

€ 7,50 (D), € 7,50 (A), CHF 13,50 (CH), \$ 15,00 (US)

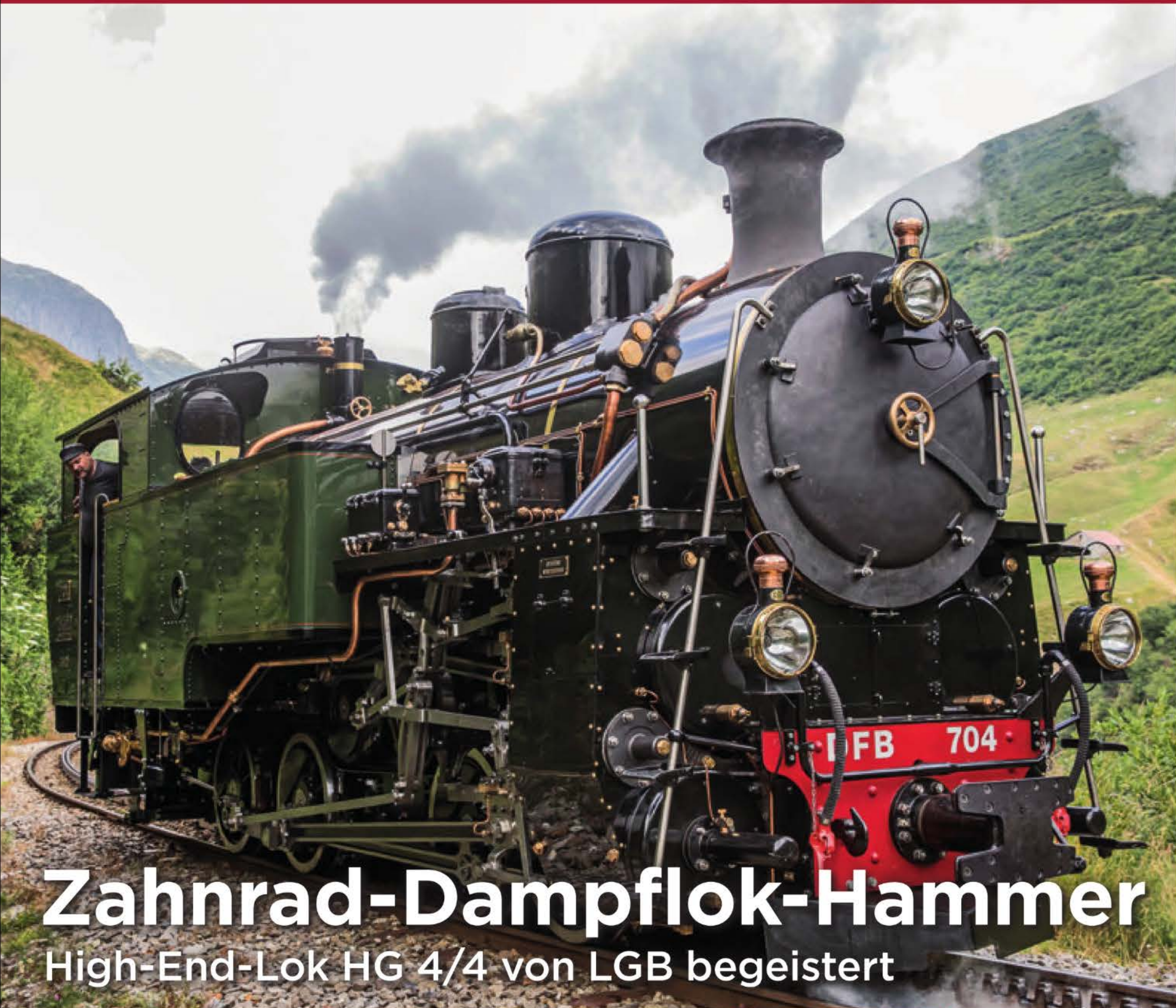


WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 4/2019



Zahnrad-Dampflok-Hammer

High-End-Lok HG 4/4 von LGB begeistert



PRÄCHTIGER EPOCHE I-ZUG

Die Sächsische VI K und ihre Personenwagen



HOCHGEBIRGSBAHN

Steile Anstiege und tolle Bergszenen auf engstem Raum



333005 D

Die Faszination der LGB Welt. Werden Sie Clubmitglied!

Profitieren Sie von diesen Vorteilen

4 x jährlich die LGB Depesche

In der legendären LGB Depesche erfahren Sie alles aus der und über die LGB Welt: praktische Ratschläge zum Anlagenbau, Hintergrundgeschichten zu aktuellen LGB Modellen und ihren Vorbildern, exklusive Kolumnen von Gartenexperten und viele Tipps, die das Hobby Gartenbahn noch faszinierender machen.

Exklusives Clubmodell

Ihre Mitgliedschaft im LGB Club berechtigt Sie zum Erwerb eines exklusiven Clubmodells. Ein personalisiertes und wertiges Zertifikat senden wir Ihnen nach Auslieferung direkt nach Hause. Sammeln Sie die jährlich wechselnden Modelle.

Jahres-Chronik

Erleben Sie mit den DVDs alle Höhepunkte des LGB Modellbahnjahres zu Hause noch einmal nach.

Exklusives Clubpräsent

Als Clubmitglied erhalten Sie einmal jährlich ein exklusives Clubpräsent zugesendet.



Katalog/Neuheitenprospekte

Den jährlich verfügbaren Hauptkatalog erhalten Clubmitglieder über den Fachhändler gratis. Unsere Neuheitenprospekte werden Ihnen direkt zugesendet.

LGB Clubkarte

Ihre persönliche, jährlich neu gestaltete Clubkarte öffnet Ihnen die Welt des Modellbahnhobbys auf besondere Art. Als Mitglied sind Sie nicht nur unser Premiumkunde, sondern Sie erhalten auch Vorteile bei unseren derzeit über 100 Kooperationspartnern. Zudem hat Ihre persönliche Mitgliedskarte Bestellfunktionalität für alle im Club angebotenen Exklusivprodukte

Kostenloser Versand im Online Shop

Unser Online Shop gewährt Ihnen kostenlosen Versand innerhalb Deutschlands.

Clubreisen*

Auf unseren Clubreisen durch fantastische Landschaften und zu außergewöhnlichen Zielen können Sie mit Gleichgesinnten fachsimpeln. Und obendrauf gibt es auf den Reisepreis Rabatte.

Zudem gewähren viele Veranstalter von Modellbahnmessen unseren Clubmitgliedern attraktive Sonderkonditionen und Eintrittsermäßigungen.



LGB Club, Postfach 960,
73009 Göppingen
club@lgb.de
+49 (0) 71 61/6 08-213

Jetzt Mitglied werden
und gleich auf club.lgb.de
online anmelden!



* abhängig von der Verfügbarkeit

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



Ihre Ansprechpartner
bei LGB: Silvia Römpf
(LGB Club) und
Andreas Schumann
(Produktmanager LGB).

Der Spätsommer stand im Zeichen der IMA und der Märklin Tage 2019. Die EWS Arena in Göppingen wurde zur LGB Arena, in der attraktive LGB Modelle und beeindruckende Clubanlagen zu sehen waren. LGB hatte eine Überraschung mitgebracht: ein Funktionsmuster der neuen Zahnradampflokomotive HG 4/4. Das Muster der neuen High-End-Lok fuhr im Dauereinsatz an den Messetagen auf einem Zahnradbahn-Diorama und zog dabei die Besucher in seinen Bann. Diesem beeindruckenden Modell nach Schweizer Vorbild widmet sich unsere Titelgeschichte, die über die Endphase der Lok-Entwicklung berichtet und das High-End-Modell detailliert vorstellt. Das Thema Schweiz greifen wir auch in unserer Anlagenvorstellung auf. Wolfgang Kegel hat eine bis in kleinste Details perfekt gestaltete Gebirgsstrecke auf engstem Raum erschaffen, die viel Fahrspaß bietet. Einen Blick hinter die Tore der RhB-Hauptwerkstätte in Landquart konnte unser Autor Karsten Speyer werfen. Er brachte überwältigende Eindrücke mit. Für alle Fans der Sächsischen Schmalspurbahnen halten wir einen interessanten Vorschlag in der Epoche I bereit: Der Sachsenbulle und die drei vierachsigen Personenwagen sowie der vierachsige Gepäckwagen passen nicht nur farblich perfekt zusammen. Das Thema USA kommt in der aktuellen Depesche Ausgabe auch nicht zu kurz: Wir berichten über den Auftritt von LGB und dem „Golden Spike“-Set anlässlich der Feierlichkeiten zum 150. Geburtstag der transkontinentalen Eisenbahn.

In unserer Digitalserie stellen wir Ihnen den neuen RC3 Funkhandregler ausführlich vor. Die Pflanzenserie greift das Thema Moos auf und allen Dioramen-Fans verraten wir in Teil 2 unserer Baureportage, wie Gleisbett, Schuppen und Zubehör beim LGB Ausstellungs-Diorama Bahnhof Jöhstadt entstanden.

Viel Spaß beim Lesen

S. Römpf

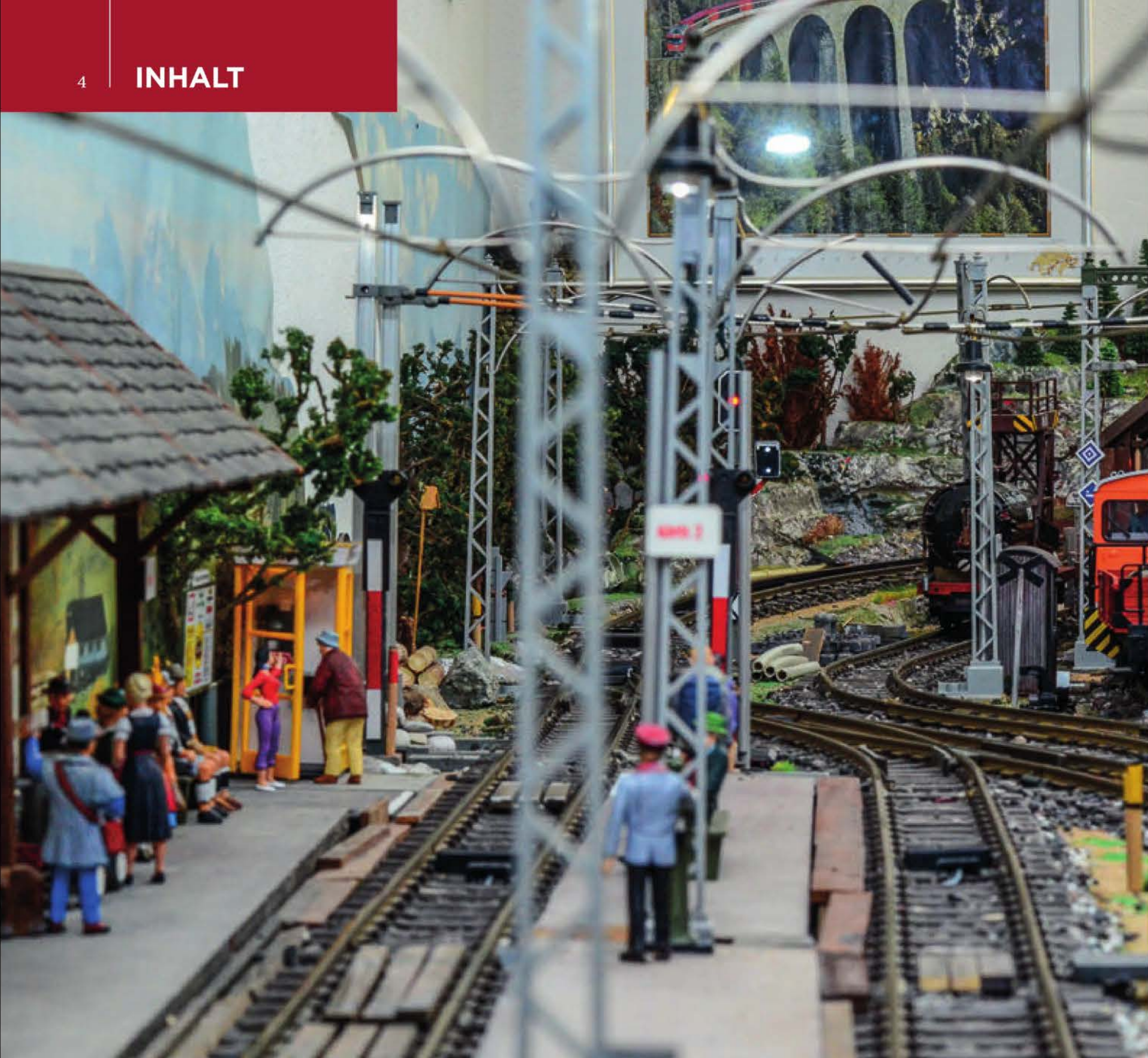
SILVIA RÖMPF

A. Schumann

ANDREAS SCHUMANN

Beeindruckend: Das Funktionsmuster der HG 4/4 war der Publikumsmagnet auf der IMA.





36: Der neue RC3 Funkhandregler ist eine handliche Funksteuerung für die Central Station.



HIGH-END-MODELL HG 4/4

TOP-MODELL 6

Die Entwicklung der Zahnradampflokomotive HG 4/4 geht in die Endphase. Soundspezialisten waren auf der Furka-Bergstrecke auf Tonjagd, während sich ein Funktionsmuster im Dauereinsatz auf der IMA bewährte.

MODELLE UND ANLAGEN

TOP-ANLAGE 12

Wolfgang Kegel errichtete in seinem Keller eine Gebirgsbahn, die einen großen Höhenunterschied überwindet und sehr platzsparend gebaut ist.

RHB-HAUPTWERKSTÄTTE LANDQUART 22

Im RhB-Betriebszentrum begegnen sich historische Dampflok und moderne Triebzüge. Karsten Speyer konnte hinter die Tore der Hauptwerkstätte schauen.

SACHSENZUG 26

Passend zur Sächsischen V1 K gibt es drei Personenwagen und einen Gepäckwagen aus den 20er-Jahren.

„GOLDEN SPIKE“-SET 30

Anfang Mai feierten die USA den Geburtstag der Fertigstellung der transkontinentalen Eisenbahn. LGB und das „Golden Spike“-Set waren vor Ort.

ANLAGEN-DIORAMA JÖHSTADT, TEIL 2 46

Seit April zeigt LGB das neue Diorama Jöhstadt auf Messen. Wir stellen die Anlage mit allen Details vor.

TIPPS UND KNOW-HOW

KOLUMNE 35

Gast-Kolumnist Peter Wieland berichtet über seine Erfahrungen mit der LGB Schauanlage nach 173 Tagen Bundesgartenschau.



6 Die HG 4/4 ist die stärkste Zahnradampflokomotive Europas. Genauso beeindruckend wie das Original ist auch das High-End-Modell von LGB. Ein Entwicklungsbericht.



22 In der RhB-Hauptwerkstätte in Landquart treffen sich Historie und Moderne. Der Mythos Rätische Bahn wird hautnah erlebbar.



54 Moos im Gleisbett gilt vielen Gartenbahnern als Last. Echtmoos und Ersatzmoose können aber auch eine Bereicherung der Gartenbahn sein. Wir stellen interessante Ersatzmoose vor.

LGB DIGITAL 36

Mit dem RC3 Funkempfänger und Funkhandregler lassen sich Loks mobil an der CS2 und CS3 steuern. Wir erläutern die Komponenten und geben Tipps.

NEUES ZUBEHÖR 40

Schicke Lkw, historische Dorfbrunnen, Bänke und neue Figuren. Es tut sich wieder einiges in der Zubehör-Szene.

PFLANZEN-SPEZIAL, TEIL 4 54

Gartenbahner haben ein ambivalentes Verhältnis zu Moos. An manchen Stellen stört es, an anderen Stellen ist es ein reizvoller Farbtupfer.

PORTRÄT 60

Die Gohlkes sind nicht nur vier begeisterte Gartenbahner, LGB ist auch ihr gemeinsames Freizeitvergnügen. Porträt einer Familie, die LGB lebt.



48 Das Diorama vom Bahnhof Jöhstadt der Preßnitztalbahn ist auf jeder Messe ein Blickfang. Im zweiten Teil der Baureportage berichten wir, wie Gleisbett, Schuppen und das zahlreiche Zubehör entstanden.

LGB WELT

AKTUELL	20
CLUBNEWS.....	31
FOTOWETTBEWERB.....	39
NEU IM FACHHANDEL.....	42
LESERFRAGEN.....	52
KALENDER.....	56
GEWINNSPIEL.....	57
VEREINE	58
IMPRESSUM.....	59
VORSCHAU.....	62

HG 4/4 kurz vor Start



Die Endphase in der Entwicklung der High-End-Zahnraddampfloks HG 4/4 ist angebrochen. Märklin Soundspezialisten waren auf der Jagd nach dem authentischen Klang der HG 4/4. Auf der IMA in Göppingen zeigte sich erstmals ein Funktionsmuster des High-End-Modells.

Jede Lok klingt anders. Diese Eisenbahner-Weisheit gilt für die stärkste Zahnraddampfloks Europas ganz besonders. Die mit zwei Niederdruckzylindern für den Zahnstangenbetrieb sowie zwei Hochdruckzylindern für den Adhäsionsbetrieb ausgestattete Dampfloks HG 4/4 der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke (DFB) hat ihren ganz eigenen Sound, einen Sound, mit dem LGB unbedingt auch sein neues Topmodell ausrüsten will. Die HG 4/4 von LGB soll so klingen

wie das Original und nicht wie viele andere Dampfloks. Deshalb machten sich Mitte September zwei Soundspezialisten von Märklin mit ihrer umfangreichen Tonaufnahme-Ausrüstung auf den Weg nach Realp im Schweizer Kanton Uri. Ihre Aufgabe: alle wichtigen Betriebsgeräusche der HG 4/4 aufzeichnen. Am Freitag, den 13. September kurz vor neun Uhr legten die beiden Tonspezialisten an der DFB Depotwerkstätte in Realp los. Lokführer und Heizer der DFB 704 hatten

die Lok abgeschmiert und den Kessel auf Betriebstemperatur gebracht. Beim Auffüllen der Kohlevorräte und beim Wasserfassen war das Aufnahmeteam aus Göppingen bereits in voller Aktion. Ein Soundtechniker ging mit Richtmikrofon, Mikrofonangel und Flashrecorder gezielt auf die Jagd nach der Hauptgeräuschquelle, während sein Kollege gleichzeitig den Gesamtklang der Betriebsgeräusche der Lok mit dem Handrecorder dokumentierte. Den kurzen Fahrweg



zwischen Depot, Wasserkran und Bekohlungsanlage nutzten die beiden Spezialisten bereits für erste Tonaufnahmen im Führerstand. Das war der Auftakt für eine Vielzahl weiterer Tonaufnahmen, die sie an diesem Tag auf der Fahrt von Realp nach Oberwald aufnehmen wollten. Auf der malerischen Bergstrecke boten sich jede Menge Gelegenheiten, das gesamte Klangrepertoire der stärksten Zahnradampfloks Europas aufzuzeichnen. Streckenabschnitte mit geringen



Triebwerk-Sound: Dem besonderen Klang des Zahnradtriebwerks waren die beiden Soundfachleute auf der Spur.

und starken Steigungen, Abschnitte mit geringem und starkem Gefälle, mit langsamen und schnellen Fahrten, mit Vorwärts- und Rückwärtsfahrten, Einfahrten und Ausfahrten aus Bahnhöfen und vieles mehr. Aufgenommen wurden die Fahrgeräusche bei der Fahrt auf normalen Gleisen und im Zahnstangenbetrieb, bei dem die Lok von allen vier Zylindern in Verbundwirkung angetrieben wird, was sich mit acht Auspuffschlägen pro Radumdrehung auch akustisch ►



Zwischenstopp: Das Auffüllen der Wassertanks gehörte zu den vielen Geräuschen, die in CD-Qualität aufgenommen wurden.

markant bemerkbar macht. Die Soundspezialisten hatten für die Aufnahmen während der Fahrt zwei Mikrofone im Führerstand der Lok installiert. Zusätzlich waren drei weitere Mikros auf der Bühne des ersten Wagens unmittelbar hinter der Lok aufgebaut. Dort nahmen sie gezielt weitere Sounds auf, die während der Fahrt im Führerstand und seitlich der Lok zu hören waren. Geräusche wie beispielsweise das Öffnen und Schließen der Feuertür, das Schaufeln der Kohle oder das Kurbeln der Steuerung wurden aufgezeichnet ebenso das Surren des Generators, die Geräusche des Injektors und vieles mehr – inklusive der Dampfsounds, die die HG 4/4 auf der Strecke von sich gab. Selbst die Stopps zum Auffüllen der Wasservorräte nutzten die Märklin Mitarbeiter für Tonaufnahmen.

Mit fünf Gigabyte Sounddaten in CD-Qualität im Gepäck ging es nach der Fahrt auf der malerisch schönen Strecke der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke wieder zurück nach Göppingen. Weitere Arbeitsschritte stehen an: Sichtung und Zuordnung der Geräusche, Bereinigen der Soundtakes von Nebengeräuschen, Auswählen der Aufnahmen, Aufarbeiten der Sounds bis zum Zuschneiden der Soundschnipsel. Viel Arbeit, aber ein Aufwand, der sich gewiss lohnt, um den Sound des neuen High-End-Modells von LGB so besonders zu machen, wie er beim Original auch ist.

Während die beiden Spezialisten mit den Klangaufnahmen beschäftigt waren, kündigte LGB rund 350 Kilometer weiter nördlich auf der IMA und den Märklin Tagen 2019 in Göppingen im Veranstaltungszelt vor der Werfthalle die Zahnradampflokomotive HG 4/4 offiziell als Herbstneuheit 2019 an. Die feindetaillierte LGB Dampflokomotive in schwerer Metallbauweise wird im Frühjahr 2020 als High-End-Modell in zwei Versionen auf den Markt kommen. Neben der grün-schwarzen Version der Epoche VI (Artikel 26270), wie sie heute auf der Furka-Bergstrecke als DFB 704 unterwegs ist, gibt es unter der Betriebsnummer 701 eine Version der HG 4/4 (Artikel 26271) im Zustand der Epoche II wie bei der Ablieferung durch den Hersteller SLM Winterthur. Die



Abgehört: Den beiden Mikrofonen in der Lok und den drei Mikros hinter der Lok entging kein Geräusch der HG 4/4.



Kurze Verschnaufpause: Das Soundteam kurz vor seinem Einsatz auf der Wagenplattform direkt hinter der HG 4/4.



Erster Auftritt: Das Funktionsmuster der HG 4/4 zeigte sich auf der IMA und den Märklin Tagen 2019 in der EWS Arena.



Messe-Star: Die HG 4/4 auf dem LGB Stand entwickelte sich zum Publikumsmagnet.

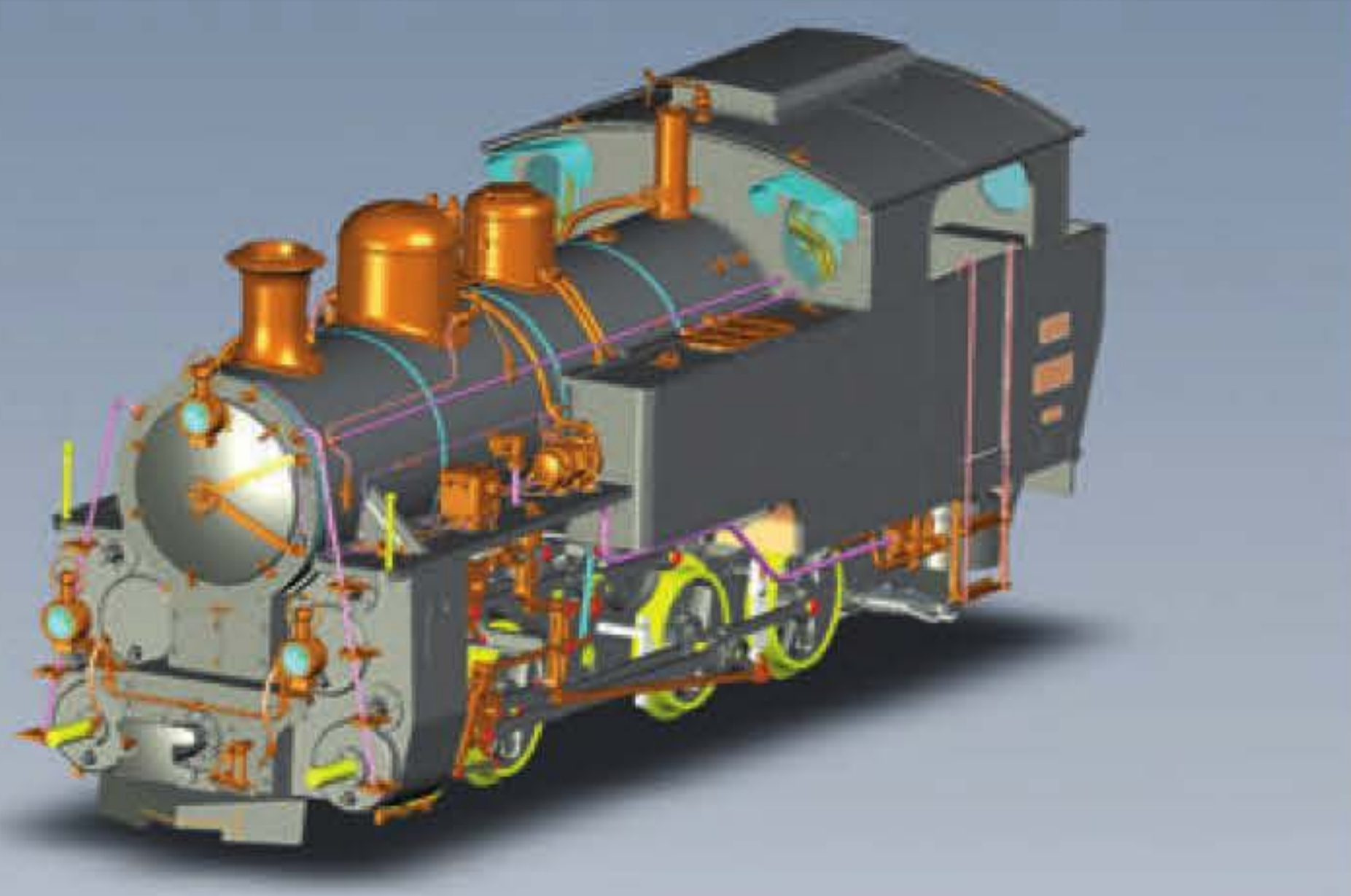
Stückzahl der beiden High-End-Dampflokis ist weltweit auf 399 Exemplare beschränkt.

Während der IMA und Märklin Tage 2019 lockte ein Funktionsmuster der HG 4/4 auf dem Stand von LGB in der EWS Arena viele Messebesucher an. Auf einem Zahnradbahn-Diorama bewältigte die Lok im Dauerbetrieb an den drei Veranstaltungstagen zuverlässig die Zahnstangenstrecke mit ihrer achtprozentigen Steigung. Kessel und Führerhaus der Lok stammten bei diesem Funktionsmuster zwar noch aus dem 3D-Drucker und die Messingteile waren noch nicht feindetailliert ausgeführt, doch die Antriebseinheit mit dem Hochleistungsmotor, der alle Treibradsätze über Kuppelstangen antreibt und einen echten Zahnradbetrieb erlaubt, war bereits in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium. So konnten die Messebesucher das besondere Zusammenspiel der übereinandergesetzten Triebwerke genau beobachten. Im Zahnradbetrieb setzen sich – beim Original und beim LGB Modell der HG 4/4 – das Reibungstriebwerk und das Zahnradtriebwerk gleichzeitig in Bewegung, wobei sich das Zahnradtriebwerk mit doppelter Drehzahl und in umgekehrter Drehrichtung zum Reibungstriebwerk dreht. Ein Anblick, der jeden Betrachter in seinen Bann zieht.

Beim Serienmodell werden die Teile, die beim Funktionsmuster weiß dargestellt waren ebenso wie das gesamte Fahrwerk aus hochwertigem, stabilem Zinkdruckguss hergestellt. Nur so kann die exakte Genauigkeit der Teile sichergestellt und überdies gewährleistet werden, dass die hohe Zugkraft der Lok zuverlässig auf die Schiene gebracht wird. Gerade im Zahnradbetrieb entwickelt die HG 4/4 enorme Kräfte. Das Umschalten von Normalbetrieb auf Zahnstangenbetrieb erfolgt bei der HG 4/4 übrigens automatisch. Ein Sensor erkennt, ob im Gleis eine Zahnstange vorhanden ist und schaltet die Lok dann in den Zahnradmodus. Wie beim Original lässt sich der Zahnradantrieb im Digitalbetrieb aber auch im Stand zuschalten. So kann der Zahnradmodus etwa im Rollenprüfstand, im Stand oder auf Anlagen ohne Zahnstangen aktiviert werden. ►



Dauerläufer: Das Funktionsmuster der HG 4/4 war auf dieser Bergstrecke mit acht Prozent Steigung drei Tage lang im Dauereinsatz.



