hje)

Dann erfolgte die Komplettierung des Behälters. Dafür wurden zunächst die Messingösen für die oberen Ecken aus dem „Gussbaum“ entnommen und Griffstangen mit ihren Haltern montiert. An den Breitseiten diente Messingdraht mit einem Durchmesser von 1,2 mm als Nachbildung für die Haltestangen.

Es folgte die Farbgebung der Klappen und des Behälters mit grauer Farbe. Nachdem diese getrocknet war, konnten die Oberflächen der Bauteile mit der Nachbildung von Dachpappe versehen werden, ich nutze dafür Schleifpapier der Körnung 320.

Die Klappen sind in den Scharnieren des Kastens mit Messingdraht fixiert, sodass sie beweglich sind und man in den Kasten hineinschauen kann. Schließlich haben wir nach Angaben einer Wagenkarte auch das Innere des Unkrautmittelbehälters mit Prallwänden nachgebildet.

Nun folgten die Wagenbretter und das Verteilungsrohr mit den Sprührohren an beiden Seiten des hinteren Wagenendes.

Jetzt fehlten nur noch die Handräder, die die Ventile im Verteilungsrohr betätigen sowie die seitlichen Trittbleche am Behälter.

T3 und Unkrautbekämpfungswagen im Einsatz (mit Chemie) (Foto: Dietmar Franz)

Nachdem diese Bereiche auch noch mit Farbe behandelt wurden, stand die Beschriftung und Verschmutzung des Kastens an.

Danach konnte der Wagen in den Betriebspark eingegliedert werden und die ersten Fahrten unternehmen. Da es ein Foto gibt, auf welchem der Unkrautwagen zwar vom ziehenden T3 verdeckt wird, aber man hinter dem Triebwagen den Sprühnebel des Unkrautbekämpfungsmittels sieht, wurde hier das gleiche Fahrzeug als Zugmittel ausgesucht.

Mit diesem Beitrag beende ich meine Mitarbeit bei der GartenBahn. Ich bedanke mich bei allen Lesern, die die Beiträge wohlwollend begleitet haben und sich auch nicht scheuten, Fehler aufzuzeigen.

Ich bedanke mich ebenfalls herzlich bei den beiden Inhabern Manfred Meliset und Frank Haßler und wünsche der Zeitschrift weiterhin Erfolg.

Text: hje
Bilder: siehe Bildunterschriften

T3 und Unkrautbekämpfungswagen im Einsatz (ohne Chemie) (Foto:hje)

Wenn einen die Hitze in die Werkstatt zwingt – oder: neue Aufgaben für ausrangierte Straßenbahnen

(Werkstattarbeiten 2024/25, Teil 1)

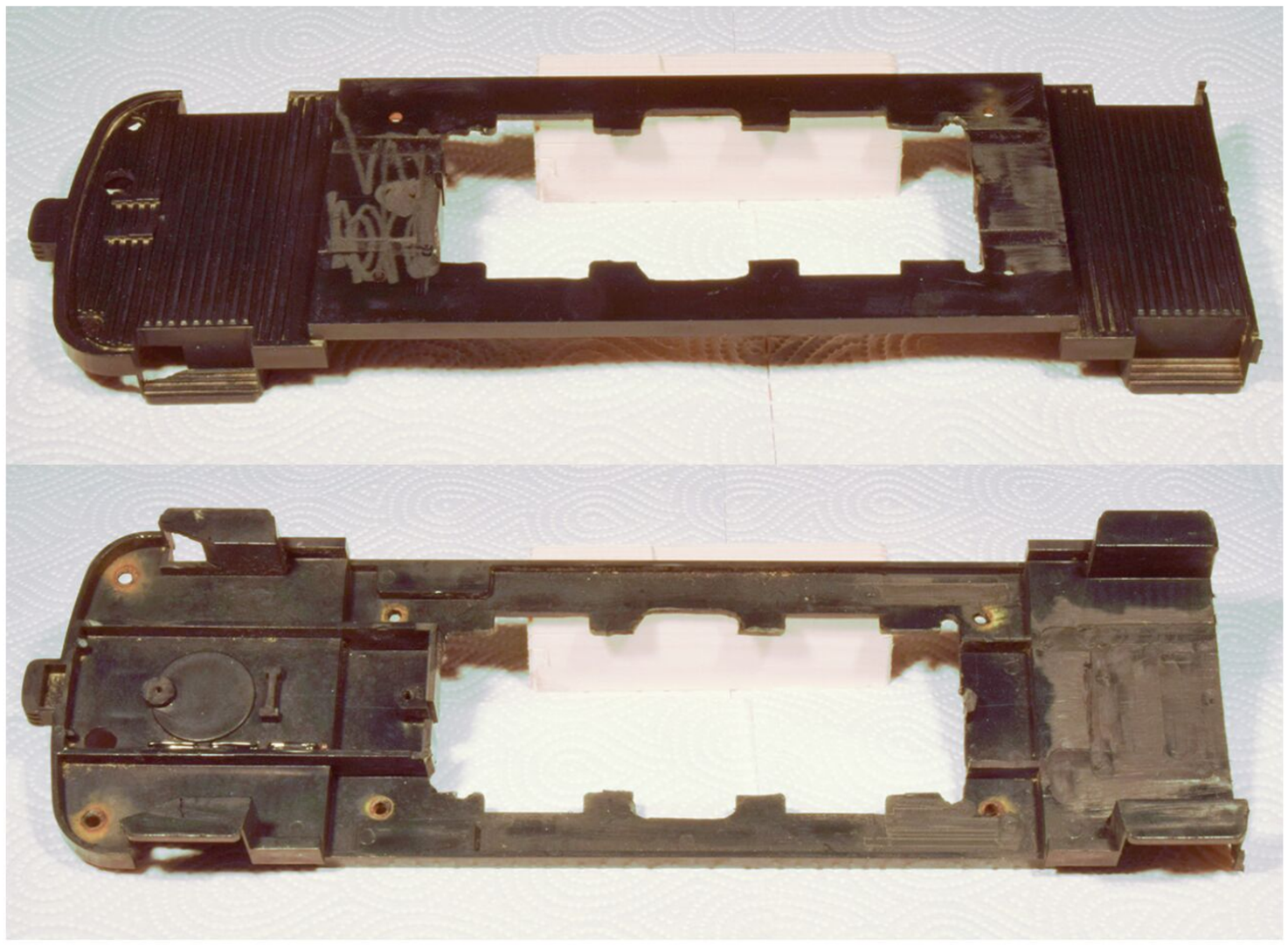
Im August 2024 hatte ich eigentlich noch zwei Betriebswochen auf meiner Gartenbahnanlage vorgesehen. Aber die sehr heißen Tage hatten das Laub, wie auch schon 2022, wesentlich früher zum Fallen gebracht und etliche Stürme taten ein Übriges, um einen unverhältnismäßigen Reinigungsaufwand gerade während der Betriebswochen zu verursachen. Also – Betriebstage abgesagt!

Bis mittags konnte man es ja im beginnenden August draußen ohne Notwendigkeit aushalten, aber dann? Ich verkroch mich in meine kühlere Werkstätte im gut gedämmten Holzhaus.

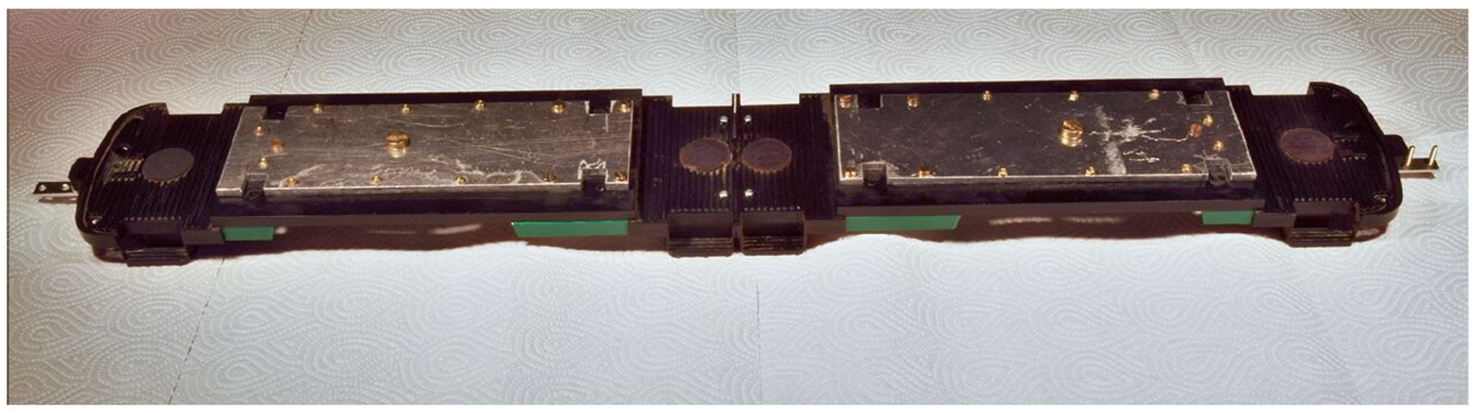
Schon seit Jahren kaufe ich gerne günstige Fahrzeuge, auch in schlechtem Zustand und Teile davon, um aus ihnen Neues entstehen zu lassen; „freelance“, wie man neudeutsch zu sagen pflegt. So habe ich über die Jahre acht defekte Nürnberger LGB-Straßenbahnen sehr günstig erstanden, in sechs davon hätte man einen Kartoffelacker anlegen können, so voller Schmutz waren sie, zwei waren einigermaßen in Ordnung. Dazu kamen noch vier Bachmann-Straßenbahnen, die das Ende ihrer Antriebe überlebt hatten. An ein Aufarbeiten war schon aus Kostengründen nicht zu denken, geschweige denn hätte man den eingebrannten Dreck und die Verfärbungen durch das UV-Licht je wieder zur Gänze weggebracht. Da hilft nur eine Neulackierung.

Im August habe ich mich der vernachlässigten bzw. kaputten Fahrzeuge angenommen, sie aus dem Lager geholt, zerlegt und intensiv gereinigt. Die vier LGB-Zweischalen-Antriebe gaben ungereinigt sogar noch kleine Lebenszeichen von sich, sodass ich sie wieder aufgearbeitet habe. Interessanterweise war bis auf die gründliche Reinigung, einige neue Räder und Schienenschleifer nichts zu tun, sie laufen einwandfrei. Aus den vier Bachmann-Antrieben konnte ich auch noch zwei funktionierende bauen. Da sie mir zu empfindlich als Antriebe sind, habe ich sie aufgehoben.

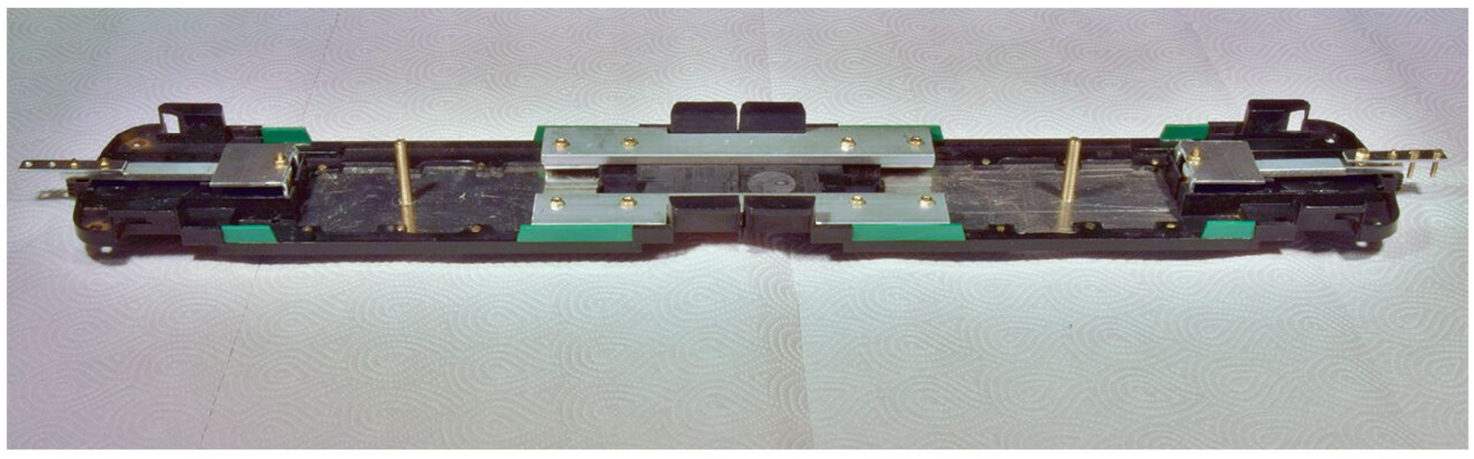
Ich hatte mir schon länger vorgenommen, aus diesen abgelegten Fahrzeugen einen kleinen vacuumgebremsten Wendezug zu bauen, sechs Vierachswagen, vier mit Mitteleinstieg, davon einer als Steuerwagen und aus den Bachmännern zwei Vierachswagen ohne Mittelein-



Das Ergebnis der „Missetat“



Rahmen von oben



Rahmen von unten

stieg. Als Triebfahrzeug einen Gütertriebwagen mit dieselelektrischem Antrieb. Ein wenig lang der Zug für eine Überlandstraßenbahn, ich weiß, aber diese Zuglängen sind bei meiner kleinen Eisenbahn im Regelbetrieb. Auch ist dieser Zug für manche Augen eher ungewohnt, aber Überlandstraßenbahnzüge mit einigen Wagen waren in vielen Weltgegenden an der Tagesordnung, heute sind sie bei U- und S-Bahnen die Regel.

LGB-Vierachser

Dazu mussten als erste Missetat die Rahmen einseitig um die runden Enden gekürzt werden und dann waren einige Fräsarbeiten zu erledigen.

Die Einstiege an den künftigen Wagenenden waren etwas zu beschneiden, um der Starrkupplung genügend Raum zu geben. Wie man aus den obigen Bildern folgern kann, wurde ein großer Haufen an Frässpänen erzeugt.

Als diese Missetat vollbracht war, konnte man die LGB-Rahmen nicht mehr als betriebstüchtig ansehen. War mir aber egal, da ich ohnehin vorhatte, einen gekröpften Rahmen wie immer aus Material vom Schrotthändler in die beiden Hälften „hineinzubauen“.

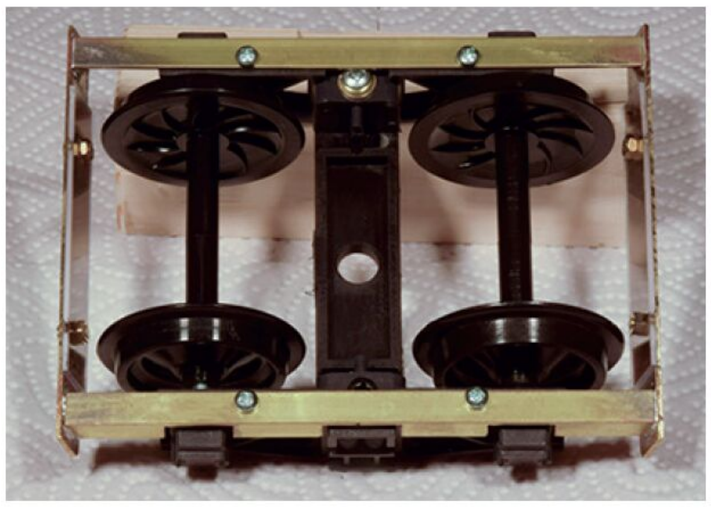
Auf die Oberseite wurden zwei 4-mm-Aluplatten geschraubt. Die je 4 Ausnehmungen erlauben mir die LGB-Längsbänke wieder am Originalplatz aufzuschrauben. Die Aluplatten nehmen auch die M6-Schrauben als Drehzapfen auf.

Auf die Mitte der Unterseite wurden je zwei Längsträger aus 5/20 Alu mit einem Zwischenstück aus 6x20 Alu durch die 4-mm-Aluplatten auf der Oberseite geschraubt. Die Starrkupplung ebenfalls aus Alu (5x8) wird mit einer M3-Schraube durch das ehemalige Befestigungsloch für die Fahrgestelle (bis durch die obere 4-mm-Platte) geführt und ist mit geringem Spiel nach unten abgestützt. Der Drehpunkt der Starrkupplung ist so nahe genug beim Drehzapfen, um auch beim geschobenen Zug keine Zwängungen zu verursachen.

Die Starrkupplung ist einfachster Bauart, wie ich sie auch bei meinen Eigenbaulokomotiven zwischen Lok und Tender verwende: unten eine Metallplatte mit 2 Schrauben, die in die (obere) Platte mit 2 Löchern der anderen Kupplung eingreift. Hat ein minimales Querspiel, ein gewollt etwas größeres in der Horizontalen, lässt sich einfach durch Herausheben lösen und eine zufällige Trennung ist unmöglich. Auch ein Höhenausgleich, wie bei diesem kleinen Zug zwischen den LGB- und den Bachmann-Wagen notwendig, ist sehr problemlos. Um die Reibung an der Kupplung in diesem Zug zu verringern, habe ich die Schrauben mit einer Alu-Hülse versehen. Der Steuerwagen trägt auf der Zugendseite eine durch eine Feder in Mittelstellung bestimmte LGB-Standardkupplung auf der gleichen Deichsel wie die Starrkupplungen.,

Der Rahmen ist in seinen wichtigen Teilen sehr stabil und ausreichend schwer, die Wagen benötigen keinen zusätzlichen Ballast.

Als Drehgestelle habe ich LGB-Fachwerkdrehgestelle mit einer einem Straßenbahnwagen angemessenen Ver-



Drehgestell unlackiert von unten

kleidung versehen. Ganz einfach und stabil aus MS-Winkeln 6x6 mit seitlichen Ausnehmungen, die von unten an das Drehgestell geschraubt und an den Enden mit MS-Platten verbunden (verlötet) wurden. Diese Platten wurden noch mit ein wenig nach unten vorstehenden Polycarbonatplatten ergänzt, um bei Entgleisungen einen Kurzschluss zu vermeiden.

Die Umgestaltungen der Aufbauten ergeben sich aus der gewählten Konfiguration der Rahmen und sind recht simpel.

Lediglich bei den blau/weißen LGB-Wagen war der Lack so schlecht, dass die unteren Teile und die Plattformverkleidungen in die Bremsflüssigkeit mussten, um die Farbe abzukriegen. Ich hatte noch etliche Verglasungsteile zum Austauschen gegen die am stärksten vergilbten in meinem Lager, aber keine dreifenstrigen und so wurde aus den dreifenstrigen Wagen ein offener Vierachser.

Wer von den geneigten Lesern jetzt meint, dass es solche oder ähnliche Straßenbahnwagen nie geben hätte, der möge sich u. a. bei der Straßenbahn Kiew – wenn auch auf etwas anderer Spur – umsehen.

Bei der Probefahrt aufgenommen

Drei der vier LGB-Umbauten lackiert

Der Steuerwagen

Bachmann-Vierachser von unten: Aluplatte mit Formrohr und zwei M5-Schrauben als Drehzapfen, an beiden Enden die Kupplungskästen für die Steifkupplung

Bachmann-Vierachser

Der Umbau der Wagen aus den Bachmann-Wagenkästen ist recht simpel. Eine 2-mm-Aluplatte, verstärkt durch ein 10/20-er Alu-Formrohr trägt die zugeschnittenen und um insgesamt zwei Fenster verkürzten Aufbauten samt Kupplungskästen, Drehzapfen und mittigen Trägern samt kleinem Ballast.

Etwas zu kämpfen hatte ich bei einem Wagen, der aus der Anfangszeit von Bachmanns Straßenbahnen noch Gehäuse und Dach aus sehr billigem Polystyrol hatte.

Da es Brill-Straßenbahnwagen in einigen europäischen Städten (z. B. Porto) gab, sind die beiden zwar vom Stil her anders als die LGB-Wagen, aber denkbar und technisch möglich.

Einer der noch unlackierten Brill-Wagen

Straßenbahn Gütertriebwagen

Gütertriebwagen auch als Schlepptriebwagen elektrisch oder mit Verbrennungsmotor waren früher recht häufig anzutreffen. Oft in der örtlichen Werkstätte aus Güterwagen oder ausrangierten Personen(trieb)wagen umgebaut, waren sie oft sehr urig anzusehen. Das gibt dem Modellbauer viele Anregungen und Freiheiten.

Der VT 5 mit den lackierten Brill-Wagen

Der Antrieb meines Gütertriebwagens erfolgt durch zwei kurze LGB-Antriebe. Als Drehgestellblenden habe ich zwei LGB-Straßenbahnfahrwerksblenden so umgebaut, dass sie sich mit je einem u-förmig gebogenen 2-mm-Alublech, das auch die Drehzapfen aus M6-MS-Schrauben hält, auf die Antriebsblöcke aufschrauben lassen.

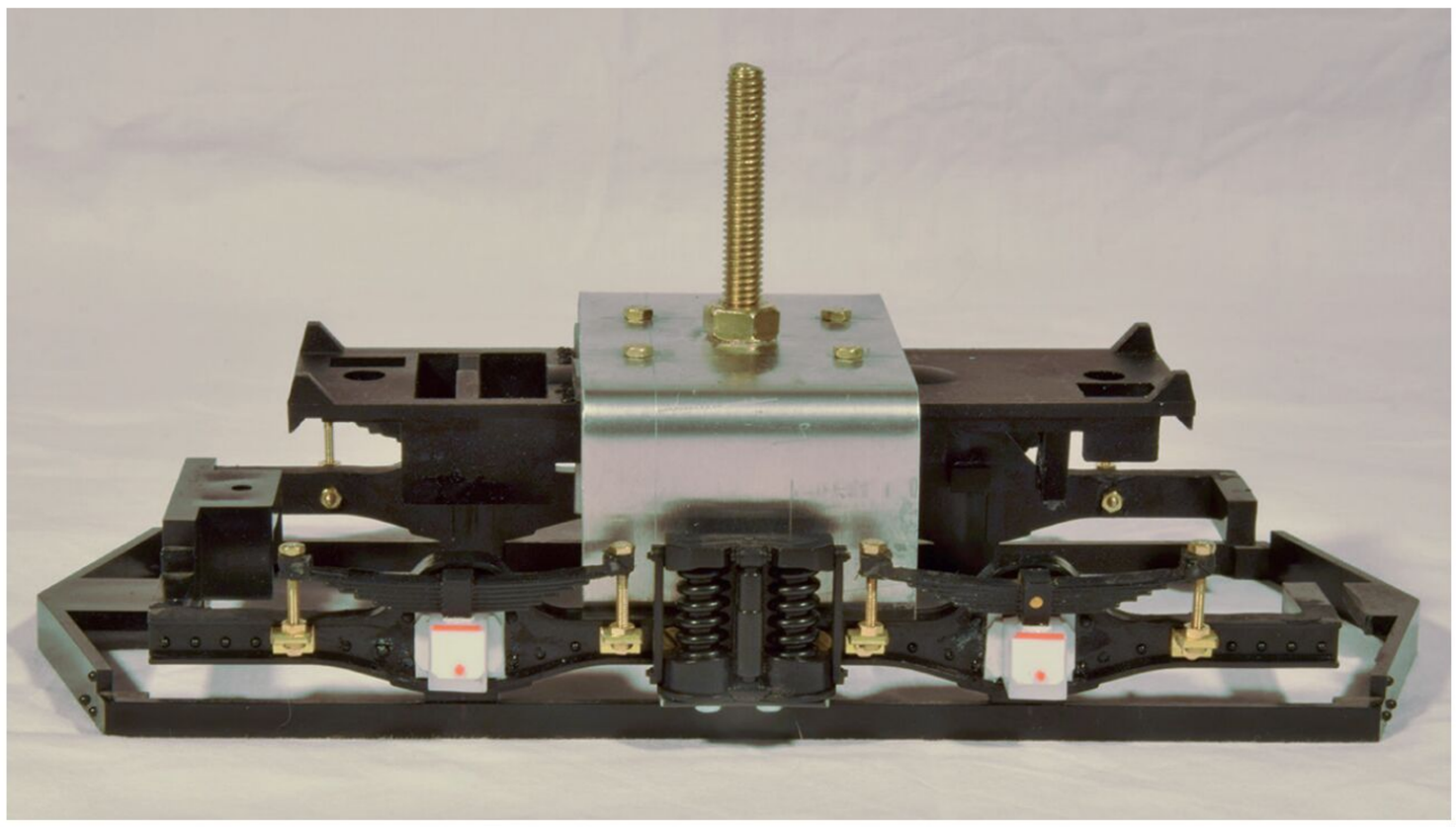
Da der kleine Gütertriebwagen doch etwas schwerer ist als einer der zweiachsigen Siemens-Triebwagen von LGB, habe ich die Primärfederung auf Blattfedern umgebaut. Die relativ moderne Sekundärfederung besteht aus seitlich angeordneten Spiralfedern. Der Triebwagen hat an den Drehgestellen auf einer Seite die LGB-Standardkupplung und auf der anderen Seite die oben erwähnte Steifkupplung, die sich bei Bedarf mit wenigen Handgriffen in eine Normkupplung umbauen lässt.

Der Aufbau besteht ebenfalls größtenteils aus LGB-Teilen. Es mussten dafür zwei LGB 3019, einer davon aus der oben so genannten Kartoffelacker-Fraktion, ihr bisheriges Leben lassen sowie etliche Teile, wie z. B. die Dächer mit Laternenaufsatz aus meinem Lager.

