



Kastendampflok „RUR“ als Modell

- **Vorbild:** Fête de la Vapeur
- **Modellbau:** Ein Adler für die Rothmoos Mountain Railroad
- **Echtdampf:** Mikado in Spur 1 von Aster mit Kohlenfeuerung

Triebwagen FZe 6/6 Highend-Modell



26660 Triebwagen FZe 6/6 Epoche VI

Highlights:

- Museumslok bei der (BC) Blonay-Chamby Museumbahn.
- Highend-Modell.
- Hoher Detaillierungsgrad.

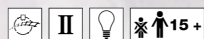
€ 3.990,-*



Jetzt im Handel!



24268 Dampflok 798.101 der SWEG



36660 Personenwagen-Set 1 „Golden Mountain Pullman Express“



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

www.facebook.com/LGB

www.lgb.de

www.instagram.com/lgb_gartenbahnen

Editorial



GartenBahn-Chefredakteur
Frank Haßler

Liebe GartenBahn-Leser,

Peter Thonfeld war beim Fête de la Vapeur in Frankreich im Eisenbahn-Himmel auf Erden. Nicht verwunderlich also, dass sein neuestes Modellwagen-Projekt in Bains de Mer auch einen französischen Ursprung hat.

Am Anfang war die Frage: Getriebelok – ja, nein, vielleicht. Als Endresultat auf diese Frage stellt Markus Rieger seinen Adler vor. Leichter fiel ihm die Entscheidung, ob nun endlich die alten Gebäude auf seiner Anlage einer Erneuerung bedürfen.

Stefan Block stellt einige – teils weltbekannte – Besucher auf seiner Anlage Blockelland vor.

Für sein Projekt Kastendampflok „RUR“ im 3D-Druck holte sich Peter Thonfeld überörtliche Hilfe. Passend dazu gibt es dann noch einen Artikel von Dr. Walter Gekeler zum Gastauftritt des Originals bei der HMB.

Für die Echtdampf-Fraktion kommt von Peter Krattiger der Bericht über die imposante Mikado von Aster als kohlengefeuerte Dampflok in Spur 1.

Weiter geht es in dieser Ausgabe mit Teil 12 der britischen Personenwagen von John Boyson.

Trick 17 gefällig – Achim van Ledners hat da was bzgl. LGB-Kupplung und Peter Ting gibt ein Update über seinen Test mit Resin-Figuren.

Und nun viel Spaß beim Lesen,
Ihr Frank Haßler

Titelbild: „RUR“

Foto: pt



4

Fête de la Vapeur

16

„Adler“-Critter



VORBILD

- 4 Fête de la Vapeur 2026

MODELL

- 12 Modellbau: Luxuriöser französischer Bäderzugwagen – Bains de Mer
- 16 Modellbau: Ein Adler für die Rothmoos Mountain Railroad – Oder: Die örtliche Werkstatt baut einen Kitson-Meyer-Critter
- 24 Modellbau: Ein neues Aufnahmegebäude für den Bf. „Wieselburg“ – Oder: Abschied von einem Stück Geschichte
- 30 Modellbau: Blocks Geschichten - Teil 6 – Besondere Besucher im Blockelland
- 32 Modellbau: Überörtliches Gemeinschaftsprojekt „RUR“
- 42 Modellbau: Projekt „British Railways Mark One“ - Personenwagen (BR Mk1) – Teil 12
- 46 Modellbau: LGB Kupplung Trick 17
- 47 Modellbau: Resin-Figuren Update

ECHTDAMPF

- 39 Die schwere Mikado in Spur 1 von Aster mit Kohlenfeuerung – Ein gelungenes Modell für Kohlen-Enthusiasten

RUBRIKEN

- 48 Neuheiten
- 50 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





Fête de la Vapeur

en Baie de Somme

25 & 26
AVRIL 2026

CHEMIN DE FER
DE LA BAIE DE SOMME

LE CROTOY - NOYELLES - ST VALERY - CAYEUX

VILLAGE STEAMPUNK - AU CŒUR DE LA VAPEUR - VILLAGE D'ANTAN - VILLAGE MÔLTAIRE

Waren Sie schon einmal im Eisenbahn-Himmel auf Erden? Vom 24.04. bis 26.04. diesen Jahres hätten Sie die Gelegenheit dazu gehabt. Die Chemin de Fer de la Baie de Somme an der französischen Kanalküste feierte nach fünf Jahren wieder ihr Dampfbahn-Festival, die Fête de la Vapeur. Und das bei dauerhaftem Kaiserwetter.

Alle betriebsfähigen Fahrzeuge der Vereinigung waren auf den Schienen, ergänzt durch die französische Gastlokomotive „Suzanne“ des „Historischen Zuges des Heiligen Weges“ (so heißt der Verein), die belgische Doppelführerstandslokomotive HL 303 des Straßenbahnmuseums Thuin, dem „Kleinen Zug der Oberen Somme“, der Decauville Dampflokomotive ETAT E327 der



ETAT E327 mit historischen bretonischen Waggons

Schmalspurbahn Nizza-Digne, der 020 Henschel Lok „CHRISTIANE“ sowie der RhB Dampflokomotive G 3/4 „Madlaina“. Zwei Normalspurloks mit Gastzügen sollen nicht unerwähnt bleiben.

Während der Samstag und Sonntag der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung stand, gab es für 100 interessierte Eisenbahn- und Fotofreunde vorab eine buchbare Einladung zu geführten Sonderzügen am Freitag, den ich wegen seiner Einzigartigkeit schildern möchte. Die Teilnehmer kamen überwiegend aus der Schweiz und Frankreich, wenige aus England und nur vereinzelt aus Deutschland. Deswegen gab es alle Ansprachen auf Französisch. Die englische Übersetzung beschränkte sich im Wesentlichen auf den Satz: Safety first!

Von 8 Uhr bis 20 Uhr dauerte Freitag das Programm. Beginnend mit einem kleinen Frühstück im Depot samt Sicherheitshinweisen stand dann der aus historischen Sommewagen von der E327 geführte Zug zur Abfahrt bereit. Am Bahndamm direkt an der Sommebucht zwischen St. Valerie und Noyelles hieß es jedoch aussteigen. Nachdem die Fotos geschossen waren, fuhr der Zug weiter und es folgte ein Kurzgüterzug, geführt von der „Suzanne“, der auch eine Scheinabfahrt hinlegte.

Nach dessen Abfahrt folgte der aus grünen RhB EW 1 Wagen bestehende Personenzug mit Dampflokomotive „Madlaina“, der die Teilnehmer nach Noyelles brachte. In diesem Kopfbahnhof wartete ein weiterer Zug aus historischen Somme-Waggons, der uns in Doppeltraktion mit der vereinseigenen und der Gast-ETAT wieder bis auf den Bahndamm brachte. Erneut hieß es „Alles aussteigen!“ Es folgte ein Kurzgüterzug mit den drei Loks „Suzanne“, Cail und HL 303, siehe Titelfoto Doppelseite vorher.



Rückfahrt mit E327 und der vereinseigenen „kalten“ E332



Stilreiner RhB-Zug mit „Madlaina“



Der Sonderzug mit den ETATs wartet auf Abfahrt



Inzwischen war es Mittag geworden und in der folgenden Pause konnten Fotos im Depot gemacht werden. Anschließend nahmen alle 8 Dampfloks Aufstellung zur Lokparade.

Per Zug ging es nach St. Valerie-Ville, wo die Parade stattfand. Ich kann leider den Ohrenschmaus nicht hinreichend beschreiben, den die acht Loks pfeifend zum Hafen bescherten. Dort wurden nach Ansprache der Obrigkeit alle einzeln gedreht und der Lokzug fuhr pfeifend zurück zum Depot. Das war Gänsehautatmosphäre.

Für die Sonderfahrt-Teilnehmer ging es mit dem von der Faur-Lok gezogenen Holzklassezug wieder zum Bahndamm, an dem alle Aufstellung nehmen konnten, um die einzeln vorbeifahrenden Lokomotiven auf die Speicherkarten zu bannen.

In Noyelles setzten sich alle acht Dampfloks wieder vor den Sonderzug und hielten für Fotos (auch der Personale) auf dem Bahndamm. Nach einem kleinen Abend-Snack endete der phantastische Tag.

links: Lokparade-Zug in St. Valery-Ville



Faur L45H mit historischem Somme-Zug

Für Samstag und Sonntag wurde zu recht viel Publikum erwartet. Tausende waren dort. Der ausgeklügelte Fahrplan, der als Handout jedem zur Verfügung stand, sah Zugabfahrten von allen vier Bahnhöfen im Stundentakt vor und gab Auskunft darüber, welche Lok mit welchem Zug bespannt war, so dass jeder entweder mitfahren oder an der Strecke Fotos- und Filmaufnahmen machen konnte.

Natürlich passieren bei solchen Veranstaltungen mit historischen Fahrzeugen auch Pannen, z. B. als die Cail in Cayeux mit ihrem Kuhfänger die Bahnsteigkante mitnahm. Aber das Service-Personal war sofort zur Stelle und befreite die Lok mit schwerem Gerät von dem Kuhfänger, sodass die Fahrt fortgesetzt werden konnte.

Der Fahrplan war dermaßen gut mit Pufferzeiten versehen, dass die halbstündige Verspätung durch den Unfall am Ende nur noch 10 Minuten betrug. Respekt!



Pause im Depot mit Buffaut-Robatel und Pinguely



RhB „Madlaina“ im Einsatz mit Somme-Zug





Die Cail beim Restaurieren



Die Cail rammt die Bahnsteigkante



Belgische Doppelführerstandslok HL 303





Die regelspurige Bn2 quält sich mit dem RhB-Zug

Die normalspurige Henschel-Lok „Christiane“ beförderte auf dem Vier-Schienen-Gleis zwischen Noyelles und St. Valerie stündlich den schmalspurigen RhB EW1 Zug.

Am Samstag habe ich mir unter anderem Zeit genommen, die weitläufige Veranstaltung in Noyelles anzuschauen. Neben Straßen-Oldtimern führte dort auch ein Lokomobil seine Arbeit mit der Transmission vor, die Mitfahr-Eisenbahn (ich nenne sie immer Zimmermann-Bahn) drehte unermüdlich ihre Runden. Im großen Festzelt gab es eine Modellbahnbörse und stationäre Anlagen von französischen Vereinen, draußen Souvenirs der Veranstaltung und natürlich die Verköstigung für jedermann.

Aufgrund der warmen Temperaturen war es zwischendurch immer mal wieder angesagt, hier und da ein Getränk zu sich zu nehmen und am Sonntag war auch noch Zeit für eine Radtour in der schönen Umgebung.

Blieb noch die Frage offen, wo denn die 60-cm-Bahn der Oberen Somme verkehren sollte, gab es doch nur Meterspur und Normalspur. Nun, entlang der Hauptstraße im Badeort Cayeux hatte man kurzerhand eine fliegende Strecke verlegt, auf der dieser Zug hin und her fuhr.



Lokomobile in Aktion



Modellbahn-Ausstellung in Noyelles



Die 60-cm-Bahn der oberen Somme

Besonders angetan hatte es mir die 031 Corpet Lok „Suzanne“ mit Schwalbenschwanz-Schutzdach. Führerhaus kann man das kaum nennen. Während die Maschine auf ihrer Heimatstrecke jeweils mit zwei Puffern ausgestattet ist, so wie bei unserer Borkumer Inselbahn, wurde sie für die Veranstaltung kurzerhand auf Mittelpuffer umgebaut.

Schon an diesem Wochenende war mir klar, dass diese Lok als Modell entstehen musste. Dazu in einem späteren Heft. Auch die belgische Kastendampflokomotive fiel bei uns im Hause auf großes Wohlgefallen und entstand kurzerhand in 1:160.



„Suzanne“ nach dem Drehen in St. Valery

Angesehen habe ich mir nicht nur die Fahrzeuge, sondern ich habe auch Studien bezüglich der Personale betrieben. Ganz anders als bei uns, wo die Lok- und Zugpersonale meist streng preußisch gekleidet unterwegs sind, haben die französischen Mitarbeiter lockere, buntere Kleidung an, meist mit einem roten Halstuch. Auch hierzu werde ich in einem gesonderten Bericht modellbahntechnische Ausführungen machen.

Zum Abschluss möchte ich noch eine Lanze brechen für unsere französischen Mitmenschen und Eisenbahnfreunde. Immer wieder höre ich, dass die Sprachbarriere uns davon abhält, dort hinzureisen, obwohl es dort – auch neben der Eisenbahn – wunderschön ist. Mit meinen vor mehr als 50 Jahren erlangten Schulkenntnissen der französischen Sprache bin ich bisher immer zurechtgekommen und vor allem freundlich aufgenommen worden. Selbst mit meinem durchaus redseligen Pensionswirt habe ich mich prächtig unterhalten.

Und noch etwas: für die gesamte Dreitages-Veranstaltung mit freier Zugfahrt am ganzen Wochenende hat die Somme-Bahn ganze 95,- € aufgerufen.

Das war mit Sicherheit die schönste Veranstaltung, die ich je erlebt habe.

Text/Fotos: pt



„Suzanne“ ist mit ihrem Güterzug in Cayeux eingetroffen



Luxuriöser französischer Bäderzugwagen – Bains de Mer

Für die meterspurigen Strecken zu den Seebädern an der bretonischen Atlantikküste beschaffte die SE (Société Economique) für ihren Schmalspur-Wagenpark in den 1940er-Jahren besonders luxuriöse vierachsige Waggon, um den Fahrgästen die Reise so angenehm wie möglich zu gestalten.



Bains de Mer-Waggon bei der Chemin de Fer du Vivarais

Die Bains de Mer Wagen führten die erste und zweite Wagenklasse und hatten gegenüber den Drittklasswaggon großzügigere, offene Abteile. Erstmals wurden in diesen Waggon Waschräume und Toiletten mit Wasserspülung installiert. Als Wassertank diente der kleine Aufbau auf dem Dach. Sowohl die erste Klasse als auch die zweite Klasse waren mit aufwändig gepolsterten Sitzen mit Armlehnen ausgestattet. Die Unterschiede bei den Klassen begannen schon bei den Einstiegen am Wagenende. Die 1. Klasse hatte komfortablere Griffstangen als die 2. Klasse. Am Wagenende der 2. Klasse fand zudem noch ein kleines Dienstabteil seinen Platz, das von außen zugänglich war. Somit



Hier die Waschraumseite desselben Wagens



Mit der Zeichnung geht es an die Details



Oben abgerundete Fensterrahmen und diverse Zierleisten



Der leere Wagenkasten mit Waschraum und Dienstabteil



Nach dem Lackieren sieht es dann so aus

sind an diesem Wagende zwei Türen in der Stirnseite. Keiner der Wagons hat in der Bretagne überlebt. Sinnigerweise werden in Südfrankreich, in der Ardèche bei der Chemin de Fer du Vivarais drei Exemplare im restaurierten Zustand museal erhalten. Diese Touristenbahn verfügt über noch weitere Wagons des bretonischen Netzes.

Genau so wie ihre bretonischen Kollegen laufen die Wagons auf gefederten Drehgestellen der Bauart Pennsylvania. Anfangs hatten die Holzverbretterten Wagen einen moosgrünen Anstrich, später dunkelgrün, als auch die 1. Klasse aufgegeben wurde. In den dann rein zweitklassigen Wagons wurden zum ersten Lebensende hin einfache Sitze aus Triebwagen eingebaut. Mit Luxus hatte das nichts mehr zu tun. Viele der bretonischen Wagen erhielten jedoch ein zweites Leben bei unterschiedlichen Museumseisenbahnen.

Als bauähnliches Modell passt dieser Waggon zu dem von mir schon vorgestellten Waggon der Chemin de Fer de la Baie de Somme, wo er geschichtlich auch seinen Ursprung hat.

Der Wagenkasten entstand nach einer Zeichnung im Buch „Le Réseau Breton“ aus dem Verlag LR Presse. Basismaterial ist die braune Holzstrukturplatte von Modellbau Heyn (modell-werkstatt.de).

Das Material muss sehr vorsichtig bearbeitet werden, da es ungewöhnlich spröde ist und dazu neigt, an ungeahnten Stellen zu brechen. Von Nachteil ist hier, dass die Bauplate beidseitig gefräst ist, vorteilhaft ist ihre Größe und damit der Preisvorteil gegenüber Evergreen-Platten, die aufgrund der Dünne zusätzlich einen Unterbau erfordern. Der Zuschnitt kann nur mit der Laubsäge erfolgen, wenn man keinen Leuktronschen Fräser besitzt. Die erforderlichen Ausschnitte sind mit dem Cuttermesser nicht hinzubekommen. Nun, am Ende steht der Wagenkasten dann doch. Die Fensteröffnungen müssen mit Rahmen versehen werden und diverse Zierleisten verschönern schon jetzt das Aussehen.

Die Stirnseiten sind unten 3 mm kürzer als die Längsseiten, da hier die 3-mm-Bodenplatte mit den Perrons eingelassen wird. Im Wageninneren werden die Klassen durch das WC und einen seitlichen Durchgang getrennt. Das Dienstabteil findet seinen Platz am stirnseitigen Ende der 2. Wagenklasse.

Um das Dach in einer Länge von rund 51 mm an einem Stück anzufertigen, erfolgte dies durch eine 0,5-mm-Alu-platte, die händisch an einem Dachrinnenfallrohr vorsichtig gebogen wird, bis sie mit den Rundungen der Stirnseiten übereinstimmt. Hinter den Stirnwänden erhält das Dach ebenfalls angeklebte, gerundete Spanten aus 8-mm-Weichkunststoff, damit es später hier mit dem Wagenkasten verschraubt werden kann. Da die meisten Klebstoffe an dem Alublech schlecht abbinden, habe ich sie von oben mit je zwei kleinen Schrauben befestigt.

Danach wird über das Alublech eine 0,5-mm-Polystyrolplatte bündig mit Doppelklebestreifen aufgeklebt. Der gesamte Rand des Daches wird anschließend unten herum mit einer knapp 2-mm-Kunststoffleiste versehen. Diese führt einerseits zum passgenauen Sitz des Daches und verstärkt andererseits optisch das Dach. Denn beim Vorbild ist eine Dachhaut über die Kante gezogen und mit Dachpappnägeln befestigt. Diese Nägel werden später mit Farbe ange deutet.

Das Aufwändigste an diesem Waggon ist wiederum die Herstellung der Bühnengeländer. Diese wurden nach Fotos mit ihren vielen Rundungen hergestellt und verlötet. Die Wirkung ist allerdings immens.



Bau und Montage des Wassertanks auf dem Dach



Start des Bühnengeländers



Und fertig!



Gut erkennbar: die „Dachpappnägeln“



Die Sitze sind eingebaut, die Fahrgäste haben Platz genommen

Die Sitze sind eingebaut, die Fahrgäste haben Platz genommen



Meine Kreation von Polstersitzen



Langweilige Arbeit: Sitze bauen

Am Wagenboden bildet ein 8 mm starker Plastikstreifen den Rahmen, zwischen dem die LGB-Drehgestelle #67380 ihren Platz finden. Als Puffer habe ich die Franzburg-Puffer aus dem Modellbau Heyn-Programm verwendet, die Trittstufenhalterungen stammen ebenfalls von dort. Die Beschriftung stammt – wie immer bei mir – von Hartmann Original (hartmann-original.hier-im-netz.de).

