

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



WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 2/2020

Depesche



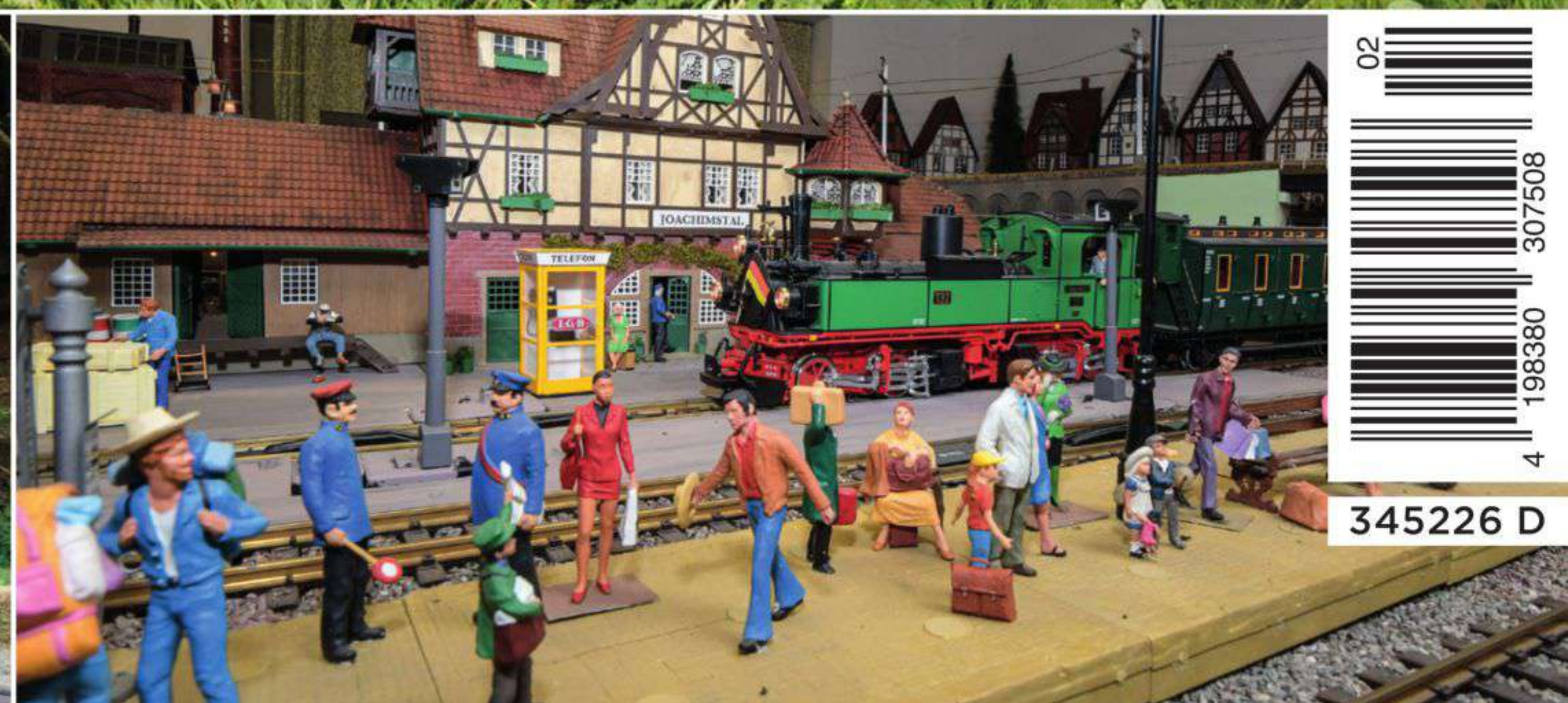
Gletscher-Stürmer

Die neue Glacier Express-Lok Ge 4/4 II 623



LEGENDÄRE STRASSENBAHN

Der Triebwagenzug der Kirnitzschtalbahn



NACHTDIENSTBAHN

Riesige Indoor-Anlage mit raffinierter Streckenführung



345226 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).

Die Corona-Pandemie stellt unsere Gesellschaft und jeden einzelnen Menschen vor ganz besondere Herausforderungen. Das gilt natürlich auch für uns Gartenbahner. Wir sind uns sicher: Gemeinsam werden wir die Krise meistern. Mit der neuen Ausgabe der LGB Depesche wollen wir mit unseren Themen Lust auf die Gegenwart und die Zukunft machen sowie zahlreiche neue Anregungen geben. Mit unserem Titelthema Glacier Express halten wir einen besonderen Leckerbissen für alle Schmalspurbahn-Fans bereit. Wir berichten über die 90-jährige Geschichte des langsamsten Schnellzugs der Welt und stellen die LGB Lokneuheit Ge 4/4 II 623 vor. Die im aktuellen Glacier Express-Design ausgeführte Elektrolok wartet mit einer topaktuellen Ausstattung auf. Passend zur Lok gibt es drei neue Glacier Express-Panoramawagen. Unter den Personenwagen-Neuheiten ist auch der neue „Excellence Class“-Wagen, dessen Vorbild mit ganz besonderem Komfort aufwartet. Weiter im Norden rollen seit über 100 Jahren Straßenbahn-Triebzüge ins Tal der Kirnitzsch. Mit dem Triebwagenzug Kirnitzschtalbahn erinnert LGB an die historische Straßenbahn, die seit 90 Jahren in der Sächsischen Schweiz unterwegs ist. Mit praktischen Bautipps wie dem Altern von Rollmaterial für Anfänger und den Tipps zum bequemen Steuern von Loks und Anlagen über die Central Station 3 wollen wir Anreize schaffen, den Fahrspaß neu zu entdecken. Unsere Top-Anlage liefert interessante Anregungen zur Anlagengestaltung. Die beeindruckende Indoor-Anlage von Klaus Eisele bietet auf ihren 160 Gleismetern eine raffinierte Streckenführung, außerdem liefert sie viele Ideen zur Gestaltung einer Anlage. Das sind nur einige Themen aus unserer neuen Ausgabe. Viel Spaß beim Lesen wünscht

S. Römpf

SILVIA RÖMPF

A. Schumann

ANDREAS SCHUMANN

Neuer Klassiker: Die Glacier
Express-Lok Ge 4/4 II 623
(Art. 28446) ist zeitlos schön.





SCHMALSPUR-KLASSIKER

22: Die Kirnitzschtaler-Straßenbahn gibt's jetzt von LGB.



TOP-MODELL 6
Der Glacier Express ist ein Highlight für alle Eisenbahnfans. LGB präsentiert die Glacier Express-Lok Ge 4/4 II 623 und drei Panoramawagen im aktuellen Design.

MODELLE UND ANLAGEN

TOP-ANLAGE 14
Klaus Eisele hat in mehr als 20 Jahren Bauzeit eine riesige Indoor-Anlage aufgebaut, die mit lokalen Szenen und ihrer raffinierten Streckenführung die Betrachter in ihren Bann zieht. Die Nachtdienstbahn.

KIRNITZSCHTALBAHN 2020 22
Im Kirnitzschtal in der Sächsischen Schweiz ist seit 90 Jahren der Straßenbahn-Triebwagenzug „5 + 12“ unterwegs. Jetzt gibt es ihn als LGB Modell.

VORBILD GLACIER EXPRESS 26

Der langsamste Schnellzug der Welt fährt in einer traumhaften Alpenkulisse. Wir lassen die Geschichte des Bahnklassikers aufleben.

KOLUMNE 30

Günter Schippers lädt zum 35. Geburtstag der LGB Freunde Rhein/Sieg nach Rheydt ein.

HG 4/4 36

Die beeindruckende Highend-Zahnradampflokomotive steht jetzt vor ihrer Auslieferung.

TIPPS UND KNOW-HOW

LGB DIGITAL 38

Die Central Station 3 macht durch ihre einfache Bedienung die Steuerung der Anlage zum Fingerspiel.



6 Die Ge 4/4 II Nr. 623 und drei neue Panorama-wagen im Design des aktuellen Glacier Express präsentieren wir als Top-Modell.



36 Die Zahnrad dampflokomotive HG 4/4 704 ist ein wunderschön detailliertes Metallmodell, das mit einer beeindruckenden Ausstattung aufwartet.



38 Die Central Station 3 macht mit der neuen Software die Steuerung ganz einfach und integriert dabei Smartphone und Tablet.

BAUTIPP ALTERN VON ROLLMATERIAL 46

Bastelprofi Karsten Speyer erklärt, wie Rollmaterial mit einfachen Materialien betriebsgerecht gealtert wird. Ein Bautipp für Einsteiger, der auch für Fortgeschrittene interessant ist.

NEUES ZUBEHÖR 50

Neue Gebäude, neue Figuren, neue Fahrzeuge, neue Brücken, es tut sich einiges in der Zubehörszene.

PANORAMA 56

Gartenbahnen entwickeln in den Abendstunden ihre besonderen Reize. Reinhard Melz hat sie durch Lichtsetzungen im Garten perfektioniert.

PORTRÄT 60

Alfred Simm ist der wohl prominenteste Botschafter der Dampfbahnroute Sachsen. Ein Porträt.



46 Unser Bautipp für Einsteiger zeigt, wie Rollmaterial unkompliziert und betriebsgerecht gealtert wird.

LGB WELT

EDITORIAL	3
AKTUELL	12
CLUBNEWS.....	31
SCHÖNSTE GARTENBAHN 2020...	35
NEU IM FACHHANDEL.....	42
VEREINE	44
LESERFRAGEN.....	52
IMPRESSUM	55
KALENDER	58
VORSCHAU.....	62

Gletscher-Stürmer

Der Glacier Express ist nicht nur für Bahntouristen ein absolutes Highlight, sondern auch für jeden Modellbahnfan. LGB präsentiert die neue Glacier Express-Lok Ge 4/4 II Nr. 623 sowie drei neue Panoramawagen des legendären Schnellzugs.

Der langsamste Schnellzug der Welt – jeder Eisenbahnliebhaber weiß sofort, wer damit gemeint ist: der Glacier Express, der zwischen den bekannten Schweizer Wintersportorten St. Moritz und Zermatt verkehrt. Bereits vor 90 Jahren fuhr dieser Zug auf der 291 Kilometer langen Schmalspurstrecke. Elf Stunden dauerte damals die Fahrt. In den folgenden Jahren erlebte der Glacier Express viele Höhen und Tiefen, manchmal stand er sogar kurz vor seiner Einstel-

lung. Eine der Ursachen war der Streckenabschnitt zwischen Oberwald und Realp, der nur im Sommer befahrbar war. Als 1982 der Furka-Basistunnel eröffnet wurde, begann der unaufhaltsame Aufstieg des Glacier Express. Seitdem fährt er das ganze Jahr über die komplette Strecke. Daran hat sich seitdem nichts geändert, auch wenn heute leistungsstarke Elektroloks und moderne Panoramawagen in der schönen Berglandschaft zwischen St. Moritz und Zermatt unterwegs sind. Die

wohl bekannteste Zugmaschine des Glacier Express ist die Elektrolok der Baureihe Ge 4/4 II, von Eisenbahnfans gern auch als „Schmalspur Re 4/4 II“ bezeichnet. Äußerlich ist eine gewisse Ähnlichkeit vorhanden, besitzt die Lok doch das typische „SLM-Gesicht“ wie die Re 4/4 II und die Re 6/6. Zwischen 1973 und 1984 lieferte die schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur 23 dieser Loks an die Rhätische Bahn, von denen heute noch 22 im Einsatz sind.



Vorbildlich: Das Original ist seit 1984 im Einsatz zwischen Disentis und St. Moritz.

Bereits kurz nach ihrer Ablieferung kam die Ge 4/4 II im Glacier Express zum Einsatz. Folglich überraschte es nicht, dass eine dieser E-Loks mit dem Glacier Express Schriftzug und dem Edelweiß-Logo mit Schweizer Kreuz geschmückt wurde. Die Wahl fiel auf die Lok Nr. 623 „Bonaduz“. In der bekannten roten Lackierung der RhB-Loks sieht man der 1984 ausgelieferten Lok ihr Alter gar nicht an. Sie ist zeitlos schön. Technisch entspricht die „Bonaduz“ den anderen Loks dieser Serie.

Mit einer Leistung von 2.300 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometer hat die 50 Tonnen schwere Ellok keine Probleme, den Glacier Express auf dem Streckenabschnitt der Rätischen Bahn zwischen Disentis und St. Moritz zu ziehen. Der Glacier Express besteht aber nicht nur aus einer schönen Lok, sondern auch aus sehenswerten Wagen. Nachdem erstmals 1976 die Montreux Berner Oberland-Bahn (MOB) einen Panoramawagen mit großen Fenstern einsetzte, begann ►

1993 auch beim Glacier Express das Zeitalter der Panoramawagen. Gebaut wurden sie zunächst nur als Wagen 1. Klasse von Breda, einer Waggonfabrik aus Pistoia in der Nähe von Mailand. 2006 lieferte der Schweizer Hersteller Stadler mehrere Serien an Panoramawagen. Es waren Panoramawagen 1. Klasse und 2. Klasse sowie dazu passende Speisewagen. Mit diesen Wagen wurden Züge zusammengestellt, bestehend aus drei Wagen 2. Klasse, zwei Wagen 1. Klasse und einem Speisewagen. Als vor einigen Jahren die Auslastung des Glacier Express zurückging, entschlossen sich die beteiligten Bahngesellschaften RhB und Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) unter dem traditionellen Namen Glacier Express etwas Neues auf die Schienen zu stellen.

So begann man, mit werbewirksamen Loks den Zug bekannter zu machen. Neben der Ge 4/4 II 623 mit dem Edelweiß-Logo schickte die RhB auch die Ge 4/4 III 651 „Glacier on Tour“ im wunderschönen Chromdesign auf die Bergroute. Um den Reisenden ein ganz besonderes Erlebnis auf der Fahrt zu bieten, wurde zusätzlich ein Wagen der sogenannten „Excellence Class“ eingereiht. Von außen ist dieser exquisite Panoramawagen der 1.

Klasse an den zusätzlichen goldenen Streifen zu erkennen. Beim Betreten macht seine Luxusausstattung die Reisenden sprachlos. In dem langen Vierachser-Wagen verteilen sich 20 bequeme Lounge-Sessel mit Fensterplatz-Garantie in denen die Reisenden die grandiose Landschaft genießen können. Die Mahlzeiten werden am Platz serviert, am Wagenende wartet eine Bar auf die Gäste. An der Decke über der Bar hängt ein großer Kompass, auf dem man die Fahrtrichtung des Glacier Express auf seiner kurvenreichen Strecke verfolgen kann.

Alle Teile der Innenausstattung sind aus edlen Materialien, die perfekt zum noblen Ambiente des Wagens passen. Neu an diesem Glacier Express-Wagen ist, dass er nur an einem Wagenende einen durch einen Faltenbalg geschützten Übergang be-



RhB Elektrolok Ge 4/4 II 623 Glacier Express

Hochfahren:
Die Einholm-Stromabnehmer werden motorisch ein- und ausgefahren.



sitzt. An der anderen Seite ist der Übergang geschlossen, um zu vermeiden, dass die Fahrgäste der „Excellence Class“ von durchlaufenden Reisenden gestört werden. Allerdings wird deshalb der Wagen auch immer direkt hinter der Lok oder am Zugende eingereiht.

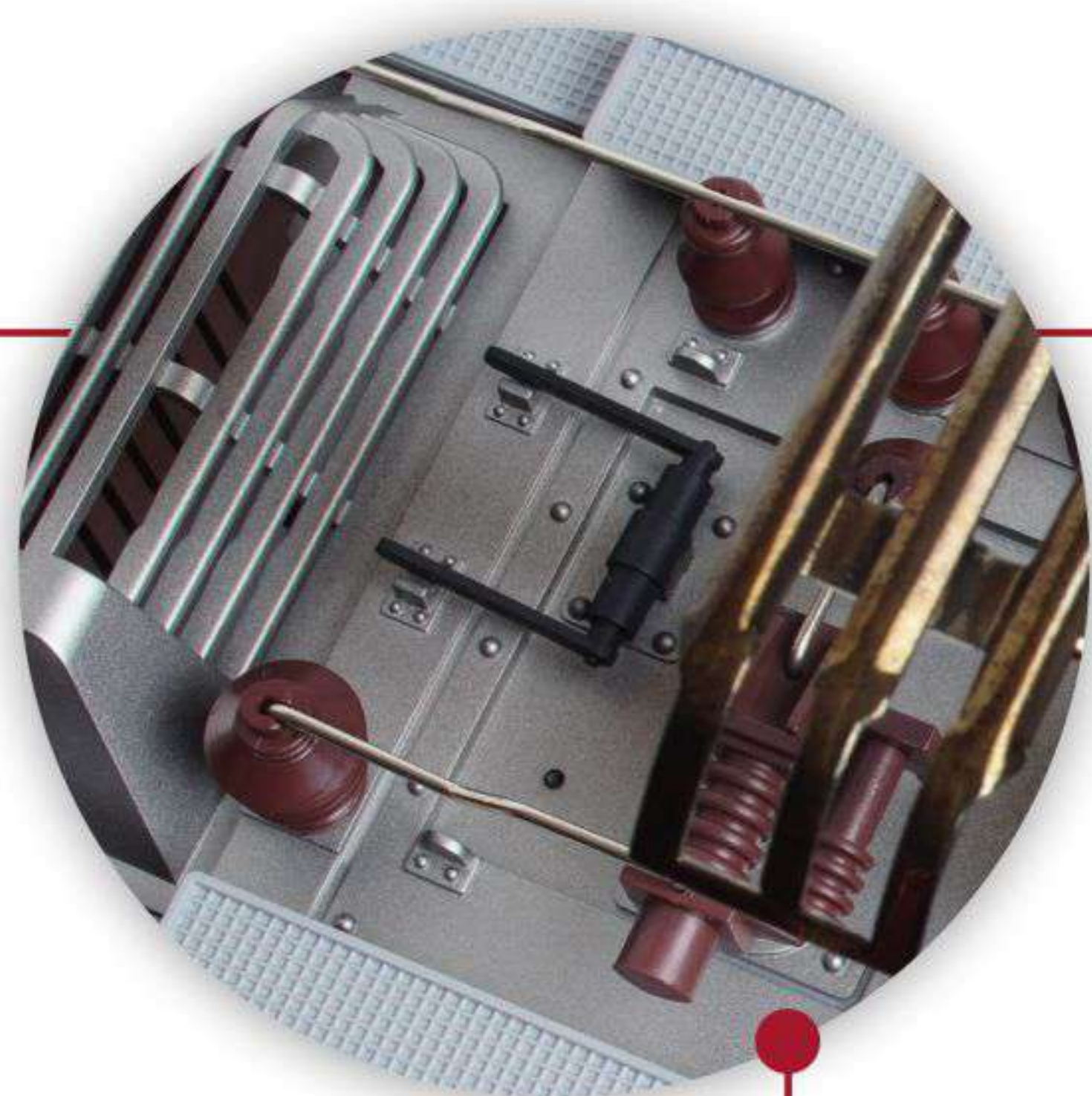
Dieses ganz besondere Reisevergnügen ist jedoch nicht ganz billig. Zusätzlich zur Fahrkarte der 1. Klasse ist ein kräftiger Excellence-Class-Zuschlag erforderlich – jedoch sind ein Fünf-Gänge-Menü und viele weitere Annehmlichkeiten inklusive, ebenso die unvergessliche Fahrt durch die Schweizer Bergwelt. Aber auch die Wagen 1. und 2. Klasse des Glacier Express wurden modernisiert und die Speisewagen umgebaut. Sie erhielten eine neue Innenausstattung, um den besonderen Charakter des Zuges zu unterstreichen. Die Fenster sind nun zum Öffnen, um den Fahrgästen, die ihre Fahrt mit der Kamera festhalten wollen, schöne Fotos ohne Reflexionen der Glasscheiben zu ermöglichen. Es wird also alles getan, um die Reise im Glacier Express auch in Zukunft zu einem Erlebnis zu machen, das man nie vergessen wird. ►

HIGHLIGHTS

RhB-Elektrolok Ge 4/4 II Nr. 623

Glacier Express, Epoche VI, Art. 28446

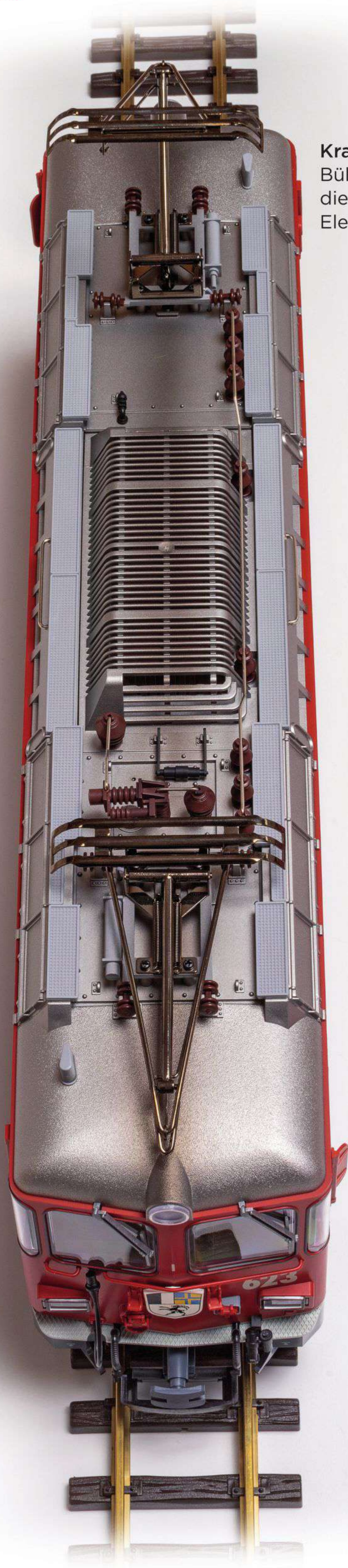
- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 2 Zwei kugelgelagerte Bühler-Motoren treiben vier Radsätze an.
- 3 mfx/DCC-Decoder der neuesten Generation mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- 4 Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb.
- 5 Zwei motorisch angetriebene Stromabnehmer, digital schaltbar.
- 6 Viele Details wie Antennen auf dem Dach.
- 7 Länge über Puffer: 57 Zentimeter.



Detailreich: Die Ge 4/4 Nr. 623 trumpft mit vielen Details auf.

Topaktuell: Farbgebung und Beschriftung entsprechen dem aktuellen RhB-Modell.

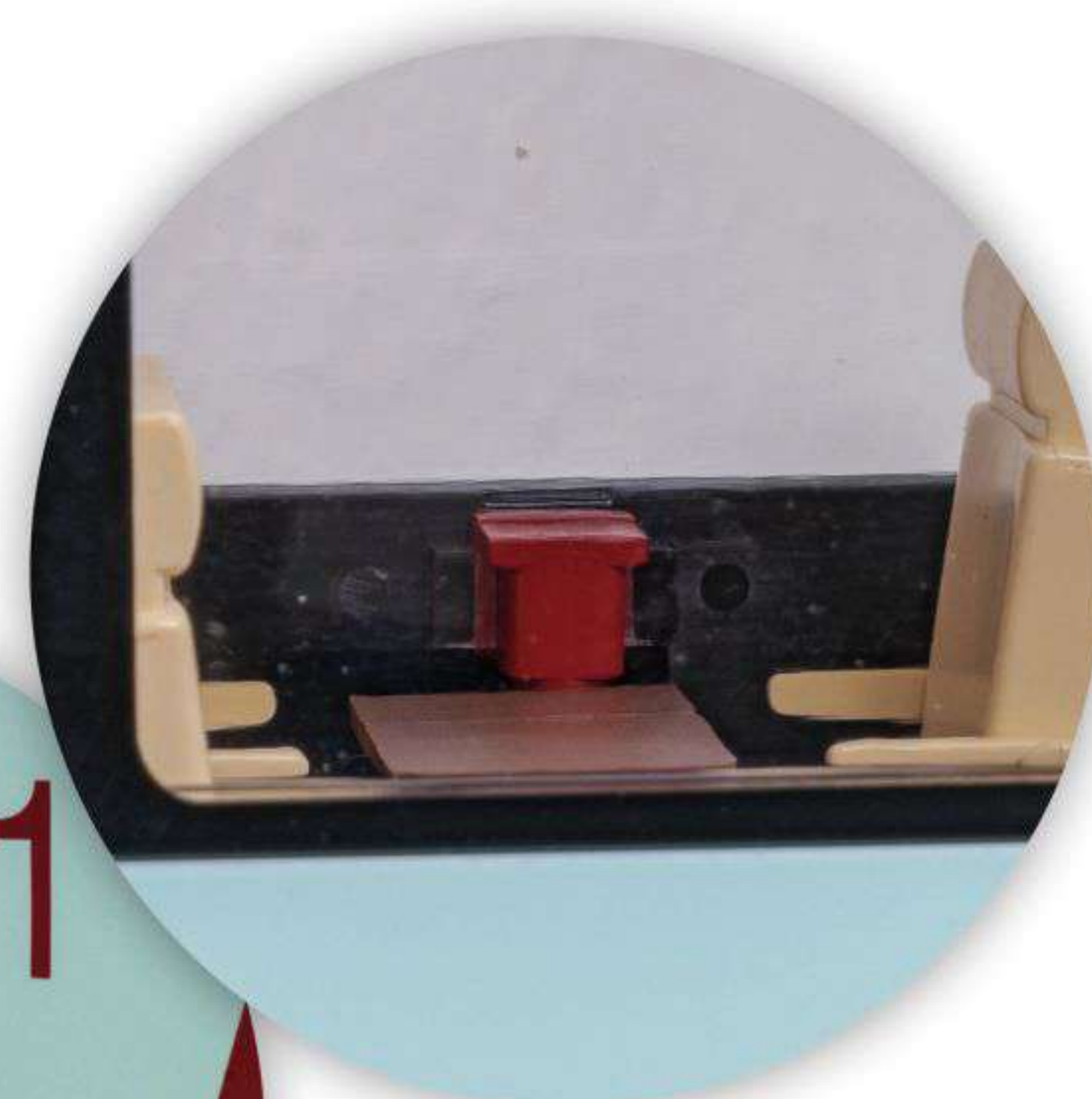




Kraftvoll: Zwei kräftige Bühler-Motoren treiben die 57 Zentimeter lange Elektrolok an.



Vielseitig: Die Ge 4/4 II Nr. 623 besitzt einen mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.



Erstklassig: Die neuen Panoramawagen verfügen über eine komplette Inneneinrichtung.



33670L

33666L

Der Glacier-Express als LGB Modell

Die Modelle des Glacier Express sind seit vielen Jahren bei LGB Freunden sehr beliebt. So war es nur eine Frage der Zeit, wann auch die neuesten Fahrzeuge als LGB Modelle vorgestellt werden. Anlässlich des 90. Jubiläums des Glacier Express war es nun soweit. Das neue Lokmodell, die Ge 4/4 II 623, ist für LGB Fans eine gute Bekannte. Es gab bereits mehrere Versionen dieser Lok, darunter die 617 „Ilanz“, die LGB anlässlich des 50. Jubiläums von LGB produziert hatte. Technisch entspricht die 623 den anderen neuen Ge 4/4 II. Sie verfügt über bündige Scheiben und hat zusätzliche Rückspiegel sowie Antennen auf dem Dach. Mit ihren beiden kugelgelagerten Bühler-Motoren und dem mfx/DCC-Decoder der neuen Generation mit vielen Licht- und Soundfunktionen sowie motorisch angetriebenen Stromabnehmern ist das Kraftpaket für jeden Zug und jede Gartenbahn gerüstet – das LGB Modell erfüllt wie das große Vorbild diese Aufgaben problemlos. Die rote Schönheit mit der Artikelnummer 28446 wird daher auf vielen LGB Bahnen weltweit ihre Runden drehen.

Drei neue Glacier Express-Wagen

Zu den Wagenneuheiten gehört natürlich auch ein Glacier Express-Wagen der neuen „Excellence Class“. Die Besonderheiten des Originals wurden auch am Modell umgesetzt, angefangen bei der noblen Inneneinrichtung bis zum modifizierten Wagenende ohne Faltenbalg. Außerdem wurde eine Bar eingebaut. Auch die äußerliche Farbgebung mit den markanten goldenen Streifen wurde originalgetreu umgesetzt. Die weitere Ausstattung, wie etwa die Türen zum Öffnen, die Stromabnahme über Kugellagerradsätze oder die Innenbeleuchtung, entspricht der aus den bekannten LGB Panoramawagen. Allerdings wurde die Innenbeleuchtung auf Leuchtdioden umgestellt. Der Edelwagen kommt unter der Artikelnummer 33670 in den Handel. Auch der neue Glacier Express-Wagen 2. Klasse wird demnächst erhältlich sein. Grundsätzlich entspricht er den bekannten Glacier Express-Wagenmodellen. Das neue Wagenmodell mit der Artikelnummer 33671 unterscheidet sich durch eine andere Wagennummer sowie die LED-Innenbeleuchtung. Unter der Artikelnummer 33666 gibt es auch einen weiteren Glacier Express-Wagen 1. Klasse. Er ist eine Wiederauflage des bekannten Vorgängers. Er unterscheidet sich von diesem durch seine geänderte Wagennummer und der Innenbeleuchtung mit Leuchtdioden. Vom neuen Glacier Express-Speisewagen gibt es bislang noch kein LGB Modell, da das Original bislang noch nicht umgebaut wurde. Aber wer LGB kennt, weiß, dass es nur eine Frage der Zeit ist, bis auch dieser Wagen den Glacier Express von LGB komplettieren wird.

Schon bald wird auf mancher Gartenbahn ein Modell des Glacier Express in der aktuellen Zusammenstellung unterwegs sein, so wie er heute auf der Strecke der Rhätischen Bahn von Chur nach Disentis anzutreffen ist. Dort wartet übrigens eine Zahnradelektrolok der Baureihe HGe 4/4 II der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) auf den Glacier Express, doch das ist eine andere Geschichte.

HIGHLIGHTS

Panoramawagen Glacier Express „Excellence Class“, Epoche VI, Art. 33670

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 2 Komplette vorbildgerechte Inneneinrichtung inklusive Bar.
- 3 LED-Innenbeleuchtung mit Kugellagerradsätzen.
- 4 Türen zum Öffnen.
- 5 Länge über Puffer: 68 Zentimeter.

HIGHLIGHTS

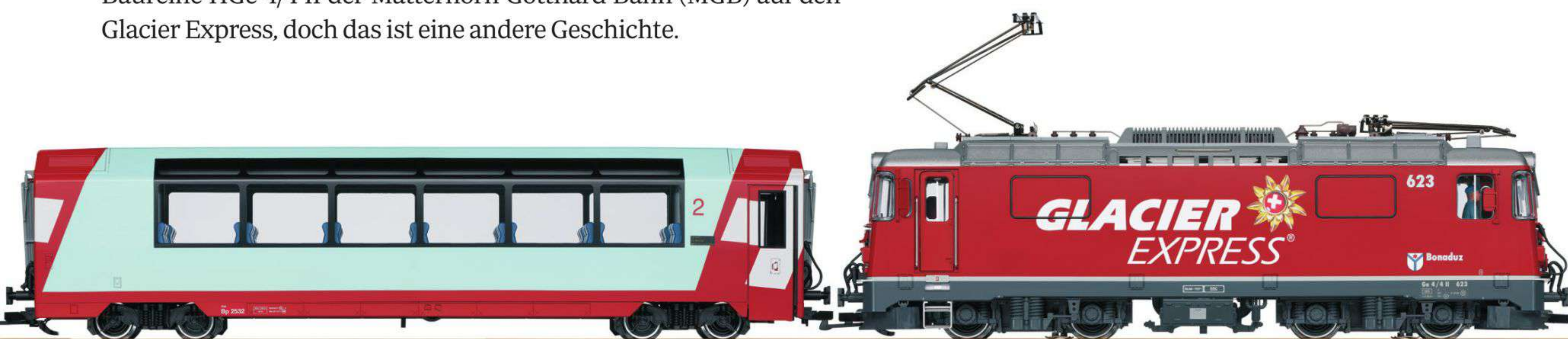
Panoramawagen Glacier Express 1. Klasse, Epoche VI, Art. 33666

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 2 Komplette Inneneinrichtung.
- 3 LED-Innenbeleuchtung mit Kugellagerradsätzen.
- 4 Türen zum Öffnen.
- 5 Geänderte Wagennummer.
- 6 Länge über Puffer: 68 Zentimeter.

HIGHLIGHTS

Panoramawagen Glacier Express 2. Klasse, Epoche VI, Art. 33671

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 2 Komplette Inneneinrichtung.
- 3 LED-Innenbeleuchtung mit Kugellagerradsätzen.
- 4 Türen zum Öffnen.
- 5 Geänderte Wagennummer.
- 6 Länge über Puffer: 68 Zentimeter.



33671L

28446L

SPIELWARENMESSE 2020

Die LGB Show in Nürnberg

Auf der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg präsentierte LGB einem breiten Fachpublikum eine attraktive Auswahl an Neuheiten. Auch in diesem Jahr hatte LGB beeindruckende Loks und Wagen auf seinem Messestand aufgebaut: von der mächtigen Santa Fe-Diesellok F7 mit ihrem teilweise verchromten Gehäuse bis hin zur kleinen grünen Feldbahn-Diesellok der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB). Ein Highlight auf dem Messestand war die DFB-Zahnradampflokomotive HG 4/4 704, die mit ihren roten zweiachsigen DFB-Personenwagen 2. Klasse (Art. 30561 und Art. 30562) ein Bergdiorama nach Schweizer Motiven im Zahnstangenbetrieb bewältigte. Die 704 (Art. 26270) war erstmals in ihrer finalen Version mit den filigran ausgearbeiteten Messingdetails und dem grün-schwarzen Gehäuse zu sehen. Um ein zusätzliches Modul und attraktive Details erweitert, präsentierte sich auch das Bergdiorama, auf dem die Lok im Pendelbetrieb unterwegs war. Zu den 40 in Nürnberg vorgestellten Neuheiten gehörten auch die Meyer-Lok der Baureihe IV K in der Ausführung als Altbau-Lok 99 587 der Deutschen Reichsbahn (Art. 26845) mit den dazu passenden Personenwagen 2. Klasse (Art. 31556 und Art. 31357) und Gepäckwagen (Art. 30324) sowie der gelb-weiße Triebwagenzug der Kirnitzschtalbahn (Art. 23363) (siehe Beitrag auf Seite 22) und die kleine Diesellok der Baureihe V 10C in der Ausführung der Harzer Schmalspurbahnen (Art. 20320). Die grüne Ellok Ge 6/6 II 707 der Rhätischen Bahn (Art. 22062), der



Bergtour: Die HG 4/4 war mit zwei DFB-Personenwagen im Dauereinsatz.

RhB-Schnellzugwagen 2. Klasse „Bärenlandwagen“ (Art. 30679) und der vierachsige RhB-Schiebewagen Hai-tvz „Bündner Güterbahn“ (Art. 48573) waren attraktive Neuheiten mit Vorbildern aus der Schweiz. Die rote Dampflok C.d.N. Nr. 36 der französischen Museumsbahn Musée des Tramways à Vapeur (Art. 20782, siehe Bild unten rechts) war ein weiteres Highlight auf dem LGB Stand. Gleich mehrere Topmodelle gab es für Fans nordamerikanischer Züge. Neben der A-Unit (Art. 20581) und B-Unit (Art. 20582) der F7 von EMD in der Ausführung der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad (siehe Bild unten links) zeigte LGB die Coca-Cola®-Dampflok Mogul mit Tender (Art. 20282) sowie die dazu passenden Wagen: den Personenwagen (Art. 36812), den Halbgepäckwagen (Art. 36818) sowie den Gepäckwagen (Art. 36847).



LGB STARTSET

Spielspaß für die Jüngsten

Auf geht's mit den Kids in den Garten. LGB bringt zu Beginn der warmen Jahreszeit unter dem Motto „Family & Fun Edition“ das Startset „Baustellenzug“ zu einem attraktiven Preis in den Handel. Das Set besteht aus einer gelb-schwarzen Tenderlokomotive, einem Niederbordwagen und einem Kipplorenwagen. Ein Gleiskreis sowie Stromversorgung mit Fahrregler gehören ebenfalls zum Starterpaket mit der Artikelnummer 70503. Zusammen mit dem Ergänzungssatz (Art. 49500) bietet es noch mehr Spielspaß. Das Erweiterungspaket enthält einen weiteren Kipplorenwagen und einen Bagger mit Blinklicht, Sound und beweglicher Schaufel. Ein Bauarbeiter sowie Baustellenzubehör wie Absperrungen und Schilder sind im Zusatzset ebenfalls enthalten.



