

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



WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 3/2020

Depesche

Glänzender US-Klassiker

Neues Sondermodell der Santa-Fe-Diesellok F7



TRANSPORTE AUF TOPNIVEAU

Güterverkehr bei der RhB in traumhafter Kulisse



STEILE STRECKEN

Bautipps für die perfekte Zahnradstrecke

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 die Höhepunkte des LGB Modellbahnjahres in Bewegtbildern als exklusiven Club-Download.

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).

Wir hoffen, dass Sie die Corona-Pandemie mit ihren Einschränkungen gut überstanden haben. Langsam kehrt die Normalität in unseren Alltag zurück, auch wenn vieles noch nicht so ist wie vor dem Ausbruch. Ein Modell, das viel Lust auf „Normalität“ macht, stellen wir in diesem Heft vor: die Diesellok F7 aus den USA. Der ewig jung gebliebene Lok-Klassiker ist in der bekannten rot-gelb-silbernen Warbonnet-Ausführung der Santa Fe zusammen mit den silbernen Streamliner-Personenwagen für viele Eisenbahnfans das amerikanische Zug-Dreamteam schlechthin. Zu den Besonderheiten der neuen F7-Sonderedition gehört neben ihrer topaktuellen Ausstattung der echt verchromte Lokkasten. In einem umfangreichen Bericht stellen wir Ihnen die Lok und die neuen Streamliner-Wagen vor und zeigen Ihnen, welcher Aufwand betrieben wurde, um das Lokgehäuse so hochwertig zu veredeln.

Eine der ersten Fahrten nach der Lockerung der Reisebeschränkungen führte die Redaktion in die Schweizer Berge. Auf 1.538 Metern Höhe präsentierte sich die Highend-Zahnradampflokomotive HG 4/4 gemeinsam mit ihrem fast 100 Jahre alten Vorbild. Die Schweiz und ihre Güterzüge sind auch das Thema für unsere Vorbildgeschichte und zwei weitere Modellvorstellungen. Mit vielen praktischen Tipps zum Altern von Rollmaterial, zum Bau einer Zahnradstrecke und zur Loksteuerung mit der Central Station 3 wollen wir Ihnen Anreize bieten, die Gartenbahn, das Rollmaterial und den Fahrbetrieb neu zu entdecken. Interessante Anregungen zur Anlagengestaltung liefert Ihnen auch unsere Top-Anlage, die Alfred Specht in jahrelanger Arbeit errichtet hat. Außerdem möchten wir Ihnen die beeindruckenden Fotos vorstellen, die unsere Preisträger im Fotowettbewerb „Kohlelok“ aufgenommen haben. Das sind nur einige Themen unserer neuen Ausgabe.

Viel Spaß beim Lesen wünschen

S. Römpf
SILVIA RÖMPF

A. Schumann
ANDREAS SCHUMANN

US-Klassiker: Die F7 A-Unit
(Art. 20583) und F7 B-Unit
(Art. 20582) der Santa Fe.





LOK-KLASSIKER AUS DEN USA

22: Der Schiebewandwagen vom Typ „Hai-tvz“ erweitert die RhB-Wagenflotte.



TOP-MODELL 6
Die F7 Diesellok und ihre Streamliner-Wagen sind US-Bahnklassiker. Neu bei LGB: die F7 der Santa Fe mit echt verchromtem Gehäuse und fünf neue Wagen.

MODELLE UND ANLAGEN

TOP-ANLAGE 14
Sieben Türme, beeindruckende Fachwerkhäuser und eine raffinierte Gleisführung machen die Indoor-Anlage von Albrecht Specht zu einer nicht alltäglichen Topanlage.

RHB-GÜTERWAGEN-NEUHEITEN 22
LGB stellt zwei vierachsige Güterwagen der Rhätischen Bahn vor – den Kesselwagen vom Typ „Za“ sowie den Schiebewandwagen vom Typ „Hai-tvz“.

VORBILD GÜTERVERKEHR BEI DER RHB 26

Bei der Rhätischen Bahn wird der Gütertransport zum Erlebnis. Impressionen aus Graubünden.

KOLUMNE 30

Die Corona-Pandemie und ihre Beschränkungen waren für alle eine Herausforderung. Kolumnist Kühnlein überlegt, welche Rolle das Hobby Gartenbahn dabei spielte.

HG 4/4 49

Die Highend-Zahnradampflokomotive ist da. LGB präsentierte sie zusammen mit dem Vorbild in den Schweizer Bergen.

TIPPS UND KNOW-HOW

LGB DIGITAL 38

Um die Steuerfunktionen der CS3 nutzen zu können, müssen Loks in der Steuerzentrale angelegt werden. Wie einfach das ist, zeigen wir Ihnen.



6 Der echt verchromte Lokkasten der F7 A- und B-Unit ist eines von vielen Highlights der neuen Santa-Fe-Diesellok.



46 Unser Bautipp für Einsteiger zeigt, wie mit einfachen Mitteln und wenig Aufwand aus einem Niederbordwagen ein Traktor-Transporter mit viel Patina wird.



50 Der Bau einer Zahnradstrecke auf einem Grundstück am Hang erfordert einiges an Aufwand. Doch das Ergebnis lohnt, wie unser Bautipp zeigt.

BAUTIPP: ALTERN VON ROLLMATERIAL 46

Im zweiten Teil der Bastelserie erklärt Karsten Speyer am Beispiel eines Niederbordwagens und eines gedeckten Güterwagens, wie Rollmaterial mit einfachen Mitteln vorbildgerecht gealtert wird.

BAUTIPP: ZAHNRADSTRECKE ANLEGEN 50

Grundstücke in Hanglage laden zum Bau einer Zahnradstrecke ein. Wie es geht, zeigt Uwe Müller.

FOTOWETTBEWERB KOHLELOK 56

Gemeinsam mit der Rhätischen Bahn veranstaltete LGB den Fotowettbewerb „Kohlelok“. Jetzt stellen wir Ihnen die Siegerfotos vor.

PORTRÄT 60

Die Eisenbahnfreunde Königslutter e. V. feiern in diesem Jahr ihren 50. Geburtstag. Ein Porträt der Eisenbahnfans aus Niedersachsen.



49 Vorbild und Modell: Am Fuße des Furkapasses stellte LGB seine Highend-Zahnrad-dampflok HG 4/4 vor.

LGB WELT

EDITORIAL	3
AKTUELL	29
CLUBNEWS.....	31
FOTOWETTBEWERB	35
LESERFRAGEN.....	36
NEU IM FACHHANDEL.....	42
VEREINE	44
IMPRESSUM	55
NEUES ZUBEHÖR.....	58
VORSCHAU	62

Let's go West

Die EMD F7 und die Streamliner-Schnellzugwagen – das ist für viele der US-Zugklassiker schlechthin. LGB präsentiert jetzt die F7 A- und B-Unit in der berühmten Warbonnet-Farbgebung der Santa Fe und fünf neue Streamliner-Wagen. Mit ihrem teilweise echt verchromten Lok-Gehäuse ist die Diesellok ein Eyecatcher.



Bereits in den 1930er-Jahren begannen einzelne Eisenbahngesellschaften in den USA, ihre luxuriösen Expresszüge von Dampf- auf Dieselloks umzustellen. Damals galt die Diesellok – allen voran die stromlinienförmigen F-Typen der Electro-Motive Division (EMD) von General Motors – als das Modernste, was auf Schienen unterwegs war. Es waren berühmte Züge – wie der „Super Chief“, „El Capitan“ oder „California Limited“, die sich auf die langen Reisen machten. Die

Schnellzüge waren mit Sitzwagen, Schlafwagen, Speisewagen sowie Aussichtswagen ausgestattet und boten den Reisenden alle nur erdenklichen Annehmlichkeiten. Zusammen mit den neuen Dieselloks der Bauart F7 wurden sie in den 1950er-Jahren zu Aushängeschildern der Santa Fe.

Die EMD F7

Technisch stellt die EMD F7 eine Weiterentwicklung der Vorgängerbaureihe F3

dar, die erstmals 1946 ausgeliefert wurde. Die F7 erhielt einen verstärkten Generator und eine verbesserte elektrische Ausrüstung. Angetrieben wurde sie von einem Dieselmotor der Bauart EMD 567B mit 1.500 PS. Die Zahl 567 liefert Hinweise auf den Hubraum des Motors, es waren 567 Kubikzoll Hubraum, also rund 9,3 Liter Hubraum pro Zylinder. Der 16-Zylinder-Diesel kam also auf fast 150 Liter Hubraum. Natürlich war – wie damals in den USA üblich – ein langsam laufender



36568

36567

36578

36569



den Drehgestellen der F7, die jeweils mit zwei Fahrmotoren ausgerüstet waren, waren der Batteriekasten und ein Kraftstofftank mit einem Fassungsvermögen von 4.500 Litern Diesel untergebracht. Vom Design her entsprach die vom Februar 1949 bis Dezember 1953 gebaute Lok dem damaligen Zeitgeschmack. Alle Bauteile waren unter dem stromlinienförmigen selbsttragenden Aufbau verborgen und der Führerstand hatte eine frontseitige Ausrichtung im markanten „Bulldog“-Design.

Eine Lokgruppe an der Spitze

Verglichen mit den damaligen Dampfloks waren die F7-Loks relativ leistungsschwach, daher war es die absolute Ausnahme, wenn vor einem Zug nur eine Diesellok eingesetzt war. Normalerweise waren es mindestens zwei, wenn nicht sogar vier oder fünf Lokeinheiten. Da es wenig Sinn machte auf allen Loks einen teuren Führerstand einzubauen, der gar nicht gebraucht wurde, produzierte EMD sogenannte A-Units mit einem Führerstand und die sogenannten B-Units ohne Führerstand. Insgesamt baute EMD 2285 A-Units und 1432 B-Units der F7. Entsprechend der vorhandenen Zuglast wurden so viele Dieselloks zusammengekuppelt wie benötigt wurden und über eine Vielfachsteuerung gefahren. Große Überlandschnellzüge, die zum Teil mehr als 20 Wagen mit sich führten, waren oft mit einer Lok-Gruppe aus zwei A-Units und zwei oder drei B-Units unterwegs. Für diese Lokpakete mit ihren bis zu 7.500 PS war es natürlich kein Problem, viele Wagen durch die Rocky Mountains oder die Sierra Nevada zu ziehen, vor allem, da die neuen vierachsigen Streamliner-Wagen nicht mehr ganz so schwer waren wie die älteren sechsachsigen Stahlwagen.

Die Streamliner-Schnellzugwagen

Die Streamliner-Wagen waren ein Produkt der frühen 1940er-Jahre. Sie besaßen viele Merkmale, die in Deutschland erst Jahrzehnte später Standard wurden. So war in allen Wagen eine Klimaanlage eingebaut, außerdem verfügten sie über eine vergleichsweise luxuriöse Inneneinrichtung mit verstellbaren Sitzen. Es gab Wagen mit einer Aussichtskanzel, Dome Car genannt, Speisewagen, am Zugschluss war ein spezieller Schlusswagen, ►



Vorbild: Eine F7-Lokgruppe der ATSF zieht den „San Diegan“. Aufgenommen 1973 in der Nähe von Miramar in Kalifornien.

Zweitaktmotor eingebaut. Er war zwar nicht besonders leistungstark, aber sehr zuverlässig und nahezu unzerstörbar. Daran angeflanscht war der Traktionsgenerator, der den Gleichstrom für die vier Fahrmotoren lieferte. Die F7 hatte einen dieselektrischen Antrieb, im Gegensatz zu der bei der DB über viele Jahre verbreiteten dieselhydraulischen Antriebseinheit, bei der die vom Dieselmotor abgegebene Energie hydraulisch auf die Fahrmotoren übertragen wird. Zwischen



36579

20583

20582

20581

HIGHLIGHTS**Santa Fe Diesellok F7A, Epoche III, Art. 20581**

- 1 F7 A-Unit in der klassischen Warbonnet-Ausführung der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- 3 Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühler-Motoren treiben beide Drehgestelle an.
- 4 mfx/DCC-Decoder mit vielen Sound- und Lichtfunktionen, darunter Fernlicht und Marslight.
- 5 Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb funktionsfähig.
- 6 Eingebaute Steckdose am hinteren Ende der Lok für den Anschluss der B-Unit.
- 7 Führerstandstüren zum Öffnen.
- 8 Lokkasten teilweise echt verchromt.
- 9 Streng limitierte Sonderversion (249 Stück).
- 10 Länge: 61 Zentimeter.

Zusätzlich zur F7A mit der Artikelnummer 20581 bietet LGB unter der Artikelnummer 20583 eine weitere Santa Fe F7A an, die über die gleiche Ausstattung aber eine andere Betriebsnummer verfügt.



Langzug: ATSF 44C und vier weitere F7-Units ziehen den Super Chief. Aufgenommen 1967 in der Nähe von Streator (Illinois). Foto von Marty Bernard.



Besondere Begegnung: Super Chief der ATSF mit sechs F7-Units an der Spitze trifft im Mai 1967 in Trinidad/Colorado auf den ATSF-Zug „Chief“. Aufnahme von Steve Patterson.

Observation Car genannt, in dessen abgerundetem Ende ein Salonabteil eingebaut war. Typisch für diesen Wagen war das Logo der Bahngesellschaft oder des Zuges an seinem Ende. Sie wurden „Drumhead“, also Trommelfell genannt, womit das Fell einer Schlagzeug-Trommel gemeint war. Bei bekannten Schnellzügen war der Drumhead beleuchtet, bei weniger wichtigen Zügen war es eine emaillierte Blechtafel.

