

Diese Ausgabe mit großem **Neuheitenteil 2026**



FAUR L45H „Le Dracolas“ in Ilm

- **Vorbild:** Das zweite Leben der Dampflokomotive „RUR“
- **Modellbau:** Baubericht Loktrage
- **Echtdampf:** Dampftriebwagen „Majorn“



125 Jahre Jagsttalbahn

An zwei Wochenenden im April wird die Dampflokomotive 99 4652 "Frank S", die schon beim alten Museumsverkehr auf der Jagsttalbahn in den 80er-Jahren im Einsatz war, zu Gast in Dörzbach sein. Heute fährt die Lok bei der Rügenschens Bäderbahn und wird extra für das Jubiläum nach Dörzbach transportiert.

Mehr Informationen finden Sie unter: www.jagsttalbahn.de

N IV mfx DCC 15 +

24268 Dampflokomotive 798.101 der SWEG

Modell der Schmalspur-Schleppenderdampflok 798.101 der SWEG zum 125-jährigen Jubiläum der Jagsttalbahn. Farbgebung und Beschriftung der Epoche IV wie die Maschine in den 80er-Jahren im Jagsttal unterwegs war. Jeweils ein leistungsstarker kugelgelagerter Bühler-Motor in Lok und Tender. Eingebauter mfx/DCC-

Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Energiespeicher. Eingebauter Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß. Führerstandstüren zum Öffnen. Haftreifen. Länge über Puffer 52 cm.

€ 1.090,-*



Passende Wagen finden Sie unter:

30142 Personenwagen MD 3 Jagsttalbahn

€ 149,-*

33205 Personenwagen Nr. 116 Jagsttalbahn

€ 199,-*



Editorial



GartenBahn-Chefredakteur
Frank Haßler

Liebe GartenBahn-Leser,

auch dieses Jahr haben wir uns wieder um die aktuellen Neuheiten der Hersteller bemüht und stellen sie auf den Neuheiten-Seiten für Sie vor.

Das zweite Leben der Kastendampflok „RUR“ schaute sich unser Autor Peter Thonfeld bei zwei Veranstaltungen direkt vor Ort an. Im dritten Teil seiner Südfrankreich-Reise besuchte er den „Garten der Ardèche-Züge“. Zusätzlich lieferte er noch einen Baubericht über seine zweite Faur L45H „Le Dracolas“.

Aufbewahrungsbox und Loktrage zum einfachen Aufgleisen in einem? Peter Ting erläutert ausführlich sein Projekt zum Nachbauen.

Tiny World Miniaturen? Volker Seidel bestellte sich dort eine Brotzeit für die Gartenbahn. Guten Appetit!

Ein Fahrgestell für verschiedene Aufbauten stellt Günter Gehsat vor, von John Boyson kommt für unsere 3D-Druck-Fan-Gemeinde nun die Fortsetzung über die britischen Personenwagen.

Auf der Messe in Friedrichshafen zeigte Rüdiger Prem sein Echtdampfmodell „Majorn“ und berichtet nun im Heft über den Bau.

Echtdampf draußen bei eisiger Kälte? Kein Problem, zeigt Achim van Ledners am Beispiel seiner Allwetter-Lok.

Und nun viel Spaß beim Lesen,
Ihr Frank Haßler

Frank Haßler

Titelbild: „Le Dracolas“

Foto: pt



4

Kastendampflok „RUR“

16

Dampftriebwagen



VORBILD

- 4 Das zweite Leben der Dampflok „RUR“

MODELL

- 12 Anlagen: Reisebericht zu den Touristikbahnen in Südfrankreich – Teil 3
- 20 Modellbau: „Le Dracolas“ in Ilm
- 26 Modellbau: Baubericht Loktrage
- 42 Modellbau: Tiny World Miniaturen
- 43 Modellbau: Platzmangel macht erfinderisch – Fahrgestell mit verschiedenen Aufbauten
- 44 Modellbau: Projekt „British Railways Mark One“ - Personenwagen (BR Mk1) – Teil 10

NEUHEITEN 2026

- 30 Großer Neuheiten-Teil

ECHTDAMPF

- 16 Dampftriebwagen „Majorn“
- 50 Hommage an eine vielgefahrene Echtdampf-Allwetter-Lok

RUBRIKEN

- 52 Rückblick
- 57 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



Das zweite Leben der Dampflokomotive „RUR“



Herbstfest der Selfkantbahn

Die Kastendampflok „RUR“ entstand 1899 mit der Fabriknummer 5276 in den Kasseler Werken von Henschel & Sohn. Die 1893 gegründete Dürener Dampfstraßenbahn AG bestellte diese „Trambahn Locomotive mit Oberflächen Condensator“. Der Antrieb der zweiachsigen Lok erfolgte über ein Innentriebwerk. Bereits wenige Jahre danach soll sie aus Witterungsgründen die auf alten Fotos zu sehenden hässlichen Fenster erhalten haben.

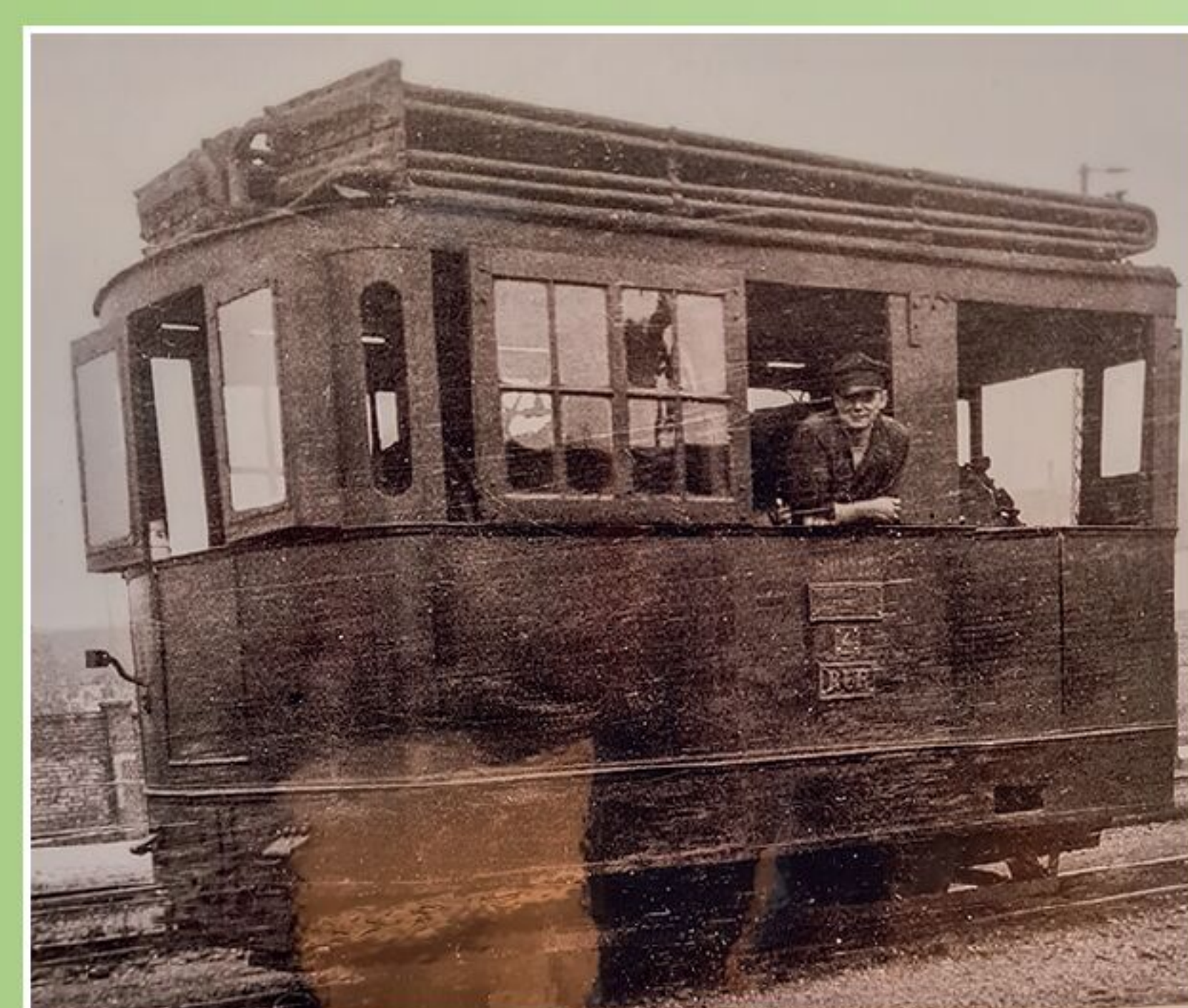
1942 wurde sie an die DEAG, Reflex-Papier-Fabrik F.H. Schoeller GmbH in



Dachlackierung in Hüinghausen



Interessiertes Personal bei den Jungfernfahrten im Selfkant



Die Maschine erhielt Fenster

Birkesdorf verkauft. Dort sorgte sie für den Transport von Stroh und wurde 1943 zur feuerlosen Lok mit einem



„RUR“ wartet mit Güterzug

Vollampf bei der Ausfahrt aus Birgden (Foto rechts)





Das ist Dampflok!

riesigen Speicherkessel umgebaut. 1972 wurde sie der Selfkantbahn überlassen, jedoch dauerte es noch bis 1977, bis sie nach Schierwaldenrath umgesetzt wurde.

Die Selfkantbahn hatte lange den Traum, diese den holländischen Kastendampflok ähnliche Maschine zu



Doppeltraktion mit Personenzug

Es wird Dampf gekocht



PmG auf der Strecke nach Gillrath



ex. MEG T14



Auch im Selfkant gibt es eine V10c



Warten auf die Abfahrt des Nachmittagszuges

restaurieren und wieder betriebsfähig herzustellen. Leider scheiterte das Vorhaben an den notwendigen finanziellen Mitteln, bis sich 2013 der niederländische Eisenbahnfreund Wim Pater mit seiner Firma Kleinbaan-Service B.V. der Lok annahm.

Er kaufte die Lok mit dem Vorhaben, sie betriebsfähig aufzuarbeiten und dann der Selfkantbahn zur Verfügung zu stellen. Kleinbaan-Service ist nun eine sehr transparent arbeitende Unternehmung, die jeden Schritt der Aufarbeitung im Tagebuch der Homepage dokumentierte. Auf mehr als 600 Eintragungen konnte man den Werdegang der Maschine verfolgen.

Das Fahrwerk kam zunächst in die Werkstatt von Alan Keef in Wales, wo sich die Arbeiten durch Corona verzögerten. Nach der Rückkehr stellte man fest, dass die Qualität nicht den Ansprüchen genügte, so dass ein zweiter Auftrag nach Zamberg in Tschechien erfolgte. Nach bestandener Laufprobe kamen alle Teile nach Hüdinghausen zur Sauerländer Kleinbahn, wo sich Werkstattleiter Benjamin Riedesel mit einer kleinen Mannschaft um die weitere Montage kümmerte. Mit Herzblut stellte die dortige Crew ggf fehlende Teile neu her, bis im Frühjahr probeweise die „Hochzeit“, also die Verbindung von Kessel und Fahrwerk erfolgen konnte.

Bis zur endgültigen Fertigstellung war es noch ein langer Weg, so dass man als regelmäßiger Betrachter der Tagebucheintragen den Verdacht hatte: Die wollen gar nicht fertig werden.

Aber Ende August 2025 ging es dann Schlag auf Schlag, da die Lok bei den Jubiläumsfeierlichkeiten der Selfkantbahn am 12. September präsentiert werden sollte. Fertiggestellt bis auf die Zierlinien bestand sie dort die Jungfernfahrt ins zweite Leben problemlos.

Ich hatte anlässlich des Herbstfestes der Selfkantbahn im September die Gelegenheit die Lok in Betrieb zu erleben und umfassend in Augenschein zu nehmen. Es ist ein Prachtexemplar entstanden, das mit den Vier-Wagen-Zügen auf der nahezu steigungsfreien Strecke der Selfkantbahn überhaupt keine Probleme hatte. Insbesondere die zweiachsigen ex MEG-Personenwagen passen gut zu der Lok. Ein originaler Vierachser aus Düren befindet sich in Schierwaldenrath noch im fortgeschrittenen Stadium der Restaurierung, so dass in Bälde eine stilreine Zuggarnitur möglich sein wird.

Ein sehr ausgeklügelter Sonderfahrplan war speziell auf alle Eisenbahnfans aus-

gerichtet. Auch wenn darin nicht dargestellt wurde, welche Lok welchen Zug zieht, kam der Tageskartenbesitzer voll auf seine Kosten.

Es fand bei schönstem Sonnenschein ein Vierzugbetrieb statt. Personenzug mit Dampf und Doppeltraktion, Personenzug mit Dampf oder Diesel, Güterzug mit Dampf und der vierach-

sigen ex MEG T14. Zusätzlich fanden am Endbahnhof Gillrath noch Lokwechsel statt, so dass man am Ende des Tages mit allen im Betrieb befindlichen Fahrzeugen gefahren sein konnte. Respekt! Nicht unter den Tisch fallen lassen möchte ich die Aussteller in der Fahrzeughalle, den Gemüseverkauf im Bahnhofsgelände und die hübsche herbstliche Dekoration.



„RUR“ beim Rangieren ...



... und hat an die Güterwagen angesetzt



„RUR“ mit MME-Personenzug im Sauerland

Einsatz bei der Sauerländer Kleinbahn

Ein völlig anderes Erlebnis gab es bei dem Einsatz der „RUR“ am 5. Oktober 2025 bei der Sauerländer Kleinbahn. Es war richtig mieses Wetter mit viel Regen und Wind. Auf den nassen Schienen der Steigungsstrecke hatte die kleine

Kastendampflok keine Chance. Ohne Nachschub am Ende des Zuges durch die Diesellok war der Drei-Wagen-Zug nicht zu bewegen. Selbst das Sandstreuen brachte keinen Erfolg. Die Lok war eben für das ebene Rheinland gebaut worden. Ein schönes Erlebnis war es dennoch.

Ich hoffe, die Maschine noch bei vielen weiteren Gasteinsätzen sehen zu können.

Text/Fotos: pt

Sand wird nachgefüllt



Blick vom besten Platz des Zuges in die Lok



Diesellok „ZUKUNFT“ muss nachschieben



***Reisebericht zu den
Touristikbahnen in Südfrankreich***

Teil 3: Le Jardin des Trains Ardéchois



Natürlich durfte auf meiner sommerlichen Reise durch Südfrankreich das Hobby Modelleisenbahn nicht zu kurz kommen.

Ein paar Minuten südlich von Valence findet man in Soyons direkt an der Nationalstraße 86 den Jardin des Trains Ardéchois, also den Garten der Ardèche-Züge im LGB-Format. Auf 2800 qm fahren hier computergesteuert die Modellzüge durch eine der Ardèche nachgebildeten Gebirgslandschaft.

Die Strecke führt vom Mont Gerbier-de-Jonc über Bahnhöfe, Tunnel und Viadukte zum Pont d'Arc. Ich kenne diese Parkanlage schon seit den 80er-Jahren. Damals gab es noch einen anderen Betreiber und es fuhren dort tatsächlich viele Loks und Triebwagen nach französischen Vorbildern, meist gebaut aus Bausätzen von Gecomodel und Apocopa. Diese Fahrzeuge sind zwar heute nicht mehr zu sehen, dafür aber eine Vielzahl von LGB-Modellen, die zum Teil etwas auf Französisch getrimmt worden sind.

Faszinierend ist aber nach wie vor die Gebirgslandschaft, die viele Elemente des Vorbilds wiedergibt.



Orientierungsplan



LAMASTRE



SAINT-AGRÈVE



LE CHEYLARD



Sonderserie LGB-Mallet

Man muss die Details auf sich wirken lassen und entdeckt die zahlreichen liebevoll gestalteten Gimmicks.

Die Bahnhofsbaugeräte sind allesamt im Eigenbau aus wetterbeständigen Materialien entstanden, was bei den



Typisches Ardèche-Dorf



Gebirgsstrecke mit Güterzug



Der Rangierbahnhof im Schuppen

hier herrschenden Sommertemperaturen durchaus Sinn macht. Wer eine Außenanlage selbst betreibt, weiß, wie das Wetter den Fahrzeugen und Bauten zusetzt.

Der stundenlange Dauerbetrieb der Züge ist für sie bestimmt eine Herausforderung. Die Zugfolge ist sehr abwechslungsreich gestaltet und es ist nahezu unmöglich, darauf zu warten, dass der Zug an einer bestimmten Fotostelle wieder auftaucht.

In einem Holzschuppen ist der Rangierbahnhof geschützt untergebracht; dort stehen die aktuell nicht im Einsatz befindlichen Modelle. Im Gelände gibt es auch eine Buvette und einen kleinen Souveniershop mit überwiegend Artikeln für kleine Kinder. Die Terrasse davor wird bei Hitze mit Wasser be-dampft.

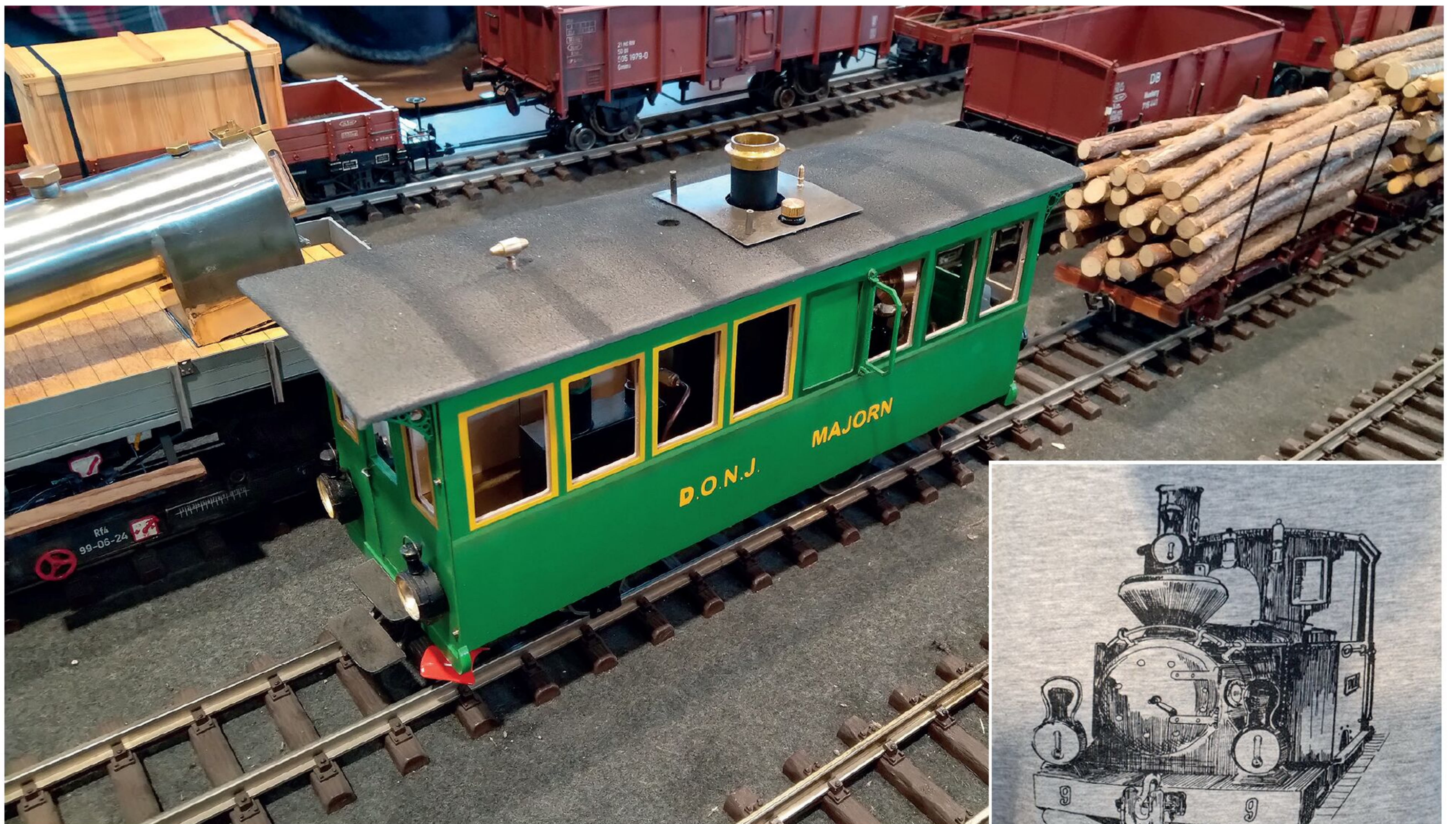
Kurz vor dem Ausgang hat der sehr engagierte neue Betreiber eine Aufsitzbahn in Form eines Billard Triebwagens installiert, die große und kleine Fahrgäste im Stundentakt befördert. Der Garten ist für einen Abstecher oder Kurzaufenthalt unbedingt zu empfehlen.

Text/Fotos: pt

Weitere Infos unter:
jardin-des-trains.com



Fantastisches Panorama



Dampftriebwagen „Majorn“

Die Eisen- und Stahlherstellung in Schweden hatte zwar eine jahrhundertelange Tradition, war aber durch die Transporte mit Pferdeschlitten begrenzt. Diese konnten nur im Winter betrieben werden, so dass der Herstellungsprozess und auch die möglichen Produktionsmengen dadurch begrenzt waren. Deshalb entschieden sich die Ockelbowerke, später Kopparfors, dazu, die Transporte auf eine Bahnlinie zu verlagern.

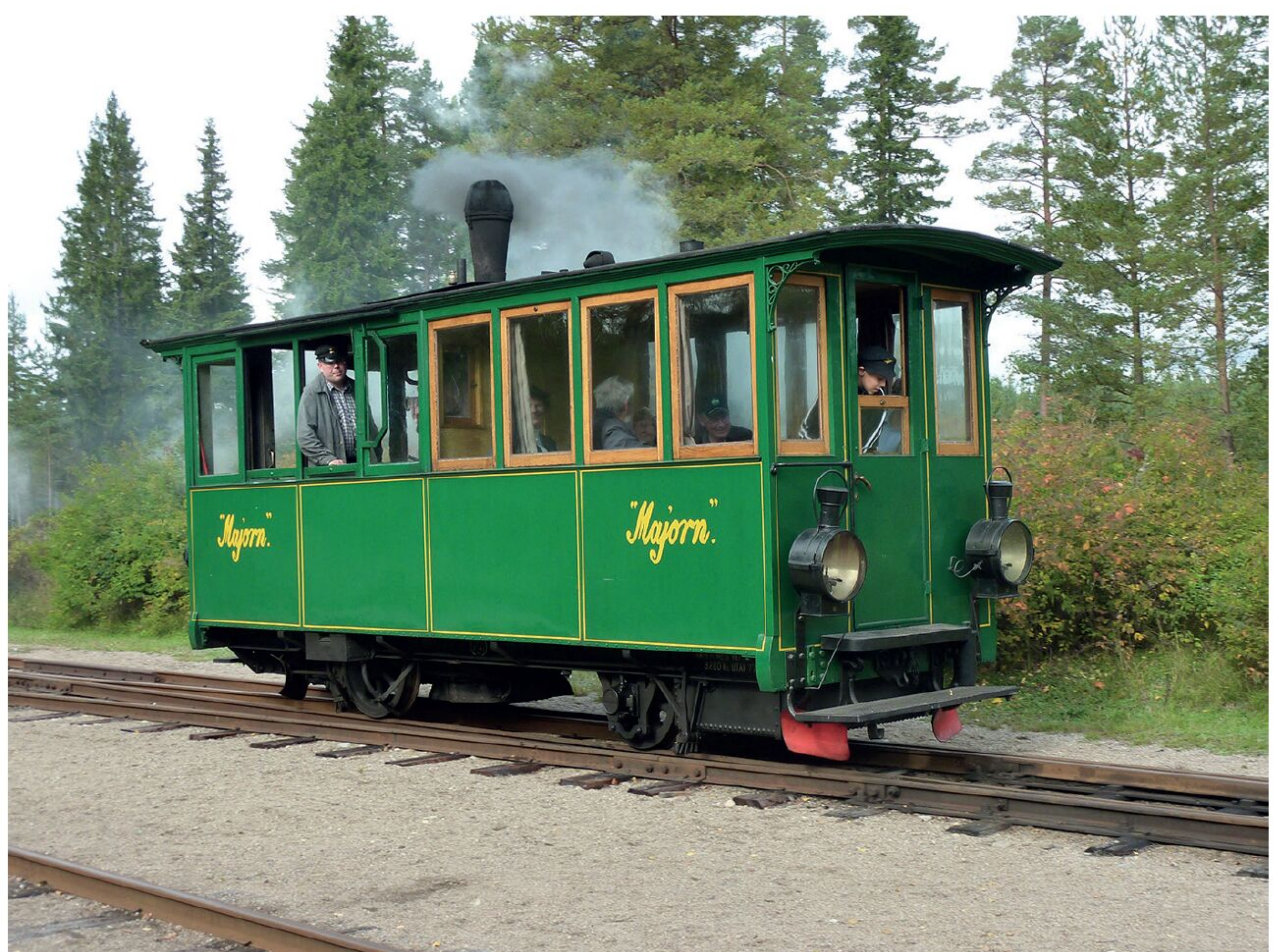
Es wurde eine Bahnlinie von 86 km Länge, von Linghed in Dalarna über Jädraås und Ockelbo zum Hafen in Norrsundet, die in mehreren Abschnitten und mit mehreren Konzessionen erbaut wurde. Als Spurweite wurde der schwedische Standard von 3 schwedischen Fuß, also 891 mm gewählt. Von dieser Spurweite gab es in Schweden rund 15000 km Strecke, so dass schmalspurige Bahnen dort heute noch diesen Standard haben.

Gegen Ende der 1880er-Jahre war der Bau der Bahn so weit fortgeschritten, dass der Bedarf gesehen wurde, für die Direktion, insbesondere den Haupteigentümer Major John Samy Nisser, ein angemessenes Transportmittel zu beschaffen.

Deshalb wurde bei Atlas in Stockholm, heute Atlas Copco, ein bequemer Dampftriebwagen bestellt, der 1888 geliefert wurde und den Namen „Majorn“ trug. Dieser Triebwagen hat einen stehenden Kessel, eine untenliegende zweizylindrige Verbundmaschine und im Passagierabteil acht sehr beque-



me Plätze auf Ledersofas. Salon und Maschinenraum sind hier tatsächlich gleich groß. Der Triebwagen ist bei der Museumsbahn Jädraås-Tallås-Järnväg (www.jtj.org) noch mit dem Originalkessel erhalten.



Das Vorbild in moderner Lackierung (Foto: Wikimedia-Commons Majorn steam wagon)

Durch sein ansprechendes Aussehen bot er sich als attraktives Modell an. Hinzu kommt die persönliche Bindung, durch die Tatsache, dass der Autor bei der o.g. Museumsbahn aktiv ist. Selbstverständlich kam nur eine Ausführung als Echtdampfmodell in Frage.

Zuerst war die Idee, alles selbst zu bauen, aber die Erkenntnis reifte, dass ein funktionierendes Modell dann noch Jahre entfernt wäre. Da die Maschine ohnehin unter dem Boden liegt und de facto unsichtbar ist, bot sich eine oszillierende Dampfmaschine von Regner an. Einer der stehenden Kessel von Regner passte von der Höhe her auch, hat aber einen größeren Durchmesser. Er wurde dennoch verwendet, weil die Größe von außen her kaum wahrnehmbar ist, da der Kessel am richtigen Platz steht. Auf die innere Trennwand musste verzichtet werden.

Das Modell wurde zunächst in 3D konstruiert, um zu sehen ob alles Platz findet und zusammenpasst. Im Vorbild liegt die Dampfmaschine vor der Treibachse und es stellte sich heraus, dass das auch im Modell umsetzbar ist, wenn auch sehr knapp. Damit kamen die Treibzapfen allerdings in Konflikt mit den Rädern, da die Maschine teilweise zwischen den Rädern liegt. Zum Glück ließen sich die Treibzapfen leicht kürzen, so dass genug Platz bleibt.

Die Dampfmaschine wirkt über ein einstufiges Zahnradgetriebe auf die Treibachse. Die Herausforderung bestand darin, eine möglichst große Untersetzung mit nur einem Zahnradpaar zu erreichen, um ein Davonrasen des Triebwagens ohne Fernsteuerung zu vermeiden. Ein mehrstufiges Getriebe erschien bei den beengten Platzverhältnissen zu schwierig umzusetzen.



Hierbei wurde das Zahnrad der Dampfmaschine durch eines mit wesentlich weniger Zähnen ersetzt. Nachdem die Mittelbohrung erweitert war, bestand das Zahnrad nahezu ausschließlich aus den Zähnen. Da es sich so nicht mehr



verschrauben ließ, kam Klebstoff zum Fügen von Wellen und Naben zum Einsatz. Im Zweifel lässt er sich mit dem Lötbrenner wieder öffnen; zum Glück bestand bislang kein Bedarf das zu probieren.

Der Rahmen wurde aus Messingprofilen weich gelötet. Darauf wurde eine Messingplatte als Boden, Maschinen- und Kesselträger montiert. Sie hat Ausschnitte für die Treibräder, die auch beim Original in den Führerstand hineinragen.

Die Treibräder sind aus Messingplatten selbst gefräst und wurden mit gekauften Edelstahlradreifen verklebt. Um eine elektrische Isolierung zu erreichen, wurde ein Spalt von ca. 0,1 mm mit Epoxidharzkleber gefüllt. Damit der Radreifen während der Aushärtung des Klebers nicht mit dem Radstern in Kontakt kommt, wurde das gesamte Rad während dieser Zeit in Rotation gehalten. So konnte die Schwerkraft nicht störend wirken. Das hat erfreulicherweise auf Anhieb geklappt.

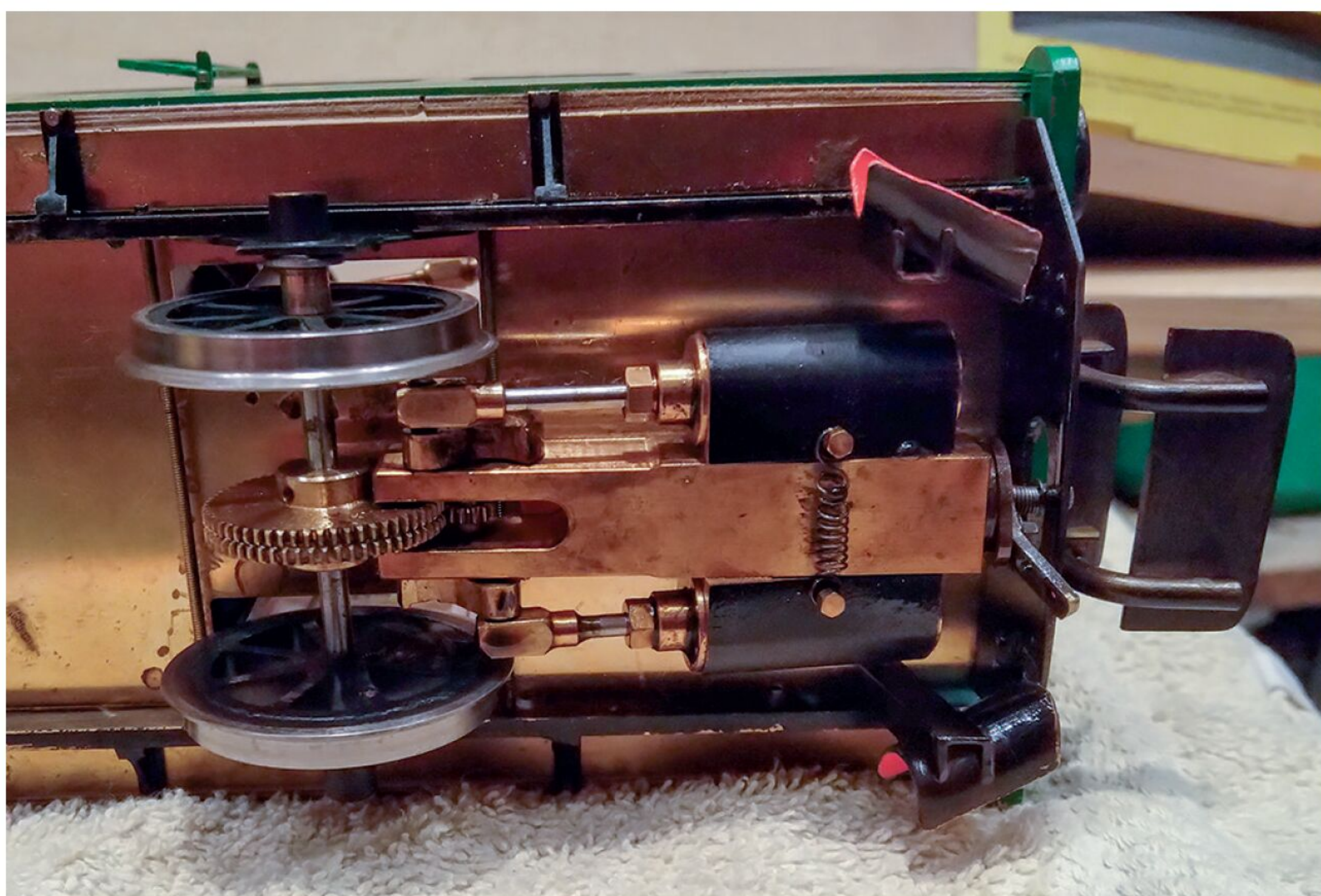
Als Laufachse wurde eine gewöhnliche LGB-Achse mit Edelstahlradreifen genutzt.

Ursprünglich waren auch verglaste Fenster geplant. Um die Scheiben einsetzen und austauschen zu können, wurden die Wände in 3 Schichten mit Taschen für die Scheiben konstruiert. Die äußere Wand besteht aus Messing, die beiden inneren jeweils aus 1-mm-Sperrholz. Sie sind mit Epoxidharzkleber miteinander verbunden.

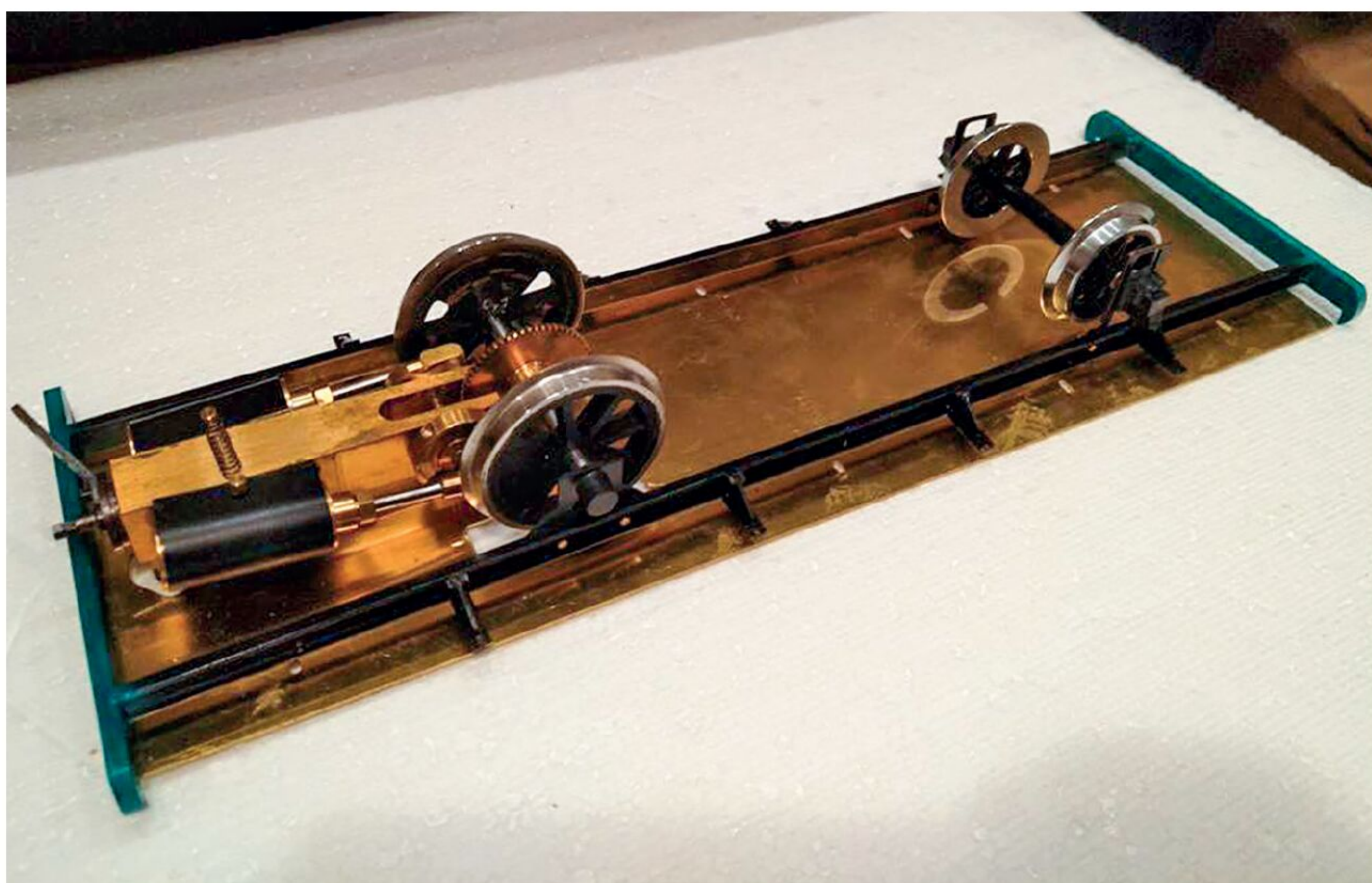
Schon bei den ersten Testfahrten stellte sich die Konstruktion als nicht geglückt heraus. Im Betrieb wölbten sich die Wände mehrere Millimeter nach außen. Dass sich die unterschiedliche Wärmedehnung so stark auswirken könnte, war unerwartet. Schlitzte im Holz bis hinunter auf die Messingplatte der Wand haben das Problem reduziert. Diese Verformung hatte auch handfeste technische Konsequenzen. Der Rahmen wurde mit nach außen gezogen, so dass die Treibachse so viel Seitenspiel bekam, dass der Zahnradeingriff nicht mehr gegeben war. Deshalb hat der Rahmen nachträglich noch Gewindestangen als Querverbindung erhalten und auf der Treibachse wurde das Zahnrad verdoppelt, um mehr Eingriffsbreite zu bekommen. Damit ist das Problem hoffentlich dauerhaft gelöst.



