GartenBahn
Spur I und II

GartenBahn

Das Magazin für Spur I und Spur II – seit 1997

1/2026

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

Ausgabe 170 – Januar / Februar 2026

„MOPPI“ – Dieselelektrische Lokomotive aus Spanien

- **Vorbild & Modell:** Autorail Billard A 150 D4
- **Modellbau:** Reinigungswagen SR 2406 im Eigenbau
- **Echtdampf:** Fahrbetrieb vorbildgerecht im Garten

4 194446 306300 01

Rügensche Bäderbahn

VI mfx DCC 15+

28516 Schmalspur-Diesellok 251 901-5

Diesellokomotive BR 251. Diese Maschine wurde ursprünglich im August 1964 bei der DB für 750 mm Schmalspur in Betrieb genommen. Aktuell ist die Maschine in Putbus auf Rügen bei der RüBB. Diese Lok hat ein neues Farbkleid in altroter Farbe bekommen mit einer Beschriftung um 1968. Achsfolge B´B´.
Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Energiespeicher eingebaut.
Alle Achsen angetrieben. Haftreifen. In Fahrtrichtung wechselnde Beleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Führerstandstüren zum Öffnen.
Länge über Puffer 43,6 cm.

Fahrgeräusch auch im Analogbetrieb funktionsfähig

Highlights:

- **Aktuelle rote Farbgebung.**
- **mfx/DCC-Sounddecoder.**
- **Mit Energiespeicher.**
- **Führerstandsbeleuchung.**

€ 799,-*

www.facebook.com/LGB www.lgb.de

* 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,

im zweiten Teil des Berichtes über seinen Aufenthalt in Südfrankreich hat unser Autor PeterThonfeld einen Abstecher zum Velay Express unternommen und seine Eindrücke gleich in sein A 150 D4-Modell umgesetzt.

„Bauer sucht Sau“ – kein neues TV-Format, sondern eine Geschichte vom Bauernhof für die Feldbahn von Tobias Mey.

Vorbildgerechter Fahrbetrieb im Garten? Ja, das geht. Welchen Aufwand das aber speziell bei Echtdampfbetrieb benötigt, schildert Silvio Gohl aus der Schweiz.

Einen Tipp für optisches und funktionelles Tuning bei einer Echtdampf-Lok hat Achim van Ledners parat.

Gab es Gartenbahnmodelle aus der DDR? Ja – Peter Thonfeld liefert den Beweis, Markus Rieger stellt sein Modell einer spanischen Diesellok vor.

Sven Krüger und Peter Ting berichten über die Entstehung eines Putzwagens für die Gartenbahn.

Volker Seidel trifft Volker Bauer – das ergibt interessante Einblicke in die Figurenproduktion.

Dr. Markus Strässle hat eine kleine Schönheitskorrektur beim LGB-Gepäckwagen D 4063 unternommen.

Und nun viel Spaß beim Lesen,
Ihr Frank Haßler

Titelbild: Spanische Diesellok
Foto: mr

Inhalt 1/26

4

Reisebericht Teil 2:
Der Velay-Express

16

Bauer sucht Sau

VORBILD

● 4 Reisebericht zu den Touristikbahnen in Südfrankreich – Teil 2

VORBILD & MODELL

● 10 Autorail Billard A 150 D4

MODELL

16 Anlagenbau: „Bauer sucht Sau“oder: Ein Hof für die Feldbahn

27 Modellbau: Gartenbahnmodelle aus der DDR?

● 30 Modellbau: Lokomotiven „Le Creusot“- MOP 1151 bis 1160 – oder: ich habe mich in eine Spanierin „verliebt“!

38 Modellbau: Reinigungswagen SR 2406 im Eigenbau

40 Modellbau: figurendesign Volker Bauer – Made in Germany

42 Modellbau: Kleine „Schönheitskorrektur“ für LGB-Gepäckwagen D 4063

ECHTDAMPF

● 20 Fahrbetrieb vorbildgerecht im Garten, ja – aber wie

26 AMY Dom-Retrofit : Schön und praktisch

RUBRIKEN

43 Fundsache

50 Neuheiten

52 Rückblick

59 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

RAUCOULES - BROSSETTES

Reisebericht zu den Touristikbahnen in Südfrankreich

Teil 2: Der Velay-Express

Im zweiten Teil des Berichtes über meinen diesjährigen Sommerurlaub in Südfrankreich habe ich einen Abstecher zum Velay Express unternommen.

Steckenplan VfV (Skizze:Voies Ferrées du Velay)

In fünfzig Kilometer Entfernung vom Train de l'Ardèche trifft man auf einen weiteren betriebenen Streckenteil der ehemaligen Schmalspurstrecke der „Chemins de Fer Départementaux“ (CFD). Hier befindet man sich nicht mehr im Département de l'Ardèche, sondern überwiegend in Haut Loire. Die Trasse verläuft im Hochgebirge von 850 Höhenmetern in Raucoules bis auf 1048 Metern in St. Agrève, ohne dass man es merkt. Die Strecke führt durch Wiesen und Wälder über das Velay Plateau, die Lignon Schluchten nach St. Agrève am Fuße des Mont Mézenc. Der Verein „Voies Ferrées du Velay“ (VFV) betreibt hier eine Museumseisenbahn mit Dampfloks und Triebwagen. Betriebsmittelpunkt ist Raucoules. Der Besucher bemerkt sofort, dass diese Bahn in einer anderen Liga spielt als die CFV. Sie ist halt vereinsbetrieben und kein Wirtschaftsbetrieb. In Raucoules befinden sich Lokbehandlungsanlagen und die große Werkstatt.

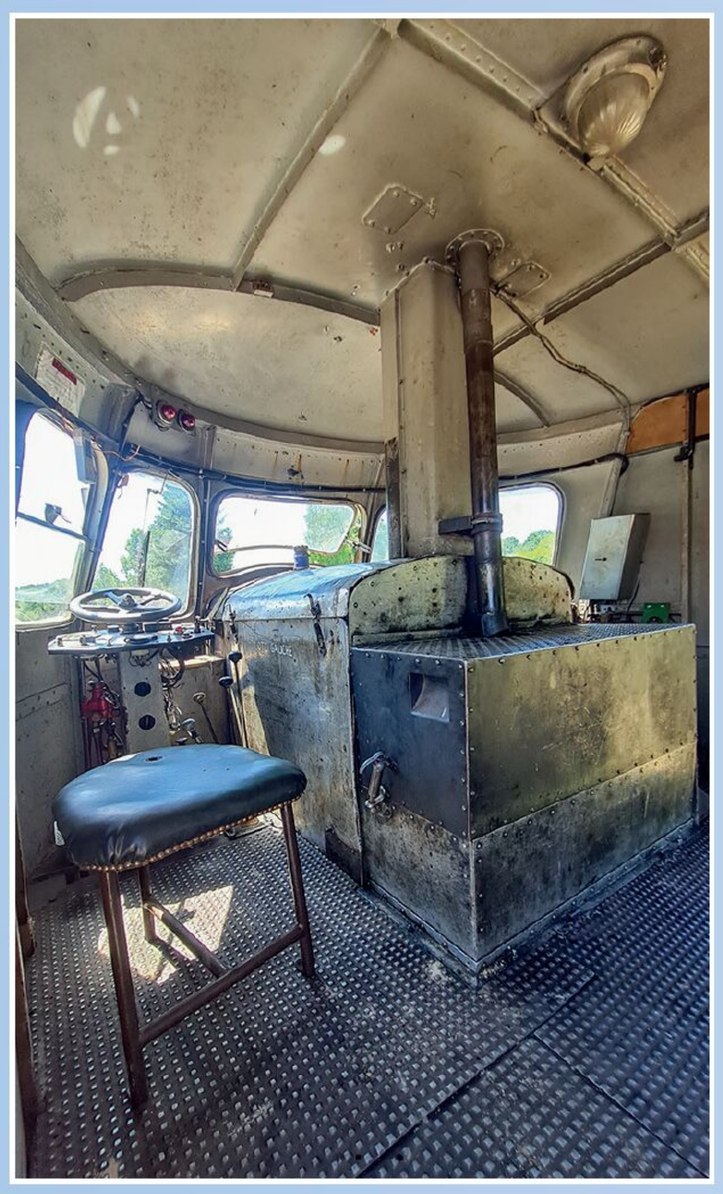
Im Unterwegsbahnhof Tence ist die derzeit wegen Kesselschadens nicht betriebsfähige Mallet 101 untergebracht.

Im Endpunkt St. Agrève ist das Depot für die Billard-Triebwagen. Da die von Ehrenamtlichen betriebene Bahn überwiegend nur am Wochenende zu erleben ist, habe ich mir den Besuch in zwei Teile aufgeteilt:

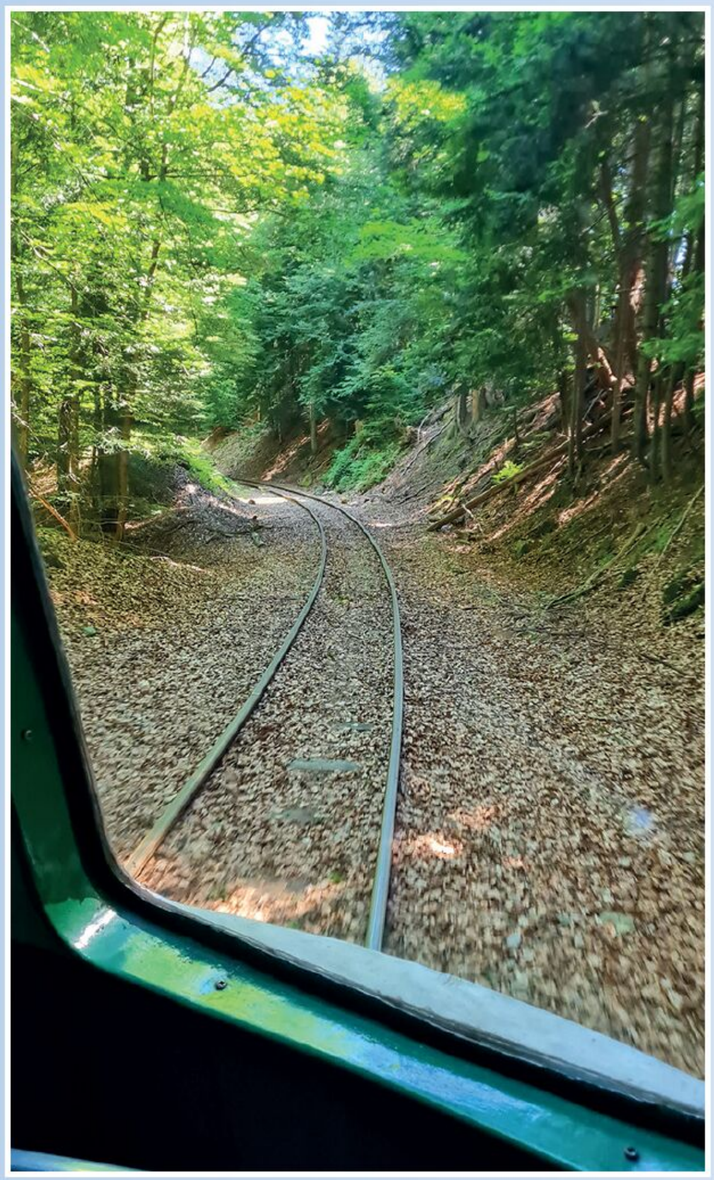
Zunächst habe ich den Endpunkt St. Agrève aufgesucht. Für die 50 Kilometer von Tournon benötigt man mehr als eine Stunde Autofahrt, da es – landschaftlich sehr schön – durch permanente S-Kurven bergauf geht.

Doppeltriebwagen A 150 D2 Articulé

Der A 80 D mit wagon messagères (etwa Postwagen/Stückgutwagen) wartet auf die Zugkreuzung



Spartanischer Führerstand neben dem Motor



Blick auf die Strecke bei Rückwärtsfahrt

Dort angekommen sieht man sofort, dass hier Fakten geschaffen wurden, die eine Erweiterung der Strecke unmöglich machen: Ein Kreisverkehr der Départementstraße unmittelbar hinter dem Bahnhof und Lokschuppen zementiert das Ende dieser Teilstrecke. Der Bahnhof in St. Agrève und sein Umfeld wird gerade mit Landesmitteln von knapp 1,1 Mio. Euro restauriert. Das Gebäude dient nach Fertigstellung dem benachbarten Hotel als Unterkunft für die Gäste. Von hier aus startet regelmäßig sonntags der Billard-Triebwagen A 80 D aus dem Jahr 1937. In den Sommerferien kommt auch der A 150 articulé, der Doppeltriebwagen, als Marktzug nach Chambon zum Einsatz. Ein A 150 D2 wird gerade restauriert. Das Personal gewährte bereitwillig Einblick in die Remisen.

Die Mitfahrt in diesen Triebwagen ist ein Augen- und Ohrenschmaus. Allerdings nicht für den Triebwagenführer, der bei Rückwärtsfahrt auf einem Hocker in einem kleinen „Käfig“ sitzt. Bei Vorwärtsfahrt noch schlimmer direkt neben dem voluminösen Motor. Bei 37 Grad Außentemperatur, wie bei meinem Besuch, sicherlich keine große Freude. Der Mann war dennoch guter Laune und Gesprächen nicht abgeneigt. Als einziger Fahrgast neben dem Schaffner fuhr ich an diesem Sonntag nach Raucoules. Man merkt sofort am Streckenzustand, dass hier nicht die gleichen finanziellen Mittel zur Verfügung stehen wie bei der CFV. Zwar ist die Strecke weitgehend neu geschottert, aber nicht gut gestopft und die teils krummen Schienen geben ein interessantes Bild ab. Dennoch rumpelt der Triebwagen durch Wald und Wiesen eine halbe Stunde bis nach Le Chambon-sur-Lignon, offenbar einem bekannten Urlaubsort für die Franzosen. Gefühlt alle 50 Meter ertönt das Mehrklanghorn des Fahrzeugs. Hier in Le Chambon kreuzt der Triebwagen mit dem aus Raucoules kommenden Dampfzug.

Weiter geht es über Tence nach Raucoules, das man nach gut zwei Stunden Fahrtzeit erreicht. Der Bahnhof liegt inmitten einer gut betuchten Wohngegend und man erkennt die Bemühungen der Gemeinde und des Departements, den Velay-Express und die von ihm ausgehenden Radwege zu einer touristischen Besonderheit der Region zu entwickeln. Für die Fahrgäste gibt es zur Überbrückung der Wartezeit bis zur Rückfahrt unmittelbar neben dem Bahnhof das Bistro-Restaurant „Table des 2L“mit hübscher Terrasse. Erwähnt werden muss der hier gelegene große begrünte Parkplatz, den ich mir am nächsten Wochenende als Wohnmobilstellplatz ausgesucht habe.

Bei der nachmittäglichen Rückfahrt dann das gleiche Prozedere in Le Chambon mit dem kreuzenden Dampfzug, den ich mir für das nächste Wochenende reserviert hatte.

Die Corpet beim Wassernehmen

Zugkreuzung in Le Chambon s. Lignon

Am darauffolgenden Samstag begab ich mich dann etwas vorzeitig in Richtung Raucoules und parkte meine mobile Unterkunft auf besagtem Parkplatz, wo ich nach kurzer Zeit nicht alleine war. Bei näherer Betrachtung der weitläufigen Bahnhofsanlage des ehemaligen Abzweigbahnhofs in Richtung Yssingeaux traf ich auf einen der Ehrenamtlichen, der offenbar sehr erfreut war, jemanden gefunden zu haben, dem er alles zeigen konnte. Fortan bekam ich eine Privatführung durch die Werkstatt und den Lokomotiven im Gleisvorfeld, in der mir zu jedem Fahrzeug dessen Geschichte erzählt wurde. Wohlgemerkt auf Französisch, aber wir haben uns verstanden. Bei dieser Gelegenheit habe ich z. B. erfahren, dass die Locotracteure Typ X auf ehemaligen Dampflokfahrwerken aufgebaut sind. Auch in dieser Werkstatt befinden sich diverse Fahrzeuge in Restaurierung. Unter anderem die sechsachsige portugiesische Mallet N°166 von 1908, deren Schwesterlok bei der Brohltalbahn zu finden ist. Ein Schweizer Waggon soll zur Beförderung von Schwerbehinderten umgebaut werden.

Vor dem Lokschuppen wurde gerade die vierachsige Corpet-Dampflok N°22 (Baujahr 1908) des Vereins angeheizt, die die Mallet vertreten muss. Die Lok wurde 1923 von Corpet&Louvet für die Baugesellschaft Paul Frot gebaut, fuhr während des 2. Weltkriegs für die Organisation Todt auf Jersey. Nach dem Krieg wurde sie von der Föderation der Freunde der Nebenbahnen (FACS) gerettet und restauriert.

Obwohl der Verein über drei betriebsbereite bretonische vierachsige Personenwagen verfügt, greift man für den Planzug lieber zu den auch hier zahlreich vorhandenen komfortableren Schweizer Personenwagen. Sonntagmorgen um 10 Uhr startet der Dampfzug in Richtung St. Agrève. Leider gibt es keinen Platz direkt hinter der Lok, da der Fourgon (Packwagen) dazwischen ist. Auf der Rückfahrt steht man bestenfalls im geschlossen Perron des Schweizer Waggons. Dennoch merkt man, dass die Corpet mit den eher schlecht verlegten Gleisen und vor allem den engen Gleisradien ihre Probleme hat.

Ich hatte den Eindruck, dass das Personal froh war, wenn der Zug ohne Entgleisung die Strecke bewältigt hat. Mit max. 20 km/h und ständigem Kreischen der Radkränze schleicht der Zug über

Locotracteur Typ X

Einer der ex. Bretonischen Personenwagen

70 Minuten nach Le Chambon. Nach dem Wassernehmen geht es weiter und man erreicht nach 135 Minuten St. Agrève. Die zwei Stunden Aufenthalt bis zur Rückfahrt sind hier etwas schwerer zu überbrücken, da es im Bahnhofshotel nur ein recht hochpreisiges Restaurant gibt. Der Ortskern ist fußläufig erreichbar, aber es ist hier sonntags außer einer Pizzeria fast alles zu.

Das obligatorische manuelle Drehen der Lokomotive kann auch hier beobachtet werden. Der Wasserturm ist leider außer Betrieb.

Der Verein verfügt über zwei restaurierte Dampfloks, die erwähnte vierachsige Mallet 101 und über die vierachsige Corpet N°22, die, als Industrielok konzipiert, nun nicht gerade eine besondere Schönheit ist, auch wenn sie insgesamt in einem ausgezeichneten Zustand ist. Daneben gibt es die interessanten Billard-Triebwagen und zahlreiche Schweizer Personenwagen. Im zweiachsigen Berninawagen befindet sich der Souvenirshop. Ein Locotracteur der Bauart X mit der Nummer 70 übernimmt die Rangierarbeiten in Raucoules. In St. Agrève stehen zudem zwei offene Sommerwagen, die aber wohl schon länger nicht mehr benutzt wurden.

Insgesamt ist die Fahrt in den Zügen des VFV unbedingt zu empfehlen. Es ist schon ein interessantes Gefühl, hier durch die herrliche Landschaft zu rumpeln. Mein besonderes Highlight war die Fahrt mit dem Billard-Triebwagen, zumal ich den auch als Gartenbahnmodell habe, siehe nachfolgenden Artikel. Man hat dann den gleichen Blick, wie der Triebwagenführer.

Text/Fotos: pt

Weiter Infos unter: velay-express.fr

ARD Mediathek:
Eisenbahnromantik

Die Corpet bei der Versorgung im Bw Raucoules

Autorail Billard A 150 D4

Bereits in den 1990er-Jahren faszinierten mich die vierachsigen Schmalspurtriebwagen der Chemin de Fer du Vivarais (CFV), heute Train de l'Ardèche im südlichen Frankreich.

Vorbild

Die Établissements Billard waren ein französischer Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen in Tours. Man verbindet den Namen insbesondere mit den Schmalspurtriebwagen A 80D mit 80 Cheveaux (PS) und den größeren A 150 D ausgerüstet mit Willem Dieselmotoren in verschiedenen Bauarten. Auf der Strecke nach Lamastre sind die Typen A 150 D4 mit den Betriebsnummern 213 und 214 damals wie heute im Einsatz. Lediglich ihr Aussehen haben sie verändert.

Damals traf man sie in einer rot/cremefarbenen Ausführung, die unseren deutschen Triebwagen ähnelte. Im roten Band über den Fenstern führten sie den Schriftzug „Chemin de Fer du Vivarais".

Das Vorbild in Lamastre

So sieht er von hinten aus

Ein solches Modell des 214 habe ich in den 90ern im Eigenbau für die Gartenbahn gebaut. Als Basis dienten die LGB-LCE-Antriebe. Das Modell ist mit einem Soundmodul der Fa. Dietz (d-i-e-t-z.de) ausgerüstet, das allerdings nicht die originalen Töne wiedergibt. Außerdem entstand es in verkürzter Bauweise, da ich dies für den Betrieb auf R1 Radien für besser hielt. Der Vergleich mit dem Vorbildfoto unten zeigt, dass das Modell die wesentlichen Unterschiede zum 213 aufweist, vom Sound mal abgesehen.

Mein Modell aus den 90er-Jahren

25 Jahre später ist vieles anders. Die Triebwagen wurden vom neuen Betreiber der Linie mustergültig restauriert und erscheinen heute im ehemaligen Look der „Chemins de Fer Départementaux“ (CFD), hellgrau/hellrot. Im Sommer werden sie als Marktzug eingesetzt. In Betrieb sind weiterhin die beiden Fahrzeuge mit den Nummern 213 und 214. Beide unterscheiden sich im Aussehen.

Beide Triebwagen in Boucieu-Le-Roi

Modell

Nun, da das Interesse an diesen Triebwagen ungebrochen war, reifte der Wunsch, einen vorbildgerechten, maßstäblichen Wagen zu bauen. Für einen kompletten Eigenbau ist die Form der Fahrzeuge eher ungeeignet.

Hier sind die Unterschiede auf den Dächern zu sehen

Aber es gibt ja noch Franz d'Apocopa (apocopa.free.fr) in Frankreich, der seit vielen Jahren sogenannte Transkits IIm, also Bausätze französischer Triebfahrzeuge anbietet. Auch der Autorail Morbihan aus der GartenBahn 6/2023 stammt von hier. Obwohl das Angebot allmählich schrumpft, hatte ich Glück noch ein Exemplar dieses u. a. aus schwarzem Resin gegossenen Bausatzes zu bekommen. Zum Lieferumfang gehören zudem die Drehgestellblenden in unterschiedlicher Größe, die Sitze, die Fensterverglasung, die Bodenteile und die Zurüstteile für die Dachaufbauten sowie die Lampen und Puffer. Der ganze Spaß kostet 375,- €.

Wie schon öfter erwähnt, benötigen die Gehäuseteile noch einiger Nacharbeit, da sie stellenweise kleine Luftblasen enthalten, die ausgespachtelt werden müssen. Außerdem müssen die Fensteröffnungen noch sauber ausgefeilt werden. Der große Vorteil dieser Gehäuse ist aber, dass sie ziemlich schwer sind und daher keine weiteren Gewichte im Fahrzeug erfordern. Und sie haben die perfekte Form.

Nach den Spachtel- und Schleifarbeiten begann ich mit dem Unterboden, an dessen Enden die Drehgestelle von USA-Trains eingepasst werden müssen. Diese sind mit rund 88,- € verhältnismäßig preiswert, haben Räder kleineren

Das Rohbau-Gehäuse von Apocopa

Hier bereits grundiert

Der Wagenboden mit Drehgestellen

Durchmessers und laufen butterweich. Mit dicken Kunststoffteilen werden die seitlichen Drehgestellblenden in Form gebracht. Vorn im Motorbereich liegt das größere Drehgestell, hinten das kleinere. An den Antriebskästen habe ich eine Vorrichtung zur schraubbaren Aufhängung der Gestelle mit Wippe angebracht. Letztere ermöglicht einen einwandfreien Kurvenlauf auch bei uneben verlegten Gleisen im Außenbereich.

Die Bodenteile aus 6-mm-Weichkunststoff werden entsprechend dem Wagenkasten zugeschnitten und miteinander verklebt. Auch die Zwischenwand zum Motorraum ist einzusetzen. Der ungefähre Platzbedarf der Antriebseinheiten ist bei der Höhe mit einzukalkulieren. Für die Befestigung der Bodenplatte gibt es im Bausatz Halteklötzchen, deren Platzierung nach Augenmaß erfolgt, für mich waren 20 mm über Bodenkante optimal und nur dort, wo sie nicht stören z. B. bei Sitzen.

Nach dem Verbinden der stromführenden Zapfen an den Antrieben und probeweiser Verschraubung der Antriebseinheiten steht dem ersten Probelauf mit aufgesetztem Gehäuse nichts mehr im Wege, um sicherzustellen, dass die Drehgestelle mit ihren Blenden nirgends hängen bleiben. Wenn hier keine Probleme auftreten, werden noch Halterungen für die Stirnlampen angeklebt.

Zweifarbig lackiertes Gehäuse

Dann geht es an die Lackierung des Gehäuses. Der gesamte obere Bereich erhält einen hellgrauen Lack, unterhalb der Fenster ist alles (auch der vordere Kühler) verkehrsrot. Das Gehäuse lässt sich nach Säubern mit Verdünner und anschließender Grundierung problemlos lackieren.

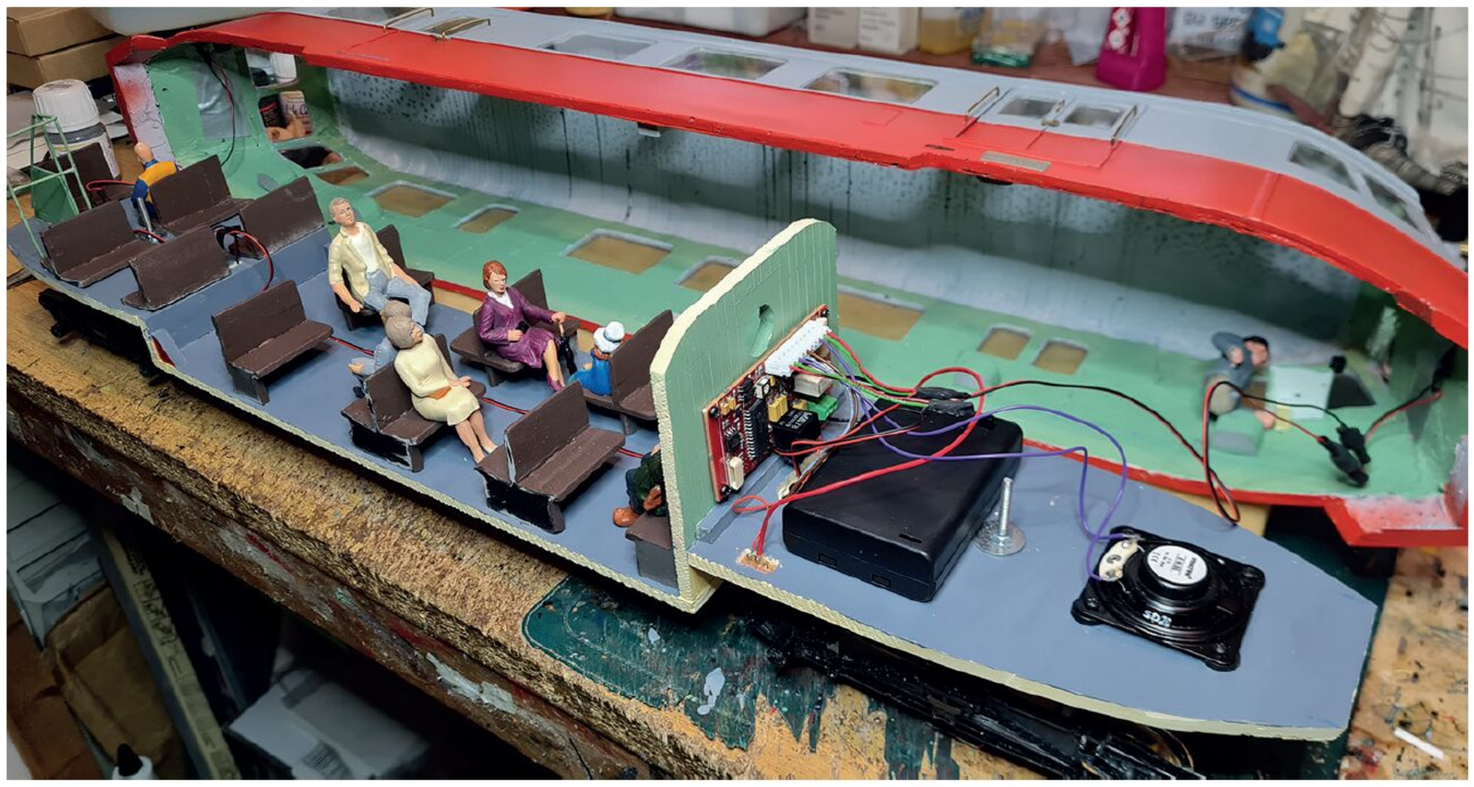
Nach dem Trocknen wird mit dem Einbau der Fensterverglasung begonnen. Die schlechte Nachricht ist, dass keine der 2 mm starken Scheiben auf Anhieb passt. Alle sind aber glücklicherweise zu groß. Das erfordert reichlich Schleifarbeit, teilweise sogar mit der Mini-Flex. Besonders kompliziert sind die Fenster in den Endbereichen aufgrund ihrer mehrfach geschrägten Form und der Verjüngung des Wagenkastens. Aber irgendwann nach viel Schleifstaub hat man es geschafft. Die Fenster im Bereich der Führerstände sind zudem mit Alurahmen eingerahmt, was mit Chromstift nachgebildet wird. Das vordere Führerstandsfenster ist beim Vorbild nach oben zu öffnen, um dem Fahrer etwas Erleichterung zu verschaffen, da er unmittelbar neben dem Motor auf einem spartanischen Hocker sitzt. Bei sommerlichen Außentemperaturen ist das eher kein Vergnügen. Deshalb habe ich dieses Fenster gesondert aus 1-mm-Acrylglas ausgeschnitten und

Fehlt nur noch die Beschriftung

mit Aluklebeband von innen angeklebt. Somit kann es in geöffnetem Zustand eingebaut und bewegt werden.