Los geht's: Mit dem LGB Startset „Baustellenzug“ können die Jüngsten gleich loslegen.

MOLINS DE REI

Großes Stainz-Treffen

Am 8. und 9. Februar fand in Molins de Rei, in der Nähe von Barcelona die regelmäßig stattfindende Modellbahnausstellung Festa del Tren de Molins statt, auf der Modelle in den Maßstäben Hm, G, I und O präsentiert werden. Die katalonischen LGB Fans hatten sich diesmal etwas Besonderes überlegt. Sie organisierten ein Treffen der Stainz-Lokomotiven, an dem 49 Modelle teilnahmen. Es war die größte Zusammenkunft von Stainz-Loks, die jemals in Katalonien stattgefunden hatte. Viele der kleinen LGB Dampfloks waren in ihrem ursprünglichen Zustand. Anwesend waren zahlreiche Varianten, angefangen von der Stainz aus der ersten Generation bis zur Lok aus dem „Circuszug“ und dem „Blauen Zug“. Einige Umbauten waren zu sehen, ebenso Eigenbauten aus Stainz-Komponenten, wie etwa eine Stainz-Garratt oder eine Stainz-Dampfstraßenbahn, die von den Modellbauern Carles Ventura und Amadeu Parera gebaut wurden.

Die Blaue:
Die Stainz aus dem „Blauen Zug“ war natürlich auch bei der katalonischen Lokparade dabei.



49 Stainz auf einen Blick: Die Sammlung der katalonischen LGB Fans war beeindruckend.

BUCHTIPP

Alle Zahnradbahnen der Welt

Einen Überblick über Zahnradbahnen gibt der Schweizer Cyrill Seifert in seinem neuesten Buch. Der Titel „Zahnradbahnen der Welt - Die Enzyklopädie“ verdeutlicht die Schwerpunktsetzung des Buchs, alle für den öffentlichen Verkehr zugänglichen Zahnradbahnen der Welt aufzulisten und sie in Wort und Bild vorzustellen. Ein Schwerpunkt im Nachschlagwerk des profunden Kenners der Schweizer Bahnwelt sind die Zahnradbahnen der Schweiz. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit der HG 4/4 ist natürlich auch ein Thema in der Enzyklopädie aus dem Transpress-Verlag.

Lesefutter: Ein Nachschlagwerk für Fans von Zahnradbahnen.



BERG & TAL ABENTEUER-RESORT BISPINGEN

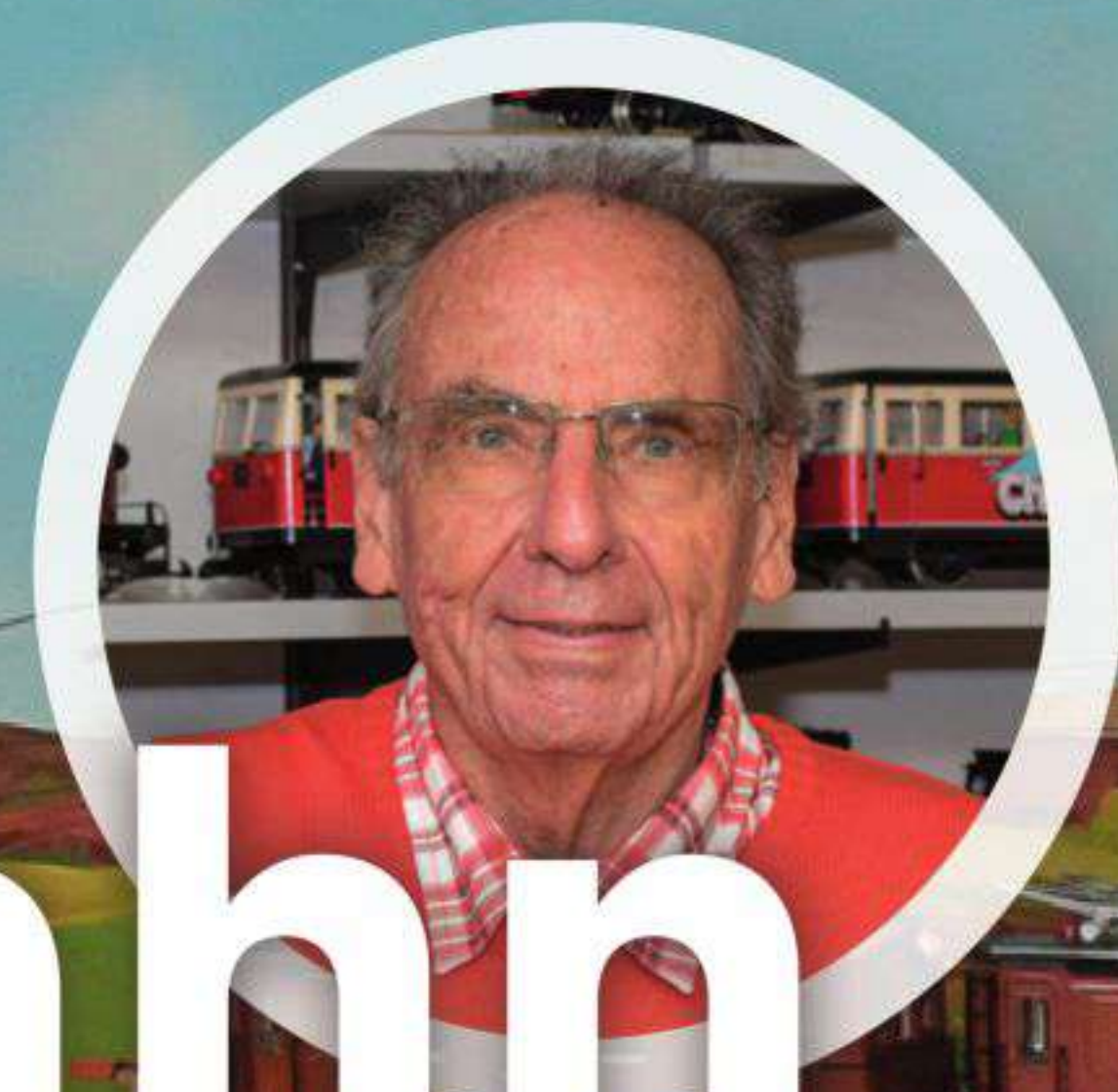
Gigantische Spur-G-Bahn vor Start

Eine Spur-G-Anlage der Superlative wird bald ihre Tore öffnen: Auf dem Areal des „Berg & Tal Abenteuer-Resort in der Lüneburger Heide“ im Freizeitpark Snow Dome in Bispingen sind 500 Züge auf 20.000 Metern Spur-G-Gleisen unterwegs. Das rollende Material durchfährt 50 Themenwelten. Neben Gartenbahn-Klassikern wie Harz, Schweiz und USA sind auch die Landschaftsmotive Afrika, Ägypten, China und Indien zu sehen. High-tech-Spielereien werden in Bispingen ebenfalls geboten: So besteht die Möglichkeit, virtuell via VR-Brille durch die Modellbauwelten zu fahren. Rekordverdächtig ist die Anlage auch ohne Gimmicks. Der Betreiber hofft, dass seine XXL-Anlage demnächst ins Guinnessbuch der Rekorde aufgenommen wird. Die Großanlage wird nicht ganzjährig geöffnet sein. Weitere Infos, den Eröffnungstermin und die Öffnungszeiten erfahren Sie unter: www.abenteuer-resort.de



Riesenbahn: 50 Themenwelten warten in Bispingen.

Exotisch: Ungewöhnliche Bahnlandschaften sind zu bestaunen.



Nachtdienstbahn

Klaus Eisele hat in sehr vielen Nachtstunden auf 50 Quadratmetern Anlagenfläche eine Indoor-Anlage mit schwäbischen und bayerischen Motiven errichtet. Auf 160 Gleismetern lockt sie mit ihrer raffinierten Streckenführung und lokalen Überraschungen.



Was macht ein Apotheker und begeisterter Gartenbahner während der langen Wartezeiten bei seinen Nachtdienst-Einsätzen? Klaus Eisele hatte die perfekte Lösung: Er nutzte die vielen Nachtstunden, in denen er auf Kunden wartete, für den Bau seiner Spur-G-Anlage, die er in den Kellerräumen seiner Apotheke errichtete.

„Immer wenn die Nachtglocke klingelte, bin ich in die Apotheke gelaufen, um den Kunden Medikamente zu geben

„Ich liebe Anlagen mit Steigungen und Brücken“

oder sie zu beraten“, erzählt Eisele. „Und dann habe ich weitergebaut. Damals konnte ich oft mehrere Stunden am Stück an der Anlage arbeiten“, ergänzte er, „heute ist viel mehr los.“ In einem Zeitraum von 25 Jahren entstand eine

beeindruckende Indoor-Anlage mit 160 Gleismetern, die sich über zwei Kellerräume und eine Anlagenfläche von 50 Quadratmetern erstreckt. Eine Anlage, die nicht nur viel Fahrspaß bietet, sondern auch mit schön ausgearbeiteten Szenen und sehr viel Lokalkolorit überrascht.

Die Nachtdienstbahn teilt sich in einen städtischen Teil um den Bahnhof Joachims tal und das Bahnbetriebswerk sowie in einen gebirgigen Teil mit Tunnelstrecken um den Bahnhof Michaelishöh. Die Anlagentei-



le unterscheiden sich in ihren Inszenierungen. Der städtische Teil greift Motive aus Hedelfingen, einem Vorort von Stuttgart auf, während im gebirgigen Teil bayerische Szenen anzutreffen sind. Diese ungewöhnliche Kombination hat mit der Biografie der Erbauer zu tun, denn nach einiger Zeit packte auch die aus Bayern stammende Eleonore Eisele das Gartenbahn-Fieber, die den Bau der Häuser und die Gestaltung der Szenen übernahm.

Bei der Gestaltung der Gleisanlage ist Klaus Eiseles Handschrift deutlich zu

erkennen. Der bekennende Spielbahner, der gerne rollende Züge beobachtet, legte bei der Anlagenplanung viel Wert auf eine variantenreiche Streckenführung. „Ich bin kein Freund von gleichbleibenden Fahrtrichtungen“, räumt Klaus Eisele offen ein. Sein Ansatz: Jeder Zug soll auf seiner Fahrt verschiedene Richtungen einschlagen können, um Lokführer und Betrachter viel Abwechslung zu bieten. Folglich überrascht es kaum, dass die Züge die Bahnhöfe in beide Richtungen verlassen, die Strecken meist zweiglei-

sig ausgeführt sind und sich den Zügen an den Doppelkupplungsweichen gleich mehrere Streckenvarianten eröffnen.

Die Steigungsstrecke

Verlässt ein Zug den Bahnhof Joachims-
tal auf dem äußeren Gleis in Richtung
Lokschuppen geht es auf eine lange Stei-
gungsstrecke, die Lok und Wagen bis auf
eine Höhe von 1,30 Metern führt. Bei die-
ser Fahrt fährt der Zug an markanten Ge-
bäuden wie dem Wasserturm, der ►



Abrüsten: An der großen Schlackegrube werden die Kessel der Loks ausgeschlackt.

alten Dampfziegelei oder den Reliefhäusern vorbei, bevor er mehrere Brücken und eine mächtige Schlucht passiert, die 1,20 Meter in die Tiefe stürzt.

Am Haltepunkt Eleonorenhöh erreicht der Zug die höchste Stelle. Anschließend geht's zum Bergplateau, wo Kühe grasen und auf der Wirtsalm zünftig gefeiert wird. Dort fährt der Zug bereits wieder talwärts, wobei er einen Teil dieser Gefällestrecke im Tunnel zurücklegt, bevor er die Doppelkupplungsweiche erreicht. Sie bietet ihm mehrere Optionen zur Weiterfahrt. So kann der Zug in den Bahnhof Michaelishöh einfahren, um weitere Reisende aufzunehmen. Oder er nimmt das Gleis, das ihn auf der Flach-

strecke in Richtung Bahnhof Joachimstal führt. Schließlich hat er auch die Option, zum Schattenbahnhof zu fahren, wobei Lok und Wagen dann zunächst am Bahnhof Michaelishöh vorbeifahren, bevor sie im Tunnel die Abzweigung in den riesigen Schattenbereich der Anlage nehmen.

Trennungsbahnhof Michaelishöh

Der Bahnhof Michaelishöh liegt am Fuß des Bergplateaus. Jeweils zwei Gleise verlaufen nördlich und südlich des Bahnhofsgebäudes. Züge, die vom Bergplateau kommen, fahren in die bergnahen Gleise 3 oder 4 ein. Züge, die über die Flachstrecke anrollen, fahren auf

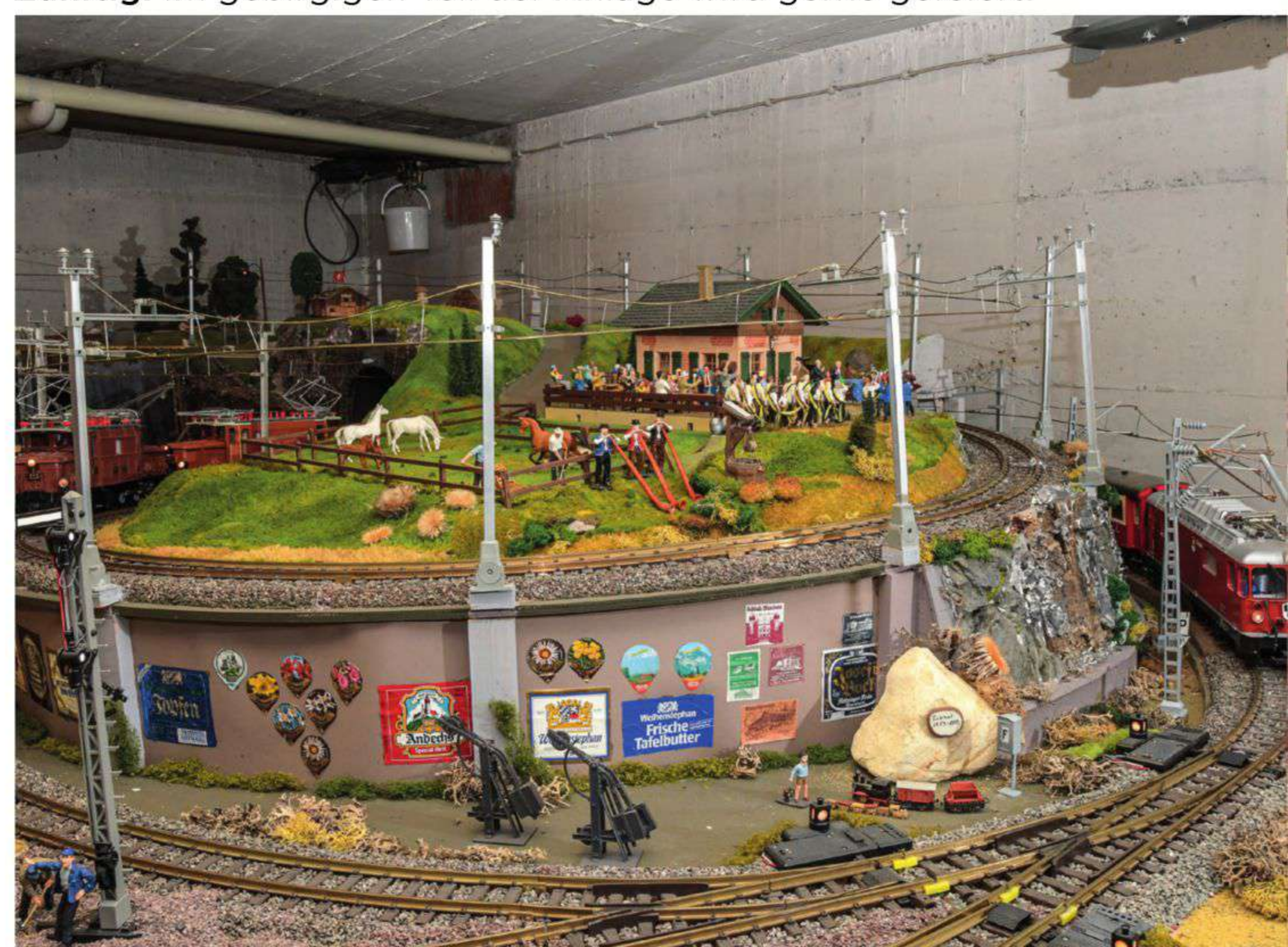
Gleis 1 und 2 ein.

Unser Zug stoppt an Gleis 3, um dann in Richtung Tunnel zu fahren. Hinter dem lang gestreckten Tunnel erreicht er erneut die Doppelkupplungsweiche, über die er dann jedoch den Rückweg zum Zielbahnhof Joachimstal ansteuert. Die Gleise der Flachstrecke verlaufen parallel zur Steigungsstrecke. Hinter dem Brückentstellwerk ist eine Einfahrtsweiche, die dem Zug die erste Möglichkeit bietet, in den Bahnhof einzufahren. Er kann aber auch den Gleisen folgen, die unterhalb der Steigungsstrecke verlaufen. Dann umfährt er das weiträumige Areal des Betriebswerks mit dem Ringlokschuppen, um in umgekehrter Fahrtrichtung

Keine Hektik: Am Betriebswerk geht alles seinen Gang.



Zünftig: Im gebirgigen Teil der Anlage wird gerne gefeiert.





Feste feiern: Abseits der Gleise ist einiges los.



Güterverkehr: Der kleine Güterbahnhof am Bahnhof Michaelishöh.

in den Bahnhof Joachimstal einzufahren. Güterzüge haben eine weitere Routenoption: Sie können den Abzweig zum Betriebswerk nehmen, das Abstellmöglichkeiten für Loks und Güterwagen bietet.

Einfahren aus dem Schattenbereich

Züge, die aus dem Schattenbahnhof kommen, der reichlich Platz für sechs Zuggarnituren und drei Triebwagen bietet, nutzen den Bahnhof Michaelishöh als Einfädelbahnhof. Je nachdem, ob die Züge auf der Flachstrecke oder über die Steigungsstrecke nach Joachimstal fahren, beginnen sie ihre Fahrt auf den Gleisen 1 und 2 (Gebirgsstrecke) oder 3 und 4 (Flachstrecke).

Rangierfahrten ab Lokschuppen

Bei besonderen Anlässen wird Klaus Eisele auch zum Rangierer. Die Fahrten mit Dampfloks beginnen meist im Ringlokschuppen. Die elektrische Drehscheibe setzt die Lok auf das richtige Gleis und nachdem die Betriebsstoffe an der Besandungsanlage, am Kohlebansen und

Elektrifiziert: Große Teile der Anlage haben Oberleitung.



am Wasserkran aufgefüllt und die Güterwagen angekuppelt sind, kann die Fahrt beginnen. Ziel ist einer der beiden Güterumschlagsstellen am Bahnhof Michaelishöh. Von dessen nördlichstem und südlichstem Gleis gehen Stumpfgleise ab, die zur Freilademöglichkeit für Lkw und zum Güterschuppen mit Rampe führen.

Die Fahrt bringt den Güterzug vom Betriebswerk über die Flachstrecke zum Bahnhof Michaelishöh, wobei hinter der Doppelkupplungsweiche und der Tunnelstrecke je nach Fracht entweder Gleis 1 mit dem Ziel Freiladegleis oder Gleis 4 mit dem Ziel Güterschuppen angefahren wird. Der kleine Lagerschuppen besitzt eine Rampe, an der einige Transporter auf die dringend erwarteten Lieferungen

warten. Am Freiladegleis übernimmt ein Kran das Überladen von den Güterwagons auf die Lastwagen. Die Anlage von Klaus Eisele ist zwar seit einigen Jahren in ihrem finalen Ausbaustand. Kleine Veränderungen gibt es aber dennoch immer wieder. Neue Gebäude und Figurengruppen ergänzen die Anlage. Sie stammen meist von der Schaufensterbahn der Apotheke, die die Eiseles seit über 40 Jahren jedes Jahr in der Weihnachtszeit aufbauen. Mit immer neuen Motiven zieht die Weihnachtsbahn seitdem die Passanten in ihren Bann. Die Bahnlandschaft hatte oft einen Bezug zur Hedelfinger Geschichte. Und ganz nebenbei vermittelte sie auch noch einen kleinen Eindruck von der wunderschönen Nachtdienstbahn.

Kleiner Grenzverkehr: Der Übergang zwischen Bayern und Tirol.



Anlagenimpression 1 | Bahnhof Joachimstal



Der dreigleisige Bahnhof Joachimstal ist der zentrale Bahnhof im städtischen Teil der Anlage. Er ist Start- und Zielbahnhof für viele Rundfahrten. Bis zu 3,60 Meter lange Züge wie etwa eine RhB-Mallet mit vier RhB-Salonwagen können dort Stopps einlegen. Die Ausfahrt der Züge wird in beiden Richtungen

durch Flügelsignale geregelt. Neben dem großen Bahnhofsgelände sind auf dem lang gestreckten Areal ein Güterschuppen und ein Fahrradständer mit Wellblechdach untergebracht. Ein Stellwerk und ein Brückenstellwerk liegen etwas abseits des Bahnhofs.

Anlagenimpression 2 | Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen



Im Betriebswerk mit dem vierständigen Ringlokschuppen und der elektrischen Drehscheibe gibt es viel zu entdecken. Überall sind schön herausgearbeitete Szenen, angefangen bei den Arbeitern im Betriebswerk bis hin zum Filmteam, das heute zu Besuch ist. Das BW ist umfangreich ausgestattet, von der Besandungsanla-

ge bis zur Schlackegrube ist alles vorhanden. Der Lokschuppen selbst ist ein Umbau aus zwei Rechteckschuppen. Das Dach ist eine Eigenkonstruktion aus Holzstäbchen. Die Abstellgleise des BW bieten auch Rollmaterial Platz, das, wie der Schneepflug oder der Kranzug, nur in besonderen Situationen zum Einsatz kommt.

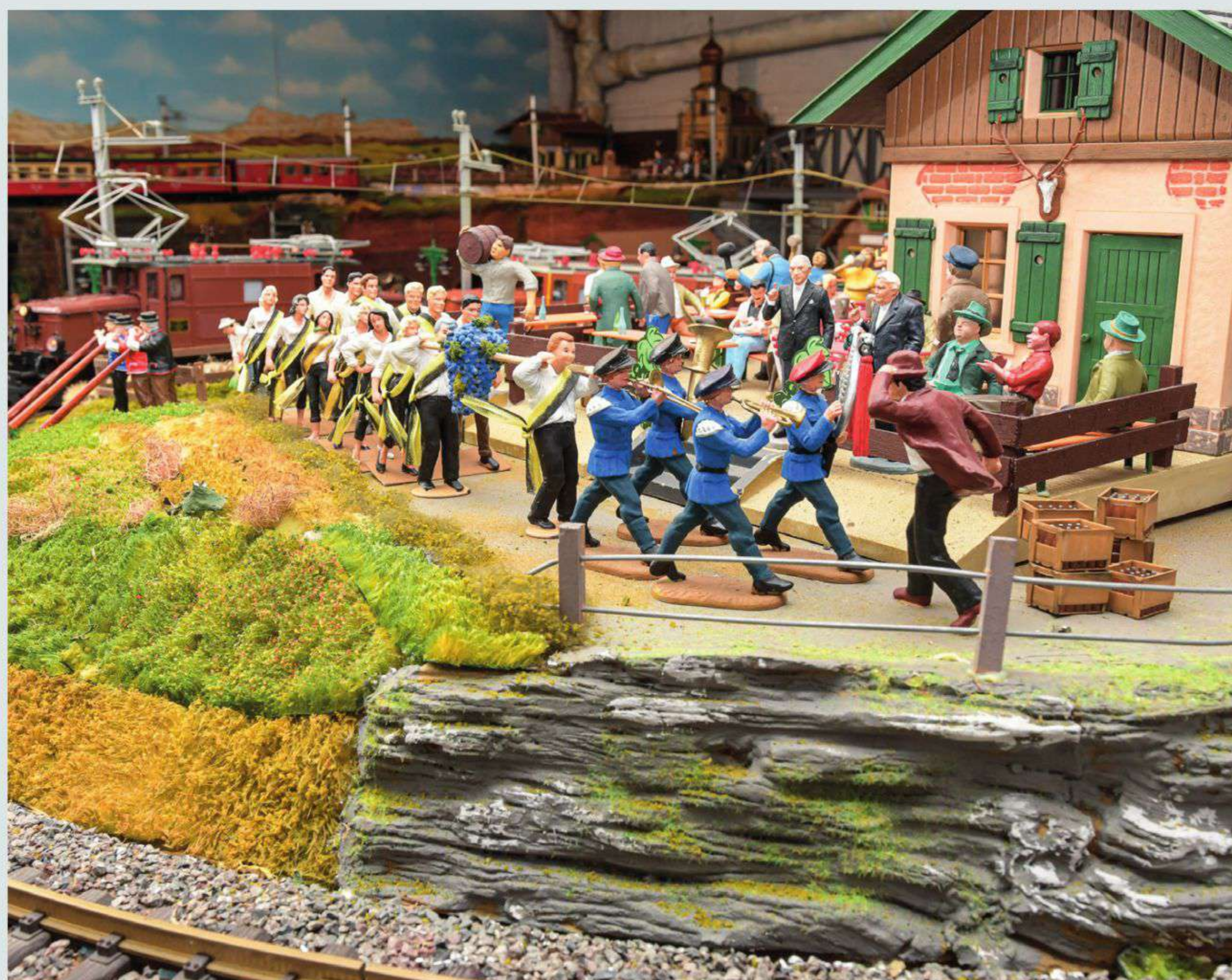
Anlagenimpression 3 | Bahnhof Michaelishöh



Der viergleisige Bahnhof Michaelishöh im gebirgigen Teil der Anlage ist ein Trennungsbahnhof, der die Weiterfahrt in verschiedene Richtungen ermöglicht. Zwei Gleise des Bahnhofs verlaufen südlich, zwei Gleise nördlich des Personenbahnhofs. Sie bieten Zügen mit einer Länge von 3,30 Metern eine Möglich-

keit zum Halt. Von den beiden äußeren Gleisen zweigt jeweils ein Stumpfgleis ab, über das ein Güterschuppen beziehungsweise ein Freiladegleis erreicht wird. Wie beim Bahnhof Joachimstal regeln Signale an jedem Gleis die Ausfahrt in beide Richtungen.

Anlagenimpression 4 | Lokale Szenen



Gebäude und Szenen mit lokalem Bezug gehören zu den Besonderheiten der Bahn. Die Gebäude entstanden aus Bausätzen, die entsprechend der Vorbilder im Stuttgarter Vorort Hedelfingen verändert wurden oder waren Eigenkonstruktionen. Die lang gestreckte Dampfziegelei und Bleicherei (Bild rechts unten), das Alte Haus, die Milchkuranstalt oder die Kelter gehören zu den Ge-

bäuden mit lokalem Bezug. Aber nicht nur die Gebäude, sondern auch Figurengruppen und Fahrzeuge, wie etwa die Bierkutsche (Bild rechts oben) oder die Kirbegruppe zum Traubenauf Tanz (Bild links), haben lokale Vorbilder. Viele Teile mit Lokalbezug waren auch schon im Weihnachtsschaufenster der Apotheke zu sehen, bevor sie ihren Platz auf der Nachtdienstbahn einnahmen.

Anlagenimpression 5 | Schlucht mit Doppelbrücke



Zu den imposantesten Landschaftsteilen der Anlage gehört die Schlucht, die 1,20 Meter in die Tiefe abfällt. Die Felsen sind wie alle Gebirgsteile der Anlage aus Styrodur und Moltofill modelliert und liebevoll in ihrer Oberfläche gestaltet. Zwei Brücken über-

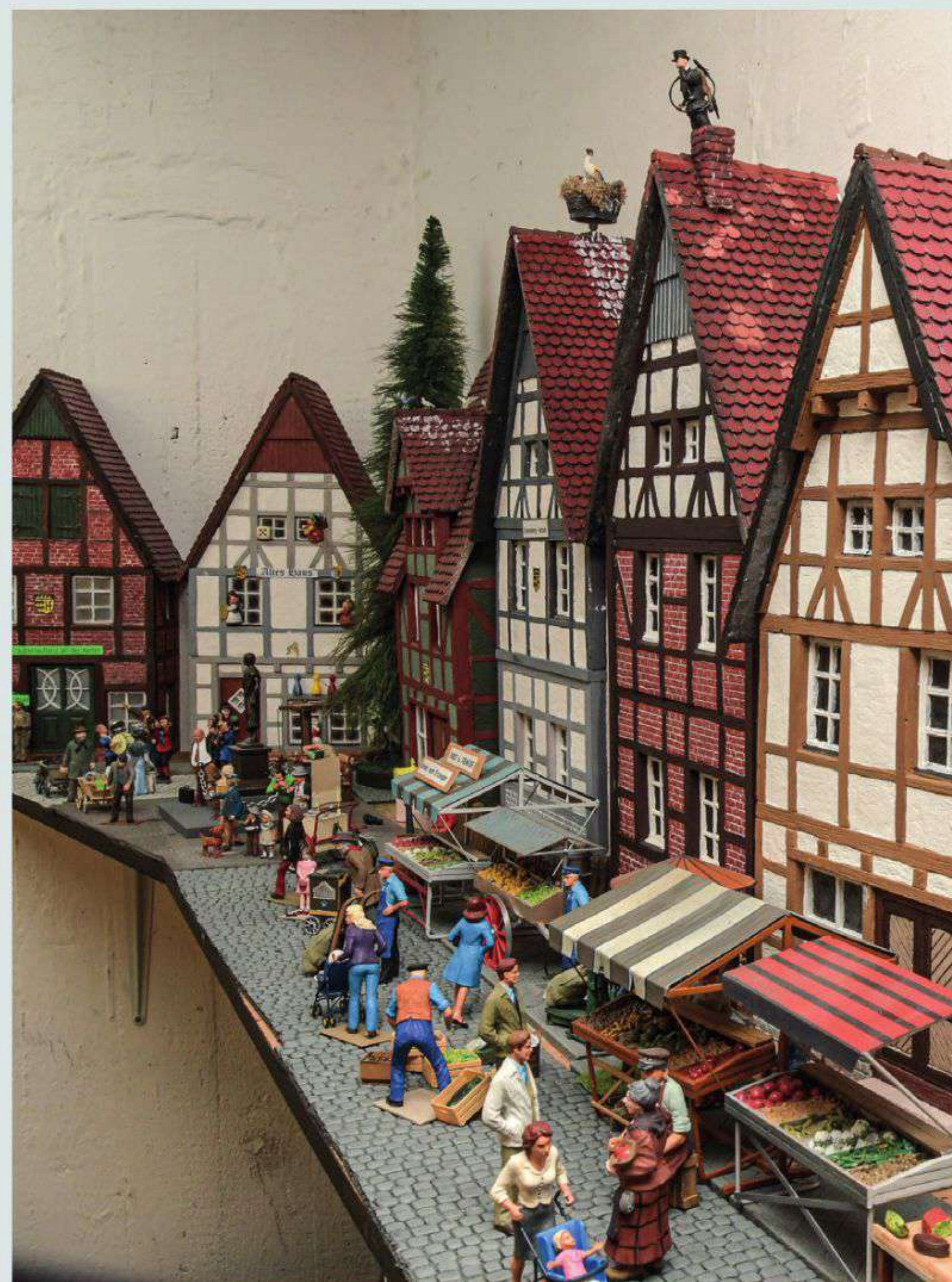


spannen den 80 Zentimeter breiten Einschnitt in die Gebirgslandschaft. Über die hintere Steinbogenbrücke fahren die Züge, die auf der Steigungsstrecke unterwegs sind. Über die Gitterbrücke rollen Züge, die auf der flachen Strecke fahren.

Anlagenimpression 6 | Schaufensterbahn



Einige Teile der Nachtdienstbahn, wie etwa die Reliefhäuser (Bild rechts), übernehmen in der Weihnachtszeit eine zusätzliche Aufgabe. Dann sind sie Teil der Schaufensterbahn. Die Bahn im Apothekenfenster hat eine lange Tradition, die bis ins Jahr 1971 zurückgeht. Zuerst wurden Teile einer alten Märklin Spur-O-Bahn



ausgestellt. Seit Ende der 1970er rollten ab ersten Advent Loks und Wagen von LGB. Landschaft und Bahnstrecke werden in jedem Jahr neu gestaltet. Die Motive sind oft ortsbezogen, aber es waren auch schon Züge im Harz, in der Schweiz und im Wilden Westen unterwegs.

Gleisplan

Anlagensteckbrief



Zur Person:
Klaus Eisele
Der Apotheker Klaus Eisele (81) ist seit 1972 begeisterter LGB Fan. Nachdem er bereits Ende der 1970er-Jahre eine kleinere Anlage aufgebaut hatte, kam ihm Mitte der 1980er-Jahre die Idee, im Keller seiner Apotheke eine große Spur-G-Anlage zu bauen. Seine Frau Eleonore unterstützt ihn seit vielen Jahren tatkräftig. Sie kümmert sich auch um die Schaufensterbahn, die im Winter aufgebaut wird. Klaus Eisele ist ein Fan von Dampfloks, zu seinen Lieblingszügen gehören aber auch die blaue Mallet mit dem Pullman Express-Wagen oder das rhätische „Krokodil“, das er gern in Doppeltraktion mit roten RhB-Personenwagen und dem Gourmino-Speisewagen fahren lässt.

Anlagen-Name:	Nachtdienstbahn
Thema:	Schwäbische und bayerische Motive
Bauzeit:	25 Jahre
Gleismeter:	160
Anlagenfläche:	53 m²
Fahrbetrieb:	digital
Züge im Fahrbetrieb:	2
Weichen:	22 (sichtbarer Bereich), 14 (Schattenbereich)
Weichenstellung:	analog
Signale:	8 Flügelsignale und 4 Lichtsignale
Brücken:	4
Längste Brücke:	3 Meter, Eigenbau
Tunnels:	2 Tunnels
Bahnhöfe:	Bahnhof Joachimstal, Bahnhof Michaelishöh, Haltepunkt Eleonorenhöh
Schattenbahnhöfe:	1 (Platz für 6 Zuggarnituren und 3 Triebwagen)
Häuser:	20
Große Indoor-Anlage, Betriebswerk mit Ringlokschuppen und Drehscheibe, umfangreicher Schattenbereich, Häuser und Szenen mit lokalen Motiven, tiefe Schlucht mit Doppelbrücke.	

Mit der Straßenbahn ins Erholungsgebiet



Erlebnis pur: Seit mehr als 90 Jahren sind der MAN-Triebwagen 5 und der Beiwagen 12 im Kirnitzschtal in der Sächsischen Schweiz im Einsatz. LGB erinnert mit dem Straßenbahn-Triebwagenzug Art. 23363 an die Kirnitzschtaler Straßenbahn.

Die Straßenbahn im Kirnitzschtal hat schon viel erlebt: Feuer, Hochwasser, Felssturz und immer wieder Phasen, in denen der Fahrbetrieb ganz eingestellt war. Dennoch ist die Straßenbahn heute wie in den Starttagen der Bahn vor 120 Jahren auf ihren 1.000 Millimeter schmalen Gleisen unterwegs, um Wanderer und Touristen von der Elbstadt Bad Schandau ins malerische Tal der Kirnitzsch zu bringen.

Startpunkt der etwas über acht Kilometer langen Strecke ist der Kurpark von Bad Schandau. Der gelb-weiße Straßenbahntriebzug schlängelt sich dem Flüsschen Kirnitzsch folgend durch die bizarre Felsenwelt des Elbsandsteingebirges. Ziel ist der Lichtenhainer Wasserfall, der alle halbe Stunde seine künstlich gestauten Wassermassen ausspuckt.