Blick auf die Unterseite mit Antrieb



Verbesserter Antrieb durch doppeltes Zahnrad



Die ursprüngliche Variante mit nur einem Zahnrad und ohne Gewindestangen



Der Autor und sein Dampftriebwagen

Eine spezielle Schwierigkeit bereitete die Lackierung der Messingflächen. Es wurden verschiedenste Methoden zur Grundierung probiert, mit und ohne Schleifen, Reinigung und Entfettung mit verschiedensten Mitteln, inklusive Aceton und sogar Salmiak, Spezial-

grundierungen für Messing, natürlich auch Versuche ohne Grundierung. Keine Methode hat wiederholbar zu einer überlackierbaren Schicht geführt. Es gab immer große Flächen wo sich die Farbe mit dem Fingernagel wieder entfernen ließ. Die Lösung fand sich im Baumarkt: Universalgrundierung aus der Sprühdose. Sie hält als einzige zuverlässig und das scheint sogar unabhängig von der Entfettung und Oberflächenvorbereitung zu sein.

Die sichtbaren Strukturen auf den Seitenflächen, die angedeuteten Nieten, die Abtropfleisten, die Fensterrahmen, die Beschriftung sind alle nur mit Farbe dargestellt. Die Wand ist glatt und einfach, so dass sie auch wenig beschädigt werden kann.

Das Dach besteht aus sogenanntem Biegesperrholz das über entsprechende Sperrholzrippen in Form gehalten wird. Um die Struktur der Dachoberfläche im Modell abzubilden, war die Idee, wie im Original, eine textile Bespannung zu nutzen. Ein altes Bettlaken leistet

hier hervorragende Dienste. Mit etwas Airbrush-Farbe ist ein Dach mit einer realistischen Oberflächenstruktur entstanden.

Die Dachstützen hat ein Freund aus Sperrholz gelasert und die Laternen hat ein Modellbahnkollege gezeichnet. Eine Lohngießerei mit Spezialisierung auf Modellbau hat sie dann in Messing gegossen.

Das Modell macht auch im Betrieb einen Riesenspaß, gerade auch weil keine Fernsteuerung genutzt wird. So fordert das Modell die volle Aufmerksamkeit und auch die Nähe um eingreifen zu können. Durch die Untersetzung ist andererseits die Geschwindigkeit auf ein vorbildgerechtes Maß begrenzt, so dass der Regelung der Geschwindigkeit nicht so eine Bedeutung zukommt. Auf der Messe in Friedrichshafen drehte Majorn unbeirrt viele Runden und verzauberte Besucher und Erbauer.

Text: Rüdiger Prem

Fotos: Prem / mrm / Wikimedia





„Le Dracolas“ in Ilm

Es ist tatsächlich schon 13 Jahre her, dass ich in der GartenBahn 3/2013 über den Bau meiner Faur L45H im Zittauer Livrée berichtet habe. Heute gibt es einen neuen Grund, einen Baubericht über diesen Loktyp zu verfassen.

Die Fahrzeuge des Typs L45H des rumänischen Fahrzeug- und Maschinenherstellers FAUR sind schmalspurige Diesellokomotiven. Sie wurden zwischen 1967 und 1985 in zwei Bauarten an die Staatsbahnen in Rumänien (CFR), Polen (PKP) und Ungarn (MAV) sowie an Industriebetriebe und Waldbahnen geliefert. Die insgesamt 334 gebauten Lokomotiven gab es in den Spurweiten von 750 mm bis 1000 mm.

Erst nach dem Fall des Eisernen Vorhangs gelangten die Maschinen auch in den Westen Europas. Drei der Lokomotiven gehören der Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft (SDG). Diese setzt sie im Dienst- und Verstärkerverkehr ein. Zwei weitere Lokomotiven wurden als Ersatzteilsponder angekauft. Außerdem besitzt die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) eine Ma-



Zusammenstellung benötigter Teile



Provisorische Aufstellung der Bausatzteile



Die grobe Oberfläche ist gut zu erkennen

schine. Nach der Neumotorisierung mit leiseren Caterpillar-Motoren leisten sie zuverlässig ihren Dienst. Alle Maschinen haben in Details ein sehr unterschiedliches Aussehen, was sich nicht nur auf die Farbgebung bezieht. Lüfter, Vorbauten, Griffstangen, Scheibenwischer und Anordnung der Lampen sind bei jeder Lok anders.

2004 kamen zwei modernisierte Maschinen von Constructiones Ferroviaires Giagri (CFG) nach Korsika zur Streckenerneuerung. Nach Erledigung der dortigen Arbeiten fand 2015 ein Exemplar den Weg in die französische Bretagne, zur Chemin de Fer de la Baie de Somme (CFBS). Dort ist sie seit einigen Jahren als BB 60002 im Einsatz, meist auf der nicht täglich befahrenen Zweigstrecke nach Cayeux-sur-Mer und zusätzlich als Einsatzreserve beim Ausfall einer Dampflokomotive. Die Lok hat dort eine attraktive grüne Farbgebung erhalten und wird aufgrund ihrer Herkunft aus Rumänien „Le Dracolas“, also Drakula genannt und führt diesen Namen sogar auf Ihren Führerhauswänden.

Kurz vor der Bekanntgabe der Faur als Herbstneuheit 2025 von LGB gab es bei Ebay Angebote für einen 3D-Druck-Bausatz dieses Fahrzeugs in Hm. Der Teilesatz hatte einen ausgesprochen günstigen Preis, so dass ich daran nicht vorbeigehen konnte. Obwohl ich die Zittauer Version der BR 199 018 vor 12 Jahren schon im Eigenbau her-



Vergleich 3D-Bausatz und Polystyrol-Eigenbau



Sie läuft!

gestellt habe, erwarb ich einen solchen Bausatz, um daraus den Drakula zu bauen. Die Teile entstanden auf einem PLA-Drucker und sind daher von etwas grober Qualität mit Ausfransungen etc. Es erfordert ziemlich viel Schleif- und Spachtelarbeit, um daraus ein den Ansprüchen entsprechendes Modell zu erstellen, das mit dem Eigenbaumodell mithält.

Eine Bauanleitung gibt es natürlich nicht und auch über die zu verwendenden Antriebe gibt es keinen Hinweis. Schon der Versuch, die Teile miteinander zu verkleben, ist nicht ganz unproblematisch. Ich habe verschiedene Kleber ausprobiert. Die meisten hielten nur temporär. Einzig der Gel-Sekundenkleber von Pattex führte zum Erfolg. Bis auf eine Ausnahme passen die Teile gut zusammen. Will man jedoch die Einstiegstüren des Führerhauses bündig mit den Trittstufen auf dem Fahrzeugrahmen montieren, ist der vordere Motorvorbau etwas zu lang und reicht bis zur Pufferbohle, was nicht vorbildgerecht ist. Leider ist mir zu spät aufgefallen, dass ich ihn etwas hätte kürzen können.

Als Antrieb habe ich die bewährten USA-Trains-Antriebe mit 80 mm Radabstand gewählt, die zudem den Vorteil haben, dass die Räder einen kleineren Durchmesser haben als die großen LGB-Räder. Die Maschine hat

damit ein hervorragendes Laufverhalten. Natürlich mussten die Drehgestellblenden im Eigenbau erstellt werden, so wie für meine Zittauer Lok. Ein paar Federn und Schraubenkappen aus dem Baumarkt leisteten dabei gute Dienste.

Technisch wurden die beiden Drehgestelle über Litzen miteinander verbunden, so dass eine optimale Stromabnahme gesichert war, 10 Metallplatten im Motorvorbau sorgen für ein gutes Reibungsgewicht.



Lackierte Baugruppen



Drehgestell vorher ...



... und nachher



Zusätzlich angebrachte Rücklichter

Die bei der CFBS-Lok vorhandenen zusätzlichen Rücklichter waren bei dem Bausatzmodell nicht vorhanden und mussten nachgerüstet werden. Zum Einsatz aller Lampen wurden 5-mm-LEDs verwendet. Für die roten Rückleuchten wurden Einfassungen aus 6 mm Dübeln ausgeschnitten. Die recht umfangreichen Griffstangen habe ich aus 1,2-mm-Messingdraht gebogen.



Die Lokbeschriftung bei der CFBS

Bei den Lüfterstreben im vorderen Bereich des Motorvorbaus handelt es sich streng genommen um bewegliche Lamellen, die je nach Stand grün/schwarz oder gelb (der früheren Farbe) aussehen. Ich habe sie dennoch schwarz ausgeführt und mit gelbem Polystyrol hinterlegt.

Die Inneneinrichtung des Führerhauses habe ich so gestaltet wie bei meiner Zittauer Lok: hinten ragt ein größerer Kasten in den Führerstand hinein. Auf jeder Seite sind ein Führerbremsventil und weitere Armaturen, die keinen

Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit erheben. Anders als die Zittauer Lok, die über Scharfenbergkupplungen verfügt, ist die CFBS Lok an den Stirnseiten mit einem herkömmlichen, ziemlich langen Puffer ausgerüstet, unter dem sich die Hakenkupplung befindet. Vier Luftschläuche je Pufferbohle bereichern das Aussehen.

Die Beschriftung habe ich – wie immer – bei Ha0, Hartmann Original anfertigen lassen. Auf ein Soundmodul habe ich diesmal verzichtet.

Text/Fotos: pt





CHEMIN DE FER
DE LA BAIE DE SOMME

BB 60002

Le Diable

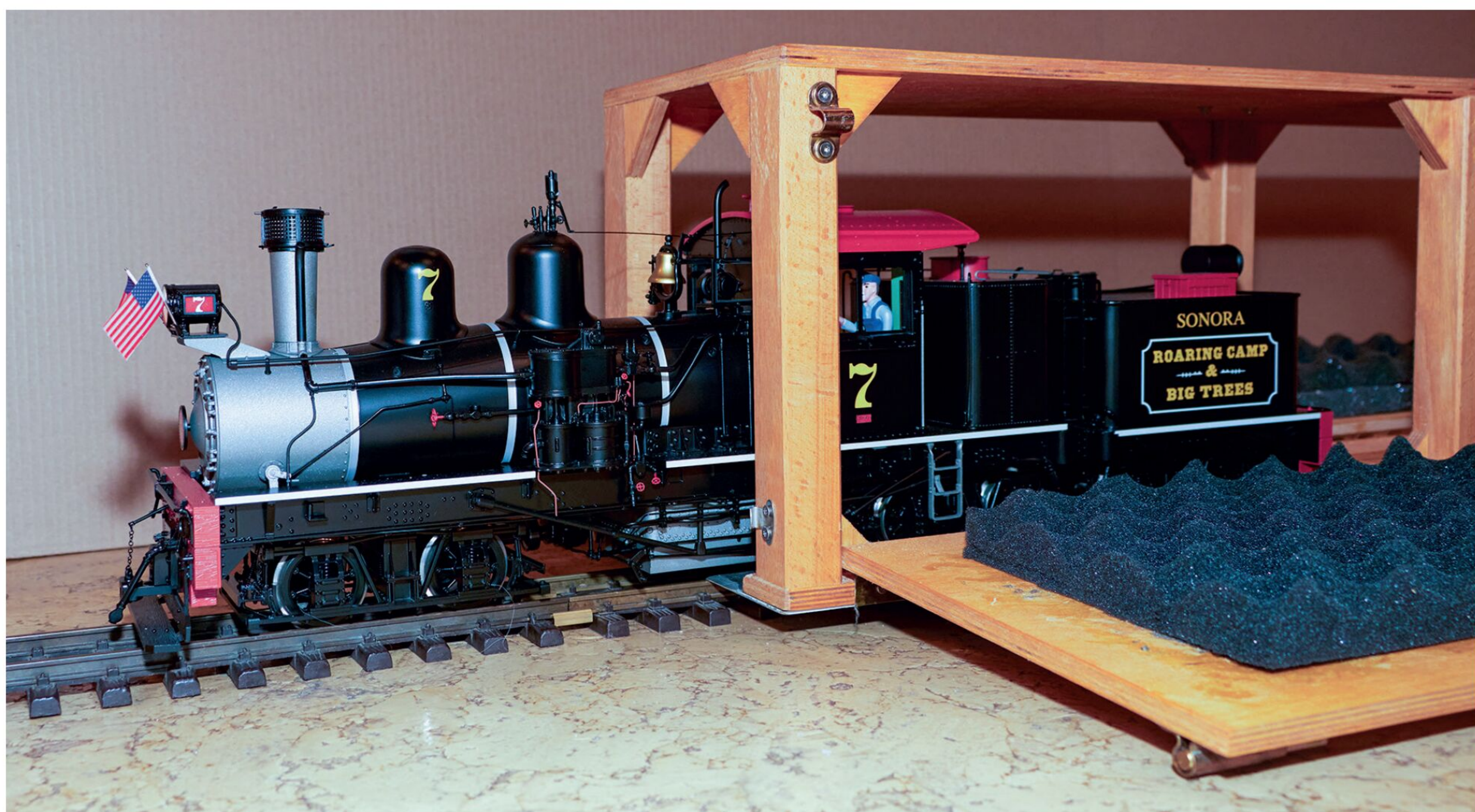
→1,70m←

(←10,70m→)
→5,50m←



→1,70m←

EXTRÉMITÉ



Baubericht Loktrage

Wer kennt es nicht, gerade bei Tenderlokomotiven und einer ebenen Anlage ist das Aufgleisen eine mühsame Arbeit. Auch die Steckkontakte zwischen Lok und Tender leiden jedes Mal.

Daher habe ich mir überlegt: Ich brauche eine Aufbewahrungsbox, die ich stapeln kann und auf der Anlage nur auf ein Stück gerades Gleis stelle und dort die Lok bequem herausfahre. Ich gebe zu, die Kiste hat etwas Eigengewicht, aber mein Gedanke war Stabilität vor Gewicht.

Wer also mindestens eine kleine Kreissäge hat (ich habe die von Proxxon benutzt) und eine Handbohrmaschine, der sollte in der Lage sein, diese Trage nachzubauen.



Kleiner Sicherheitshinweis: Bitte benutzen Sie beim Sägen und Bohren eine Schutzbrille und passen Sie auf ihre Finger auf!

Ich habe mir das benötigte Holz im Baumarkt bestellt und grob zuschneiden lassen.



Die Aluplatten kann man fertig zugeschnitten, online bestellen, einfach googeln oder als Beispiel bei: blechprofi24.de

Benötigte Artikel pro Loktrage

- 3 Geschnittene Pressspanplatten 8–10 mm, Stärke 1000 x 300 mm
- 2–3 Kanthölzer aus Hartholz (z. B. Buche) 30 x 30 mm 1 m lang
- Klavierband oder Scharniere in entsprechender Länge/Stückzahl
- 9 x Kistenverschluss
- 1 x Savigny Tragegriff Stahl (ich habe es bei RS-Components bestellt)

- Spax Schrauben 3,5 x 8 / 3,5 x 20 / 4 x 40
- 4 x Linsenkopfschraube M3 x 16 / Unterlegscheiben / Muttern
- 8 x M3 x 6 Senkkopfschraube
- 4 x Gummifüße zum Schrauben
- 2 x Aluplatten 40 mm breit, Länge je nach Länge der Kisten
- Leinöl und Pinsel
- Ponal Holzleim
- Sprühkleber für Schaumstoff

Zuerst definiere ich anhand der gewünschten Lok die Abmaße der Kiste. Die Breite von 200 mm bleibt immer gleich, damit das Stapeln funktioniert. Bei der Definition der Höhe und Länge lassen Sie genügend Platz, nicht zu eng bemessen!

Dann kann es mit dem groben Zuschnitt losgehen. Zuerst die Bretter auf die Breite zusägen. Der Deckel hat immer 200 mm, die Höhe der Seitenklappen Höhe minus 3 mm, damit die Klappe oben genug Luft hat zum Öffnen. Jetzt die Länge des Deckels abschneiden. Nun brauchen wir 6 Vierkanthölzer in der gewünschten Höhe.

Legen Sie den Deckel auf den Boden und verteilen Sie 3 der geschnittenen Vierkanthölzer an die lange Seite. Zwei jeweils bündig an das kurze Ende und eines in der Mitte.

Jetzt können Sie das Maß dazwischen messen. Ziehen Sie davon 2 mm ab und schneiden Sie jetzt die Länge der 4 Seitenklappen zurecht.

Sie müssten vom Zuschnitt des Deckels ein Stück haben, um davon einen 2 x 40 mm breiten Zuschnitt machen zu können. Diese brauchen Sie für die Befestigung der Aluplatten.

Legen Sie nun je 1 Vierkantholz an die langen Seiten und messen Sie den Abstand dazwischen. Schneiden Sie eine Platte mit der gewünschten Höhe und dem eben ermittelten Maß als Breite – dies ergibt die geschlossene Stirnseite. Eine zweite Platte mit der eben ermittelten Breite und 60 mm Höhe als Frontklappe. Das alles kann man aus Resten schneiden.

Das ganze sieht nun so aus, als Vergleich mit der Lok die rein soll. Mein Hund passt auf, ob die Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.



Bevor Sie zusammenschrauben, entscheiden Sie sich, ob Sie das Holz schützen möchten. Ich habe Leinöl benutzt, die ungiftige Variante. Man kann es vorher machen, dann sollte man dem Holz aber 2 Tage zum Trocknen geben, oder man streicht es hinterher ein, muss dann aber darauf achten, dass die Verschlüsse kein Leinöl abbekommen. Sonst verkleben diese.

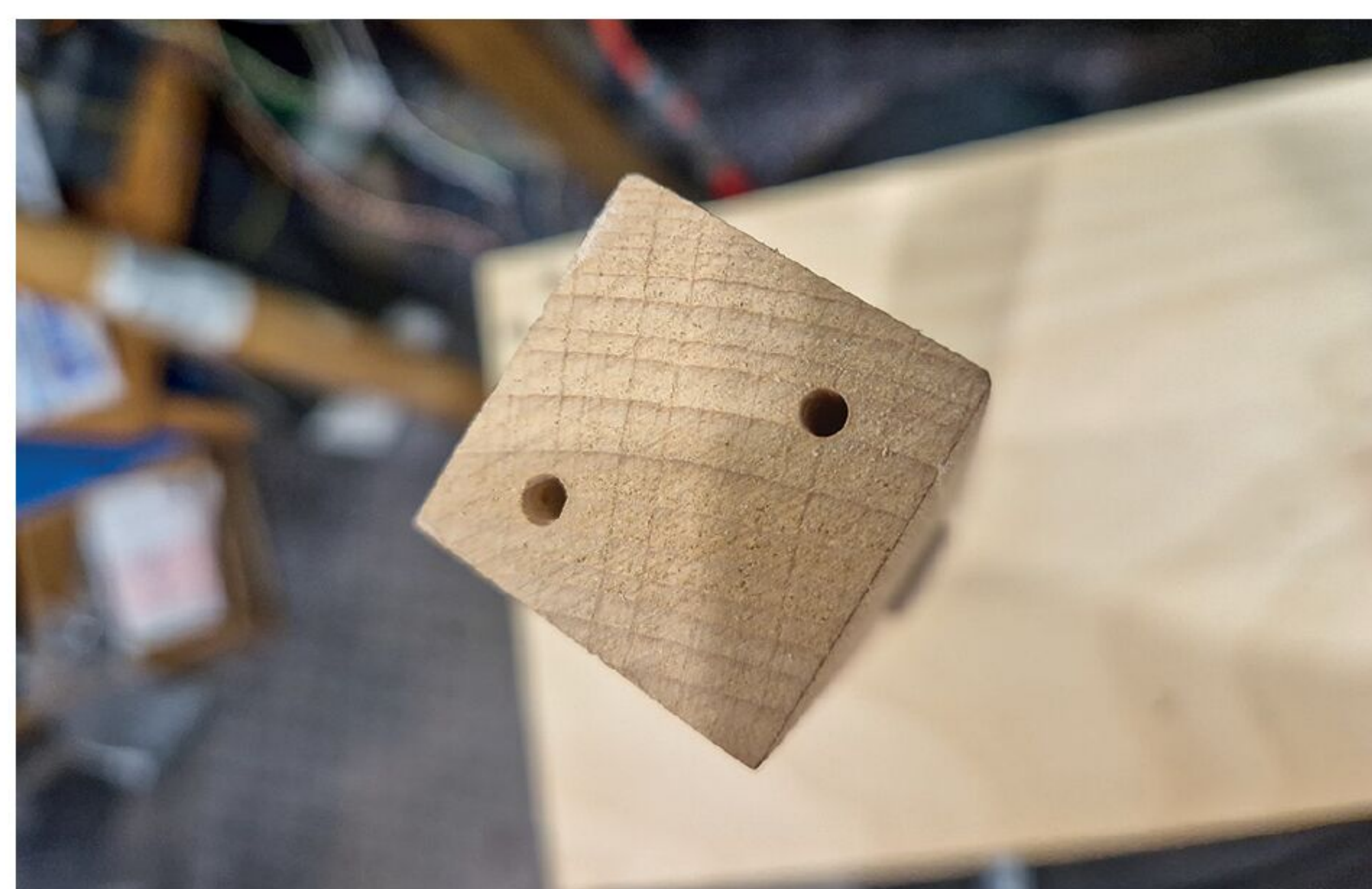
Nun geht es an das Zusammenschrauben. Als kleine Bohrlehre säge ich mir ein Stück Restholz 30 x 30 mm zurecht. Dann markiere ich im Abstand von 10 mm 2 Löcher, diese bohre ich mit einem 3-mm-Bohrer wie im Bild zu sehen. Das erleichtert mir das Bohren der oberen und unteren Platten.



Ermitteln Sie auf der oberen Platte genau die Mitte, um den Griff zu befestigen. Das Maß richtet sich nach ihrem gekauften Griff. Ich habe die Griffe mit 4 M3-er Schrauben, Unterlegscheiben und Muttern befestigt. Ich habe den Griff bewusst mit der Naht nach oben, das schneidet beim Tragen nicht so in die Hand.



Ermitteln Sie bei den Platten genau die Mitte, um die Bohrlehre genau aufzusetzen. Achten Sie darauf, alle in der gleichen Ausrichtung zu bohren. Bohren Sie die Vierkanthölzer und die Platten getrennt.



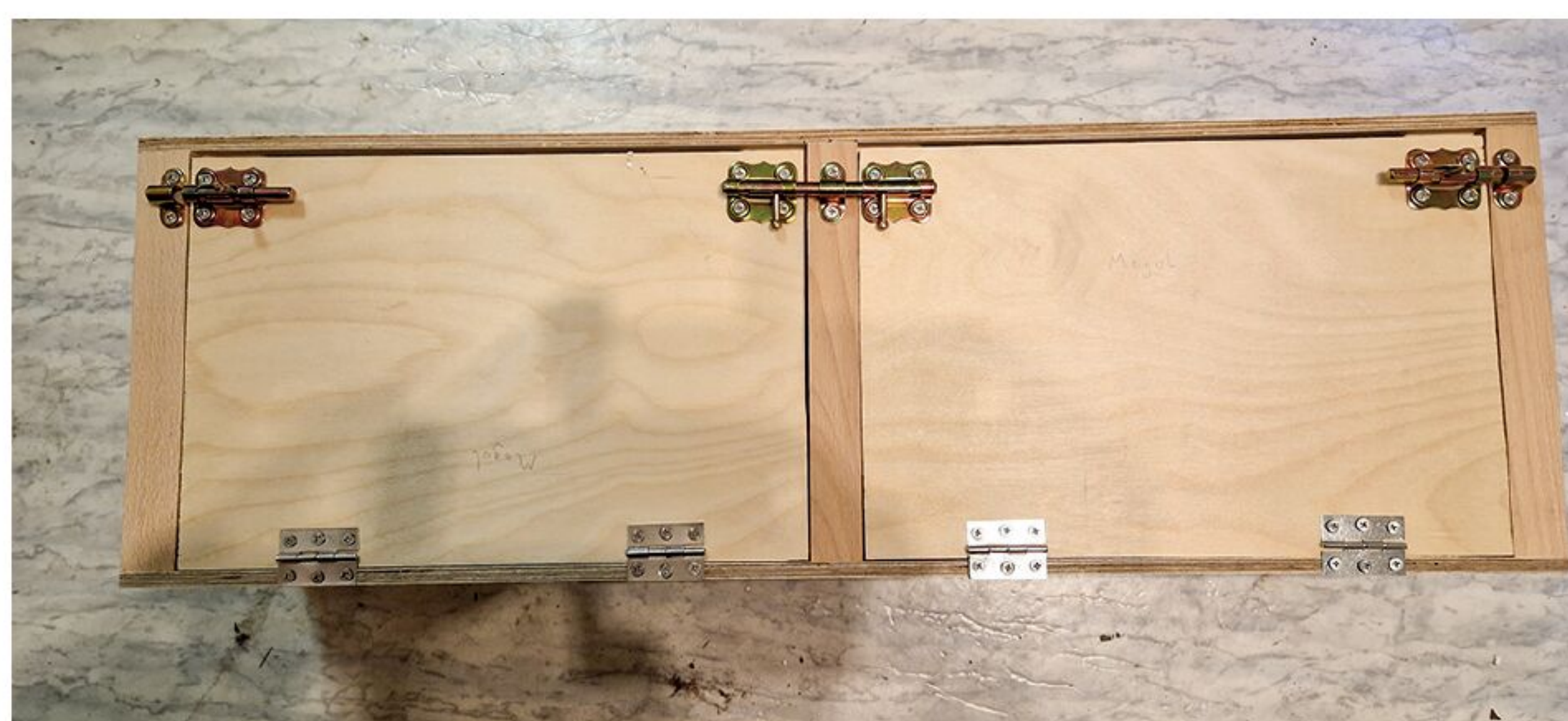
Danach die obere und die 2 unteren Platten auf 4 mm aufbohren und senken. Nun schrauben Sie die Vierkanthölzer zuerst auf die obere Platten, dann die 2 schmalen Bretter auf die Unterseite.



Als nächstes die Scharniere an den unteren Brettern befestigen. Ich habe hier als Mitte der Scharniere 8 cm vom Vierkantholz gewählt, das kann man aber gerne ändern. Aufpassen bei 9-mm-Platten verzeiht das wenig, wenn man sich verbohrt. Ich bohre mit 2,2 mm vor und schraube erst einmal die mittlere Befestigung des Scharniers fest. **Bei den kurzen Schrauben aufpassen, nicht zu fest drehen!** Danach die restlichen Löcher bohren und alles befestigen.



Jetzt die Bretter für die Seiten mittig ausrichten und ebenso vorbohren. Bitte mit Gefühl. Wenn man durchbohrt, ist es kein Beinbruch, aber es sieht nicht so schön aus. Dann das Brett festschrauben. Das wiederholt man mit den anderen 3 Brettern. Die Verschlüsse kann man jetzt auch schon montieren. In der Mitte nur ein Bügel für beide Schlösser. Wenn man möchte, kann man das nach dem Anbringen der Winkel erledigen.



Nun für die Stabilität kleine Winkel zusägen. Zuerst sägt man Quadrate mit einer Kantenlänge von 30 mm. Dann genau diagonal durchsägen. Insgesamt brauchen Sie 22 Stück.



An den Klappenunterseiten werden die Ecken bündig zum Vierkantholz verleimt. An der Oberseite mit genau einem Brettanstand, somit ist das gleichzeitig der Anschlag. Öffnung hinten auch mit Brettanstand und Vorderseite oben bündig mit Außenkante. Das Ganze gut trocknen lassen.



Jetzt die Verschlüsse der Klappen setzen und befestigen. Das muss man je nach Verschluss richtig positionieren. Meine Variante dient nur als Vorschlag.

Deckel der Rückseite von jeder Kante mit 8 mm anreißen und an der Stelle mit 3,5 bohren und auf einer Seite senken. Deckel einlegen, Löcher mit 3 mm abbohren und mit Spax 3,5 x 20 festschrauben.



Den Deckel vorne mit Winkel befestigen. Ich habe das Brett bündig zur Unterkante gesetzt, die Mitte ermittelt, das Scharnier angelegt und angezeichnet, mit 2,2 mm vorgebohrt und dann mit 3,5 x 8-Schrauben befestigt. Auf der gegenüberliegenden Seite ein kleines Holzbrett als Anschlag einkleben. Die Spannbefestigung muss je nach Typ positioniert und festgeschraubt werden.



Zum Schluss die Alubleche vorbereiten. Die 3,2-mm-Löcher im versetzten Muster vorbereiten und anzeichnen. Danach bohren und senken. Siehe auch letztes Bild.

An einer kurzen Seite die Kante anschleifen, damit die Räder leicht hochfahren können. Wichtig vor dem Festschrauben – der Abstand der Bleche MUSS durchweg 45 mm betragen.

Am Schluss kleine Bleche mit 10 x 10 mm vorbereiten, als Führung für die Schiene.



Der Abstand der Kanten, die an der Schiene anliegen, beträgt 52 mm, hier ruhig etwas Toleranz lassen, 52,5 mm ist in Ordnung. Die Bleche werden mit M3-Gewindeschrauben befestigt. Also Löcher kennzeichnen, 2,4 mm bohren, Gewinde schneiden. Wem das zu umständlich ist, soll selbstschneidende Schrauben benutzen. Sieht nur nicht so schön aus.

An den Innenseiten der Klappen befestigt man mit Sprühkleber den Schaumstoff. Machen Sie das unbedingt draußen, der Kleber ist sehr geruchsintensiv. Die Dicke muss je nach Lok angepasst werden.



Als Abschluss die Gummifüße anschrauben. Hier sieht man auch die kleinen Führungsbleche.



Wenn man alles richtig gemacht hat, kann man die Kiste auf ein Stück gerades Gleis stellen, Klappen öffnen und die Lok langsam reinfahren lassen. Dann erst Klappe vorne zu (wegen seitlicher Stabilität) und dann die seitlichen Klappen schließen.

Ich hoffe, dieser kleine „Basteltipp“ animiert den ein oder anderen zum Nachbau für seine Lok. Würde mich freuen!

Text/Fotos: Peter Ting

ASOA – Klaus Holl

Klaus Holl stellt eine Boxpalette 1:32 für die Spur 1 vor; ein für die Epoche 3 typisches Ladehilfsmittel.

Wegen der geschwungenen Form des Einstiegs wurde diese Palette nach DIN 15142 oft als Lyra-Boxpalette bezeichnet. Ihr Vorteil war, dass es bei ihr keine beweglichen Teile gab. Die Gitterbox mit hälftig klappbarer Vorderwand nach DIN 15155 wurde erst 1962 genormt.

Das ASOA-Modell entsteht im 3D-Druck aus zähem Resin.

Wenn auch die Schotterproduktion 2024 eingestellt wurde, gibt es noch Bestände; incl. Fließverbesserer und Schotterkleber.

ASOA Klaus Holl
Clemensstraße 32
80803 München
Tel.: 089 332840
Fax: 089 338893
info@asoa.de
asoa.de



Figurendesign Volker Bauer

Guido den Bremser habe ich als Figur und persönlich im Dezember bereits in Göppingen im Märklineum kennengelernt. Der Mann macht in natura und im Maßstab 1 : 22,5 eine sehr gute Figur. Guido ist als Figur auf jeden Fall eine Bereicherung für den Waggon mit Bremsersitz im Güterzug auf der Anlage.

In der neuen Kategorie Berufe gibt es gleich drei Figuren. Der Schmied samt Amboss und der Schrauber mit Schraubenschlüssel passen in jede Werkstatt.

Den Sackträger sehe ich als Ladepersonal im Gütertransport am Waggon und auf der Laderampe.

Urs und Beat werden als passgenaue Figuren für den RhB-Funkmesswagen Xak 96501 im Maßstab 1:22,5 angeboten.

Volker Bauer hat bei der Kreation seiner neuen Figuren sicher schon an Sommer und Sonne gedacht. So gibt es Alle Angaben ohne Gewähr!





drei Eis-Schleckermäuler, die auf jeden Bahnsteig passen.

Ganz neu im Sortiment sind auch noch der Junge auf dem Hoverboard und Zivilperson Sebastian.

Bereits im Dezember wurden Lokführerin Nicole und als Bahnreisende drei asiatische Touristen vorgestellt und ausgeliefert. Also viel neues Personal für die Anlage. mrm

Info und Shop:
Figurendesign UG (haftungsbeschr.)
Eisfelder Str. 49a
96465 Neustadt
Tel.: 09568 86999
Volker.bauer3@freenet.de
figurendesign.de

In der Schweiz:
modellbau.innolutions.ch/collections/figuren
bauteil-shop.ch/c/figurendesign-bauer



Modelbouw Boerman

Lammert Boerman arbeitet zurzeit mit Hochdruck an dem bereits vorgestellten Modell der HSB-Mallet 99 5906-5 um es schnellstens an die Besteller und Händler ausliefern zu können. Erste Auslieferungen sind für Februar vorgesehen.

Modelbouw Boerman
Van Eesterenveld 24
2992 HD Barendrecht
Niederlande
Tel.: +31 61489 4742
L.Boerman@modelbouwboerman.nl
modelbouwboerman.nl



Alle Angaben ohne Gewähr!