Anschließend habe ich die mitgelieferten Dachaufbauten nach Foto aufgesetzt. Für den großen Druckluftbehälter war dazu eine mittig ansteigende Plattform aus Messing-Lochplatte zu fertigen, die von einer Leitung umrandet wird. Aus dem vorderen Dachaufbau ragt der Auspuff hervor. An den vorhandenen Markierungen für die Griffstangen werden die Bohrungen mit 1-mm-Bohrer aufgebohrt und aus Messing gebogene Griffstangen eingesetzt. Die kleinen hinteren Türen zum Fahrgastraum haben zudem eine Türklinke, während die vorderen Schiebetüren zum Motorraum mit einem zusätzlichen Überwurf gesichert sind. Beide Teile waren von GECOMODEL-Bausätzen noch im Fundus.

Für die Puffer gehören diverse Plastikteilchen zum Lieferumfang. Die daraus anzufertigenden Pufferhülsen habe ich verwendet, nicht jedoch die sonst in Frankreich üblichen Pufferteller, die unten abgerundet sind. Das Vorbildfahrzeug verfügt nämlich über typische Schweizer Puffer, die auch dem Fundus entnommen wurden. Die Zugvorrichtungen in Form von Triangelkupplung und Haken waren als



Anordnung von Soundmodul und Fahrgastraum

3D-Druckteil vorhanden. Luftschläuche wurden aus schwarz ummantelten Leitungsdraht hergestellt. Die nicht sehr umfangreiche Beschriftung erstellte wie immer HO, Hartmann Original (hartmann-original.hier-im-netz.de), wobei die Billard Fabrikschilder im Bausatz enthalten waren.

Im vorderen Führerstand habe ich den Triebfahrzeugführer an seinen spartanischen Arbeitsplatz mit Handrad und Manometer gesetzt. Der hintere Führerstand ist durch eine Art Käfig vom Fahrgastraum abgetrennt. Dieser wurde mit ein paar verlöteten Kupferdrähten angedeutet.

Von Dietz-Elektronik habe ich mir ein Soundmodul XLC6 für Analogbetrieb mit Dieselsound und dem originalen Horn programmieren lassen. Das Modul samt Lautsprecher und Batteriekasten findet im Motorraum Platz. Über einen kleinen Schiebeschalter am Unterboden wird der Batteriestrom für die Standgeräuschversorgung ein- und ausgeschaltet.

Ich bin der Meinung, dass ein wunderschönes vorbildgerechtes Modell entstanden ist.

Text/Fotos: pt

Die Heckpartie mit „Alu“-Fensterrahmen

„Bauer sucht Sau“ oder: Ein Hof für die Feldbahn

Seit Jahren tätigen zwei Feldbahnloks von Baumann in Spur 2e ihren Dornröschenschlaf in einem meiner Regale. Neben dem Bau der Spur 2 Nebenbahn Anlage war einfach keine Zeit, mich auch noch mit dem Thema Feldbahn zu beschäftigen.

Und das Organisieren des jährlichen Echt-Dampf-Treffens in Schramberg nötigte den Rest der verfügbaren Zeit ab. Doch dann kam quasi der „Rauswurf“ aus den heiligen Hallen der Stadt. Eine neue Bürgermeisterin und deren Verwaltung sahen keinen Bedarf, dieses Treffen, welches eines der erfolgreichsten Kapitel in der dortigen Museumsgeschichte darstellte, weiterzuführen. Achtzig Teilnehmer waren darüber gefrustet, so natürlich auch ich. Aber alles hat seine zwei Seiten. Nachdem ich in ein 14-tägiges Loch gefallen war, kamen neue Pläne zu einer wetterfesten Spur 2 Anlage, welche viel größer werden soll-

Richtfest

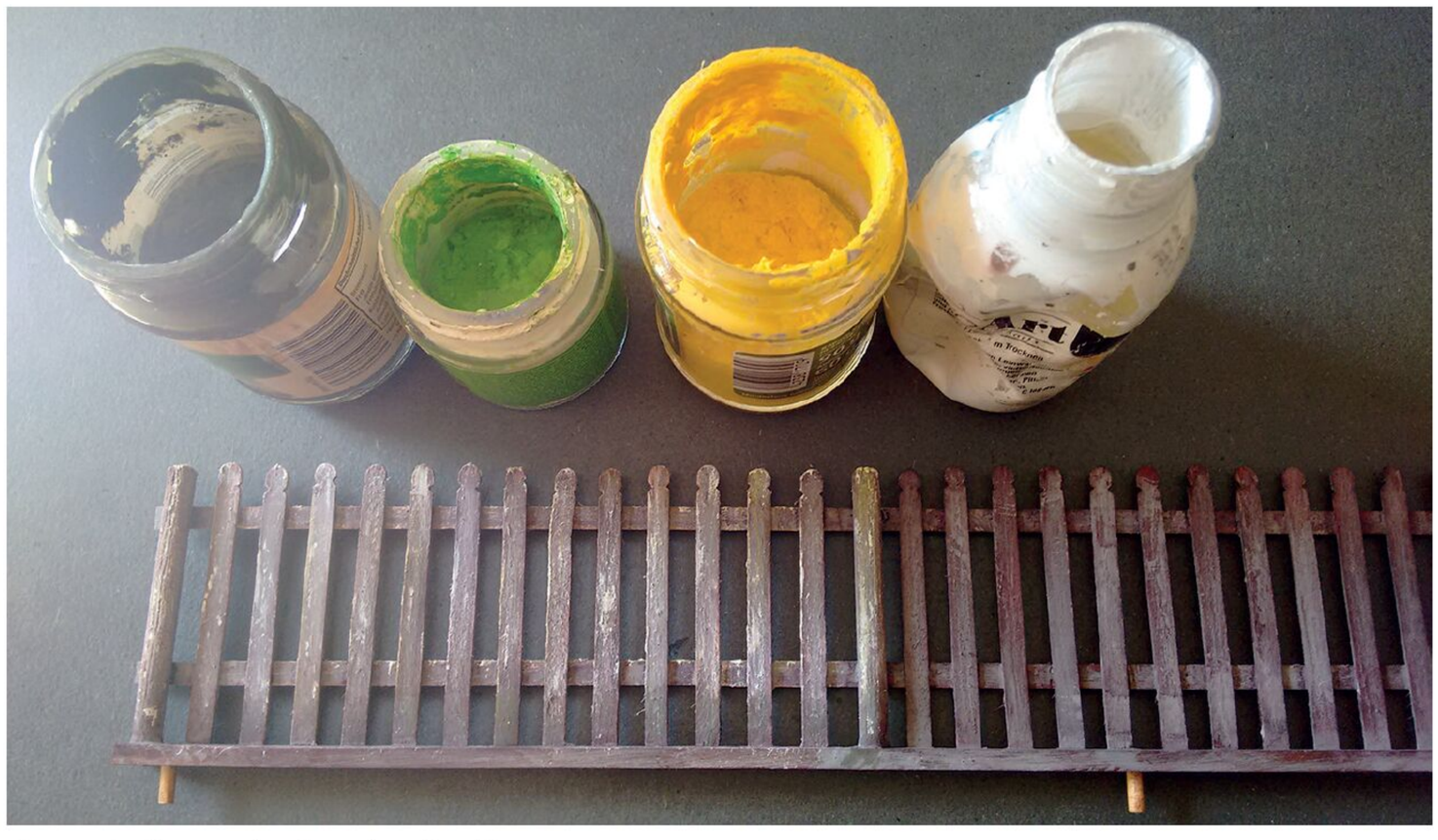
te als meine alte Nebenbahn. Das alles wird in Gemeinschaftsarbeit entstehen und so wird man hier bald vom Bau der zweigleisigen Hauptbahn Anlage in Spur 2 lesen können.

Nun war aber plötzlich die Zeit da, auch über eine kleine mobile Feldbahnanlage nachdenken zu können. Schließlich kam der Entschluss, eine „Waldfeldbahn“ umzusetzen. Acht Segmente sollten eine Gesamtgröße von 6 Metern auf 1,50 Meter Breite ergeben, die ich in den Kofferraum packen kann, um sie auch auf Ausstellungen vorzeigen zu können. Und auch in die entstehende neue Spur 2 Anlage soll sie integrierbar sein, da vorgesehen ist, eine Umschütt-Anlage zur Spur 2 einzubauen. Dazu auch in einer späteren Ausgabe mehr.

Als erste Aufgabe habe ich mir den Bau eines Bauernhofs zur Feldbahn gestellt. Da ich im Gegensatz zu meinen früheren Bauwerken keinen Zeitdruck hatte,

Füllung aus Kokosmatten

Tiere auf dem Bauernhof



Grau als Basis, der Rest für die Alterung

konnte ich mich richtig „austoben“. Was großen Spaß gemacht hat. Dazu kommt, dass ich wieder mal verschiedene Baumaterialien ausprobieren wollte.

Meine früheren Bauwerke entstanden aus einer Kombination von Holz (als Korsett) und PVC Baumarktplatten, wie z. B. der Salzwedeler Wasserturm, den ich in der früheren Ausgabe 5/2019 der GartenBahn schon vorgestellt hatte.

Diesmal nahm ich wieder die klassischen und kostenlosen Raketenstöcke, die wir Modellbahner ja gerne im Neujahr einsammeln. Das Fachwerk des Hauses wurde mit zurechtgeschnittenen Kokosmatten aufgefüllt und dann mit Gips verspachtelt. Das Ergebnis war ermutigend. Für den Schornstein und das Backhaus besorgte ich 1:24 Ziegel der Firma Juweela (juweela.de). Nicht ganz billig, aber für solche kleinen Bauten wirklich ansprechend. Hätte ich für den Wasserturm ebenfalls die Ziegel genommen, wäre das Ergebnis zwar noch realistischer gewesen, aber Kosten von über 1000,- € für Material und einem Gewicht von über 15 kg sprechen dagegen. Der Zaun entstand aus Kaffee Rührstäbchen, die es sehr preiswert im 500er oder 1000er Pack zu kaufen gibt und welche auch für andere Holzarbeiten sehr brauchbar sind. Grau als Grundanstrich – gealtert wird er, indem man mit dem leicht trockenen Pinsel mehrere Farben aufträgt.

Mutter Natur stellt gratis kleine Ästchen, die nur trocken sein sollten, zur Verfügung. Unter Bäumen finden sich davon genügend. Sie wurden entrindet und ergeben einen schönen Viehzaun, wie ich finde. Man kann sie gut mit einer gröberen Feile bearbeiten und die kleinen Späne ergeben einen realistischen Boden fürs Viehzeug.

Die Vegetation ist teils von Silouhette oder Stahlwolle zurechtgezupft, mit einen Drahtstamm verstärkt und mit Noch-Laub versehen. Besonders Freude haben die gedruckten Tiere von 3Drifter-Miniatures (3drifter-miniatures.de) bereitet. Zwar müssen diese noch entgratet und bemalt werden. Aber mir gefallen sie noch besser als die Preiser-Figuren. Nur Zeit und Geduld muss man eben mitbringen. Die Eigenbau-Maus Fridolin aus Papier und Draht misst gerade einmal 2,5 mm.

Das Pflastermaterial gibt es in verschiedenen Größen von diversen Herstellern.

Die Tonne mit der Maus

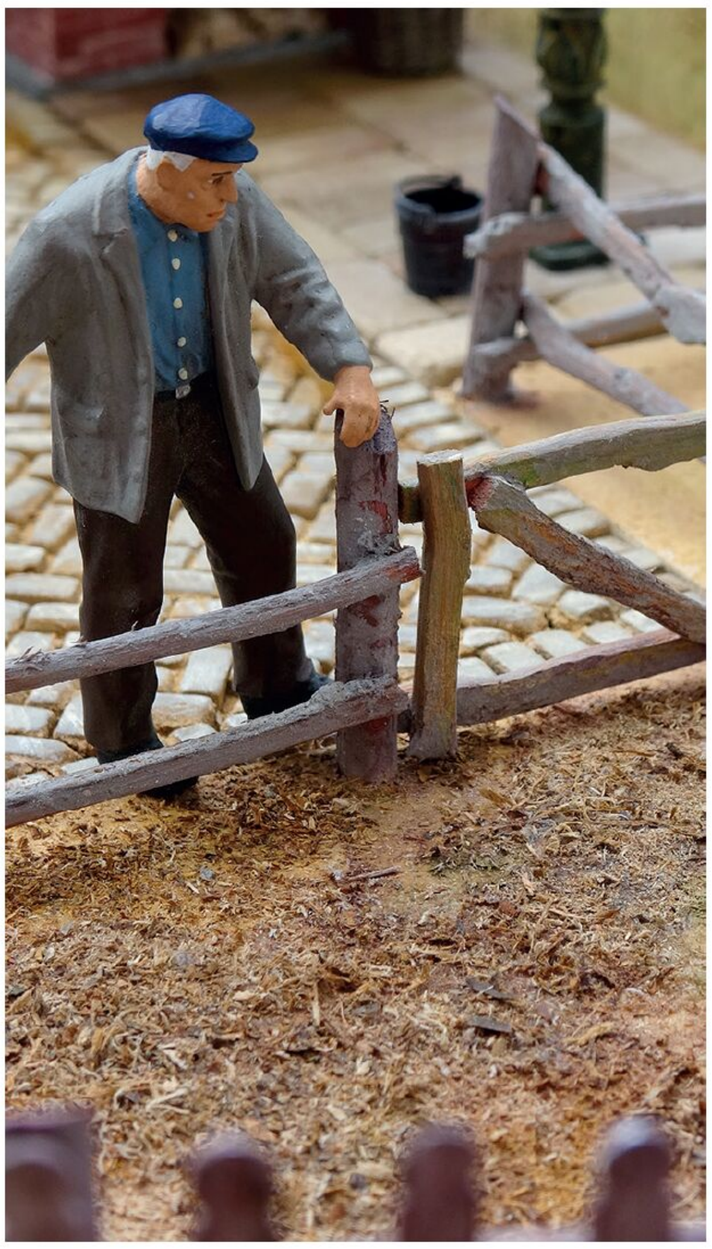
Das Verlegen ist nichts für den Eiligen, dafür kann man alle Muster die gefallen einbringen. Rechne ich alle Stunden zusammen, komme ich für den kleinen Hof auf gute 200 Stunden – Zeit spielte ja nun mal keine Rolle. Der Eicher-Diesel ist aus dem Fundus und ein Modell von Mo Miniatur (mo-miniatur.com). Es gibt ihn noch bei Wespe Models (wespemodels.com) zu kaufen.

Der „Krankenwagen“

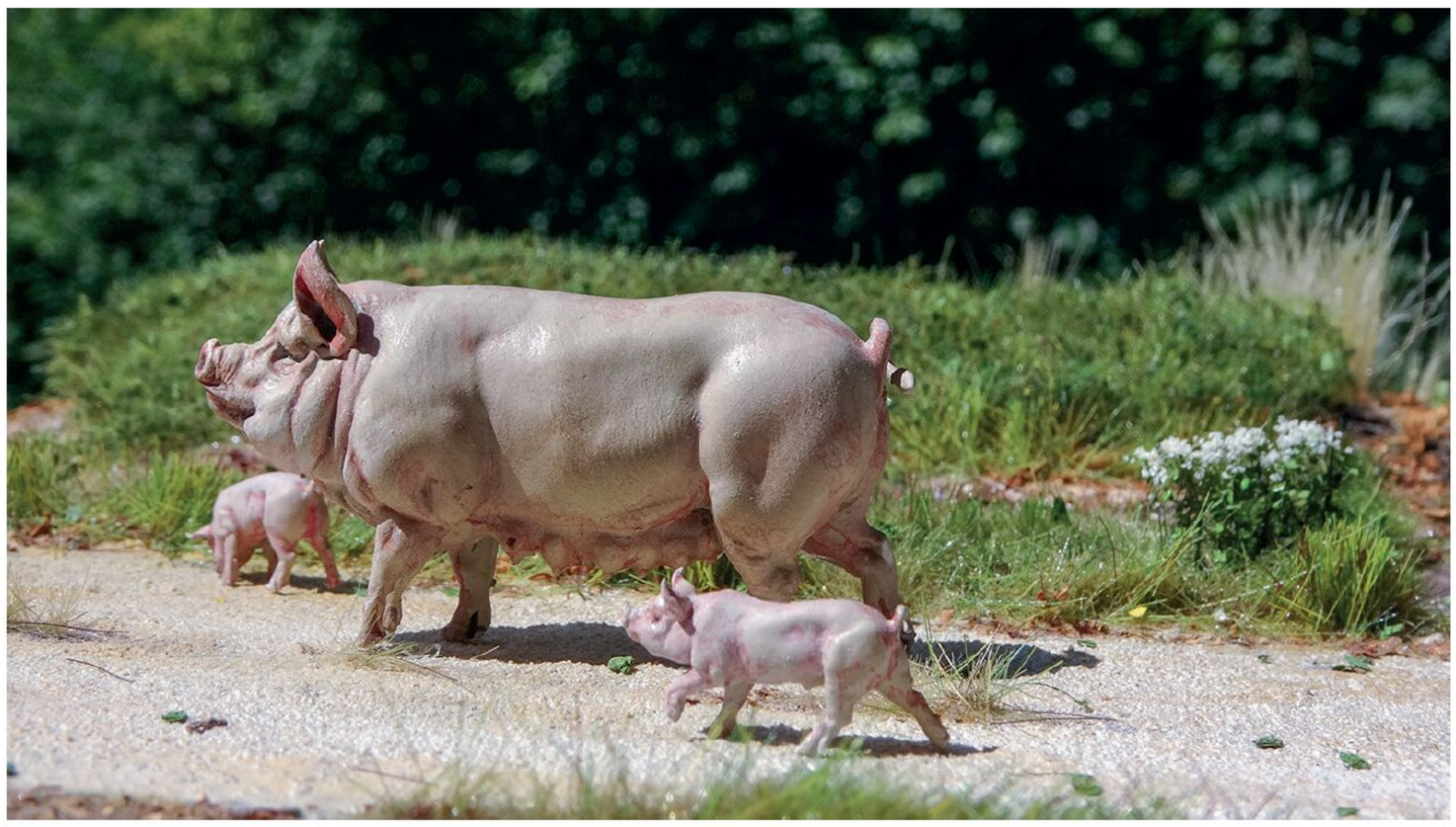
Da ich gerne kleine Geschichten erfinde, muss nun der geneigte Leser auch eine über sich ergehen lassen: Bauer Rübsam hatte mal wieder einen „übern Korn“ getrunken. Es war nicht das erste Mal, dass er deshalb am nächsten Morgen schwer aus den Federn kam und versäumte, sein Vieh zu versorgen. Das war eine große Schweinerei!

Seiner Zuchtsau „Olga“ riss nun der Rüsselfaden. Schließlich hatte sie vier Ferkel zu versorgen und brauchte dazu eine gute Futter-Grundversorgung.

Nicht jeder vergnügt sich auf dem Hof



Bauer Rübsamens Blick geht ins Leere



„Olga“ mit Familie auf Wanderschaft

Handwagen von Preiser, gesupert

dem Traktor abholen, zwei Tage konnte er kein Auge aufbekommen, und dieses Mal hatte es nicht am Alkohol gelegen. Seitdem hat aber Rübsam immer zuerst unsere Olga mit Futter versorgt, bevor er einen „lüpfen“ ging. Die Zuchtsau wars zufrieden.

Text/Fotos: Tobias Mey

Da Rübsam selten das Gatter richtig zumachte, fasste die Muttersau den Entschluss, Selbstversorgung einzuleiten. Flugs verließ sie mit dem Nachwuchs das Gehöft und entdeckte nach kurzer Wegstrecke das Feld des Nachbarn Bauer Grobholz. Die Kartoffeln mundeten vorzüglich.

Derweil war unser Bäuerlein auf das leere Gatter aufmerksam geworden und vermutete Diebe am Werk. Noch immer fast zwei Promille im Blut, eilte er mutig geworden zu Nachbar Grobholz, um diesen des Diebstahls zu bezichtigen. Dort angelangt, empfing dieser ihn aber schon am Eingangstor mit hochgekrempelten Hemdsärmeln. Er hatte die Schweinerei gerade auf seinem Feld entdeckt und die Sau verjagt, die sattgefressen, gerne in den eigenen Stall zurückkehrte.

Als unser Rübsam dann auch noch anfing herumzutoben und ihn des Diebstahls zu verdächtigen, erfuhr unser Bäuerlein, warum der Name Grobholz doch recht gut zu seinem Nachbarn passte. Sein Bruder musste ihn dann mit

Kater Karlos Revier

Kater Karlo zeigt sein Interesse an den Milchflaschen, Schäferhündin „Schantalle“ eher an Karlo

Hannibal der Erstgeworfene inspiziert seine Umgebung

Fahrbetrieb vorbildgerecht im Garten, ja – aber wie: Eine Gruppe Spur 1-Echtdampflokfahrer wollen etwas mehr als ihre Loks testen

Um einen vorbildgerechten Bahnbetrieb mit unseren Loks zu planen, benötigen wir eine Anlage mit einem Bahnhof für die Abfahrt von einem Zug und einem Bahnhof zur Ankunft. Das heißt, der Zug fährt von A nach B. Dazwischen eine längere Fahrstrecke.

Auf der großen Gartenbahn EiWi in Witterswil (Schweiz) haben wir diese Möglichkeit gefunden und können dies auch so nachahmen. Die Gleisanlage im Freien unter Bäumen ist ohne Modellbahngebäude und Signale, da sie der Witterung im Sommer wie auch im Winter ausgesetzt ist. Gleislänge total 383 Meter, Höhe über Boden 1,10 Meter, Mindestradius 3 Meter.

Einzige Einschränkung ist, dass Bf A und Bf B dieselben fiktiven Bahnhöfe sind. Das heißt, wir fahren die Strecke innerhalb der verschiedenen Gleisovale 2-4 und wieder zurück.

Wir haben einen Fahrplan so gestaltet, dass immer mehrere Züge unterwegs sind. Wir – ein Team mit langjähriger Erfahrung – wollen ja ein zusammenhängendes Fahren erleben. Jeder fährt mit seiner Lok ab dem Hbf einen Zug über die festgelegte Strecke und endet wieder im Hbf (Fahrsimulation von A nach B). Dazu ist die Fahrzeit nach Plan so ausgelegt, dass die Reisezeit des Zuges 25 Minuten dauert.

Da wir den Zug mit Echtdampfloks bespannen, muss vorrangig die Aufheizzeit und die Umsetzung vom Bw und danach wieder zurück zum Abstellen berücksichtigt werden. So muss die Lok 40 Minuten unter Dampf sein. Die Abfahrtzeiten ab Hbf sind im 10 Minutentakt. Ebenso die Ankunft im Hbf.

Bedingung ist ein guter Einsatzzeitplan, den jeder zuvor von der Fahrdienstleitung erhält (s. auch Tabelle auf S. 25).

Erlebnisbericht Fahrdienst Nr. 3

Der erhaltene Fahrdienstplan sieht vor, dass ich pünktlich den Zug auf Gleis 1 im Hbf befördere.

Meine Lok steht auf einem Abstellplatz des Bw an der Drehscheibe. Die Lok hat einen Wasserkessel, welcher noch etwa zur Hälfte mit Wasser gefüllt ist. Die Feuerung ist bei meiner Lok mit Spiritus. Beides muss noch vor dem Anheizen aufgefüllt werden.

Loks im Bw vor dem Einsatz

BR50 Ausfahrt Hbf zur Strecke

Nur noch 5 Minuten zum Vorbereiten der Lok, denn um 12:05 Uhr muss ich meine Lok anheizen, damit ich um 12:15 Uhr genügend Dampfdruck habe und dem Fahrdienstleiter Bescheid geben kann, dass meine Lok zur Abfahrt aus dem Bw bereit ist. Danach geht es auf die Drehscheibe und die Lok kann über das Gleisvorfeld vorrücken bis vor den bereitstehenden D-Zug.

Eingeteilte Kollegen sind zur Hilfe an Drehscheibe und Schiebebühne tätig. Dabei muss die Lok mit leicht geöffnetem Hilfsbläser umgesetzt und angehängt werden. Die Schiebebühne vor dem Hbf wird von weiteren Kollegen auf das Ausfahrgleis gestellt. Inzwischen geben die Sicherheitsventile den hohen Druck von fast 5 bar an.

Ich erwarte den Auftrag zum Abfahren um 12:20 Uhr vom Fahrdienstleiter am Stellwerk. Jetzt fahre ich ab und komme auf die Einfahrt in die Streckengleise, wo alle Weichen auf Ablenkung stehen.

So fahre ich mit ruhiger Fahrt in das mir gestellte Streckengleis in das Oval 2, wo dann die Fahrt mit geschlossenem Hilfsbläser etwas beschleunigt werden kann, denn das Abdampfblasrohr unter dem Kamin gibt jetzt der Feuerung genügend Zugluft. Ein Blick auf die Wagengarnitur – alles in Ordnung. Kontrolle während der Fahrt auf die Wasserspeisepumpe und auf das Wasserstandglas des Kessels mit einem weiteren Blick auf das Kesselmanometer. Alles ist in Ordnung und somit gebe ich dem Fahrdienstleiter Bescheid, es ist „alles in Ordnung“. So ist zu erwarten, dass er mich in das nächste Gleisoval umleitet. Die Fahrt etwas drosseln, Hilfsbläser auf und über Ablenkung zum neuen Streckenabschnitt in Oval 3.

Jetzt kann ich wieder etwas beschleunigen und den Hilfsbläser schließen. Prüfen der Funktion während der Fahrt von Wasserpumpe und Wasserstand. Auf dem Nebengleis im Oval 4 kreuze ich meinen Kollegen vom Fahrdienst Nr. 2 mit seinem uns vorauseilenden Zug. Ich erhalte vom Fahrdienstleiter die Information, dass er mich über das Gleisdreieck 3a umleitet. Jetzt wieder etwas langsamer und bei der nächsten Weiche über Ablenkung. Vorsichtshalber Hilfsbläser etwas öffnen, damit immer genügend Dampfdruck vorhanden ist (Manometer zeigt 4 bar). Ich höre das Klappern der Räder beim Befahren der Stahlbrücke und schon ist der ganze Zug wieder auf dem Oval 3 aber jetzt in umgekehrter Richtung. Also Regler wieder etwas auf und Hilfsbläser zu.

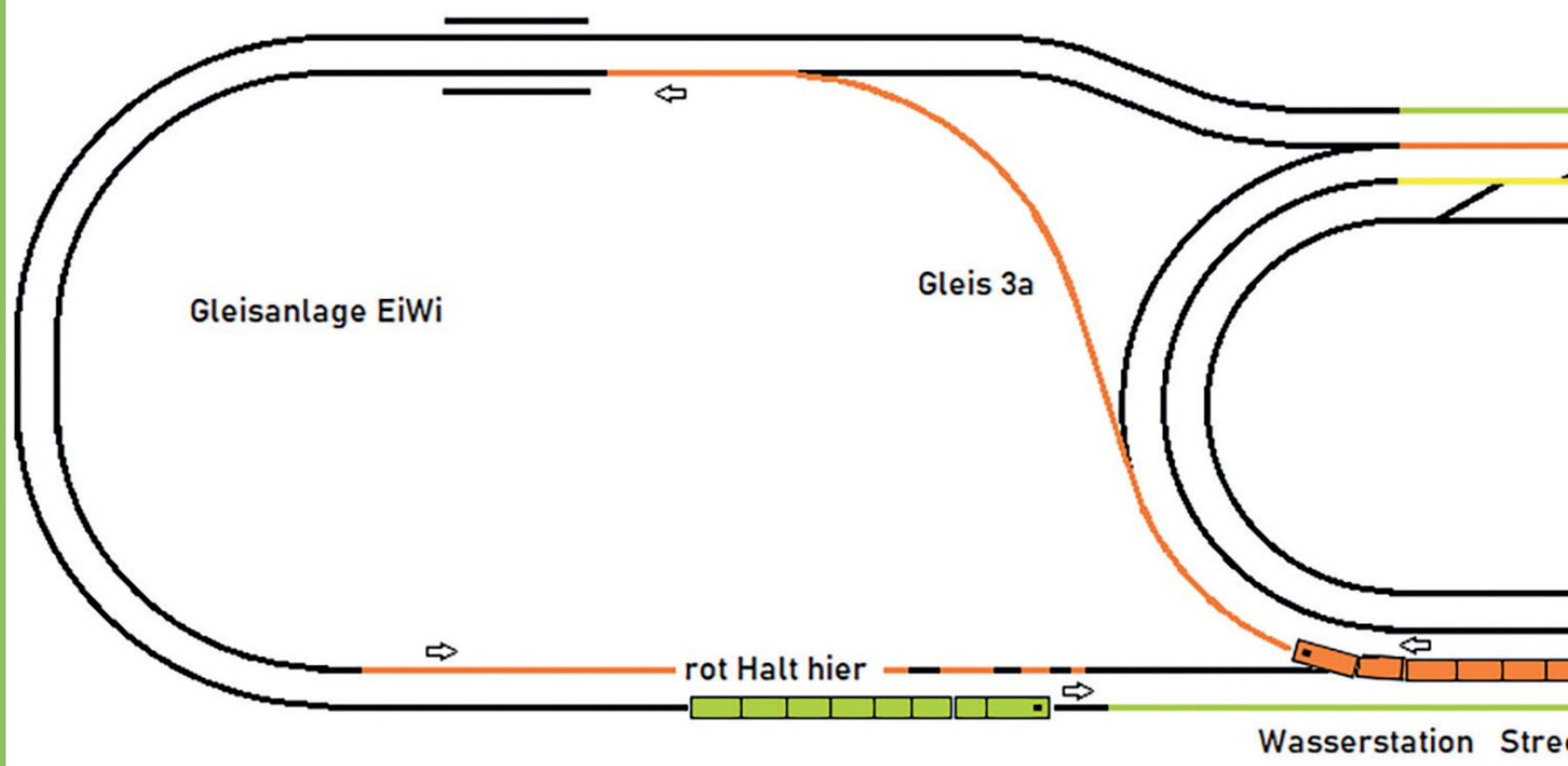
Weiter geht es und bald komme ich an den Streckenposten zum Halten (Auf dem Gleisplan „rot Halt hier“) und kann hier das verdampfte Wasser ergänzen. Der Wasservorrat im Tender muss jetzt aufgefüllt werden. Damit das Feuer bei Halt schön weiter brennt, muss der Hilfsbläser dazu wieder geöffnet sein.