Die Geschichte der kleinen Straßenbahn, die aus einer einzigen Linie besteht, begann Ende des 19. Jahrhunderts. Die Sächsische Schweiz erlebte gerade einen Aufschwung als Ausflugs- und Urlaubsziel. Um das Tal der Kirnitzsch für Ausflügler und Kurgäste attraktiver zu machen, wurden eine Schienenbahn sowie ein Kraftwerk errichtet, um die Bahn elektrisch betreiben zu können. Am Pfingsten 1898 begann die Ära der Kirnitzschtalbahn. Bereits am Eröffnungstag dauerten einige Fahrten etwas länger als geplant, da es auf der Strecke immer wieder zu Entgleisungen kam. Das war auch in den Folgemonaten so, weshalb die sechs Triebwagen stets Winden und Holzklötze mit sich führten. Auf die Beliebtheit der Straßenbahn hatte das kaum Auswirkungen. 80.000 Fahrgäste

waren es im ersten Jahr, über 200.000 pro Jahr in den 1920er-Jahren, obwohl die Kirnitzschtalbahn bis 1938 nur von Ostern bis Oktober verkehrte.

Eine Bahn mit vielen Höhen und Tiefen

Einen ersten schweren Rückschlag gab es in der Nacht vom 26. zum 27. Juli 1927. Ein Großbrand vernichtete die Wagenhalle und den gesamten Fuhrpark. Allen Widrigkeiten zum Trotz machten die Betreiber der Kirnitzschtalbahn weiter. Eine neue Wagenhalle wurde errichtet, neue Straßenbahntriebzüge bestellt. Am 1. März 1928 konnten fünf Triebwagen und sechs Beiwagen der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) ihren Dienst aufnehmen. Die Wagen fuhren bis Ende der 1970er-Jahre,



dann wurden sie durch Erfurter Triebwagen der ehemaligen Lockwitztalbahn ersetzt.

Zwischen 1992 und 2007 kamen fünf Zweirichtungstriebwagen vom Typ Gotha an die Kirnitzsch, die vorher in Jena, Plauen und Zwickau eingesetzt waren, ebenso Gotha-Beiwagen. Nach ihrer umfassenden Modernisierung waren sie ab 1994 als Gotha-Dreiwagenzug im Linienverkehr der Kirnitzschtalbahn unterwegs. Der Fahrbetrieb musste seit den 1960er-Jahren immer wieder längere Pausen einlegen – im Juli 1969 etwa, nachdem ein Triebwagen aufgrund von Gleismängeln einen schweren Unfall hatte. Mängel an der Gleisanlage führten 1985 und 1993 zu weiteren Betriebsunterbrechungen und mehrmonatigen Reparaturarbeiten.

Aber auch die Naturgewalten, wie das Jahrhunderthochwasser der Elbe im August 2002, die Flutwelle im Kirnitzschtal im August 2007 und der Felsabgang im September 2014 setzten der Straßenbahnlinie zu. Aber die kleine Bahn im Kirnitzschtal machte weiter. ►



Malerisch: Die kleine Straßenbahn rollt gemütlich an dem kleinen Flüsschen Kirnitzsch entlang immer tiefer ins Kirnitzschtal.

Die Geschichte der Kirnitzschtalbahn

Dez. 1893: Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Bahn im Kirnitzschtal.

Mai 1898: Bahneröffnung mit sechs Trieb- und sechs Sommerbeiwagen.

1926: Kirnitzschtalbahn erhält ihren Namen. Modernisierung der Triebwagen und Inbetriebnahme weiterer Triebwagen.

Juli 1927: Brand zerstört die Wagenhalle sowie alle Triebwagen und Beiwagen.

1928: Neue Wagenhalle ist fertiggestellt. MAN liefert fünf Triebwagen und sechs Beiwagen.

April 1928: Wiederaufnahme des Fahrbetriebs mit drei MAN-Dreiwagenzügen.

1945: Wiederaufnahme des Fahrbetriebs nach dem Krieg.

Mai 1969: Unfall und schlechter Gleiszustand führen zur Einstellung des Fahrbetriebs.

1972 bis 1973: Teilstrecke, später Gesamtstrecke wieder in Betrieb.

Dez. 1977: Übernahme von fünf Erfurter Triebwagen der Lockwitztalbahn.

März 1979: Letzte Fahrt des MAN-Triebwagens 5 im Linienverkehr.

1979: Übernahme Triebwagen 9 der Lockwitztalbahn.

1981: Beginn des Traditionsverkehrs. Erster Traditionswagen: Triebwagen 9.

Mai 1983: MAN-Triebwagen 5 wird als Traditionswagen vorgestellt.

1985: Stilllegung der Bahn als Folge des schlechten Gleiszustands.

1986: Wiederaufnahme des Fahrbetriebs auf Teilstrecken.

1990: Gesamtstrecke ist befahrbar.

1992: Gründung der OVPS, der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH.

1992 bis 2007: Übernahme von fünf Gotha-Triebwagen und zwei Gotha-Beiwagen.

Seit 1997: Fahrbetrieb mit drei Gotha-Dreierzügen.

1998: Kirnitzschtalbahn wird 100 Jahre alt.

2008: Triebwagen 5 und Beiwagen 12 kommen ins Kino.

Aug. 2010: Flutwelle der Kirnitzsch verwüstet Infrastruktur und Fuhrpark.

Dez. 2012: Wiederaufnahme des kompletten Linienverkehrs.

Sept. 2014: Riesiger Felsbrocken stürzt auf Kirnitzschtalstraße. Wiederaufnahme des Bahnbetriebs Ende Oktober.

2018: Planungen für eine Verlängerung der Bahnstrecke beginnen.

2019: Oberelbische Verkehrsgesellschaft und Regionalverkehr Dresden schließen sich zum Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH (RVSOE) zusammen.



Oldtimer-Fahrt: Die über 90 Jahre alte Straßenbahn „5 + 12“ wird heute noch bei Traditionsfahrten eingesetzt.

Nachdem Infrastruktur und Fahrzeuge instand gesetzt waren, wurde der Fahrbetrieb immer wieder aufgenommen, um Kurgäste, Touristen und Wanderer in das schöne Tal der Sächsischen Schweiz zu bringen.

Wenn die Vorstellungen des Betreibers Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH (RVSOE) Realität werden, dann können in Zukunft die Fahrgäste sogar noch bequemer mit der Straßenbahn ins schöne Tal gelangen. Eine Verlängerung der Strecke ist geplant. In Bad Schandau soll die Kirnitzschtalbahn die Fahrgäste bereits am Bahnhof in Empfang nehmen, um sie dann noch einige Kilometer weiter als bislang ins Tal der Kirnitzsch zu bringen.

Traditionsfahrten 2020 mit dem Straßenbahnzug „5 + 12“

01.05. Fahrt in den Mai

30.05. bis 01.06. Pfingstfahrten

25.07. bis 26.07. Traditionsfahrten zum Kirnitzschtalfest

03.10. Fahrt in den Herbst

Geplante Events bei Drucklegung: Aktuelle Infos zu den Terminen entnehmen Sie der Homepage des Veranstalters.



Rückfahrt: Wohin die Reise geht, zeigen die typischen Schilder auf dem Dach des Triebwagens.

Originalgetreu: Triebwagen 5 und Beiwagen 12 haben die Farbgebung und Beschriftung ihrer Vorbilder, wie sie heute unterwegs sind.





Triebwagen 5 und Beiwagen 12

Nach dem verheerenden Brand der Wagenhalle 1927 bestellten die Betreiber der Kirnitzschtalbahn bei der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) fünf Trieb- und sechs Beiwagen, die im darauffolgenden Jahr geliefert wurden. Unter ihnen waren auch der Triebwagen Tw 5 und der Beiwagen Bw 12. Mit dem neuen Rollmaterial konnte die Kirnitzschtalbahn

Dreiwagenzüge bilden, die am 1. April 1928 den Fahrbetrieb aufnahmen. Bis Ende der 1970er-Jahre waren die MAN-Straßenbahnen nahezu unverändert im Einsatz. Nach der Übernahme von fünf Triebwagen der stillgelegten Lockwitztalbahn wurden die betagten Fahrzeuge nach und nach ersetzt.

Vier MAN-Triebwagen wurden verschrottet, der Triebwagen Tw 5 jedoch bekam eine neue Aufgabe. Nach seinem letzten Einsatz im Linienverkehr am 31. März 1979 wurde er aufgearbeitet und am 28. Mai 1983 im Rahmen der 85-Jahr-Feier der Bahnstrecke erneut in den Fuhrpark der Kirnitzschtalbahn aufgenommen. Seitdem ist er als historischer Triebwagen im Kirnitzschtal unterwegs. Acht Jahre später folgte der MAN-Beiwagen Bw 12, mit dem er seitdem den historischen MAN-Wagenzug „5 + 12“ bildet, der inzwischen als „echter Kirnitzschtaler“ bei Sonderfahrten und an den traditionellen Fahrtagen auf den Schmalspurgleisen im Kirnitzschtal unterwegs ist.

Wer also am 1. Mai, an Pfingsten, zum Kirnitzschtafest oder am 3. Oktober nach Bad Schandau kommt, sollte sich die Möglichkeit nicht entgehen lassen, mit dem Oldtimer-Straßenbahnzug eine Fahrt in die Vergangenheit zu machen. Mit einem Zug, der es in seiner

langen Geschichte sogar bis ins Kino geschafft hatte. Beim Kinofilm „Der Vorleser“ hatte er einen kurzen Gastauftritt zusammen mit Kate Winslet, die als Schaffnerin in der alten Straßenbahn unterwegs war.

Oldtimer-Straßenbahn als Modell

Um der Nachfrage der LGB Fans von historischen Straßenbahnen nachzukommen, präsentierte LGB auf der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg den Oldtimer-Straßenbahntriebswagen mit Anhänger in der Ausführung der Kirnitzschtalbahn. Der Triebwagenzug Kirnitzschtalbahn (Art. 23363) besitzt die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung des historischen Triebwagens 5 und des historischen Beiwagens 12, so wie sie heute bei den Traditionsfahrten zwischen Bad Schandau und dem Lichtenhainer Wasserfall unterwegs sind. Ein kugelgelagerter Bühlermotor treibt die beiden Radsätze des Triebwagens an.

Erstmals in einer LGB Straßenbahn ist ein mfx/DCC-Decoder der neuesten Generation eingebaut. Er erlaubt eine Vielzahl von Licht- und Soundfunktionen, wie etwa Spitzenlicht, Innenbeleuchtung, Fahrgeräusche, Bremsgeräusche und Glocke. Das mit der Fahrtrichtung wechselnde Spitzenlicht ist ebenso wie die Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb voll funktionsfähig. Zwei Soundfunktionen lassen sich über Reedkontakte aktivieren – sowohl im Digital- als auch im Analogbetrieb. Der 70 Zentimeter lange Triebwagenzug wird in den nächsten Monaten ausgeliefert, sodass Straßenbahnfans schon bald diesen Oldtimer auf die Gleise ihrer Gartenbahn setzen können. Eine Straßenbahn, die Lust auf eine gemütliche Bahnfahrt in dem schönen Tal der Sächsischen Schweiz macht.

Zugstark: Ein kugelgelagerter Bühlermotor treibt beide Achsen des Triebwagens an.

HIGHLIGHTS

Triebwagenzug Kirnitzschtalbahn, Epoche VI, Art. 23363

- 1 Oldtimer-Straßenbahntriebswagen mit Beiwagen nach dem Motiv der Kirnitzschtalbahn.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung entsprechend Epoche VI.
- 3 Leistungsstarker Bühlermotor treibt beide Radsätze des Triebwagens an.
- 4 Integrierter mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- 5 Mit Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, funktioniert auch im Analogbetrieb.
- 6 Fahrgeräusche sowie Auslösung von zwei Soundfunktionen durch Gleismagnete auch im Analogbetrieb.
- 7 Länge über Kupplung: 70 Zentimeter.



Ganz großes Kino auf schmaler Spur



Eine Bahnstrecke, so schön, dass man sie eigentlich mehr als nur einmal in seinem Leben befahren sollte: Der Glacier Express von Zermatt nach St. Moritz verbindet eine traumhafte Alpenkulisse, modernsten Bahnkomfort und eisenbahntechnische Monumente quasi im Minutentakt zu einer einzigartigen Erlebnis- und Genussreise.

Über die schönsten Bahnstrecken der Welt können Eisenbahnfans tage-, ach was: ein Leben lang philosophieren. Aber wetten, dass bei keinem Bahnfreund die Verbindung zwischen Zermatt und St. Moritz fehlen wird? Dass diese Panoramaroute durch das Herz der Schweizer Alpen einen festen Platz in der Hitparade der sehenswertesten Schienenverbindungen erobert hat, verdankt sie ihrer traumhaften Kulisse – nicht zuletzt aber auch dem Glacier Express, der diese Strecke seit 1930 standesgemäß elegant und komfortabel bedient und als „langsamster Schnellzug der Welt“ mehr denn je Maßstäbe in Sachen Reisegegnuss und Entschleunigung setzt.

Reisegegnuss pur im „langsamsten Schnellzug der Welt“

Zu seinem 90. Geburtstag im Sommer 2020, zeigt sich dieses Flaggschiff des

GLACIER 
EXPRESS

*Von Zermatt aus
startet die Reise auf
1.600 Metern über
Meereshöhe.*

eidgenössischen Bahnverkehrs topmodern und technisch in Bestform: Großzügige Panoramawagen sowohl in der 1. wie in der 2. Klasse bieten den Passagieren eine prächtige Aussicht auf die Schweizer Bergwelt, an jedem Sitzplatz angebrachte Kopfhörer informieren in sechs verschiedenen Sprachen über die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke und

eine ambitionierte Bordküche serviert frisch zubereitete Köstlichkeiten direkt am Sitzplatz. Der Unterschied zwischen erster und zweiter Klasse besteht übrigens in der Anzahl der Sitze: Die zweite Klasse bietet zwei Sitzplätze pro Reihe in klassischer 2+2-Bestuhlung, in der ersten Klasse hingegen besteht eine Reihe aus einer etwas luftiger angeordneteren 2+1-Bestuhlung. Noch ein Stück komfortabler reisen die Fahrgäste in der vergangenen Jahr neu eingeführten „Excellence Class“, die mit einer Loungebestuhlung mit garantiertem Fensterplatz, einem Fünf-Gänge-Menü, Concierge-Betreuung und dem Zugang zur exklusiven „Glacier Bar“ kaum Wünsche offen lässt.

Während Reisende die meisten Züge besteigen, um schnell von A nach B zu kommen, so ist es beim Glacier Express anders: Hier ist tatsächlich der Weg das Ziel und fast bedauert man, dass eine Fahrt von Zermatt bis St. Moritz heute



telbar vor der Haustür: eine spektakuläre Kulisse in Gestalt der atemberaubenden Bergwelten von Wallis, Uri und Graubünden. Mit Fertigstellung des letzten Schienenabschnitts zwischen Visp und Brig konnte der Glacier Express schließlich am 25. Juni 1930 seine Jungfernfahrt als umsteigelose Zugeinheit zwischen Zermatt und St. Moritz antreten.

Dampflok und „Krokodile“ vor großer Bergkulisse

Zunächst prägte ein reizvoller Mischbetrieb aus Elektro- und Dampflok das Bild auf dieser mit 1.000 Millimeter Schienenabstand gebauten Schmalspurbahn: Da die Netze von RhB und VZ bereits elektrifiziert waren, kamen hier große (bei der RhB) und kleine (bei der VZ) „Krokodile“ zum Einsatz, während bei der FO noch bis 1942 Dampflokomotiven Dienst taten. Neben edlen Salon- und Speisewagen (die anfangs nur auf dem Abschnitt der RhB, also bis/ab Disentis eingesetzt wurden) führte der Glacier Express damals auch Wagen der dritten ab 1956 der zweiten Klasse mit. Ab 1947 änderte sich das Bild Schritt für Schritt: Auf allen Streckenabschnitten wurde elektrisch gefahren, der Speisewagen konnte bis Oberalpsee beziehungsweise Andermatt durchlaufen und Anfang der 1960er-Jahre wurde eine neue Generation an Leichtstahl- und Leichtmetallwagen in Dienst gestellt. In den 1970er-Jahren kamen dank stetig steigender Passagierzahlen immer häufiger Doppelführungen zum Einsatz.

Über Tunnels, Brücken und Kehrschleifen in Richtung Zukunft

Eine wichtige strategische Entscheidung trafen die Schweizer Regierung und die Landesbehörden der Kantone Wallis, Graubünden und Uri im Jahr 1970 mit dem Bau des Furka-Basistunnels. Das 15,3 Kilometer lange Bauwerk machte die in den Wintermonaten nicht befahrbare Route hinauf zum Furka-Scheiteltunnel hinfällig.

Ein doppelter Gewinn: Dieser Schritt sicherte nicht nur den Ganzjahresbetrieb des Glacier Express, sondern sorgte zudem für eine weitere Attraktion, denn nach der Eröffnung des neuen Tunnels im Jahr 1982 verwandelte der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) den stillgelegten Gleisabschnitt in freiwilliger Arbeit in eine gut gepflegte Museumsbahn, die seit 2010 regelmäßig verkehrt. Wer also etwas Zeit hat, sollte sich einen Abstecher zur „Dampfbahn Furka-Bergstrecke“ (DFB) gönnen. Es locken eine gran-

diose Gebirgslandschaft, Attraktionen wie der 548 Meter lange Gletsch-Spiraltunnel, die versenkbare Zahnstange in Oberwald sowie sehenswerte historische Dampflokomotiven und Reisewagen.

Wer heute mit dem Glacier Express reist, kann an der Zugspitze moderne Elektrolokomotiven begrüßen. Meist ist auf der Strecke der Rhätischen Bahn eine Ge 4/4 II oder Ge 4/4 III im Einsatz und auf den Gleisen der Matterhorn Gotthard-Bahn eine HGe 4/4 II. Sage und schreibe 291 Brücken und unglaubliche 91 Tunnel passiert der Glacier Express dann ab Zermatt auf seiner Gesamtstrecke, die auf 291 Streckenkilometern ein wahres Feuerwerk an Attraktionen in sich vereint. Liebliche, sonnenverwöhnte Voralpenlandschaften wechseln mit schroffen Felsmassiven und reißenden Gebirgsflüssen, mächtige Viertausender wie das Matterhorn und der Piz Bernina fesseln den Blick, traditionsreiche Ferienorte wie Zermatt, Davos oder St. Moritz laden zum Verweilen, Bummeln und Genießen.

Doch auch eisenbahntechnisch fesselt der Glacier Express mit spektakulären Details: Legendar sind etwa seine Kehrschleifentunnel, mit deren Hilfe enorme Höhenunterschiede auf relativ kurzen Distanzen bewältigt werden können. Vom tiefsten Punkt der Strecke bei Visp (650 Meter über Meeresspiegel) bis zum Oberalp-Pass auf 2.033 Metern besteht schließlich eine Differenz von stolzen 1.383 Höhenmetern. Schon allein zwischen Preda und Filisur überwindet der Glacier Express dank diverser Kreis- und Kehrtunnel auf nur zwölf Kilometern Luftlinie unglaubliche 708 Höhenmeter: eine ingenieurtechnische Meisterleistung. Und noch eine Reihe weiterer Herausforderungen galt es bei der Trassenverlegung zu bewältigen – etwa die konstant hohe Lawinengefahr in Teilbereichen der Strecke sowie die enormen Wassermassen, die sich entweder von den Berghängen Richtung Tal ergossen oder durch poröse Gesteinsschichten ins Innere der Berge einsickerten und dort den Bau von Tunneln erschwerten. Aber mit eidgenössischer Präzision und dem Pioniergeist großer Ingenieure meisterten die Bahnarchitekten und Bautrupps von RhB, FO und VO auch die schwierigsten Hürden. Von Zermatt aus startet eine Reise mit dem Glacier Express auf 1.600 Metern über Meereshöhe. Fast zum Greifen nah grüßt das 4.478 Meter hohe Matterhorn – doch statt tüchtig bergauf geht es zunächst einmal ordentlich den Berg hinunter: via Sankt Niklaus durch das ►

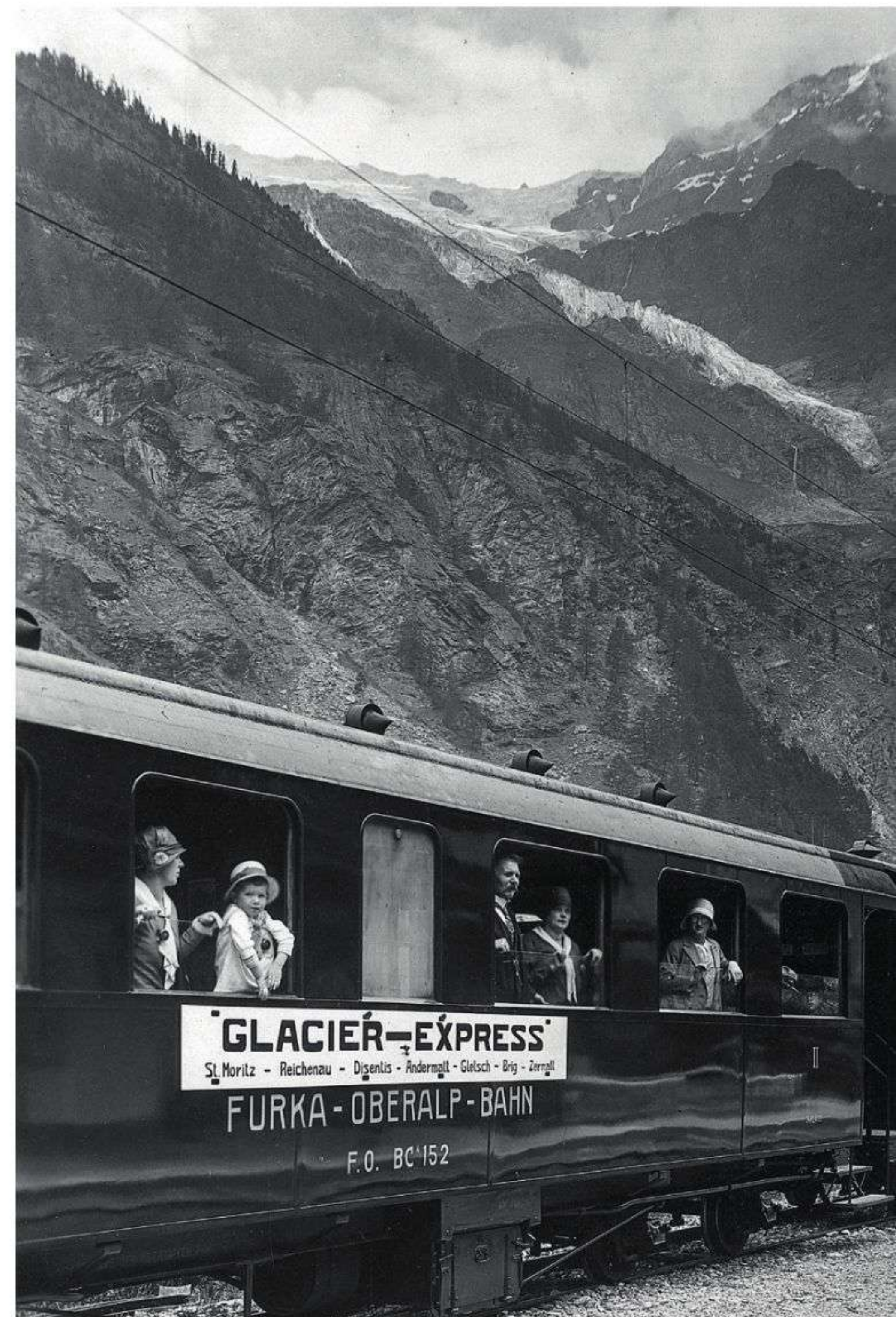
„nur“ acht Stunden dauert – bei seiner Jungfernfahrt 1930 konnten die Passagiere diese unvergessliche Reise rund drei Stunden länger genießen.

Mit vereinten Kräften durch die Schweizer Alpen

Möglich gemacht haben diese einzigartige Route durch hochalpines Terrain drei Schweizer Bahngesellschaften: die Rhätische Bahn (RhB), die Furka-Oberalp-Bahn (FO) und die Visp-Zermatt-Bahn (VZ). Um das zu Beginn des 20. Jahrhunderts wachsende Schienennetz der Schweiz für Gäste aus aller Welt attraktiver zu machen, beschlossen die Chefs von RhB, FO und VZ Ende der 1920er-Jahre die Einführung eines neuen gemeinsamen Luxuszuges im Stil des Orient Express – eine kühne, aber Erfolg versprechende Idee, fand sich die für ein solches Projekt wichtigste Voraussetzung doch unmit-

90 Jahre Glacier Express: historische Highlights

- 8. Juli 1891:** Eröffnung Bahnstrecke Visp nach Zermatt (Betreiber: Visp-Zermatt-Bahn).
- 10. Juli 1904:** Eröffnung Bahnstrecke Chur nach St. Moritz (Betreiber: Rhätische Bahn).
- 1. August 1912:** Fertigstellung Bahnstrecke Chur nach Disentis.
- 3. Juli 1926:** Durchgehende Gleisverbindung von Brig nach Disentis.
- 5. Juni 1930:** Durchgehende Bahnstrecke von Visp nach Brig.
- 25. Juni 1930:** Erste Fahrt des Glacier Express von Zermatt nach St. Moritz. Betreiber: Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ), Furka-Oberalp-Bahn (FO) und Rhätische Bahn (RhB). Die Bahngesellschaften setzen ihre besten Loks und Wagen ein.
- 1. Juni 1941:** Komplette Strecke des Glacier Express wird elektrisch betrieben, nachdem die Strecke der Furka-Oberalp-Bahn elektrifiziert wurde.
- 1948:** Wiederaufnahme des Zugbetriebs nach Kriegsende.
- 1968:** Rot wird die Farbe des Glacier Express.
- 16. Juni 1982:** Eröffnung des Furka-Basistunnels. Seitdem ganzjähriger Zugbetrieb.
- 1983:** „Neuentdeckung“ des langsamsten Schnellzugs der Welt. Neues Marketingkonzept, steigende Passagierzahlen.
- 1985:** Verbindung ab Davos ergänzt Hauptroute St. Moritz–Zermatt.
- 1991:** Einsatz von Panoramawagen zu Testzwecken.
- 1993:** Panoramawagen im Regelverkehr.
- 1. Januar 2003:** Bahngesellschaften Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) und Furka-Oberalp-Bahn (FO) fusionieren zur Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). MGB und RhB sind die Betreiber des Glacier Express.
- 2006:** Neue Panoramawagen der ersten und zweiten Klasse.
- 2013:** Zugverbindung nach Davos wird eingestellt.
- 23. August 2017:** Gründung der Glacier Express AG (Sitz in Andermatt). RhB und MGB sind zu 50 Prozent beteiligt.
- Winter 2019:** Einführung der luxuriösen Excellence Class.
- 2019 bis 2021:** Alle Panoramawagen werden im Rahmen der 90-Jahr-Feier modernisiert.



Gletscher-Tour: Zeitlos schön und angenehm komfortabel war die Fahrt mit dem Glacier Express auch schon 1930.

herrliche Nikolaital nach Visp am Zusammenfluss von Rhone und Vispa, das auf 650 Meter Höhe liegt. Ab Visp steigt die Strecke durch das Mattertal wieder bergauf und erreicht über Brig am Fuß des

Herrliche Landschaften und starke Loks: Auf der Strecke der Visp-Zermatt-Bahn übernahm 1930 das kleine Krokodil die Wagen.



Simplon-Passes das Oberwallis mit den Stationen Fiesch, Münster und dem sonnenverwöhnten Oberwald.

Mittlerweile ist der Glacier Express schon wieder auf 1.377 Meter über Meereshöhe geklettert und die Landschaft ist sanft und waldreich. Vor der Eröffnung des Furka-Basistunnels fuhr der „GEX“ (so das ab 2012 offiziell geführte Kürzel des Glacier Express im Schweizer Kursbuch – seit dem Fahrplanwechsel 2018/2019 wurde es durch die Abkürzung PE abgelöst) via Gletsch zum 2.162 Meter hoch gelegenen Furka-Scheiteltunnel. Auf dieser Route gab die Landschaft übrigens den Blick auf den Rhone-Gletscher frei

– so kam der Glacier Express zu seinem Namen (das französische Wort „glacier“ bedeutet Gletscher).

Heute geht es durch den Furka-Basistunnel nach Andermatt. Dank seiner Lage zwischen Furka-, Gotthard- und Oberalp-Pass ist der kleine Ort im Kanton Uri bis heute ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Tipp: Von Andermatt führt die Schöllenen-Bahn nach Göschenen am Nordeingang des Gotthard-Tunnels. Sie überquert dabei die wilde Schöllenenschlucht in der Nähe

Modernes Rollmaterial: Die starke MGB-Zahnradlok HGe 4/4 II zieht heute die Panorama-Wagen in Richtung Andermatt.



der sagemumwobenen Teufelsbrücke, ein Abstecher lohnt sich.

Bis zum Oberalppass in 2.033 Meter Höhe

Von jetzt an kämpft sich der Glacier Express zackig den Berg hinauf bis zum 2.033 Meter hohen Oberalppass, um sich vom höchsten Punkt der Reise in kühnen Serpentinaugen wieder talwärts zu winden. Ab Disentis/Munster ist der Traditionszug auf dem Netz der Rhätischen Bahn angekommen und passiert hinter Disentis die malerische Rheinschlucht, den „Grand Canyon“ der Schweiz. Nach der Anbindung von Chur wartet nahe Filisur mit dem 136 Meter langen und 65 Meter hohen Landwasser-Viadukt die wohl spektakulärste Sehenswürdigkeit auf die Reisenden. Die fünf schlanken Pfeiler dieser 1902/1903 in nur eineinhalbjähriger Bauzeit errichteten Steinbogenbrücke sind bis heute an Eleganz kaum zu übertreffen und faszinieren mit einem majestätischen Anblick – und die Einfahrt in die gegenüberliegende Tunnelwand ist ganz großes Kino!

In Filisur können die Reisenden nach Davos umsteigen, doch die klassische Route des Glacier Express schwenkt von Filisur ins 20 Kilometer lange Albula-Tal und kreiselt durch das „Albula-Karussell“. Es überwindet einen Höhenunterschied von 416 Metern – wofür lediglich die etwa doppelte Streckenlänge benötigt wird. Nun sind es nur noch wenige Kilometer bis St. Moritz, das seine Gäste mit Eleganz, kosmopolitischem Flair und einem prickelnden „Champagnerklima“ verwöhnt. Obwohl 1.856 Meter hoch gelegen, scheint die Sonne hier übrigens an durchschnittlich 322 Tagen im Jahr – kein Wunder, dass St. Moritz zu jeder Jahreszeit Hochkonjunktur hat.



Spektakulär: Der 65 Meter hohe Landwasser-Viadukt ist das beeindruckendste Brückenbauwerk auf der 291 Kilometer langen Reise des Glacier Express.



Natur pur: Auf dem Weg durch die Schweizer Berglandschaft überwindet der Glacier Express vier große An- und Abstiege. Start- beziehungsweise Endpunkt ist Zermatt (Matterhorn).



Mit dem Glacier Express verhält es sich ebenso: Im Frühling und Sommer bezaubert sein Szenario mit bunt blühenden Wiesen, im Herbst mit farbsatten Wäldern und dramatischen Nebelschwaden und im Winter mit märchenhaft verschneiten Landschaften. Eine Fahrt mit diesem traumhaften Zug ist eigentlich viel zu wenig für ein Eisenbahnerleben: Am besten reist man mit dem Glacier Express mindestens vier Mal – jeweils einmal zu jeder Jahreszeit.

Wintertraum: Eine Fahrt mit dem Glacier Express durch die Schneelandschaft ist ein Traum für jeden Eisenbahnfan.



GÜNTER SCHIPPERS

Die LGB Freunde Rhein/Sieg feiern 35. Geburtstag – feiern Sie mit!



Günter Schippers aus Rheydt/Mönchengladbach ist seit seiner Kindheit begeisterter Modellbahner und seit zehn Jahren Vorsitzender der LGB Freunde Rhein/Sieg e. V.

Vor 35 Jahren begann alles in Much, einem kleinen Ort im Rhein-Sieg-Kreis. LGB Fans aus der Region trafen sich in Privaträumen, um gemeinsam ihr Hobby LGB Gartenbahn zu pflegen. In den ersten Jahren gab es private Treffen und Besuche von Garten- und Innenanlagen. Später feierten wir darüber hinaus einmal im Jahr ein Fest, meist bei einem Clubmitglied und später im Schulzentrum in Much. Der Club präsentierte sich stets als Bahnhof für Mitglieder und Besucher. Die Treffen dienten damals und auch heute noch dazu, das gemeinsame Hobby auszuüben und Großbahnen von LGB und alles, was zum Kreis der Familie dazu gehört, zu erhalten und auszubauen.

1985 begann das Clubleben im kleineren Kreis von Hobbyisten. Bereits nach kurzer Zeit hatten wir eine stattliche Anzahl an Mitgliedern, die Zahl der Besucher stieg ebenfalls rasch. Heute zählen die LGB Freunde Rhein/Sieg 140 Mitglieder. Damit sind wir der größte private LGB Club in Deutschland. Zeitgleich mit der Clubgründung starteten wir 1985 die „Spur II Nachrichten“, die ab 2006 mit neuer Redaktion und neuem Namen („Spur G Magazin“) weitergeführt wurde.

Nicht zu vergessen ist unser Clubleben. Im Club treffen sich viele aktive und passive Mitglieder, Fans und Idealisten, um sich über das gemeinsame Hobby Großbahn auszutauschen.

Die persönlichen Gespräche, Diskussionen und Fachsimpeleien über die vielen Themen, die Modellbahnen mit sich bringen, haben eine große Bedeutung für die Gegenwart und auch für die Zukunft unseres Hobbys. Obwohl heute die digitale und virtuelle Kommunikation per E-Mail, WhatsApp oder Facebook für unseren Club eine wachsende Bedeutung hat, wird sie den Zusammenschluss in einem Club mit regelmäßigen Arbeitstagen, öffentlichen und internen Fahrtagen, Seminaren und geselligem Miteinander nie ersetzen.

Der Club der LGB Freunde Rhein/Sieg e. V. ist zudem in der glücklichen Lage, ein Clubdomizil in zentraler Lage in Mönchengladbach/Rheydt zu besitzen, in dem die vorhandenen Modulanlagen und Exponate dauerhaft ausgestellt werden können. Unsere Arbeitstage, Treffen und Veranstaltungen finden seit nunmehr elf Jahren in unserem Clubdomizil statt.

Wer uns dort noch nicht besucht hat, ist herzlich eingeladen, dies an den Jubiläumsfahrtagen, am Samstag 20. Juni und Sonntag 21. Juni 2020, nachzuholen. Aber auch alle, die bereits in unserem Clubdomizil waren, sind herzlich eingeladen, sich an diesen Tagen an unseren Anlagen zu erfreuen oder selbst (unter Anleitung) die digitale Welt der großen Modellbahnen in die Hände zu nehmen.

**Aktuelle Infos
zur Veranstaltung
finden Sie auf:
[www.
lgb-rheinsieg.de](http://www.lgb-rheinsieg.de)**

Clubpräsenz: Auf den Märklin Tagen 2019 (links) und im Clubdomizil in Rheydt.

