



alle Bilder: Hotel Fichtenhäusel

Gut behütete Gartenbahn

Der Fichtenexpress am Fichtenhäusel

Bereits in der Ausgabe 106 aus dem Sommer 2019 durften wir uns ein Bild von der Gartenbahn am Fichtenhäusel machen. Die Anlage, damals noch in den Anfängen, sollte weiter wachsen und mehr fahrende Züge sollten im Einsatz sein können – so der Plan. Was daraus geworden ist, konnten wir uns in diesem Jahr live anschauen. Mit der anfänglichen Anlage neben dem Gebäude hatte das, was wir sahen, nicht mehr viel gemeinsam.

Doch erst einmal zurück zu den Anfängen: Auch bei Benny Langer war es die berühmte Anfangspackung, die er als junger Knabe erhielt und die den Wunsch für mehr nach sich zog. Mit dem

oben:
Ein Blick über die Anlage offenbart die recht eng verwundene Gleisführung.

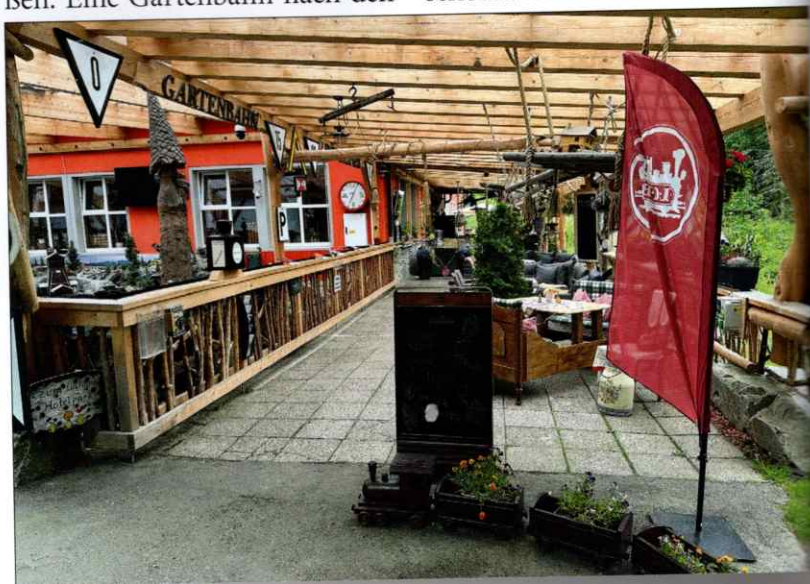
rechts:
Direkt am Eingang zum Hotel werden die Besucher von der Gartenbahn empfangen.

„kleinen Fichtenexpress“ in der Gaststube des Hotels startete die professionelle Gartenbahnerei. Hier werden die Gäste damals wie heute per Zug mit den edlen Tropfen der Region versorgt.

Im Jahr 2018 wagten Benny und sein Vater den Weg nach draußen. Eine Gartenbahn nach den

sächsischen Vorbildern der Umgebung war das Ziel. Auf dem leicht abschüssigen Gelände wurde eine Grundlage aus Gartenvlies und grobem Schotter hergerichtet und der Bau begann.

Der Start war geglückt und die Hotelgäste freuten sich über den schönen Anblick. Nach den ers-



ten Wintern jedoch trübte sich die Freude ein wenig ein. Die Witterung hatte bereits sichtliche Spuren auf der Anlage hinterlassen und die Pflege der damals noch kleineren aber heute rund 120 Quadratmeter großen Anlage gestaltete sich recht zeitaufwendig. Für den Bahnvorstand war klar, so konnte es nicht bleiben.

Für die Gäste war vor dem Haus ein stabiles Vordach geplant. Dort können sie in freier Natur den Ausblick und ihre Speisen und Getränke genießen. Um die Anlage pflegeleichter und für die Zukunft witterungsfest zu machen, wurde das Dach um das Haus herum über die Fläche der Gartenbahn erweitert. Eine schwere Balkenkonstruktion trägt ein durchsichtiges Dach, welches viel Licht auf die Anlage durchlässt. Die offenen Seiten, von wo aus der Betrachter einen freien Blick auf die Gleise hat, sind mit Balustraden eingefasst. Im Winter schützen dort schwere durchsichtige Planen gegen die Unbilden des Wetters.

Die anfänglichen Pläne konnten nun in die Tat umgesetzt werden. Weitere Schienen wurden verlegt und die Landschaft erhielt das unverwechselbare Flair der sächsischen Gebirge. Die Gleise sind auf Mähkanten verdübelt. Erhöhte Ebenen wurden mit Pflanzringen unterfüttert. Da eine Eisenbahn auch einen Tunnel benötigt, entstanden Berge aus Drahtgeflecht, Bauschaum und Beton. Die Tunnelportale stammen aus dem Eigenbau und sind mit Farbe behandelt.