Champex-Linden

Champex-Linden hat sein Angebot an Ersatzteilen und Zubehör kontinuierlich erweitert. Aktuell möchten wir folgende Teile vorstellen:



CL58081

CL-Ersatzteil-Sammelsurium 2025

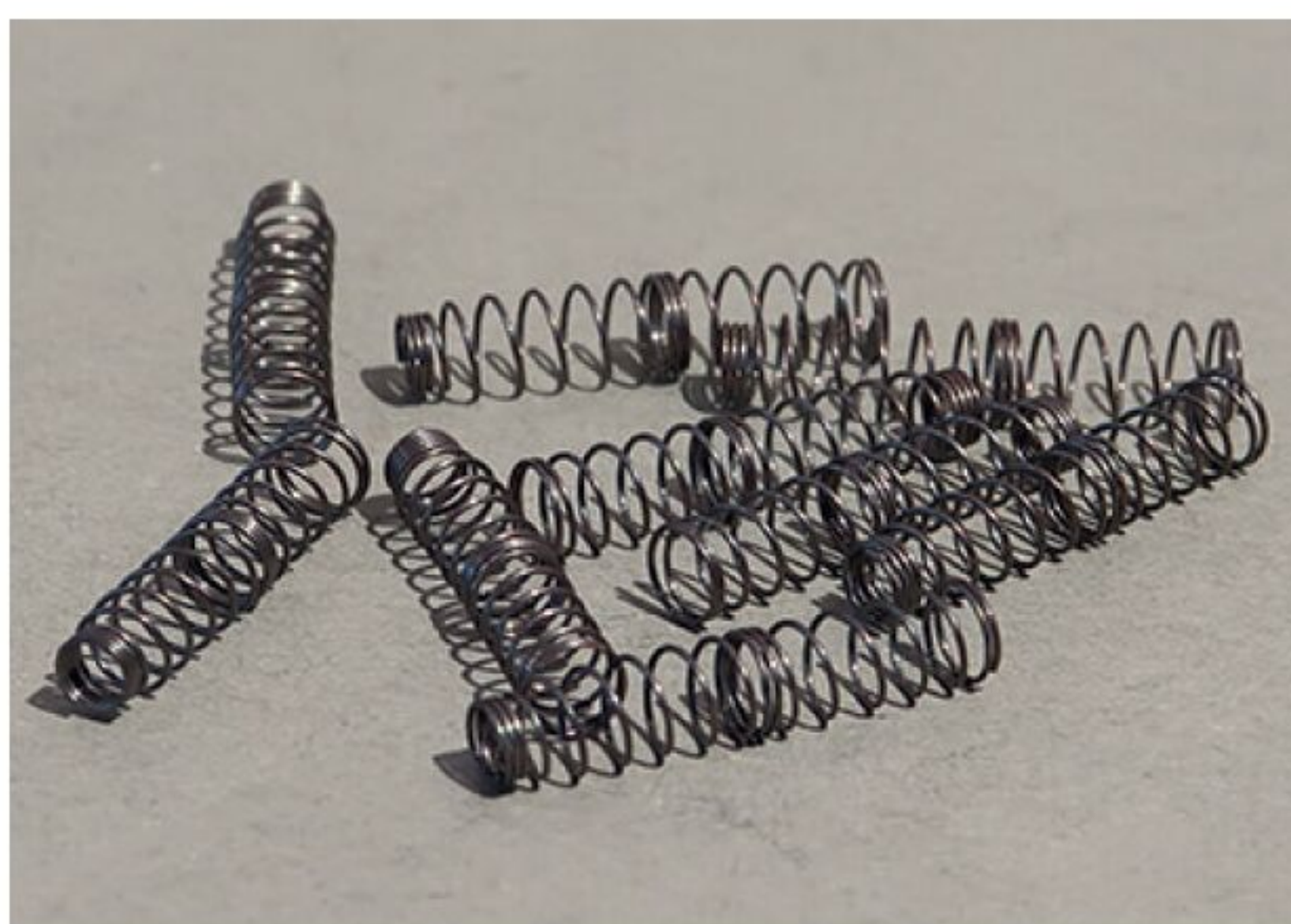
Das Überraschungspaket oder die „große Wundertüte“ ist aktuell für 99,95 Euro im Angebot, (als 3er Pack für 274,85 €). In jedem Paket sind über 160 LGB-Ersatzteile enthalten; darunter 2 Bühler-Motoren, Lok-Radsätze mit und ohne Zahnrädern, Pufferbohlen, Drehgestelle, Lampengläser etc. etc. Eine wahre Fundgrube für jeden Selbstbauer; allerdings ohne Umtausch und Rückerstattung. Mehr darüber auf der CL-Homepage.

CL24110



Kohle für Lokrad als 10er Großpackung

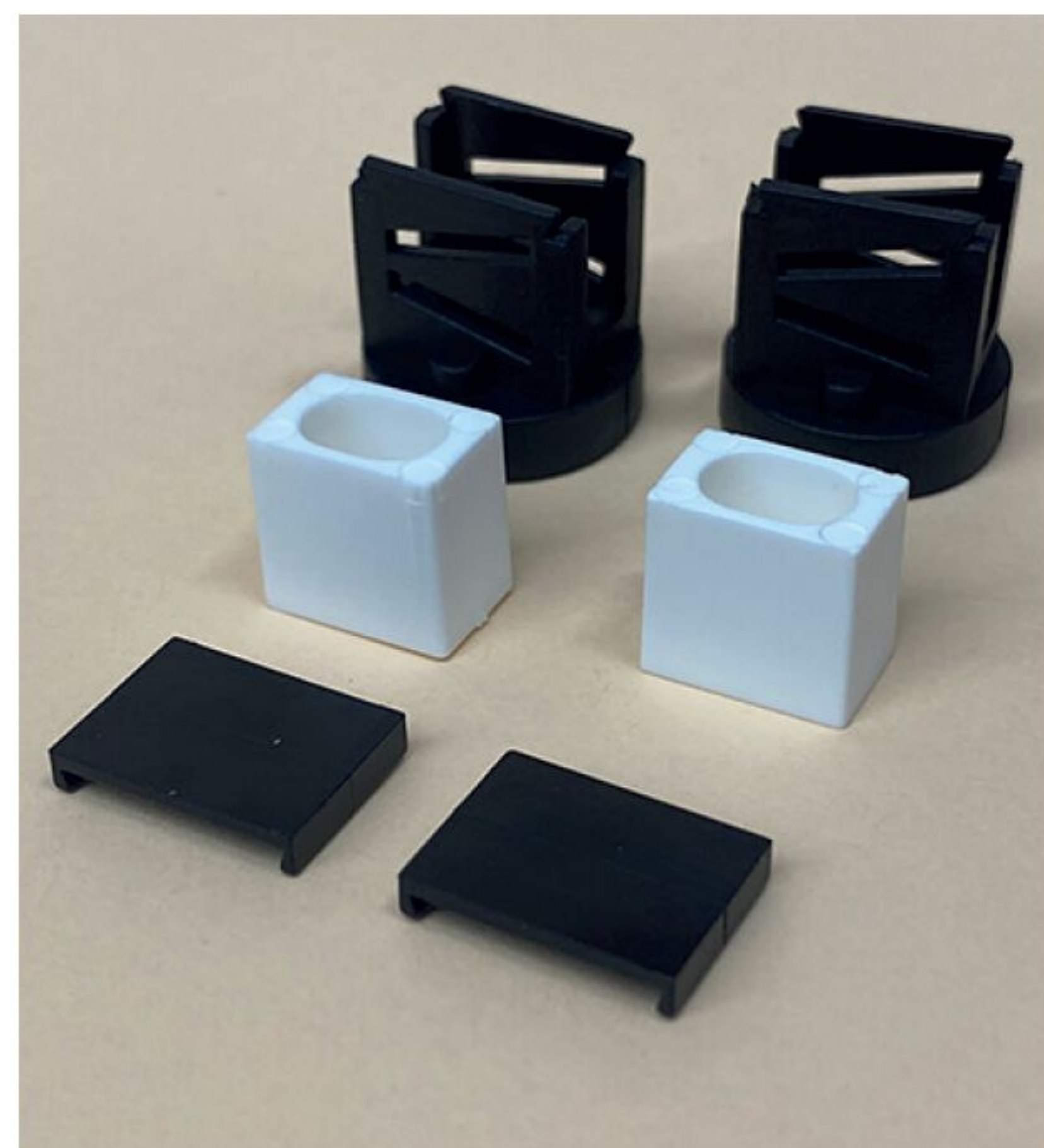
Original-Stromabnehmerkohlen für ältere LGB-Fahrzeuge (1970/80er Jahre), die auch von LGB-Nürnberg verwendet wurden. Abmessungen: Ø 3,77 / 3,36 x 10,13 mm. Preis 6,99 €



CL21002

Original-Druckfeder für Kohle alt, 10 Stück

Für Schienenschleifer alter Bauart CL30202 (LGB® 63218) und CL30388 (LGB 63214®). Preis 4,95 €



CL59140

Umbauset RhB-Weichenlaterne, 6-teilig
Mit diesem Umrüstset werden aus 2 deutschen LGB-Weichenlaternen vom Typ 12040 zwei Weichenlaternen nach RhB-Vorbild. Lieferumfang: 2 Gehäuse, 2 Abdeckungen ohne Pin und 2 Einsätze. LGB-O-Teile mit begrenzter Stückzahl. Preis 6,95 €

CHAMPEX-LINDEN Modellspielwaren vertreten durch Sven Linden

Schloßstraße 60

88353 Kißlegg im Allgäu

Tel.: 07563 9155910

Fax: 07563 9155911

info@champex-linden.de

champex-linden.de

Marius Dege – micron-dynamics

Als „Abschlussneuheit“ kündigte Marius Dege zum Jahreswechsel zwei Wagenmodelle der HSB an. Die Wagen bestehen aus wetterfesten Spritzguss und werden montiert geliefert in entsprechendem Umkarton. Beide Wagen sind vorbildgerecht per Tampondruck beschriftet. Die Wagen zeichnen sich durch sehr viele Details wie Griffstangen, Tritte und Zugschlusscheiben aus. Ebenso hat der Fahrradwagen funktionierende Fahrradhalter.

HSB Fahrradwagen 0400 = 160,- €

HSB Cabriowagen 0401 = 160,- €

micron-dynamics

M. Sc. Marius Dege

Iserstr. 2B - 14513 Teltow

Tel: 0157 89 200 668

info@micron-dynamics.de

mXion.de

Alle Angaben ohne Gewähr!



Dietz Elektronik

Joachim Dietz kann aktuell keine „physikalischen“ Neuheiten anbieten. Er arbeitet mit Hochdruck daran, die Palette

der lieferbaren Sounds zu erweitern. Im Moment wird an den „Österreichern“ gearbeitet.

In Arbeit sind Triebwagen 5090, Diesellok 2093 und Dampflok Mh3.

DIETZ ELEKTRONIK GmbH & Co. KG
Hindenburg-Str. 31
75339 Höfen
Tel & Fax: 07081 6757
Info@d-i-e-t-z.de
d-i-e-t-z.de

FGB-Berlin

Angekündigt wurden von Frank-Michael Pohl neue Kunststoff-Figuren aus der Serie Race Crew von American Diorama im Maßstab 1:24.

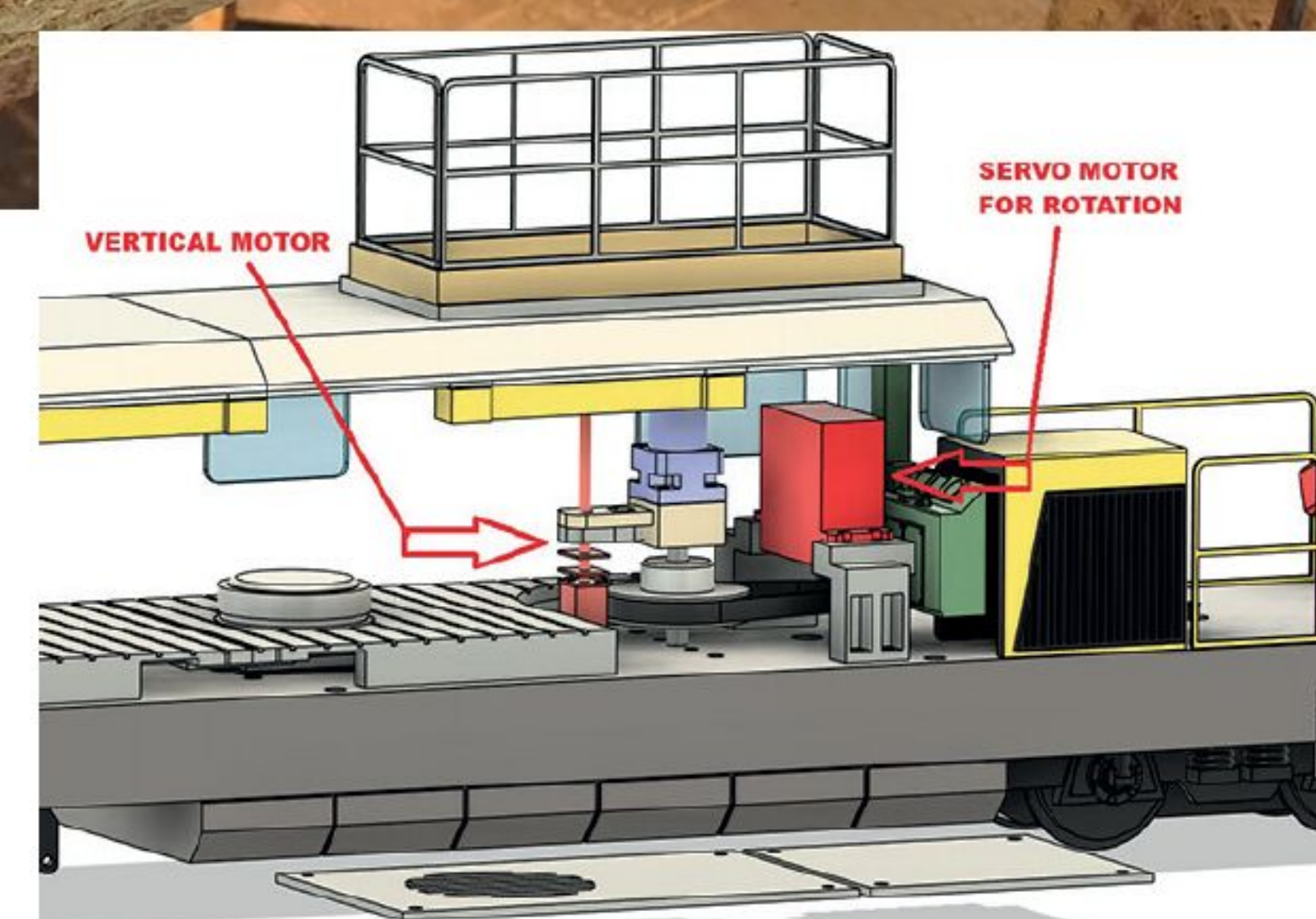
FGB-Berlin
Frank-Michael Pohl
Eilertstr. 9
14165 Berlin-Zehlendorf
Tel.: 030 8450 9900
kontakt@fgb.berlin
fgb.berlin



GICOmodel Italia

präsentiert das Modell XMF 4/4 der RhB.

Das Modell besteht aus Metall, wobei Fahrgestell und Karosserie vollständig aus lasergeschnittenem und TIG-geschweißtem Metall bestehen. Das Dach und die Zubehörteile sind 3D-gedruckt. Der Inspektionskorb kann vertikal bewegt und um 90 Grad nach rechts und 90 Grad nach links gedreht werden. Haupt- und Korbgeleider bestehen aus Metall. Einige Figuren werden mit dem Modell geliefert und können vom Kunden nach Belieben bemalt werden.



Das Modell wiegt etwa 4,5 kg.
4-Achs-Antrieb mit 2 Motoren
LxBxH: 695 x 120 x 168 mm

Das Modell ist mit einem ESU-Sounddecoder erhältlich. Der Preis des Modells beträgt 1.990,- € für die digitale Soundversion.

Alle Angaben ohne Gewähr!

Hier die ersten Bilder der D4 „Jumbo“, einer Lokomotive der Härtsfeldbahn.

Lasergeschnittenes und WIG-geschweißtes Metallchassis. Hochauflösender 3D-gedruckter Aufbau, Zubehör bei Bedarf enthalten.

Länge über Puffer: 497 mm

Breite: 120 mm

Höhe: 155 mm

Der Preis von 1.350,- € (ohne Decoder und Versandkosten) gilt für diejenigen, die das Modell im Rahmen einer Werbeaktion erwerben. Anschließend wird das Modell sowohl von Gicomodel Italia als auch von Trainmen.fun verkauft, der endgültige Preis steht aber zum Redaktionsschluss noch nicht fest.

Im Jahr 2025 kam es wegen gesundheitlicher Probleme zu einer erheblichen Verzögerung bei der Auslieferung der Modelle. Auf diesem Wege bedankt



sich Sergio Giordano bei seinen Kunden für ihre Geduld und ihr Verständnis!

Sergio Giordano
GICOmodel Italia
Road of Station 4 - 12061
Carrù - Piedmont - Italy
gicomodelitalia@gmail.com
gicomodel.jimdofree.com



Modellbau Heyn

Die bereits vorgestellten 2-achsigen Wagenmodelle nach Vorbild Lenz der Franzburger Kleinbahn stehen kurz vor der Auslieferung. Man arbeitet an den letzten Gussteilen.



Modellbau Heyn
Sven Binnewald
Königsallee 32
37081 Göttingen
Tel.: 0551 631596
Fax: 0551 631307
modellbau-heyn.de (Homepage)
modell-werkstatt.de (Online-Shop)

Kiss Modellbahnen DE

BR 199.8, das Harzkamel in Spur 2m/M 1:22,5

Varianten: Epoche IV DR bis VI HSB
Die allseits und bestens bekannte Diesel-Lokomotive wird von KISS Modellbahnen Deutschland in sechs Varianten mit sechs verschiedenen Loknummern aufgelegt. Die Konstruktion des Präzi-



sionsmodells in einer Messing-Ganzmetall-Ausführung ist weitgehend abgeschlossen. Das erste Handmuster wird im März auf der Messe Gießen zu sehen sein.

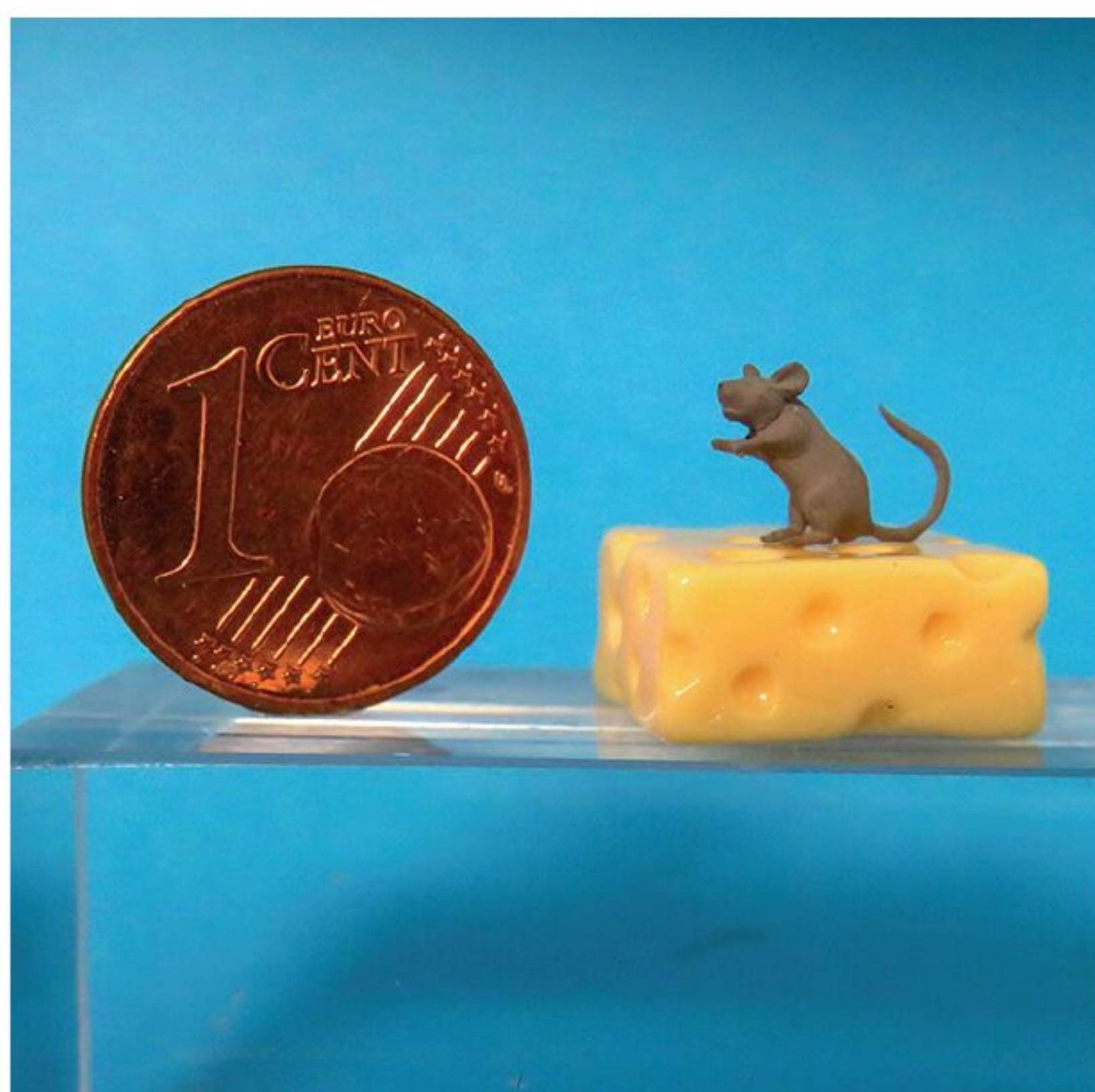
Modellausstattung: Digital Sounddecoder, alle 6 Achsen wie beim Vorbild über Kardanwelle angetrieben

Fine Models GmbH / Kiss Modellbahnen Deutschland
Wernher-von-Braun-Straße 1
68519 Viernheim
Tel.: 06162 96 20 961 (Fine Models)
kiss-modellbahnen.net
finemodels.de
info@kiss-modellbahnen.de

Klingenhöfer Miniaturen

Die Klingenhöfer Miniaturen werden in Kleinserie produziert und per Hand bemalt. Als diesjährige Neuheit für die Baugröße Gartenbahn werden zwei nicht so gern gesehene Mitbewohner in Haus und Garten vorgestellt: Im Haus die Maus auf dem Käsestück und im Garten die Weinbergschnecke. Auf der Homepage findet man eine Riesen-Auswahl an „Viehchern“ für die Anlage.

Alle Angaben ohne Gewähr!



Klingenhöfer Miniaturen
Feine Künstlerfiguren seit 2008
Michael Klingenhöfer
Körperstrasse 7
50999 Köln
Tel.: 01577 4173268
info@klingenhoefer.com
klingenhoefer.com

KM1 Modellbau

Von den KM1-Neuheiten möchten wir besonders die Neuauflage der BR50 und den „Schorsch“ erwähnen und natürlich auch die Digitalzentrale 9a mit etlichen Neuerungen.

BR50 als Neuauflage

Dampflok der BR 50 in Spur 1 aus dem Hause KM1 sind keine Unbekannten. Mit der Neuauflage als „Final Edition“ setzt Andreas Krug allerdings Maßstäbe. Zusätzlich kommt eine neue Variante „DR Ost“ hinzu. Insgesamt ein Update auf den heutigen technischen Stand zu Preisen von damals und bis zum 30. Juni 2026 zum Preis von 1832,- € vorbestellbar. Das Modell soll dann Ende 2027 ausgeliefert werden.

Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 74,8 cm, Gewicht ca. 6,5 kg.



Baureihe V 20 / BR 270 – Classic Edition (Spur 1)

Die 2-achsige Diesellok der Classic Edition als Ganzmetallmodell aus Zink-Druckguss und Messing ist für Mitte 2026 angekündigt. Die Preise liegen – je nach Ausführung – um die 1tsd-EUR. Neben den üblichen technischen Features erfolgt die Lieferung mit vorbildgerechter Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 25 cm, Gewicht ca. 3,5 kg.

Lok 18 314 „Schorsch“ der DR – Premium Edition (Spur 1)

Der Schorsch soll bereits ab Februar erhältlich sein.



Mit neuesten Techniken und feiner Modellierung bringt KM1 insgesamt 34 neue Figuren für die Maßstäbe 0 & 1.

Die neue „System Control 9 Digitalzentrale 9A“ (Spur 0, 1, 2) wird nun im II. Quartal 2026 ausgeliefert.

KM1 Modellbau e.K.

Ludwigstr. 14

89415 Lauingen

Tel: 09072 92267-0

Fax: 09072 92267-22

info@km-1.de

km-1.de

Alle Angaben ohne Gewähr!

LGB

Auch für 2026 kann ein Bericht zu den Märklin-LGB Neuheiten nur aus einer Wiedergabe der Angaben des Prospektes bestehen. Gesonderte Informationen für die Fachpresse sind bei Märklin schon lange nicht mehr üblich. Die „Messeneuheiten“ sind außerdem nur eine Momentaufnahme, da im Laufe des Jahres sicher noch weitere Neuheiten folgen werden. Auch wird in diesem Jahr wieder zwischen hochpreisigen „Highend-“ und Normalmodellen unterschieden. Letztere sind oft lediglich beherrzte Griffe in den guten alten Formenfundus aus Nürnberg, mit neuen Farben und Beschriftungen. Bei einigen „Neuheiten“ wären sicher auch Anmerkungen zu den Preisempfehlungen angebracht, zumal der Gebrauchtmrket mit ähnlichen oder gleichen Modellen überschwemmt ist. Unterstellen wir also, dass Märklin-LGB seine Kunden gut kennt und schon weiß, was auf dem Markt verkäuflich ist.

Dass ein Neuheiten-Prospekt im Januar mit den Weihnachtssondermodellen 2026 beginnt, ist hoffentlich kein Indiz für den Umstand, dass manche Auslieferung wieder etwas länger dauern könnte. Schön, dass mal wieder an Kinder und Hobbyeinsteiger gedacht wurde. Das Startset Baustelle hat einen beträchtlichen Spielwert. Interessanterweise wird es ausschließlich für analogen Betrieb geliefert (#70504).

Die Modelle nach sächsischem Vorbild werden mit Varianten der vierachsigen Güterwagen in Länderbahn Version ergänzt (#43604, #43605). Neu ist ein VW-Bulli als Schienendraisine. Vermutlich dürfte es sich um eine Neuauflage des ehemaligen Brekina Modells handeln (#25020).

Schön, dass LGB die Wiederinbetriebnahme der Jagsttalbahn unterstützt. Wie schön waren die dortigen Pfingst-



veranstaltungen in den 80er Jahren! Schon damals war die Seidensticker Lok „Frank S.“ mit ihren Schwesterloks beteiligt. Als Modell kommt eine Neuauflage der Lok mit zeitgemäßer Digitaltechnik (#24268).

Diese wird mit zwei Personenwagen ergänzt. Bei beiden ergibt sich schon aus dem Prospekt, dass Ähnlichkeiten mit dem Vorbild nur bei sehr großzügiger Betrachtung gegeben sind (#30142, #33205).



#25020

Alle Angaben ohne Gewähr!

Als Clubmodell wird es eine Variante des Aussichtswagens in SOEG Ausführung geben. Dieser passt zum Zittauer Speisewagen.

Für die Pressnitztalbahn erscheint Farbvariante der V 10C in Orange (#20325). 2026 feiert der DEV sein 60-jähriges Jubiläum. Dafür wird die



#20325



#24743



#22064



#26606



#26660



#23531

„Spreewald“ mit neuer Technik wieder aufgelegt (#24743). Dazu gibt es einen offenen Güterwagen, der den diesjährigen Museumswagen des Märklineums ergänzt (s. auch S. 52).

Damit sind wir bei den Modellen für die Schweiz angelangt. Die Ge 4/6 der RhB kommt als grüne Farbvariante (#24602), die Ge 6/6 II wird rot (#22064). Die ehemals von Brawa stammende Dampflok G 4/5 kommt in der aktuellen Farbgebung und mit neuer Technik wieder (#23531). Die „coop“ Containerwagen der RhB werden durch eine weitere Doppelpackung mit geänderten Betriebsnummern ergänzt (#45885), ebenso die vierachsigen Kesselwagen. Weiterhin kommt ein überarbeitetes Modell des Flachwagens mit Doppelrungen.



#24602



#45885

Bei den „Highend“-Metallmodellen wird ebenfalls die Schweiz bedacht. Das rhätische Krokodil Ge 6/6 I erscheint mit geänderter Betriebsnummer (#26606).

Gänzlich neu sind die Doppelloks Fze 6/6 der MOB. Vor vielen Jahren gab es ein Kleinserienmodell dieser Lok von Lemaco, damals extrem hochpreisig. Auch die LGB Loks werden nicht ganz günstig werden. Sie kommen als Nr. 2001 in der Ausführung der Epoche II (#26662) sowie als Nr. 2002 in der aktuellen Ausführung der Museumsbahn Blonay-Chamby (#26660). Ergänzt werden beide Loks durch Neuauflagen der Personenwagen des „Golden Mountain Pullman Express“. Diese kommen in zwei Doppelpackungen.

Die USA werden mit zwei Box-Cars der Union Pacific bedacht. Für das 250 jährige Jubiläum erscheint der Flachwagen aus der Frühzeit von LGB in Sonderlackierung. Dieser wird mit einer Nachbildung der „Liberty Bell“ beladen.

hf / alle Fotos Werkfotos Märklin

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

Alle Angaben ohne Gewähr!



Märklin Spur 1

Diesellokomotive DH 500 Ca - Henschel-Werkslokomotive

Bei Henschel & Sohn denkt der Eisenbahn-Fan sofort an die zahlreichen Dampflokomotiven. Beim Diesel ist

man dagegen recht spät auf den Zug aufgesprungen. Bei dieser Sparte hat man auf Industrielokomotiven gesetzt. Besonders erfolgreich war die 500 PS starke, dreiachsige DH 500 Ca. Von 1959 bis 1971 wurden 89 Exemplare gebaut. Der übliche Stangenantrieb mit Blindwelle, bewährte sich auch bei dieser Rangier- und Industrielok bestens.

Modell: Diesellokomotive DH 500 Ca. 5 Varianten, Zustand Epoche III, IV und V als kompl. Neukonstruktion, Aufbau, Fahrgestell mit Hauptrahmen, Räder, Kuppelstange aus Zinkdruckguss. mfx Digital-Decoder mit umfangr. Sound- und Lichtfunktionen. Alle Achsen angetrieben. Mindestradius 1.020 mm. LÜP 278 mm. Gewicht ca. 3,5 Kg.



#55500

Fotos: Werkfotos Märklin

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



#37470/#37471

PIKO

PIKO bringt neben etlichen Formen-Varianten als Neuheit das Modell einer Zweikraftlokomotive der Baureihe 248 in einer schwereren Version auf das Gartenbahn-Gleis (s. auch ausführlichen Bericht ab S. 54). Digitalversion mit motorisch angetriebenem Lüfterrad, digitaler Rangierkupplung und gepulstem Verdampfer, digital ansteuerbarer Rangierkupplung und weiteren Features. Die robusten Stromabnehmer sind – digital – heb- und senkbar. Zweikraftlokomotive BR 248 Northrail/PIKO/WFL zum Preis von 799,- € bzw. 999,- € je nach Ausführung (#37470/#37471).

Eine beeindruckende Lok ist – egal ob Vorbild oder Modell – die BR 95. Im Neuheiten-Prospekt 2026 wird sie als DR Modell der Epoche III angeboten (#37233).

Bei den Dieselfahrzeugen sind auf der Gartenbahn nach wie vor Fahrzeuge, wie der per CAD-Zeichnung vorgestellte Schienenbus VT 98 Ep. V sehr beliebt (#37310). Etwas tiefer in die Tasche greifen muss der Gartenbahner, wenn er

Alle Angaben ohne Gewähr!



#37233

Bildretusche

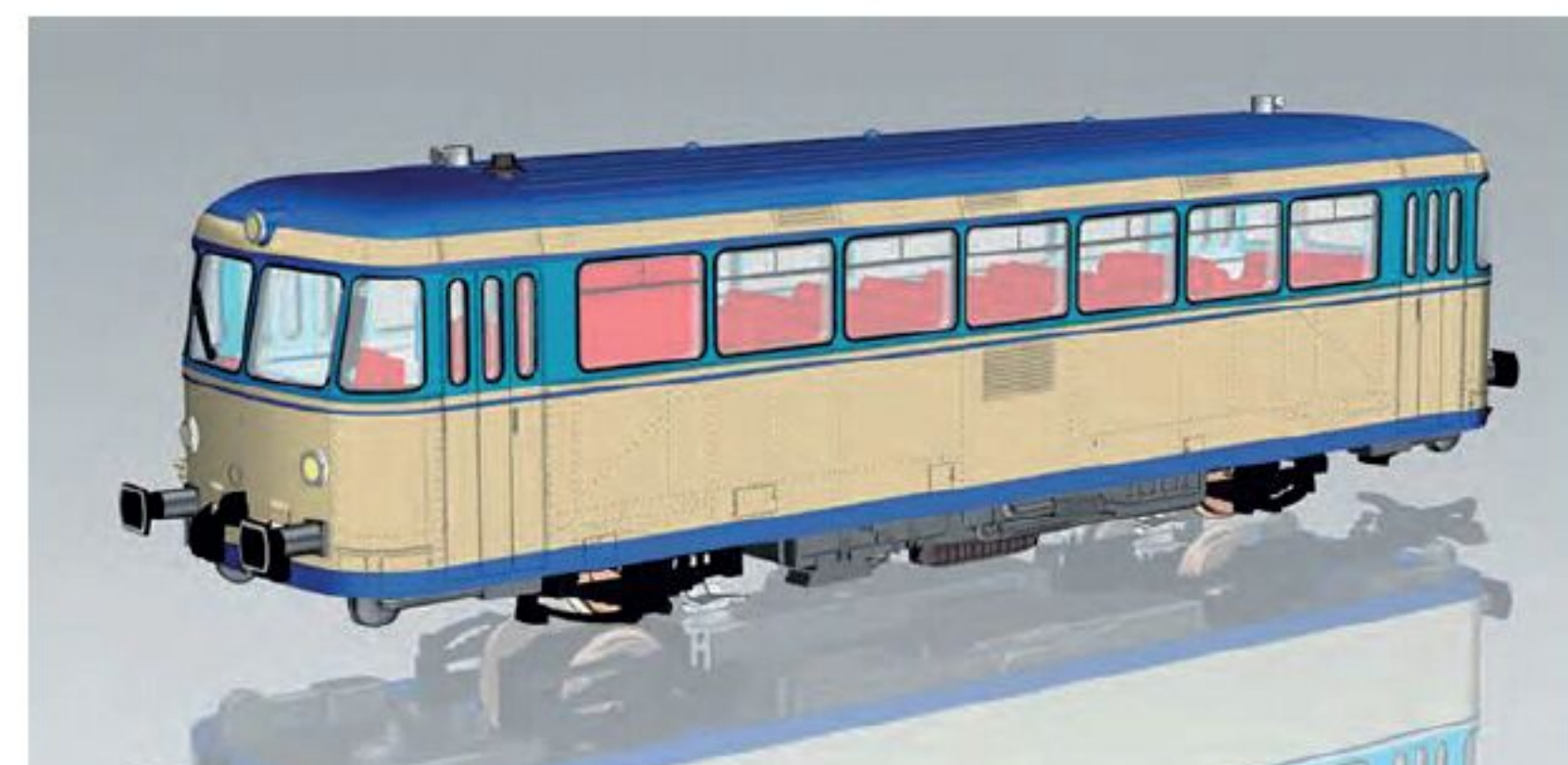
einen „gläsernen Zug“ der Ep. III haben möchte (#37332).

Als Start-Set wird ein Güterzug mit einer BR 80 und zwei Güterwagen (DR Ep. III) angeboten (#37124).

Für den einfachen Start in die Digitaltechnik gibt es ein Komplettpaket, bestehend aus WLAN-Handregler und Digitalzentrale. Das PIKO G-Smart-Controlwlan Set wird für 999,- € angeboten (#35055).

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

Fotos: Werkfotos PIKO



#37310



#37332



#35055

#37124



Bildretusche

POLA

liefert einige Artikel bereits ab diesem Frühjahr; das Stellwerk und die meisten neuen Figuren bis zur Jahresmitte.

Die Tankstelle mit kleiner voll eingerichteter Werkstatt passt in den ländlichen Raum. Reklameschilder der Zeit, Fässer und ein Fahrrad erzeugen ein heimeliges Ambiente. Die klassischen Zapfsäulen und der Öldosenschrank machen die Szenerie komplett (#330821). Als Tankstellenpersonal sind zwei Figuren separat erhältlich (#331535).



Das Stellwerk in Backstein-/Fachwerkkoptik passt auf die Anlage die in der Hochzeit der Schmalspur angesiedelt ist. Nicht nur das markante Dach macht dieses Stellwerk zu einem Hingucker auf der Anlage (#330883).



In der historischen Dorfschmiede kann der Bauer sein Pferd beschlagen oder den Trecker reparieren lassen. Massives Mauerwerk im Erdgeschoss, dazu ein holzverkleideter Giebel samt klassischem Satteldach mit roten Dachziegeln verleihen der Schmiede ihren Charme. Ausgestattet mit Esse, Amboss, zahlreichen Werkzeugen, einer Werkbank, einem Wagenrad sowie weiteren Komponenten ausgestattet (#331179).