Zugkreuzung auf der Brücke auf Strecke Oval 3 und4

Hier fährt der Zug aus Gleis 3a zur Brücke

Im Oval 3 vor der Brücke

Im Bw: Loks in Aufstellung

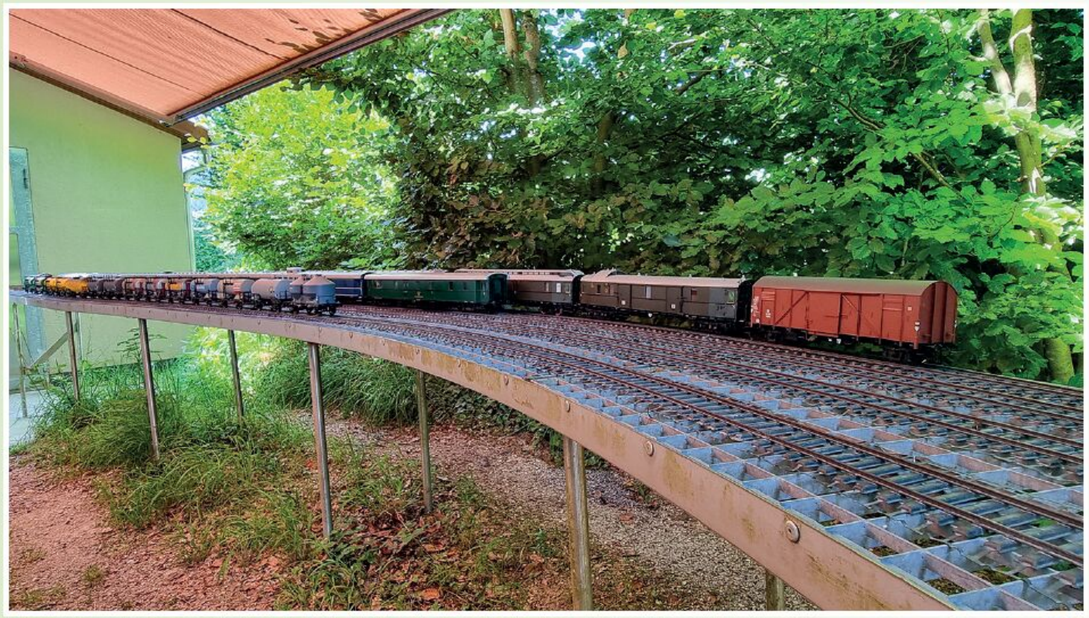


Gleisplan zum Plandampf gefahren am 13.Mai 2025 mit 9 Lokeinsätzen Dauer 120 Minuten.

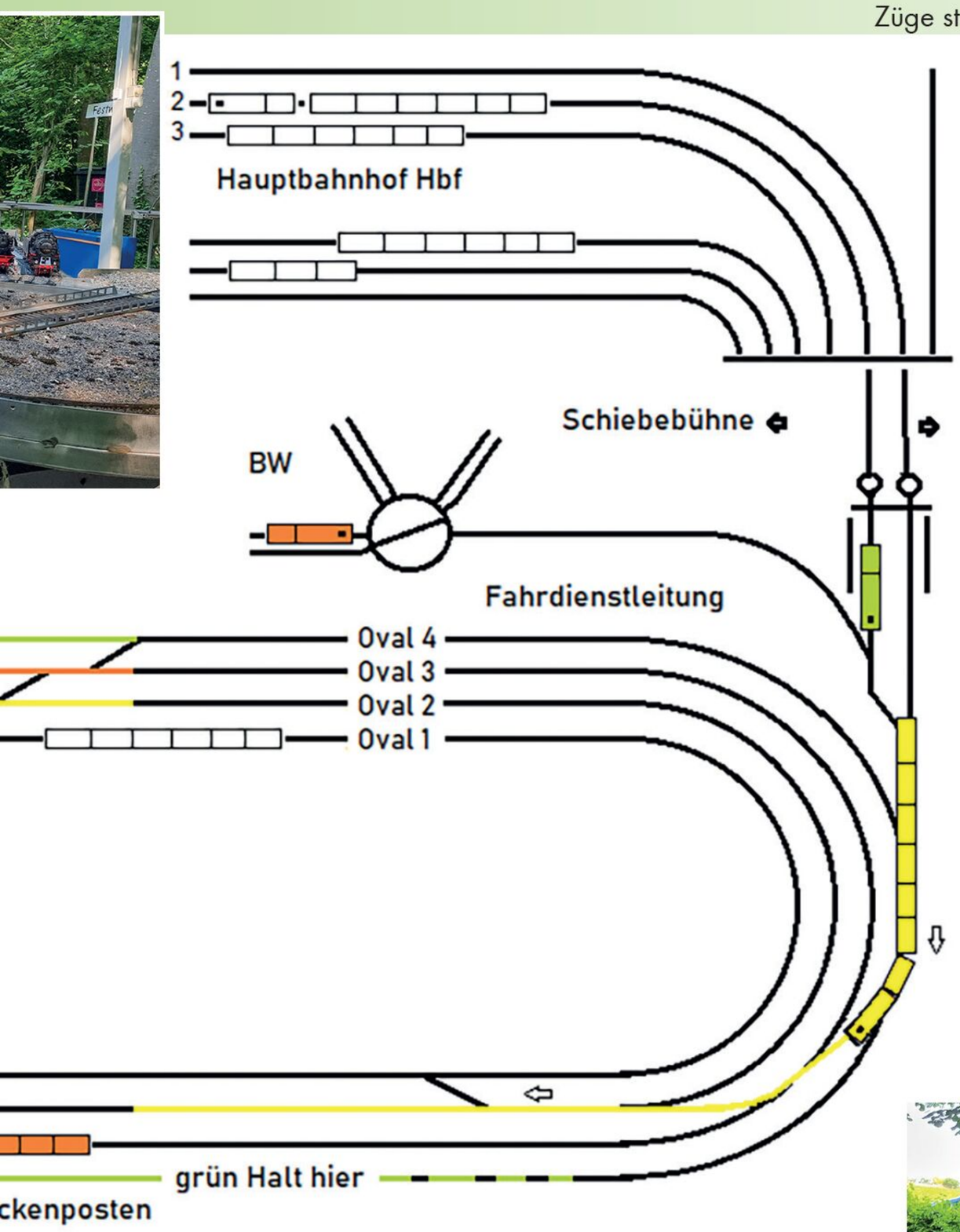
An der Wasserstation beim Streckenposten

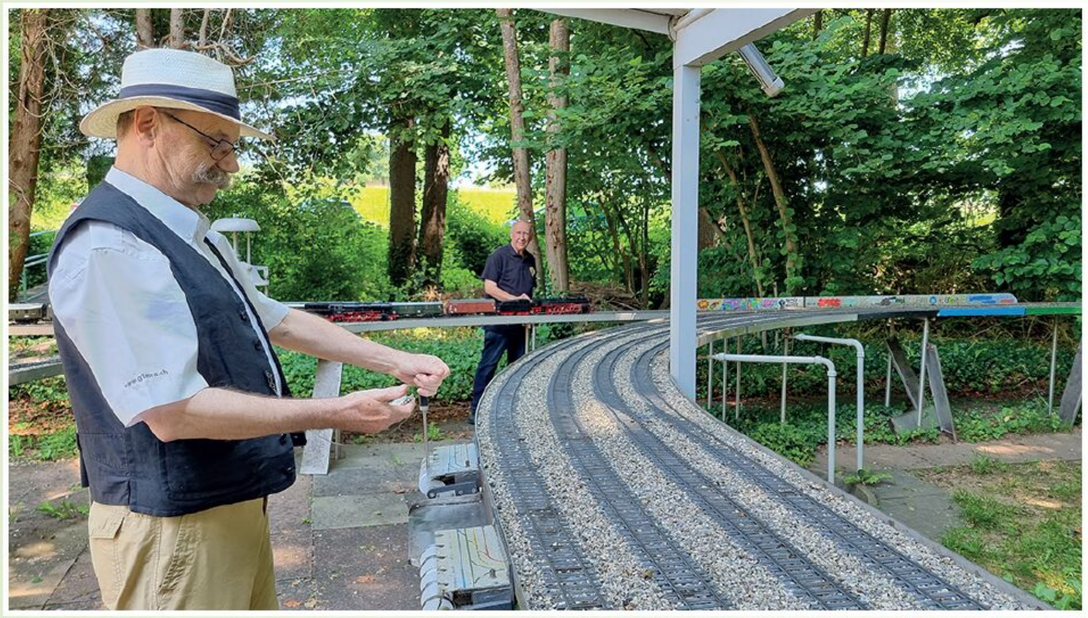
BR5

unft Zug im Hbf, Lok vorziehen



Züge stehen im Hbf bereit





Fahrdienstleiter mit Stoppuhr am Stellwerk

8 in Einfahrt in Strecke Oval 2

Zug mit neuer Lok in der Ausfahrt

Für eine weitere Abfahrt benötige ich das Ok des Streckenpostens und Fahrdienstleiters, welcher zuvor die Weiche vor mir in Stellung bringt, um im Oval 4 weiterzufahren. Auch da wieder eine Zugkreuzung mit dem Kollegen, welcher aus dem Hbf neu mit dem Fahrdienst Nr. 4 nach mir auf die Strecke gekommen ist.

Nach kurzer Fahrzeit heißt es auch für mich zurückzufahren in den Hbf, um pünktlich um 12:45 Uhr anzukommen. Regler zu und Hilfsbläser leicht geöffnet. Halt auf dem gleichen Gleis von dem ich abgefahren bin. Den Zug abhängen und Lok etwas vorziehen und warten, bis der Zug erneut um 12:50 Uhr, aber mit neuer Lok vom Fahrdienst Nr. 5 wieder den Bf verlässt. Ich fahre rückwärts hinter dem abgehenden Zug nach und bleibe aber vor der Schiebebühne stehen, bis diese umgestellt ist, um über das Gleisvorfeld wieder ins Bw zu fahren. Jetzt kann das Feuer ausgemacht werden. Lok in das zugeordnete Abstellgleis stellen. Ich entferne das Altöl und fülle neues Dampfschmieröl zur Schmierung der Zylinder auf.

Die Fahrt nach Plan ist pünktlich beendet. Der D-Zug wurde umgerechnet 23 Kilometer weit mit durchschnittlicher Geschwindigkeit von 50 km/h befördert. Jetzt darf ich um 13:00 Uhr an der Bedienung der Schiebebühne meinen Kollegen ablösen. Nun ist auch klar, warum dies Plandampf heißt!

Ankunft Zug im Hbf und Lok abgehängt

Gleisplan

Auf dem Gleisplan der Anlage von EiWi (s. Doppelseite vorher) ist ersichtlich, wie gefahren wird. Abfahren im Hbf. Zuerst auf Oval 2, danach auf Oval 3 dort über Gleis 3a zum Wenden, weiter auf Oval 4. Rückkehr zum Hbf. Zur Streckenverlängerung werden die Ovale mehrmals befahren.

Das Gleis, worauf die grüne Lok abgebildet ist (vor der Schiebebühne), dient ausschließlich für die Fahrten von und nach dem Bw. Das äußere Gleis in der Einfahrt zur Strecke (gelber Zug kommt aus dem Hbf) dient ausschließlich der Zu- und Wegfahrt für Züge zum Hbf.

Da voraussichtlich die Halte immer bei den dargestellten Bezeichnungen „grün Halt hier“ und „rot Halt hier“ müssen auch dort die Wasserstationen vorhanden sein. Halte andernorts sollten nie gemacht werden, immer bis zu den vorgesehenen „…Halt hier“ weiterfahren. Weiterfahrt nur mit Ok des Fahrdienstleiters. Bei Halt immer die Weichen freihalten (ganzer Zug).

Nothaltegleise bei Panne sind: In das Oval 1 fahren oder im nicht befahrenen Gleisdreieck von Oval 3. Falls eine Panne (z. B. kein Feuer mehr) im Oval 4, dann (ev. von Hand schieben) weiterfahren bis Hbf.

Nebenaufgaben der Kollegen vor bzw. nach der Fahrt sind im Dienstplan eingetragen:

BR50 in Einfahrt in Strecke Oval 2

Zeit min	Name	Fahrdienst	ab Depot	Zug	ab Bhf	an Bhf	an Depot	Anheizen, Fahrzeiten	Weichen	*Einfahrt,Streckenposten	BW/Zeitmanagement	Schiebebühne
40	grau =Anheizen											
00/55	S 3/6	1	55	A	0	25	30		W	Fahrdienst 6	Fahrdienst 8	Fahrdienst 7
00/05	38 1556	2	5	B	10	35	40		W	Fahrdienst 6	Fahrdienst 8	Fahrdienst 7
20/15	52 3322	3	15	C	20	45	50		W	Fahrdienst 6	Fahrdienst 8	Fahrdienst 7
30/25	08 201	4	25	A	30	55	60		W	Fahrdienst 9	S	Fahrdienst 8
40/35	18 471	5	35	B	40	5	10		Fahrdienst 1	Fahrdienst 9	S	Fahrdienst 8
50/45	50 3024	6	45	C	50	15	20		Fahrdienst 1	Fahrdienst 9	Fahrdienst 2	S
60/55	41 293	7	55	A	60	25	30		Fahrdienst 1	S	Fahrdienst 2	Fahrdienst 3
70/10	23 024	8	5	B	10	35	40		Fahrdienst 1	Fahrdienst 4	Fahrdienst 2	Fahrdienst 3
80/20	58 2019	9	15	C	20	45	50		Fahrdienst 1	Fahrdienst 4	Fahrdienst 5	Fahrdienst 3
90/30									Fahrdienst 1	Fahrdienst 4	Fahrdienst 5	Fahrdienst 6
100/40									Fahrdienst 1	Fahrdienst 4	Fahrdienst 5	Fahrdienst 6
110/50									Fahrdienst 1	Fahrdienst 4	Fahrdienst 5	Fahrdienst 6

Planungsvorlage für Plandampf auf der Anlage EiWi von Silvio Gohl 2025 / Umgesetzt am 13.Mai 2025

Zug	ab	an	ab	an	ab	an
A	0	25	30	55	0	25
B	10	35	40	65	10	35
C	20	45	50	15	20	45

*Einfahrt,Streckenposten siehe Gleisplan

Beispiel Einsatzplan Fahrdienst 3 bekommt der Lokführer

.05 Anheizen
.15 Ausfahrt BW über Brücke Rückwärts inneres Gleis zum Hbf. an den Zug und ankuppeln.
.20 Zugabfahrt über Brücke äusseres Gleis Einfahrt zur Strecke (nach Oval 2-4) wenn ok Leiter/Streckenposten
.45 Ankunft über Brücke äusseres Gleis zum Abstellbhf. Lok abhängen vorziehen
.50 Der nächste übernimmt den Zug und verlässt den Bhf über das äussere Gleis. Deine Lok folgt dem Zug bis vor die Schiebebühne.
Schiebebühne: Deine Lok: Rückfahrt ins Depot über Brücke inneres Gleis, im Depot Lok abstellen
.60 Du bedienst die Schiebebühnen zum Hbf. und hilfst wenn nötig beim Ankuppeln
.30 Du wirst abgelöst.

1. Kontrolle Einfahrt Streckenposten (Beachte keine Durchfahrt bei den „… Halt hier“ Stationen, Gefahr Kollision mit Gegenzug aus dem Hbf und Gefahr von noch nicht zurückgestellter Weiche „rot Halt hier“.
2. Hilfe im Zeitmanagement rechtzeitiges Anheizen und Drehscheibe.
3. Bedienung Schiebebühne vor Hbf (Gleiswahl Lokgleis oder Aus-/Einfahrgleis).

Fazit

Nach 2 Stunden Fahrbetrieb mit 9 Loks (9 Fahrdienste) hier das Resultat:

1. Es war nur möglich durch die exakte zeitliche Einhaltung und Kontrolle des Fahrdienstleiters, denn es waren ja immer gleichzeitig 3 Züge unterwegs.
2. Der Dienstplan wurde von allen Teilnehmern eingehalten.
3. Keine Lok musste wegen Treibstoff- oder Wassermangel von Hand nachgeschoben werden.
4. Keine Unfälle wegen Entgleisungen oder anderem (Gleise unter Bäumen).

Durch die Zusammenarbeit sämtlicher Kollegen konnten komplizierte Vorgänge sofort abgewickelt werden. Dank der Aufmerksamkeit der Teilnehmer waren immer volle Treibstoff- und Wasserbehälter an der Wasserstation vorhanden. Ein langsamer Zug – Beispiel Güterzug – wurde in der Anzahl Umrundung eines Ovals gekürzt und war so wieder im Zeitfenster der Ankunft.

Um einen Dienstplan zu erhalten, musste schon etwas Vorarbeit und Kenntnis von Loks, Wagen und die Situation der Örtlichkeiten bekannt sein. Dazu musste natürlich auch das Team zusammenpassen und jeder musste seine Lok genau kennen, denn es war eine Herausforderung 40 Minuten mit befeuerter Dampflok zu fahren, da auch einige Umsetzhalte in dieser Zeit drin sind. Auch hat jeder seine Hilfe in der Vorwie auch Nachfahrzeit auf zugeteilten Arbeiten übernommen.

Durch Disziplin der Beteiligten machte es allen Spaß, diese 2 Stunden durchzuspielen.

Mithilfe einer Excel-Tabelle wurde der Dienstplan erstellt (s. oben). Dazu musste noch ein extra Zeitplan für den Fahrdienstleiter erstellt werden. Darin wurde genau festgehalten, was und wo auf der Anlage gestellt werden musste, damit die Züge im vorgesehenen Zeitplan fuhren.

Neue Lok fährt an den angekommenen Zug

Text/Fotos/Skizze/Tabelle: Silvio Gohl

AMY Dom-Retrofit : Schön und praktisch

Wer meine Berichte über die Riverdale AMY verfolgt hat, dem war sicherlich aufgefallen, dass ich (auf den Fotos) oftmals ohne Dom gefahren bin. Der Grund ist einfach. Unter dem Dom ist das Wasserspeiseventil versteckt, man muss also, um Wasser nachzuspeisen den Dom zuvor abnehmen. Meinen besonderen Dauerfahrt-Ambitionen ist es geschuldet, aber auch der schweren Steigungsstrecke meiner Gartenbahn, dass ich Wasser öfter nachspeisen muss, als das durchschnittlich z. B. auf ebenen Strecken und unter geringerer Last notwendig wäre. Steht die Lok unter Dampf, sollte man also entweder eine schnelle Hand besitzen oder besser noch einen Handschuh verwenden, um heiße Finger zu vermeiden.

Als Verbesserung dachte ich einfach den Standard-Dom durchzubohren, sodass der Pumpschlauch von oben direkt durch den Dom in das Speiseventil eingeschoben werden könnte. Diese Art der Dom-Konstruktion ist bei fast allen meinen Echtdampfloks so realisiert. Aber ich habe eine „optisch schönere“ Lösung gefunden.

Die AMY besteht im Wesentlichen aus Roundhouse-Standardteilen der Lady Anne (Chassis und Body) und dem Spezialkohlekessel von Riverdale. Auf der Webseite von Roundhouse nachgeschaut sah ich die Silver-Lady (eine spezielle Edelausführung der Lady Anne), die mit einem solchen Spezial-Dom ausgerüstet war. Bei den Roundhouse-Leuten nachgefragt wurde meine Beobachtung bestätigt und ich wurde informiert, dass man diesen Spezial-Dom der Silver Lady mit allem „Drum und Dran“ separat bestellen kann. Das Retrofit besteht aus dem Standard-Speiseventil, einem gegenüber dem Standard-Dom angepassten höheren Speiseventil-Aufnahme-Teil und dem hohen Spezial-Dom mit einer (gewünschten) Öffnung oben für den Speisepumpenschlauch.

Ich habe die Teile bei Roundhouse (roundhouse-eng.com) sofort bestellt (product codes: SVFP; WTUV2; BDK fluted top), nach Lieferung eingebaut und sogleich „warm“ ausprobiert. Perfekt!

Wer also seine Standard RH-Lady Anne oder seine Riverdale AMY damit nachrüsten möchte, die Sache sieht nicht nur hübsch aus, wie ich finde, sondern funktioniert auch praktisch und einwandfrei.

Nun möchte ich noch eine positive Bemerkung über das Speiseventil loswerden. Um ehrlich zu sein, ich hatte anfangs das primitive Schlauchventil (man kennt es auch vom Fahrrad-Ventil) etwas belächelt, denn meine anderen Echtdampfloks besitzen eine viel aufwändigere Speiseventil-Konstruktion, die mindestens folgende Teile benötigt: Ventil-Dichtkörper, O-Ring, Ventilsitz, Gegenfeder. Dieses Schlauchventil besteht im Wesentlichen nur aus 2 Teilen, einem Schlauchhalter (mit Sackloch und Querbohrung) und dem Silikonschlauch-Abschnitt. Fertig.

Nach über 110 Betriebsstunden in der AMY funktioniert das Ventil immer noch einwandfrei und ist auch dicht! Der Silikonschlauch ist über die Zeit erwartungsgemäß etwas steifer geworden, was wohl irgendwann dazu führen wird, dass ich den Schlauch austauschen muss. Eine Angelegenheit von wenigen Minuten.

Ich führe ja Buch über jede Fahrt jeder meiner Echtdampfloks. Bei der aufwändigeren Konstruktion mit O-Ring und Ventil-Dichtkörper etc. bin ich im Vergleich viel öfter gezwungen gewesen, den O-Ring auszutauschen und vor allem (!) den Ventilsitz zu reinigen und nachzupolieren.

Sofort musste ich mich an ein bekanntes Konstruktionsprinzip im angelsächsischen Raum erinnern. Es wird mit KISS bezeichnet (keep it simple, stupid) und bedeutet frei übersetzt: „Halt es einfach, Dummerle!“

Wie wahr!

Text/Fotos: Achim van Ledners

Lokführerseite der DR I K

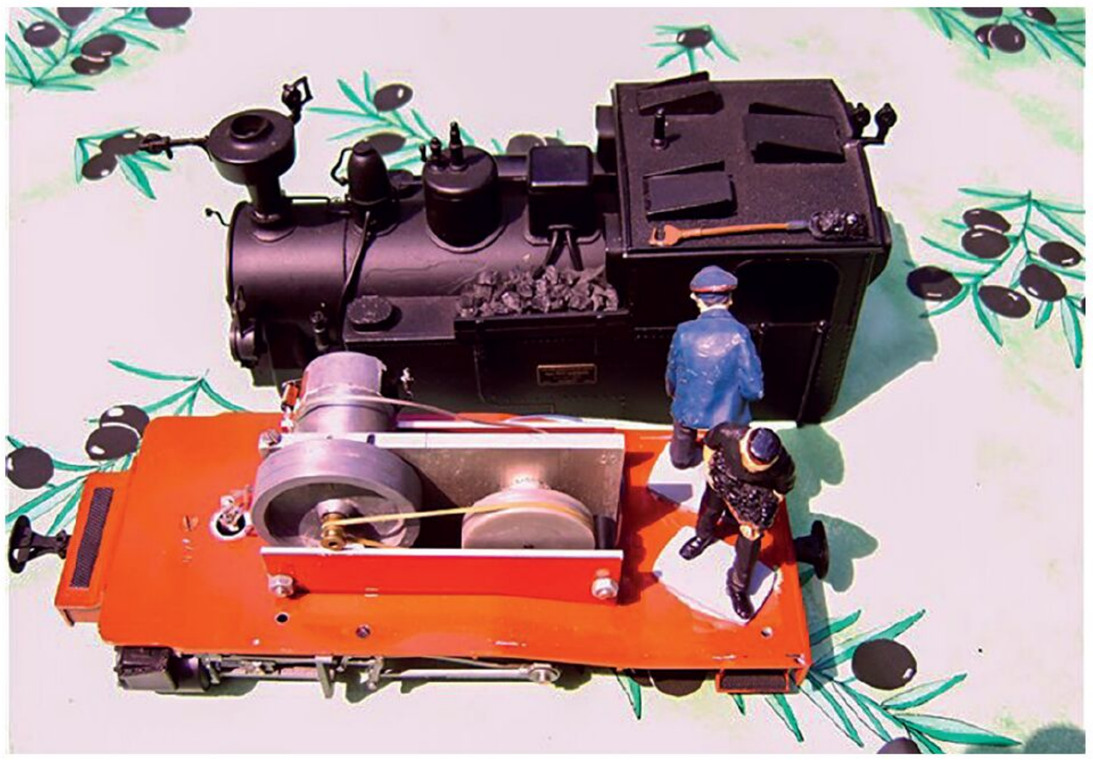
Gartenbahnmodelle aus der DDR?

Ja, die gab es tatsächlich. Im Jahr 1979 entwickelten zwei Dresdner Modellbauer, Jochen Lehmann und Ing. Gerhard Walter gemeinsam Gartenbahnmodelle nach sächsischen Vorbildern im Maßstab 1:22,5.

Vorbildgerecht fuhren diese Modelle auf 32-mm-Gleis. Erstmals präsentiert wurde das Modellbahnsystem auf einer Ausstellung zum 95. Jubiläum der Schmalspurbahn Radeberg-Radebeul.

Der Zug bestand aus einer I K, einem zweiachsigen Personenwagen, einem Zugführer- und einem gedecktem Güterwagen sowie einem O-Wagen. Gekuppelt wurden die Fahrzeuge vorbildgerecht mit der sächsischen Trichterkupplung und entsprechenden Kuppelbolzen. Die Lokomotive gab es sowohl in der grünen Länderbahnversion als auch in der schwarzen Reichsbahnausführung.

Der Antrieb der Lokomotive erfolgte durch einen Elektromotor mit Stromaufnahme über die Schienen, der über einen



Der Riemenantrieb

Gartenszene mit 99 7506

Gummiriemen das Getriebe in Gang setzte. Die Fahreigenschaften dieser Lok sind sehr geschmeidig, mit Auslauf, fast wie mit einem Glockenankermotor angetrieben.

Vertrieben wurden die Kleinserienmodelle von Gerhard Walters Firma Technomodell, die vielen Modelleisenbahnern wegen des umfangreichen HOe Programms ein Begriff sein dürfte. Die Nachfrage nach den Modellen war groß und konnte nicht in ausreichender Anzahl bedient werden. Lange Wartezeiten und das entsprechende Kleingeld musste man daher schon in Kauf nehmen.

Nach der Einstellung des Programms nach 1990 gelang es mir, einen kompletten Zug bei Ebay zu kaufen. Die Lok ist in der DR-Version, während die Waggons die Länderbahnversion zeigen. Das ist halt so. Mit passenden PECO-Gleisen baute ich eine Inselbahn im Garten neben der LGB.

Sächsischer Zweiachser mit zutreffendem Achsstand

Passend dazu der Zugführerwagen

Sächsischer Kurzzug

Auch die Güterwagen gehören zum Set

Dieser Betrieb konnte nur bis zu einer Umgestaltung des Gartens aufrechterhalten werden. Seitdem fristet der wunderschöne Zug sein Dasein in einer meiner Vitrinen. Die Steuerung ist aus „Plaste“, das leider im Laufe der Jahre den Weichmacher verliert und damit sehr bruchanfällig ist.

Der „Eisenbahn-Fleischer“ Wolfgang Frey in Seifhennersdorf (eisenbahn-fleischer.de) bot um die Jahrtausendwende Ersatzsteuerungen aus Metall an, was ich jedoch leider verpasst habe. Er ist übrigens meines Wissens neben Albrecht Hilbert der einzige Hersteller weiterer IIe-Modelle nach sächsischen Vorbildern. Der Markt dafür ist begrenzt.

Wer ins Dreiländereck nach Zittau reist, um mit der Zittauer Schmalspurbahn zu fahren, sollte unbedingt einen Abstecher nach Seifhennersdorf machen und das Eisenbahnmuseum von Wolfgang Frey besichtigen.

Neben unglaublich vielen Vitrinen mit Eisenbahnmodellen in allen Baugrößen ist die IIe-Anlage unter dem Dach der Knaller schlechthin. Die oben erwähnten Technomodel-Modelle drehen hier mitsamt von Kleinserienfahrzeugen des Eisenbahn-Fleischers hier ihre Runden. Die Familie ist ausgesprochen sympathisch und freut sich über Besuche während der Öffnungszeiten.

Text/Fotos: pt

Quellen: SSB-Medien und Wolfgang Frey

Wolfgang Frey zeigt mir sein Museum …

… mit Modellen in diversen Baugrößen

Die „Dachanlage“ in IIe

Sächsische Ur I K Nr. 1

Lokomotiven „Le Creusot“- MOP 1151 bis 1160 – oder: ich habe mich in eine Spanierin „verliebt“!

(Werkstattarbeiten 2024/25, Teil 3)

Vorbild

In einem im November 1954 unterzeichneten Vertrag zwischen dem spanischen Ministerio de Obras Publicas (MOP - Ministerium für öffentliche Arbeiten) und den Firmen Forges & Ateliers du Creusot (SFAC), Le Materiel Electrique Schneider-Westinghouse (SW), der Spanischen Schiffbaugesellschaft (SECN) und der Spanischen Baugesellschaft für Elektromaschinen (CENEMESA) wurde die Beschaffung von 10 vierachsigen diesel-hydraulischen Lokomotiven (MOP 1101-1110) und 14 diesel-elektrischen Lokomotiven (MOP 1151- 1160, MOP-Rio Tinto 400-403) für die spanischen Schmalspurbahnen geregelt.

Es war vertraglich vorgegeben, dass die Hälfte der Lokomotiven in Frankreich und die andere Hälfte in Spanien durch ein aus SECN und CENEMESA gebildetes Konsortium hergestellt werden sollte.

Lok 1155 der Ferrocarriles de la Robla
(aus Locomotoras Diesel (V), Las Francesas de Via Estrecha, von Lluis Prieto Tur, 2006)

Meinen Unterlagen nach wurde 1958 mit der Auslieferung begonnen, aber auf Grund technischer Probleme erst

Die Maschine 1153 der FEVE (Quelle Internet, Fotograf unbekannt) – dieses Foto war vor einigen Jahren mein „Erstkontakt“

Lok 1151 der FEVE (aus Locomotoras Diesel (V), Las Francesas de Via Estrecha, von Lluis Prieto Tur, 2006, Foto Pere Baliarda)

Bis 1987 waren alle Maschinen bis auf die abgebildete, heute im Baskischen Eisenbahnmuseum betriebsfähig erhaltene 1158 ausgemustert und verschrottet. (Quelle Internet, Fotograf unbekannt)

zwischen 1961 und 1964 beendet. Die Lokomotiven hatten einen Sechszylinder-Dieselmotor vom Typ American Superior mit 675 PS. Die vier dieselelektrischen Maschinen für die Rio Tinto Bahn waren mit 850 PS etwas leistungsstärker. Die dieselelektrische 675 PS Variante, die ich versucht habe, im Modell abzubilden, hatte einen Westinghouse-Schneider-Generator und vier Elektromotoren vom Typ SW 1214.