Schienenwege

Die Gleise stammen von den Herstellern LGB und PIKO, die sich laut Anlagenbetreiber als sehr robust und langlebig erwiesen haben. Aktuell beläuft sich die gesamte Streckenlänge auf rund einhundert Meter. Schraubverbinder aus dem Hause Massoth sichern die Schienenübergänge und sorgen für einen guten Stromfluss.

Auch wenn der Platz neben dem Haus beschränkt ist, wurde wegen der Optik und der Funktio-



oben:
Hautnah steht der Besucher an der Anlagenkante, von wo aus man schöne Bilder machen kann.

rechts:
Anlagenbetreiber Benny Langer ist bekennender LGBler.

unten:
Gut geschützt ist die Anlage unter dem Dach.

nalität bewusst auf die Radien R2 und R3 gesetzt. Nur dort, wo es nicht anders ging, wurde der Radius 1 verwendet. Eine Kreuzung und 23 Weichen bieten die Möglichkeit, einen abwechslungsreichen Betrieb auf der Anlage zu zeigen.



Die verschlungenen Fahrwege machen Steigungen und Übergänge notwendig, was der Anlage zusätzlichen Charme verleiht. Die Strecken führen über fünf Brücken, die jedoch kein Vorbild bei den sächsischen Bahnen haben. Vier davon entstanden aus Metall und eine wurde aus Holz gefertigt.

Vorbildgerecht ist die fehlende Oberleitung, Die benötigt man nicht für den Dampf- und Die-









selbstbetrieb auf den Schmalspurstrecken. Auch auf Signale wurde für den vereinfachten Nebenstreckenbetrieb einer Schmalspurbahn verzichtet. Dafür sorgen einige Signaltafeln für Sicherheit entlang der Gleise.

Bahnhöfe

Die Strecken sind in beide Richtungen befahrbar und verbin-

Spannendes

Für Steuerung und Spannungsversorgung wird eine MX10-Digitalzentrale von ZIMO verwendet. Das DCC-System bietet 12 Ampere Leistung, die über mehrere 2,5 mm²-Ringleitungen an vielen Stellen ins Gleis eingespeist wird. Über die PC-Software „Traincontroller 9 Gold“ werden die Fahrbefehle an die

oben:

Ein besonderes Fahrzeug ist die Diesellok L45H, ein Eigenbau von André Medler.

unten:

Gestaltete Bergmassive bringen Abwechslung in die Landschaft.

wird also ausschließlich voll-automatisiert. Ein händisches Eingreifen ist im täglichen Fahrbetrieb nicht vorgesehen. Die Sound-Auslösung der Lokpfeifen wurde mittels Gleismagnetkontakten realisiert.

Fahrzeuge

Der Fuhrpark rekrutiert sich in der Hauptsache aus dem Lok- und Wagenangebot von LGB, die zum Teil hervorragend gealtert sind. Hinzu kommen 3D-gedruckte Wagen und Eigenbauten-Dieselloks vom Typ L45H. Die Vorbilder dieser schmalspurigen Loks stammen vom rumänischen Fahrzeug- und Maschinenhersteller FAUR. Sie wurden zwischen 1967 und 1985 in zwei Bauarten an Industriebetriebe und Waldbahnen, als auch an die Staatsbahnen in Rumänien, Polen und Ungarn geliefert. Eine von dreien in Sachsen ist heute unter anderem als Reserve- und Bauzuglokomotive auf der Strecke Cranzahl-Kurort Oberwiesenthal zu sehen. André Med-

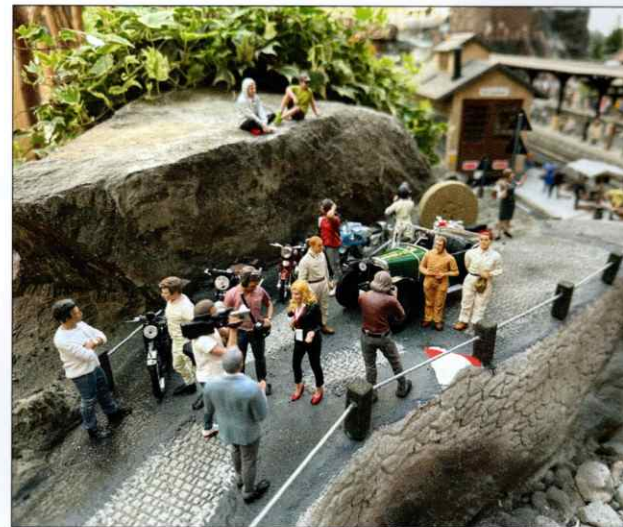


den die Bahnhöfe Kühberg und Jöhstadt sowie den Haltepunkt Schlösselmühle miteinander. Dort kann der Zuschauer den Rangierbetrieb betrachten oder Zugkreuzungen entsprechend dem Vorbild verfolgen.