Lang ist es her, dass man diese Telefonzellen in Gelb in der Landschaft gesehen hat. Zusammen mit der Figur „Hörer am Ohr“ eine Szene voller Nostalgie für die Anlage im Vintage-Stil (#333231).



An kleinerem Zubehör ist ein Wasserrad für die Mühle in Planung. (Ein Motor ist separat erhältlich.) (#333235)

Außerdem erhältlich ein Schweizer Stationsbrunnen (#333230) und Licht für die Gartenbahn: 2 x Holzmast mit Bogenleuchte, dto. mit Auslegerleuchte und dazu 4 Wandlampen. Alle Lampen für den Anschluss an: 12-16 V AC/DC, 15 mA (#333232-#333234).

Bei den Figuren gibt es Sets mit 6 Fahrgästen, 2 Sets mit je 5 Restaurantgästen-/Personal.

Da es 2026 auch ganz sicher wieder den 24. Dezember geben wird, gibt es auch wieder den Weihnachtsmann mit rotem Mantel, schwarzem Gürtel und warmen Stiefeln. Ideal für Szenen im Dorf, an Marktplätzen oder auf verschneiten Wegen und kann dort im Dezember den Müller samt Esel ablösen.

Fotos: Werkfotos FALLER

Bezug im Fachhandel, weitere Info von: Gebr. FALLER GmbH

Kreuzstr. 9 – 78148 Gütenbach

Tel.: 07723 651-0

info@faller.de

faller.de

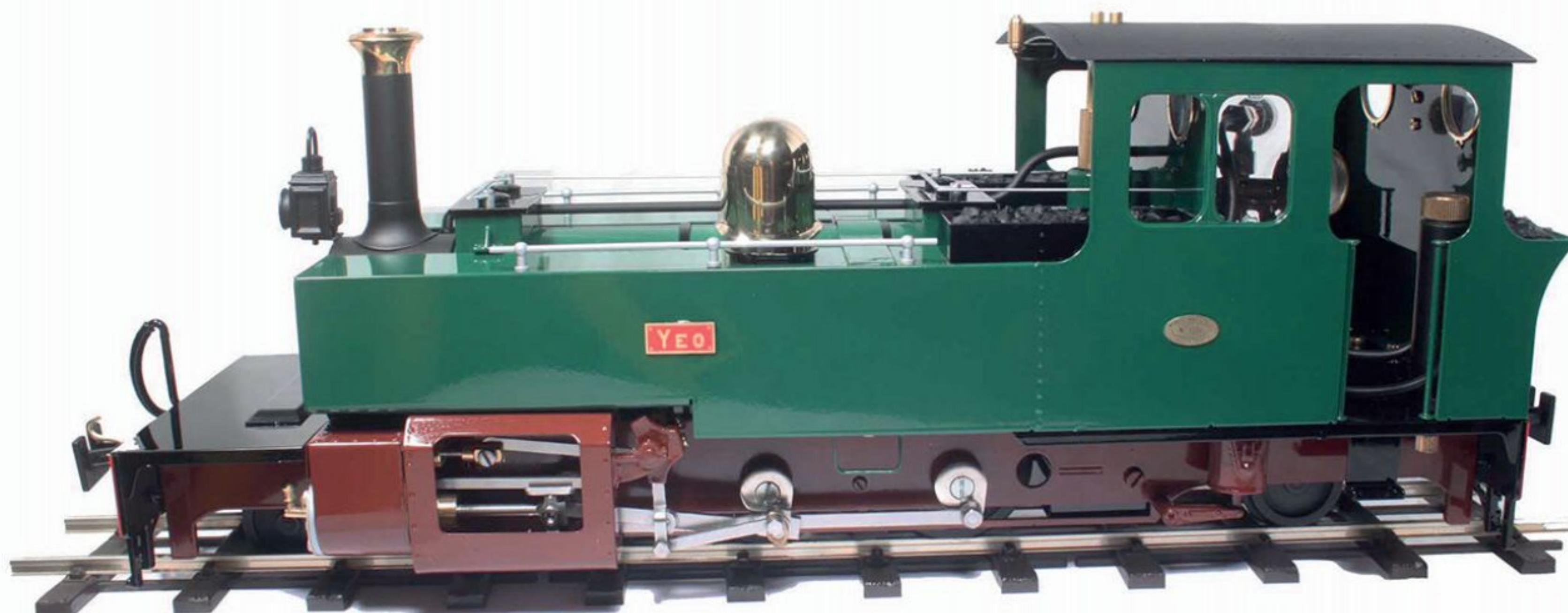
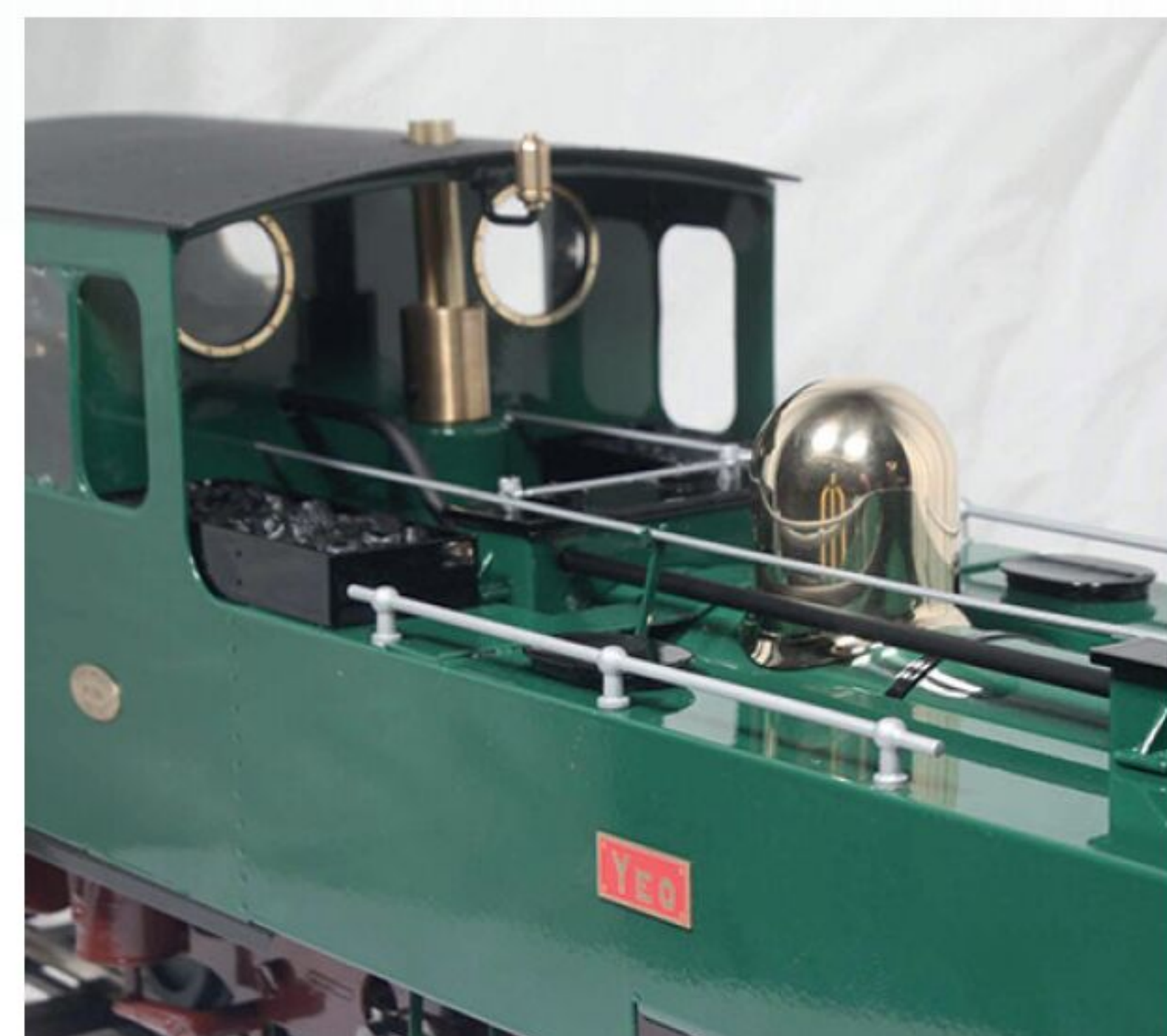


Alle Angaben ohne Gewähr!

Roundhouse

YEO die „Neue“ von Roundhouse wurde Ende des 19. JH von Manning Wardle, Leeds an die „Lynton & Barnstaple Railway“ geliefert. Diese Lokomotive war von der Eröffnung 1897 bis zur Stilllegung 1935 auf der Strecke im Einsatz. „YEO“ wurde leider verschrottet, aber dank der erhaltenen Geschichte konnte das Modell realisiert werden.

Technische Daten: Flammrohrfeuerung/Brenner Typ „FG“, 2-6-2-Außenrahmen-Chassis mit zwei Schieber gesteuerten Zylindern, Abdampfverstärker, Wasserfüllsystem mit Wasserstandsanzeige. Dampfregler, Sicherheitsventil, Manometer, Verdrängungsschmierung, Gasregler und man. Umsteuerung, isolierte Speichenräder.



Die Antriebsräder sind zwischen 32 mm und 45 mm Spurweite einstellbar. Zum Ändern der Spurweite der Pony-Drehgestelle ist ein Spurweiten-Umrüstsatz erforderlich. RC für Regler und Steuerung mit 2,4 GHZ. Erhältlich in allen Roundhouse-Standardfarben.

LüP 430 mm x B 115 mm x H 144 mm, Gewicht 4 kg. Mindestradius 3'90 cm.

MBV Schug
Inh.: Lorenz Schug
Neustraße 18 – 54340 Detzem
info@mbv-schug.de
www.roundhouse-echtdampf.de
Tel.: 06507 802326

Roundhouse Engineering Co.Ltd.
Units 6-10, Churchill Business Park
Churchill Road
Wheatley -Doncaster DN1 2TF
mail@roundhouse-eng.com
roundhouse-eng.com



Fotos: Werkfotos Roundhouse

Alle Angaben ohne Gewähr!

Uhlenbrock Elektronik

arbeitet zur Zeit mit Hochdruck an der neuen Webseite. In der letzten Zeit ist es immer zu Abstürzen und damit zur nicht Erreichbarkeit der Webseite gekommen. Ab Weihnachten war diese gar nicht mehr erreichbar. Trotz aller Bemühungen ist es nicht mehr gelungen diese wieder zu aktivieren.

Die aktuelle Seite ist provisorisch und wird in kurzer Zeit alle notwendigen Informationen bereit stellen, bis der neue Webaufttritt fertig gestellt ist.

Der Webshop ist allerdings aktuell schon erreichbar und listet u. a. folgende Neuheiten auf:

Art.-Nr. 65110 mfu-Modul

Mit dem neuen mfu-Modul versteht sich Ihre Intellibox II auch mit den mfx® -Fahrzeugen Ihrer Anlage. Durch das automatische Anmelden tragen sich die Fahrzeuge gleich mit Ihrem Namen und den zugehörigen Sondenfunktionsymbolen in die Intellibox II-Datenbank ein, so dass sie sofort ausgewählt und bedient werden können. Nun erreichen Sie direkt alle Sonderfunktionen und können Ihre mfx® -Fahrzeuge mit 128 Fahrstufen steuern.



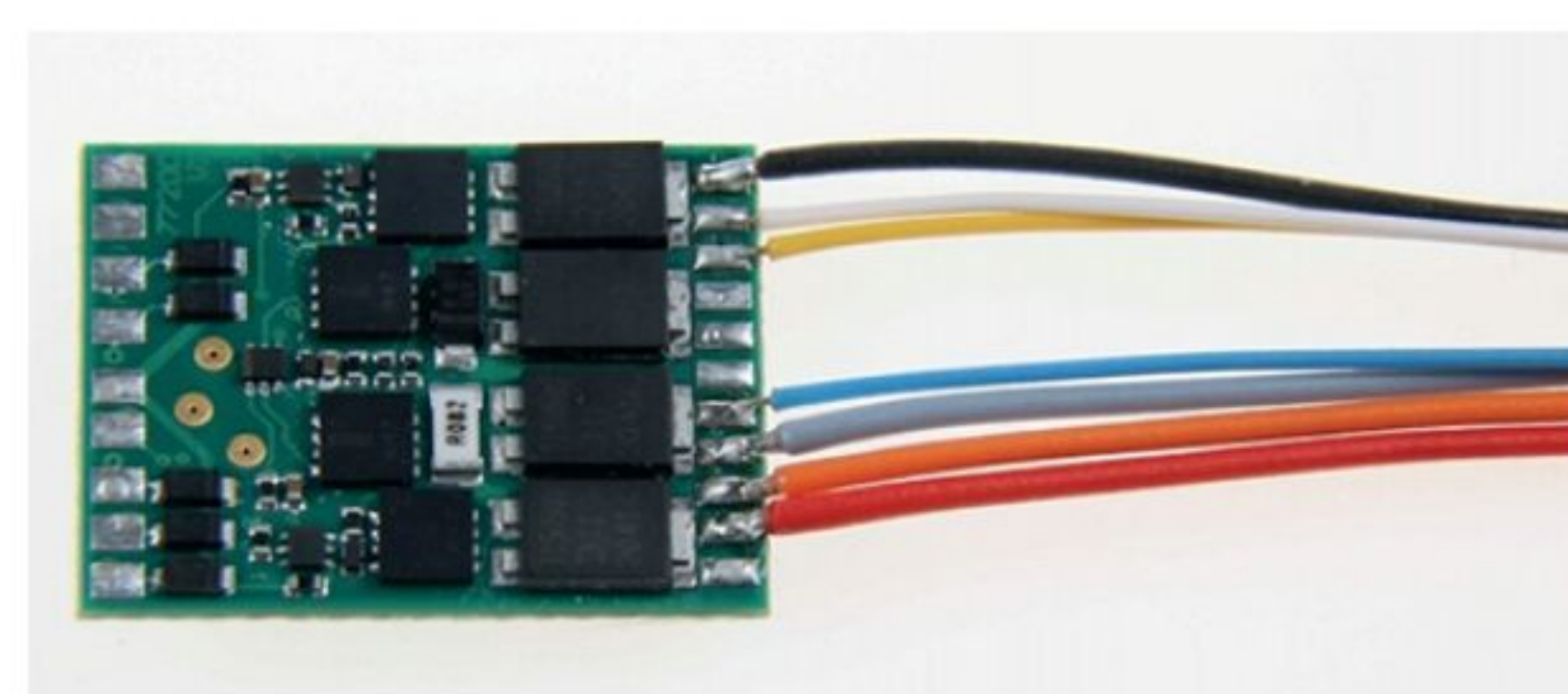
Die Installation ist wie immer denkbar einfach: Das mfu-Modul wird an den Gleis Ausgang der Intellibox II, an die Schienen und an das LocoNet angeschlossen.

UVP: 99,- €

Art.-Nr. 77200 ID2 Decoder, H0-IIIm, 3A

Der Digitaldecoder als Gehirn der Lokomotive bestimmt die Fahreigenschaften und Schaltmöglichkeiten. IntelliDrive-Decoder sind auf dem Höchststand der Technik und garantieren optimale Fahreigenschaften.

Im DCC-Betrieb können die Decoder mit 14, 27, 28 oder 128 Fahrstufen gefahren werden. Sie sind auf lange Adressen einstellbar. Dadurch ergibt sich ein Adressbereich von 1-9999.



Im Motorola-Betrieb haben die Decoder einen Adressbereich von 1-255. Mit den Märklin-Zentralen 6020 und 6021 sind allerdings nur 80 Adressen erreichbar.

Programmierbar sind die Decoder über Motorola- und DCC-Zentralen und mit allen bekannten Programmierarten. Die Steuerung des Lokomotors erfolgt bei Decodern mit Lastausgleich über eine Motorspannung mit einer Frequenz von 18,75 KHz, die einen extrem ruhigen Motorlauf gewährleistet. Mindestgeschwindigkeit, Maximalgeschwindigkeit und Anfah- Bremsverzögerung sind einstellbar.

Insgesamt vier neue ZIMO Decoder sind für das Jahr 2026 geplant. Z. B. der MS420 – H0-Sound-Decoder mit 2 Lautsprecherausgängen und der FS890N18 – Next18-Funktions-Sound-Decoder für Steuerwagen und motorlose Triebköpfe

ZIMO ELEKTRONIK GmbH

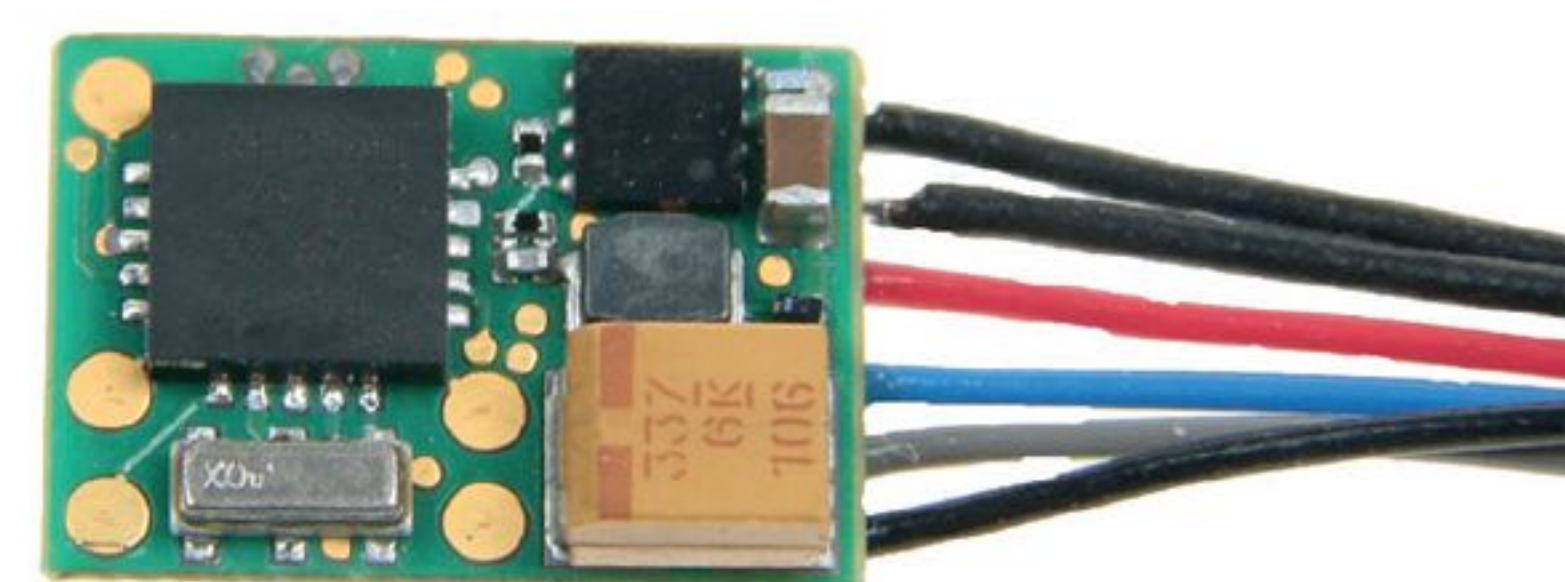
Schönbrunner Straße 188
A - 1120 Wien
Tel.: +43 / 1 / 81 31 007-0
Fax: +43 / 1 / 81 31 007-8
office@zimo.at
zimo.at

Die fahrtrichtungsabhängigen Lichtausgänge sind dimmbar, bei einigen Decodern auch die Sonderfunktionsausgänge. Ein zusätzlich schaltbarer Rangiergang ermöglicht eine sehr feine Geschwindigkeitssteuerung im Langsamfahrbereich. Rangiergang und Anfah-Bremsverzögerung können über Funktionstasten ein- und ausgeschaltet werden.

UVP: 49,90 €

IntelliSound 6 microModul

IntelliSound 6 ist die konsequente Weiterentwicklung des beliebten IntelliSound 4. Die hervorragende Soundqualität des IntelliSound 4 konnte noch weiter verbessert werden. Modernste Bauteiltechnologien ermöglichen nun einen Digitalverstärker, der noch mehr Ausgangsleistung auf kleinstem Raum erzeugen kann. Zur optimalen Klangwiedergabe werden dazu die entsprechenden Lautsprecher benötigt. Durch die erhöhte Ausgangsleistung muss beim Einsatz kleiner Lautsprecher die Lautstärke per CV-Einstellung reduziert werden.



UVP: ab 59,90 €

Uhlenbrock Elektronik GmbH

Mercatorstrasse 6
46244 Bottrop
Tel.: +49 [0]2045 85830
info@uhlenbrock.de
uhlenbrock-shop.de
uhlenbrock.de

ZIMO

ZIMO verpasst seinen Geräten (Zentrale und Fahrpulte) als „großes Software Update 2026“ eine neue aktuelle Funktechnik. Wobei es an der Hardware keine Änderungen geben wird.

Eine gute Nachricht: Die ZIMO App als integrales Bestandteil des ZIMO Systems kommt im Laufe des Februars 2026 in den Google Play Store, was die Installation und die Updates sehr vereinfachen wird.

Alle Angaben ohne Gewähr!



Alle Angaben ohne Gewähr!



Tiny World Miniaturen

Mein Modellbahnkollege Gerd war auf der Kleinserienmesse in Dresden und hat dort einen bisher für uns unbekannten Zubehörhersteller entdeckt: Tiny World Miniaturen. Da musste ich natürlich gleich einmal bestellen ...

Nach eigenen Angaben fertigen sie besondere Kleinigkeiten, die Hingucker und einzigartige Unikate für Puppenhaus und Wichteltüren (im Maßstab 1:12) und für Modellbahnen (in allen gängigen Maßstäben) sind. Auf Anfrage sind auch Sonderanfertigungen möglich.

Website

Unter tinyworld-miniaturen.de findet man ein umfangreiches Zubehörangebot in Nenngröße G, also passend im Maßstab 1:22,5. Vor allem zur Ausgestaltung von Speisewagen, Grillplätzen oder die Terrasse findet sich einiges auf der Website.

Bestellung

Das Angebot musste gleich einmal getestet werden und somit wurden „Weißwurst, Brezel und Bier Gartenbahn“ zum Preis von 9,50 € und „Brot und Brötchen Gartenbahn“ (lackiert) für 9,95 € geordert. Für Versandkosten fallen pauschal 3,- € an. Die Rechnung wurde online zugestellt (ich hatte per PayPal bezahlt).



Lieferung

Wenige Tage später war der Brief mit einem stabilen Karton im Inneren geliefert und die Spannung beim Auspacken stieg. Wie werden die Gläser, Weißwürste und Labla (heimatlicher Dialekt für Brötchen) aussehen?

Angenehm überrascht

Die Sets waren jeweils in einer kleinen Tüte und mit Luftpolsterfolie geschützt im Karton verpackt. Beim Auspacken schon die erste Überraschung: Es waren z. B. in der Tüte mit dem Gebäck nicht nur irgendwelche braune Klumpen, sondern sehr schön geformte und passend lackierte Brote (vier Stück), 4 x Vollkornbrötchen lang, Doppelte Brötchen (vier Stück) und vier einzelne Brötchen enthalten. Alles sehr vorbildgetreu.

Auch die vier Biergläser und die Weißwürste mit Brezen auf Teller gefallen. Fazit: Preis-Leistungsverhältnis ist sehr gut. Schnelle Lieferung gab's auch. Ich werde bestimmt wieder dort bestellen.

Einziger Wehrmutstropfen: Der süße Senf fehlte auf den Tellern. Aber ich will ja auch noch was zu tun haben. Mahlzeit!

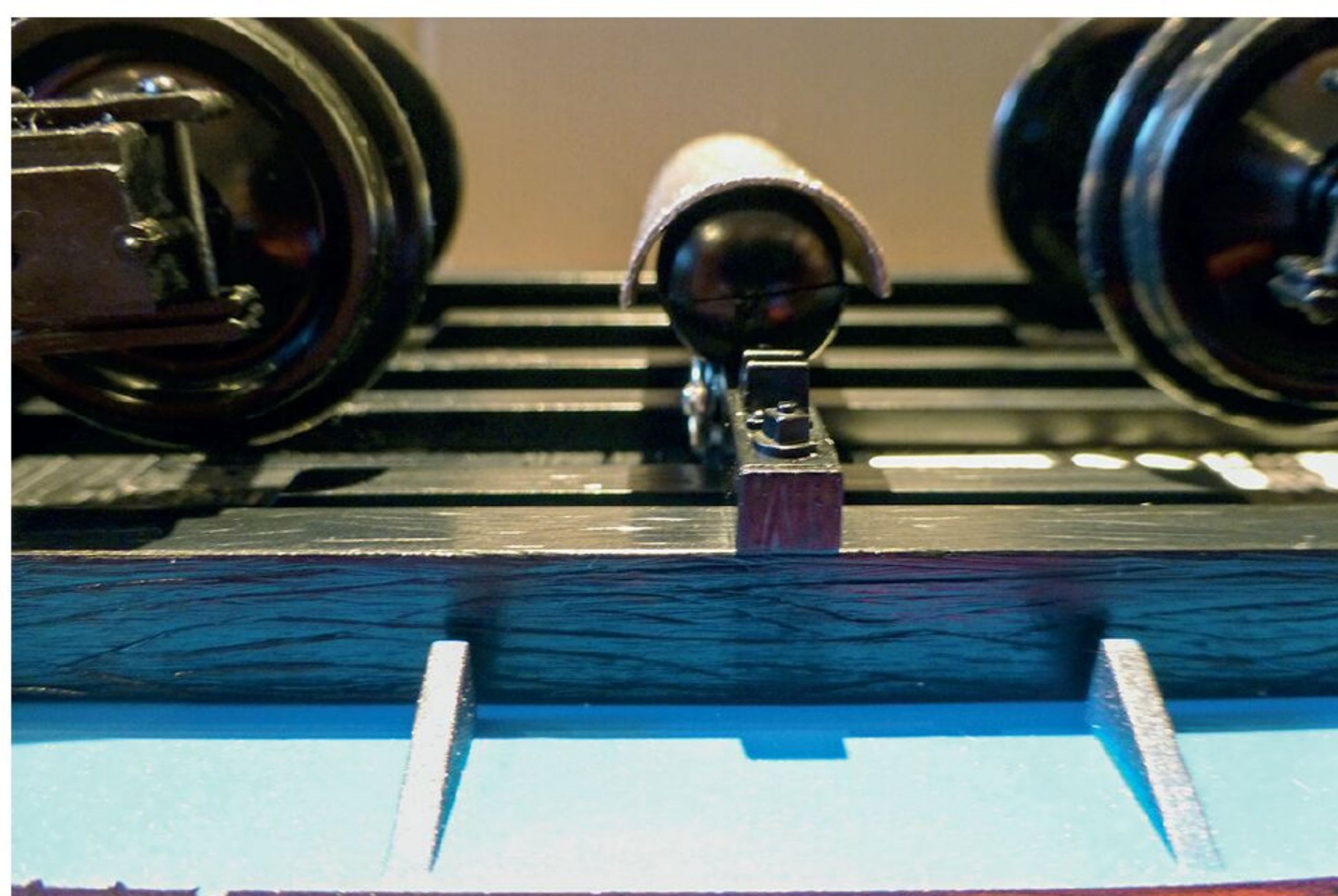
Text/Fotos: vs



Platzmangel macht erfinderisch – Fahrgestell mit verschiedenen Aufbauten

In der GartenBahn 5/22 wurde von mir ein Generatorenwagen vorgestellt. Beim Aufbau vom Fahrgestell wurde schon eine weitere Verwendung für die Zukunft berücksichtigt.

Dieses Fahrgestell bekam nun nachträglich einen Bremszylinder mit Schutzschild. Die Fläche oben hatte verschiedene Vertiefungen. Um neue Aufbauten zu erstellen, wurde wegen der unterschiedlichen Höhen mit Polystyrolplatten aufgefüllt und mit Sprühlack lackiert. Die neue geschlossene Fläche ergibt einen Flachwagen, geeignet für verschiedene Varianten von Ladegütern. Diese werden mit schmalen Holzleisten und Klebestreifen befestigt.



Eine weitere Variante ist ein Rottenwagen für die vorhandene Rottenlok.

Aus der Bastelkiste kam von der Feldbahn das Schüttgutgehäuse zum Einsatz. Die neue Grundplatte aus Holz besitzt seitliche Abschrägungen für den sauberen Schotterabgang. Mit Sprühlack farblich eingefärbt und zwei großen Aufklebern (Eigenproduktion) als Warnschild versehen, wurde das Schüttgutgehäuse mit vier Schrauben befestigt.

Zusätzlich kam noch eine zweite Grundplatte mit zwei Werkzeugkisten hinzu. Auch hier stammen alle Bauteile aus der Reste- bzw. Bastelkiste.

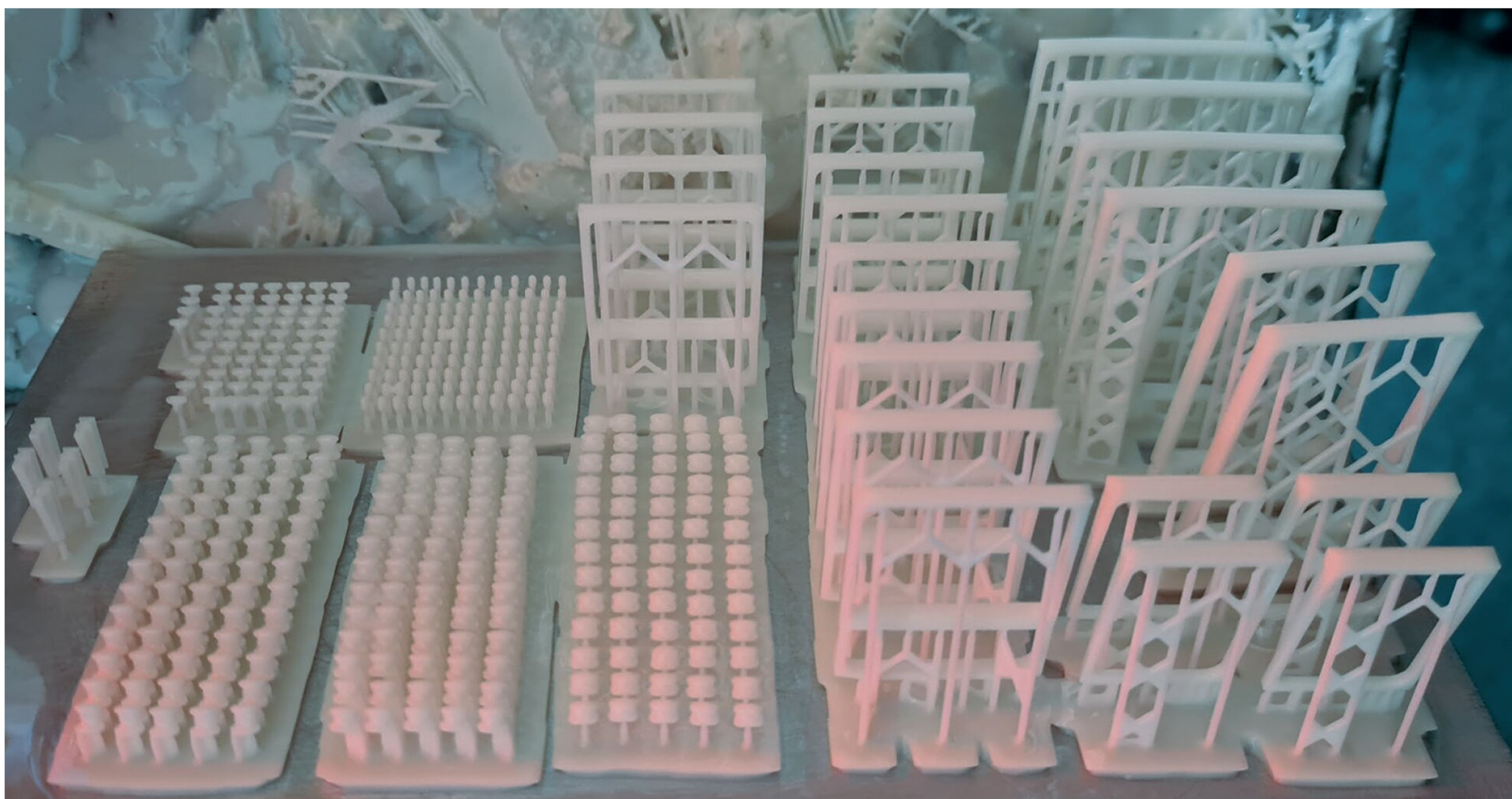
Die einzelnen Kunststoffleisten in Holzoptik wurden auf Bohlen fixiert und verklebt. Darauf kamen zwei Werkzeugkisten zum Einsatz, beide Teile wurden farblich gespritzt und verklebt. Für alle Bauteile wurde ein 2K-Kleber genommen. Flüssigklebstoff ist nicht zu empfehlen, da er unschöne Läufer am Gehäuse hinterlässt. Jetzt also nur noch mit 2K-Kleber – auch wenn es länger dauert.

Die beiden fertigen Grundplatten wurden schlussendlich mit einem Klebestreifen befestigt.

Soweit mein kleiner Tipp für kleine Innenanlagen in Spur IIm.

Text/Fotos: Günter Gehsat





Projekt „British Railways Mark One“ - Personenwagen (BR Mk1) – Teil 10

Fertigung der Details

1 Einleitung

Die hervorstehenden Details an den Seitenwänden und Dächern wurden bei den Hauptdrucken für diese Komponenten weitgehend weggelassen. Dies sollte das Schleifen und Spachteln der Platten nach dem Zusammenbau erleichtern, um eine durchgehend glatte Oberfläche zu gewährleisten.

Das Parkin-Nachschlagewerk und die Ergänzung zu den Mark-I-Wagen waren mit detaillierten Informationen zu vielen der Komponenten, die mit Fotos, Diagrammen und Standortangaben beschrieben wurden, um die Konstruktion zu unterstützen, äußerst hilfreich. Als solches war es von unschätzbarem Wert.

Die eingelassenen Innenfensterrahmen, um die Glasscheiben an ihrem Platz zu halten, wurden ebenfalls benötigt. Die Scheiben werden erst nach Abschluss aller Lackierarbeiten eingesetzt, um zu vermeiden, dass Farbe auf sie gelangt.

2 Fensterrahmen

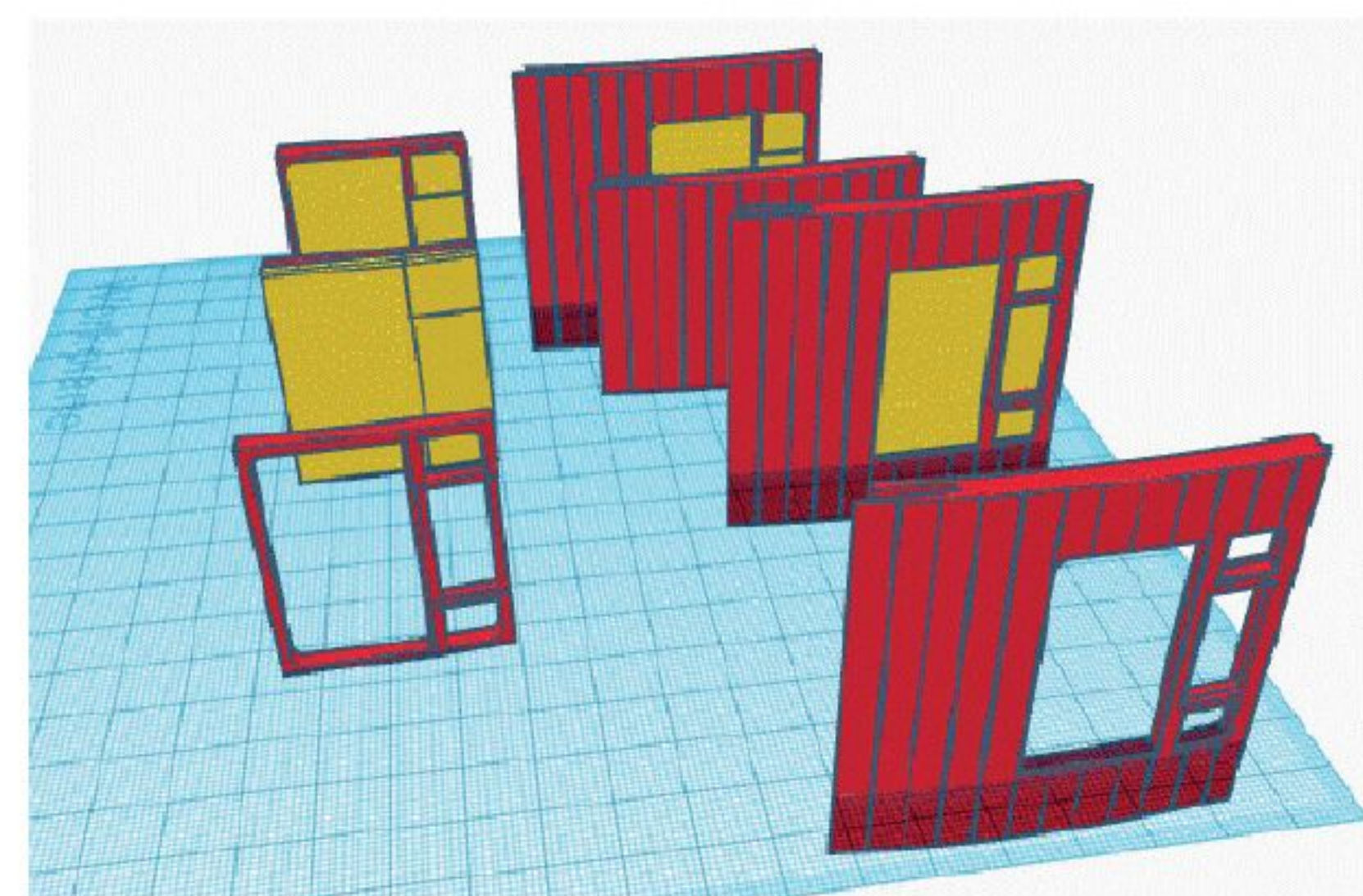
2.1 Design der Grafiken

Diese wurden in Verbindung mit dem Design der Karoserieseiten entworfen.