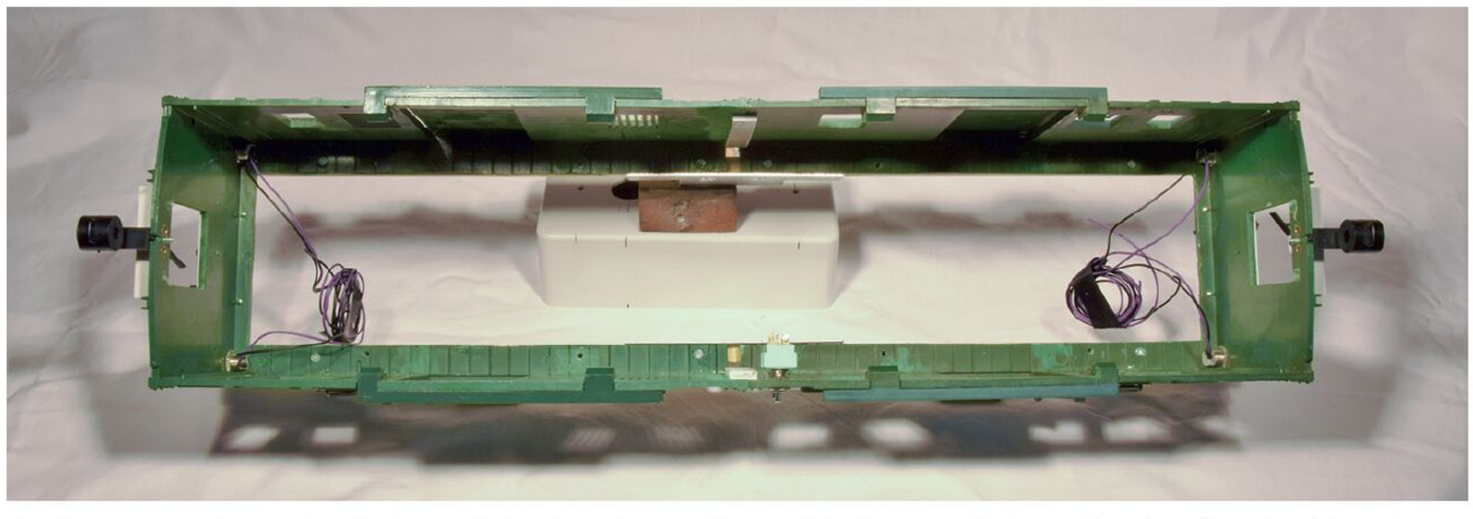
Die beiden 3019 wurden plattformseitig ihrer Stirnwände beraubt, aneinandergeklebt und der Boden so weit aufgeschnitten, dass nur links und rechts ein ca. 1,4 cm breiter Streifen stehen bleibt. In diese Öffnung wird der eigentliche Rahmen eingebaut und mit dem seitlichen Streifen verschraubt. Eine Hälfte des Aufbaues beherbergt den dieselelektrischen Antrieb, die andere dient dem Gütertransport. Das wäre es dann auch schon bis auf die Ausgestaltung im Detail, die elektrischen Einbauten entsprechen meinem Standard mit einer 2091 Geräuschelektronik von LGB, die, da der Einbau des Lautsprechers in Boden oder Seitenwände nicht möglich war, eine entsprechende oben auf dem Formrohr angeschraubte Schallkapsel erhielt und ihr Geräusch durch die nur vergitterten Fenster des Gepäckraumes abgeben darf.

Am 11. Juni 2025 hat der Wendezug fertig lackiert und montiert seinen ersten Einsatz als Planzug im Museumsbetrieb nach Feiertagsfahrplan ohne jeden Zwischenfall absolviert. Der Triebwagen ist nach einem verstorbenen Freund aus Wien „Karl M“ benannt.

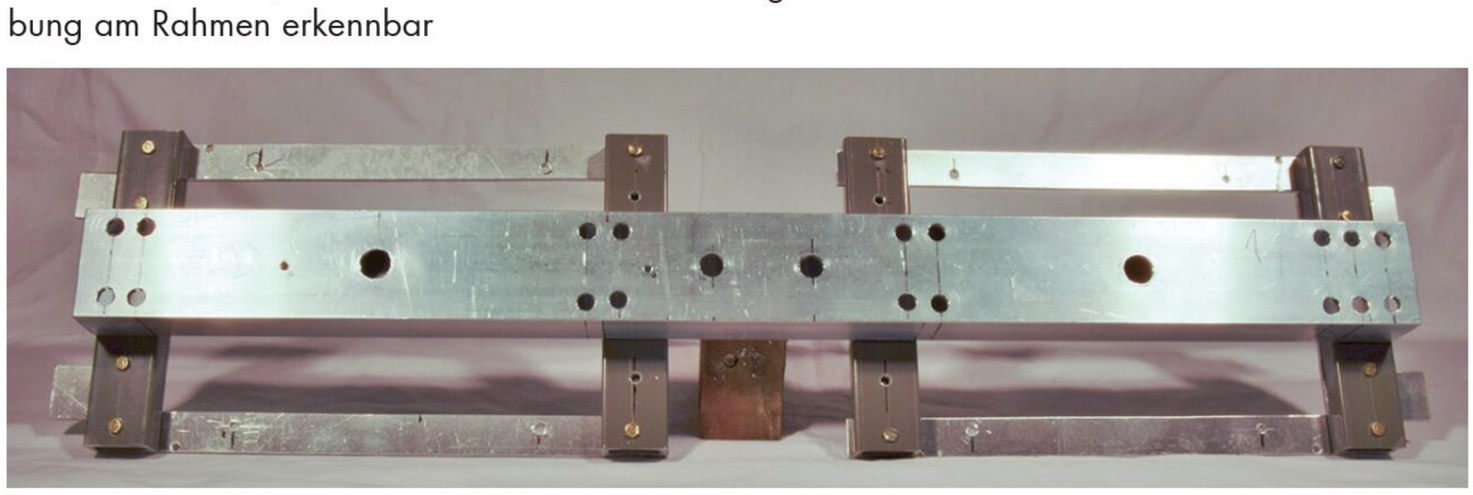
Text/Fotos: mr



Eine umgebaute Drehgestellblende samt oberem Getriebdeckel



Aufbau von oben, deutlich sind die beiden stehengebliebenen seitlichen Streifen für die Verschraubung am Rahmen erkennbar



Der Rahmen aus Alu-Formrohren mit den seitlichen Halteblechen für den Aufbau, stabil genug, um auch den 6,5 kg schweren Bleiballast aufzunehmen

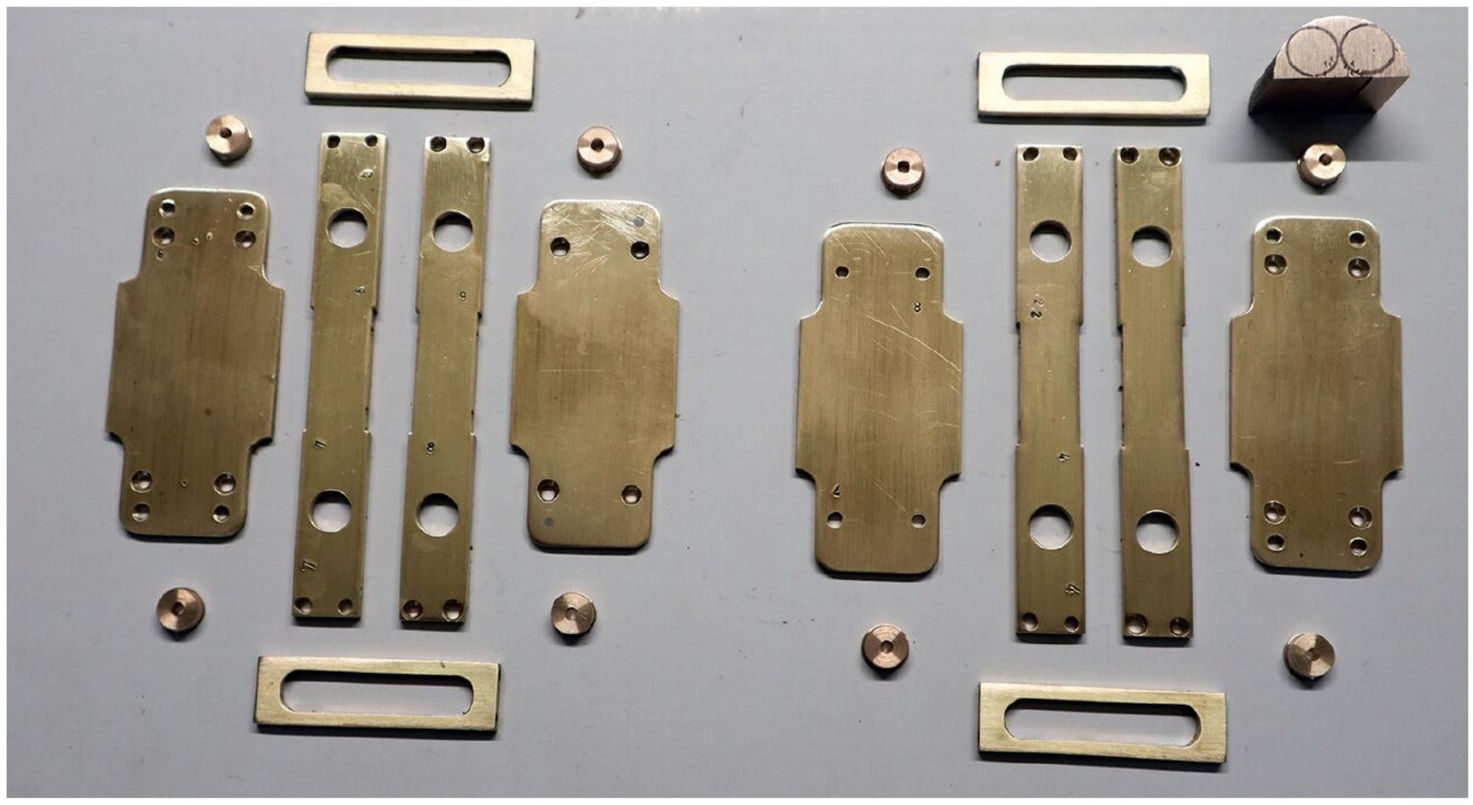
Nach der erfolgreichen Probefahrt Anfang April abgelichtet

Werkstattwagen

Als ich noch werktätig war, konnte ich für ein paar Franken in die Kaffeekasse Restmaterial nach Hause nehmen. Da ich schon 18 Jahre pensioniert bin, geht mir allmählich das Material aus und Nachschub gibt es nicht mehr. Um aus dem noch vorhandenen Material etwas Ansehnliches herzustellen, wird es für mich immer schwieriger.

Im Internet habe ich ein Bild von einem Werkstattwagen gesehen und habe mich entschlossen, diesen in ähnlicher Form nachzubauen. Für den Bahnwagen wurden verschiedene Namen benutzt, z. B. Arbeitswagen, Dienstwagen oder Bahndienstwagen. Natürlich wurden mit diesen Wagen keine Personen oder Güter transportiert. Sie wurden für den Unterhalt oder für Reparaturen an den Bahnanlagen benötigt.

Diese Werkstattwagen wurden oft bei größeren Bahnhöfen stationiert. Sie



Messingteile für das Drehgestell

Drehgestell im Rohbau mit Bronzelager

Aufbau aus Eichenholz

Stabile Stahl-Klapptür

Dachaufbau mit gewölbten Spanten

wurden aus älteren Güterwagen gebaut und teilweise den neueren Gegebenheiten angepasst. In der heutigen Zeit, wo die Wagen und Lokomotiven um einiges größer und schwerer geworden sind, reicht so ein kleiner Werkstattwagen längst nicht mehr.

Der Bau eines Modells beginnt bei mir immer mit einem leeren Blatt Papier im Format A4 mit Millimeter-Teilung. Die Herstellung eines Modells erfolgt bei mir auf konventionellen Maschinen und mit Handwerkzeug, ohne 3D-Drucker.

Das Ganze begann mit der Anfertigung der Teile für das Drehgestell aus Messing und den vorhandenen Rädern. Anschließend kam das Zusägen von einem 3 mm dicken Aluminiumblech. Den restlichen Aufbau wollte ich aus Holz anfertigen.

Aus einer dicken Eichenholzplatte sägte ich auf meiner Bandsäge dünne Brettchen und Leisten. Die Grundplatte aus Alu-Blech belegte ich mit Brettchen. Dann erfolgte der weitere Aufbau. Das Dach bestand aus gewölbten Leisten und darauf kam ein Messingblech. Das Werkstattgebäude bekam 3 vergitterte Fenster, auf der Vorderseite eine Schiebetür. Eine Seite bekam ein großes Fenster, das man mit einer verschiebbaren Blechtafel schließen konnte. Auf der Brückenseite hat es eine zweiteilige Blechtür. Wie beim Original ist die Werkstatt massiv vor Diebstahl geschützt. Die Brücke bekam noch 2 klappbare Seitenteile. Sämtliche Kanten bekamen noch einen Kantenschutz aus Aluwinkeln. Aus ABS-Restmaterial habe ich 4 Federpuffer gedreht, die natürlich funktionieren.

Stirnseitiger Eingang mit Schiebetür

War ein Wagen oder eine Lokomotive entgleist, mussten schwere hydraulische Spreizer, Heber, Drücker mitgeführt werden.

Im Werkstatthäuschen gab es natürlich eine Werkbank mit einem Schraubstock, eine Bohrmaschine, Handwerkzeug, Regale mit Schmieröl, Reinigungsmittel, Putzlappen etc. Dann ein Tisch und eine Bank, eine Kochgelegenheit und einen größeren Wassertank. Auch ein WC durfte nicht fehlen. Dass das Personal, wenn nötig auch darin schlafen konnte, gab es ein Klappbett. Dieses wurden benötigt, wenn z. B. der nächste Bahnhof zu weit entfernt war.

Da musste also noch ein wenig Material auf die Ladebrücke. Darum fertigte ich noch ein paar Gegenstände wie ein Autogen-Schweiß-Gerät mit Ständer, ein Fass, eine Kiste, eine Kanne und ein Hammer etc. Natürlich dürfen orange gekleidete Arbeiter nicht fehlen.

Auf dem letzten Foto ist mein Werkstattwagen als kleiner Zug abgebildet mit einer Western-Dampflokomotive.

Text/Fotos: Franz Dossenbach

Vielseitiges Ladegut (meist selbst gefertigt)

Zuerst waren es ein Bauer und Schmied …

… Umwandlung in Bahnarbeiter

Harz, Brockenbahn und auf dem Besen fliegende Hexen

Es gibt viele, die bei diesen Wörtern sofort wissen, was darüber erzählt wird. Und ganz besonders wissen die Freunde der Schmalspurbahnen, was man da noch alltäglich antrifft.

Anfang Mai 1972 war ich beruflich nach Langelsheim bei Goslar umgezogen; das Haus stand schon auf dem Harzrand; wegen einer Gefälligkeit und weil Braunlage nicht so weit entfernt sei, bat man mich, dort etwas zu bereinigen – bei der Nachfolgerin der Südharzeisenbahn. Das war mein erster Kontakt zu einer Schmalspurbahn. Leider existierte diese effektiv schon seit 1963 nicht mehr. Aber es gäbe jenseits der nahen DDR-Grenze einen regen Bahnverkehr sogar mit Dampfbetrieb. In der darauf beschafften Literatur war auch eine LGB-Depesche, in der ein Gleisplanwettbewerb ausgeschrieben war: 1. Preis eine Zillertalbahnlok. Das war der Beginn mit LGB und dem Bau einer transportablen Innenanlage, obwohl ich einen großen Garten hatte. Wie mit meiner N-Spur-Anlage wollte ich wetterunabhängig sein.

Schon bei meiner ersten Fahrt in den Ostharz stellte ich fest, dass sich die grünen LGB-Vierachspersonenwagen relativ einfach zu Harzquerbahnwagen ummodeln ließen, was dann LGB nach einigen Bedenken gemacht hat. Bei einer meiner vielen Fahrten in den Ost-Harz sah ich dann auf der Spitze einer Tanne der Modellanlage im Harzbahnladen in Wernigerode der Harzer Schmalspurbahnen eine sehr gelungene Figur einer Brockenhexe auf ihrem Besen. Schon lange hatte ich danach gesucht: Hier war sie – und zunächst wusste niemand, woher die stammt. Bei einer weiteren Fahrt, um die von mir angefertigten Salonwagen-Modelle zu überholen, machte ich dann ein Foto aus gebotener Entfernung, auf dem ich danach zu Hause erkennen konnte: Bullyland steht als Relief auf dem Rock der Hexe.

Die Figur ist dort vor einigen Jahren im Lieferprogramm gewesen, aber auch das Nachfolgemodell gibt es nicht mehr. Bei Ebay o. a. wird es manchmal angeboten. Durch Zufall war ich aber unlängst auf eine Adresse gestoßen, wo noch einige zu erwerben sind. Ein schöner Hingucker!

Eine traditionelle Veranstaltung ist in jedem Jahr am 30. April, dem sogenannten Walpurgistag, an dem im Harz und Blocksberg – dem Brocken – die Hexen tanzen. Dann fährt mindestens ein geschmückter Sonderzug und auch als Hexen verkleideten Personen von Wernigerode in den Harz hinauf. Teufel sind auch dabei.

Text/Fotos: Reinhard Ott

Wasserwelt und Gartenbahn

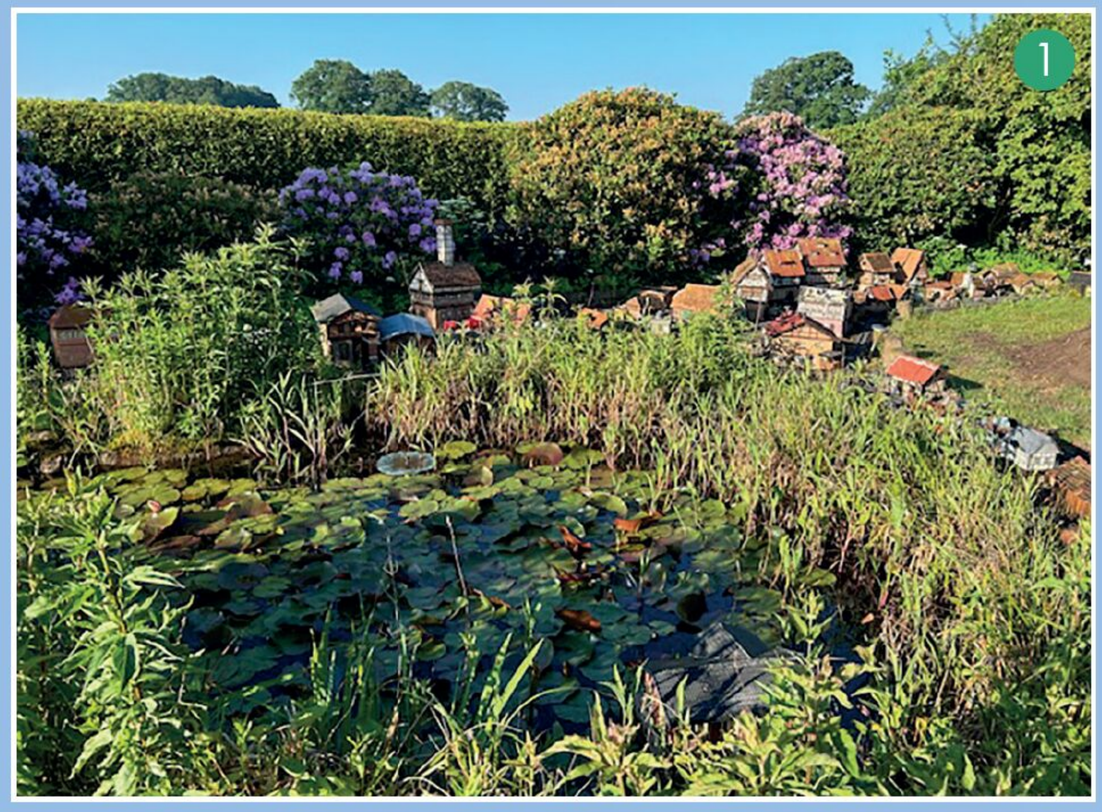
Vor gut zwanzig Jahren wollte ich mein Hobby Modellbau in unserem großen Garten neu ausrichten.

Unser Haus steht frei auf einem Acker und wir haben 1.300 m² Grundfläche. Als Stadtmensch habe ich mich schon lange darauf gefreut, einmal einen Modellteich anzulegen. Das sollte aber keine „kleine Pfütze“ sein, sondern Modellbau, Pflanzenwelt und Tierreich werden. (Foto 1)

Nach ausgiebigem Lesen zweier „Teich-Fachbücher“ wurde ein etwa 10 x 4 Meter großes, nierenförmiges Loch mit stark unterschiedlich steigenden Uferzonen ausgebuddelt. Der tiefste Punkt sollte einen Meter betragen. Dadurch würde eine natürliche Zirkulation des Wassers erreicht – so das Buchwissen. Im Grunde hat alles gut geklappt und der nierenförmige Teich wurde mit Filz und Folie ausgelegt und mit unserer Wasserpumpe aufgefüllt (vorher wurden noch einige 100 kg Kiesel und Steine eingebracht). Klasse! LGB Schienen und erste Modellhäuser lagen bereit und wurden aufgestellt und „verkabelt“.

Bereits 2006 baute ich erste Boote aus Holz und machte sie durch viele, viele Lackschichten wassertauglich. (Foto 2) Damit konnten auch sehr schöne „echte“ Eindrücke erreicht werden, z. B. mit dem Angler.(Foto 3).

Leider war die erste Teichfolie an einigen Stellen meterlang geklebt und nicht dicht zu bekommen. Notreparaturen halfen



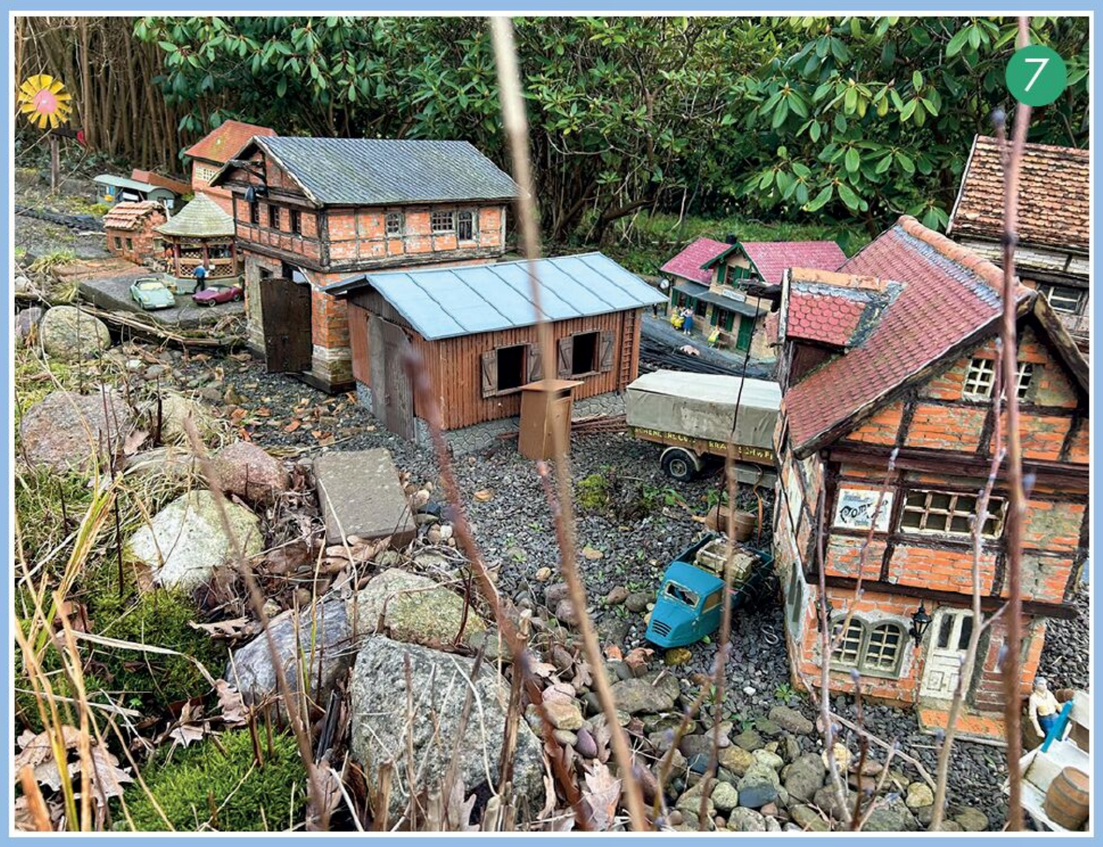
immer nur für einige Monate, dann musste der Teich sehr regelmäßig mit der Gartenpumpe aufgefüllt werden. Im Jahr 2016 wurde eine Firma eingeschaltet und die Folie neu und fachgerecht verlegt. Bis heute ist sie dicht! Wasserrosen und der Schlick wurden vom „alten Teich“ aufbewahrt und gleich wieder eingefüllt in den „neuen“ Teich. Durch unser stickstoffreiches Pumpen-Wasser explodiert die Pflanzenwelt rund um und im Teich (Gülle sei Dank??).

Ziel für mich war ja neben den schönen Natureindrücken in Sachen Pflanzen, Insekten, Kröten und Vögeln eine Modellwelt zu schaffen. Ein in Größe 1:20 gebautes Wikingerschiff aus Holz ist mein schönstes Wassermodell. (Foto 4) Das gibt auch mit dem Bootshaus von Pola einen tollen Teicheindruck. Und wenn es Schiffsverkehr gibt, muss auch die Fahrspursicherung bedacht werden.

So stehen seit 2024 nun auch zwei Leuchttürme am Nord und Südufer. (Foto 5) Selbstverständlich beleuchtet. Hier habe ich testweise Bausätze mit Bausteinen aus Kunststoff verwendet. Die Steine wurden verklebt und lackiert und halten gut.

