



Faszinierende Eigenbauten bereichern diese stimmungsvolle Gartenbahn

## Herbstliche Stimmung im Erftkreis

Beim Besuch unweit von Köln, im nahegelegenen Erftkreis, stieß unser Redakteur auf eine wunderbar gestaltete und sich harmonisch in die Gartenlandschaft einfügende Außenanlage, auf der insbesondere die vielen Eigenbauten des „Bahnchefs“ beeindruckten.

Bereits 1957 erfolgte für Egon Brehm der Einstieg in die Welt der Modelleisenbahn, damals in der Baugröße H0. Nachdem ihm Mitte der Neunziger Jahre der Betrieb mit dieser (kleinen) Spurweite krankheitsbedingt zunehmend schwer fiel, begann er im Jahre 1995 zusammen mit seinem Sohn mit dem Bau der Gartenbahn.

### ■ Die Bauphase

Nach fünf Jahren Bauzeit war es geschafft, und heute präsentiert sich die Anlage dem Besucher als ein den Garten optisch aufwertendes Gestaltungsmerkmal. Das in einem L-Winkel angeordnete Streckennetz umfuhr zunächst noch einige Bäume und Sträucher, die im Laufe der Jahre aber der Motorsäge zum Opfer fielen. Die dabei entstehenden Lücken nutzte der Erbauer geschickt, um unter anderem die Bahnhofsbereiche sinnvoll zu erweitern.

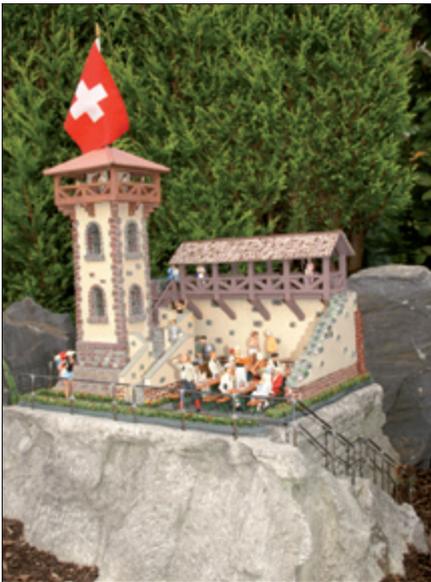
Die Gleise wurden dabei in zuvor selbst in einer Form gegossenen Trassenelementen aus Stahlbeton verlegt. Die Einspeisungen sowie alle Steuerleitungen für die Weichenantriebe kamen in entsprechende Leerrohre. Felsen und „Gebirge“ wurden aus Schiefer und Tuffsteinen realisiert, die sich die Erbauer in mehreren Fahrten per Anhänger aus dem Ahrtal beschafften. Das in der Ausdehnung ungefähr 70 Meter lange Schienennetz bildet eine eingleisige Strecke und besteht kom-



*Von Modellbau Kotsch stammt dieses urige Traföhäuschen. Es ist aus Resin im exakten Maßstab von 1:22,5 dem Original-Trafohaus „Susch“ an der RhB-Strecke Samedan – Scuol nachgebaut.*

plett aus Messingflexgleisen von LGB. Alle Weichen verfügen über elektrische Antriebe, die von einem autarken und ebenfalls selbsterbauten Gleisbildstellwerk angesteuert werden.

Die Steuerung der Lokomotiven erfolgt mittels der DIMAX 1200Z-Digitalzentrale der Firma Massoth, die mit bis zu 12 A ausreichend Strom zur Verfügung stellt. An zwei Stellen erfolgt die Einspeisung in das Streckennetz, was sich bis heute bestens bewährt hat.



*Freelance-Modell einer restaurierten Ruine, die durch Einbau eines Biergartens zum Ausflugsziel wurde ...*

Viele Gebäude entstanden in den letzten Jahren in eigener Werkstatt, wobei vor allem der Bahnhof Disentis/Mustér erwähnt werden muss. Auf die beim Vorbild die Gleise überspannende moderne Halle (siehe Foto S.73) wurde bewusst verzichtet, um diesen besser



zur Wirkung kommen zu lassen. Schließlich handelt es sich bei Herrn Brehm nicht um einen „Nietenzähler“, obwohl er durchaus Wert auf eine vorbildgerechte Umsetzung von Gebäuden und Fahrzeugen legt.