Tolles LGB Modell: Die Konstruktion der HG 4/4 ist längst abgeschlossen und das schöne Modell kann bereits bestellt werden. Die passenden Wagen werden folgen.

VIELE VORBILDGERECHTE DETAILS

Zahnrad dampfloek HG 4/4, Epoche VI, Art. 26270

- 1 Automatische Zuschaltung des Zahnradantriebs beim Betrieb auf der Zahnstange.
- 2 Innentriebwerk digital zuschaltbar, beispielsweise bei Betrieb auf dem Rollenprüfstand.
- 3 Unterschiedliche Betriebsgeräusche bei Zahnradbetrieb und Reibungsbetrieb.
- 4 Zahnradtriebwerk dreht mit doppelter Geschwindigkeit in umgekehrter Drehrichtung zum Reibungstriebwerk.
- 5 Vorbildgerechte Betriebsgeräusche.
- 6 Mindestradius R1 (600 mm), Zahnstangenbetrieb ab größeren Radien möglich.

Zahnrad dampfloek HG 4/4

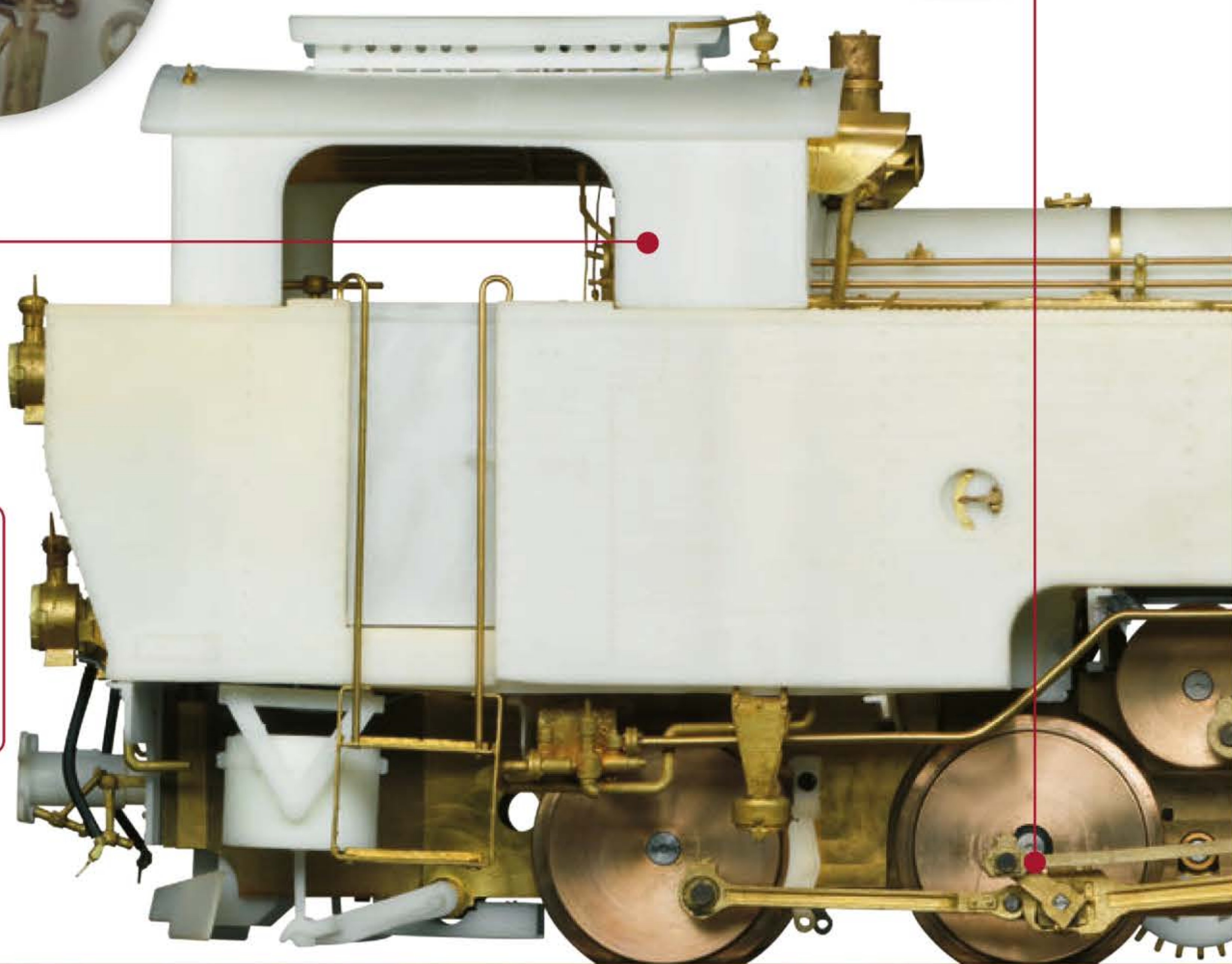


Hochdetailliert: die Stehkesselnrückwand im Führerhaus



Radsynchron: das Gestänge am Treibrad

Im abgebildeten Funktionsmuster sind die späteren Zinkgussteile weiß dargestellt. Die Räder werden in der Serienfertigung vorbildgerecht als Speichenräder ausgeführt.



Bei der Vorstellung der HG 4/4 wurden weitere Details bekannt. So wird die neue Zahnraddampflokomotive der erste Vierfach-Raucherzeuger aus dem Hause Märklin sein. Neben dem radsynchronen Dampfausstoß aus dem Schornstein und dem Zylinderdampf wird die LGB Neuheit Dampf über die Pfeife und über die Vakuumbremse ausstoßen. Auch über die Fahreigenschaften der 40 Zentimeter langen Dampflok gibt es weitere Informationen: Die Zahnraddampflokomotive fährt durch enge R1-Radien (Radius: 600 Millimeter) im Reibungsbetrieb. Sie kann also sicher enge Kurven und sämtliche Weichen von LGB befahren. Im echten Zahnradbetrieb ist technikbedingt der Mindestradius etwas größer. Außerdem sind Details zum Lieferumfang der neuen High-End-Lok durchgesickert. Die Lok wird mit den Fahnen der Schweiz, Frankreichs und Vietnams ausgeliefert. Die kleinen Fahnen können auf den Puffer der Lok gesteckt werden – so wie bei der Jungfernfahrt des Originals am 25. Juni 2019 nach einer über zwölf Jahre dauernden Wiederaufbauzeit dieser wunderschönen neuen alten Zahnraddampflokomotive.

HIGHLIGHTS

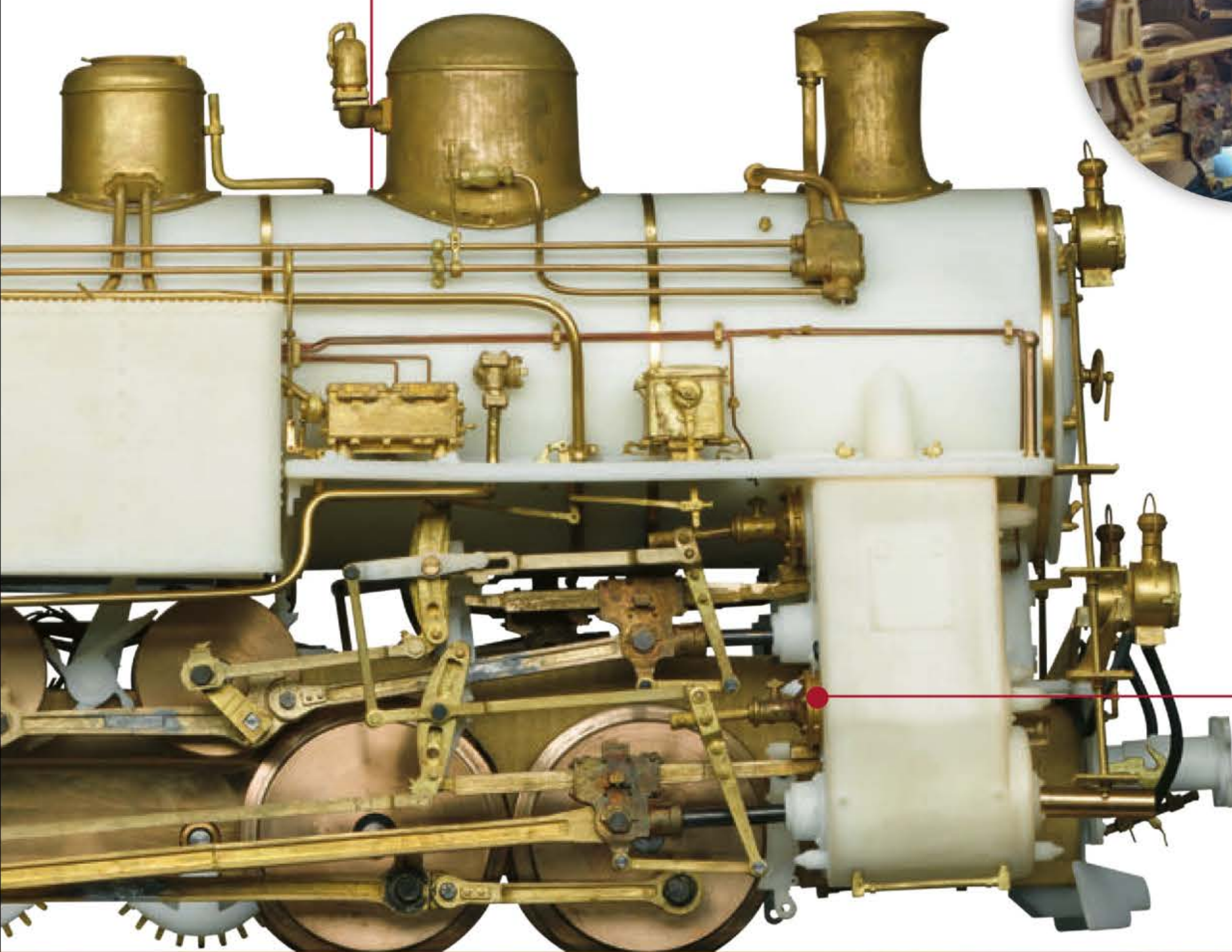
Zahnraddampflokomotive HG 4/4, Epoche VI, Art. 26270

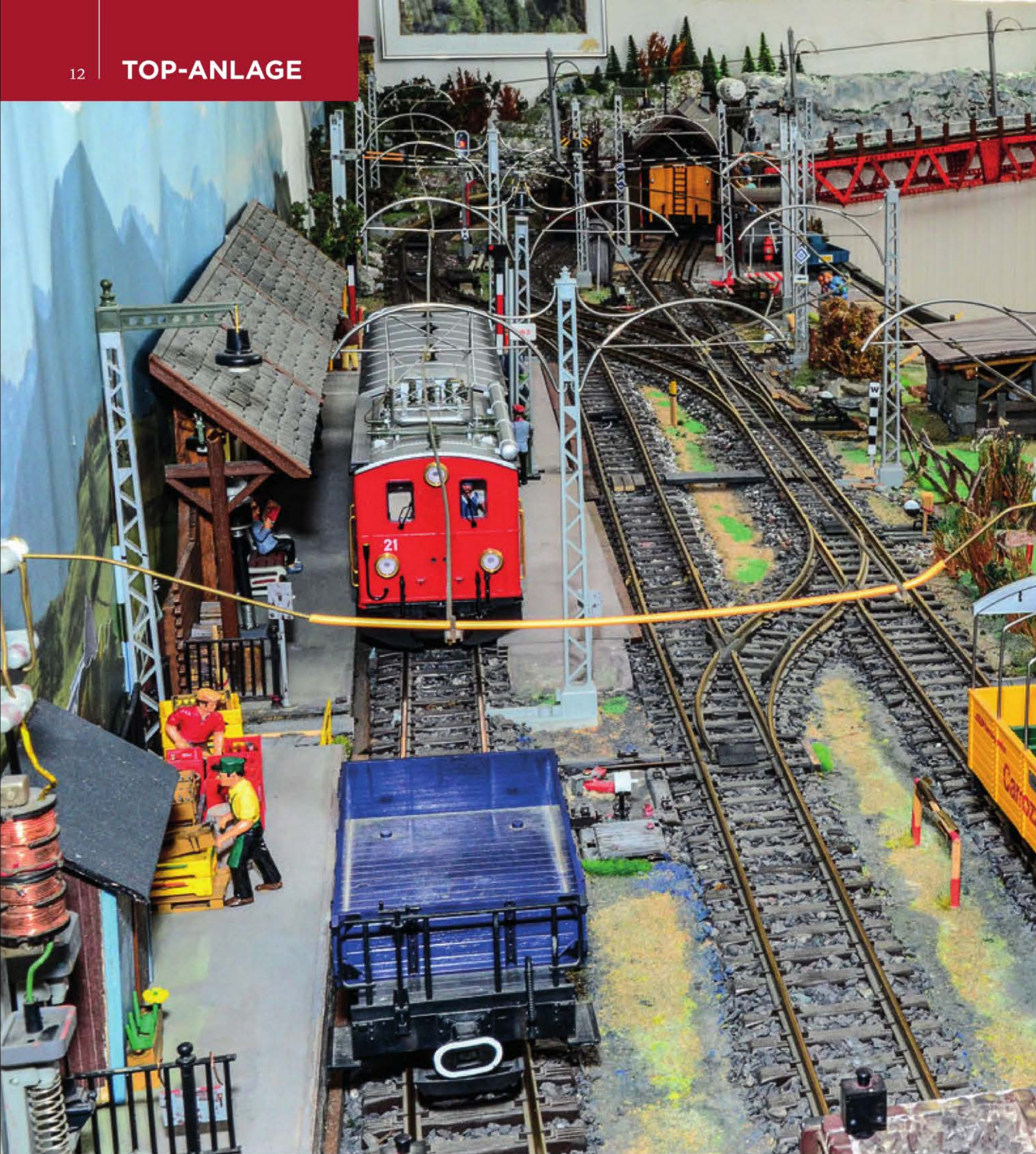
- 1 Fahrwerk, Kessel und Führerhaus aus hochwertigem Zinkdruckguss in gleichbleibender hoher Serienqualität. Stabile Konstruktion mit hoher Genauigkeit im Antrieb und hervorragender Zugkraft auf der Schiene.
- 2 Feindetailliertes Modell in schwerer Metallbauweise. Die filigranen Ansetzteile aus Messing bieten hohe Detailtreue.
- 3 Voll funktionsfähiges Zahnradtriebwerk mit leistungsstarkem Gleichstrommotor.
- 4 mfx/DCC-Digitaldecoder mit vielen Sound- und Lichtfunktionen wie Fahrgeräuschen und Bahnhofsansagen sowie Spitzenlicht, Feuerbüchsen- und Führerstandsbeleuchtung.
- 5 Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß am Schornstein sowie Zylinderdampf, Dampfausstoß an der Pfeife und Vakuumbremse. Erster Vierfach-Raucherzeuger im Hause Märklin.
- 6 Fahrgeräusche sind auch im Analogbetrieb funktionsfähig.



Hochpräzise: das Speiseventil und die Lichtmaschine

Kurvensicher: Im Adhäsionsbetrieb fährt die HG 4/4 sogar auf engen R1-Radien





Eine Gartenbahn in einem Innenraum so zu gestalten, dass sie viele Möglichkeiten zum Rangieren sowie eine abwechslungsreiche Strecke bietet und dennoch kompakt genug bleibt, um den Raum vielseitig nutzen zu können. Das klingt wie ein Widerspruch in sich. Dass es keiner ist, zeigt die LGB Bahn von Wolfgang Kegel. Er hat in seinem Keller eine 15 Gleismeter lange und dennoch schlanke Gebirgsbahn errichtet,

Die Raumform erschwerte die Anlagengestaltung

die viel freien Raum für die Enkel bietet. Die Anlagen hat er seit dem Baubeginn 2007 mehrmals umgebaut und erweitert, um sie so attraktiv und platzsparend zu

gestalten, wie sie heute ist. Dabei war die komplizierte Raumform mit L-förmigen Innenwänden eine zusätzliche Herausforderung, die er meistern musste (siehe Gleisplan).

Auf nur neun Quadratmetern Anlagenfläche bietet seine LGB Bahn heute ein großes dreigleisiges Bahnhofsareal mit vielen Rangiermöglichkeiten, eine beeindruckend gestaltete Zahnradstrecke mit alpinem Flair sowie ein Hoch-



Hochalpin und schön schlank

Eine besonders schlanke Gebirgsbahn hat Dr. Wolfgang Kegel in seinem Keller errichtet. Die Anlage überwindet einen Höhenunterschied von 65 Zentimetern, zeigt viele schöne Szenen aus der Bergwelt und ist dennoch an einigen Stellen weniger als 15 Zentimeter breit.

gebirgssegment mit schmaler Kastenbrücke, Lawinengalerie und schlankem Bergbahnhof. Die Gebirgsbahn läuft an sieben Wandteilen entlang. Sie überbrückt zwei Durchgänge und eine Tür und überwindet einen Höhenunterschied von 65 Zentimetern. Schlank ist die Anlage dennoch. An ihrer schmalsten Stelle misst sie nicht einmal 15 Zentimeter und selbst an ihrer breitesten Stelle kommt sie nur auf 105 Zentimeter.

Schlanke Bauweise, vielseitiger Unterbau

Die kompakte Bauweise hatte mit zwei Vorgaben von Wolfgang Kegel zu tun: Die Anlage sollte nicht zu viel vom Raum ausfüllen und nicht zu breit werden, damit er alle Stellen für Servicearbeiten gut mit dem Arm erreichen konnte. Auch beim Unterbau gab es klare Vorstellungen: Er sollte nicht zu wuchtig aussehen und möglichst einfach zu reinigen sein. Beim

Blick unter die Anlageplatte sind drei Unterbau-Lösungen erkennbar. Das breite Anlagenareal vom Bahnhof Tal steht auf einem Holzrahmen mit vertikalen Füßen. Der schmale, höher gelegene Mittelteil wird von schrägen Wandstützen abgestützt, während der hintere hoch gelegene Teil der Anlage von Regalträgern gehalten wird. Die Streckenteile an den beiden Durchgangsstellen im Raum sind freitragend, um einen Zugang zu ►



Viel los: Bei schönem Wetter sind viele draußen.



Im Bergschatten: Trinkpause neben den Gleisen.

ermöglichen. Das gilt auch für die Brücke an der Tür zur Werkstatt, die Wolfgang Kegel auf einer Höhe von 1,52 Metern errichtete, um den Durchgang zur Werkstatt zu erleichtern.

Am Bahnhof Tal geht's los

Ausgangspunkt für die Pendelfahrten ist der Bahnhof Tal, der direkt am Eingang des Raumes liegt. Am Kopfbahnhof stehen dem Zugverkehr drei Stumpfgleise zur Verfügung, die an der Laderampe enden, die sich dem Bahnhof anschließt. Die drei Gleise, sechs Weichen, das Zufahrtsgleis zum einständigen Lokschuppen und das lange Abstellgleis neben der Lokremise bieten den kleinen Zügeinheiten, die meist aus der kleinen Zahnradlok HGe 2/2 und zwei kleinen vierachsigen Wagen bestehen, viele Möglichkeiten zum Rangieren. Um die Anlage um den Bahnhof herum möglichst kompakt zu gestalten, hat Wolfgang Kegel das Bahnhofsgebäude und die daneben liegende Laderampe in Halbreleefform gebaut. So bleibt reichlich Platz für die vielen liebevoll inszenierten Szenen abseits der Gleise.

Zahnradloks sind im Einsatz

Verlässt ein Zug den Bahnhof Tal in Richtung Gebirge, geht es ab dem Ausfahrtsignal eingleisig weiter. Hinter dem Lokschuppen verengt sich die Anlage. Der Zug rollt über eine schmale Metallbrücke und ein freitragendes Plattenteil zum Mittelstück der Anlage, das sich um die in den Raum hineinragende L-förmige Zwischenwand windet. Die Gleise liegen hier auf einer Höhe von 1,10 Metern und haben damit bereits 20 Zentimeter an Höhe gegenüber dem Bahnhofsareal gewonnen. Die Strecke steigt weiter bis auf 1,30 Meter Höhe. Damit die Loks mit ihren Wagen die Steigung, die in diesem Teil der Anlage bei etwa 60 Promille liegt, sicher bewältigen, hat Wolfgang Kegel die Gleise ab dem Ausfahrtsignal am Bahnhof Tal zusätzlich mit Zahnradstangen aus-

gerüstet. Die kleine wendige Zahnradlok HGe 2/2 meistert mit ihren beiden kurzen Wagen die steilen Anstiege ebenso souverän wie die engen R1-Kurven, auf denen sich der Zug durch die Gebirgslandschaft schlängelt.

Im Mittelteil der Anlage zieht die Zahnradlok ihre Wagen durch eine karge Berglandschaft, in denen nur wenige Gebäude zu entdecken sind. Sie passiert eine Burg, mehrere Almhütten und einen Bahnübergang. Sie überholt Wanderer und einen Schäfer, der mit seiner Schafherde unterwegs ist. Dann erreicht der Zug den alpinen Teil der Anlage, in dem Bergsteiger versuchen, die steilen Gipfel zu bezwingen. Die Schienen sind auch hier mit Zahnstangen ausgelegt, um die Steigung sicher zu bewältigen. Die einspurigen Gleise, die wie überall auf der Anlage mit einer Oberleitung ausgestattet sind, schlängeln sich weiter durch die Gebirgslandschaft. Dort sind nicht nur Steine aus diversen Gebirgen anzutreffen, sondern auch viele bis in kleinste Details herausgearbeitete typische Szenen aus der Bergwelt. Felsen und Bäume hat Wolfgang Kegel übrigens nicht maßstabsgerecht gebaut,

Herausfordernd: steile Anstiege und enge R1-Radien

Gipfelstürmer: Drei Bergsteiger versuchen sich am Aufstieg.



Zentrale: Die Bahn wird vom Mittelteil der Anlage aus gesteuert.





Detailreich: Sogar in den Hütten gibt's etwas zu entdecken.



Geschützt: Die Galerie gehört zu den schmalen Abschnitten der Anlage.

um die kompakte Grundfläche nicht zu überladen und um den Blick auf die Züge nicht einzuschränken.

Ein Bahnhof ganz oben

Über ein freitragendes Anlagensegment, das einen Durchgang im Raum überspannt, geht es zum hoch gelegenen Teil der Anlage. Dort verengt sich die Anlage auf eine Breite von weniger als 30 Zentimeter. Ganz eng wird es bei der Obergurtbrücke, die den Türdurchgang zum Nachbarraum überbrückt. Kaum breiter ist die Lawinengalerie, die sich im weiteren Streckenverlauf an die Wand presst. Die Gleise haben jetzt den höchsten Teil der Anlage erreicht, eine Höhe auf der auch der Endbahnhof Berg liegt. Hinter der Galerie teilt eine elektrische Weiche die eingleisige Strecke. Es folgt eine Rechtskurve, dann erreichen die Züge den Bahnhof Berg, der für den Zugverkehr neben einem Fahrgleis auch ein Ausweichgleis bereitstellt. An diesem Gleis wartet ein Zug, der sich kurz darauf in die Gegenrichtung aufmacht, um die Besucher der Bergregion ins Tal zu bringen. Sobald das Ausfahrtsignal auf

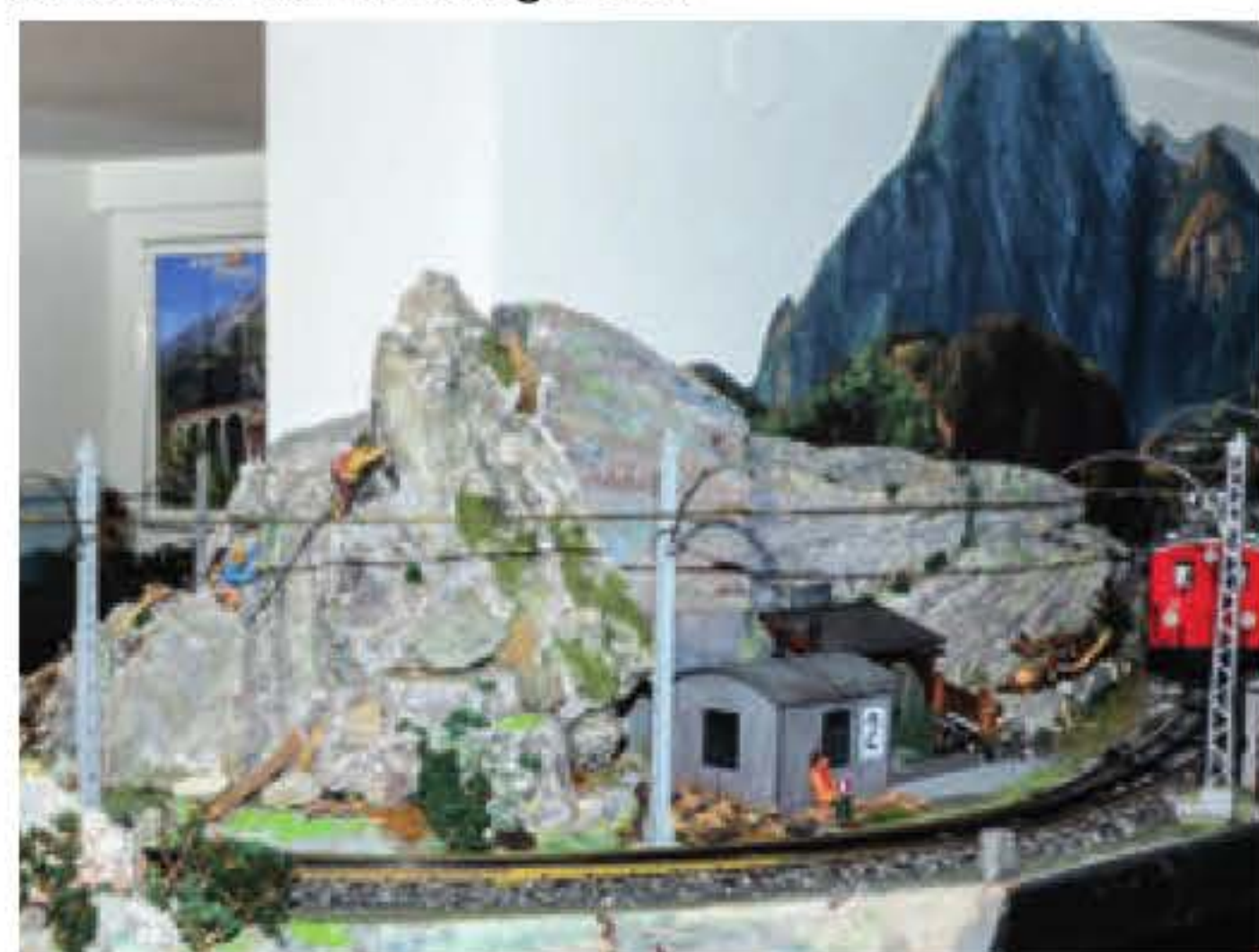
Grün springt, setzt sich die Lok mit ihren Wagen in Bewegung. Auf der halben Strecke löst sie via Reedkontakt das Glockensignal im Bahnhof Tal aus, ein Vorgang, der sich unmittelbar vor der Einfahrt in den Bahnhof wiederholt. Aber auch die Lok meldet sich auf ihrer Talfahrt. Kurz vorm Erreichen des Bahnübergangs erfolgt ihr Zugpfeiff. Die kompakte Gebirgsanlage von Wolfgang Kegel macht nicht nur beim Rangieren Spaß, sondern auch bei ihrem Fahrverkehr durch die beeindruckende Gebirgslandschaft.



Fleißig: Am Gleisbett kurz vorm Bergbahnhof ist immer viel zu tun.



Gebirgslandschaft: Die Szenen im Hintergrund sind zum Teil selbst gemalt.



Tolle Lösung: Die Trennwand wird zur Rundum-Berglandschaft.

Verbindung: Freitragende Teile überbrücken die Durchgänge.



Frisch gegrillt: Eine Grillstelle lädt die Wanderer zur Rast ein.



Anlagenimpression 1 | Bahnhof Tal



Der Kopfbahnhof Bahnhof Tal ist der zentrale Bahnhof der Anlage. Wie der Name andeutet, liegt der Rangierbahnhof im unteren Bereich der Gebirgsanlage. Kurz vor dem Bahnhof teilt sich die eingleisige Strecke in drei Stumpfgleise. Vom äußeren Gleis geht ein Verbindungsgleis ab, das zum einständigen Lokschuppen und zum Abstellgleis führt. Über die sechs Weichen im Bahn-

hofsbereich, von denen fünf per Hand gesteuert werden, ist ein vielfältiger Rangierbetrieb möglich. Die Gleisanlage am Bahnhof ist für kleine Zügeinheiten optimiert, die meist aus einer HGe 2/2 Zahnradlok und einem kurzen Personen- und einem Güterwagen bestehen. Das Bahnhofsgebäude und die Laderampe sind aus Platzgründen in Halbr reliefbauweise errichtet.