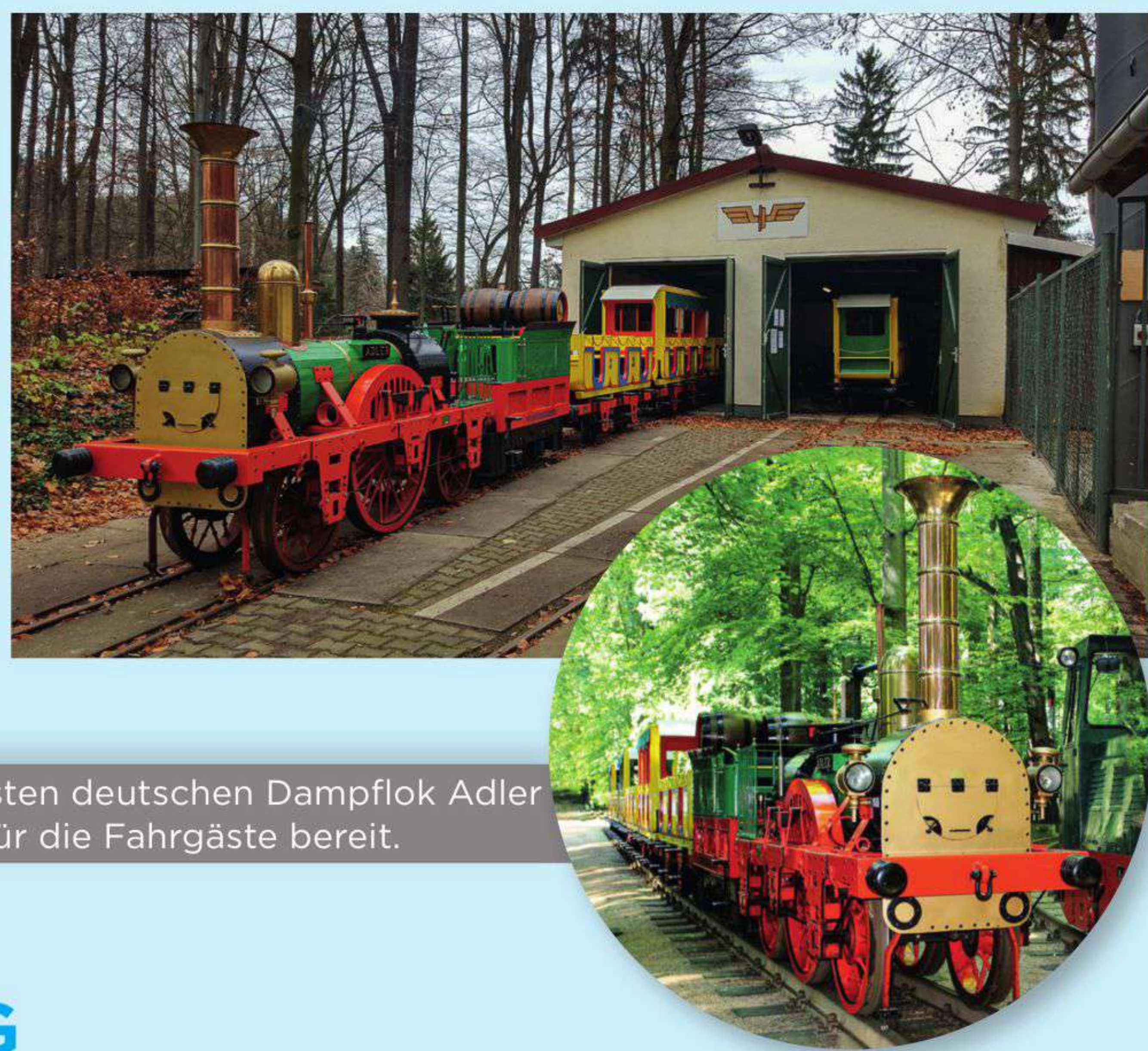
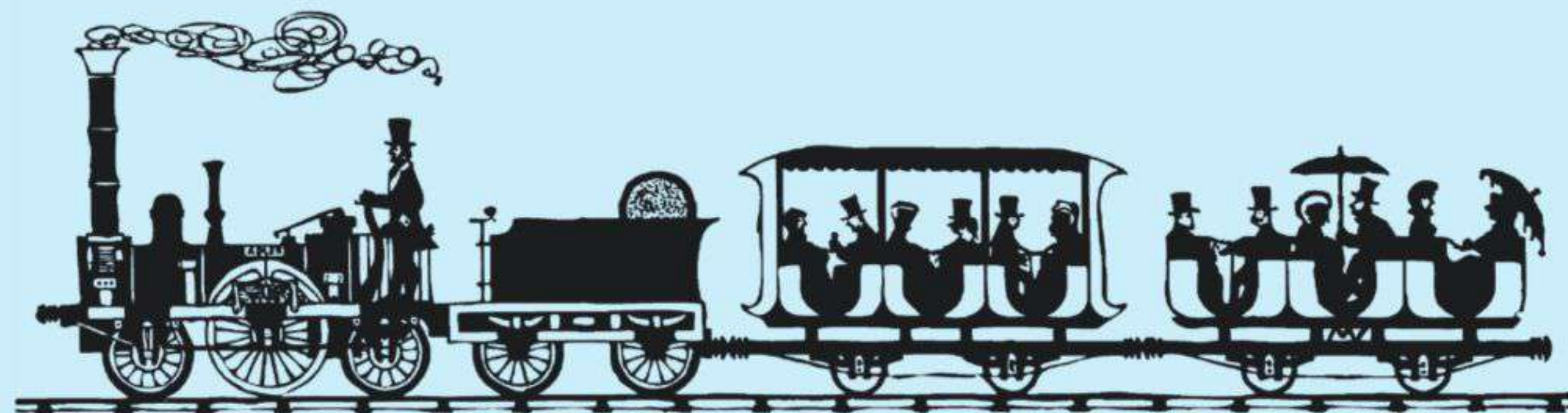


Die neuen Kooperationspartner

Görlitzer Oldtimer Parkeisenbahn e. V.

In Görlitz geht's mit dem Nachbau eines Klassikers durch den Park.

Die Görlitzer Oldtimer Parkeisenbahn entstand 1976 in Görlitz als schmalspurige Bahn, die in einem Park- und Waldgelände südöstlich von Görlitz verläuft. Es war eine Pioniereisenbahn, die von Kindern und Jugendlichen betrieben wurde. Die Besonderheit gegenüber anderen Pioniereisenbahnen war, dass die Lok und die Personenwagen der ersten deutschen Eisenbahn nachempfunden wurden. Seit 1993 wird die Bahn durch den Verein Görlitzer Oldtimer Parkeisenbahn betrieben, geblieben ist das Konzept, Kindern und Jugendlichen eine interessante und sinnvolle Freizeitbeschäftigung zu bieten. Seit über vierzig Jahren können die Besucher der Görlitzer Parkeisenbahn mit dem Nachbau des Adlers in früheste Eisenbahngeschichte eintauchen. Erwachsene Clubmitglieder bezahlen bei Vorlage des Clubausweises 1,80 Euro (statt 2,30 Euro) für die Fahrt, Kinder kosten 1,20 Euro (statt 1,70 Euro). Weitere Informationen <https://goerlitzerparkeisenbahn.de>



Waldtour: Ein Nachbau der ersten deutschen Dampflokomotive Adler und passende Wagen stehen für die Fahrgäste bereit.

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Anfang Mai startet die Dampfbahn-Saison im Zillertal.

ZILLERTALBAHN
dampf

Reisen wie vor 110 Jahren in Tirol kann man mit dem Nostalgiezug der Zillertalbahn. Auf der 32 Kilometer langen Strecke rollt die Dampflokomotive mit Tempo 35 Kilometer pro Stunde zwischen Jenbach und Mayrhofen und hält an den schönsten Orten des Zillertals. Im Zug mit der Spurweite von 760 Millimetern warten neben Personenwagenklassikern ein Kinderwagen mit Spielabteil, der Buffetwagen „Zillertaler Alpenstube“ und ein Cabriowagen auf die Fahrgäste. Im Mai verkehrt der Dampfbahnzug nur an ausgewählten Tagen. Vom 2. Juni bis 29. August ist er jede Woche von Dienstag bis Samstag unterwegs und ab 1. September bis 4. Oktober fährt er jede Woche von Dienstag bis Sonntag. Clubmitglieder erhalten gegen Vorlage der Clubkarte eine Fahrkarte für den Zillertaler Dampfbahnzug zum vergünstigten Gruppenpreis anstatt zum Einzelpreis. Weitere Informationen: www.zillertalbahn.at



Fahrvergnügen: Viel Spaß für wenig Kohle ist das Motto der Dampfbahn im Zillertal.

Die neuen Kooperationspartner

Historische Westsächsische Eisenbahnen e. V.

Mit dem Schienencabrio durch das Tal der Zwickauer Mulde

Dem originalgetreuen Erhalt von Bahninfrastruktur hat sich der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e. V. (FHWE) verschrieben. Konkret beschäftigt sich der Verein mit der Erhaltung einer regelspurigen Nebeneisenbahn durch das Obere Vogtland und Westerzgebirge sowie dem Erhalt von Bahnhöfen wie dem Bahnhof Schönheide Süd, der als Musterbeispiel eines historischen Spurwechselbahnhofs gilt. Hier zweigt von der Regelspurstrecke Muldenberg-Schönheide die Schmalspurbahn Schönheide Süd-Carlsfeld ab. Bei den Besuchern beliebt sind die Fahrtage, bei denen der Wernesgrüner Schienen-Express (WEX), ein Schienencabrio, das von einer motorisierten Draisine gezogen wird, auf der 17,7 Kilometer langen Regelspurstrecke durch das Tal der oberen Zwickauer Mulde pendelt. Eröffnet wird die WEX-Fahrsaison am 2. und 3. Mai, Fahrbetrieb ist nur an den Fahrtagen (Nähere Informationen: www.schienen-express.de). Erwachsenen Clubmitgliedern gewährt der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen gegen Vorlage der Clubkarte einen Rabatt von einem Euro auf den Fahrpreis, Kinder erhalten 0,50 Euro und Familien 1,50 Euro Rabatt. Weitere Informationen: www.fhwe.de und www.schienen-express.de



Abfahrt: Der Wernesgrüner Schienen-Express (WEX) startet am Bahnhof Schönheide Süd seine Nebenbahnreise.

Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

Historische Dampfloks und Dieselloks, eine alte Bahnstrecke, ein altes Bahnhofsgebäude und eine umfangreiche Lok- und Wagensammlung in der niederländischen Region Veluwe.



Schönes historisches Rollmaterial ist auch bei unseren Nachbarn in den Niederlanden unterwegs. Auf der über 100 Jahre alten Bahnstrecke zwischen Appeldorn und Dieren rollen alte Dampfloks, Dieselloks und Wagen der Veluwschen Dampfzuggesellschaft (VSM). Der Bahnhof Beekbergen ist das Herzstück des Vereins. Ein altes Bahnhofsgebäude, eine große Drehscheibe, ein fahrender Kohlekran, Wassersäulen, Signale sowie manuell bedienbare Bahnübergänge gibt es dort zu entdecken. Im Lokschuppen ist die umfangreiche Sammlung der VSM an rollendem Material zu sehen. Der 1975 gegründete Verein besitzt viele einsatzfähige Dampf- und Diesellokomotiven aus den Niederlanden und Deutschland sowie Luxuswagen von Wagon-Lits und Mitropa. Clubmitglieder bezahlen bei Vorlage des Clubausweises für eine Tageskarte 13,00 Euro anstelle von 17,00 Euro, wobei der vergünstigte Rabatt für maximal vier Personen gilt. Weitere Informationen: www.stoomtrein.org



Volldampf: Vom niederländischen Beekbergen aus gehen die Dampzüge der VSM auf die 22 Kilometer lange Strecke.

Neuer Kooperationspartner Modellbauwelten Bispingen Guinnessbuch-verdächtige Spur-G-Anlage

Der LGB Club konnte mit den Betreibern der zurzeit größten Spur-G-Anlage der Welt, den Modellbauwelten in Bispingen (siehe auch Artikel auf Seite 13), eine Kooperation vereinbaren. Bereits vom Eröffnungstermin an erhalten LGB Clubmitglieder bei Vorlage ihres Clubausweises einen Rabatt von 15 Prozent auf die Standardtickets. Auf dem Areal des Berg & Tal Abenteuer Resort Lüneburger Heide sind über 500 Züge in 50 Themenwelten auf 20.000 Metern Gleis im Spur-G-Format unterwegs. Die für Anfang April geplante Eröffnung verzögert sich aufgrund der aktuellen Lage. Weitere Informationen: www.abenteuer-resort.de

Bahnexotik: In Bispingen sind 500 Züge in 50 Themenwelten unterwegs.

HINWEIS:

Aufgrund der Coronavirus-Pandemie und der damit verbundenen Vorgaben staatlicher Behörden kann es bei den angegebenen Terminen zu kurzfristigen Änderungen kommen. Wir bitten alle Leser, die aktuellen Hinweise der Veranstalter auf deren Internetseiten zu beachten.



Clubgeschenk 2020



Schöne Ergänzung: Die Streckenwärtertelefonbude passt auf jede Gartenbahn.

Nachdem LGB in den letzten beiden Jahren mit Zubehör für Personenbahnhöfe seine Clubmitglieder überraschte, ist das Clubgeschenk des Jahres 2020 eine attraktive Ergänzung der Bahn, die überall entlang der Gleisanlage aufgestellt werden kann. Die 70 x 50 x 165 Millimeter große Streckenwärtertelefonbude ist mit einem Läutewerk und einer beweglichen Tür ausgestattet. Das Wellblechhäuschen stammt von Pola. Der Versand des Clubgeschenks erfolgt voraussichtlich im Mai.

„Emma“ und 140 Kinder besuchten die RhB in Landquart

140 Kindergartenkinder und Schüler waren im Rahmen des Projektes „Jim Knopf und der Lokomotivführer“ zu Gast bei der Rhätischen Bahn in Landquart, um „echte“ Dampflokomotiven kennenzulernen. In der Wartungshalle der RhB in Landquart besuchten sie die Dampflokomotive G 4/5 „Albula“. Als Überraschungsgast tauchte die kleine LGB Dampflokomotive „Emma“ auf, die sie am nächsten Tag in ihrem Kindergarten ausprobieren konnten.



Überraschung: Die „Emma“ von LGB überraschte die Kinder des Jim-Knopf-Projekts.



Jahres-DVD 2020 exklusiv für Mitglieder

Das LGB Filmteam berichtet im ersten Teil der Jahres-DVD 2020 über die Vernissage im Shop des neuen Märklineum in Göppingen, bei der der LGB Museumswagen 2020, ein zweiachsiger gedeckter Güterwagen, ausgeführt als Privatwagen der Firma Lebkuchen-Schmidt, vorgestellt wurde. Die Reporter besuchten auch das weltbekannte Traditionsunternehmen in seiner Heimatstadt Nürnberg. Anschließend stand ein Werkstattbesuch bei Mike Lorbeer an. Dabei schaute ihm die Crew beim Bau eines Schaltheuses und eines Ständers für Hemmschuhe über die Schulter. Nicht nur für Schmalspurfans aus Sachsen interessant war der Besuch in Zittau, bei dem eine LGB Wagenneuheit und ihr Vorbild vorgestellt wurden. Eine Gartenbahn mit asiatischem Flair stand ebenfalls auf dem Programm. Zwei Bonustracks gibt es diesmal obendrauf. Bonusfilm eins erzählt die Geschichte der Zahnradlokomotive HG 4/4 Nr. 704 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von ihrer Aufarbeitung bis zur Jungfernfahrt. Bonustrack zwei stellt die neue Bahnreiserei RhB Inside vor. Schwerpunktthema ist diesmal das neue Flottenkonzept der Rhätischen Bahn.



Runde Sache: Der erste Teil der neuen Jahres-DVD 2020 bietet wieder viele interessante Themen.



Änderung beim Club-Benutzerkonto

Beim Club-Benutzerkonto gibt es eine Änderung. Änderungen bei den Kreditkartendaten im Club-Benutzerkonto können ab sofort nur noch von den Mitgliedern selbst vorgenommen werden. Bitte keine Kreditkartendaten per E-Mail oder auf dem Postweg übermitteln, da sie vom Clubteam nicht mehr eingetragen werden können. Die Änderungen sind über www.lgb.de/club - Login - Einstellungen vorzunehmen.

ANLAGENWETTBEWERB

Wir suchen die schönste Gartenbahn 2020

In jeder Gartenbahn stecken unglaublich viel Leidenschaft, Enthusiasmus, Ideen und Freizeit. Es wäre doch schade, wenn Sie dies nicht mit anderen Depesche Lesern teilen würden.

Nach 2016 und 2018 sucht die Depesche Redaktion auch in diesem Jahr wieder die schönste Gartenbahn. Überraschen Sie uns mit Ihrer Gartenbahn. Egal, ob Sie eine US-Anlage mit Trestle-Brücken, eine felsige Gebirgsstrecke mit Viadukten, eine Gartenlandschaft mit

Wasserfällen oder ein liebevoll in den Garten eingebettetes Gleisoval errichtet haben – wir sind für alle Varianten an Gartenbahnen offen.

Mitmachen können alle, egal ob die Anlage draußen oder drinnen ist, ob sie in Europa, den USA oder einem anderen Land beheimatet ist. Entscheidend ist der Gesamteindruck der Anlage, die von einer Fachjury bewertet wird. Machen Sie mit – es lohnt sich. Einsendeschluss ist der 31. Juli 2020.

MITMACHEN – SO GEHT'S

Fragebogen ausfüllen: Auf www.lgb.de finden Sie einen Fragebogen zu Ihrer Anlage, den Sie bitte ausfüllen. Falls Sie keinen Internetzugang haben, können Sie den Fragebogen auch schriftlich unter der unten angegebenen Adresse anfordern.

Fotos machen: Bitte ergänzen Sie Ihre Bewerbung mit vier aussagekräftigen Fotos, auf denen Ihre Anlage komplett und in Details zu sehen ist.

Gleisplan-Skizze erstellen: Bitte erweitern Sie Ihre Bewerbung um eine Gleisplanskizze, so erhält die Jury einen Eindruck von Ihrer Gesamtanlage.

Adresse: Ausgefüllten Fragebogen, Fotos und Gleisplanskizze bitte per Mail an: LGB-Depesche@3g-media.de oder per Post senden an: LGB Depesche, c/o Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stuttgarter Straße 55-57, 73033 Göppingen

Einsendeschluss: 31. Juli 2020

Siegerbahn: eine Gewinneranlage von 2018, gebaut von Reinhard Melz.

DAS KÖNNEN SIE GEWINNEN



1. Preis: Elektrolokomotive (Art. 20301)

Die drei Preise werden in den beiden Wettbewerbskategorien Indoor-Anlagen und Outdoor-Anlagen getrennt vergeben.



2. Preis: Gepäckwagen (Art. 34554)



3. Preis: gedeckter Güterwagen (Art. 48675)





Die Highend-Zahnrad dampflo

Viele LGB Fans haben das Funktionsmuster der HG 4/4 bereits im Fahrbetrieb gesehen. Jetzt steht die Highend-Dampflo kurz vor ihrer Auslieferung.

Das Spur-G-Modell der Zahnrad dampflo HG 4/4 gehört zu den beeindruckendsten LGB Neuheiten des Jahres 2020. Die Dampflo, deren Vorbild auf der Hochgebirgsstrecke zwischen Realp und Oberalp unterwegs ist, ist als feindetailliertes Highend-Modell in schwerer Metallbauweise ausgeführt. Die Lok besitzt viele filigrane Ansetzteile aus Messing, die detailgetreu ausgeführt sind. Zu den vielen Highlights der 40 Zentimeter langen Lok gehören die übereinanderliegenden Triebwerke, die sich im Zahnradbetrieb gleichzeitig in Bewegung setzen. Da sich das oben liegende Zahnradtriebwerk mit doppelter Dreh-

zahl und in umgekehrter Drehrichtung zu dem darunterliegenden Reibungstriebwerk bewegt, ist ihr Fahrbetrieb ein echter Hingucker.

Der Zahnradantrieb schaltet sich bei Fahrten auf der Zahnstange automatisch zu. Er lässt sich auch digital aktivieren, etwa, wenn die Lok auf dem Rollenprüfstand eingesetzt wird. Angetrieben wird das voll funktionsfähige Zahnradtriebwerk von einem zweiten Gleichstrommotor. Die Betriebsgeräusche der Lok entsprechen sowohl im Zahnstangenbetrieb als auch im Adhäsionsbetrieb dem Original. Dank des aktuellen mfx/DCC-Decoders bietet die HG 4/4 viele Licht- und Soundfunktionen, zu denen neben den üblichen Geräuschen wie Dampfausstoß, Kohleschaufeln und Glocke auch Rauchkammertür auf/zu, Injektor, Wasserstand spülen oder Zahnradtriebwerk während der Fahrt ein-/aus-schalten gehören (siehe Bericht von den

Soundaufnahmen an der Originallok in Depesche 4/2019). Außerdem beeindruckt die Lok mit ihrem vierfachen Dampfausstoß: Zusätzlich zum radsynchronen Dampf aus dem Kamin dampft die Lok aus ihren Zylindern, aus der Vakuumbremse und ihrer Dampfpeife.

Eine ideale Ergänzung zur streng limitierten Edellok, die LGB in einer grünen Variante mit der Betriebsnummer 704 (Art. 26270) und einer grauen Version mit der Betriebsnummer 701 (Art. 26271) ausliefert, sind die Personenwagen 2. Klasse B2206 (Art. 30561) und B2210 (Art. 30562) der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB). Die roten 45 Zentimeter langen Zweiachser haben die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung, wie sie seit dem 25. Juni 2019 zusammen mit der HG 4/4 704 auf den Schmalspurgleisen der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke unterwegs sind.



HIGHLIGHTS

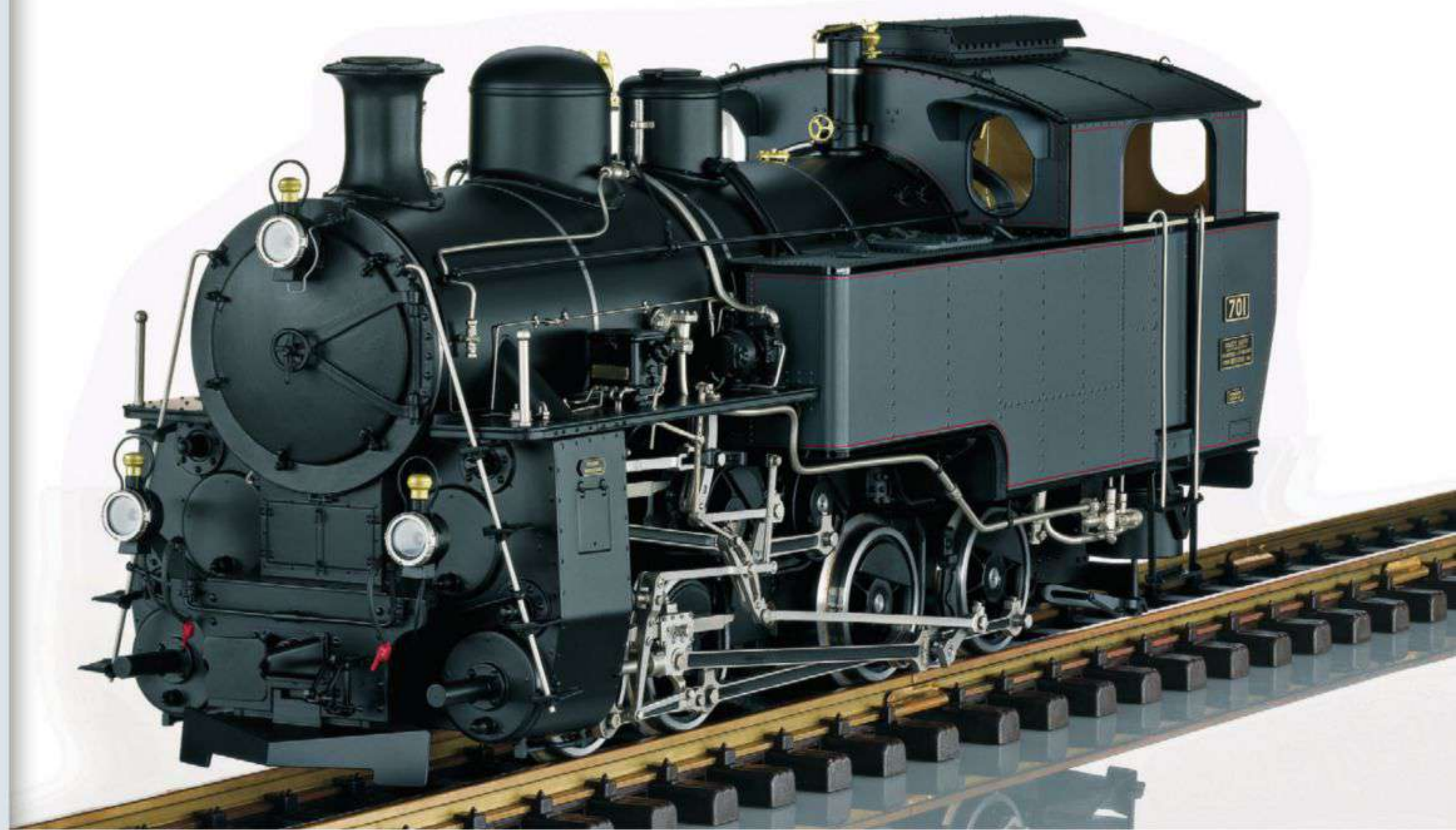
Zahnrad dampfloek HG 4/4, Epoche VI, Art. 26270 und 26271

- 1 Feindetailliertes Modell in schwerer Metallbauweise. Fahrwerk, Kessel und Führerhaus aus hochwertigem Zinkdruckguss in hoher, gleichbleibender Serienqualität. Ansetzteile aus Messing mit sehr hoher Detailtreue.
- 2 Voll funktionsfähiges Zahnradtriebwerk mit einem zweiten Gleichstrommotor.
- 3 Echter Zahnradbetrieb. Zahnradtriebwerk bewegt sich in umgekehrter Drehrichtung zum Reibungs-triebwerk.
- 4 Stabile Konstruktion mit hoher Genauigkeit im Antrieb und hervorragende Zugkraft auf der Schiene.
- 5 Vierfach-Raucherzeuger: radsynchroner Dampf- ausstoß am Schornstein, Zylinderdampf sowie Dampf ausstoß aus Pfeife und Vakuumbremse.
- 6 Zahnradantrieb schaltet sich automatisch bei Betrieb auf der Zahnstange zu. Zusätzlich digital zuschaltbar, etwa bei Betrieb auf dem Rollenprüfstand.
- 7 Vorbildgerechte Betriebsgeräusche im Zahnrad- betrieb und Reibungsbetrieb.
- 8 Kurvenradius R 1 (600 mm) befahrbar, im Zahn- stangenbetrieb technikbedingt ab R2 (780 mm).
- 9 Mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Sound- funktionen. Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb funktionsfähig.
- 10 Einmalige Auflage, weltweit limitierte Stückzahl.

HIGHLIGHTS

DFB-Personenwagen 2. Klasse B 2206, Epoche VI, Art. 30561 und DFB-Personenwagen 2. Klasse B 2210, Epoche VI, Art. 30562

- 1 Modelle der zweiachsigen Personenwagen 2. Klasse der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke (DFB).
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 3 Komplette nachgebildete Inneneinrichtung.
- 4 Metall-Speichenradsätze.
- 5 Türen an den Stirnseiten zum Öffnen.
- 6 Länge über Puffer: 45 Zentimeter.



Weitere Variante: Zusätzlich zur HG 4/4 704 in grüner Farbgebung der Epoche VI gibt es die HG 4/4 701 im grauen Farbanstrich wie bei Ab- lieferung durch die SLM Winterthur in Epoche II.



Detailliert ausgearbeitet: Die Stahlkesselnrückwand im Führerstand



Doppeltriebwerk: Über dem Adhäsions- triebwerk liegt das Zahn- radtriebwerk



Filigran in Messing: Die Lichtmaschine und das Speiseventil





Ein Fingerspiel

Besonders Gartenbahner wissen intuitive Bedienung und Mobilität zu schätzen – beides bietet die Central Station 3 mit der aktuellen Softwareversion. Einfache Bedienung und Integration von Smartphones und Tablets – die CS3 ist ideal für drinnen und draußen.

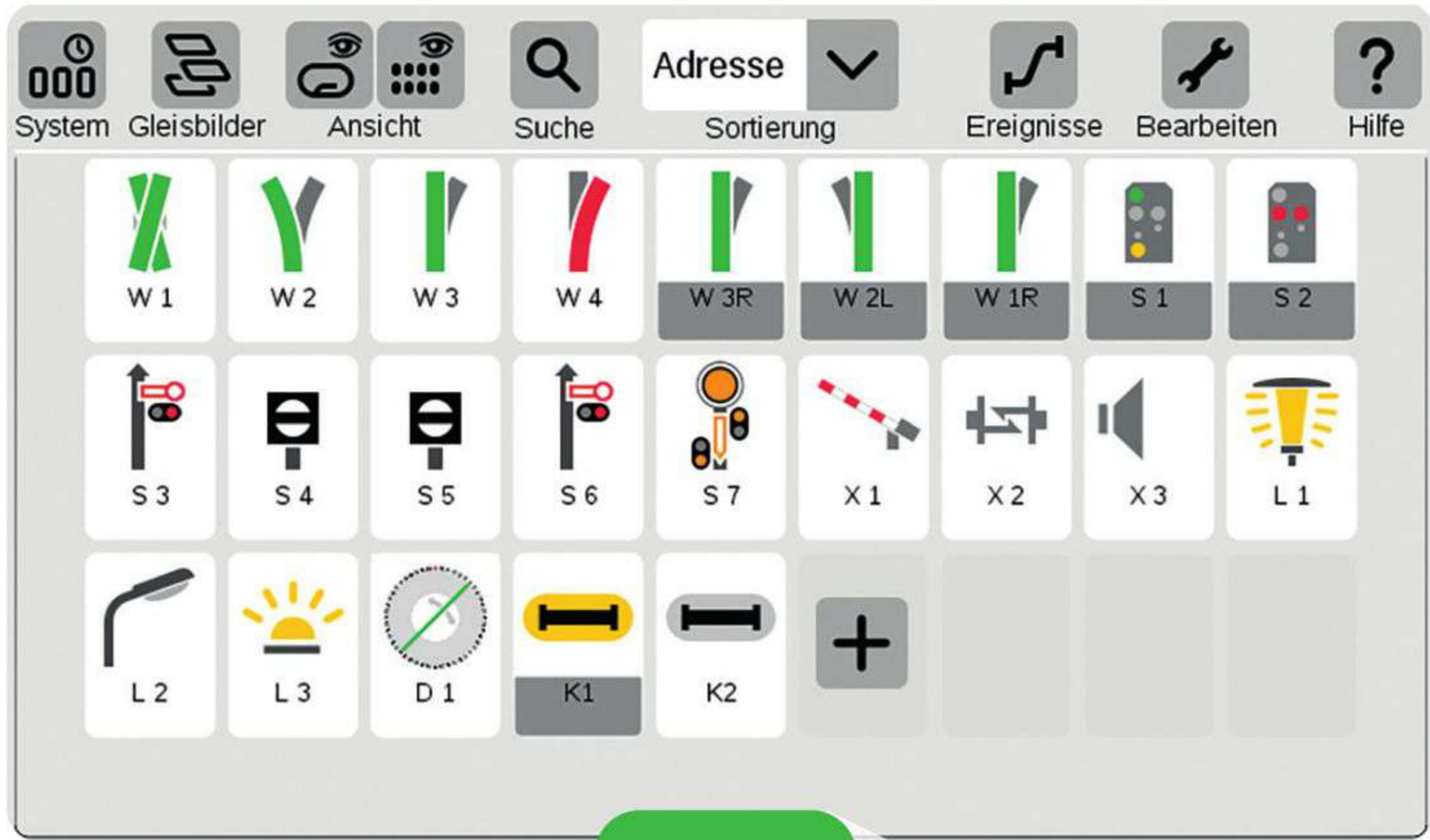
Ein Fingerzeig genügt und die Lok pfeift oder fährt los. Die Central Station 3 macht es jedem einfach, tolle Modellbahnmomente zu erleben. Dabei kann die digitale Steuerzentrale bei kleinen Anlagen genauso eingesetzt werden wie für Großanlagen – egal ob drinnen oder draußen. Zusätzlichen Fahrspaß bringt es immer.

Der Einstieg in die digitale Modellbahnsteuerung ist dabei alles andere als schwer: Die CS3 muss nur mit dem beiliegenden Kabelsatz an der Anlage angeschlossen und mit dem

Stromnetzteil verbunden werden – schon ist das digitale Steuerpult einsatzbereit. Beim erstmaligen Starten noch die Sprache einstellen und dann geht es los. Wer möchte, kann sich von praktischen Assistenten schrittweise die Bedienung erklären lassen. Eine Lok mit mfx-Decoder muss nur aufs Gleis gestellt werden, dann liest die Central Station 3 die Daten aus der Lokomotive automatisch aus und legt sie in der Lokliste an. Dann die Lok in ein seitliches Fahrpult ziehen und schon kann mit dem Drehregler die Fahrt aufgenommen

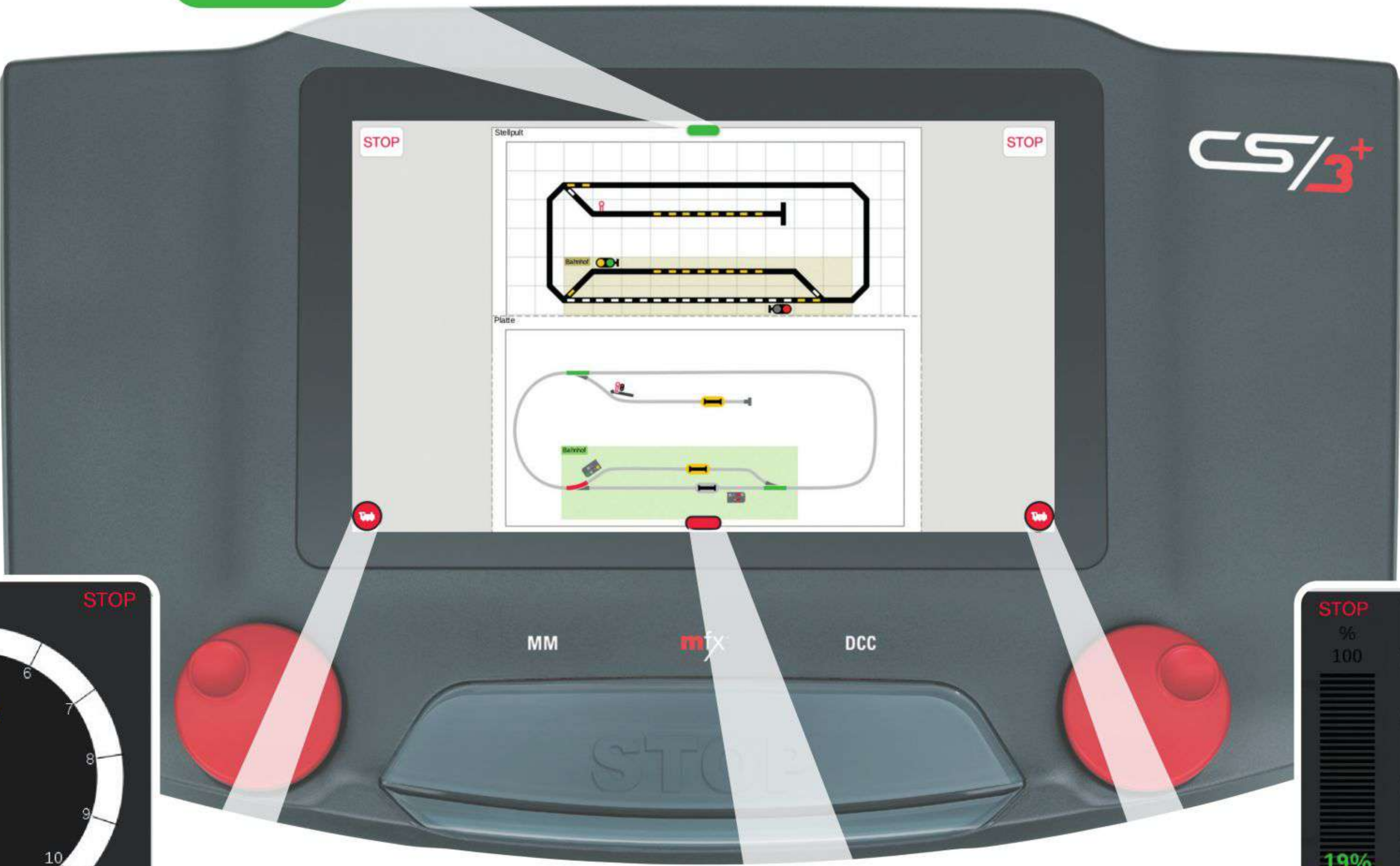
werden. Die vielen digitalen Funktionen einer Lok werden im Display per Fingertipp auf das Symbol ausgelöst – so einfach wie das Betätigen einer Haustürklingel.