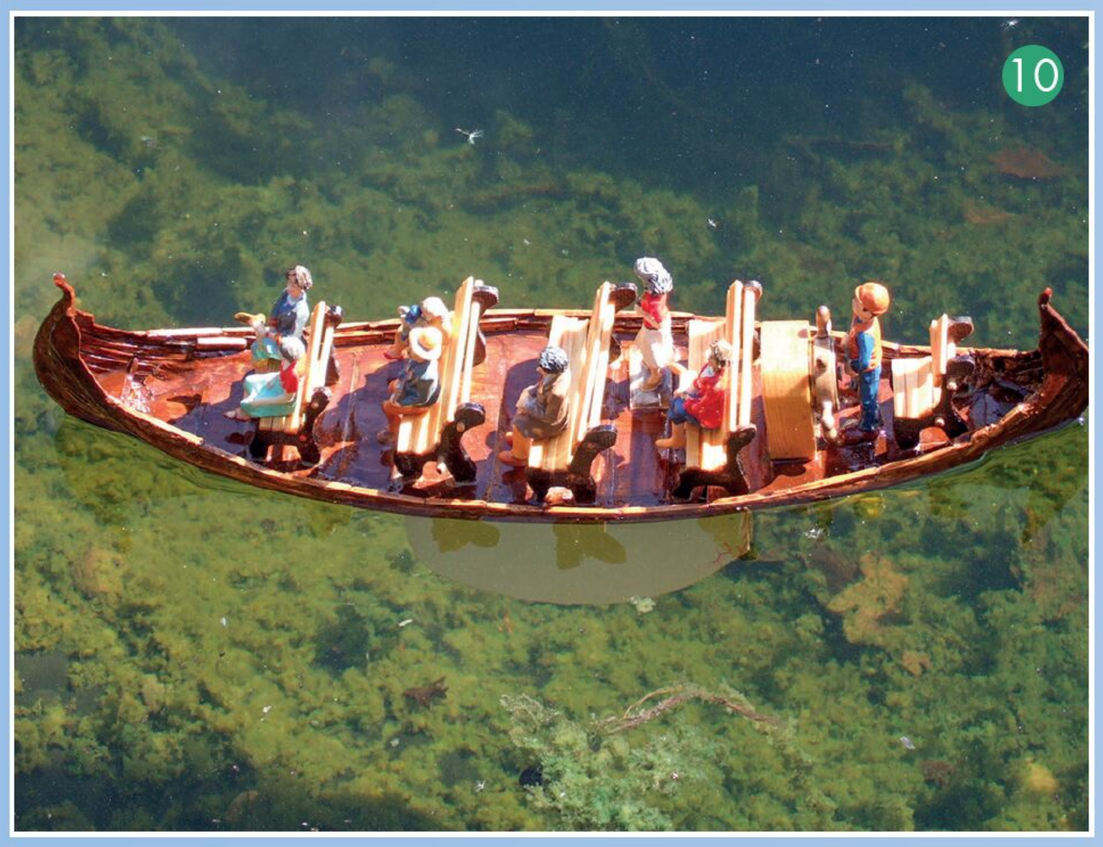
Seit vielen Jahren baue ich regelmäßig auf der Basis eines Bausatzes der Firma OpiTec einen Raddampfer als Spielbank – Lucky Lady. Ein reines Holzmodell, das in ganzjährigem Kontakt mit dem Wasser alle drei bis fünf Jahre vergammelt und verfällt. Das neueste liegt nun in der flachen Teichbucht fest auf Steinen. Dieses Mal habe ich den Schiffskörper mit Glasfasermatte überzogen. (Foto 6)

Ein alter Trick aus Zeiten zur Reparatur alter „Schrottautos“ bei Karosserieschäden. Bin selbst gespannt, wie gut es nun das Wetter und die permanente Feuchtigkeit aushält.



Selbstverständlich gibt es auch einen Hafenbereich im „Blockelland“. Speicher und eine Brauerei bieten schöne Modelleinblicke. (Foto 7) Das ist auch mit der Gartenbahn ideal mit Abstellgleisen und Zugfahrten zu beleben.

Beim Schnüffeln in Modellzeitschriften habe ich vor einigen Jahren die reinen Holzbausätze von „Bert“ und Marie“ entdeckt. Davon habe ich inzwischen fünf eigenständige Boote gebaut. Immer mit Figuren und Beigaben, eine echte Augenweide. (Foto 8 und 9)



Ich lasse mich immer gerne von Bausätzen und Plänen inspirieren. Die Modelle werden dann aber individuell angepasst und wetterfest gebaut. Ohne Holzschutz und Klarlack in diversen Schichten geht dabei nix! (Foto 10)

Ach – und selbstverständlich gibt es viele Menschen am Ufer. So der „heimliche Angler“. (Foto 11)

Ich liebe all die unzähligen Eindrücke, die durch die Natur am Wasser in Verbindung mit den Modellen entstehen. Das Grün überwuchert alles. Das soll auch so sein und schafft das wunderbare Patina auf allen Ebenen. (Foto 12 und 13)

Die Landmodelle, die LGB-Bahn und die vielen Modellhäuser lassen sich sehr schön mit „Wasserbauten“ verbinden. Ein Beispiel ist die Wasserleitung mit Verbindung zum Teich und einer Wasserpumpe. (Foto 14) Es ist eine Freude, wenn es dezent plätschert und Bewegung im Wasser entsteht.

Unzählige Eindrücke haben sich in den gut 20 Jahren ergeben. Ob der Igel ins Bootshaus will und auf der schmalen Brücke verharrt oder die Eichhörnchen ihre Futterspeicher in den Modellen anlegen. Oder die Teichkröte, die im Bootshaus wohnt. Ein Wespennest im Bahnhof am Teich oder die Vögel, die die Bauten als Klettergerüst, Ruheplatz und das Wasser als Wasch- und Trinkgelegenheit nutzen. Das ist Home-Kino pur.

So fühlen sich im heißen Sommer die beiden Freunde in ihrem Ruderboot pudel-wohl. (Foto 15)

Text/Fotos: sb
block-suestedt@t-online.de

Diesellokomotive BR 221 DB IV von PIKO

Die DB-Baureihe V 200.1 ist eine Diesellokomotive der Deutschen Bundesbahn, von der zwischen 1962 und 1965 insgesamt 50 Exemplare beschafft wurden. Ab 1968 wurde sie als Baureihe 221 bezeichnet.

Die Baureihe V 200.1 ist eine Weiterentwicklung der Baureihe V 200.0, zu der Krauss-Maffei 1960 den Auftrag erhielt. Von der Baureihe V 200.0 unterscheidet sich die V 200.1 im Wesentlichen durch die stärkeren Antriebsmotoren von 2 × 1350 PS gegenüber 2 × 1100 PS. Diese wurden notwendig, da durch das gestiegene Verkehrsaufkommen die Züge länger und schwerer geworden waren. Dadurch kamen die Lokomotiven der Baureihe V 200.0 an ihre Leistungsgrenzen.

1960 wurde eine erste Serie von acht Lokomotiven für die Allgäubahn bestellt, 1961 wurde sie um zwölf weitere Lokomotiven für die Vogelfluglinie aufgestockt. Am 27. November 1962 konnte die erste Lokomotive an die DB übergeben werden. Aufgrund positiver Betriebserfahrungen wurden bereits 1963 weitere 30 Lokomotiven bestellt. Die markante Rundung der Stirnseiten wurde aufgrund der geänderten Motor- und Getriebeeinbauten etwas senkrechter gestellt als bei der V 200.0.

Während das konstruktive Grundkonzept als zweimotorige Lok mit Getrieben unter den Endführerständen und Drehgestellen mit innengelagerten Radsätzen von der V 200.0 übernommen wurde, ähnelt das Innenleben der

221 145-6 ehemals 92 80 1221 145-6 D PEG (Prignitz), InnoTrans Berlin 2017 (Foto: FGB Berlin)

221 135-7 der Bocholter Eisenbahngesellschaft, Berlin BW Schöneweide 2011 (Foto: FGB Berlin)

Lok, insbesondere im elektrischen Teil, stärker der V 100 als der V 200.0. Die Fahrgeschwindigkeit wurde im Gegensatz zur V 200.0 nicht mehr mit einer Handkurbel, sondern mit einem Handrad in 15 Stufen eingestellt. Der elektrische Teil stammte von Siemens-Schuckert. Die Loks wurden einheitlich mit 1350-PS-Motoren von Daimler-Benz und Maybach Getrieben ausgestattet. In der zweiten Serie ab V 200 121 gab es einige Verbesserungen. Die Lokomotiven hatten nun einen geschlossenen Kühlwasserkreislauf und Schalldämpfer erhalten. Letzte Lok der Serie war die V 200 150.

Die Lokomotiven der Baureihe V 200.1 waren insbesondere im schnellen und schweren Personenzugdienst zwischen Kempten (Allgäu) und Lindau und der Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und Konstanz im Einsatz. Auf der Vogelfluglinie stand sie neben der neu gebauten Fehmarnsundbrücke und den modernen Fährschiffen für schnelles Reisen zwischen Deutschland und Dänemark. Bis zur Elektrifizierung 1967 waren sie auch vor Fernschnellzügen auf der Strecke zwischen Hamburg und Osnabrück im Einsatz.

Letzter Einsatzort für die inzwischen in Baureihe 221 umgezeichneten Maschinen war das Ruhrgebiet, wo schwere Güterzüge auf Haupt- und Nebenstrecken bespannt wurden. Dort bestand durch die Abstellung der letzten Dampflokomotiven großer Bedarf an leistungsfähigen Dieselloks. Stationiert waren die Lokomotiven hier zunächst im Betriebswerk Gelsenkirchen-Bismarck, nach dessen Auflösung war bis 1988 das Bw Oberhausen-Osterfeld letzte Heimat der Baureihe 221.

Die Leichtbauweise führte zu Beginn der 1980er-Jahre zu zunehmenden Korrosionsschäden. Der hohe Unterhaltungsaufwand der zweimotorigen Lokomotiven und der rückläufige Güterverkehr im Ruhrgebiet führte bis Ende Mai 1988 zur Ausmusterung der Maschinen.

Modell

Als Hauptneuheit des Jahres 2025 hat PIKO für die Spur G die zuletzt gebaute Maschine 221 150-6 ausgewählt. Wie schon beim Vorbild hervorgehoben ist die Lok nicht mit der V 200.0 zu verwechseln, die es als LGB-Modell ab 2006 zu kaufen gab. Auch wenn die Lokbaureihen auf den ersten Blick gleich aussehen, weisen sie optisch diverse Unterschiede auf. Die runden Fronten der BR 221 sind steiler gestellt und die Lüftergitter im Dach- und Seitenbereich anders angeordnet.

Statt der zwei großen Maschinenraumfenster je Seite geben jeweils drei kleine den Blick in den angedeuteten Maschinenraum frei. Auch die Drehgestelle haben eine andere Optik. Natürlich ist

Frontansicht

Lüftergitter im Dach und an der Seite

DB
221 150-6

der Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ entfallen, den die erste Serie der V 200.0 zierte.

Wie man es von PIKO kennt, kommt das Modell in hervorragendem Finish daher. Das überaus sauber lackierte Fahrzeug weist neben dem matten Weinrot auch die unterschiedlichen Grautöne und die nach vorn v-förmig verlaufenden Zierstreifen auf. Ganz viele Details wie Griffstangen und andere Halterungen sind bereits eingesetzt.

Beigelegt sind Zurüstteile für die vorbildgerechte Bestückung der Pufferbohlen, als da wären Schraubenkupplung, Heiz- und Bremsschläuche. Alle Teile sind so gefertigt, dass sie passgenau in die dafür vorgesehenen Aussparungen eingesetzt werden können.

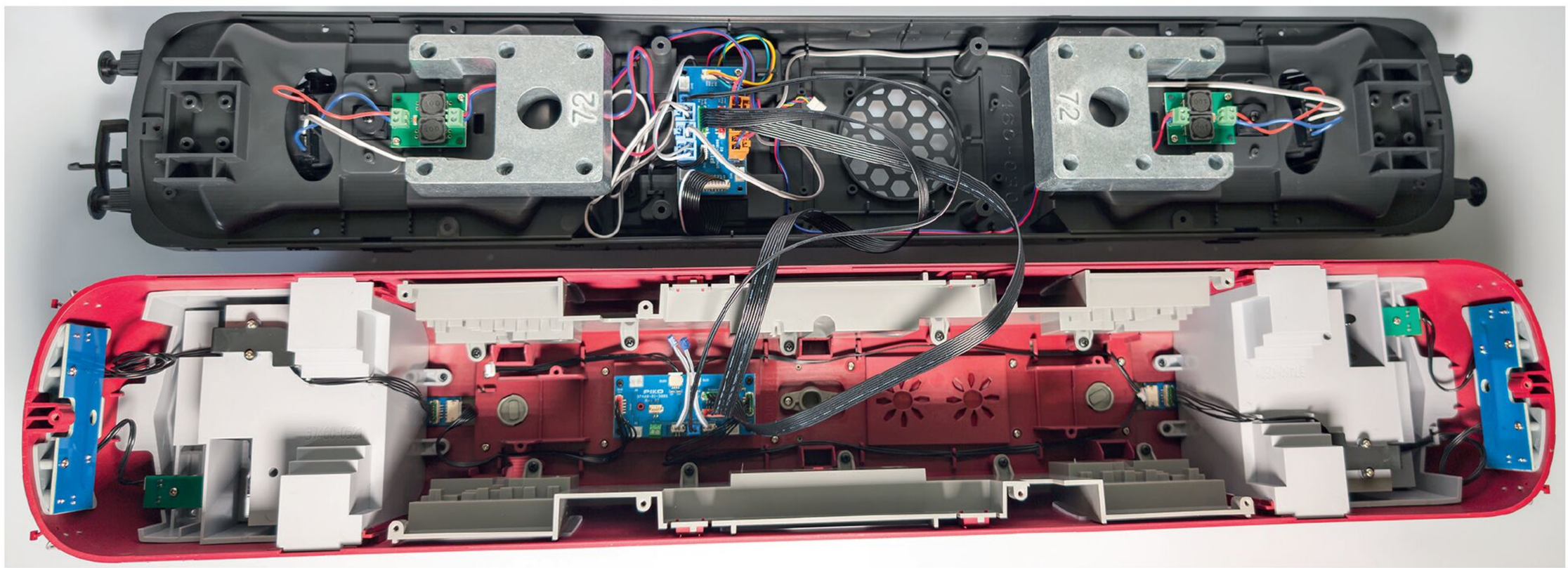
Die Führerstandstüren können genauso wie die Schiebefenster der Führerstände geöffnet werden. Dass das Modell vollständig beschriftet ist, bedarf eigentlich keiner Erwähnung mehr. Die BR 221 150-6 ist beim Bw Oldenburg beheimatet und gehört somit zur Flotte der Vogelfluglinie.

Wie erwartet sitzt auch der langjährige Geschäftsführer von PIKO, Herr Dr. Wilfer, in einem der Führerstände.

Seitenfenster und Türen zum Öffnen

Blick durch Seitenfenster in den Motorraum

Ansicht von unten, Drehgestell mit jeweils einem Haftreifen



„Innenleben“ der analogen Version

Als Redaktionsmodell haben wir uns die analoge Version ausgesucht, so dass über die Features des Digitalsystems hier keine Aussage gemacht werden kann. Die Laufeigenschaften sind selbst im Radius 1 ausgezeichnet. Die Maschine läuft geschmeidig und nahezu geräuschlos.

Kleiner Gag am Rande: Nicht nur die Stirnbeleuchtung wechselt in Fahrtrichtung, sondern auch die Instrumentenbeleuchtung in den Führerständen. Sehr erfreulich ist auch das Preis-Leistungsverhältnis der von PIKO angebotenen BR 221. Das Analogmodell #37460 wird für einen UVP von 699,- €, das Digitalmodell #37461 mit Sounddecoder, zwei gepulsten Verdampfern an den Abgasauslässen und Heizkesseldampf wird für 850,- € UVP angeboten.

Erwähnt werden sollte noch, dass die große Maschine gut händelbar ist. Man kann sie anfassen, ohne gleich etwas abzubrechen. Das ist für den Freilandeinsatz durchaus von Bedeutung.

Text: pt
Fotos: s. Bildunterschriften
Quelle Vorbild: Wikipedia

IKO Spielwaren GmbH
Lutherstr. 30 – 96515 Sonneberg
Tel.: 03675 8972-42
info@piko.de
piko.de

Projekt „British Railways Mark One“ - Personenwagen (BR Mk1) – Teil 8

Bedrucken und Zusammenbau der Karosserieteile

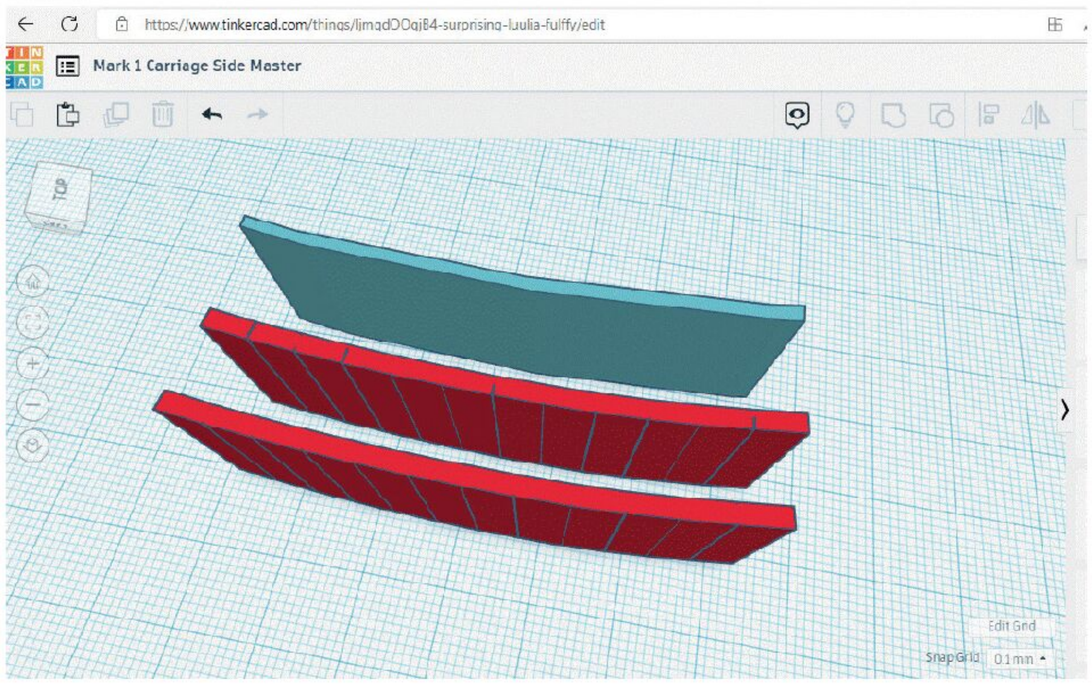
1 Einleitung

Nach der Herstellung der Dachteile wurde mit der Arbeit an den Karosserieteilen begonnen. Diese haben ein leicht gebogenes Profil. Dies erforderte einige Überlegungen, um die im vorangegangenen Artikel beschriebene Herausforderung des Daches in der Zeichnung zu replizieren. Angesichts des großen Radius war es offensichtlich, dass ein gebogenes Profil, wie es die Software anbietet, mit der begrenzten Anzahl gerader Segmente, die in der Software verfügbar sind, nicht funktionieren würde.

Außerdem musste eine große Anzahl von Fensteröffnungen berücksichtigt werden.

Die letzte Komponente des Puzzles war das leicht abgewinkelte Abschlussprofil. Zusammen mit dem gebogenen Seitenprofil bedeutete dies, dass die Ecken in keiner der drei Achsen x, y und z eine gerade Linie bildeten: kompliziert!

Es bedurfte also einiger ernsthafter Überlegungen, um ein geeignetes Design zu entwerfen.



Muster der Karosseriegestaltung. Das blaue Segment oben ist das vermutlich beste Kurvensegment, das die Software zu bieten hat. Der erste Versuch in der Mitte hat noch einige Lücken zwischen den Planken, die deutlich zu erkennen sind. Diese wurden in der zweiten Version unten geschlossen

2 Gestaltung der Vorlage

2.1 Seiten

Dazu wurde eine Reihe von 3 mm mal 6 mm großen Planken in der Designvorlage erstellt. Diese wurden vertikal mit einer kleinen Überlappung angeordnet, um sicherzustellen, dass es keine Lücken gibt. Es wurde eine Richtlinie für das Seitenprofil mit den Koordinaten oben, unten und in der Mitte (die Mitte ist der Punkt, an dem die Wölbung des gebogenen Profils am größten ist) erstellt. Dann wurde der Querschnitt jeder Diele im Vergleich zu ihrer Vorgängerin leicht abgewinkelt, um dem erzeugten Profil zu entsprechen. Dies geschah ausgehend von der Mitte, wo die mittlere Planke im 90-Grad-Winkel bleiben sollte. Nach dem Abwinkeln der einzelnen Bretter wurden diese einzeln an die Richtschnur geschoben, wobei darauf zu achten war, dass sie korrekt mit ihren Nachbarn und auch mit dem Kurvenprofil ausgerichtet waren. Um eine gleichmäßige Kurve zu erhalten, musste der Winkel und die Position der einzelnen Bretter durch Ausprobieren angepasst werden, aber schließlich gelang es, etwas zu finden, das richtig aussah.

Diese wurde dann ausgedruckt, um zu sehen, wie sie aussieht.

Nachdem ich mit dem Profil zufrieden war, wurde oben eine kleine Rippe hinzugefügt, die in die in die Basis der Dachteile gedruckte Nut passt, um später die genaue Montage zu erleichtern.

Wagenkastensegment mit einem Dachsegment verbunden

An der Unterseite wurde ein Schlitz angebracht, damit die Seiten auf die Aluminiumwinkel an den Rändern der zuvor beschriebenen Untergestelle gleiten können.

2.2 Fenster

Einer der Vorteile der Konstruktion von Mark-One-Wagen ist, dass die Fenster einem Standardformat folgten. Es wurden die folgenden Typen unterschieden:

- Standardfenster
- Türfenster
- Toilettenfenster
- Schutz- und Gepäckraumfenster für die Bremswagen und schmale Fahrgastfenster für den Korridorverbund
- Buffetwagen-Servierfenster.

Um die Öffnungen für diese zu erstellen, wurden Kopien der Seitenvorlage angefertigt und Einsätze erzeugt, um die richtig profilierten Löcher durch die Seiten zu stanzen. Es wurden auch Unterabschnitte mit größerer Breite und Höhe hinzugefügt, die die Verglasungsaussparungen bildeten. Diese ließen einen kleinen Rand um jede Öffnung, um die einzelnen Scheiben zu positionieren.

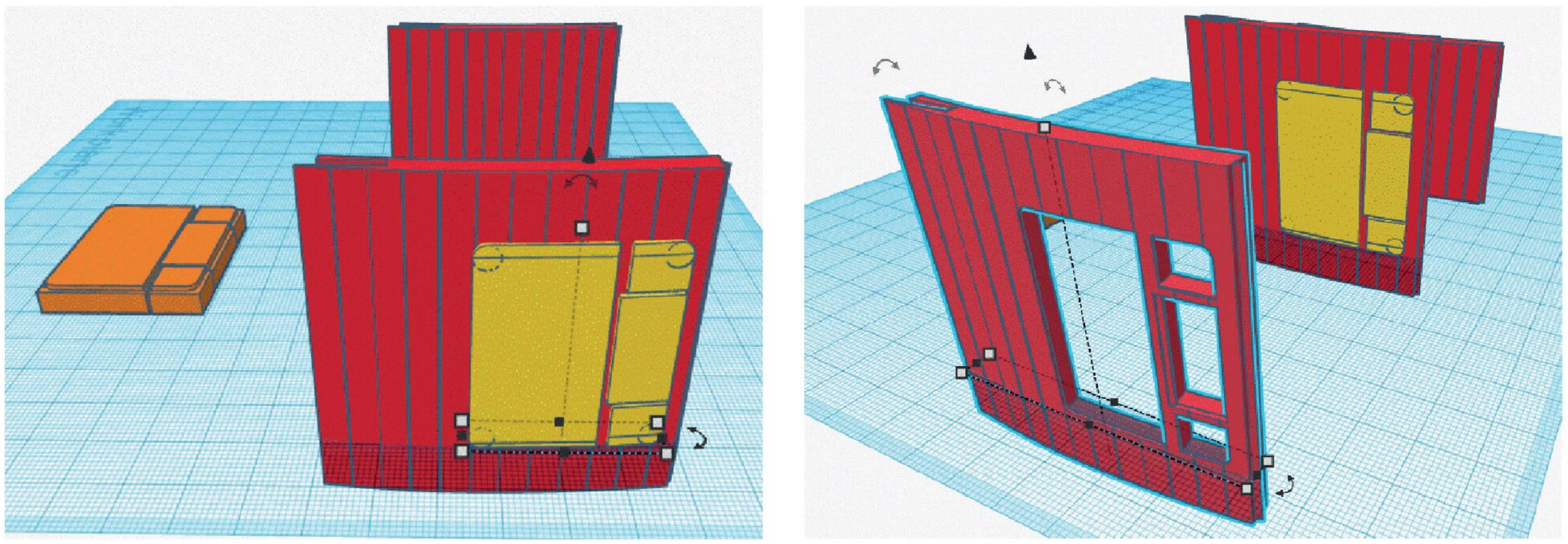
Die Software bietet für diesen Prozess die Möglichkeit, durchsichtige Schnitte zu verwenden, die in Kombination mit massiven Schnitten Löcher erzeugen: eine sehr nützliche Funktion.

Dabei ist zu beachten, dass die Scheiben fast bündig mit der Außenseite der Wagenseiten abschließen. Da sie jedoch flach sind, variieren die Aussparungen der Scheiben leicht.

Eine zusätzliche Schwierigkeit bestand darin, dass die Hauptverglasung und die Oberlichter in unterschiedlichen Winkeln angeordnet sind, um dem gebogenen Profil der Seitenwände Rechnung zu tragen. Daher mussten die Einsätze dies widerspiegeln. Außerdem sind die Türfenster, die sich durch Herunterschieben öffnen lassen, um den Zugang zu den äußeren Türgriffen zu ermöglichen, ebenfalls in einem anderen Winkel angeordnet, da sie innerhalb der gebogenen Wagenseite in einer geraden Linie vollständig nach unten gleiten müssen. Das bedeutet, dass sie anders geneigt sind als die anderen Fenster. Leider haben einige der kommerziellen Hersteller von Waggons der Spurweite 1 Mark 1 diese Besonderheiten nicht beachtet. Stattdessen sind bei einigen Exemplaren alle Fensterverglasungen fälschlicherweise auf denselben Profilwinkel eingestellt und es fehlen die vertieften Scheiben für die Oberlichter der Schiebelüfter, die ein weiteres Unterscheidungsmerkmal darstellen.

Nachdem die Einsätze erstellt waren, wurden sie jeweils an der Seitenvorlage in der richtigen Höhe ausgerichtet und dann durch den Querschnitt bis zu einem Punkt geschoben, an dem nur noch ein Querschnitt von 0,25 mm für die Verglasung übrig war.

Sobald ich mit der Ausrichtung zufrieden war, wurden die Einsätze mit der Vorlage kombiniert, um die Öffnungen zu erstellen. Diese wurden dann testweise gedruckt, um zu prüfen, ob sie funktionierten. Anschließend wurden Anpassungen vorgenommen und die Teststücke erneut gedruckt, um sicherzustellen, dass alle Fenstertypen zufriedenstellend waren.



Fenstergestaltung in der Entwicklung: Links in Orange ist der Einsatz für ein Standardfenster mit Oberlichtelementen zu sehen. Beachten Sie, dass das Hauptpaneel und das Oberlicht leicht zueinander abgewinkelt sind. In der Mitte wurde der Einsatz um 90 Grad gedreht und in die Karosserievorlage gestanzt. Auf der rechten Seite wurde der Einsatz durchsichtig gemacht und dann mit der Karosserievorlage kombiniert, um die Öffnungen zu erstellen. Beachten Sie den Schlitz, der in die Basis der Vorlage für die Winkel geschnitten wurde, die die Karosserieseiten mit den Untergestellen verbinden.