Text/Fotos: pt





Ein Adler für die Rothmoos Mountain Railroad – Oder: Die örtliche Werkstatt baut einen Kitson-Meyer-Critter

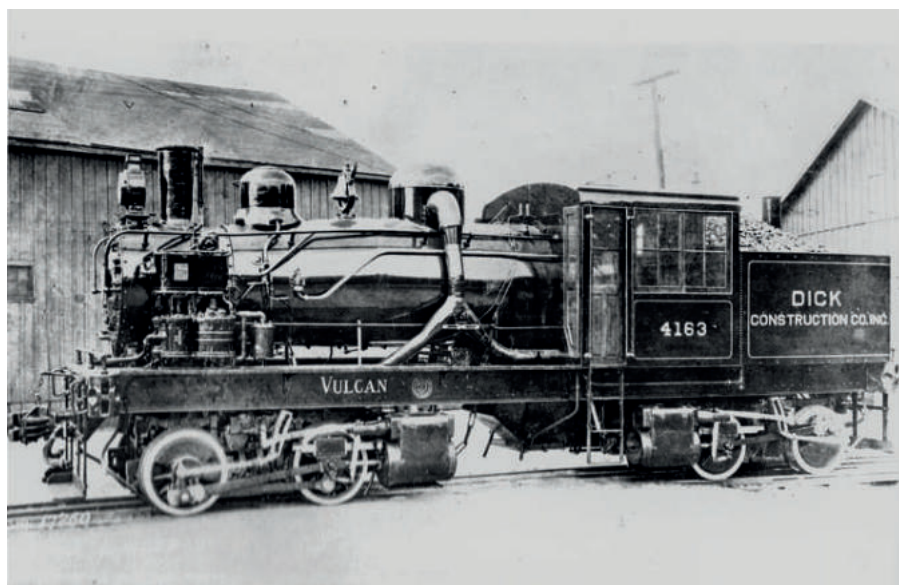
In meinem Archiv habe ich einen nicht allzu guten Abzug eines offensichtlichen Werkfotos der US Firma Vulcan. Eine US-Gelenklokomotive, aber nicht eine der allgemein bekannten Getriebelokomotiven wie die Bauarten Shay, Climax, Heisler oder die Gelenklokomotiven von Willamette mit Antrieb und Getriebe auf den Drehgestellen und auch keine Mallet.

Nein – eine US-Abart einer Kitson-Meyer Lok mit dem von Getriebelokomotiven her bekannten Umriss, aber eben mit zwei Antriebsgruppen in zwei Drehgestellen ohne Getriebe, mittiger Feuerbüchse und zur Mitte zeigenden Zylindergruppen.

Das war aber nur der Anstoß zur Planung eines Dampf-Critters für die Waldbahn meines Bruders, der Roth-

moos-Mountain-Railroad (RMRR). Als „Critter“ bezeichnet man in Amerika ganz allgemein Lokomotiven, die meist in eigener Werkstatt mit gerade

vorhandenen Mitteln gebaut wurden. Es gibt hunderte Dokumentierte mit unterschiedlichen Antriebsarten. Ich werde eine im Modell hinzufügen.



Die im Text erwähnte Vulcan Lokomotive, eine Lok die auf den ersten Blick wie einen Getriebelok aussieht, aber keine ist. (Archiv Rieger, es dürfte sich um ein Werkfoto des Herstellers handeln)

Modell

Ich habe die Lok als Zweirichtungsfahrzeug wie die amerikanischen Getriebeloks geplant. Grundsätzlich gibt es dazu zwei Möglichkeiten: die konventionelle mit Kessel, Führerhaus und hinten liegendem Vorratsbehälter, wie auf dem Vorbildfoto oder eine mit Führerstand, fast mittigem Kessel mit Heizerstand, anschließendem Vorratsbehälter und einem Führerstand am anderen Ende.

Gerade diese Idee hat mich dann gepackt, ist sie doch recht ungewöhnlich und einem Critter angemessen. Sie hat aber auch den Nachteil, dass für Arbeiten am Kessel mit längeren Werkzeugen der Platz vor der Rauchkammer etwas eingeschränkt ist, dafür ist die Streckensicht ausgezeichnet, wenn es auch im Winter etwas kalt in den Führerständen sein wird. Eine Heizung macht auch keinen Sinn, außer es gibt zumindest an den Fronten eine Doppelverglasung. Aber wer weiß, vielleicht hat die Verwaltung in diesem Fall die Spenderhosen an?

Das Ausblasen der Rauchrohre mit der Lanze, wie in Europa üblich, entfällt in

den USA nahezu, da man dort einfach bei Volllast einige Schippen Sand in den heißen Gasstrom wirft und damit den abgelagerten Ruß in die Rauchkammer oder durch den Schlot befördert.

Für größere Arbeiten wie z. B. das Ziehen der Rohre müssen – eine günstige Anordnung der Bedienelemente im Führerstand vor der Rauchkammer vorausgesetzt – eben einige Bretter entfernt werden. Aber solche Arbeiten werden ohnehin nur in einer Werkstätte und nur alle Jubeljahre gemacht. Die üblichen Arbeiten wie das Löschziehen etc. sind kein Problem.

Man könnte sich dafür eine kleine Geschichte zurechtlegen

Die Bahnverwaltung hatte vor kurzer Zeit zwei kleine B-gekuppelte Heißdampflok abgestellt, weil sie für die steigenden Anforderungen zu leistungsschwach geworden waren. Es wurde nach einer bezahlbaren Alternative gesucht. Da eine andere Bahnverwaltung einen leistungsfähigen, ölgefeuerten und gut erhaltenen Kessel einer verunfallten, wesentlich größeren Heißdampflok anbot, kam man zu dem Entschluss, mit

diesem Kessel und den Fahrgestellen der beiden kleinen Loks in Eigenregie eine vierachsige, zugkräftigere Lok zu bauen. Mit einem stabilen Brückenrahmen, als Zweirichtungsfahrzeug angelegt, wie fast alle US-Getriebeloks, aber eben ohne Getriebe! Gut, wenn man als kleine Bahnverwaltung nichts wegwirft und eine gute Werkstätte hat.

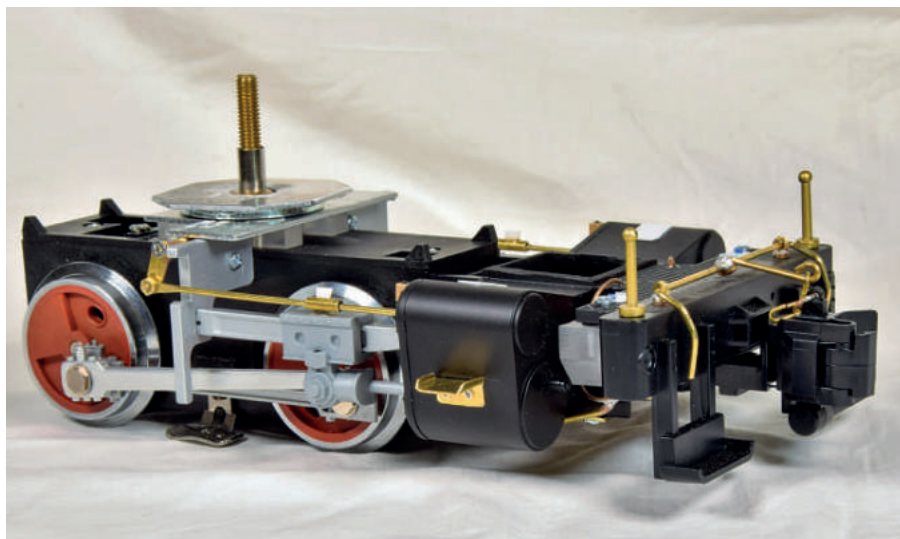
Also auf zum Bau eines Kitson-Meyer-Critters! Und wie sollte es anders sein bei einem Critter, es kamen alle möglichen, gerade in der Werkstätte vorhandenen Bauteile zum Einsatz.

Ich habe dazu zwei kurze gebrauchte und aufgearbeitete LGB-Fahrgestelle, die Rauchkammer und das Oberteil der Feuerbüchse einer US-Anfangsgarniturlok von LGB, das Führerhaus, die Zylinder und einige Gestänge von zwei US-Dreikupplerloks von PIKO, einen LGB-Reefer-Aufbau, etwas Alu-Wellblech und etliche Kleinteile aus der Bastelkiste bereitgelegt.

Der Kessel besteht aus einem Alurohr passenden Durchmessers. Die Lok wird zugunsten ihres Adhäsionsgewichtes keine Geräuschelektronik erhalten.



RMRR #61 beim Wasserturm im Gleisdreieck bei Williamston



Eines der beiden Fahrgestelle der Adler

Fahrgestelle

Die beiden Fahrgestelle werden entfettet, mit Wälzlagerfett mit Graphitanteil versehen und aller Dinge bis auf die Kuppelstangen beraubt. Auch wird statt der Räder mit den Einstichen für die Haftreifen je ein Rad ohne Einstich aufgespresst, da die Haftreifen jede Lok zu Taumeln bringen und so die Funken-Erosion an den Radreifen fördern. Die entsprechend Zugkraft wird wieder einmal durch ausreichendes Adhäsionsgewicht sichergestellt werden.

An den Frontseiten sind die Frontrahmentteile der PIKO-Loks an die LGB-Getriebelocks angeschraubt, die Kupplungshalter etwas höher gesetzt (die Stainz-Räder sind geringfügig kleiner als die der ursprünglichen Lok) und der Zylinderblock seiner Kesselaufgabe beraubt, Sandkästen aus Acrylglasresten ergänzen das Fahrgestell. Die Treibstangen stammen von den LGB-US-Anfangsloks (Achsfolge B oder 1'B) aus der Nürnberger Zeit. Die Kuppelstangen stammen auch von LGB. Die Kreuzkopfliniale samt modifizierten Halterungen und die Kreuzköpfe sind wieder von PIKO, die außenliegenden Schieberstangen der innenliegenden Steuerung samt Gelenken sind Eigenbau. Die Stainz-Fahrwerke erhalten mittig Drehzapfen, an deren Grundplatten auch die Halterungen der Kreuzkopfliniale befestigt werden.

Brückenrahmen und Aufbauten

Der Brückenrahmen aus einer 2-mm-Alu-Platte und 10/10/2-Alu-Winkeln als Langträger ist im Bereich der Drehzapfen mit einem Flachalu 20/5 verstärkt

und stützt sich über eine Dreipunktlagerung auf die Fahrgestelle.

Als Aufbauten dienen einige der erwähnten Komponenten aus meinem Lager. Der Reefer-Aufbau wird so zer-

schnitten, dass er auf einer Seite Raum für einen Führerstand und für die Wartungsarbeiten an der Rauchkammer und auf der anderen Seite die Betriebsmittelbehälter für Feuerungsöl und Wasser sowie den zweiten Führerstand bietet. Beide Führerstände erhalten LGB-Normtüren von den Zweiachs-wagen.

Dazwischen werden der Kessel und das Führerhaus als Arbeitsbereich des Heizers eingebaut. Der Kessel ist aus einem passenden Alurohr vom Schrott, hat eine Feuerbüchse und eine Rauchkammer von LGB und ruht auf einer 3-mm-Acrylglasplatte.

Apropos Acrylglas: Ich kann nur allen Modellbauern, die mit Acrylglas arbeiten oder arbeiten wollen, raten, sich bei einem Betrieb der Produkte aus Acrylglas herstellt, umzusehen. Meist fallen dort Reste in allen Qualitäten und Stärken in Masse an und das in



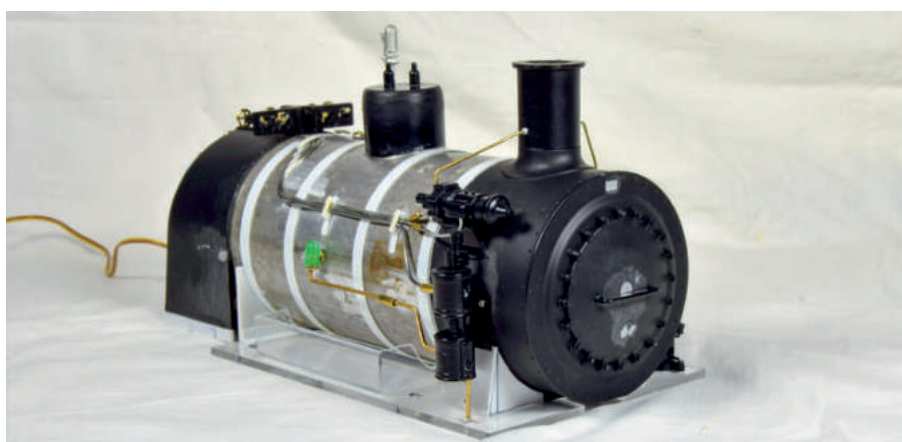
Der Brückenrahmen mit dem Wassertank und dem angedeuteten Unterteil der Feuerbüchse samt Aschkasten (soweit es das Ausdrehen der Fahrgestelle zulässt)



Der hintere Aufbauteil mit Führerstand 2, Vorräteteil, Raum für den Heizer und den beiden Längsträgern für das Dach

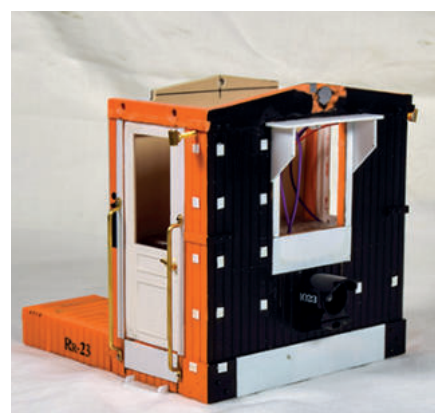


Der Kessel von hinten, die Feuerbüchsenrückwand ohne Regler aber mit angedeuteten Brennern. Das Reglergestänge greift, in hoher Lage von den beiden Führerständen kommend, in den Hebel am Dampfdom ein.



Der Kessel von vorne, der Behälter rechts unterhalb des Kessels dient zur Aufnahme des Werkzeuges, das bei meinem Bruder jede Lok mit sich führt.

handlichen, für den Modellbau optimalen Abmessungen. Ich hole mir meine Acrylglasreste seit dem Anfang meiner Gartenbahnarbeiten auch bei solchen Betrieben. Ich war immer nach einer freundlichen Frage und Auskunft, wozu ich die Reste brauche, willkommen. Ein Obolus für die Kaffeekasse sollte selbstverständlich sein. Ich habe bei einem solchen Betrieb im Herbst 2025 für einen sehr kleinen dreistelligen Betrag so viele Reste, meist das zum Bearbeiten bessere gegossene Glas in vielen Dicken erhalten, dass mein Auto recht gut beladen war und ich wahrscheinlich bis zu meinem Lebensende genug Acrylglas zum Arbeiten zu Hause habe.



Der vordere (vor dem Kessel liegende) Führerstand 1 mit dem für die Behandlung des Kessels erforderlichen Freiraum



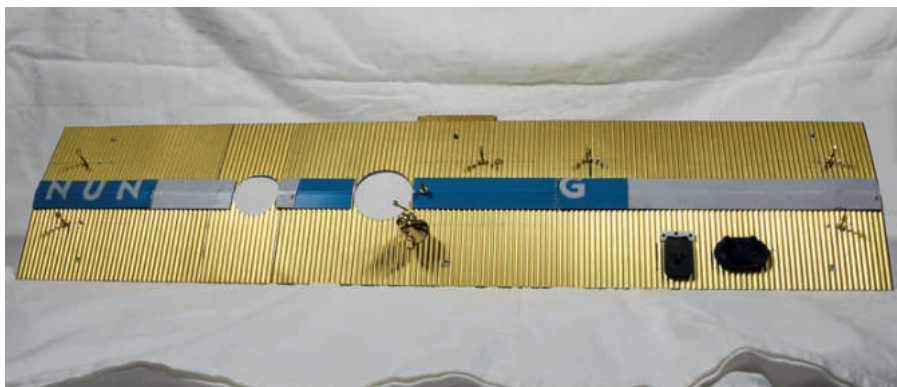
RMRR#61 durchfährt mit ihrem Güterzug ohne Halt die Station Walkabout Creek





Die Vorräte werden über das Dach ergänzt, das Reglergestänge führt unter Dach von beiden Führerständen zum Dampfdom. Das Steuerungsgestänge wird unterflur geführt, wie die Zu- und Abdampfleitungen. Die Einfüllstutzen für die Vorräte, der Dampfdom samt Sicherheitsventil und die Dampfpeife überragen das Dach. Die Pfeife hat Züge zu den Führerständen und zum Heizer, die Glocke ist mit ihren Zügen mittig auf dem Dach angebracht. Unter dem Dach befindet sich links und rechts ein Alu-Längsträger (5/15/1). Das Dach selber ist aus abkantetem 1-mm-Alu mit einer Decklage aus Alu-Wellblech (ein Sockelplattenrest, wie man ihn vor 30 Jahren verwendet hat, aus dem Schrott).

Der Kessel, der Raum für die Betriebsmittel, der Führerstand vor dem Kessel, die angedeutete Feuerbüchse samt Aschkasten und der unterflurige Wasserbehälter dienen als Ballastraum. Über dem Ballast im Betriebsmittelraum ist die einfache Elektrik (Ein/Aus, Umpolschalter und der Widerstand für die Diodenbeleuchtung) untergebracht. Zugunsten des Ballastes und dessen leichtem Ein- und Ausbau habe ich auf die Einrichtung der Führerstände diesmal verzichtet.



Das Dach mit seinem Wellblechbelag, die Giebelbleche sind aus 0,3-mm-Alublech (gebrauchtes Offsetblech aus einer Druckerei)



Das erste Bild der zusammengebauten Lok bei mir im Keller



Probefahrten vor der Lackierung Mitte April 2026 noch auf meiner Anlage



Der „Adler“ ist gelandet, erster Einsatz auf der Gartenbahn meines Bruders im Mai 2026 zwischen „Walkabout Creek“ und „Rothmoos“

Zugkraft ist auf der Anlage meines Bruders, die Waldbahnsteigungen von bis zu 70 Promille aufweist, das Wichtigste und durch die kleinen Fenster sieht man im Betrieb ohnehin nicht hinein. Diese Lok ist ein sehr stabiles Betriebsmodell, das auch einige Schubser aushalten kann. Ein recht einfacher Bau aus

vorhandenen Teilen, eine Fingerübung zur Einstimmung auf die Winterarbeiten für mich und eine sehr urig anzusehende Lokomotive mit guter Zugkraft (Dienstgewicht 12,2 kg) für die Waldbahn meines Bruders. Ein einfacher Zweckbau der findigen Werkstattmannschaft der Waldbahn – ein Critter eben.

Der Lokomotive habe ich dann noch schlussendlich den Namen „Eagle“ – Adler – gegeben, da ich noch einen Tombak-Adler vom Schrott als Verzierung für die rechte Seite der Lok übrig hatte.

Text/Fotos: mr



Halt für den Fotografen in Stillwood Creek



Ein neues Aufnahmsgebäude für den Bf. „Wieselburg“ – Oder: Abschied von einem Stück Geschichte

Ausgangssituation

Das Aufnahmsgebäude des Bahnhofs „Wieselburg“ – in Österreich bezeichnet man das Hauptgebäude eines Bahnhofs mit den Diensträumen wie der Fahrdienstleitung und den Räumen für die Reisenden als Aufnahmsgebäude (ff. AG) – ist schwer in die Jahre gekommen. Ich habe es 1988 aus wasserfestem, durchgefärbtem Beton in vier Teilen mit ca. 3 cm Wandstärke gegossen. Die Acrylglasfenster wurden mit eingearbeitet. Die Dächer wurden aus 1,5-mm-Alublech gefertigt, die Stützen der Dächer aus Messingrohren.

Nun steht das Bauwerk ganzjährig dem Wetter ausgesetzt, zuerst 5 Jahre als AG des Bahnhofs „Freiling“ auf meiner ersten LGB-Anlage im Garten meines Elternhauses, dann 23 Jahre als AG



Das Gebäude als AG des damaligen Bahnhofs „Freiling“ auf meiner ersten LGB-Anlage im Garten meines Elternhauses

des heutigen Bahnhofs „Wieselburg“ in meinem eigenen Garten im Freien. Der Beton hat sich doch nicht so witterungsbeständig gezeigt, wie angenommen. Wie auf den Fotos rechts zu sehen ist, hat die Gebäudesubstanz bereits erheblich gelitten, einige Fensterlaibungen sind ausgebrochen und der Korpus hat überall Risse. Die Schäden gehen so weit, dass die längst überfällige gründliche Reinigung das Gebäude noch mehr beschädigen würde. Somit kommt nur ein Neubau infrage.

Überlegungen

- Ein Neubau (Guss) aus durchgefärbtem wasserfestem Beton oder aus Acrylglas nach noch vorhandenen Plänen.
- Ein Umbau aus den einigermaßen passenden zur Auswahl stehenden handelsüblichen Bausätzen. Pola hätte die Bausätze „Schönweiler“ und „Reichenbach“; PIKO die Verwandten „Rosenbach“ und „Tiefenbach“, „Neustadt“ und „Burgstadt“. „Neustadt“ bzw. „Burgstadt“ hatte ich bereits je 2 Stück aus einem Angebot für den Ersatz des AGs meines Endbahnhofs „Schondorf“ eingelagert, somit fallen die beiden weg. „Schönweiler“ hat einigermaßen brauchbare Geschosshöhen, aber ich wollte kein holzverschaltes Obergeschoss; „Reichenbach“ hat ebenfalls brauchbare Geschosshöhen, aber ein Fachwerk im Obergeschoss, das mir nicht so ganz gefällt. So blieb für meine Überlegungen nur ein etwas aufwändigerer Umbau aus PIKO „Rosenbach“ oder „Tiefenbach“.