Anlagenimpression 2 | Brücken



Ungewöhnlich, aber sehr stabil und praktisch, sind die beiden Metallbrücken auf der Anlage. Als Baumaterial verwendete Wolfgang Kegel Teile aus einem Märklin Metallbaukasten. Aus den Lochblechen, Lochbändern und Winkeln baute er die beiden 14 Zentimeter breiten Kastenbrücken. Die 1,18 Meter lange Unter-

gurtbrücke liegt im unteren Teil der Anlage vor der Einfahrt zum Bahnhof Tal. Um den steilen Anstieg zu bewältigen, sind auf dieser Brücke die Gleise mit Zahnstangen ausgerüstet. Die 1,25 Meter lange Ober-

Anlagenimpression 3 | Geisterturm



Die Gebirgsbahn besitzt auch einen Gruselfaktor: den Geisterturm. Auf den Zinnen des schlanken Turms steht eine Dracula-Figur, die beim Drücken einer Steuertaste blau angestrahlt wird. Im Turm sorgt dann blaues Flackerlicht für eine gespenstige Atmosphäre und ein Soundmodul liefert die akustische Gruselstimmung

mit hämisch lachenden Stimmen und Donnergrollen. Schön gespenstig wird die Szenerie, wenn die Deckenbeleuchtung im Raum ausgeschaltet ist und nur noch die spärlichen Lichter der Gebirgslandschaft und die Lampen der Zahnradloks und ihrer Personenwagen leuchten.

Anlagenimpression 4 | Zahnradstrecke



Unmittelbar hinter dem Ausfahrtsignal am Bahnhof Tal beginnt die fast elf Meter lange Zahnradstrecke. Sie führt durch eine felsige Gebirgslandschaft aus Styropor, Gips und Natursteinen, über zwei freitragende Streckenabschnitte sowie über eine schmale

Metallbrücke. Dabei überwinden die Züge einen Höhenunterschied von 65 Zentimetern und enge R1-Kurvenradien. Lediglich im oberen Abschnitt der Anlage verzichtete Wolfgang Kegel auf die hilfreichen Steighelfer.

Anlagenimpression 5 | Bahnhof Berg



Der Kopfbahnhof Berg liegt auf einer Höhe von 1,56 Metern und damit in den oberen Regionen der Anlage. Hinter der Lawinengalerie teilt eine elektrische Weiche die einspurige Strecke, sodass vor dem Bahnhofsgebäude neben dem Hauptgleis auch ein Ausweichgleis zur Verfügung steht. Beide Gleise, die kurz hinter

dem Bahnhof enden, bieten genügend Platz für die kompakten Zahnradloks mit ihren kurzen Wagen. Das schlanke Bahngebäude ist aus Platzgründen in Reliefbauweise ausgeführt. Das gesamte Areal am Bahnhof Berg beschränkt sich auf eine Tiefe von 54 Zentimetern.

Anlagenimpression 6 | Lokschuppen



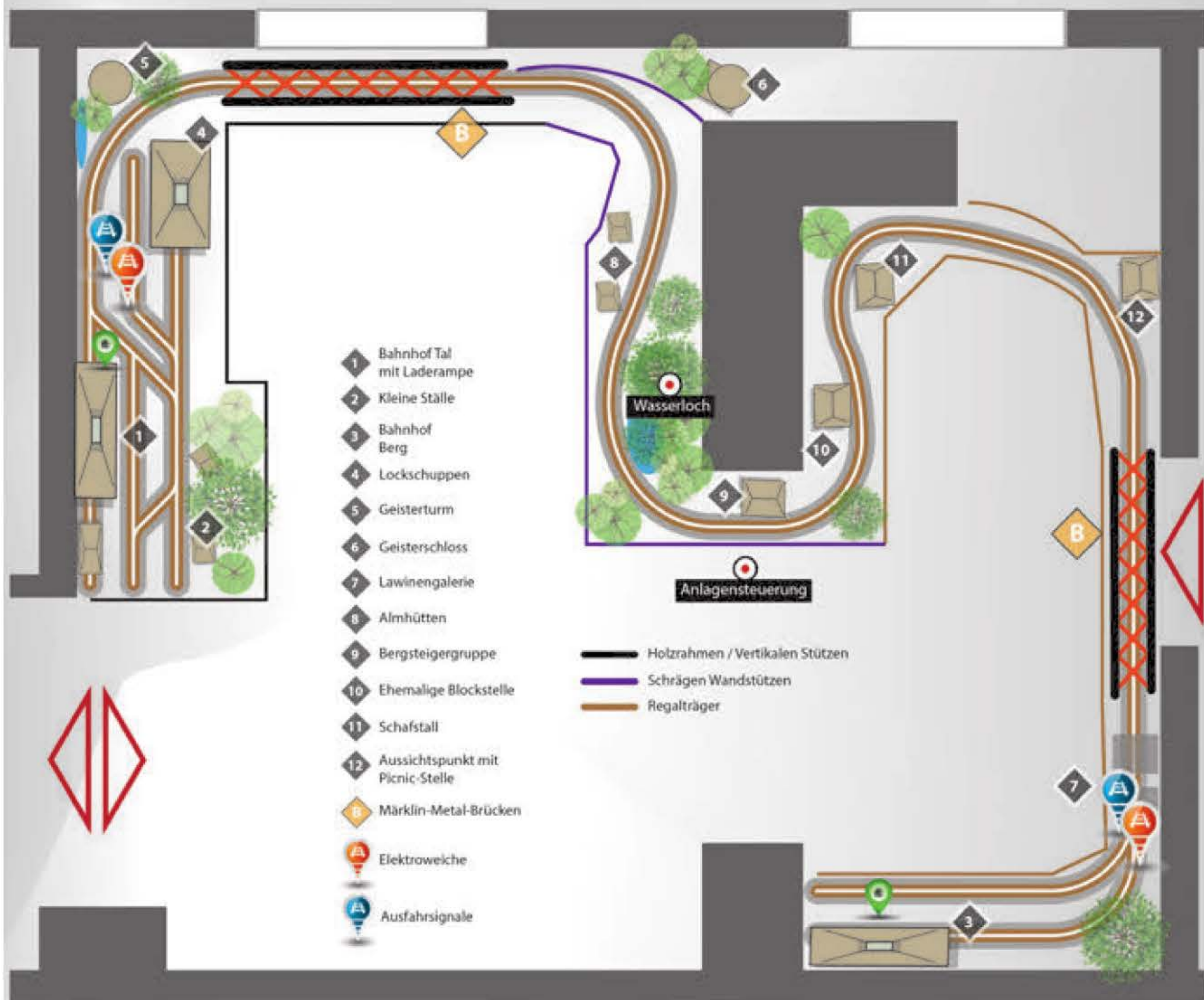
Der einständige Lokschuppen ist Teil des Bahnareals vom Bahnhof Tal. Der selbst gebaute Schuppen ist vom äußeren Gleis des Bahnhofs über zwei Handweichen zu erreichen und bietet genügend Platz für kurze Loks wie die HGe 2/2 oder den RhB-Traktor



Tm 2/2. Unmittelbar vor der Lokremise liegt eine kleine Dieseltankstelle. Die Zufahrt zum Lokschuppen und das daneben verlaufende lange Abstellgleis bieten zusätzliche Möglichkeiten zum Rangieren.

Gleisplan

Anlagensteckbrief

**Zur Person: Dr. Wolfgang Kegel**

Der Eisenbahnfan und pensionierte Arzt ist wie seine Frau Monika Kegel ein Fan von Graubünden und der RhB. Von daher überrascht es kaum, dass er sich für das Anlagenmotiv einer Gebirgsbahn entschieden hat. Für Wolfgang Kegel ist die Beschäftigung mit seiner Bahn eine schöne Erinnerung an die Urlaube in Graubünden. Außerdem ist seine LGB Bahn für ihn schon immer eine entspannende Freizeitbeschäftigung mit technischen Gestaltungsmöglichkeiten gewesen.

Thema:	Eingleisige Gebirgsbahn
Bauzeit:	2007 bis 2019
Gleismeter:	15 Meter
Zahnstangenstrecke, Länge/Steigung:	11 m/55 Promille
Anlagenfläche:	8,8 m ²
Anlage, schmalste/breiteste Stelle:	0,14 m/1,05 m
Höhendifferenz:	65 cm
Fahrbetrieb:	analog
Züge im Fahrbetrieb:	2
Weichen:	7
Weichenstellung:	elektrisch (2) und Handbetrieb (5)
Brücken:	2
Längste Brücke:	1,25 m, Eigenbau, Metallelemente aus dem Märklin Metallbaukasten
Bahnhöfe:	2, Bahnhof Tal und Bahnhof Berg
Gebäude:	10 (inkl. Ställen)
Besonderheiten:	kompakte und platzsparende Bauweise, lange Zahnradstrecke, automatisierter Pendelzugbetrieb, großer Höhenunterschied, Anlagenteile mit Gleisen in einer Höhe von 1,50 Metern (und mehr), Verwendung unterschiedlicher Unterbausysteme.

Extravagant: Die 99 221 im grauen Fotoanstrich (Art. 26816).

HERBSTNEUHEITEN 2019

Dampflokom 99 221 und neue Wagen

Anfang der 1930er-Jahre nahm die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) drei schmalspurige Einheitsdampfloks der Baureihe 99.22 in Betrieb. Die fünf-fach gekuppelten Maschinen mit den Betriebsnummern 99 221 bis 99 223 waren die stärksten Schmalspurloks der DRG. Um dies zu würdigen, präsentierte der Hersteller Schwartzkopff die Lok 99 221 im (abwaschbaren) grauen Fotoanstrich. Das Modell der 99 221 (Artikel 26816) entspricht in Farbgebung und Beschriftung diesem Ablieferzustand in der Epoche II, wobei das Modell über einen Altbaukessel mit Oberflächenvorwärmer verfügt. Zwei starke Bühlermotoren übernehmen den Antrieb. Sie treiben alle fünf Treibradsätze der Lok an. Der mfx/DCC-Decoder bietet viele Licht- und Soundfunktionen. Die Fahrgeräusche sind auch im Analogbetrieb funktionsfähig. Der eingebaute Rauchgenerator sorgt für radsynchronen Dampfausstoß sowie Zylinderdampf.

Für die Fans der Preßnitztalbahn ein Muss ist der offene Aussichtswagen der Bauart KS 4 (Artikel 32355), wie er auf den Schmalspurstrecken um Jöhstadt im Einsatz ist. Der Vierachser verfügt über eine vorbildgetreue Inneneinrichtung mit Bar. Er ist in der originalgetreuen Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI gestaltet.

Ein Rollwagen-Set (Artikel 49189), bestehend aus zwei Rollwagen der Deutschen Reichsbahn (DR) der Bauart Rf4, wie sie auf vielen Schmalspurbahnen in Sachsen eingesetzt wurden, gehört ebenfalls zu den Herbstneuheiten 2019. Die Rollwagen in der originalgetreuen Farbgebung und Beschriftung der Epoche III verfügen über einen Mittelteil aus Druckguss, dadurch haben die Wagen genügend Gewicht, um im unbeladenen Zustand sicher zu fahren. Die Rollwagen werden vorbildgetreu über die beiliegenden Kuppelstangen gekuppelt. Für Freunde der Rätischen Bahn sind zwei LGB Herbstneuheiten interessant: der zweiachsige Bahndienstwagen der Bauart Xk und der vierachsige gedeckte Güterwagen der Bauart Gak-v. Der gelbe Materialwagen der RhB (Art. 40818) bietet viele angesetzte Details, Schiebetüren zum Öffnen und eine betriebsgerechte Alterung. Aufwendig nach Vorbildern gealtert ist der gedeckte RhB-Güterwagen (Artikel 40084). Der Vierachser hat silberne Schiebetüren, die sich öffnen lassen. Farbgebung und Beschriftung sind originalgetreu und entsprechen der Epoche IV.



Feierwagen: Der offene Aussichtswagen (Artikel 32355) hat eine Bar.



Neu im Güterverkehr: Der gelbe RhB-Bahndienstwagen (Artikel 40818), der gedeckte RhB-Güterwagen (Artikel 40084) und das DR-Rollwagen-Set (Artikel 49189).

Grossbahnfest in der Schweiz

Premiere

Der Verein Grossbahnfest feierte am 7. und 8. September in Schinznach-Dorf im Schweizer Kanton Aargau sein erstes Grossbahnfest. Veranstaltungsort war das Gartencenter Zulauf, das auch die Heimat des Vereins Schinznacher Baumschulbahn (SchBB) ist. Der Verein betreibt auf dem Gelände des Gartencenters eine 600-Millimeter-Schmalspurbahn mit historischen Loks. In der Ausstellungshalle warteten an diesem Wochenende Clubs mit interessanten Ausstellungsanlagen auf die zahlreichen Besucher. LGB war ebenfalls vor Ort und informierte die Besucher über die neuen LGB Modelle. Zu den Highlights der Veranstaltung gehörten die Fahrten der drei Dampfzüge der Schinznacher Baumschulbahn. Wo gibt es das schon, dass veritable Schmalspurdampfloks mit ihren Wagen durch die Ausstellungshalle fahren?



Zugbetrieb: Die Dampfzüge der Schinznacher Baumschulbahn fahren durch die Ausstellungshalle.

Historik Mobil feiert Doppeljubiläum

Geburtstagsstimmung



Dankesrede mit Ministerpräsident: Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle (links) bedankt sich bei der Zittauer Schmalspurbahn für die gute Zusammenarbeit. Mit dabei der sächsische Ministerpräsident Michael Kretschmer (ganz rechts).



Überraschung: LGB stellte sein brandneues Clubmodell 2020 vor.

Sieben historische Loks aus Sachsen waren mit ihren Wagengarnituren vom 2. bis 4. August auf den Schmalspurgleisen zwischen Bertsdorf und Jonsdorf sowie Zittau und Oybin unterwegs, als die Zittauer Schmalspurbahn gemeinsam mit den Jonsdorfer Oldtimertagen die 13. Historik Mobil feierten. Für die Schmalspurfans aus Sachsen gab es doppelten Grund zu feiern: Die Dampfbahn-Route Sachsen feierte ihr 10-jähriges Bestehen, ebenso der Nachbau der sächsischen I K mit der Betriebsnummer 54, der ersten sächsischen Schmalspurgattung. Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer war deswegen extra zur Eröffnungsfeier in Bertsdorf mit der I K angereist. LGB war natürlich ebenfalls vor Ort und hatte gleich eine besondere Überraschung mitgebracht: das neue Clubmodell 2020, den Zittauer Barwagen. Das Vorbild des roten Vierachsers mit der markanten gelben Aufschrift „Barwagen“ fuhr 2006 und 2013 auf der Schmalspurstrecke zwischen Zittau, Jonsdorf und Oybin.

RhB rüstet auf

Der Capricorn kommt

Bei der Rhätischen Bahn bricht das Zeitalter des „Capricorns“ an. Nachdem im April der neue RhB-Niederflurtriebzug der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, sind inzwischen die ersten Triebzüge in Landquart eingetroffen. Ende des Jahres sollen dort sechs Züge stationiert sein. Ab Dezember werden die ersten Fahrzeuge auf dem Streckennetz der RhB verkehren. Mitte 2020 sollen die ersten Capricorn – der Name kommt aus dem Rätoromanischen und bedeutet Steinbock – fahrplanmäßig eingesetzt werden. Das Besondere am neuen Triebzug ist der sogenannte „Flügelzugbetrieb“. Die mehrteiligen Züge können unterwegs getrennt werden und als Teilzüge zu verschiedenen Zielen weiterfahren. Bei der Fahrt in Gegenrichtung werden die Zugteile wieder vereint, um gemeinsam weiterzufahren. Durch den Einsatz der Flügelzüge kann die RhB auf eingleisigen Strecken einen Fahrverkehr im Halbstundentakt durchführen, ohne die Strecke aufwendig auszubauen. Um das reibungslose



„Flügel“ sicherzustellen, verfügen die neuen Triebzüge über automatische Kupplungen. Der vierteilige „Capricorn“ bietet 164 Sitzplätze, davon 35 in der 1. Klasse. Die Züge sind auch auf Personen mit eingeschränkter Mobilität eingerichtet. Sie haben eine maximale Reisegeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern. Die RhB hat 36 dieser Niederflurzüge bestellt. Das Projekt ist das größte Beschaffungsprogramm für Rollmaterial in der Geschichte der Rhätischen Bahn.

Der Anfang: Der erste „Capricorn“ wurde im April präsentiert. Gegen Jahresende sollen sechs Flügeltriebzüge in Landquart stationiert sein.



Wer die Chance hat, der Hauptwerkstatt der „Kleinen Roten“ in Landquart einen Besuch abzustatten, wird fasziniert sein: Diese Werkstatt, die man als Keimzelle und Betriebszentrum der RhB ansieht, ist nicht wie jede andere. Hier verbindet sich die Historie mit der Moderne. Die allererste Lok der Rhb steht neben dem modernsten Triebzug. Hier ist man mittendrin, hautnah am Erlebnis „Rhätische Bahn“.

Die Anfänge der Werkstätte gehen zurück auf das Jahr 1889, als die erste Strecke von Landquart über Klosters nach Davos gebaut wurde. Im Rahmen der ersten Streckenerweiterung zog diese in einen Neubau im Landquarter Ortsteil „Station“. Hier entstand ab 1888 auf der grünen Wiese ein Depot mit angegliederter Lok- und Wagenunterhaltung sowie eine Arbeiter-

siedlung. In den folgenden 20 Jahren wurden parallel zum wachsenden Streckennetz auch die Werkstatteinrichtungen ständig erweitert, um das zunehmende Rollmaterial betreuen zu können. Im Jahre 1905 wurde nach langen Überlegungen der markante Neubau der Rotunde, einer Kreissegmentremise in wegweisender Betonbauweise, mit zunächst fünf Lokständen in Betrieb genommen. Bis 1908 wurde sie auf 19 Lokstände erweitert, die noch heute einen weiträumigen hellen Raum darstellen. Durch weitsichtige Planung sowie zweckmäßige Erweiterungen und Umbauten genügen die Depot- und Werkstatthanlagen auch heute noch größtenteils den Anforderungen der Rhätischen Bahn. Einen hochinteressanten Einblick in diese technische Zentrale der Bahn vermittelte der Sicherheitschef der RhB, Roald Hof-

mann, anlässlich eines Besuchs im Juni letzten Jahres.

Reparaturen in kürzester Zeit

Die Werkstätte in Landquart ist die Hauptwerkstatt der Rhätischen Bahn, die für Revision, Modernisierung und größere Reparaturen zuständig ist. Durch ihre umfangreiche Ausstattung ist es möglich, fast alle anfallenden Revisions- und Wartungsarbeiten an Lokomotiven und Wagen auszuführen, einschließlich kompletter Neubauten.

Zu den wichtigsten und augenfälligsten Arbeiten gehört die Radsatzbearbeitung. Die Laufflächen der Radsätze müssen regelmäßig überarbeitet werden, wenn durch Abnutzung, Flachstellen oder sonstige Beschädigungen der ruhige ►

Geradeauslauf nicht mehr gewährleistet ist. Um dies ohne den Ausbau der Radsätze zu ermöglichen, steht eine Unterflur-Radsatzdrehbank zur Verfügung, die das exakte Profil wiederherstellt. Dazu wird das Fahrzeug so auf die Anlage gefahren, dass der zu reparierende Radsatz auf der Drehbank steht. Sollte die Materialstärke nicht mehr ausreichen, werden die Radscheiben mit neuen Bandagen versehen. Die Bandage wird erhitzt, wobei sie sich ausdehnt und von der Radscheibe gelöst wird beziehungsweise sich beim Erkalten kraftschlüssig verbindet. Sollte im Rahmen einer Ultraschallprüfung eine Beschädigung der Achswelle oder der Radscheibe festgestellt werden, können diese Teile auf einer Radsatzpresse ausgetauscht werden. Durch die umfangreiche Ersatzteilkhaltung kann ein Austausch in kürzester Zeit geschehen, das gilt auch für den Austausch der Bremsen. So stehen die Fahrzeuge dem Betrieb wieder schnellstens zur Verfügung.

Wagen revisieren, reparieren und komplett neu aufbauen

In einem anderen Bereich werden Wagen revisiert, repariert oder komplett neu aufgebaut wie beispielsweise die angekündigten neuen Glacier-Express-Wagen. Alle notwendigen Arbeiten vom neuen Innenausbau über Umbauten am Wagenkasten bis hin zu reinen Neubauten inklusive des Rahmens können ausgeführt werden. Dies erfordert jedoch die Kompetenz vieler Fachbereiche der Werkstätte. Der Wagen wird dazu in seine Einzelkomponenten zerlegt. Die Bremseinrichtung, die Luftleitungen, ein großer Teil der Elektrik, die Inneneinrichtung mit Sitzen, Fußböden, Verkleidungen, Fenster, Türen mit ihrer Steuerung und vieles mehr werden in den jeweiligen Fachbereichen aufgearbeitet oder neu gebaut. Bei grundlegenden Veränderungen sind auch die Schlosserei und Schweißerei gefordert. In einem ge-



Feinste Holzklasse: Der 2. Klasse-Wagen B2060 erstrahlt in neuem Glanz.



Neues Rollmaterial: die aufgearbeiteten Lokachsen mit Fahrmotoren.

Geschichte der Hauptwerkstätte Landquart

- 1889:** Eröffnung der Bahnstrecke Landquart-Klosters. Erste Werkstatt in Landquart.
- 1895:** Baubeginn neue Werkstatt in Landquart.
- 1896:** Eröffnung der Werkstatt.
- 1901:** Erweiterung der Reparaturstände.
- 1902 bis 1903:** Zusätzliche Hallen für weitere Fachbereiche.
- 1905:** Eröffnung Rotunde mit fünf Ständen.
- 1907 bis 1908:** Erweiterung Rotunde, zunächst auf 13, dann auf 19 Ständen.
- 1908:** Stein- und Stahlkonstruktionen ersetzen Gebäude aus Holz.
- 1970:** Modernisierungen und Neubauten.
- 2011:** Anbau der Allegra-Halle zur Wartung der Triebzüge.
- 2018:** Baubeginn Interventionsstützpunkt Infrastruktur.
- 2019 bis 2022:** Ausbau der Rollmaterial-Werkstatt zur Wartung von Trieb- und Gliederzügen.



Zeitsparend: Die Unterflur-Radsatzdrehbank beschleunigt die Reparatur.

Rollmaterial: Noch fehlen die Drehgestelle.



Refit: Die Ge 4/4 643 bekommt ein neues Bremssystem und die Zugsicherung ZSI 127.



trennten Bereich erfolgt eine komplette Neulackierung und die Beschriftung. Meist wird Folientechnik eingesetzt, mit der auch kurzfristige Werbebeschriftungen realisiert werden. Die Beschriftung „50 Jahre LGB“ auf der Ge 4/4 II 617 ist so entstanden. Dann werden die überarbeiteten An- und Einbauteile sowie die Drehgestelle wieder montiert. Außerdem wird der Wagen von Grund auf überprüft, bevor er wieder in den Betrieb aufgenommen wird. Auf diese Weise wird der gesamte Wagenpark Stück für Stück erneuert. Eine entsprechende Refit-Maßnahme findet zurzeit auch für die Lokomotiven der Reihe Ge 4/4 III statt. Sie werden technisch und mechanisch modernisiert und für das neue Zugsicherungssystem ZSI 127 vorbereitet. Dadurch verlängert sich ihre Nutzungsdauer um 20 Jahre.

Die Allegra-Halle

Im Zuge der Modernisierung des Rollmaterials und der damit verbundenen Umstellung von lokbespannten Einzelwagen auf Triebzüge und Gliederzüge, die im Betrieb eine Einheit bilden, entstand auch die „Allegra-Halle“. Die bis zu 75 Meter langen Triebzüge fahren über ein gebogenes Gleis auf der Drehscheibe in die Halle. Um die Triebzüge zu warten oder Drehgestelle, Bremsen und andere Teile unter dem Wagenboden zu tauschen, wird der ganze Zug mithilfe einer Vielzahl von mobilen Hebeböcken angehoben, ohne die Wagen voneinander zu trennen. Diese Möglichkeit soll es demnächst auch für die 112 Meter langen Albula-Gliederzüge geben, wenn der im September 2019 beginnende Ausbau der Rollmaterialwerkstatt abgeschlossen ist. Eine äußerst zeitsparende Einrichtung ist auch die Wartungshalle für Pendelzüge, die ebenfalls am Stück ein- und ausfahren

ren können. Hier werden kleinere Instandsetzungsarbeiten und Innenreinigungen zwischen den Diensten durchgeführt. Eine Durchfahrt-Wagenwaschanlage schließt sich dieser Halle an. Sie ist beidseitig an die Gleisanlage angeschlossen, um die kompletten Zugkompositionen schnellstens dem Betrieb wieder zur Verfügung stellen zu können. Die Sauberkeit des Rollmaterials bei der RhB sind durch diese Einrichtungen inzwischen schon sprichwörtlich geworden.

Zwei Lokstände nur für Dampfloks

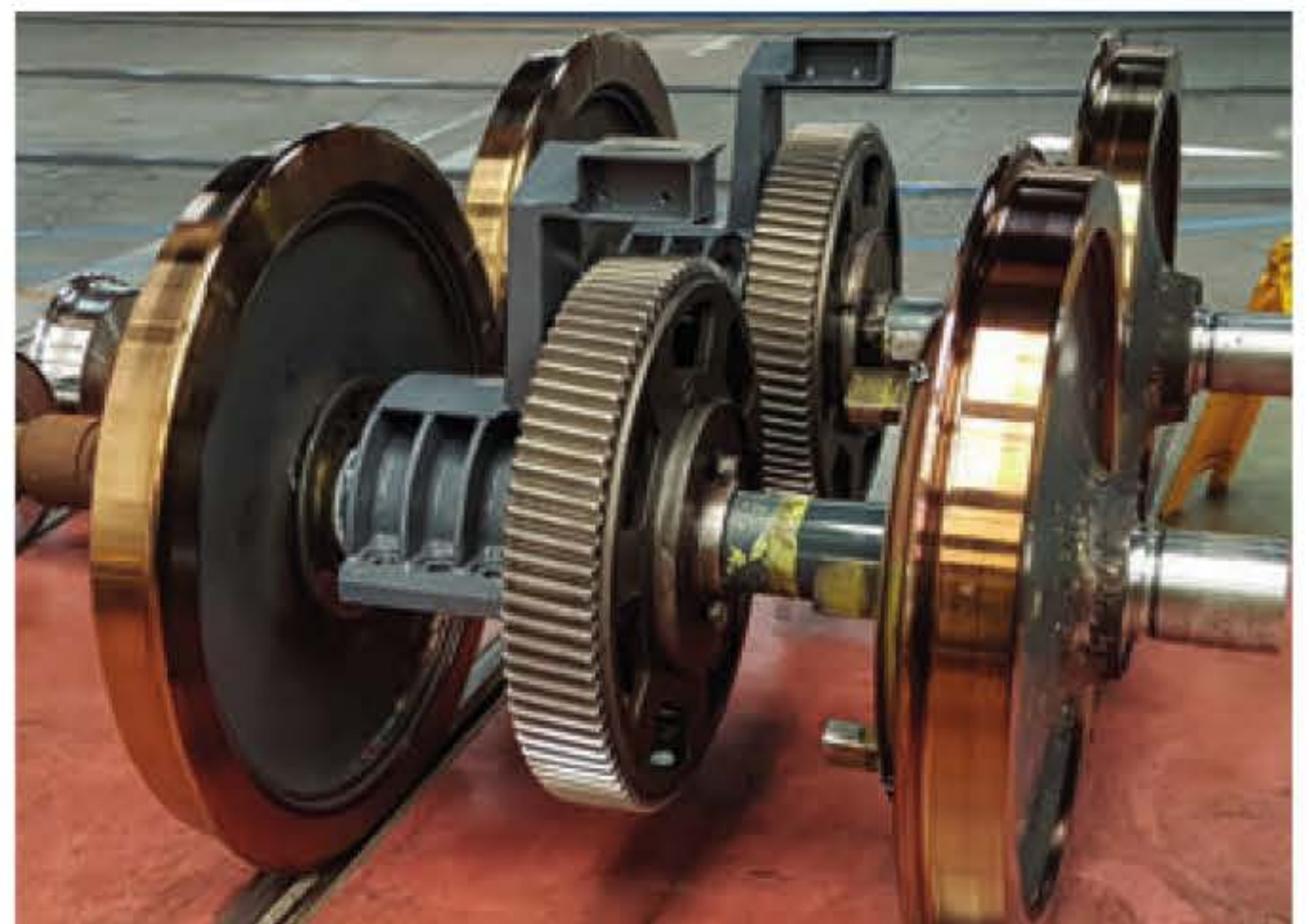
Gegenüber der Drehscheibe befinden sich die Lokstände 17 und 18 für die Dampfloks. Zurzeit sind dort die Loks 1 „Rhätia“ und die 107 „Albula“ untergestellt. Zu den Spezialitäten der Werkstätte Landquart gehören die Unterhaltung und Instandsetzung von Dampflokomotiven. Hier sind die entsprechenden Gewerke und Fachleute vorhanden, die heute sehr gefragt sind. Das Wissen rund um die Dampftechnik und die technischen Möglichkeiten auf dem Gebiet der Restaurierung historischen Rollmaterials werden auch von anderen Bahngesellschaften geschätzt, deren Fahrzeuge sich hier ein Stelldichein geben. Auf dem weiträumigen Areal in Landquart befinden sich ebenso Büros, Sozialräume sowie über die bereits erwähnten Abteilungen hinaus weitere Fachbereiche wie Sicherheit, Konstruktion, Instandhaltungsplanung, Prüfverfahren, Elektronik, Schreinerei, Polsterei und andere Fachbereiche, deren Arbeit am fertigen Fahrzeug nicht immer so augenfällig ist. In Landquart sind über 20 Fachbereiche mit mehr als 180 Mitarbeitern tagtäglich im Einsatz, um ihren Teil zum beeindruckenden Gesamterlebnis Rhätische Bahn beizutragen.