Gleichzeitig wurden Testplatten für jede Art von Fensteröffnung und den entsprechenden Rahmen angefertigt, um die Passform zu überprüfen, bevor der Hauptdruck sowohl der Seitenplatten als auch der Rahmen erfolgte.

Die Rahmen wurden unter Verwendung eines Master-Abschnitts der Karoserieseitenplatte hergestellt. Dieser wurde auf die Größe der Aussparungen in den Karoserieseitenplatten für die Fensteröffnungen zugeschnitten. Das Querschnittsprofil wurde dünner gestaltet, um die Dicke der Scheiben (1 mm) und den Ausgleich des auf der Hauptplatte verbleibenden Randes zur Bildung der Aussparung (nominal 0,25 mm an der dünnsten Stelle, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Scheiben gerade und das Karosierprofil gekrümmt sind) zu berücksichtigen. Wenn der Rahmen ein Oberlicht enthielt, wurde dieses entsprechend dem Prototyp so abgewinkelt, dass es dem gekrümmten Profil der Karosserie in diesem Bereich entsprach.

Die Außenkanten der Rahmen wurden ebenfalls auf beiden Seiten sowie oben und unten um 0,25 mm reduziert, um den Einbau in die Fensteraussparungen der Karoserien zu erleichtern. Die Scheibenfläche der Türfensterrahmen wurde in einem geeigneten Winkel



Entwurf des Fensterrahmens in Zusammenarbeit mit den in Teil 8 beschriebenen Testplatten für die Karoserieseiten. Unten eine Charge direkt aus dem Drucker, die noch auf dem Druckerbett montiert ist.

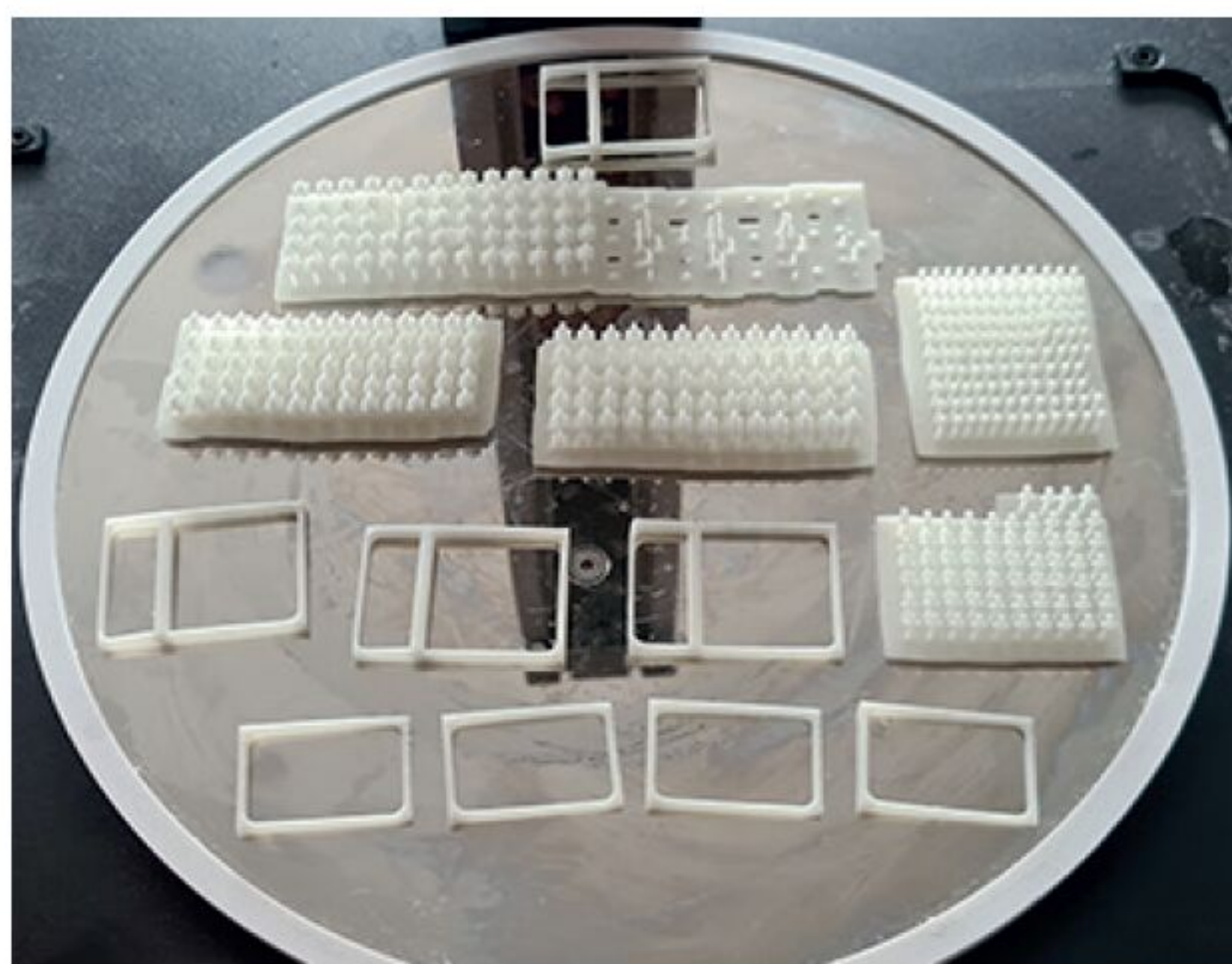




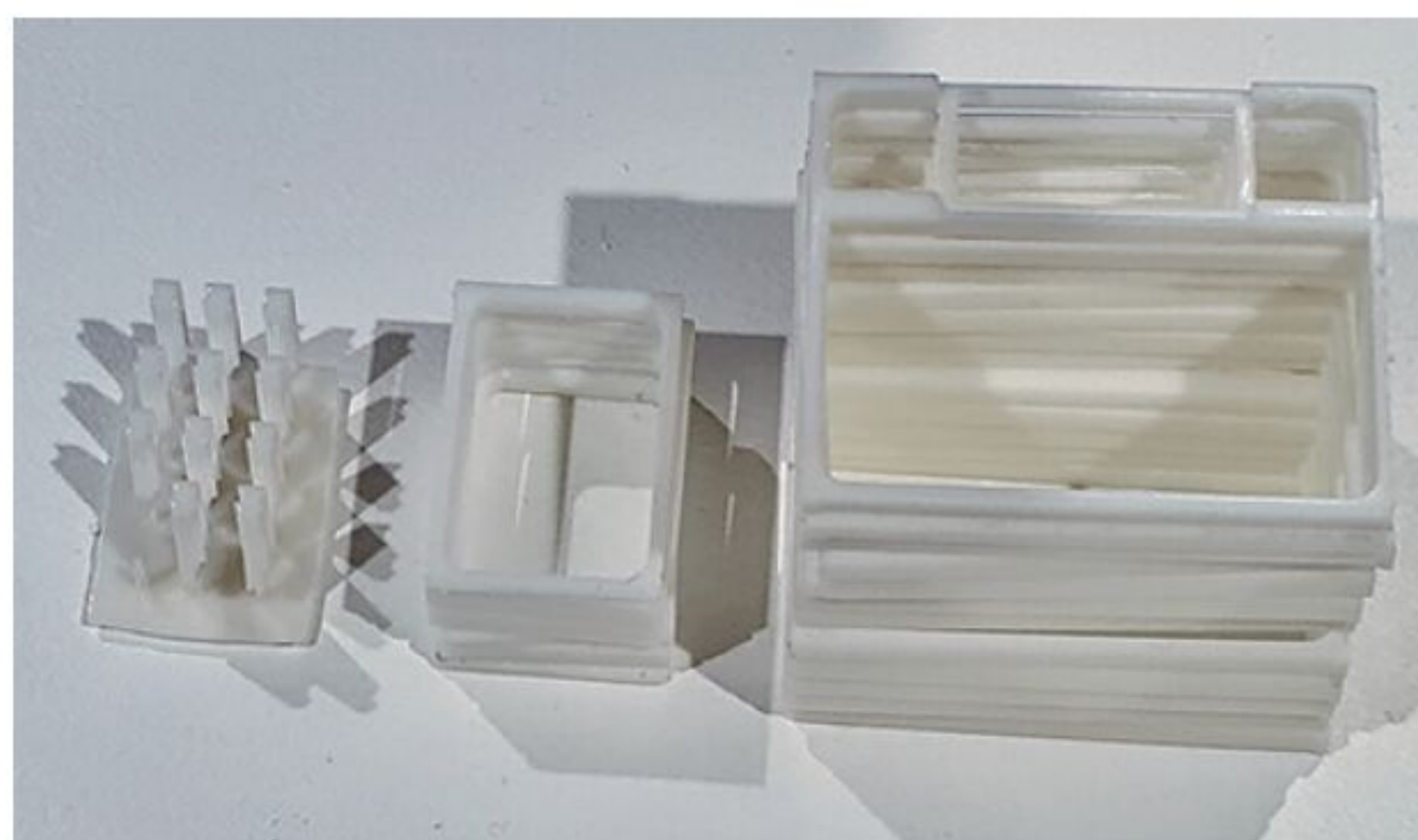
Eine Charge wird in IPA gereinigt. Die Wäscheklammer war besonders hilfreich, um diese Teile hinein- und herauszunehmen.



Eine Charge gewaschener Rahmen trocknet.



Eine weitere Charge, die auf der Spiegelplatte für die UV-Härtung montiert wurde. Anmerkung: Andere kleine Beschläge, wie unten beschrieben, wurden gleichzeitig gedruckt. Diese wurden gedruckt und auf gemeinsamen Grundplatten aufbewahrt, um sie für das Waschen, Aushärten und späteres Lackieren vor der Montage zusammenzuhalten.



Ausgehärteten Rahmen gestapelt und bereit für die Montage.

angebracht, damit die Fallleuchten in einer geraden Linie in die Karosserie fallen können, wie in Teil 8 der Serie erläutert. In jedem Fall passt die Innenseite der Rahmen zur Innenwölbung der Wagenkarosserien.

Die letzte Aufgabe bestand darin, die Fensteröffnungen in jedem Rahmen auszuschneiden, um einen Rahmen und die daraus resultierenden Öffnungen zu erhalten.

2.2 Testmontage

Nach dem Druck wurden die Rahmen beiseitegelegt, bis die Karosserieteile montiert waren. Dann wurde jeder

Rahmen mit einer Scheibe in eine Aussparung eingesetzt, um die Passgenauigkeit jedes einzelnen Rahmens zu überprüfen.

Nachdem ein Satz an einer Seite montiert worden war, wurde die Seite anhand ihres Wagentyps und ihrer Nummer gekennzeichnet, wenn mehr als eine Seite hergestellt wurde (TSO und SK). Jede Fensteröffnung erhielt einen eindeutigen Buchstaben, dann wurden die Rahmen entfernt und mit Klebepads auf einem Blatt Papier mit Wagennummer, Seite und Buchstabe befestigt, damit sie am Ende des Karosseriebaus an derselben Aussparung montiert werden konnten.



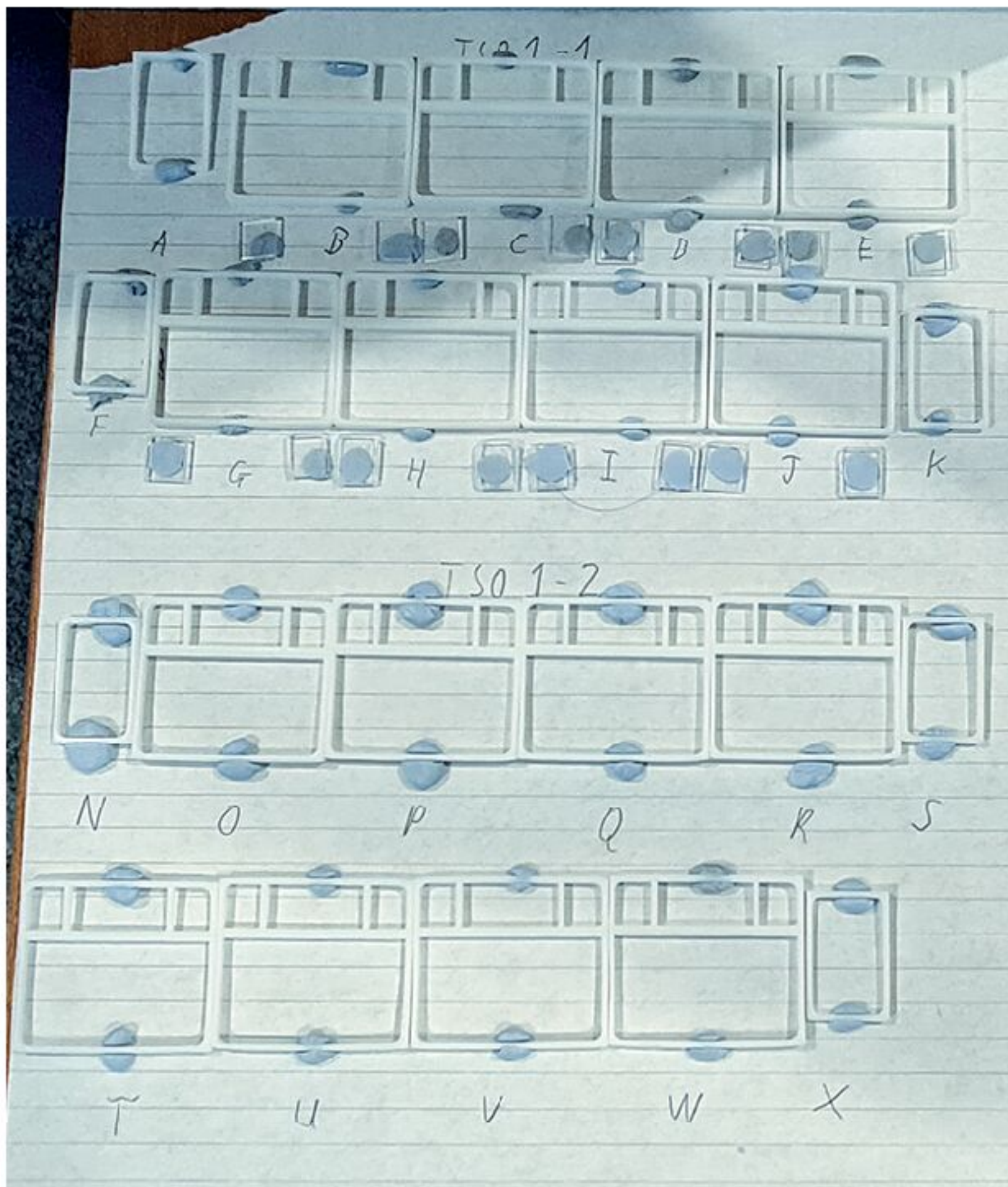
Phasen der Montage der Fensterrahmen an der Karosserie. Unten: Rohklebeabdruck. Mitte: geschliffene Karosserie mit montierten Rahmen. Oben: eingesetzte Verglasung.



Eine Karosserie mit montierten Rahmen und Verglasung, auf denen der Wagentyp und die Nummer sowie die Fensternummern auf den Rahmen geschrieben sind.



Nach der Montage und Nummerierung entfernte Rahmen.



Links sind die Rahmen auf einem Blatt Papier befestigt, wobei jeder Rahmen mit der Wagen- und Fensterreihenfolge gekennzeichnet ist. Ein Blatt deckt jeden Wagen ab, sodass es insgesamt acht Blätter gibt. In der Mitte wird eine Reihe von Schieberverschlüssen für Oberlichter von der Bauplate abgeschnitten, und rechts wurde ein einzelner Verschluss zu Testzwecken entfernt.



Das Teststück wurde angebracht: Das hat funktioniert. Unten wurden alle Fensterverglasungen und Hauptrahmen hinzugefügt, die alles an seinem Platz halten.

Alle diese Beschläge wurden mit einem Befestigungzapfen konstruiert, der in die bereits in die Karosserie integrierten vorgefertigten Löcher passt.

3.1 Scharniere

Diese sind mit Abstand die komplexesten der aufgeführten Teile, da jede Tür drei davon hat und sie sich alle voneinander unterscheiden.

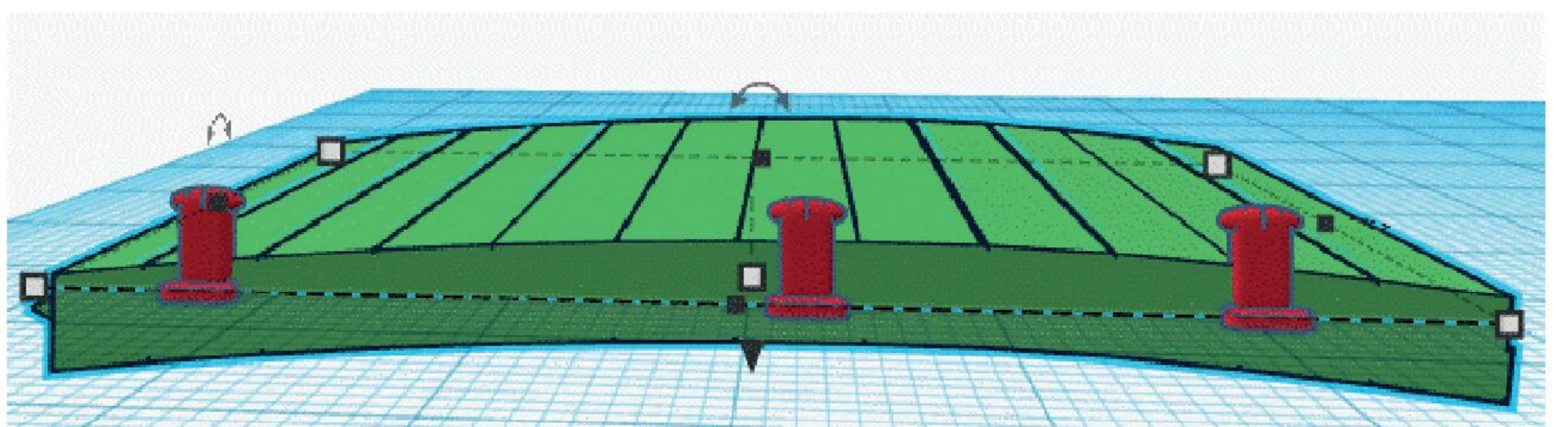
Da die meisten Türen nach außen öffnen, liegen die meisten Drehpunkte der Scharniere außerhalb des Seitenprofils. Da die Scharniere vertikal ausgerichtet sein müssen und das Seitenprofil gekrümmt ist, variiert der Überstand für jedes Scharnier. Sie verfügen außerdem über eine Befestigungsplatte, mit der

sie an der Vorderseite der Tür und der Verkleidung montiert werden. Daraus folgt, dass die Scharnierplatten so abgewinkelt sind, dass sie zum Seitenprofil passen.

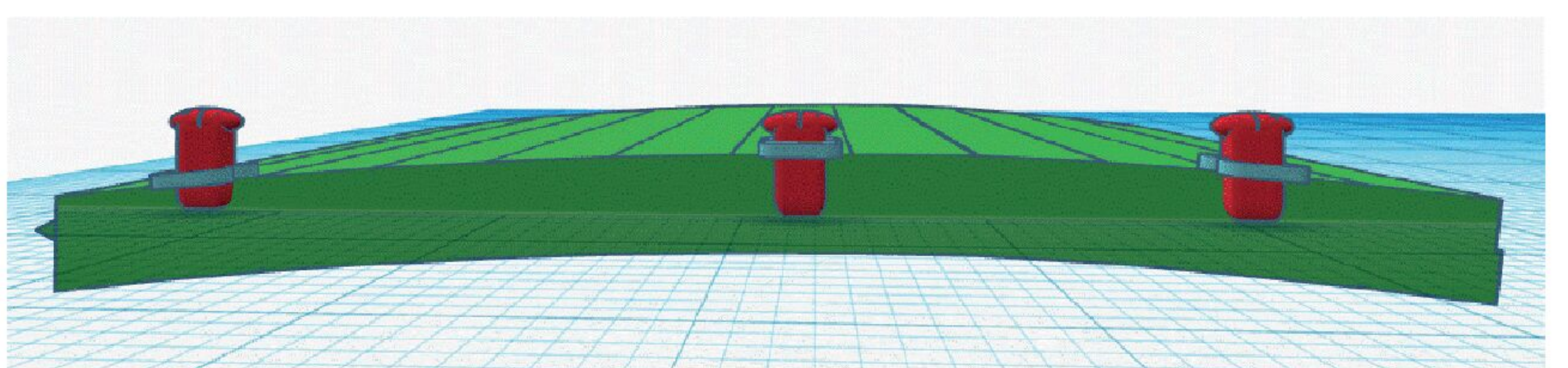
Auch hier ist jede Befestigungsplatte in einem anderen Winkel angebracht. Darüber hinaus haben sie ein genopptes Profil, dessen Nachbildung einige Konstruktionsarbeit erforderte.

Die letzte Nuance besteht darin, dass die Drehpunkte der Scharniere ein längliches Rugbyballprofil haben, dessen Nachbildung ebenfalls einige interessante Designarbeiten erforderte.

Die folgenden Fotos zeigen, wie sie reproduziert wurden:



Drei Scharniere mit hinzugefügtem Beispielpprofil der Karosserie. Die Scharniere sind in der richtigen Höhe an der Karosserie angebracht.



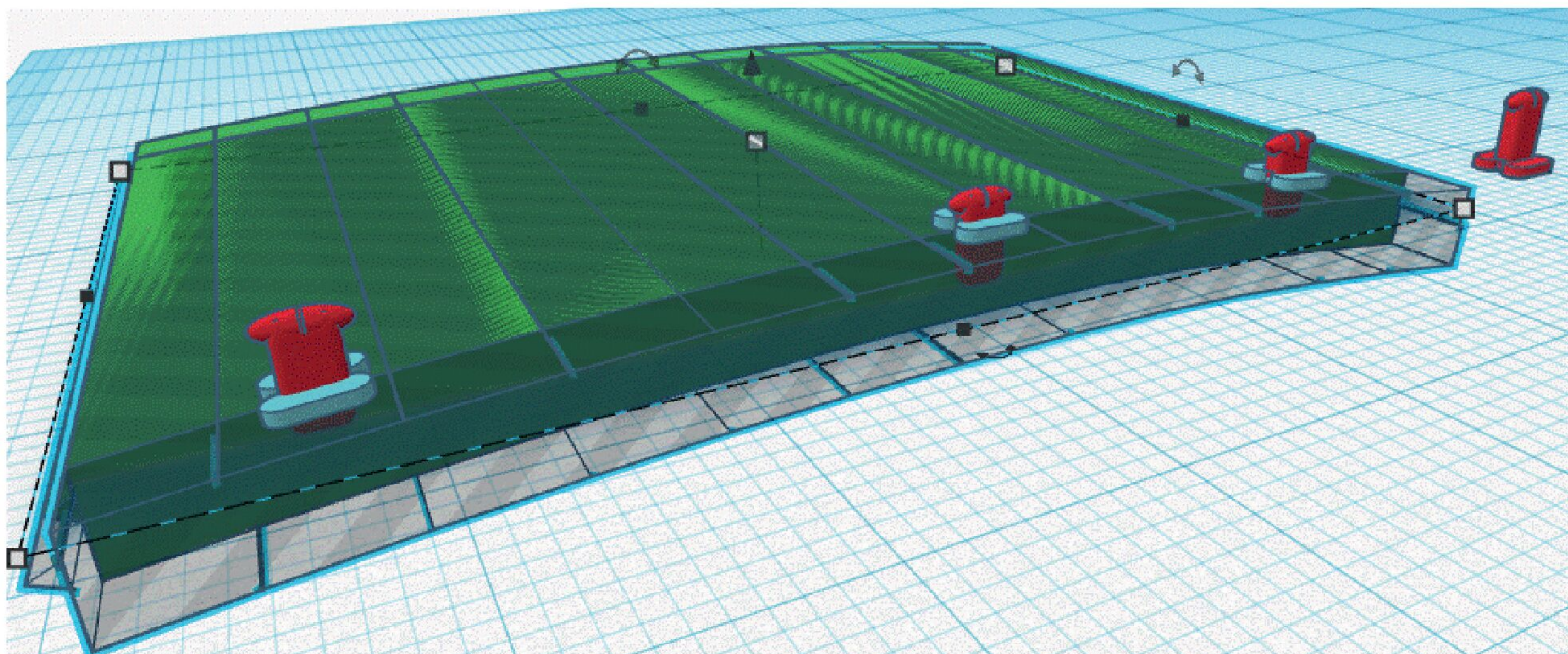
Die Grundplatten der drei Scharniere wurden getrennt, daher sind sie nun blau. Sie wurden an der Karosserie nach oben verschoben, sodass sie mit der Oberseite ausgerichtet sind. Ihre Ausrichtung wurde ebenfalls angepasst, sodass sie dem Profil der Karosserie folgen. Wie zu sehen ist, unterscheidet sich dadurch jedes Scharnier von seinem Nachbarn.

3 Karosserie

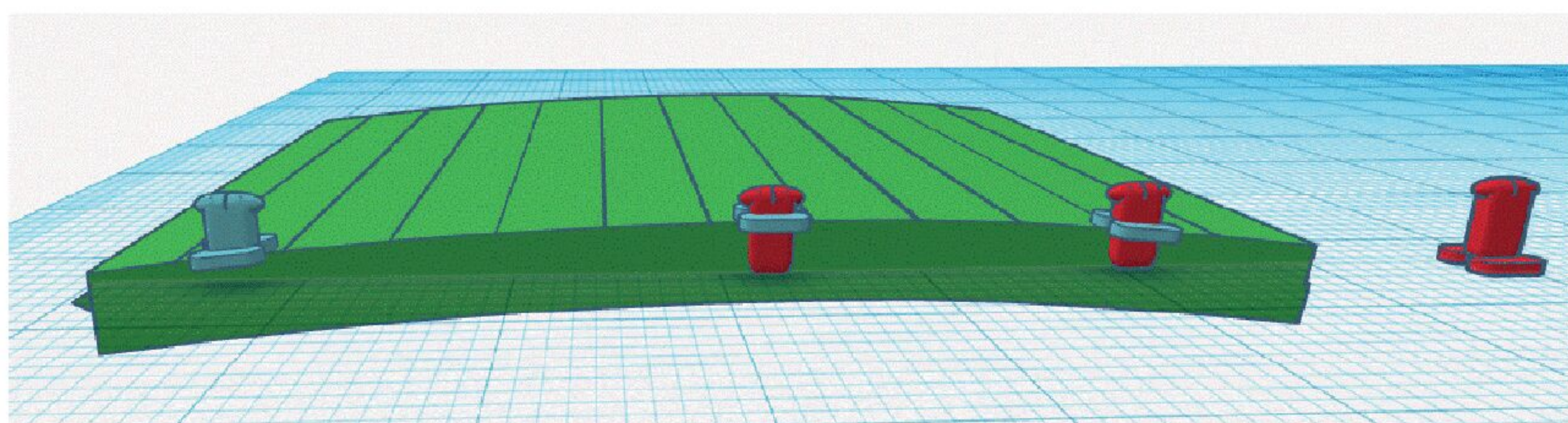
Zusätzlich zu den Fenstern verfügen die Türen über eine Reihe von Beschlägen:

- Scharniere
- Anschlagpuffer
- Griffe
- Handläufe

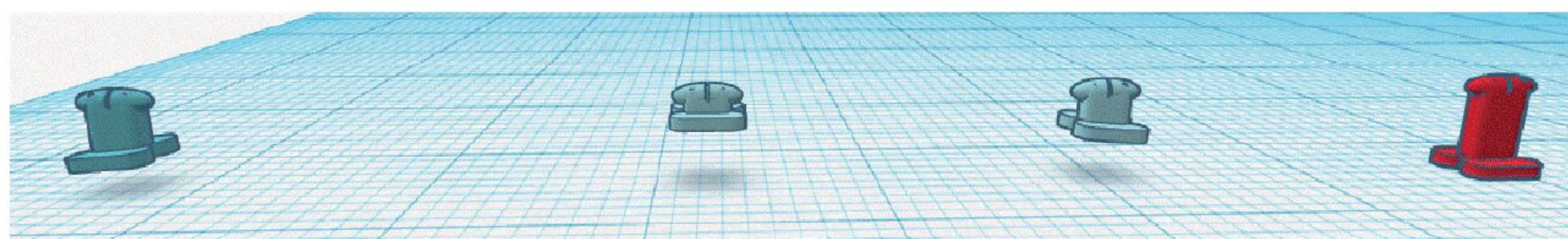
Darüber hinaus werden Halterungen für die Zieltafeln benötigt.



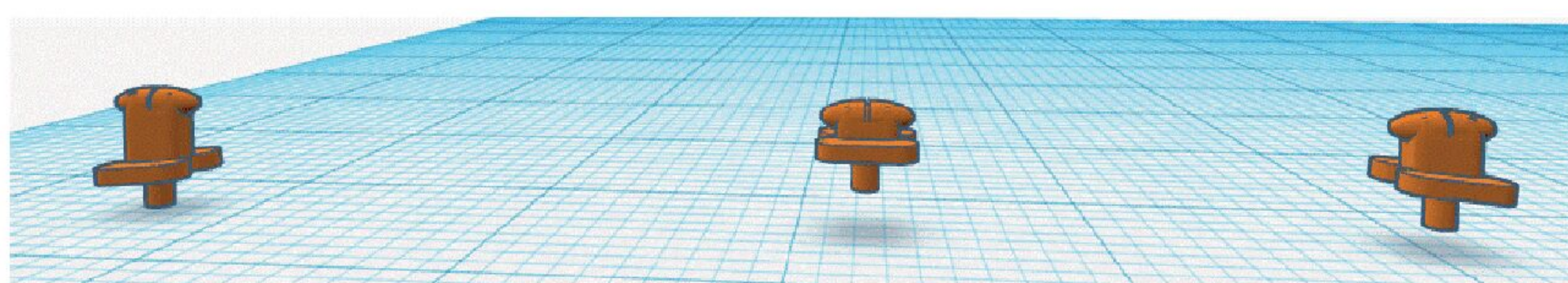
Es wurde eine klare Kopie der Karosserie-seite angefertigt und durch den unerwünschten Basisbereich des Scharniers verschoben, um diesen unerwünschten Bereich durch Zusammenführen zu entfernen. Auf der rechten Seite ist das Master-Scharnierdesign zum Vergleich zu sehen.



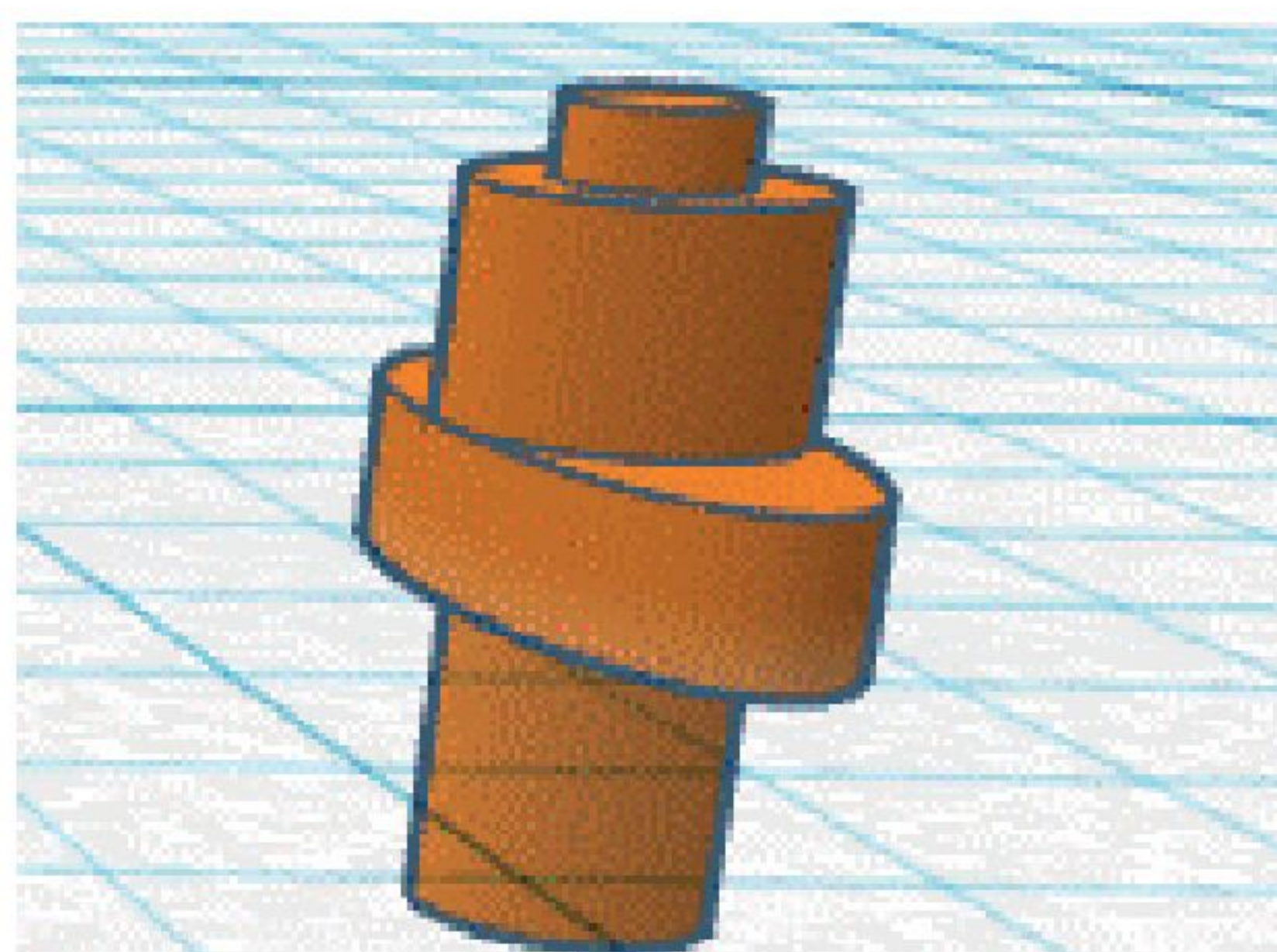
Das linke Scharnier wurde zusammengeführt, um das überschüssige Material zu entfernen. Die anderen werden zu gegebener Zeit folgen.



Alle drei Scharniere wurden abgeschnitten und zusammengeführt. Beachten Sie, wie die Drehpunkte ausgerichtet sind, was für das Öffnen der Türen von entscheidender Bedeutung ist!



An jedem Scharnier wurde ein Zapfen angebracht, um die Scharniere sicher in den bereits in den Karosserien gedruckten Löchern zu positionieren. Dies gewährleistet auch die Positionierungsgenauigkeit.