Triebfahrzeuge gesandt, um die realen und zum Teil sehr komplexen Abläufe zu steuern.

In den Fahrzeugen übernehmen Digitalbausteine von MASSOTH und ESU die Arbeit. Gefahren





ler, auch ein Bekannter in der Gartenbahnszene, ist seit vielen Jahren ein sehr guter Freund des Hauses und der Anlage. Er unterstützt die Langers regelmäßig bei diversen Projekten, wie dem Bau der L45H oder dem Umbau von Güterwagen.

Die Zugzusammenstellungen zeigen eher kurze Züge, jedoch alle Konstellationen der sächsischen Schmalspurbahnen, so wie es

früher war und bis heute beim Vorbild gerne gesehen wird. So sind zumeist Züge mit drei bis fünf Wagen von Jöhstadt nach Kühberg unterwegs. Um den täglichen Fahrbetrieb sicherzustellen, lagern die Fahrzeuge fahrbereit und stets gepflegt im Regal.

Gebäude

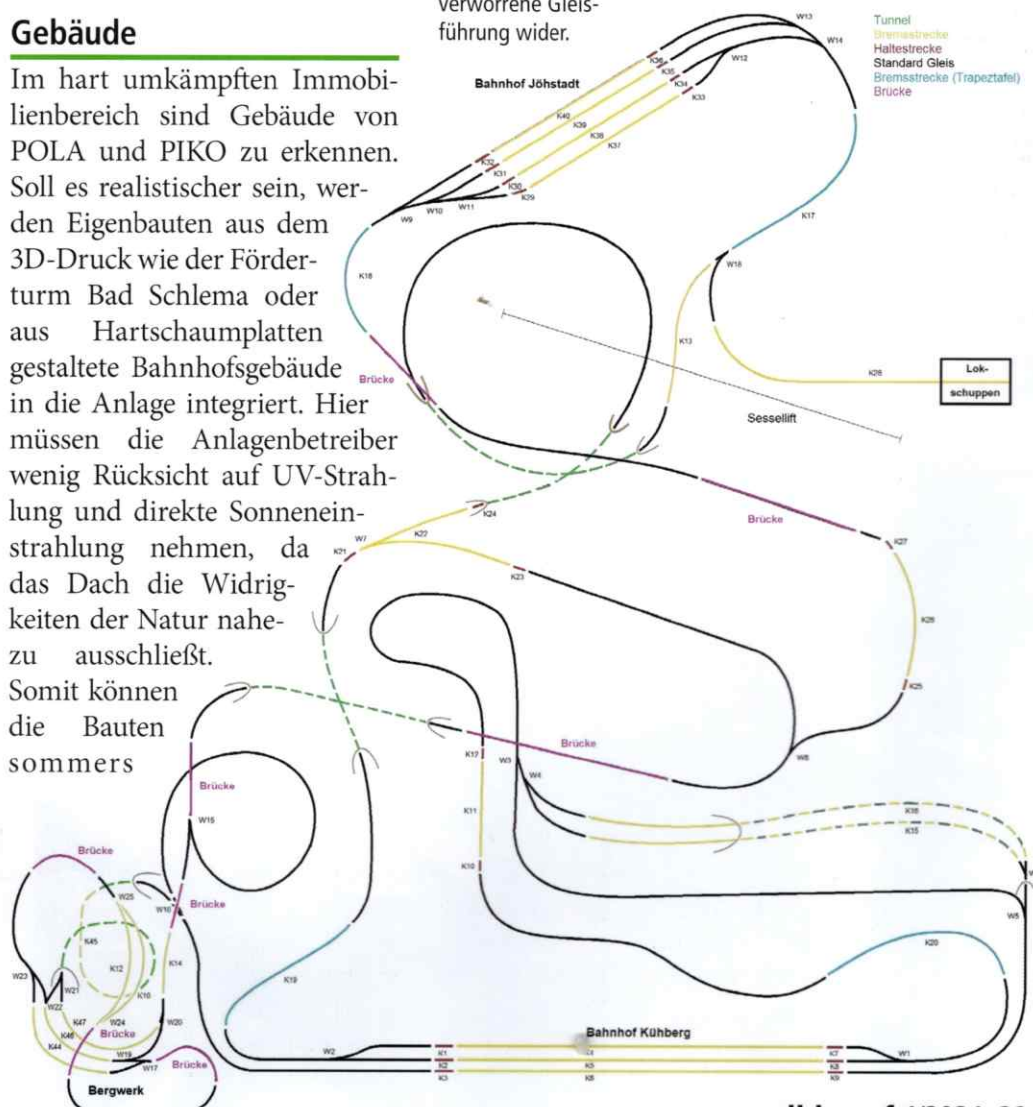
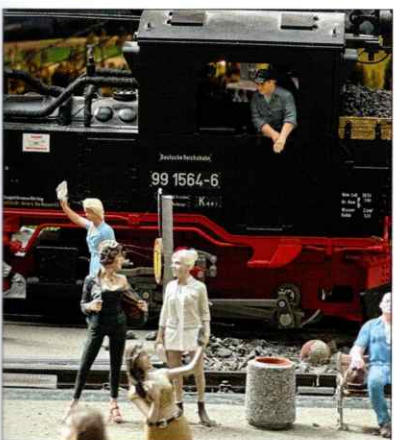
Im hart umkämpften Immobilienbereich sind Gebäude von POLA und PIKO zu erkennen. Soll es realistischer sein, werden Eigenbauten aus dem 3D-Druck wie der Förderturm Bad Schlema oder aus Hartschaumplatten gestaltete Bahnhofsgebäude in die Anlage integriert. Hier müssen die Anlagenbetreiber wenig Rücksicht auf UV-Strahlung und direkte Sonneneinstrahlung nehmen, da das Dach die Widrigkeiten der Natur nahezu ausschließt. Somit können die Bauten sommers