Wie auf dem Foto rechts zu erkennen ist, würden die Schiebefenster in den Türen, wenn sie im gleichen Winkel wie das Hauptfenster hier angeordnet wären, nicht in der Lage sein, innerhalb des gebogenen Profils der Karosserie nach unten zu gleiten.

Wie bereits erwähnt, hat die Verbindung mit den Enden ein kompliziertes gebogenes Profil. Auch hierfür habe ich eine Vorlage entworfen, die zusammen mit einer klaren Endvorlage (die in Teil 9 der Serie beschrieben wird) kombiniert wurde, um den Endabschnitt mit dem richtigen Profil zu erstellen. Auch dieser wurde testweise gedruckt und mit einigen Seitenteilen des Körpers zusammengefügt, um sicherzustellen, dass sie zusammenpassen. Sie passten!

2.4 Gestaltung der Wagenseite

Nachdem alle Teile entworfen waren, wurden Handskizzen der verschiedenen Wagenseiten angefertigt und die Hauptabmessungen zwischen den Fenstern festgelegt. Bezugnahme auf die maßgebliche Referenz: Parkins Mark One carriages book war hier besonders hilfreich, da Zeichnungen der meisten Typen mit diesen Details zur Hand waren. Es gab jedoch einige Lücken, die ein wenig Interpretation erforderten, um sie richtig zu erfassen.

Zunächst wurde ein Teil der Seitenvorlage auf die richtige Länge für den gesamten Wagen verlängert. Die durchsichtigen Endeinsätze wurden dann damit kombiniert, um das entsprechende Profil an jedem Ende zu erstellen.

Anschließend wurde eine Kopie davon angefertigt, von der weitere Kopien für jede einzelne Seite angefertigt wurden. Die entsprechenden Fenstereinsätze wurden hinzugefügt und in die richtige Position gebracht, um sie zu kombinieren. Dies wurde nach und nach durch die für die meisten Microsoft Windows-Anwendungen typischen Prinzipien des Kopierens und Einfügens vereinfacht.

Schließlich wurden vertikale Schlitze hinzugefügt, um Türen zu replizieren, wo dies erforderlich war.

Sobald eine Sektionsvorlage fertig war, wurde sie kopiert und bei Bedarf für die nächste Variante geändert. Eine Reihe von Wagenseiten spiegelte einfach ihre gegenüberliegende Seite, so dass das Programm einfach entsprechend folgte: einfach, nur einmal!

Alle hervorstehenden Details wurden an dieser Stelle weggelassen, um das Schleifen zu erleichtern. So wurden Türanschläge, Schiebefensterrahmen mit ihren Windabweisern, Türgriffe und Griffe, Handläufe und Scharniere sowie Zieltafelhalterungen weggelassen. Es wurden jedoch Fixierlöcher angebracht, damit diese später, wenn alles geglättet ist, sicher aufgeklebt werden können.

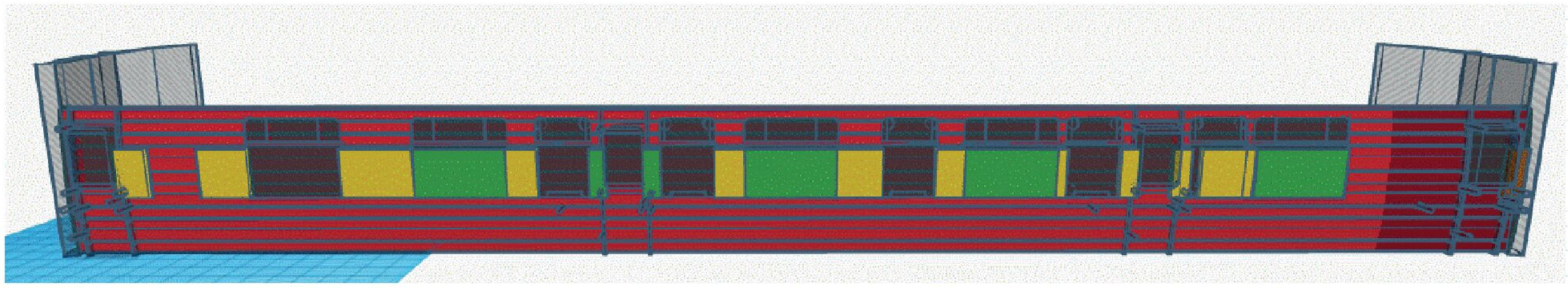
Das Standard-Fenster-Teststück mit eingesetzten Scheiben. Man beachte die unterschiedlichen Winkel für die Hauptscheibe und die Oberlichter sowie die flachen Scheiben im Vergleich zu den gewölbten Körperseiten. Außerdem sind die Schiebelüfterscheiben so vertieft, dass sie hinter die feststehenden seitlichen Oberlichter geschoben werden können. Sie sind hier mit einer provisorischen Kunststoffplatte dargestellt.

Zwei Karosserie-Seitenteile, die mit einem Endstück zusammengefügt wurden

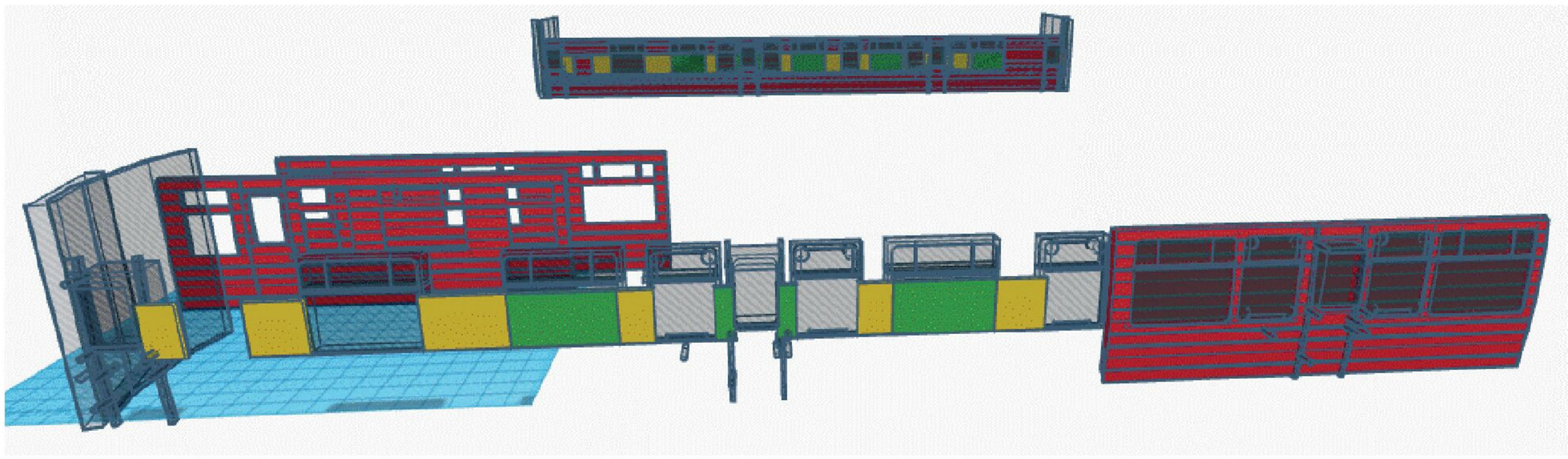
Ein Satz fertiggestellter Fensterteststücke. Auch einige der inneren Fensterrahmen wurden bereits eingebaut. Diese werden in Teil 9 dieser Serie beschrieben.

3 Drucken

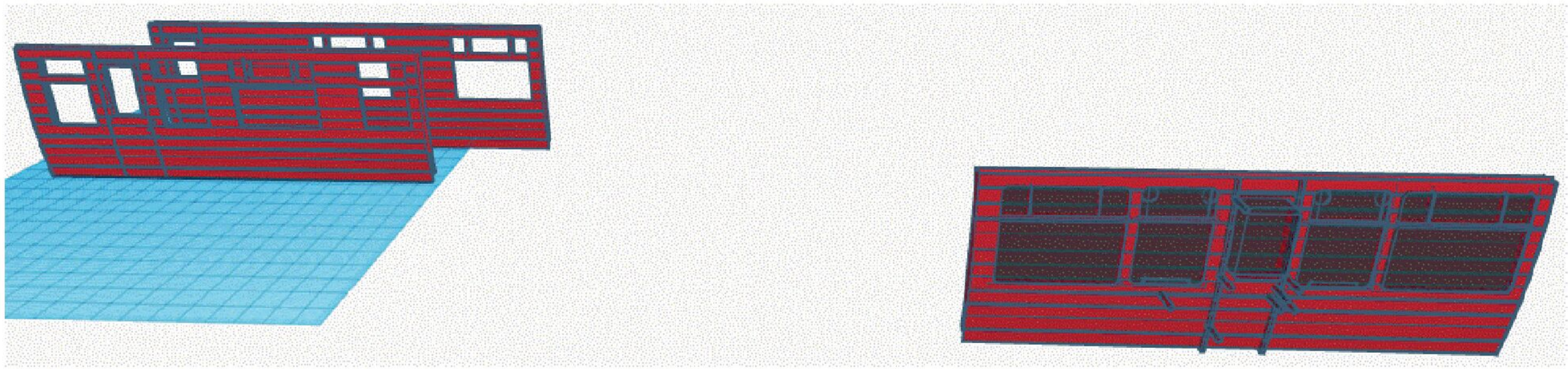
Wie bei den Dachpaneelen musste auch hier jede Seite in vier Teile zerlegt werden, um sie in den Drucker einpassen zu können. Dies war jedoch nicht so einfach wie bei den Dächern, da ich sicherstellen wollte, dass die Fugen an den Stellen zwischen den Fenstern verliefen, wo die Fuge durchgehend war. Außerdem wollte ich, dass jede Fuge so zentral wie möglich in diesen Bereichen platziert wird, um sicherzustellen, dass um die Fugen herum eine angemessene Menge an Fleisch vorhanden ist.



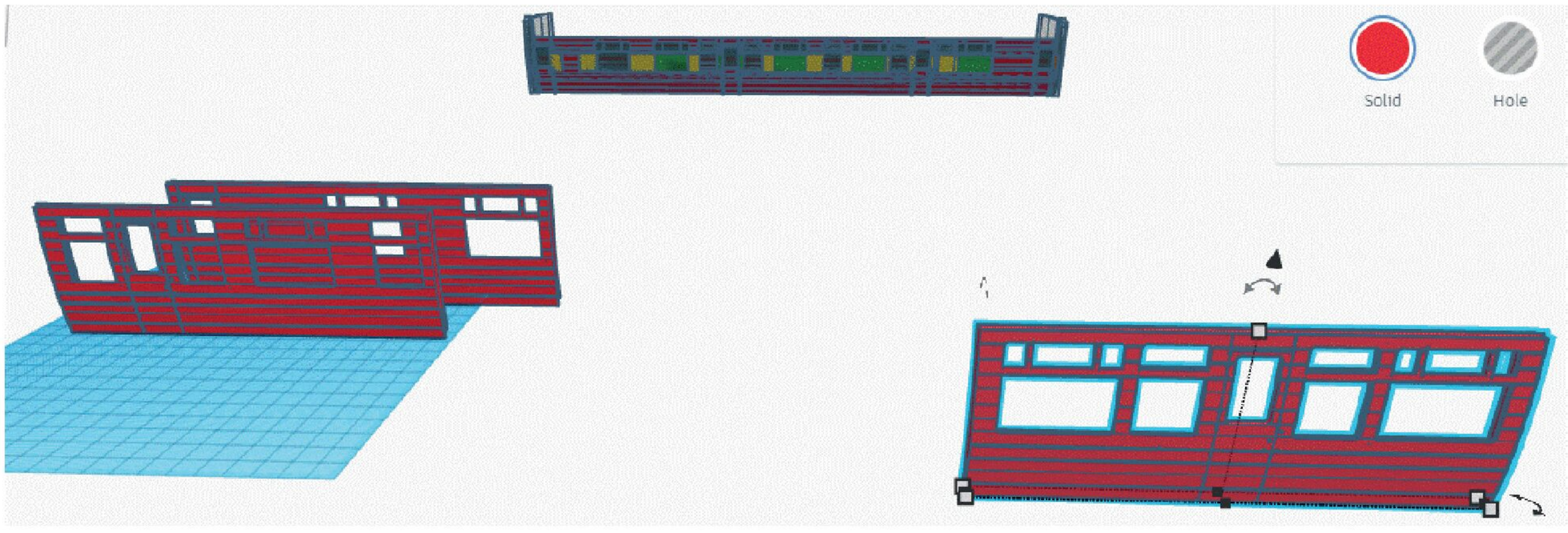
Fertige Druckvorlage für den CK-Verbundkorridor mit nicht zusammengefügten Einsätzen. Die gelben und grünen Rechtecke sind temporäre Abstandshalter für und zwischen den Fenstern.



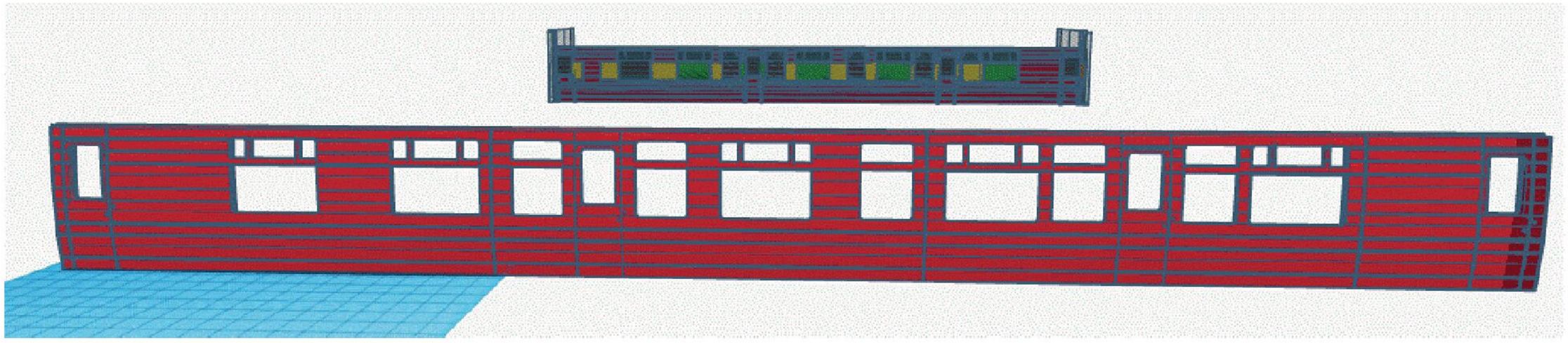
Die Druckvorlage für zwei der vier Paneele wurde erstellt und das dritte auf der rechten Seite wird gerade vorbereitet. Die Karosserieseite wurde auf die entsprechende Länge auf der rechten Seite gekürzt. Die durchsichtigen Einsätze und temporären Abstandshalter links außerhalb des Ausschnitts werden demnächst gelöscht, bevor die restlichen Einsätze zusammengefügt werden. Die CK-Karosserieseitenvorlage befindet sich im Hintergrund.



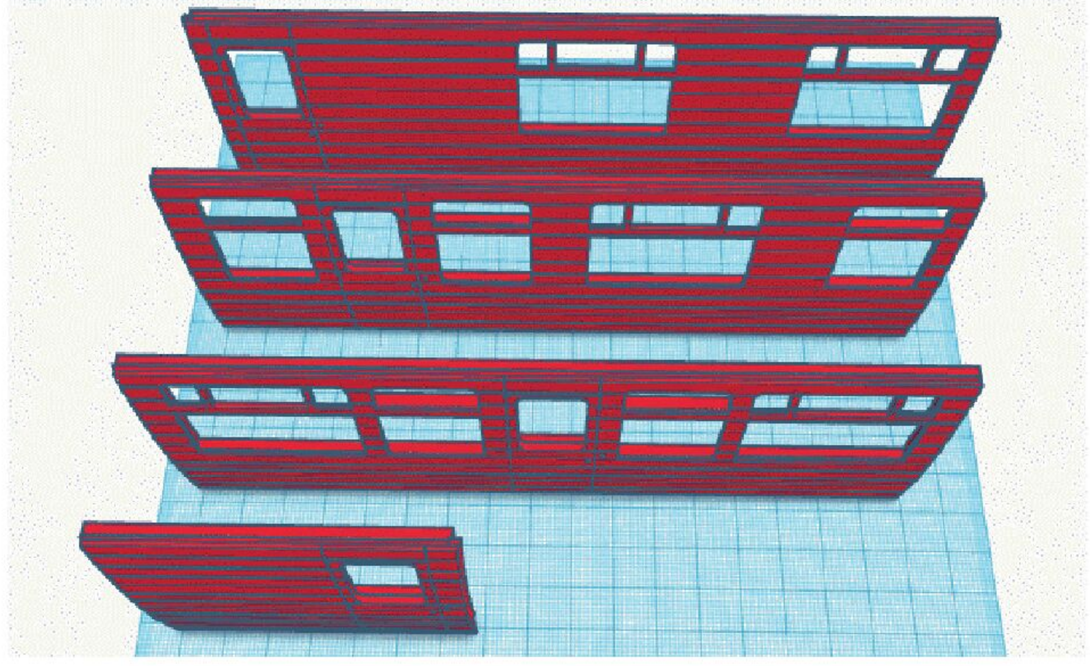
Überflüssige Abschnitte wurden gelöscht, um die verbleibenden Teile zusammenzufügen



Zusammengefügte Sektion mit durchgehenden/klaren (Loch-)Knöpfen, die oben rechts sichtbar sind

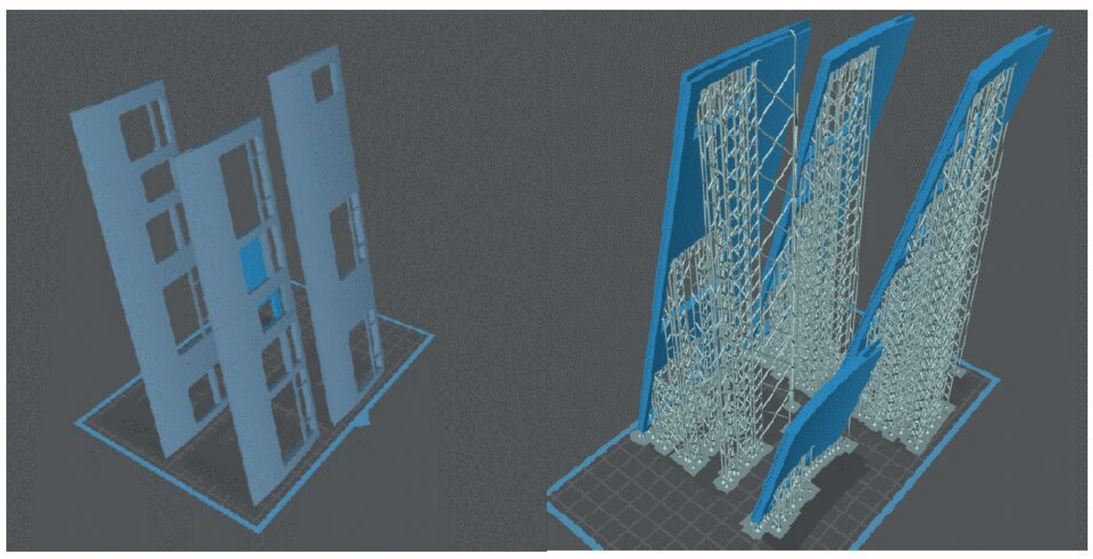


Testanordnung der fertigen Kunstwerke für die vier Paneele, die die Korridorseite des CK-Verbundwagens bilden

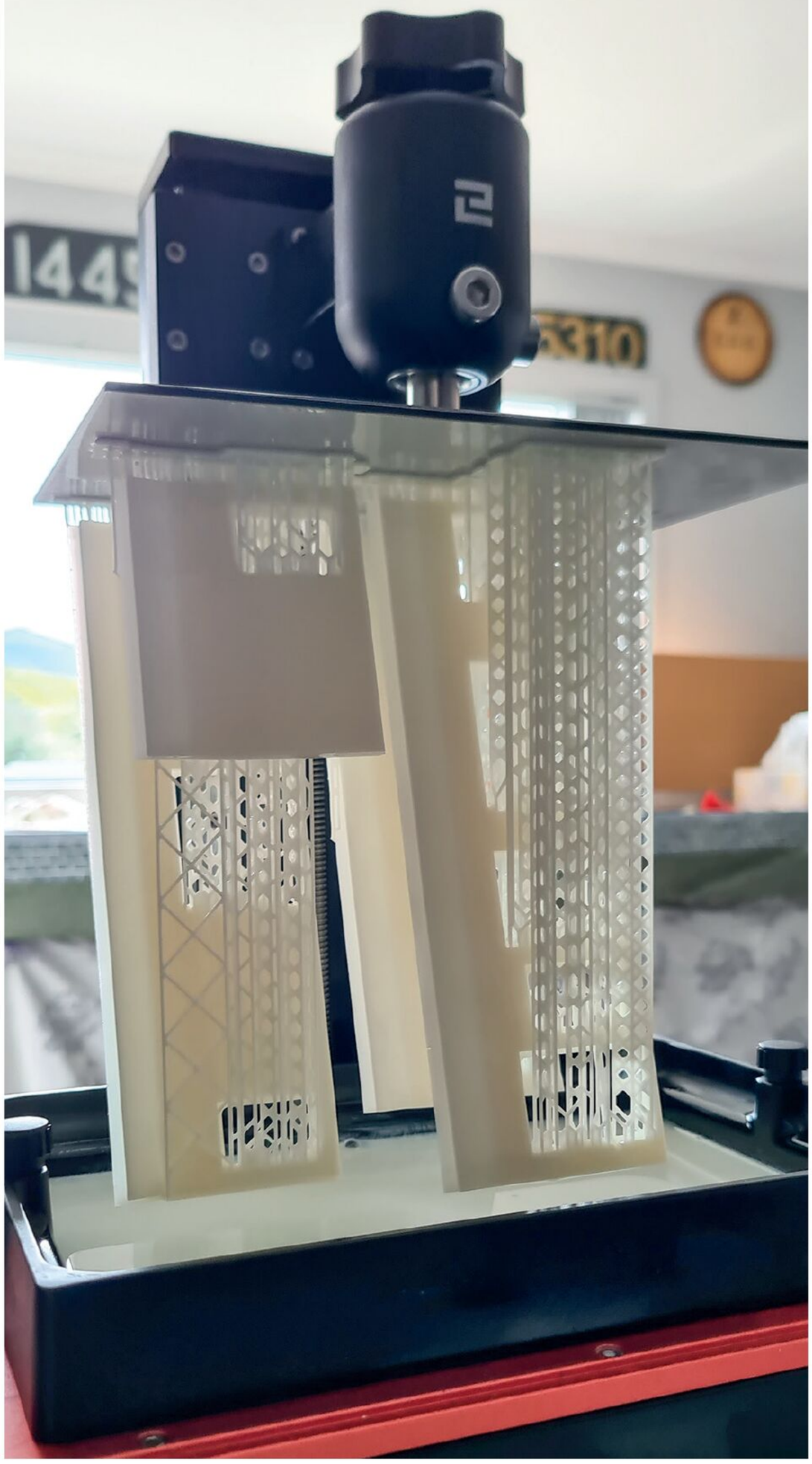


Fertige Abschnitte für die Korridorseite des CK-Verbundwagens

Um die einzelnen Platten zu erstellen, wurden Kopien von jeder Vorlage angefertigt und diese auf einen Punkt gekürzt, an dem sich jede Verbindung in diesen Bereichen befinden würde. In jedem Fall musste der Abschnitt weniger als 200 mm lang sein und sollte (bei einer Länge der Wagen von etwa 600 mm) zwischen 100 mm und 200 mm liegen. Bei den meisten Wagen war dies problemlos möglich, doch die Korridorseite des CK-Verbundwagens erwies sich als schwierig, da die komplexe Fensteranordnung nur begrenzte Plätze für Verbindungen zuließ. Nach einiger Grübelei wurde eine Lösung gefunden, die oben abgebildet ist.