Zuwarten statt loslegen: Die Nr. 1 „Rhätia“ wartet auf Spenden.

Heiße Sache: Die neuen Laufflächen sind glühend heiß.

Bereit: neue Drehgestelle vor dem Einbau.





Typisch Sachsen

Zur Dampflok VI K in der grünen Länderfarbe der Sächsischen Staatseisenbahn gibt es jetzt drei dazu passende vierachsige Personenwagen und einen vierachsigen Gepäckwagen aus den 1920er-Jahren. Ein Personenzug aus der guten alten Zeit.

Wer die gute alte Zeit erwähnt, meint meistens die 1920er-Jahre. Damals gab es noch Länderbahnen, die DRG war Zukunftsmusik und in Sachsen fuhr die Sächsische Staatseisenbahn. Das „Königlich“ war zwar im Namen bereits gestrichen, doch die Anschrift und das königliche Wappen zierten weiterhin die bunten Länderbahnloks und die dazu passenden Wagen. Technisch hatte sich im sächsischen Fuhrpark einiges

getan. Beginnen wir mit der Dampflok: Nachdem die in Sachsen weitverbreitete IV K mehr und mehr an ihre Leistungsgrenze gelangt war, ergriff die Sächsische Staatseisenbahn die Möglichkeit, eine Bauserie von Heeresfeldbahnloks günstig zu erwerben, die nach Kriegsende von der Armee nicht mehr benötigt wurden. Die Loks erhielten den grünen Länderbahnanstrich und die Betriebsnummern 210 bis 224. Mit den leistungsstarken Dampfloks war

es möglich, längere Züge mit schweren Wagen zu bespannen, wie etwa den bekannten sächsischen Vierachser-Personenwagen.

Den damaligen Gepflogenheiten entsprechend, gab es die Personenwagen als Wagen 2. Klasse, 3. Klasse und 4. Klasse. Wagen 1. Klasse fuhren nicht auf den Schmalspurgleisen, sie waren den Schnellzügen auf den normalspurigen Hauptstrecken vorbehalten. Von der 2. Klasse wurden in den Schmal-



31354

31353



mit einem Kohleofen ausgestattet, der in der Wagenmitte aufgestellt war. Im Winter hatte dies zur Folge, dass es auf den Sitzen in der Nähe des Ofens erdrückend heiß war, während es auf den Plätzen am Wagenende kalt blieb. Eine Toilette gehörte ebenfalls zur Ausstattung dieser Wagen, was bei den Zweiachsern noch nicht der Fall war. ►

Perfekt gelungen: Der Führerstand ist bis in die Details ausgearbeitet und beleuchtet.



Sondermodell: Der Sachsenbulle im grünen Länderanstrich beeindruckt mit seiner umfangreichen Ausstattung.

spurzügen nur wenige Abteile benötigt, da die meisten Fahrgäste aus Kostengründen in der 3. und 4. Klasse unterwegs waren.

Zu dieser Zeit hatten die großen vierachsigen Drehgestellwagen die kleinen zweiachsigen Personenwagen verdrängt. Allerdings verfügten sie anfangs über Aufbauten aus Holz. Die großen Wagen boten ein deutlich verbessertes Fahrverhalten und auch der Fahrkomfort war um Welten besser als in den Zweiachsern – trotz der spartanischen Sitze in der 3. Klasse und vor allem in der 4. Klasse. Die Wagen waren



S.St.E Dampflokomotive VI K Epoche I, Art. 20481

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche I.
- 2 Lokschilder als Ätzteile angesetzt.
- 3 Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühlermotoren.
- 4 mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- 5 Rauchgenerator mit rad-synchronem Dampfausstoß und Zylinderdampf.
- 6 Limitiertes Sondermodell anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Baureihe VI K.

FOTOS: KÖTZLE, LGB; TEXT: ANDREAS SCHUMANN



31355

30323

20481

Stabiler Untersatz:
Der vierachsige Gepäckwagen rollt auf Metallradsätzen.



S.St.E Gepäckwagen Epoche I, Art. 30323

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Sächsischen Staatseisenbahn.
- 2 Seitliche Schiebetüren zum Öffnen.
- 3 Metallradsätze.
- 4 Länge über Puffer 48 cm.

S.St.E Personenwagen 2./3. Klasse Epoche I, Art. 31355

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Sächsischen Staatseisenbahn.
- 2 Komplette Inneneinrichtung.
- 3 Türen an den Plattformen zum Öffnen.
- 4 Metallradsätze.
- 4 Länge über Puffer 58 cm.

Wärmespender:
Der Kohleofen gehört zur Innenausstattung.



Allen Wagen gemeinsam war die Heberlein-Seilzugbremse, eine Bremse, die in vielen sächsischen Zügen anzutreffen war. Vereinfacht dargestellt funktioniert sie so: Ein Gewicht presst die Bremsklötze in jedem Wagen an die Räder, sobald das über alle Wagen durchlaufende Seil gelockert wird. Wird das Seil gespannt, löst sich die Bremse und der Zug kann sich in Bewegung setzen. Dieses Bremssystem war auf einigen Schmalspurbahnen in Sachsen bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts im Einsatz. Obwohl viele Jahre zuvor bereits die Vakuumbremse eingeführt wurde, die eine einfachere Bedienung ermöglichte. Vor allem bei frostigen Temperaturen im Winter war das Kuppeln der Seile zwischen den einzelnen Wagen eine schwierige und auch gefährliche Angelegenheit.

Allen langen sächsischen Personenwagen gemeinsam war auch das besondere Dach, das aus einem Holzgerippe mit Stoffbespannung bestand. Elektrisches Licht gab es damals noch nicht in den Zügen. Die Stirnlampen der Lok und die Lampen in den Wagen verwendeten Gas zur Beleuchtung.

Auf einigen Museumsbahnen können Sie auch heute noch mit ähnlichen Zügen fahren und so das Fahrgefühl der damaligen Zeit nachempfinden. Nur schade, dass es heute keine sächsische VI K mehr in alter Länderbahnfarbgebung gibt.

Der Personenzug als Modell

Seit vielen Jahren faszinieren die Modelle der sächsischen Schmalspurbahnen viele LGB Freunde in aller Welt. So überraschte es kaum, dass bereits kurz nach dem Erscheinen der VI K in der grünen Länderbahnfarbgebung und der Vorstellung der beiden Personenwagen 3. und 4. Klasse Wünsche nach weiteren passenden Wagen aufkamen. Da LGB – wenn immer möglich – gerne den Wünschen der LGB Modellbahnfreunde nachkommt, wurde in diesem Jahr auf der Nürnberger Messe ein passender Gepäckwagen und als Sommerneuheit 2019 ein passender 2. und 3. Klasse-Personenwagen vorgestellt.

Doch beginnen wir auch hier mit der Lok: Die VI K in der grünen Länderbahnfarbe wird von zwei kugelgelagerten Bühler-Motoren angetrieben. Aufgrund ihres Gelenkfahrwerks durchfährt sie anstandslos kleine R1-Radien. Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Multiprotokolldecoder sind im Digitalbetrieb viele Licht- und Soundfunktionen schaltbar. Das Fahrgeräusch ist auch im Analogbetrieb funktionsfähig, ebenso die Pfeife und Glocke, die durch Schaltmagnete im Gleis ausgelöst werden können. Die Lok verfügt über einen Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß und Zylinderdampf. Die seidenmatte Farbgebung und die Beschriftung entsprechen der zu Ende gehenden Epoche I,





also dem Beginn der 20er-Jahre. Die Lokschilder sind als Ätzteile separat angesetzt. Vorbildgerecht hat die Lok ein Zweilicht-Spitzensignal. Teile der Heberlein-Bremse sind auch vorhanden. Die schöne Lok mit der Artikelnummer 20481 ist zurzeit noch in geringer Stückzahl erhältlich – es handelt sich um eine Sonderserie, die sehr begehrt ist. Direkt nach der Lok wurde in der Regel der Gepäckwagen eingereiht, hier der sächsische Vierachser mit Holzkasten. Neu gegenüber dem vor einiger Zeit erhältlichen Modell ist die grüne Farbgebung des Gepäckwagens (Art. 30323), dessen Schiebetüren an der Seite geöffnet werden können. Brandneu ist der gemischtklassige Wagen der 2. und 3. Klasse. Es ist eine Neukonstruktion. Auch er hat einen Holzkasten, besitzt aber im Gegensatz zu den Wagen der 3. und 4. Klasse deutlich größere Fenster und eine andere, dem Vorbild entsprechende Inneneinrichtung. Die Türen an den Stirnwänden zu den beiden Plattformen können geöffnet werden. Typisch für diesen Wagen war die grüne Farbgebung. Ab Herbst wird das neue Modell unter der Artikelnummer 31355 erhältlich sein. Ein 3. Klasse-Personenwagen - ebenfalls mit Holzkasten - ist auch im LGB Programm. Der an seiner braunen Farbgebung zu erkennende Wagen verfügt über die passende Inneneinrichtung. Die Türen an den Plattformen lassen sich auch bei diesem Mo-

dell öffnen. Dieser Wagen ist unter der Artikelnummer 31353 im Handel erhältlich. Komplettiert wird der Zug durch den Wagen 4. Klasse in der typischen grauen Farbgebung. Auch bei diesem Modell ist die Inneneinrichtung nachgebildet und die Türen an den Plattformen lassen sich öffnen. Unter der Artikelnummer 31354 ist auch dieser Wagen im Fachhandel erhältlich. Allen Wagen liegen die Bauteile der Heberlein-Bremse zur Selbstmontage bei. Aber auch die Bremsschläuche der Vakuumbremse sind an Lok und Wagen montiert.

Wenn der Sachsenzug mit seinen bunten Vierachsern auf der Gartenbahn seine Runden dreht, wird so mancher Modellbahnfreund in Gedanken in diesem Zug sitzen und durch die sächsische Landschaft fahren. Natürlich in der komfortablen 2. Klasse ...

S.St.E Personenwagen 4. Klasse Epoche I, Art. 31354

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Sächsischen Staatseisenbahn.
- 2 Komplette Inneneinrichtung.
- 3 Türen an den Plattformen zum Öffnen.
- 4 Metallradsätze.
- 4 Länge über Puffer 58 cm.

Bitte eintreten:

Die Türen an den Plattformen lassen sich öffnen.



S.St.E Personenwagen 3. Klasse Epoche I, Art. 31353

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Sächsischen Staatseisenbahn.
- 2 Komplette Inneneinrichtung.
- 3 Türen an den Plattformen zum Öffnen.
- 4 Metallradsätze.
- 4 Länge über Puffer 58 cm.

Alte Zeiten:
Das königliche
Wappen
ziert
die Per-
sonen-
wagen.



„Golden Spike“-Set trifft Vorbilder



Die USA feierte die Fertigstellung der transkontinentalen Eisenbahn. 300.000 Besucher, LGB und das „Golden Spike“-Set waren dabei.



Original trifft Modell: Die „Nr. 119“ der Union Pacific trifft auf die „Nr. 119“ von LGB. Mit dabei: Janko Franke (Leiter Vertrieb International Märklin, rechts) und Engineer Richard Carroll.



Treffen II: Die „Jupiter“ aus dem „Golden Spike“-Set zeigt sich auf dem Tenderumlauf ihres Vorbilds.



Am 9. bis 11. Mai stand das Heritage Festival in Ogden im US-Bundesstaat Utah im Zeichen der Fertigstellung der transkontinentalen Eisenbahn vor 150 Jahren. Für die Feier hatte die Union Pacific Railroad zwei mächtige Dampflokk-Klassiker eingeladen. Die Living Legend „Nr. 844“, eine 1944 für die Union Pacific produzierte 4.620 PS starke Dampflokk der FEF-3-Serie, sowie den komplett neu aufgearbeiteten Big Boy „Nr. 4014“. Die beeindruckende Lok aus der größten und leistungsstärksten (6.200 PS) Dampflokkbaureihe der Union Pacific kam direkt von ihrer Tauffeier nach Ogden.

Bei den verschiedenen Veranstaltungen, an denen über 300.000 Besucher teilnahmen, waren auch das LGB Team und das „Golden Spike“-Set von LGB präsent, mit dem LGB an den historischen Moment der amerikanischen Eisenbahngeschichte erinnert. Am 10. Mai begann die dreitägige Hauptveranstaltung „Golden Spike Sesquicentennial Celebration and Festival“ im Golden Spike National Historical Park. Beim Event in Utah gab es viele Showacts inklusive der Darstellung des historischen Ereignisses. An dieser Vorführung nahmen die Nachbauten der beiden Loks teil, die vor 150 Jahren beim Schienenzusammenschluss dabei waren, die Union Pacific „Nr. 119“ und die Central Pacific „Jupiter“. Das Nordamerikateam von LGB sowie Janko Franke und Erwin Heinze vom Vertrieb International von Märklin waren vor Ort und hatten die Lokmodelle „Nr. 119“ und „Jupiter“ mitgebracht, die LGB im „Golden

Spike“-Set anbietet. An der historischen Stätte in Utah trafen sich die beiden LGB Modelle mit ihren Vorbildern, ein schöner Vergleich zwischen den fein detaillierten Metallmodellen aus Messing und Druckguss im Spur-G-Format und ihren großen historischen Vorbildern.

Gala in Sacramento

Am 11. Mai hatte das „Golden Spike“-Set seinen großen Auftritt beim VIP-Gala-Dinner im California State Railroad Museum in Sacramento. 450 geladene VIPs aus der Eisenbahnbranche, aus staatlichen Institutionen und dem Umfeld des Eisenbahnmuseums versammelten sich, um den Geburtstag zu feiern. Auf der Veranstaltung präsentierte sich das „Golden Spike“-Set von LGB in einer exklusiven Vitrine. Die beiden exklusiven Modelle aus der Vorserie wurden im Verlauf der Veranstaltung zugunsten des Eisenbahnmuseums versteigert. Wie bei allen anderen Auftritten von LGB im Rahmen der Feierlichkeiten lag auch diesmal die LGB Broschüre zur Geschichte der transkontinentalen Eisenbahn bereit. Sie galt als fast offizielle Broschüre zum Event. Sehr gut kam bei den Besuchern der Veranstaltungen auch das schön gestaltete LGB Blechschild „Golden Spike“ an, das viele Clubmitglieder als LGB Messepräsent bereits kennengelernt haben. Das „Golden Spike“-Set (Art. 29000) ist inzwischen in den USA und Europa im Handel verfügbar und trifft auf großes Interesse bei den Eisenbahnfans.

VIP Auftritt: Ein „Golden Spike“-Set wurde beim VIP-Gala-Dinner in Sacramento versteigert.

Die LGB Show in Göppingen



IMA und Märklin Tage 2019 waren ein Eisenbahnfest der Superlative. Über 60.000 Eisenbahnfans aus aller Welt besuchten vom 13. bis 15. September Göppingen. LGB hatte die EWS Arena zum Spur-G-Mekka gemacht.

Clubgeschenk: Der LGB Club begrüßte die Clubmitglieder mit einem Flaschenöffner mit dem Sound der „Golden Spike“-Loks.



Dampflok-Stimmung: Die IV K aus Jöhstadt begrüßte die Besucher vor der Halle.

Schöne LGB Loks und Wagen und attraktive Spur-G-Modulanlagen statt kämpferischen Bundesliga-Handball gab es vom 13. bis 15. September in der Göppinger EWS Arena zu bestaunen. LGB hatte auch diesmal seinen großen Auftritt bei der IMA und den Märklin Tagen in die Sporthalle verlegt. Vor der Halle stimmte die sächsische IV K 99 1594-3 der Preßnitztalbahn die Besucher rauchend und pfeifend auf das besondere Flair in der Halle ein. Die 100 Jahre alte Dampflok war extra von Jöhstadt per Tieflader angereist. Das Spur-G-Modell der 99 1594-3 sowie viele andere Loks und Wagen aus dem aktuellen LGB Sortiment gab es in der LGB Arena zu sehen. Interessant und abwechslungsreich präsentierten sich die aufgebauten Modulanlagen. Die LGB-Freunde Niederrhein waren gleich mit drei Anlagen präsent. Neben der großen Ausstellungsanlage „Hammerundermeadowvalley“ und der Modulanlage „Wernigersiel“ mit deutschen Motiven zeigten sie auch ihre im Aufbau befindliche Segmentanlage zum Thema USA.

Das Thema Schweiz stand bei der 36 x 5 Meter großen Modulanlage des Eisenbahnclubs der Wuppertaler Stadtwerke im Vordergrund. Norddeutsch ging es auf der Modulanlage Büttenwarder der Freunde der LGB Norddeutschland zu. Das Thema Norddeutschland und Nordsee thematisierte Uwe-Peter Schmidt in seiner Anlage Nordseebahn 2.0, die er auf acht Meter Länge erweitert hatte. Die LGB Freunde Rhein/Sieg waren mit zwei Vereinsanlagen präsent und Heiko Funk zeigte seinen Minionszug in voller Länge.

Auf dem Stand von LGB zog das Lokhighlight des Jahres 2020 alle Blicke auf sich. Auf einem Gebirgsdiorama mit Zahnradstrecke war ein Funktionsmuster der Zahnradampflokomotive HG 4/4 im Dauereinsatz. Natürlich hielt auch der LGB Club für Clubmitglieder etwas Besonderes bereit: den LGB Flaschenöffner mit den Lokpfeifen der „Golden Spike“-Loks „119“ und „Jupiter“.



Erfolgreicher Dauereinsatz: Das Funktionsmodell der neuen HG 4/4 war die Attraktion am LGB Stand.



Besuch aus der Schweiz: Andreas Schumann (Produktmanager, LGB, links) und Hans-Dieter Kölle (Mitglied der Geschäftsleitung, Märklin, rechts) begrüßten den Direktor der Rhätischen Bahn Dr. Renato Fasciati (Mitte) am LGB Messestand.



Mehrfacher Auftritt: Die LGB-Freunde Niederrhein hatten gleich drei Vereinsanlagen mitgebracht. Erstmals zu sehen: das Trestle-Brückensegment der neuen USA-Modulanlage.

Exklusiv: das neue

Einmalige Produktion ausschließlich für Clubmitglieder: der SOEG Barwagen der Zittauer Schmalspurbahnen. Die originalgetreue Version des weinroten Barwagens bietet eine vorbildgetreue Inneneinrichtung mit Küche.

LGB Clubmodell 2020

Art. 36360 SOEG Barwagen

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 2 Türen an den Plattformen zum Öffnen.
- 3 Komplette Inneneinrichtung.
- 4 Metallradsätze.
- 5 Formneuheit mit neuem Dach.
- 6 Länge über Puffer 58 Zentimeter.

Vorbildgetreue
Inneneinrichtung:
Detaillierte Küche und
Tische mit Sitzbänken



Bestellschluss:
29. Februar
2020



Clubmodell 2020

Jahrelang tat das Original Dienst auf den Schmalspurbahnen rund um Zittau. Jetzt kommt der weinrote Barwagen der Zittauer Schmalspurbahnen als exklusives Clubmodell auf Ihre Gartenbahn. In Farbgebung und Ausstattung entspricht das Clubmodell 2020 dem SOEG Barwagen, wie er von 2006 bis 2013 zwischen Zittau, Jonsdorf und Oybin eingesetzt wurde. Basis war der 1930 gebaute Einheitswagen KB4 970-473 der DRG. Anfang der 1980er-Jahre wurde er von der Deutschen Reichsbahn modernisiert, später von der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) umgebaut und mit Küche, Kühlschrank und Tischen ausgestattet. Ab Frühjahr 2006 rollte der weinrote Wagen mit dem gelben Schriftzug „BARWAGEN“ auf den Gleisen um Zittau.

Bestellhinweis

Der Bestellschein lag der Ausgabe 3/2019 bei. Ist er Ihnen abhanden gekommen beziehungsweise wenn Sie neu im Club sind, können Sie gerne bei unserem Clubteam eine Nachsendung beantragen oder das Modell per Clubkarte direkt bei Ihrem Fachhändler bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Bestellscheine nicht übertragbar sind.

Noch kein Clubmitglied? Dann am besten gleich anmelden unter www.lgb.de/club - die Bestellunterlagen werden Ihnen dann per Post zugesendet.

Wichtig

Ob per Bestellcoupon oder mit der Clubkarte: Bestellschluss für den Clubwagen ist der 29. Februar 2020. Lieferbeginn: 2. Quartal 2020. Ein personalisiertes Echtheitszertifikat wird jedem Bezieher voraussichtlich zum Jahresende 2020 direkt zugesandt.



Technoseum zeigt Märklin Baukästen

Das Mannheimer Landesmuseum für Technik und Arbeit hat eine Sammlung von 1.100 Baukästen aus der Zeit von 1895 bis 1995 erworben, darunter auch 245 Metallbaukästen von Märklin und Trix. Zur Sammlung gehört der fast zwei Meter große Märklin Eiffelturm aus dem Jahre 1985, mit dem Märklin den 100sten Geburtstag des Pariser Wahrzeichens feierte. Die umfangreiche Sammlung wird zurzeit gesichtet. Ausstellungen zum Thema Baukästen sind für 2024 geplant. Clubmitglieder erhalten im Mannheimer Technoseum gegen Vorlage der Clubkarte eine Ermäßigung auf den Eintrittspreis für die Dauerausstellung.

Weitere Infos: www.technoseum.de



Das Mannheimer Technoseum ist jetzt im Besitz einer riesigen Baukasten-Sammlung.



Zu Besuch beim Bergischen Löwen

Im Eisenbahnmuseum Dieringhausen wird die Geschichte der Eisenbahn im Oberbergischen Land lebendig. Das Museum auf dem Areal des ehemaligen Bahnbetriebswerks Dieringhausen wird von der Interessengemeinschaft IG Bw Dieringhausen betrieben. Die Exponate reichen von Dampfloks über Dieselloks bis zum Uerdinger Schienenbus. Die bekannteste Lok ist die Dampflokomotive Waldbröl, die heute noch als Zuglokomotive beim Dampfzug „Bergischer Löwe“ eingesetzt wird, der an Fahrtagen zwischen Dieringhausen und Wiehl verkehrt. Clubmitglieder erhalten im Eisenbahnmuseum Dieringhausen bei Vorlage des Clubausweises eine Ermäßigung von 20 Prozent auf den Eintrittspreis.

Weitere Infos: www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de



Die Waldbröl (vorn links) und weitere Exponate des Museums zeigen sich vor dem historischen Lokschuppen.

Die Jahres-DVD Teil 2 für Clubmitglieder

Das LGB Filmteam hat für den zweiten Teil der Jahres-DVD wieder eine bunte Palette an attraktiven Themen zu Schmalspurbahnen im Original und als LGB Modelle zusammengetragen. So widmet sich die DVD der populären Sächsischen IV K, diesmal am Beispiel der 99 564 der Rügen'schen Bäderbahn. Vorgestellt wird das „Golden Spike“-Set, das LGB anlässlich des 150. Geburtstags der Fertigstellung der transkontinentalen Eisenbahnverbindung in den USA als limitiertes Dampflokomotive-Set herausgebracht hat. In Graubünden machte das Reportageteam der inzwischen 60 Jahre alten Power-Ellok Ge 6/6 II mit der Betriebsnummer 702 der Rhätischen Bahn seine Aufwartung. Anschließend ging es in den hohen Norden, um Hendrik Hauschild zu besuchen, auf dessen Anlage das brandneue LGB Modell der Ge 6/6 II unterwegs war. Jim Knopf, Lukas der Lokomotivführer und seine LGB Lok Emma – wer sie noch nicht kennt, lernt sie auf der LGB Jahres-DVD kennen. Mike Lorbeer zeigt, wie eine Rollwagengrube gebaut wird, und der Bonusfilm beeindruckt mit Bildern von der Clubreise in die Schweiz zum „Mythos Gotthard“ im Mai 2019.



Die Jahres-DVD 2019 Teil 2 bietet auch diesmal eine bunte Mischung an Themen für alle LGB Fans.



Peter Wieland (69) ist erster Vorsitzender der Modellbahnfreunde von Obersulm (web.mbf-s.de), die über mehrere Clubanlagen verfügen. Der Geschäftsführer einer Veranstaltungs- u. Messebaufirma ist begeisterter Märklin- und Trix-Fan. Seine intensive Beschäftigung mit der Buga-Anlage hat ihn auch vom LGB Rollmaterial mehr als überzeugt.

PETER WIELAND

Tolles Buga-Highlight

LGB und die Bundesgartenschau, das passt zusammen. Nach 173 Tagen Bundesgartenschau, an denen wir, die Modellbahnfreunde Sulmtal, die Gartenbahn auf dem Niederbordwagen betreut haben, kann ich das beurteilen. Die sehr vielen Besucher der Bundesgartenschau, die an der Anlage Halt gemacht haben, um sich die LGB Bahn, die drei Loks mit ihren Wagen und die schöne Kakteenlandschaft anzuschauen, und die vielen Zehntausenden an Fotos, die dort gemacht wurden, sprechen für sich. Aber auch wir H0-Bahner von den Modellbahnfreunden Sulmtal sind begeistert. Die Loks waren mit ihren Wagen jeden Tag zehn Stunden unterwegs, von morgens um 9 Uhr bis abends um 19 Uhr, sieben Tage pro Woche, und das fast 25 Wochen. Insgesamt 1730 Stunden haben die LGB Loks und Wagen im Dauereinsatz abgespult - bei jedem Wetter. Die Züge rollten und rollten, egal ob die Sonne schien und das Thermometer auf 40 Grad stieg oder Dauerregen auf sie prasselte und der Wind heftig blies.

Wir haben nachgerechnet. Jede der drei Loks, die auf den drei unterschiedlich langen Fahrkreisen unterwegs waren, legte am Tag mit ihren Wagen zwischen 20 und 21 Kilometer zurück. Jeder Zug fuhr also jede Woche zwischen 140 und 150 Kilometer. Die sächsische IV K Dampflok, die von Anfang bis Ende der Buga auf dem etwas höher gelegenen mittleren Fahrkreis unterwegs war, spulte über 3.000 Kilometer

auf dem Bugagelände ab. Ohne einen Ausfall - eine tolle Leistung!

Ausfälle gab es bei den Loks, die auf den beiden unteren Fahrkreisen der Anlage unterwegs waren. Die Ursachen waren jedoch nicht das LGB Material, sondern die unangemessenen Aktivitäten einiger Besucher. Unter den Gästen der Gartenschau gab es immer wieder Personen, die Wagen absichtlich zum Entgleisen brachten oder die Schienen blockierten, was zu mehr oder weniger großen Störungen führte.

Dass so etwas passierte, ist schade. Dass dabei nicht mehr passierte, sprach ebenfalls für das gute LGB Material und für den Einsatz unseres Bugateams, bestehend aus Manfred Steinbiss, Dieter Reisbeck, Peter Kuhn, Rainer Nothdurft, Harald Fritsch, Stefan Bauer, Joachim Schmidt und mir, Peter Wieland. Das Team war nicht nur morgens und abends vor Ort, um rollendes Material und Gleise zu checken, Wartungsarbeiten zu erledigen, Züge auf die Gleise zu setzen und sie abends sicher zu verstauen. Unsere Teammitglieder kamen auch tagsüber vorbei, um alles zu richten, falls es zu Störungen kam, oder einfach nur um zu schauen, ob der Fahrbetrieb reibungslos verlief, und sich den interessierten Fragen der Besucher zu stellen.

Bei diesen Gesprächen wurde deutlich: Die Idee, eine LGB Anlage auf einen Flachwagen zu setzen und drei Züge durch eine Kakteenlandschaft fahren zu lassen, kam richtig gut an.



Tolle Idee: Die LGB Bahn fährt auf einem Niederbordwagen durch eine Kakteenlandschaft.