Diese Überlegungen habe ich einige Zeit mit mir herumgetragen, da die eine Variante Betonguss und Acryl mit sehr viel Arbeit verbunden ist und die andere Variante relativ teuer ist, braucht man doch 4 Bausätze zum Umbau.

Lösung

Ein preislich unschlagbares Sonderangebot eines gut bekannten Händlers hat dann Anfang Juni 2025 vollendete Tatsachen geschaffen; kein Betonguss, kein Acrylbau, sondern Kunststoff! Ich habe mir 4 Stück von PIKO's Sonderangebotsbahnhof „Rosenbach“ besorgt. Auf den ersten Blick scheinen die Proportionen im Verhältnis zum doch recht kleinen Gebäude ganz gut getroffen zu sein. Auffallend an diesem Bausatz sind die für die Zeit, aus der das Vorbild stam-



Das alte Aufnahmegebäude des Bahnhofs „Wieselburg“, Westseite



Das alte Aufnahmegebäude des Bahnhofs „Wieselburg“, Ostseite. Die im Vordergrund sichtbare Überdachung der Fußgängerunterführung zum Bahnsteig 1 und 3 bleibt bestehen.

men soll sehr niedrigen Fenster, baute man damals doch meist zumindest die Erdgeschoss mit höherer Decke und damit auch mit höheren Fenstern. Dieser Bausatz stellt daher eher ein einfaches Bahnwärterhaus mit Anbau dar.

Ich versuche ein Gebäude mit zwei unterkellerten Querbaukörpern mit ausgebauten Dachgeschossen und einem ebenerdigen, zurückgesetzten Längsbaukörper mit einem Durchgang und einem Vordach für den Hausbahnsteig umzubauen. Die zu geringen Geschosshöhen werde ich berichtigen, das Gebäudevolumen durch die Verwendung mehrerer Bausätze ausgleichen, je einen Sockel bei den Baukörpern, bei den Querbaukörpern mit angedeuteten Kellerfenstern ergänzen und die Dächer

wieder aus 1,5-mm-Alu fertigen. Es ist dabei auch zu berücksichtigen, dass auch auf meiner gartenfüllenden Anlage für ein repräsentatives, größeres Anlage in strenger 1:22,5 Verkleinerung genauso wie für die originalen Gleislängen und die Radien des Vorbildes einfach zu wenig Platz ist.

Das in drei Teilen transportable neue AG wird nur mehr im Frühjahr/Sommer dem Wetter ausgesetzt sein. Ich werde es in einigen Ausstattungsdetails und der Farbgebung dem Erscheinungsbild der verbleibenden alten Bauwerke im Bahnhof „Wieselburg“ anpassen.

Abgesehen von diesen Erwägungen ist auch das kleine neue AG für den Bahnhof „Wieselburg“ eigentlich viel

zu groß, da im heutigen Bahnbetrieb wesentlich weniger Bedarf an verkehrsbezogenen Räumlichkeiten besteht. Das ständige Personal in den Bahnhöfen hat sich stark verringert.

Die Fahrdienstleitung für den Zugleitbetrieb auf der Gesamtstrecke ist im benachbarten Gebäude der Betriebsleitung untergebracht. Im Mittelteil des neuen AGs sind ein Warteraum, der Fahrkartenverkauf und das Büro des Geschäftsführers untergebracht, in den beiden Querbaukörpern auf der den Gleisen zugewandten Seiten ein Gefolgschaftsraum und eine kleine Werkstatt im von der Gleisseite rechten Bauteil im restlichen, von der Hinterseite zugänglichen Erdgeschoß und im Dachgeschoss eine Dienstwohnung und im linken Bauteil im von der Hinterseite zugänglichen restlichen Erdgeschoß und im Dachgeschoss Schulungsräume. Die Zentralheizungsanlage befindet sich im Keller des linken Querbaukörpers.

Folgendes Personal mit verkehrsbezogenen Aufgaben ist derzeit in den Bahnhöfen der LFSAG maximal denkbar:

Bf. „Wieselburg“: Geschäftsführer, 1 Bahnhelfer (Güterumschlag und ortsbediente Weichen), werktags 1 Verschlusslokführer und 1 Verschieber (bedienen auch die Anschlussgleise in St. Peter HuLSt.)

Bf. „Thürna“: Geschäftsführer, 1 Bahnhelfer (Güterumschlag und ortsbediente Weichen)

Bf. „Schondorf“: Geschäftsführer, 1 Bahnhelfer (Güterumschlag und ortsbediente Weichen), werktags 1 Verschlusslokführer und 2 Verschieber (Güterbahnhof, Hafen und Anschlussgleise in Bruck HuLSt., Verschluss im Kopfbahnhof, teilweise ortsbediente Weichen), sonn- und feiertags 1 Verschlusslokführer und 1 Verschieber (der Hafen wird auch sonn- und feiertags wegen des Kesselwagenpendelzuges nach Freiling zweimal bedient, Verschluss im Kopfbahnhof)

Bf. „Freiling“: im Kellerbahnhof, der nur Gleise und sonst keine auch nur andeuteten Einrichtungen besitzt, ist davon auszugehen, dass ebenfalls ein Geschäftsführer, 1 Bahnhelfer, werktags ein Verschlusslokführer und 2 Verschieber (ortsbediente Weichen), sonn- und feiertags ein Verschlusslokführer und ein Verschieber Dienst haben.

Maßvergleich

In Bezug auf die Größe des angebotenen Gebäudes muss PIKO die Geschosshöhen niedriger machen, sonst würde ein turmartiges Bauwerk die Folge sein. Will man aber wie ich ein etwas voluminöseres Gebäude bauen, dann sind die Geschosshöhen zu ändern.

Wenn man die ohnehin für die damalige Zeit bei Bahnwärterhäuschen mit niedrigen Fenstern geringen Geschosshöhen (Gesamthöhe incl. Bodenaufbau und Geschossdecke) annimmt, ergibt sich in etwa folgender Vergleich:

Geschoss/1:1/1:22,5/PIKO Rosenbach
Erdgeschoss/2900/128/117
Dachgeschoss/2700/120/80
(Maße in mm)

Umbau

Querbaukörper Erdgeschoss:

Bei den Längsseiten kommen die zweifelligen Seitenwände des Querbaukörpers der Rosenbach-Bausätze zu Einsatz; sie müssen in der Höhe auf 130 mm gekürzt werden. Die Wände mit den Türen müssen oben, um auf eine vertretbare Geschosshöhe zu kommen, etwas aufgedoppelt und in der Länge den ebenfalls verwendeten Querbaukörpern des Längsbaukörpers des Bausatzes angepasst werden, die eine gute Geschosshöhe von 130 mm bieten. Ein umlaufender 20 mm hoher Sockel mit andeuteten Kellerfenstern aus Acrylglasresten verbindet das Ganze. Verklebt wird der Sockel innen flächig mit einem 30 mm Acrylglasstreifen.



Eine Seiten- und eine Stirnwand vor dem Verkleben



Die beiden Erdgeschosse fertig verklebt

Querbaukörper Dachgeschoss:

Die Giebelwände des jetzt wesentlich steileren Daches bestehen aus je einem der 130 mm hohen Wandbauteilen des Bausatzes und 3 Ergänzungen aus 6-mm-Acrylglas. Die Acrylglasteile wurden mit der elektrischen Feile in zwei Richtungen auf der Außenseite mit einem 40er-Band aufgeraut. Die Übermauerung der Seitenteile besteht aus je einem 3,2 mm hohen und 6 mm starken, ebenfalls gerautem Acrylglasstreifen. Diese Streifen im Verein mit den Sockelstreifen geben den Wänden einen guten Halt. Die im unteren Bild sichtbaren Acrylglasklötzchen dienen später zur Aufnahme der Dachschrauben. Das Dach besteht wieder aus 1,5-mm-Aluplatten vom Schrotthändler, die Ortgangbretter aus 10/10/2 Aluwinkeln, die Regenrinnen aus Messing, die Fallrohre sind Reste alter Lindberg-Bausätze und der Schornstein stammt von irgendeinem alten Bausatz aus einer vor Jahren erworbenen Kramkiste, dem Kunststoff nach wahrscheinlich von Pola.



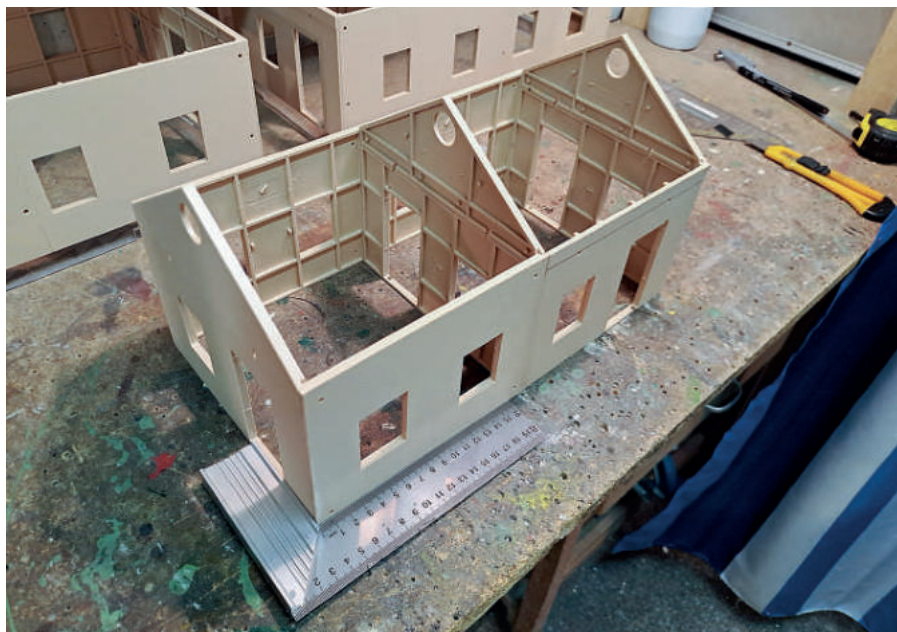
Aufgerichtetes Dachgeschoss: Giebelwand mit 3 Ergänzungen und die längsseitigen Übermauerungen

Längsbaukörper:

Da er nur ein Erdgeschoss hat, besteht er hauptsächlich aus den 130 mm hohen zweifenstrigen Bauteilen des Bausatzes, ergänzt um zwei aufgedoppelte und längsbeschnittene Türteile. Die



Die zum Verkleben vorbereiteten Wände



Längsbaukörper fertig verklebt



Der Längsbaukörper fertig verschraubt auf der 3-mm-Alu-Platte; fehlen nur noch die Dächer

Giebelwände sind unveränderte Teile aus dem Bausatz, die mittlere Wand dient nur als Spant. Ein umlaufender Sockel aus 17-mm-Acrylglasstreifen ist angebracht. Für das Vordach hatte ich noch eine Balkenkonstruktion von Pola, die sowohl von der Breite als auch von der Länge her perfekt passt, um mit dem Baukörper verklebt das Alu-Dach aufzunehmen. Der gesamte Längsbaukörper wird auf eine 3-mm-Aluplatte aufgesetzt und verschraubt, um vor allem dem Vordach auch von unten entsprechend Halt zu geben. Unter das

Vordach kommen noch 2 stabile, mit der Grundplatte verschraubte Playmobil-Bänke, ein Abfallkorb und eine Rampe zum Warteraum/Fahrkartenverkauf samt Handlauf. Am Gebäude habe ich noch die bodenseitig um 3 mm niedriger geschnittenen Sockelplatten und Ecklisenen aus dem Bausatz und einige Schilder angebracht. Für das Dach habe ich 3 Teile aus 1,5-mm-Alu geschnitten und aufgeschraubt, zunächst an den Seiten bündig mit den Giebelwänden, dann auf beiden Seiten zu den Querbauteilen ergänzt.



Probestellung vor dem Lack; Gleisseite. Die altertümlichen Blitzableiter, wie sie um 1900 üblich waren sind eine Kindheitserinnerung die auf der Anlage bei einigen Gebäuden bewahrt wird. Die dünnen zur Erde führenden Leitungen des bisherigen Gebäudes werden von der Natur und vom Menschen beim Auf- und Abbau immer wieder beschädigt, somit habe ich sie weggelassen.

Allgemeines:

Die Fenster und Türen erhalten oberhalb ein Gesims, um die fehlende Höhe zumindest optisch etwas auszugleichen. Die Grundkörper der kleinen Schilder bei den Eingängen sind aus Polycarbonatplatten, sie werden überlackiert und somit UV-beständig. Die Grundkörper der großen Bahnhofsschilder bestehen dagegen aus UV-beständigem schwarzem Acrylglas. Geklebt wird alles mit UHU-Allplast. Die Fenster-„Gläser“ sind 3-mm-Acrylglasplatten.

Die Fenster habe ich mit den Fensterlaibungen, Fensterbänken und Faschen verklebt und außen so weit abgeschliffen, dass sich die Fenster von außen samt den Laibungen und Faschen in einem Stück einsetzen lassen. Sie werden gemeinsam weiß gespritzt und dann erst eingeklebt.

Die Lackierung erfolgte mit dem Airbrush, die Mauern in einem satten Gelb, da diese Farbe die Tendenz hat, schnell auszubleichen und resedagrün für das Dach. Die Sockelplatten, Lisenen, Treppen, Türen, das Ständerwerk des Vordaches und die Fallrohre wurden mit der Hand lackiert.

Wichtig ist es noch, die Acrylglasteile von innen mit einer gut deckenden Farbe zu streichen, damit sie lichtdicht werden.



Längsbaukörper mit Durchgang



Hinterseite. Da man diese Seite nicht sieht, da sie zur Gartenhecke zeigt, habe ich mir z. B. die Dachrinne beim Längsbaukörper, die man von vorne aus keinem Winkel würde, erspart.



Vergleich mit dem Rosenbach-Original aus der Bausatzkiste (ein kleines Betriebsgebäude auf der Anlage) – deutlich sind die geänderten Proportionen zu erkennen.

Warum mache ich Alu-Dächer und verschmähe die im Bausatz enthaltenen Dachplatten mit Ziegelimitation: Weil ich für diese doch recht empfindlichen Polystyrol-Platten, die unter Platzregen, Hagel, abfallenden Ästen und Früchten samt Klebefestigung sehr leiden, wieder einen richtigen kleinen Dachstuhl aus Alu-Winkeln hätte bauen müssen, um ihnen bei dieser Gebäudegröße den

notwendigen Halt zu bieten. Bei den Aludächern platzt mit der Zeit teilweise der Lack ab, aber das ist der einzige Schaden, den ich bisher in vielen Jahren hatte und der lässt sich leicht beheben.

Warum ich meine Alu-Dächer reseda-grün streiche: Weil mir die Farbe wesentlich besser gefällt als Ziegelrot, was

für ein Blechdach auch nicht angebracht wäre und diese Farbe sehr gut mit dem umgebenden Pflanzengrün harmoniert.

Der Umbau hat samt Lackieren 76 Stunden in Anspruch genommen. Damit habe ich das dritte AG für den Bahnhof Wieselburg gebaut. Ich hoffe, es ist nach 1983, 1988 und 2015 auch das letzte, bin ich doch schon 68 Jahre jung ...

Text/Fotos: mr



Die neue Ostseite



Das neue Aufnahmegebäude des Bahnhofs „Wieselburg“; Südseite

Blocks Geschichten - Teil 6 – Besondere Besucher im Blockelland

Diversität ist bei uns im Blockelland selbstverständlich. Vor gut 13 Jahren hat eine beeindruckende Frau nach einem sehr langen Leben ihre Traumheimat bei uns gefunden: Fijofora Wackelzahn (Foto 1.). Sie ist eine bekennende Hexe und ist bei uns als Heilerin, insbesondere bei den Frauen bekannt. Sie konnte ein Grundstück am Zauberwald und im Schatten der Burg Adlerwacht erwerben. Dort hat sie sich mithilfe einiger Frauen ein wunderschönes Lebkuchenhaus gebaut (meine Schwestern Katrin und Dörte haben dafür Lebkuchen aus Fimo erstellt!). Sie lebt zurückgezogen und meidet die Menschen, ist aber immer hilfsbereit bei Notfällen.

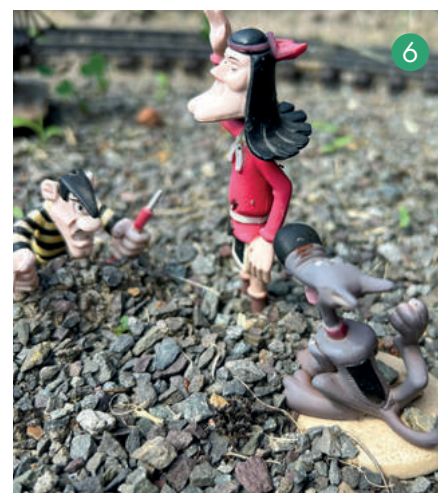
Vor einigen Jahren fand sie die schwer erkrankte Hexe Nadja Liebeswahn und pflegte sie gesund (Foto 2.). Nun haben sie beschlossen, zusammen zu leben und die harmonische Zweisamkeit zu genießen. Vor kurzem wollte ein Mann sich Lebkuchen vom Haus stibitzen und hat die beiden alten Damen heftig unterschätzt (Foto 3.). Nun schmachtet er nackt im Hexenstall und befürchtet irgendwann gebraten zu werden (immer mit dem Blick auf den großen Backofen – siehe Bild 2). Die beiden Hexen leben jedoch vegan und freuen sich einfach nur an seiner Angst. Mal sehen, wann sie ihn wieder laufen lassen.

Große Freude macht mir als Bürgermeister, dass wir Lucky Luke ebenfalls ein wunderbares Altenteil anbieten können. Der schicke Mann, der schneller schießt als sein Schatten, hat seine Leidenschaft fürs Singen entdeckt. Nun erfreut er damit unsere Bürger bei vielen Gelegenheiten (Foto 4.). Er hat übrigens



auch Billy the Kid nach seiner Strafzeit aus dem Gefängnis abgeholt und dieser hat seine Liebe für die Schafe im Blockelland entdeckt (Foto 5.). Die Spuren von Lucky gehen noch weiter, da auch

der „kleine“ Dalton und der Hund Rantanplan glücklich bei uns angekommen sind, zuzüglich eines echten Indianers (Foto 6.).





Zu Gast für ein kleines Segelabenteuer war Kaptein Haddock (Foto 7.). Er hat sein schickes kleines Segelboot souverän über den Blocksee gesteuert und sich den Wind um die Nase wehen



lassen. Dabei hat er auch gleich unseren friedlichen Wasserdrachen aufgescheucht (Foto 8.). Fuju ist befreundet mit Helga, der Wikingerin (Foto 9.) und genießt das Leben am Blocksee im traumhaft schönen Wikingerhaus. Hier ist er absolut sicher, da bei uns ein absolutes Jagdverbot herrscht.

Ein treuer Bürger ist unser Wassertroll Tschicko. Auch er ist seit über 15 Jahren am See bei uns zu Hause (Foto 10.). Er lebt zurückgezogen, macht aber sehr gerne Späße bei den Besuchern und kann nachts auch mal „gespenstern“.

Ein wieder ganz besonderer Gast ist Gandalf der Graue. Er hat mal kurz

vorbeigesehen, den Frieden im Blockerland bewundert, ein paar Feuerwerke gezündet und sich wieder in seine Zauberwelt zurückgezogen (Foto 11.).

Das sind nur einige unserer speziellen Bewohner und Bewohnerinnen. Es ist uns hier eine große Freude, wenn Menschen ihre Heimat bei uns finden. Wir sind ein kriegsfreies, friedliches Land und genießen den Frieden miteinander. Jedes Lebewesen ist willkommen. Das genießen übrigens auch die Wespen, Ameisen, Eichhörnchen, Igel, Schnecken und vieles andere Getier.

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





Überörtliches Gemeinschaftsprojekt „RUR“

Die Restaurierung der Dampflokomotive „RUR“ durch Wim Paters Kleinbaan-Service wurde von den eisenbahninteressierten Mitgliedern unserer Familie von Beginn an im Tagebuch mit Spannung begleitet. Nach Inbetriebnahme der Vorbildlok entstand durch Sohn Martin die STL-Datei dieser Lok im kleinen Maßstab 1:160 für Spur Nm.