Die Vorlage ist auf der Bauplatte angeordnet, das Gerüst ist montiert und die Scheiben sind für den Druck bereit

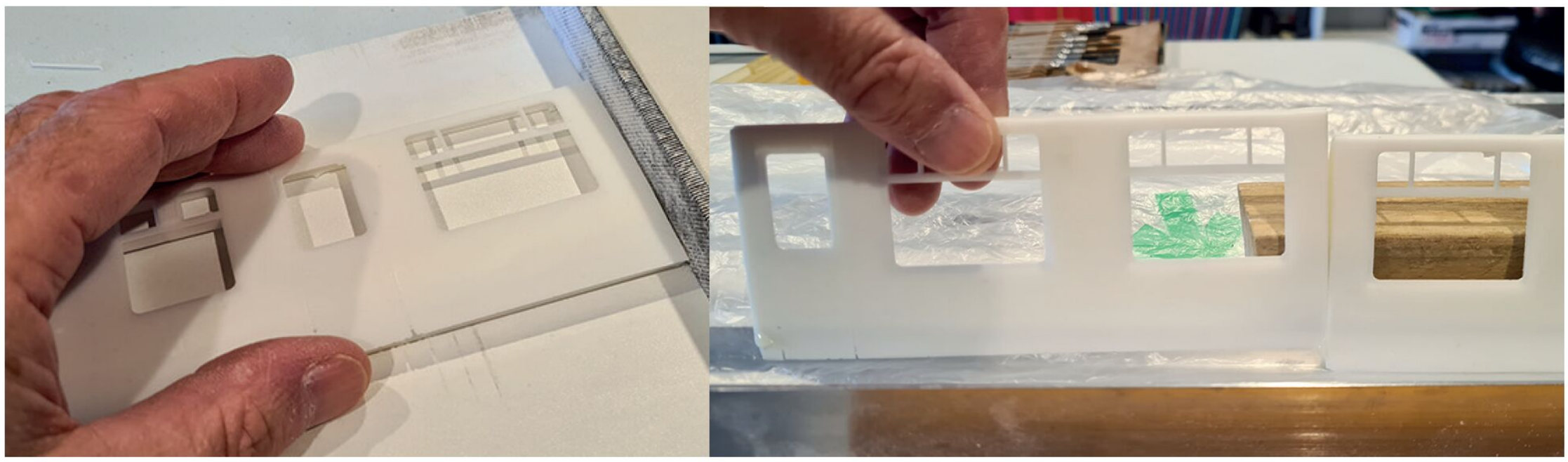


Der Drucker ist maximal ausgelastet, und der resultierende Druck der zusammengesetzten Korridorseiten ist zu sehen

Drei Sätze Paneele (d. h. drei Karosserieseiten), die gedruckt werden und auf die Montage warten

4 Montage

Das gebogene Profil der Wagenseiten kam viel besser heraus als das der Dächer zuvor, was ermutigend war. Um die Seitenwände zu formen, wurde jeder Satz von Platten vorbereitet und in der für die Dachplatten verwendeten Vorrichtung zusammengeklebt. Der Vorgang wird in den folgenden Fotos beschrieben:



Links wird eine Platte für die Verklebung vorbereitet, rechts wird eine verklebte Platte auf einen Aluminiumwinkel neben ihrem Nachbarn gesteckt, um sie auszurichten. Der Winkel wurde mit einer dünnen Folie aus Polyethylen abgedeckt, um zu verhindern, dass die verklebten Platten aneinanderhaften

Zusammenbau der Paneele, wobei zwei auf der linken Seite und alle vier auf der rechten Seite mit Klebstoff versehen und montiert sind. N.B. Der Holzklotz auf der rechten Seite jedes Bildes hält die Baugruppe aufrecht

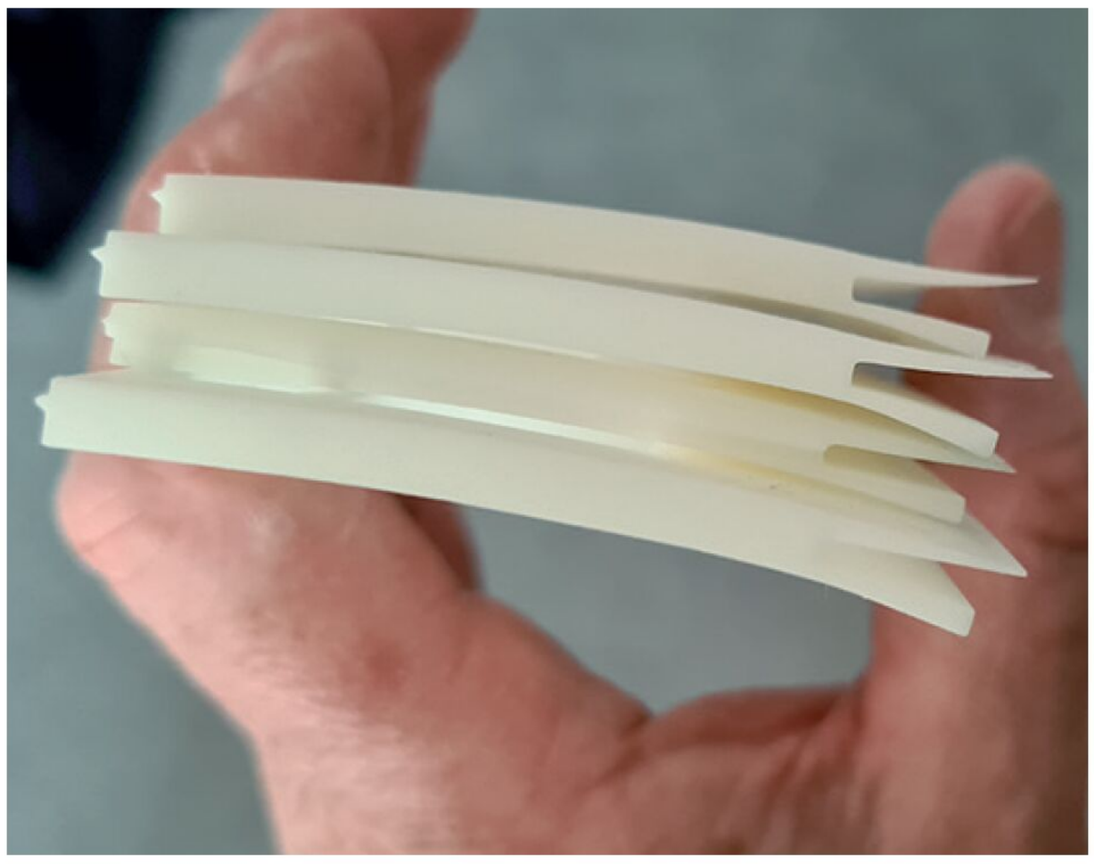
Nachdem der Holzklotz entfernt wurde, wird die Baugruppe vorsichtig flach in die Vorrichtung gelegt, wobei der Winkel noch immer an der Basis eingesetzt ist und die Einheiten fest gegen den festen Winkel an der Oberseite der Abschnitte gedrückt werden. Die Polyäthylen-Folie wurde unter den Paneelen ausgelegt, um zu verhindern, dass Leim auf die Schablone austritt. Auf der Oberseite der Fugen wurde mehr Leim aufgetragen, um die verbleibenden Lücken zu füllen

Nachdem die Paneele in die Vorrichtung eingesetzt wurden, wird die Polyethylen Folie wieder über die Oberseite gefaltet.

Eine Aluminiumschiene wurde über die Oberseite der Paneele an der Basis der Fensterlinie gelegt, zusammen mit einem Block an der anderen Seite der Vorrichtung. Darüber wurde ein weiteres Regalbrett gelegt, um alles festzuhalten. Die Baugruppe wurde dann zwei Tage lang stehen gelassen, damit der Kleber richtig aushärten konnte

Nach zwei Tagen wurden die verleimten Platten aus der Schablone entfernt. Ich habe den Winkel wieder in die Basisnut eingesetzt, nachdem ich das Polyäthylen entfernt hatte

Abschleifen der Plattenverbindungen



Eine Endansicht einer Charge von Platten, die das Problem zeigt. Zwei Möglichkeiten für die Ursache sind, dass das überschüssige Harz in den schwer zugänglichen Schlitzen nicht richtig ausgewaschen wurde. Eine weitere Möglichkeit ist, dass das UV-Härtungslicht nicht bis in diesen Bereich reicht

Ein ernsthaftes Problem ergab sich an den Seiten der Schlitze an der Basis. Einige Tage nach dem Druck begannen sich die Kanten nach außen zu wölben. Dieses Problem konnte gelöst werden, nachdem die Paneele an den Untergestellen befestigt und mit Spachtel und Schleifpapier bearbeitet worden waren.

5 Fazit

Im Großen und Ganzen war ich mit den Ergebnissen dieses anspruchsvollen und komplexen Entwurfs zufrieden. Eine Sache, die ich bei diesem Prozess zu schätzen lernte, war, dass der 3D-Druck zwar viele Vorteile gegenüber anderen Formen der Modellierung bietet, nicht zuletzt die Genauigkeit und die Leichtigkeit, mit der sich wirklich detaillierte Darstellungen von sich wiederholenden Merkmalen erstellen lassen, dass er aber definitiv nicht die Fähigkeiten und die Zeit überflüssig macht, die für die Montage und das Putzen der Komponenten erforderlich sind. Genau wie beim Zusammenbau von Bausätzen.

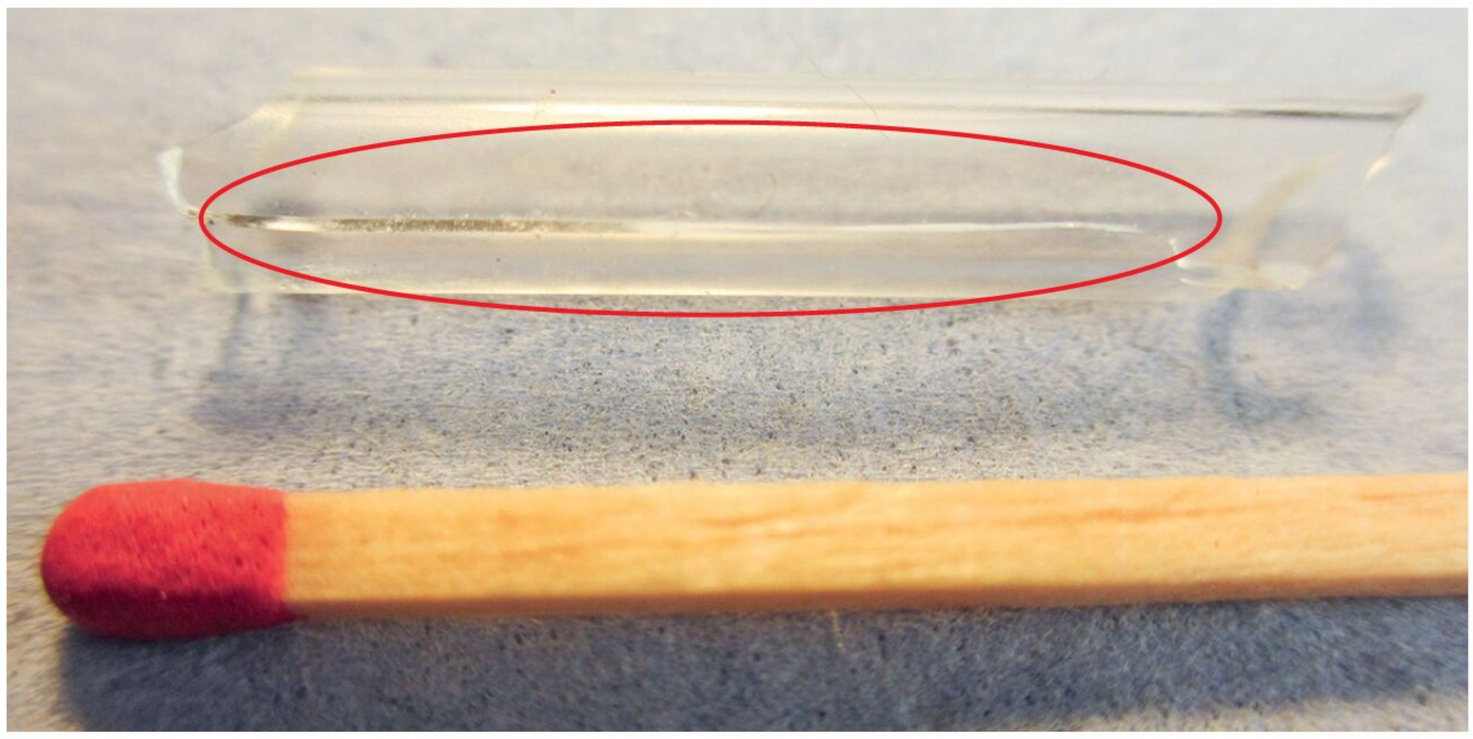
Text/Fotos: John Boyson

Testmontage einer Platte auf einem Untergestell

Zwei Waggons mit montierten Seiten und Enden. N.B. Die Dächer sind an dieser Stelle nur lose montiert

Das hätte ins Auge gehen können

Ausgangspunkt: Eine meiner Lokomotiven mit über 120 Betriebsstunden, Hersteller und Loktype sind nicht relevant, wollte ich anheizen und fahren. Also alles durchgeölt, Gas getankt, Wasser gespeist, Brenner gezündet. So weit, so gut.



Längsriss im Wasserstandsglas einer Live Steam Lokomotive

„Werkzeug" für die Reinigung – Zahnstocher mit Garn umwickelt

Als die Lok etwa 3 bar Kesseldruck erreicht hatte, wollte ich den ersten Fahrversuch unternehmen, um die Zylinder vorzuwärmen bzw. auf Betriebstemperatur zu bringen.

Ich wollte noch etwas Wasser nachspeisen und hatte gerade meinen Kopf über der Lok, da gab es plötzlich ein lautes zischendes Geräusch. Mächtige Dampfschwaden quollen aus dem Führerhaus heraus. Schnell zog ich meinen Kopf aus der Gefahrenzone und wagte noch einen schnellen Blick durch die Führerhausfenster. Man konnte sehen, dass sich an der Wasserstandsanzeige eine große Leckage gebildet hatte.

Heißes Wasser schoss seitlich aus dem Wasserstandsglas heraus. Ich hatte glücklicherweise meine Sicherheitsbrille aufgesetzt, mir war nichts passiert. Noch schnell den Brenner abgestellt und gewartet, bis der Kessel drucklos war. Um dann genauer nachzuschauen, was denn die Ursache war, musste die Lok erst abkühlen.

Schreck lass nach! Während die Lok abkühlte, gingen mir 1000 Sachen durch den Kopf. Nein, in den vielen Jahren meines Hobbys hatte ich so etwas noch nicht erlebt! Und überhaupt, was war ich froh, dass ich diesmal meine Schutzbrille (mit Seitenschutz) auf der Nase hatte!

Zurück in der Werkstatt, noch etwas verdattert, sah ich mir die Sache näher an. Tatsächlich war das Wasserstandsglas vertikal von oben bis unten in einem Riss aufgeplatzt, der Glaskörper selbst war noch intakt bzw. bestand noch aus einem Stück. So konnte ich ihn komplett aus der Armatur entfernen. In der Armatur befanden sich nur noch kleinste Bruchstücke von der Ober- und Unterkante des Glasröhrchens.

Der Einbau eines Ersatz-Duran-Glasröhrchens (Durchmesser 5 mm) und der Ersatz der Dichtungen ging gut von der Hand. Die gut durchdachte Konstruktion der Wasserstandsarmatur vereinfacht den Glasrohraustausch dabei gewaltig.

Einziger Überraschungspunkt am Ende, ich musste die Innenwand des Röhrchens noch mit Spiritus reinigen, weil das Wasser im Röhrchen heftig perlte, was eine zuverlässige Ablesbarkeit unmöglich machte. Hierfür verwende ich ein spezielles „Werkzeug", was ich mir selbst hergestellt habe. Danach war alles perfekt.

Ich bin auf diesem Gebiet kein Experte; als ich mir jedoch den „glatten" Längsriss im Glasrohr betrachtete, kam mir die Vermutung, dass es sich eventuell um einen Dauerbruch handelt, also eine Ermüdung des Glas-Materials die Ursache sein könnte? Infolge des Anheiz- und Abkühlvorgangs deformiert sich der Kessel stets ein wenig, wodurch das Glasrohr entsprechend wechselnden Spannungen ausgesetzt wird. Wenn dann irgendwann auch noch die Dichtungen aushärten, die Flexibilität der Aufnahme des Glasrohres abnimmt, könnte das zu solch einem Schaden führen.

Aber, Gott sei Dank ist das Glas hier in meinem Falle nicht komplett (quer) geborsten und hat den Querschnitt nicht vollständig freigegeben; das Kesselwasser spritzte nur durch den Längsriss seitlich aus dem Glasrohr und begrenzte damit die Größe des Lecks. Was für ein heftiges Ereignis hätte wohl ein vollständiger Kollaps des Glasrohres bewirkt?

Die anschließende Probefahrt verlief ohne Probleme. Alles war dicht und der Empfänger und die Servos hatten die Heißwasser-Dusche unbeschadet überstanden. Hier hatte zum Glück „Murphys Gesetz" versagt.

Resümee: Jeder weiß es, eine Echtdampflokomotive ist – wie ihr großes Original – kein harmloses Spielzeug. Sie birgt reale Gefahren! Also bitte Safety First und Schutzbrille tragen! (Dieser Appell richtet sich übrigens auch an den Autor dieses Beitrages!)

Text/Fotos: Achim van Ledners

LGB

kündigte am 1. August auf der Historik Mobil in Bertsdorf exklusiv eine Herbstneuheit 2025 an.

Es handelt sich um die Faur L45H Diesellok 199 018 der SOEG in aktueller Ep. VI Ausführung (#26450) in roter Farbgebung mit grauem Dach.

Ein fein detailliertes Modell mit vielen angesetzten Teilen. Führerstandstüren zum Öffnen. Beide Drehgestelle angetrieben. Radius R1 möglich. mfx/DCC-Decodermit vielen Licht- und Soundfunktionen. Energiespeicher serienmäßig, im Analogbetrieb funktionsfähige Fahrgeräusche. Fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung weiß/rot wechselnd, digital schaltbar.

Foto: S. Kühnlein

Führerstand mit Inneneinrichtung und Beleuchtung. Länge über Puffer 52 cm. Bestellbar ab dem 18.09.2025 mit dem Erscheinen der LGB Herbstneuheiten.

UVP: 1299,- €

Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Str. 55 – 57
73033 Göppingen
Service-Tel.: 07161 608 222
service@maerklin.de
maerklin.de

MASSOTH

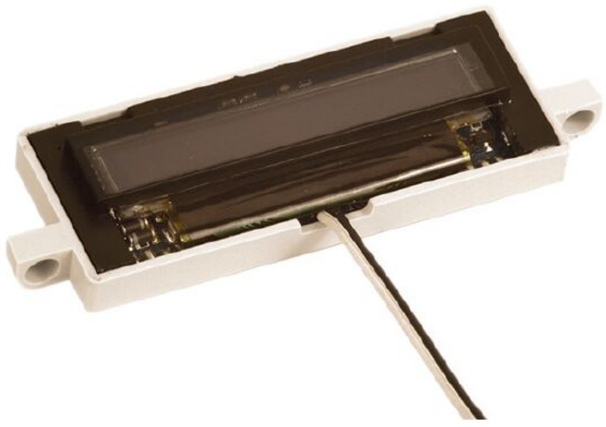
stellt drei Sommerneuheiten vor, die demnächst ausgeliefert werden.

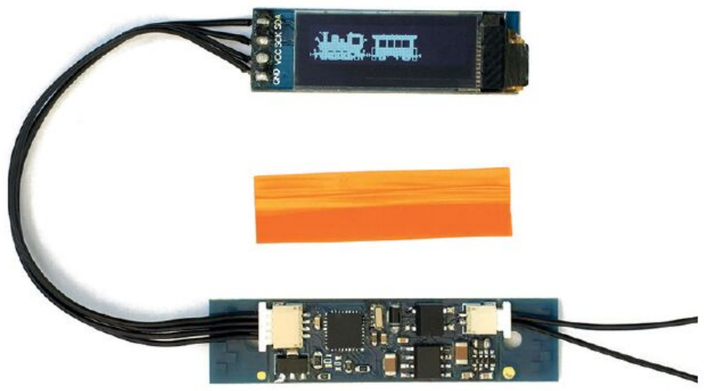
Ergänzend zu den bisherigen drei Powercap 200, 900 und 2300 erscheint mit dem Powercap 900mfx (8151331) eine weiterer Typ, passend für die mfx/DCC-Großbahndecoder, wie sie bei LGB ab Werk verbaut werden. Leistungsseitig vergleichbar mit dem Powercap900 wird der Powercap 900mfx zu einem sehr attraktiven Preis angeboten.
UVP: 29,- €

Ebenfalls erscheint in Kürze wieder das beliebte Zug-Ziel-Display 5212 unter der bisherigen Artikelnummer 8161102 im bekannten Doppelpack, das bereits mit vollständigem Gehäuse direkt im ALLEGRA, aber natürlich auch in fast jedem andere Modell (mit entsprechender Bearbeitung) Platz findet.
Mit dem Redesign der Elektronik und optimierter Fertigung konnte der Preis reduziert werden.
UVP: 129,- €

Zu Guter letzt erscheint nun auch das zweite Zug-Ziel-Display 3812 unter der Artikelnummer 8449020, natürlich auch im Doppelpack. Um den Einbau so einfach wie möglich zu gestalten, kommt hier ein neues Produktkonzept zum Tragen. Das Display mit gut lesbarer Schriftgröße wird über ein Anschlusskabel an der separaten Steuerelektronik angeschlossen. Diese wird wiederrum über ein ansteckbares Anschlusskabel an das Digitalgleis angeschlossen. Selbstverständlich zeigt auch dieses Display ab Werk über 400 Stationsnamen, eigene Stationsnamen können eingestellt und kundenspezifische Streckenlisten programmiert werden.
UVP: € 86,- €

Massoth Systems GmbH
Frankensteiner Str. 28
64342 Seeheim-Malchen
Tel: +49 (0)6151-35077-0
Fax: +49 (0)6151-35077-44
info@massoth.de
massoth.de





Klingenhöfer Miniaturen

Bei Klingenhöfer Miniaturen gibt es ein neues Nagetier. Nach der Maus auf dem Käsestück und der Maus sitzend gibt es jetzt neu die Maus stehend in 1:22,5.Ab sofort für UVP 6,50 € erhältlich.

Klingenhöfer Miniaturen
Feine Künstlerfiguren seit 2008
Michael Klingenhöfer
Körberstrasse 7
50999 Köln
Tel.: +49 (0)1577-4173268
info@klingenhoefer.com
klingenhoefer.com

Alle Angaben ohne Gewähr

Impressionen vom Vorbild: Gleisbau mit Stahlschwellen

Der Betrieb einer Museumsbahn ist nicht immer nur eitel Freude, Fahren, Sonnenschein! Nun ja, es ist sattsam bekannt, dass – wie zum Betrieb einer Gartenbahn – auch beim kleinen oder großen Vorbild etwa zehnmal so viel Zeit für Streckenpflege und Reparaturen aufgewendet werden muss wie für das eigentliche Fahren.

Nun kommt hinzu, dass bei Museumsbahnen häufig altbrauchbares Material im Gleis zum Einbau kommt. Das ist zwar kostengünstig, doch Meterspurschwellen müssen erst einmal überhaupt verfügbar sein. Die meistverbreiteten hölzernen Schwellen haben nur eine begrenzte Restlebensdauer und müssen wegen des konservierenden Teers gesondert entsorgt werden.

Da sucht man nach Alternativen: Neue hölzerne Schwellen sind nicht mehr so stark konserviert, damit auch nicht so lange haltbar; Kunststoffschwellen sind noch recht neuartig, werden aber schon versuchsweise verbaut; Betonschwellen sind sehr schwer und zudem gegen Biegekräfte empfindlich; was also tun? Bei der Härtsfeld-Museumsbahn hat man sich deshalb entschieden, ein zu erneuerndes kleines Stück mit Stahlschwellen auszustatten.

Die tiefgezogenen Schwellen haben fast etwas Künstlerisches (Foto: Dr. Walter Gekeler)

Der Arbeitsvorrat liegt recht kompakt da, und die Kleineisen sind auch schon drauf (Foto: Dr. Walter Gekeler)

Die sind zwar recht teuer, Schwaben überlegen es sich mehr als zweimal eine solche Investition zu tätigen, sind nur selten im Einsatz, aber letztlich hat die etwa dreimal so lange Liegezeit den Ausschlag gegeben: Pro Einsatzjahr sind diese Schwellen nur wenig teurer, und vor Allem spart man sich wenigstens zwei Mal die Arbeit. Und wer mal Gleis gebaut hat weiß, dass es harte Arbeit ist.

Nun denn, ein wesentliches Arbeitsprojekt an der Strecke der Härtsfeld-Museumsbahn war im vergangenen Winter der Tausch abgängiger Schwellen auf einem Abschnitt von ca. 200 m nach dem Bahnübergang Steinmühle Richtung Dischingen. Ach so, für Ortsunkundige, wo das ist kann man hier sehen: https://www.hmb-ev.de/strecke/strecke-museumsbahn .

Hier wurden die Schienen im Februar und März abgebaut und neben der Strecke gelagert, das brauchbare Kleineisen zur Aufarbeitung abgeschraubt und gesammelt und die Schwellen entfernt – die meisten kamen gleich in den Entsorgungscontainer, gut Brauchbare wurden im Betriebshof gelagert. Soweit die übliche Prozedur.

Abbau des erneuerungsbedürftigen Gleisabschnitts. Die verschiedenen Stufen des Verfalls von Schwellen nachzubilden ist eine schöne Aufgabe für den Modellbauer. Beim Vorbild wandern diese Schwellen, nach Abbau der Kleineisen, in den Entsorgungscontainer (Foto: Gerald Stempel)

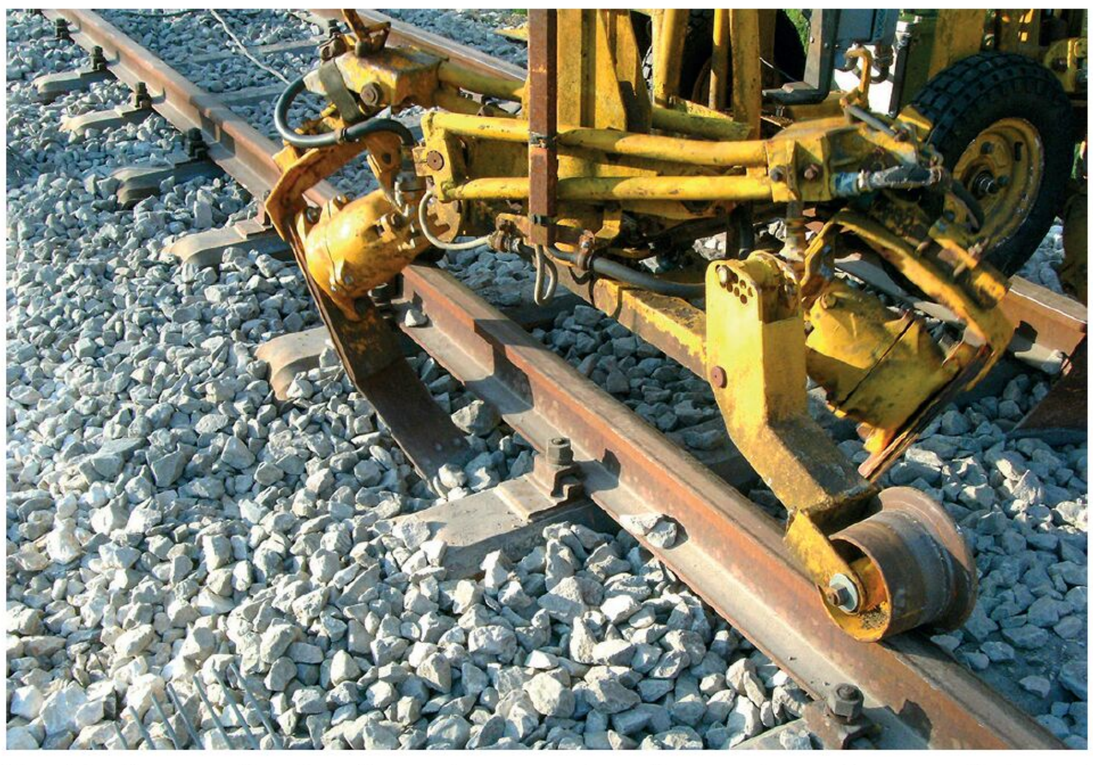
So einfach und doch so simpel: Mit zwei angeschweißten Keilen wurde aus der Baggerschaufel der Schotterpflug (Fotos: Gerald Stempel)

Nun kommen die Besonderheiten. Im März wurde das Schotterplanum vorbereitet. Wegen der Form der Stahlschwellen, diese sind an den Enden krallenartig nach unten gezogen, musste das Schotterbett mit einem aus einer Baggerschaufel improvisierten Schotterpflug zwei kleine Gräben bekommen, um die gebogenen Schwellenenden aufzunehmen.