Die Loks waren hauptsächlich für die Beförderung von Personenzügen vorgesehen und hatten ursprünglich eine Dampfheizanlage für den Wagenzug. Die Maschinen litten allesamt – von Anfang an – an mangelnder Traktionsleistung. Sie dürften auch mit einer gewissen Entgleisungsneigung zu kämpfen gehabt haben, was einem ziemlich hohen Schwerpunkt im Verein mit ihrem Gewicht, das für den damaligen Oberbau der meisten Schmalspurbahnen doch sehr hoch gewesen sein wird, geschuldet sein mag. Auch wurden die Maschinen auf etliche Eisenbahngesellschaften aufgeteilt, was den Unterhalt sicher nicht vereinfacht hatte und die Pannenhäufigkeit auch mit erklären kann; das verbesserte sich meinen Unterlagen nach erst, als die FEVE (Ferrocarriles de Via Estrecha) im Jahre 1965 gegründet wurde, etliche Bahngesellschaften in dieser neuen Gesellschaft aufgingen und die „Le Creusot“ Loks mehrheitlich auch von der FEVE gewartet wurden.

Ich hatte zur Recherche über diese Maschinen etliche Fotos und Artikel auch aus dem Internet zur Verfügung und ab 2020 endlich ein Buch (Locomotoras Diesel (V), Las Francesas de Via Estrecha, von Lluis Prieto Tur, 2006). Leider ergaben sich nur Pläne und Detailaufnahmen von den dieselhydraulischen Maschinen. Da ich dieselelektrische Lokomotiven bevorzuge, musste ich die offensichtlich bestehenden Unterschiede im Aufbau der Drehgestelle und der Lokomotivkästen wieder einmal aus den vorhandenen Fotos ableiten.

Jedenfalls hat sich ergeben, dass es trotz der relativ kurzen Einsatzzeit, wahrscheinlich durch die Beteiligung etlicher Bahnverwaltungen, auch Unterschiede zwischen den einzelnen dieselelektrischen Maschinen gab (z. B. die Anzahl der Maschinenraumfenster, zwei Dachformen, Front mit oder ohne „Bügelfalte“). Ob und welche Unterschiede sich durch die Fertigung in Frankreich

und Spanien ergeben hatten, konnte ich nicht nachvollziehen. Da ich keinen Zugang zu Detailfotos einer bestimmten Maschine hatte, war mir klar, dass mein Modell Attribute mehrerer Vorbildloks in sich vereinen wird, was mich aber nicht davon abhielt ein stabiles Betriebsmodell zu zeichnen und zu bauen.

Drehgestelle

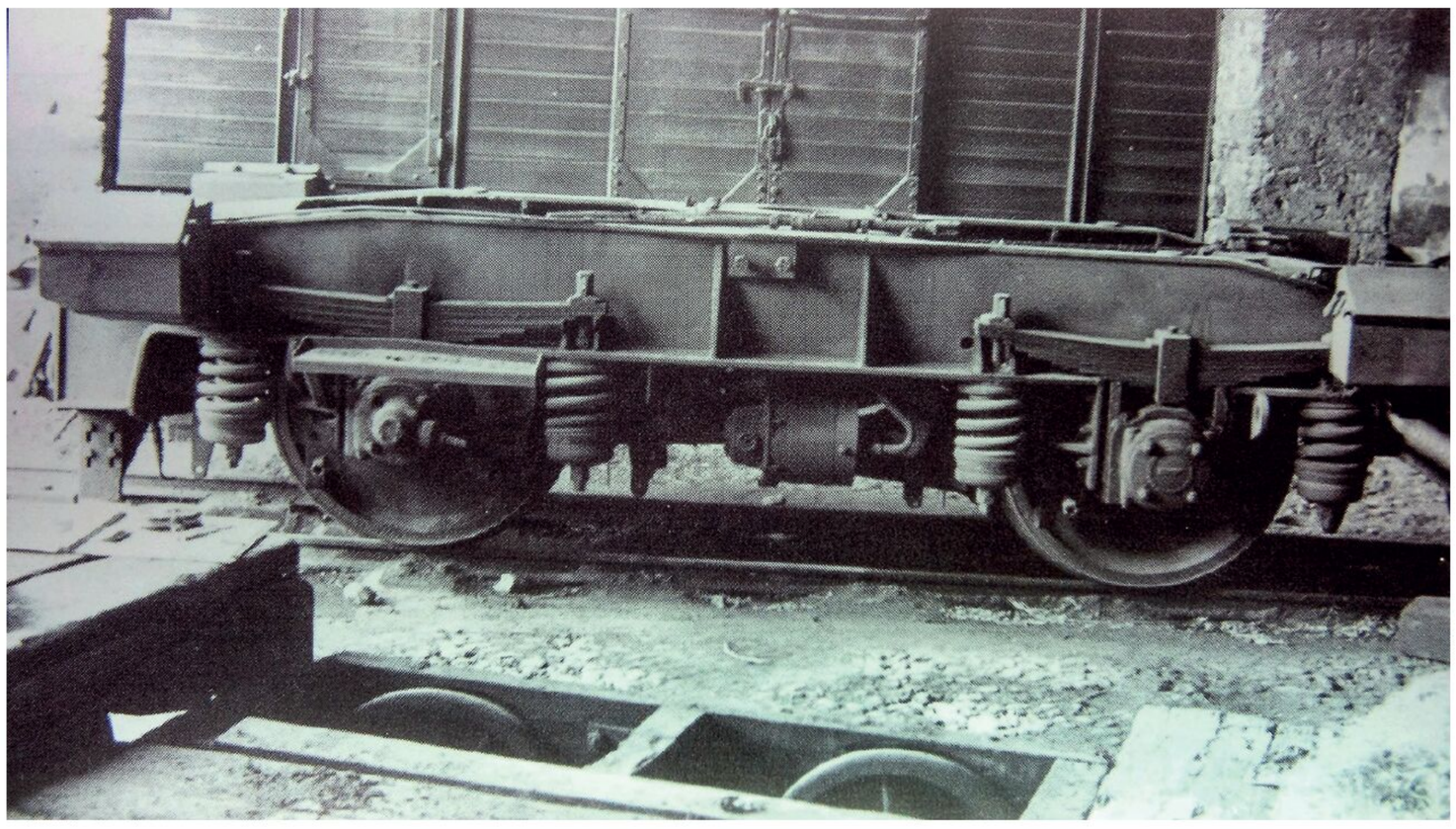
Ich verwendete zwei generalüberholte lange Nürnberger LGB B-Getriebeblöcke, deren Achsstand dem Vorbild in 1:22,5 bis auf wenige Millimeter entspricht. Die Kupplungsanlenkungen sind ebenfalls LGB-Teile (20570.203).

Im Unterschied zum abgebildeten Drehgestell der dieselhydraulischen Variante haben die der dieselelektrischen Lokomotiven augenscheinlich einen etwas längeren Kupplungsträger und breitere Achslagerhalter. Bei den Sandkästen gibt es Loks mit 4 und welche mit 8 Stück.

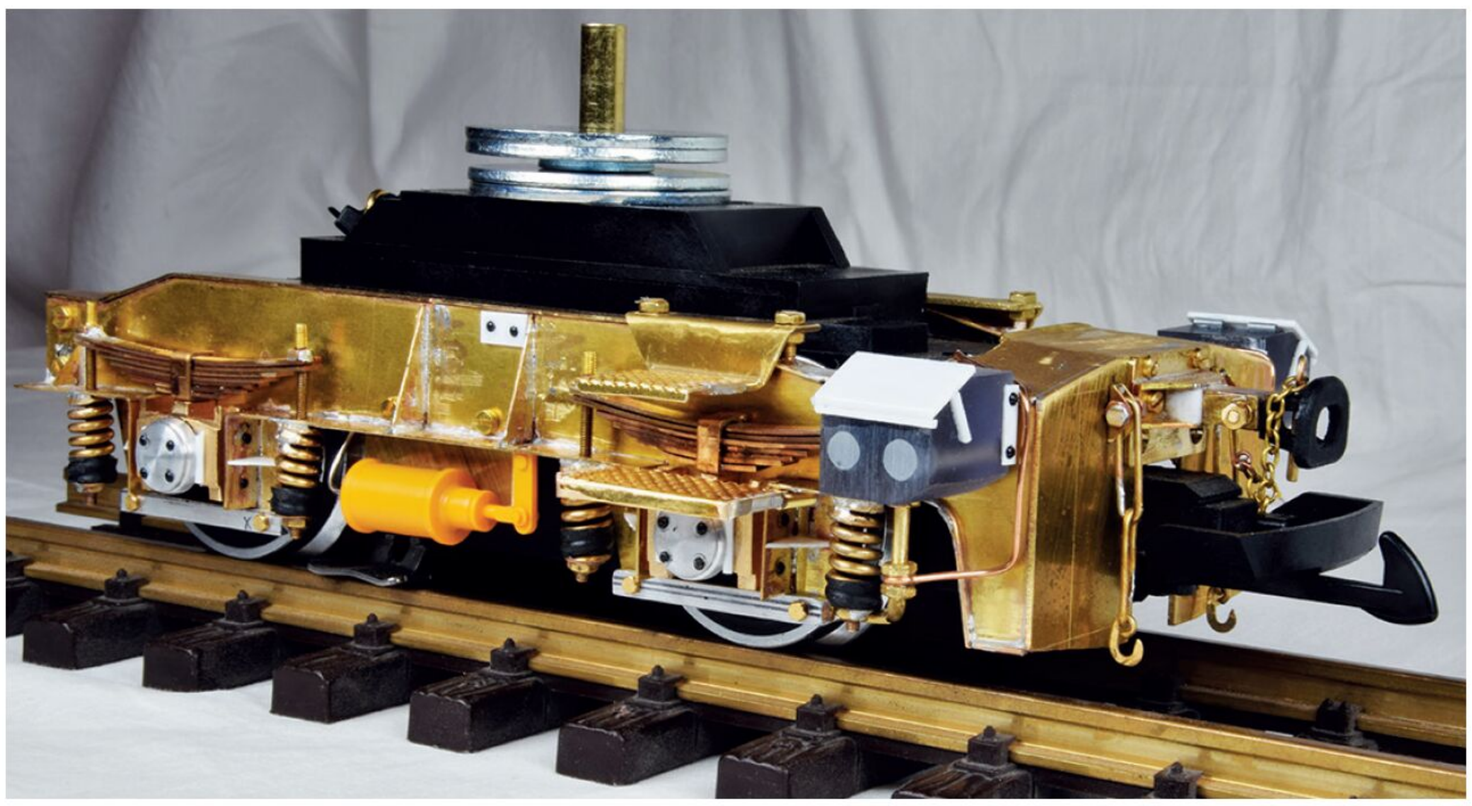
Des Weiteren gibt es Differenzen zwischen den Lokomotiven bei den horizontalen außenliegenden Rahmenverstärkungen, den Kupplungsbefestigungen, den Sicherungsketten zu den Drehgestellen und den bei manchen Drehgestellen vorhandenen Kranösen.

Die Kupplungen des Vorbildes waren meist Fallhakenkupplungen einfacher Bauart mit beidseitigen Kettensicherungen oder auch Link&Pin Kupplungen europäischer Bauart. Der Fallhaken wurde offenbar später ausgebaut und durch eine Schraubkupplung unter dem „Fallhakenpuffer“ ersetzt. Ich habe mir erlaubt, statt dem doch sehr langen und schlanken Fallhakenpuffer eine Bosna-Kupplung (Link&Pin) mit umgedrehtem Pufferteller (wegen der knapp darunterliegenden Schraubkupplung) einzubauen. Diese Schraubkupplung ist aber dem „Gartenbahn-Flaschenöffner“ zum Opfer gefallen.

Die Drehgestellrahmen bestehen aus 1-mm, die horizontal und vertikal aufgelöteten Teile aus 0,5-mm-MS-Blech. Nur die Sandkästen sind aus Acrylglas, die Bremszylinder LGB-Teile und einige wenige Anbauteile aus Kunststoff, da das Löten bei eng beieinanderliegenden Bauteilen auch bei Baugruppenbildung eben seine Grenzen hat. Die Achslager habe ich etwas vereinfacht und den Grundkörper samt Gleitbahnen als ein Frästeil hergestellt. So konnte ich den



Drehgestell der dieselhydraulischen Variante in teilzerlegtem Zustand (aus Locomotoras Diesel (V), Las Francesas de Via Estrecha, von Lluis Prieto Tur, 2006)



Fertiges Drehgestell mit der Möglichkeit auch zu wanken

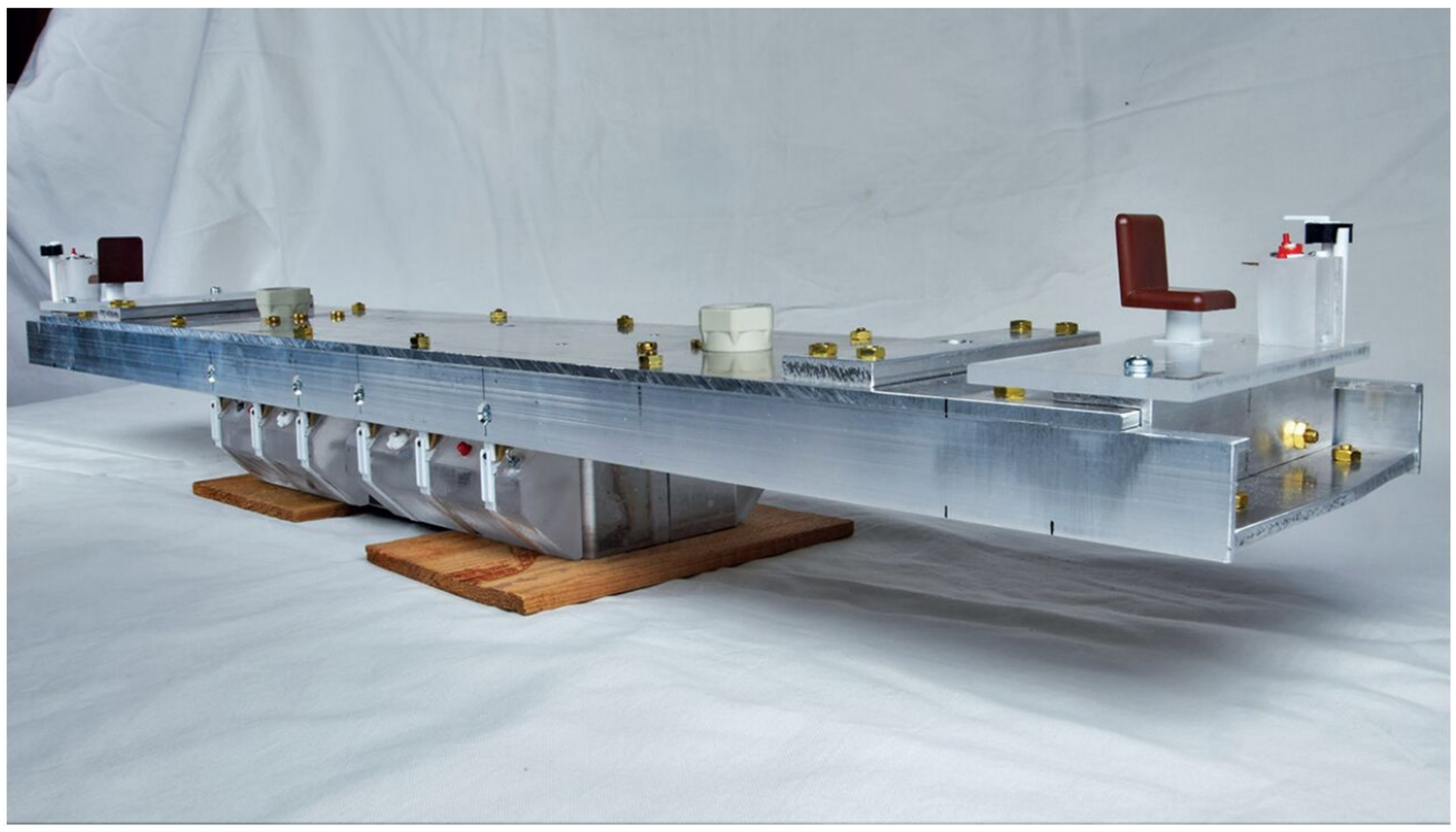
Aufwand pro Achsstummel auf 9 Bauteile beschränken. Die gedrehten Achslagerdeckel sind bei meiner Lok alle gleich, da nicht alle Loks links vorne (die Loks wurden von der linken Seite gefahren) eine mechanische Abnahme für die Tachometerwelle hatten. Die tief liegenden Teile der Bremsanlage habe ich aus Gründen der Empfindlichkeit im Betrieb wieder einmal weggelassen. Auf den vorderen Teil wurden die Auftritte für den Führerstand, die beim Vorbild am Kasten befestigt sind, aufgeschraubt, da die Drehgestelle sonst nicht ausreichend ausdrehen können.

Nach 72 Stunden Arbeitszeit und 406 Teilen war das erste Kapitel erledigt.

Rahmen

Der Rahmen besteht aus einer 3-mm-Alu-Platte als Grundbaustein. Der Rahmen ist mit 20/20/2-Aluwinkeln unten längs verstärkt, die Grundplatte an den Enden wegen des Unterbringens der Scheinwerfer (der Kasten wird von oben aufgesetzt) abgesenkt und als Verstärkung bei den Drehpunkten mit 5/25-Alustreifen ausgesteift. Auf die LGB-Drehzapfen der oberen Getriebegehäusedeckel steckte ich ein MS-Rohr mit einem Innendurchmesser von 6 mm, das den Rahmen inclusive der als Höhenjustierung und „Dreipunktlagerung“ dienenden Karosseriescheiben um ca. 2 mm überragt. Durch die 7,5-mm-Löcher der Drehzapfenlagerung gesteckt, kann der so verlängerte Drehzapfen von oben festgeschraubt werden und hat ausreichend Spiel.

Dreipunktlagerung und Karosseriescheiben, wie passt das zusammen? Ganz einfach: Zwischen einem Drehgestell und dem Rahmen sind große (30–40 mm Durchmesser) Karosseriescheiben eingebaut – es kann sich nur drehen, horizontal in Längsrichtung auf und ab bewegen und stützt den Lokrahmen in der Querrichtung. Beim anderen Drehgestell ist zwischen den großen Bei-



Rahmen vor dem Lackieren

Rahmen von unten: Die große mittige Aussparung ist, wie im Text erwähnt, für Ballast

lagscheiben ein kleine mit 8 bis 12 mm Durchmesser eingebaut. Das reicht bei meinen Fahrzeugen bisher aus, um bei diesem Drehgestell ein Drehen, eine horizontale Bewegung und ein Wanken zu ermöglichen. Eine nachempfundene, sehr einfache, und wenn man dem Drehzapfen etwas Spiel gewährt, seit Jahren vielfach bestens bewährte "Dreipunktlagerung". Außerdem lässt sich damit sehr einfach das Höhenverhältnis Fahrgestelle/Rahmen regulieren.

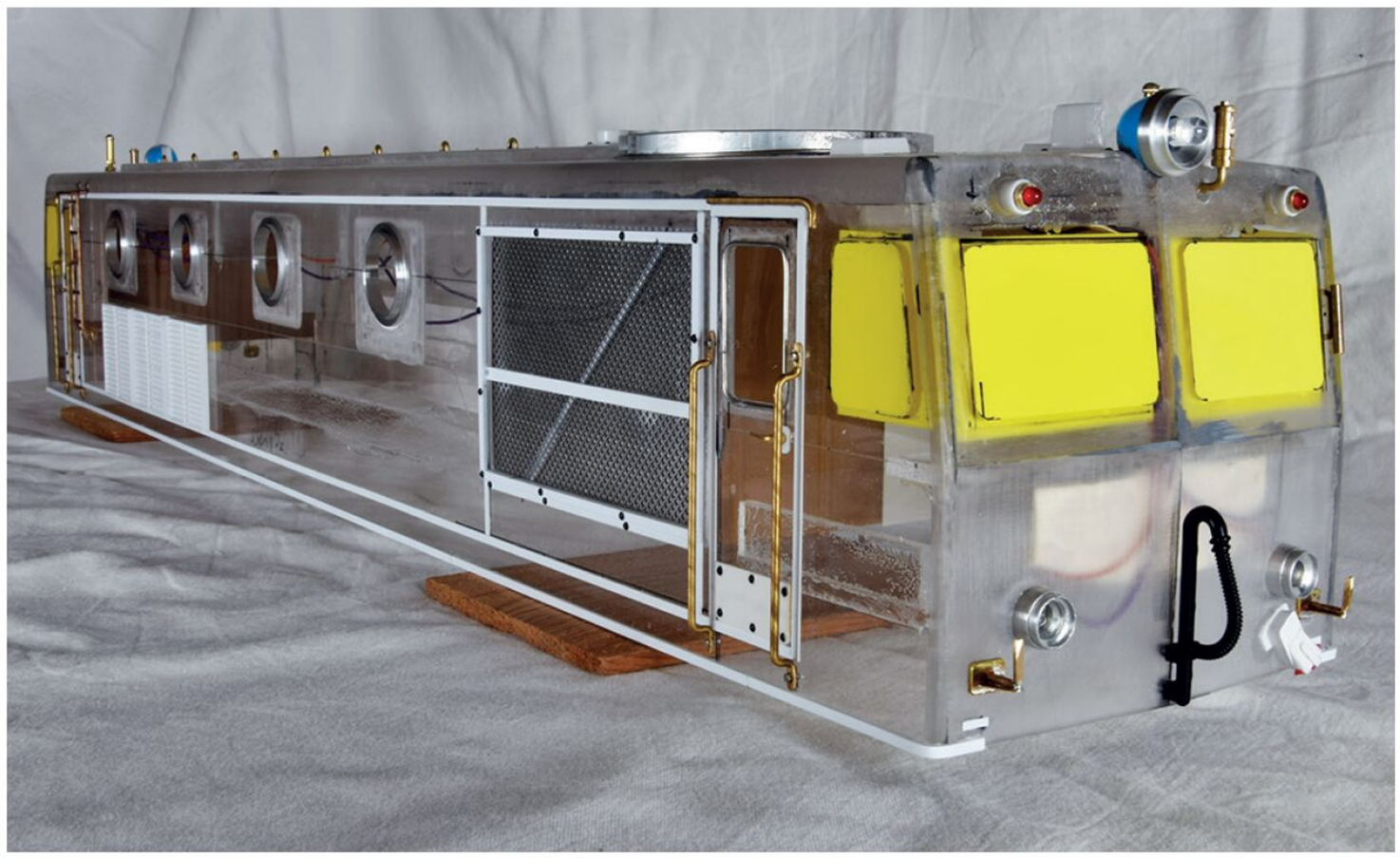
In der Mitte des Rahmens habe ich unten einen Kasten aus 1-mm-Alublech angebaut, an dem außen die aus 20-mm-Acrylglas geschnittenen Tankattrappen angebracht sind, die Kleinteile sind aus Messing und Kunststoff. In den Kasten kommt später ein sehr vorteilhaft tief liegender Bleiballast. Die Tanks reichen nicht so weit zur Schienenoberkante wie beim Vorbild, da die Lok aufgrund ihrer Länge auf den Modellbahnradien mittig recht weit ausschwenkt und nicht unbedingt auf Bahnsteigkanten oder ähnlichem aufsitzen sollte (der Sollabstand zur Schienenoberkante für diese Teile ist auf meiner Anlage 15 mm). Nach 20 Stunden und 233 Teilen war der Rahmen fertig.

Aufbau

Ich habe mich für einen etwas komplexeren Aufbau mit 4 runden Maschinenraumfenstern, „Bügelfalte" in den Stirnseiten und einem Dach mit mittiger Kante entschieden, eine Aufbauform, die es offenbar bei beiden Antriebsvarianten gab.

Die Wände und Spanten des Aufbaues bestehen aus 3-mm-Acrylglas. Die Fenster in den Führerstandstüren und die Lüftergitteröffnungen der Wände wurden ausgefräst. Die runden Maschinenraumfenster wurden ausgebohrt (Stufenbohrer) und die Fensterrahmen auf der Drehbank aus einem dickwandigen Alu-Rohr, selbstverständlich vom Schrotthändler meines Vertrauens gedreht. Um bei allen diesen Öffnungen nicht die ganze Materialstärke zu zeigen, wurde innen 50 % des Materials rund um die Öffnungen abgefräst. Alle anderen Fenster wurden innen und außen vor Beginn der anderen Arbeiten mit Klebefolie abgedeckt, bzw. wurden die Fenster außen gleich auf aufgeklebte Folie gezeichnet und dann die Folie beschnitten. Diese Folienstücke dienen nach der Lackierung dazu, die Fenster mit einem Lackstift umranden zu können und so die Gummidichtungen anzudeuten.

Das Dach besteht aus 4 Teilen 7,5-mm-Acrylglas, die äußeren und mittigen Ränder (das Dach ist mittig um 2 mm im Modell erhöht) in entsprechender Rundung bzw. Winkel gefräst, ebenso an den Enden. Der ganze Aufbau samt Dach ist mit UHU-Allplast verklebt und dann gekittet; auch mit UHU-Al-



Lokkasten fertig zur Reinigung vor dem Lackieren, die Dioden verbleiben und werden abgeklebt

VL 24
MOPPI

Moppi fertig zum Lackieren

leskleber wäre bei Acrylglas ein gutes Ergebnis zu erzielen, Allplast bindet allerdings schneller ab.

Die Details wie Blechbänder, Stoßleisten und -Bleche etc. sind aus Polystyrolstreifen, die unteren Scheinwerfer sind Alu-Drehteile. Bei den oberen Scheinwerfern ist nur die vordere Sektion aus Alu gedreht, die halbkugelförmige aus Kunststoff.

Die Maschinenraumdeckel am Dach sind aus 3-mm-Acrylglas gefertigt, das Gitter des Dachlüfters ist aus Alu-Streckmetall in einem Alu-Rohrabschnitt gefasst. Die seitlichen Lüftergitter bestehen aus einem etwas massiveren Alu-Gitter vom Schrott, dahinter verbirgt sich auf einer Seite der Lautsprecher. Die Griffstangen wurden aus weichem gedrilltem MS-Draht gebogen, an den Befestigungspunkten flachgepresst und mit 0,8-mm-Schraubenattrappen im Kasten verankert/verklebt. Die kleineren Lüftungsgitter habe ich aus 2-mm-Polystyrolplatten gefräst und mit Polystyrolstreifen eingefasst, auf eine 0,5-mm-Grundplatte geklebt und am Aufbau angebracht.

Auf dem Dach sind vorbildwidrig die für den Zugleitbetrieb auf meiner Strecke notwendigen Antennen (Zugleit-

Moppi nach dem Lackieren und Beschriften von beiden Seiten

system und GPS) ergänzt. Die Führerstände sind, soweit ich Informationen darüber hatte, angedeutet.

Nach 14 Tagen Arbeit und 466 Teilen war der Aufbau vollbracht.

Ballast & Elektrik

Zwischen den Tanks und auf dem Rahmen sind insgesamt 8 kg Bleiballast verbaut, die Lok wiegt betriebsbereit 11,4 kg.

Die Analog-Elektrik ist wieder nach meinen „Normen“ ausgeführt: Hauptschalter für Abstellen, Fahrt ohne Geräusch und Fahrt mit Geräusch, LGB-Geräuschelektronik „Europäischer Diesel-Sound“ mit Vorwiderstand aus Dioden und Standstromversorgung, Beleuchtung mit LEDs.

Nach 3 Tagen und 141 Teilen war dieses Kapitel auch überstanden und die Lok bis auf Lack & Beschriftung fertig.

Die Lok heißt „Marisol“, während des Baues hat sich bei mir der Spitzname „Moppi“ festgesetzt, dieser wird zusätzlich angeschrieben. Marisol hat sich bereits an 3 Betriebstagen im Juni im Personenverkehr bestens bewährt.

Text/Fotos: mr

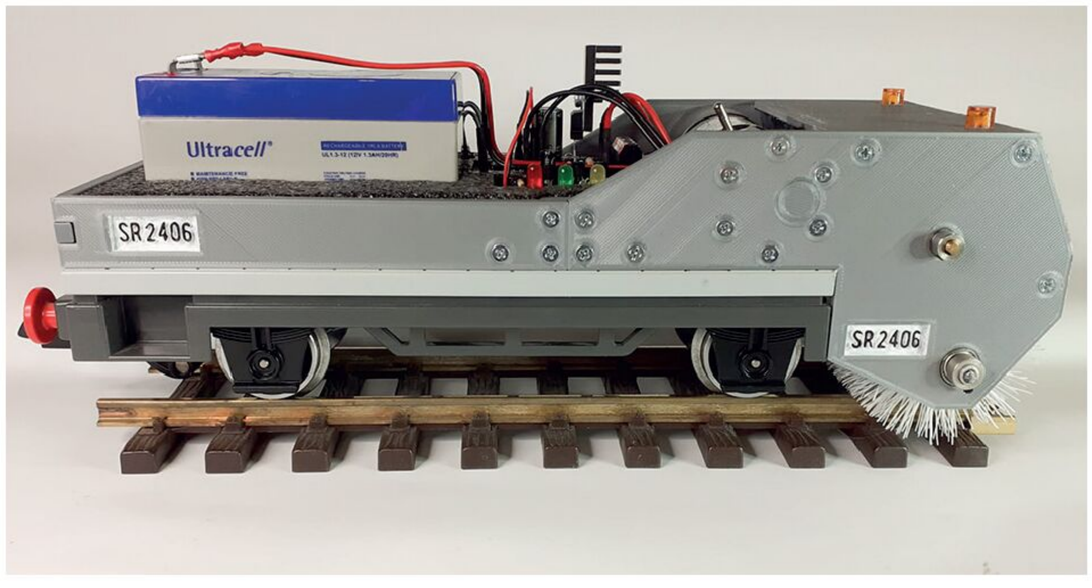
Reinigungswagen SR 2406 im Eigenbau

Wir – die Familie Krüger – sind seit 2020 mit dem Spurweite-45-mm-Virus infiziert. Wie kam es dazu: 2018 hatten wir die Idee, um unseren Weihnachtsbaum einen kleinen Zug fahren zu lassen. Schnell war ein kleines Set von PIKO in Spurweite H0 gefunden und wurde an zwei Weihnachtsfesten ausprobiert.