Eine klare Struktur erleichtert die CS3-Bedienung: Neben den Fahrpulten rechts und links kann die Lokliste von unten eingeblendet werden. Wer Weichen, Signale etc. bedienen möchte, muss nur die Artikelliste von oben in die Mitte ziehen. Den praktischen Aufbau der CS3-Displayoberfläche sehen Sie auf der rechten Seite. Bedient wird ►



Artikelliste und Menüleiste:
Den grünen Querbalken vom oberen Rand nach unten ziehen und die Artikelübersicht sowie das Menü werden eingeblendet. Mit dem Bearbeiten-Symbol lassen sich einfach Artikel und Gleisbilder anlegen. Über System gelangt man zu den Assistenten und das Ereignis-Symbol ermöglicht Automatisierungen – zum Beispiel durch Aufzeichnen der Bedienschritte. Das Fragezeichen führt direkt zur passenden Hilfsseite.

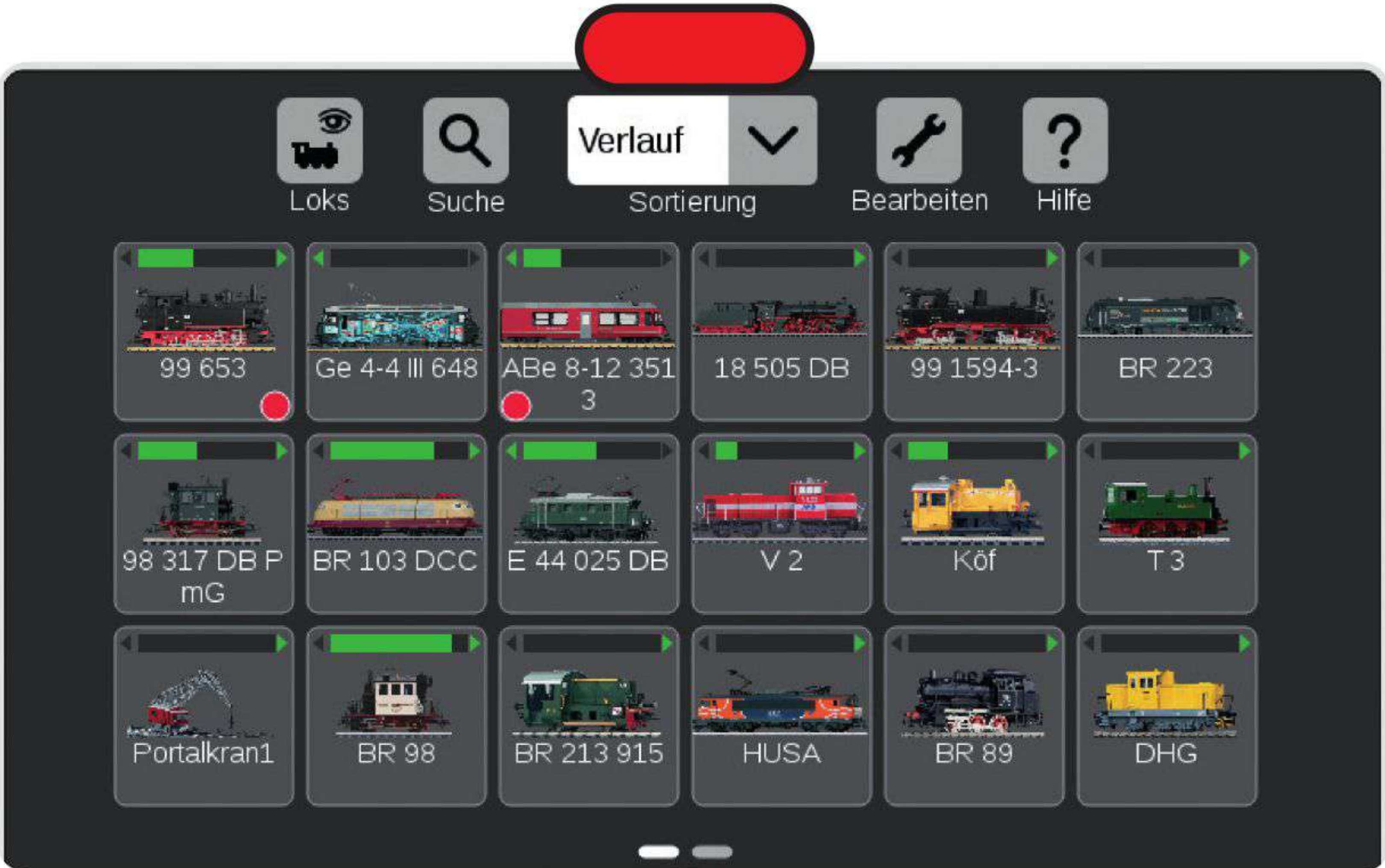
Gleisbild:
Im Hintergrund werden die angelegten Strecken als Platten und Stellpulte angezeigt. Durch Antippen lassen sich Signale, Weichen und weitere Artikel auf der Anlage direkt schalten.

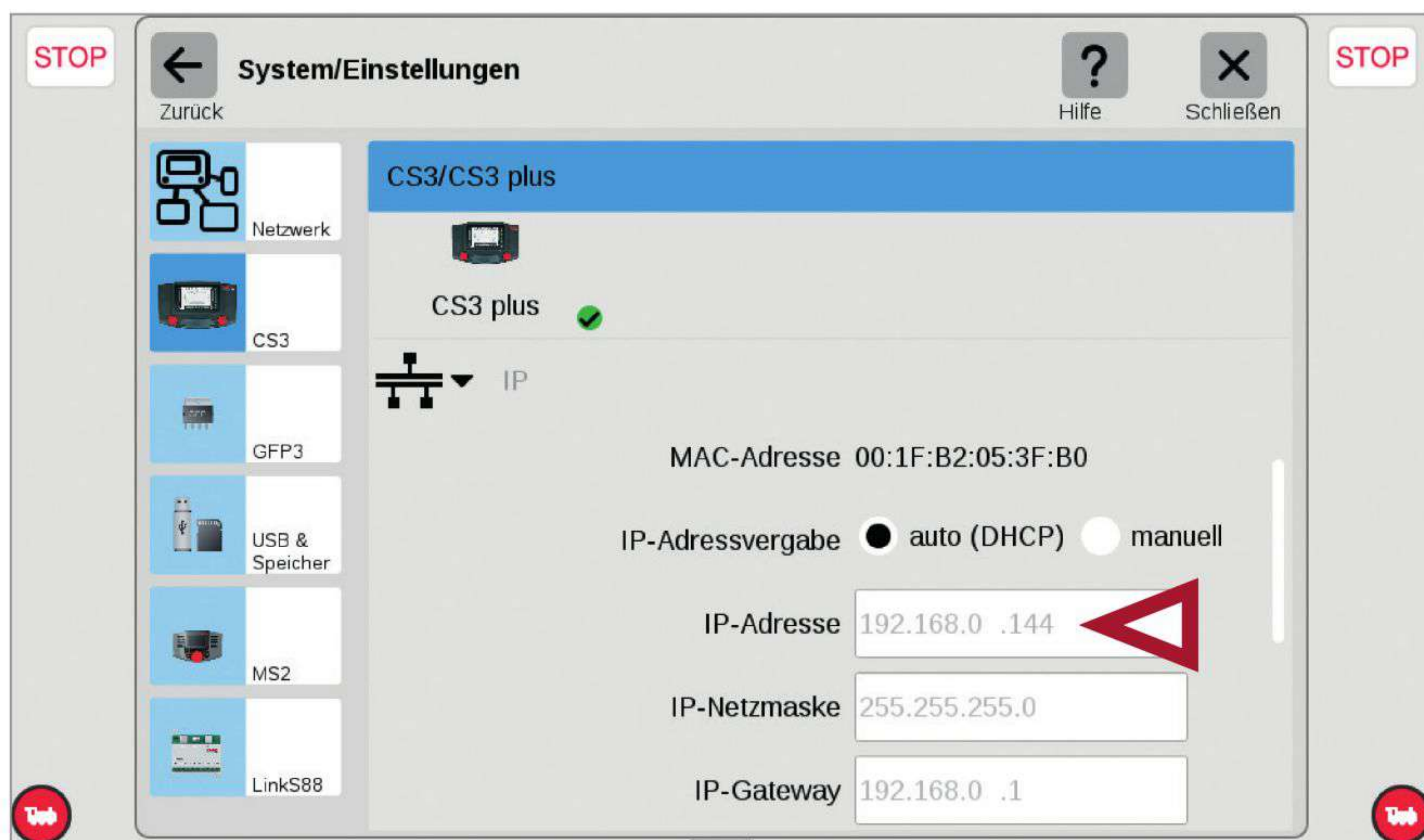


Fahrpulte:
Aus der Lokliste können Lokomotiven in die beiden seitlichen Fahrpulte gezogen werden, wo sie sich einfach steuern lassen. Durch Ziehen der rot eingekreisten Loksymbole vom Rand in die Bildschirmmitte werden die Fahrpulte immer größer und können zusätzliche Funktionen, den Tacho oder sogar den Führerstand darstellen. Gesteuert wird direkt im Display oder mit den Drehreglern.



Lokliste:
Von unten lässt sich mit dem roten Querbalken die Lokliste nach oben aufziehen. Auf der Übersichtsseite wird das Rollmaterial verwaltet. Neben verschiedenen Ansichtsfiltren können hier auch Lokomotiven persönlich konfiguriert werden – mit eigenen Bildern und Namen. Lokeinstellungen und -funktionen lassen sich ebenfalls individuell anpassen.





CS3-Adresse: In den CS3-Systemeinstellungen im Menüpunkt IP steht im Feld IP-Adresse die Zahlenkombination, mit der ein Zugriff auf die CS3 im gleichen Netzwerk möglich ist.

die CS3 wie ein Smartphone oder Tablet mit dem Finger durch Antippen, Wischen und Ziehen. Wer möchte, kann die CS3 auch mit einer Computermouse steuern, die nur an der USB-Buchse der CS3 eingesteckt werden muss.

Neues gibt es auch für Anwender, die die Central Station bereits kennen, denn die Software wird ständig weiterentwickelt und mit kostenlosen Updates aktualisiert. Mit der aktuellen Version 2.0 lassen sich alle digital steuerbaren Elemente der Modellanlage noch einfacher auf der CS3 verwalten. Die einzelnen Artikel können in einer Ansicht übersichtlich angelegt und eingerichtet werden. Der Streckenverlauf lässt sich nun entweder als realitätsnahes Gleisbild (wie bisher) oder abstraktes Stellpult (neu) nachbauen. Je nach Vorlieben lassen sich beide Darstellungsformen sogar kombinieren. Zusätzliche Beschriftungen

helfen bei der Orientierung, besonders wenn einzelne Bereiche wie Bahnhöfe separat angezeigt werden. Geschaltet wird per Antippen. Wer nicht alles selbst schalten will, kann mit der CS3 einzelne Signale, Streckenabschnitte oder sogar Lokomotiven teilautomatisieren.

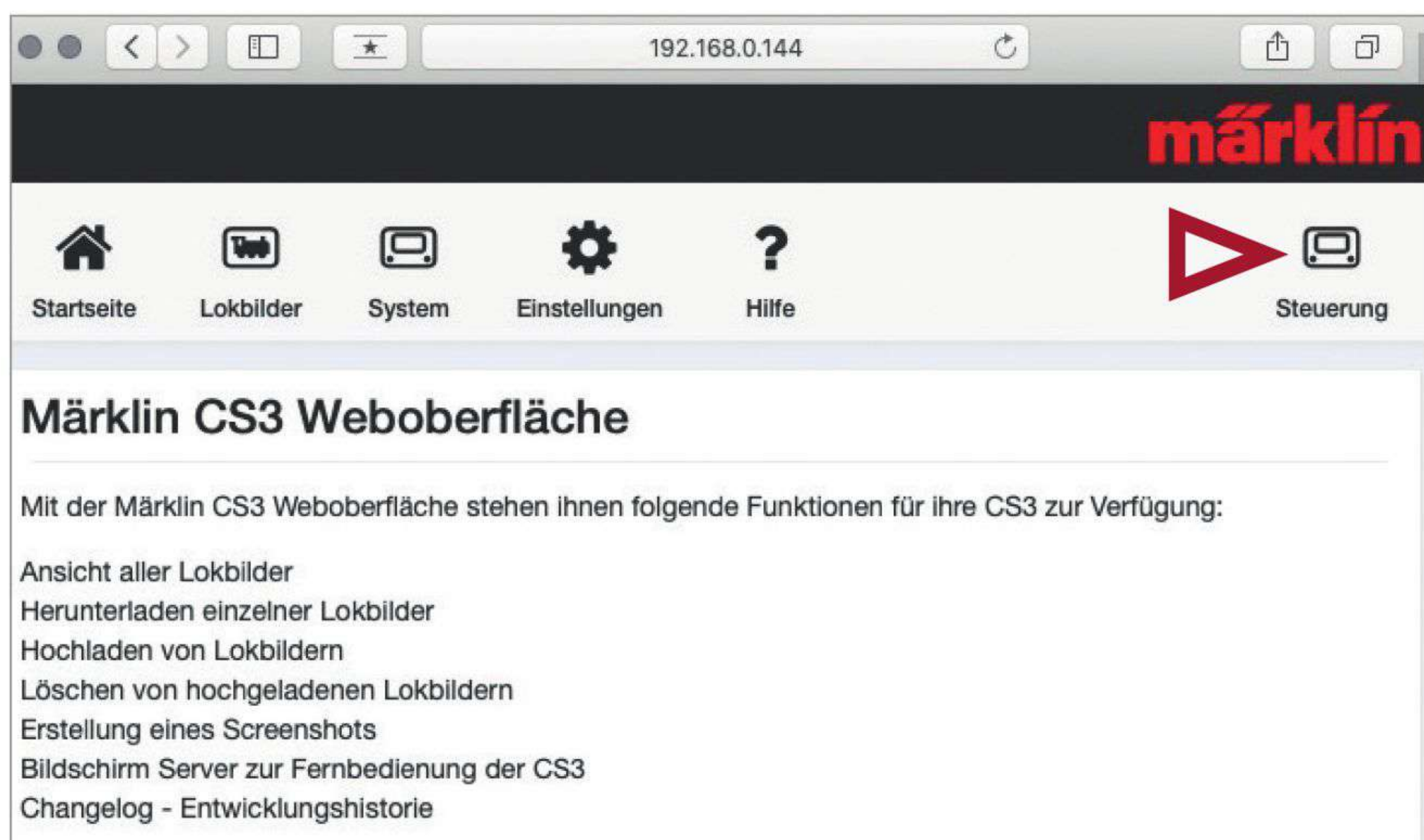
Steuern im Webbrowser

Besonders für Gartenbahner ist die Möglichkeit der Fernsteuerung praktisch, da die Bedienung nicht unbedingt direkt am Gerät vorgenommen werden muss. Dazu genügt es, die CS3 mit einem WLAN-Router per Kabel zu verbinden. Da keine besonderen Anforderungen an den Router gestellt werden, sind auch ältere Geräte einsetzbar – ein Internetzugang ist nicht nötig. In der Standardeinstellung erhält die CS3 automatisch eine Adresse, über die sie im

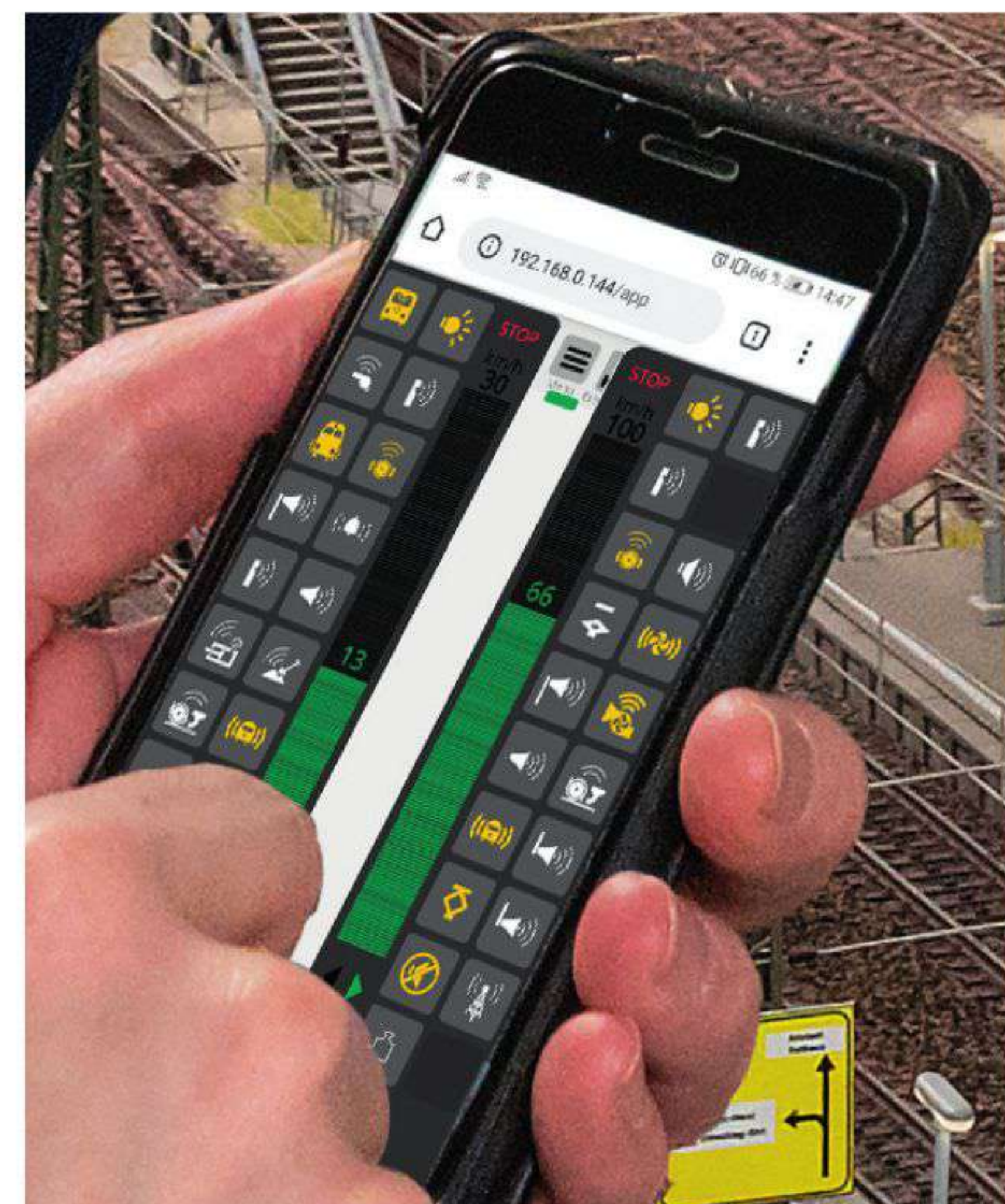
Vorteile der Steuerung mit der Central Station 3

- 1 Die CS3 vereint Elektronik und alle Bediengeräte, die für die Steuerung von Loks und der gesamten Anlage nötig sind.
- 2 Komfortable Bedienung über den Farb-Touchscreen.
- 3 Multiprotokollbetrieb für mfx-, MM- und DCC-Formate.
- 4 Zwei Drehregler zur direkten Steuerung von zwei Loks.
- 5 Funktionen der Lokomotiven und Magnetartikel schalten.
- 6 Aufzeichnung und Programmierung von Abläufen und Fahrstraßen mit Rückmeldung.
- 7 Eingebauter Lautsprecher und Buchse für externe Boxen.
- 8 Speichererweiterung mit SD-Karte und per USB.
- 9 Integrierter Booster und Mehrgerätefähigkeit für Fahrpulte.
- 10 Fernsteuerung im Browser auf beliebigen Endgeräten (Smartphones, Tablets, Notebooks).

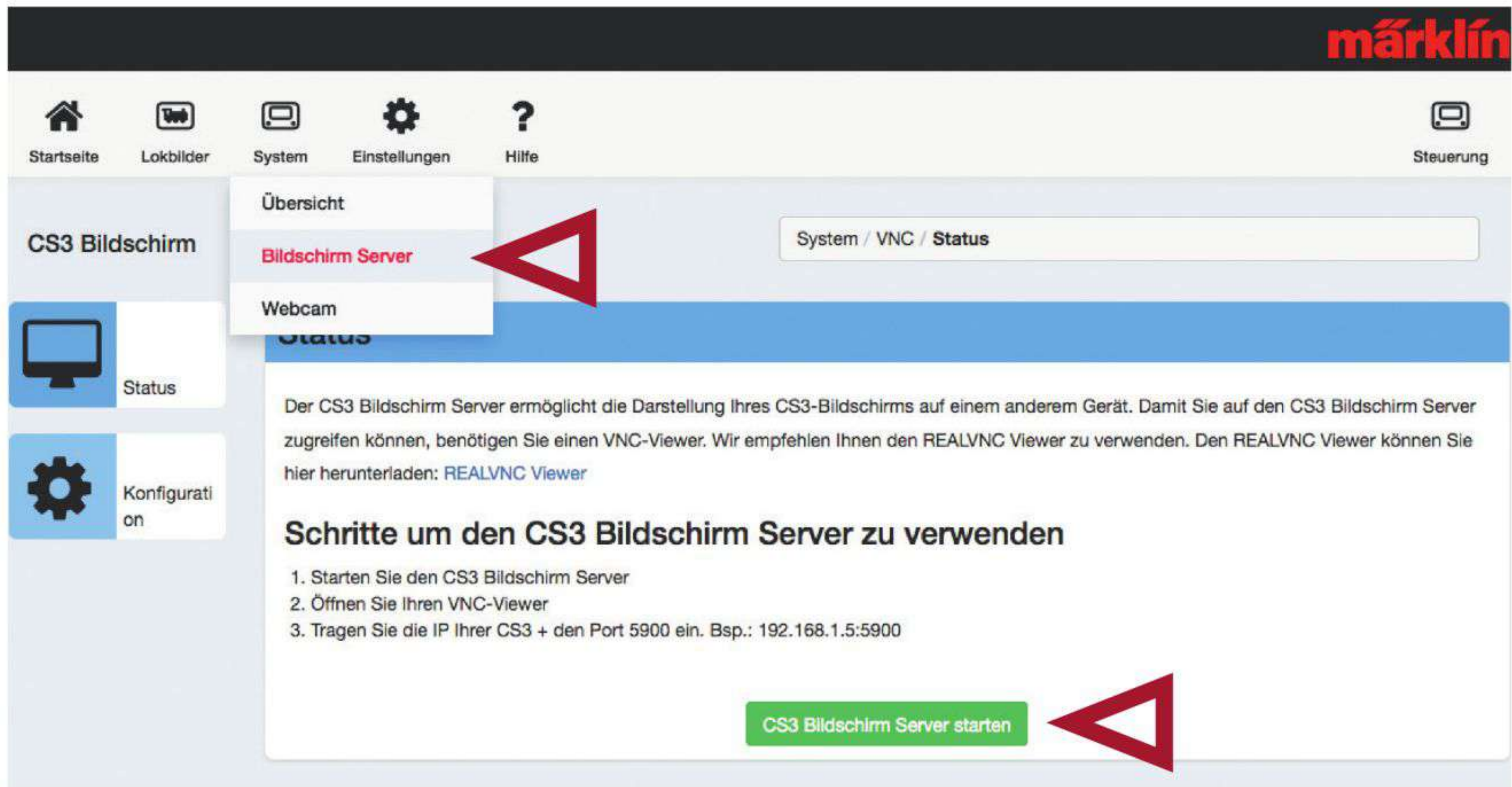
Netzwerk erreichbar ist. Diese IP-Adresse wird in den CS3-Systemeinstellungen im Menüpunkt IP angezeigt (siehe Bild oben). Auf beliebigen Endgeräten im gleichen Netzwerk starten Sie einen Webbrowser, wie etwa Firefox, Internet Explorer, Safari oder Chrome, und geben in der Adresszeile die IP-Adresse der CS3 ein – in diesem Beispiel „192.168.0.144“.



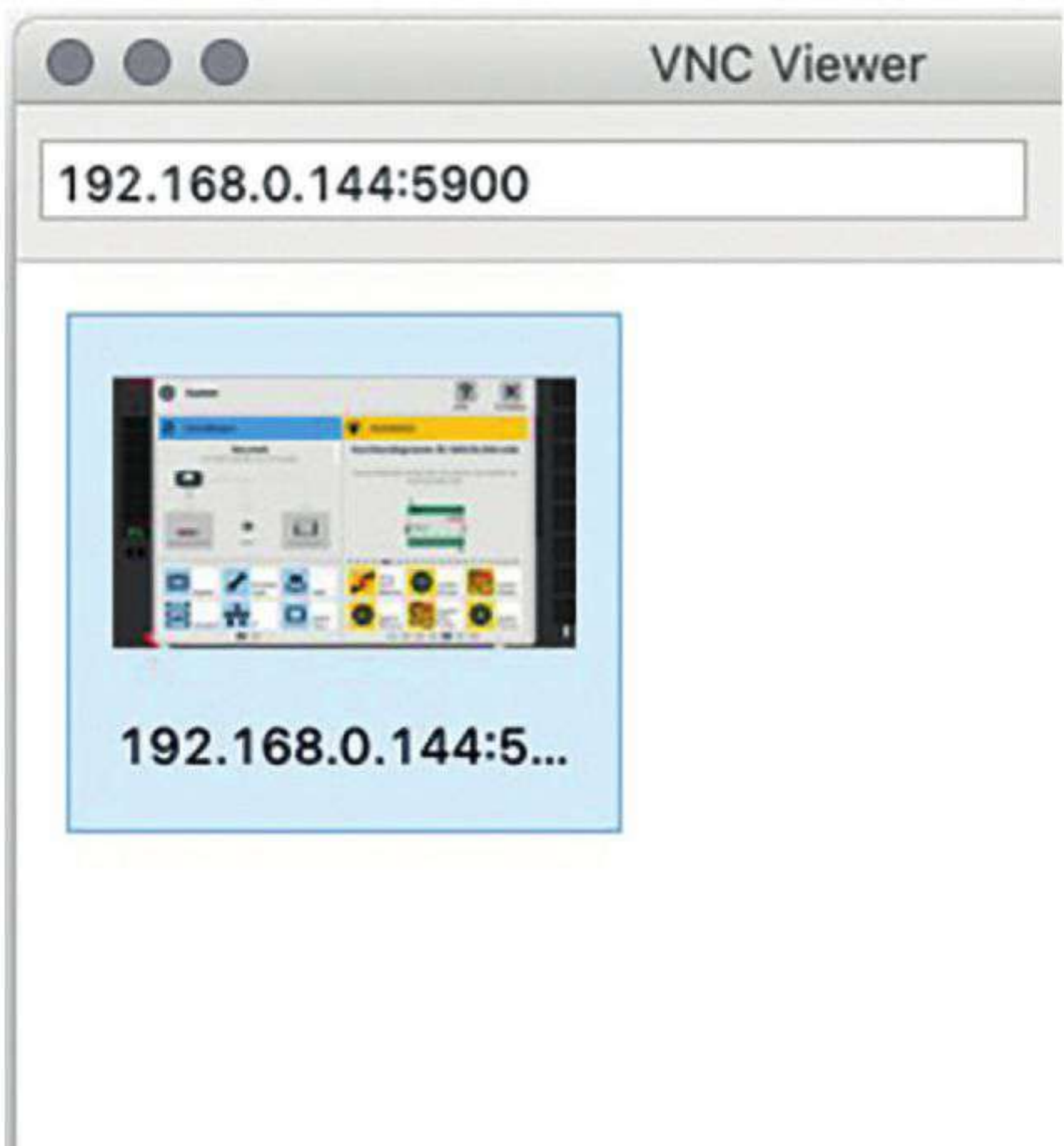
Web-Bedienung: Auf einem Endgerät im gleichen Netzwerk muss nur die IP-Adresse der CS3 in einen Browser eingegeben werden. In der Weboberfläche ist die Steuerung rechts.



Fernsteuerung: Auf dem Smartphone können Loks über die CS3 gesteuert werden.



CS3-Display übertragen: In der Weboberfläche lässt sich unter dem Menüpunkt System der Bildschirm-Server aktivieren und dann auf einem beliebigen Gerät im Netz anzeigen.



VNC Viewer: Die IP-Adresse der CS3 mit dem Zusatz „:5900“ ist der Schlüssel.

Es öffnet sich die Startseite der Web-oberfläche (siehe Bild Seite 40 unten). Auf der Startseite befindet sich im rechten oberen Eck die Schaltfläche „Steuerung“, mit der die Bedienungsfläche der CS3 aufgerufen wird. Die Steuerung kann auch in einem neuen Fenster oder Tab geöffnet werden, wodurch mehrere Ansichten möglich sind. Auch wenn die Darstellung und Bedienung der CS3 entspricht, ist die Weboberfläche primär zum Steuern entwickelt worden. Weitere Einstell- und Programmierfunktionen werden aber im Laufe der Zeit noch dazu kommen.

Das Bedienen auf Smartphones, Tablets oder anderen Endgeräten mit der Weboberfläche hat den Vorteil, dass keine zusätzliche Software nötig ist, und dass sich die Darstellung im Browser dem Gerät anpasst. Zudem kann jede Steueroberfläche individuell angeordnet werden und die seitlichen Fahrpulte lassen sich unabhängig voneinander mit

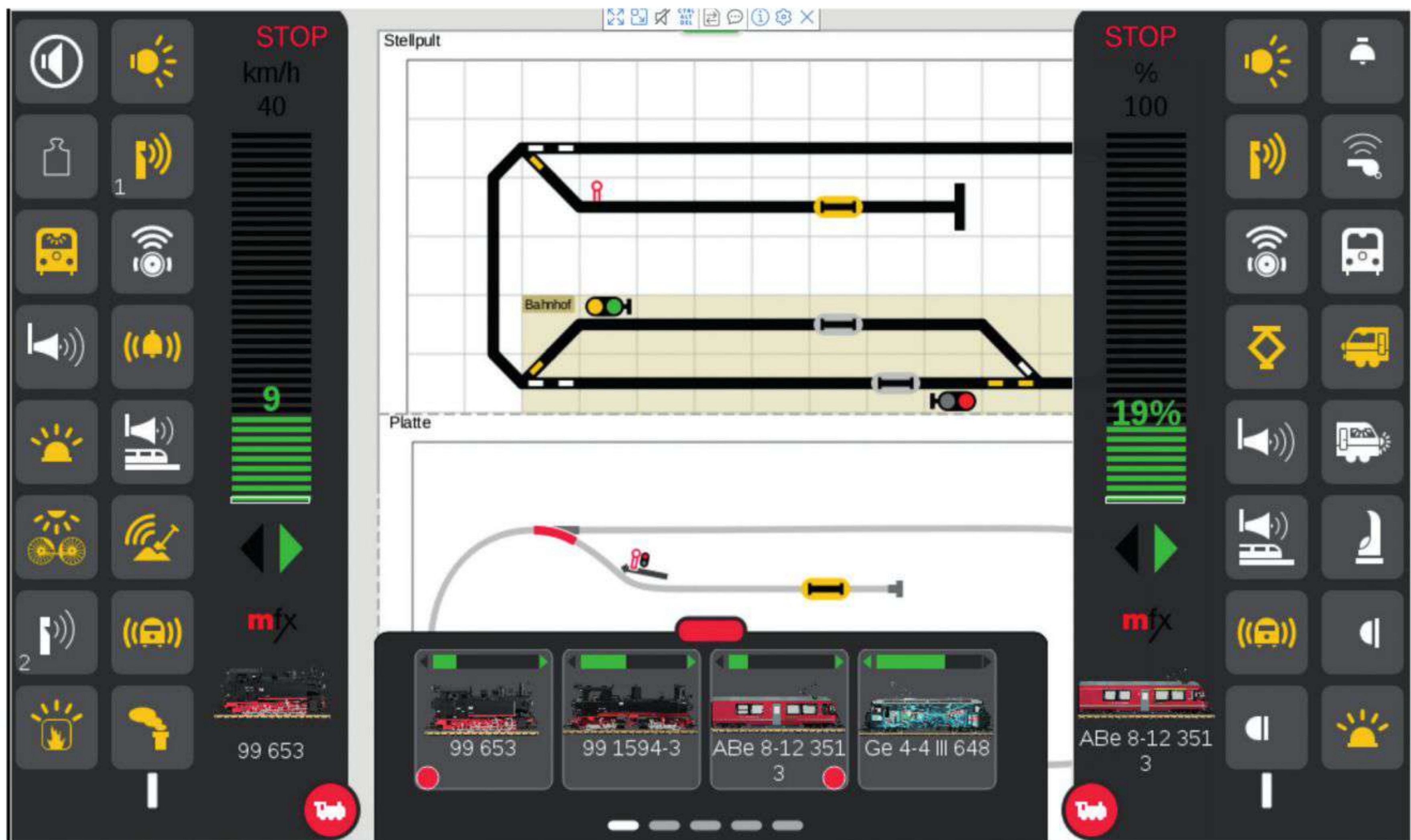
Lokomotiven bestücken. Auch mehrere Instanzen sind möglich, um beispielsweise in einem Fenster die Lokomotiven, in einem anderen die Magnetartikel und in einem weiteren die Hilfe anzuzeigen. Besonders Letzteres ist beim Einrichten der CS3 praktisch, da parallel zur Hilfsansicht auf einem anderen Gerät die CS3 bedient werden kann.

CS3-Bildschirm übertragen

Alternativ gibt es auch die Möglichkeit, den Bildschirm der Central Station 3 direkt auf ein anderes Gerät zu übertragen. Damit sind sämtliche Funktionen der CS3 auf anderen Geräten verfügbar (mit Ausnahme der haptischen Drehregler). Allerdings benötigt der Bildschirm-Server ein zusätzliches Programm, den VNC-Viewer. Der empfohlene RealVNC ist für verschiedene Betriebssysteme verfügbar und kann dadurch auf unterschiedlichen Endgeräten genutzt werden.

Zuerst muss allerdings der Bildschirm-Server in der Weboberfläche unter dem Menüpunkt „System“ gestartet werden (siehe Bild oben). Anschließend kann der VNC-Viewer auf dem Endgerät installiert und geöffnet werden. Damit die Verbindung aufgebaut werden kann, muss die IP-Adresse der CS3 mit dem Port 5900 eingegeben werden – beispielsweise „192.168.0.144:5900“. Dann öffnet sich ein Fenster mit der Anzeige des CS3-Bildschirms (siehe Bild unten).

Beide Varianten der Fernbedienung bieten den Vorteil, die Anlage von einer beliebigen Position im WLAN-Netz- bereich zu steuern. So kann bei Garten- bahnanlagen die CS3 an einer trockenen und geschützten Stelle aufgebaut werden, während die Bedienung auf einem Endgerät an der Strecke erfolgt. Besonders praktisch bei Reparaturen oder Um- baumaßnahmen. Zudem können auch Besucher so ganz einfach in die Steuerung eingebunden werden.



Mobile Zentrale: Volle Kontrolle sämtlicher CS3-Möglichkeiten aus der Ferne bietet der Bildschirm-Server auf Smartphones, Tablets und Laptops – nur die Drehregler fehlen.

Ratgeber-Buch CS3

Jetzt im Fachhandel erhältlich: das neue Buch zum Schnelleinstieg mit der CS3 ab Softwareversion 2.0 (Märklin Art. 03083).

Jetzt bei Ihrem Händler: von der V 10C zum MPSB-Doppelwagen Neu im Fachhandel



HSB Diesellok V 10C, Epoche VI, Artikel 20320

- Leistungsstarker, kugelgelagerter Bühlermotor.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen schaltbaren Licht- und Soundfunktionen.
- Digital schaltbare Führerhausbeleuchtung.
- Führerstandstüren zum Öffnen.