Da zwei Familienmitglieder auch im Gartenbahn-Maßstab 1:22,5 tätig sind kam natürlich schnell der Wunsch auf, diese Maschine auch im großen Maßstab zu besitzen. Gedanklich sollte es kein allzu großes Problem sein, die vorhandene Datei hoch zu skalieren. Aber von ganz klein bis ganz groß – wäre das möglich?

Auf Knopfdruck war das nicht machbar, weil doch einige Anpassungen wie z. B. die Wandstärken erforderlich waren. Das größte Hindernis war jedoch die Tatsache, dass unser 3D-Drucker

viel zu klein ist, um diese großen Elemente zu drucken. Auch wird bei uns mit flüssigem Resin gedruckt, was für größere Teile nicht geeignet ist. Aber unverhofft kommt oft: Volker, einer unserer Nachbarn, der sich intensiv mit

dem 3D-Druck beschäftigt und auch Drucker in verschiedenen Größen sein Eigen nennt, suchte ein Projekt, um „Großes“ zu drucken. Und so entstand dieses überörtliche Gemeinschaftsprojekt.



Die Vorbildlok im Frühjahr 2026 (Foto: Kleinbaan-Service)



So kam das Gehäuse aus dem Drucker



Einpassen von Kessel und Antrieb



Die Rückseite



Gehäuse und Kessel im lackierten Zustand, die Räder wurden noch schwarz

Aus PLA-Kunststoff hielt ich einige Zeit später zunächst das Gehäuse der „RUR“ in 1:22,5 in den Händen. Mein Konstrukteur, der aufgrund seiner Erfahrungen mit Nm-Fahrzeugen eine gewisse Skepsis hatte, befand das Gehäuse auch als ausgesprochen gelungen. Besonders angetan hat uns die Glattheit der Seitenwände, da wir aus shapeways-Zeiten wesentlich schlechtere Qualität gewohnt waren. Auch die Stabilität ist hervorragend. Allerdings soll das Material nicht dazu geeignet sein, lange in der Sonne zu stehen.

Nun ist und bleibt das Gehäuse eine Konstruktion, die ihren Ursprung in einem Nm-Modell hat und darauf zugeschnitten war. Das Ilm-Modell erforderte unter Verwendung von LGB-Teilen zahlreiche Anpassungen und – wie sich herausstellte – auch Montageumstände. Als geeignet wurde eine vorhandene OEG Kastenlok 102 angesehen, da hier neben dem Fahrwerk auch Schlot und Kessel und ggf. einige Kleinteile wie Wasser- und Kohlenkasten weitere Verwendung finden sollten.

Um das Fahrwerk befestigen zu können wurde eine Bodenplatte aus Polystyrol angefertigt, die von innen, also von oben auf den unteren Rand des Gehäuses zu liegen kam und mit demselben verschraubt wurde. Durch diese Öffnung musste zuerst der noch undekorierte Kessel und danach das Fahrwerk eingeführt werden, weil es aus Platzgründen nicht anders ging. Der weitere Bau erinnerte mich deshalb gedanklich immer wieder an die Montage eines Buddelschiffes. Das Gehäuse wurde von innen und außen lackiert. Außen in einem eigens angemischten Grün, das





HENSCHEL & SOHN
CASSEL
NR 5276 1899

4

RUR

Dach ebenfalls in angemischtem gelbbraun, so wie beim Vorbild. Innen oben gelbbraun, unten dunkelgrau. In der Hoffnung, später ein sauberes Finish mit den Zierstreifen hinzubekommen, erhielt das Gehäuse einen Überzug mit Brillantglanz.

Hiernach musste dann aber der Kessel in die Lok und auf dem Fahrwerksblock befestigt werden. Schraubversuche schlugen fehl, also wurde geklebt. Anschließend stellte sich heraus, dass der Schlot der OEG Lok zu lang war, also wurde einer aus der Bastelkiste entsprechend passend gemacht.

Auf dem Dach der Vorbildlok befinden sich zwei große Kondensatoren, mit denen der Abdampf wieder in Wasser zurückverwandelt wird. Beim Modell sind das zwei gesondert gedruckte Bauteile, die nach dem Lackieren auf dem Dach befestigt wurden.

Bei den Laternen handelt es sich ebenfalls um die vergrößerten Nm-Laternen. Diese sollen mit SMD-LED's bestückt werden. Das Anbringen und Verkabeln habe ich mir jedoch bis zum Schluss aufgehoben, damit diese mir beim Aufbringen der umfangreichen Zierlinien nicht unnötig im Wege stehen.

Das inzwischen eingetroffene Soundmodul von Herrn Dietz (d-i-e-t-z.de) fand – wie geplant – im hinteren Kohlenkasten seinen Platz. Der erforderliche Kabelbaum mit 7 Drähten wurde in einem Schrumpfschlauch gebündelt und nach vorn zur Stromabnahme geführt. Auch ein Durchlass für die Kabeldurchführung zum Boden für Glocke und Pfeife befindet sich im vorderen Teil des Fahrwerks.



Diese (hintere) Ansicht hat man vom ersten Perron des Zuges



Größenvergleich: Hohenlimburger Nr.2 – RUR – Plettenberg



Das Personal begutachtet die neue Lok

Für die Reedkontakte zum Auslösen von Glocke und Pfeife habe ich den Fahrwerksblock unten mit einer Plasticscheibe verlängert und die Reedkontakte eingelötet. Jetzt musste noch Platz gefunden werden für den Lautsprecher, der auch einen vollen Sound widergeben sollte. Bei anderen Loks sitzt er im

Kessel, der bei der „RUR“ aber mit Gewichten vollgestopft ist. Also habe ich eine kleine Soundbox aus Plastikteilen angefertigt und diese an der Innenseite der Lokwand angebracht.

Da ich weiterhin analog fahre, wird für die Standgeräuschversorgung ein Batte-

riekasten mit 4,5 V benötigt. Einen solchen Kasten gibt es für drei AAA-Batterien und er verfügt über einen Schalter. Dieser musste aus Platzgründen auf der Heizerseite seinen Platz finden.

Diese Lok ist wie ihr Vorbild auch als Hm-Modell sehr klein, so dass nach dem Einbau der Technik gerade noch Raum war für den Lokführer und den Heizer – die ich gerne an anderer Stelle platziert hätte.



Mit ähnlichen Zugkompositionen sieht man die „RUR“ bei den Museumsbahnen

Hinsichtlich der Laternen habe ich meinem Modell insgesamt 6 Stück gegönnt, was beim Vorbild unüblich ist. Dort werden die Laternen beim Fahrtrichtungswechsel umgesteckt. Beim Modell ist das nur schwer möglich. Deshalb hat sie auf beiden Seiten drei Laternen. Diese wurden als letzte Baumaßnahme mit Sperrdiode und Widerstand verkabelt und am 20V-Ausgang angeschlossen. Die Wasserkästen aus der OEG-Lok konnten nach etwas Bearbeitung für die „RUR“ genutzt werden und verdecken die vielen Kabel.

Die „RUR“ hat nach Vorbild vom Wim-Pater-Team aufwändige Zierstreifen erhalten, deren Aussehen, insbesondere die Winkelrosetten, in den Tagebucheinträgen von Kleinbaan-Service sehr schön dargestellt wurden.

Diese Aufnahmen habe ich verwendet und Herrn Hartmann von HaO-Original (hartmann-original.hier-im-netz.de) den kompletten Beschriftungssatz erstellen lassen, mit Doppel-Zierstreifen und allem Drum und Dran. Allein das Auftragen dieser Verzierungen hat fünf Stunden in Anspruch genommen, sieht aber phantastisch aus. Als Finish wurde die Beschriftung mit Klarlack überzogen.

Die weitere Beschriftung in Form von Fabrikschild, Loknummer und -name erstellte Beckert Modellbau (beckert-modellbau.de) als Messingteil.

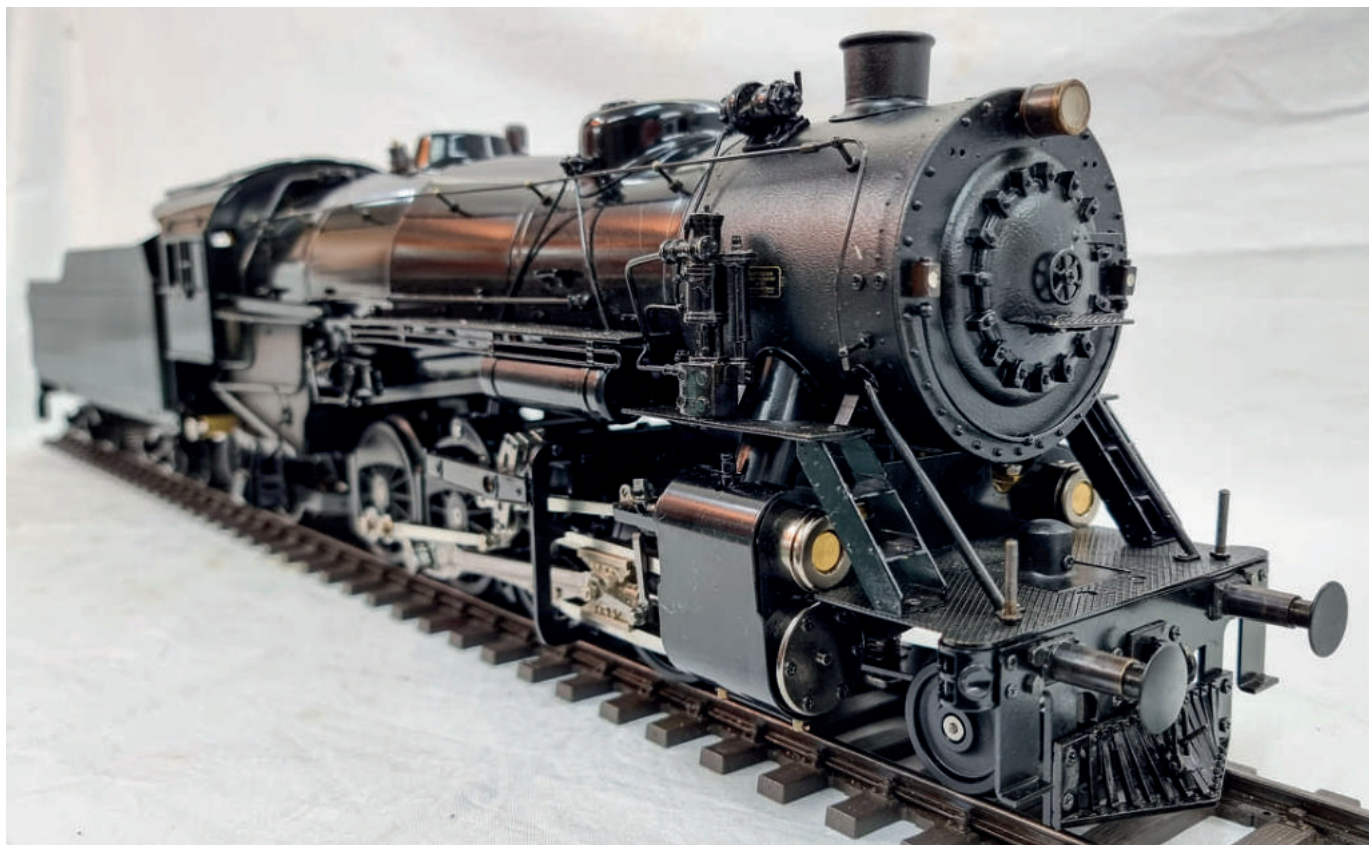
Das Vorbild der „RUR“ hat auf dem Schlot einen Funkenfängeraufsatz. Ein Bauteil aus der Sanitärabteilung des Baumarktes stellt dieses Teil im Modell nach. Der Rauchabzug des Dampfeinsatzes wird dadurch allerdings etwas behindert.

Text/Fotos: pt

rechts: Meisterhafte Zierstreifen mit den Rosetten



Die „RUR“ mit FKB-Wagen aus der Sammlung von Wim Pater



Mikado mit geringfügig „australisierter“ Frontpartie

Die schwere Mikado in Spur 1 von Aster mit Kohlenfeuerung – Ein gelungenes Modell für Kohlen-Enthusiasten

Gibt es so etwas wie die ultimative kohlengefeuerte Dampflokomotive in Spur 1?

Wahrscheinlich nicht, denn da sind die Geschmäcker und die Erwartungen wohl zu unterschiedlich. Was es sehr wohl jedoch gibt, sind Modelle, die sich gut oder eben weniger gut für den Betrieb mit richtiger Kohle eignen. Nach einer längeren Evaluierungszeit und nach vielen technischen Abklärungen hat sich Aster-Accucraft (astereuropa.com) entschlossen, der bereits bekannten schweren Mikado zusätzlich einen Kohlenkessel zu verpassen. Diese Entscheidung hat sich als wahrlich zielführend und richtig erwiesen. Gegen Ende letzten Jahres wurde bekannt, dass diese Maschinen mit verschiedenen Beschriftungen bestellt werden können und dies erfreulicherweise noch mit relativ kurzen Lieferzeiten.

Glücklicherweise wurden wichtige technische Kriterien frühzeitig berücksich-

tigt und so entstand eine Lokomotive, die den Kohlenfreaks mit Sicherheit gefällt.

Zu den entscheidenden Kriterien zählt ein leistungsfähiger Kessel, ein großer Rost (60 x 70 mm), dessen Ein- und Ausbau relativ einfach ist, ein großes Feuerloch, ein ausbaubarer Aschkasten und eine gut funktionierende Achsspeisepumpe. Zudem sollte die Rauchkammertür einfach zum Öffnen sein.

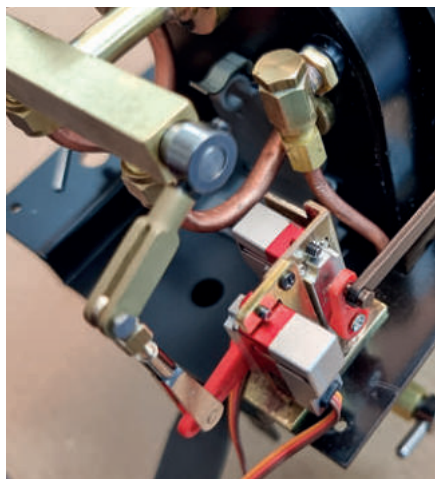
Als die ersten verbindlichen Informationen bekannt wurden, waren in relativ kurzer Zeit fast alle Maschinen ausverkauft, sowohl Bausätze (Kit) als auch betriebsbereite Modelle (RTR). Anfang des Jahres wurden die Modelle ausgeliefert, so auch mein bestelltes Kit.

Da es sich bei dem Modell um ein amerikanisches Vorbild handelt, mein Interesse jedoch eher bei australischen Maschinen liegt, habe ich mich entschlossen, meiner Lok einen leicht australischen Touch zu verpassen. Zudem habe ich die Version ohne Beschriftung

bestellt. (Die neuen Nummernschilder sind bis dato noch ausstehend).

Beim Zusammenbau hat sich relativ schnell gezeigt, dass die Bauteile von ansprecher Qualität sind und dass die Lackierung sehr ordentlich gemacht ist. Nach und nach nahm das Modell Gestalt an und nach einigen Tagen war der Rahmen mit den beiden Triebwerken zum Drucklufttest bereit. Zu meiner großen Freude und Erleichterung lief das Triebwerk extrem ausgeglichen und hemmnisfrei, sodass weitergebaut werden konnte.

Aus für mich unerklärlichen Gründen haben die beiden Überwurfmutter für das Wasserstandsglas unterschiedliche Gewinde. Die beiden identisch aussehenden Teile hatten bei mir fälschlicherweise das gleiche Gewinde, was in der Folge meinen Weiterbau etwas einschränkte. Von der Fa. Twerenbold erhielt ich in kürzester Zeit das passende Teil und die Arbeiten gingen flott weiter. Eine auch sehr gute Idee ist, dass die Rauchkammertür nicht verschraubt



Regler- und Steuerungs-Servos



Im Tender rechts eingebaute RC-Empfängereinheit

werden muss; sie ist mit einem genialen Einschnappmechanismus versehen. Die Idee ist grundsätzlich sehr gut, jedoch ließ sich just meine Tür nicht passend einstecken. Um dieses Passproblem zu beheben, musste ich den inneren Flansch der Tür an verschiedenen Stellen gehörig abfeilen, was einer sportlichen Betätigung gleich kam. Alles in allem war der Kit jedoch sonst gut passend und akkurat gearbeitet.

Nun aber gab es für mich noch eine äußerst anspruchsvolle Herausforderung – der Einbau von zwei Micro-Servos

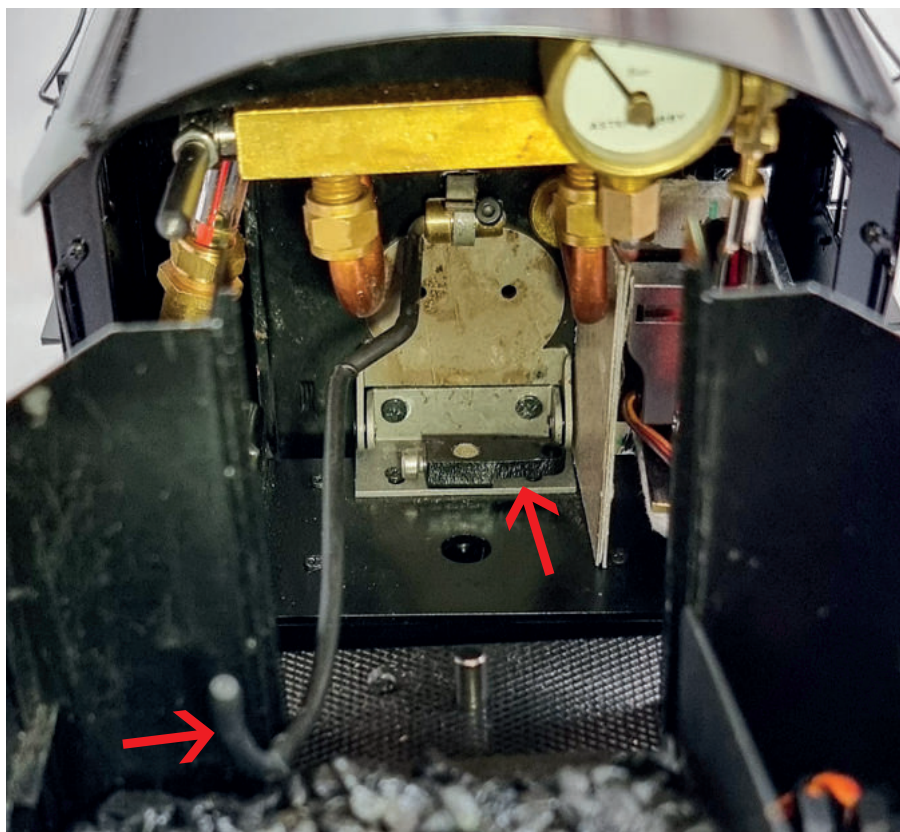
für die Steuerung und den Regler. Dafür habe ich ein Produkt von KST gewählt, den X06-V6 ein leistungsfähiger Kleinst-Servo. Wie auf dem Foto oben zu sehen ist, sind die beiden Servos relativ nahe am heißen Kessel platziert. Sicherheitshalber habe ich sie nachträglich seitlich und von unten her so gut es eben ging isoliert. RC-Empfänger, Akku (5xAAA) und Schalter konnten bequem seitlich im Tender eingebaut werden.

Die Feuertür hat zum Öffnen eine Öse. Für deren einfache Bedienung formte ich dazu einen Bedienhebel, mit wel-

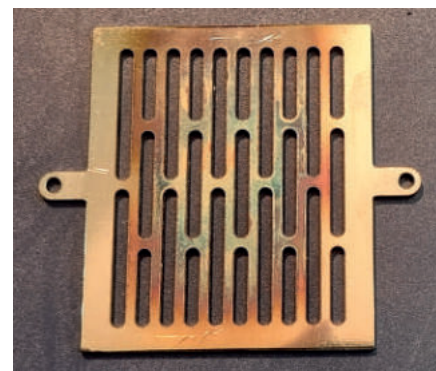
chem ich vom Tender her die Feuertür öffnen und schließen kann. Um den Rost heraus zu nehmen, muss im Führerhaus unterhalb der Feuertüre ein kleiner schwarzer Hebel gedreht werden, wodurch der Rost ein paar Millimeter nach unten gleitet. Danach kann er seitlich herausgezogen werden – eine pfiffige Idee. Mittels zwei Querstiften wird der Aschkasten im Rahmen gehalten und durch Herausziehen derselben wird er deblockiert und kann in der Folge nach unten herausgezogen werden, nochmals eine gute Idee.