Viele der Selbstbau-Gebäude verdanken ihre Entstehung in der Werkstatt des Meisters erst der Tatsache, dass sie in dieser Form nicht käuflich zu erwerben waren. So wurde kurzerhand der Selbstbau aus Polystyrolplattenresten beschlossen, die als kostenlose Abfallstücke von einer Werbeagentur bezogen werden. Alle Gebäude zeichnen sich durch eine perfekte Verarbeitung und eine sehr ansprechende optische Gestaltung aus.

Gemäß Angaben der „Bahnbetriebsleitung“ hat das Streckennetz der Anlage

zunehmend seinen Endausbau erreicht, was nicht zuletzt mit dem sicherlich nicht unerheblichen Pflegeaufwand des bisher belegten Gartenareals sowie des zunehmenden Alters des „Wartungspersonals“ zusammenhängt. Dazu kommt auch das zweite Hobby der Brehms in Form eines Wohnmobils, das ebenfalls nicht zu kurz kommen soll.

Die Pflege des Gartens sowie der Anlage ist mit der „zweiten Hälfte“ der Fahrdienstleitung genauestens abgestimmt. So ist der Bahnchef selbst für die Gleisanlagen und den Rasen verantwortlich bzw. zuständig.

*Herzstück der Anlage ist der Nachbau des Bahnhofs Disentis/Mustér, der komplett aus Forex-Material hergestellt wurde. Das Dach wurde mit Schindelplatten von Faller versehen. Die Bauzeit des 170 cm langen Ensembles betrug ungefähr drei Monate.*





Zur vorbildorientierten Umsetzung ist der Bahnchef in der glücklichen Lage, bei Bedarf und auf Wunsch von Fahrtag zu Fahrtag nicht nur unter den zuvor genannten Bahngesellschaften mit dem dazu passenden Rollmaterial wechseln zu können, sondern auch mit den passenden Gebäuden das Umfeld zu gestalten. Diese harren in ihrem „Depot“ auf den Einsatz.

Während des Besuches der schon halb in den Winterschlaf versunkenen Anlage im Herbst 2007 war das diesjährige Thema Schweiz angesagt. So

## ■ Eine Anlage mit abwechslungsreichen Gesichtern

Da Egon Brehm aus einer Eisenbahnerdynastie stammt - bereits sein Ur-Opapa diente als Fahrdienstleiter beim Vorbild, der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahn, der Vater erst bei der Reichsbahn, dann Bundesbahn - konnte und wollte er sich betriebsmäßig nicht auf eine einzige Bahngesellschaft beschränken. Viele Modellbahner haben ja diesbezüglich mehrere „Herzen“ in ihrer Brust schlagen. Bei ihm sind es zum einen die Fahrzeuge der Strecke Nagold – Altensteig, dann die Schweizer Schmalspurstrecken mit Rollmaterial der FO und RhB, die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) sowie auch Rollmaterial aus der benachbarten Alpenrepublik Österreich.



*Oben: Als zweiten Bahnhof findet man das leicht modifizierte POLA-Modell „Susch“. Nach Entfernen einiger Büsche konnte das Bahnhofsareal um die im Bogen angeordneten Überholgleise erweitert werden. Die beiden Mitteleinstiegswagen sind ein kompletter Eigenbau aus Polystyrol, genau wie die vorgespannte Ge 4/4 I Nr. 605 „Silvretta“. Der Steuerwagen (links) ist von LGB, wobei aber auch ein selbstgebautes Exemplar existiert.*

*Unten: Ein eindrucksvoller Panoramablick über die gesamte Anlage bietet sich aus dem ersten Stock.*