Alle Streamliner-Wagen besaßen schwere Drehgestelle der sogenannten Schwanenhals-Bauart, die in den USA als Pennsylvania-Drehgestell bekannt sind. Sie boten viel Fahrkomfort, selbst auf weniger gut verlegten Schienen. Der war auch nötig, denn die Bahngesellschaften kämpften in dieser Zeit bereits gegen die wachsende Konkurrenz von Flugzeug und Pkw. Die Wagenkästen der Streamliner waren in der Regel aus nicht rostendem Stahl. Viele Bahngesellschaften verzichteten darauf, die Wagen zu lackieren, deshalb behielten auch die Streamliner-Wagen der Santa Fe den metallischen Stahllook, allerdings war er nicht hochglänzend, wie es bei den F7-Lokkästen teilweise der Fall war, sondern in einem matten Finish.

So war es auch bei den luxuriösen Expresszügen der Santa Fe. Ein langer

HIGHLIGHTS**Santa Fe Diesellok F7B, Epoche III, Art. 20582**

- 1 F7 B-Unit in der klassischen Warbonnet-Ausführung der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- 3 Eingebauter Lautsprecher, der von der A-Unit (Art. 20581 und 20583) über ein beiliegendes Kabel versorgt wird.
- 4 Lokkasten teilweise echt verchromt.
- 5 Streng limitierte Sonderversion (249 Stück).
- 6 Länge: 60 Zentimeter.



20583

20582

Zug mit einer F7-Lokgruppe vorn und vielen metallisch matt glänzenden Streamliner-Wagen dahinter, das musste ein beeindruckender Anblick gewesen sein. Wer denkt dabei nicht an den „Super Chief“, der 35 Jahre lang quer durch den nordamerikanischen Kontinent zwischen Chicago und Los Angeles unterwegs war? Bis zur Einstellung des Personenverkehrs der Santa Fe Ende April 1971 behielt der „Super Chief“ seine herausragende Stellung, vor allem was seinen Reisekomfort und den Luxus an Bord des Zuges anging. Seit Mitte der 1980er-Jahre gibt es einen legitimen Nachfolger, den „Southwest Chief“ der Amtrak. Es ist ein komfortabler Doppelstockzug, der sicherlich ebenfalls seine Reize hat, aber mit dem früheren „Super Chief“ nicht vergleichbar ist. Auch wenn die atemberaubende Landschaft, die an den Fenstern vorbeizieht, die gleiche ist.

F7 mit echtem Chrom

Seitdem LGB 2017 den Streamliner-Schnellzug der Denver & Rio Grande Railroad vorgestellt hatte, kamen immer wieder Wünsche der LGB Freunde nach entsprechenden Zugmodellen der weltberühmten Santa Fe Railway auf. Es wäre einfach gewesen, lediglich die Farbe zu ändern – jedoch sollten es besondere Modelle für diese besondere Lok werden: Bei der EMD F7 in der berühmten Warbonnet-Farbgebung der Santa Fe mit roter Front, gelbem Frontkreuz und dem Santa Fe-Logo waren Teile des Lokomotivkastens aus hochglänzendem Edelstahl, was auf alten Fotos gut zu erkennen ist. Deshalb entschied LGB, den Lokkasten partiell zu verchromen, um so die Anmutung des Edelstahls möglichst vorbildgetreu wiederzugeben.

Für die Verchromung wurde das gleiche hochwertige Verfahren verwendet wie bei der RhB Elektrolok Ge 4/4 III „Glacier on Tour“ (siehe Depesche 3/2017). Wie aufwendig der Verchromungsprozess des Lokkastens der F7 A- und B-Unit ist, beschreiben wir auf Seite 10. Von der Technik her entspricht die Lok der EMD F7 der Denver & Rio Grande, ihre A-Unit

VERLOSUNG PAINTING ATSF 312

Für alle Käufer der verchromten F7 A- und B-Unit der Santa Fe (Artikel 20581, 20582 und 20583) hat LGB eine ganz besondere Überraschung bereit – sie können ein Aquarellgemälde des amerikanischen Künstlers James Mann gewinnen. Der nicht nur bei amerikanischen Eisenbahnfans für seine ausdrucksvollen Gemälde von Zügen bekannte Künstler hat extra für LGB die ATSF 312 mit einer weiteren F7 A-Unit und einer B-Unit in der berühmten Warbonnet-Farbgebung und sowie vielen Streamliner-Wagen gemalt.

Wer das 50 x 70 Zentimeter große Original gewinnen möchte, muss lediglich die dem LGB Modell beiliegende Teilnahmekarte ausgefüllt an Märklin zurückschicken und etwas Glück haben.

Mitmachen lohnt sich, denn jeder, der mitmacht, erhält für seine Einsendung einen nummerierten Kunstdruck des Aquarells und damit eine schöne Erinnerung an eine ikonische Loklegende, die mit ihren Streamliner-Wagen durch eine beeindruckende Landschaft fährt.

Einsendeschluss ist der 10. Januar 2021. Die Verlosung des Originals findet Ende Januar 2021 auf der Spielwarenmesse in Nürnberg statt.



Gewinn garantiert: Jeder Einsender der Teilnehmerkarte erhält einen Kunstdruck dieses Aquarells.

hat zwei kugelgelagerte leistungsstarke Bühler-Motoren, die über einen mfx/DCC-Decoder der neuesten Generation angesteuert werden. Dieser bietet mehr Funktionen und hat eine wesentlich hö-

here Ausgangsleistung als frühere Modelle, das gilt auch für den Sound, sodass keine Wünsche offen bleiben. Außerdem wurden die Ansagen der Lok dem Einsatzgebiet angepasst (weiter auf Seite 13). ▶



HOCHGLÄNZEND MIT ECHTEM CHROM

Chrom Schaal macht aus einer F7A und F7B mit Kunststoffgehäuse eine hochglänzende Diesellok mit echtem Chrom.



Fertig: Die verchromten F7-Lokkästen haben sämtliche Bäder des Veredelungsprozesses durchlaufen.

Bevor eine F7 A- oder B-Unit der Santa Fe jeden Betrachter mit ihrem teilweise echt verchromten Lokomotivkasten in ihren Bann zieht, ist ein erheblicher Zusatzaufwand notwendig, der deutlich über den hohen Aufwand hinausgeht, mit dem LGB seine Lokgehäuse produziert. Das beginnt bei den Materialien, wird aber vor allem beim Galvanisierungsprozess deutlich, den der Verchromungsspezialist Chrom Schaal in Sigmaringendorf vornimmt. 52 Prozessbäder durchläuft jeder F7-Lokkasten computergesteuert, bevor er hochglänzend das Unternehmen verlässt.

Doch der Reihe nach. Ausgangsmaterial für die Verchromung der F7 ist das Rohgehäuse, das LGB in Győr herstellt. Bei der Herstellung der neuen F7-Modelle wird galvanisierbarer ABS-Kunststoff (Acrylnitril-Butadien-Styrol) verwendet, der sich, anders als der üblicherweise verwendete Kunststoff, verchromen lässt.

Beim Spezialisten in Sigmaringendorf werden die Rohgehäuse auf ein speziell für die LGB Modelle angefertigtes Transportgitter gehängt, auf dem sie den Veredelungsprozess durchlaufen. Fünf A-Units oder B-Units passen auf ein Gitter. Die Lokkästen werden so befestigt, dass ein gleichmäßiger Stromfluss sichergestellt ist. Nur wenn an allen Stellen ähnliche Stromstärken anliegen, ist eine gleichmäßige Beschichtung möglich.

Im ersten Schritt des Veredelungsprozesses durchlaufen

die Lokkästen ein Beizebad. Hier werden die Butadienmoleküle an der Oberfläche des ABS-Kunststoffes herausgelöst. Dabei entstehen kleine Hohlräume, die den anschließend aufgetragenen Metallschichten ihren stabilen Halt geben.

Nach dem Beizebad geht's ins Spülbad. Genau genommen sind es drei Bäder, in denen grobe, mittelgrobe und feine Partikelreste herausgewaschen werden, um ein Verschleppen der Chemikalien in das nachfolgende Palladiumbad zu verhindern. Dort lagert sich Palladium an den Wandungen der Hohlräume des ABS-Kunststoffs an. Es wirkt als Katalysator für das Auftragen der ersten Kupferschicht, die im nächsten Aktivbecken erfolgt.

Doch zuvor durchläuft das Gitter

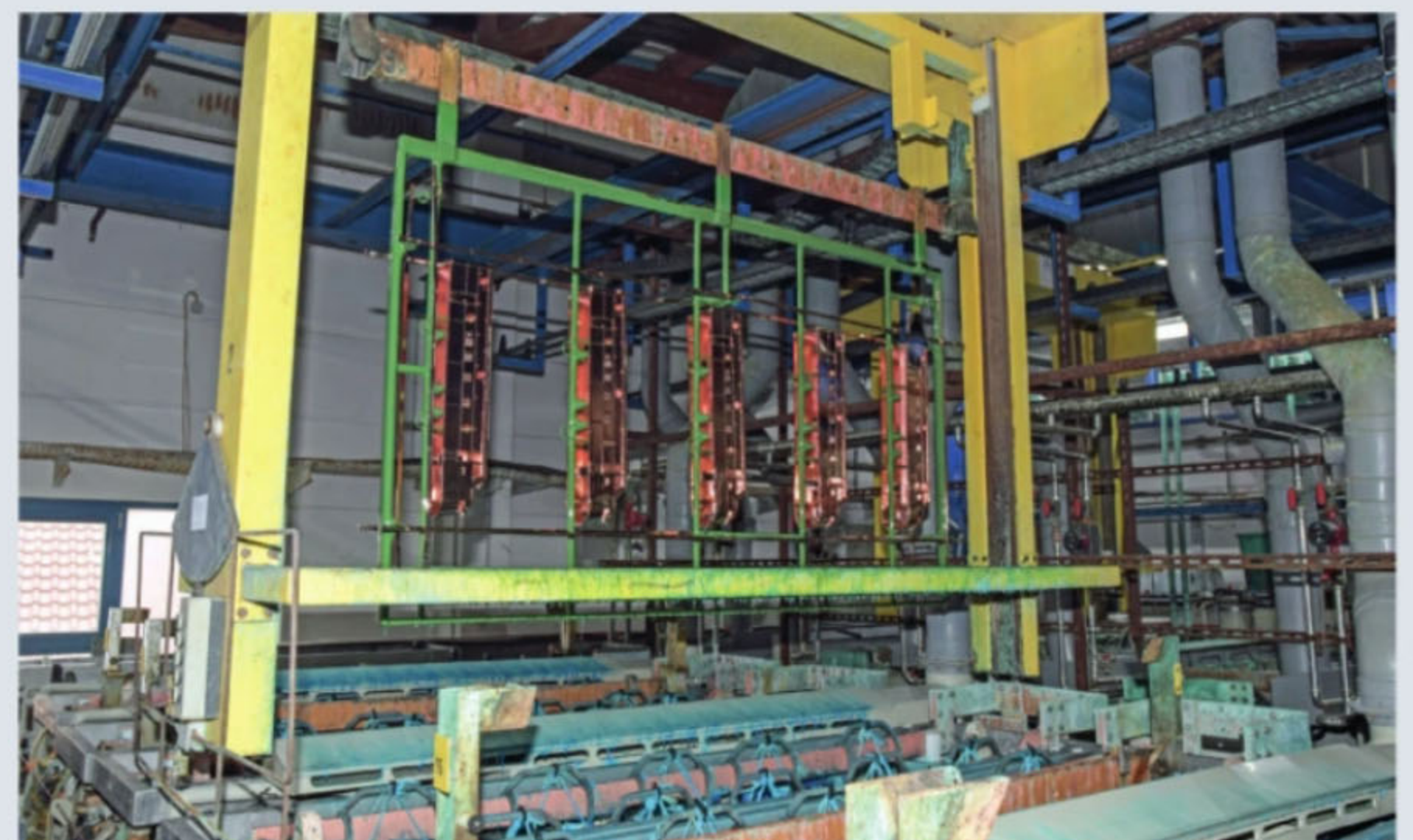
mit den Lokkästen erneut drei Spülbäder, um die Reste aus dem vorangegangenen Aktivbad herauszuwaschen. Durch den Auftrag einer ersten dünnen Kupferschicht wird aus dem nicht leitenden ABS-Kunststoff ein elektrisch leitfähiges Material, das unter Einsatz von elektrolytischen Prozessbädern weiterbearbeitet wird. Im nächsten Bearbeitungsschritt wird mithilfe der Elektrolyse eine insgesamt 25 µm dicke Kupferschicht aufgetragen. Sie glättet die Oberfläche. Anschließend sinkt das Gestell mit den Lokkästen in die nächsten drei Spülbäder, dann geht's zur Vernickelung.

Zunächst tauchen die Lokgehäuse in die Wanne mit Halbglanznickel, der als Haftvermittler die Haftung auf der Kupferschicht verbessert. Anschließend fährt das Transportsystem die LGB Modelle in die Wanne mit Glanznickel. Dort erhalten die Lokomotivkästen ihre hochglänzende Oberfläche. Die Glanznickelschicht sorgt dafür, dass das fertige Produkt schön glänzt. Im nachfolgenden Prozessschritt wird mikroporiger Nickel aufgetragen, der die darunter liegenden Nickelschichten vor Korrosionsströmen schützt. Insgesamt 15 µm dick sind die aufgetragenen Nickelschichten.