Am frisch ausgelegten Gleis sieht man den Sinn der Maßnahme: Die ganze Schwelle liegt auf und kann das Gewicht des Schotterwagens tragen. (Foto: Gerald Stempel)

Der Schotter wurde in bewährter Weise von unserem geübten Team gleichmäßig ausgebracht (Foto: Gerald Stempel)

Außerdem musste Granitschotter eingesetzt werden, auch das ein nicht zu vernachlässigender Kostenpunkt. Der wurde auch altbrauchbar und aufgearbeitet beschafft, aber das mindert seine Restnutzungsdauer ja nicht. Der auf dem Härtsfeld billig verfügbare und normalerweise eingesetzte übliche Kalkschotter wäre einerseits zu weich – die Stahlschwellen würden die Steine mit ihren scharfen Kanten rasch zermalmen. Andererseits „wehrt“ sich der Kalk gegen den Stahl: das alkalische Calciumcarbonat ist chemisch zu aggressiv für die Stahlschwellen – die würden rasch rosten.



Die Krallen an der Stopfmaschine mit ihrer besonderen Form und Ausrichtungen schaufeln den Schotter unter die Schwellen (Foto: Gerald Stempel)

Zum Nivellieren muss dann immer mal wieder Schotter zugegeben werden. Im Hintergrund der 135 V/70 Hz Generator (Foto: Gerald Stempel)

Stopfen der Stahlschwellen. Im Egautal wirkt irgendwie alles idyllisch, sogar die Maschine (Foto: Jürgen Ranger)

Das Auslegen der Stahlschwellen wurde durch den Einsatz des Baggers mit einem Elektromagneten stark erleichtert und beschleunigt. Auch die Schienen waren rasch wieder eingebaut, sodass am Abend des ersten Schwelleneinsatztages schon zwei Joche verlegt und verschraubt waren.

Die Stopfarbeiten erfolgten dann im April mit der vereinseigenen – wen wundert's: altbrauchbaren – Schwingstopfmaschine, die mit 70 Hertz und 135 Volt betrieben wird und deshalb von einem eigenen Generator versorgt wird. Faszinierend wie bei dieser Frequenz der Schotter unter die unten hohlen Schwellen fließt.

Es war spannend, ob das Zeitziel 1. Mai erreicht würde, das Gleis musste ja auch mehrmals vermessen und händisch nivelliert werden, aber das Gleisstück wurde pünktlich zum Saisonbeginn fertig. Ein merklich besseres Fahrgefühl ist zu spüren!

Zu diesem Projekt gibt es einen ausführlichen Bericht auf der Webseite unter:
hmb-ev.de/infrastruktur-aktuell/der-stand-im-mai-2025

Text: Dr. Walter Gekeler
Fotos: s. Bildunterschriften

Auf dem neuen Gleis fährt es sich gleich viel komfortabler. Es hat sich gelohnt! (Foto: Jürgen Ranger)

TrainExpo.ch 2025

Rückblick mit Dampf, Präzision und Familienfreude

Am 17. und 18. Mai 2025 verwandelte sich die Stadthalle Bülach samt Außengelände in ein Mekka für Gartenbahnliebhaber, Technikbegeisterte und Familien. Mit 1.750 Besucher, darunter 250 Kinder sowie 250 Aussteller und Helfer wurde die zweite Ausgabe der TrainExpo.ch ein voller Erfolg.

Ein besonderer Dank gilt der G1MRA Swiss Group, die mit ihrer aktiven Mitwirkung und Präsenz in der „Dampfoase Spur 1“ ein Herzstück der Ausstellung stellte. Auf der von Twerenbold Modellbau AG zur Verfügung gestellten großen Spur-1-Anlage wurden in 48 Zeitslots à 30 Minuten imposante Züge gefahren – von der filigranen Dampftram bis zur beeindruckenden amerikanischen Dampflok.

Höhepunkte der G1MRA Swiss Group:

1. Spur-1-Showbetrieb mit 48 Fahrten

Die imposante Twerenbold-Anlage wurde an beiden Ausstellungstagen von der G1MRA bespielt – mit handverlesenen Modellen, darunter viele Unikate. So wurde in insgesamt 24 Stunden Fahrzeit die Vielfalt und technische Perfektion der Spur 1 eindrucksvoll demonstriert.

2. Dampf-Turbinen-Lokomotiven – Technik trifft Emotion

Ein Gänsehautmoment: Erstmals liefen zwei Dampfturbinen-Lokomotiven parallel auf der großen Anlage – eine mechanische von Michael und die turboelektrische Lok von Werner, der tragischerweise nach einer Operation erblindet ist. Heiri nahm Werners Lok in Betrieb und ermöglichte es ihm, seine eigene Maschine zu hören – ein zutiefst berührender Moment und Beispiel gelebter Gemeinschaft. Die G1MRA stand hier nicht nur für Technik, sondern für Solidarität und Menschlichkeit.

3. Kids Corner – Mitbauen statt nur Zuschauen

Die G1MRA Swiss Group organisierte den gesamten Kids Corner: 60 Wagenbausätze, 50 Dioramen und Gebäude wurden gebaut, bemalt und stolz mit nach Hause genommen. Highlight für viele Kinder: Rangieren mit selbstgebauten Wagen auf einer eigenen Spur-1-Rangieranlage, betrieben unter fachkundiger Anleitung. Auch Playmobil, Lego, die FAMA-Bahn Spur 0m sowie ein Lok-Simulator sorgten für Begeisterung bei den jungen Besucher.

4. Miniaturwelten mit Tiefgang

Trotz begrenzter Fläche entstanden bei den Dioramen echte Kunstwerke in Spur 1. Eine Botschaft wurde klar vermittelt: Qualität und Fantasie brauchen keinen Platzrekord.

Ohne das starke Engagement der G1MRA-Gemeinschaft – aus der Schweiz, Deutschland, Frankreich und Österreich – hätten wir unseren fulminanten Auftritt in Spur 1 überhaupt nicht realisieren können. Neben der Dampfoase und dem Kids Corner war auch die elektrische Spur-1-Anlage „Helvetia“ von Jean-Luc Declerck aus Belgien ein bedeutender Teil der G1MRA-Präsenz und zeigte, wie vielseitig und international die Szene lebt.

Auch die zahlreichen freiwilligen Helfer aus anderen Organisationen – Frauenriege Bülach, JUBLA, MBCZU und viele weitere – haben durch ihren Einsatz wesentlich zum Erfolg der TrainExpo.ch beigetragen.

Ihnen allen gebührt großer Dank.

Ausblick

Die TrainExpo.ch hat sich als Plattform für analoge und digitale Modellbahnwelten mit sozialer Komponente etabliert. Die G1MRA Swiss Group hat eindrucksvoll gezeigt, wie vielfältig und generationenverbindend das Hobby Modellbahn sein kann. Wir sagen: Danke – und bis 2027!

Text/Fotos: Yves Rittener

21. Großbahntreffen in Schkeuditz

Der Start in das 3. Jahrzehnt des Großbahntreffens war erfolgreich. 22 Anlagenbetreiber und 24 Händler – für viele Besucher das „Salz in der Suppe“ – waren der Einladung des neuen, jungen Teams des Veranstalters, der IG Modellbahn Schkeuditz e. V., gefolgt. Trotz der hochsommerlichen Temperatur haben viele Besucher den Weg in das ehemalige Straßenbahndepot gesucht. Und es war wieder für jeden etwas dabei – für die Kinder eine große Bastelecke und die Mitfahreisenbahn, für die Modelleisenbahner, die noch das gewisse Etwas für ihr Hobby suchten oder die Besucher, die inhaltliche Anregungen suchten. Es blieb auch Zeit zum „Quatschen“.

Zentraler Punkt war die eigene Vereinsanlage „Schmiedestein“ mit immer wieder neu zu entdeckenden Details. (Bild 1)

Die Freunde der Straßenbahn hatten wieder eine sehenswerte Anlage um die Modelle des Depots und des ehemaligen Vereinsheims aufgebaut. (Bild 2)

Mit einer Gartenbahn kann man auch auf kleiner Fläche (1,80 x 3,20 m) Spaß haben – und auf Blumen muss nicht verzichtet werden. Die Busch-Feldbahn fungiert hier als „Gartenbahn“. (Bild 3 und 4)

Auch in diesem Jahr waren „Die Feldbahnsinnigen“ um Uwe Hannemann zu Gast. Ihr Fahrzeuge im Maßstab 1:13 sind immer eine Augenweide und Hingucker. (Bild 5)

Die Gartenbahner aus Leipzig Plagwitz, Hoyerswerda und Chemnitz sind eine lose Fahrgemeinschaft und haben auch in diesem Jahr eine ansehnliche Anlage mit zahlreichen Möglichkeiten für einen ansprechenden Fahrbetrieb im Freien aufgebaut. Hier hatten Besucher die Möglichkeit, ihren Fahrzeugen mal einen „Auslauf“ zu spendieren.

Fazit: eine gelungene Veranstaltung, die neugierig auf 2026, vom 26.06. bis 28.06., macht.

Text/Fotos: rabe

EiWi-Bahndammfest

Was macht denn eigentlich diesen Anlass so attraktiv? Sind es die vielen filigranen Echtdampflokomotiven, ist es die große Spur 1-Anlage, die schöne Umgebung oder sind es die vielen begeisterten Menschen?

Es ist wohl die ausgewogene Mischung von all dem, wobei das Gesellschaftliche und Freundschaftliche mit Sicherheit die oberste Priorität hat. Der Anlass stand von Anfang an wieder unter einem guten Stern, will heißen unter einer begeisterten Sonne, die uns das ganze Wochenende ihre Wärme mit Inbrunst schenkte. Unter 30 °C ging da gar nix. Glücklicherweise ist die ganze Anlage umgeben von vielen Bäumen, die ihre schützende und kühlende Wirkung nicht verfehlten. Und wiederum sind Jung und Alt, Mann und Frau aus der Schweiz und aus dem europäischen Raum in großer Zahl angereist.

Die Vorbereitungsarbeiten fanden am Freitag, 27. Juni, statt. Dabei ging es nicht etwa nur um den Schienenkörper, nein, vor allem musste die ganze Umgebung, Bäume, Wege, Hecken etc. und der Gastrobetrieb auf Vordermann bzw. Vorderfrau gebracht werden. Gegen Abend kam dann der erlösende Satz: Die ganze Anlage ist betriebsbereit.

Obwohl das Fest eigentlich am Samstagmorgen um 10 Uhr die Tore öffnet, standen die ersten Lokführer bereits eine halbe Stunde früher auf der Matte. Danach ging es Schlag auf Schlag und das Areal füllte sich rasch mit ungeduldigen, motivierten Live Steamern. Rasch wurden die gewünschten Zeitfenster auf der entsprechenden Fahrplantafel reserviert und die ersten Dampfloks begannen ihre Runden zu drehen. Und da erfreulicherweise auch immer viele geübte „Stammgäste“ dabei sind, kam es nie zu größeren Problemen. Ganz allgemein verlief das Wochenende absolut stilecht, rücksichtsvoll und unfallfrei. Erfreulicherweise waren auch wieder Kinder und jüngere Leute dabei, so auch viele Familien mit ihrem dampflokaffinen Nachwuchs – da kommt Freude und Hoffnung auf.

Schöne Loks verschiedenster Herkunft, große und kleine Loks, schwarz-rote und andersfarbige zogen attraktive Züge. Apropos Herkunft – natürlich waren auch tolle amerikanische Loks und Züge vertreten. (Diese waren jedoch schon lange vor der Ära Trump im Einsatz). Die Zeit verging rasch, bis dass die Bahnhofsglocke zum Apéro läutete. Nach einer kurzen Begrüßung wurde das einladende Buffet zum „Nahkampf“ freigegeben. Und wieder waren es die emsigen Hände der verantwortlichen netten Damen, die diesen Häppchen den nötigen Glanz verliehen. Im Anschluss folgte ein wunderbares Nachtessen inkl. Dessert und das alles vom Feinsten. Zur späteren Stunde fuhren sogar beleuchtete Züge; was für eine emotionale Szenerie.

Der Sonntag war dann wie üblich, etwas gemütlicher und die Zeit für gute Gespräche wurde rege genutzt. Im Laufe des Nachmittages mussten sich die Gäste, welche von wahrlich sehr weit her anreisten, leider wieder verabschieden, was einigen sichtlich schwerfiel.

Jedoch muss nicht zwingend wieder ein Jahr auf das nächste Bahndammfest gewartet werden, denn am 6.bis 7. September 2025 folgt bereits das zweite Mal das einzigartige Kohletreffen am selben Ort. An diesem Treffen sind vor allem diejenigen Dampflokomotiven vertreten, welche mit richtiger Kohle geheizt werden; ein Riesenspaß mit viel Spannung. Damit verkürzt sich die Wartezeit auf das Bahndammfest 2026 doch wesentlich und es verwundert deswegen auch nicht, dass diese attraktive, große Anlage mittlerweile zu einem Hotspot für Spur 1 live steam geworden ist.

Text: Peter Krattiger
Fotos: Christian Schmutz / Peter Krattiger

Kurzvideo siehe YouTube: https://youtu.be/2kZ_CFfxSAo

3. GROSSBAHNFEST bei der Schinznacher Baumschulbahn Sa. 6. und So. 7. September

Die größte Modelleisenbahnausstellung der Schweiz findet im Aargau statt

Im Spätsommer 2022 konnte im Gartencenter Zulauf in Schinznach-Dorf und bei der Schinznacher Baumschulbahn (SchBB) zum zweiten Mal das GROSSBAHNFEST, der Event für Gartenbahnen in den Spurweiten IIm und G durchgeführt werden. Über 5.500 Personen fanden am Wochenende vom 10. und 11. September 2022 den Weg ins Aargauer Rebbau Dorf und verhalfen der Veranstaltung zu großem Erfolg. Nun steht der dritten Ausgabe vom beliebten GROSSBAHNFEST nichts mehr im Wege.

Am Wochenende vom 6. und 7. September 2025 verwandelt sich die Versandhalle der Zulauf AG zum Zentrum europäischer Gartenbahnfreunde der Spurweite 45 mm. Die vom Verein Grossbahnfest organisierte Veranstaltung ist die größte Modelleisenbahnausstellung der Schweiz. Das GROSSBAHNFEST richtet sich nicht nur an die Besitzer von Gartenbahnen in den Spurweiten G und IIm, sondern bietet auch ein spannendes Ausflugsziel für Familien und bahninteressierte Besucher. Die Veranstaltung soll den Austausch unter Gartenbahnern fördern und Einblicke in das spannende und vielseitige Hobby Gartenbahn ermöglichen.

Aussteller aus der Schweiz und Europa

Für das GROSSBAHNFEST konnten alle relevanten Hersteller der Gartenbahnszene gewonnen werden. Marktführer LGB/Märklin gibt in Schinznach einen aktuellen Einblick in sein Sortiment und lädt die ganz kleinen Eisenbahnfreunde in der Spielecke zum „Ysebähnle“ ein. Der Wildegger Kleinserienproduzent Innolutions präsentiert seine Lokomotiven „Made im Aargau“, das Bahnmuseum Albula aus Bergün gibt Einblick in seine Sammlung und das historische Erbe der Rhätischen Bahn. Aktive Gartenbahner finden im Sortiment der Aussteller alles, was für den Betrieb einer Anlage benötigt wird. Von Fahrzeugen über Tuningartikel bis hin zu Modellhäusern kann alles direkt am GROSSBAHNFEST eingekauft werden. Als Fachhändler werden unter anderem Zugkraft Stucki aus Vogelsang bei Turgi und World of Trains aus dem zürcherischen Dürnten vertreten sein. Die weiteren Aussteller kommen aus der Schweiz, Deutschland, Österreich sowie aus den Niederlanden.

Mehrzugbetrieb bei der Baumschulbahn

Gleichzeitig wie das GROSSBAHNFEST veranstaltet der Verein Schinznacher Baumschulbahn SchBB seinen traditionellen Mehrzugbetrieb mit verschiedensten Dampf- und Diesello-

Anzeige

komotiven auf dem 600-mm Spur-Netz der Baumschulbahn. Als besonderes Highlight darf dabei die Durchfahrt der Züge durch die Ausstellungshalle des GROSSBAHNFEST gesehen werden.

Für das leibliche Wohl sorgt herby – The Food Truck, zudem hat auch das Baumschulcafe vom Gartencenter Zulauf geöffnet.

Attraktives Rahmenprogramm

Ergänzend zum GROSSBAHNFEST öffnet der Schotterplatz im benachbarten Wildegg seine Tore. Auf über 1000 m² drehen Züge im Maßstab 1 : 22,5 ihre Runden durch die Ausstellungshalle in der alten Färberei. Neben der Modellbahn können auch verschiedene Exponate der großen Eisenbahn wie der Triebwagen 123 der Wengernalpbahn besichtigt werden. Zwischen dem Schotterplatz in Wildegg und dem GROSSBAHNFEST in Schinznach-Dorf verkehrt ca. zwei Mal pro Stunde ein historisches Postauto. Es wird ein attraktives Kombiticket angeboten.

Reisen Sie mit dem ÖV an

Die Anzahl der Parkplätze in Schinznach-Dorf ist beschränkt. Reisen Sie deshalb, wenn immer möglich mit den öffentlichen Verkehrsmittel an. Die Postautolinie 371 (Brugg-Thalheim) verkehrt direkt ab dem Bahnhof Brugg halbstündlich in Richtung Schinznach-Dorf, Baumschule.

Das GROSSBAHNFEST kurz und knapp

Öffnungszeiten: Samstag, 6. und Sonntag, 7. September 2025
10 bis 17 Uhr
Eintritt: Erwachsene CHF 5.-
Kinder bis 16 Jahre gratis
Kombiticket GROSSBAHNFEST/Schotterplatz
Erwachsene CHF 15,-
Kinder bis 16 Jahre gratis

Wo: Gartencenter Zulauf
Degerfeldstrasse 4
CH 5107 Schinznach-Dorf

Detailprogramm: www.grossbahnfest.com

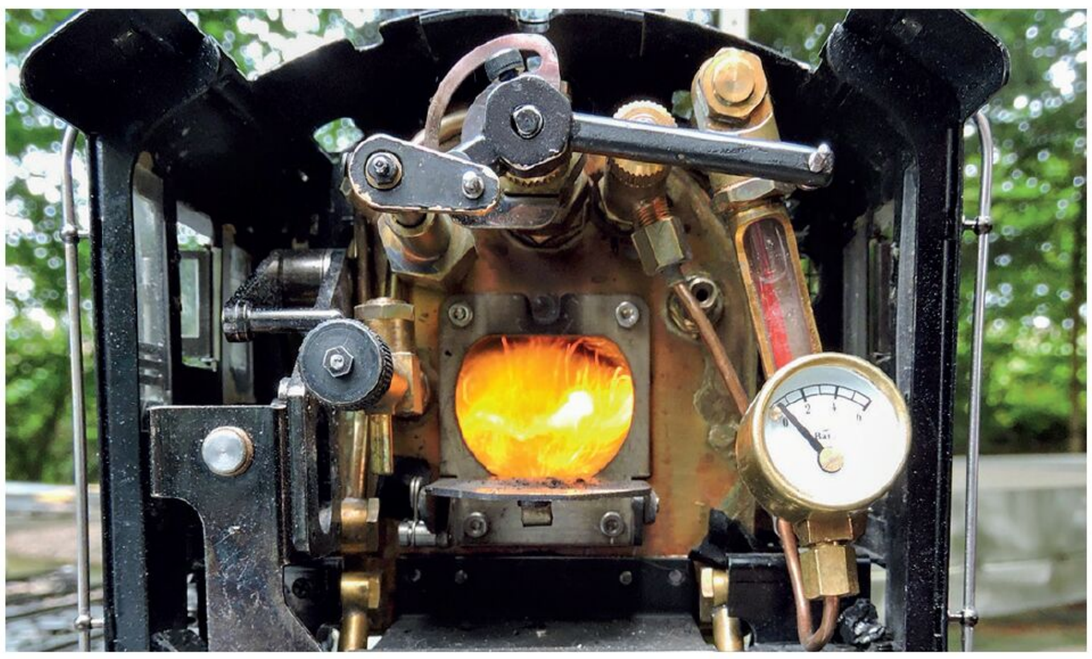
„Kohlentreffen" – am Sa. 6. und So. 7. September in Witterswil bei Basel

Immer mehr Modelleisenbahnfreunde interessieren sich für den Dampflokbetrieb mit echter Kohle. Aus diesem Grund hat die EiWi (Eisenbahn Witterswil) beschlossen einen speziellen Samstag für „Kohledampfer" einzurichten. Eingeladen sind Personen, die über eine kohlengefeuerte Lok verfügen und diese im Rahmen eines Events betreiben möchten. Kohlengefeuerte Loks mit einem anderen Maßstab als 1:32 sind selbstverständlich auch eingeladen. Zuschauer sind herzlich willkommen.

- Es wird erwartet, dass nur eingehend getestete Lokomotiven mitgebracht werden; „Basteleien" auf der Fahrstrecke sind zu vermeiden
- Anthrazit Nuss 5 (8-12) steht bei der EiWi zur Verfügung
- Auf speziellen Wunsch kann auch Anthrazit Nuss 5 (6-10) bereitgestellt werden
- Weitere Kohlesorten wie Shisha-Kohle, Holzkohle usw. sind selbst zu organisieren

Datum: Samstag 6. Sept. (Am Sonntag können auch Loks mit Gas- und Spiritusfeuerung betrieben werden, wobei Loks mit Kohlenfeuerung natürlich immer noch sehr erwünscht sind)
Zeit: 10 bis bis 17:30 Uhr

Anmeldungen und weitere Infos:
egmont-bolinger@bluewin.ch
Anmeldeschluss ist Samstag, 31. August 2025.



36. Gartenbahntreffen im Elster-Natoureum Maasdorf Sa. 13. und So. 14. September

Ob Eisenbahn-Fan oder einfach nur neugierig, alle sind herzlich eingeladen und willkommen zum 20-jährigen Jubiläum.

An allen Tagen ist das Elster-Natoureum geöffnet und freut sich auf Ihren Besuch.

Gartenbahn live erleben: Eigene Fahrzeuge können auf der 320 Meter langen Strecke präsentiert werden. Es gibt auch die Möglichkeit, Modellbahnzubehör zu kaufen.
Elsterbummler-Rundfahrt: Der beliebte Zug fährt beide Tage durchgehend durch die Umgebung.
Kinderschminken, Hüpfburg und eine Bastelstraße
Am Samstag großer Kinder-Mit-Mach-Tag: Bunter Nachmittag für die ganze Familie, Mit-Mach-Zirkus und Riesenseifenblasen von 14 bis 17 Uhr.
Am Sonntag Frühschoppen ab 10 Uhr mit den Plessaer Mühlenmusikanten und einem Jubiläums Festmahl mit Braten.

Mehr Infos unter:
Tel.: 03 53 41 - 4973 6
elsternatoureum@bad-liebenwerda.de
bad-liebenwerda.de

14. Märklin Tage und 40. Internationale Modellbahnausstellung (IMA) in Göppingen Fr. 19. bis So. 21. September

Es ist wieder soweit. Die IMA und die Märklin Tage finden in Göppingen statt. Alles rund um die große und kleine Eisenbahn auf 49.000 qm, Spiel und Spaß – 3 Tage lang! Ein Fest für die ganze Familie.

Highlights bei der IMA wie der Gang durch die Produktion und die Lokparade am Bahnhof, der Shop, in dem alle aktuellen Modelle angeboten werden oder das Maskottchen des Märklineums – die Lok 44 1315 in Originalgröße – locken die Besucher. Die Modellbahnausstellung mit über 130 Ausstellern aus der Branche gibt einen Überblick über alles, was man für die Modellbahn braucht – incl. der von den Herstellern ausgestellten Neuheiten. Schauanlagen von Vereinen runden das Bild ab.

Stauferpark Göppingen

Im 7.000 Quadratmeter großen Stauferpark findet sich alles, was das Modellbahner-Herz begehrt: Auf der beliebten Ausstellungsfläche in der Werfthalle werden viele Schauanlagen präsentiert und dazwischen stellen Aussteller aus dem Bereich Zubehör ihre Schätze vor.

EWS Arena

Die Heimstätte der Bundesliga-Handballer von Frisch Auf! Göppingen verwandelt sich in ein riesiges Paradies für LGB Fans. Verfechter der größten Spurweite der Modellbahnwelt finden hier allerlei Zubehör, können ausgefallene Schauanlagen bewundern und sich auf spannende Modell-Präsentationen freuen. Ein rekordverdächtiges Ereignis ist ebenfalls sehenswert.

Märklin Werk / Märklineum

Beim Rundgang durch die Produktionsabteilungen durchlaufen Sie die einzelnen Stationen vom Druckguss über die Veredelung der Oberflächen in der Galvanik bis hin zur Lokmontage und verfolgen Sie den Entstehungsprozess hautnah. Die Märklin Mitarbeiter vor Ort stehen Ihnen Rede und Antwort, während sie die Besonderheiten der einzelnen Etappen der Manufaktur erklären. Die Tour ist offen für alle Besucher der IMA. Einlass: Freitag und Samstag 9 bis 15 Uhr

Bahnhof Göppingen

Wenn die Vorbilder in all ihrer nostalgischen Pracht in den Göppinger Bahnhof einfahren, wird Geschichte erlebbar. In diesem Jahr haben sich wieder verschiedene Schienenstars zur eindrucksvollen Lokparade angekündigt. Neben tollen Fotomotiven bietet sich die einzigartige Gelegenheit für Führerstandsmitfahrten, Sonder- und Pendelfahrten. Das Zusammenspiel der „großen“ und „kleinen“ Eisenbahnen macht die Märklin Tage so einzigartig.

Leonhard-Weiss-Areal

Eisenbahn-Giganten von unten betrachten? In der Open-Air-Arena der Göppinger Baufirma Leonhard Weiss ist das kein Problem. Die 50 bis 70 Meter langen Fahrzeuggruben ermöglichen einen eindrucksvollen Perspektivwechsel. Beim Blick über die Schultern können die Besucher die Schwerstarbeit der Fachleute hautnah erleben und die komplexe Bahntechnik unter die Lupe nehmen. Schienenbus-Pendelfahrten führen direkt zum Göppinger Bahnhof.