Das Design für die Anschlagpuffer. Um einen Eindruck von der Größe zu vermitteln: Die Quadrate der Designplattform sind 1 mm x 1 mm groß, d. h. sie sind winzig!

3.2 Anschlagpuffer

Als angenehme Abwechslung waren diese einfach zu fertigen, da es sich um ein Rohr mit einem Gummieinsatz handelt.

Drei kleine Zylinder, die auf die richtige Größe zugeschnitten und mit einer flachen, ovalen Montageplatte (einem abgeflachten Zylinder!) zusammengefügt wurden, ergaben das erforderliche Design!

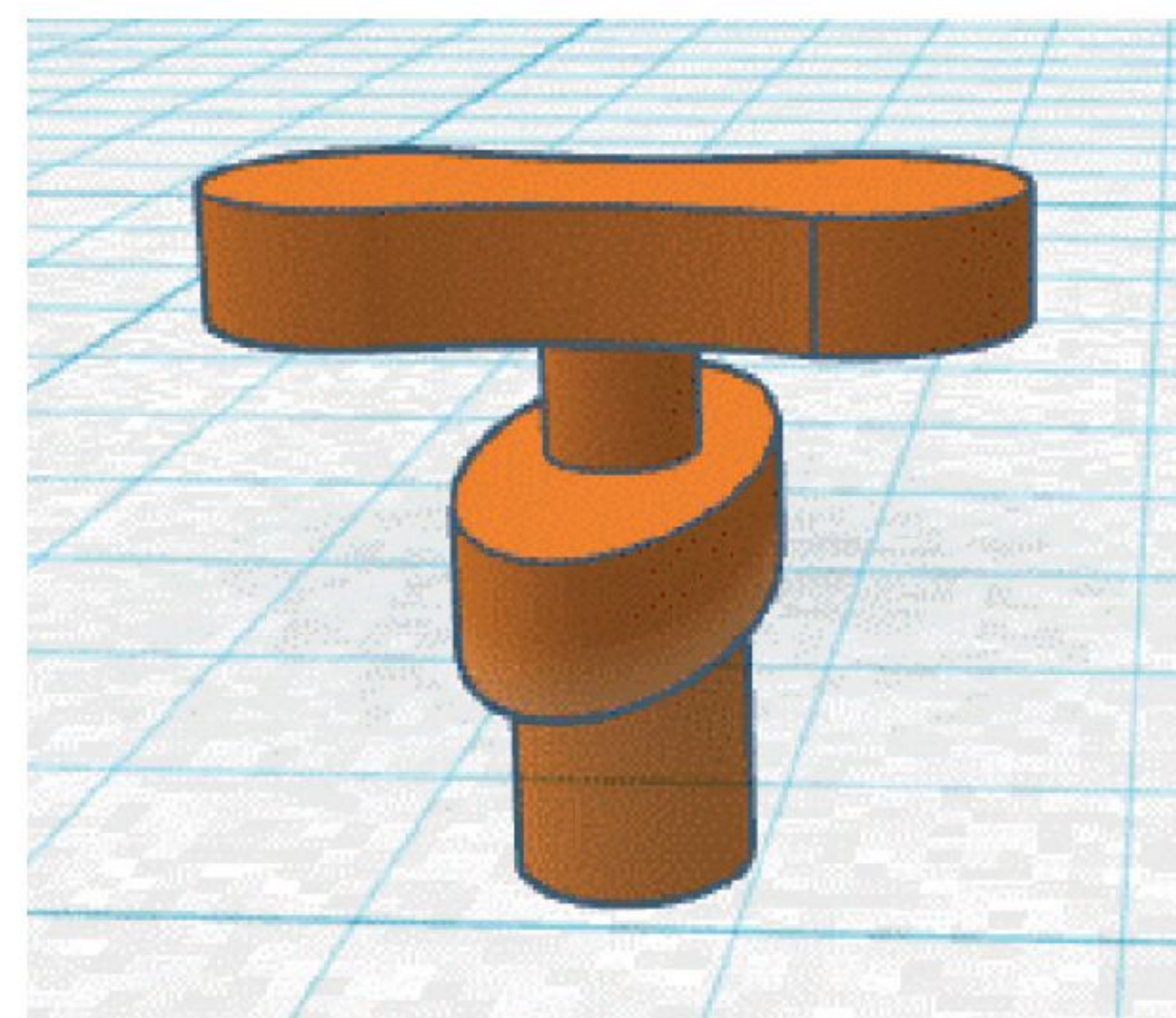
3.3 Griffe

Es gibt drei Haupttypen, die sich etwas voneinander unterscheiden:

- Beifahrertür

Ich hoffe, dafür einige handelsübliche Metallteile verwenden zu können. Leider sind die meisten, die ich gesehen habe, keine besonders gute Nachbildung der Originalteile. Walsall Metal Supplies wirbt jedoch für ein Produkt, das den Anforderungen zu entsprechen scheint. Daher habe ich eine Bestellung aufgegeben. Leider sind einige der von mir bestellten Artikel noch nicht vorrätig, und ich weiß nicht, wann sie wieder verfügbar sein werden. Glücklicherweise habe ich noch etwas Zeit, bevor ich diese Teile einbauen kann.

Als Ersatz habe ich einige Teile aus ABS-Kunststoff entworfen und gedruckt, da sie trotz ihrer potenziellen Zerbrechlichkeit relativ einfach zu ersetzen sein sollten, falls sie jemals abbrechen sollten.



Die Vorlage für die Türgriffe der Beifahrertür. Wie zuvor sind die Quadrate der Designplattform 1 mm x 1 mm groß.

ten. Trotz ihres genoppten Profils waren diese Teile relativ einfach herzustellen. Außerdem sind sie im Vergleich zu den anderen Türen sehr klein.

- Schaffnertür

Diese sind viel länger als die Türgriffe der Beifahrertür und können daher leichter abbrechen. Außerdem werden nur wenige davon benötigt. Auch hier bietet Walsall Metal Supplies ein geeignetes Produkt an, das hoffentlich in Kürze lieferbar sein wird.

- Gepäckraumtür

Wie die Türgriffe der Begleitertür sind auch diese recht lang und werden daher auf die gleiche Weise behandelt.

3.4 Handläufe für die Begleitertür

Diese müssen noch hergestellt werden und werden erst ganz am Ende angebracht. Sie werden mit ziemlicher Sicherheit aus gebogenem Draht gefertigt.

3.5 Halterungen für die Zieltafeln

Diese waren, wie man auf dem unteren Bild sieht, relativ einfach zu entwerfen und zu drucken.

4 Dach

Wie bei den Seiten sind auch für die Dächer eine Reihe von Beschlägen erforderlich:

- Lüftungsöffnungen
- Buffetwagen-Lüfter

- Wachperiskope (damit der Wachmann die Spitze des Zuges sehen kann (eines in jede Richtung)).
- Wasserleitungen für die Toilette und die Buffet-Ausgleichsbehälter. Diese sind für den Buffet-Ausgleichsbehälter separat!

Auch hier wurden alle Beschläge mit einem Befestigungszapfen gedruckt, damit sie zu gegebener Zeit sicher und präzise montiert werden können.

4.1 Lüfter

Eine Reihe verschiedener Typen wurde zufällig über den Mark-1-Bestand verteilt verwendet. Ich habe mich für einen Kuppel- und Firsttyp entschieden, da dieser relativ einfach zu konstruieren ist.

Dennoch gab es einige Herausforderungen, insbesondere beim Firstelement, das ein gebogenes Profil hat, um an beiden Enden an die runde Grundplatte anzuschließen. Das Leben ist nie einfach, auch wenn es zunächst so erscheint!



Einer der Testlüfter, der zur Überprüfung der Passform des Stützens angebracht wurde.

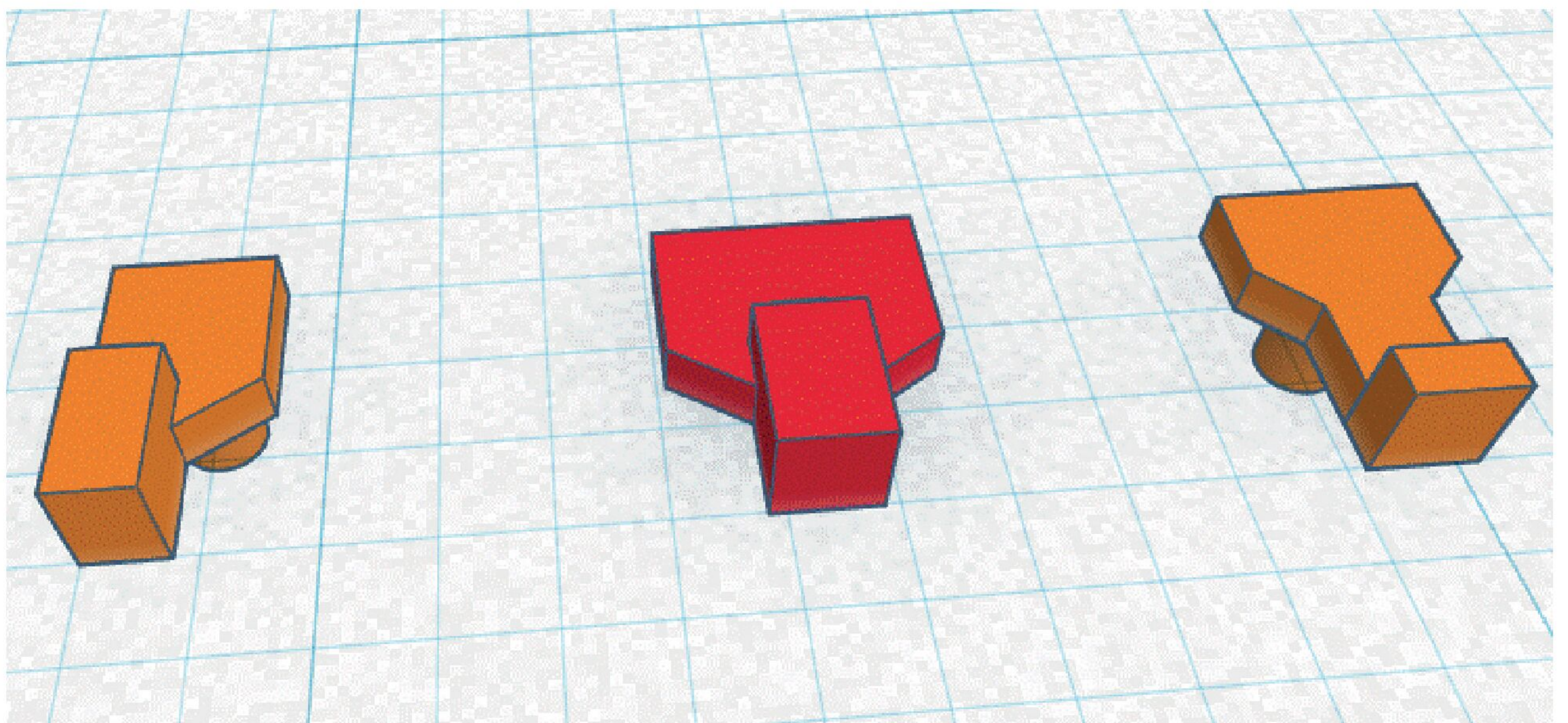
4.2 Lüfter für Speisewagen

Diese werden zur Belüftung von Koch- und Kühlbereichen benötigt und sind in verschiedenen Ausführungen erhältlich. Für die drei erforderlichen Einheiten werden zwei davon benötigt.

Trotz ihres Aussehens waren beide relativ einfach zu konstruieren.



Die drei Lüfter für Speisewagen mit den beiden unterschiedlichen Ausführungen.



Es gibt drei verschiedene Varianten für die Zieltafeln: links: Endhalterung (diese wurde dupliziert und gespiegelt, um die linke und rechte Seite zu erstellen). Mitte: doppelte Endhalterung zur Befestigung von zwei Tafeln nebeneinander. Rechts: mittlere Halterung zwischen den beiden Endhalterungen. Auch hier beträgt die Größe der Designplattform 1 mm x 1 mm.



Die vier Periskopköpfe (zwei für jeden Bremswagen, die jeweils in entgegengesetzte Richtungen zeigen). Ich habe Schwierigkeiten zu verstehen, warum es notwendig war, dass der Schaffner die Spitze des Zuges sehen konnte! Möglicherweise war die Absicht, Signale zu sehen, mit der offensichtlichen Sicherheitsvorkehrung, dass er die Bremse betätigen musste, wenn ein Signal bei Gefahr passiert wurde. Angesichts all der anderen Aufgaben, die von ihnen verlangt wurden, wie z. B. die Kontrolle der Fahrkarten, die Abfertigung des Gepäcks und die Betreuung der Fahrgäste, bin ich mir jedoch nicht sicher, wie der Schaffner dies regelmäßig hätte tun können.

4.3 Schutzperiskope

Hier hat mich Parkin im Stich gelassen, da er kaum bis gar keine Informationen dazu hatte. Also habe ich meine anderen Bücher durchgesehen und etwas entworfen, das für mich repräsentativ für den Dachvorsprung dieser Periskope erscheint. Auch hier war die Form relativ einfach zu erstellen. Die Größe und die Proportionen waren aufgrund der fehlenden Informationen die größte Herausforderung.

4.4 Wasserleitungen

Dies wurde zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Angriff genommen, da dies einige der letzten Dinge sind, die nach der Montage des Daches hinzugefügt werden. Der Grund dafür ist, dass sie sowohl um das Dach als auch um die Enden herum verlaufen.

Ich vermute, dass dies zu gegebener Zeit in Form einer gedruckten Anordnung erfolgen wird.

5 Fazit

Die Konstruktion dieser Teile wurde während der Herstellung der Seitenwände und Dächer in Angriff genommen. Daher bestand der typische Produktionsablauf darin, die Konstruktionsarbeiten in der verfügbaren Freizeit durchzuführen, nachdem das Kleben und die Endbearbeitung der Seitenwände und Dächer für den jeweiligen Tag abgeschlossen waren (neben anderen Haushaltsaufgaben natürlich!).

Nach Abschluss der Konstruktionsarbeiten wurde der Drucker in Betrieb genommen, um Teststücke und dann Chargen der einzelnen Komponenten während des Tages zu drucken, während die zeitaufwändigere Herstellung der Dächer und Seitenwände für die Nacht vorgesehen war. So war der Drucker während der Produktion in der Regel etwa 20 Stunden pro Tag im Einsatz. Schließlich waren alle Teile fertiggestellt, sodass endlich mit der Karosseriemontage begonnen werden konnte. Dies wird Thema des nächsten Beitrags sein.

Text/Fotos: John Boyson



Eine neu montierte Karosseriehülle mit ausgehärtetem Klebstoff, kurz bevor die Schnur entfernt wird, die alles zusammenhält.



Hommage an eine vielgefahrene Echtdampf-Allwetter-Lok

Neulich wurde ich von einem Freund gefragt, deine Echtdampflok-Sammlung ist nicht mehr ganz so bescheiden, welche ist denn deine Lieblingslokomotive?

Nachdenklich antwortete ich: Das kommt ganz darauf an!

Welches Kriterium würdest Du denn heranziehen, um eine Entscheidung zu treffen? Meine Antwort war: Verschiedene Kriterien, was durchaus dazu führen kann, dass ich je nach Wetter, Laune oder Maschinenqualität individuell und spontan anders entscheide. Schönheit oder Maßstabstreue sind mir persönlich nicht ganz so wichtig. Hier folge ich einem mehrdeutigen (es darf geschmunzelt werden) Motto: Was nutzt mir ein schönes Ding, was man nicht praktisch nutzen kann!

Als ich diese Lieblingslok-Frage mit meinem Freund diskutierte, herrschte Anfang des Jahres gerade ein harter Wintereinbruch, es lag Eis und Schnee auf der Gartenbahn und die Temperaturen lagen unter null. Die kalte Jahreszeit ist sogar tatsächlich meine Echtdampf-Lieblingsjahreszeit! Hier dampft es am schönsten, aber hier trennt sich auch aus rein technischer Sicht besonders die Spreu vom Weizen, denn nicht jede meiner Echtdampf-Loks besteht diese harte Wetter-Prüfung. Dass meine Kohle-Lok souverän diese kalte Jahreszeit meistern kann, hatte ich bereits in der GartenBahn berichtet.

Aber, so nun die Frage meines Freundes, konkret, welche mit Gas befeuerte Maschine käme denn in die engere Wahl, speziell bei deinem geliebten Winterwetter?

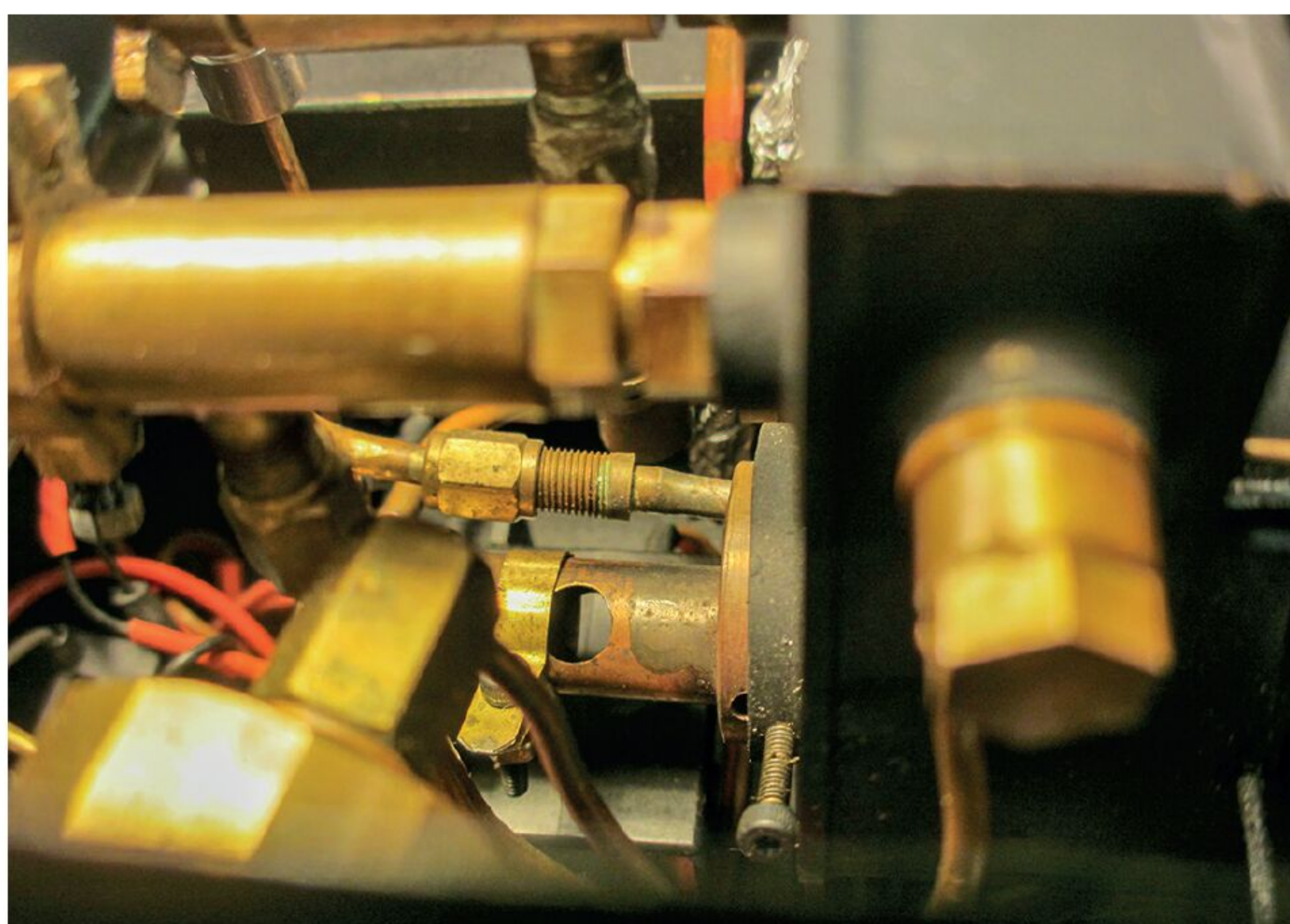
Die Antwort auf diese Frage kam schnell: Die Reppingen ÖBB! Nun fragte mich mein Freund, wäre es vielleicht interessant zu erfahren, warum denn gerade diese Lok? Erzähl doch mal.

OK: Meine Reppingen ÖBB, ein C-Kuppler, wurde 2010 in Nörvenich abgeholt. Schau ich in meinen Aufzeichnungen nach, ich führe ja ein Lok-Log-Buch für jede meiner Maschinen und für jede Fahrt, da stechen gleich mehrere Punkte ins Auge: Die Maschine weist aktuell 130 Betriebsstunden auf. Viele Fahrten fanden bei Temperaturen um oder auch unter dem Gefrierpunkt statt. Einmal wurde sogar eine 50-minütige problemlose Fahrt bei -7 Grad C aufgezeichnet. Auch gibt es Eintragungen wie „Nieselregen, Nebel, Schneefall, Wind und auch einmal die einfache Eintragung: 3 Grad C, Sauwetter, aber toller Dampf!

Was an dieser Maschine ist es denn, was sie so robust und zuverlässig für anspruchsvolle „Wetterfahrten“ macht, wurde ich nun gefragt.

Meine Antwort: Mehrere Kriterien gleichzeitig, nicht nur ein Punkt allein! Die Summe aller einzelnen Qualitätsmerkmale macht die Zuverlässigkeit und Robustheit der ganzen Maschine aus! Ich versuche die mal nacheinander aufzuzählen.

Fangen wir mit dem echten Dampfdom an. Im Gegensatz zur „Hirschgeweih-Konstruktion“ kann der Kessel höher mit Kesselwasser gespeist werden, ohne dass speziell bei Steigungen die Gefahr besteht, dass der Kessel „überreißt“, also Kesselwasser in das Überhitzerrohr schwappt, dort explosiv



Echter Dampfdom eckig rechts; einstellbare Brennerluftschelle Mitte

verdampft und dann unkontrolliert in die Zylinder schießt. Abgesehen davon, dass das für die Mechanik höchst ungesund ist, die Lok „kotzt“ sich notwendigerweise durch solche Situationen. Ein weiterer wichtiger Punkt: Ein vollerer Kessel speichert mehr Energie, die Lok kommt in der Steigung dadurch nicht so schnell außer Puste bzw. lässt sich so auch viel gleichmäßiger fahren.

Die Maschine besitzt eine effektive Dampfüberhitzer-Technik. Das spart Wasser und steigert etwas die Leistung. Im Winter auch ein wichtiger Vorteil.

Die Lok besitzt einen speziellen übergroßen (Sonder)-Gastank. Im Sommer reicht die Gaskapazität für bis zu 75 Minuten Fahrt. Bei -7 Grad C dauerte die Fahrt immerhin noch 50 Minuten.

Der Kessel wird mit einem vergleichsweise leisen Schlitzbrenner beheizt, die Gasdüse hat einen Durchmesser von nur 0,14mm mit einem vorgeschalteten Gasfilter aus Kupfer, die Brennerluft kann mit einem Stellring optimal einjustiert werden, das Gasregelventil regelt die Gaszufuhr recht feinfühlig, sodass das Gasbrenner-System nicht nur sehr gut zündet, sondern auch zuverlässig und stabil während der ganzen Fahrt durchbrennt.

Das eingebaute 5-mm-Wasserglas lässt sich sicher ablesen, ein zusätzlicher Verschluss-Stopfen oben auf der Armatur hilft gut beim Entleeren des Kessels, ermöglicht auch einen einfachen Zugang zum Reinigen des Wasserstandglases, falls einmal nötig.

Für mich sehr wichtig: Die Gestänge-Lager sind alle zusätzlich gebuchst, das beugt vorzeitigem Verschleiß vor, denn die Maschine läuft meist – entsprechend der Zuglast am Haken – speziell in der Steigungsstelle am Leistungslimit. Das Gegenkurbel-Lager für die Schwingenstange ist hier bei meiner ÖBB sogar mit einem Kugellager ausgestattet, was insgesamt zu einer sehr straffen und standfesten Schiebereinstellung führt. Was übrigens eher selten gelingt: -- meine ÖBB fährt vorwärts wie rückwärts gleich gut. Tatsächlich fahre ich deswegen die Maschine auch oft „rückwärts herum“.

Die Kolbenabdichtung erfolgt mittels Silikonring. Das hat sich in der Praxis sehr bewährt. Die Ausführung mit doppelter Kolbenstangenführung hier bei der ÖBB war ein Extra-

wunsch von mir, sieht interessant in der Bewegung aus, hat aber keinen Einfluss auf die Leistung und ist nicht maßstabsgetreu. Übrigens ermöglicht die Silikonkolbenring-Konstruktion einen einfachen Austausch des Kolbenrings, falls der Ring einmal Verschleiß zeigen sollte.

Das Kesselwasser-Speiseventil befindet sich versteckt im Dom. Das führt zu einer sehr einfachen Handhabung. Übrigens, speziell im harten Wintereinsatz ist so gewährleistet, dass das Ventil stets beheizt ist. Eher friert bei Frost die Wasserflasche bzw. die Handspeisepumpe ein. Aber das ist eine andere Geschichte ...

Was auch ein wichtiger Faktor für lange Fahrten bei Kälte darstellt, ist ein leistungsfähiger Akkupack mit hoher Kapazität. Der dicke Akku findet Platz unter dem Führerhaus zwischen dem Rahmen.

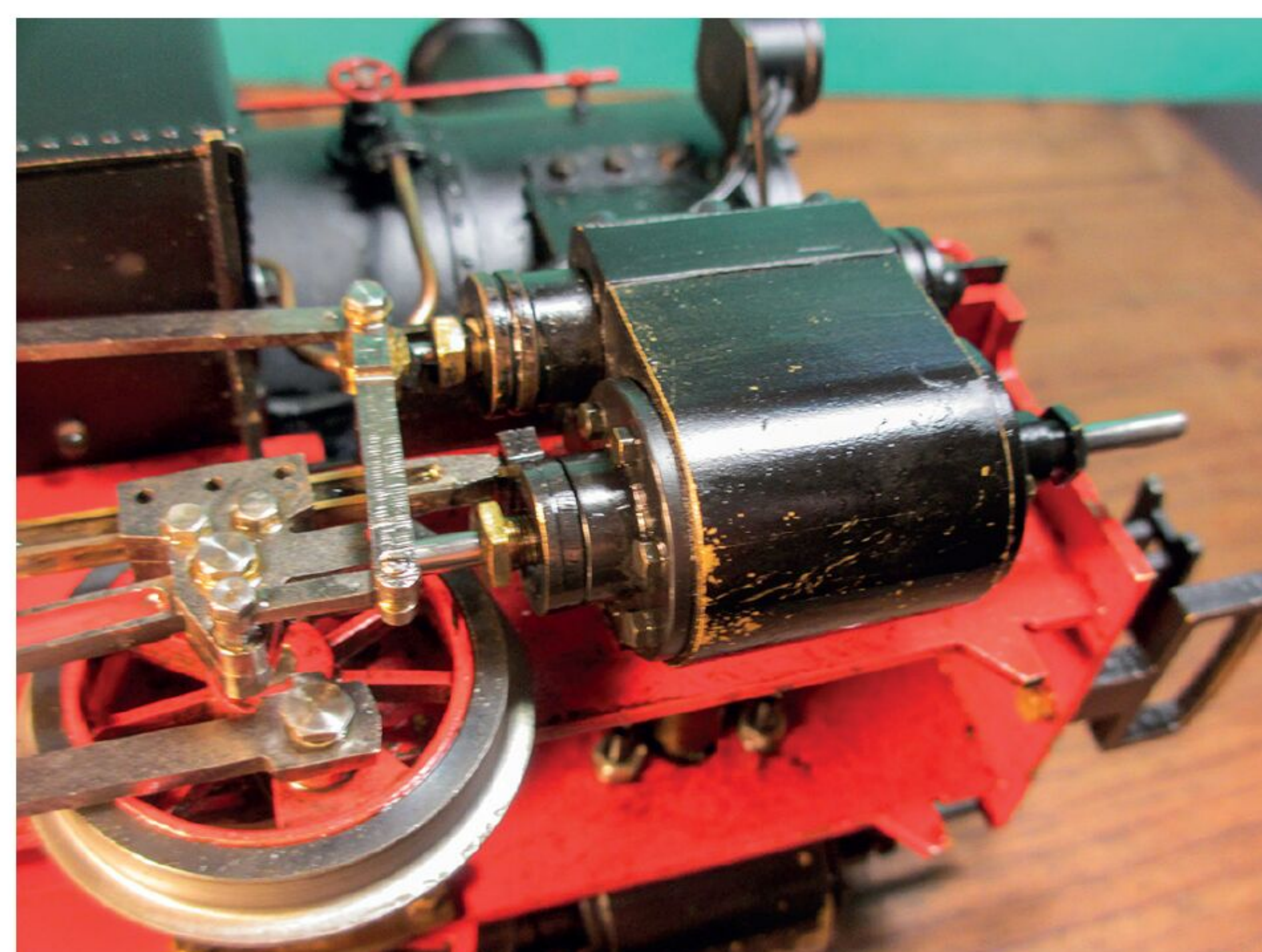
Ich habe die Lok zusätzlich mit Front- und Rücklichtern, einer Fahrwerksbeleuchtung und einer Führerstandsbeleuchtung ausgestattet. Ein 4-Kanal RC-Schaltstein steuert die Lichter. Das ist bei Nachtfahrten ein echter Genuss! Man bedenke, im Winterhalbjahr wird es nach 16:30 Uhr bald dunkel und es passiert schnell, dass man in die Dämmerung oder gar in die Nacht hineinfährt. Das ist dann Eisenbahnromantik pur – garniert mit echten Dampfschwaden!

Resümee

Was nutzt ein schönes Ding, wenn man es nicht nutzen kann? Die Summe aller Konstruktionsmerkmale ergibt die gute technische Lokqualität. Hier passt wirklich beides. Die Maschine sieht nicht nur schön aus, sie fährt auch perfekt. Das erklärt, warum ich diese ÖBB gerne mal schnell bei jedem Wetter aus dem Regal hole und einfach mal für eine Stunde auf der Gartenbahn fahre. Nicht ohne Grund hat die Maschine schon 130 Betriebsstunden auf dem Kessel und dabei schon 42 Liter Wasser verkocht.

Allwetterlok! Das ist ein sehr nachvollziehbarer Kosenamen, meint mein Freund! Vorschlag, darüber sollte man vielleicht auch einmal einen Beitrag für die GartenBahn verfassen, oder? Da hat er recht!

Text/Fotos: Achim van Ledners



Doppelt geführte Kolbenstange, Extraausführung



Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle

Märklin Museumswagen 2026

Wenn im November eine Einladung aus Göppingen in der Redaktion eintrifft, ist es nicht mehr weit bis zur Enthüllung von Geheimnissen: Die neuen Museumswagen werden vorgestellt.

Im Dezember 2025 hatte ein sehr gut gelaunter Wolfrad Bächle neben den aktuellen Museumswagen noch zwei extrafeine Bonbons oder besser gesagt, Pralinen im Angebot. So konnte er den Anwesenden das legendäre Märklin-Krokodil als Replikat vorstellen und dem Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, Winfried Hermann, einen ganz besonderen Zug in Anerkennung für seine ehrgeizigen Ziele in Sachen Schienenverkehr überreichen.



Verkehrsminister W. Hermann mit Desiro HC Modell im bwegt-Design



Der „Bremser“ Guido Tschigor mit dem DEV-Museumswagen 2026. Den Bremser gibt es beim DEV übrigens auch passend zum Museumswagen im Maßstab 1 : 22,5



Gedeckter Güterwagen mit offener Bremserbühne und Schiebetüren und spezieller Jubiläumsbeschriftung

LGB-Museumswagen 2026

Wenn bei Museumsbahnen ein Jubiläum ansteht, ist die Chance groß, dass der Jubilar durch die Auflage eines Museumswagens geehrt wird. So auch bei der Vorstellung der aktuellen Museumswagen. In Bruchhausen-Vilsen fuhr am 2. Juli 1966 der erste Museumszug. So feiert der DEV – Deutsche Eisenbahn Verein – Bruchhausen Vilsen im Juli und August 2026 den 60. Geburtstag. Aus diesem Anlass hat M/LGB einen gedeckten Güterwagen des DEV als Museumswagen mit Jubiläumsbeschriftung aufgelegt (169,- €). Zur feierlichen Übergabe waren zwei Herren aus dem Norden nach Göppingen angereist, um „ihren“ Wagen gebührend in Empfang zu nehmen.

Der DEV feiert 2026 sein 60-jähriges Bestehen, ein Jubiläum, das mit einer Festwoche vom 24. Juli bis 02. August 2026 gefeiert wird.

Pate für die Museumswagen in Spur 1, H0, N und Z ist die in Göppingen ansässige Firma Kleemann. Märklin und Kleemann sind während der Märklintage im Staufferpark Nachbarn und arbeiten da gut zusammen.

Märklin-Museumswagen Spur 1 2026

Gedeckter Güterwagen ohne Bremserhaus mit fein bedrucktem zweifarbigem Aufbau mit längsseitiger Werbebeschriftung in besonders gestalteter Verpackung. Lüp: 30 cm. (299,- €)

Märklin-Museumswagen-Set Spur H0 2026

Für die H0-Variante wurde ein dreiachsiger G 07 mit Bremserhaus als Vorbild gewählt. Lichtgraue Grundfarbe mit Werbebeschriftung als Privatwagen der Firma Kleemann, Faurndau eingestellt bei der DB. Ein PKW Volkswagen T1 Bulli als Firmenwagen der Firma Kleemann. Fiktiver Betriebszustand um 1957. (59,99 €)



Spur 0 Krokodil-Replik CCS 66 aus Zinkdruckguss (UVP: 2990,- €)

Märklin-Museumswagen Spur Z 2026

2-achsiger gedeckter Güterwagen mit Spurbremserhaus Bauart G 10 der Fa. Kleemann, Faurndau eingestellt bei der DB Ep. III. mit Lieferfahrzeug Tempo Dreirad (45,99 €)

Trix-Museumswagen Spur H0 2026

2-achsiger gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus, lichtgraue Farbgebung, fiktiver Betriebszustand um 1957. Mit VW T1 Bulli von Schuco. (54,99 €)

Minitrix-Museumswagen 2026

Gedeckter 3-achsiger Güterwagen G 07 mit Werbebeschriftung. Fiktiver Betriebszustand 1957. (44,99 €)

Modelle erhältlich im Shop des Märklineums Göppingen.

Mehr über die Veranstaltung unter: filstalwelle.de/video/2025-12-15-goeppingen-festliche-enthuellung-im-maerklineum

Text/Fotos: mrm



Oben in der Vitrine die Märklin-Museumswagen 2026 in Spur 1, H0 und Z. Darunter der Trix-Museumswagen in Spur H0



Die PIKO Führungsmannschaft um den neuen CEO Rainer Landwehr begrüßte am 20. Januar 2026 die Teilnehmenden zur Jahrespressekonferenz am Standort in Sonneberg. Mit dabei waren (v.l.n.r.) Matthias Fröhlich (Produktmanagement), Rainer Landwehr (Geschäftsführer/CEO), Dr. René F. Wilfer (Gesellschafter) und Jens Beyer (Vertriebsleiter).

Die PIKO-Jahrespressekonferenz 2026 fand im neuen Kundencenter statt. Herr Landwehr begrüßte als neuer CEO die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der nationalen und internationalen Presse – darunter auch die GartenBahn – erstmals in den neu sanierten, zeitgemäßen Räumen am Standort Sonneberg.

in einem außergewöhnlich schwierigen Marktumfeld robust zu behaupten.

„Lamentieren bringt uns nicht weiter, wir gehen optimistisch ins neue Jahr!“

Rainer Landwehr, CEO

Landwehr betonte: „Im Branchenvergleich sind wir gut weggekommen. Es gab ein sehr gutes 4. Quartal 2025 mit dem Dezember als Monat mit dem

höchsten Umsatz. PIKO zeige eine sehr solide Geschäftsentwicklung und sei weiterhin finanziell solide aufgestellt. PIKO ist auch in einem schwierigen Marktumfeld bankenunabhängig und bleibt ein verlässlicher Partner für Mitarbeiter, Handel und Kunden.“

Wir investieren weiter

Trotz der weiterhin anspruchsvollen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen plant PIKO ein umfangreiches Neu-

2025 gute Arbeit geleistet

„Trotz weltweiter Krisen, die auch den Konsum bei uns beeinflussen und einer Zollpolitik, die uns täglich beschäftigt, kann man sagen, 2025 war für die gesamte Branche kein einfaches Jahr. Umso wichtiger ist es, dass PIKO weiterhin finanziell solide aufgestellt ist und auch in einem schwierigen Marktumfeld bankenunabhängig und verlässlich agieren kann“, so PIKO-CEO Rainer Landwehr.