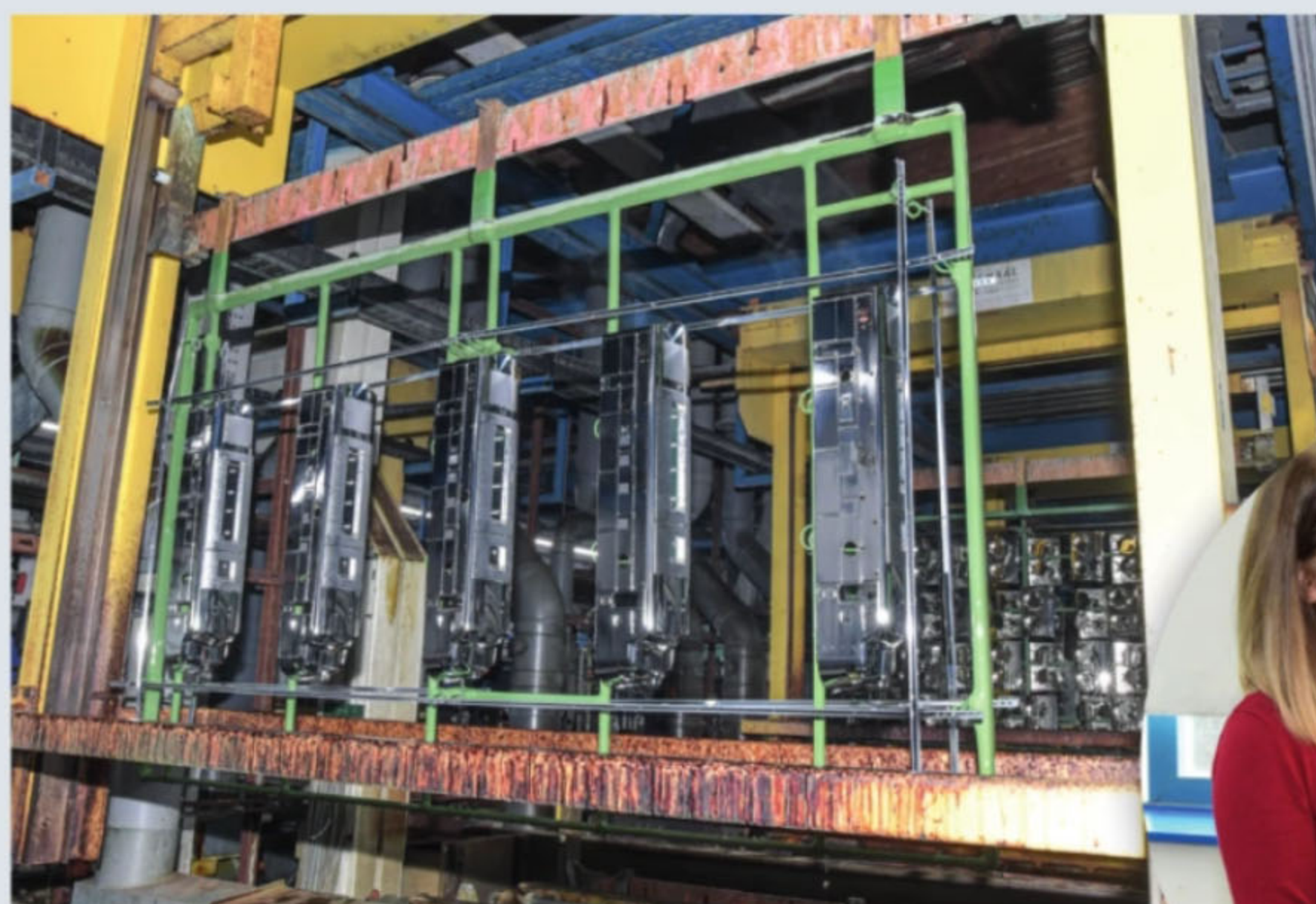
Nach jedem Nickelbad werden mehrere Spülbäder angesteuert. Erst jetzt folgt der Chromauftrag. Dazu taucht das Gestell mit den Lokkästen in das Glanzchrombad, um eine etwa 0,5 µm dünne Glanzchromschicht



Vorbereitung: Die Lokkasten-Rohlinge werden zuerst am Transportgitter befestigt, dann geht es durch 52 Prozessbäder.



Fit für die Elektrolyse: Nach dem ersten Kupferbad werden elektrolytische Verfahren für die weitere Veredelung eingesetzt.



Endphase: Das Glanzchrombad bildet den Abschluss der Veredelungstour.



Endkontrolle: Bevor eine verchromte F7 das Werk verlässt, wird sie gründlich überprüft.

SANTA FE F7 YELLOW BONNET, EIN CLUBMODELL EXKLUSIV FÜR DIE USA

Die A-Unit der EMD Diesellok F7A der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad mit dem echtverchromten Lokgehäuse gibt es demnächst nicht nur in der klassischen roten-silbernen War Bonnet-Version, sondern auch in der Yellow Bonnet-Version mit gelber Front, blauem Frontstreifen und silbernen Seitenflächen.

Mit der Yellow Bonnet-Version erinnert LGB an den Beginn der 1970er Jahre, als die Santa Fe den Personenverkehr und damit ihre berühmten Luxuszüge wie den Super Chief aufgeben musste. Die neue staatliche Bahngesellschaft Amtrak übernahm im Mai 1971 den Personenfernverkehr in den USA.

Damals begann die Santa Fe bei der farblichen Gestaltung ihrer Dieselloks zu experimentieren. Loks mit blauer Front tauchten Ende 1971 auf, Anfang 1972 folgten die Dieselloks mit gelber Front. Die Yellow Bonnet genannte Version gab es in mehreren Designvarianten. Zwei dieser F7-Loks zogen im Auftrag der Amtrak Personenwagen, die übrigen wie etwa die ATSF 341 setzte die Santa Fe im Güterverkehr ein.

Das gelbe-silberne F7A-Modell von LGB mit der Loknummer 341 (Artikel 20584) verfügt über die gleiche hochwertige Ausstattung wie die Limited Edition Modelle der Santa Fe Diesellok F7A in der klassischen Warbonnet-Ausführung (Artikel 20581 und 20583).

Wagenkasten und Lüftergitter sind wie beim Schwestermodell echtverchromt. Das F7 A-Unit Yellow Bonnet ist ausschließlich für LGB Clubmitglieder in Nordamerika erhältlich. Der Bestellschluss für dieses Exklusivmodell ist der 30. August 2020. Ausgeliefert wird die Lok im vierten Quartal 2020.

HIGHLIGHTS

Santa Fe Diesellok F7A, Epoche III, Art. 20584

- 1 F7 A-Unit in der Yellow Bonnet-Ausführung der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der „Diesel Era“.
- 3 Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühlermotoren treiben beide Drehgestelle an.
- 4 mfx/DCC-Decoder mit vielen Sound- und Lichtfunktionen, darunter Fernlicht und Marslight.
- 5 Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb funktionsfähig.
- 6 Eingebaute Steckdose am Ende der Lok für den Anschluss einer B-Unit.
- 7 Führerstandstüren zum Öffnen.
- 8 Lokkasten teilweise echt verchromt.
- 9 Exklusivmodell für LGB Clubmitglieder in den USA.
- 10 Länge: 61 Zentimeter.

US-Clubmodell: Die F7A Yellow Bonnet besitzt ebenfalls ein teilweise verchromtes Gehäuse.

BITTE BEACHTEN:
Bestellschluss
30.08.2020





HIGHLIGHTS

Santa Fe Baggage Car, Epoche III, Art. 36579

- 1 Streamliner-Gepäckwagen der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- 3 Komplette Innenausstattung mit Innenbeleuchtung.
- 4 Metallradsätze, davon zwei Kugellagerradsätze zur Stromabnahme.
- 5 Länge: 76 Zentimeter.

HIGHLIGHTS

Santa Fe Passenger Car, Epoche III, Art. 36569

- 1 Streamliner-Personenwagen der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- 3 Komplette Innenausstattung mit Innenbeleuchtung.
- 4 Metallradsätze, davon zwei Kugellagerradsätze zur Stromabnahme.
- 5 Länge: 76 Zentimeter.



HIGHLIGHTS

Santa Fe Dining Car, Epoche III, Art. 36578

- 1 Streamliner-Speisewagen der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- 3 Komplette Innenausstattung mit Innenbeleuchtung.
- 4 Metallradsätze, davon zwei Kugellagerradsätze zur Stromabnahme.
- 5 Länge: 76 Zentimeter.





HIGHLIGHTS

Santa Fe Observation Car, Epoche III, Art. 36568

- 1 Streamliner-Schlusswagen der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- 3 Komplette Innenausstattung mit Innenbeleuchtung.
- 4 Beleuchtetes Schlusslicht und beleuchtetes Logo (Drumhead).
- 5 Metallradsätze, davon zwei Kugellagerradsätze zur Stromabnahme.
- 5 Länge: 76 Zentimeter.

Ausgewählt wurde die Strecke Chicago–Los Angeles, auf der der legendäre „Super Chief“ verkehrte. Weitere Sounds wie Glocke oder Pfeife sowie verschiedene Lichtfunktionen wie Fahrlicht und Fernlicht – in den USA High Beam genannt – können digital geschaltet werden. Das Geräusch des Dieselmotors ist auch im Analogbetrieb funktionsfähig, ebenso Pfeife und Glocke, die per Reedschalter von dem beiliegenden Gleismagneten ausgelöst werden können. Die so ausgerüstete A-Unit ist unter der Artikelnummer 20581 erhältlich, eine zweite A-Unit – mit einer anderen Betriebsnummer – gibt es unter der Artikelnummer 20583. Die dazu passende B-Unit, sie hat keinen Antrieb, aber einen zusätzlichen Lautsprecher, kommt mit der Artikelnummer 20582 in den Handel. Mit diesen neuen Modellen lässt sich eine vorbildgerechte dreiteilige Lok-Einheit der Santa Fe zusammenstellen, wie sie vor langen Schnellzügen eingesetzt wurde.

Fünf neue Streamliner-Wagen

Natürlich bietet LGB auch die passenden Santa-Fe-Streamliner-Wagen der Epoche III zu diesen Loks. Zu den Wagenneuheiten gehört der normale Sitzwagen, der mit einer kompletten Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung sowie mit einer Stromabnahme über Kugellagerradsätze ausgerüstet ist. Von der Ausführung her entspricht der Passenger-Car mit der Artikelnummer 36569 den vor einigen Jahren ausgelieferten Personenwagen der Santa Fe, die über andere Betriebsnummern verfügen.

Außerdem passt der Wagen perfekt zum neuen Streamliner-Aussichtswagen, auch Dome Car genannt. Dieser ist unter der Artikelnummer 36567 erhältlich und mit einer kompletten Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung und Stromabnahme über Kugellagerradsätze ausgestattet. Neu in der Ausführung der Santa Fe Railway sind der unter der Nummer 36578 erhältliche Speisewagen und der Gepäckwagen (Artikelnummer 36579). Selbstverständlich gibt es auch einen dazu passenden Streamliner-Schluss-

wagen. Der in den USA Observation Car genannte Wagen wird am Zugschluss eingereiht und hat in seinem abgerundeten Ende ein Aussichtsabteil. Auch hier sind Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung und Stromabnahme über Kugellagerradsätze serienmäßig, zudem verfügt dieses Wagenmodell über ein beleuchtetes Drumhead am Zugschluss sowie eine rot beleuchtete Zugschlusslampe, „Taillight“ genannt. Dieses Schmuckstück ist unter der Artikelnummer 36568 erhältlich. Allen Streamlinern gemeinsam sind die Wagenkästen im silber-matten Edelfinish, die den großen Vorbildern entsprechen.

Mit den neuen Modellen kann jeder Gartenbahn-Freund einen eindrucksvollen Zugklassiker, bestehend aus drei Loks und fünf Schnellzugwagen, zusammenstellen. Einen Zug, der auf eine Länge von 5,80 Metern kommt. Und wenn die F7-Kraftpakete mit ihren Streamlinern demnächst eindrucksvoll an ihren neuen Besitzern vorbeiziehen, dann wird so mancher ins Träumen kommen und sich vorstellen, mit dem Super Chief durch die Weiten Amerikas in Richtung Westen zu reisen.



HIGHLIGHTS

Santa Fe Dome Car, Epoche III, Art. 36567

- 1 Streamliner-Aussichtswagen der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- 3 Komplette Innenausstattung mit Innenbeleuchtung.
- 4 Metallradsätze, davon zwei Kugellagerradsätze zur Stromabnahme.
- 5 Länge: 76 Zentimeter.

Sieben Türme und viel mehr



Jede Gartenbahn ist anders und jede Bahn sagt viel über ihren Erbauer aus. Bereits beim ersten Blick auf die LGB Indoor-Anlage von Alfred Specht wird sichtbar, hier war ein begnadeter Modellbauer am Werk. Die von ihm im Maßstab 1:22,5 erbauten und bis in kleinste Details perfekt ausgearbeiteten Fachwerkhäuser sind beeindruckend. Besonders der wunderschön inszenierte historische Stadtkern der Kleinstadt Alfredsweiler mit den unterschiedlich ge-

stalteten Fachwerkhäusern, der Stadtkirche, dem hoch aufragenden Torhaus und der alten Stadtmauer fällt auf. Unmittelbar neben den historischen Häusern rollt die Museumsbahn Alfredsweiler über die lange Brücke, bis sie die Hochbahn-Haltestelle des Bahnhofs Alfredsweiler erreicht. Der Bahnhof liegt etwas außerhalb der Altstadt an einer langen Reihe mit Stadthäusern in Reliefbauweise, die sich über die gesamte Längsseite des Raumes erstrecken. Zwei Stockwerke tiefer ver-

laufen die drei übrigen Gleise des Bahnhofs, von denen sich eines kaum sichtbar unter dem aufgeständerten Bahnhofsgelände versteckt. Die mehr als 40 Gleise der LGB Bahn sind überall auf der Anlage anzutreffen, aber nicht immer auf den ersten Blick zu erkennen.