LGB präsentierte die kleine Diesellok V 10C 199 006 in der Ausführung der Harzer Schmalspurbahn erstmals auf der diesjährigen Spielwarenmesse, jetzt ist sie im Fachhandel. Die Lok, deren Vorbild viele Jahre im Rangierdienst der HSB eingesetzt war, gehört zu den Arbeitstieren, die auf keiner Gartenbahn fehlen sollten. Die V 10C verfügt

WEITERE NEUHEITEN

Artikel 30421, Aussichtswagen
Artikel 35095, S. St. E. Personenwagen 3. Klasse, Epoche I
Artikel 42614, DB Niederbordwagen, Epoche IV
Artikel 49500, Ergänzungsset Baustelle
Artikel 70503, Startset Baustelle

Änderungen sind nach Drucklegung möglich. Eine aktualisierte Lieferliste finden Sie unter www.lgb.de

über einen topaktuellen mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Die Beleuchtung im Führerhaus ist digital schaltbar. Soundfunktionen sind auch im Analogbetrieb funktionsfähig.



RhB Elektrolokomotive Ge 6/6 II, Epoche IV, Artikel 22062

- Zwei leistungsstarke Bühlermotoren treiben vier Radsätze an.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen schaltbaren Licht- und Soundfunktionen.
- Scheren-Dachstromabnehmer digital heb-/senkbar.
- Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb.

In den 1950er- und 1960er-Jahren führte die Rhätische Bahn leistungsstarke Elektrolokomotiven der Baureihe Ge 6/6 II ein, um sie vor Güterzügen und Albula-Schnellzügen einzusetzen. Die 1965 gelieferte Lok 707 Scuol verfügt über drei zweiachsige Drehgestelle, einen in der Mitte getrennten Lokkasten und eine zweigeteilte Frontscheibe. Das LGB Modell entspricht in Farbgebung und Beschriftung dem Vorbild der Epoche IV. Es wird von zwei leistungsstarken Bühlermotoren angetrieben, besitzt den aktuellen mfx/DCC-Decoder und hat Dachstromabnehmer, die digital heb- und senkbar sind.



Doppelwagen der MPSB, Epoche VI, Artikel 30402

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Doppelwagen bestehend aus zwei zusammenkuppelbaren Personenwagen.
- Metallradsätze.
- Länge über Puffer: 50 Zentimeter.

Fans von Feldbahnzügen aufgepasst: Ein Modell des Doppelwagens 1/2 der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) in der originalgetreuen Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI kommt jetzt in den Handel. Das Modell entspricht dem Personenwagen, wie er heute im Museumsbetrieb zwischen Schwichtenberg und Uhlenhorst in Mecklenburg-Vorpommern unterwegs ist. Eine dazu passende Feldbahndiesellok der Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn wird folgen. Der Doppelwagen besteht aus zwei kuppelbaren Personenwagen, die zusammen 50 Zentimeter lang sind.



DB Niederbordwagen, Epoche IV, Artikel 42613

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche IV.
- Vierachsiger offener Güterwagen der Bauart Res der DB.
- Metallradsätze.
- Länge über Puffer: 42 Zentimeter.

Güterwagen kann man eigentlich nie genug haben. Der vierachsige offene Güterwagen der Bauart Res der DB passt gut zu Rollmaterial aus der Epoche IV, seine Farbgebung und Beschriftung entspricht diesem Zeitabschnitt. Der 42 Zentimeter lange Niederbordwagen ist mit Metallradsätzen ausgerüstet. Zusätzlich zum Modell mit der Artikelnummer 42613 kommt der Niederbordwagen mit der Artikelnummer 42614 in den Handel, der über eine geänderte Betriebsnummer verfügt.



S. St. E. Personenwagen 2./3. Klasse, Epoche I, Artikel 35096

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche I.
- Zweiachsiger Personenwagen mit Metallradsätzen.
- Vorbildgetreue Inneneinrichtung.
- Stirnseitige Türen zum Öffnen.
- Länge über Puffer: 30 Zentimeter.

Eine perfekte Ergänzung zum Dampflok-Klassiker I K der Sächsischen Staatseisenbahnen (S. St. E.) ist der zweiachsige Personenwagen der 2. und 3. Klasse in der originalgetreuen Farbgebung und Beschriftung der Epoche I. Der Wagen besitzt eine vorbildgetreue Inneneinrichtung, seine Türen an den Stirnseiten lassen sich öffnen. Neben dem grünen Personenwagen mit der Artikelnummer 35096 kommt ein ähnlich ausgestatteter Personenwagen 3. Klasse in brauner Farbgebung mit der Artikelnummer 35095 in den Fachhandel.

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

21037 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 Ith, 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

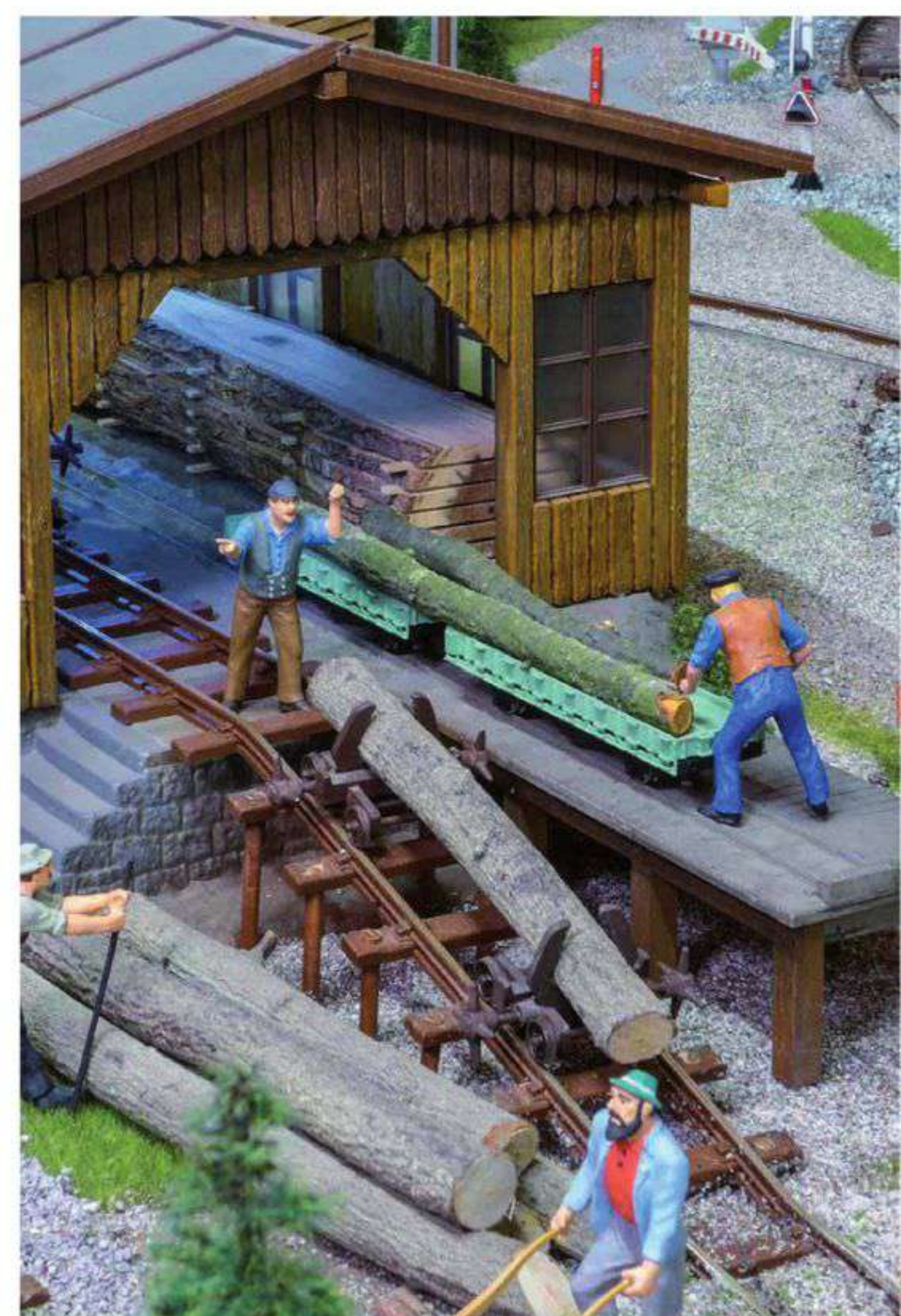
DK-5970 Ærøskøbing, „Ærobanen“, Dieter Schumann, Tel.: +45 (0) 62 20 25 29, E-Mail: dsae@email.dk, Homepage: www.aeroebanen.dk

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



HSB HARZER
SCHMALSPUR
BAHNEN
DIE GRÖSSTE UNTER DEN KLEINEN

Harz

ERLEBEN SIE MEHR ALS NUR „ZUG FAHREN“!

Wir bieten Ihnen unvergessliche Erlebnisse.

Unsere thematischen Sonderzüge bieten Ihnen das ganze Jahr über abwechslungsreiche Fahrten auf allen Strecken mit vielen Inklusiv-Leistungen.

Oder dachten Sie an etwas Außergewöhnliches?

Dann mieten Sie sich doch Ihren persönlichen Sonderzug! Gemeinsam mit Ihnen erarbeiten wir Ihre ganz individuelle Dampfzugfahrt, auf Wunsch auch mit exklusiven Zusatzleistungen ...

z. B. der **Western-Express**
nach Pullman-City Harz



Original Krimi-Dinner®



Salon Du Chocolat



Rollende Weinprobe



Kabarett im Salonwagen



Olé - Spanischer Abend
auf Schienen



Osterhasenzüge



© Fotos: Sammlung HSB / Torsten Wagner, Dirk Bahnsen; Original KRIMIDINNER® von WORLD of DINNER | Christian Jung@stock.adobe.com | Brent Hofacker@stock.adobe.com
© Layout und Satz: cieronART media, cieronart.de | 02/20





Altern für Einsteiger

Rollmaterial lässt sich sogar mit Materialien wie Aquarellkreide, Grafit-spray und Schminkpuder betriebsgerecht altern. Depesche Autor Karsten Speyer erklärt, wie einfach es ist.

DAS WIRD BENÖTIGT

Aquarellkreide, Borstenpinsel, Gesichtspuder, Grafit-spray, Karton, Klarlack, Klebeband, Malpalette, Mineralpuder, Puderpinsel, Rostspray, Schmirgelpapier, Schwammtuch, Watte-pads und Wattestäbchen.

„Wir alle werden nicht jünger ...“, dieser Spruch gilt für uns genauso wie für unsere Gartenbahn. Wobei die Alterung beim Rollmaterial meistens viel schneller herbeigeseht wird als die eigene. Auch wenn die natürliche Alterung des Rollmaterials durch den Fahrbetrieb im Freien kaum zu übertreffen ist, möchten wir Gartenbahner die Alterung des Rollmaterials bei einigen Teilen gerne gezielt beschleunigen. Da es bereits etliche Abhandlungen zu diesem beliebten Thema gibt, wählen wir einen etwas anderen Weg. Es ist nämlich nicht jedermanns Sache, in vielen aufeinanderfolgenden und ineinandergreifenden Arbeitsgängen ein künstlerisches Topergebnis bei Loks und Wagen zu erzielen. Unsere Gestaltungsvorschläge sind vor allem für diejenigen gedacht, die mit einfachen Mitteln eine ansehnliche Alterung vornehmen wollen und dabei einiges ausprobieren möchten. Eine ganze Reihe der vorgestellten

Methoden ist daher relativ einfach wieder rückgängig zu machen oder zu korrigieren. Dennoch vorab ein Hinweis: Die vorgestellten Arbeitsweisen sind nicht als 1:1-Anleitung zu verstehen, sondern wollen zum Experimentieren anregen. Die Gestaltung erfolgt wie immer auf eigene Verantwortung und sollte zuerst an Teilen aus der Restekiste ausprobiert werden. Bevor wir mit den Gestaltungsarbeiten loslegten, haben wir uns die benötigten Materialien besorgt. Wie immer führte uns der Einkaufstrip in den Baumarkt. Es folgte ein Abstecher in die Künstlerabteilung eines Malergeschäfts und – zur Überraschung aller – in die Kosmetikabteilung eines Drogeriemarkts (Bild 1).



Gut gerüstet: Das Arbeitsmaterial stammt aus sehr unterschiedlichen Märkten.

Seitenwände mit Aquarellkreide altern

Das erste Objekt unseres Alterungsprozesses ist ein Güterwagen mit Holzseitenwänden. Aus der Vielzahl der eingekauften Materialien greifen wir zuerst zur Aquarellkreide. Um die Holzmaserung hervorzuheben und den Kunststoffganz der Seitenwände abzustumpfen, zerreiben wir die Kreide an einem Stück Schleifpapier. So bekommen wir ein grobes bis feines Pulver (Bild 2). Das Pulver wird mit den Fingern aufgetragen und mit einem Borstenpinsel auf den Seitenwänden verteilt. Wer will, kann die Farbe mit den Stiften direkt auf die Seitenwand auftragen und sie dann mit angefeuchteten Fingern oder einem Pinsel verteilen (Bild 3).

Die Verwendung unterschiedlicher Farben führt zu unterschiedlichen Ergebnissen – bei unserer Alterung haben wir Weiß, Schwarz und Blaugrau benutzt, wobei sich die Farben in gewissem Umfang auch vermischen lassen (Bild 4).

Farbstaub: Die Aquarellkreide wird mit dem Schleifpapier zu Pulver zerrieben.



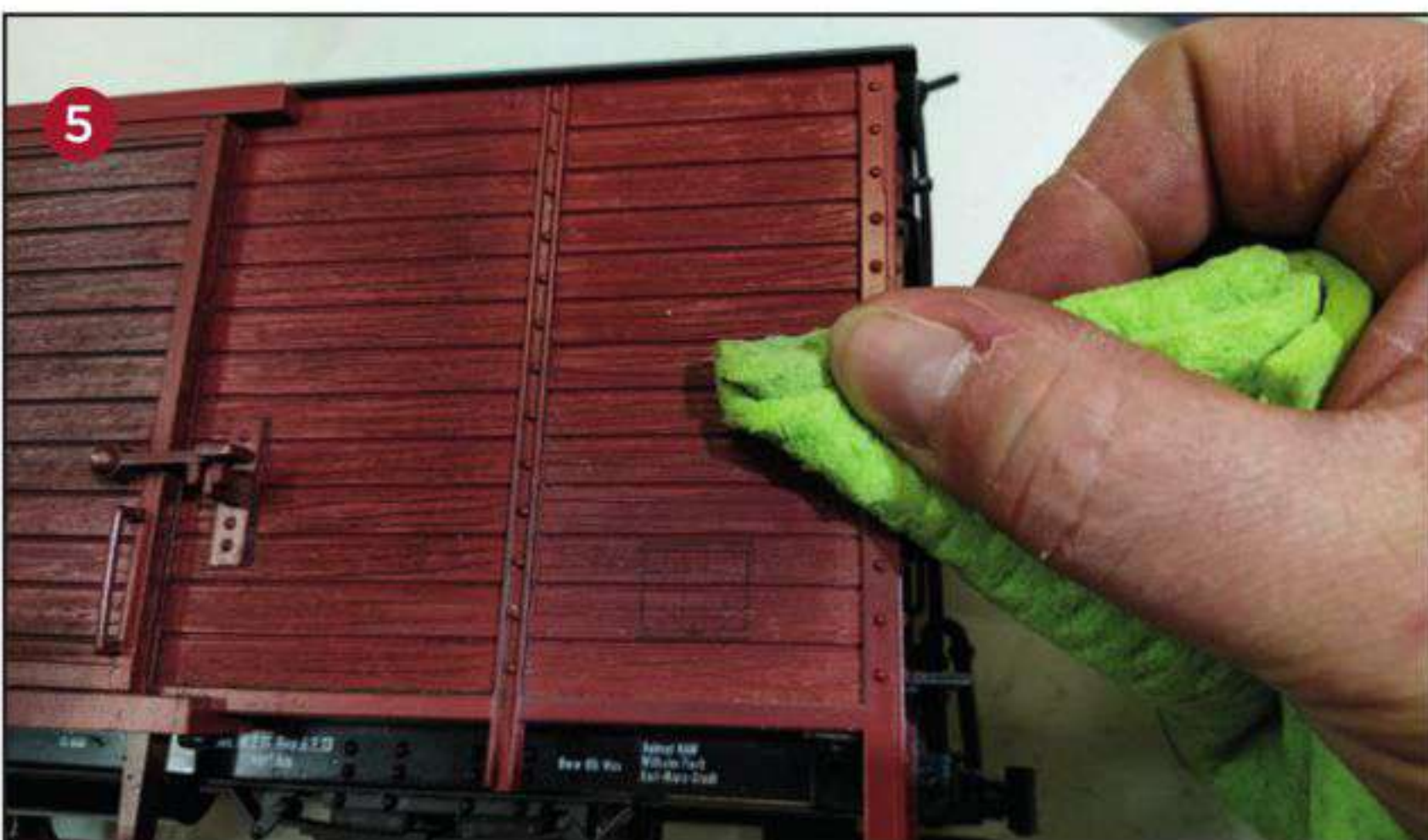


Auftrag: Die zerriebene Kreide wird mit dem Pinsel aufgetragen.

Welche Farbvariante Ihnen am besten gefällt, zeigt sich meistens erst beim Ausprobieren. Falls Ihnen das Ergebnis nicht gefällt, lässt sich die Kreide mit einem feuchten Schwammtuch auch wieder entfernen (Bild 5).



Ausprobieren: Die Farben haben unterschiedliche Wirkungen auf die Wände.



Korrigieren: Gefällt das Ergebnis nicht, wird es einfach abgewischt.

Grafit ist vielseitig einsetzbar

Die Tür des Güterwagens erfährt eine Spezialbehandlung mit Grafit Spray, das normalerweise für Türschlösser benutzt wird. Dazu wird eine geringe Menge Grafit auf die Palette gesprayed und anschließend mit Pinsel oder Fingerkuppe auf die Wagenteile aufgetragen (Bild 6). Griffe, Riegel, Trittstufen, Achslager und Federn werden ebenso wie die senkrechten Metallstreben damit behandelt. Bei größeren Flächen wie Unterboden oder Dach wird das Grafit aus einiger Entfernung aufgespritzt. Die Wirkung des Sprays ist an unserem zweiten Modell, dem BNSF-Ganzstahlwagen, sehr gut zu erkennen (Bild 7). Dazu wurde der Unterboden in mehreren Sprühvorgängen aus größerer Entfernung und aus verschiedenen Winkeln eingespritzt. Auch die Drehgestelle veredeln wir mit Grafit Spray. Wichtig dabei ist, dass vor dem Einsprühen die Achsen entfernt werden, um deren Laufflächen sauber zu halten.

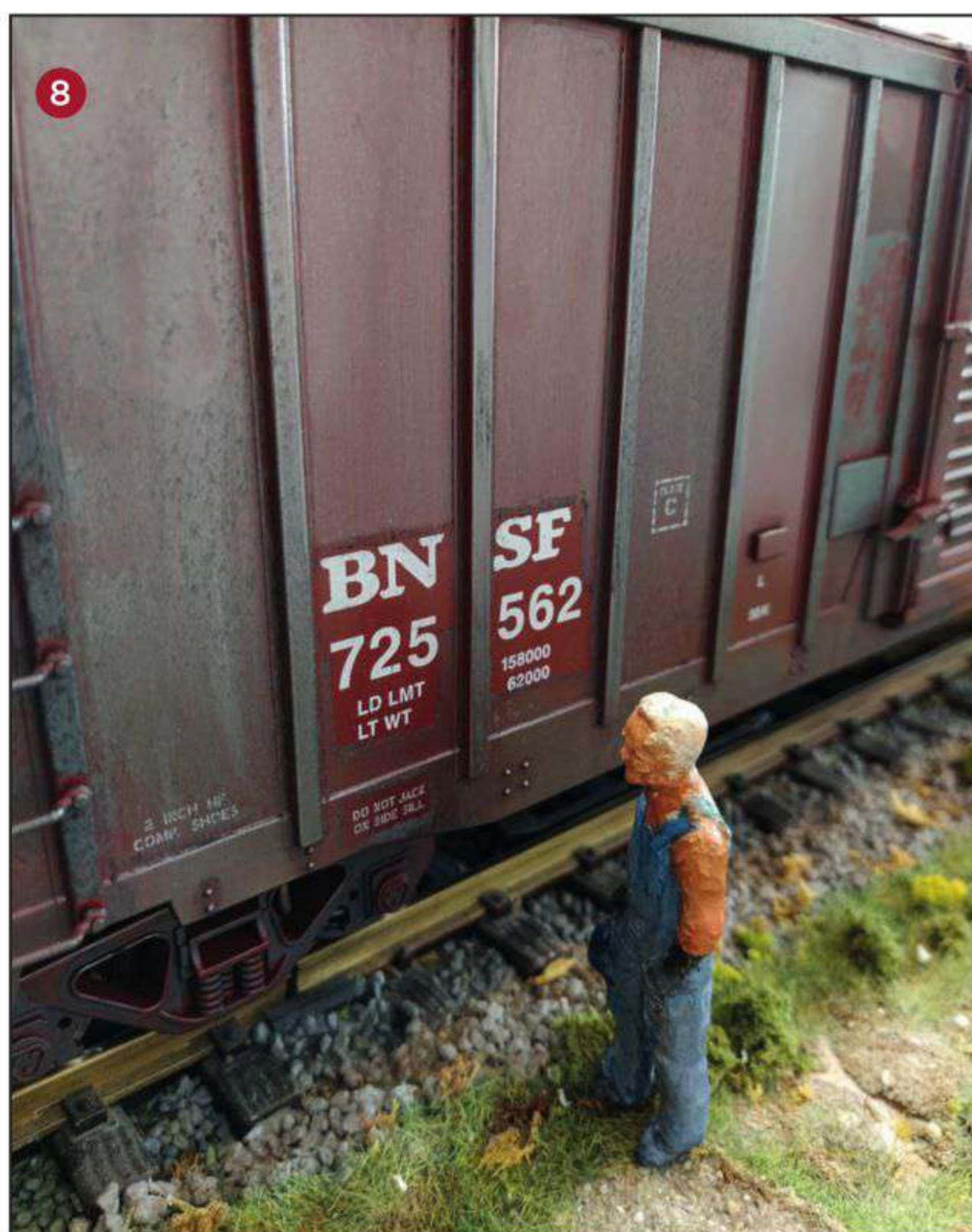


Feinstrich: Auch das Grafit wird mit dem Pinsel verteilt.

Beim BNSF-Ganzstahlwagen wurden zusätzlich die einzelnen Felder der Seitenwände mit Grafit eingefärbt und die Partikel mit den Fingerkuppen oder alternativ mit einem Pinsel entfernt. Das feine Pulver bleibt in den Ecken und Fugen. Zusätzlich wurde es auf den Aussteifungsprofilen verrieben. Wichtige Beschriftungen wurden zuvor mit Kreppband abgeklebt. So bleiben nach dem Abziehen des Klebbands saubergewaschte Felder zurück, ähnlich wie beim Vorbild, bei dem auch nur die besonders wichtigen Teile regelmäßig geputzt werden (Bild 8).



Großflächig: Auf große Flächen wird das Grafit Spray direkt aufgespritzt.



Abkleben: Beschriftungen werden vorm Bearbeiten abgeklebt.

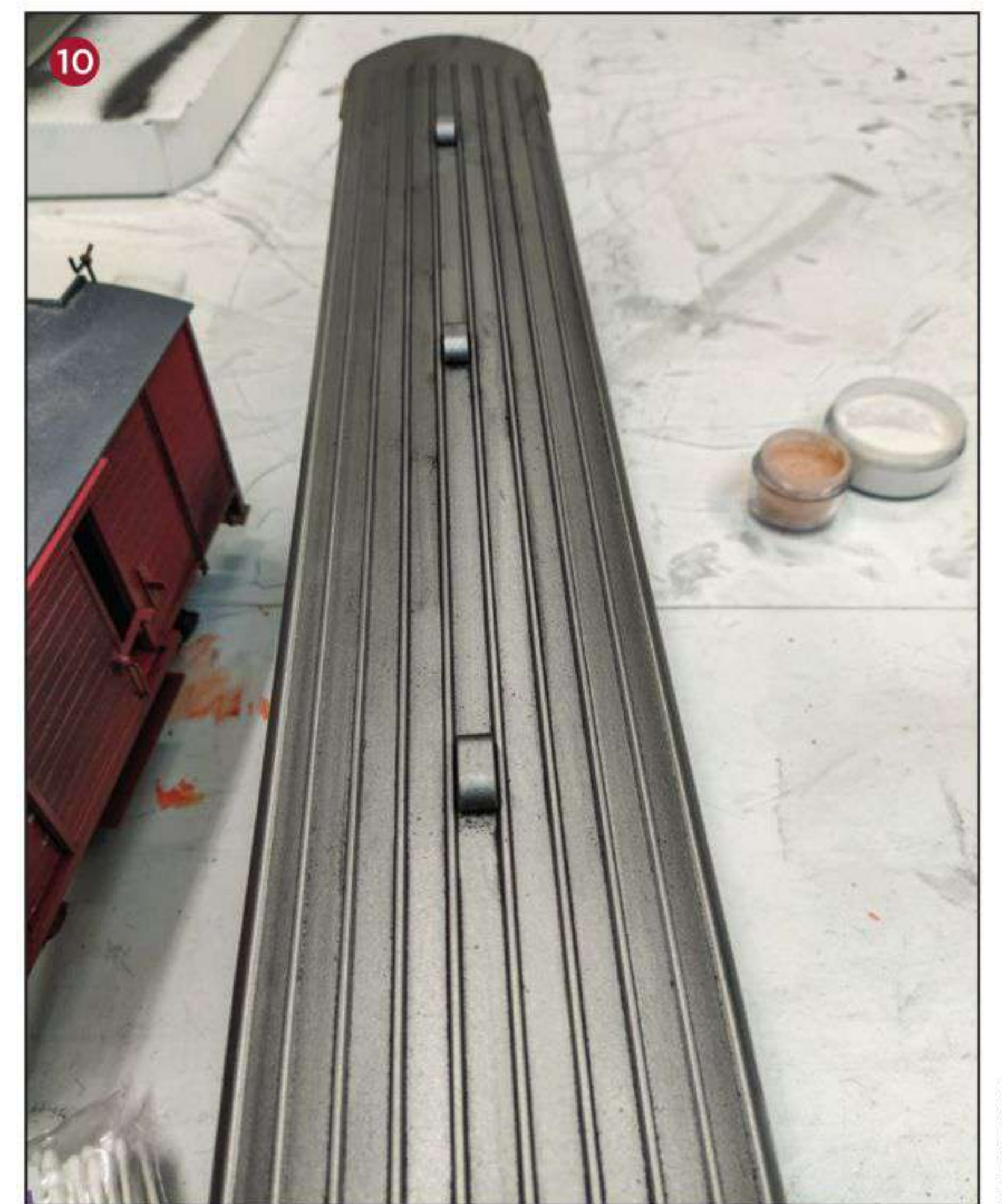
Regelmäßig gereinigt werden vor allem Personenwagen, was heute in Waschanlagen geschieht. Haben Sie sich schon einmal gefragt, woher bei vielen Vierach-

sern der dunkle Dreckstreifen auf dem Dach herrührt? Die Schmutzquelle ist klar, früher war es die Asche der Dampfloks, später der Ruß der Dieselmotoren und die Funken der Stromabnehmer. Verstärkt wird alles durch den Schmutz in der Luft. Beim Reinigen in der Waschanlage werden die Personenwagen heute genau wie Autos an rotierenden Bürsten vorbeigeschoben. Allerdings gibt es bei den Waschanlagen der Bahn nur selten waagerechte Bürsten fürs Wagendach, da das Dach der Wagen eine meist mehr oder weniger runde Form hat. Die seitlichen Bürsten erreichen jedoch nur einen Teil der Dachfläche. Alles was von den Bürsten nicht erreicht wird, bleibt schmutzig.

Dieser für Personenwagen typische Schmutzstreifen lässt sich recht leicht mithilfe einer Schablone herstellen. Dazu wird in ein langes Stück Karton ein Schlitz in der gewünschten Breite geschnitten. Die Schablone wird nicht ganz aufliegend über das Dach des Wagens gehalten, anschließend wird Grafit aufgespritzt. Nach einigen Sprühvorgängen ist es erledigt (Bild 9).



Dacharbeiten: Mit einer Schablone wird der Schmutzstreifen aufgetragen.



Ablagerung: Das Grafit setzt sich an Kanten und Ecken der Sicken an.

Außerdem kann an die restlichen Längsicken des Dachs Pulver gepinselt werden. Ein großer Teil des Pulvers wird mit einem Wattepad wieder entfernt, sodass ein Grafit-Streifen übrigbleibt beziehungsweise sich das dunkelgraue Grafit an den Kanten und Ecken der Sicken anlagert (Bild 10). Das aufgespritzte Grafit haftet nicht dauerhaft auf den Wagenteilen, was ►

man beim Berühren schnell feststellt. Um das fertige Ergebnis zu fixieren, wird Haarspray aus dem Drogeriemarkt eingesetzt (Bild 11). Haarspray greift übrigens Beschriftungen in der Regel nicht an. Jedoch schützt das Haarspray die Veredelungsaktion nur in einem gewissen Umfang. Wer die gealterten Wagen im Garten einsetzen will, sollte die Grafit-schicht mit Mattlack überziehen, um sie wetterfest zu machen (Bild 12).



Haftung: Haarspray schützt die Grafit-schicht bei Indoor-Einsätzen.

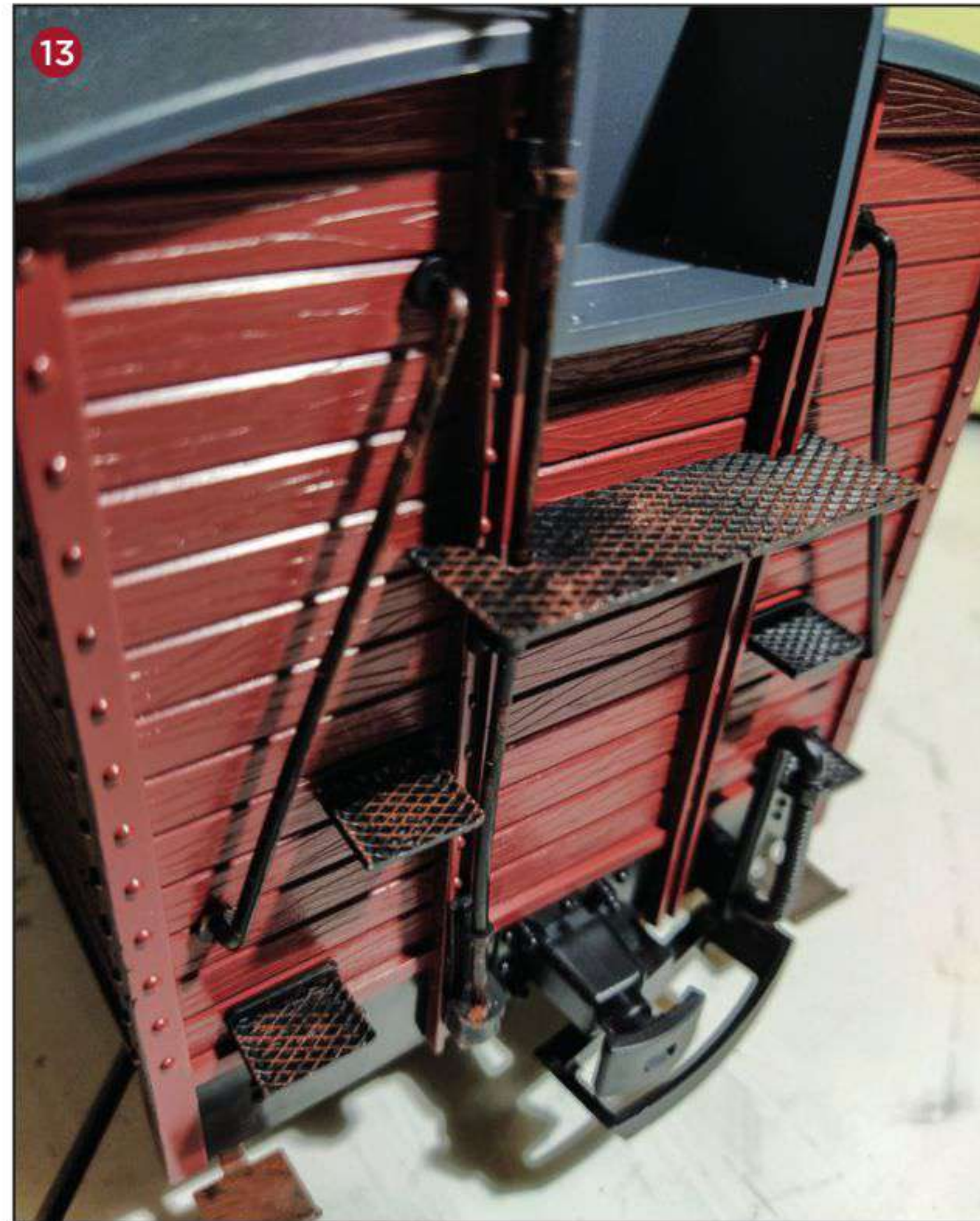


Robust: Mattlack macht Veränderungen wetterfest.

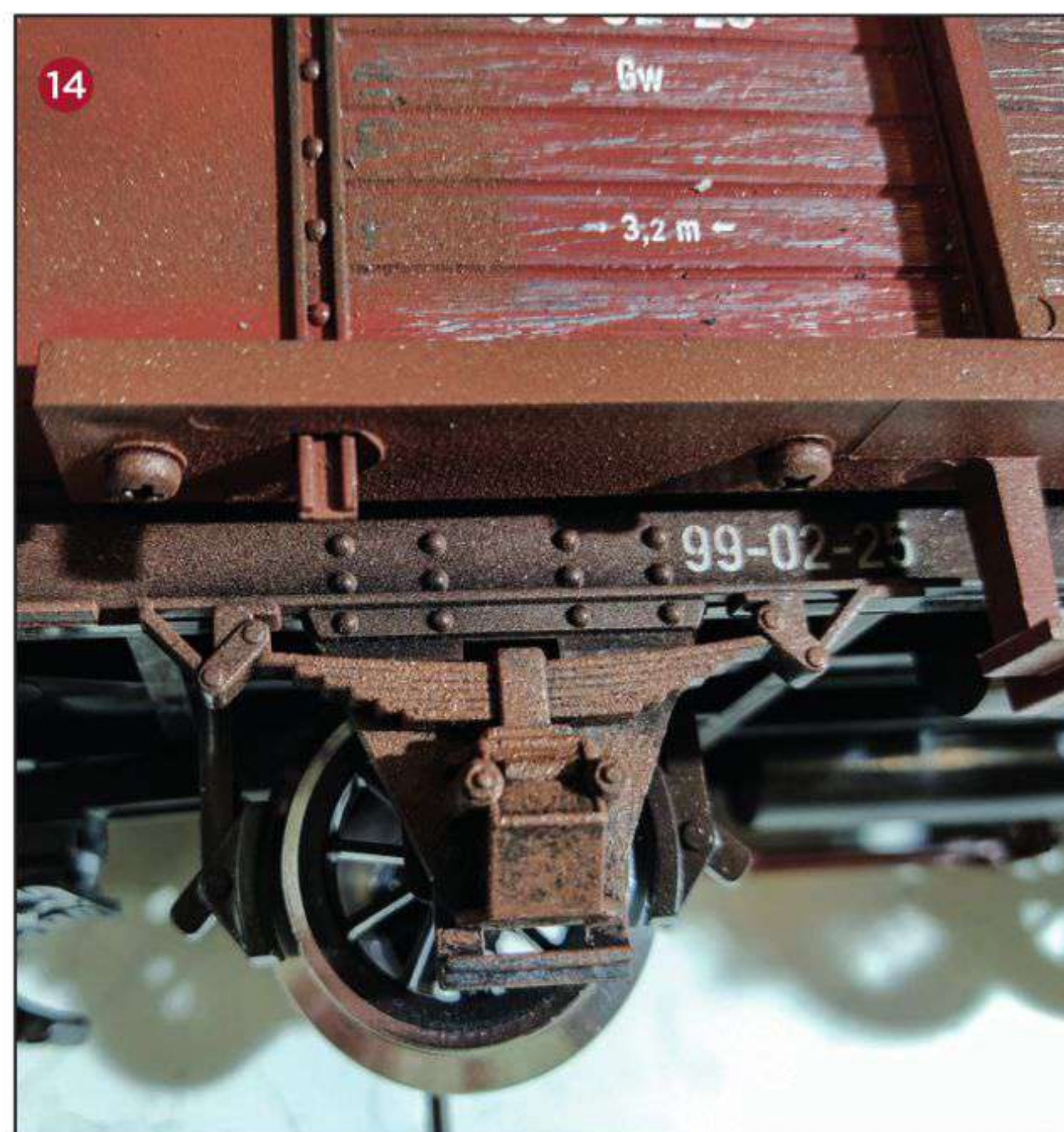
Clever nachrosten

Ein nachträgliches Fixieren ist beim auffälligsten Alterungsmaterial, dem Rost aus der Dose, nicht notwendig. Da das Rostspray aus Sprühlack mit eingelagerten Effektteilchen besteht, haftet dieser von Anfang an sehr stabil, deshalb sollte seine Wirkung unbedingt vor dem ersten Einsatz ausprobiert werden. Bei kleineren Flächen ist die Verwendung eines Pinsels sehr praktisch. Dazu wird das Rostspray auf die Palette gesprüht und anschließend die Flüssigkeit sehr zügig mit dem Pinsel aufgetragen, was zu schönen Ergebnissen etwa auf Trittstufen, Handgriffen, Federn und Radscheiben führt (Bild 13). Der Rostauftrag kann auch mit einem Untergrund aus Grafit-spray kombiniert werden. Über den Abstand beim Besprühen lässt sich die Oberflächenstruktur

beeinflussen. Feinere Strukturen erreicht man aus etwa zehn Zentimeter Distanz, gröbere Strukturen aus Entfernungen bis 30 Zentimeter. Aus dieser Distanz kann man auch den ganzen Fahrgestellrahmen behandeln, wobei man dabei den Wagenkasten entweder abkleben oder abschrauben sollte, was uns bei unseren Bastelarbeiten leider erst hinterher aufgefallen ist (Bild 14).