Öffnungszeiten: Fr./Sa.: 9 bis 18 Uhr, So.: 9 bis 17 Uhr
Preise Erwachsene:
Tageskarte normal 17,- €
Tageskarte Clubmitglieder 14,- €
Tageskarte Menschen mit Behinderung 14,- €
Nachmittagskarte (ab 14 Uhr) 10,- €
Familientageskarte(zwei Erwachsene und drei Kinder bis 12 Jahre) 42,- €
3-Tageskarte normal 42,- €
3-Tageskarte Clubmitglieder 35,- €
3-Tageskarte Menschen mit Behinderung 35,-€
Preise Kinder & Jugendliche:
Tageskarte für Kinder (6 bis 13 Jahre) 6,- €
Tageskarte Mitglieder Start up und my world Club 4,- €

Die Ausstellung im MÄRKLINEUM (separater Eintrittspreis) ist von 9 bis 17 Uhr geöffnet. Es wird nur eine Tageskasse geben, Reservierungen/Ticketkauf vorab sind nicht möglich. Eintritt Märklineum (2h) Sonderpreis 5,- € (Kinder: 3,- €) an der Märklineum-Tageskasse – in Bar oder per EC-Karte

Herbstausstellung bei „Feldmann“ Sa. 20. und So. 21. September

An der Eisenbahnstrecke Magdeburg-Halberstadt befindet sich direkt neben dem Bahnhof Hadmersleben das Eisenbahnmuseum „Feldmann“. Der alte Speicher „Feldmann“ ist der Treffpunkt der Eisenbahnfreunde Hadmersleben e. V. Auf über 600 m² bekommt man Einblick in die Eisenbahnstrecken der Magdeburger Börde und erlebt die umfangreichen Modellbahnanlagen.
Eisenbahnmuseum Feldmann
Am bhf 22a, 39387 Oschersleben
Weitere Infos unter: eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

Hobbymesse Leipzig Fr. 3.bis So. 5. Oktober

Für Modellbauer ist die Hobbymesse Leipzig als eine der größten Modellbaumessen Deutschlands ein Herzenstermin. Traditionell am ersten Oktoberwochenende markiert sie den Saisonstart für das Hobby und verspricht eine riesige Auswahl an Neuheiten, Sondermodellen und Inspirationen. Ob auf der Schiene, in der Luft, auf der Rennstrecke oder im Sand – die Liebe zum Detail bringt die Modellbauer auf der Hobbymesse Leipzig zusammen.
3. und 4. Oktober von 10 bis 18 Uhr
5. Oktober von 10 bis 17 Uhr
Die Tickets kosten 18,- €, ermäßigt 13,- €. Der Ticketvorverkauf startet am 1. August unter www.hobbymesse.de/tickets.

15. Griesheimer Gartenbahnfest am Sa. 11. und So. 12. Oktober

In Kooperation mit dem Haus Waldeck feiert die IGG e.V. ihr 15. Griesheimer Gartenbahnfest. Es sind wieder verschiedene Händler aus dem Gartenbahnbereich zu Gast. Die Außenanlage ist Samstag und Sonntag bei jedem Wetter in Betrieb!
Für Verpflegung ist gesorgt.
Genauer Ablauf und weitere Infos unter: iggev.de.
Ort: Haus Waldeck, Eichendorffstr. 50, 64347 Griesheim

MODELLBAUMESSE RIED Sa. 18.und So. 19. Oktober

Im Laufe der letzten Jahren hat sich Modellbaumesse Ried im österreichisch-bayrischen Grenzgebiet zur Leitmesse entwickelt. Bis zum Redaktionsschluss lagen uns keine Infos bzgl. diesjähriger Ausstellung und Preise vor.
Messe Ried
Brucknerstraße 39
A-4910 Ried im Innkreis
modellbau-ried.at

Anzeige

Anzeige

Übersicht von geplanten Veranstaltungen / Messen:

06.09.2025 und 07.09.2025	3. Großbahnfest	Schinznach-Dorf (Schweiz)
13.09.2025 und 14.09.2025	35. Gartenbahntreffen	Elster Natoureum Maasdorf
14.09.2025	Härtsfeldbahn im Modell	Dischingen
19.09.2025 bis 21.09.2025	14. Märklin Tage und 40. IMA	Göppingen
03.10.2025 bis 05.10.2025	Hobbymesse Leipzig	Messe Leipzig
11.10.2025 und 12.10.2025	15. Griesheimer Gartenbahnfest	Griesheim
18.10.2025 und 19.10.2025	Modellbaumesse Ried	Messe Ried (Österreich)
31.10.2025 bis 02.11.2025	23. Faszination Modellbau	Messe Friedrichshafen
15.11.2025 und 16.11.2025	Internationales Spur-1 Treffen	Technik Museum Speyer

alle Angaben ohne Gewähr, Stand August 2025.

Achtung Vereine und Veranstalter
– unsere Leser sind immer gerne informiert, was sich in der Szene tut.
Teilen Sie uns bitte Ihre öffentlichen Veranstaltungs-Termine für diese Rubrik bis zum Redaktionsschluss – siehe S. 66 – mit: vorschau@gartenbahn.de

Newsletter-Anmeldung – immer informiert sein
Sie erhalten vor Auslieferung jeder neuen GartenBahn-Ausgabe Infos über Inhalt und Neuigkeiten – mit Terminkalender und Kleinanzeigen – per E-Mail.
Newsletter-Anmeldung im Online-Shop unter: gartenbahn-store.de

Anzeige

Lange Loks und Wagen brauchen schlanke Weichen!

M1 : 22,5 passend zu LGB® Code 332

THIEL liefert
- ein komplettes Gleissystem mit 11 fertigen Radien
- Flex-Gleis-Bausätze bis 2,75 m
- 32 verschiedene Weichentypen
- viele Kleinteile zum Gleis- und Weichenbau
- alles in Messing und Messing matt vernickelt
- Anlagengestaltung

Wir vernickeln auch Ihr altes Messing Gleismaterial

Thiel-Gleis erhalten Sie direkt bei uns, oder beim Gartenbahn-Fachhändler,

Funktionsmodellbau Ralf Kesselbauer
Robert-Bosch-Str. 4, D - 71711 Murr
Tel. 07144/97494 Fax07144/897997
www.thiel-gleis.de info@thiel-gleis.de

Kundenspezifisch gefertigt
Metall oder Kunststoff
versch. Bauweisen

Individuelle Fertigung
Alle Züge sofort verfügbar !
Der Schattenbahnhof für:
* Garten
* Keller
* als Raumteiler etc.

Neuheiten 2024/25:

Brücken

Dreiweg-weiche 10°

PATERNOSTER

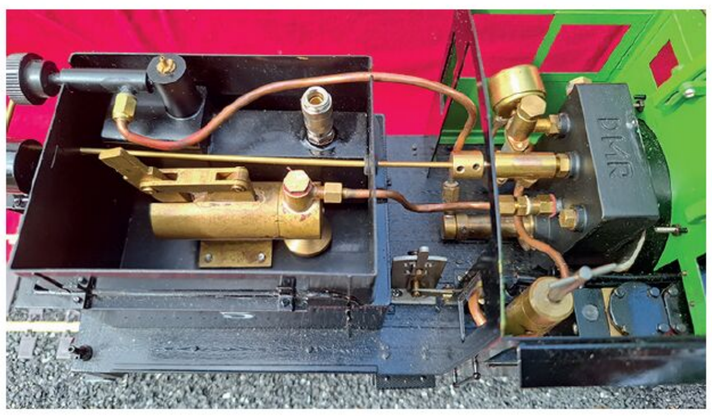
THIEL

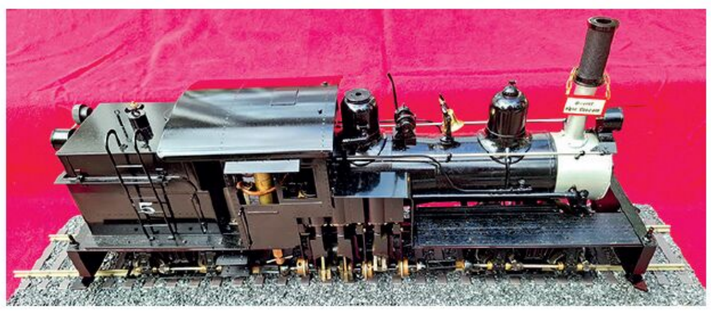
30 JAHRE Danke für Ihre Treue!

Funktionsmodellbau RALF KESSELBAUER

www.thiel-gleis.de
info@thiel-gleis.de

THIEL-Gleis, der Spezialist für vernickeltes Messinggleis





V.: Accucraft Trains 3-Zylinder Shay “Michigan Cal. Nr. 5”; 1:20,3 / 45 mm, Mindestradius 3, ca. 6 kg; LxBxH: ca. 48 x 11 x 20 (Kamin/15 Führerhaus)
Einflammiger Kupfer Flammrohrkessel (Silberlot), Optimierter Gastank für Butangas mit Reppingen-Schnellspeiventil, Manometer, Wasserstand und Umsteuerung per Hebel im Führerhaus, Handspeisepumpe im Tender. Original-Bedienungsanleitung plus deutsche Übersetzung und Kessel-Zertifikat vorhanden. Bis auf die Optimierung des Gastanks befindet sich die Maschine in optischem und technischem Original-Zustand und hat maximal 5 Betriebsstunden geleistet. Preis 3.480,- € bei Abholung in Ludwigshafen/Rhein. Versand Deutschland und EU möglich.
Anfragen an: C7-Manfred@t-online.de

V.: Bausatz Piko Lokschuppen 62001 für 219,- € + VK; Piko Lokschuppenerweiterung für 85€ + VK;
Uwe Schmid, Tel. 07525924941 oder ukschmid@outlook.de

V.: KISS Spur 1 BR 52 1350 Art.Nr.: 230196 mit Steifrahmentender, Digital, mit gepulstem Dampf und Sound; 1700,- €;KISS Spur 1 BR 52 1967 Art. Nr.: 230198 mit Kondenstender, Digital, mit gepulstem Dampf und Sound; 1900,- €;
Beide Modelle inkl. OK, nur Probegefahren.
P. Kröppl, Tel.: +43 664 20 21 574
peter-eva.kroeppl@gmx.at

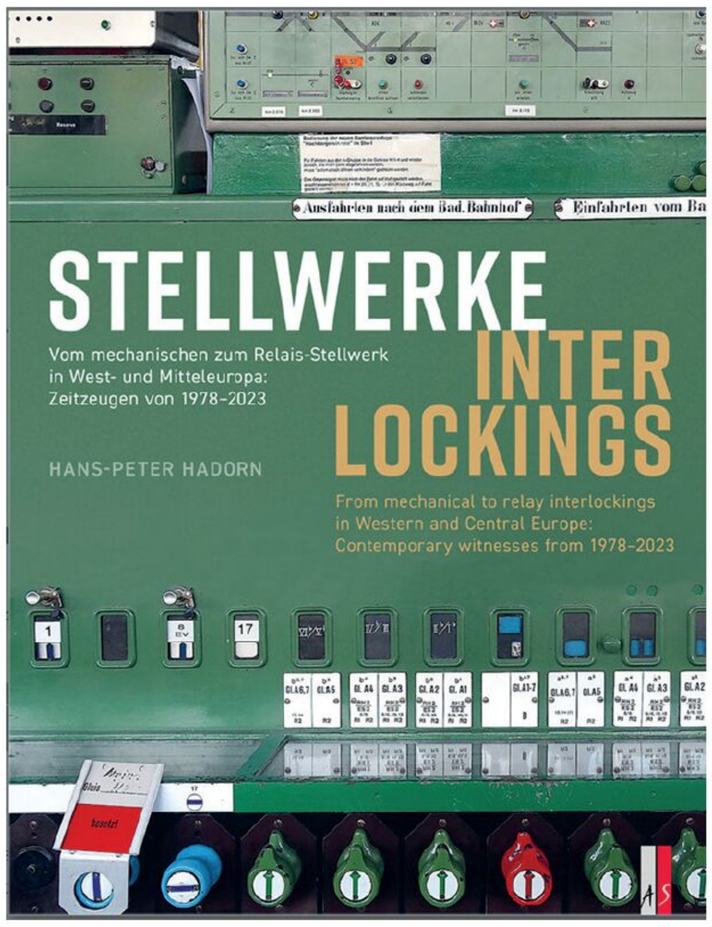
V.: LGB Modelle; 360693 RhB Gepäckwagen D4221 rot „ohne Stromabnehmer“ 250,- €; 46696 LGB RhB Schotterwagen braun Fac 8706, ohne OVP, Kunststoffräder, 180,- €; 32357 DR/SDG Aussichtswagen der Fichtelbergbahn 220,- €; 2085D SEG Mallet C`C` (heute in Blonay Chamby-MOB) 600,- €; 4263 DR 4-Achser braun mit Bremserhaus 150,- €; 31130 ÖBB Ybbstalbahn Speisewagen orange 145,- €; 40220 DR 2-Achser Bettgestellwagen 125,- €;
1x Kreis geb. Schiene 11000 Radius 600mm/d1200 Rechts je 40,- € und verschiedene andere Gleise, einfach mal anfragen.
Alle Modell sind neu oder nur wenig gefahren, ohne Beschädigung und teils im Originalkarton und Porto je nach Versandart
Tel. abends 0731-9806107
leo.knorr@t-online.de

V.: Köf Wellblechschuppen Spur 1, Maßstab 1:32, Neuzustand, ungebraucht, Hersteller wahrscheinlich Besig, mit Holzboden (3-teilig), LxBxH 26x16x20 cm, Preis 320,- € VHB
Infos unter Tel: 06352 2368
oder abcsilke@web.de

Alle Angaben ohne Gewähr!

Private Kleinanzeigen – ohne gewerblichen Charakter– für Abonnenten gratis.
Anzeigen bitte separat bis zum Redaktionsschluss – siehe S. 66 – aufgeben.
Schriftlich per Post, Fax, E-Mail an anzeigen@gartenbahn.de

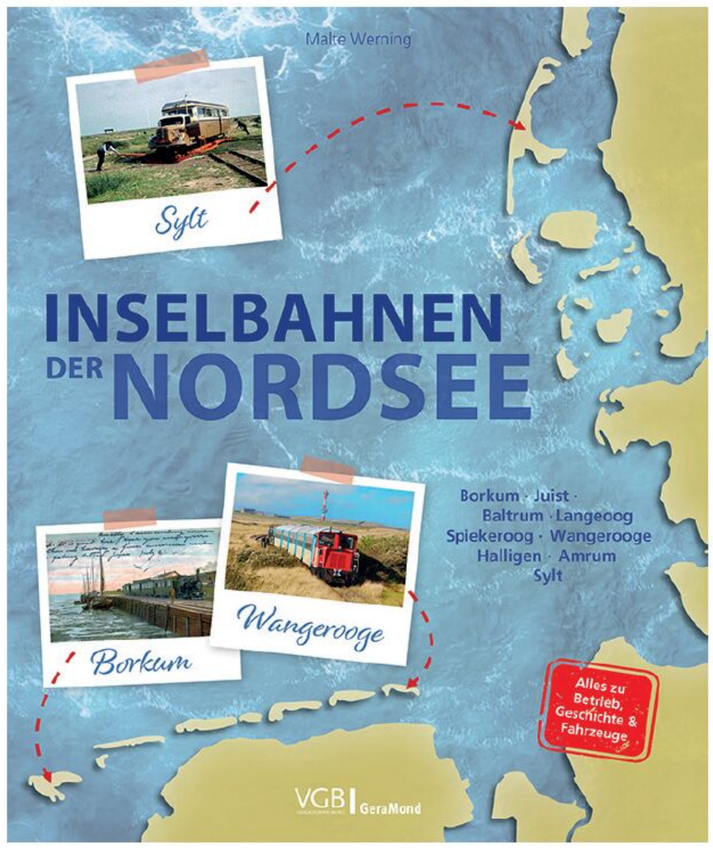
Anzeige



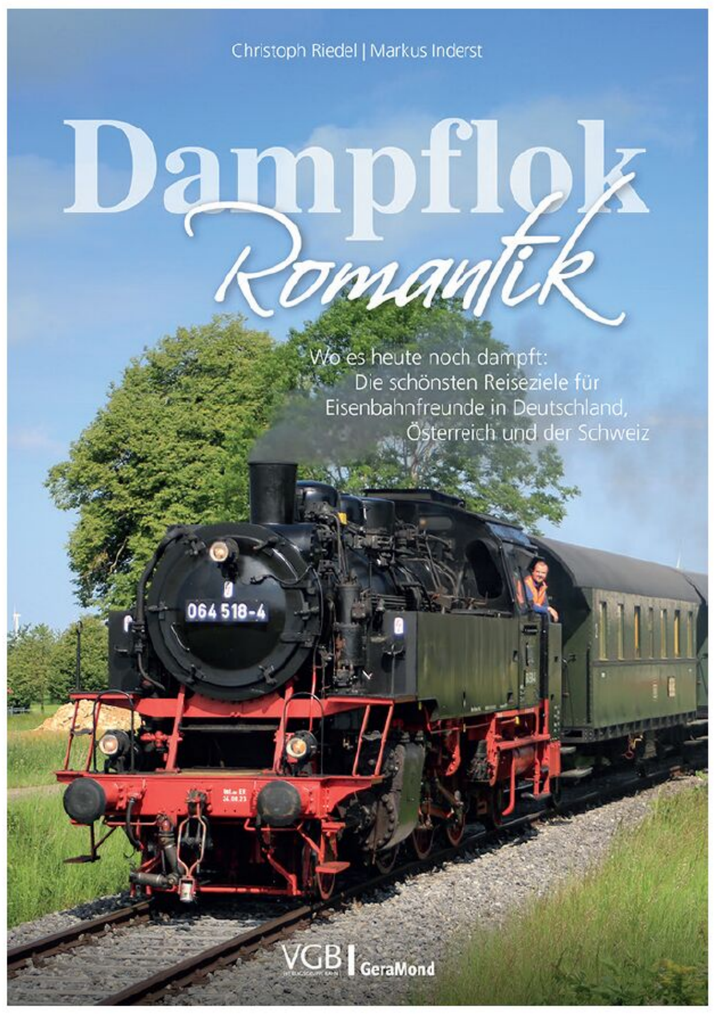
Hans-Peter Hadorn
Stellwerke Interlockings
Vom mechanischen zum Relais-Stellwerk in West und Mitteleuropa:
Zeitzeugen von 1978-2023
Für einmal stehen nicht Lokomotiven und Panoramastrecken im Vordergrund: Technische Themen wie die Sicherheitstechnik und -praxis bei der Bahn fristen in der breiten Öffentlichkeit ein Mauerblümchendasein. Aufgrund ihres wesentlichen Beitrags zur Betriebssicherheit völlig zu Unrecht, wie Hans-Peter Hadorn in seiner großangelegten Stellwerk-Studie überzeugend darstellt.
Das reich illustrierte, zweisprachige Buch (Deutsch/Englisch) soll der Leserschaft die Entwicklung vom mechanischen Stellwerk aus dem 19. Jahrhundert bis zum Relaisstellwerk in West- und Mitteleuropa mit Schwerpunkt England, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich-Ungarn, Polen und Schweiz näherbringen und damit eine bedeutende Lücke in der internationalen Verkehrsgeschichte schließen. Dabei hängt die technologische Entwicklung eng mit ihrer Handhabung zusammen und kann nicht ohne ihren gesellschaftlichen und kulturellen Hintergrund verstanden werden.
Es lohnt sich daher in verschiedener Hinsicht, einmal im Querschnitt hinter den Vorhang von Stellwerken und ihren Technikgenerationen zu blicken, in ein spezielles Spannungsfeld zwischen Tradition und Innovation. Dabei sind Aha-Erlebnisse garantiert! Das Buch endet mit einem kurzen Ausblick in die Zukunft der digitalen Stellwerkwelt.
AS Verlag, Hardcover, 21 x 27 cm, 240 Seiten, reich bebildert
ISBN: 978-3-03913-061-0
Preis: SFR 49,80

Peter Pfeiffer
LOKI Spezial Nr. 56
„Die SBB in den 1940er-Jahren“
Fotografien aus dem Archiv von SBB Historic
Die 1940er-Jahren waren geprägt von den kriegerischen Auseinandersetzungen rund um die Schweiz. Dennoch gelang es den Schweizer Industrien und Bahnen noch während des Kriegs neue Kapitel aufzuschlagen, die in den Nachkriegsjahren am wirtschaftlichen Aufschwung ihren Beitrag leisteten. Mit den neuen Städteschnellzügen rückten die Schweizer Städte von Ost und West mit modernem Rollmaterial zusammen und dennoch besann man sich 1947 zu den Wurzeln der Schweizer Eisenbahnen zurück. Diese kontrastreichen Zeiten wurden von den Werbefotografen der SBB bildlich dokumentiert. Viele dieser Bildschätze lagern heute im Archiv von SBB Historic.
Der Autor hat nach den beiden Ausgaben über die 1920er- und 1930er-Jahren erneut die Archive durchforstet und dabei interessante Geschichten aus diesem Jahrzehnt ans Tageslicht befördert.
Stämpfli Verlag, DINA 4, broschiert, 130 Seiten mit unzähligen historischen S/W-Fotos,
ISBN: 978-3-7272-6129-9
Preis: 34,90 SFR

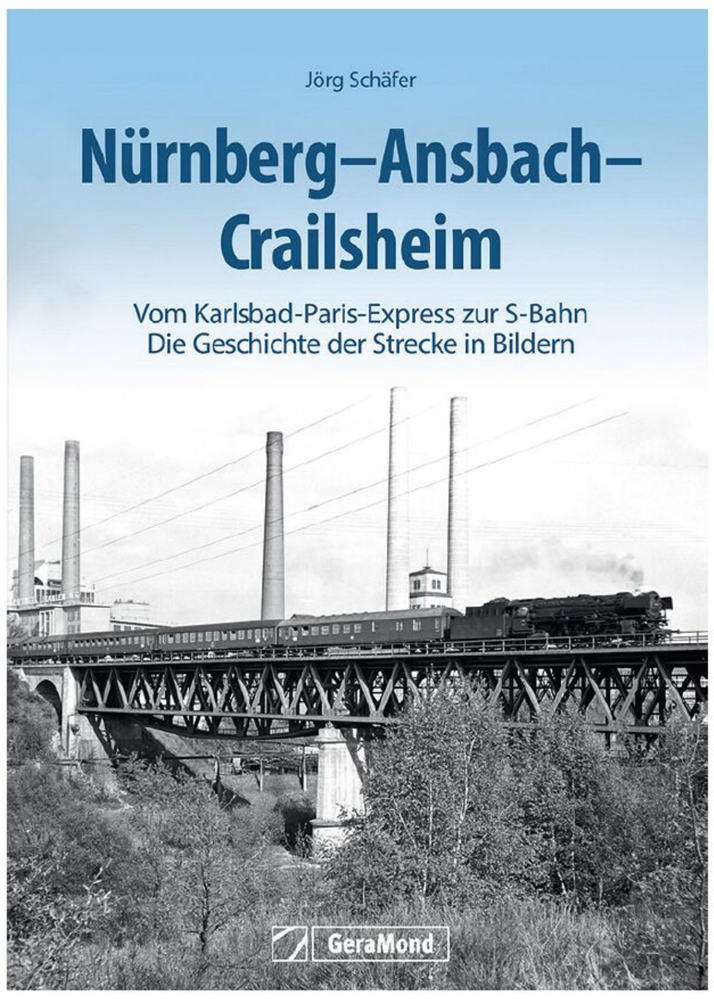
Inselbahnen der Nordsee
Borkum, Juist, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog, Wangerooge, Halligen, Amrum, Sylt
Einst waren sie für die Inseln lebenswichtig: die Inselbahnen in der deutschen Nordsee. Auf Schmalspurgleisen fuhren die Züge über Strände, durch



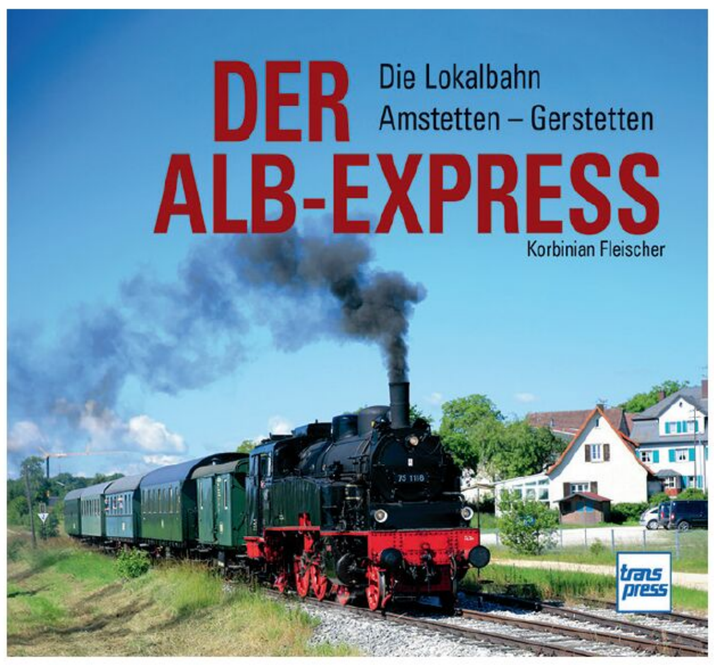
Dünen und teils sogar mitten durchs Meer. Heute befördern sie noch auf drei Inseln überwiegend Urlauber. Malte Werning stellt alle Bahnen vor, erzählt ihre Geschichte. Mit vielen wertvollen historischen Fotos, vielfach in Farbe. Aktualisierte Neuauflage, teils neu bebildert und mit Fahrzeuglisten.
VGB, 176 Seiten, Hardcover, 22,5 x 27,1 cm, 200 Abb.,
ISBN: 978-3-98702-170-1
Preise: [D] 34,99 €; [A] 36,- €;
[CH] 46,50 SFR