Baubeginn vor 30 Jahren

Attraktive Gebäude, viele schöne Details und vor allem der raffinierte Streckenver-

Wunderschöne Fachwerkhäuser, beeindruckende Szenen und eine raffinierte Gleisführung machen die 42 Quadratmeter große Indoor-Anlage von Alfred Specht zu einer Top-Anlage mit Überraschungen.



lauf auf verschiedenen Ebenen machen den Reiz dieser Anlage aus, die Alfred Specht in den letzten 30 Jahren aufgebaut hat. Auch heute noch gibt es immer etwas zu bauen, Herausforderungen, die der 87 Jahre alte rüstige Rentner immer noch mit vielen Ideen anpackt. Ausgangspunkt für seine LGB Bahn im 45 Quadratmeter großen Kellerraum waren die Gebäude wie etwa die alte Kirche und der Lokschuppen mit der Werkstatt, die Alfred Specht vor vielen Jahren für Ausstellun-

„Alfred Specht ist ein begnadeter Gebäudebauer“

gen seines Modellbahnclubs gebaut hatte. 1990 begann er mit dem Bau seiner LGB Anlage, die er um die beeindruckenden Eigenbauten herum errichtete. Alfred Specht hat aber nicht nur ein Händchen für Gebäude, sondern auch für interes-

sante Streckenführungen. Das zeigt sich, sobald die Züge rollen. Die Gleise verteilen sich auf eine untere und eine obere Ebene. Außerdem gibt es zwei lang gezogene s-förmige Auffahrten, die beide Streckenteile miteinander verbinden. Züge, die auf der oberen Ebene unterwegs sind, rollen auf einem eingleisigen Oval, das im Stadtbereich an den Reliefhäusern und der alten Stadtmauer vorbeiführt, bevor sie Burg Unkenstein ansteuern. Dort passieren sie einen kleinen Tunnel, der ►



Gastfreundlich: Straßencafés neben den Gleisen laden zum Verweilen ein.



Trittfest: Der Park ist sehr stabil gebaut. Es ist der Durchgangsweg zum hinteren Teil der Anlage.



Moderne Zeiten: In Alfredsweiler gibt es nicht nur alte Fachwerkhäuser, sondern auch moderne Gebäude.



Bunte Abwechslung: Selbst zwischen Abstellgleis und Lokschuppen grünt und blüht es.

sich unter der Zufahrt zum Haupthaus versteckt. Anschließend geht die Fahrt oberhalb der Obstgärten weiter bis zur 4,50 Meter langen Brücke, die parallel zum lang gestreckten Park verläuft. Die Brücke führt die Züge an der Altstadt vorbei und bringt sie zurück auf das Hochgleis am Bahnhof Alfredsweiler.

An der Auffahrt zur Brücke können die Züge aber auch den Abzweig nehmen, der sie auf den unteren Teil der Gleisanlage bringt. Dann geht die Reise über die

Brücke und anschließend an der Burg vorbei zum eingleisigen Teil der unteren Bahnstrecke. Vor dem Bahnhof teilt sich das Gleis, sodass der Zug auf einem der drei Tiefbahngleise einlaufen kann.

Mehrere Routen stehen zur Auswahl

Zügen, die von einem der unteren Gleise den Bahnhof in Richtung Lokschuppen verlassen, stehen drei Routen zur Auswahl. Hinter dem Gelände des Betriebs-

werks teilt sich die zunächst eingleisige Strecke. Zwei Gleise leiten die Züge auf unterschiedlichen Routen am Fluss entlang zum Tunnel unter den historischen Stadtkern des Ortes, während das dritte Gleis eine Verbindung zum Hochgleis darstellt, das über eine S-förmige vierprozentige Steigungsstrecke das Hochgleis erreicht.

Die beiden Gleise in Richtung Altstadt-Tunnel verlaufen links und rechts des Flussbetts, das beim Besuch der De-

Kleine Fluchten: Überall ist Platz für eine kleine Idylle.



Viele Angebote: Sogar eine Musikschule gibt es in Alfredsweiler.





Landluft: Etwas außerhalb des historischen Stadtkerns liegt ein alter Bauernhof.



Einladend: Selbst an der Stadtmauer bieten sich Möglichkeiten für Plauschpausen.

pesche Redaktion noch im Bau war. Beide Strecken führen die Züge unter der langen Brücke hindurch und dann über eine der kleinen Parkbrücken, um dann das Hauptgleis zu erreichen, das die Züge durch den Altstadt-Tunnel leitet. Ziel der Reise ist Gleis 1, das im unteren Teil des Bahnhofs etwas versteckt unter dem aufgeständerten Bahnhofsgebäude liegt.

Ein Betriebswerk mit viel Platz

Wenn Züge den Bahnhof in die andere Richtung verlassen, dann bietet ihnen die zweite s-förmige Steigungsstrecke weitere Fahroptionen. Diese Strecke verläuft um das Betriebswerk herum. Zügen auf dem Hochgleis erlaubt sie die Zufahrt zu den Tiefbahngleisen 2 und 3, während sie einen Zug, der den Bahnhof auf Gleis 2 oder 3 verlässt, auf die Hochstrecke bringt.

Über diese Steigungsstrecke wird auch das Betriebswerk erreicht, das sich ganz zentral in der Mitte der Anlage befindet. Ein zweistöndiger Lokschuppen mit einer großen Werkstatt sowie drei Abstellgleise mit viel Platz stehen auf dem Areal zur Verfügung, auf dem auch eine Bekohlungsanlage und ein Wasserkran

Weitblick: die Burg mit Aussichtsterrasse.



zu finden sind. Unmittelbar an das Betriebswerk grenzt eine Fabrik, die ebenfalls über das lange Abstellgleis angefahren werden kann.

In der Nähe des Betriebswerks ist auch die Steuerzentrale der Anlage untergebracht. Hier stellt der Fahrdienstleiter die Weichen an Stellpulten. Die Steuerung der Loks erfolgt übrigens digital über Lokhandys. Der schmale Gang bei der Steuerzentrale ist eine der wenigen Flächen im gesamten Kellerraum, die nicht von der Anlagenplatte ausgefüllt ist. Selbst der Zugangsweg von der Eingangstür zu dieser Freifläche ist Teil der Anlage. Um die Steuerzentrale zu erreichen, betritt der Fahrdienstleiter über eine kleine Treppe die Anlage und

geht auf ihr dem lang gestreckten Park folgend, bis er über eine weitere Treppe die Freifläche an der Steuerzentrale erreicht. Beim Gang über die stabile Anlagenplatte überquert er auch die lange Brücke, wobei dieses Teilstück der Brücke herausnehmbar ist.

Von der Steuerzentrale aus hat man einen schönen Überblick über die Museumsbahn Alfredsweiler. Überall auf der Anlage sind Türme zu entdecken, insgesamt sind es sieben. Einer von ihnen, ein Turm der Burg Unkenstein, ragt stolze 1,50 Meter in die Höhe. Aber nicht nur die großen, sondern auch viele kleine Dinge auf der Anlage begeistern, etwa die Szenen, in denen Menschen das Leben in Gartenwirtschaften, Parks und Gärten genießen.

Grüne Lunge: Selbst neben der Steigungsstrecke gibt es Parks mit Sitzmöglichkeiten.



Anlagenimpression 1 | Fachwerkstadt Alfredsweiler



Das Städtchen Alfredsweiler besteht aus vielen detailliert gestalteten Fachwerkhäusern, die Alfred Specht als Eigenbauten im Maßstab 1:22,5 errichtet hat. Zu den auffälligen Modellen gehören die Gebäude im alten Stadtkern wie die Kirche, der Stadtturm mit der Straßendurchfahrt und die Stadtmauer. Weitere Stadthäuser verteilen sich an der Wand über eine Länge von

acht Metern. Viele sind als Fachwerkhäuser in Reliefbauform ausgeführt, die Alfred Specht aus Teilen von Pola-Bausätzen gebaut hat. Unmittelbar vor den Häusern verläuft die obere Gleisstrecke. Am Ortsausgang passieren die Züge ein Fachwerkgebäude, das auf einer Brücke über dem Hochgleis errichtet wurde und gleichzeitig auch noch ein Tiefgleis überspannt.

Anlagenimpression 2 | Bahnhof Alfredsweiler



Der viergleisige Bahnhof von Alfredsweiler ist ungewöhnlich. Der Baustil des Gebäudes unterscheidet sich deutlich von den Fachwerkhäusern des Städtchens, hinzu kommt seine ungewöhnliche Bauform, die den auf zwei Ebenen verteilten Gleisen geschuldet ist. Auf der unteren Ebene des Bahnhofs verlaufen drei Gleise, wobei sich das hintere Gleis unter dem aufgeständerten Bahnhofsg

gebäude versteckt. Auf der Höhe der Dachterrasse des Bahnhofs liegt ein weiteres Gleis. Es bietet Reisenden Umsteigemöglichkeiten in Züge, die auf der Hochstrecke unterwegs sind. Unmittelbar neben dem Bahngebäude schließt sich das Restaurant „Zum Gleis 4“ an. Die große Treppe neben dem Restaurant verbindet den oberen Teil des Bahnhofs mit dem unteren.

Anlagenimpression 3 | Burg Unkenstein



Abseits von Alfredsweiler liegt auf einer Anhöhe die alte Burg Unkenstein, von der das Haupthaus sowie zwei hohe und ein kleinerer Turm noch vorhanden sind. In das Haupthaus ist inzwischen eine Burggaststätte eingezogen. Die Gebäude sind Eigenbauten aus Holz und Mauersteinen aus Styrodur. Um die Burg herum verlaufen drei Gleise. Eines gehört zur Steigungsstrecke,

die im Hochgleis endet. Das zweite Gleis verläuft durch den Tunnel unter dem Haupthaus während das dritte Gleis zur Hochbahnstrecke gehört, die zwischen Haupthaus und Wand verläuft. Auf der Höhe der Burg verschwindet dieses Gleis kurzzeitig in einem weiteren Tunnel, der sich unter dem Zugangsweg zum Haupthaus versteckt.

Anlagenimpression 4 | Die Langbrücke



Die Anlage besitzt insgesamt fünf Brücken, wobei die längste und höchste Brücke der Anlage die hochgelegenen Gleise an der Burganlage mit den Hochgleisen des Städtchens Alfredsweiler verbindet. Der aus mehreren Viadukt- und Balkenbrückenelementen bestehende Bau hat eine Gesamtlänge von 4,50 Metern und eine Höhe von knapp 40 Zentimetern. Die Brücke

verläuft parallel zum Park auf der Anlage, der vom Fahrdienstleiter auch als Zugangsweg zum hinteren Bereich der Anlage benutzt wird. Ein Balkenbrückenelement nahe am historischen Stadtzentrum lässt sich herausnehmen, um die Fortbewegung auf der Anlage zu erleichtern. Die Brücke gehört zum höher gelegenen Teil der Gleisanlage.

Anlagenimpression 5 | Betriebswerk



Das Betriebswerk mit dem zweistöckigen Lokschuppen liegt im Zentrum der Anlage. Neben dem Lokschuppen, an den sich ein größeres Fachwerkgebäude mit einer Werkstatt anschließt, gehören auch drei Abstellgleise zum Bahnareal. Über eines der langen Abstellgleise wird auch das unmittelbar angrenzende

Fabrikgebäude angefahren. Auf dem Betriebsgelände stehen Kohlebansen mit Kran sowie ein Wasserkran bereit, um die Dampflok auf der Anlage mit Betriebsstoffen zu versorgen. Um das Betriebswerk herum führt eine lang gezogene Auffahrt zum Hochgleis der Anlage.