## ANLAGEN-STECKBRIEF

Anlagenalter:	12 Jahre, Bauzeit 5 Jahre
Gleismaterial:	LGB-Flexgleise aus Messing,
Streckenlänge:	ca. 70 m (alles eingleisig)
Anzahl Weichen:	26
Steuerung:	Massoth DIMAX 1200Z, Navigator
Weichensteuerung:	selbstgebautes Gleisbildstellpult
Brücken/Viadukte:	6 (Eigenbauten)
Anzahl Gebäude:	8 (2 Bahnhofsbereiche)
Bepflanzung:	Steingewächse, Koniferen, Sträucher sowie Enzian
Besonderheiten:	Alle Tunnelportale, Viadukte sowie die meisten Gebäude sind Eigenbauten aus Beton bzw. Polystyrol



*Links: Selbst das Gipfelkreuz darf nicht fehlen!  
Das Innenleben der Tunneldecke besteht aus einem 150er KG-Abwasserrohr. Dieses wurde mit Beton ummantelt und mit Schieferplatten bekleidet. Beim aus Fertigmörtel selbst gegossenen Tunnelportal fällt die Jahreszahl ins Auge (siehe S. 25). Hierfür wurde eine Gips-Negativform erstellt, dann ebenfalls mit Beton ausgegossen und die Zahl mit Fliesenkleber montiert.*

konnten denn an diesem schönen Oktobertag noch einige Züge der Rhätischen Bahn auf dem Streckennetz im Einsatz erlebt werden. Abgebaut war leider bereits eine sehr schöne Lokwerkstatt und Fahrzeughalle der RhB. Dafür konnte eine selbst erstellte Burg sowie das Modell eines Trafogebäudes, dessen Vorbild sich an der Engadinstrecke der RhB in Scuol-Tarasp befindet, bewundert werden.

Egon Brehms Fuhrpark beinhaltet einige sehr schöne Bernina-Express-Züge mit den dazu passenden Elektro-, Diesel- und Dampflokomotiven von LGB sowie Kleinserienherstellern wie KISS, Magnus und Scheba. Er verfügt darüber hinaus über zahlreiches aus Polystyrol selbst hergestelltes Rollmaterial, das der ehemalige Chemie-Techniker seit ca. acht Jahren in seiner Freizeit in höchster Perfektion erschafft. Dabei macht er weder Halt vor passenden Mittelein-

stiegszügen und Lokomotiven noch vor der Lackierung und Beschriftung jener Fahrzeuge, die ihm wahrlich meisterhaft gelungen ist. Daneben sind Umbauten von LGB-Rollmaterial an der Tagesordnung.

Nach einer soeben fertig gewordenen österreichischen 1099.008 Loich, auch „Berta“ genannt, die in über 270 Arbeitsstunden aus Kunststoff mit Messingzurüsten und unter Zuhilfenahme eines C/C'-Antriebes von LGB entstand, trägt Herr Brehm sich unter anderem mit dem Gedanken des Selbstbaus eines VT 30-Dieselmotivwagens der nahegelegenen Brohltalbahnhof. Diesbezügliche Pläne im Maßstab 1:22,5 waren bei unserem Besuch bereits vorhanden. Wir sind gespannt und werden über diese interessanten Bauprojekte in loser Folge berichten.

Text u. Fotos: KK



*An Fahrtagen der jährlich von April/Mai bis Oktober betriebenen Außenanlage wird dieses in einen Holzkasten integrierte und transportable Gleisbildstellpult auf der Terrasse mit einem als Fernmeldekasten getarnten Anschlusskasten verbunden, in dem auf professionellen Steckverbindungen sämtliche elektrischen Leitungen der Anlage aufliegen. Natürlich alles Eigenbauten „Made by Brehm“.*

*Unten: Bei diesem zweistöckigen Eigenbau-Lokschuppen hat uns besonders die liebevolle Inneneinrichtung gefallen. Das Gebäude selbst ist wieder aus Forex, wobei die Klinkerstruktur mit einem Skalpell in die Kunststoffoberfläche eingeritzt wurde. Die weißen Fugen ergaben sich automatisch beim Streichen mit roter Farbe.*