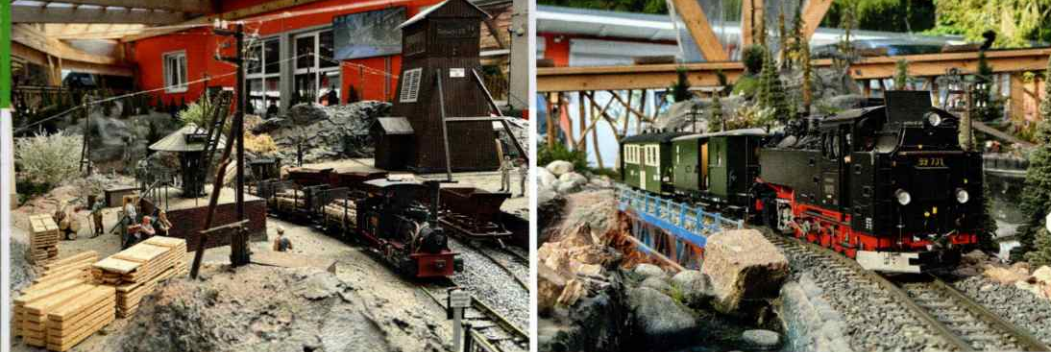
oben und links:
Viel Betrieb auf der Anlage, sowohl auf der Feldbahn als auch entlang der Gleise.

unten:
Der Anlagenplan spiegelt die verworrene Gleisführung wider.

wie winters auf der Anlage bleiben, ohne Schaden zu nehmen.

Viele Gebäude sind zum Teil noch aus den ersten Tagen der Bahn auf Betonflächen fundamentiert. Wege aus Beton bieten nicht nur den Preiserchen ein





Weiterkommen, sondern helfen auch bei den Pflegearbeiten.

Besonders im Winter, wenn es früher dunkel ist, kommt die Haus- und Straßenbeleuchtung zur Geltung. Beide werden zusammen mit der Hotelbeleuchtung per Dämmerungsschalter aktiviert.

Bepflanzung

Es ist zwar eine Gartenbahn aber die Begrünung wie Bäume, Sträucher und Moose besteht ausschließlich aus künstlichem Material. Der Hotelbetrieb ist schon zeitraubend genug, da möchten die Bahnchefs nicht auch noch gleichzeitig das Amt des Gärtners übernehmen.

Pläne

Auch wenn die mögliche Fläche nahezu ausgereizt ist, so gibt es trotzdem Pläne für die Weitergestaltung. Details, mehr Züge und weitere, komplexe Fahrprogramme stehen auf der Wunschliste.

Fazit

Wir waren überrascht, wie sich die Gartenbahn am Hotel Fichtenhäusel in gut fünf Jahren weiterentwickelt hat. Ein Besuch lohnt sich also in jedem Fall. Ob Sie bei Ihrer nächsten Reise zu den sächsischen Vorbildern nur im Restaurant vorbeischaun oder gleich über Nacht bleiben, es gibt immer viel zu sehen. (pb) ☒

Kontakt

Hotel Fichtenhäusel
Langer, Benny
Königswalder Str. 20
D-09471 Bärenstein OT Kühberg
Telefon: 037347 80265
E-Mail: info@fichtenhaeusel.de

Die Anlage kann täglich von 12 bis 20 Uhr besichtigt werden. Weitere Infos finden Sie auf der Internetseite www.fichtenhaeusel.de