Vor diesem Hintergrund ist das Ergebnis von PIKO als Ausdruck einer insgesamt sehr soliden Geschäftsentwicklung zu bewerten: Mit einem Umsatzrückgang von 9,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr ist es dem Unternehmen gelungen, sich



Rainer Landwehr der CEO von PIKO mit einem Teil der attraktiven 2026er Neuheiten: Präsentiert wurden erste Vorserienmuster sowie fertige Serienmodelle. Von links nach rechts: die G Zweikraftlok BR 248 (Vorserienmuster), die H0 Elektrolok BR 119 (Vorserienmuster), ein H0 vierachsiger Umbauwagen 4yg (Serienmodell), die H0 Diesellok BR 215 (Vorserienmuster), die H0 Diesellok M44 (Serienmodell) und die TT Dampflokomotive BR 91.3 (Vorserienmuster).

heitenprogramm, den konsequenten Ausbau des Digital-Sortiments sowie zahlreiche neue Ideen, die die Grundlage für eine positive Entwicklung bilden. Für 2026 plant der Sonneberger Modellbahnhersteller mit einem Umsatzwachstum von rund 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dabei soll der Inlandsumsatz stärker wachsen als das Exportgeschäft. „Wir gehen mit realistischem Optimismus in das Jahr 2026. Unser Ziel ist es, Wachstum nicht um jeden Preis zu erzielen, sondern auf Basis eines attraktiven Sortiments, einer starken Marke und enger Partnerschaften“, so Landwehr weiter.

Flagship Store und Zukunft

Erfreulich entwickelte sich der seit zweieinhalb Jahre bestehende firmeneigene PIKO Flagship Store in Sonneberg, der seine Rolle als stabiler Anlaufpunkt für Modellbahnfreunde weiter festigen konnte und ein Umsatzplus von rund 12 Prozent erzielte. Dort stehen ein informatives Umfeld, Beratung und das Einkaufserlebnis für die Marke PIKO zur Verfügung.

„Ich fahre PIKO Spur G“

Rainer Landwehr, CEO

Im Exportgeschäft (der Exportanteil beträgt 40 Prozent) gelang es, sich dem negativen Markttrend zu entziehen und ein leichtes Wachstum zu realisieren – ein weiterer Beleg für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Marke.

Mit dem Spur G PIKO Weihnachtsset sowie den PIKO kids Start-Sets brachte das Unternehmen 2025 zudem ge-



Die moderne Zweikraftlokomotive Vectron Dual mode (schwere Ausführung als BR 248) wird ab Werk im Digitalbetrieb mit heb- und senkbarem Stromabnehmer, schaltbarer Führerstands- und Maschinenraumbelichtung, motorisch angetriebenem Lüfterrad und Verdampfer und mit neuer, digital steuerbarer Kupplung ausgerüstet.

zielt Produkte auf den Markt, die neue Zielgruppen ansprechen. Ziel ist es, die Kundenbasis nachhaltig zu erweitern, neue Interessierte für das Hobby Modellbahn zu begeistern und die Marke PIKO langfristig in der Breite zu stärken.

Social Media

Jens Beyer, Vertriebsleiter bei PIKO: „Modellbahn ist emotional! Daher werden wir unsere Markenpräsenz in 2026 im Handel stärken. Wir haben nach wie vor drei eigene Außendienstmitarbeiter, keine Handelsvertreter!“ Neben dem im Markt bisher ausgesprochen gut aufgenommenen Neuheiten gilt es, durch eine Intensivierung der Marketingaktivitäten das Thema Modellbahn stärker in die öffentliche Wahrnehmung

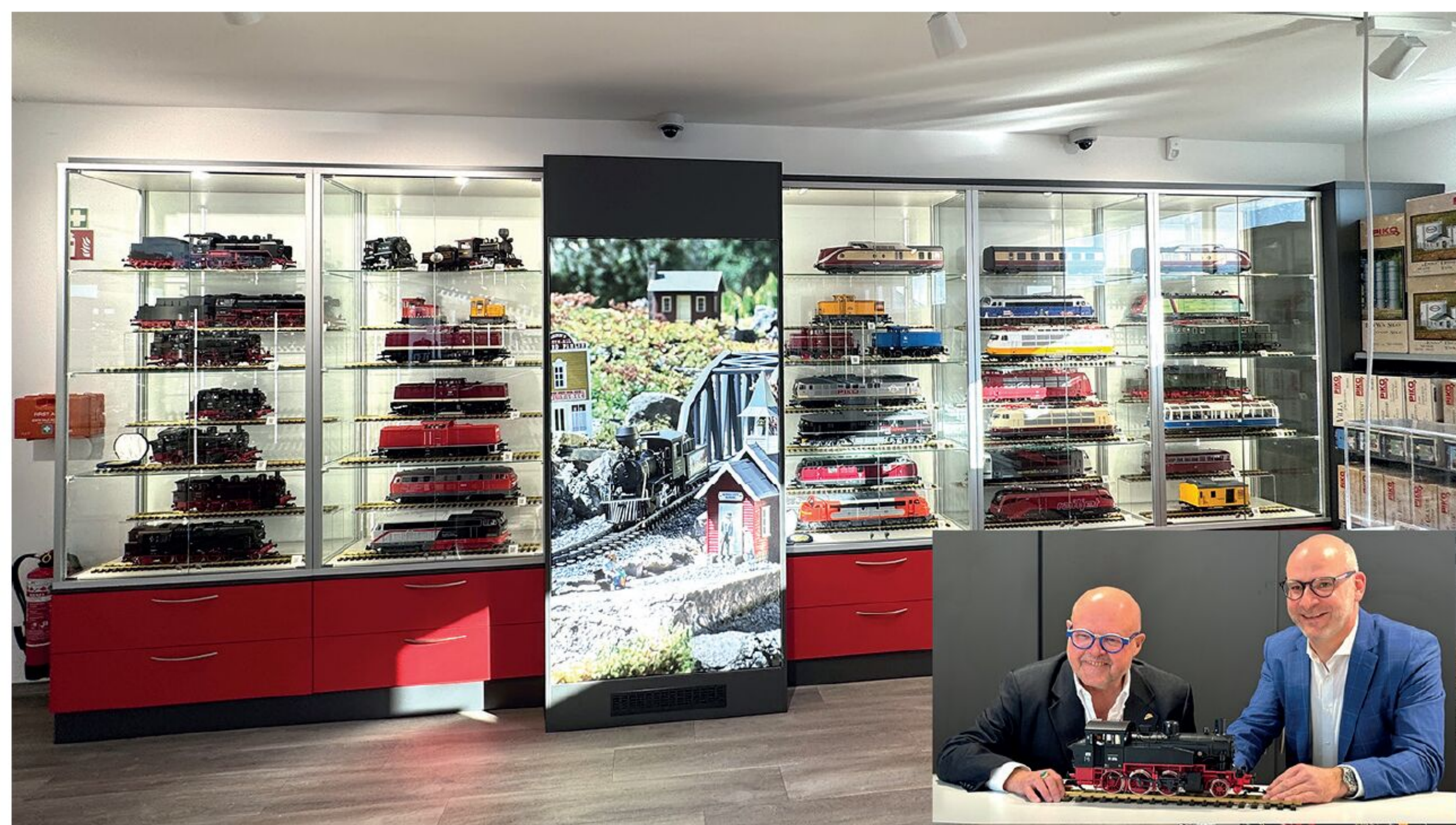
zu rücken und neue Kundinnen und Kunden für dieses faszinierende Hobby zu gewinnen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der weiteren Stärkung der Zusammenarbeit mit dem Modellbahnfachhandel sowie auf dem konsequenten Ausbau der erfolgreichen B2C-Aktivitäten.

„Unsere Aufgabe ist es, die Modellbahn in die öffentliche Wahrnehmung zu bringen. Dazu gibt es mehr Social Media: z. B. kleine Videoclips aus der Produktion. Unsere Kunden wollen Nahbarkeit. Diese Chancen werden wir nutzen“, betonte der CEO Rainer Landwehr.

Attraktive Neuheiten

PIKO Produktmanager Matthias Fröhlich gab den anwesenden Gästen einen Einblick in das traditionell zu Jahresbeginn veröffentlichte Modellprogramm für 2026. Mit über 450 neuen Produkten in G, H0, TT und N präsentiert sich das Programm erneut äußerst vielseitig und leistungsstark.

Für Gartenbahnfreunde hält PIKO 2026 zahlreiche Highlights bereit. Einen besonderen Stellenwert nimmt das 20-jährige Jubiläum der PIKO Spur G ein. Zu den Höhepunkten zählt die Zweikraftlokomotive der Baureihe 248, die mit hoher Detailtreue, moderner Technik und leistungsstarker Ausstattung erscheint. Ergänzt wird das Programm durch neue Dampflokomotiven der Baureihen 95 und 91.3 mit werkseitigem Sounddecoder, Verdampfer und realistischem Beleuchtungswechsel.



Dr. René F. Wilfer als Gesellschafter (wie jedes Jahr mit neuer „PIKO-Brille“) und der CEO Rainer Landwehr führten die Pressiegäste auch durch den neuen Flagship Store. Dort gibt es das aktuelle PIKO Sortiment in G, H0, TT und N und auch immer wieder B-Ware zu kaufen.



Rainer Landwehr und Dr. Wilfer präsentieren vor einer der neuen Spritzgießmaschinen von KraussMaffei, ein soeben produziertes Gehäuse einer 221. Interessanterweise wurden alle 50 Lokomotiven der Baureihe 221 (V200.1) ebenfalls bei Krauss-Maffei, dem heutigen Siemens Mobility-Standort München, gebaut. Am 20. Juni 2026 zum 14. TOFT kann auch die gesamte Produktion am Standort Sonneberg besichtigt werden.

Zudem erweitert PIKO das Sortiment um eine neue Farbvariante der Diesellokomotive BR 221 (in blau/beiger Lackierung), wahlweise in analoger oder digitaler Ausführung mit PSD-XP-Sounddecoder.

Ein weiteres Highlight ist der elektrische Triebzug „Gläserner Zug“ der DB in Epoche III (jetzt in Weiß/Rot). Im Bereich Steuerung und Technik wird das Programm durch das PIKO G-Smart-Controlwlan sowie passende Booster- und Fahrregler-Lösungen ergänzt.

Neben der 248 in Spur G, die noch in weiß gezeigt wurde, konnten auch die H0-Lok-Neuheiten fotografiert werden. Dabei machten sowohl die 119 als auch die 215 (216 lang) eine sehr gute Figur. Die Auflistung aller Neuheiten würde an dieser Stelle klar den Rahmen sprengen.

Ausblick

Ein sichtbares Zeichen für Modernisierung und Kundennähe ist das neue, moderne Kundencenter am Standort Sonneberg. Es steigert nicht nur die Service-

qualität, sondern unterstreicht zugleich das klare Bekenntnis von PIKO zum Standort Deutschland. Ergänzt wird dies durch die enge Zusammenarbeit mit dem Werk in Chashan, China, welches die internationale Produktionskompetenz des Unternehmens stärkt.

PIKO richtet den Fokus zunehmend auf jüngere Zielgruppen und neue Märkte, ohne dabei die langjährigen Fans und Sammler aus den Augen zu verlieren. Investitionen in Digitalisierung, Auto-

omatisierung, Künstliche Intelligenz und moderne Arbeitsprozesse erhöhen die Effizienz und eröffnen neue Möglichkeiten in Entwicklung, Produktion und Service.

Mit dieser klaren strategischen Ausrichtung zeigt PIKO, dass Tradition und Innovation erfolgreich Hand in Hand gehen – als Grundlage für nachhaltiges Wachstum, zufriedene Kunden und eine zukunftsfähige Unternehmensentwicklung.

PIKO zählt zu den weltweit führenden Herstellern von Modelleisenbahnen und -zubehör. Seit der Gründung steht PIKO für technische Präzision, vorbildgetreue Modellumsetzungen und ein vielseitiges Sortiment in den Spurweiten G, H0, TT und N. Die Unternehmensgruppe beschäftigt weltweit über 650 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und verfügt über eigene Produktionsstandorte in Deutschland und China. Der Vertrieb erfolgt weltweit über Fachhandelspartner, Vertriebsgesellschaften und den firmeneigenen Onlineshop.

TOFT

Ein Highlight für alle PIKO Fans wird zudem der „Tag der Offenen Tür“ (TOFT) am 20. Juni 2026 sein, der bereits zum 14. Mal am Standort Sonneberg stattfindet und sicher wieder über 15.000 Besucher nach Sonneberg locken wird. Von 9:00 Uhr bis 17:00 Uhr gibt es u. a. Firmenbesichtigungen bei laufendem Betrieb, Verkauf von Oldies und Sonderposten, PIKO Modelle mit individueller Bedruckung, Ersatzteilservice, attraktive Schauanlagen und vieles mehr.

Bereits am Samstag, 21. März 2026, startet PIKO in Sonneberg in die Gartenbahnsaison. Dann findet der Saisonauftakt rund um die Spur G Gartenbahn mit Aktionen im und am Flagship Store statt.

Text/Fotos: vs

Kontakt:
PIKO Spielwaren GmbH
Lutherstraße 30
96515 Sonneberg
Deutschland
Tel. +49 3675 8972 - 42
Fax +49 3675 8972 - 50
info@piko.de
www.piko.de



Faszination Modellbahn Mannheim

Die Mannheimer Maimarkthalle wird im März erneut zum Mekka für kleine und große Modellbahnfreunde. Neben den zu erwartenden Neuheiten des Jahres sind wieder zahlreiche Anlagen – von der kleinsten Spur Z bis zur G-Spur / 2m – dabei. Neben den Großen der Branche sind Vereine und private Tüftler in Mannheim vor Ort.

Hier ein ausführlicher Blick auf die angemeldeten Anlagen:



Spur 2m (G): Norddeutsches Flachland mit Torfabbau

In Betrieb sind drei Züge mit automatischem Richtungswechsel. Daneben ist eine Regner Feldbahn im Pendelbetrieb beim Torfabbau der 60/70er Jahre im Einsatz. Eine Dampflok pendelt zwischen BW und Bekohlung. Die Gebäude dieser Anlage sind meist Eigenbauten.

Betreiber: Freunde der LGB Norddeutschland, 21035 Hamburg, Anlagengröße: 10 x 6 m



Spur 2m (G): Passion IIm

Die Modulanlage von Jean-Michel Mayor ist weit über die Schweiz hinaus bekannt. Verkehr von Endbahnhof zu Endbahnhof, verbunden mit vielen Rangierfahrten.

Betreiber: Passion IIm, Herr Jean-Michel Mayor, Ecoteaux/Schweiz

Anlagengröße: 12 x 5 m

Spur 1: Weißblech-Spielzeug aus Nürnberg vor 100 Jahren

Spur 1 Anlage aus den Jahren 1900-1928 mit Modellen von Bing und Bub. Mit dabei eine Kirmes mit Achterbahn und weiteren Funktions-Modellen.

Betreiber: Spielzeug-Museum Freinsheim, Freinsheim

Anlagengröße: 11 x 2,5 m

Spur 0: Pfälzer Nebenbahn

Modulanlage rund um den Haltepunkt Siegelbach (bei Kaiserslautern) an der Bachbahn mit dem Haltepunkt „Irmingen“. Zwei Schattenbahnhöfe im Stile einer Abstellanlage für Reisezugwagen.

Betreiber: EMK Eisenbahnfreunde Modelleisenbahnclub Kaiserslautern, Kaiserslautern

Anlagengröße: 12 x 6,5 m

Spur 0: Viel Fahrbetrieb auf dieser Anlage

Auf einer Fläche von 36 m² zeigt Claudius Schüle aus Karlsruhe seine Spur-0-Anlage. Loks in 3 Leiter Wechsel- oder Gleichstrom nach Märklin Art und Uhrwerksloks von Besuchern sind willkommen.

Betreiber: Nostalgie Spur 0 Karlsruhe, D-76199 Karlsruhe

Anlagengröße: 10 x 3 m



Spur 0: Bahnschätze aus neun Jahrzehnten

Die Modellbahngruppe „Lokomotive Oxaplatz“ um Hagen von Ortloff zeigt eine außergewöhnliche Spur 0-Anlage mit Fahrzeugen aus neun Jahrzehnten - vom Märklin TWE 12930 aus den 1930ern bis zum Glaskasten von KM1.

Betreiber: Hagen von Ortloff Lokomotive Oxaplatz, Kernen

Anlagengröße: 7 x 6 m

Spur 0n30: Stirmouth & Southern Railroad Co.

Die Stirmouth & Southern Railroad Company ist eine Forst- und Bergbau-Bahn im Stile der 1930er.

Betreiber: Modelspoorvereniging Midden-Limburg, Roermond

Anlagengröße: 7,5 x 3,5 m

Spur H0: De Provins a Villiers-Saint-Georges

Mit Nachbildung der Strecke zwischen Longueville mit Villiers-Saint-Georges aus den 1960/70er Jahren.

Betreiber: Club de Modelisme Ferroviaire de Provins, Provins

Anlagengröße: 16,4 x 4 m

Spur H0: Ruhrgebietsausschnitt der 1960er Jahre (Zeche mit Bahnbetriebswerk Polchingen).

Betreiber: Modellbahnfreunde Maifeld, Ochtendung

Anlagengröße: 9,25 x 1,50 m

Spur H0: Modulbaugruppe Grenzenlos

Fantasie-Anlage mit der Vorgabe gleiche Größe der Module und Märklin-C-Gleis.

Betreiber: Modulbaugruppe Grenzenlos, Markus Horn, Bad Dürkheim

Anlagengröße: 12 x 6 m



Spur H0: Die Lautertalbahn 1924 – Anschluss LANZ
Eine eingleisige Nebenbahn der Epoche II im Jahr 1924 in Oberbayern
Betreiber: Epoche II Halb Null Sebastian Litters, Lampert-heim
Anlagengröße: 16,4 x 4 m

Spur H0: Große Modulanlage mit zweigleisiger Hauptstrecke
Betreiber: Bergische Eisenbahn-Freunde, 51688 Wipperfürth
Anlagengröße: 22 x 10 Meter

Spur H0: Landschaftsgestaltung in der Epoche IV bis VI
Landschaftsgestaltung in den Jahreszeiten Frühling / Sommer.
Betreiber: IG Modellgruppe Märklin Insider Stammtisch Hil-desheim, Hameln
Anlagengröße: 11 x 6 m



Spur H0: Rund um Jugheim
Diese Modulanlage auf Fremo-Basis ist aus MIBA bekannt.
Betreiber: HEB Hobbyeisenbahner 1983, Rodgau
Anlagengröße: 15 x 8 m

Spur TT: Strecke ist zweigleisig und hat Hauptbahn-Charak-ter
Betreiber: TT Modulstammtisch Hamburg-Holstein, Ralf Küster, Hamburg
Anlagengröße: 15 m x 10 m

Spur TT: Einmalige Verlade-Technik!
Es wird ein Manöver der NVA mit Be- und Entladung von selbstfahrenden Militärfahrzeugen auf Eisenbahnwaggons dargestellt.
Betreiber: TT-Modellbahn-Freunde Weimar, Weimar
Anlagengröße: 7 x 1,15 m



Spur N: N-Bahn Faszination
Anlage mit regionalem Flair.
Betreiber: N-Bahn-Club Rhein-Neckar, Mannheim
Anlagengröße: 7 x 6 m

Spur N: Das VIAUR-Viadukt.
Viadukt mit einer Länge von 287 cm nach Original-Plänen erbaut.
Betreiber: Jean-Yves Page, Joue Les Tours
Anlagengröße: 5,6 x 2 m

Spur N: Module mit Funktionen und Geschichten
Betreiber: N-Modulbahner RheiN-MaiN, Wiesbaden
Anlagengröße: 9 x 5 m



Spur Z: Kleine Eisenbahn ganz groß
Die Z-Freunde International präsentieren Modulanlagen und Dioramen.
Betreiber: Z-Freunde International, Baltmannweiler
Anlagengröße: 12 x 6 m

Veranstalter: Messe Sinsheim GmbH - Frickenhausen
Veranstaltungsort: Maimarkthalle Mannheim
Franz-Xaver-Fuhr-Straße 101 – 68163 Mannheim

Freitag 6. März bis Sonntag 8. März 2026 von 9 – 17 Uhr

Tagesticket 14,- € (erm. 12,- €)
Familien-Tagesticket 32,- € (2 Erw. + eigene Kinder von 9-17)
(An der Tageskasse jeweils plus 2,- bzw. 4,- €)

Infos zum Nahverkehr und Parken unter:
faszination-modellbahn.com

mrm / Fotos: Messe Sinsheim

On traXS

Vom 20. bis 22. März stellen Europas beste Modelleisenbahner während der On traXS ihre neuesten Modelleisenbahnen aus. Staunen Sie über die schönsten Modelleisenbahnen, inmitten der lebensgroßen Züge des Eisenbahnmuseums.

Das Konzept von On traXS ist schon seit 15 Jahren unverändert: nur die herausragendsten Erbauer werden eingeladen, ihre Anlagen zeigen höchste Qualität und waren bisher noch nie in den Niederlanden zu sehen.

Öffnungszeiten: 10 bis 17 Uhr

Spoorwegmuseum / The Railway Museum / 16 Maliebaanstation - 3581 XW Utrecht (NL)

Internat. Spur 0 und Spur 1 Tage

Am 21. und 22. März 2026 treffen sich wieder die Freunde der großen Maßstäbe der Modelleisenbahn Spur Null und der Spur 1 in den Messehallen Gießen. Die Ausstellung ist so organisiert, dass sich die Freunde beider Maßstäbe leicht zurechtfinden, genug Raum für Begegnungen und Gespräche reserviert bleibt und die familiäre und überschaubare Atmosphäre so gut wie möglich erhalten bleibt. Es soll allen Besuchern die Gelegenheit geboten werden, sich auch beim Nachbarmassstab prima Anregungen für das gemeinsame Modellbahnhobby holen zu können.

Sa.: 10 bis 18 Uhr, So.: 10 bis 16 Uhr

Eintrittspreise:

Tagesticket Samstag: 16,- €

Tagesticket Sonntag: 14,- €

Wochenendticket beide Tage: 27,- €

Eintritt frei für Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren.

Nutzen sie den Vorverkauf, um eine mögliche Warteschlange an den Kassen elegant zu umgehen.

Ausstellungszentrum Hessenhallen, 35398 Gießen, An der Hessenhalle 11

INTERMODELLBAU Dortmund

Weltgrößte Messe für Modellbau & Modellsport

Zu Lande, zu Wasser, in der Luft und auf Schienen: Die INTERMODELLBAU bietet alles, was das Modellbau-Herz begehrt. Kreative, inspirierende Anlagen und Dioramen von hunderten Ausstellenden aus verschiedenen Nationen, detailgetreue Modelle in allen Maßstäben, technische Feinheiten, spannende und atemberaubende Shows und ein unvergessliches Lernerlebnis für junge und erwachsene Modellbauer – unabhängig vom Erfahrungsschatz.

VERANSTALTER:

Messe Dortmund GmbH

Westfalahallen Dortmund

Rheinlanddamm 200 – 44139 Dortmund

intermodellbau.de

Öffnungszeiten:

Donnerstag 16. bis Sonntag 19. April 2026

Do. bis Sa. von 9 bis 18 Uhr, So. von 9 bis 17 Uhr.

Für den Ticketkauf empfiehlt sich der Online-Shop.

Tagesticket Erw. 17,50 €; Tagesticket ermäßigt 15,50 €

Jugend 14 – 17 Jahre 14,50 €; Kinder 6 – 13 Jahre 9,50 €



6. – 8. MÄRZ 2026



Internationale Messe für
Modelleisenbahnen & Zubehör

**MAIMARKTHALLE
MANNHEIM**

**Öffnungszeiten:
Freitag bis Sonntag
9.00 – 17.00 Uhr**

WWW.FASZINATION-MODELLBAHN.COM



[f FaszinationModellbahn](#)

[i faszination.modellbahn](#)

[v FaszinationModellbau](#)

VERANSTALTER:
Messe Sinsheim GmbH
Gustav-Werner-Straße 6
D-72636 Frickenhausen
T +49 (0)7025 9206-100
F +49 (0)7025 9206-88100
modellbahn@messe-sinsheim.de
www.messe-sinsheim.de

Übersicht von geplanten Veranstaltungen / Messen:

06.03.2026 bis 08.03.2026	Faszination Modellbahn	Mannheim
20.03.2026 bis 22.03.2026	On traXS	Utrecht (Niederlande)
21.03.2026 und 22.03.2026	Internationale Spur 0 +1 Tage	Gießen
11.04.2026 und 12.04.2026	Gartenbahntreffen	Maasdorf
16.04.2026 bis 19.04.2026	INTERMODELLBAU	Dortmund
25.04.2026 und 26.04.2026	Frühjahrsfahrtage LGB Freunde Rhein Sieg	Mönchengladbach

alle Angaben ohne Gewähr, Stand Februar 2026.

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

Anzeige




37. Gartenbahntreffen

im Elster - Natourem Maasdorf

11. und 12. April 2026 • 10 - 18:00 Uhr

- weite Radien auf 350m Gleis, mit Echtdampf-, Western- und Digitalbetrieb
- Verkauf von Modelbahnzubehör und Gastronomische Versorgung

Elster-Natourem Maasdorf, Liebenwerdaer Str. 2, 04924 Bad Liebenwerda OT Maasdorf
Tel.: 035341 - 49 73 6 • elsternatourem@bad-liebenwerda.de • www.bad-liebenwerda.de



360° Rundgang



Anzeige

Lange Loks und Wagen brauchen schlanke Weichen!

M1 : 22,5 passend zu LGB^R 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 Fax 07144/897997
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

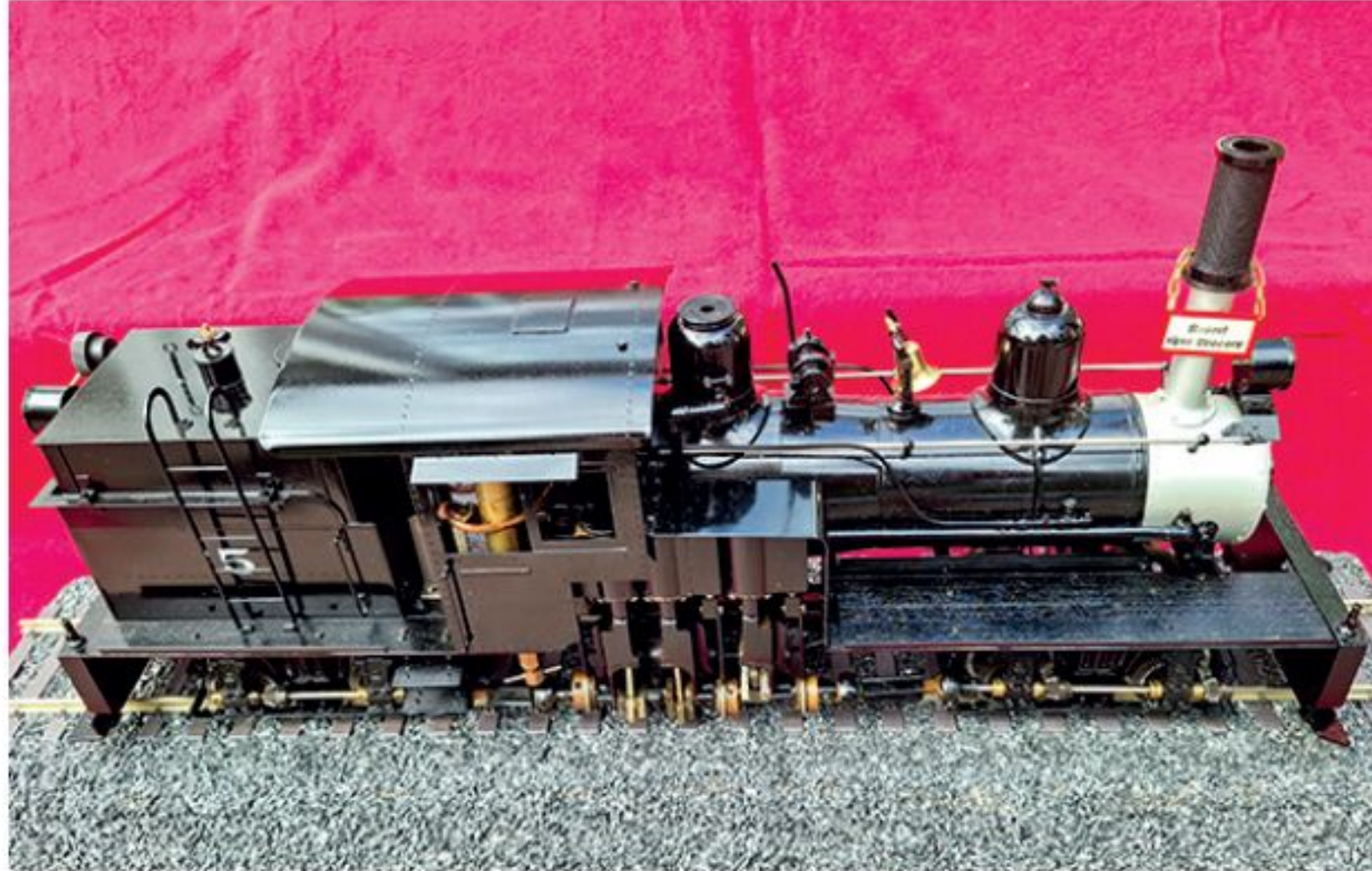


Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER

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

THIEL-Gleis, der Spezialist für vernickeltes Messinggleis

V.: Regner 994701 mir RC und Neubekesselung durch Ralph Reppingen 1300,- €; Lokschuppen Jöhstadt (Bilder und beschreibung s. GartenBahn 2/12) 700,- €; POLA G Blockstelle 60,- €; Bahnhof Schmalzgrube mit Nasenuhr 150,- €;
Tel.: 015736565223, Frey



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. Original-Bedienungsanleitung plus deutsche Übersetzung und Kessel-Zertifikat vorhanden. Bis auf die Optimierung des

Gastanks befindet sich die Maschine in optischem und technischem Original-Zustand und hat maximal 5 Betriebsstunden geleistet. Preis 2.770,- € bei Abholung in Ludwigshafen/Rhein. Versand Deutschland und EU möglich.
Anfragen an: C7-Manfred@t-online.de

V.: LGB Modelle: 24142 Feldbahnlok grün/schwarz/rot neu 280,- €; 48576-001 RhB Schiebewand Sondermodell 50 Jahre Stucki neu 210,- €; 37712 DR 4-Achs Packwagen dunkelrot neu 215,- €; 3073 DR 4-Achs 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,- €; 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.Auflage 13,- €
1x Kreis geb. Schiene (12 Stück) 11000 Radius 600 mm 40,- €, kleine Weichen

Anzeige

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

rechts oder links für Radius 600 mm und verschiedene andere Gleise, einfach mal anfragen.

Diverse LGB Depeschen Zwischen Nr. 54 + 94-133, bitte anfragen

Alle Modell sind neu oder nur wenig gefahren, ohne Beschädigung und im Originalkarton und Porto je nach Versandart.

Tel. abends 0731-9806107

Mail: leo.knorr@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

Aktuelle News nach Redaktionsschluss



Frank-Michael Pohl, Inhaber von FGB-Berlin (Frank's Garten-Bahnen), hat ein sogenanntes „Re-design“ an seinem hauseigenen Blog vorgenommen.

Seit 2016 war der Blog in die Webpräsenz von fgb.berlin integriert. Nun hat er eine eigene Adresse bekommen: fgb-blog.de

Gleichzeitig erhielt der Blog ein neues Design und weitere technische Verbesserungen. Nun ist es u. a. möglich, Abbildungen größer darzustellen.

Des Weiteren werden nun auch Suchmaschinen wie z. B. Google zugelassen.

Die Menü-Struktur wurde aktualisiert sowie Werbemöglichkeiten für Partner ermöglicht.

Mehrfach-Beiträge sind jetzt in Englisch verfügbar.

Über die Index-Suche gelangt man zu den neuesten Beiträgen.

Gleich geblieben ist das vielfältige Angebot an Themen, die dieser Blog seit seiner Anfangszeit liefert:

- Aktuelle Berichte über Lokomotiven, Wagen und Zubehör von Modellbahnherstellern der Spur G (Gartenbahnen)
- Technische Details: Informationen zu Digitalkomponenten, Radsätzen und Ersatzteilen

- Historie & Sammlerstücke: Beiträge zur Gartenbahn-Geschichte und speziellen Serien wie Clubmodellen
- Veranstaltungen: Ankündigungen und Rückblicke zu Events der Modellbauszene

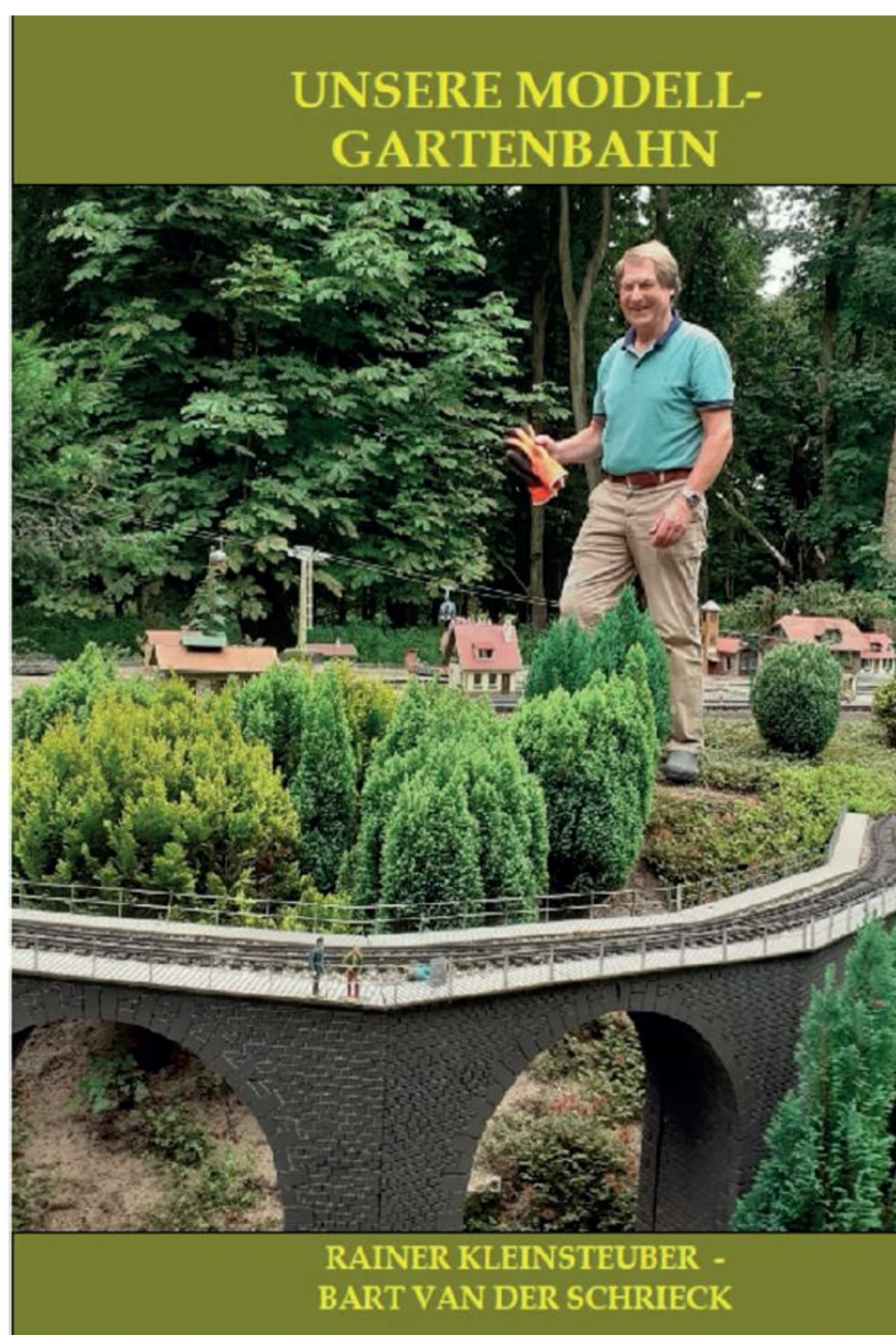
Seit 2016 wurden mehr als 4000 Posts gelistet – beeindruckend!