Fernsteuerung

Mit dem RC3 Funkempfänger und dem RC3 Funkhandregler können Gartenbahner jetzt auch an der CS2 oder CS3 ihre Loks und Funktionsartikel bequem mobil steuern. Wir erläutern die Komponenten und beschreiben den einfachen Anschluss an die Central Station.

Die Central Station bietet mit ihrem übersichtlichen Display und ihrem Bedienungskomfort viele Vorteile für die Gartenbahner. Wer draußen unterwegs ist, will gerade bei größeren Anlagen nah an seiner Lok und in Sachen Steuerung ortsungebunden sein. Bisher bestand für die CS2- und CS3-Nutzer bereits die Möglichkeit, via Weboberfläche und WLAN ihre Anlage per Handy oder Tablet fernzusteuern. Nun kommt



Kabellose Freiheit: Drei Batterien vom Typ AA versorgen den RC3 Funkhandsender mit Strom.

noch eine weitere Möglichkeit mit haptischer Bedienung dazu: die Steuerung der Anlage per RC3 Funkhandregler. Dabei handelt es sich um ein ergonomisch gestaltetes und damit für Links- und Rechtshänder gleichermaßen geeignetes Steuergerät, das optimal bedienbar ist – auch einhändig. Für einen intuitiven Gebrauch und das richtige Fahrfeeling sorgt der große rote Drehknopf, mit dem sich die Geschwindigkeit leicht einstellen lässt.

Selbst bei direkter Sonneneinstrahlung ist das Grafikdisplay dank seines hohen Kontrasts noch gut ablesbar und für den Dämmerungs- und Nachtbetrieb kann es sogar von hinten beleuchtet werden. In der Anzeige werden die Lokbezeichnung, Fahrtrichtung sowie Geschwindigkeit und die schaltbaren Funktionen (maximal 32) angezeigt. Dabei können zwei verschiedene Lokomotiven gleichzeitig gesteuert werden oder ►



Optimales Design: Der Funkhandsender liegt perfekt in der Hand und lässt sich intuitiv bedienen.



LGBTOURS...

...und Ihre Reiseträume werden wahr.

Mitternachtssonne Schweden & Norwegen (inklusive Hurtigruten) – Juli 2020

Diese Reise, die in Stockholm beginnt, vereint die historischen, einzigartigen Verkehrsrouten zweier Länder. An Bord der bekannten Inlandsbanan erleben wir auf einer Strecke von 1300 km das schwedische Binnenland, die Bergwelt und die norwegische Küste. Wir reisen durch eine dramatische Landschaft, die zum Weltkulturerbe gehört, bekommen Einblicke in die traditionelle Küche und lernen Handwerkstraditionen und das samische Erbe kennen. Anschließend gehen wir an Bord eines Hurtigruten-Schiffes und erleben eine der schönsten Seereisen der Welt durch das Reich der norwegischen Fjorde von Harstad über Trondheim nach Bergen. Hier erklimmen wir mit der Mount Fløibanen Funicular den gleichnamigen Berg, der eine atemberaubende Aussicht auf die umliegenden Fjorde und Berge bietet. Mit der bekannten Bergenbahn – der höchsten Eisenbahnstrecke Skandinaviens – sowie der Flambahn erleben wir eine grandiose Landschaft voller schneebedeckter Gipfel, eindrucksvoller Schluchten und tosender Wasserfälle. Auf Fjordfahrten erkunden wir den malerischen Auerlandsfjord und den atemberaubenden Nærøfjord, der zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört.

Französische Riviera und Spanien – September 2020

Wir beginnen unsere Reise in Nizza, gelegen an der traumhaften Französischen Riviera. An Bord des „Train des Pignes“ (Pinienzapfenzug) reisen wir 151 km entlang der malerischen Cote d'Azur von Nizza nach Digne-les-Bains. Auf einem Teil der Strecke wird der Zug vom dampfbetriebenen „Puget Théniers Annot“ gezogen! Wir besuchen das Fürstentum Monaco sowie Marseille, gegründet vor 2600 Jahren und somit älteste Stadt Frankreichs. Unser nächstes Ziel ist Avignon, auch bekannt als Stadt der Päpste. In der Ardeche erwarten uns zwei erlebnisreiche Dampfbahnfahrten mit dem „Train De L'Ardeche“; der „Le Mastrou“ verkehrt seit 120 Jahren durch die Berglandschaft und der „Train des Gorges“ führt auf einer charmanten Strecke durch die besonders verborgenen Teile der Doux-Schluchten. Als nächstes erklimmen wir mit dem bekannten „Yellow Train“ (Le train Jaune) auf 63 km einen Höhenunterschied von 1200 m nach Bolquère, der höchsten Bahnstation Frankreichs und beenden die Fahrt in Latour-de-Carol, nahe der spanisch-französischen Grenze. Die Eisenbahnlinie, die vor mehr als einem Jahrhundert eröffnet wurde, erforderte den Bau von 650 Konstruktionen, einschließlich 19 Tunnels und zwei Brücken. Der Zug gilt als Stolz und Symbol der Katalanischen Pyrenäen. Zum Abschluss erkunden wir die malerische Stadt Barcelona. Die Stadt bietet imposante Geschichte, fantastische Kultur sowie unzählige Sehenswürdigkeiten und Bauwerke verschiedenster Stilrichtungen, darunter Meisterwerke vieler großer Architekten.

5%

Nachlass
für alle LGB/
Märklin/Trix Club-
mitglieder

2020



Fotos copyright: Inlandsbanan, John Rogers und Train des Pignes

LGBTOURS • John Rogers

Weierweg 30, 90556 Cadolzburg, Deutschland

T. +49 (0) 9103 - 1697 • F. +49 (0) 9103 - 717006

E-Mail lgbtours@t-online.de

www.lgbtours.de



Kontaktfreudiger Funkempfänger:
Über das Anschlusskabel wird der RC3 Funkempfänger mit dem CAN-Bus der Central Station verbunden.

RC3 Funkhandregler Art. 55017

- 1 Ermöglicht drahtlose Fernsteuerung mittels Funk von Loks und Funktionsartikeln.
- 2 Durch große Reichweite auch für weitläufige Anlagen einsetzbar.
- 3 Kontrastreiches Display mit Hintergrundbeleuchtung.
- 4 Einfache Bedienung mit zentralem Drehregler und 19 Drucktasten.
- 5 Updatemöglichkeit über RC3 Funkempfänger und CS3.
- 6 3 Batterien AA werden benötigt (nicht enthalten).
- 7 Größe: 185 x 80 x 35 mm.

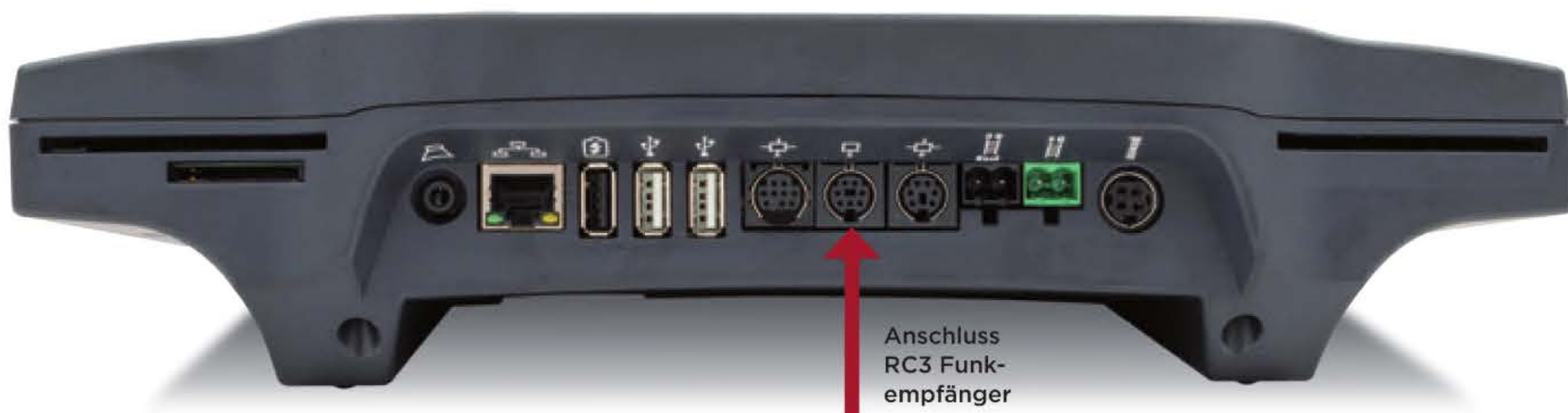
beispielsweise eine auf der Central Station eingerichtete Traktion und eine Weiche oder ein Signal. Über das Display können die unterschiedlichen Lokomotiven und ihre Funktionen sowie die Steuerbefehle für Artikel abgerufen werden. Sodass die drahtlose Steuerung von jeder beliebigen Position der Gartenanlage aus gelingt, ohne auf die Steuerzentrale zurückgreifen zu müssen.

Der Anschluss des Funksystems ist ganz einfach. An den CAN-Bus der Central Station (siehe Bild unten) wird der RC3 Funkempfänger (Art. 55057) angeschlossen. Bei Bedarf kann mit dem Verlängerungskabel (Art. 60126) und/oder einem Terminal (Art. 60145) eine optimalere Position des Empfängers auf der Anla-

ge erreicht werden. Die kleine Empfänger-Box (Größe 68 x 78 x 20 Millimeter) ist das Verbindungsstück zwischen der Central Station und dem RC3 Funkhandregler (Art. 55017). Einem Funkempfänger können bis zu vier RC3 Funkhandregler 55017 zugeordnet werden, was durch die Aktivierung des Verbindungsmodus im Handregler erfolgt. Mit der bidirektionalen FM-Funktechnik auf 2,4 GHz überträgt der Funkempfänger Steuerbefehle auch über längere Distanzen und kann international eingesetzt werden. Zum Update des Funkhandreglers liegt dem Empfänger ein Kabel bei, mit dem die Software aktualisiert werden kann. Damit wird auch zukünftig die Funksteuerung den Anforderungen gerecht.

RC3 Funkempfänger Art. 55057

- 1 Anschlusskabel am Gerät für Märklin Bus der CS2 und CS3 im Digitalbetrieb.
- 2 Funktechnik mit großer Reichweite.
- 3 Maximal können vier RC3 Funkhandregler 55017 zugeordnet werden.
- 4 Updatemöglichkeit über die Central Station 3.
- 5 Größe: 68 x 78 x 20 mm.



Anschluss
RC3 Funk-
empfänger

Verbindungszentrale: Ist der RC3 Funkempfänger an den Märklin Bus der Central Station (CS) angeschlossen (Anschlussbuchse siehe Bild), können über den Funkhandregler bequem Loks aus der CS-Datenbank geladen und gesteuert werden. Über den Handregler lassen sich zudem die Magnetartikel (Weichen und Signale) sowie die Not-aus-Funktion schalten.

Fotowettbewerb „Kohlelok“

Gewinnen Sie wertvolle Preise mit einem Bild der aktuellen RhB-Lok



FOTOS: LGB, RhB

Fotosafari ist angesagt: Die Kohlenlok Ge 4/4 II Nr. 616 „Filisur“ fährt durch den Kanton Graubünden und kann abgelichtet werden.

Die erste Dampflokomotive der Rhätischen Bahn (RhB) aus dem Jahr 1889 existiert heute noch, allerdings wurde die „Rhaetia“ aufgrund zahlreicher „Altersgebrechen“ abgestellt und wartet auf eine umfangreiche Restaurierung. Erstmals in der RhB-Geschichte wirbt eine moderne Lokomotive vom Typ Ge 4/4 II für eine historische Lok mit der Sonderlackierung „Unsere Nr. 1 braucht KOHLE“. Schicken Sie ein Bild von der Sonderlok bis zum 29.02.2020 an LGB-Depesche@3g-media.de. Sie nehmen dann an einer Verlosung teil, bei der wertvolle Preise zu gewinnen sind. Die Gewinner werden von der RhB und in der Depesche Ausgabe 02/20 veröffentlicht.*

Mitmachen und gewinnen

1. Preis: Führerstandsmitfahrt von Chur nach St. Moritz

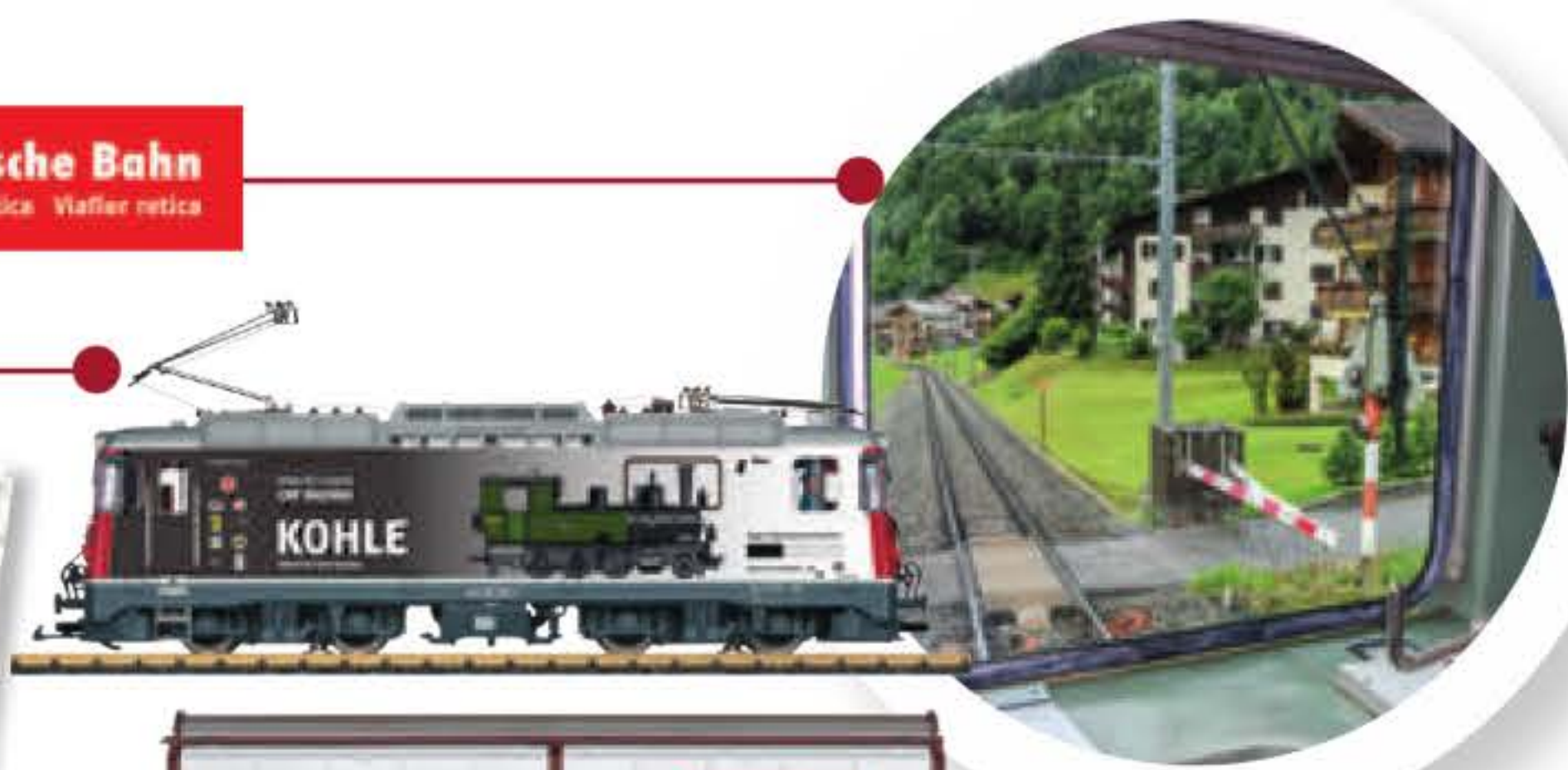
2. Preis: ein Modell der Ge 4/4 II Spendenaufruf (Art. 28444)

3. Preis: Zwei Tageskarten

1. Klasse für das gesamte Netz der RhB

4. Preis: RhB-Schiebewandwagen Haik-v (Art. 48570)

5. Preis: RhB gedeckter Güterwagen (Art. 40082)



Bitte senden Sie Ihr bestes Bild der Ge 4/4 II 616 mit der Lackierung Spendenaufruf „Rhaetia“ bis 29.02.2020 (Einsendeschluss) an **LGB-Depesche@3g-media.de**

* Mit Ihrer Teilnahme stimmen Sie der Veröffentlichung Ihres Bildes (Print, online) zu. Der Gewinn kann nicht in bar ausgezahlt werden. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mitarbeiter aus dem Hause Märklin und der Rhätischen Bahn sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

Neues rund um die Gartenbahn

Schicke Lkw, ein alter Heuwagen und ein historischer Dorfbrunnen: neues Zubehör für prächtige Szenen von traditionell bis modern.

FALLER www.faller.de

Sehenswürdigkeiten

Ortschaften wachsen über Jahrzehnte und Jahrhunderte – deshalb gehört in Stadt- und erst recht in Dorfszenen stets auch ein Quäntchen historische Bausubstanz. Neu im Pola-G-Programm von Faller: ein fein detaillierter Dorfbrunnen (Art. 333155). Das patinierte Modell mit länglichem Wassertrog steht leicht erhöht auf einem Fundament in Kopfsteinpflaster-Nachbildung, trägt die Jahreszahl 1865 und ist ein echter Blickfang bei der Gestaltung von Dorf- oder Stadtplätzen. Der Bausatz besteht aus 21 Einzelteilen in drei Farben und ist auch für Einsteiger problemlos nachzubauen. In klassisch ländlichen Szenen gut aufgehoben: ein vierrädriger Zugkarren (Art. 333151), wie er einst etwa bei der Heuernte zum Einsatz kam. Für Stadt- und Landschaften gleichermaßen geeignet: ein Tramperpärchen (Art. 331911) oder zwei Backpacker (Art. 331912).



SCHMÜCKT JEDE ANSIEDLUNG: DER DORFBRUNNEN (ART. 333155) VON POLA. DAS MODELL IST PATINIERT UND STEHT AUF EINEM FUNDAMENT.



EIN TOLLES ACCESSOIRE FÜR LÄNDLICHE SZENEN MIT UND OHNE BAUERNHOF: DER ZUGKARREN (ART. 333151) – EINGESATZT FRÜHER OFT ZUR HEUERNT.



WOLLEN MITGENOMMEN WERDEN: DAS TRAMPERPÄRCHEN (ART. 331911). ZUSÄTZLICH GIBT ES EIN BACKPACKERPÄRCHEN.

EMEK www.lkwmodelle.de

Schwere Brummer

Stattliche Lkw-Modelle für die Gartenbahn produziert die Firma EMEK in Finnland – in Deutschland zu haben via GMTS Brinkmeier (www.lkwmodelle.de). Neu am Start ist etwa der dreiaxsig Muldenkipper vom Typ Scania G 500. Das Modell im Maßstab 1:25 verfügt über das aktuelle „G Next Generation“-Fahrerhaus, kommt mit grauem (EM10603), blauem (EM10604) oder rotem Fahrerhaus (EM10605) und mit beiliegenden Seitenspiegeln. Der Clou: die silberne Kippmulde hat – wie das Originalfahrzeug – eine schwenkbare Heckklappe. Tolle Alternative (oder Ergänzung): ein kompletter G-500-Kipperhängerzug in Grau (EM20603) mit blauem Kipper und grauem Anhänger (EM20604) oder als rot-graues Duo (EM20605). Alle Modelle besitzen nicht verbiegbare, sechs Millimeter starke Kunststoffachsen, sind schlag- und witterungsfest und somit bestens für den Outdoor-Einsatz gerüstet. Im Pkw-Sortiment lockt mit einem Mercedes 200 D (WB124032) ein echter Klassiker an der Schnittstelle zwischen Epoche III und IV. GMTS bringt den ab 1968 gebauten, wohl meistverbreitetsten Wagen im deutschen Taxigewerbe im Maßstab 1:24 – und natürlich in klassischem „Taxi-Beige“.



SCANIA G 500-KIPPERHÄNGERZUG MIT BLAUEM KIPPER ODER MIT SILBERNER KIPPMULDE UND SCHWENKBARER HECKKLAPPE.



ECHTER KLASSIKER DER 70ER-JAHRE: DER MERCEDES 200 D IN BEIGE IN DER „TAXI-VERSION“.

CHRISTIAN FESL www.christian-fesl.de

Frisches für RhB- und HSB-Fans

Neues Zubehör für Freunde der Rhätischen Bahn bietet die Firma Fesl aus dem bayerischen Hauzenberg nahe Passau – der Firmenchef ist eingefleischter RhB-Fan und ständig auf der Suche nach weiteren Ideen zur vorbildgerechten Ausstattung der Rollmaterials. Nun zur Gestaltung des Innenraums zu haben: ein unbemalter und somit ganz nach eigenem Geschmack colorierbarer Kaffeevollautomat, wie er in der Après-Ski-Bar der RhB-Wagen arbeitet (Art. 2137) sowie ein Set mit zehn Kunststoff-Kaffeetassen (Art. 2136). Für Freunde der Harzer Schmalspurbahnen eine Bereicherung: der HSB-Mülleimer im bekannten sechseckigen Design und in rot-beiger Farbgebung – erhältlich unter Art. 2129.



FREUNDEN DER HARZER SCHMALSPURBAHN WOHL-VERTRAUT: DER SECHSECKIGE MÜLLEIMER IN ROT-BEIGE (ART. 2129). FÜR FANS DER RHB GIBT ES ZUR VERFEINERUNG DER INNENAUSSTATTUNG EINEN KAFFEEVOLLAUTOMATEN SOWIE EIN SET MIT ZEHN KUNSTSTOFF-KAFFEEBECHERN.

HOBBY-LOBBY www.hobby-lobby-modellbau.com

Spezialitäten von der Waterkant

Vom schleswig-holsteinischen Oldenborstel aus liefert Burkhard Petrich mit seiner Firma Hobby-Lobby eine Fülle an Produkten von verschiedenen Herstellern. Ein Schwerpunkt dabei: ungewöhnliches Zubehör sowie Figuren und Artikel für Themenwelten rund um die Waterkant. Wer gezielt maritime Szenen gestalten möchte, wird etwa im Sortiment von Graupner fündig. Neu im Portfolio sind ein Kapitän mit Vollbart, Seemannspullover und Mütze (Art. 375.1) sowie ein Fischer mit Mütze und blau-weißem Langarm-Ringelshirt (Art. 375.3). Beide Figuren im Maßstab von 1:25 sind mit einem Seemannsoverall bekleidet und eignen sich ideal für küstennahe Szenen oder zur Aufstellung an Seen und Flüssen.

BEI HOBBY-LOBBY ERHÄLTICH: MARITIME FIGUREN VON GRAUPNER WIE EIN KAPITÄN (ART. 375.1) UND EIN FISCHER (ART. 375.3).

PREHM www.prehm-miniaturen.com

Neues und Bewährtes

Eine spannende Variante für Sitzgelegenheiten sind Rundbänke, wie sie oft in Fußgängerzonen und Parks, vor Schlössern oder an Bahnhofsvorplätzen zu finden sind. Prehm bietet ein Modell aus Metall (Art. 500202), das mit UV-beständigen Farben bemalt und damit bestens für den Außenbereich geeignet ist und sich zur Einfassung von Bäumen, Lampen oder Litfaßsäulen verwenden lässt. Für Szenen an Seen, Flüssen oder in Uferbereichen eine tolle Bereicherung: ein aus Kunststoff gefertigtes und damit schwimmfähiges Ruderboot inklusive Angler (Art. 550140). Wer die Besatzung aufstocken will oder bereits ein anderes Boot besitzt, wird ebenfalls fündig: Ein einzelner sitzender Angler ist auch separat erhältlich (Art. 500075). Den bewährten Schornsteinfeger von Prehm gibt es nun als Metallfigur

(Art. 500502): Wie gewohnt in UV-resistenter Bemalung, mit Kaminbesen und schwarzem Zylinder, aber jetzt mit beweglichen Armen – so wirkt er noch realistischer.



NEU BEI PREHM: EINE SCHICKE RUNDBANK (ART. 500202) UND EIN RUDERBOOT MIT ANGLERFIGUR (ART. 550140). DER BEWÄHRTE SCHORNSTEINFEGER (ART. 500502) BESITZT JETZT BEWEGLICHE ARME UND IST AUS METALL GEFERTIGT.

Jetzt bei Ihrem Händler: vom Ge 6/6 II zum Plattformwagen

Neu im Fachhandel



WEITERE NEUHEITEN

Zusätzlich zu den vorgestellten Modellen sind weitere Neuheiten bei Ihrem Fachhändler erhältlich:

Artikel 31355, Personenwagen 2./3. Klasse der Sächsischen Staatseisenbahn, Epoche I

Artikel 34556, D2 Gepäckwagen der Rhätischen Bahn, Epoche VI, exklusives Clubmodell



RhB Elektrolokomotive Ge 6/6 II, Epoche VI, Artikel 22061

- Sonderausführung mit der Beschriftung zum 60. Geburtstag der Lok
- mfx/DCC-Sound-Decoder mit vielen Licht-/Soundfunktionen
- Zwei leistungsstarke Bühlermotoren treiben vier Radsätze an
- Einholm-Dachstromabnehmer motorisch angetrieben, digital schaltbar

Ende der 1950er nahm die Rhätische Bahn die ersten Elektroloks der Baureihe Ge 6/6 II in Dienst. Die 65 Tonnen schwere Lok ist ein wahres Kraftpaket, kann sie selbst bei Steigungen von 35 Promille eine Anhängerlast von 280 Tonnen befördern. Das LGB Modell der Ge 6/6 II mit der Betriebsnummer 702 ist eine komplette Neukonstruktion. Es ist vorbildgerecht in der Sonderdekoration und Beschriftung ausgeführt, die die Rhätische Bahn zum 60. Geburtstag der Lok gestaltet hat. Das Kastengelenk in der Mitte der Lok ist vorbildgerecht nachgebildet, ebenso die Dachausrüstung.



SOEG Diesellok Kof 6001, Epoche VI, Art 23592

- Alle Radsätze angetrieben von einem leistungsstarken Bühler-Motor
- mfx/DCC-Sound-Decoder mit vielen Licht-/Soundfunktionen
- Führerstandstüren zum Öffnen
- Länge über Puffer: 29 Zentimeter

Die kleine Heeresfeldbahnlok Kof 6001 ist fester Bestandteil des Fahrzeugparks der Zittauer Schmalspurbahnen. Sie wird nicht nur im Rangierdienst sondern auch als Zuglok bei Sonderfahrten eingesetzt. Das Modell entspricht der Diesellok der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) in der originalgetreuen Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI, die betriebsgerecht gealtert wurde. Die 29 Zentimeter lange Kof besitzt einen mfx/DCC-Decoder mit bis zu 32 digital schaltbaren Funktionen.



RhB Salonwagen, Epoche V, Artikel 33521

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche V
- Viele angesetzte Details, Türen zum Öffnen
- Komplette Inneneinrichtung mit Innenbeleuchtung
- Länge über Kupplung: 66 Zentimeter

1929 lieferte die Schweizer Waggonfabrik den vierachsigen 1. Klasse-Salonwagen As 1161 an die Rhätische Bahn. Der schwere Stahlwagen bot den Reisenden bequeme Sessel und viel Platzkomfort, hatte aber nur 24 Sitzplätze. Viele Jahre beförderte er Prominente nach St. Moritz und Davos. 1985 erhielt der As 1161 anlässlich einer Revision seine creme-rote Farbgebung. Das Modell des RhB-Salonwagens entspricht der originalgetreuen Farbgebung und Beschriftung der Epoche V.



RhB Gepäckwagen mit Panto- graph, Epoche VI, Art. 30692

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI
- Manuell ein- und ausfahrbarer Stromabnehmer
- Türen zum Öffnen und Metallradsätze
- Länge über Puffer: 62 Zentimeter

Der rote vierachsige Gepäckwagen mit Dachstromabnehmer ist die ideale Ergänzung zu den RhB-Schnellzügen der Epoche VI und den Schnellzugwagen 30676 und 31679. Der Gepäckwagen mit Stromabnehmer wird von der RhB vor allem in längeren Zügen eingesetzt, um die Heizung des Zuges zusätzlich mit Energie zu versorgen. Das 62 Zentimeter lange rote LGB Modell hat Türen zum Öffnen, Metallradsätze sowie einen Dachstromabnehmer, der manuell ein- und ausgefahren werden kann.



RhB Gepäckwagen D2, Epoche V, Artikel 34554

- Vorbildgetreue rote Lackierung und Beschriftung der Epoche V
- Türen an den Stirnwänden und Schiebetüren an den Seiten zum Öffnen
- Fein detailliertes Modell mit glattem Stahlkasten
- Länge über Puffer: 45 Zentimeter

Die Rhätische Bahn setzte in ihrem Stammnetz zweiachsige Gepäckwagen vom Typ D2 ein, der rote Packwagen 4035 war vor allem auf der Berninastrecke unterwegs. Das 45 Zentimeter lange Modell besitzt einen glatten Stahlkasten, Türen und Schiebetüren zum Öffnen sowie eine vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung der Epoche V.