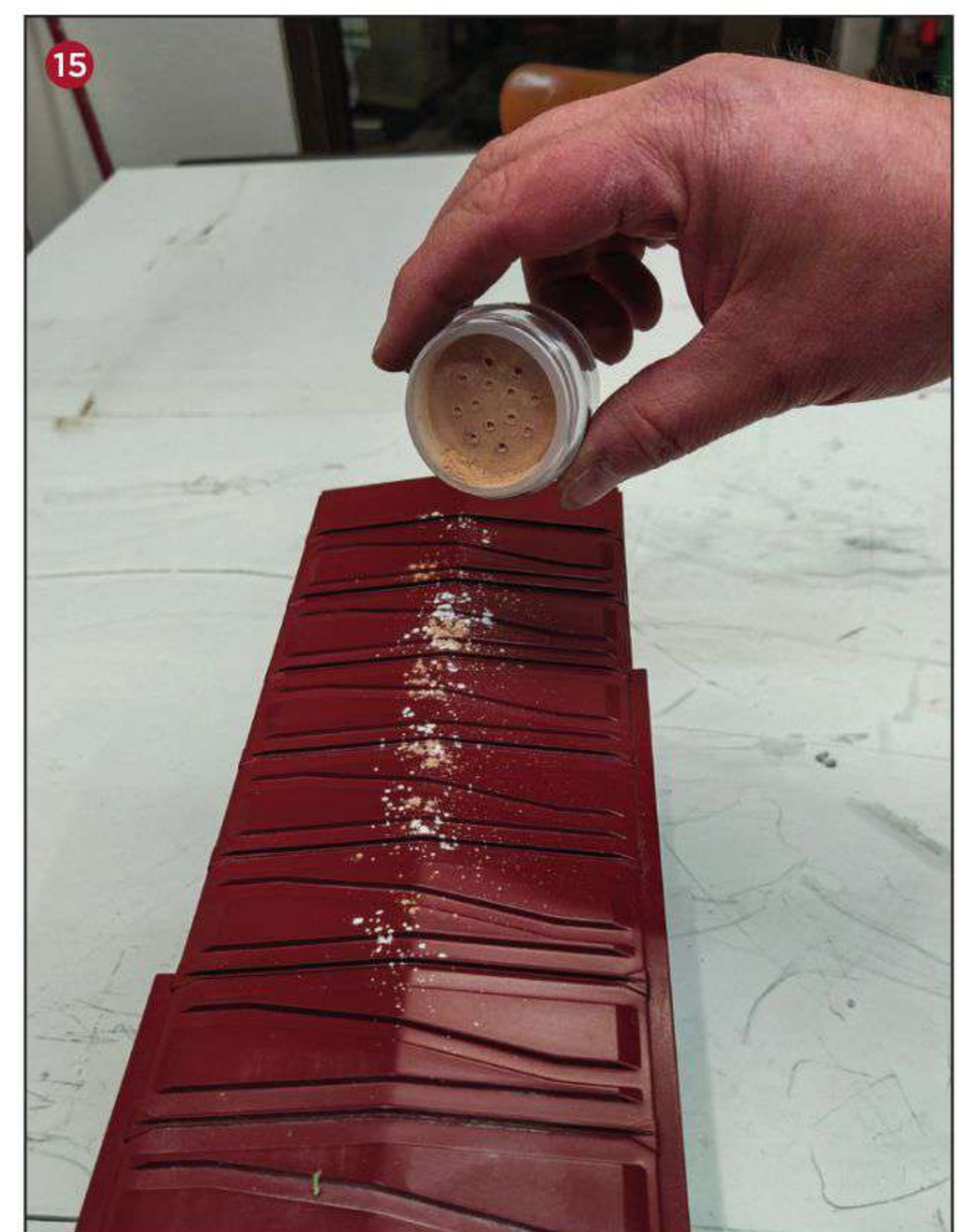
Detailarbeit: Rostspray lässt sich gezielt mit dem Pinsel auftragen.



Schön rostig: Grafit und Rostspray ergänzen sich perfekt.

Altern mit Puder

Die letzte Anregung fällt etwas aus dem Rahmen. Sogar in der Kosmetikabteilung haben wir modellbahntaugliches Material gefunden. Gesichtspuder in Hautfarbe, weißer Mineralpuder und ein Puderpinsel eignen sich perfekt für die Alterung. Dazu werden glatte Oberflächen zuerst angefeuchtet und dann mit Puder bestäubt, wie etwa das Dach eines Wagens. Anschließend wird der Puder mit dem Pinsel verteilt, er sammelt sich in den Vertiefungen (Bild 15). Hautfarbener Puder simuliert Flugsand, weißer Puder stellt Kalkablagerungen dar. Das Teerpappdach des DR-Wagens sieht realistisch gealtert aus, wenn der Puder fleckig verteilt wird (Bild 16). Fixiert wird der Puder übrigens ebenfalls mit Haarspray beziehungsweise Klarlack. Eine exakte Anleitung für das Altern von Rollmaterial lässt sich eigentlich nicht formulieren. Der persönliche Geschmack, die Anlagendetails, die Bereitschaft für Veränderungen und die persönliche Kreativität bestimmen den Umfang der Alterung. Gleiches gilt auch für den zweiten Teil der Alterungsserie, der sich mit den Gebrauchsspuren am Rollmaterial, dem „Zahn der Zeit“, befassen wird.



Pudern: Erst befeuchten, dann bestäuben und mit dem Pinsel verteilen.



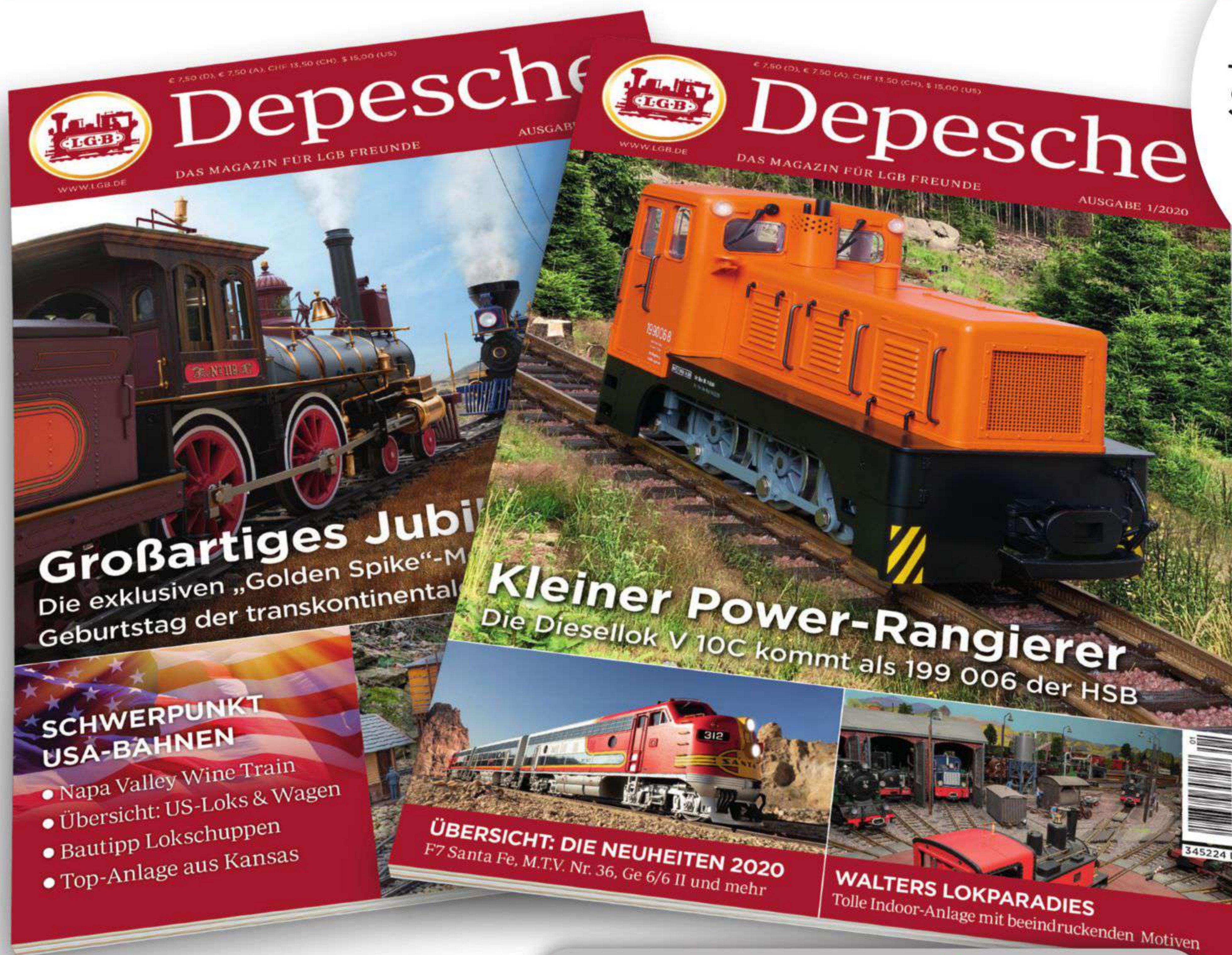
Pudereinsatz: Wagendächer altern mit Puder besonders schön.



WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE



Top
Prämie
Sichern Sie sich
jetzt Ihr
Abo!



POLAG

Standuhr
Bausatz
(1:22,5)
Gratis!*

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

- Sie sparen 13% gegenüber dem Einzelkauf
- Lieferung portofrei an die Lieferadresse
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung in Ihrem Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Bequem per SEPA-Lastschrift oder Rechnung bezahlen

*Prämien-Angebot gilt nur im Inland



JA, ICH MÖCHTE DIE LGB DEPESCHE ABONNIEREN!

Ich bestelle die LGB Depesche im Jahresabonnement für 26,00 Euro (4 Ausgaben; Auslandsbezugspreis: Euro 30,80). Mein Abonnement verlängert sich nur dann um ein weiteres Bezugsjahr, wenn ich nicht spätestens 6 Wochen vor Bezugszeitraumende kündige.

Meine Kontaktdaten:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Land

Telefon

E-Mail

Widerrufsrecht: Ihre Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen in schriftlicher Form widerrufen werden bei:
LGB Depesche Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg, Telefax: +49 (0) 40/38 66 66-299, E-Mail: LGB-Depesche@pressup.de

Den Rechnungsbetrag zahle ich per

☐ Bankeinzug

☐ Rechnung

Kontoinhaber (Name, Vorname)

BIC

IBAN

Datum

Unterschrift

Schicken Sie den Coupon an:

LGB Depesche Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg, Telefax: +49 (0) 40/38 66 66-299, E-Mail: LGB-Depesche@pressup.de
Service-Telefon Abonnement: +49 (0) 40/38 66 66-313

Zahlungshinweis

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die Gebr. Märklin & Cie. GmbH bzw. deren beauftragten Abo-Dienstleister, die PressUp GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Gebr. Märklin & Cie. GmbH bzw. deren beauftragten Abo-Dienstleister, die PressUp GmbH, auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.
Gläubiger-ID: DE32ZZZ00000516888 · Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt.

Neues rund um die Gartenbahn

Ob stattliche Bauwerke oder clevere Accessoires: Mit diesen Zubehör-Neuheiten zaubern Spur-G-Bahner viel Atmosphäre auf die Anlage.

FALLER www.faller.de

Stilgerechte Szenen

Faller weiß, was Gartenbahner lieben – amerikanisches Flair entlang der Gleise zum Beispiel. Etwa in Form eines korallenroten Schulhauses im Westernstil (Art. 331085). Das einschiffige Hauptgebäude mit schiefergrauem Satteldach besitzt einen überdachten Eingangsbereich, einen Turm mit sichtbarer Schulglocke sowie bewegliche Eingangstüren und Sprossenfenster. Hübsches Detail: Eine kleine Tafel unter dem Dachgiebel verweist auf das Baujahr – die Dorfschule stammt aus dem Jahr 1904. Für Eisenbahnatmosphäre sorgt ein ebenfalls im amerikanischen Stil gehaltenes Stellwerk (Art. 330852). Das Gebäude im Holzbaustil mit Außentreppe, seitlich angeflanschem Schuppen und beweglichen Türen lässt sich in unterschiedlichsten Streckenabschnitten einsetzen und macht mit grünem Dach, sandfarbener Fassade sowie hübschen



BLICKFANG: DAS STELLWERK IM AMERIKANISCHEN STIL (ART. 330852)



VIelfach einsetzbar: ZWEI BAHNARBEITER (ART. 331505) UND SCHAFFNER (ART. 331506) UND FÜR US-ANLAGEN DAS SCHULHAUS (ART. 331085)

Kontrasten in Form holzbrauner Fenstereinfassungen und Erd- und Zwischengeschoß-Verkleidungen auch in anderen Zusammenhängen eine gute Figur. Damit alles rund läuft in Sachen Bahnverkehr, muss natürlich das entsprechende Personal vor Ort sein. Am Bahnsteig und im Zug kümmern sich zwei Schaffner (Art. 331506) um einen ordnungsgemäßen Betriebsablauf – so ist alles organisiert, damit die Passagiere in den Waggons eine sichere und komfortable Reise genießen können. Zu haben sind zwei Sets mit je sechs sitzenden Fahrgästen (Art. 331502/331503). Und für eine tüchtig dampfende Lokomotive sorgen zwei Bahnarbeiter, die kräftig die Ärmel hochkrempeln (Art. 331505).



IM SET ZU HABEN: DIE SITZENDE FAHRGÄSTE (ART. 331502, 331503)

GMTS BRINKMEIER www.lkwmodelle.de

Maßstabgerechte Pkw-Modelle für die Gartenbahn bietet der Online-shop von GMTS Brinkmeier. Neu im Angebot und ebenfalls ideal für eine amerikanische Landschaft: ein 55er-Chevrolet-Cabrio als Bausatz der Firma Revell (Art. Re07686). Ausgestattet als offizielles „Pace Car“ des legendären 500-Meilen-Rennens von Indianapolis, begeistert dieser Traum im Maßstab 1:25 beispielsweise mit originalgetreuer Indianapolis-Beschriftung. Die Kollegen von Welly ehren mit dem kultigen VW T2 ebenfalls eine automobilen Ausnahmeerscheinung. Als 1:24-Fertigmodell ist der „Bully“ in drei Varianten zu haben: in Taxi beige (WEL22472Beige), als Feuerwehr-Ausführung (WEL22472 Feuerwehr) und als rotes „Surfer-Mobil“ inklusive Surfbrett (WEL22472 Surfbrett).



KULTFAHRZEUGE FÜR DIE ANLAGE: DAS 55ER-CHEVROLET-CABRIO (ART. RE07686) UND DER BULLY (WEL22472BEIGE)

PREHM www.prehm-miniaturen.de

Voll im Dienst

In den ostdeutschen Bundesländern kennt sie fast jeder: Mit großem Herzen und schnodderiger Berliner Schnauze kümmerte sich „Gemeindeschwester Agnes“ ab 1975 im Fernsehen der DDR um die Bewohner des fiktiven, in der Oberlausitz angesiedelten Dorfes Krummbach. Erstmals schaute dieser resolute „Engel in Weiß“ 1975 bei seinen Schäfchen nach dem Rechten – stets in korrekter Schwesternkleidung, mit weißem Häubchen und unterwegs auf einer „Schwalbe“, dem kultigen Simson-Kleinkraftrad aus original thüringischer Produktion. Dank des hinreißenden Spiels der Hauptdarstellerin Agnes Kraus kam diese Filmreihe der DDR-Produktionsgesellschaft DEFA so gut an, dass Agnes regelmäßig in neuen Episoden zu sehen war – und bis heute gilt sie ihren Fans als Sinnbild für Warmherzigkeit, Hilfsbereitschaft und humanitäres Engagement, das weit über den normalen Dienstplan hinausreicht. Prehm ehrt diese Hilfsbereitschaft mit dem Modell „Schwester Egnés“ (Art. 500810). Sie trägt adrett geschminkt das Outfit aus weißem Schwesternkostüm, hellblauer Bluse und weißem Häubchen und steuert eine orange lackierte Schwalbe. Und noch eine Figur aus dem Osten kommt bei Prehm zu Ehren: ein Verkehrspolizist mit Stabkelle, weißer Mütze und weißer Schärpe (Art. 500811). Außerdem gibt es zu den bereits in Ausgabe 1/2020 vorgestellten Kohlekumpeln (Art. 500820/500821) jetzt die passende Bergbau-Lore (Art. 500819). Alle Figuren sind aus Metall und dank Lackierungen mit UV-resistenten Farben problemlos für den Outdoor-Einsatz geeignet.



VOLL IM EINSATZ: GEMEINDE-SCHWESTER EG- NES ALS „ENGEL IN WEISS“ (ART. 500810)

EBENFALLS NEU- HEITEN FÜR DAS JAHR 2020: VER- KEHRSPOLIZIST (ART. 500811) UND DIE BERGBAU-LO- RE (ART. 500819)

HEYN www.modellbau-heyn.de

Brücken gehören zu jenen Bauwerken, von denen man gar nicht genug haben kann. Ein tolles Exemplar bietet jetzt Modellbau Heyn mit dem Modell „Jan Reiners“ (Art. 06066). Das Vorbild steht nordöstlich von Bremen am Rande des Teufelsmoors und leitet dort die Kleinbahn Bremen-Tarmstedt über die Wümme. Der 1.180 Millimeter lange Bausatz besteht aus gefrästen Kömatex-Elementen, die mit dem mitgelieferten Kleber Ruderer L530 verschweißt werden. Dadurch wird eine homogene, stabile Konstruktion erreicht. Der Clou: Die Brücke lässt sich auch umgekehrt einbauen – so entsteht eine Unterspannbrücke, die einen freien Blick auf die Bahn gewährt. Doch nicht nur große Bauten geben einen hübschen Blickfang ab, sondern auch dezente Details. Neu bei Heyn: Motivtafeln verschiedener Mineralölgesellschaften wie BP, Shell oder Aral. Die 20 Millimeter hohen Schilder (Art. 07503) sind aus wetterfestem 2-Schicht-Kunststoff gefertigt, die Schrift ist vertieft eingraviert.



FEINE DETAILS: DIE BRÜCKE „JAN REINERS“ STEHT IM ORIGINAL NORDÖSTLICH VON BREMEN UND IST JETZT ALS MODELL (ART. 06066) ZU HABEN. DIE MOTIVTAFELN (ART. 07503) BEREICHERN JEDE ANLAGE

PREISER www.preiserfiguren.de

Dass liebevolle Details oftmals wahre Wunder wirken, zeigen auch die Kleinkunst-Spezialisten von Preiser immer wieder mit sorgfältig handbemalten Figuren und Accessoires. Waldlandschaften etwa bekommen durch eingearbeitete Pilze ein viel lebendigeres, abwechslungsreicheres Gesicht. Neu im Programm: eine Steinpilzkolonie (Art. 45240) und eine Fliegenpilz-Familie (Art. 45241). Perfekt für eine Szene im häuslichen Umfeld: Eine strickende Frau mit Epoche III-Flair – man beachte den Dutt und den schweren Sessel in Lederoptik (Art. 45527). Alle Artikel sind im Maßstab 1:22,5 gefertigt und bestehen aus Kunststoff.



FÜR NETTE SZENEN IM HÄUSLICHEN UMFELD: DIE STRICKENDE FRAU MIT DUTT IM SCHWEREN SESSEL IN LEDEROPTIK (ART. 45527)



IDEAL ZUR AUSSTATTUNG VON WALDLANDSCHAFTEN: DIE STEINPILZKOLONIE (ART. 45240) UND DIE FLIEGENPILZFAMILIE (ART. 45241).



Meine Lok fährt analog bei maximaler Geschwindigkeitseinstellung langsamer als im Digital-Betrieb. Lässt sich das ändern?

Die Unterschiede in der Geschwindigkeit können unterschiedliche Ursachen haben. Zum einen kann es am verwendeten analogen Fahrgerät liegen. Gibt die analoge Lok beispielsweise eine maximale Fahrspannung von 14 Volt ab, ist ein deutlicher Unterschied in der Endgeschwindigkeit gegenüber einer Lok mit einer maximalen Fahrspannung von 18 Volt zu bemerken. Bei der 14-Volt-Variante liegt die umgesetzte Leistung lediglich bei 60 Prozent einer 18-Volt-Version.

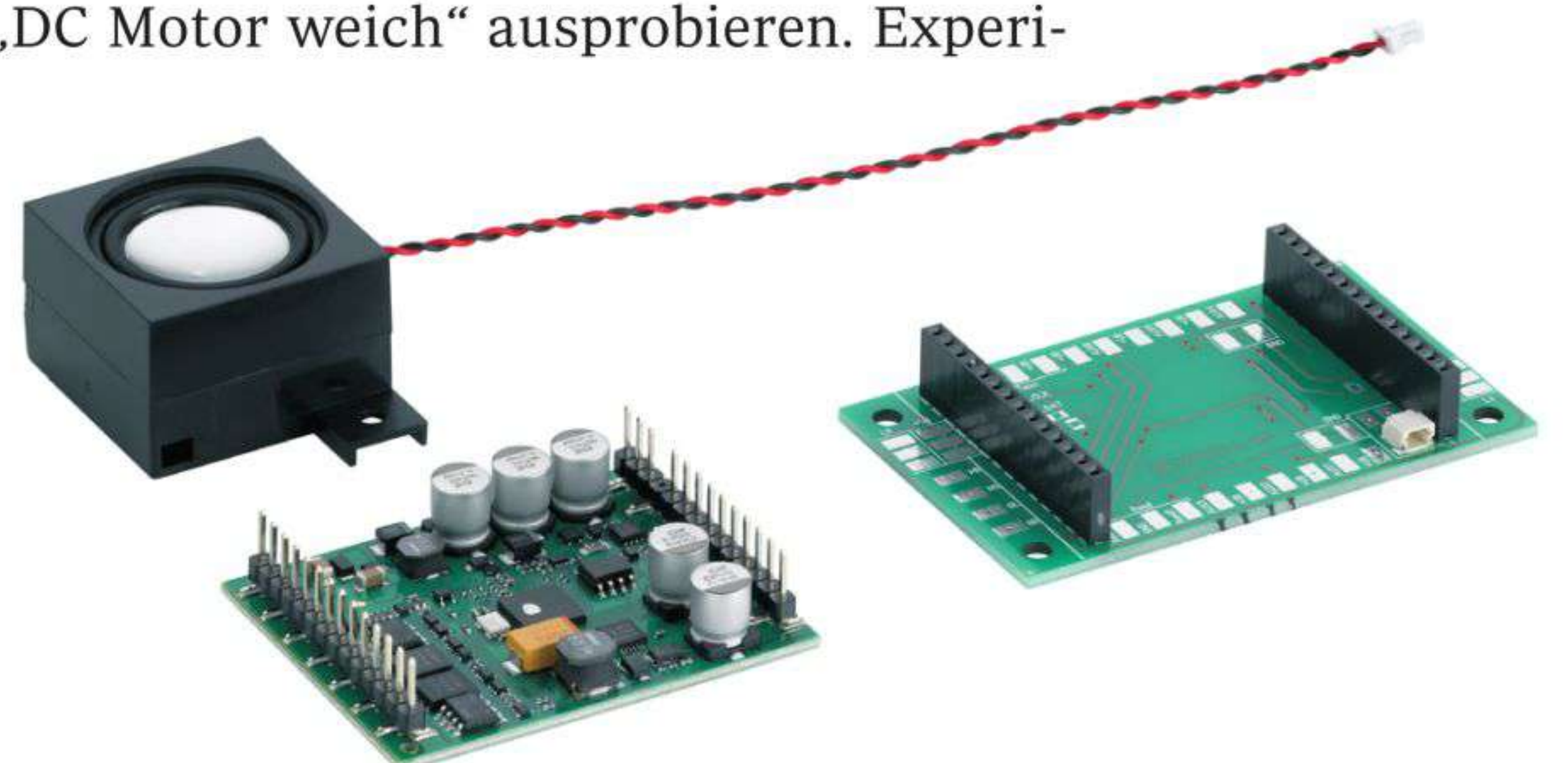
Es kann aber auch an der Programmierung des eingebauten Decoders liegen. Bei der aktuellen Decodergeneration kann sowohl die Minimal- als auch die Maximalgeschwindigkeit im analogen Gleichstrombetrieb verändert werden. Bei der CS3 finden Sie hierzu die entsprechenden Einstellparameter im Konfigurationsmodus. Wer diese Einstellung über DCC vornehmen möchte, muss die Variablen (CV) 176 und 177 programmieren. Eingestellt werden können Werte zwischen 0 und 255. Mit dem CV 176 wird die Mindestgeschwindigkeit und mit dem CV 177 die Höchstgeschwindigkeit eingestellt.



Einstellsache: An der CS3 lässt sich die Mindest- und die Höchstgeschwindigkeit von analogen Loks festlegen.

Welchen Motortyp soll ich bei dem Nachrüstdecoder 55029 für meine LGB Lok auswählen?

Diese Einstellung hängt primär von den Wünschen des Modellbahners ab. Für Gleichstrommotoren bietet das dazugehörige Register CV 52 verschiedene Grundeinstellungen an. Die deutlich höhere Masse bei Großbahnen als etwa bei H0-Bahnen wirkt sich nämlich markant auf das Fahrverhalten aus. Daher ist für viele Modellbahner der Wert 7 erste Wahl. Wer aber einen weniger starken Eingriff der Regelung wünscht, darf gerne auch die Einstellung „DC Motor weich“ ausprobieren. Experimentierfreudige Modellbahner können auch die Motorcharakteristik von „DC Motor hart“ testen. Falls in der Lok ein Glockenankermotor eingebaut ist, ist diese Einstellung im CV 52 übrigens Pflicht, da diese Einstellung optimal auf die Bedürfnisse dieses Motortyps abgestimmt ist. Letztendlich können Sie gerne mit den unterschiedlichen Motortypen experimentieren. Meistens ist es eine ganz persönliche Entscheidung, wie das ideale Betriebsverhalten einer Lok aussieht.



► 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.

Ich möchte in einen Wagen einen Funktionsdecoder zum Schalten von Lichtfunktionen einbauen. Hat LGB eine Lösung?

Ein Funktionsdecoder, der in Wagen eingesetzt wird, sollte möglichst kompakt sein und eine ausreichende Belastbarkeit der Funktionsausgänge bieten. Deshalb ist der Lokdecoder 60972 von Märklin eine attraktive Lösung. Wer im Register 50 für die Auswahl des Motors den Wert 0 eingibt, erhält an den beiden Motoranschlüssen (blaues und grünes Kabel) zwei weitere Schaltausgänge, die zusammen mit bis zu 1,1 Ampere belastbar sind. Falls Ihnen die Gesamtbelastbarkeit mit 1,6 Ampere für den Gesamtbaustein nicht ausreicht, können Sie zusätzlich ein monostabiles Relais einsetzen und so mit einem minimalen Erregerstrom einen deutlich höheren Schaltstrom ein- und ausschalten. Falls gewünscht, können solche Funktionsausgänge auch auf bestimmte Modi programmiert werden. Ein rot blinkendes Schlusslicht ist so ohne Zusatzschaltungen zum Beispiel möglich. Wer zusätzlich auch Sounds im Wagen schalten möchte, kann die Märklin Decoder 60975, 60976 und 60977 als Funktionsdecoder umprogrammieren. Ein selbst erstelltes Soundprojekt über das Decoder-Tool 3 rundet den Decoder für den gewünschten Einsatzzweck ab. Bitte beachten Sie, dass sowohl der Decoder 60972 als auch die genannten Sounddecoder mit dem Energiepuffer 60974 ergänzt werden können. Dann steht auch einem flackerfreien Betrieb nichts mehr im Wege.



Der Lokdecoder 60972 (rechts) erlaubt schaltbare Lichtfunktionen im Wagen und der Energiepuffer 60974 (rechts unten) sichert seinen flackerfreien Betrieb.

Mit den Registern CV 13 und 14 kann ich im DCC-Betrieb einstellen, welche Funktionen im Analogbetrieb eingeschaltet sind. Wie berechne ich den Wert, der programmiert werden muss?

Am komfortabelsten erfolgt die Programmierung der aktuellen Decoder unter mfx mithilfe einer CS2 oder CS3. Im jeweiligen Konfigurationsmodus finden Sie ein Auswahlfeld mit jeweils acht Punkten, bei denen Sie die Funktionen anklicken müssen, die im Analogbetrieb eingeschaltet sein sollen. Das System ermittelt selbstständig den resultierenden Wert.

Für die DCC-Programmierung müssen die Werte manuell berechnet werden. Dazu muss man wissen, dass die acht Bits des Registers 13 für die Funktionen f1 bis f8 stehen. Ist das zugehörige Bit gesetzt, ist diese Funktion im Analogbetrieb eingeschaltet. Ist eine Funktion ausgeschaltet, hat dieses Bit den Wert 0. Ansonsten berechnet sich der Wert des jeweiligen Bits aus der zugehörigen Zweierpotenz:

- Bit 0 für f1 = $2^0 = 1$
- Bit 1 für f2 = $2^1 = 2$
- Bit 2 für f3 = $2^2 = 4$
- Bit 3 für f4 = $2^3 = 8$
- Bit 4 für f5 = $2^4 = 16$
- Bit 5 für f6 = $2^5 = 32$
- Bit 6 für f7 = $2^6 = 64$
- Bit 7 für f8 = $2^7 = 128$

Über die CS3 lassen sich die Funktionen einer Lok ändern, die im Analogbetrieb eingeschaltet sind.

Die Werte für die gesetzten Bits werden addiert. Sind alle Funktionen eingeschaltet, ergibt sich der Wert 255, der den maximalen Wert für dieses Register darstellt.

Der CV 14 wird äquivalent berechnet. Wobei das Bit 0 die Lichtfunktion definiert und Bit 1 bis Bit 7 für die Funktionen f9 bis f15 zuständig sind. Das gleiche Verfahren wird auch bei CV 21 und CV 22 angewendet, wenn eine Traktionsadresse definiert ist und festgelegt werden soll, welche Funktionen in dieser Betriebssituation genutzt werden können.



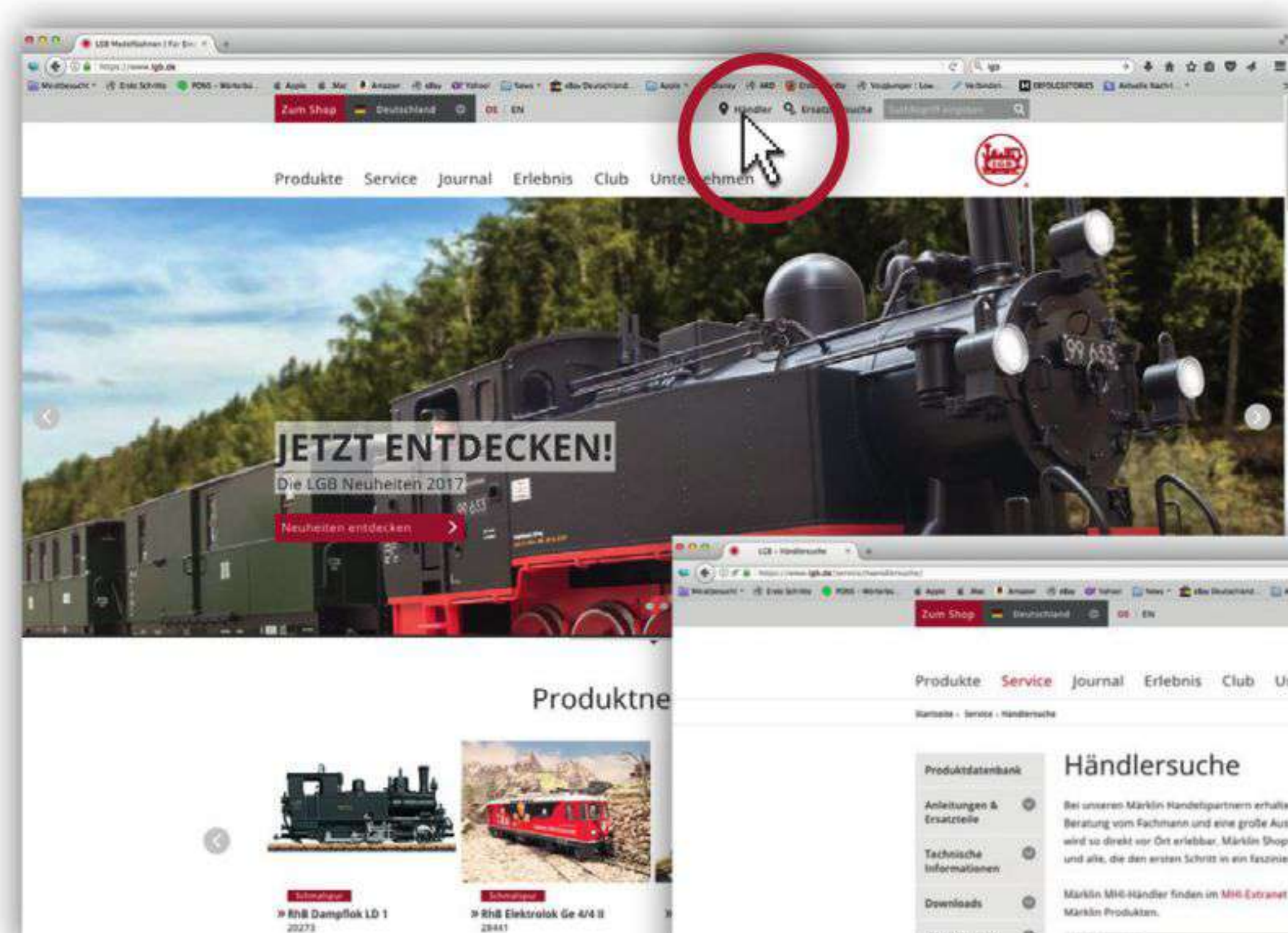
In 3 Schritten zu Ihrem Händler



Mit der komfortablen Onlinesuche finden Sie das Fachgeschäft ganz in Ihrer Nähe. Ganz ohne Umwege. Einfach und schnell. So geht's:



NEUER INTERNETAUFTRITT!