Trotz dieser eigentlich guten Lösung baute ich den Aschkasten für meine Bedürfnisse etwas um. Mit einer Trennscheibe entfernte ich den Aschkastenboden und baute eine geschlitzte Halterung aus Messing an, die es mir erlaubt, eine 1-mm-Kupferplatte einzuschieben. Zur Reinigung kann ich diese Platte ohne Aufwand herausziehen und dann wieder einstecken.

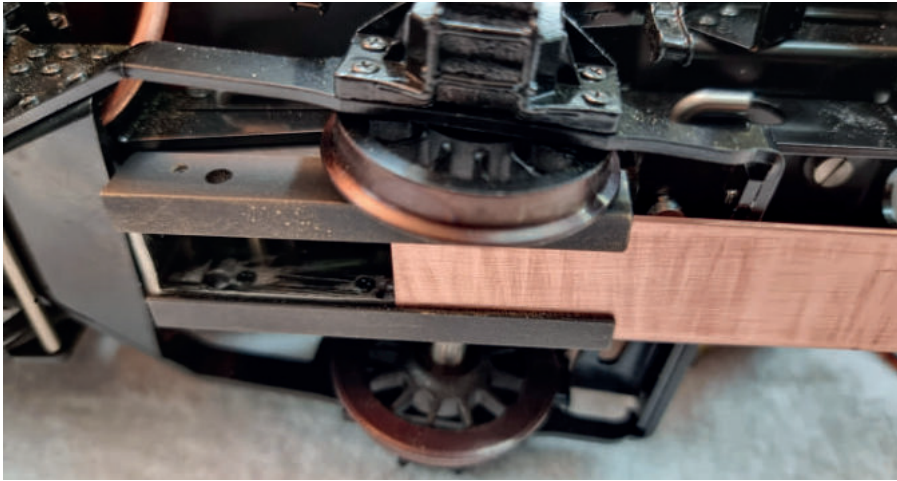
Nach dem Zusammenbau und nach einem ersten Funktionstest mit Druckluft war der unabdingbare erste echte Heiztest an der Reihe, was jeweils mit einer gewissen Anspannung verbunden



Links im Tender platzierter Bedienhebel für die Feuertür;
Kleiner schwarzer Hebel unter der Feuertür zur Deblockierung des Rostes



Chromstahlrost



Schiebemechanismus zum Öffnen des Aschkastens für die Reinigung

ist. Alle beweglichen Teil der Lok sind leichtgängig sorgfältig mit Gleitbahnöl geschmiert, das Heißdampfzylinderöl ist im Verdrängungsöl eingefüllt und der Kessel ist zu 50 % mit demineralisiertem Wasser gefüllt. Der Tender weist für das Reservewasser ein Volumen von 400 ccm aus und die Funktion der Handpumpe ist geprüft. Den Saugventilator habe ich auf den Kamin aufgesteckt und alsdann konnte es losgehen.

Als Startfeuer habe ich in Spiritus getränkte, klein zerhackte Shisha-Kokosnusskohle verwendet, so viel, dass der ganze Rost gut bedeckt war. Saugventilator an, Feuer mittels Feuerzeug an und danach Feuertür zu. Ein wohlwollendes Knistern in der Feuerbüchse bestätigte, dass der Heizprozess begonnen hatte.

Als nach ca. 8 Minuten ein rot glühendes Feuerbett zu sehen war, konnte ich Anthrazitkohle Nuss 5 (6-10) vorsichtig und in jeweils kleinen Portionen auflegen. Sind die Portionen zu groß, kann das Feuer sehr schnell erstickern – Gemütlichkeit ist hier also gefragt.

Nach einiger Zeit begann sich der Zeiger des Manometers zu bewegen und bei 3 bar konnte ich den Saugventilator entfernen und den Hilfsbläser öffnen. Nach weiteren 10 Minuten war auch das Anthrazitfeuerbett einladend rot und bei einem Kesseldruck von 4 bar konnte die Steuerung auf vorwärts gestellt und der Regler vorsichtig geöffnet werden. Da die Lok über keine Zylinderventile verfügt, bahnte sich das Kondensat aus den beiden Triebwerken als kleiner Springbrunnen den Weg durch

den Kamin ins Freie und die Lok setzte sich in Bewegung – was für ein emotionaler Moment. (Wichtig: Den Kopf nie über den Kamin halten!)

Dieser Testlauf auf dem Rollenbock dauerte fast eine Stunde und der Wasserverbrauch lag bei ca. 1000 ccm, mit andern Worten – sie ist wohl eine durstige Maschine. Während dieser Testphase überwachte ich auch die Temperaturentwicklung der beiden Servos und glücklicherweise wurden sie selbst nach langer Fahrzeit nicht heißer als 64 °C, ein beruhigendes Resultat. Im Weiteren habe ich alle Rohrverbindungen mehrfach auf deren Dichtigkeit überprüft, im speziellen die beiden Rohranschlüsse an der Achsspeisepumpe.

Mittlerweile fuhr die Lok mit einem beachtlichen Güterzug auf unserer großen Außenanlage und auch hier brachte sie sehr gute, überzeugende Resultate.

Zusammenfassend möchte ich die Lok als eine gelungene Konstruktion bezeichnen. Sie lässt sich gut heizen, ist praktisch in der Bedienung, ist zugkräftig und die Reinigung ist unkompliziert.

Kleine Zusatzgeschichte: Da sich mehrere Kollegen im In- und Ausland die Lok als Bausatz gekauft haben, entstand ein höchst effizienter Erfahrungsaustausch – was für eine schöne internationale Zusammenarbeit.

Text/Fotos: Peter Krattiger



Mikado mit stattlichem Güterzug auf der großen Außenanlage



Projekt „British Railways Mark One“ - Personenwagen (BR Mk1) – Teil 12

Vorbereitung und Grundierung der Seiten

1 Einleitung

Nachdem die Karosserieteile zusammengebaut waren, bestand die nächste Aufgabe darin, die Karosserieseiten zu grundieren. In diesem Zusammenhang mussten auch einige Details angebracht werden.

2 Grundierung

Zunächst wurde der Messingboden mit einem weißen Ätzgrund mit dem Pinsel gestrichen. Anschließend wurde die Außenseite mit einer Grundierung aus der Sprühdose (Baumarkt) besprüht.

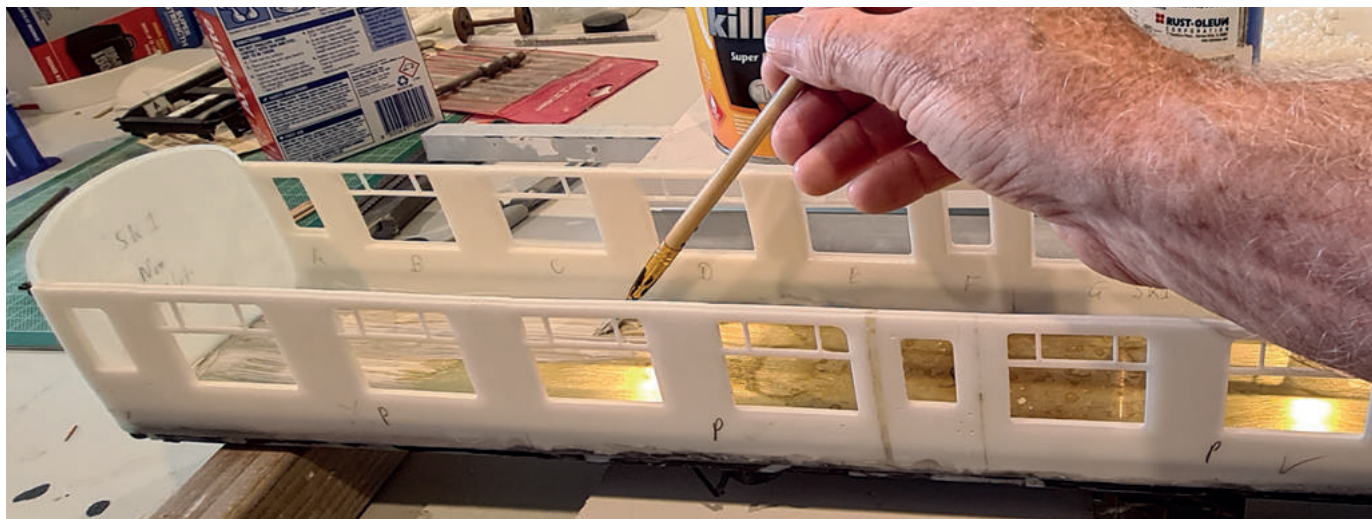
Wie erwartet zeigten sich dabei einige kleinere Mängel. Diese wurden durch weiteres Spachteln mit Araldite (Zweikomponenten-Kleber), Schleifen und Waschen behoben, gefolgt von einer weiteren Schicht Grundierung, nachdem die Karosserie getrocknet war.

Dieser Vorgang wurde so lange wiederholt, bis eine ausreichend feine Oberfläche erreicht war. In der Regel waren dafür etwa sechs Schichten pro Seite erforderlich, um ein Ergebnis zu erzielen, mit dem ich leben konnte. Sobald ich mit der Oberfläche zufrieden war und die unten beschriebenen Beschläge

angebracht waren, wurde jede Karosserie beiseitegestellt und für den Decklack vorbereitet.

3 Hinzufügen einiger Details

Diese Aufgabe wurde parallel zur Grundierung und Vorbereitung erledigt. Bei der Beschreibung dieser Arbeiten habe ich mich nicht streng an die chronologische Reihenfolge der einzelnen Arbeitsschritte gehalten, sondern jede Aufgabe logischer und strukturierter behandelt, um eine übersichtlichere Darstellung der verschiedenen Tätigkeiten zu gewährleisten.



Auftragen der weißen Ätzgrundierung.



Die weiße Ätzgrundierung ist aufgetragen, und die Karosserie steht in einer provisorischen Spritzkabine aus alten Zeitungen



Vier Rümpfe, die mit der ersten Grundierung versehen wurden

3.1 Zugbegleiter-Einstieg

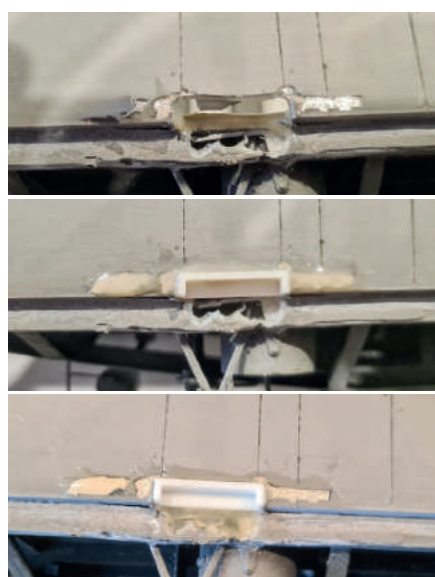
Die beiden Bremswagen, die über Einrichtungen für die Zugbegleiter verfügen, haben unterhalb der Zugbegleiter-Türen Einstiegsbereiche, die sich nach innen öffnen, um den Zugang vom Boden aus zu ermöglichen. Diese waren in den ursprünglichen Zeichnungen enthalten. Im Zuge der in Teil 11 beschriebenen Nachbesserungsarbeiten

waren diese Aussparungen jedoch verfüllt worden. Zudem behinderten die Winkel, die die Seitenwände mit dem Untergestell verbinden, deren Einbau.

Die Lösung bestand darin, Öffnungen zu bohren, um die Aussparungen unterzubringen. Es wurden Abdrücke der Umrisse der Aussparungen angefertigt.



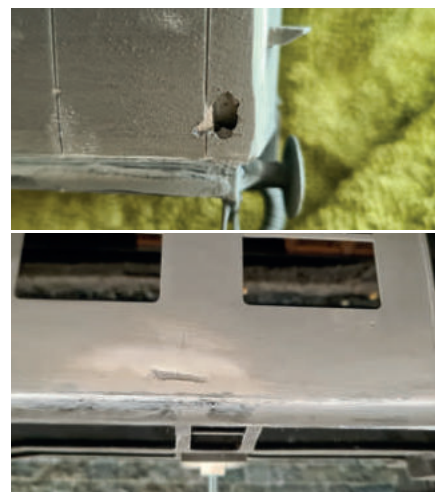
Ausbohren der Aussparungen. Dies war eine anspruchsvolle und mühsame, aber notwendige Arbeit



Von links nach rechts: Araldite wurde in die Öffnung aufgetragen, um das Einsetzteil aufzunehmen; anschließend wurde weiterer Kleber um die umliegenden beschädigten Bereiche herum aufgetragen



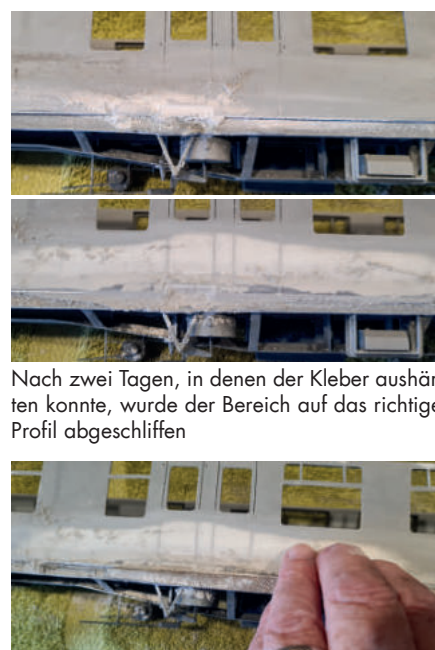
Abschleifen der ersten Grundierungsschicht



Beim Abschleifen entdeckte Mängel

Diese wurden dann in die geschaffenen groben Öffnungen eingeklebt.

Nachdem der Kleber ausgehärtet war, wurden die Kanten abgeschliffen und die verbleibenden rauen Stellen verspachtelt und abgeschliffen, um eine bündige Oberfläche mit dem Rest der Wagenflanke zu erzielen.



Nach zwei Tagen, in denen der Kleber aushärten konnte, wurde der Bereich auf das richtige Profil abgeschliffen



Abfeilen des reparierten Abschnitts der Sohlenleiste unterhalb der Aussparung



Das fertige Fußteil nach dem Waschen

3.2 Türscharniere

Die vorgestanzten Löcher für diese und die anderen Beschläge wurden alle aufgeweitet und/oder neu gebohrt, wo sie nach der in Teil 11 beschriebenen Umformung der Seitenböden verschwunden waren. Auch die Nuten, die den

Umriss der Türen bilden, wurden neu eingeritzt. In jedes Scharnierloch wurde ein Tropfen Araldite aufgetragen, bevor das entsprechende Scharnier eingesetzt wurde.



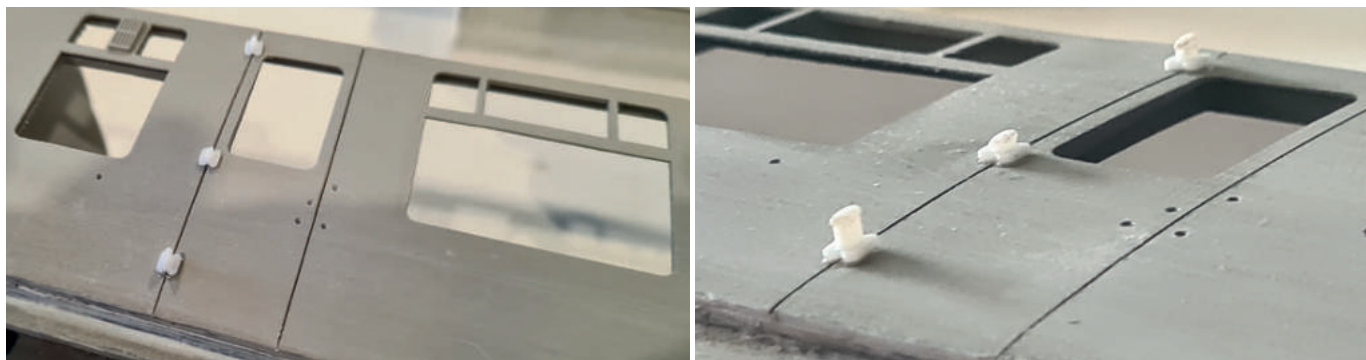
Überprüfung des Bohrers, der zum Aufbohren der Detail-Positionierungslöcher benötigt wird. Da der Zapfendurchmesser auf den Drucken mit 0,8 mm angegeben war, gehe ich davon aus, dass sie recht genau gedruckt wurden!



Aufbohren der vorgedruckten Löcher für die Türbeschläge, wobei rechts ein Testscharnier angebracht wurde, um die Passform zu überprüfen



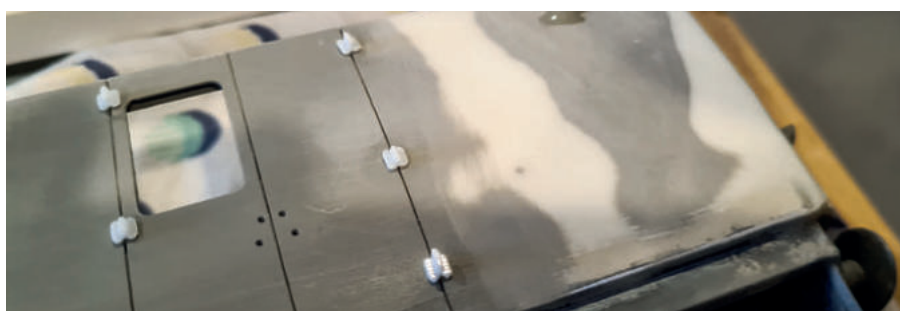
Die unzähligen Löcher rund um den Schaffnerwagen für die verschiedenen Beschläge, die zu gegebener Zeit angebracht werden. Rechts werden die Türnuten nach der Neugestaltung des unteren Bereichs der Seitenwände wiederhergestellt



Zwei Ansichten eines montierten Scharniersatzes. Diese wurden erst angebracht, nachdem alle Spachtelarbeiten an jeder Seite nach der ersten Grundierung abgeschlossen waren. Anschließend wurde eine letzte Schicht Grundierung aufgesprüht, um die Vorbereitung für den Decklack abzuschließen



Der BSK (Brake Second Corridor) mit montierten Scharnieren. Man beachte das alte Blech, das darunter gefaltet wurde, um ein weiches Polster für die Scharniere auf der anderen Seite zu bilden. Beachten Sie auch die Schwelle unter der Schaffner-Tür in der Mitte des Wagens



Ein letzter Fehler wurde ausgebessert – und ein weiterer Wagen, der für den Decklack bereit ist

4 Fazit

Die Vorbereitungsarbeiten nahmen viel Zeit in Anspruch und erforderten zahlreiche Wiederholungen, da immer wieder neue Mängel entdeckt wurden. Es war jedoch erfreulich, die Wagen so weit zu bringen, dass ich der Meinung war, der Decklack könne aufgetragen werden – was den nächsten Teil der Serie bildet.

Text/Fotos: John Boyson



Das Auftragen des Decklacks ist im Gange



LGB Kupplung Trick 17

In der letzten Zeit las ich (wieder einmal) Kommentare über kleine Probleme mit der Standard LGB-Kupplung, z. B. dass sich Wagen während der Fahrt aushängen usw.

Dieses Problem kenne ich aus eigener Erfahrung, wohl auch, weil meine Berg- und Talbahn dieses Problem besonders provoziert. Dafür gibt es eine einfache Lösung, die möglicherweise viele Gartenbahner schon kennen. Für alle anderen Interessierten möchte ich hier die Lösung des Problems nochmals beschreiben.

LGB benutzt 2 verschiedene Kupplungskonstruktionen. Die Kupplungsversion mit der Stahl-Spiralfeder ist nicht von diesem Problem betroffen, jedoch die andere Kupplungs-Konstruktion, jene mit der Kunststoff-Flachfeder. Diese Flachfeder sollte den Kupplungshaken stets kraftvoll oben gegen den Kupplungskragen drücken, sodass der überstehende Haken

in der nächstfolgenden Wagenkupplung sich sicher in der Kupplungsöse festhalten kann (Bild 2).