Anlagenimpression 6 | Büsche und Bäume

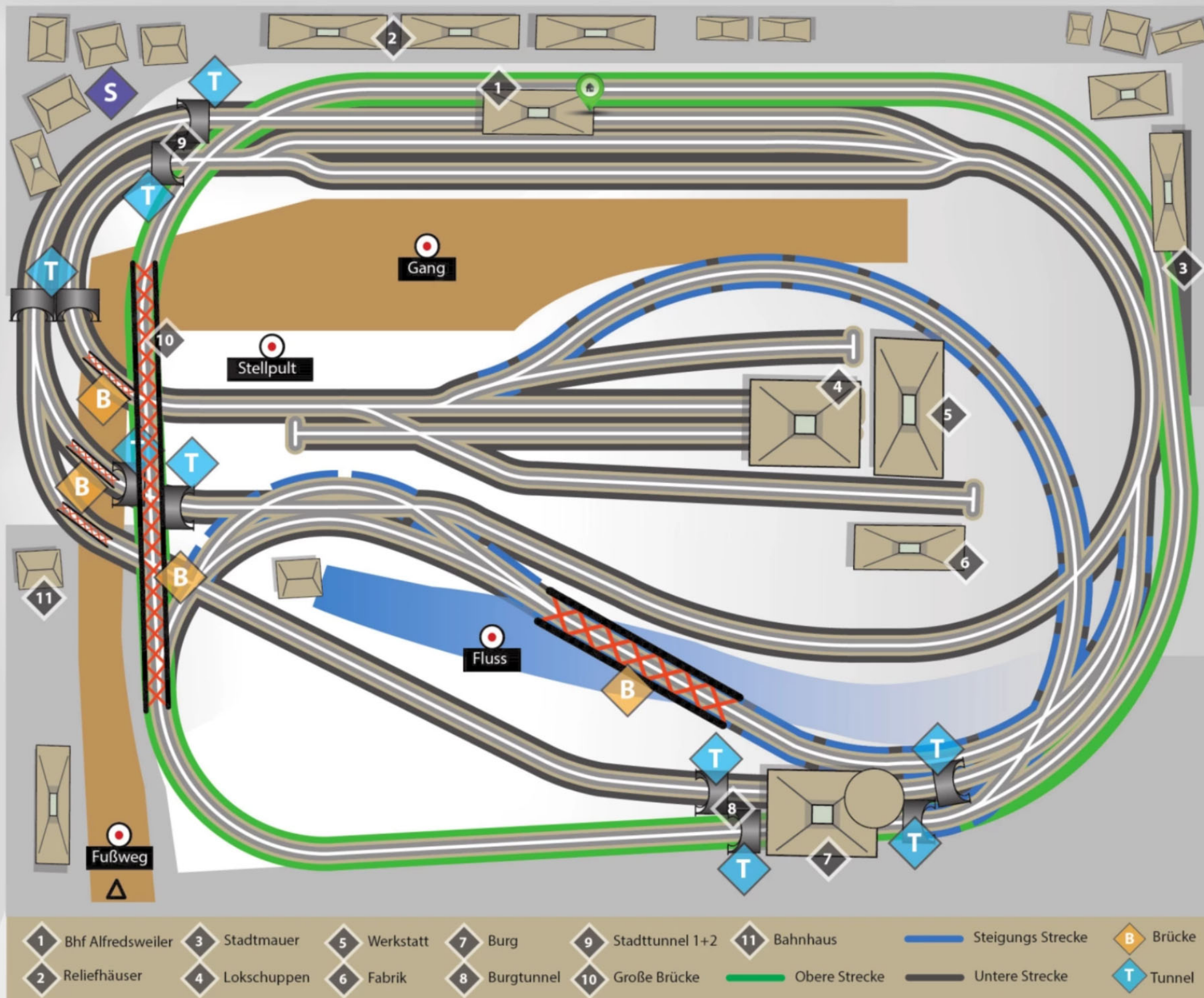


Mehr als 150 Büsche und Bäume bringen Gartenbahn-Feeling auf die Indoor-Anlage. Die kleinen Pflanzen sind selbst gemacht, wobei Alfred Specht sie aus vertrockneten Buchsbaum-Zweigen und Dekomaterial gestaltet. Es sind Fantasieprodukte, wie er sagt, die

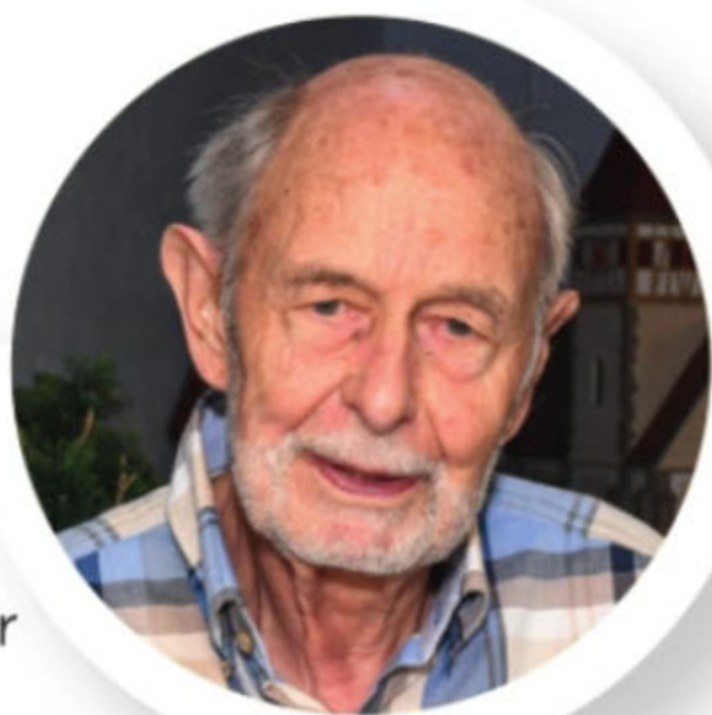
aber einen sehr realistischen Eindruck hinterlassen und sich belebend in die Anlage integrieren. So ist beispielsweise in der Nähe der Burg Unkenstein eine grüne Landschaft entstanden und in der Stadt viele grün-bunte Oasen.

Gleisplan

Anlagensteckbrief

Zur Person:
Alfred Specht

Der pensionierte Fernmeldetechniker ist ein begnadeter Erbauer von Modellen und Modellgebäuden. Zur LGB Bahn kam er über den Gebäudebau, eine HO-Anlage und seinen Enkel. Seit 1990 ist er LGBler, mit einer Stainz fing damals alles an. An seiner Museumsbahn baut er seit 1990, wobei die Anlagenplanung beim Bauen erfolgt. Damals wie heute hat der inzwischen 87-Jährige viele Ideen für den Weiterbau. Eine Flusslandschaft mit einem Wald soll noch entstehen, die benötigten Bäume und Büsche hat er bereits hergestellt.



Anlagen-Name:	Museumsbahn Alfredsweiler
Thema:	deutsch-europäische Schmalspurbahn
Bauzeit:	seit 1990
Gleismeter:	40
Anlagenfläche:	42 m ²
Fahrbetrieb:	digital
Züge im Fahrbetrieb:	ein bis zwei Züge
Weichen:	12
Weichenstellung:	analog
Signale:	keine
Brücken:	5
Längste Brücke:	Länge: 4,50 Meter, Eigenbau
Tunnels:	4 Tunnels
Bahnhöfe:	Bahnhof Alfredsweiler mit einem Hoch- und drei Tiefbahngleisen
Gebäude :	35 (viele Eigenbauten)
Besonderheiten:	Sehr schöne historische Altstadt, hohe Türme (bis 1,50 Meter Höhe), Brücke mit abnehmbarem Teilstück, selbst gebaute Büsche und Bäume, Teile der Anlage sind begehbar.

Güterverkehr in schönster Umgebung



Die Rhätische Bahn transportiert Güter aller Art sicher durch Graubünden. Dafür steht ein großer Fuhrpark mit modernen Güterwagen bereit. LGB bringt mit dem Kesselwagen Typ „Za“ und dem Schiebewandwagen Typ „Hai-tvz“ zwei neue vierachsige RhB-Güterwagenmodelle aus der Epoche VI auf Ihre Gartenbahn.

Die Rhätische Bahn transportiert nicht nur Reisende aus dem In- und Ausland auf ihren Meterspur-Schienen durch die herrliche Landschaft von Graubünden, sondern auch viele Güter. Lebensmittel, Baumaterial, Rundhölzer, Mineralölprodukte und andere Waren, fast alles rollt über das 384 Kilometer lange Schienennetz der RhB. Dafür stellt die Bündner Güterbahn, ein Bereich der Rhätischen Bahn der für den Güterverkehr zuständig ist, ein breites Angebot an Güterwagen zur Verfügung. Flachwagen, Kesselwagen, Schiebewandwagen, Schüttgutwagen und Staubgutwagen gehören zum Fuhrpark, um die unterschiedlichsten Ladegüter sicher und ökologisch sinnvoll zu transportieren. Um ihrer wichtigen Rolle im Güterver-

kehr des Kantons gerecht zu werden, erneuert die Rhätische Bahn kontinuierlich ihr Rollmaterial und verbessert ihre Güterumschlagszentren.

Um die Fans von RhB-Rollmaterial mit aktuellen Güterwagen auszustatten, präsentiert LGB zwei neue Güterwagenmodelle, die in der Gestaltung und Farbgebung den Vorbildern entsprechen, die heute auf den Schmalspurgleisen der Rhätischen Bahn unterwegs sind. Es ist der vierachsige Mineralölkesselwagen vom Typ „Za“ mit der Werksaufschrift „Conrad-Storz AG Brennstoffe“ sowie der vierachsige Schiebewandwagen vom Typ „Haik“ mit der Werbeaufschrift „RhB Bündner Güterbahn“. Doch bevor wir die neuen RhB-Güterwagen im Detail vorstellen, zunächst ein Blick auf die Vorbilder.

Die RhB als Pipeline

Die Rhätische Bahn übernimmt den Transport von Mineralölprodukten wie Heizöl, Diesel und Benzin durch Graubünden. Dafür setzt die RhB seit 1973 die Mineralölkesselwagen vom Typ „Za“ ein, die die zweiachsigen OKK-Kesselwagen ablösen, die Ende der 1940er-Jahre eingeführt wurden. Kesselwagen vom Typ „Za“ sind Güterwagen für Flüssigkeiten und Gase, die mit einem Kessel (UIC-Gattungskennzeichen „Z“) ausgestattet sind und über vier Radsätze verfügen (Kennbuchstabe „a“). Bei der Rhätischen Bahn sind heute vier verschiedene Modellvarianten des „Za“-Kesselwagens im Einsatz. Sie haben ein Fassungsvermögen von 42.000 bis 52.000 Liter und wurden zwischen 1973 und 2005 in Betrieb genommen. Insgesamt



verfügt die RhB über 39 Kesselwagen dieses Typs. Sie sind so ausgerüstet, dass sie den gesetzlichen Sicherheitsvorschriften entsprechen, um Mineralölprodukte wie Benzin, Diesel und Heizöl sicher und ökologisch sinnvoll zu transportieren. Neben einer elektronischen Überfüllsicherung verfügen 30 dieser Kesselwagen über eine Gaspendelanlage und können deshalb auch für den Transport von Benzinprodukten eingesetzt werden. Diese Pendelanlagen halten die beim Umschlag von Benzinprodukten entstehenden Benzindämpfe zurück. Spezielle Verflüssigungs-

Zeitgemäß: Der LGB Kesselwagen 8135 der Bauart „Za“ entspricht in Farbgebung und Beschriftung dem Vorbild aus der Epoche VI.



anlagen können aus den Dämpfen Benzin zurückgewinnen. Ob ein Kesselwagen mit einer Gaspendeleinrichtung ausgestattet ist, lässt sich übrigens von außen erkennen – an einer senkrechten weißen Bauchbinde in Wagenmitte.

Die Beladung der Mineralölkesselwagen erfolgt in Landquart oder bei der Mineralölumschlagstelle Campocologno im Puschlav. Die Rhätische Bahn befördert ihre Mineralölkesselwagen wie alle Güterwagen seit vielen Jahren in gemischten Zügen. Das heißt, die Wagen werden in fahrplanmäßigen Reisezügen eingereiht. Von daher ist es auf den Gleisen der Rhätischen Bahn nicht ungewöhnlich, wenn ein Allegra-Triebzug oder eine Ge 4/4 II mit Personenwagen auch mal mit Tankwagen im Schlepptau unterwegs ist. Reine Güterzüge gibt es inzwischen aber auch bei der Rhätischen Bahn.

LGB Kesselwagen Conrad-Storz

Zu den LGB Güterwagenneuheiten des Jahres 2020 aus dem Fuhrpark der Rhätischen Bahn gehört der Kesselwagen der Bauart „Za“ mit der Wagennummer 8135 und der Werksaufschrift Conrad-Storz AG. Der schwarze Mineralölkesselwagen mit der Artikelnummer 47834 besitzt die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI und verzichtet vorbildgerecht auf das Geländer auf der

Kesselbühne. Der 48 Zentimeter lange vierachsige Wagen rollt auf Metallradsätzen, sein Kessel lässt sich befüllen und entleeren. Eine weiße Bauchbinde ist auf dem Kessel übrigens auch zu erkennen.

Die gedeckten Schiebewandwagen

Seit den 1970er-Jahren setzt die Rhätische Bahn die gedeckten Schiebewandwagen vom Typ „Haik“ ein, um Normalpaletten mit Lebensmitteln, Getränken, Baustoffen und anderen Gütern zu transportieren. 31 Normalpaletten können die vierachsigen Wagen aufnehmen. Ihre Schiebewände lassen sich auf einer Breite von sechs Metern öffnen. So ist ein bequemes und schnelles Be- und Entladen per Gabelstapler oder Hubwagen möglich. Die großen Ladeöffnungen waren der größte Vorteil gegenüber den gedeckten Güterwagen vom Typ „Gak“, den die Rhätische Bahn vorher für diese Aufgaben einsetzte.

Die ersten Wagen des Typs „Haik“ wurden vor fünfzig Jahren eingeführt, inzwischen besitzt die RhB 55 Wagen dieses Typs, wobei heute fünf verschiedene Varianten unterwegs sind. Diese unterscheiden sich etwa bei der Ausstattung mit Kühlaggregaten, beim Ladegewicht und ihrer Inbetriebnahme. Die Typbezeichnung „Haik“ beschreibt ►

HIGHLIGHTS

RhB Kesselwagen Conrad-Storz, Art. 47834, Epoche VI

- 1 Vierachsiger Kesselwagen der RhB, Bauart „Za“ mit Aufschrift Conrad-Storz AG.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 3 Kessel lässt sich befüllen und entleeren.
- 4 Vorbildgerechte Kesselbühne ohne Geländer.
- 5 Metallradsätze.
- 6 Länge: 48 Zentimeter.



Tankbar: Der Kessel lässt sich befüllen und entleeren.



Bündner Motiv: Der Schiebewandwagen 48573 wirbt bildgewaltig für den Güterverkehr der Rhätischen Bahn.