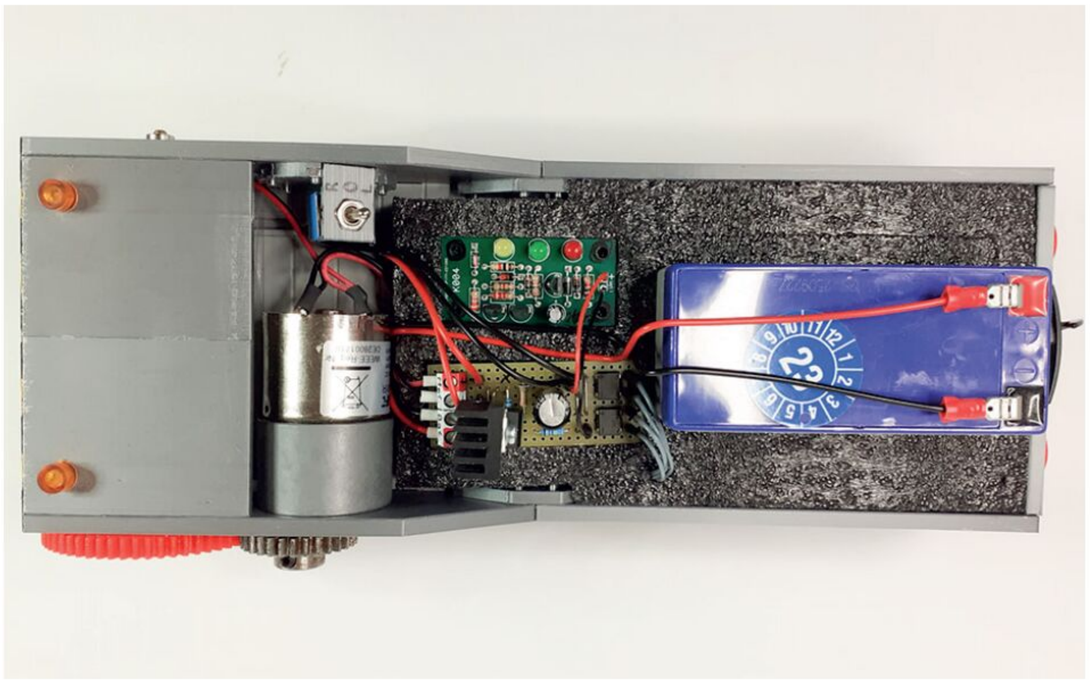
Nun sind jedoch die Tannennadeln für diesen Maßstab wahre Baumstämme und die Schienen bei leicht unebenem Untergrund nicht gerade unempfindlich. Geschenke lassen sich nicht wirklich damit transportieren – es musste also etwas Größeres her.

Just in der Zeit hat im Nachbarort eine Familie ein LGB-Starterset mit einer Stainz angeboten. Beim Test vor Ort hat die kleine Stainz auch noch Geräusche von sich gegeben. Da war es um uns geschehen. Das Set wurde begeistert gekauft und ausprobiert. Es war klar, es wird nicht bei einem „Weihnachtsbaumteppichkreis“ bleiben. Vermutlich wird die Stainz so manchem den Kopf verdreht haben.

Nun war der Wille zu einer Indoor-Bahn und einer Strecke im Garten geboren. Leider hat es lange Zeit nur zu einem



Seitenansichten Reinigungswagen



Draufsicht mit „Innenleben“

Teppich-Kreis gelangt. Aber die Planung zu einer Außenanlage wurden gleich begonnen. Nach kurzem Überlegen war uns klar, dass die H0-Baumstämme auch draußen bei 45 mm eine Rolle spielen. Also musste ein Bürstenwagen her.

Nach etlichem Googeln und einigen fertigen Lösungen im Netz, die 400,- € oder mehr kosten, dachte ich, es müsste doch auch einfacher und günstiger zu machen sein. Es geht ja um die Funktion und nicht um Schönheit.

Nun, da ist ja noch das Hobby mit dem 3D-Drucken. Gesagt, getan. Da wir keine fertige Lösung im Netz fanden, musste man was eigenes entwerfen. Ein Ansatz aus dem Netz jedoch hatte es uns angetan. Er schien leicht umzusetzen und die Rundumleuchten fanden wir extrem cool. An dieser Stelle danke an „Somotronik“ (youtube.com/watch?v=U1Wydzv_zL0)

Ein erster Prototyp auf einem Playmobil-Gestell war entworfen. Nun noch die Teile bestellen. Leider waren die Teile in Summe nicht ganz so günstig wie erhofft. Wir ließen uns aber nicht beirren und haben das Ganze auf einem Playmobil-Untergestell platziert. Der Prototyp machte erstaunlich gut seinen Dienst. Nur die Bürste war zu weit weg von dem vorderen Radsatz, sodass die Bürste im R1-Kreis nur die äußere Schiene reinigte. Also den Playmobil-Waggon und den Aufbau noch etwas gekürzt und voila, es klappte.

Nun wollten wir noch, dass der Bleiakku auch über die Schienen geladen werden konnte. Also sie kugelgelagerten Achsen bestellt, eine Ladezustandsanzeige zusammen gelötet und eine Ladeschaltung entworfen. Wir waren begeistert – so funktionierte es.

Mit einer akkubetriebenen Lok dahinter konnte man nun seine Gleise gut reinigen. Aber uns fehlte die Teststrecke und wirkliche Erfahrung. Also auf zum diesjährigen Gartenbahnfest nach Griesheim.

Dort war nach einem kurzen Gespräch mit dem Vereinsvorsitzenden Peter Ting eine Testfahrt auf dem Vereinsgelände vereinbart. Das Ergebnis war recht überzeugend. Nur in den Weichen muss man nachschauen, ob die Bürste Steinchen in die Weichenzungen oder Weichenherzen gebürstet hat.

Es war sogar so überzeugend, dass der Verein einen Waggon von uns übernommen hat. Allerdings wurde der Wagen von Peter Ting noch etwas modifiziert. Die Elektronik und die Batterie wurde fixiert. Darüber kam ein Gehäuse, eine einfache Phantasie 3D-Konstruktion. Schalter und LEDs wurden nach außen gelegt. Da auf der Vereinsanlage auch Kinder mit der Bahn spielen, wurden die Zahnräder mit einer Abdeckung geschützt. Zusätzlich wurden unten LGB-Reinigungsklötze montiert, so das der Wagen gleichzeitig das Schienenprofil reinigt. Das Titelbild zeigt den Reinigungswagen in der finalen Version nach Reinigung der gesamten Anlage der IGG. Danach war die Batterie immer noch nicht leer. Aber wie man sieht, muss man noch Fensterscheiben in die Öffnungen einsetzen.

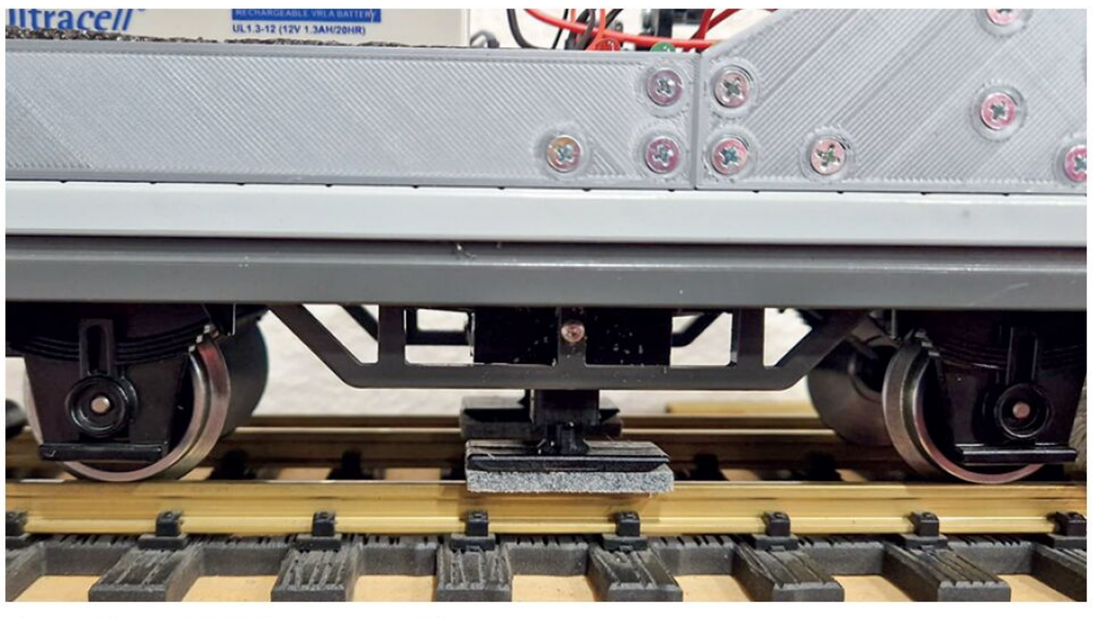
An dieser Stelle recht herzlichen Dank an die Interessengemeinschaft Griesheimer Gartenbahner e.V. die uns den Testlauf ermöglicht haben.

Die stl-Druckdateien für Gehäuseoberteil, Befestigung, Leiterplatten, Batterie und Zahnradabdeckung findet man im GartenBahn-Shop unter: gartenbahn-store.de

Text/Fotos: Sven Krüger / Peter Ting

LEDs und Schalter nach außen verlegt

Reinigungsbürste mit Zahnradantrieb



Zusätzliche LGB-Reinigungsklötze

figurendesign Volker Bauer

Figurendesign Volker Bauer aus Neustadt bei Coburg ist die erste Adresse, wenn es um das gewisse Extra bei Figuren rund um die Gartenbahn (aber auch die Spur 0 und 1) geht.

Messebesuche

Oft sind es eher die kleinen, aber für die Gartenbahnszene so wichtigen Ausstellungen und Treffen, bei denen man Volker Bauer – oft unterstützt durch seine Frau Silvia – trifft. Dort kommt man schnell mit ihm ins Gespräch und erfährt, was es interessantes Neues gibt. Man findet beide z. B. bei den Gartenbahntreffen in Eschershausen und Schkeuditz oder bei den „Internationale Spur 0 +1 Tage“ in Gießen. Dies wird auch die erste Veranstaltung sein, die 2026 besucht wird.

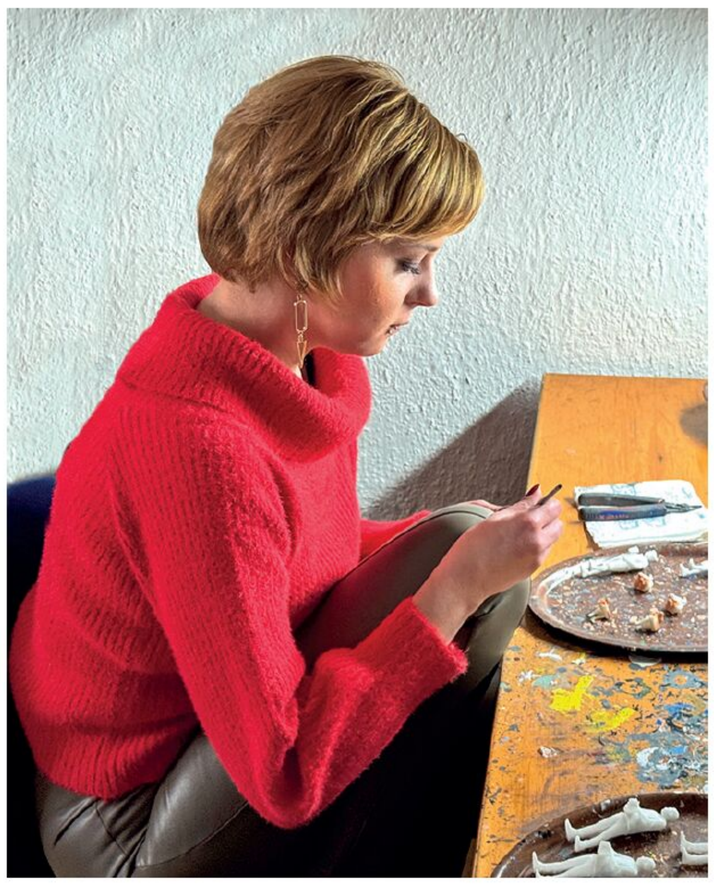
Kundenbindung

Bei meinem letzten Besuch Mitte November bei Figurendesign kamen wir auch auf das Thema Nachwuchs zu sprechen. Gefreut hat mich, als mir Volker Bauer berichtete, dass das jüngere Publikum wieder da ist. Klar stellt die Boomer-Generation noch einen Großteil der Gartenbahner, aber die 35–45-jährigen, so Volker Bauer, nehmen wieder deutlich zu. Auch gibt es auf Messen wieder viel mehr Kontakt mit Jüngeren, vor allem bei der Frage, welche neuen Figuren braucht die Szene.

Namen statt Nummern

Rund 25 Neuheiten kreiert Volker Bauer für Figurendesign im Jahr. Dabei kennt er seine Modelle persönlich und dies ist ihm wichtig, sie sind alle irgendwie mit der Gartenbahnszene verbunden; sei es als Eisenbahner, Fotografen, Fahrgäste oder eben als Menschen mitten aus dem Leben. Darum gibt es auch keine Bestellnummern, sondern Namen oder Bezeichnungen.

Es sind die kleinen Geschichten, die sich mit den Figuren von Volker Bauer erzählen lassen. Links kontrolliert der Schweizer „Schaffner“ gerade das Ticket von „Renate“. Während auf der Mallet „Brotzeit“ gemacht wird, spielen sich auf dem HSB-Cabrio geradezu sehenswerte Szenen ab. Hinten sitzen übrigens der Autor und Volker Bauer (rechts), die sich anscheinend gerade nichts zu sagen haben!



Kerstin, eine der drei MalerInnen, die für Figurendesign unverwechselbare Kunstwerke schaffen

Eine aktuelle Neuheit sind die Figuren aus der Serie „Arbeitende“

„Fichte“ und „Fichter“ – Neuheiten aus der Kategorie Sitzende Figuren.

Produktion

In der GartenBahn Heft 3/2022 ist der Erstellungsprozess einer Figur ausführlich beschrieben. Hier nur das Wichtigste in Kürze: Alle Figuren werden von Volker Bauer selbst in Wachs designed oder mit dem 3D-Scanner erstellt. Mit professionellen 3D-Druckern werden die Figuren in verschiedenen Maßstäben produziert und in Heimarbeit bemalt. Dabei kommen lichtechte Elita-Farben zum Einsatz, damit die Figuren auch bei Wind und Wetter draußen ihren Mann oder ihre Frau stehen. Volker Bauer hat einen Langzeitversuch gestartet. In seinem Garten stehen schon seit über fünf Jahren Figuren Sommer wie Winter im Freien. Im Dauerstress quasi, um die Qualität der Figuren ständig zu überprüfen.

„Bass Matze“, „Annelie“, „Ralfi“ und „Stönf“ – Neuheiten aus der Kategorie Musiker

Kerstin

Die Redaktion der GartenBahn hat mich schon damit aufgezogen, ob Volker Bauer seine Mitarbeiterinnen wohl von mir fernhält. Es ist eher außergewöhnlich und ich danke an dieser Stelle vor allem seiner Mitarbeiterin Kerstin nochmals ganz herzlich, dass ich ihr über die Schulter schauen durfte. Beim Zuschauen sieht man erst mal, wie aufwendig die Figuren bemalt werden. Es ist fast wie beim Anziehen: Erst werden die Haut, dann Haare, Hemd, Hosen, Schuhe und ganz zum Schluss die Knöpfe gemalt. Drei MalerInnen sind für Figurendesign Volker Bauer im Einsatz und sorgen mit feinem Pinsel für das unverwechselbare Finish.

Neue Figuren kommen in der Serie „Eisesser“

Made in Germany

Die Figuren werden ausschließlich in Deutschland gefertigt und selbstverständlich in Neustadt bei Coburg und im Umland gedruckt und bemalt. Made in Germany eben!

Text/Fotos: vs

Figurendesign Volker Bauer
Eisfelder Str. 49a – 96465 Neustadt
Tel.: +49 9568 86 999
volker.bauer3@freenet.de
figurendesign.de

Mit dem Diorama „Drei alte Säcke“ beweist Volker Bauer aufs Neue, es geht nur mit Humor. Manchmal muss man sich halt selber auf die Schippe nehmen. Unser Bild entstand im Showroom. Sie können gerne in Neustadt bei Coburg vorbeikommen, Sie sind herzlich willkommen.

Kleine „Schönheitskorrektur“ für LGB-Gepäckwagen D 4063 der RhB

Beim gemeinsamen Messerundgang mit Besuch am M-LGB-Stand kam uns der grüne Gepäckwagen RhB D 4063 vor die Kamera. Bei der näheren Betrachtung des Wagens machte Markus auf den nachfolgend näher ausgeführten Kritikpunkt aufmerksam.

LGB hat beim neuen, grundsätzlich schönen Modell des RhB Gepäckwagens D 4063 in Grün – aus meiner Sicht – etwas gespart. Aufgefallen sind mir Unterschiede in der Art der Verarbeitung bzw. verwendeten Bauteile im Vergleich zum vor einigen Jahren erschienenen roten Gepäckwagen D 4062 von LGB.

Beim roten 4062 war auf dem silbernen Dach in der Mitte längs ein schwarzer Schmutz-Streifen zu sehen, der gut zu Betriebsfahrzeugen passt, wenn diese nicht gerade neu lackiert aus der Werkstatt kommen. Auffallender ist aber, dass der rote Wagen die serienmäßigen – farblich passenden – mehrfarbig grau/schwarz/silberne Faltenbälge und Übergangsbleche an den Stirntüren hatte. Das passte sehr gut zum Vorbild. Ich hatte bei meinem Wagen nur die Anschlüsse der Heizkupplungen rot abgesetzt, wie ich dies bei allen meinen RhB-Personen- und Gepäckwagen gemacht habe, sofern diese nicht schon ab Werk die Anschluss-Stücke rot aufweisen.

Beim grünen 4063 wurden von LGB serienmäßig einfarbig graue Faltenbälge angebracht. Dieser einfarbig graue „Spritzling“ wirkt „plastikhaft“ und unschön. So griff ich noch am Tag des Kaufs zu Farben und Pinsel und habe versucht, die Faltenbälge meines grünen Gepäckwagens den Farben des roten anzupassen. Da man die Faltenbälge nicht einfach abbauen kann, habe ich die Umlackierung an den angebauten Faltenbälgen vorgenommen, was eine ruhige Hand erfordert. Wie man auf dem unteren Bild sehen kann, hat das Modell damit optisch gewonnen.

Text/Fotos: Markus Strässle / mrm

Faltenbälge vor …

… und nach der Farbbehandlung

Umzug von Lok 50 2652

Die Dampflokomotive der Baureihe 50 aus dem Jahr 1943 mit ihrem Tender von 1939 wurde am Sonntag, den 24. August 2025, vom Gelände des Eisenbahnausbesserungswerks an der Pariser Straße zum Stellwerkmuseum nach Otterbach transportiert. Dort hat sie nun ihren endgültigen Standort gefunden.

Ein Lokführer und gleichzeitig „hohes Tier“ im Stadtrat Kaiserslautern hatte es 1987 mithilfe des Fördervereins Industriemuseum Kaiserslautern e. V. fertig gebracht, die Lok aus der DDR nach Deutschland zu bringen, mit dem Hintergedanken, die Lok in der Umgebung zu fahren. Daraus wurde aus kosten- und organisatorischen Gründen leider nichts. So landete die Lok – ausgemustert und nicht mehr betriebsfähig – zuerst im Aw KL und wurde dort von den Lehrlingen äußerlich aufgearbeitet und anschließend am Gaswerk in KL aufgestell.

Für den Umzug wurden Lok und Tender schon am Samstag getrennt. Mit zwei Kränen wurde zuerst der 25,5 Tonnen schwere Tender verladen, kurz darauf folgte die Lok mit einem Gewicht von 78,6 Tonnen.

Am frühen Sonntagmorgen gegen sechs Uhr, startete schließlich der Transport von Kaiserslautern nach Otterbach. Die Lehrlinge einer saarländischen Gleisbaufirma hatten dort beim Stellwerkmuseum die Schienen schon vor Monaten verlegt – gratis! Die Kosten des Transportes von ca. 30.000,- € wurden durch Spenden und Landeszuschuss getragen. In Planung ist nun eine Aufarbeitung mit Entrosten und neu Lackieren, danach gibt es noch eine stilvolle Überdachung.

Text/Fotos: kd / fh

Lok und Tender wurden getrennt auf 2 Tieflader verladen

Offizielle Übergabe mit Urkunde von Oberbürgermeisterin der Stadt Kaiserslautern Beate Kimmel an den Vorsitzenden des Vereins „Dampflok am Stellwerk“, Karl-Heinz Ochs: Obolus 1,- €

Der Bahnhof und – der Glücksfall Pandemie

Die Corona-Pandemie ist eine weltweite Herausforderung. Für den alten Bahnhof in der 3500 Einwohner zählenden Gemeinde Harthausen nahe Speyer in Rheinland-Pfalz wird sie jedoch zum Glücksfall. Sie sorgt für seine Wiederauferstehung in alter Optik, aber mit ganz neuer Funktion.

Andreas Heck ist 2020 stellvertretender Vorsitzender des Kultur- und Heimatvereins Harthausen (KHV). Er kann damals zu seinem Work-out nicht ins Fitness-Studio gehen. Es ist pandemie-bedingt geschlossen. Zur Ersatzstätte wird das schon lange leer stehende alte Bahnhofsgebäude der Pfalzbahn im Ort.

Hämmern mit Corona-Maske

„Begonnen hat das alles damals im November. Ich habe einfach mal angefangen, die völlig durchnässte Dachschräge im 1. OG abzureißen. Durch die sozialen Medien, die Website

des KHV und durch persönliche Kontakte hat sich das schnell herumgesprochen. Die bis dahin kleine Gruppe Interessierter wurde immer größer. Dabei haben wir immer unter Beachtung der Corona-Hygieneregeln gearbeitet“, erinnert sich Heck heute noch sehr gut an die anstrengenden und bescheidenen Anfänge.

Aber Glück gehört zum Leben: Schnell entsteht ein Gemeinschaftsgefühl auf der Baustelle. Ein harter Kern von rund einem Dutzend Männer beteiligen sich kontinuierlich an dem Projekt und opfern dafür vieler Stunden ihrer Freizeit. Alle sind - und bleiben - bis heute willens, anzupacken. Außerdem haben sie einen langen Atem, sind habwerklich geschickt, lösungsorientiert und verstehen zu improvisieren. Zum Glück sind etliche Spezialisten und Alleskönner zum Team gestoßen, haben sich Sach- und Geldspender gefunden.

Immer wieder samstags

Immer wieder samstags beginnt frühmorgens seitdem der Arbeitseinsatz auf der Baustelle. Permanent wird drinnen und draußen gehämmert, geschraubt, gebohrt – und im Anschluss gemeinsam Brotzeit gehalten. MitgliederInnen des Vereins decken regelmäßig den Tisch. Auch das schweißt die Truppe weiter zusammen.

Einige Meilensteine in der Sanierungsgeschichte können hier nur exemplarisch erwähnt werden: Frisch- und Abwasser, Heizung, Wasser sowie Dämmung sind eingebaut, die Böden saniert, die Wände im EG sind seit wenigen Wochen verputzt, Decken abgehängt und gestrichen, der Dachboden zu nutzbarer Lagerfläche umgewandelt.

Start der Arbeiten mit Ruß von 100 Jahren – „Polier“ Andreas braucht eine kleine Pause

Unter anderem zwei erfolgreiche Crowdfundingaktionen spielen etwas Geld ein. Damit können im ganzen Haus neue Fenster und Türen eingebaut und weiteres Baumaterial einge-

Boden raus

Innenansicht

Fensterverkauf

kauft werden. Draußen ist die Rampe gepflastert. Eingelegte weiße Steine zeigen die Silhouette einer Dampflok. So ist der Bahnhof Harthausen auch aus dem All zu erkennen. Alle Fenster haben neue Fensterbänke – durchweg gespendet einschließlich des professionellen Einbaus. Im OG ist der kombinierte Toiletten-/Heizungsraum inzwischen gefliest. Das Material für die neuen Sanitärräume und die Küche im EG ist bereits eingelagert und wird in Kürze eingebaut.

Dach saniert, neuer Verputz

Die jüngsten Höhepunkte aus den Jahren 2024/2025 sind die Sanierung des Dachs und der Innenputz. Die schmucken Dächer von Bahnhof und Schuppen sind im Wesentlichen die Arbeit des örtlichen Zimmerermeisters Berthold Steiger. Er legt zwar immer wieder Wert darauf, „nur“ Zimmerer, aber kein Dachdecker zu sein. Der Verein – nein das ganze Dorf – weiß

Junge Helfer

Dach neu eindecken

Wiederherstellung alter Türöffnung

Menschenkette: Die gereinigten Ziegel müssen auf das Schuppendach

Chefelektriker Günther bei Malerarbeiten

Team beim Aufstellen des restaurierten Brunnens

Neue Fenster, erster Putz und Deckentäger gestrichen im EG

spätestens jetzt, dass er beide Kompetenzen besitzt und das Ergebnis seiner Arbeit einfach nur eines ist: Perfektion von A bis Z. An der Stelle kommt Bernhard Birkle ins Spiel. Der Harthausener Gas-, Wasser-, Zentralheizungs- und Lüftungsbau sowie Elektromeister, der mit seinem Ein-Mann-Betrieb eine lange Familientradition der Spenglerei fortführt, hat das Schuppendach mit nicht weniger akkurat ausgeführten Spenglerarbeiten komplettiert. Das ehrenamtliche Bauteam hat derweil die Ziegel heruntergenommen, gesäubert und – just in time – wieder nach oben geschafft.

Zu den beiden Handwerkern muss noch der Harthausener Maler- und Stuckateurbetrieb C&U Sturm erwähnt werden. Er verputzt das „Pefferminzel“ innen, stellt Mensch, Material und Können zur Verfügung. „Wir können uns glücklich schätzen über die große und anhaltende Unterstützung. Bestimmt finden wir auch noch einige Spender“, bleibt „Polier“ Heck zuversichtlich.

Jetzt geht es an den Schuppen

Die Arbeit am Bahnhof geht nämlich (noch) lange nicht aus. Die nächste große Aufgabe für 2025 ist identifiziert: Am früheren Güterschuppen - direkt ans Bahnhofsgebäude angebaut - müssen die über 100 Jahre alten Holzplanken entfernt, neue Außenwände aus Holz samt großen Fenstern eingebaut und isoliert werden. Die vorhandenen, massiven hölzernen Original-Schiebetüren mit schweren Eisenriegeln sollen davor als Blenden bleiben. „Das wird wieder eine Herausforderung, die uns Kraft, Schweiß und Geld kosten wird“, weiß Heck.

Das Resultat der bisherigen Anstrengungen ist inzwischen wirklich nicht mehr zu übersehen: Das hässliche Entlein „Alter Bahnhof“ entwickelt sich mehr und mehr zum stolzen Schwan. Das über lange Jahre „abgerissen“ wirkende Gebäude wird Stück für Stück zur schmucken Immobilie. Jederzeit – immer wieder samstags - vorbeikommen und sich ein Bild machen.

Dazu tragen auch Kleinigkeiten bei: Als Modell ist der „neue“ Alte Bahnhof schon fertig – gebaut mit Sperrholz und 3D-Drucker von Vereinsmitglied Hartmut Gihr. Vor dem Haus steht wieder ein Brunnen. Gihr hat auch einen Nachguss der sogenannten Pfalzkachel, das markante Signet der Bahn, gefertigt und an den Fassaden angebracht, s. folgende Kapitel.

Text: Stefan Keller
Fotos: KHV HARTHAUSEN

Das Werk ist vollbracht: Hartmut (auf der Leiter) hat seinen Kachel-Nachguss an der Fassade befestigt

Eine Kachel an die Wand – oder: Manchmal helfen Zufall und Kinderknete

Der alte Bahnhof der Pfalzbahn in Harthausen wächst seit fünf Jahren Stück für Stück zur alten Pracht heran. Ehrenamtlicher Einsatz, Liebe zum Objekt, Ideen, Können und manchmal auch nur ein Zufall helfen dabei weiter. Wie die Original-Kachel der Bahn an das Gebäude zurückgekehrt ist, erzählen die dafür Verantwortlichen Hartmut Gihr und Klaus Decker:

Zufälle gibt's: Hartmuts Eisenbahner-Freund Klaus entdeckt bei einem Besuch im Bahnmuseum Neustadt eine Original-Kachel der Pfalzbahn als Ausstellungsstück. „Die würde gut an den Bahnhof Harthausen passen", denkt er. Er kennt natürlich das Sanierungsprojekt in der Tabakgemeinde. Sofort klärt er mit dem Museumsleiter, dass Hartmut die Kachel zum Kopieren abholen darf und sie dann wieder zurückbringt. Gesagt, getan.

Für den Bau der Silikonform legt Hartmut einige Hartschaumplatten aufeinander und schneidet die Kontur des Ansatzes und des Umrisses heraus. Das Original zeigt einige Abplatzer und eine alte Befestigungsschraube steckt noch in einem Loch fest. „Den Kopf der Schraube konnte ich nicht entfernen, der Schaft war zu fest und verblieb. Die Abplatzer habe ich mit Kinderknete ausgebessert." Gut, dass der Werkstoff für die Enkel in der Nähe ist. Beim Befüllen der Form mit eingebettetem Original wundert sich Hartmut, dass sich die Form nur sehr schleppend mit Silikon füllt. Bald läuft das sehr dünnflüssige Material trotz Sicherungsvorkehrungen zwischen den Hartschaumplatten heraus. Die Form muss noch dichter werden. Er kleidet die Form mit Folie aus. Mit Erfolg.