Kunststoff ist ein weniger gutes Federmaterial insofern, dass es sich durch die Temperaturänderungen draußen auf der Gartenbahn bei Wind und Wetter verformen kann, also seine „Federkraft“ dadurch langsam verlieren kann. Hängt infolge dieser Ermüdung der Haken schon schlapp nach unten, kommt es zu diesen ungewollten „Entkupplungen“ oft auf offener Strecke, meist auch immer wieder an den gleichen, dem individuellen Gartenbahner wohl bekannten Stellen, an denen der Gleisverlauf z. B. in eine Steigungsstelle übergeht oder auch im Bereich von Weichen ...

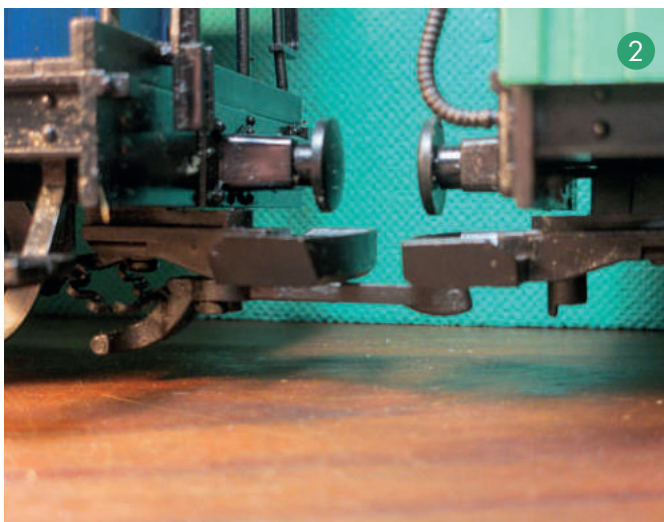
Nun wäre es möglich, das entsprechende Ersatzteil sich zu besorgen und es einfach auszutauschen. Aber es geht auch anders. Man nehme die Rückseite eines alten Stiels oder einen einfachen Holzstab mit Durchmesser um die 8-9 mm und schiebe diesen Stab von der Unterseite zwischen Kupplungskragen und Flachfeder. Dabei muss nichts demontiert werden.

In dieser Position kann man nun mittels Heißluftpistole (sollte nicht heißer als 100 Grad Celsius eingestellt werden, sonst verschmilzt oder verbrennt sogar der schwarze Kunststoff) die Flachfeder vorsichtig erwärmen. Durch die Wärme wird der Kunststoff weich und nimmt die runde Form des Holzstiels an. Nun lässt man das ganze Teil sich wieder langsam abkühlen, das dauert ein paar wenige Minuten. Stiel herausziehen und fertig (Bild 1).

Wer keine Heißluftpistole mit einstellbarer Temperatur zur Hand hat, baut alternativ die Flachfeder aus und erhitzt (nur) die Feder im Backofen (bitte nicht den ganzen Wagen) (vorzugsweise mit Umluft) bei gleicher Temperatur auf einer flachen Fläche, am besten zusammen mit ein paar zusätzlichen Ersatzfedern, sonst lohnt es sich nicht, den großen Backofen wegen einer winzigen Feder anzuheizen (Bild 3).

Der Vorteil der Pinselstielmethode ist, dass die so reparierte Flachfeder eine erhöhte Vorspannung besitzt, also sicherer funktioniert. Egal ob Backofen oder Heißluftpistole, diese Reparaturmethode kann vielfach wiederholt werden. Viel Erfolg beim Ausprobieren.

Text/Fotos: Achim van Ledners



Resin-Figuren Update

Vor über einem Jahr haben wir über einen Dauertest von Resin-Figuren im Außeneinsatz berichtet (s. GB 3/25). Nun, das Jahr ist schon vorüber, Zeit, ein Resümee zu ziehen.

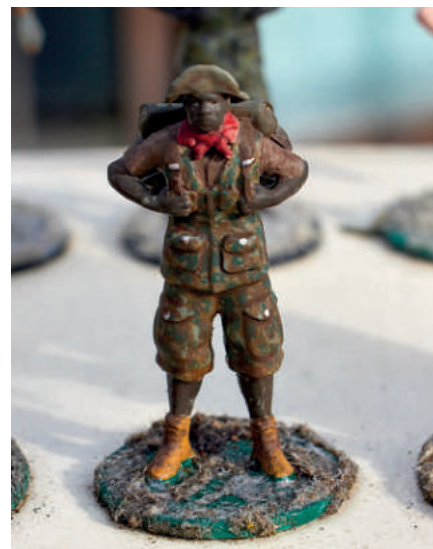
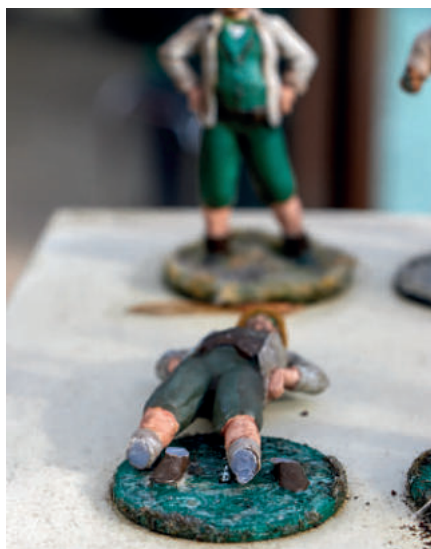
Die Figuren standen ein Jahr auf dem Dach eines Gartenhauses. Wind und Wetter (und Katzen) ausgesetzt. Denn eine Figur hat einen Katzenhieb nicht überstanden, was aber nichts über die Haltbarkeit der Figuren aussagt.

Zur Erinnerung: Die Figuren sind aus ABS-Like Resin von Resione (resione.com). Eine Reihe Vollmaterial, eine Reihe hohl. Die Figuren wurden lackiert und bekamen zum Schluss einen Schutzlack. Die Lackierung von Anna Samol vom Gartenbahn.Land ist zwar nicht kostengünstig aber sein Geld wert.

Wie man erkennen kann, haben weder die Figuren noch der Lack Schaden genommen. Ein Beweis für meine Vermutung, dass zumindest dieses Resin mit einer guten Lackierung für den Außeneinsatz zu gebrauchen ist.

Das ganze bleibt weiterhin auf dem Dach des Gartenhauses, sollte eine gravierende Änderung – besonders nach den heißen Tagen im aktuellen Sommer – eintreten, werden wir hier darüber natürlich berichten.

Text/Fotos: Peter Ting



Märklin

präsentiert als Spur 1-Sondermodell unter der Produktnummer #55178 eine hochprofessionell gealterte Version der 18 314 durch die Fa. Becasse Weathering – mit Zertifikat. Die Firma ist in der Spur 1 Szene bekannt für meisterhafte Patinierungen und Alterungen und genießt einen exzellenten Ruf.

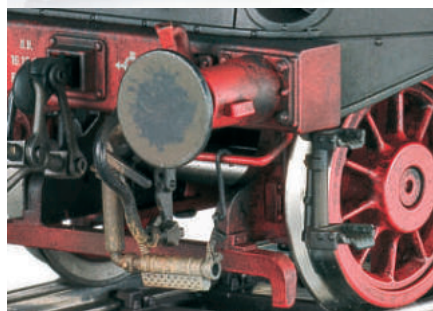
Hochdetaillierte Vollmetallbauweise; Fahrwerk, Aufbauten, Kessel etc. aus Zinkdruckguss, Ansetzteile aus Messing; Rauchgenerator; mfx-Decoder ... Befahrbarer Mindestradius: 1.020 mm. Lüp: ca. 73,8 cm. Gewicht ca. 9,2 kg.

UVP: 4190,- €

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



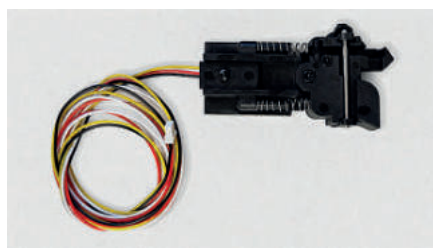
Fotos: Werkfotos Märklin



mXion

präsentieren die elektrische Lindenbergkupplung.

Diese besitzt wie von den bisherigen elektrischen Kupplungen bekannt den bewährten unverwüsthlichen Schrittmotor und die externe Ansteuerung mittels DSP-Steuerung. Die Ansteuerung kann dabei analog, über einen vorhandenen Decoder oder auch direkt am Gleis erfolgen (Decoder integriert). Zudem sind



noch diverse Parameter einstellbar wie Monoflop-Funktion, Stellzeit uvm.

Wie bereits bei der bisherigen Entkuppung wird die Lindenbergkupplung ein-

zeln (#0186, UVP: 45,- €), als 1er Set mit Steuerung (#0187, UVP: 65,- €) oder als 2er Set mit Steuerung (#0188, UVP: 110,- €) angeboten. Die Entkuppungen sind vormontiert.

micron-dynamics
M.Sc. EE Marius Dege
Iserstr. 2b
14513 Teltow
Tel: +49 (0)157 / 89 200 668
degemarius@gmail.com
mXion.de

Klingenhöfer Miniaturen

hat aktuell einige Neuerscheinungen für M 1:22,5 im Programm:



Alle Angaben ohne Gewähr

- Boxer feinbemalt, UVP: 24,50 €
- Papagei einfarbig grau, UVP: 6,50 €
- Schnecke feinbemalt, UVP: 6,50 €



Klingenhöfer Miniaturen
Feine Künstlerfiguren seit 2008
Michael Klingenhöfer
Körperstrasse 7
50999 Köln
Tel.: +49 (0)178-1092007
info@klingenhoefer.com
klingenhoefer.com





PIKO

informierte über die aktuelle Auslieferung folgender Artikel.

#37020 G-Schiebeplanwagen DB Railion V
UVP: 204,- €



#37533 G-Diesellok V36 DR III
UVP: 599,- €
#37766 G-Niederbordw. Res-x DB IV
UVP: 183,- €



#37799 G-Zementsilowagen GATX V
UVP: 202,- €

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

Fotos: Werkfotos PIKO

DIETZ ELEKTRONIK

hat aktuell zwei interessante Restposten im Angebot – schnell sein lohnt sich:

Lampen von Beli-Beco BELI, 120462 Gartenbahnlampe komplett aus Metall (Messing/Weißmetall). Sehr hochwer-

tige Ausführung, inklusive Glühbirnen 19 Volt.

Preis pro Stück 75,- €
Bei Abnahme von 3 Stück 199,- €

DIETZ STP 16 Weichen- und Universalstellpult zum Anschluß an das XpressNet – einfache Ausführung ohne Anschluß für Gleisbildstellwerk.

Preis pro Stück 79,- €
Bei Abnahme von 2 Stück 149,- €

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

Preiser

Zwölf neue Preiserlein

... für die Gartenbahn, sind in der Redaktion angekommen. Zuerst sollten sie mit und vor dem Graffiti-Gartenbahn-Zug für den Fotografen posieren. Die Bahner und die Reisenden kommen ja „zierlich“ manierlich daher, aber passen nicht zum Graffiti-Zug. Das Dilemma ist die Größe. Da täuschte doch – wieder einmal – der erste Blick. Ich musste der Wahrheit ins Auge sehen, dass ich Spur-2-Figuren nicht in Spur-1-Wagen quetschen kann. Also für die Foto-Session umgeplant.

Die sitzenden Reisenden auf einen DR-Flachwagen gesetzt und die stehenden Reisenden „wartend“ vor einen LGB-

Wagen aus dem Bestand von Bruchhausen – Vilsen gestellt. Die Bahner ebenfalls vor den Waggon und auf die Tritte des Waggons gestellt und festgestellt: so passt es. Bei den Bahnmitarbeitern auf den Tritten des Waggons wird deutlich, dass die Figuren passgenau für die Spur 2m hergestellt wurden.

An neuen Figuren sind im Angebot: Drei sitzende Reisende in unterschiedlicher Ausführung, vier stehende Reisende in glaubhafter Aufmachung. Dazu kommen fünf Bahnmitarbeiter vom „Rotkäppchen“ über den Aufsichtsbeamten mit Kelle bis zum Zugführer.

Resümee: eine sehr gelungene Auswahl für die Bevölkerung von Bahnsteig und Zug.

mm

Kleinkunst-Werkstätten
Paul M. Preiser GmbH
Am Ruhbach 2 – 91628 Steinsfeld
Tel.: +49 9861 94800
preiserfiguren.de



Alle Angaben ohne Gewähr



Großer Andrang herrschte schon in den frühen Morgenstunden vor dem Tor. PIKO lud ein und tausende Besucher – fast aus der ganzen Welt – strömten auf das Werksgelände in Sonneberg. Eigens für den 14. „Tag der Offenen Tür“ wurden Pendelbusse vom Bahnhof bis direkt vors Werk eingerichtet. Einige Besucher kamen bereits zum 14. Mal nach Sonneberg, um die Produktion zu besichtigen, Neuheiten zu begutachten und vielleicht das eine oder andere Schnäppchen im Verkauf zu erstehen. (Foto: PIKO)

PIKO begeistert Gäste aus aller Welt beim 14. „Tag der Offenen Tür“ in Sonneberg

„Tag der Offenen Tür“

Mit 13.500 Besucherinnen und Besuchern aus über 30 Nationen war PIKOs „Tag der Offenen Tür“ wieder ein großer Erfolg. Modellbahnfreunde, Familien, Sammler und Fachhändler aus ganz Deutschland sowie aus zahlreichen europäischen Staaten, darunter Bulgarien, Rumänien und Finnland sowie den USA, Indien, Kuwait und vielen weiteren Ländern nutzten die Gelegenheit, einen Blick hinter die Kulissen des Sonneberger Modellbahnherstellers zu werfen.

Grüße vom Landesvater

Im Rahmen der offiziellen Eröffnung begrüßte PIKO CEO Rainer Landwehr gemeinsam mit Sonnebergs Bürgermeister Dr. Heiko Voigt, Thüringens Ministerin für Justiz, Migration und Verbraucherschutz Beate Meißner sowie dem

Gesellschafter von PIKO, Dr. René F. Wilfer, die zahlreichen Gäste. Ministerin Meißner überbrachte dabei die Grüße der Thüringer Landesregierung sowie des Schirmherrn der Veranstaltung, Ministerpräsident Mario Voigt.

Einblick in die Produktion

Ein besonderer Höhepunkt des Tages waren die Einblicke in die Produktion. Anders als bei einer herkömmlichen Betriebsbesichtigung eröffneten sich den



Der PIKO TOFT 2026 ist eröffnet: (v.l.n.r.) Ortrun D. Wilfer, CEO Rainer Landwehr, Bürgermeister Dr. Heiko Voigt, Ministerin Beate Meißner (Mdl), Dr. René F. Wilfer und die beiden Töchter.



Die drei aktuellen Stars im Spur G Programm bei PIKO: Die mit zahlreichen digitalen Features ausgestatte Vectron Dual Mode Baureihe 248, die 221 in ozeanblau/beige und die 232 in der Lackierung der DB Bahnau.

Besuchern an ausgewählten Stationen transparente und praxisnahe Einblicke in die zentralen Fertigungsprozesse. Man konnte live verfolgen, wie Kunststoffteile in modernen Spritzgussmaschinen entstanden, wie Einzelteile in



Im Rahmen der Betriebsbesichtigung erhielten die Besucher spannende Einblicke in die Produktion und konnten Fertigungsschritte wie Tampondruck, Montage und die Entstehung moderner Gartenbahnmodelle hautnah erleben. (Foto: PIKO)



Große Begeisterung und strahlende Gesichter auf der Spur-G-Spielanlage: Die mit Klemmbausteinen gestalteten Kunstwerke wurden auf ihre erste gemeinsame Reise geschickt. (Foto: PIKO)



Parallel zum TOFT konnten im Lokbahnhof Sonneberg „große“ Lokomotiven besichtigt werden: Letztmalig die 94 1692 (preuß. T 16.1) und die 95 0009-1 (preuß. T 20). Bald werden es zwei 95er sein!

der Montage zu fertigen Modellen zusammengefügt und wie moderne Gartenbahnmodelle im Tampondruckverfahren präzise mit Aufdrucken versehen werden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter standen dabei für Fragen über die einzelnen Arbeitsschritte zur Verfügung. Ein Blick in die Fertigung der Gartenbahn-Gleise schloss den Betriebsrundgang ab. Einen umfangreichen Abschnitt der Veranstaltung widmete man der Präsentation der PIKO-Digitalkomponenten und der neuen Vectron Dual Mode (Baureihe 248), wobei deren charakteristische Merkmale detailliert vorgestellt wurden. Die hohe Fertigungstiefe und das technische Wissen wurden dadurch direkt spürbar.

Rahmenprogramm

Das vielfältige Rahmenprogramm eröffnete Gelegenheiten für den persönlichen Austausch mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vor Ort. An den zahlreichen Informationsständen zu Produktentwicklung, Digitaltechnik, Ausbildung und Karriere bei PIKO entstanden anregende Gesprächssituationen. Der Verkaufsstand für 2. Wahl war traditionell dicht umlagert. Dort wurden etliche Schnäppchen erworben. Zahlreiche Sonderangebote im Ersatzteil- und Bauteile-Shop fanden ihre Abnehmer.

Auch die jüngsten Besucher kamen voll auf ihre Kosten. Die Hüpfburg, die Spielanlagen sowie das traditionelle Wagenbemalen gestalteten den Tag zu einem Erlebnis für die ganze Familie und betonten den generationsübergreifenden Charakter des Hobbys Modellbahn. Bei bestem Sommerwetter und angenehmen Temperaturen herrschte während der gesamten Veranstaltung eine ausgezeichnete Stimmung auf dem Werksgelände. Thüringer Bratwürste und sehr gute Rostbrätel luden zum Verweilen unter den Sonnenschirmen ein.

PIKO ...

... zählt zu den weltweit führenden Herstellern von Modelleisenbahnen und -zubehör. Die Unternehmensgruppe beschäftigt weltweit über 650 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und verfügt über eigene Produktionsstandorte in Deutschland und China.

Neuauflage 2028

Nach dem erfolgreichen Verlauf des diesjährigen Events dürfen sich Modellbahnfreunde bereits auf die nächste Ausgabe freuen: Der 15. „Tag der Offenen Tür“ bei PIKO findet am Samstag, 24. Juni 2028 in Sonneberg statt.

„Bergkönigin“

In Sonneberg findet man auch zwei Bergköniginnen. Die eine im Maßstab 1:1 steht im Lokbahnhof Sonneberg, die andere im Maßstab 1:16,5 findet man auf dem PIKO-Platz in der Ortsmitte von Sonneberg. Es handelt sich um Lokomotiven der Reihe 95: Die auch Bergkönigin genannten schweren 1' E 1' Tenderlok preuß. T 20.



Text/Fotos (soweit nicht gekennzeichnet): vs

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

Quellen:
PIKO Pressemitteilung 03/06
Impressionen und Rückblick zum „Tag der Offenen Tür“ bei PIKO



22. Großbahntreffen 2026 in Schkeuditz

Ein paar Bemerkungen möchte ich voranstellen. Das dies-jährige Treffen war von der deutschlandweiten Sommerhitze geprägt. Dazu kam noch, dass die Anreise mit der Leipziger Straßenbahn ab Sonnabend Mittag nicht möglich war. Aufgrund großflächiger Schäden am Gleisnetz fuhr keine Bahn mehr. Vielleicht hat der eine oder andere davon in den Medien gehört.

Trotz dieser Umstände hatten 22 Händler den Weg nach Schkeuditz nicht gescheut! Es gab nur eine Absage aus gesundheitlichen Gründen.

Die vereinseigene Anlage „Schmiedestein“ bildete den Mittelpunkt der Anlagen in der Halle. Insgesamt waren 16 Anlagen in allen Größen zu bestaunen.



Feldbahn-Idylle



Anlage mit Modellen von PIKO



Anlage „Die Feldbahnsinnigen 1 zu 13“

Eine Besonderheit war die kleine Gartenbahn-Spielanlage von Wyn. Der 5-Jährige (in Worten fünf Jahre) war mit seiner Mutter im Schlepptau aus Halberstadt angereist. Er war schon zweimal als Besucher da und wollte nun selbst aktiv werden!

Die Bastelecke, die Mitfahrtsbahn und eine Hüpfburg waren für den Nachwuchs aufgebaut. Der absolute Hit war der aufgestellte „Wassernebelbogen“, der im Freien für Abkühlung sorgte!