Feldbahnlok KJF, Artikel 24141

- Viele fein angesetzte Details
- Beide Radsätze von einem leistungsstarken Motor angetrieben
- Länge über Puffer: 21 Zentimeter

Die LGB Feldbahnlok KJF Lok 1 ist eine typische Feldbahnlok, wie sie über viele Jahre bei Kleinbahnen und Feldbahnen im Einsatz war und heute im Museumsbetrieb noch anzutreffen ist. Die 21 Zentimeter kurze Dampflokomotive verfügt über viele fein ausgearbeitete Details an der Lok und im Führerstand.



Coca-Cola® gedeckter Güterwagen, Artikel 40672 und Kesselwagen Artikel 40810

- Güterwagen im typisch amerikanischen Stil
- Ausführung in der Farbgebung von Coca-Cola® in der Epoche III
- Türen zum Öffnen (Boxcar)
- Kessel lässt sich befüllen und entleeren (Tankcar)

Zu jedem Coca-Cola®-Zug von LGB gehören die dazu passenden vierachsigen Güterwagen - wie der gedeckte Güterwagen (Boxcar) und der vierachsige Kesselwagen (Tankcar). Die im typisch amerikanischen Stil gehaltenen jeweils 42 Zentimeter langen Wagen sind in der Farbgebung von Coca-Cola® in der Epoche III gestaltet. Zusammen mit der kleinen Diesellokomotive (Artikel 27631) und dem Caboose (Artikel 40757) sind sie ein optisches Highlight für alle Anlagen mit amerikanischen Motiven.



Kesselwagen Sinclair, Epoche III, Artikel 40811

- Farbgebung und Beschriftung entsprechend der Epoche III
- Viele angesetzte Details, Metallradsätze
- Kessel lässt sich befüllen und entleeren
- Länge über Kupplung: 42 Zentimeter

Die langen vierachsigen Tankcars waren in den USA viele Jahre wichtig für die Versorgung des Landes mit Treibstoff und waren folglich fester Bestandteil fast jedes Güterzugs. Der 42 Zentimeter lange Kesselwagen Sinclair greift das Design der amerikanischen Tankstellenkette Sinclair im Stil der Epoche III auf. Das Modell verfügt über viele angesetzte Details und einen Kessel, der sich befüllen und entleeren lässt.



Plattformwagen, Epoche IV, Artikel 45306

- Farbgebung und Beschriftung in Anlehnung an Fahrzeuge der Epoche IV
- Auf den Rahmen angesetzte drehbare Plattform
- Länge über Puffer: 30 Zentimeter

Um Reparaturen und Wartungsarbeiten an der Oberleitung durchzuführen, setzen kleine Bahngesellschaften und die Betreiber von Straßenbahnen einfache Flachwagen ein, auf denen eine Arbeitsplattform montiert ist. Das zweiachsige LGB Modell verfügt über eine aufgesetzte drehbare Plattform. Der Wagen orientiert sich in Farbgebung und Beschriftung an entsprechenden Fahrzeugen der Epoche IV und stellt eine perfekte Ergänzung zur kleinen Elektrolok E1 Stadtwerke (Artikel 20301) dar.



HSG Löschwasserwagen, Epoche VI, Artikel 41410

- Originalgetreue Beschriftung und Farbgebung der Epoche VI
- Kessel kann befüllt und entleert werden
- Metall-Scheibenradsätze
- Länge über Kupplung: 30 Zentimeter

Um bei Bränden große Mengen Löschwasser zum Brandherd transportieren zu können, verfügen die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) über zwei Löschwasserwagen. Das zweiachsige LGB Modell entspricht in Farbgebung und Beschriftung den Vorbildern der Epoche VI. Beim Löschwasserwagen handelt es sich um einen Normalspurwagen, der auf einem Rollwagen der HSB aufgeladen ist, um schnell zu den Bränden zu gelangen. Der HSB-Rollwagen (Artikel 49181) ist separat erhältlich.



Die Erbauer des Jöhstadt-Dioramas

Für Gernot Jordan und Josh Böttcher, den Erbauern, wurde das Diorama zu einer sportlichen Herausforderung, bei der sie ihr umfangreiches Wissen und Können einbringen konnten. Nahezu alle Teile der Anlage haben sie nach eigenen Plänen individuell von Hand gefertigt. Es wurden so gut wie keine vorgefertigten Bauelemente gekauft. Die Idee zum Diorama entstand 2018 beim jährlichen Pfingstfest des Vereins Preßnitztalbahn. Gernot Jordan und Josh Böttcher sind in der Abteilung Messe- und Anlagenbau im Stammwerk in Göppingen beschäftigt.

Fantastisch real

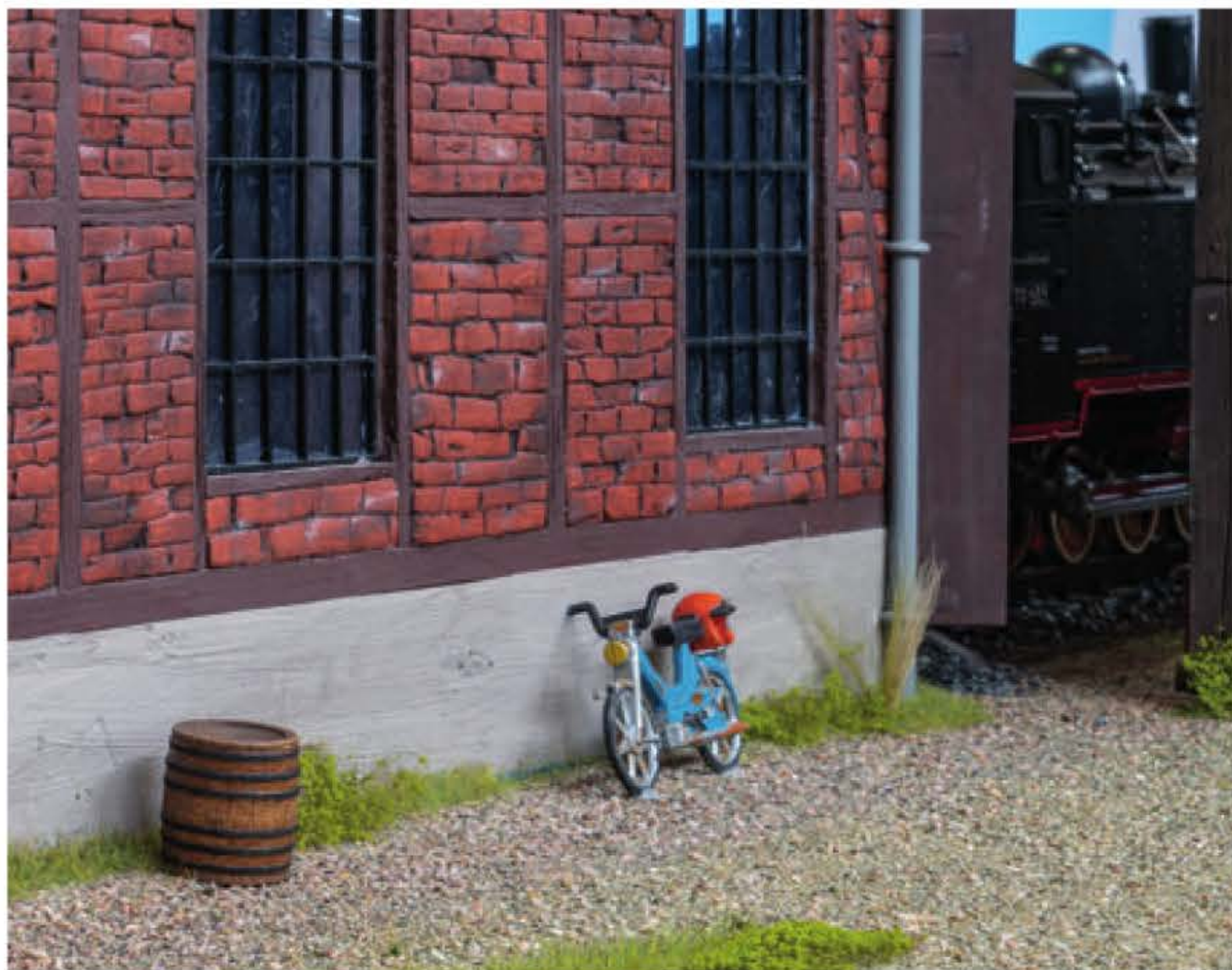
Der Blickfang auf jeder Ausstellung: das Jöhstadt-Diorama von LGB. In Teil 2 unserer Baureportage beschreiben wir, wie Gleisbett, Schuppen und das zahlreiche Zubehör in feinsten Detailarbeit entstanden.



Detailreich: Das Diorama erzählt viele kleine Geschichten – hier warten Signalschilder auf ihre Montage an der Strecke.



Festlaune: Eine fröhliche Feierrunde gibt sich irdischen Genüssen hin – während die Loks brav ein- und ausfahren.



Maurerkunst: Die Wände des Lokschuppens bestehen aus Sperrholzplatten, auf die Holzleisten als „Fachwerksbalken“ aufgeklebt sind. Das Mauerwerk besteht aus Styropor.



Feines Relief: Um den räumlichen Eindruck des Mauerwerks zu verstärken, wurden einzelne „Ziegelsteine“ mit extra gefertigten Holz- und Blechstempeln tiefer eingepreßt.

Spezialanfertigung: Auch die Warntafeln sind Einzelanfertigungen – inklusive der besonders realistisch wirkenden Rostflecken.

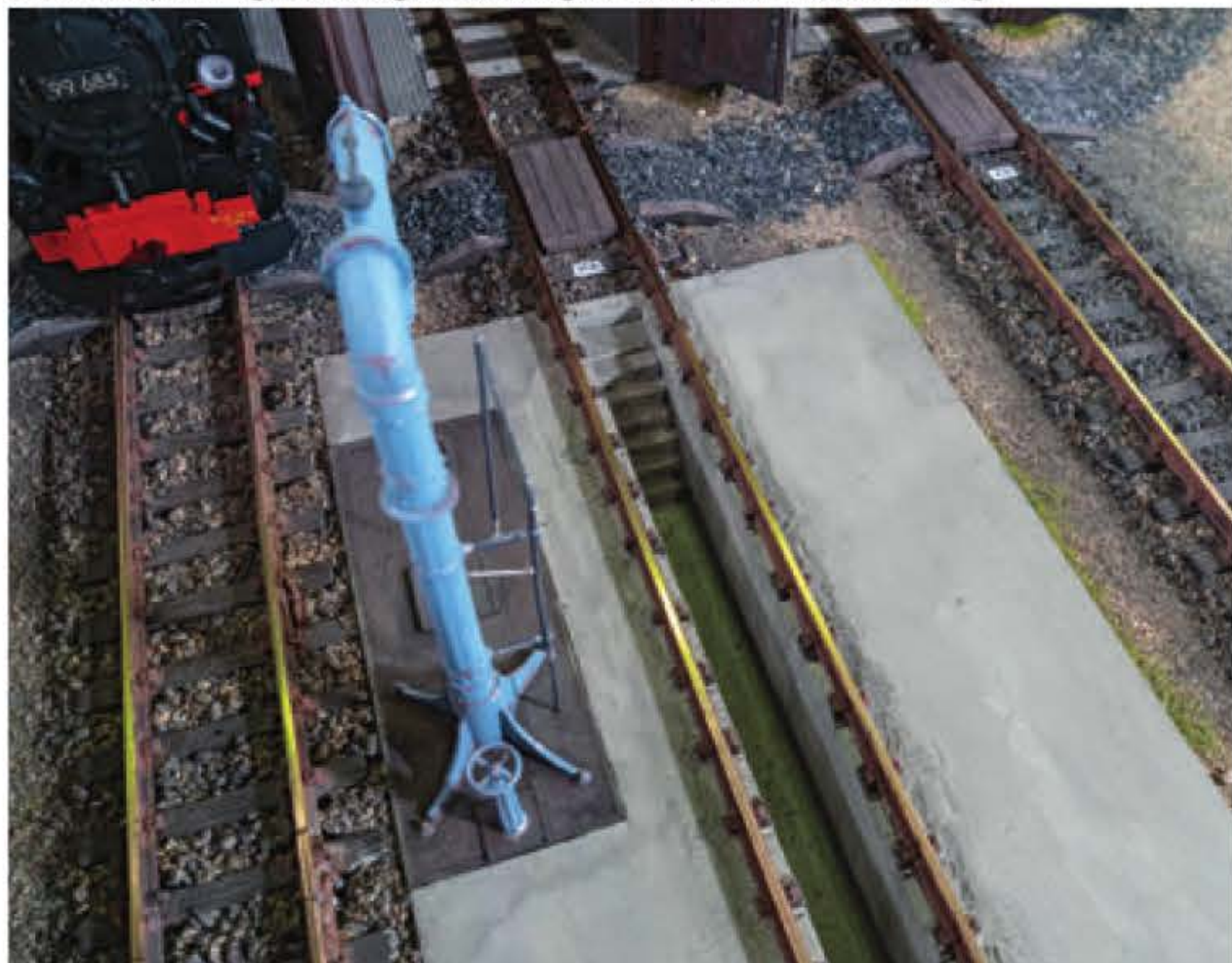


Die individuelle Fertigung beinahe aller Komponenten des Dioramas hat weniger mit schwäbischer Sparsamkeit zu tun als mit der Berufsauffassung von Gernot Jordan und Josh Böttcher, den beiden Baumeistern der Anlage. „Wir wollten einfach mal zeigen, was mit klassischem Modellbau – also mit old school – alles möglich ist“, erläutert Jordan. Nach viermonatiger Arbeit beweist die kleine Anlage: „Old school“ ist noch lange nicht tot. Im Gegenteil: Mit Holz, Styropor, Pappe, einer Handvoll Plastik- und Messingröhrchen sowie viel Ausdauer entstand eine quicklebende Anlage. Gernot Jordan hat überwiegend am Lokschuppen gebaut, Josh Böttcher am Nebengebäude und an einem Förderband für Kohle. Die Wände des Lokschuppens bestehen aus Sperrholzplatten, auf die Holzleisten als „Fachwerksbalken“ aufgeklebt sind. Eine wahre Meisterleistung ist das rote Mauerwerk zwischen den Balken. Auf eine dünne Styroporplatte hat Jordan mit stumpfem Bleistift die Umrisse von Ziegelsteinen aufgemalt und eingedrückt, sodass vertiefte Fugen entstanden. Um den räumlichen Eindruck zu verstärken, wurden zudem einzelne „Ziegelsteine“ mit extra gefertigten Holz- und Blechstempeln etwas tiefer eingepreßt. Nach mehrmaligem Übermalen mit diversen Grau- und Rottönen wirkt das Ziegelfachwerk nun täuschend echt.

Fensterrahmen aus dem 3D-Drucker

Die zweiflügligen Tore und die Fensterläden des Lokschuppens sind von Hand aus Holz gefertigt. Modernste Technik dagegen kam bei den großen Fenstern zum Einsatz. Deren Rahmen entstanden anhand von Fotos in einem 3D-Drucker. Viel Zeit hat das Dachdecken gekostet. Das Flachdach des Anbaus über Gleis 3 besteht aus feinem

Gleisbett: Für den Schotter verwendeten die Erbauer echten Straßensplit. Eigens ausgesiebt, ergab die passende Körnung.



Schmirkelpapier und war relativ schnell gedeckt. Deutlich länger, nämlich vier volle Tage, brauchte Gernot Jordan für das Satteldach aus grauen Schindeln. „Dafür hab’ ich aus grauem Karton 2.300 Kärtchen zugeschnitten und einzeln aufgeklebt.“ Liebe zum Detail lassen auch die Dachrinnen und Regenwasser-Fallrohre erkennen. Bei ihnen handelt es sich um grau lackierte Messingrohre, die für die Dachrinnen längs aufgesägt wurden.

Rinnenhalter in Handarbeit

Sogar die winzigen Rinnenhalter am Dachtrauf sind Stück für Stück Handarbeit. Das gilt auch für die drei Blechkamine auf dem Dach, durch die der Lokomotivenrauch abzieht. Im Modell handelt es sich um drei Plastikrohre, die oben rußgeschwärzt sind. An der weiß getünchten Innenwand des Lokschuppens hängt ein Regal, beladen mit Werkzeug, Rohren und einer Rolle Kupferdraht. Daneben stehen eine hölzerne Werkbank, ein Kompressor und zwei große Gasflaschen zum Schweißen. Auch für diese Gerätschaften haben Böttcher und Jordan alltägliche Gegenstände verarbeitet. So wurde die Hülle eines Klebestifts zum Druckkessel des Kompressors, zwei kleine Lampenfassungen zu dessen Kühlrippen. Erwähnenswert ist auch die Toilette. Nicht weil sie gerade besetzt ist, sondern weil an der Wand ein Poster mit Pin-up-Girl hängt.

Dass Schienen und Weichen sowie die zwei herumliegenden Radsätze und die Hemmschuhe an den Gleisenden mit Rostfarbe gealtert wurden, ist im Modellbau Standard. Spezialanfertigungen dagegen sind die fünf hölzernen Prellböcke und deren Warntafeln, die dank kleiner Rostflecken realistisch wirken. Für den Gleischotter haben Böttcher und Jordan echten Straßensplitt genommen und etwas ausgeleiert. Die Kiesflächen bestehen aus ►

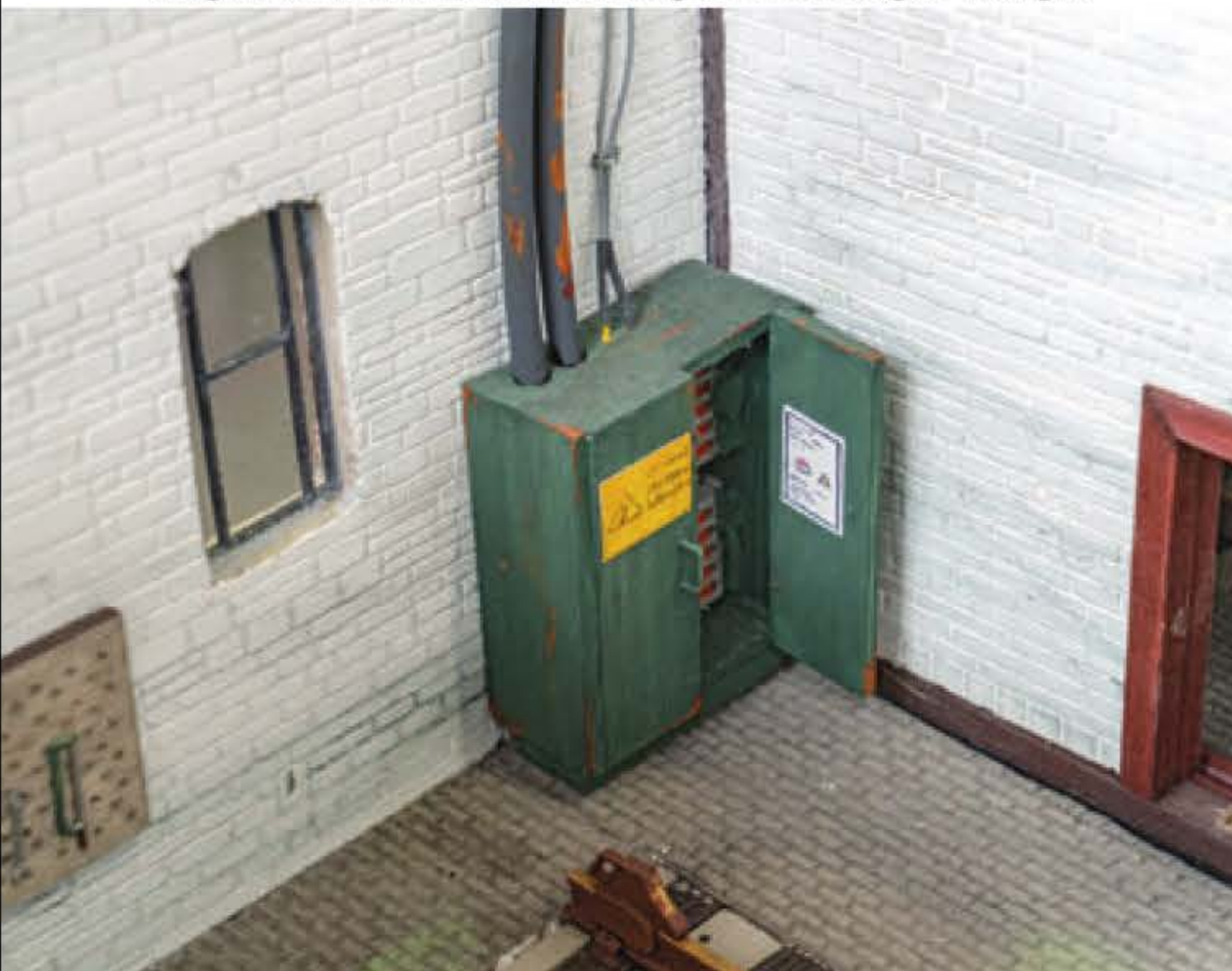


Stück für Stück Handarbeit: Die zweiflügligen Tore des Lokschuppens und des Anbaus sind ein Kunstwerk für sich. Beschläge und kleinste Verwerfungen sind gut zu erkennen.



Vier Tage Arbeit: Jede der 2.300 Schindeln – aus einem grauen Karton bearbeitet – wurden einzeln aufgeklebt. Ebenfalls individuell gefertigt – die Blechkamine auf dem Dach.

Elektrokasten mit Funktion: Die Kabel führen Strom und versorgen die Diorama-Beleuchtung mit der nötigen Energie.



Vorbildgerecht gealtert: Die an den Gleisenden herumliegenden Radsätze und Rohre tragen Patina – absolut überzeugend.





Kleines Meisterwerk: das Bahnhofsschild Jöhstadt. Die Tafel wurde mit mehreren Schichten Klarlack überzogen, um eine leichte Wölbung und den typischen Glanz zu erreichen.



Überlebenswichtig: Der Wasserkran steht – neben dem Kohlebunker – im Mittelpunkt jeder Betriebsstätte. Er fehlt daher natürlich auch nicht auf dem Jöhstadt-Diorama.

Transportsicher: Die Stromkabel verlaufen geschützt im Innern der Masten. Die sichtbaren Kabel sind aus Gummischnur.



grobem Bausand; lediglich für die kleinen Grünflächen kam Material aus dem Fachhandel zum Einsatz. Den alten Wasserkran, der auf einer Betonplatte neben der Wartungsgrube steht, haben die beiden Modellbauer im Fundus ihrer Abteilung aufgestöbert. Er war ursprünglich ein Bausatz, wurde nun restauriert und umlackiert. Das gilt auch für die zwei Güterwaggons, die ohne Fahrwerk am Rand stehen. Zuvor waren sie ein gelber und ein orangefarbener LGB Wagen, für die Jöhstadt-Anlage wurden sie dunkelgrün und graubraun gestrichen und patiniert. Schließlich fand sich im Fundus des Modellbaus noch das dreiteilige Kohlelager mit der Beschriftung „Steinkohle“, „Braunkohle“ und „Koks“. Böttcher und Jordan haben es überarbeitet und mit einem schippenden Mann bestückt. Allzu viel schaufeln muss der aber nicht, für die Bekohlung der Loks steht ja im Original ein Förderband bereit. Für das Diorama hat Josh Böttcher das hellblau lackierte Band komplett aus Sperrholz, Draht und Plastikhülsen nachgebaut und mit Kohlebrocken bestückt. „Auch hier gab es als Vorlage nur ein Foto, mit dem sich die Maße abschätzen ließen“, erinnert sich der Erbauer. Kreativ waren die beiden auch bei der Wellblechhütte mit dem Hahn auf dem Dach: Das Häuschen fürs Streckentelefon besteht eigentlich nur aus Wellpappe, doch die gekonnte Verarbeitung macht es zum Hingucker. Die fünf Sitzbänke am Bahnsteig sind ebenso Unikate wie die dort aufgestellten Abfallkörbe; diese bestehen aus Plastikhülsen, die außen mit braun gefärbten Streichhölzern beklebt sind. Die Streusandkiste mit dem gelben Deckel wiederum wurde aus einem massiven Holzklötz gefräst. Bemerkenswert sind ferner die sieben Straßenlampen. Um deren besondere Form möglichst originalgetreu nachzubauen, köpften Jordan

Netter Gag: Die Wellblechhütte – Basismaterial ist eine ganz normale Wellpappe – ziert ein bunter, krähender Hahn.





Sperrholz, Draht und Plastikhülsen: Aus diesen einfachen Utensilien entstand das Förderband. Als Vorlage gab es nur ein Foto.

und Böttcher sieben sogenannte Überraschungseier und stülpten O-Dichtringe über den Rand der Kalotten. Mit Glühbirnen, Draht und Rostfarbe komplettiert, waren die sieben Lampen dann montagefertig. Angeschraubt sind sie an viereckige Holzmasten, in deren Inneren unsichtbare Stromkabel verlaufen. Beim Original kommt der Strom für die Straßenlampen aus den Drahtleitungen auf den Masten. Im Modell bestehen die „Stromdrähte“ aus dünner Gummischnur. Die lässt sich leicht aushängen, um die drei Diorama-Module für den Transport trennen zu können. Es lohnt sich auch, einen Blick in den hohen Holzschuppen zu werfen. Josh Böttcher hat beim Bau bewusst eine Außenwand weggelassen, sodass man die Details im Inneren erkennt. Da steht ein großer Hund, der durch die angelehnte Tür aufs Gleisfeld hinausblickt. An der Wand hängt als Erste-Hilfe-Ausrüstung ein weißes Schränkchen mit rotem Kreuz. Eine echte Funktion hat der Elektrokasten an der Ecke: Die aus ihm kommenden Kabel führen tatsächlich Strom und versorgen die Beleuchtung der Modellbauten. Alle Register gezogen haben die Göppingen Baumeister beim Bahnhofsschild „Jöhstadt“, das außen am Lokschuppen hängt. Im Internet suchten sie zunächst lange nach einer geeigneten Frakturschrift, um ihre Ortstafel authentisch bedrucken zu können. Zum Abschluss schließlich haben sie das Schild mit mehreren Schichten Klarlack überzogen, um so an die leichte Wölbung und den typischen Glanz historischer Emailleschilder zu erinnern. Mehr Kür im Modellbau geht kaum.



Umbau fürs Diorama: Die beiden Güterwagen ohne Fahrwerk am Schienenrand waren einmal ein gelber und ein orangefarbener LGB Wagen.

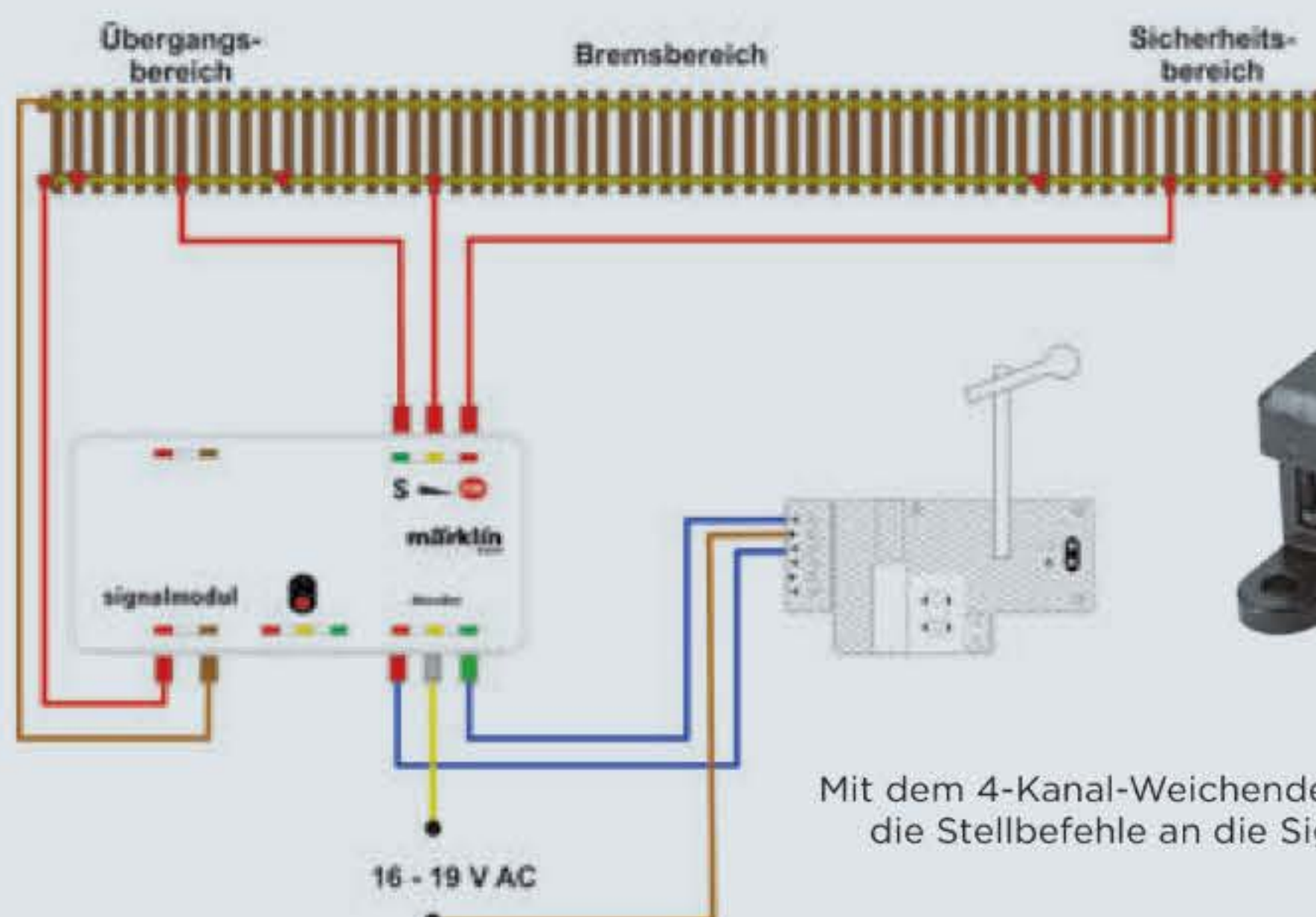


Hilfreiches Zubehördepot: Das passende dreiteilige Kohlelager mit der Beschriftung „Steinkohle“, „Braunkohle“, „Koks“ fand sich noch im Bestand der Abteilung Anlagenbau.