Die Originalkachel weist drei Befestigungslöcher auf. Eines im Radzentrum und zwei etwas seitlich davon. Das Original stammt, wie Klaus weiß, vom Bahnhof Weilerbach an der Bachbahnstrecke nördlich von Kaiserslautern. Hergestellt ist er aus Engobeton, der aus natürlichem Tonmaterial gemischt mit Quarzsand gebrannt wird. Die Buchstabenkombination P.B." steht für Pfalzbahn (Pfälzische Eisenbahnen). Die Kennzeichnung „Pfalz.B." steht auf der Güterwagen- Seitenwand, „P.B." war auf dem Wagen-Langträger angebracht. „Das zu erkennende Flügelrad gilt weltweit als Symbol des Schienenverkehrs", betont Bahnexperte Klaus. Die Kachel war an allen Bahnhöfen der Pfalzbahn in dem Zeitraum befestigt.

Auf einem Foto der Original-Kachel ist hinten ein U-förmiger Anguss zu erkennen. Das lässt darauf schließen, dass die Kachel am Ende eines Dachbalkens angebracht war, betont Decker. Beim Nachguss fehlt dieser Anguss des Originals. Er ist auch nicht nötig. Die neue Kachel sollte direkt an der Hauswand in Harthausen angebracht werden, s. Foto links.

Original Kachel, Vorderseite (oben) und Rückseite mit Anguss

Hartmut bohrt also getreu der Vorlage drei 6-Millimeter-Löcher in die Silikonform und steckt passende Metallstifte ein. Dann baut er eine Unterkonstruktion zum Halten der sehr labbrigen Silikonform. Die Form wird mit Sand zur Unterseite nach oben in eine Holzform gebettet und mit Fertigbeton aufgefüllt. Die Betonform zerbricht er in sechs Stücke. Damit ist alles vorbereitet zum ersten Abguss.

Jetzt eins nach dem anderen: Zuerst die leere Holzform. Dort hinein die Betonbrocken mit Sand in den Zwischenräumen, zuletzt die Silikonform. Ganz vorsichtig weiter: Zum Füllen verwendet wird ein hochwertiger Fertig-Reparaturmörtel. Er muss darauf achten, dass möglichst keine Luftblasen eingeschlossen werden. Nach dem Aushärten wird die komplette Holzform mit Inhalt gestürzt. Jetzt ist die Holzform leicht nach oben abzuheben. Die Betonbrocken mit Sand kommen zum Vorschein und werden einzeln ganz vorsichtig weggenommen. Die Silikonform liegt jetzt frei. Sie lässt sich von der fertigen Kachel abheben.

„Vom Ergebnis war ich überwältigt“, sagt Hartmut begeistert. Es fehlt nur noch Farbe. Den nächsten Abgussbeton rührt er mit Terrakottapigmenten an - mit mäßigem Ergebnis. „Das Original war wohl neben der normalen Dachziegelproduktion hergestellt worden“, nimmt Hartmut an. Mit Terrakotta war der Beton eher graubraun. Eine Mischung mit rotem Mörtel sollte aber passen. Mit der Waage müssen roter, grauer Mörtel und Wasser genau abgewogen, gemischt und gefüllt werden. Für die noch fehlende Alterung pudert er beim dritten Abguss die Silikonform kaum sichtbar mit schwarzen Pigmenten ein. „Das nächste Exemplar war perfekt! Ich hatte das richtige Rezept gefunden und kann bei Bedarf weitere Kacheln nachliefern.“

Wer Interesse an einer „Pfalzkachel“ hat oder mehr zur Kachel weiß, etwa wo sie am oder im Bahnhof angebracht war, kann sich an Klaus Decker wenden: abcsilke@web.de

Text: Stefan Keller
Fotos: Klaus Decker / KHV HARTHAUSEN (1)

Zweites Leben für Alten Bahnhof – Das Projekt Bahnhof Harthausen

Von 1905 bis 1956 verkehrt die Gäubahn zwischen Speyer und Neustadt. Die im Volksmund „Pefferminzbähnel“ genannte Bahn mit einer Streckenlänge von 19 Kilometern verbindet die Dörfer zwischen Rhein und Haardt. Ihren Spitznamen hat sie unter anderem davon, dass die Bürger und Marktbeschicker aus den Dörfern entlang der Strecke ihre Produkte, darunter Pfefferminze, mit dem Bähnchen nach Neustadt oder Speyer bringen. Entlang der Zugstrecke liegt zur Erntezeit stets der Geruch der Pflanze in der Luft. Nach langen und heftigen Diskussionen ist die Bahn – Spurweite 1000 mm - am 23. Juli 1905 – Spurweite 1000 mm – fertiggestellt. Am 27. Juli 1905 „am Mittag“ findet eine Probefahrt von Speyer nach Geinsheim statt. Rückfahrt: „gegen 6 Uhr abends“. Eingesetzt wird die Tenderlokomotive L 1. Die offizielle Eröffnung folgt am 26. August 1905.

Das Pefferminzbähnel ist eine Erfolgsgeschichte. Große Trauer herrscht, als die Gäubahn am 2. Juni 1956 – gezogen von der Dampflok 99102 – zur letzten Fahrt aufbricht. Nicht „sang- und klanglos“, wie es die Offiziellen gerne gehabt hätten. Nein, die Bürger machen daraus einen „wahren Triumphzug“ durch die Orte an der Strecke, wie berichtet wird. Eine umfangreiche und aufschlussreiche Quellensammlung – Zeitzeugenberichte, Passagiererlebnisse, Protokolle, Pläne und Zeichnungen aus der Bau- und der Betriebszeit der Bahn – bietet das Buch „Die Geschichte des Pfefferminzbähnels. Die Gäubahn Neustadt – Gommersheim – Speyer“ von Helga und Hans-Ulrich Kroszewski (Hekma-Verlag, Neustadt 2009) ISBN: 978-3-9808288-5-7

Nach der Abschiedsfahrt wird die Linie ersatzlos stillgelegt. Mit ihr verschwinden auch die Gebäude der Haltepunkte in den Orten entlang der Strecke. Die Immobilien werden umgenutzt und umgebaut. Bahnhöfe stehen in Harthausen, Weingarten, Gommersheim, Geinsheim. In Dudenhofen gibt es nur einen Haltepunkt. Er wird von allen aber Bahnhof genannt. Die Bahnhöfe sind nach den gleichen Zeichnungen gefertigt und in ihrer Bauweise identisch, wenn auch teilweise seitenverkehrt errichtet.

Das Bahnhofsgebäude in Harthausen steht noch. Zuletzt nutzt sie die Gemeinde als Sozialwohnungen und Wohnraum für Flüchtlinge. Der einzig verbliebene Bahnhof wird seit inzwischen fünf Jahren renoviert. Das Großprojekt stemmt der Kultur- und Heimatverein (KHV) Harthausen im Ehrenamt.

2020 beschließt der Gemeinderat, dem KHV das Areal samt Gebäude in Erbpacht zu überlassen. Seit 2025 ist der KHV notariell beglaubigt neuer Besitzer. Das Haus soll als Vereinssitz, Archiv und Veranstaltungshaus zum zweiten Leben erweckt werden. Die Fortschritte auf dem Weg dahin sind inzwischen unverkennbar.

Spendenkonto Kultur- und Heimatverein Harthausen:
DE17 5455 0010 1000 152655, Sparkasse Vorderpfalz
khv-harthausen.de/khv
Text: Stefan Keller

Der Bahnhof von Harthausen

REPRO aus dem Buch: Die Geschichte des Pfefferminzbähnels

PIKO

Noch Platz unter dem Weihnachtsbaum? Dann hat PIKO genau die richtige Geschenkidee: Das exklusive, limitierte PIKO Spur G Weihnachtsset, (#02412) bestehend aus:
1 x Dampflokomotive BR 80
1 x Niederbordwagen
1 x Hochbordwagen
12 x 35211 R1 (Bogen R1 600 mm)
1 x 35270 Anschlussklemme
1 x 35285 Verbindungsclips (14 Stk.)
1 x Hand-Fahrregler
1 x Transformator (230V) 22V / 36 VA DC/AC
1 x 36039 Handentkuppler
1 x Dampfdestillat (10 ml)

Die Dampflokomotive BR 80 – mit Beleuchtung und realistischer Dampffunktion – und die beiden Wagen besitzen dezente, goldene Weihnachtsornamente.

Einfacher Aufbau des Gleiskreises (130 x 130 cm, minimale Aufbaufläche 150 x 150 cm) in wenigen Minuten.

Das Set kommt festlich verpackt, ideal zum Verschenken oder um sich selbst eine Freude zu machen.

UVP: 249,99 €

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

LGB

Fotos: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

stellte sein Club-Modell 2026 vor: einen offenen Aussichtswagens der SOEG, wie er heute bei der Sächsisch Oberlausitzer Schmalspurbahn im Einsatz ist. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Feindetaillierte, vorbildgetreue Inneneinrichtung. Mit eingebauten Figuren. Metallradsätze. Länge über Puffer 58 cm.

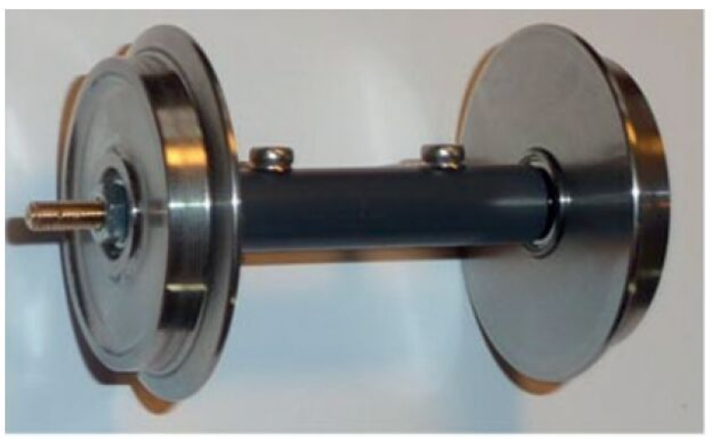
Bitte beachten, dies ist ein Modell für LGB Clubmitglieder!

LGB Artikel #32358
UVP: 349,- €
(inkl.MwSt. zzgl. Versand)
Liefertermin – voraussichtlich:
Oktober 2026

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

DIETZ ELEKTRONIK

Endlich wieder lieferbar sind die Edelstahlradsätze passend für LGB-Waggons, so wie weitere Waggons in Baugröße IIm. Lieferbar sind zwei verschiedene Ausführungen: RS-ESS mit Gleitlagern und RS-ESK mit Kugellagern.
Bei beiden Ausführungen kann der Strom sowohl über die Achsstummel als auch an der Achse über Lötösen und Schrauben abgenommen werden – diese sind bei Lieferung mit dabei. Die Achsen lassen sich bei zweiachsigen Fahrzeugen arretieren, so dass im Betrieb die Kabel nicht durch axiale Bewegungen belastet werden. Die Räder sind aus massivem Edelstahl gefertig und erhöhen somit auch das Gewicht der Waggons. Zusätzlich liegen den Radsätzen ringförmige Aufkleber in schwarz - oder auf Wunsch auch in grau (Bitte bei Bestellung angeben) für den Einsatz mit Schweizer Fahrzeugen bei.



Alle Angaben ohne Gewähr

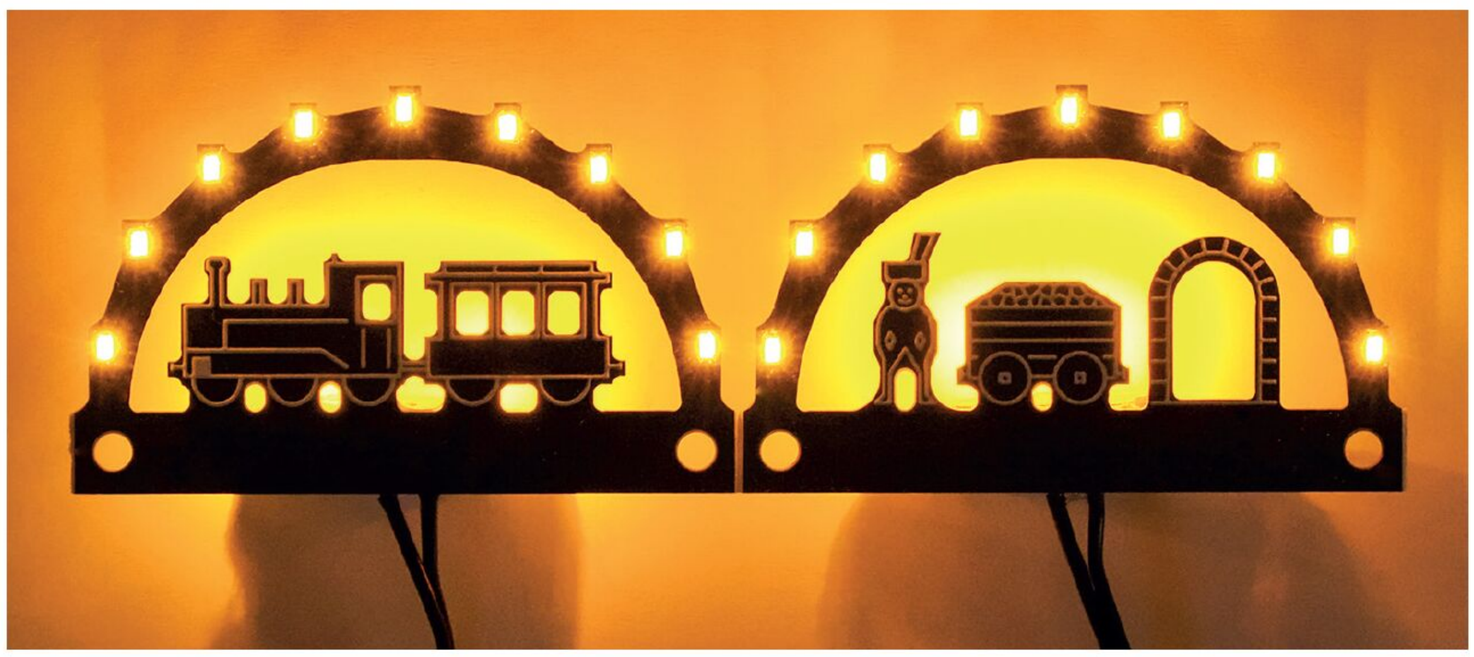
Ausführung RS-ESS mit Gleitlager und Stromaufnahme / Anschluss über Schrauben.
Aktionspreis pro Radsatz: 17,90 €

Ausführung RS-ESK mit Kugellagern und Stromaufnahme / Anschluss über Schrauben.
Aktionspreis pro Radsatz: 19,90 €

Der Universal- und Weichendecoder DWD-X1 hat ein Software-Update bekommen. Speziell für die Verwendung mit LGB Flügelsignalen. Über zwei Reedkontakte im Gleis wird der Decoder so angesteuert dass sich das Signal fahrtrichtungsabhängig für eine bestimmte, einstellbare Zeit öffnet und danach automatisch wieder schließt. Damit lässt sich auf eingleisigen Strecken ein optisch vorbildgerechter Betrieb realisieren ohne dass irgendein manueller Eingriff notwendig ist. Der Zug schaltet sich über einen Magneten an der Lokunterseite seine Fahrt selbständig frei. Zusätzlich kann das Signal aber auch noch jederzeit per DCC-Weichenbefehl auch manuell angesteuert werden.

Aktionspreis im November pro Stück 39,90 €.

DIETZ ELEKTRONIK GmbH + Co. KG
Hindenburgstr. 31
75339 Höfen
Tel. & Fax: 07081 6757
info@d-i-e-t-z.de
dietz-modellbahntechnik.de
d-i-e-t-z.de



Massoth

präsentiert festliche Neuheit für die Gartenbahn: Miniatur-Schwibbögen mit LED-Beleuchtung für Gartenbahnen und Modellbahnanlagen in Spur G.

Die dekorativen Miniaturen sind rechtlich geschützt und verbinden traditionelles Handwerksdesign mit moderner LED-Technik und bringen festliche Beleuchtung im Miniaturformat auf die Anlage. Jeder Schwibbogen ist nur 4 cm breit und 2,5 cm hoch, wodurch sich zahlreiche Einsatzmöglichkeiten ergeben – etwa zur Ausstattung von Gebäuden, Wagen, Kulissen oder Dioramen.

Auf der Vorderseite sorgen neun warmweiße LEDs für eine gleichmäßige Ausleuchtung des Motivs, während eine dezente Hintergrundbeleuchtung auf der Rückseite für einen atmosphärischen Lichtschein sorgt – ganz wie bei einem echten Schwibbogen im Fenster.

Das Set (Artikelnummer 8129570) umfasst zwei verschiedene Motive:
1. Eine klassische Dampflok mit Personenwagen, als Hommage an die Eisenbahntradition.
2. Einen Bergmann mit Werkzeug und Stolleneingang, als Symbol für Licht, Handwerk und Heimat.
Artikelnummer: #8129570
UVP: 24,- €

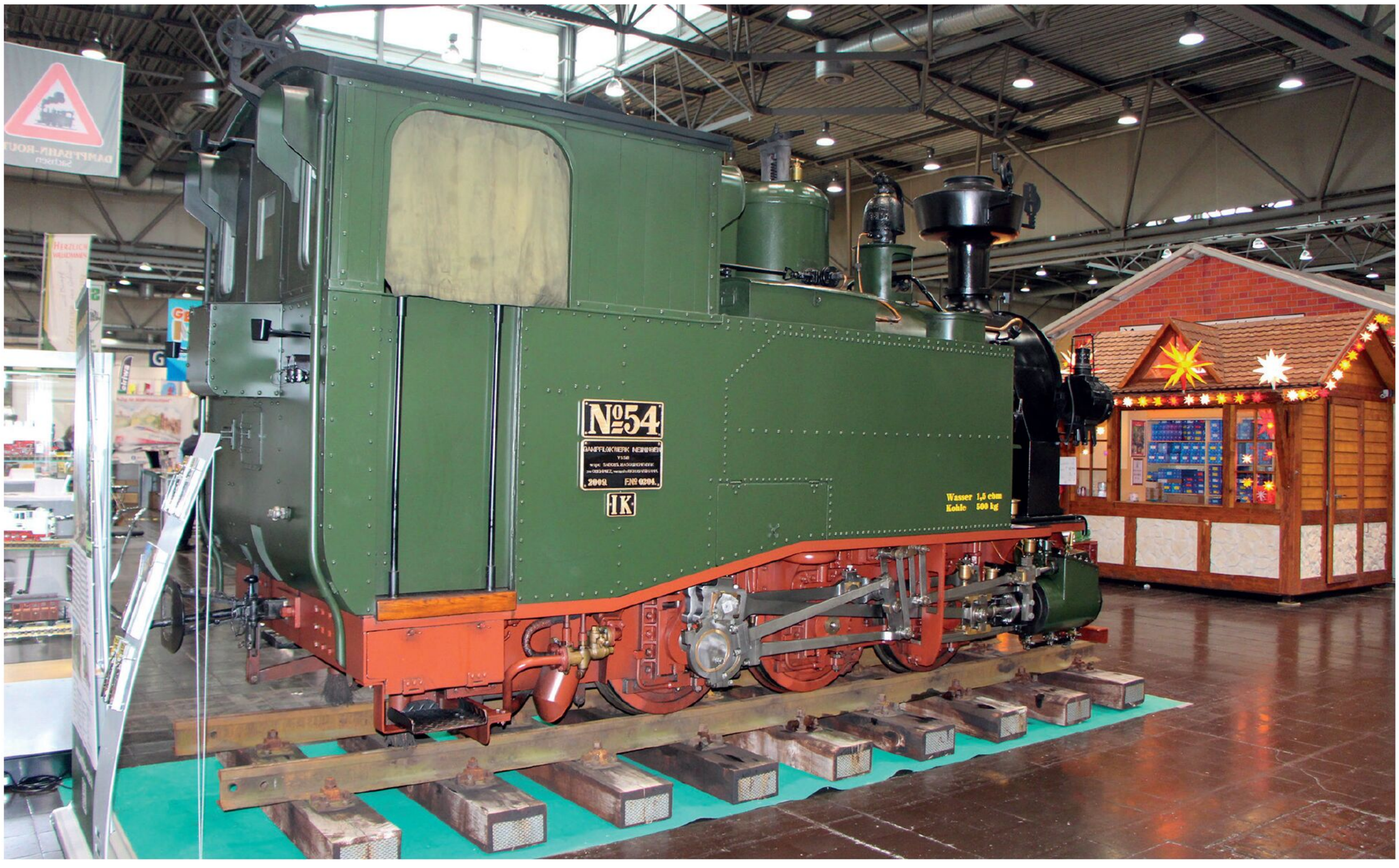
#8134803: Der beliebte DiMAX Navigator ist jetzt in einer leuchtend orangen Farbvariante erhältlich! Er ist das zentrale Handsteuergerät für die Modellbahn – zum Fahren, Schalten und Programmieren. Mit offener Funkschnittstelle für 2.4 GHz oder 433 MHz, Plug-and-Play-Nachrüstung und voller Funktion auch ohne Funkmodul.
UVP: 219,- €

#8175230: Das neue DiMAX PC Modul III ersetzt das bewährte 8175201 und bietet eine komplett überarbeitete Elektronik mit neuer, unzerstörbarer Endstufe für maximale Betriebssicherheit. Dank UltraFastUpdate, integrierter SUSI-Schnittstelle und robuster DC-Buchse ist das Modul leistungsfähiger und komfortabler als je zuvor. Es verbindet Ihre DiMAX-Zentrale mit dem PC, ermöglicht Programmierung, Updates, Diagnose und Servicefunktionen über das Massoth Service Tool (MST) – und künftig über eine neue, erweiterte PC-Software. Einfach über USB 2.0 anschließen und loslegen!
UVP: 149,- €

#8444080: Der EVO Signal Adapter verbindet LGB-Flügel- und Lichtsignale direkt mit dem EVO-S oder EVO-X Weichenantrieb. Robust, wetterfest und einfach zu montieren – für realistische Signalbewegungen auf der Gartenbahn. Im Set enthalten: 2 Adapter und Bohrschablone.
UVP: 25,- €

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

Alle Angaben ohne Gewähr



Hobbymesse 2025 in Leipzig

An den drei Messetagen (vom 03. bis 05. Oktober 2025) besuchten 78.800 Besucher die Messe. Das waren ca. 10.000 mehr als im Jahr 2024, was sicher auch am ungewohnten Termin 2024 lag. Am 03. Oktober war ein besonders hoher Besucherandrang zu verzeichnen. Es stellten 469 Aussteller aus 18 Ländern aus. Die Modellbahnen waren in Halle 3 vertreten.

Wie in den vergangenen Jahren gab es in den kleineren Spurweiten sehr beachtenswerte Anlagen und Dioramen zu sehen. Auf der Messe sind immer Originalfahrzeuge vertreten. In diesem Jahr fand die I K – Lok Nr. 54 wieder einmal den Weg in die Messehalle als Werbeträger der Dampfbahn-Route Sachsen. Ihr letzter Messebesuch war im Jahr 2021.

Am LGB-Stand war neben den hochpreisigen Modellen die 199 018 der Zittauer Schmalspurbahn u. a. als Neuheit zu bewundern.

199 018 der Zittauer Schmalspurbahn von LGB

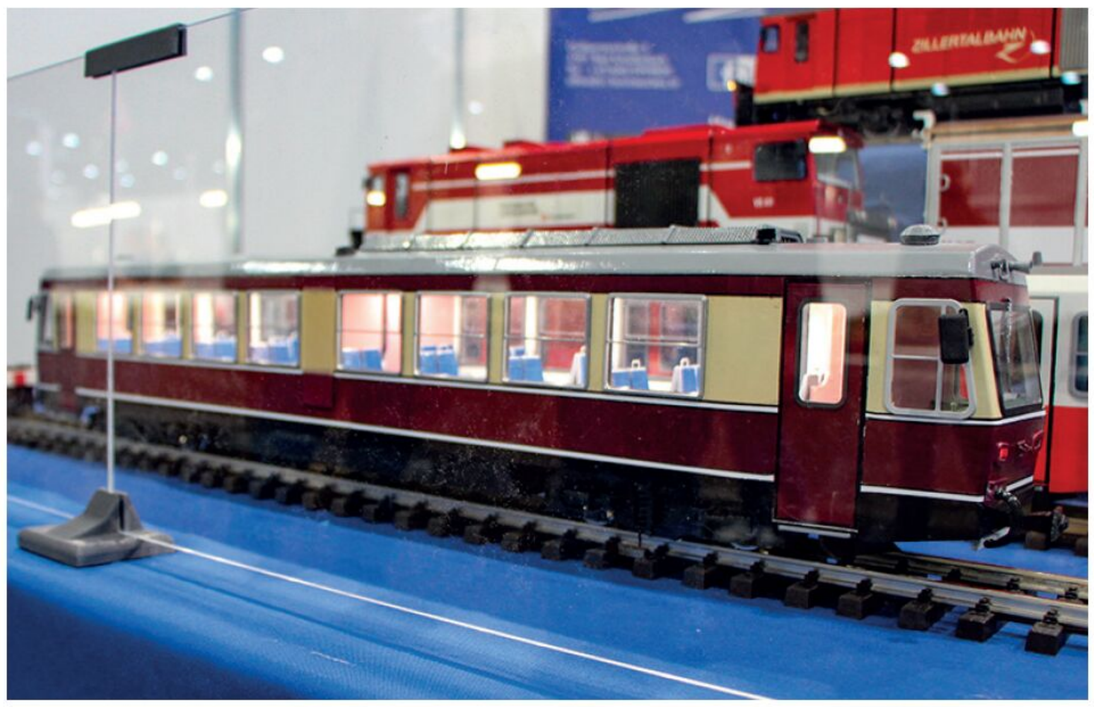
Sehr sehenswert, neben vielen liebevollen Details der Anlage war der Lokschuppen der Plettenberger Kleinbahn.

Dieses Jahr präsentierte sich die Anlage von Medlers – Gartenbahn auf der Messe mit vielen Eigenbauten der sächs. Schmalspurbahnen.

Aus Oberösterreich stellte die Firma RC – Businessclass (RC-Businessclass.at) ihre Modelle (Schmalspur im Maßstab 1:22,5 und Normalspur im Maßstab 1:25) aus. Unter anderem wurde auch der Triebwagen 137 515 der Döllnitzbahn präsentiert.

Plettenberger Kleinbahn

Auf Medlers Gartenbahn-Anlage



Triebwagen 137 515 (Handmuster, noch ohne Beschriftung)

Wie jedes Jahr gab es einen „Dampf-Stammtisch“, wo verschiedene Echtdampfmodelle in Betrieb zu sehen waren.

In guter Tradition wurden verschiedene Vorträge auf „Gleis 27“ zur Modellbahn gehalten. Unter anderem wurden Selbstbaumodelle für die Gartenbahn vom „Molli“ und der sächs. Schmalspurbahn im Maßstab 1:20 im Rahmen des „Gleises 27“ vorgestellt und waren in Aktion zu sehen, was zu Fachgesprächen anregte.

Der Modelleisenbahnverein „Friedrich List e. V.“ war mit seiner sehenswerten Spur I Anlage vertreten.

Schon mal im Kalender vermerken. Die nächste Hobbymesse in Leipzig ist für den Zeitraum vom 02. bis 04. Oktober 2026 geplant.

Text/Fotos: mwü

Lok 99 734 als Echtdampfmodell (oben), Lok „Molli“ auf Strecke (unten)

Anlage vom Modelleisenbahnverein „Friedrich List e.V.“

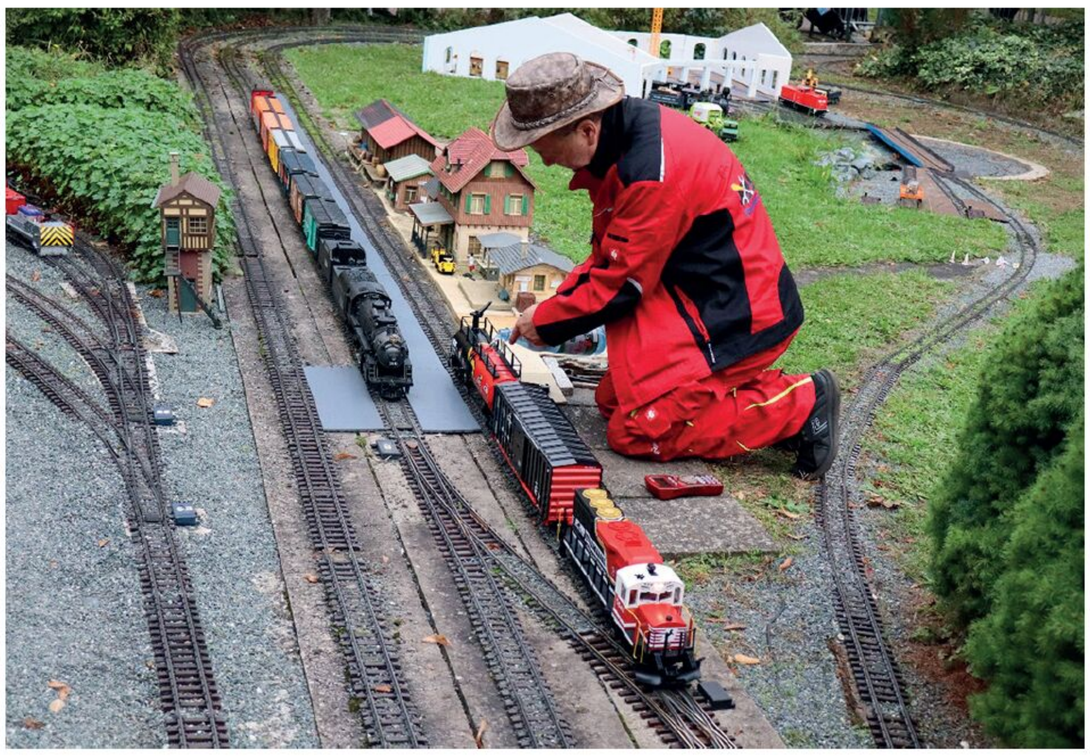
Gartenbahnfest der Interessengemeinschaft Griesheimer Gartenbahner e. V.

Am 11. und 12. Oktober war es wieder so weit – das alljährliche Gartenbahnfest wurde gefeiert. Diesmal jährte sich das Fest zum 15. Mal. Wäre Corona nicht gewesen, würde man schon das 16. Gartenbahnfest feiern.