Die Anlage von Wyn



3D-Lok von Matthias Wüstner – demnächst in der GartenBahn



Mansfelder Bergwerksbahn



Modell des ehemaligen Bahnhofs Zwochau



Noch als Standmodell

Der Sonnabendabend klang wie immer mit einem Teilnehmendend aus, den diesmal die „Echtdampfer“ gestalteten. Sie gaben einen Einblick in das Thema „Bau einer Echtdampflok von der Eigenkonstruktion oder zur Realisierung eines Bau-satzes“.

Der Bilderbogen soll einen Eindruck all denen vermitteln, die es dieses Jahr nicht geschafft haben, die Veranstaltung zu besuchen. Das 23. Großbahntreffen findet vom 25. bis 27. Juni 2027 statt.

Text/Fotos: rabe



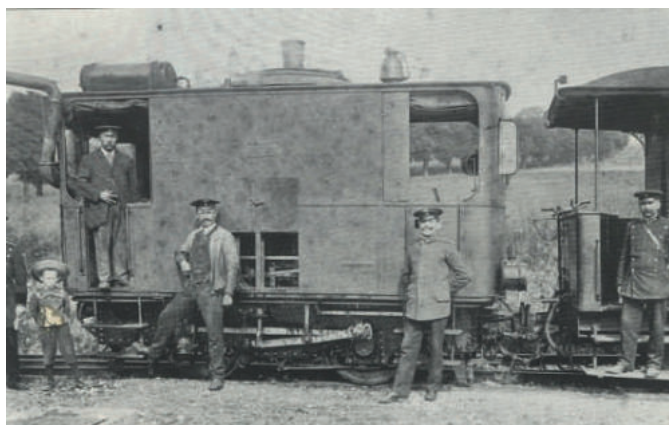
Eigenbau des VT 137 der Zittauer Schmalspurbahn



Die „RUR“ wird für die Sonderfahrten vorbereitet (Foto: Werner Kuhn)

Die Kastendampflok „RUR“ — zu Gast auf dem Härtsfeld

Im Juni 2026 war die Kastendampflok Nr. 4 „RUR“ bei der Härtsfeld – Museumsbahn zu Gast. Das war eine bemerkenswerte Premiere einer Gastlok bei der „Schättere“, noch dazu eine Lok, die an die frühesten Jahre der Bahn erinnert. Der 28. Juni war zudem in diesem Jahr der einzige Betriebstag mit Dampfbetrieb.



Diese etwas stockfleckige Fotografie zeigt den „Tracteur“ Nr. 5 im Einsatz 1908 bei der Härtsfeldbahn (Archiv HMB)

Bemerkenswerte Geschichte der Lok „RUR“

Die „RUR“ wurde 1899 bei Henschel in Cassel unter der Fabriknummer 5276 gebaut, an die Dürener Dampfstraßenbahn (später DEAG) geliefert und dort unter der Bahnnummer 4 eingereiht. Benannt ist sie nach dem Fluss Rur (jene Ruhr ohne h), der durch Düren und das rheinische Braunkohlenrevier fließt. Die 70 PS starke Lok bewährte sich im Einsatz, wurde aber nach der Elektrifizierung der Strecke nur noch im Güterverkehr eingesetzt. 1942 wurde die „RUR“ an die Papierfabrik F. H. Schoeller GmbH für deren Werkverkehr verkauft. Dort wurde sie 1943 in eine Dampfspeicherlok umgebaut. Dadurch blieb die „RUR“ – im Gegensatz zu ihren Geschwistern – auch nach Gesamtstilllegung der DEAG im Jahr 1965 erhalten und stand noch etwa weitere sechs Jahre unter Dampf. 1972 überließ Fa. Schoeller die Lok der Selfkantbahn.

Im September 2013 wurde die Lok an die Fa. Kleinbaan Service B.V. verkauft. Seither wurde sie in Zusammenarbeit mit der Märkischen Museumseisenbahn und der Selfkantbahn mustergültig aufgearbeitet und hat unter anderem einen neuen Kessel erhalten. Auch der für das Erscheinungsbild charakteristische Abdampfkondensator wurde rekonstruiert. Seit der Wiederinbetriebnahme im September 2025 bei der Selfkantbahn ist die „RUR“ dort eingesetzt und hat bereits mehrere Gasteinsätze absolviert.



Der Aufbau der „RUR“ ist ja sehr luftig. Dafür ist die Übersicht am Bahnübergang besser (Foto: Dr. Walter Gekeler)



Am, auf, um und um den Kessel herum sind doch viele Armaturen für Saug- und Druckluftbremse, Abdampf in Kondensator oder direkt, und „das übliche“ verbaut (Foto: Dr. Walter Gekeler)

Gasteinsatz bei der Härtsfeld - Museumsbahn

Dank dem Mäzen Kleinbaan Service und guten Beziehungen der Beteiligten und Fa. Carl Zeiss in Oberkochen konnte nun ein Gasteinsatz auch auf der Ostalb organisiert werden. Nach Test- und Einstellungsfahrten bespannte die Lok am 20. Juni drei Personenzugpaare als Sonderzüge für Mitarbeiter der Fa. Zeiss und einen Foto-GmP, sowie die Züge P 1 bis P8 am Betriebstag zum Stadtfest Neresheim.

Kastendampfloks bei der Härtsfeldbahn

Dieser Einsatz ist historisch bemerkenswert: Zur Anfangszeit der Härtsfeldbahn waren neben den kräftigen, aber auch aufwändig zu betreibenden Mallet-Loks mehrere der „RUR“ ähnliche sogenannte Kasten- oder Tramway-Loks für leichtere Aufgaben im Einsatz, die meist von der Filderbahn Stuttgart-Möhringen kamen. Das sind mit kastenförmigen Karosserien verkleidete Dampfloks, die für den Einsatz auf Straßenbahnen die Gefahren der Berührung mit sich bewegenden Fahrwerksteilen und scheuender Pferde verringern sollten.

Diese Maschinen waren zu schwach und wurden bald wieder abgegeben. Zwei Versuchsträger von 1898 für Serpollet-Kessel (zur Erzeugung von überhitztem Dampf bei hohem Druck), Bahnnummern 5 und 6, waren etwas länger, bis 1913 im Einsatz und erhielten um 1907 noch Kittel-Kessel. Nach den gemachten Erfahrungen wurden dann aber die bis heute erhaltenen Loks 11 und 12 als deren Nachfolger speziell für die Härtsfeldbahn konstruiert und angeschafft, die sich ja, wie wir wissen, sehr gut bewährt haben.

Auch die Kastendampflok „RUR“ hat sich bewährt: Sie hat bewiesen, dass sie den schweren Holzklasse-Zug aus 4 Wagen auch die Steigung des Klosterackers von 2,1% locker schafft. Respekt! So konnte das Erscheinungsbild der ganz frühen Härtsfeldbahn-Züge im Betrieb nachgestellt werden.



Die klassische Härtsfeld-Museumsbahnfotografie, diesmal aber mit ganz anderer Lok (Foto: Jürgen Ranger)



Bei den Biberteichen fühlt sich die „RUR“ schon sichtlich wohl (Foto: Jürgen Ranger)

Betriebstag mit der „RUR“ zum Stadtfest

Es ergab sich also die Gelegenheit, dass für private Sonderfahrten, für einen gebuchten Fotogüterzug und eben für den Betriebstag zum Stadtfest man sich den Aufwand teilen konnte. So konnte die Lok aus dem Westen nach Neresheim auf die Ostalb reisen. Sie war bereits am 17. Juni wohlbehalten dort eingetroffen. Zunächst hatte sie Probe- und Einstellungsfahrten zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten absolviert und trat danach zu mehreren Sonderfahrten an. Das kleine Maschinchen kann ganz schön was und hat sich auf der für eine Flachlandbewohnerin ungewohnten Albstrecke bestens bewährt.

Am Sonntag, dem 28. Juni fand dann traditionell der Sonderbetriebstag zum Neresheimer Stadtfest statt. Als ganz besondere Attraktion konnte in diesem Jahr im Rahmen des Festprogramms zum Doppeljubiläum 125 Jahre Härtsfeldbahn und 25 Jahre Museumsbetrieb diese ein- und bisher erstmalige Gelegenheit, eine Gastlokomotive auf dem Härtsfeld zu begrüßen, auch in öffentlichen Fahrten erlebt werden. Gottseidank war das Wetter gnädig – nur Waldbrandgefahrstufe 4 und ein Gewitterschauer zur Böschungsbrandprävention – sodass die vielen Fahrgäste und alle Mitwirkenden sehr zufrieden waren.

Die für Manchen vor Allem durch den Kondensator auf dem Dach zunächst optisch etwas gewöhnungsbedürftige, klein und „knuffig“ erscheinende Lok hat sich bei allen Beteiligten wirklich in die Herzen gefahren! Herzlicher Dank gilt allen

beteiligten Mannschaften. Nach der Veranstaltung wurde sie mit Wehmut wieder zur Heimreise verladen, und Alle wünschen sich, dass sie – wenn möglich – bald wieder zu Gast kommt. Farewell kleine Lok, und allzeit eine Handbreit Wasser über der Feuerbüchse!

Text: Dr. Walter Gekeler
Fotos: s. Bildunterschriften



Anfang Juli musste die „RUR“ dann wieder die Heimreise antreten. Farewell kleine Lok, und komm hoffentlich wieder zu Besuch! (Foto: Werner Kuhn)

„Kohlentreffen“ in Witterswil – am Sa. 5. und So. 6. September

Das Interesse am Dampflokbetrieb mit echter Kohle nimmt unter den Spur-1-Kolleginnen und -Kollegen stetig zu. Aus diesem Grund hat die EiWi beschlossen, einen besonderen Veranstaltungstag für «Kohledampfer» durchzuführen. Eingeladen sind alle Personen, die eine kohlengefeuerte Lokomotive besitzen und diese im Rahmen der Veranstaltung betreiben möchten. Kohlengefeuerte Lokomotiven anderer Maßstäbe als 1:32 sind ebenfalls willkommen. Zuschauerinnen und Zuschauer sind herzlich eingeladen.

Datum: Samstag, 5. September 2026 (Sonntag, 6. September: Fahrbetrieb für alle möglich)
Zeit: 10 bis 17:30 Uhr

- Es wird darum gebeten, ausschliesslich eingehend getestete Lokomotiven mitzubringen;
- Arbeiten und „Basteleien“ auf der Fahrstrecke sind zu vermeiden.
- Anthrazit Nuss 5 (8–12) steht bei der EiWi zur Verfügung.
- Auf Wunsch kann zudem Anthrazit Nuss 5 (6–10) bereitgestellt werden.
- Weitere Kohlesorten wie Shisha-Kohle, Holzkohle usw. sind eigenständig zu organisieren.

Anmeldungen bitte an: egmont-bolinger@bluewin.ch
Anmeldeschluss ist Samstag, 31. August 2026.
Weitere Infos unter: g1mra.ch/termine

Modellfahrttag zum Tag des offenen Denkmals – So. 13. September

Wie jedes Jahr wird zum Tag des offenen Denkmals die große Modellanlage im Maßstab 1:22,5 im und am Bahnhof Dischingen aufgebaut. Alle Fahrzeuge sind Kleinserienmodelle oder Selbstbauten, maßstabsgetreu und fein detailliert. Es kommen Echtdampf-Lokomotiven und nach DCC Protokoll gesteuerte Fahrzeuge zum Einsatz. Die originalgetreuen Gebäude, das maßstäbliche Viadukt und die Gleise mit geschraubten Schienenlaschen sind sehenswert. Hier sieht man Fahrzeuge der Härtsfeldbahn im Modell, die es im Original nicht mehr gibt.

Der Bahnhof Dischingen ist das letzte original erhaltene Bahnhofsgebäude der Härtsfeldbahn. Die liebevoll „Schättere“ genannte Bahn verband ab 1901 Aalen über Neresheim mit Ballmertshofen und ab 1906 Dillingen/Donau schloss so das abgelegene Härtsfeld an die große, weite Welt an. 1972 wurde die Bahn stillgelegt und bald abgebaut. Heute erinnert die Härtsfeld-Museumsbahn auf einem wiedererbauten Teilstück von Neresheim bis Katzenstein (6 km) an diese Zeit.

Eine Reise auf das Härtsfeld lohnt sich ohnehin: Ausflugsziele wie die berühmte Abtei Neresheim oder die staufische Burg Katzenstein und viele schöne Wanderungen oder Radtouren in idyllischer Landschaft locken.



Letztes Jahr war die sehenswerte Theatergruppe „Sisis Erben“ zu Gast

Die Reise Neresheim – Dischingen erfolgt stilgerecht mit der Härtsfeld – Museumsbahn bis Katzenstein. Den Anschluss zum Bahnhof Dischingen besorgt ein historischer Magirus Omnibus im Pendelverkehr. Die Besichtigung des Denkmals und der Modellbahn ist kostenfrei, nur für die Zug- oder Busfahrt muss der übliche Beitrag entrichtet werden. Für Speis- und Trank ist gesorgt.

Text/Foto: Walter Gekeler

Adresse: Bahnhof Dischingen, 89561 Dischingen, Torstraße
Veranstalter: Härtsfeld-Museumsbahn e.V. und IG Spur II e.V.
Zeit: Sonntag, 13. September 2026, 10 bis 17 Uhr

Anzeige

Weitere Informationen unter: www.iggev.de

16. Griesheimer Gartenbahnfest

Popcorn & Waffeln
5" Bahn zum Mitfahren
11.10. Kinderlokkführerschein

Am 10.10. & 11.10. von 12 - 18 Uhr
Auf der Grünfläche vor dem Pavillon des Haus Waldeck;
64347 Griesheim; Eichendorffstr. 50

Peters Lokservice
Abschleppdienst Schäfer GmbH
Info@asd-schaefer.de

Stadt Griesheim Haus Waldeck
Leben und Wohnen im Alter

Märklin – Tag der offenen Tür am 18. und 19. September

Märklin lädt zum Tag der offenen Tür ins Stammwerk an der Stuttgarter Straße ein. An beiden Tagen wird den Besuchern eine gläserne Produktion gezeigt. So wird z. B. die Geburt eines Modells bis hin zum Probelauf zu sehen sein.

Die wichtigsten Abteilungen – Märklin – Trix – LGB – des Unternehmens zeigen, was sie zu bieten haben. Die Druckguss-Maschinen sind in Betrieb. Hier wird vorgeführt und erklärt wie die Lokgehäuse und die Lokrahmen entstehen. Ebenso interessant sind die Arbeiten in der Galvanik und in der Lackiererei.

Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen erklären alle Arbeitsschritte und zeigen, weshalb so viele Hände an einer kleinen Lok arbeiten. Doch ein Modell ist mehr als die Summe seiner Teile. Bei der Endmontage erleben die Besucher wie aus Rad-satz, Drehgestell, Chassis und Gehäuse Schritt für Schritt das Modell zusammenwächst.

Auch das Rahmenprogramm bietet einige Aktionen. Kinderspiele mit und um die Eisenbahn gehören dazu, für Essen und Trinken wird gesorgt. Das Märklineum erzählt die Geschichte des Hauses Märklin und im angeschlossenen Shop wird man wohl das eine oder andere Modell nicht nur ansehen, sondern auch kaufen dürfen.

Das ständig aktualisierte Programm gibt es auf der Internetseite www.maerklin.de.

Infos für Besucher

Termin: Freitag, 18. und Samstag, 19. September 2026

Ort: 73033 Göppingen, Märklin-Werk,
Stuttgarter Straße 55–57

Einlass jeweils 9 bis 15 Uhr

Parken: an der EWS Arena, es verkehren Pendelbusse (beachten Sie die Ausschilderung Märklin)

Hobbymesse Leipzig Fr. 2. bis So. 4. Oktober

Die Modellbaubranche feiert vom 2. bis 4. Oktober das Jubiläum der Hobbymesse Leipzig. Seit 30 Jahren treffen sich Hersteller, Händler und Vereine in Leipzig zu einer der größten deutschen Modellbaumessen. Traditionell werden hier die Herbstneuheiten gezeigt, außerdem sind zahlreiche Jubiläumsmodelle geplant. Auf die Besucher warten einige Neuerungen und Überraschungen, die dem Ruf der Veranstaltung als „Erlebnismesse“ alle Ehre machen.

Die Hobbymesse Leipzig ist am 2. und 3. Oktober jeweils von 10 bis 18 Uhr und am 4. Oktober von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Die Tickets sind ab sofort im Online-Ticketshop verfügbar, Tageskarten sind für 19,- € bzw. 13,- € ermäßigt erhältlich.

Weitere Infos unter: hobbymesse.de

MODELLBAUMESSE RIED Sa. 10. und So. 11. Oktober

Erstmals veranstaltet die Messe einen Diorama-Wettbewerb. Präsentiere deine Miniaturwelt-Diorama einem großen Publikum. Für alle Modellbauer und -bahner, die ihre kreativen Dioramen und Module zeigen möchten. Man freut sich auf viele beeindruckende Miniaturwelten und kreative Ideen. Die Messe Ried stellt einen abgesperrten Ausstellungsbereich in Halle 19 zur Verfügung. Es warten großartige Preise und eine Urkunde auf die schönsten Dioramen/Module.

Weitere Informationen zur Anmeldung, Anfahrt, Ticketpreise etc. unter: modellbau-ried.at

MODELLBAUTAGE Tulln Fr. 16 bis So. 18. Oktober

Österreichs größte Modellbaumesse öffnet ihre Tore und bringt Modellbau-Fans aller Sparten auf mehr als 25.000 m² Ausstellungsfläche zusammen.

Besondere Highlights werden im Bereich Modelleisenbahn präsentiert. Auf rund 6.500 m² erwartet die Besucherinnen und Besucher eine der umfangreichsten Modelleisenbahnausstellungen des Landes mit zahlreichen Schau- und Modulanlagen in unterschiedlichen Spurweiten. Eine besondere Premiere ist die Rückkehr von Märklin nach Österreich: Der traditionsreiche Hersteller ist erstmals bei den MODELLBAUTAGEN Tulln vertreten.

Neben Klassikern werden 2026 mehrere neue Modulanlagen erstmals in Tulln präsentiert. Die detailreich gestalteten Anlagen bringen die Faszination Modelleisenbahn für erfahrene Modellbauer ebenso wie für Einsteiger und Familien nach Tulln. Die Aussteller geben Einblicke und Infos in Modellbautechniken und zeigen, wie aus einzelnen Modulen und sorgfältiger Detailarbeit beeindruckende Eisenbahnwelten entstehen.

Ergänzt wird die Ausstellung wieder durch die News-, Expert- und Talkbühne. Fachvorträge, Produktpräsentationen, Interviews und Beiträge zu aktuellen Technologien bieten ein umfassendes Programm für alle, die ihr Wissen rund um Modelleisenbahn und Modellbau erweitern möchten.

Zahlreiche Fachhändler und Anbieter präsentieren ein breites Sortiment an Lokomotiven, Waggons, Modellfahrzeugen, Gebäuden, Landschaftsbauartikeln, Werkzeugen und Zubehör.

Neben den Modelleisenbahnen bieten die MODELLBAUTAGE Tulln faszinierende Einblicke in viele Bereiche des Modellbaus: von Modellfahrzeugen auf Straße und Schiene sowie Modelle auf und im Wasser und in der Luft.

Weitere Informationen wie Anfahrt, Hallenpläne, Ticketpreise unter: modellbautage.at mrm

Drei unter einem Dach: Faszination Modellbau – Echtdampf Hallentreffen – IMA internationale Modellbahn-Ausstellung

Ich bin mir so gut wie sicher, dass wir für die Faszination – Friedrichshafen im Prinzip nur den Termin, die Öffnungszeiten und die Ticketpreise drucken müssten. Den Rest besorgt der Bekanntheitsgrad der Messe. Seit 2002 – ich war dabei – treffen sich Modell-Enthusiasten – nicht nur – aus dem Dreiländereck in dem industriellen Zentrum am Bodensee. Es stehen neben modernen Messehallen großzügige Wasserflächen im Freien und ein großer „Flugplatz“ – auf dem die Luftakrobaten ihre Künste vorführen – zur Verfügung.

Die Modelleisenbahnen sind traditionell mit Anlagen und Anbietern in den Messehallen A 1 und A 2 untergebracht. Vor Ort sind über 15 Anlagen: von der Mini-Z-Spur über N – TT – H0 – NULL – Spur 1 – 2m/G und zur richtigen Spur 2. Aber das sind die kleinen Spuren, obwohl man bei der Spur 2 nicht das Wort klein benutzen sollte. In dieser Spur ist in diesem Jahr eine neue Anlage dabei, die ihresgleichen sucht. Es ist eine Premiere, denn die Anlage „Spur 2 Echtdampf Freunde Tobias Mey“ wird erstmals öffentlich vorgestellt.