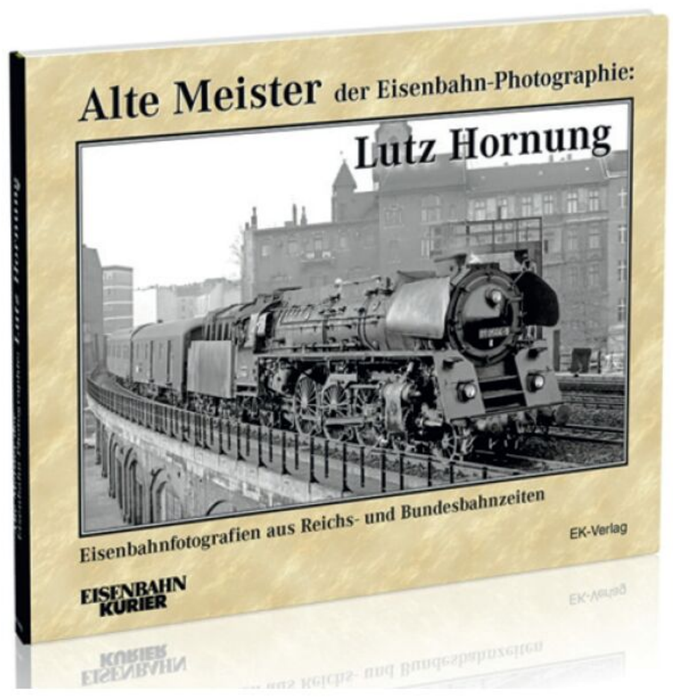
Markus Inderst / Christoph Riedel
Dampflok-Romantik
mit den schönsten Reisezielen für Eisenbahnfreunde in Deutschland, Österreich und der Schweiz
VGB, Klappenbroschur mit Fadenheftung, 192 Seiten, 16,5 x 23,5 cm, 150 Abb.,
ISBN: 978-3-98702-150-3
Preise: [D] 24,99 €; [A] 25,70 €
[CH] 32,90 SFR



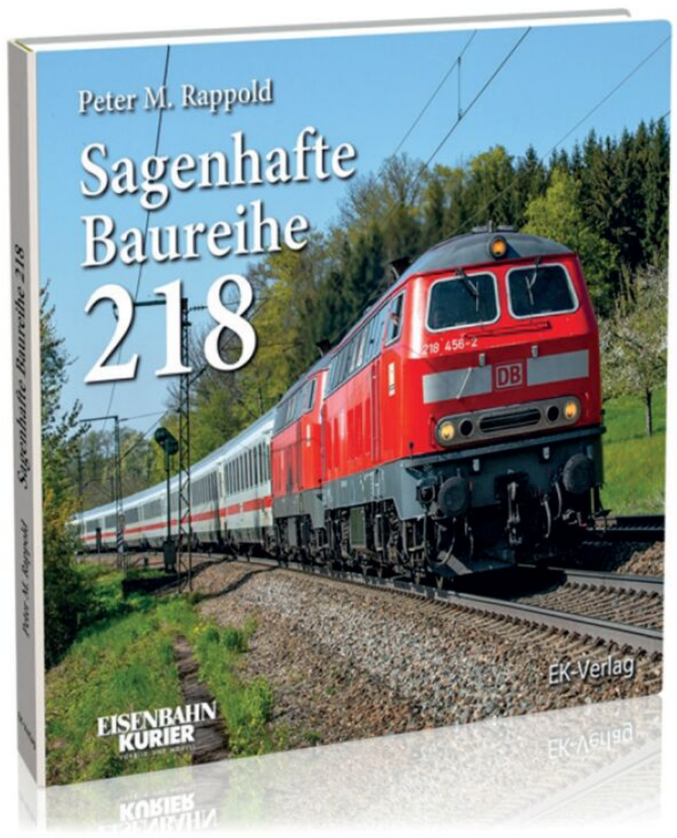
Jörgh Schäfer
Nürnberg-Ansbach-Crailsheim
Vom Karlsbad-Paris-Express zur S-Bahn - Die Geschichte der Strecke in Bildern
Jörg Schäfer dokumentiert in diesem reich bebilderten Band die spannende Geschichte der Bahnstrecke Nürnberg-Ansbach-Crailsheim. Die einzigartigen Aufnahmen erinnern an einschneidende Ereignisse und zeigen die eingesetzten Fahrzeuge im Lauf der Jahrzehnte.
GeraMond Verlag, Hardcover, 160 Seiten, 17 x 24 cm180 Abb.,
ISBN: 978-3-98702-235-7
Preise: [D] 29,99 €; [A] 30,90 €
[CH] 40,50 SFR



Korbinian Fleischer
DER ALB-EXPRESS
Die Lokalbahn Amstetten - Gerstetten
Mit viel Herzblut schreibt Korbinian Fleischer dieses Stück Regionalgeschichte über den Alb-Express. Die rund 20 Kilometer lange Lokalbahn von Amstetten nach Gerstetten wurde im Jahr 1906 von der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) erbaut und spielte über Jahrzehnte eine wichtige Rolle im regionalen Verkehr: Sie brachte die Menschen zur Arbeit, in die Schule oder zum Einkauf. Seit 1996 betreibt »UEF Lokalbahn« die Strecke als Museumsbahn. Und seit 2021 bestellt das Land Baden-Württemberg in den Sommermonaten einen Freizeitverkehr.
Transpress, Hardcover, 128 Seiten, 24 x 22 cm, 175 Bilder,
ISBN: 978-3-613-71705-3
Preis: 24,90 €



Udo Steinwasser
Alte Meister der Eisenbahn-Photographie: Lutz Hornung
Eisenbahnfotografie aus Reichs- und Bundesbahnzeiten mit Streckenbildern und Typenaufnahmen in Bahnbetriebswerken.
EK-Verlag, Hardcover, 260 x 215 mm, 144 Seiten mit 162 s/w-Abb.,
ISBN: 978-3-8446-6245-6
Preis: 35,- €



Peter M. Rappold
Sagenhafte Baureihe 218
Die Diesellok-Baureihe 218 darf in vielerlei Hinsicht als wortwörtlich „sagenhaft“ gelten. Ob ihre unfassbare Langlebigkeit mit inzwischen weit über einem halben Jahrhundert aktiver Einsatzzeit, ihre zeitlose Eleganz, ihre vielseitige Einsetzbarkeit vor Zügen jeglicher Art, ihre Bandbreite verschiedenster Motorisierungen und technischer Ausstattungen, oder auch ihr buntes Erscheinungsbild bei DB und DB AG sowie erst recht bei den vielen privaten Bahnunternehmen, die bis heute auf diese Maschinen setzen: Die 218 ist einfach sagenhaft und ihre große Beliebtheit bei Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden bis heute ungebrochen!
EK-Verlag, Hardcover, 280 x 260 mm, 144 Seiten, 170 Abb.,
ISBN: 978-3-8446-6446-1
Preis: 49,90 €

Magie der Eisenbahn 2026
Premium-Kalender in A2-Format
EK-Verlag, Kalender im Großformat: 594 x 420 mm, 13 farbige Kalenderblätter mit Glanzlackierung mit insgesamt 12 Abbildungen,
ISBN: 978-3-8446-5970-2
Preis: 39,95 €

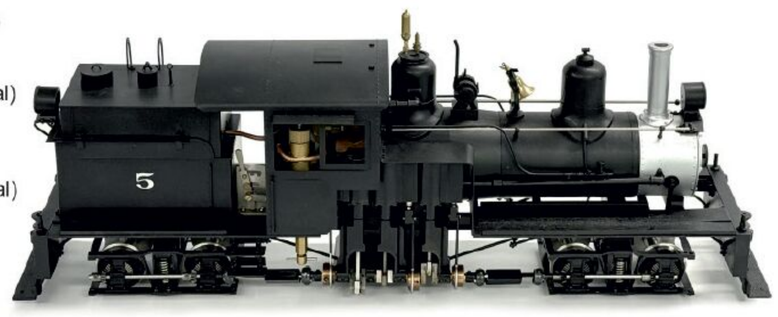
Ralf Reinmuth Gerald Wirag
Modellbahn-Basteleien - Band 2
Kleine Details mit großer Wirkung
Transpress, Broschur, 17 x 24 cm, 124 Seiten, 126 Abb.,
ISBN: 978-3-613-71777-0
Preis: 39,90 €

MBV SCHUG

Neue und gebrauchte Accucraft Modelle in Top Zustand sofort ab Lager lieferbar, z.B.

Mich.Cal. Shay #5 (LS)
Mogul 2-6-0 (LS)
D&RGW K-27 (LS)
D&RGW K-28 (LS, Coal)
D&RGW K-36 (LS)
D&RGW K-37 (LS)
D&RGW C-16 (LS)
D&RGW C-25 (LS, Coal)
C&S #60 (E) ...

LS = Live-Steam
E = Elektrisch



MBV SCHUG Model Railroads Since 1996 In Gauge I & IIm Detzem / Germany

Neustrasse 18 D-54340 Detzem
Tel. 06507-802326 info@mbv-schug.de
www.roundhouse-echtdampf.de
www.mbv-schug.de

Hotel für Eisenbahnfreunde

***Hotel Altora
38855 Wernigerode / Harz
mail: info@hotel-altora.de

Bahnhofstrasse 24/26
Tel. 03943/40995-100
www.hotel-altora.de

HERRMANN ECHTDAMPF

Echtdampflok „BR 99211" der Wangerooger Inselbahn

Mstb. 1:22,5, Spur IIm, Spw. 45 mm
Sofort betriebsbereit als Fertigmodell

ab 2.249,- €

Jetzt bestellen!

HERRMANN ECHTDAMPF
Asternstraße 8 - 95195 Röslau
Service: 09238/256362
info@echtdampfwelt.de

NEU: Online-Shop
- Zurüst- & Anbauteile
- Neu- & Gebrauchtloks
- Reparatur & Zubehör
- An- & Verkauf, uvm.

www.ECHTDAMPFWELT.DE

!NEU!

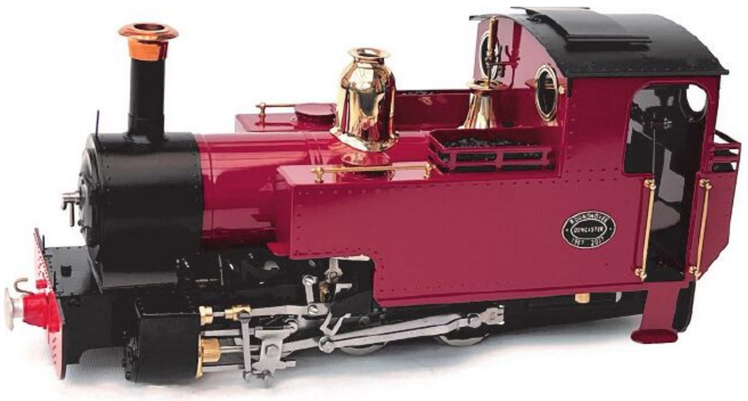
DAS GOLDENE GLEIS 2023 FÜR DIE WARTEHALLE SELLIN

HEYN

Königsallee 32 Tel. 0551/631596 kontakt@modell-werkstatt.de
D-37081 Göttingen Fax 0551/631307 www.modell-werkstatt.de

DIETZ
MODELLBAHNTECHNIK
Geräuschelektronik, Digitalkomponenten
Fahrzeuge, Rollenprüfstände, Zubehör ...
Hindenburgstr. 31 D-75339 Höfen www.d-i-e-t-z.de

MBV SCHUG



Viele Fertigmodelle, Second-Hand Modelle, Bausätze und Ersatzteile sofort ab Lager lieferbar.

Das Foto zeigt die Silver Lady in Maroon welche auch in Grün verfügbar ist.

Neustrasse 18 D-54340 Detzem
Tel. 06507-802326 info@mbv-schug.de
www.roundhouse-echtdampf.de
www.accucraft.de

ROUNDHOUSE

Modellbahnzubehör Thonfeld

Die etwas anderen Spur G Figuren
s.thonfeld@gmx.de ebay: thonst

„Wir machen Ihrer Werbung Dampf"

Hier könnte Ihre Anzeige stehen – einfach Mediadaten anfordern unter:
anzeigen@gartenbahn.de

GARTENBAHNEN

Tipps und Tricks für Ihr Hobby!

Prüfen Sie die Fachzeitschrift *GARTENBAHNEN* mit einem kostenlosem Probeabonnement:

Sie erhalten eine Ausgabe (Print oder Digital) inkl. Geschenk kostenlos!

GARTENBAHNEN ist das Magazin von Gartenbahnern für Gartenbahner und für alle Freunde großer Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung. Entdecken Sie in jeder Ausgabe zahlreiche Tipps und Ideen, informative Berichte aus der Praxis, Porträts von Bauprojekten und Informationen zu zugänglichen Gartenbahnanlagen – kurz gesagt: **Alles für Ihr Hobby**!

Jetzt bestellen unter:

Neckar-Verlag GmbH • 78050 Villingen-Schwenningen
bestellungen@neckar-verlag.de • www.neckar-verlag.de

VERLAG
HAMEGA OHG, Ludwigshafen
Postfach 14 02 03
D-67021 Ludwigshafen/Rhein
Geschäftsführende Gesellschafter:
Manfred R. Meliset, Frank Haßler

REDAKTION
Chefredakteur (V.i.S.d.P.):
Frank Haßler(fh)
Tel.: +49 621 634903-70
Fax: +49 621 634903-72
Mail: redaktion@gartenbahn.de

stellv. Chefredakteur:
Manfred R. Meliset(mrm)
Tel.: +49 621 63397-43
Mail: manfred.meliset@gartenbahn.de

ABO-VERWALTUNG/BESTELLUNGEN
Tel.: +49 621 634903-71
Fax: +49 621 634903-72
Mail: verwaltung@gartenbahn.de

LAYOUT/INSERATE
anzeigen@gartenbahn.de

STÄNDIGE MITARBEITER
Dipl.-Ing. Ralf Behrens(rabe), Stefan Block(sb), Andreas Cadosch(ac), Andreas Cramer(acr), Hans-Jürgen Eicke(hje), Hans Franke(hf), Lutz Gräf(lg), Markus Rieger(mr), Peter Thonfeld(pt), Volker Seidel(vs), Dr. Markus Strässle(dms), Matthias Wüstner(mwü).

FACHBERATUNG LIVE-STEAM
Ralph Reppingen(rr), Klaus Decker(kd)

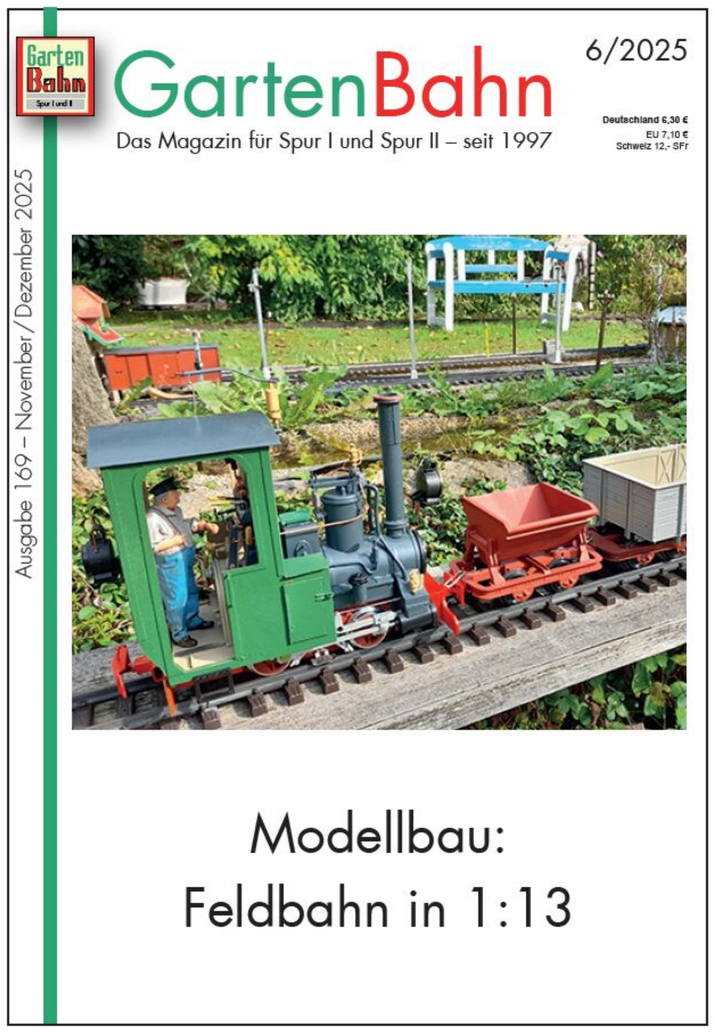
ABO
- Jahres-Abo „Deutschland“ (6 Ausgaben) für 33,- € incl. Versandgebühren.
- Jahres-Abo „Europa“ (6 Ausgaben) für 42,- € incl. Versandgebühren.
- Abo beginnt mit der aktuell lieferbaren Ausgabe.
- Automatische Abo-Verlängerung nach Bezug von 6 Ausgaben.
- Kündigung nach Bezug der ersten 6 Ausgaben jederzeit möglich (mindestens 14 Tage vor Erscheinen der nächsten Ausgabe).

BEITRÄGE
Die Redaktion freut sich über jeden Beitrag, bittet jedoch um vorherige Abstimmung. Für unverlangt zugesandte Beiträge und Fotos kann keine Haftung übernommen werden, bitte Rückporto beilegen. Bei allen Beiträgen (Wort und Bild) geht der Verlag davon aus, dass der Autor Urheber ist und seine Rechte für einen einmaligen Abdruck exklusiv für die Dauer von einem Jahr an den Verlag überträgt.

BEMERKUNGEN
Urheberrecht für alle Teile vorbehalten. Nachdruck, Übernahme ins Internet, sowie jegliche Vervielfältigung nur mit ausdrücklichem Einverständnis des Verlages.

Preise, Namen und Daten ohne Gewähr. Keine Haftung bei Folgeschäden bzgl. Verwendung von Plänen, Skizzen und Bauplänen.

Mitglied der FERPRESS
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)

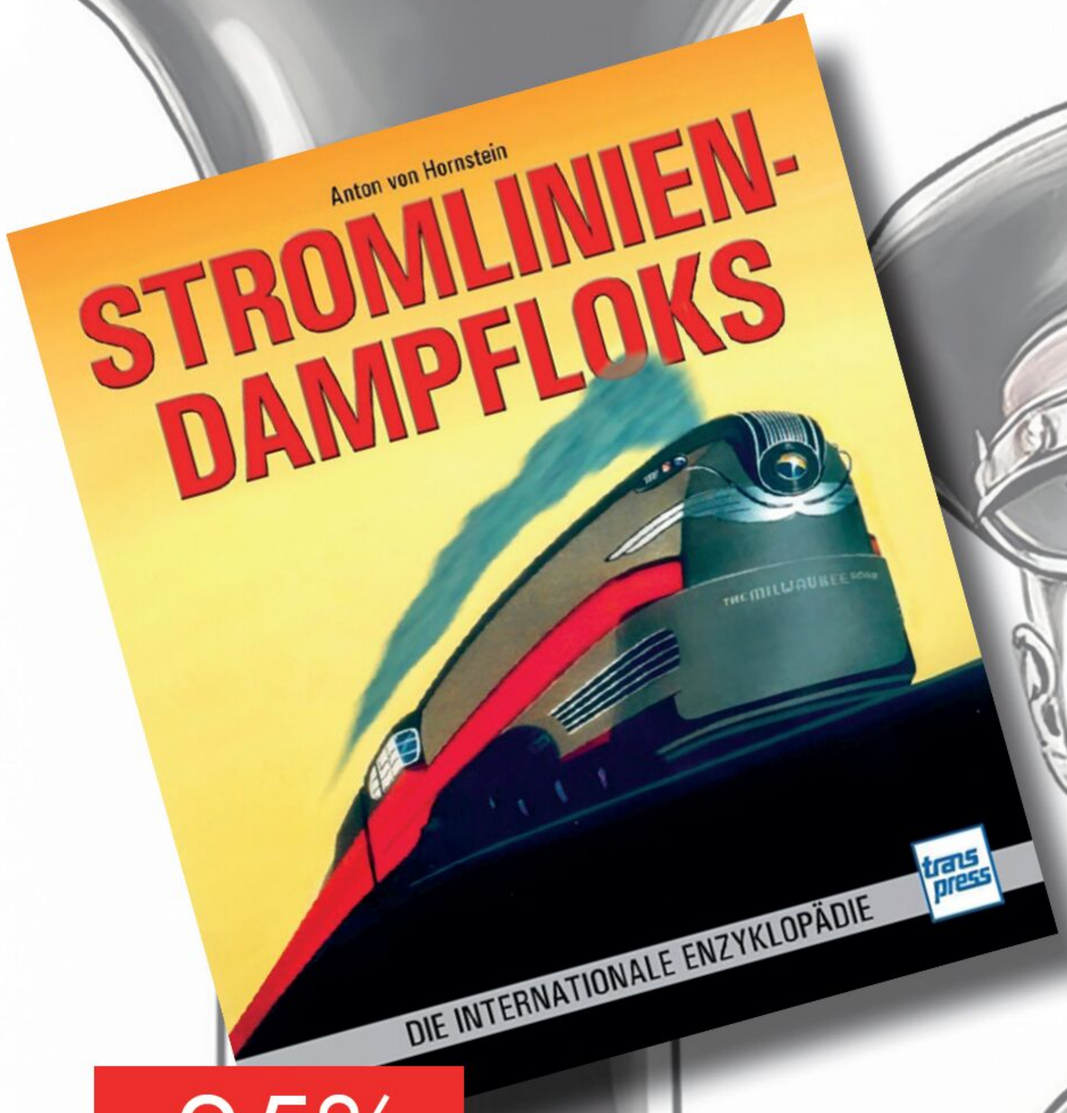


Heft 6/2025 (169)
Anzeigenschluss (Auftrag): 10.09.2025
Redaktionsschluss: 17.09.2025
Auslieferung ab: 15.10.2025

Gültig ist Anzeigenpreisliste 2025
ISSN: 1434-0100

DRUCK/VERSAND
Strube Druck & Medien OHG, Felsberg
wksgruppe.de

Anzeige



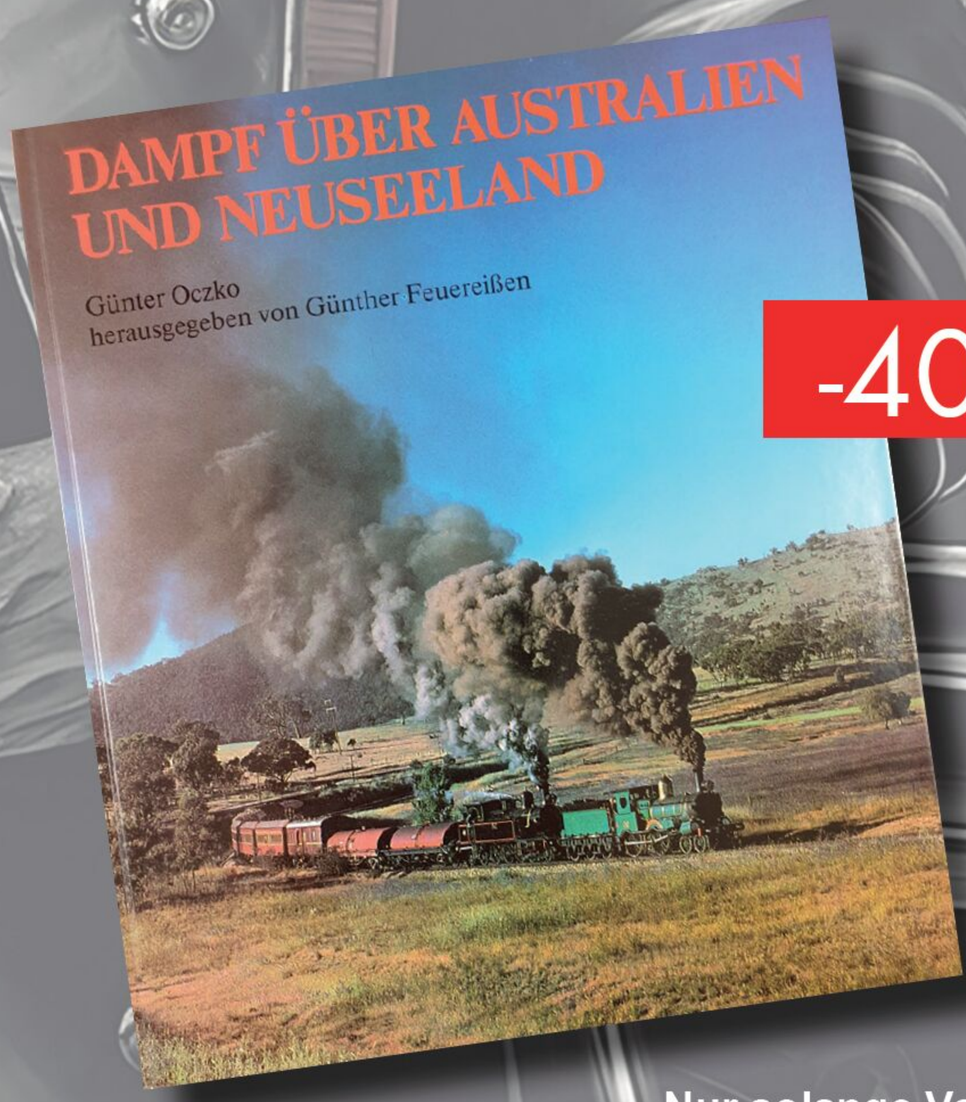
-25%

-25%

-25%

-25%

-25%



-40%

Nur solange Vorrat reicht

Besuchen Sie unseren „Schnäppchen-Markt“ im Online Shop unter:

gartenbahn-store.de

MODELBOUW BOERMAN

IHR SPURII SPEZIALIST

NEUHEITEN
Kesselwagen (64mm)
Jetzt lieferbar

Kesselwagen - 64 mm

- Gefertigt aus hochwertigem Kunststoff
- Edelstahl Räder
- Gefederte Puffer

0006-0051: Kesselwagen DR, Epoche III
DR 52-53-15 349,- *

ÖBB Schotterwagen Fcs - 64 mm

- Gefertigt aus hochwertigem Kunststoff
- Edelstahl Räder
- Gefederte Puffer

0006-0038: ÖBB Schotterwagen
Fcs 40 81 942 8 936-4 399,- *

Alle Artikel erhältlich über Ihren Fachhändler oder direkt bei uns.

0006-0036: Otmm57,
64 mm Schotterwagen DB € 399,-*

0005-0501: HSB Rollbockset Vevey
€ 119,95*

0006-0015: 64 mm Gedeckter Güterwagen
€ 329,-*

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

MODELBOUW BOERMAN
Internet: www.modelbouwboerman.nl
Telefon: +31 (0)61489 4742 · E-Mail: info@modelbouwboerman.nl