Die Interessengemeinschaft Griesheimer Gartenbahner e. V. (IGG) lud groß und klein zum Fest ein. Im Pavillon des Haus Waldeck, einem Seniorenzentrum am Waldrand von Griesheim, waren zwei Händler und eine Modulanlage zu sehen. Es waren das Gartenbahn.Land, breit gefächert mit Neuware und Ersatzteilen und Erik Heinrich mit allerlei gebrauchten Gartenbahnartikeln. Manfred Richter und Kai Frömmrich zeigten ihre große Modulanlage mit regem Fahrbetrieb.

Auf der Außenanlage gab es samstags einen Fahrtag, den die Spaßbahner ausrichteten. Spaßbahner sind ein lockerer Ver-

Bei diesem Angebot ist doch für jeden was dabei



Peter Ting beim Bereitmachen des rollenden Materials

Indoor-Anlage

bund von Gartenbahnern, die sich in unregelmäßigen Abständen auf verschiedenen Anlagen zum gemeinsamen Fahren treffen. Wichtig hierbei, es wird gefahren, was Spaß macht. Sonntags gehörte die Gartenbahnanlage der IGG den Kindern. Diese durften zwei Runden mit den Vereinszügen fahren und bekamen anschließend einen Lokführerschein. Das hat nicht nur den Kindern großen Spaß gemacht.

An beiden Tagen konnte man auch die Gartenbahnanlage von Michael Dathe mit diversen Eigenbauten bestaunen. Außerdem war eine 5“ Eisenbahn von Thomas Zwiorek aufgebaut. Diese kann man auch am Hegbachsee in Nauheim regelmäßig besuchen. Nähere Infos unter kinderdampfeisenbahn.de

Kulinarisch wurde von der IGG leckere selbst gemachte Waffeln angeboten. Außerdem gab es noch Popcorn. Das angrenzende Cafe Waldeck versorgte die Besucher mit Steaks, Würstchen vom Grill und allerlei leckeren Kuchen.

In den zwei Tagen gab es große Resonanz, die Anlage war stets gut besucht, und die Händler hatten viel zu tun.

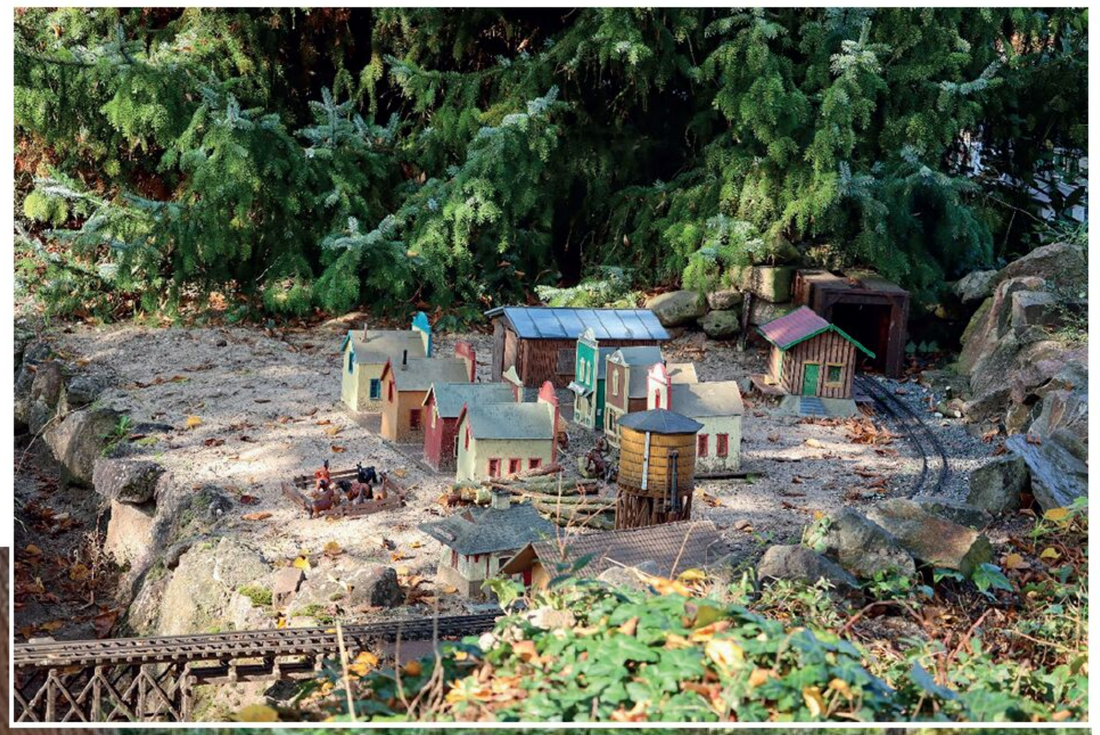
Die IGG war das erste Mal 2008 auf diesem Gelände. Damals noch auf lose gelegten Schienen. Das Ganze wurde vom Gründer der IGG Werner Zettl ins Leben gerufen. 2009 kam Peter Ting mit dazu, der jetzige 1. Vorstand. Bald darauf gab es die Vereinsgründung. Gemeinsam mit der wachsenden Zahl an Mitgliedern schuf die IGG eine immer größer werdende Gartenbahnanlage von ca. 400 Meter Schienenlänge. Zuletzt wurde eine große Eigenbau-Drehscheibe mit Lokschuppen von Werner Zettl realisiert. Peter Ting kümmert sich um alles, was mit Technik zu tun hat. Das liegt natürlich nahe, da er 33 Jahre bei Massoth Elektronik GmbH (heute Massoth Systems GmbH) arbeitete und nun aktiv mit seinem Nebengewerbe Peters Lokservice ist, ein Umbauservice rund um die Gartenbahn (peters-lokservice.de).

Wer die Anlage besuchen möchte, kann das gerne tun. Am besten vorher beim Verein informieren, ob auch Fahrbetrieb ist unter: info@iggev.de

Text/Fotos: Peter Ting

Michael Dathe mit seiner Anlage

Mitfahrgelegenheit auf der 5“ Eisenbahn



Nach zwei erlebnisreichen Tagen kehrt wieder Ruhe ein auf der Anlage

FASZINATION MODELLBAU Friedrichshafen – mit Echtdampf-Hallentreffen & LEGO-Fan-Ausstellung

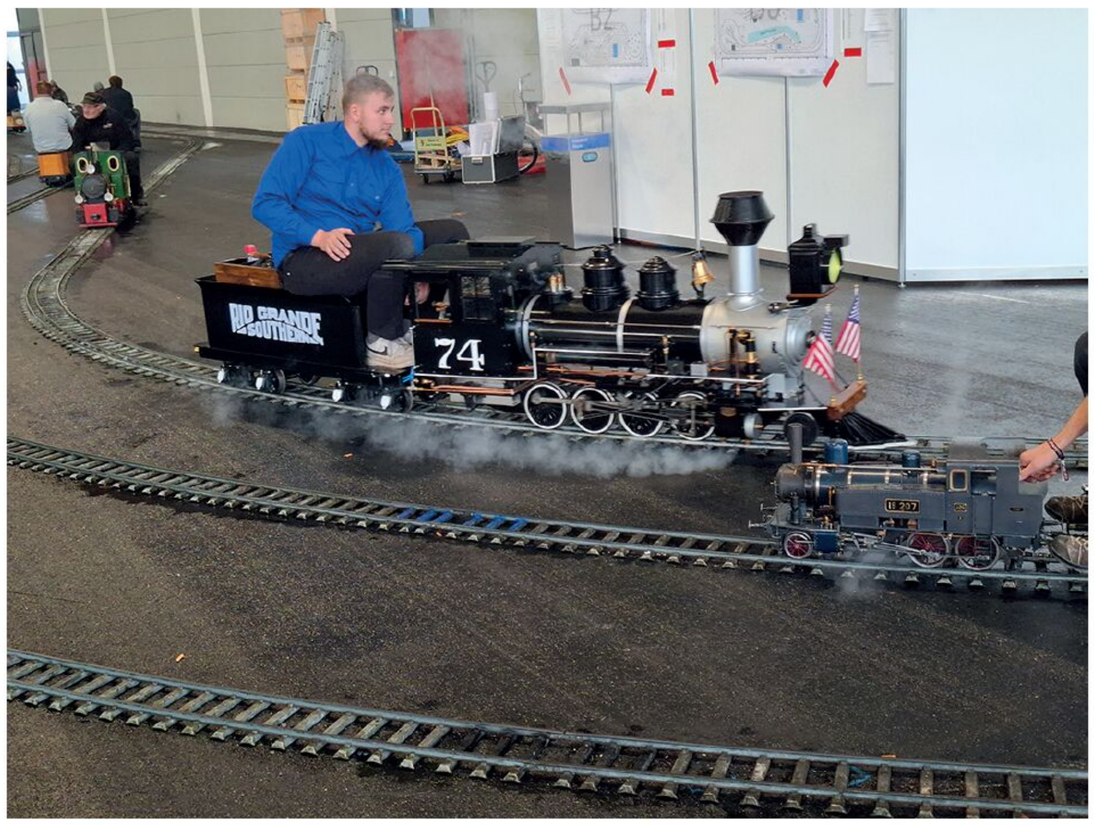
Das Positive zuerst: über 50tsd Besucher und Besucherinnen ließen sich in Friedrichshafen drei Tage von kleinen und großen Modellen faszinieren. Viele positive Aspekte – vom Dreiländereck bis zu den vielfältigen Angeboten der FASZINATION – waren die Besuchermagnete für diese gelungene Veranstaltung.

An meinem traditionellen Messe-Freitag war viel los auf der Messe. Den zu erwartenden Ansturm bekam ich bereits am Bahnhof im übervollen Shuttle-Bus zur Messe mit. Von einem Freund kam dann am Sonntag die Mitteilung: „Gestern war sehr guter Besuch in der Halle A2 und in den anderen Hallen war es proppevoll. Heute – am Sonntag – Besucher wie am Freitag."

Mein erstes Ziel war die große Live-Steam-Podestanlage mit vielen aktiven Teilnehmern, die mit einer Vielzahl an Loks und Wagen in Spur 1 und Spur 2m „bei der Sache" waren. Sicherheit geht vor, aber es ist schade, dass die Live-Steam-Fans unter den Besuchern so sehr auf Abstand gehalten werden müssen.

In der Halle A 1 waren die beiden Anlagen der „Niederrheiner" Anziehungspunkte für die LGB- und Großbahnfans. Aber auch die Freunde der großen Blecheisenbahnen kamen

Live Steam macht sichtlich Spaß – in kleiner …



... und in größerer Spur

„Schweineschnäuzchen“ auf großer Fahrt

zu ihrem Vergnügen. Die Stände der Modelleisenbahn-Firmen – Herstellung wie Handel – waren gut bis sehr gut frequentiert.

Während in den vergangenen Jahren in den Hallen für Luft-, Straßen- und Wasser-Fahrzeuge – rein gefühlt – mehr als in den Hallen für Modelleisenbahn (A 1 und A 2) „los“ war, konnte man sich aktuell nicht über Besuchermangel beschweren. Selbst Andreas Wittur – Prokurist der Messe Sinsheim – schwärmte vom guten Ergebnis und sprach vom „größten Event seiner Art“.

In gut vier Monaten (06.03. bis 08.03.2026) treffen sich die Modellbahner in der Maimarkthalle Mannheim zur Faszination Modellbahn Mannheim.

Am Bodensee können sich dann wieder alle Modellbau-Fans vom 30. Okt. bis 01. Nov. 2026 „faszinieren“ lassen; dann zusammen mit der IMA und dem Echtdampf-Hallentreffen.

www.faszination-modellbau.de
www.echtdampf-hallentreffen.de

Text/Fotos: mrm

American Feeling

Holzwarenfabrikation in Baugröße GN15

Kleinserienmesse in Dresden

Eine kleine, aber feine Eisenbahnausstellung der etwas anderen Art begeisterte zahlreiche Modelleisenbahner am 1. November diesen Jahres in der JohannStadthalle in Dresden. Organisiert von Hartmann-Original gab es hier eine Kleinserienmesse, an der neben vielen Kleinserienherstellern des sächsischen Umfeldes auch Händler mit Gebrauchtware teilnahmen.

Vorherrschende Spurweite war natürlich die TT-Spur, da sie hier schon zu DDR-Zeiten populärer war als bei uns. Neben Rollmaterial in allen Baugrößen wurde auch Zubehör zur Landschaftsgestaltung vorrätig gehalten.

Auffällig viel wird inzwischen mit dem 3D-Drucker hergestellt und zwar nicht nur in Resin oder PLA-Kunststoff, sondern durchaus auch in Messing. Gedruckte offene Güterwagen gab es für Spur 1 von Lutz Wendel aus Naumburg. Herausragendes Exponat für die Spur 2 war das Handmuster einer E44 in DRG grau. Die nicht zum ersten Mal stattfindende Ausstellung wurde sehr gut angenommen, wie das obige Foto zeigt.

Text/Fotos: pt

30. Modellbau Lingen Emslandhalle
Sa. 10. und So. 11. Januar 2026

Diese Modellbaumesse geht im Januar neben 20 Modellbahnen mit Betrieb u.a. mit großem Truckparcours, Schiffsmodellbau, RC-Rennpiste an den Start. Eine Veranstaltung für Freunde der Modellbahnen und Modellautos sowie des ferngesteuerten Modellbaus. Dazu kommt eine Modellauto-Ausstellung und fahrende Modellautos 1/87, ein Becken für die Modell-Schifffahrt und ein Areal für geländegängige RC-Fahrzeuge.

Öffnungszeiten:
täglich von 10 bis 18 Uhr

Emslandhallen
Lindenstr. 24 A – 49808 Lingen/Ems

Ochtruper Veranstaltungs GmbH
Ansprechpartner: Willi Breidenbach
Kontakt: 0171 7485 015
info@bv-messen.de
bv-messen.com

Chemnitzer Modelltage
Sa. 24. und So. 25. Januar 2026

Für die Modelleisenbahnfans wird eine Fläche von fast 2.000 m² zur Erlebniswelt. Unter Federführung des MEC Chemnitz gibt es Fahrbetrieb auf „allen Spuren“. Auf dem RC-Truck Parcours wird es Vorführungen mit Tages- und Nachtlichtsimulation auf gut 500 m² geben.

Tickets im Vorverkauf sind um ca. 10% günstiger als an der Tageskasse:
Normal: 11,- € / erm. 8,- €
Familienkarte: 24,- €
Single-Familienkarte: 18,- €
(Interessant die „Single-Familienkarte“ 1 Erwachsene/r plus alle eigenen Kids bis 15 inclusive.) Parallel finden die Chemnitzer Spieletage statt. Das Ticket ist für beide Veranstaltungen gültig. 1 Ticket = 2 Veranstaltungen.

Öffnungszeiten:
Samstag, 24.01.2026: 10 bis 18 Uhr
Sonntag, 25.01.2026: 10 bis 17 Uhr

Messe Chemnitz
Messeplatz 1 – 09116 Chemnitz
www.modelltage.de

20. Erlebnis Modellbahn Dresden
Fr. 06.02. bis So. 08.02.2026

Mit einer Ausstellungs- und Aktionsfläche von über 12tsd-m² ist die Erlebnis Modellbahn die größte „von einem Verein organisierte“ Modelleisenbahnmesse Deutschlands. In Dresden werden mehr als 40 Modellbahnanlagen von der kleinen Nenngrößen N bis zur großen Nenngröße II in Aktion zu erleben sein. Dazu bieten zahlreiche Kleinserien- und Kleinhersteller sowie Modellbahnfachhändler eine reiche Auswahl an Modellen und entsprechendem Zubehör zum Kauf an. Fachvorträge runden das Angebotsspektrum der Dresdner Erlebnis Modellbahn Messe ab.

Erwachsene: 11,- €
Kinder (4-15 Jahre): 6,- €
Familien: 30,- €
Schwerbehinderte: 6,- €
nur am Freitag für Rentner: 11,- €

Öffnungszeiten:
täglich von 10 bis 18 Uhr

MESSE DRESDEN
Messering 6 – 01067 Dresden
mec-pirna.de/erlebnis-modellbahn-2026

Modell Leben – die Thüringer Modellbaumesse
Fr. 13. – So. 15. Febr. 2026

Die Messe Erfurt wird zum 12. Mal zum Treffpunkt für Modellbauer.
Auf 14.000 qm Fläche präsentieren sich Firmen, Vereine, Institutionen, Händler und Privataussteller in Sachen Modellbau, Spiel und Unterhaltung. Hier kommen Modellbauer von Autos über Eisenbahnen und Flugzeuge zu Schiffen und Trucks auf ihre Kosten.

Öffnungszeiten:
Freitag, 13. Februar: 11 bis 18 Uhr
Samstag, 14. Februar: 10 bis 18 Uhr
Sonntag, 15. Februar: 10 bis 17 Uhr

Eintrittspreise:
Freitag:
Tageskarte: 13,- € (ermäßigt* 9,- €)
Familienticket: 40,- € (bis zu 2 Erwachsene + max. 4 Kinder)
Feierabendticket**: 8,- € (ab 16 Uhr)
Kinder bis 6 Jahre: freier Eintritt
Samstag & Sonntag:
Tageskarte: 15,- € (ermäßigt* 13,- €)
Familienticket: 40,- € (bis zu 2 Erwachsene + max. 4 Kinder)
Feierabendticket**: 8,- € (ab 16 Uhr)
Kinder bis 6 Jahre: freier Eintritt / Feierabendticket nur an der Tageskasse.
* Schüler, Studenten, Behinderte, Rentner (bei Vorlage des entsprechenden Nachweises)
** Junior Modellbauer: kostenfreies Tagesticket für Kinder bis 6 Jahre

Messe Erfurt GmbH
Gothaer Straße 34 – 99094 Erfurt,
Tel.: +49 361 400 0
Fax: +49 361 400 1111,
modell-leben@messe-erfurt.de
www.messe-erfurt.de

Übersicht von geplanten Veranstaltungen / Messen:

10.01.2026 und 11.01.2026	Modellbau Lingen	Lingen
24.01.2026 und 25.01.2026	Chemnitzer Modelltage	Chemnitz
27.01.2026 bis 31.01.2026	Spielwarenmesse	Nürnberg
06.02.2026 bis 08.02.2026	Erlebnis Modellbahn	Dresden
13.02.2026 bis 15.02.2026	Modell Leben – Die Thüringer Modellbaumesse	Erfurt
06.03.2026 bis 08.03.2026	Faszination Modellbahn	Mannheim
21.03.2026 und 22.03.2026	Internationale Spur 0 +1 Tage	Gießen
16.04.2026 bis 19.04.2026	INTERMODELLBAU	Dortmund

alle Angaben ohne Gewähr, Stand Dezember 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!

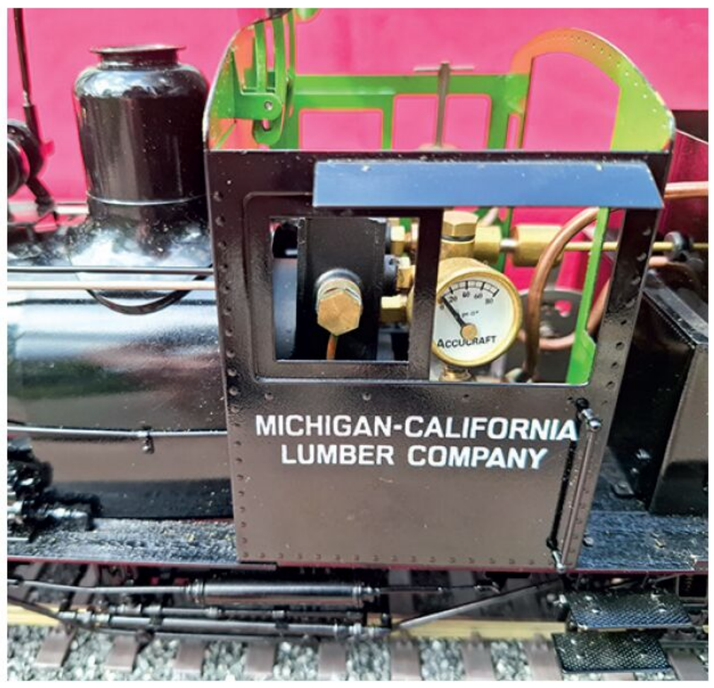
Funktionsmodellbau RALF KESSELBAUER

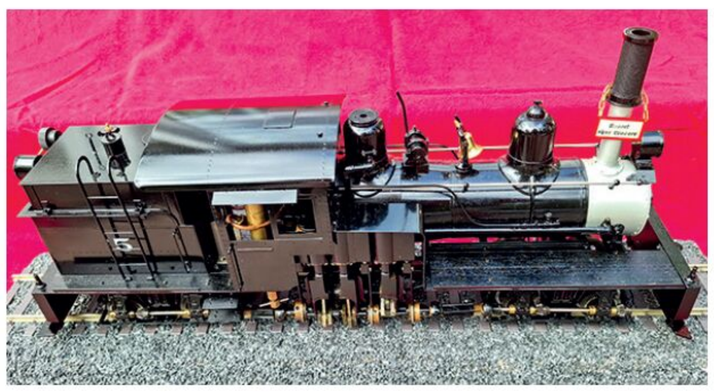
www.thiel-gleis.de
info@thiel-gleis.de

THIEL-Gleis, der Spezialist für vernickeltes Messinggleis

V.: LGB/Aster 20831 US-Dampflok K28, Sondermodell von 1998, nur Probe gelaufen, mit originaler Holzkiste, 1A Zustand, VB 2.990,- €; nur Abholung PLZ 94469 da ca. 20 kg schwer; Original DB Rangiersignal, ca. 4 Meter hoch, ca. 100 kg schwer gegen Abholung abzugeben.
Tel.: 0991 32 703
dampfwalter@gmx.de

V.: LGB Modelle: 32357 SDG-Aussichtswagen neu 229,- €; 24142 Feldbahnlok grün/schwarz/rot neu 280,- €; 48576-001 RhB Schiebewand Sondermodell 50 Jahre Stucki neu 195,- €; 37712 DR 4Achs Packwagen dunkelrot neu 215,- €; 3073 DR 4Achs Wagen hellrot/beige gebraucht 150,- €; 43603 DR OOw Hochbordwagen 4 achsig neu 185,- €; 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,- €; Alle Modell sind neu oder nur wenig gefahren, ohne Beschädigung und im Originalkarton und Porto je nach Versandart.
1x Kreis geb. Schiene(12 Stück) 11000 Radius 600 mm 40,- €, kleine Weichen rechts oder links für Radius 600 mm und verschiedene andere Gleise, einfach mal anfragen.
Buch aus dem Verlag Claude Jeanmaire
- Die Bernina Bahn, 224 Seiten mit ca. 400 Bildern , Neu 20,- €
- Die schmalspurige Brünigbahn (SBB), 240 Seiten, 593 Fotos, Neu 20,- €
- Buch Das Altensteigerle 4. Aufl. 13,- €
Diverse LGB Depeschen Zwischen Nr. 54 + 94-133, bitte anfragen
Tel. abends 0731-9806107
Mail: leo.knorr@t-online.de





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-Schnellspeiseventil, Manometer, Wasserstand und Umsteuerung per Hebel im Führerhaus, Handspeisepumpe im Tender. Originalbedienungsanleitung 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 2.980,- € bei Abholung in Ludwigshafen/Rhein. Versand Deutschland und EU möglich.
Anfragen an: C7-Manfred@t-online.de

V.: Magazine GartenBahn, neuwertig, 1x gelesen, Hefte von 1/2002 bis 6/2024, pro Jahr 6 Ausgaben, gesamt: 138 Ausgaben, werden nur gesamt abgegeben.
Gesamtpreis 276,- € + Versandkosten
guenter@gehsat.de

Anzeige

WEISSER RING
Wir helfen Kriminalitätsopfern.

Bahn frei für Opferschutz

Auch Sie können mithelfen!

Spendenkonto 34 34 34
Deutsche Bank Mainz
BLZ 550 700 40

WEISSER RING e. V.
55130 Mainz
www.weisser-ring.de
Bundesweit 420 Außenstellen

Opfer-Telefon 0800 0800 343

V.: DEMAG Dampfkran in 1 : 32
Spur 1, Modell ohne Funktion, nur roll und drehbar, mit Kranschutzwagen, Mischbauweise Messing/Holz, reine Handarbeit, Details siehe GartenBahn Heft 1/2024, S.22, VHB 555,- €,
Infos unter abcsilke@web.de
oder Tel. 06352 2368

Suche: von USA Trains R12013 Caboose der West Side Lumber und R1865 25to Crane der Santa Fe, bzw. jeder andere 25to Crane.
Angebote bitte an Uwe Schmid
Tel.: 07525924941 oder
ukschmid@outlook.de

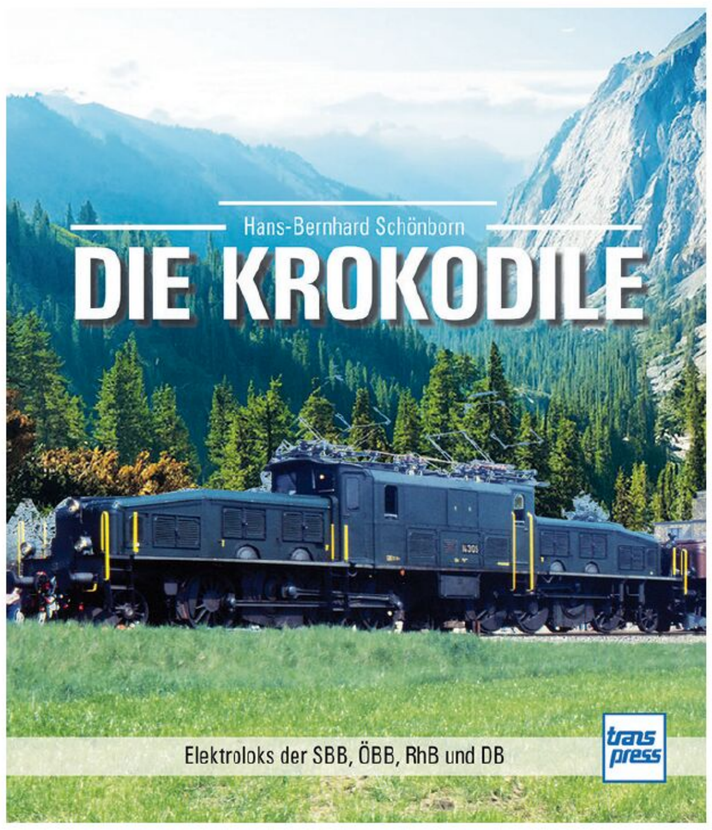
Suche: LGB-Timer 53750.
Tel. 0176/20545140 oder
m.lesch@t-online.de

Alle Angaben ohne Gewähr!

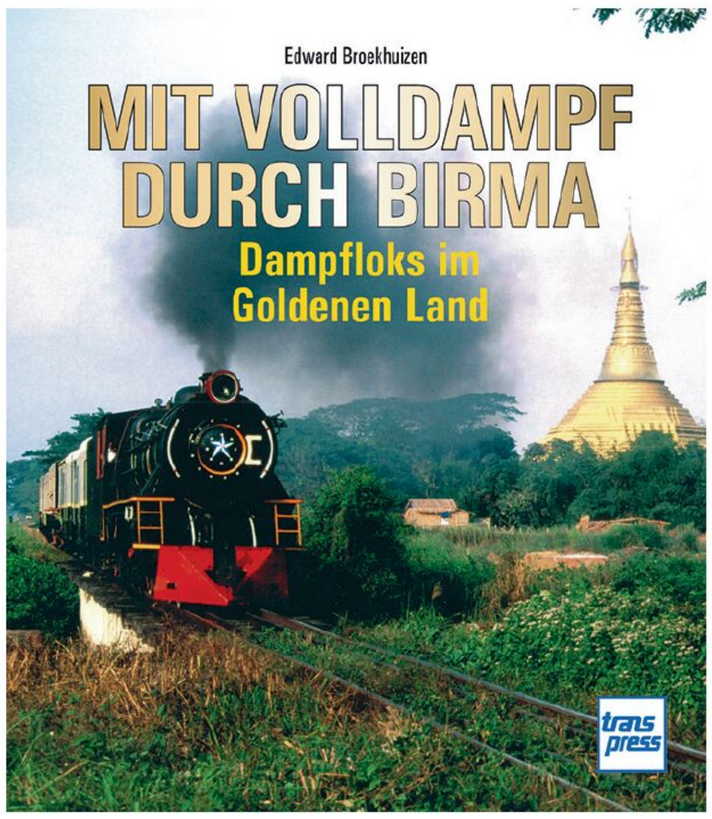
Private Kleinanzeigen – ohne gewerblichen Charakter– für Abonnenten gratis.
Anzeigen bitte separat bis zum Redaktionsschluss – siehe S. 66 – aufgeben.
Schriftlich per Post, Fax, E-Mail an anzeigen@gartenbahn.de

„Eisenbahn-Romantik“ soll weiterbestehen!