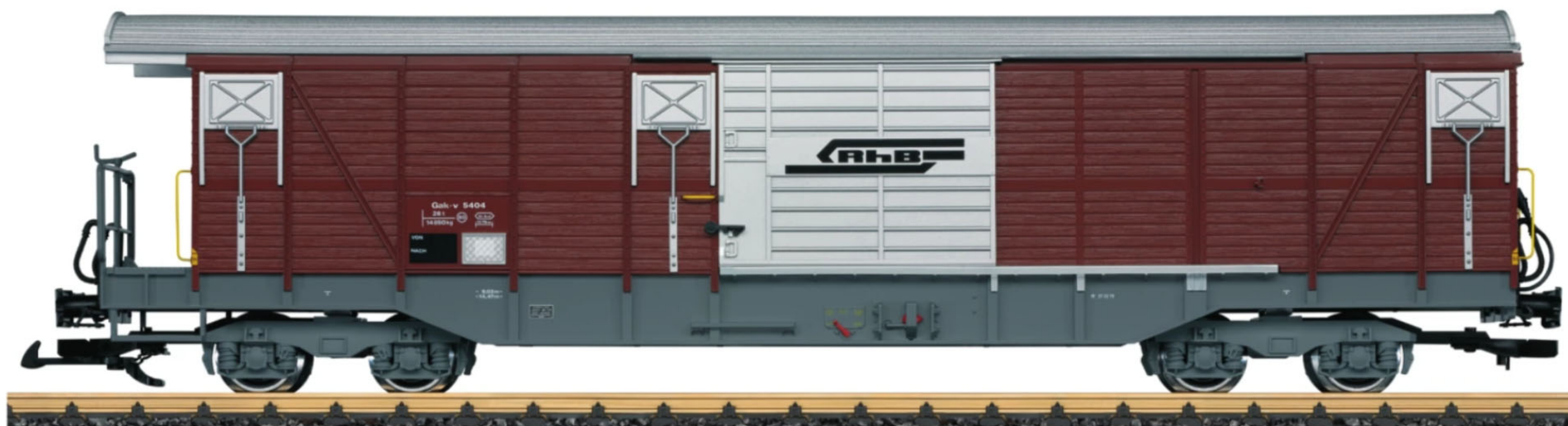
Vorbildgerecht: Die Schiebetüren des LGB Modells lassen sich wie beim Original öffnen und schließen.

übrigens die Bauart der Wagen. Das „H“ charakterisiert den Wagen als „gedeckten Güterwagen in Sonderbauart“. Der Kennbuchstabe „a“ weist auf die vier Radsätze und das „i“ auf Seitenwände zum Öffnen hin. Das „k“ sagt etwas über die Lademasse bei der Lastgrenze aus. Viele RhB-Schiebewandwagen sind mit einer Werbeaufschrift versehen, seitdem die Rhätische Bahn ihr Rollmaterial als rollenden Werbeträger entdeckt hat. Das Angebot wird von Unternehmen gerne genutzt und macht die Wagen auch für die Betrachter attraktiver. Das gilt sowohl für die Originale als auch für die Modelle für die LGB Gartenbahn.

HIGHLIGHTS RhB Schiebewandwagen Hai-tvz Art. 48573, Epoche VI

- 1 Vierachsiger Kesselwagen der RhB, Bauart „Hai-tvz“ mit Aufschrift RhB Bündner Güterbahn.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 3 Schiebetüren lassen sich vorbildgetreu öffnen und schließen.
- 4 Metallradsätze.
- 5 Länge: 62 Zentimeter.

mit vier Radsätzen („a“) und Seitenwänden zum Öffnen („i“) verfügt über eine Speiseleitung („t“), eine Heizung mit 1.000 Volt Wechselstrom („v“) und ein 12-adriges Kabel zur Stromversorgung („z“).



Kleiner Unterschied: Die silbernen Schiebetüren unterscheidet den gedeckten Güterwagen 40082 vom Schwestermodell 40083.

Der LGB Schiebewandwagen

Der vierachsige Schiebewandwagen der Bauart Hai-tvz mit der Wagennummer 5139 und dem markanten Werbeaufdruck „RhB Bündner Güterbahn“ ist die zweite LGB Wagenneuheit 2020 aus dem aktuellen Fuhrpark der Rhätischen Bahn. Das 62 Zentimeter lange Modell mit der Artikelnummer 48573 hat die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Wie beim Vorbild lassen sich seine langen Schiebetüren öffnen und schließen.

Die Bauartbezeichnung Hai-tvz bei dem Modell mit der Wagennummer 5139 weist auf eine Zusatzausrüstung des Originals hin. Der gedeckte Güterwagen der Sonderbauart („H“)

HIGHLIGHTS RhB gedeckter Güterwagen Gak-v, Art. 40082, Epoche IV

- 1 Vierachsiger gedeckter Güterwagen der RhB, Bauart „Gak-v“ mit Aufschrift RhB.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche IV.
- 3 Schiebetüren lassen sich öffnen und schließen.
- 4 Metallradsätze.
- 5 Länge: 62 Zentimeter.



Türöffner: Beim vierachsigen gedeckten Güterwagen 40083 lassen sich die Türen ebenfalls öffnen.

Weitere Güterwagenmodelle der Rhätischen Bahn

Zusätzlich zu den beiden neuen Modellen sind zurzeit drei gedeckte Güterwagen aus dem Wagenpark der Rhätischen Bahn erhältlich. Es sind die Güterwagen, die die RhB vor der Einführung des Schiebewandwagens eingesetzt hatte. Verfügbar sind zwei Varianten des vierachsigen Güterwagens der Bauart „Gak-v“ sowie ein Modell des zweiachsigen Güterwagens der Bauart Gbk-v. Wie der Gattungsbuchstabe „G“ verrät, sind es gedeckte Güterwagen der Regelbauart, die über vier Radsätze (Kennbuchstabe „a“) beziehungsweise über Einzelachsen (Kennbuchstabe „b“) verfügen. Während das 62 Zentimeter lange vierachsige Modell mit der Artikelnummer 40082 über silberne Schiebetüren verfügt, ist der vierachsige Güterwagen mit der Artikelnummer 40083 mit braunen Schiebetüren ausgestattet. Die Schiebetüren bei beiden Modellen lassen sich öffnen. In Farbgebung und Beschriftung entsprechen die Modelle der Epoche IV. Der 39 Zentimeter lange zweiachsige Güterwagen vom Typ Gbk-v mit den silbernen Schiebetüren und der Artikelnummer 43813 stammt wie Beschriftung und Farbwahl andeuten aus der Epoche V.



Kompaktversion: Der zweiachsige gedeckte Güterwagen 43813 fällt mit 39 Zentimetern Länge deutlich kürzer aus als die vierachsigen RhB-Modelle.

HIGHLIGHTS

RhB gedeckter Güterwagen Gak-v, Art. 40083, Epoche IV

- 1 Vierachsiger gedeckter Güterwagen der RhB, Bauart „Gak-v“ mit Aufschrift RhB.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche IV.
- 3 Schiebetüren lassen sich öffnen und schließen.
- 4 Metallradsätze.
- 5 Länge: 62 Zentimeter.

HIGHLIGHTS

RhB gedeckter Güterwagen Gbk-v, Art. 43813, Epoche IV

- 1 Zweiachsiger gedeckter Güterwagen der RhB, Bauart „Gbk-v“ mit Aufschrift RhB.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche V.
- 3 Viele angesetzte Details.
- 4 Schiebetüren lassen sich öffnen und schließen.
- 5 Metallradsätze.
- 6 Länge: 39 Zentimeter.



Vorbild: Auf den Gleisen der Rhätischen Bahn sind Kesselwagen und Schiebewandwagen oft gemeinsam unterwegs.



Transporte auf höchstem Niveau

Topmoderne Technik vor faszinierender Kulisse: Bei der Rhätischen Bahn wird der Gütertransport zu einem ganz großen Erlebnis für alle Eisenbahn- und Logistikfans.

Zugegeben: Die Frage, ob sich Hunderttausende Tonnen an Gütern auf „romantische“ Art transportieren lassen, würde man eher mit Nein beantworten. Doch zum Glück gibt es ja die Rhätische Bahn (RhB): Die wahrscheinlich schönste aller Hochgebirgsbahnen wickelt alljährlich nämlich nicht nur rund zwölf Millionen Personalfahrten ab, sondern transportiert auf einem der spektakulärsten Schienennetze der Welt auch immer mehr Waren, Güter und Objekte aller Art. Im bisherigen Rekordjahr 2018 bewegte die RhB so eindrucksvolle 760.000 Tonnen an Gütern über ihr 384 Kilometer langes Schienennetz.

Zuständig hierfür: die Bündner Güterbahn. Als Bindeglied steht diese Tochtergesellschaft der RhB für einen ökologisch sinnvollen Logistikbetrieb durch die Täler und über die Gebirgsflanken der Graubündener Bergwelt. Stets beobachten die Bündner Transportexperten dabei die sich stetig verändernden Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs und passen ihre Umschlagzentren und ihr Rollmaterial immer ►



Rushhour in Samedan: Im Güterumschlagzentrum Oberengadin wartet gerade ein ABVO-Container auf seine Beladung.



Mehr als beeindruckend: Eine Ge 4/4 II (Nr. 621) überquert mit Güterwagen vom Typ „Haik“ den grandiosen Landwasser-Viadukt.



Unterwegs im Zeichen des Wassers: Eine Ge 6/6 II (Nr. 703) passiert mit Wechselbehältern und „Haik“-Güterwagen die Rheinschlucht Richtung Illanz. Ihre Fracht unter anderem: Glasflaschen für das Mineralwasserabfüllwerk in Vals.



So anmutig kann Gütertransport sein: Die mit Güterwagen bestückte Ge 6/6 II (Nr. 704) fährt über den traumhaften Solis-Viadukt.



Herbstfahrt: Die Ge 6/6 II (Nr. 705) passiert das Albulatal mit Schiebewandwagen für Stückgüter sowie Flachwagen vom Typ R.

wieder den Anforderungen des Marktes an. Mit leistungsstarken Elloks und einer klug diversifizierten Flotte an Güterwagen erspart die RhB dem Kanton Graubünden somit alljährlich Tausende an Lastwagenfahrten – eine Wohltat für Mensch und Natur.

Wurden in den Anfangsjahrzehnten der RhB vor allem Holz, Lebensmittel und Getränke transportiert, so präsentiert sich das 1889 gegründete Unternehmen heute als bestens organisierter Logistikdienstleister, der so ziemlich alle Güter der modernen Warenwelt befördert und auch als Recyclingunternehmen aktiv ist. Mehr noch: Auch den Transport von Schwermaschinen wickeln RhB und Bündner Güterbahn Hand in Hand zuverlässig und effizient ab. Zusammen mit den Kessel-, Schiebewand- und gedeckten Güterwagen, wie LGB sie mit seinen Modellen würdigt, bilden sie einen Fuhrpark, der für alle Herausforderungen des modernen Transportbetriebs gerüstet ist.



Idyllische Flussquerung: Auf seiner Fahrt von Ilanz nach Untervaz überquert der Güterzug die alte Hinterrheinbrücke bei Reichenau.

MODELLBAUWELTEN BISPINGEN

Gigantische Anlage eröffnet



Überraschung: Andreas Schumann (links) und Eric-Michael Peschel (Mitte) haben Frank Blin ein Präsent mitgebracht.



Themenwelt USA: Der legendäre Napa Valley Wine Train rollt über eine Trestlebrücke.

Nach 14 Monaten Bauzeit und einer Investition von elf Millionen Euro öffneten die Modellbauwelten in Bispingen am 1. Juli ihre Tore. Die riesige Spur-G-Anlage, die nach den Plänen ihres Besitzers Frank Blin bald im Guinness-Buch der Rekorde als größte Gartenbahn der Welt aufgenommen werden soll, ist eine Modellbahn der Superlative. Auf 20 Kilometern Gleis rollen 500 Züge durch 50 unterschiedliche Themenwelten, die von der Arktis bis zum Himalaya und dem Harz reichen. Viele Themenwelten waren beim Eröffnungsevent bereits detailliert ausgestaltet, weitere folgen in den Sommermonaten. Bei der kleinen Eröffnungsfeier Ende Juni war auch LGB vor Ort. Andreas Schumann, LGB Produktmanager und Eric-Michael Peschel, Leiter Event-Marketing Märklin überraschten Frank Blin mit einem Begrüßungsgeschenk. Clubmitglieder erhalten übrigens bei Vorlage des Clubausweises einen Rabatt von 15 Prozent auf die Standardtickets. Weitere Infos: www.abenteuer-resort.de/modellbauwelten

RHÄTISCHE BAHN

Die Zugzukunft heißt Capricorn

Die Rhätische Bahn baut ihre Flotte an hochmodernen Capricorn-Flügelzügen weiter aus. Mitte Juni bekam die Schweizer Bahngesellschaft grünes Licht vom Bund und dem Kanton Graubünden, weitere 20 Triebzüge beim Hersteller Stadler Rail zu bestellen. Damit vergrößert sich die geplante Flotte auf 56 Einheiten. Mit den vierteiligen Capricorn will die Rhätische Bahn ihren Fahrgästen mehr Reisekomfort bieten und ihren Fahrverkehr optimieren. Die ersten Einheiten des neuen Triebzugs sind bei der RhB bereits in Betriebserprobung. Im August beginnt die Serienlieferung der restlichen 51 Triebzüge. Ab Dezember 2020 werden auf der Strecke Landquart-Klosters-Davos-Filisur zwei Einheiten des Capricorn als Flügelzug unterwegs sein, die zwischen Landquart und Davos als Doppelzug fahren und dann getrennt werden. Eine Zuginheit fährt weiter nach Filisur. Auf dem Rückweg werden sie in Davos wieder vereint (mehr zum Capricorn siehe: Depesche Heft 1/2020). Ein Ersatztermin für das verschobene Tauffest des ersten Capricorn stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Aktuelle Informationen dazu erhalten Sie auf den Online-Seiten der Rhätischen Bahn (www.rhb.com).



Testlauf: Die ersten Capricorn-Triebzüge sind bereits in der Betriebserprobung.