Wie kann ich einen digitalen Bremsbaustein mit dem LGB Signal kombinieren?

Zwei Alternativen stehen Ihnen zur Auswahl. Mit der ersten Variante schalten Sie zum Beispiel das Signal über einen der vier Ausgänge des LGB Decoders 55525 und parallel dazu den Bremsbaustein 72442 von Märklin über einen Decoder m83 (Märklin Artikel 60832). Beide Decoder werden auf die gleiche Adresse programmiert. Als Betriebssystem verwenden beide Decoder DCC. Mit diesen Decodern haben Sie übrigens so die Möglichkeit, vier Kombinationen aus LGB Signalen und Bremsbaustein einzurichten. Wird der Schaltbefehl von der Zentrale gesendet, schaltet der Decoder 55525 beim Signal das gewünschte Signalbild und parallel dazu der m83 das Bremsmodul auf den passenden Zustand. Bei der anderen Variante erfolgt die Ansteuerung des Bremssignals wie bei den Märklin H0-Digitalsignalen (z.B. 76491) über einen Umschalter im Signal. Einen solchen Umschalter besitzen auch die LGB Signale, wie zum Beispiel das Vorsignal 51910 oder das RhB-Lichtsignal 51950. Dieser Umschalter steuert passend zum Signalbild dann die Stellung des Bremsbausteins. Als Schaltspannung wird eine Wechselspannung zwischen 16 und 19 V benötigt. Diese Spannung kann zum Beispiel aus der Spannungsquelle genommen werden, mit der die EPL-Antriebe analog geschaltet werden. Oder Sie verwenden einen entsprechenden älteren Trafo mit dieser Ausgangsspannung oder ein LGB Schaltnetzteil 51090 und einen Converter 60130 von Märklin. Am Ausgang dieses Converters kann dann auch diese Versorgungsspannung für den Bremsbaustein abgegriffen werden. Bei der Dimensionierung der drei Versorgungsbereiche des Bremsbausteins (Übergangsbereich, Bremsbereich und Sicherheitsbereich) können Sie sich am Spur-1-Beispiel in der Anleitung zum Bremsbaustein 72442 orientieren. Bitte beachten Sie, dass bei den Digitalmodellen die analoge Gleichstrom-Fahrmöglichkeit deaktiviert werden muss, wenn der Bremsbaustein eingesetzt werden soll. Sonst ist ein Betrieb dieses Modells auf dem Bremsbaustein nicht möglich.



Mit dem 4-Kanal-Weichendecoder Art. 55525 können die Stellbefehle an die Signale übertragen werden.



► Ihre Leserfragen schicken Sie bitte per E-Mail an LGB-Depesche@3g-media.de oder per Post an LGB Depesche, c/o Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stuttgarter Straße 55-57, 73033 Göppingen.

Die LGB Kupplungen kann man mit einem Haken an einer Wagen- seite oder mit Haken an beiden Seiten einsetzen. Warum gibt es beide Lösungen?

Beide Alternativen haben ihre spezifischen Vorteile. Sind Haken an beiden Seiten montiert, dann kann man die Wagen auf jeden Fall ankuppeln. Die Situation, dass zwei Bügel ohne Haken aufeinandertreffen, ist ja nicht möglich. Der Einsatz beider Haken gibt zusätzlich eine höhere Betriebssicherheit, da ein versehentliches Abkuppeln während der Fahrt unwahrscheinlicher wird. Auf der anderen Seite ist die Variante mit nur einem Haken leichter zu trennen. Vor allem Kinder kommen damit besser zurecht. Es ist daher die Entscheidung jedes einzelnen LGB Bahners, welches der beiden Systeme er persönlich bevorzugt.

Der sächsische Personenwagen 4. Klasse ist mit einem Bügel und einem Haken ausgerüstet.



Warum sind alle LGB Loks mit einem Decoder ausgestattet?

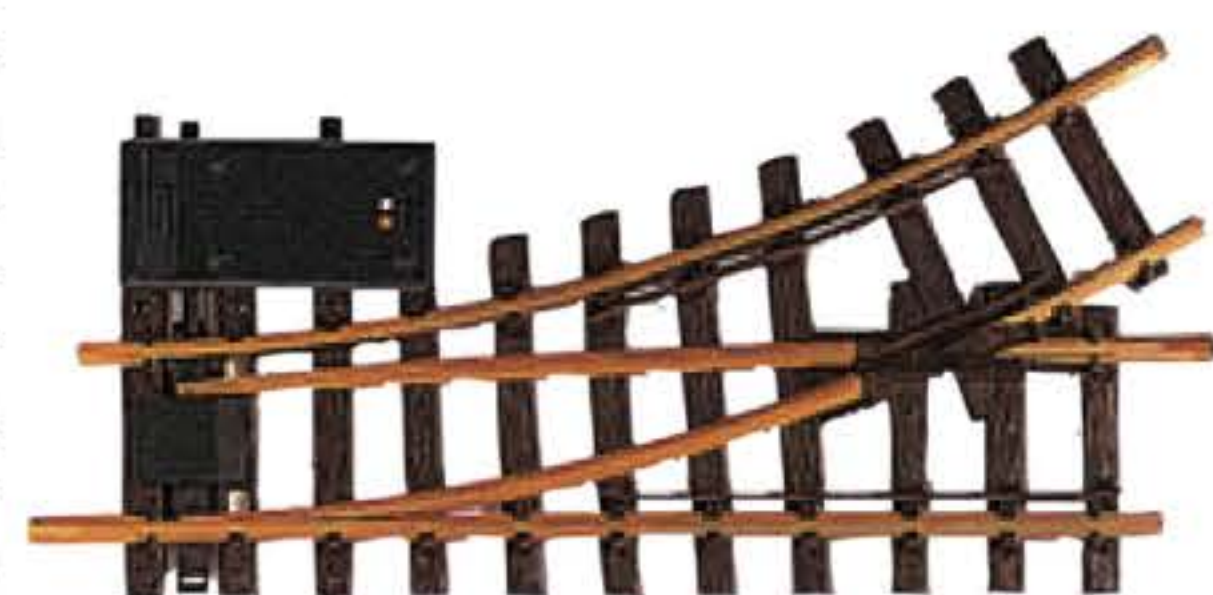
Die meisten Modellbahner fahren heute mit einer Digitalsteuerung, was natürlich eine entsprechende Ausrüstung der Loks voraussetzt. Daher werden LGB Loks grundsätzlich ab Werk mit einem Multiprotokolldecoder ausgestattet. Er versteht sowohl das mfx-Format als auch das weitverbreitete DCC-Format. Außerdem kann die Lok mit Gleichstrom auch analog gefahren werden. Bedingt durch die geringe Nachfrage und die geringen Stückzahlen nach rein analogen Loks wären diese mindestens ebenso teuer wie die ab Werk komplett ausgestatteten Loks. Hinzu kommt ein logistisches Problem. Die LGB Händler müssten immer beide Versionen am Lager haben. Da die Erzeugung von Fahr sound – auch im Analogbetrieb – vom Decoder gesteuert wird, bietet der Decoder ab Werk auch den Analogfahrern einen großen praktischen Nutzen. Außerdem ist eine spätere Digitalisierung der Anlage einfacher, wenn die Loks schon ab Werk einen Decoder besitzen.

Auch die kleine Schlepptenderdampflok 99 4652 der Rügen'schen Bäderbahn verfügt über einen eingebauten mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.



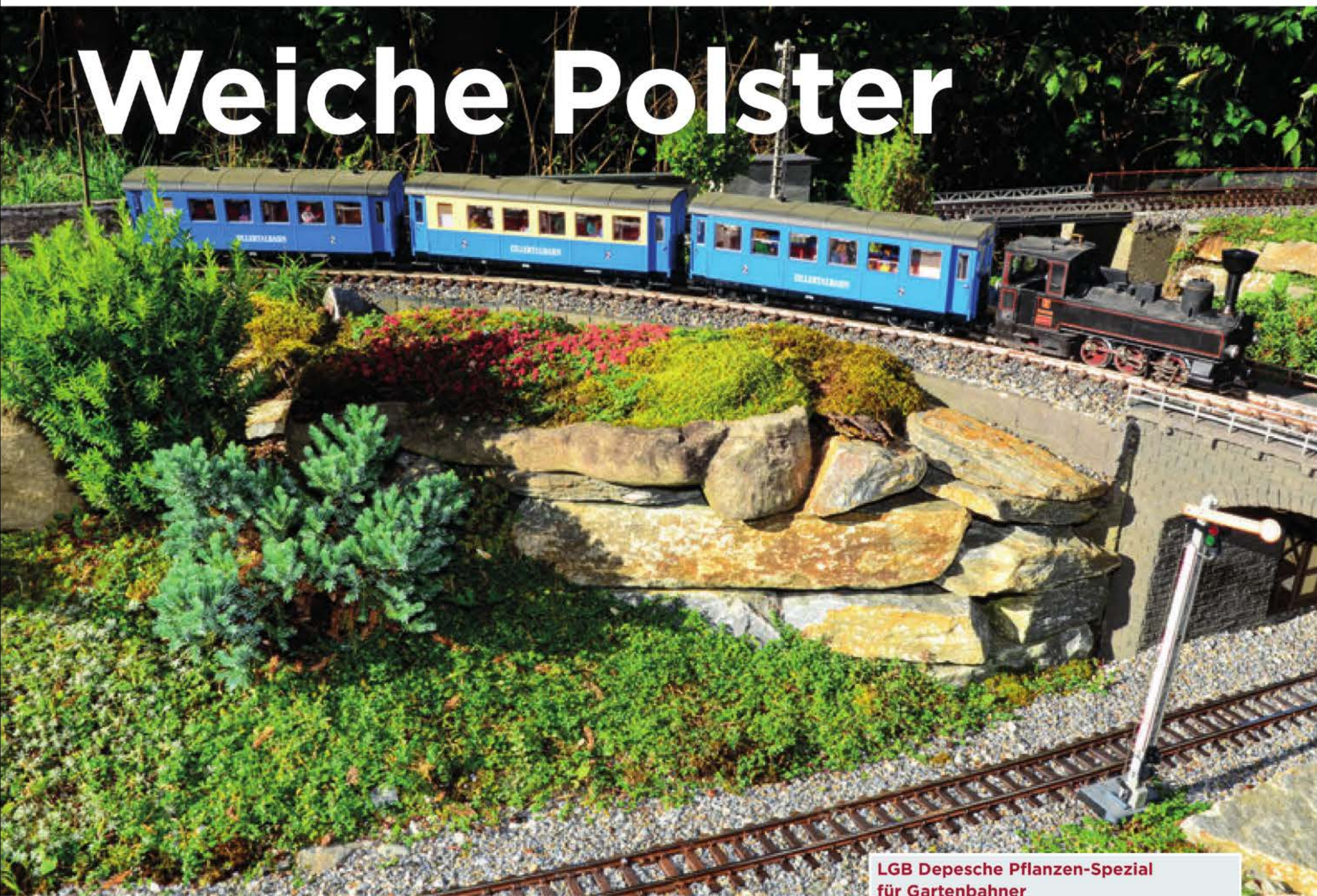
Der Standardabstand bei den Weichen mit R1 beim Einrichten eines Parallelgleises beträgt 160,8 mm. Welches Gleis muss ich einsetzen, wenn ich den Abstand um 100 mm vergrößern will?

Können Sie sich noch an den Mathematikunterricht erinnern, wenn der Lehrer bei Aufgaben gerne bestimmte Werte genommen hatte, weil sie sich leicht im Kopf rechnen ließen? Einer dieser Werte war der Winkel von 30 Grad, der beim rechtwinkligen Dreieck gern benutzt wurde. Denn der Sinus von 30 Grad ergibt den Wert 0,5. Wenn man daher an diesem Dreieck die Länge der Hypotenuse kannte, war die Gegenkathete genau halb so lang wie die Hypotenuse. Beim Radius R1 hat die Weiche ein Bogenmaß von 30 Grad. Setzen Sie ein beliebiges gerades Gleisstück zwischen die beiden Weichen, dann wird sich der resultierende Schienenabstand um die Hälfte der Gleislänge des eingesetzten Gleisstückes vergrößern. Um den Gleisabstand um 100 mm zu vergrößern, muss ein Gleis mit 200 mm Länge eingebaut werden. Mit je einem Gleis 10150 und 10050 wird diese Länge (mit akzeptabler Toleranz) erreicht.



Die R1-Weiche hat ein Bogenmaß von 30 Grad.

Weiche Polster



Ohne Moos mehr los? Es sieht schön aus und bringt Farbe in jeden noch so grauen Steingarten – dennoch haben Gartenbahner ein sehr ambivalentes Verhältnis zu den Moosen. Zwischen den Schwellen wird es sogar zum regelrechten Feind. Dabei gibt es eine Reihe von Ersatzmoosen, die auf der Anlage ähnliche Effekte erzielen und weit weniger Ärger bereiten.

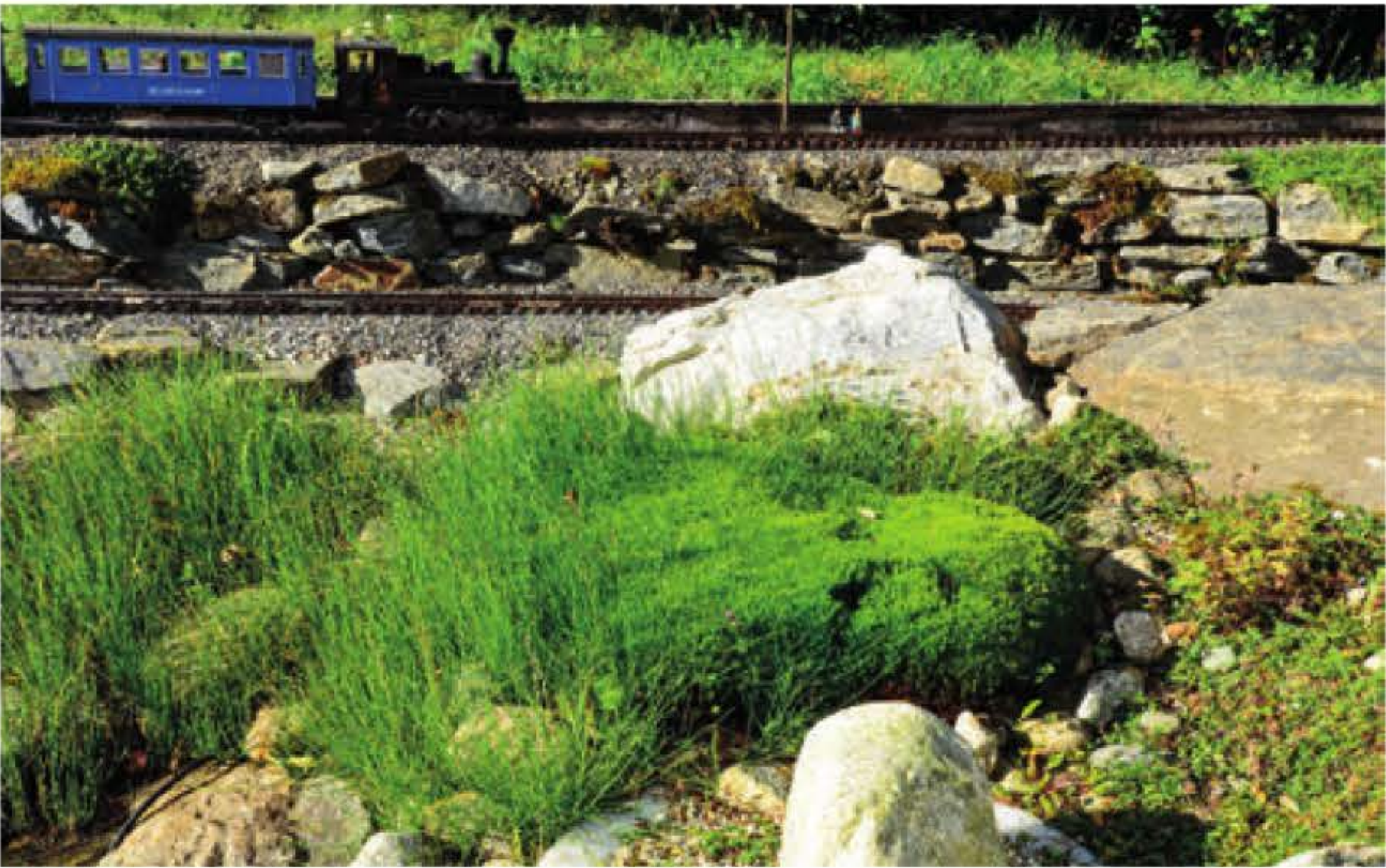
Wer sich für Moose interessiert, stößt bei seiner Recherche auf herrliche Moosgärten, die sanfte Hügel überwachsen und tiefe Ruhe ausstrahlen. Es sind japanische Zen-Gärten, die Meditation fördern und die Seele stärken wollen. Im Reich der Gartenbahnen wird Moos aber eher als Hindernis als eine Augenzierde wahrgenommen. „Meine Gartenbahnfreunde schimpfen alle über das Moos, das sich immer wieder zwischen den Gleisen ausbreitet und mühsam entfernt werden muss“, erklärt Siegfried Ade aus Walheim bei Stuttgart, der der Depesche regelmäßig als Gartenexperte mit Rat und Tat zur Seite steht. Auch Siegfried Ade selbst greift zum Kalk oder Moosvernichtungsmittel, um die Gleise frei zu halten. Während das Ausbringen der Mittel noch relativ einfach ist, muss der Gartenbahnfreund seine Gleise danach immer wieder aufwendig reinigen. Selbst Moosflächen, die in einem heißen Sommer abgestorben sind, kehren wieder, erzählt Ade. Denn Moos ist sehr resistent. 1981 fanden Botaniker einen Rindenmoosbewuchs, der rund

LGB Depesche Pflanzen-Spezial für Gartenbahner

Teil 1:	Kleinblättrige Zwergsträucher – Buchs und seine Alternativen
Teil 2:	Zwergsträucher mit Nadeln
Teil 3:	Bunt blühende Bodendecker
Teil 4:	Moose
Teil 5:	Kakteen für die Gartenbahn

10.000 Jahre alt ist. Gut 1.000 Arten von weltweit 16.000 Moos-Arten kommen in Europa vor. Da Moose als Sporenpflanze gedeihen und über keine Wurzeln, sondern Zellfäden (Rhizoiden) verfügen, beziehen sie das Wasser allein aus der Luft. Deshalb können sie sich auch auf den unterschiedlichsten Unterlagen ausbreiten: auf Stein, Rinde, Erde. Kein Wunder, dass Moose Feuchtigkeit und Schatten lieben ebenso Bachläufe und Teiche, milde Temperaturen und nährstoffarmen Boden mit saurem pH-Wert.

Dem Moos etwas abgewinnen, kann jedoch auch Siegfried Ade: „An manchen Stellen entwickelt es durchaus seine Reize.“ Zum Beispiel in der Umgebung eines Abstellgleises, wo es einen verwildert ro-



Egal ob Echt- oder Ersatzmoos: Im Kontrast zum Grau der Steine spielen die immergrünen Pflanzen ihre Vorteile aus und bereichern jede Gartenbahnanlage.

Die wichtigsten Ersatzmoose	
Sternmoos (Sagina subulata)	ein Nelkengewächs, das in Sonne und Halbschatten wächst. Weil es Unkräuter nicht verdrängt, kann die Pflege arbeitsaufwendig sein.
Moossteinbrech (Saxifraga)	im Frühjahr entstehen schöne Blütenpolster - Saxifraga-Arendsii-Hybriden mit zahlreichen Sorten.
Andenpolster (Azorella trifurcata)	robuster Flächendecker für Sonne und lichten Schatten; blüht im Juni mit unauffällig gelben Blüten.
Blaugrüner Portugal-Thymian (Thymus villosus)	für halbschattige Polster-Pflanzungen.
Polsterknöterich (Muehlenbeckia axillaris)	die Pflanze hat viele Namen: Mühlenbeckia, Scheinknöterich, Kriechender Draht, Neuseeländischer Efeu, Matratzenwein, Mühlenbeckie, Maidenhair Vine, Mattress Vine. Der aus Australien stammende Polsterknöterich ist ein flacher Bodendecker für sonnige Lagen. Das staudenartige Gehölz mit den winzigen Blättchen wächst auf allen Böden und auch gut auf Sandboden. Im Winter verliert der Polsterknöterich die Blätter und treibt dann im Frühjahr wieder voll durch.
Igelpolster (Acantholimon ulicinum albanicum)	ist sehr stachelig und wird im Alter immer schöner. Bekannter und sicherer in der Kultur ist die Stechnelke (Acantholimon glumaceum). Die Pflanzen benötigen volle Sonne und eine gute Drainage.



Moos zwischen den Gleisen: Das sehen Gartenbahner eher ungern. An manchen Stellen kann es aber durchaus seine Reize entwickeln.

mantischen Eindruck hinterlässt. „Wenn das Moos nicht stört, lassen wir es auch wachsen“, sagt Siegfried Ade, „es ist ja auch schön!“ Zum Beispiel wenn es den Bahndamm begrünt oder auf den Steinflächen einer Gartenbahn-Landschaft kleine Polster zwischen den Steinpflanzen oder Mini-Kakteen bildet.

Der Ersatz zielt Anlagen ebenfalls

Genau aus diesem Grund, weil das immergrüne Moos dem Auge viel Freude bereitet, überlegen sich Gartenbahnfreunde, auf Ersatzmoos auszuweichen. Schließlich gibt es mindestens ein Dutzend Zierpflanzen und Bodendecker, die dem Moos sehr ähnlich sind – ohne ihre Nachteile. Zu den Ersatzpflanzen gehören zum Beispiel auch Gräser wie der Bärenfellschwengel, dessen verschiedene Arten moosgrüne harmonische Flächen bilden. Noch mehr dem Moos ähneln Polsterpflanzen wie Sternmoos oder Moossteinbrech, das Bruchkraut oder Andenpolster – bis zum Igelpolster respektive der Stechnelke, die viel Sonne aushält, jedoch bereits wieder sehr viel Pflege benötigt, weil sie nicht ohne Drainage auskommt (Details siehe Übersicht). Gartenbahnfreund Siegfried Ade hat es auf seiner Anlage mit der Polsterpflanze Sternmoos probiert. Einige Zeit hatte er seine Freude daran, besonders wenn die zarten Sternchen blühten. Aber die Klimaveränderung beeinträchtigt auch hier vieles – die heißen Sommer hatten die Pflanzen arg mitgenommen. Teilweise hilft dann nur das Ausweichen auf robustere Sorten. Prinzipiell ist zu beachten: Um die Moos-Wirkung auf Flächen zu erzielen, sollte man nur eine Art auswählen. Dabei hängt es sehr von der Bodenbeschaffenheit, dem Kleinklima und der Gegend ab, welche Moosersatzpflanze sich für das eigene Gartenbahn-Terrain eignet. Aus diesem Grund empfiehlt es sich, die Pflanzen seiner Wahl zuerst einmal im Vorjahr zu testen. Sollen die Polsterpflanzen oder Gräser in der Sonne wachsen? Im Schatten? Oder handelt es sich eher um einen halbschattigen Platz im Garten? Zudem sind nicht alle Ersatzmoose – wie zum Beispiel das Bubiköpfchen – winterhart, was eher gegen die Nutzung in einer Gartenbahnanlage spricht. Gärtner raten bei größer geplanten „Moos“-Flächen auch dazu, für eine „hainartige Überpflanzung“ zu sorgen. Zum Beispiel mit Sträuchern wie etwa Rhododendren, die von unten her aufgelichtet werden.

WICHTIGE SPUR-G-TERMINE VON NOVEMBER 2019 BIS FEBRUAR 2020

Toller Fahrspaß im Winter

Spannende Messen, Fahrtage, Ausstellungen: In der kälteren Jahreszeit gibt es hochinteressante Events für alle Modellbahner.

21.-24.11.

Modell+Technik, Stuttgart

Von kompletten Anlagen bis zum kleinsten Zubehördetail findet sich auf der Modell+Technik alles, was das Modellbahnerherz begehrt. Kreative Workshops runden das Programm ab.

Landesmesse Stuttgart GmbH
Messeplazza 1
70672 Stuttgart
www.messe-stuttgart.de/modellundtechnik

**29.-30.11./06.-07.12./
13.-14.12./20.-21.12.**

Adventsfahrtage Gartenbahner Südwest

An allen Adventswochenenden finden traditionell die Fahrtage der Gartenbahner Südwest in der Schlossgalerie, Schlossstr. 44 in Pirmasens statt, beginnend am 29./30.11. jeweils freitags von 18-22 Uhr und samstags von 10-18 Uhr bei freiem Eintritt. Die Größe ist beeindruckend: Auf fast 400 Quadratmetern können Anlagen in Spur G, 1, H0, N, und Z bestaunt werden. Auf der LGB Anlage sind Gastfahrer willkommen, gerne auch mit eigenem Rollmaterial. Ebenfalls sehr sehenswert: die nochmals erweiterte Spur-1-Anlage.

Schlossgalerie Pirmasens
Schlossstrasse 44
66955 Pirmasens
www.gartenbahner-sw.de



29.11.

LGB Stammtisch in Hamburg

Einmal im Quartal organisieren die Freunde der LGB Norddeutschland einen öffentlichen Stammtisch. Veranstaltungsort ist das Restaurant Halle 13 in der Hellbrookstraße, das von der Hamburger Hochbahn betrieben wird. Ab 19 Uhr sind alle LGB Fans hier herzlich willkommen.

Halle 13
Hellbrookstraße 2
22305 Hamburg
www.lgb-norddeutschland.de

30.11.19 – 05.01.20

Dampffahrten mit der Preßnitztalbahn



Zu romantischen Dampffahrten in der Adventszeit und zum Jahreswechsel zwischen Jöhstadt und Steinbach lädt die Preßnitztalbahn ein. Auf acht abwechslungsreichen Kilometern fährt die 750-Millimeter-Schmalspurbahn vorbei an Stationen wie dem Loreleifelsen, dem Forellenhof oder dem Wildbach. Legendäre Loks und historische Reisezugwagen machen die Fahrt zu einem wahren Erlebnis. Die Termine im Advent: 30.11./01.12., 07./08.12., 14./15.12. und 21./22.12.2019. Weitere Details sowie die Fahrten zwischen Weihnachten und dem 05.01.20 sowie die Abfahrtszeiten und Zuginformationen finden sich auf der Webseite der Preßnitztalbahn.

Interessengemeinschaft
Preßnitztalbahn e. V.
Am Bahnhof 78
09477 Jöhstadt
www.pressnitztalbahn.de

14.12.

Weihnachtsfahrttag der LGB Freunde Rhein/Sieg

Großer Fahrspaß in Mönchengladbach-Rheydt in der Endepohlstraße 3: An ihrem Tag der offenen Tür laden die LGB Freunde Rhein/Sieg zu einem stimmungsvollen Weihnachtsfahrttag ein. Von 10 bis 17 Uhr können die Besucher in vorweihnachtlicher Atmosphäre die verschiedenen Anlagen des Vereins (unter anderem auch die große RhB-Anlage „Albula“) bestaunen. Gastfahrzeuge dürfen gerne mitgebracht werden und auch für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt.