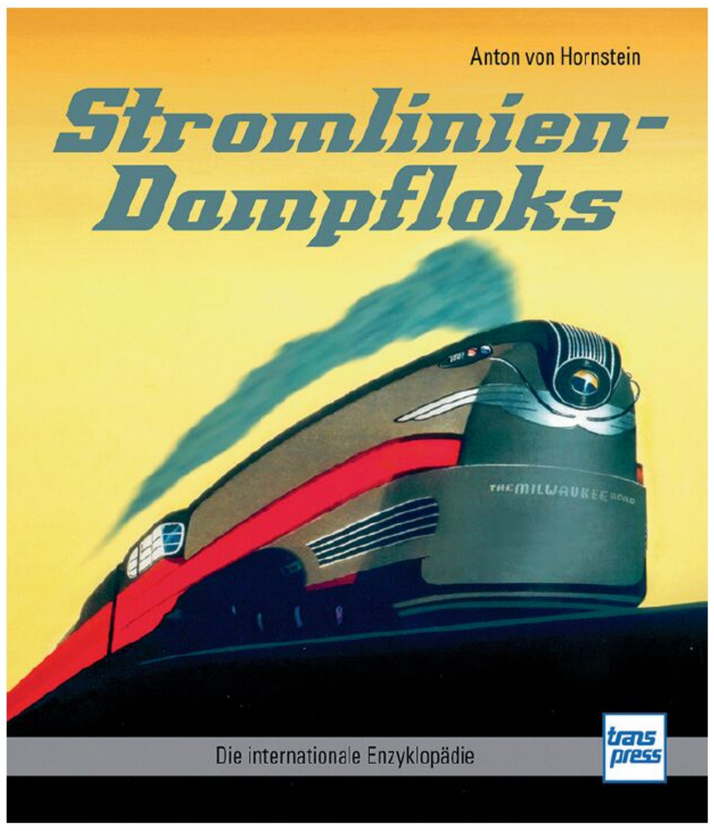
Der SWR plant die von Hagen von Ortloff im Jahr 1991 gestartet Einstellung der Sendereihe „Eisenbahn-Romantik“. Die Petition fordert den Erhalt der Sendereihe und eine Fortführung der beliebten Eisenbahnfilme.Viele Zuschauer schätzen die hochwertigen Filme; der Sender sollte diese einzigartige Reihe nicht aufgeben.
Link zur Petition: openpetition.de/!eisenbahnromantik



Hans-Bernhard Schönborn
Die Krokodile - Elektroloks der SBB, ÖBB, RhB und DB
Kaum ein Lokomotivtyp ist so populär wie die Schweizer Krokodile, die ihren Spitznamen ihrem charakteristischen Aussehen und ihrer langen Präsenz im Eisenbahn-Alltag verdanken. Ab 1920 bestimmten sie über mehrere Jahrzehnte maßgeblich das Traktionsgeschehen am Gotthard. Aber auch auf anderen Bahnlinien standen sie von Anfang an unermüdlich im Einsatz, hauptsächlich vor schweren und langen Güterzügen. Damit wurden die Lokomotiven zum Synonym für Kraft, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Kompakt und kompetent berichtet dieses Buch über Technik und Geschichte aller Loks, denen eines gemeinsam ist: der Name „Krokodil“.
Transpress, Buch, Hardcover, 144 Seiten, 150 Abb.,
ISBN: 978-3-613-71767-1
Preis: 29,90 €

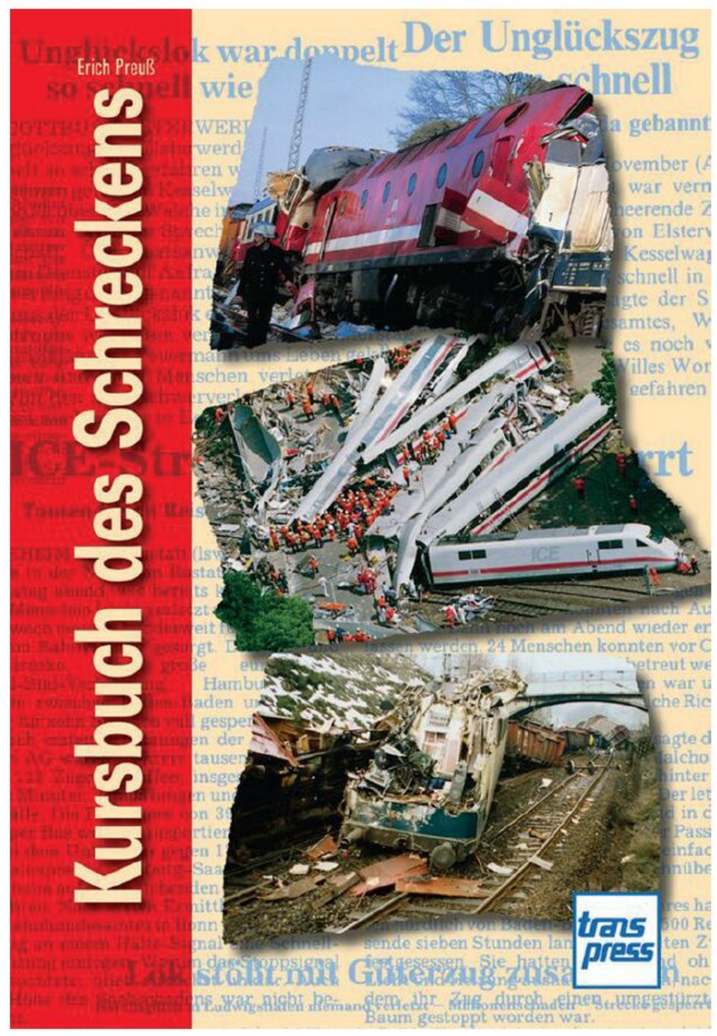


Edward H. Broekhuizen
Mit Volldampf durch Birma - Dampfloks im Goldenen Land
Das ferne Birma war eines der letzten Ziele, das Fotofreunden die Faszination des Dampflokbetriebs bot. Das „Goldene Land“, später umbenannt in Myanmar, bot die reizvolle Kombination asiatischer Kultur und historischer Dampftechnik, die zum großen Teil noch aus der britischen Kolonialzeit stammte. Zu den Dampflokenthusiasten, die das Land bereisten, gehört auch der Niederländer Edward H. Broekhuizen. Auf mehreren Exkursionen entstanden zahlreiche Aufnahmen, auf denen er nicht nur die Dampfloks portraitierte, sondern auch Land und Leute. Für diesen Bildband hat er die besten Fotografien ausgewählt und sachkundig kommentiert.
Transpress, Buch, Hardcover, 176 Seiten, ca. 21 x 24 cm, 220 Abb.,
ISBN: 978-3-613-71761-9
Preis: 29,90 €

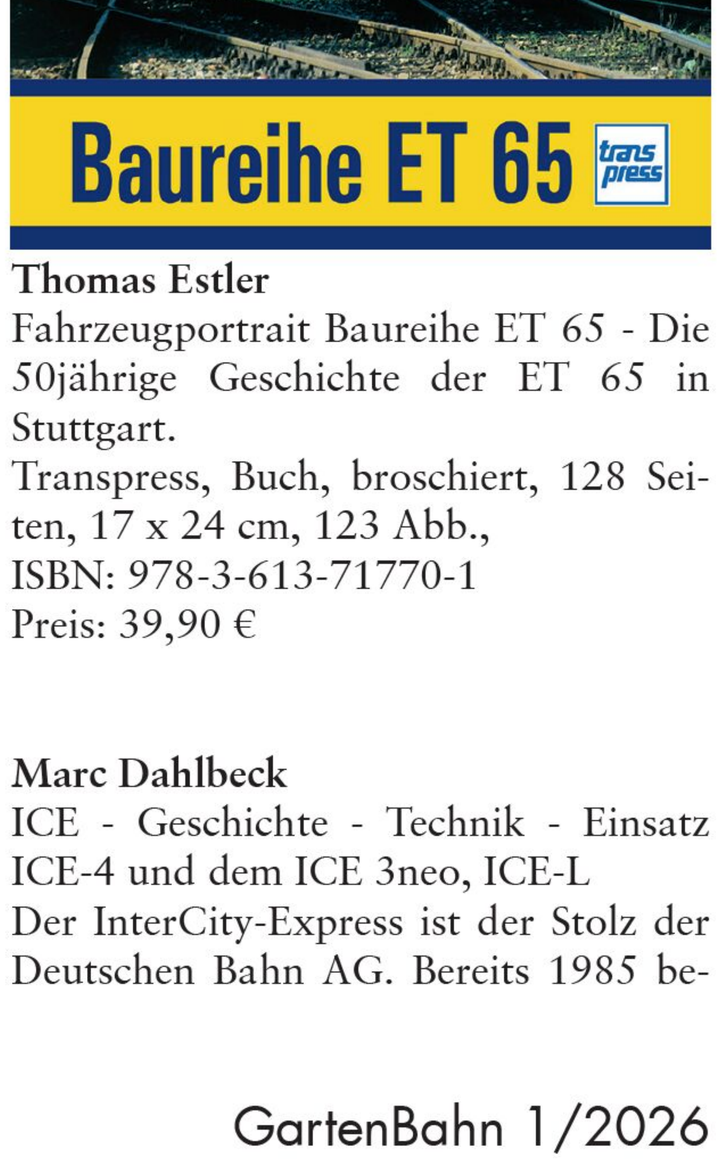


Anton von Horn
Stromlinien-Dampfloks
Die internationale Enzyklopädie
Über 500 Abbildungen zu mehr als 230 Stromlinien Dampfloks weltweit
Das Lebenswerk eines bekannten Schweizer Eisenbahnpublizisten
Überarbeitete und erweiterte Neuauflage.
Transpress, Buch, Hardcover, 336 Seiten, ca. 21 x 24 cm, 500 Abb.,
ISBN: 978-3-613-71763-3
Preis: 39,90 €

Erich Preuß
Kursbuch des Schreckens – Eisenbahnunfälle des 20 Jahrhunderts bis heute.
Eisenbahnunfälle sind sehr selten. Doch wenn ein Zug einmal verunglückt, erfährt man meist viel zu wenig über Hintergründe, Ursachen und Folgen dieser Katastrophe. Das „Kursbuch des Schreckens“ bietet ein Kaleidoskop zum Thema Eisenbahnunfälle, das vom Anfang des 20. Jahrhunderts bis heute reicht.

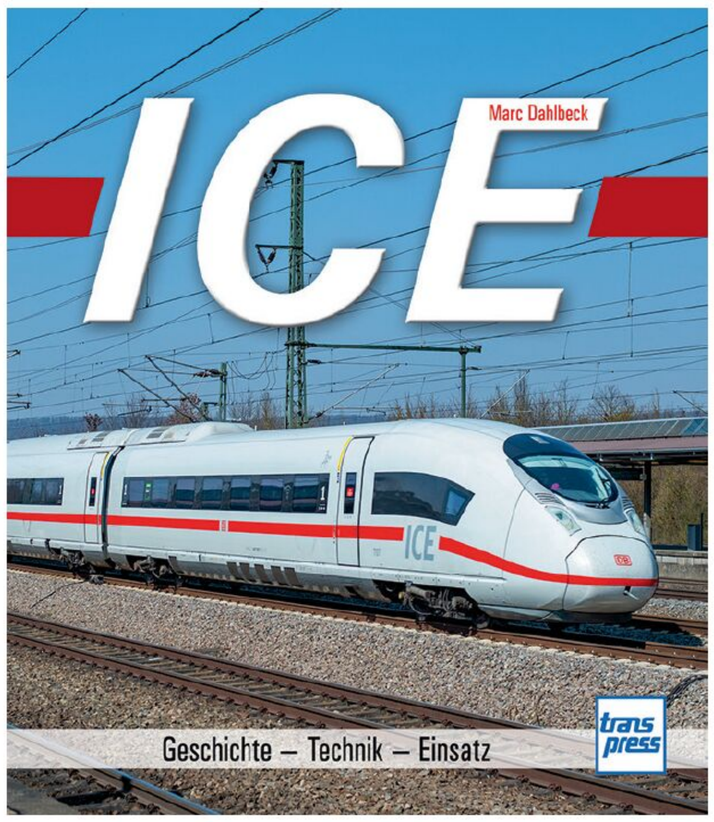


Kein Sensationsjournalismus, sondern sachliche Information.
Transpress, Buch; Hardcover, 224 Seiten, ca. 14 x 20 cm, 130 Abb.,
ISBN: 978-3-613-71772-5
Preis: 24,90 €



Thomas Estler
Fahrzeugportrait Baureihe ET 65 - Die 50jährige Geschichte der ET 65 in Stuttgart.
Transpress, Buch, broschiert, 128 Seiten, 17 x 24 cm, 123 Abb.,
ISBN: 978-3-613-71770-1
Preis: 39,90 €

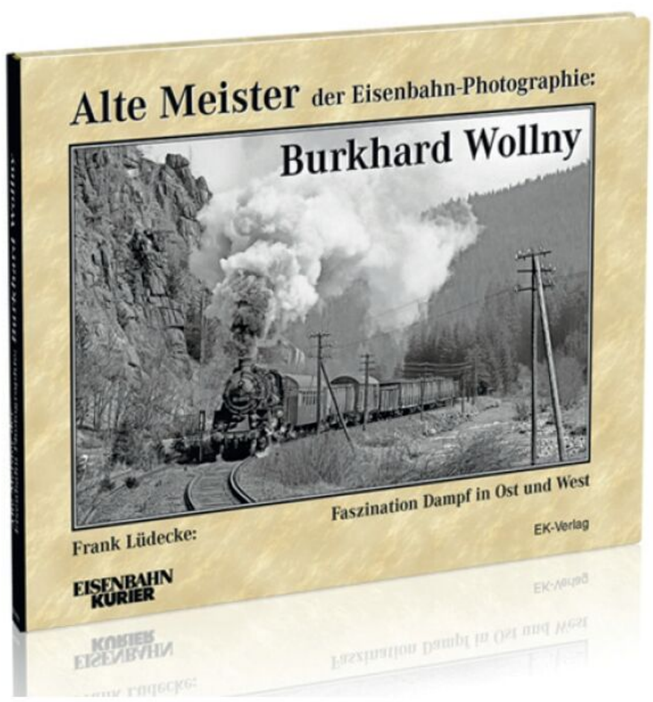
Marc Dahlbeck
ICE - Geschichte - Technik - Einsatz ICE-4 und dem ICE 3neo, ICE-L
Der InterCity-Express ist der Stolz der Deutschen Bahn AG. Bereits 1985 be-



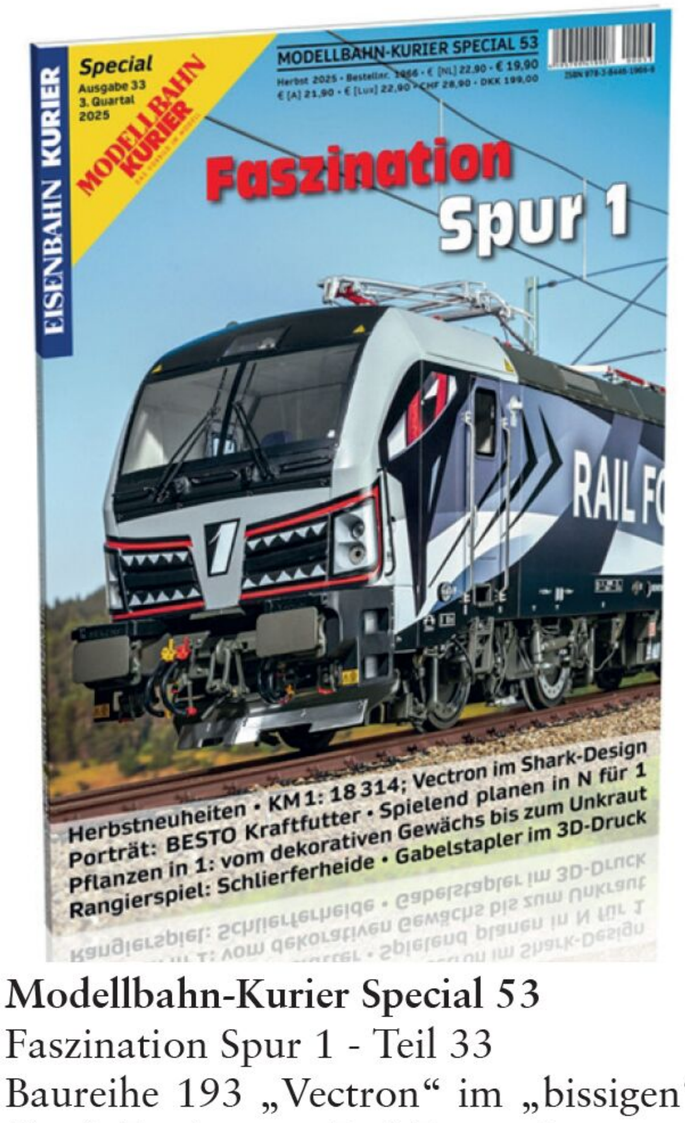
gann seine Erfolgsgeschichte mit den ersten Testfahrten des ICE-Experimental.
Transpress, Buch; Hardcover, 160 Seiten, ca. 21 x 24 cm, 150 Abb.,
ISBN: 978-3-613-71766-4
Preis: 24,90 €

Josef Brandl
Traumanlagen selbst gestalten - Schritt für Schritt zur perfekten Modellbahnanlage
Josef Brandl hat in den 1980er-Jahren mit dem Bau von Modellbahnanlagen auf höchstem Niveau begonnen. Europaweit bekannt wurde er mit den Anlagen „Wachau“ und seiner Nachbildung der „Schiefen Ebene“. Dieses Buch präsentiert Brandls Arbeitstechniken und erklärt das fantastische Zusammenspiel von Vorbildbeobachtung, Modellinterpretation und Wissen um die Wirkung von Materialien, das in den bekannten „Brandl-Anlagen“ kondensiert.
VGB/Geramond, Buch, Hardcover, 160 Seiten, reich bebildert, ca. 23 x 30 cm,
ISBN: 978-3-98702-118-3
Preis: 44,99 €

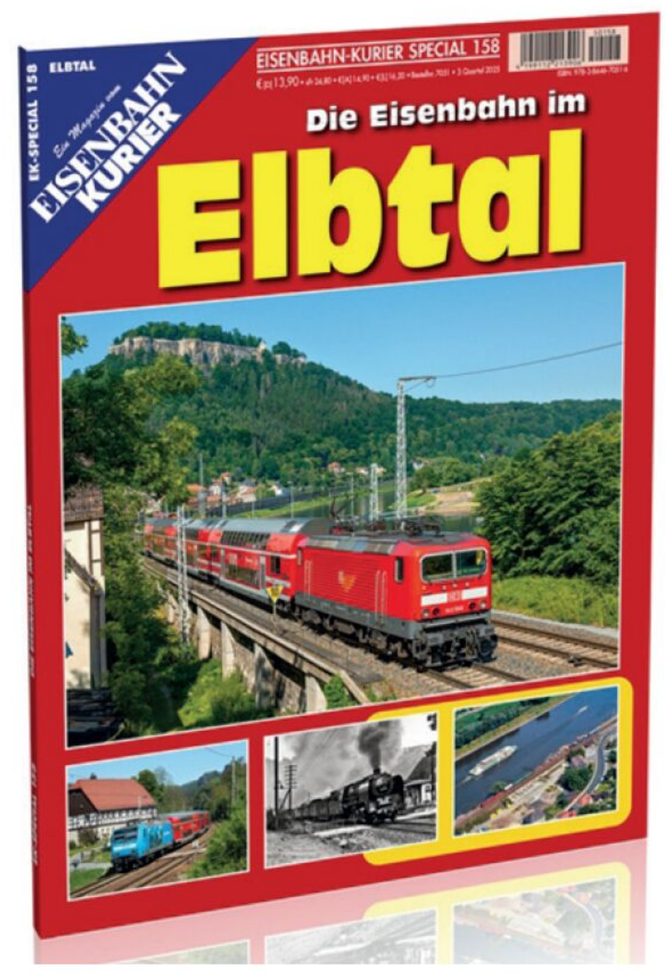
Peter Melcher
Baureihe 41 - Band 1
Geschichte, Technik, Umbauten, Einsätze I: Berlin bis Hamburg
Die Baureihe 41 war durch ihre Leistungsstärke und ihre Schnelligkeit die Universallokomotive bei der Deutschen Reichsbahn schlechthin. Band 1 befasst sich intensiv mit dem technischen Werdegang der Baureihe bis hin zu den Umbau bzw. Rekonstruktionsarbeiten bei der Bundes- und der Reichsbahn.
EK-Verlag, Buch, Hardcover, 336 Seiten, 210 x 297 mm, 434 Abb.,
ISBN: 9783844660449
Preis: 54,- €



Frank Lüdecke
Alte Meister der Eisenbahn-Photographie: Burkhard Wollny
Faszination Dampf in Ost und West
Burkhard Wollny zählt seit Jahrzehnten zu den festen Größen unter den Fotografen des Schienenverkehrs.
EK-Verlag, Buch, Hardcover, 144 Seiten, 260 x 215 mm, 169 s/w-Abb.,
ISBN: 9783844662443
Preis: 35,- €



Modellbahn-Kurier Special 53
Faszination Spur 1 - Teil 33
Baureihe 193 „Vectron“ im „bissigen“ Shark-Design von Rail Force One.
EK-Verlag, Buch/Zeitschrift, DIN A4, 84 Seiten, reich bebildert,
ISBN: 9783844619669
Preis: 19,90 €



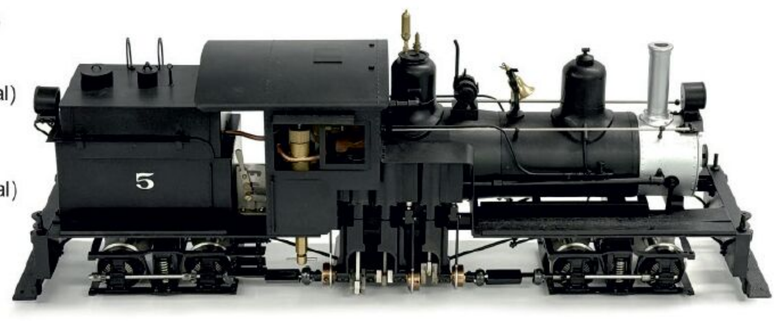
EK-Special 158
Die Eisenbahn im Elbtal
Das EK-Special befasst sich ausführlich mit dem Bau und der Geschichte der Eisenbahn im Elbtal, zeigt die Vielfalt der dort verkehrenden Züge und spannt dabei den Bogen von der Vergangenheit in die heutige Zeit.
Darüber hinaus geht der Blick auch zu der Kirnitzschtalbahn und der Schwarzbachbahn.
EK-Verlag, Buch/Zeitschrift, DIN A4, 100 Seiten,
ISBN: 9783844670516
Preis: 13,90 €

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!

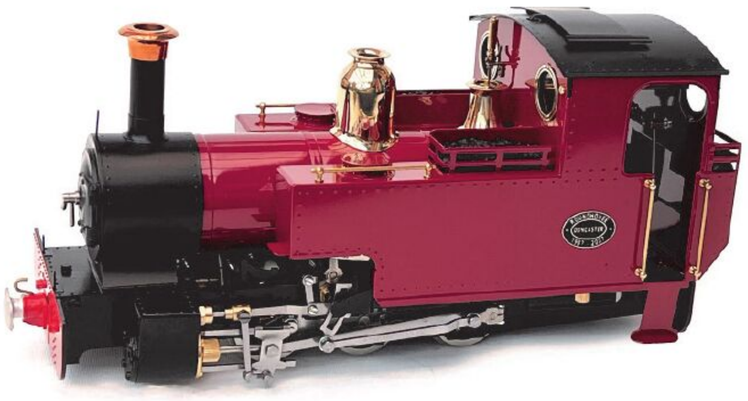
DAS GOLDENE GLEIS 2023 FÜR DIE WARTEHALLE SELLIN

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), Mathias Wüstner(mwü).

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

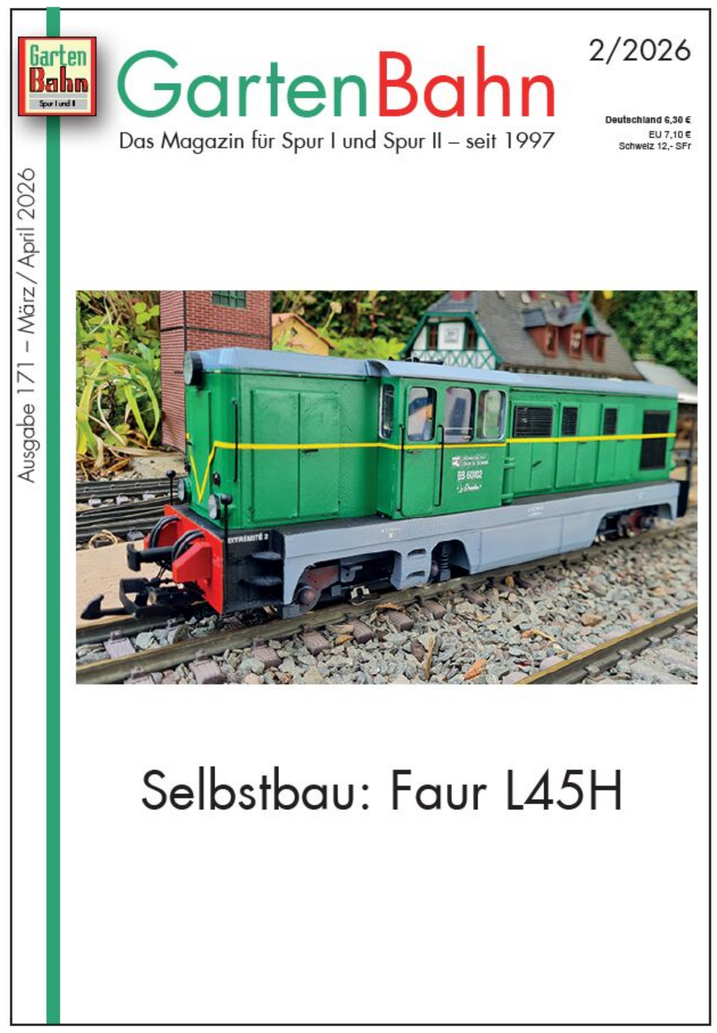
ABO
- Jahres-Abo „Deutschland“ (6 Ausgaben) für 33,- € incl. Versandgebühren.
- Jahres-Abo „Europa“ (6 Ausgaben) für 42,- € incl. Versandgebühren.
- Abo beginnt mit der aktuell lieferbaren Ausgabe.
- Automatische Abo-Verlängerung nach Bezug von 6 Ausgaben.
- Kündigung nach Bezug der ersten 6 Ausgaben 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 2/2026 (171)
Anzeigenschluss (Auftrag): 14.01.2026
Redaktionsschluss: 21.01.2026
Auslieferung ab: 18.02.2026

Gültig ist Anzeigenpreisliste 2026
ISSN: 1434-0100

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

Foto: anonymus

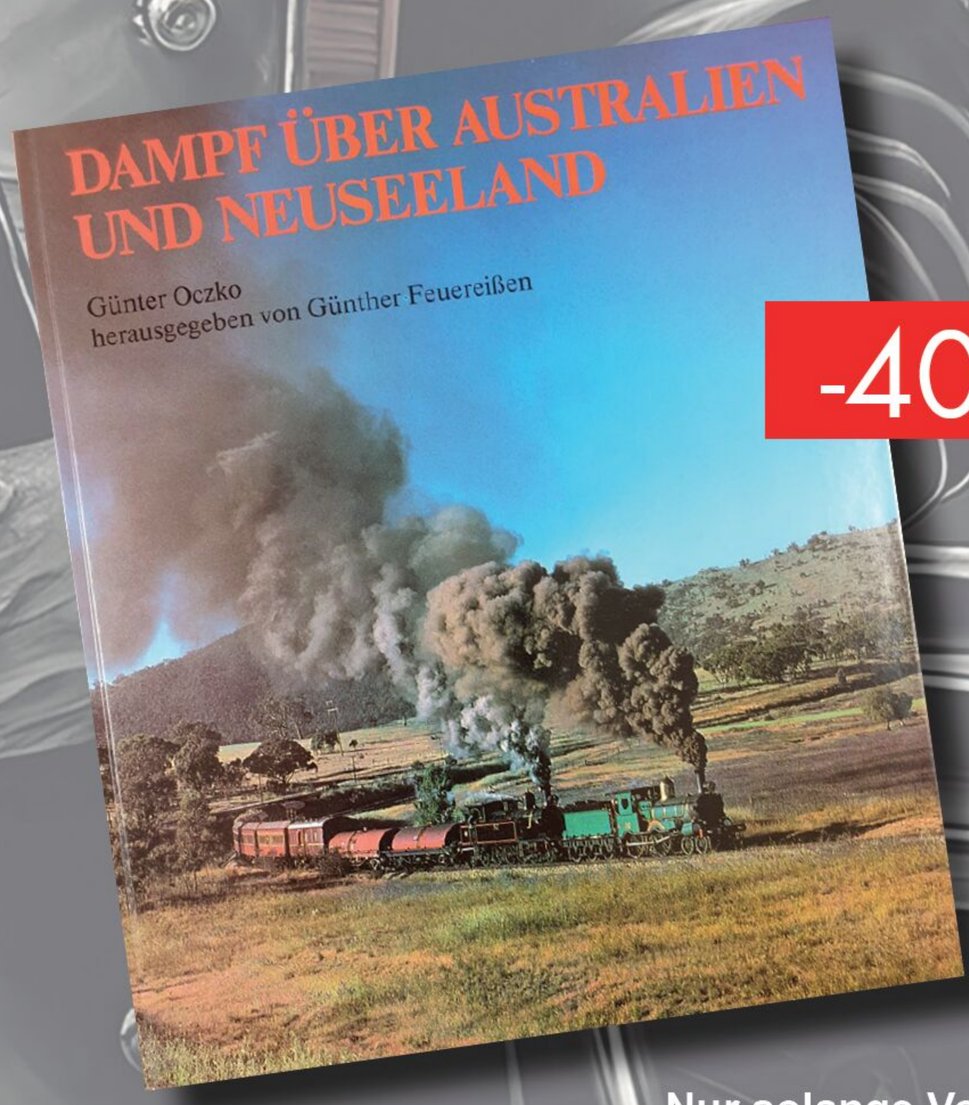
-25%

-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

NEUHEIT
HSB Löschwasserwagen (64mm)
Jetzt lieferbar

HSB Löschwasserwagen - 64 mm

- Gefertigt aus hochwertigem Kunststoff
- Edelstahl Räder
- Gefederte Puffer

0006-0052: Löschwasserwagen HSB, Epoche V 399,- *

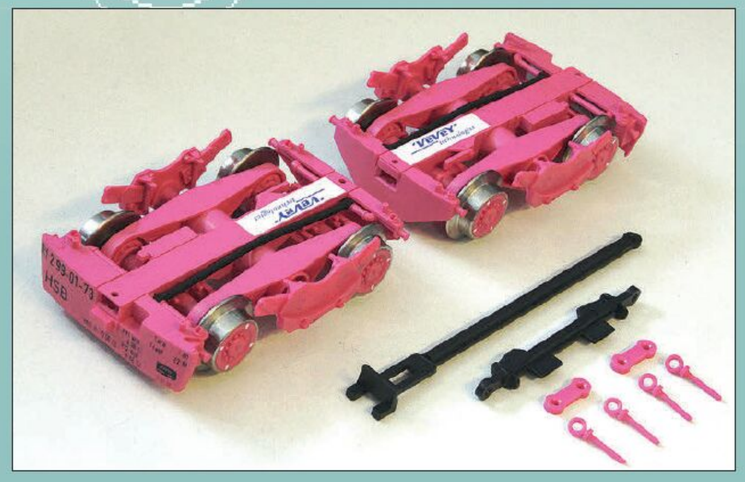
ÖBB Schotterwagen Fcs - 64 mm

- 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