MÄRKLIN: TAG DER OFFENEN TÜR FINDET 2020 NICHT STATT

Aufgrund der Einschränkungen zum Schutz vor der Corona-Pandemie musste Märklin den für 18. und 19. September geplanten Tag der offenen Tür im Göppinger Stammhaus absagen. Die nächsten Märklin Tage finden zusammen mit der Internationalen Modellbahn Ausstellung (IMA) vom 17. bis 19. September 2021 in Göppingen statt.



Stefan Kühnlein aus Hummeltal in Franken hat den ganz großen Spurwechsel hinter sich. Angefangen hat er mit einer Z-Anlage, dann stieg er auf LGB um.

STEFAN KÜHNLEIN

Corona und die Gartenbahn

Blicken wir zurück auf die Spielwarenmesse. Ende Januar sprachen bereits viele über den Corona-Virus. Mund-Nase-Masken wurden in Nürnberg zwar keine verteilt, aber viele Besucher aus Asien waren damit unterwegs. Doch das kannte man bereits aus den letzten Jahren. Alle waren irgendwie alarmiert, doch die Messe fand weitgehend unbeschadet statt. In den Wochen danach entwickelte sich die Corona-Epidemie zu einer Pandemie, mit immer größeren Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft. Wie ernst dies für uns alle werden sollte, zeigten die nächsten Wochen. Bayern rief den Katastrophenfall aus, andere Bundesländer folgten. Es ging Schlag auf Schlag. Firmen, Geschäfte, Schulen, Kindergärten und Vereine mussten schließen. Die Produktion der Modellbahnhersteller kam zum Erliegen und die Modellbahnhändler durften ihre Läden nicht mehr öffnen.

War dies das Ende für das Hobby Modellbahn? In der ersten Schockstarre kam das Gefühl auf. Denn auch das Vereinsleben stand still. Wer keinen systemrelevanten Beruf hatte, musste zu Hause bleiben. Jedoch zeigte das Hobby Modellbahn „systemrelevante“ Züge und bot ihren Machern eine interessante Abwechslung. In der Zeit des „Stillstandes“ entdeckten viele Modellbahner ihre Anlage wieder und begannen sie zu reparieren, zu renovieren und/oder auszubauen.

Da die Kindergärten und Schulen ebenfalls geschlossen waren, haben viele Mütter und Väter mit ihren Kindern gewiss häufiger als sonst mit der Modellbahn gespielt. Wer ein Haus mit Garten sein Eigen nennt, konnte seine Züge auch an der frischen Luft fahren lassen. Wir eingefleischte Gartenbahner versuchen seit Jahren, Kinder und Jugendliche für die Modellbahn zu begeistern. Vielleicht ist es uns ja in der Corona-Zeit gelungen. Die Zukunft wird es zeigen. Leider konnten eisenbahnbe-

geisterte Omas und Opas aufgrund der Corona-Beschränkungen nur wenig davon an ihre Enkel weitergeben.

Zwar waren Fachgeschäfte und Baumärkte geschlossen und der Nachschub an Roll- und Bastelmaterial sowie Zubehör etwas komplizierter zu beschaffen, doch via Internet oder Anruf beim Händler seines Vertrauens konnten die benötigten Teile geordert und frei Haus geliefert werden.

Hatte die Pandemiezeit mit ihren Einschränkungen also auch etwas Gutes für die Modellbahnbranche? So ganz ist das nicht von der Hand zu weisen. Die Antwort gilt sogar für Modellbahner, die in Kurzarbeit geschickt wurden und dadurch weniger „freies“ Geld zur Verfügung hatten. Infolge der Corona-Pandemie hatten sie zumindest mehr freie Zeit als sonst für ihr Hobby.

Natürlich sind die Hersteller von Modellbahnen von den Corona-Folgen heftig betroffen. Der temporäre Produktionsstopp und die Kurzarbeit in den eigenen Fabriken und bei den Zulieferern führen zwangsläufig zu Verzögerungen bei der Produktion und der Auslieferung neuer Modelle. Für die Hersteller bedeutet dies massive Einnahmeverluste und für die Modelleisenbahnfans, dass sie länger auf neue Loks und Wagen warten müssen.

Es bleibt noch die Frage: Wird die Corona-Pandemie die Modellbahnbranche verändern? In der Krise hat sich einiges zugunsten der virtuellen Welt verschoben. Hier stand die Zeit nicht still, Sommerneuheiten wurden präsentiert und Anreize für das Spielen mit der Gartenbahn geschaffen. Aber die virtuelle Welt allein ist es nicht. Denn ohne das gemeinsame Erleben des Hobbys Gartenbahn, das Vereinsleben und die Veranstaltungen mit den Modellen und mit den Vorbildern fehlt etwas.

Bleiben Sie gesund und Ihrer Gartenbahn auch nach der schwierigen Zeit eng verbunden.



Eine Gartenbahn bietet immer viel Abwechslung – sogar in Pandemiezeiten.

Projekt BR 44: Mit Volldampf voraus

Günther Blach hat schon einigen Loks zu neuem Glanz verholfen. Die Restaurierung der Museumslok im Innenhof des Märklin Stammwerks in Göppingen ist dennoch etwas Besonderes für ihn. Der Geschäftsführer der Blach Firmengruppe ist seit seinem fünften Lebensjahr Märklin Fan, jetzt leitet er die 800 Arbeitsstunden umfassende Renovierung der Märklin Museumslok BR 44. Zunächst wurde die Lok von dem Restaurierungsteam mit einem Sand-Wasser-Gemisch gestrahlt, wobei der Lokklassiker mit einem niedrigen Druck sehr schonend bearbeitet wurde. Dann folgten ein schwerer Korrosionsschutz aus Zinkstaubgrundierung sowie eine Zwischenschicht und zwei Decklackschichten aus Polyurethanlack. Der Führerstand der BR 44 wurde von Grund auf wiederhergestellt. Ganz zum Schluss wird die Lok noch ein Schutzdach erhalten, um so den Eindruck eines Modells in einer Märklin Schachtel zu erwecken. Mit Licht von unten und von den Seiten wird sie anschließend perfekt in Szene gesetzt. Nach der Restaurierung der BR 44 kann ihrer weiteren Zukunft nichts mehr im Wege stehen. Günther Blach ist sich sicher: „Dann kann die Lok noch vielen Generationen als Anschauungs- und Faszinationsobjekt dienen.“



Fit für die Zukunft: Günther Blach und sein Team verhelfen der Museumslok BR 44 im Märklin Stammwerk zu neuem Glanz.

Fotowettbewerb zum Clubgeschenk 2020

Haben Sie das Clubgeschenk 2020, die Streckenwärtertelefonbude mit dem Läutewerk, erhalten und bereits auf Ihrer LGB Anlage eingesetzt? Gewiss ist Ihnen eine interessante Idee gekommen, wie Sie die kleine Telefonbude szenisch attraktiv in Ihre Anlage integrieren. Haben Sie Interesse, Ihr Werk der Depesche Redaktion und anderen Lesern zu zeigen? Dann sollten Sie uns ein Foto von Ihrer Telefonbude schicken. Maximal drei Aufnahmen können Sie einsenden. Fügen Sie den Fotos bitte Namen, Adresse und eine kurze Erklärung zum Bildmotiv bei und senden Sie alles per Mail an: LGB-Depesche@3g-media.de – Einsendeschluss ist der 15. November 2020.



Die Depesche Jury wird unter allen Einsendungen drei Gewinner ermitteln, deren Fotos wir in der Depesche vorstellen werden. Attraktive Preise sind zu gewinnen. Der erste

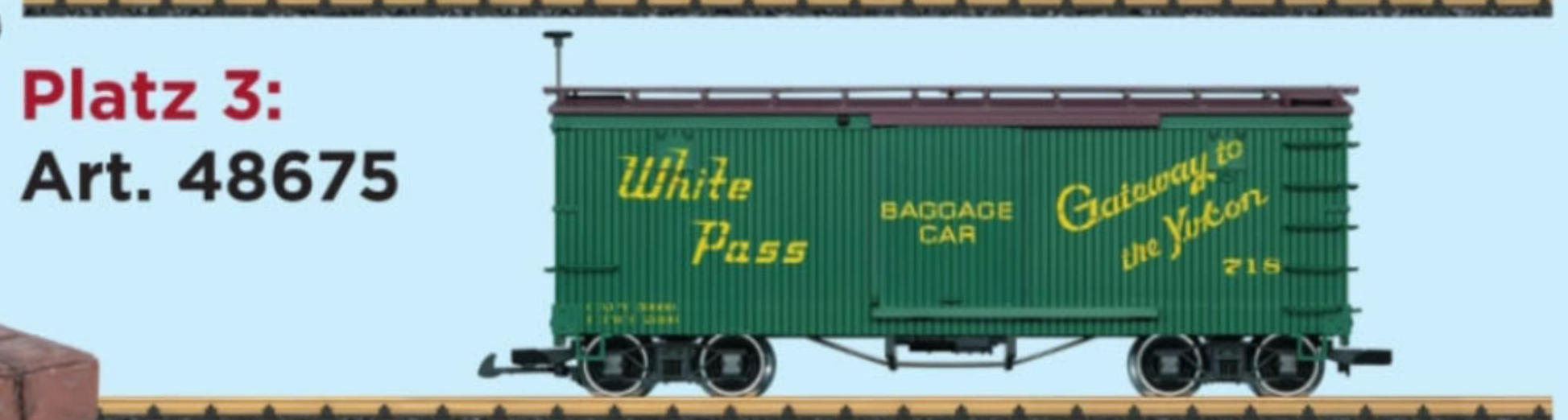
Platz 1:
Art. 33353



Platz 2:
Art. 31355



Platz 3:
Art. 48675



Preis ist ein offener Güterwagen der Rhätischen Bahn mit Band und Sound (Artikel 33353). Der zweite Preisträger erhält einen Personenwagen 2. und 3. Klasse der Sächsischen Staatseisenbahn (Artikel 31355). Auf den dritten Preisträger wartet ein gedeckter Güterwagen der White Pass and Yukon Railroad (Artikel 48675). Mitmachen lohnt sich.

Der Clubfilm als Download

Clubmitglieder erhalten künftig ihre exklusiven LGB Jahresfilme über neue Modelle, attraktive Anlagen und besondere Ereignisse aus der Gartenbahnwelt als Download. Das zweimal im Jahr erscheinende Filmpaket steht erstmals ab November allen Clubmitgliedern im geschützten Clubbereich unter www.lgb.de (siehe „Club“) zum Herunterladen zur Verfügung. Die Filmdatei kann auf PC, Laptop, Tablet und Smartphone kopiert und abgespielt werden, ebenso ist das Speichern auf einem USB-Stick und das Abspielen auf dem TV-Gerät möglich. Der Download bietet praktische Vorteile: Die Filme stehen in HD-Qualität zur Verfügung, was beim begrenzten Speicher der DVD nicht möglich war. Zusätzlich werden dadurch steigende Kosten eingespart, die nicht auf den Clubpreis umgelegt werden müssen. Außerdem haben heute viele Clubmitglieder keinen DVD-Spieler mehr.



Den ersten downloadbaren Jahresfilm (2020-2) gibt es ab November im Clubbereich.

Die Brockenlok feiert Geburtstag

LGB feiert mit der HSB den 65. Geburtstag der Brockenlok 99 236.

Am 13. und 14. Juni 2020 feierte die Harzer Schmalspurbahn (HSB) den 65. Geburtstag der Dampflokomotive 99 236. LGB gratulierte recht herzlich und präsentierte in Wernigerode ein erstes Modellmuster der neuen LGB Brockenlok 99 236 (Art. 26817).



Endlich: Nach drei Monaten Pause rollt wieder ein Dampfzug durch das Selketal. Die 99 236 kurz hinter Mägdesprung.

Über ein Jahr lang wurde alles geplant. Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) wollten den 65. Geburtstag der Neubaudampflokomotive 99 236 groß feiern. Das Geburtstagskind gehört zur zweiten Serie der sogenannten Neubaualoks der Baureihe 99.23-24, die zwischen 1954 und 1956 vom VEB Lokomotivbau Karl Marx in Potsdam/Babelsberg (LKM Babelsberg) gebaut wurden. Ihre Probefahrt absolvierte sie am 15. April 1955. Die erste Heimat der heutigen Brockenlok 99 236 war jedoch nicht der Harz, sondern die Meterspurstrecke Eisfeld-Schönbrunn. Bis April 1974 blieb sie dort. Dann kam sie in den Harz. Die Lok, die seit 1993 im Besitz der HSB ist, erhielt im Rahmen des großen HSB-Bahnhofs-fests „125 Jahre Schmalspurbahnen im Harz“ im Juni 2012 auf Anregung ihres Planpersonals eine kurze Loknummer: aus der 99 7236 wurde die 99 236.

Anfang des Jahres 2020 waren die Vorbereitungen für den Geburtstagsauftritt der Brockenlok weit fortgeschritten. Die



Überraschung: Die LGB Markenbotschafter Hendrik Hauschild (links) und Andreas Franz präsentieren stolz die LGB Neuheit.



HSB entwarf gemeinsam mit LGB eine Magnetfolie für die Lok mit einem Hinweis auf den Geburtstag. Die drei Sonderfahrten am 13. und 14. Juni mit jeweils 150 Plätzen waren schnell ausgebucht. Doch dann kam die Covid-19-Pandemie und für die Veranstalter begann eine anstrengende Wartezeit. Erst am 28. Mai gab es grünes Licht für das geplante Geburtstagsprogramm. Der Geburtstagszug durfte fahren, jedoch nur mit 75 Fahrgästen an Bord. Da einige Reisebüros mit Gästen aus dem Ausland ihr Kommen absagen mussten, verringerte sich die Anzahl der Fahrgäste. So konnte das festgelegte Maximum an Reisenden eingehalten werden. Auch bei LGB ging alles ganz fix, die Geburtstags-Musterlok war schnell fertiggestellt.