Wir von der GartenBahn gratulieren Frank-Michael Pohl zum gelungenen Blog-Neuauftritt und wünschen für die Zukunft weiterhin viel Erfolg.

Unseren Lesern empfehlen wir – unbedingt mal reinschauen!

fh





Rainer Bernd Kleinsteuber / Bart van der Schrieck

UNSERE MODELL-GARTENBAHN

Ein Buch vom Gartenbahner für den Gartenbahner – vom Einsteiger bis zum Profi.

Rainer Kleinsteuber ist in der Szene bekannt, schließlich hat er über 45 Jahre sein eigenes Modellbahngeschäft geführt. Sein Co-Autor Bart van der Schrieck ist ebenfalls begeisterter Gartenbahner und war als kritischer Einsteiger mit von der Partie.

Besonderen Wert legen die Autoren bei ihren Tipps darauf, dass eine Gartenbahn auch jahrelang problemlos funktioniert. Vom Gleisbau bis zur Digitalisierung von Lokomotiven sind alle Themen ausführlich und verständlich dargestellt und mit Zeichnungen und Fotos visualisiert. Die Instandhaltung von Gleisen, Viadukten und Gebäude werden ausführlich behandelt und die Landschaftsgestaltung sowie die Bepflanzung der Anlage runden den Band ab.

Selbstverlag; Hardcover, 306 Seiten, ca. 21,5 x 28,5 cm, viele Zeichnungen und Fotos

ISBN: 9798268385779

bei Amazon 57,- € dazu zusätzlich als Taschenbuch A 5 für 23,50 €

Neidhardt

Eisenbahn-Album Schlesien Band 1 Elektrischer Verkehr 1911 bis 1945

Das Eisenbahn-Album Schlesien, Band 1 ist – wie vom Herausgeber genannt – ein Prachtbildband. Auf 296 Seiten mit rund 1500 Fotos wird der elektrische Betrieb zwischen Görlitz und Breslau



mit seinen betrieblichen Abläufen in den Jahren 1911 bis 1945 ausführlich dargestellt. Geordnet nach schlesischen Streckenabschnitten erhält der Betrachter tiefgreifende Informationen zu den dort eingesetzten elektrischen Schienenfahrzeugen. Bisher unbekannte Fotos von Altbau E-Loks und Triebwagen, wie dem Rübezahl, füllen die Seiten. Die offenbar ortskundigen Autoren beschreiben detailliert den Bildinhalt. Mit schmuzzeln ist zu bemerken, dass konsequent zum Buchtitel nahezu zu jedem Foto die zufällig gezeigten Fahrleitungsteile kommentiert werden, die dem Betrachter normalerweise kaum auffallen würden. Es ist ein Eintauchen in den Zeitgeist dieser Epoche. Der Bildband fesselt sowohl Eisenbahnfans als auch Schlesien-affine Leser gleichermaßen. pt SSB-Medien, Hardcover, Format: 29,7 x 24 cm, 296 Seiten, ca. 1.500 Abb., ISBN: 9783982622484

Preis: 69,- €

- im Buchhandel oder direkt bei SSB-Medien.



Frank Lüdecke, Horst Troche
Band 1 & 2 der Sonderedition 100 Jahre BR 01

Die Baureihe 01 – Band 1

Der Star unter den Schnellzug-Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Entstehung, Technik, Versuchsergebnisse und betriebliche Bewährung, Umbauten, Museumslo-



komotiven. Aus Anlass des 100jährigen Jubiläums der Baureihe 01 erscheint eine Neuauflage des zweibändigen Standardwerkes jeweils um eine achtseitige Fotostrecke mit weiteren Aufnahmen erweitert.

EK-Verlag, Hardcover, 210 x 297 mm, 352 Seiten, 520 Abb., ISBN: 978-3-8446-6082-1

Preis: 49,90 €

Frank Lüdecke, Horst Troche
Die Baureihe 01 – Band 2

Einsatz bei den Bahnbetriebswerken
EK-Verlag, Hardcover, 210 x 297 mm, 360 Seiten, 648 Abb., ISBN: 9783844660838

Preis: 49,90 €



Heinz Rihs / Lorenz Scherler

LOKI Spezial Nr. 57

„Der Elefant - ein Schweizer Dampfgigant“

Mit der C 5/6 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) schuf die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) eine Dampflokomotive, die in vielerlei Hinsicht Maßstäbe setzte: leis-

tungsstark, robust und für den Einsatz auf den anspruchsvollen Alpenstrecken – insbesondere am Gotthard – konstruiert. Zwischen 1913 und 1917 in vier Serien gebaut, war der „Elefant“ nicht nur die stärkste Dampflokomotive der SBB, sondern auch ein Meilenstein schweizerischer Ingenieurskunst. Im reich bebilderten LOKI Spezial widmen sich Heinz Rihs und Lorenz Scherler mit Fachkenntnis der größten SBB-Dampflokomotive. Sie beleuchten detailliert die Technik und Entwicklung der einzelnen Serien, zeigen die spannende Betriebsgeschichte auf und schildern die Umbauten dieser legendären Lokomotiven. Ein besonderes Augenmerk gilt der berühmten C 5/6 2969, die 1968 den letzten offiziellen Dampfzug der SBB führte. Abgerundet wird die Ausgabe durch einen Blick auf verwandte Maschinen im Ausland und Exportmodelle der SLM – ein Muss für Eisenbahnliebhaber.

Stämpfli-Verlag, LOKI-Spezial Nr. 57, DIN A4, broschiert, 132 S., viele Abb. In S/W und farbigem Schluss, ISBN: 9783727261305
Preis: 34,90 €



Norbert Peschke, Rainer Heinrich
Zwickau und seine Schienenwege
Die Geschichte des Eisenbahnknotens von 1845 bis heute. Alles zur Geschichte und Gegenwart des Schienenverkehrs in und um Zwickau; mit Fakten zum Güterverkehr z. B. des Transportes von Steinkohle und Uranerz.
VGB, Hardcover, 320 Seiten, 22,3 x 28,6 cm, 540 Abbildungen, ISBN: 9783964535986
Preis: 59,99 €

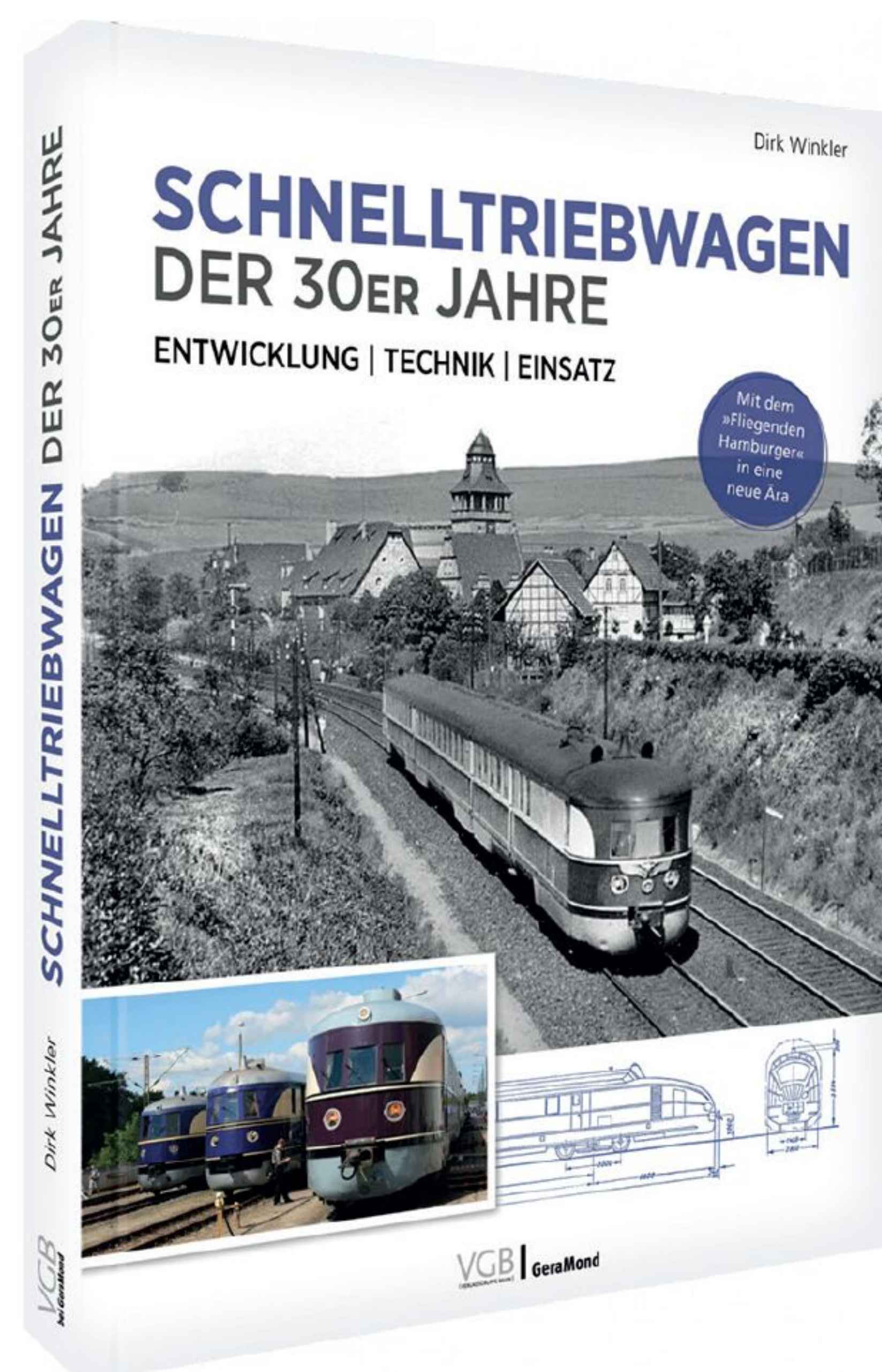


Daniel Brüser / Korbinian Fleischer
Schienenwege gestern und heute
Zeitreise durch Unterfranken.

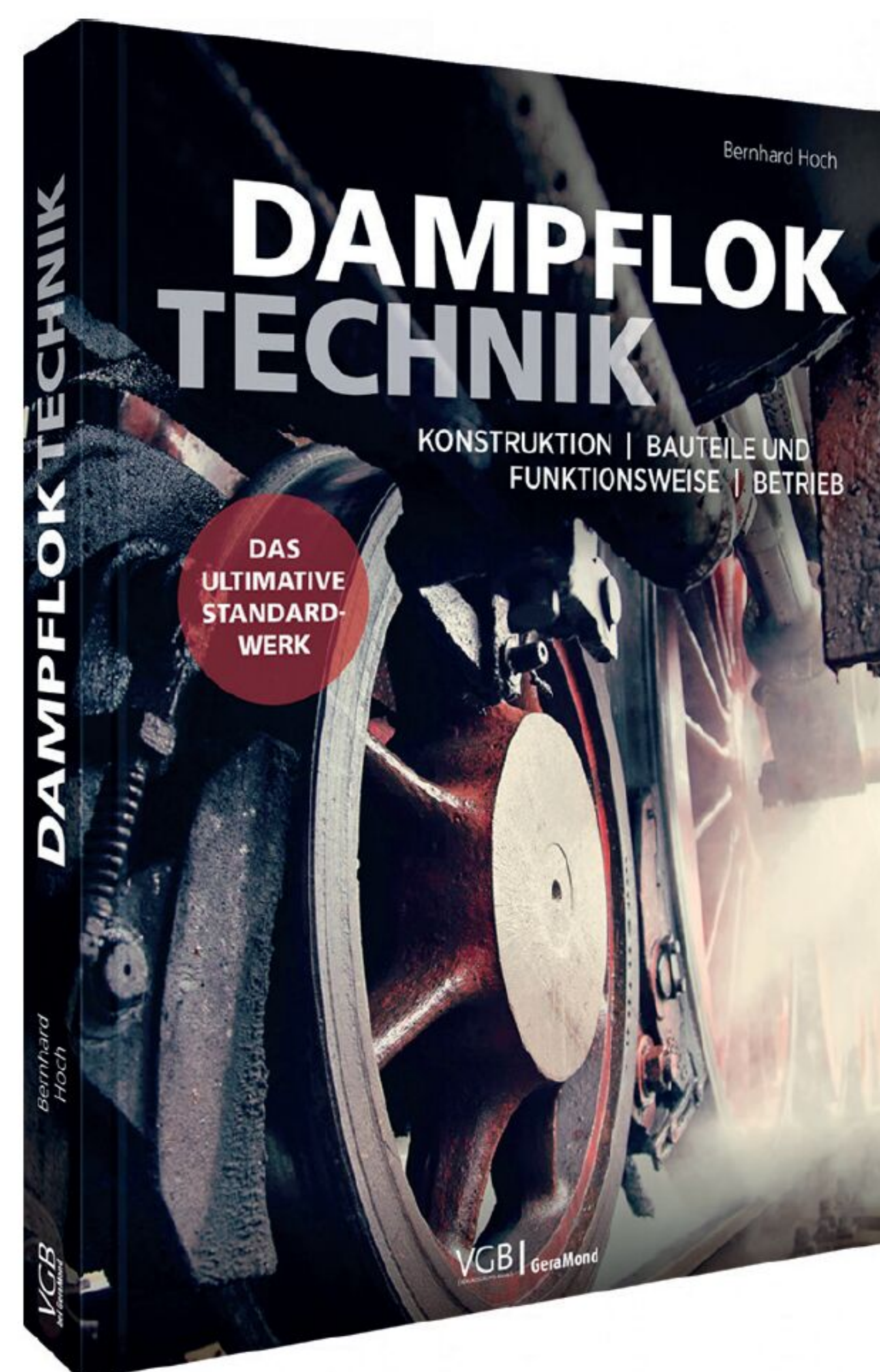
Die Buchreihe Schienenwege einst & jetzt widmet sich in diesem Band Unterfranken. Die Veränderungen rund um die Eisenbahn werden in rund 110 direkten Bildvergleichen mit begleitenden Texten sehr deutlich. Zwischen Aschaffenburg im Westen, Mellrichstadt im Osten und Jossa im Norden und Kitzingen im Süden hat sich die Eisenbahn sehr verändert. Entweder sie ist komplett verschwunden oder umfassend modernisiert worden. Gerade im Rahmen der aktuellen politischen Diskussionen ist ein kritischer Rückblick ein sehr interessantes Zeitdokument, das es in dieser Form noch nie gab.

VGB, Hardcover, 128 Seiten, 22,8 x 29,6 cm, 240 Abbildungen, ISBN: 9783968079981
Preis: 39,99 €

Dirk Winkler
Schnelltriebwagen der 30er Jahre - Entwicklung | Technik | Einsatz
Ab 1932 beschaffte die Reichsbahn Verbrennungstriebwagen für den Schnellverkehr zwischen den deutschen Ballungszentren mit Spitzentempo 160. Das tiefgründig recherchierte neue Standardwerk informiert auch über Versuche mit Propellerwagen, den „Schienenzeppelin“ sowie über nicht ausgeführte SVT-Bauarten. Dirk Winkler berichtet von den Einsätzen, auch nach 1945 bei DB, DR, CSD und in der UdSSR. Umfassend bebildert, zahlreiche Fahrzeugskizzen. Akribisch recherchiert.



VGB, Hardcover, 22,8 x 29,6 cm, 192 Seiten, 300 Abb., ISBN: 9783987021718
Preis: 60,- €



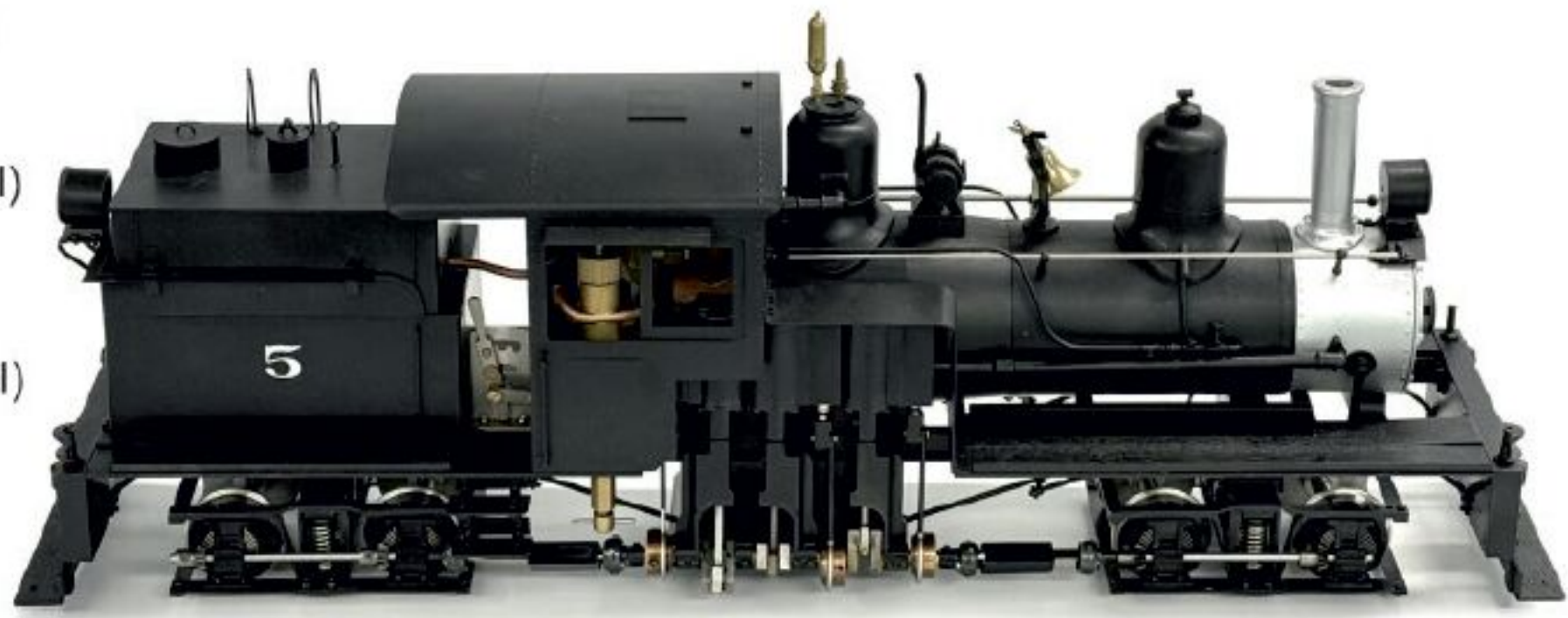
Bernhard Hoch
Dampfloktechnik
Nomen est omen, in diesem Bildband findet man alle Informationen zum Dampftrieb. Hier erhalten Sie Erklärungen, die technisch korrekt und dabei für Laien verständlich sind. Dabei unterstützen viele Fotos und Zeichnungen die Anschaulichkeit.
VGB, Hardcover, 298x235x20 mm, 192 S., zahlr. Abb., ISBN: 9783987021466
Preis: 44,99 €

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



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

Hotel für Eisenbahnfreunde



***Hotel Altorra
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 Wangerrooger 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



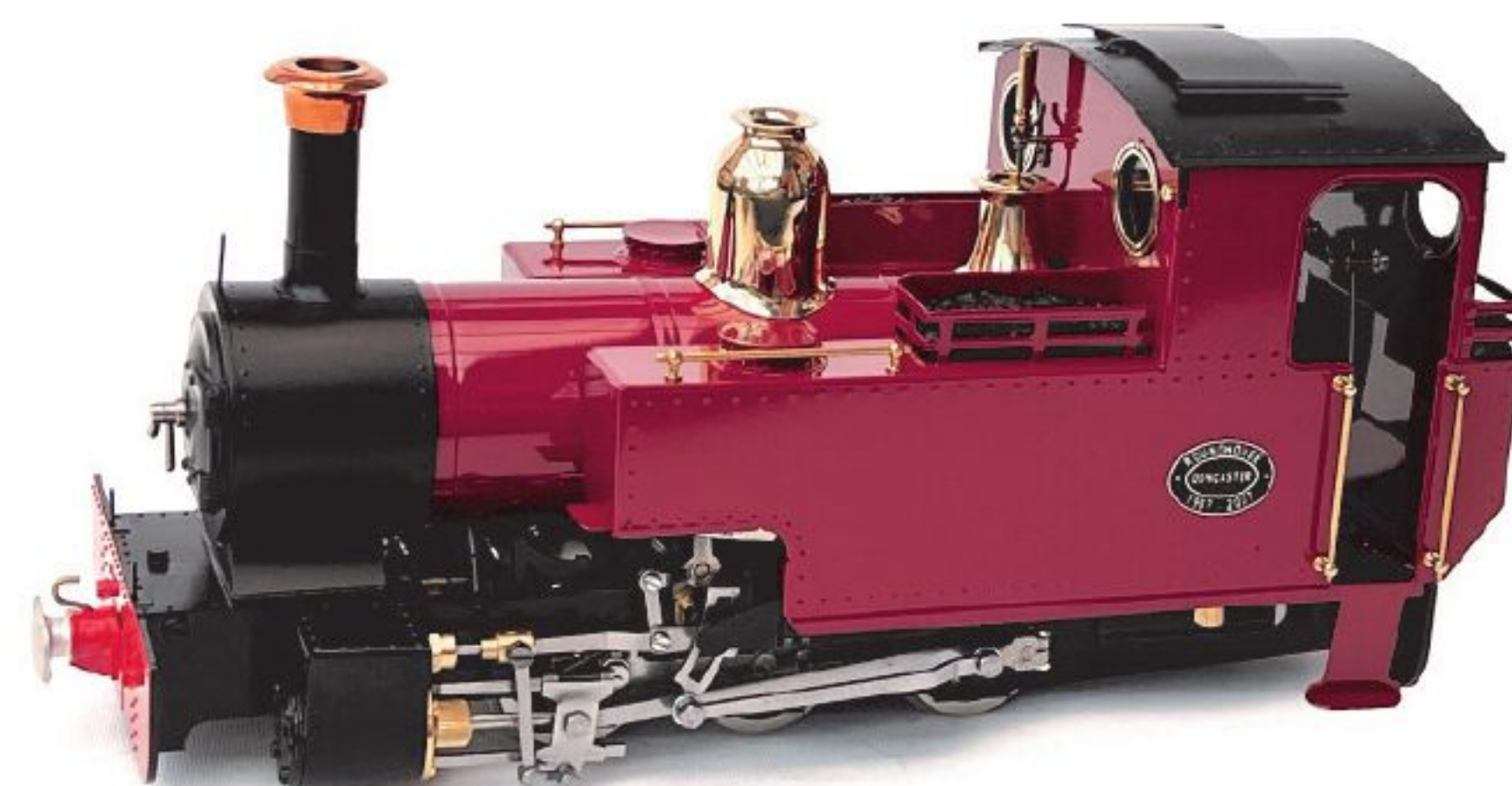
Königsallee 32 Tel. 0551/631596 kontakt@modell-werkstatt.de
D-37081 Göttingen Fax 0551/631307 www.modell-werkstatt.de

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 Mediadata
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 Gartenbah-
nern für Gartenbahner und für alle Freunde großer
Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung. Entde-
cken Sie in jeder Ausgabe zahlreiche Tipps und Ideen,
informative Berichte aus der Praxis, Porträts von Bau-
projekten und Informationen zu zugänglichen Garten-
bahnanlagen – 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/INSERTATE

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.

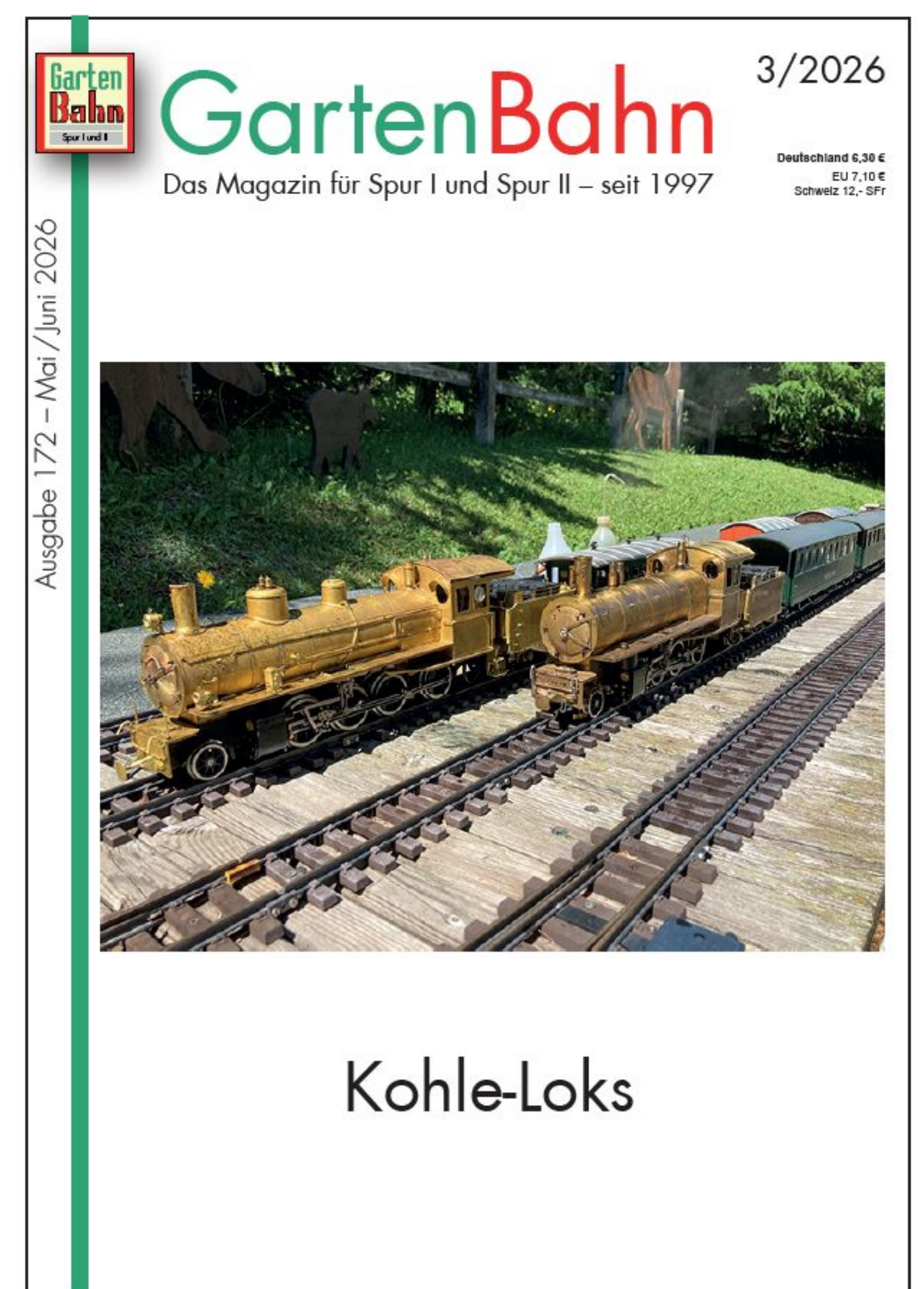
BEMERKUNGEN

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 3/2026 (172)

Anzeigenschluss (Auftrag): 11.03.2026
Redaktionsschluss: 18.03.2026
Auslieferung ab: 15.04.2026

Gültig ist Anzeigenpreisliste 2026

ISSN: 1434-0100

DRUCK/VERSAND

Strube Druck & Medien OHG, Felsberg
wksgruppe.de

Anzeige



Wir suchen dich

G1MRA



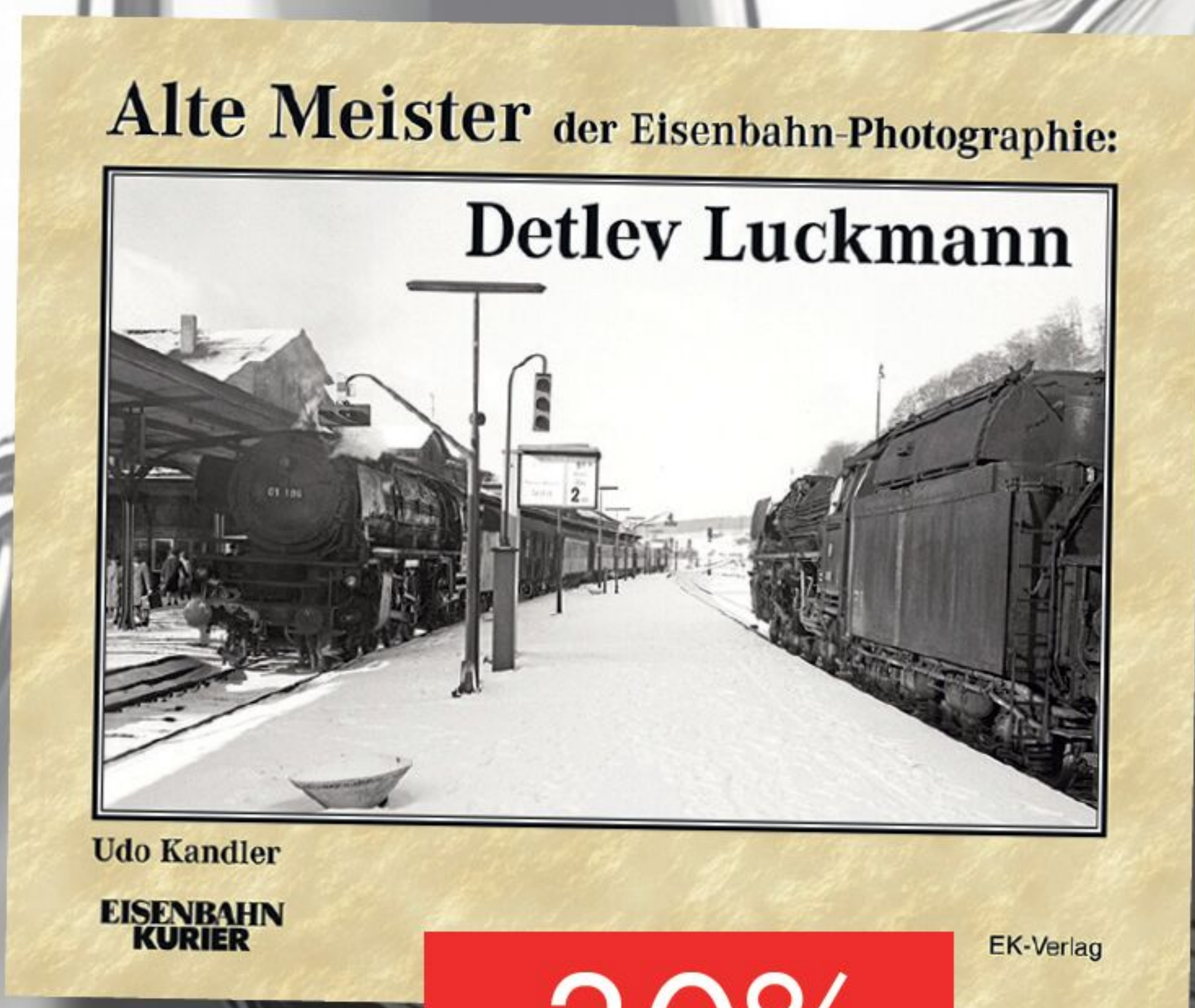
www.g1mra.ch



-50%



-50%



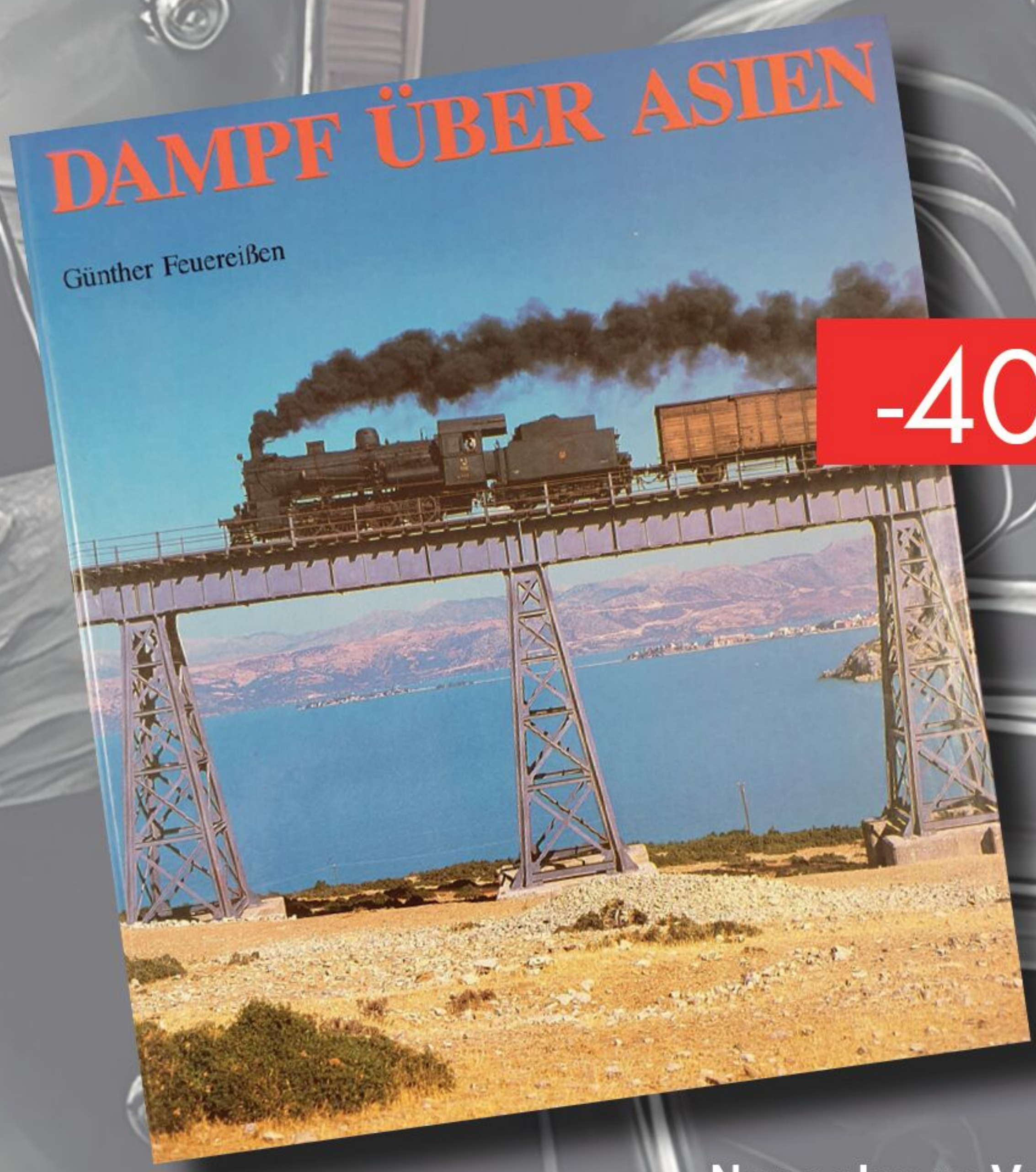
-30%



-30%



-30%



-40%

Nur solange Vorrat reicht

Besuchen Sie unseren „Schnäppchen-Markt“ im Online Shop unter:
gartenbahn-store.de



MODELBOUW BOERMAN

IHR SPURII SPEZIALIST

**Neuheit:
Auslieferung startet bald!**



Dampflokomotive 99 5906 - 45 mm

- Zustand DR-Epoche-IV
- Gefertigt aus hochwertigem Kunststoff
- Edelstahl Räder
- Detailreiche Ausstattung

0004-0001: Analog, ungepulster Verdampfer	€ 1299,- *
0004-0002: Digitaler Sound ESU, gepulster Verdampfer	€ 1649,- *
0004-0003: Digitaler Sound Zimo, gepulster Verdampfer	€ 1649,- *
0004-0004: Digitaler Sound Massoth, gepulster Verdampfer	€ 1649,- *

Alle Artikel erhältlich über Ihren Fachhändler oder direkt bei uns.



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,- *
---	-----------



0006-0052 Löschwasserwagen HSB
€ 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