Club der LGB Freunde Rhein/Sieg e. V.
Endepohlstr. 3
41236 Mönchengladbach
www.lgb-rheinsieg.de

29.12.19/19.01.20

Modellbahn- ausstellung mit LGB

Neben ihren vergrößerten Vereinsanlagen in H0, H0m und H0e und zahlreichen historischen Blecheisenbahnen präsentieren die Eisenbahnfreunde Bietigheim-Bissingen auf ihrer Modellbahnausstellung auch eine große LGB Anlage. Der Verein wurde 1982 gegründet und hat derzeit etwa 70 Mitglieder. Das Vereinsheim befindet sich in der ehemaligen Kammgarnspinnerei der Firma Bessey und bietet mit knapp 1.000 Quadratmetern sehr viel Platz für Ausstellungen.

Eisenbahnfreunde Bietigheim-Bissingen
Kammgarnspinnerei 16
74321 Bietigheim-Bissingen
www.efbbev.de

30.01.-03.02.20

Spielwarenmesse Nürnberg 2020

Jahresauftakt und zentraler Event für alle Freunde der Gartenbahn: die Spielwarenmesse in Nürnberg. Auch 2020 wird LGB in der Frankenmetropole wieder viele seiner Modellneuheiten vorstellen. Die Messe selbst ist ausschließlich dem Fachpublikum vorbehalten, aber alle wichtigen Informationen zu den Produktneuheiten des Jahres sind mit Messebeginn auch über die Händler vor Ort oder unter www.lgb.de zu bekommen.



Nürnberg Convention Center
Messezentrum 1
90471 Nürnberg
www.spielwarenmesse.de

Szenen mit ganz viel Stimmung

Der Fotowettbewerb „50 Jahre LGB Depesche“ zum Depesche Jubiläum ist entschieden. Wir stellen die Gewinner und ihre Siegerfotos vor.



Platz 1: „Blaue Stunde bei der VVB“, stimmungsvolle Szene in der Dämmerung, Gewinnerbild von David Abreu.

Die Depesche wurde in diesem Jahr 50 Jahre alt. Anfang des Jahres baten wir unsere Leser, ihre Lieblingsszene auf ihrer Gartenbahn zu

fotografieren und sie uns zu schicken. Es gab keine Vorgaben, ob Panoramabild oder Detailszene, ob die Anlage drinnen oder draußen liegt oder das Anlagenthema betreffend. Jeder konnte teilnehmen. Die Einsendungen unserer Leser waren folglich so unterschiedlich und so individuell, wie Gartenbahnen und ihre Erbauer sind.

Die Entscheidung beim Gewinnspiel „50 Jahre LGB Depesche“ ist gefallen. Die Jury hat getagt und die schönsten Fotos ermittelt. Wir bedanken uns ganz herzlich für die vielen Einsendungen und die Begeisterung, mit der die Depesche Leser am Wettbewerb teilgenommen haben. Die finale Entscheidung ist nicht einfach gewesen, da es ein „Kopf-an-Kopf-Rennen“ um die ersten Plätze gab. Wegen der hohen Qualität entschied sich die Jury daher spontan, gleich zwei dritte Plätze zu verteilen. Die vier Preisträger stellen wir Ihnen mit ihren Siegerfotos vor. Insgesamt herzlichen Dank nochmals an alle Depesche Leser für die tolle Resonanz auf den Wettbewerb!



Platz 2: „Abendzug ins Tal“, Gewinnerbild von Uwe Dörr.



Platz 3: „Am Fuß des Berges“, Gewinnerbild von Laura Cesar (oben). „Entgleisung am Bahnhof Schlangenweg“ (links), Gewinnerbild von Denis Lehmann.

UNSERE PREISTRÄGER UND IHRE GEWINNE

Platz 1: David Abreu
Gewinn: Elektrolokomotive Ge 4/4 II „Spendenaufzug Rhätia“ (Art. 28444)



Platz 2: Uwe Dörr
Gewinn: Coca Cola® Caboose (Art. 40757)



Platz 3: Denis Lehmann
Gewinn: Plattformwagen (Art. 45306)

Platz 3: Laura Cesar
Gewinn: Plattformwagen (Art. 45306)



GARTENBAHNEN UND FAHRSPASS GEMEINSAM GENIESSEN

In guter Gesellschaft

Zusammen macht's einfach mehr Laune: Immer mehr LGB Freunde treffen sich in Deutschland und über die Grenzen hinaus, um die Begeisterung für ihr Hobby mit anderen zu teilen – spannender Erfahrungsaustausch inklusive. Viele kommen dabei sogar regelmäßig zu Events zusammen. Damit auch neue LGB Begeisterte dazukommen und ein reger Austausch untereinander möglich ist, finden Sie auf dieser Seite die Kontaktdaten der LGB Freundeskreise.

Deutschland

09113 Chemnitz, Gartenbahnfreunde bei der Parkeisenbahn Chemnitz, Dieter Kuhnert, Tel.: +49 (0)3 71/ 3 30 11 00, E-Mail: kontakt@parkeisenbahn-chemnitz.de, Homepage: www.parkeisenbahn-chemnitz.de

21035 Hamburg, LGB-Freunde Norddeutschland, Jörg Reincke, E-Mail: info@lgb-norddeutschland.de, Homepage: www.lgb-norddeutschland.de

21465 Reinbek, LGB-Freunde Nord, Michael Neben, Tel.: +49 (0) 4104/9 62 51 73, E-Mail: lgb-freunde-nord@hotmail.de, Homepage: www.lgb-freunde-nord.de

26316 Varel, Stammtisch LGB-Freunde Weser Ems, Jürgen Böcker, Tel.: +49 (0) 44 51/58 86, E-Mail: boecker.juergen-varel@t-online.de, Homep.: www.lgb-freunde-we.jimdo.com

37445 Walkenried, Gartenmodellbahnschau Cramer, Karl-Heinz Cramer, Tel.: +49 (0) 55 25/5 07, E-Mail: karl-heinz@ferienhaus-cramer.de, Homepage: www.ferienhaus-cramer.de

37632 Eschershausen, IG LGB-Freunde lth, Michael Timpert, Tel.: +49 (0) 55 34/99 99 25, E-Mail: info@lgb-freunde.com, Homepage: www.lgb-freunde.com

38116 Braunschweig, 1. Braunschweiger LGB Treff, Bernd Reinecke, Tel.: +49 (0)5 31/5 39 00, E-Mail: info@lgb-treff.de, Homepage: www.lgb-treff.de

38154 Königslutter, Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn Königslutter, Hans Georg Saffert, Tel.: +49 (0) 53 53/9 10 93 22, E-Mail: verein@modellbahn-koenigslutter.de, Homepage: www.modellbahn-koenigslutter.de

38154 Königslutter, Eisenbahnfreunde Königslutter, Dieter Hauschild, Tel.: +49 (0) 53 53/35 09, E-Mail: hauschild-koenigslutter@t-online.de, Homepage: www.eisenbahnfreunde-koenigslutter.de

39387 Oschersleben, Eisenbahnfreunde Hadmersleben, Erhard Horn, Tel.: +49 (0)3 94 08/53 81, oder Heinz Kleinod, Tel.: +49 (0) 55 31/43 08, E-Mail: info@eisenbahnfreunde-hadmersleben.de oder heinz.kleinod@gmx.de, Homepage: www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

41236 Mönchengladbach-Rheydt, LGB Freunde Rhein/Sieg, Günter Schippers, Tel.: +49 (0) 21 66/3 39 25, E-Mail: club@lgb-rheinsieg.de, Homepage: www.lgb-rheinsieg.de

47228 Duisburg, LGB-Freunde Niederrhein, Peter Böhmer, Tel.: +49 (0)1 71/3 83 61 37, Frank Tümmernann, Tel.: +49 (0)1 72/2 08 46 53, E-Mail: info@lgb-niederrhein.de, www.lgb-niederrhein.de

53881 Euskirchen, Modelleisenbahn-Club Weilerswist 1989, Johannes Böhmer, E-Mail: mecw1989@email.de, Homepage: www.mecw.de

64347 Griesheim, Interessengemeinschaft Griesheimer Gartenbahner e. V., Werner Zettl, E-Mail: info@iggev.de, Homepage: www.iggev.de



66953 Pirmasens, Gartenbahner Südwest, Karsten Speyer, E-Mail: info@gartenbahner-sw.de, Homepage: www.gartenbahner-sw.de

72669 Unterensingen, Modellbahnfreunde Unterensingen, Frank Fallet, E-Mail: elisabeth-fallet-schalk@arcor.de

74399 Walheim, LGB-Stammtisch Walheim, Siegfried Ade, Tel.: +49 (0) 7143/34546, E-Mail: info@s-ade-modellbahn.de

75177 Pforzheim, LGB-Freunde Pforzheim, Werner Just, Tel.: +49 (0)1 51/17 14 47 15, E-Mail: lgb-freunde-pforzheim@gmx.de, Homepage: www.lgb-freunde-pforzheim.gmxhome.de

85662 Hohenbrunn, Eisenbahnfreunde München-Land e.V., Bahnhofstraße 23, 85662 Hohenbrunn, 1. Vorstand Franz Mikudim, Tel.: +49 (0) 175/2740716

86399 Bobingen-Reinhartshausen, LGB Freundeskreis Haus der Modellbauer und Sammler, Tel.: +49 (0) 175/ 8502059, E-Mail: hausdermodellbauer@gmx.de, Michael Forster, Hattenbergstraße 2

90411 Nürnberg, Gartenbahn-Stammtisch Nürnberg, Harald Hopf, Homepage: www.gartenbahnstammtisch.de

95030 Hof (Saale), GrossSpurige, Michael Patzak, Tel.: +49 (0) 92 86/1202, E-Mail: kontakt@grossspurige.de, Homepage: www.grossspurige.de

95503 Hummeltal, BBVRLGB Bumblebee-Valley, Stefan M. Kühnlein, Tel.: +49 (0)1 70/4 23 11 27, E-Mail: stefan@bernina-express.de, Homepage: www.bumblebee-valley.de

92318 Neumarkt, Modelleisenbahnclub Neumarkt/Oberpfalz, Robert Andrich, Tel.: +49 (0)91 81/46 61 92

96271 Grub am Forst, Gartenbahnfreunde Grub, Robert Oehrl, Tel.: +49(0)95 60/13 13, E-Mail: ro.oehrl@googlemail.com, Homepage: <http://gartenbahnfreunde-grub.de>

International

CH-5605 Dottikon, Verein Faszination Eisenbahn, Philipp Keller, E-Mail: p.keller@faszination-eisenbahn.ch, Homepage: www.faszination-eisenbahn.ch

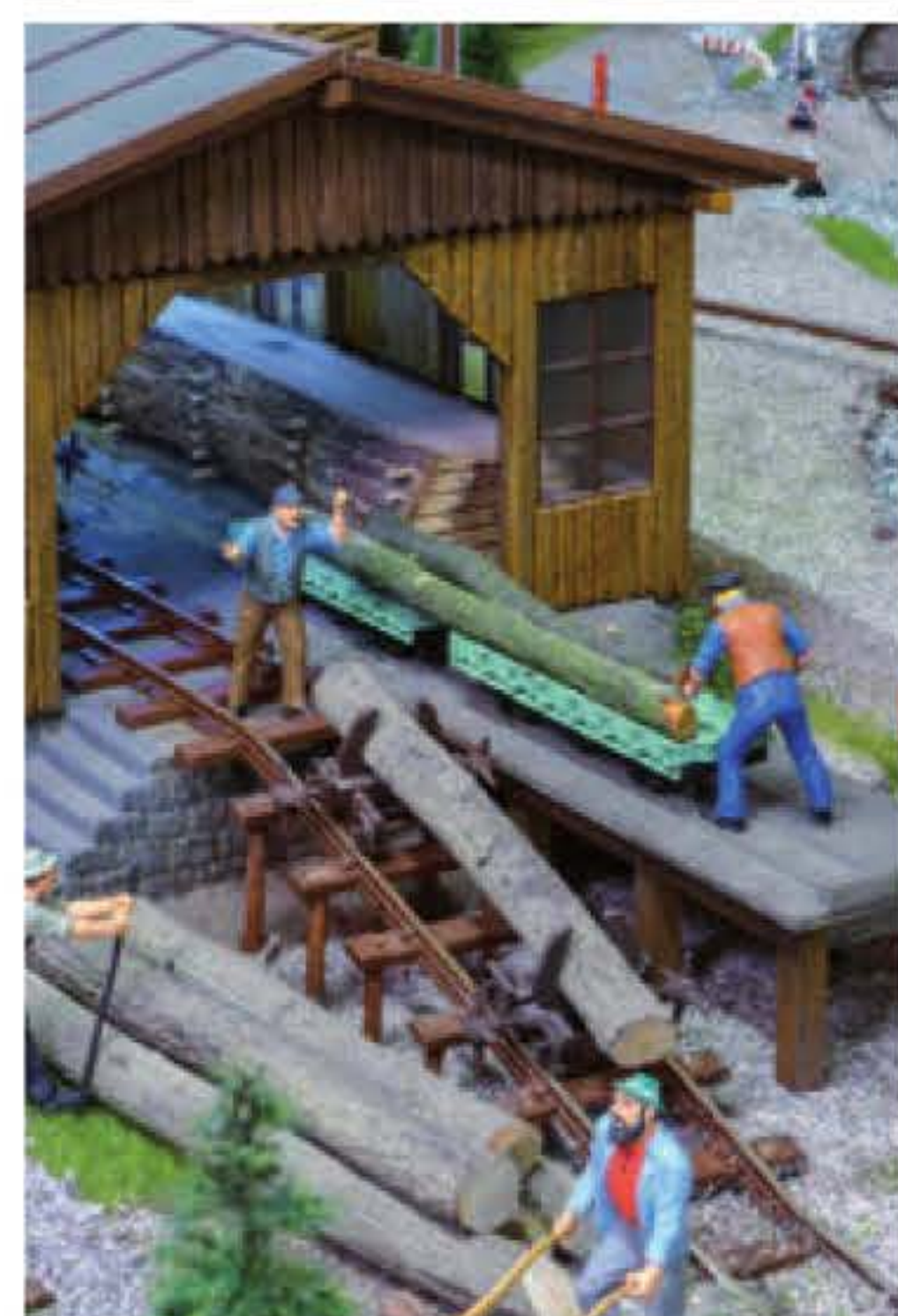
DK-5970 Ærøskøbing, „Ærøbanen“, Dieter Schumann, Tel.: +45 (0) 62 20 25 29, E-Mail: dsae@email.dk, Homepage: www.aeroebanen.dk

NL-6671 Zetten, GrootSpoorGroep Nederland, E-Mail: redactie@grootspoorgroep.com, Homepage: www.grootspoorgroep.nl

USA-Chicago, LGB Model Railroad Club of Chicago, E-Mail: info@lgbmrrcc.com, Homepage: www.lgbmrrcc.com

USA-Plantville, Connecticut, Big Train Operator Club, E-Mail: david.e.snow@snet.net, Homepage: www.bigtrainoperator.com

USA-Buffalo, New York, Western NY Garden Railway Society (WNYGRS), E-Mail: drlgb@roadrunner.com, Homepage: www.wnygrs.com



Sie möchten Ihre Adresse veröffentlichen? Schreiben Sie per Mail an club@lgb.de



Fotos: FGB

Öffentliche Bedürfnisanstalt

Fotos Handmuster



Neuheiten 2019



Prehm-Miniaturen®

Edle Figuren und Miniaturen
passend zur Spur G

www.prehm-miniaturen.com

Am Hühnerort 35, 47198 Duisburg, Tel: 02841/503492, info@prehm-miniaturen.com




www.gartenbahnfilm.com We speak: 

www.grootspoor.com

- Digital conversion
- Sound installation
- Restoration
- Aging / Weathering
- One-off production for Locomotives, cars, buildings and Scenery
- Worldwide shipping
- Layout construction and design



Kanaaldijk 122B 1831 GC Koedijk
Tel: 0031 - (0)72 9618797
Fax: 0031 - (0)72-9627806
Mail: info@grootspoor.com

Wednesday	13.00 - 17.00
Thursday	13.00 - 17.00
Friday	10.00 - 21.00
Saturday	10.00 - 17.00

NO TAX / VAT. Outside of Europe!!!



**BLEIBEN SIE UP TO DATE:
LGB.DE**

IMPRESSUM

Herausgeber

Gebr. Märklin & Cie. GmbH,
Stuttgarter Str. 55 - 57,
73033 Göppingen, Deutschland
Geschäftsführer: Wolfram Bächle, Florian Sieber

Redaktion/Autoren

Roland Bischoff, Herbert Grab, Christof Hammer, Wolfgang Hauff, Frank Mayer, Rochus Rademacher, Arnulf Schäfer (leitender Redakteur), Andreas Schumann, Janko Franke, Karsten Speyer und Peter Wieland. V.i.S.d.P.: Peter Waldleitner

Koordination

Silvia Römpp

Grafische Gestaltung/Layout/DTP

JatDesign José Tejada, Rottenburg

Kontakt zur Redaktion:

Löwenstr. 46a, 70597 Stuttgart
Tel.: +49 (0)7 11/44 08 00-64
Fax: +49 (0)7 11/44 08 00-66
E-Mail: LGB-Depesche@3g-media.de

Fotos

David Abreu, Laura Cesar, Uwe Dörr, Claus Dick, EMEK, Mario England, Faller, Christian Fesl, Janko Franke, Gartenbahner Südwest, Marcel Gohlke, Graupner, Erwin Heinze, Dietmar Kötze, Interessengemeinschaft Bw Dieringhausen, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn, Denis Lehmann, LGB, Andy Mettler/Rhätische Bahn, Pola, Prehm, Till Puetz, Rhätische Bahn, RhB Archiv, Wolf Roth, Arnulf Schäfer, Alex Schelbert/Spielwarenmesse, Walter Schmelz, Karsten Speyer, Spielwarenmesse, Technoseum, Georg Trüb.

Vertrieb

Press Up GmbH, LGB-Depesche Leserservice,
Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg

Nachbestellung/Abonnement/Leserservice

Tel.: +49 (0) 40 38 66 66-313
Fax: +49 (0)40/38 66 66-299
E-Mail: lgb-depesche@pressup.de

Druck

Studiopress GmbH, Nürtingen

Clubhotline

Tel.: +49 (0) 71 61/6 08-213

Die LGB Depesche erscheint viermal im Jahr. Mitglieder des LGB Clubs erhalten das Magazin im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Das Einzelheft kostet 7,50 Euro und kann über Press Up (siehe links) bestellt werden. Änderung und Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigungen auf CD-ROM.

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen.

333005 D

Den Clubausgaben liegen die Jahres-DVD Teil 2 und der LGB Herbstneuheitenprospekt bei.



www.lgb.de

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB-FREUNDE

AUSGABE 4/2019



LGB Fans durch und durch: Sonja Ficht, Marcel Gohlke, Frank Gohlke und Manuela Gohlke (v.l.n.r.).

Großes Familienglück

Familie Gohlke hat nicht nur ihre Gartenbahn zu Hause, LGB ist auch ihr gemeinsames Freizeitvergnügen – und zwar das ganze Jahr über.

Ob sein Vater wohl geahnt hat, was er damit lostreten würde? Als der kleine Frank drei Jahre alt war, schenkte ihm sein Papa ein Märklin H0 Starterkit. Und noch heute, mehr als 50 Jahre später, erinnert sich Frank Gohlke ganz genau: „Das waren eine kleine dreiachsige Dampflokomotive und zwei dunkelgrüne Personenwagen. Seither bin ich mit dem Eisenbahnfieber infiziert.“ Und wieder war es eine Geschichte zwischen Vater und Sohn, die den nächsten Schritt einleitete. Diesmal ging allerdings der entscheidende Impuls vom Filius aus. Frank Gohlke war inzwischen erwachsen geworden, pflegte seine Liebe zur Modellbahn und erweiterte seine H0-Anlage

immer wieder. Ersatzteile, Häuser, Wagons und Loks kaufte er bei Hottenrott im nahegelegenen Goslar. „Eines Tages vor Weihnachten sind wir zu Hottenrott gegangen“, erzählt er. „Mein Sohn Marcel war damals zwei Jahre alt und im Schaufenster fuhr eine LGB 6101 hin und her.“

Startschuss für LGB

Marcel war hingerissen. „Er wollte partout nicht nach Hause. Wir hatten Mühe, ihn ohne Tränen von der Bahn wegzubekommen.“ Zu jener Zeit war der Garten von Frank Gohlke und seiner Frau Manuela noch nicht ganz fertig. Aber der Plan reifte schnell: Eine LGB Bahn musste her.

Also kauften er und seine Frau – sie war inzwischen auch vom Eisenbahnvirus angesteckt – eine gelbe Schöma Diesellokomotive mit zwei Holz-Rungenwagen. Die fuhr dann auf einem kleinen Oval durch den Garten. Das H0-Fieber wurde zum LGB Fieber. Und Familie Gohlke hatte ihr finales Freizeitvergnügen gefunden.

Die Anlage wuchs und das Gartengelände verlangte Kreativität. „Unser Grundstück ist ein wenig abschüssig, das macht die Sache besonders interessant, mitunter aber auch schwierig.“ Mittlerweile haben Manuela und Frank Gohlke zwei Mitstreiter gefunden: Sohn Marcel und Schwiegertochter Sonja Ficht. „So intensiv wie wir das betreiben, geht das nur, wenn die ganze Familie mitmacht“, konstatiert Frank Gohlke. „Da müssen alle an einem Strang ziehen.“ Während die Frauen die Gartenanlage in Schuss halten, Unkraut zupfen und Gestaltungsvorschläge machen, werkeln die Männer an neuen Gebäuden, verlegen Schienen und sorgen dafür, dass die Technik funktioniert. Da kommt ihnen zugute, dass

Begeisterung: Die LGB Bahn im Garten. Fast schon Tradition – der Kuchen mit LGB Emblem als Geschenk der Familie Gohlke an die LGB Mitarbeiter beim Pfingstfest in Jöhstadt (Bild links).





Schattiges Plätzchen: Am „Schattenbahnhof“ parken bis zu fünf Züge gleichzeitig. Das Grundstück rechts hat Frank Gohlke seinem Nachbarn abgekauft. Die Anlage braucht Platz.



Energie und Arbeit: Die Diesel-Tankstelle haben Frank Gohlke und sein Sohn Marcel selbst gebaut.



Idylle im Harz: Über den Wasserfall (links) fließt tatsächlich Wasser. Bild rechts zeigt das Haupthaus des Ponyhofs mit Pool und Sonnenterrasse.



Wertvolles Geschenk: Den Güterwagen versahen die Gohlkes mit einem neuen Aufdruck als Präsent für Märklin. Auf der Rückseite prangt der Märklin Schriftzug.

sie handwerklich geschickt sind und über eine solide Ausbildung verfügen: Frank Gohlke ist gelernter Elektroinstallateur und heute Kraftfahrer von Beruf, Sohn Marcel ist Kfz-Mechatroniker. „Wir machen alles selber. Wir gießen Beton, verlegen Pflastersteine, pflanzen an, bauen Häuser ...“ Da kommen in der warmen Jahreszeit gut und gerne 25 bis 30 Wochenstunden zusammen – abends und an den Wochenenden. Im Winter werden Häuser gebaut, Züge umlackiert, Loks und Waggon repariert. Was angepackt wird, ergibt sich bei der Arbeit. „Ich bin schon zwei Jahre lang immer wieder mit Schienen im Garten herumgerannt und hab‘ überlegt und ausprobiert, wie wir weitermachen.“

Raffinierte Schienenführung

Vor einigen Jahren, berichtet Frank Gohlke, „haben wir unsere Anlage deutlich erweitert. Wir wollten die Höhenunterschiede überbrücken. Immerhin liegt die obere Plattform im Garten rund einen Meter höher als die untere.“ Also haben die beiden Tüftler viele Schienen neu verlegt. Inzwischen ist die Gleisführung so raffiniert, „dass Besucher manchmal regelrecht irritiert sind, weil sie nicht nachvollziehen können, wohin die Züge fahren.“ Inzwischen ist der 175 Quadratmeter große Garten der Gohlkes voll: Rund 600 Meter Schienen, drei Bahnhöfe und über 40 Gebäude bieten jede Menge Eindrücke. Eindrücke, die Besucher staunen lassen und Eisenbahnfans in Entzücken versetzen.

Seit etwa einem Jahr hat Frank Gohlke mit der Rhätischen Bahn eine Abmachung. Sie erlaubt ihm, LGB Fahrzeuge nach RhB-Vorbildern zu gestalten. „Es gibt heute nicht alle RhB-Designs für LGB Loks, zum Beispiel die Werbeaufdrucke von früher. Die darf ich nach dem Original gestalten. Das mache ich jetzt auch gewerblich, neben meinem Hauptberuf.“

Großer Schritt auf Nachbars Wiese

Der nächste Schritt ist übrigens längst vorbereitet. Und es wird ein ganz großer: An den Garten der Gohlkes grenzt eine rund 1.500 Quadratmeter große Wiese. „Die habe ich meinem Nachbarn abgekauft.“ Natürlich bestehen auch schon die ersten Erweiterungspläne für die Anlage. „Wir werden unsere bestehende Gartenbahn mit der künftigen verbinden. Eventuell werden wir ein Sägewerk, eine Zementmischanlage und vielleicht sogar eine Zahnradbahn bauen.“ Alles Weitere werde sich ergeben. „Vielleicht machen wir dann unsere Anlage einen Tag oder ein Wochenende lang für die Öffentlichkeit zugänglich.“

Natürlich steuern die Gohlkes mittlerweile ihre Züge per Handy. Aber dabei will man nicht stehen bleiben. „Wir warten drauf, dass Märklin im Oktober seine neue digitale Fernsteuerung vorstellt, auf die werden wir wahrscheinlich umstellen.“ Fest steht: Frank Gohlke wird es vorläufig nicht langweilig. Und seiner Familie auch nicht.

Spielwarenmesse 2020

Ende Januar öffnet die Spielwarenmesse 2020 ihre Tore. LGB hat wieder eine Vielzahl an attraktiven Neuheiten in seinem Messegepäck. Wir werden Ihnen die brandneuen Loks und Wagen der Saison 2020 von LGB in Wort und Bild vorstellen und auch die wichtigsten Details der Modellneuheiten präsentieren. Welche Loks und Wagen es sind, wird jetzt noch nicht verraten. Sie dürfen sich jedoch auf einige Überraschungen gefasst machen.



Top-Anlage

Die Spur-G-Bahn von Walter Schmelz ist eine Indoor-Anlage der Superlative: Auf einer Anlagenfläche von 45 Quadratmetern verteilen sich auf zwei Ebenen 175 Gleismeter. Oben gibt es einen vielfältigen Fahr- und Rangierbetrieb inklusive vierständigem Lokschuppen und Drehscheibe, darunter liegt ein umfangreicher Schattenbereich mit drei Bahnhöfen und zwei Wendeschlaufen. Wir stellen Ihnen eine LGB Anlage vor, die zu den schönsten und interessantesten Spur-G-Indoor-Anlagen zum Thema Deutsche Schmalspurbahnen der späten 1960er-Jahre gehört.



Pflanzen-Spezial, Teil 5



Eine Gartenbahn nach US-Motiven wirkt dann so richtig vorbildgerecht, wenn zusätzlich zu Loks, Wagen und Gebäuden im US-Stil auch die dazu passenden Pflanzen auf der Anlage stehen. Kakteen eignen sich hervorragend zur Gestaltung von weiten und kargen US-Landschaften. Im Frühjahr setzen Kakteen mit ihren bunten Blüten außerdem wunderschöne farbige Akzente. Bei der Auswahl und Pflege von Sukkulente ist jedoch einiges zu beachten. Kakteenspezialist Hans Graf gibt Tipps.

Hinweis:
Aus Gründen der Aktualität kann es bei einzelnen Themen zu Änderungen kommen.

Die nächste LGB Depesche
erscheint Anfang Februar 2020





Rhätische Bahn

Ferrovia retica Viafier retica

www.rhbclub.ch

Der neue RhB Club

Werden Sie Teil der RhB-Familie!



RhB Club



RhB Club-Mitglieder sind immer eine Nasenlänge voraus: Sie erhalten exklusiven Zugang zu Insider-Informationen und Spezialangeboten rund um unsere Bahn, sei dies bei Führerstandsfahrten, Depotführungen oder in unserem Mitarbeitermagazin. Auch in der Gestaltung der Club-Plattform haben Sie mehr als nur ein Wörtchen mitzureden. Zum Start gibt's ein erstklassiges Club-Paket! Und los geht die gemeinsame Reise – jetzt registrieren und profitieren! www.rhbclub.ch

NEU

POLAC



330850
AMERIKANISCHER
BAHNHOF
SILVERTON



ab Juni
1:22,5

Jetzt wird angebaut!

Neues für Ihren Garten!

Der Neuheitenprospekt 2019 ist im Fachhandel oder direkt über FALLER erhältlich. Fragen Sie Ihren Fachhändler.

Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

www.faller.de