Die besagte Spur 2-Anlage wird eine Fläche von über 125 m² (ca. 17 x 7,5 m) einnehmen. Das Thema: Deutsche Reichsbahn der DDR in den 1960er-Jahren. Die Fahrzeuge entstammen der Kleinserie oder sind komplette Eigenbauten und auch die Gebäude entstanden vorwiegend im Eigenbau.



Spur 2-Anlage (Fotos: Tobias Mey)



30. OKT. – 1. NOV. 2026
MESSE FRIEDRICHSHAFEN
Öffnungszeiten:
Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00 – 17.00 Uhr
WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

faszination.modellbau faszination.modellbau FaszinationModellbau

VERANSTALTER: Messe Sinshelm GmbH, Gustav-Werner-Straße 6, D-72636 Frickenhausen
T +49 (0)7025 9206-100, modellbau@messe-sinshelm.de, www.messe-sinshelm.de

In den B-Hallen geht es so richtig groß zur Sache unter dem Motto:

„Es zischt und stampft beim Echtdampf-Hallentreffen“
In den Hallen B2 und B3 qualmt, dampft und stampft es wieder beim 28. Echtdampf-Hallentreffen, dem weltweit einmaligen Spektakel. Auf der größten 5-Zoll- und 7¼-Zoll-Gleisanlage der Welt schnaufen Lokomotiven mit ihren Zügen im „großen Kleinformat“ durch die Messehallen – ein Fest für Augen, Ohren und die Nase.

Die faszinierenden Dampfriesen sind nicht nur zum Anschauen da: Besucher können aufsteigen und selbst eine Runde über den Parcours drehen. Auf dem Innenhof-Freigelände werden ebenfalls Dampfriesen in Form von Lokomobilen und Dampftraktoren unterwegs sein.

Wer über den (Eisenbahn)-Zaun schauen möchte, findet eine Halle mit Schiffsmodellen, eine eigene Halle mit Flugmodellen und natürlich eine Halle für Fahrzeuge mit zwei oder vier und vielleicht auch mit 16 Rädern. Als Besucher sollte man schon reichlich Zeit mitbringen. mrm

Die Preise für Online-Tickets liegen bei 18,- € – für das reguläre Tages-Einzelticket (ermäßigt 15,- €), und für das Familienticket bei 42,- € (2 Erwachsene und nachw. eigene Kinder).

Messe Friedrichshafen GmbH
Neue Messe 1 – 88046 Friedrichshafen
Öffnungszeiten (30. Oktober bis 1. November 2026)
Freitag-Samstag: 9 bis 18 Uhr
Sonntag: 9 bis 17 Uhr

Übersicht von geplanten Veranstaltungen / Messen:

05.09.2026	EiWi-Kohlentreffen	Witterswil (Schweiz)
13.09.2026	Härtsfeldbahn im Modell	Dischingen
18.09.2026 und 19.09.2026	Märklin - Tag der offenen Tür	Göppingen
02.10.2026 bis 04.10.2026	Hobbymesse Leipzig	Leipzig
10.10.2026 und 11.10.2026	16. Griesheimer Gartenbahnfest	Griesheim
10.10.2026 und 11.10.2026	Modellbaumesse Ried	Ried (Österreich)
16.10.2026 bis 18.10.2026	MODELLBAUTAGE	Tulln (Österreich)
30.10.2026 bis 01.11.2026	24. Faszination Modellbau	Friedrichshafen

alle Angaben ohne Gewähr, Stand August 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

Newsletter-Anmeldung – immer informiert sein

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

Anzeige

Lange Loks und Wagen brauchen schlanke Weichen!

Gleise 1:22,5 passend zu LGB® Code 332

THIEL liefert:

- Komplettes Gleissystem mit 11 fertigen Radien
- Flexgleis-Bausätze bis 2,75 Meter
- 38 verschiedene Weichentypen
- viele Kleinteile zum Gleis- und Weichenbau
- Alle Bauteile in Messing und Messing matt vernickelt
- Anlagengestaltung



Thiel-Gleis erhalten Sie direkt bei uns,
oder beim Gartenbahn-Fachhändler
Wir vernickeln auch Ihr altes Messing Gleismaterial

Paternoster Alle Züge fahrbereit halten... In allen Spurweiten von N bis G/I/m möglich



- Der Paternoster ersetzt Schattenbahnhof, und damit große Weichenstraßen
- Der Paternoster ist als Kopf- oder als Durchgangsbahnhof einsetzbar.
- Die Fahrtrichtung ist für jedes Gleis frei wählbar. Eine Lichtschranke stoppt die Züge am Ende des Gleises.
- Die Ansteuerung der einzelnen Ebenen erfolgt über ein Bedienpult. Digitale Ansteuerung auf Anfrage.
- Jeder Paternoster wird kundenspezifisch (Gleislänge, Anzahl der Ebenen, Ausfahrthöhe, Abschnittunterteilung etc.) angefertigt und passgenau für Sie konzipiert.
- Es sind Alternativen als Unterbau verfügbar.



Funktionsmodellbau Ralf Kesselbauer
Robert-Bosch-Straße 4 · D-71711 Murr
Tel.: +49 (0)7144 97494 · Fax: +49 (0)7144 897997
www.thiel-gleis.de · info@thiel-gleis.de

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

THIEL-Gleis, der Spezialist für vernickeltes Messinggleis

V.: 2901 LGB/Aster Livesteam Modell - Metall - grün rot schwarz - Frank S - gebraucht, sehr guter Zustand, wenig gefahren mit kleiner Fernsteuerung, alles ist in einem Holzkoffer für den Transport verstaut, OVP ist auch noch da, bei Interesse gerne anfragen, original ohne Umbauten VB 1700,- €; 40880 RhB Hochbordwagen grau Nr. 8519 neu, 140,- €; 37712 DR 4Achs Packwagen dunkelrot neu 215,- €; 1x Postcontainer PTT/La Poste Nr.791 - La Poste Jour et nuit 70,- €; 4062 ÖBB Oom/s 76826 Hochbordwagen 4 achsig neu 140,- €; 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 Bettgestell Wagen 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,- €; 1 x Kreis geb. Schiene (12 Stück) 11000 Radius 600mm 40,- €, kleine Weichen 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

V.: Für Bastler! Märklin Spur 1 5736 OK, ein Motorblock fehlt 300,- €; LGB 70640 OK aber mit zwei roten 30650 Salonwagen, Lok mit Sound und Digital 850,- € Peter Kröppel 1100 Wien +43 664 20 21 574



V.: Der „Blaue Zug“ der KSR – Kalka-Shimla Railway Eigen-Import aus Indien. Diesel-Lok und vier Waggon komplett aus Metall gefertigt. Der Elektro-Antrieb wurde ursprünglich von einer Blei-Batterie mit Energie versorgt. Die Lok wurde von Bernd Kurowski-Funktionsmodellbau umgerüstet auf NiMH-Akku, Soundmodul XLC und Lautsprecher von Firma Dietz, RC-Steuerung. Die drei Personenwagen (1., 2. und 3.-Klasse) sowie der Begleit- und Gepäckwagen wurden inzwischen von einem erfahrenen Modellbauer überarbeitet. Maßstab von Lok und Wagen ca. 1 : 19 (16 mm / 1 Fuß) Lok: (LüP) 446 mm x B 110 mm x H 150 mm ca. 4.300 g incl. Akku Wagen: L 354 bzw. 380 mm, B ca. 100 mm, H ca. 150 mm Gewichte ca. 1350 (1710) g;

WEISSER RING
Wir helfen Kriminalitätsoffern.

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



Umfangreiche technische Dokumentation aus Indien in englischer Sprache und Anleitung für die von Fa. Kurowski eingebaute Elektronik. Preisvorstellung 1.995,- € bei Abholung in Ludwigshafen. Besichtigung möglich, weitere Fotos in Informationen auf Anfrage. ma-meliset@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

SONDERAKTION!

Beide Bücher in unserem Online-Shop aktuell

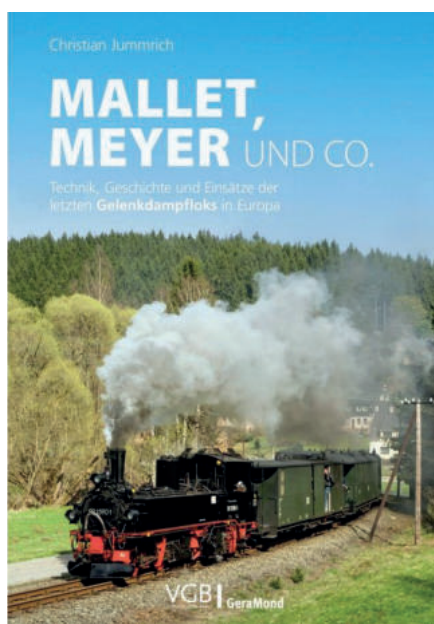
OHNE Versandkosten.

Nur solange Vorrat reicht.

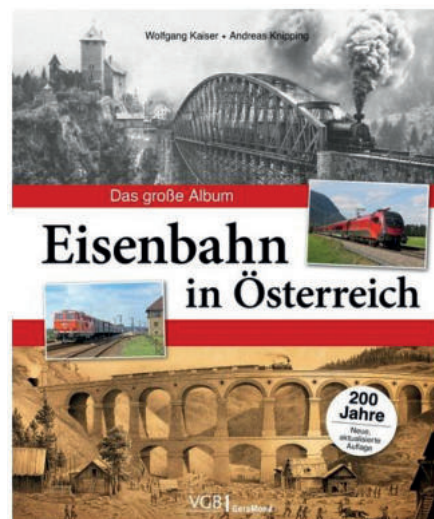
Jetzt schnell informieren:

www.gartenbahn-store.de





Mallet, Meyer und Co.
Christian Jummrich
 Technik, Geschichte und Einsätze der letzten Gelenkdampfloks in Europa
 Das Buch zeigt dem Eisenbahnfreund die Strecken wo heute noch die „Gelenkigen“ im Einsatz sind.
 VGB – Verlagsgruppe Bahn, Klappenbroschur mit Fadenheftung, 160 Seiten, 16,5 x 23,5 cm, ca. 250 Abbildungen, ISBN: 9783987022708
 Preis: 29,99 €



Eisenbahn in Österreich
Wolfgang Kaiser, Andreas Knipping
 Das große Album
 Ein kompletter Überblick über die Bahngeschichte Österreichs, als aktualisierter Bildband.
 VGB, Hardcover, 256 Seiten, 22,5 x 27,1 cm, ca. 300 Abbildungen, ISBN: 9783987021138
 Preis: 34,99 €



Die Münchner Tram
Dr. Martin Pabst
 Linien, Fahrzeuge, Geschichte und Gegenwart der Münchner Institution.
 VGB, Hardcover, 168 Seiten, 22,5 x 27,1 cm, ca. 250 Abbildungen, ISBN: 9783987023217
 Preis: 39,99 €



Harald Jordan / Mathias Oestreich / Tobias Pokallus
Die Baureihe 101
 Erste Neubau-Ellok der DB AG
 Die BR 101 war der Auftakt zu einer Generation moderner Drehstromlokomotiven bei der DB AG. Die 220 km/h schnellen Loks wurden bald zur „Allrounderin“ bei der DB.
 EK-Verlag, Hardcover, 240 Seiten, 210 x 297 mm, 481 Abb., ISBN: 9783844660777
 Preis: 54,- €



Hans Michael Koenner / Andreas Knipping
ELNA-Lokomotiven
 100 Jahre Einheitsprogramm für die deutschen Kleinbahnen
 Alles über das Normungsprogramm für die Zugförderung auf den Kleinbahnen mit der Verschlüsselung „ELNA“ für den „Engeren Lokomotiv-Normen-Ausschuss“.
 Buch, EK, Hardcover, 232 Seiten, 356 Abb., 210 x 297 mm, ISBN: 9783844660715
 Preis: 54,- €



EK-Special 161
Gäubahn
 Fernverkehr von Stuttgart nach Italien
 Der kürzeste Schienenweg von Stuttgart in die Schweiz.

Buch, EK, Heft DIN A 4, 100 Seiten,
viele s/w + col. Abb.,
ISBN: 9783844670547
Preis: 13,90 €



Modellbahn-Kurier Special 55

Faszination Spur 1 - Teil 35

Mit vielen Neuheiten, Optimierungen
und Vorstellung von sinnvollem Zube-
hör.

Buch, EK, Heft DIN A 4, 84 Seiten,
reich bebildert,
ISBN: 9783844619683
Preis: 19,90 €



Modellbahn-Kurier Special 56

Faszination Spur 1 - Teil 36

Mit den Neuheiten der „Internationalen
Spur 0- und -Spur 1-Tage“ in Gießen:
Märklins exotische Ellok EG 507/E 70
08, den „Sputnik“ von Dingler.

Buch, EK, Heft A 4, 84 Seiten, reich be-
bildert,
ISBN: 9783844619690
Preis: 19,90 €

Bildkalender

Als Highlight gibt für 2027 vom Eisen-
bahn-Kurier den hochglanzlackierten
Premiumkalender „Magie der Eisen-
bahn“ im Maxi-Format 60 x 42 cm, mit
13 farbigen Kalenderblättern.

Alle anderen Kalender haben 13 far-
bige – Ausnahme „Dampfbahn-Route
Sachsen“ mit 25 – Kalenderblätter auf
Kunstdruckpapier im Großformat von
48 x 30 cm mit Spiralbindung.

Magie der Eisenbahn 2027

ISBN: 9783844659894; Preis: 39,95 €

Dampfbahn-Route Sachsen 2027

ISBN: 9783844659525; Preis: 19,95 €

Harzer Schmalspurbahnen 2027

ISBN: 9783844659788; Preis: 15,95 €

Molli 2027

ISBN: 9783844659771; Preis: 15,95 €

Glacier Express 2027

ISBN: 9783844659818; Preis: 17,95 €

Alpenbahnen 2027

ISBN: 9783844659801; Preis: 18,95 €

Nordamerika 2027

ISBN: 9783844659849; Preis: 17,95 €

Globetrotter 2027

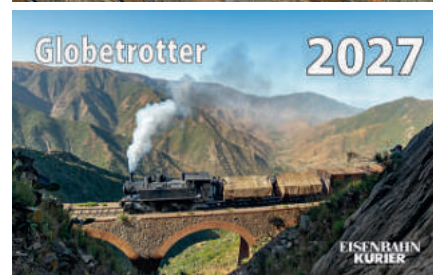
ISBN: 9783844659856; Preis: 18,95 €

Ludmilla 2027

ISBN: 9783844659757; Preis: 15,95 €

Stadtverkehr 2027

ISBN: 9783844659863; Preis: 18,95 €



DIETZ

MODELLBAHNTECHNIK

**Geräuschelektronik, Digitalkomponenten
Fahrzeuge, Rollenprüfstände, Zubehör ...**

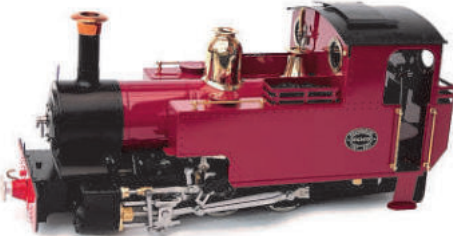
Hindenburgstr. 31 D-75339 Höfen www.d-i-e-t-z.de

Modellbahnzubehör Thonfeld



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

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

HERRMANN ECHTDAMPF



**Echtdampflokomotive „BR 99211“
der Wangerooer Inselbahn**

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

ab 2.249,- € [Jetzt bestellen!](#)

HERRMANN ECHTDAMPF **NEU: Online-Shop**
Asterstraße 8 - 95195 Röslau - Zurüst- & Anbauteile
Service: **09238/256362** - Neu- & Gebrauchtloks
info@echtdampfwelt.de - Reparatur & Zubehör
- An- & Verkauf, uvm.

www.ECHTDAMPFWELT.DE

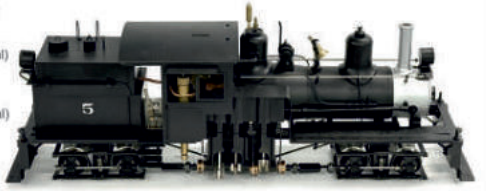
!NEU!

Hotel für Eisenbahnfreunde



*****Hotel Altora** **Bahnhofstrasse 24/26**
38855 Wernigerode / Harz **Tel. 03943/40995-100**
mail: info@hotel-altora.de **www.hotel-altora.de**

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 K-16 (LS)
D&RGW C-25 (LS, Coal)
C&S #60 (E) ...

LS = Live-Steam
E = Elektrisch

MBV SCHUG
Model Railroads
Since 1996
in Göttingen & in
Detzem / Germany

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

DAS GOLDENE GLEIS 2023 FÜR DIE WARTEHALLE SELLIN



HEYN

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

„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/INSERATE

anzeigen@gartenbahn.de

STÄNDIGE MITARBEITER

Dipl.-Ing. Ralf Behrens(rabe), Stefan Block(sb),
Andreas Cadusch(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)

Ausgabe 175 – November/Dezember 2026

6/2026

GartenBahn

Das Magazin für Spur I und Spur II – seit 1997

Deutschland 6,50 €
EU 7,50 €
Schweiz 12,- SFr

Aussichtstriebwagen

Heft 6/2026 (175)	
Anzeigenschluss (Auftrag):	16.09.2026
Redaktionsschluss:	23.09.2026
Auslieferung ab:	21.10.2026

Gültig ist Anzeigenpreisliste 2026
ISSN: 1434-0100

DRUCK/VERSAND

Strube Druck & Medien OHG, Felsberg
wksgruppe.de

Anzeige



Zusammen stark

G1MRA



www.g1mra.ch



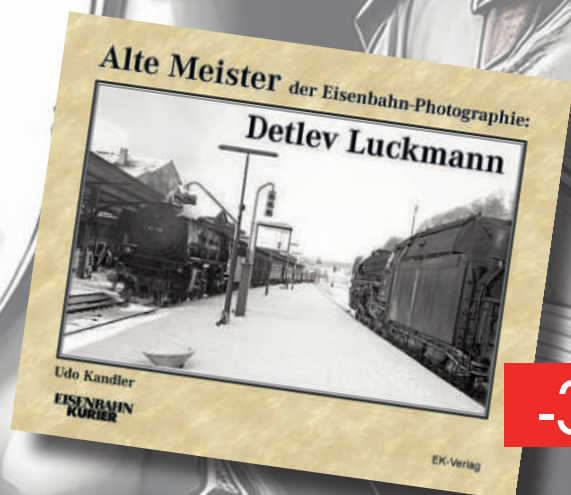
-40%



-30%



-50%



-30%



-30%



-30%

Nur solange Vorrat reicht

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



MODELBOUW BOERMAN

IHR SPUR II SPEZIALIST

NEUHEIT
HSB Löschwasserwagen (64 mm)
Jetzt lieferbar

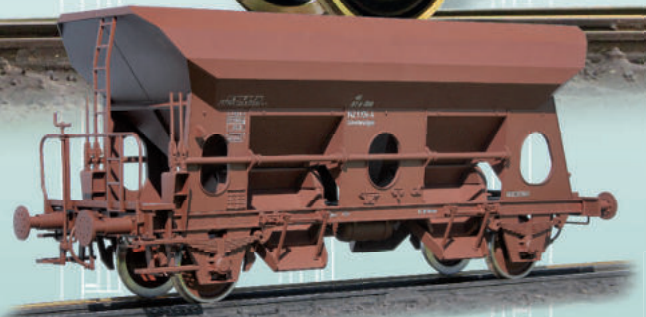


HSB Löschwasserwagen - 64 mm

- Gefertigt aus hochwertigem Kunststoff
- Edelstahl Räder
- Gefederte Puffer

0006-0052: Löschwasserwagen HSB,
 Epoche V

399,-*



ÖBB Schotterwagen Fcs - 64 mm

- Gefertigt aus hochwertigem Kunststoff
- Edelstahl Räder
- Gefederte Puffer

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

399,-*

Alle Artikel erhältlich über Ihren Fachhändler oder direkt bei uns.



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



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



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

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

MODELBOUW BOERMAN

Internet: www.modelbouwboerman.nl

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