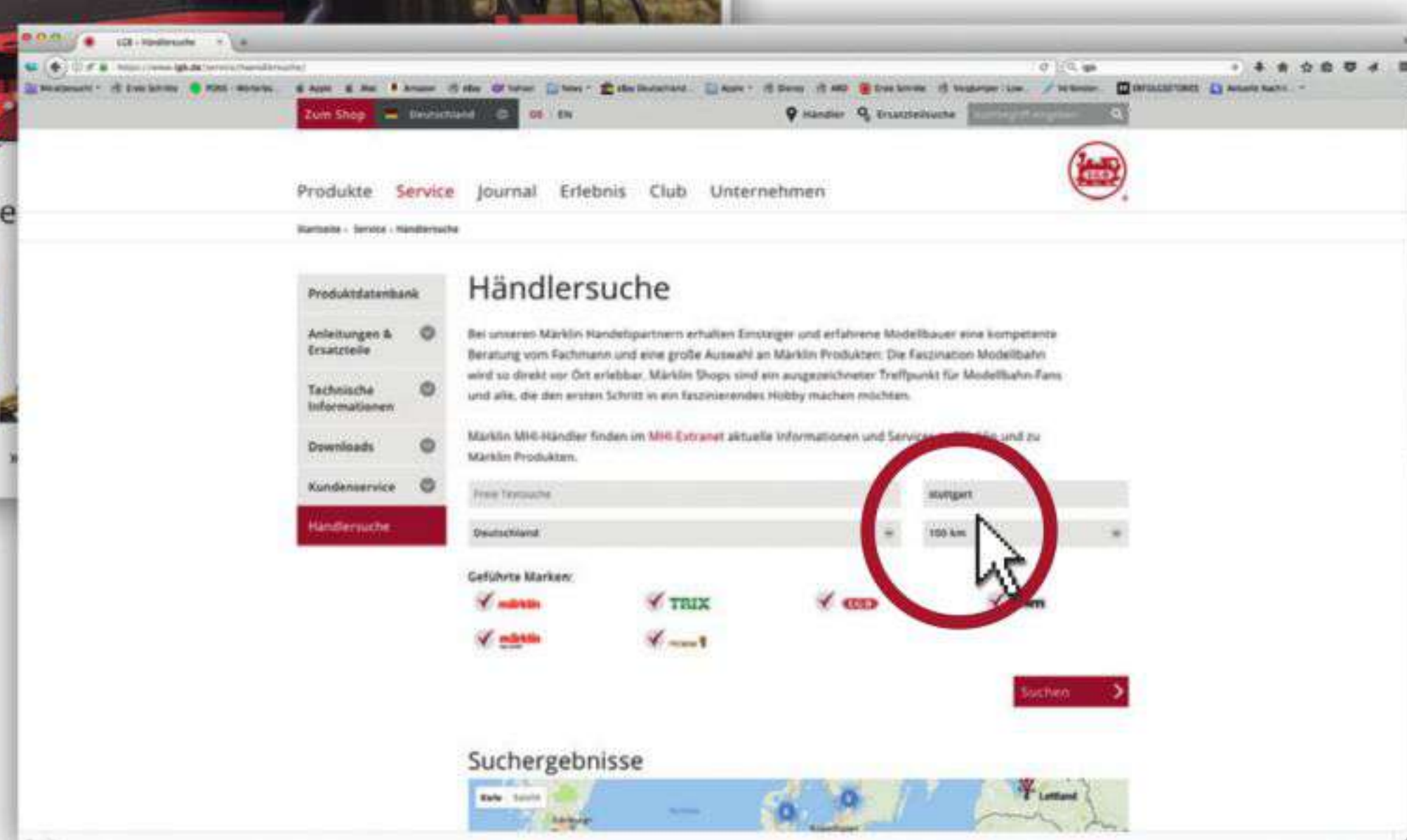


1

Startseite aufrufen

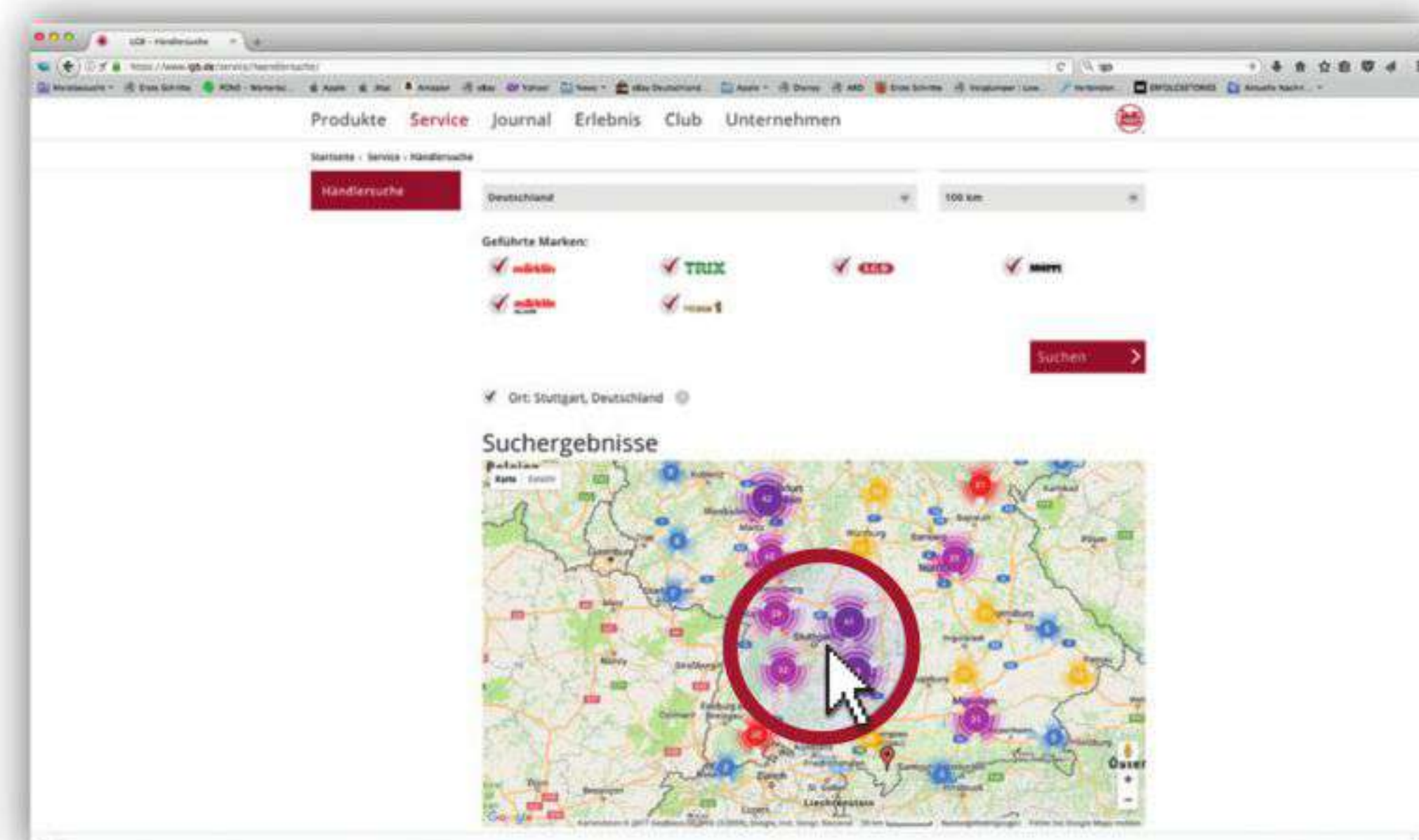
 www.lgb.de

Menüpunkt Händler anklicken



2

Postleitzahl eingeben



3

Händler auswählen und
Adresse ausdrucken

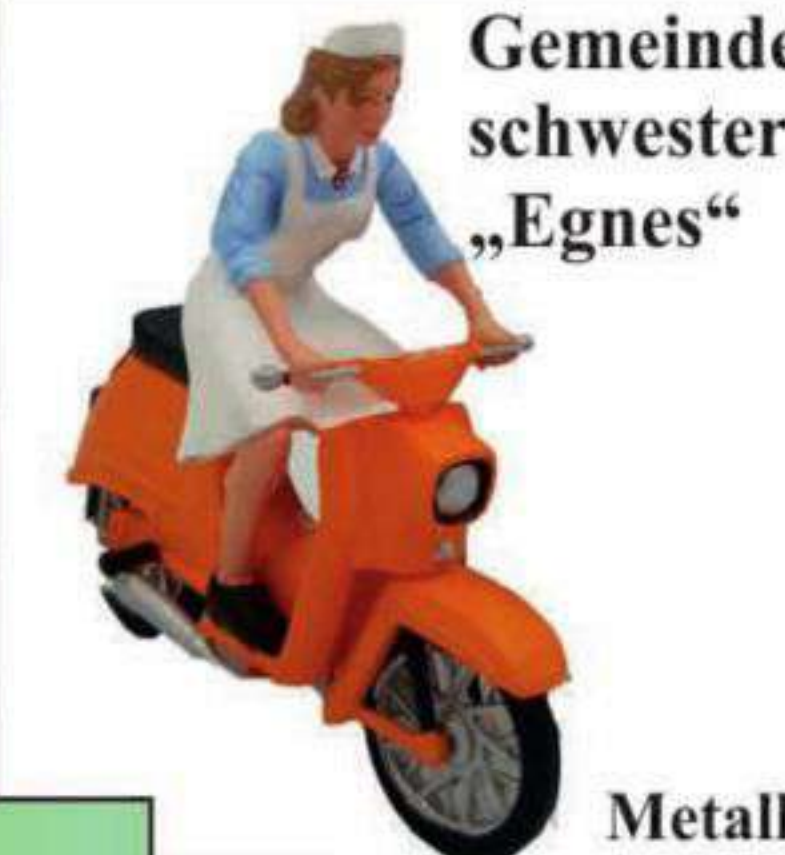


Alle Fotos Handmuster

Metall



Metall



Gemeinde-schwester „Egnes“

Metall



Metall

Neuheiten 2020



Metall



Metall



Metall



Ergänzungs-Set mit Rudolf

Metall

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 5618707
Fax 0031 - (0)72-5627806
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!!!

<https://www.lgb.de>

Zum Shop Deutschland DE | EN

Handel Ersatzteile Suche Suchbegriff eingeben

Produkte Service Erlebnis Club Shop



UNSER ONLINE-SHOP IST GEÖFFNET

Wissen rund um die Uhr für Sie da

[Jetzt einkaufen](#)

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,
Carsten Rose, Arnulf Schäfer (leitender Redakteur),
Günter Schippers, Andreas Schumann und Karsten Speyer.
V.i.S.d.P.: Peter Waldeleiter

Koordination

Silvia Römpp

Grafische Gestaltung/Layout/DTP
JatDesign José Tejada, Rottenburg

Kontakt zur Redaktion:

Löwenstr. 46 a, 70597 Stuttgart
Tel.: +49 (0)711/44 08 00-64
Fax: +49 (0)711/44 08 00-66
E-Mail: LGB-Depesche@3g-media.de

Fotos

Dirk Bahnsen, Berg & Tal Abenteuer-Ressort,
Bernd Bourdon, Club der LGB Freunde Rhein/
Sieg, Claus Dick, Günter Denoth/Zillertalbahn,
Drosdeck/FHWE, Mario England, Faller, Görlitzer
Oldtimer Parkeisenbahn, Solveig Großer/RVSOE,
Hendrik Hauschild, Historik Mobil, Interessengemeinschaft
Preßnitztalbahn e. V., Dietmar Kötze, Stefan Kühnlein, LGB, LGB Freunde lth,
Märklin, Matterhorn Gotthard Bahn, Modellbau Heyn,
Norbert Neuhofer, Amadeu Parera, Pola, Prehm, Preiser,
Rhätische Bahn, Jan Derk Remmers/CC4.0, Revell,
Christian Sacher, Arnulf Schäfer, Stefan Schlumpf/Swiss Image, Welly.

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

GO Druck Media GmbH & Co. KG, Kirchheim unter Teck

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.

345226 D

Der Clubausgabe liegt die Jahres-DVD 1/2020 bei.



WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

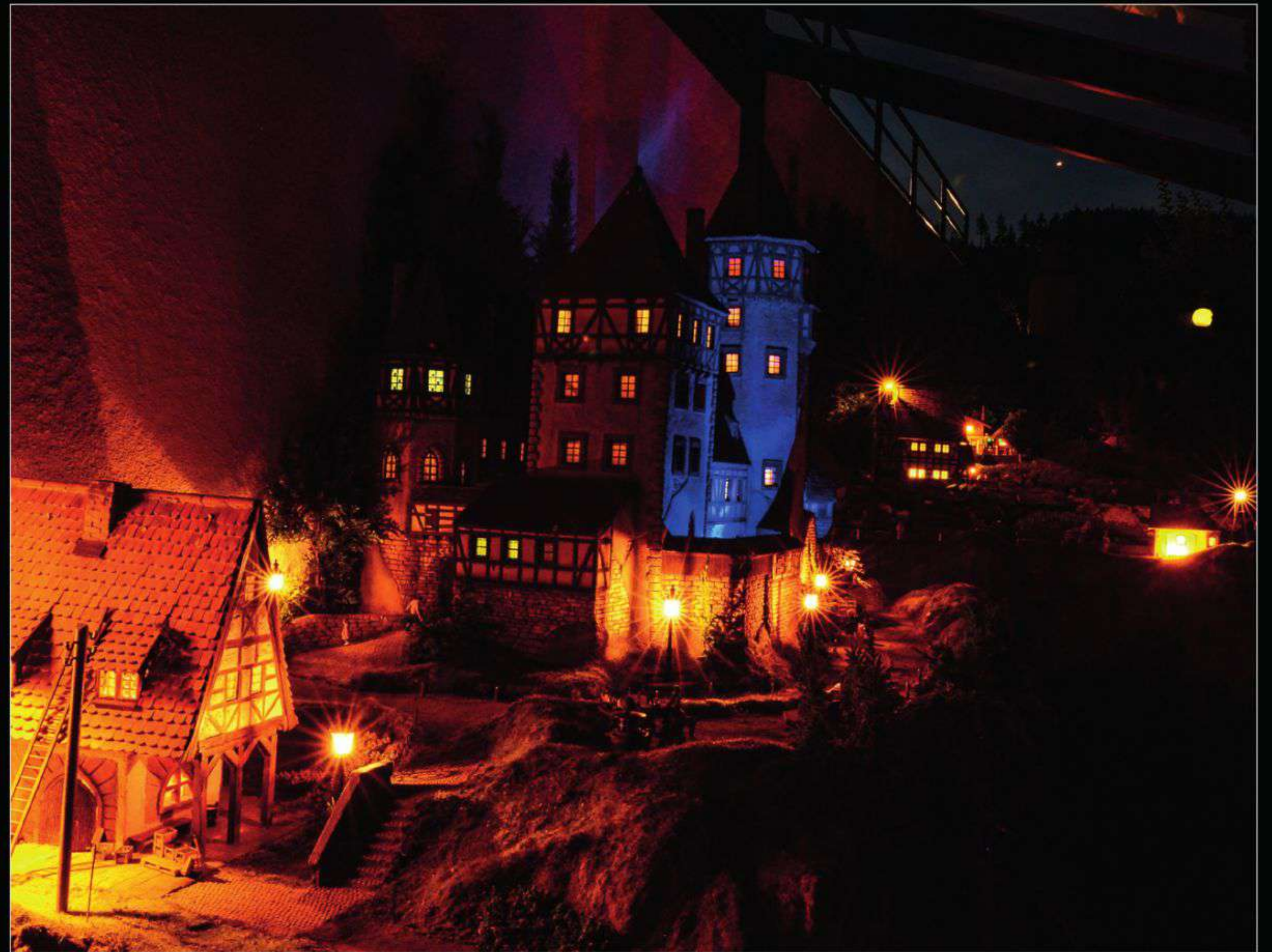
AUSGABE 2/2020



Perfekte Mischung: Beleuchtetes Rollmaterial, beleuchtete Häuser, Straßenlaternen und dezent angestrahlte Details im Garten ergänzen sich perfekt.

Nachtsichten

Jede Gartenbahn entwickelt in den Abend- und Nachtstunden ganz besondere Reize. Rollende Züge mit beleuchteten Führerständen und Wagen mit Innenbeleuchtung, die in den dunklen Stunden an beleuchteten Gebäuden vorbeiziehen – das hat etwas. Reinhard Melz, Erbauer und Besitzer der Gewinneranlage des letzten Leserwettbewerbs „Schönste Gartenbahn“, hat diese Wirkung durch gezielte Lichtsetzungen im Garten ergänzt, um die Stimmung des Nachtverkehrs zu verstärken. Einfach sehenswert.



Burglichter: Lichter in unterschiedlichen Farben schaffen eine besondere Atmosphäre.



Schöner Schein: Sogar der Bahnhof im Reliefstil wirkt beeindruckend lebendig.



Dosierte Lichtsetzung: Zu viel Licht würde die Abendstimmung trüben.

SPUR-G-TERMINE VON MAI BIS SEPTEMBER 2020

Sommer & Spur-G-Events

Ob Fahrtage, Feste oder große Jubiläen – in den Sommermonaten sind zahlreiche Veranstaltungen geplant.

Bei Drucklegung
geplante Events.
Bitte informieren Sie
sich aktuell auf der
Homepage der
Veranstalter.

30.05.–01.06.

Pfingstfest in Jöhstadt

Für die ganze Familie: Das traditionelle Pfingstfest lockt mit aufregenden Dampflokfahrten bis nach Mitternacht, Musik und Gastronomie. Nach komplettem Neuaufbau wird der Traglastenpersonenwagen 970-495 in Betrieb genommen, die Dampflokomotive Nr. 54 mit Personenwagen der Schmalspurbahn um 1900 zeigt sich im Einsatz. In der Fahrzeughalle wartet wieder eine umfangreiche Ausstellung auf die Besucher: ein großer LGB Stand mit aktuellen Modellen, Modellbahnanlagen in verschiedenen Spurweiten, Bücher, Zeitschriften, DVDs etc. Ein extra eingerichteter Kinderspielbereich und viele weitere Angebote runden das Programm ab.



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

13.–14.06.

Wochenende am Brocken

Tolle Sonderfahrten entführen in die malerische Kulisse des Nationalparks Harz. Mit dem „Traditionszug zum Brocken“ geht es durch die norddeutsche Ebene zum 1.141 Meter hohen Gipfel, inklusive Eintritt ins Brockenhaus. Auf die Gäste des „Sonnenuntergangszugs“ wartet eine spannende Fahrt bei Dämmerung zum sagenumwobenen Ausflugsziel mit anschließendem Buffet beim Brockenwirt. Fotografen und Filmern sollten die „Harzrundreise“ von Wernigerode nach Quedlinburg nicht verpassen: Die Chance auf einzigartige Fotoaufnahmen gibt es dank der vielen Scheinanfahrten zwischendurch. Im Preis enthalten ist der Eintritt für das Museum des Freundeskreises Selketalbahn e. V.

Harzer Schmalspurbahnen GmbH
Friedrichstraße 151
38855 Wernigerode
www.hsb-wr.de

20.–21.06.

Große Geburtstagsfeier

Die LGB Freunde Rhein-Sieg laden Ende Juni zu ihren großen Jubiläumsfahrttagen ein. Seit 35 Jahren treffen sich die LGB Enthusiasten nun schon und frönen dem gemeinsamen Hobby. In Much gestartet, ist der stark gewachsene Club mittlerweile im eigenen Clubdomizil in Mönchengladbach-Rheydt ansässig. Ob zum Kennenlernen, fachmännischen Erfahrungsaustausch oder um unter Anleitung in die digitale Welt der Modellbahn einzutauchen: Der Club freut sich auf die Präsentation seiner Anlage und zahlreiches Erscheinen. Details zum Jubiläum siehe auch Seite 30.



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

31.07.–02.08.

Historik Mobil in Zittau



Bei der 14. Historik Mobil (LGB ist mit einem Stand vor Ort) gibt es wieder allerlei Fahrzeugraritäten der sächsischen Verkehrsgeschichte zu begutachten. Die Jonsdorfer Oldtimertage mit Bulldogs, Lkw, Feuerwehren und mehr treffen auf besondere Lok- und Wagengarnituren. Parallel werden 130 Jahre Zittauer Schmalspurbahn gefeiert. Zu den Highlights der Feierlichkeiten gehören Stern-Fahrten mit sechs Zügen unterschiedlicher Epochen von Zittau, Oybin und Jonsdorf zum Bahnhof Bertsdorf sowie die Präsentation des neuen Sachsen-Güterzuges anno 1910 mit Schauverladung.

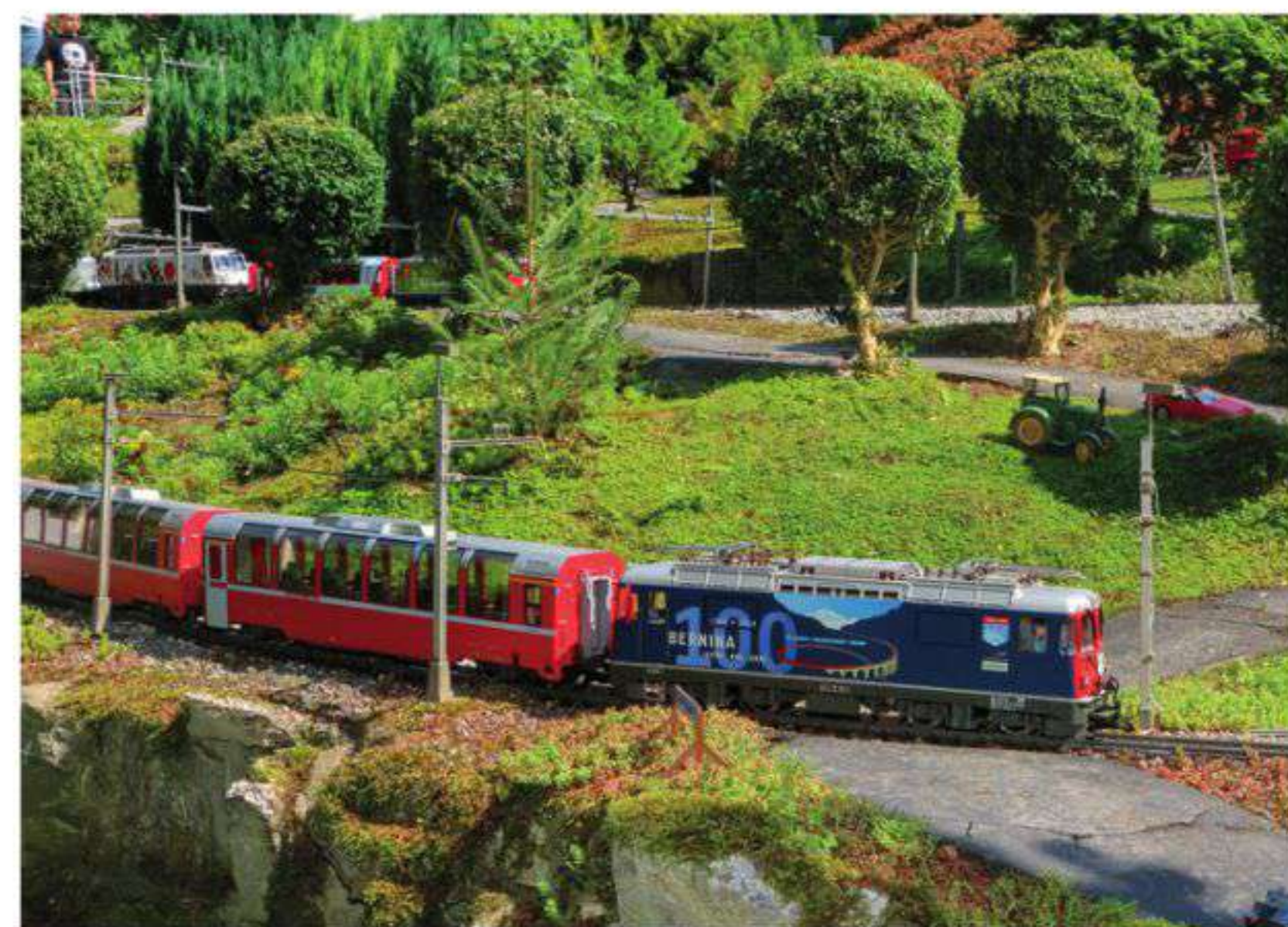
Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH
Bahnhofstr. 41
02763 Zittau
www.zittauer-schmalspurbahn.de

08.–09.08.

19. Gartenbahn-Treffen Ith

Ein echtes Modellbahnparadies: Beim 19. Gartenbahn-Treffen der LGB Freunde Ith erwartet die Besucher traditionell die 1.100 Quadratmeter große Außenanlage mit Motiven der Rhätischen Bahn mit einem umfangreichen Fahrbetrieb. Voraussichtlich etwa 50 Aussteller präsentieren ihre Produkte rund um die Gartenbahn.

LGB Freunde Ith
Stadtpark
37632 Eschershausen/Ith
www.lgb-freunde.com



18.–19.09.

Tag der offenen Tür in Göppingen

Wie entsteht eine Lok oder ein Wagen und wie werden sie zum Modell zusammengefügt? Das will Märklin im September wieder zum Tag der offenen Tür zeigen. Für Modellbahner ist es die Gelegenheit hinter die Kulissen zu blicken und die Schritte der Produktion aus nächster Nähe zu verfolgen. Wie viele Veranstaltungen ist die Durchführung jedoch davon abhängig, wie sich die Lage angesichts der Corona-Pandemie entwickelt. Bitte informieren Sie sich auf der unten angegebenen Homepage.



Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Str. 55–57
73033 Göppingen
www.maerklin.de

Die schönsten Fotos vom langsamsten Schnellzug

Großer LGB Fotowettbewerb zum Jubiläum des Glacier Express.



Tolle Fotos gesucht: Seit 90 Jahren verbindet der Glacier Express St. Moritz mit Zermatt.

Er wird in diesem Jahr 90 Jahre alt und ist heute so schön wie damals. Der Glacier Express feiert in diesem Jahr Jubiläum und LGB feiert mit. Anlässlich des Jahrestages sucht die LGB Depesche die schönsten Fotos vom langsamsten Schnellzug der Welt. Alle Depesche Leser sind eingeladen, ihr Lieblingsfoto vom Glacier Express einzusenden. Herrliche Motive gibt es auf der 291 Kilometer langen Strecke zwischen dem Engadiner Ort St. Moritz und Zermatt im Kanton Wallis mehr als genug. Der weltberühmte Schmalspur-Schnellzug fährt durch malerische Berglandschaften, vorbei an Bergseen, durch die atemberaubende Rheinschlucht, er passiert Passhöhen in 2.000 Metern Höhe, fährt über 291 Brücken, durch 91 Tunnel und weltbekannte Wintersportorte.

Schicken Sie Ihr schönstes Foto vom Glacier Express per Mail an die Depesche Redaktion (Einsendeschluss und Mailadresse siehe unten). Sie nehmen dann an einer Verlosung teil, bei der attraktive Preise auf die Gewinner warten. Die Preisträger und ihre Siegerfotos werden in Heft 02/2021 der LGB Depesche veröffentlicht.

Mitmachen und gewinnen

Platz 1: Glacier Express Elektrolok Ge 4/4 II Nr. 623
(Art. 28446)

Platz 2: Glacier Express Panoramawagen
Excellence Class (Art. 33670)

Platz 3: Glacier Express Panoramawagen
2. Klasse (Art. 33671)



Bitte senden Sie Ihr schönstes Bild des Glacier Express bis 31.12.2020 (Einsendeschluss) an **LGB-Depesche@3g-media.de**

* Mit Ihrer Teilnahme stimmen Sie der Veröffentlichung Ihres Bildes (Print und online) zu. Der Gewinn kann nicht in bar ausgezahlt werden. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mitarbeiter aus dem Hause Märklin sowie Mitarbeiter der Rhätischen Bahn, der Matterhorn Gotthard Bahn und der Glacier Express AG sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Jeder Teilnehmer darf bis zu drei Fotos einreichen.

Perfekte Zeitreise

In diesem Jahr feiert die Zittauer Schmalspurbahn ihr 130-jähriges Bestehen. Zum großen Fest Anfang August wird Alfred Simm wieder als Königlich Sächsischer Eisenbahner große Aufmerksamkeit auf sich ziehen.

Es gibt sie noch, die Originale, die nicht nur sichtlich Freude an dem haben, was sie tun, sondern die auch anderen Menschen diese Freude vermitteln können. Alfred Simm aus dem sächsischen Löbau ist so einer. Das Gründungsmitglied der Ost-Sächsischen Eisenbahn Freunde (OSEF) ist seit dem Start des Vereins im November 1990 dessen Vorsitzender. Und er hat sich in diesen Jahrzehnten zum wohl prominentesten Botschafter der Dampfbahnroute Sachsen entwickelt. Bei vielen Veranstaltungen tritt er in seiner historischen Uniform als Königlich Sächsischer Eisenbahner auf und ist – nicht zuletzt dank seiner unterhaltsamen Wortbeiträge – zu einem Markenzeichen geworden. Klar, dass Alfred Simm auch fester Bestandteil der Historik Mobil ist, die alljährlich im Sommer die Freunde historischer Ei-

senbahnen und Straßenfahrzeuge ins Zittauer Gebirge lockt. Dieses Jahr steht das Wochenende vom 31. Juli bis 2. August übrigens ganz im Zeichen eines runden Jubiläums: 130 Jahre Zittauer Schmalspurbahn.

Ein schöner Hintern

„Hier in der Oberlausitz, rund 25 Kilometer von Polen und Tschechien entfernt, bin ich aufgewachsen“, erzählt Alfred Simm. Und fügt mit einem Schuss Selbstironie hinzu: „Unsere Gegend ist das, was man gerne mal als den ‚A... der Welt‘ bezeichnet, aber es ist ein sehr schöner ‚A...‘“. Schon in jungen Jahren habe er sich gern in der Nähe von Dampfloks aufgehalten – zum Beispiel auf der Straßenbrücke, die beim Bahnhof Löbau die Gleise überquert. „Da haben wir als Kinder Dampf-

lokkaschen gespielt: Wenn eine Lok unter uns durchfuhr, sind wir in den aufsteigenden Dampf gelaufen ...“ Später habe er eine Berufsausbildung absolviert und parallel das Abitur gemacht. „Ich bin Betriebs- und Verkehrsingenieur bei der Deutschen Reichsbahn geworden. Mit 17 bin ich mit meinem ersten Freifahrtschein zum ersten Mal an die Ostsee gefahren.“ Per Fernstudium hat er sich in den Folgejahren zum Eisenbahningenieur weitergebildet.

Gänsehaut in Leipzig

Seine große Begeisterung für die rollenden Dampfmaschinen allerdings habe er erst später entwickelt, erzählt Alfred Simm. „In den 1980er-Jahren habe ich in Leipzig als Zug-Dispatcher gearbeitet. Damals fuhr der historische Rhein-

Highlight der Festtage: Doppelausfahrt am Bahnhof Bertsdorf (links). Unterwegs mit der 99 731 durch die Ortschaft Jonsdorf.





Voll in Aktion: Auch in diesem Jahr wird die I K Nr. 54 bei der 14. Auflage der Historik Mobil im Zittauer Gebirge wieder zu den Publikumsbeliebten gehören.



Im Jahr 2015: Die Zittauer Schmalspurbahn und LGB stellen exklusiv den Sachsenzug mit der IV K und dem Gepäckwagen vor. Moderator der Präsentation: Alfred Simm.



Traum für jeden Bahnfan: Der Sachsenzug mit der I K ist ein Gemeinschaftswerk von sieben sächsischen Vereinen und Stiftungen und gilt vielen als schönster Zug der Welt.

Leidenschaft: Alfred Simm und Hagen v. Ortloff teilen die Freude an Schmalspurbahnen.



gold-Express durch die DDR und hat oft in Leipzig Station gemacht.“ Die Atmosphäre rund um den gepflegten Luxuszug habe ihn und seine Kinder fasziniert. „Einmal haben zwei Schaffner mit Alphörnern geblasen, der Klang füllte den ganzen Bahnhof, das war ein echtes Gänsehautgefühl.“ Ende der 1980er-Jahre, als die Dampflok-Ära zu Ende ging, gründeten er und einige Gleichgesinnte die Arbeitsgemeinschaft im Modellbahnverband der DDR. „Wir wollten einfach die großen Loks erhalten. Dazu haben wir Abschiedsfahrten und Exkursionen in die Region organisiert. Die waren extrem gut besucht, so haben wir einmal innerhalb von 20 Minuten 800 Sitzplatzkarten verkauft.“ Als sich dann während der Wende der Modellbahnverband auflöste, gründeten Simm und seine Kameraden den Verein Ost-Sächsische Eisenbahn Freunde e. V.: „Wir wollten eigentlich nur unsere Exkursionen weiterführen. Aber das wurde dann zu teuer und wir mussten die Fahrten immer mehr reduzieren.“ Zugleich kauften immer mehr Westdeutsche Loks aus der ehemaligen DDR auf. Unter anderem der heutige Eisenbahn-Unternehmer Ludger Guttwein. Zu seinem Bestand gehörten auch zwei rekonstruierte Loks aus der 52er-Baureihe, die ursprünglich in der Oberlausitz stationiert waren: die 52 800 aus Löbau und die 52 8141 aus Zittau.

Wieder unter Dampf

Auf Umwegen ergab sich die Gelegenheit, beide Loks wieder zurück an ihre „Heimatbahnhöfe“ zu bringen. Finanziert mithilfe des Freistaats Sachsen und über viel ehrenamtlichen Einsatz kamen die Ost-Sächsischen Eisenbahn Freunde zu „ihren“ Loks. Heute verfügt der Verein über 33.000 Quadratmeter eigenen Grund, mehrere historische Dampf- und Kleindieselloks, Güter- und Triebwagen und vieles mehr. „Was wir hier haben, ist Stahl gewordene Verrücktheit“, grinst Alfred Simm. Während unseres Gesprächs ist der altgediente Eisenbahner merklich aufgeregt, denn heute ist ein großer Tag für ihn und seinen Verein. „Unsere Jungs holen grad die 52 8141 aus Meiningen ab.“ Dort, im letzten großen Instandhaltungswerk für Dampflokomotiven in Europa, war die Lok seit Dezember 2018 instandgesetzt und durch den Eisenbahn-TÜV gebracht worden. „Ab morgen steht sie wieder unter Dampf.“ Sehr zur Freude der Ost-Sächsischen Eisenbahn Freunde – und der vielen Menschen, die mit der historischen Bahn durch die Oberlausitz fahren.



Top-Modell

Die Wiederauflage des EMD-Klassikers F7 in der Ausführung der Atchafalaya, Topeka & Santa Fe Railroad gehörte zu den Highlights der Nürnberger Messe. Die neue F7 kommt als A-Unit und B-Unit auf den Markt, die dazu passenden Streamliner Cars der Santa Fe Railroad stehen ebenfalls vor dem Start. Die Santa Fe F7 A-Unit verfügt über eine topaktuelle Ausstattung inklusive des neuesten mfx/DCC-Decoders mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Das Gehäuse des limitierten Sondermodells ist teilweise verchromt, um den typischen Look des Originals nachzubilden. Wir stellen Ihnen ein Highlight des Jahres 2020 mit seinen beeindruckenden Details vor.

Ganz einfach: Loks anlegen und steuern mit der CS3

Mit dem Software-Update 2.0 geht es noch intuitiver: Wir zeigen, wie man seine Loks in der Lokliste der CS3 anlegt und mit den Drehreglern, der Tachoanzeige oder über die Fahrpulte bequem steuert.



Bautipp: Altern von Rollmaterial



Im zweiten Teil unserer Miniserie Altern von Rollmaterial für Einsteiger zeigt Depesche Autor Karsten Speyer an weiteren Beispielen, wie sich Gebrauchsspuren realistisch auf Wagen aufbringen lassen. Wie immer arbeitet unsere Bauexperte mit einfachen Materialien aus dem Baumarkt und der Restekiste. Seine Tipps eignen sich für Einsteiger, sie sind aber auch für Fortgeschrittene interessant.

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

Die nächste LGB Depesche
erscheint Anfang August 2020





Rhätische Bahn

Ferrovie 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

POLAG



Jetzt wird angebaut!

Neues für Ihren Garten!

331074
**KIRCHE
ST. MICHAEL**



ab sofort
1:22,5

Der Neuheitenprospekt 2020 ist im Fachhandel oder direkt über FALLER erhältlich. Fragen Sie Ihren Fachhändler.

Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

www.faller.de