Am Samstag, den 13. Juni war alles vorbereitet. Gegen zehn Uhr trafen die ersten Teilnehmer am Bahnhof in Wernigerode ein. LGB hatte einen kleinen Stand aufgebaut, auf dem die Musterlok zum 65. Geburtstag der HSB Brockenlok (Art. 26817) präsentiert wurde. Die brandneue HSB Diesellok V 10C (Art. 20320) zeigte sich ebenfalls am LGB Stand. Als die Geburtstagsfolien auf die Wasserkästen des Originals aufgebracht wurden, waren bereits viele Kameras und Handys im Einsatz. Kurz nach elf Uhr startete der erste Sonderzug mit dem Ziel Brocken. Auf dem

höchsten Berg im Harz war an diesem Tag Gewitter angekündigt, aber zum Glück setzte der Gewitterregen erst ein, nachdem die Lok sich auf die Rückfahrt gemacht hatte. Der Wettergott meinte es gut mit den Geburtstagsgästen.

In Wernigerode wurde die Geburtstagslok neu bekohlt, gegen 18 Uhr ging sie erneut auf die Schmalspurstrecke. Das Ziel: der Blocksberg. Bei dieser Fahrt sorgte der Freundeskreis Selketalbahn für Getränke und auf dem Gipfel der Brockenwirt für ein zünftiges Buffet. Eigentlich sollte am Abend der Sonnenuntergang um 21.37 Uhr bewundert werden. Doch bei sehr dichten Wolken und kaum zehn Metern Sicht blieb es bei dem Wunsch. Der guten Stimmung unter den Teilnehmern tat dies keinen Abbruch.

Am Sonntag machte sich die 99 236 mit ihren Wagen auf die 100 Kilometer lange Dampflokestrecke von Wernigerode über die Eisfelder Talmühle nach Quedlinburg. Drei lange Monate war im Selketal kein Dampfzug mehr unterwegs gewesen. Lokführer Matthias Fricke hatte viele Ideen für Fotohalte und Scheinanfahrten, sodass die Reisenden zu vielen schönen Fotomotiven kamen. Der Freundeskreis Selketalbahn sorgte für Getränke im Zug ebenso für das Mittagessen sowie Kaffee und Kuchen. Trotz vieler Wolken und des einen oder anderen Regentropfens war auch diese Sonderfahrt ein voller Erfolg. In Gernrode versammelten sich alle Reisenden ganz spontan und applaudierten dem Zugpersonal. Sogar in den sozialen Netzen wurde das Geburtstagskind an diesem Wochenende zum Star. Fast 20.000 Nutzer schauten sich die Bilder der neuen LGB Dampfloke an.



99 236: Seit 2012 ist die Brockenlok mit kurzen Nummernschildern unterwegs.





Neuer Kooperationspartner: Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB)

Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB) kann auf eine über 125 Jahre alte Geschichte zurückblicken. Die zeitweise bis zu 250 Kilometer lange Schmalspurbahn im heutigen Mecklenburg-Vorpommern hat schon viele Höhen und Tiefen erlebt. Nach dem Zweiten Weltkrieg begann der Niedergang, 1970 waren sämtliche Strecken abgebaut. 1999 begannen die „Freunde der MPSB e. V.“ mit dem Wiederaufbau einer 2,6 Kilometer langen Teilstrecke zwischen Schwichtenberg und Uhlenhorst. Heute betreiben sie dort eine Museumsbahn mit 600 Millimetern Spurbreite, die an den Wochenenden unterwegs ist. Zum MPSB-Fuhrpark gehören eine Henschel Dampflok vom Typ Riesa, eine Deutz OMZ 122 Diesellok sowie zwei Feldbahnloks der LKM Babelsberg. Clubmitglieder zahlen bei Vorlage des Clubausweises den ermäßigten Fahrpreis in Höhe von 2,50 Euro (statt 3,50 Euro). Weitere Informationen zur MPSB und zum aktuellen Zugverkehr finden Sie unter www.mpsb-online.de



Bahngeschichte: Die MPSB-Museumsbahn pendelt an den Wochenenden zwischen Schwichtenberg und Uhlenhorst.

Rhätische Bahn mal anders

Bahnreise-Spezialist Bahnreisen Sutter gewährt mit seinen beiden Aktivreisen „Rhätische Bahn Inside“ den nicht ganz alltäglichen Blick hinter die Kulissen der Rhätischen Bahn. Auf der Viertagestour erfahren die Teilnehmer viel über den Traumberuf Lokführer bei der Rhätischen Bahn und die speziellen Herausforderungen beim Führen einer Lok in dieser traumhaften Gegend. Neben der Theorie kommt auch die Praxis nicht zu kurz. Zwei Bahnfahrten führen die Reisenden durch die Bergwelt Graubündens. Bei der Sonderfahrt mit dem historischen RhB-Triebwagen ABe 4/4, dem „Fliegenden Rhätier“, durch die Rheinschlucht können die Teilnehmer dem Lokführer direkt über die Schultern schauen.

Rhätische Bahn Inside

Veranstalter: Bahnreisen Sutter

Reisedauer: 5. bis 8. November 2020 (Mindestteilnehmerzahl erreicht) bzw. 12. bis 15. November 2020 (Ausweichtermin)

Teilnehmerzahl: Maximal 15 Personen

Preis: 1.350 Euro (DZ) / 1.450 Euro (EZ)

Weitere Details: www.bahnen.info

Clubmitglieder erhalten 60 Euro Rabatt auf den Reisepreis.



Ganz nah dran: Die Teilnehmer können dem Lokführer über die Schultern schauen.

Möchten Sie wissen, seit wann Sie Clubmitglied sind?

Uns erreichen immer wieder Anfragen von Mitgliedern, die wissen möchten, wann ihr Einstiegsjahr in den LGB Club war. Diese Auskunft erhalten Sie ganz einfach und bequem über Ihr Online-Benutzerkonto im Clubbereich unter www.lgb.de – wir haben Ihr Profil (Club/Mein Club/Profil) um das Eintrittsdatum (Monat/Jahr) in den Club erweitert.

Max Mustermann	
CLUB-MITGLIED NR.	3100679
MITGLIED SEIT	06/2020
ORT, LAND	Musterstadt, Deutschland
E-MAIL	maxmustermann@internet.de
JAHRESWAGEN	Spur G

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.

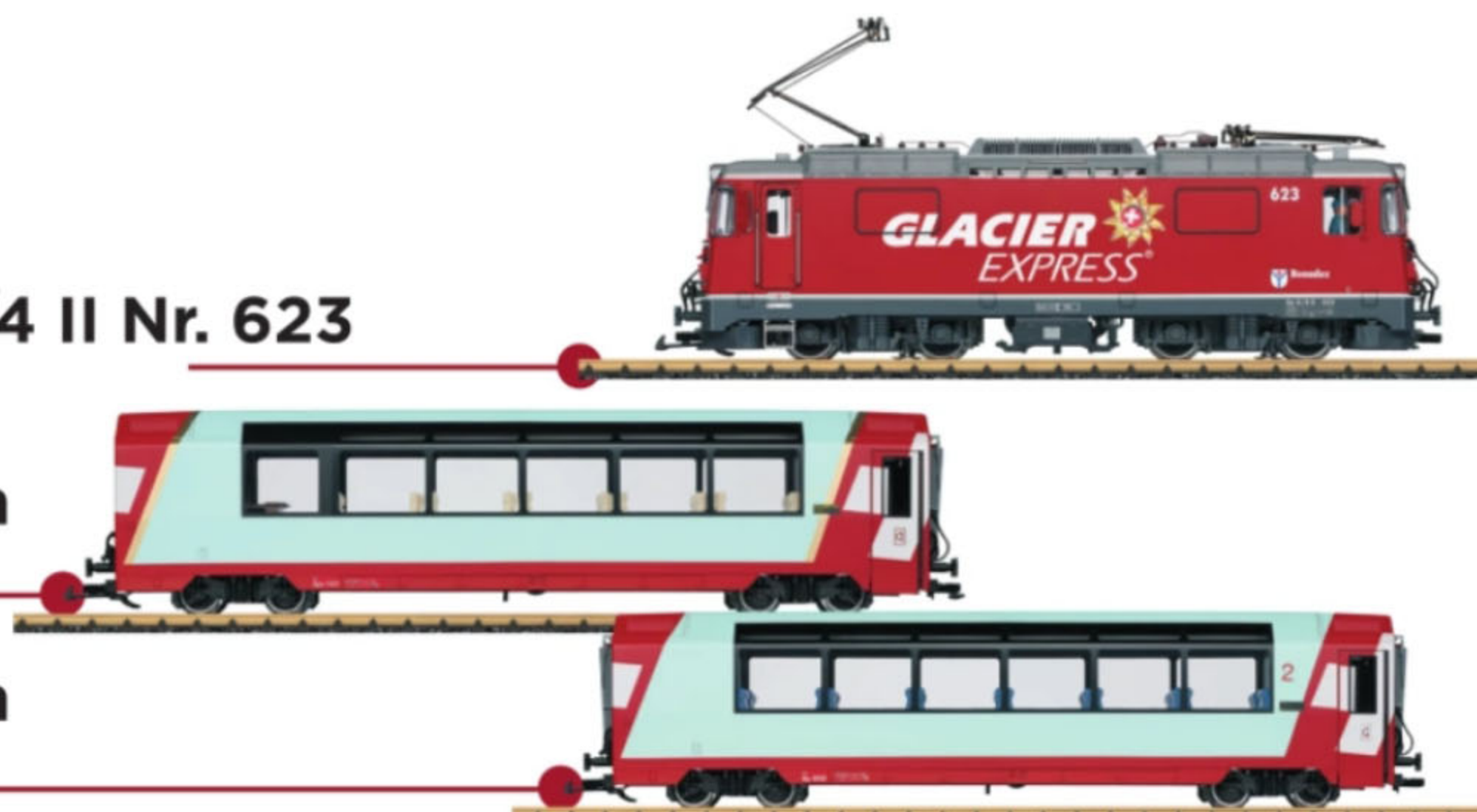
Schicken Sie Ihr schönstes Foto vom Glacier Express per Mail an die Depesche Redaktion (Einsendeschluss und Mailadresse siehe unten). Sie nehmen dann an einer Verlosung teil, bei der attraktive Preise auf die Gewinner warten. Die Preisträger und ihre Siegerfotos werden in Heft 02/2021 der LGB Depesche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



Mein Enkel ist von meiner Gartenbahn begeistert. Er will eine eigene LGB Bahn. Wir stellen uns die Frage, soll er mit Digital- oder Analogtechnik beginnen?

Um darauf die richtige Antwort zu finden, sollte zuerst die Frage beantwortet werden: Wie will der Enkel mit der Gartenbahn spielen? Falls die Anlage nur unter dem Tannenbaum ihre Kreise ziehen soll, dann genügt die Analogtechnik. Steht die Gartenbahn künftig aber im Mittelpunkt seines Spielgeschehens, dann ist Digitaltechnik die interessantere Wahl. Eine Digitallok kann mit ihren bis zu 32 Schalt- und Soundfunktionen viel intensiver gespielt werden. Wie beim Vorbild lassen sich die Abläufe realistisch nachspielen. Zusätzliche Gleise sind eine attraktive Ergänzung jedes LGB Startsets. Damit eröffnen sich neue Fahrmöglichkeiten und neue Spielszenarien. Bei Kindern sehr beliebt sind Güterwagen, die beladen werden können. Damit können sie vorhandenes Spielzeug in das Gartenbahnspiel integrieren. Spätestens beim Einsatz einer zweiten Lok spielt die Digitaltechnik eine weitere Trumpfkarte aus. Beide Loks können an jeder beliebigen Stelle der Anlage angehalten werden, ohne dass die andere Lok davon beeinflusst wird. Realisierbar ist das mit der Digitaltechnik ohne den großen Zusatzaufwand, der bei Analogtechnik notwendig wäre. An diesen Beispielen sehen Sie, dass die Digitaltechnik bereits bei kleinen Einsteigeranlagen ihre Vorteile ausspielen kann. Die Zusatzinvestition wird von Anfang an in ein entsprechendes Plus an Spielspaß umgemünzt.

Lohnt sich das Sammeln von LGB Rollmaterial nur bei Modellen, die in geringen Stückzahlen produziert werden?

LGB macht in der Regel keine Angaben zur produzierten Menge seiner Produkte, ausgenommen sind Modelle, die in einer limitierten Auflage auf den Markt kommen, wie etwa die HG 4/4 (LGB Artikel 26270).

Bei Sammlern ist übrigens längst bekannt, dass die Auflagenhöhe allein wenig über den späteren Wert eines Modells aussagt. Es gibt LGB Loks und Wagen, die zwar in größeren Stückzahlen produziert wurden, jedoch bei Gartenbahnern so beliebt sind, dass sie auch als gebrauchte Modelle eine hohe Nachfrage und hohe Preise erzielen. Überdies gibt es auch Rollmaterial, das auf dem Gebrauchtmart einen vergleichsweise geringen Preis erzielt, obwohl es in geringen Stückzahlen hergestellt wurde.

Unser Tipp: Falls Sie LGB Loks und Wagen überwiegend sammeln möchten, spezialisieren Sie sich auf Modelle, die Ihnen persönlich gefallen. Dann profitieren Sie auf jeden Fall von dem Kauf.

Stückzahlen: LGB veröffentlicht nur bei limitierten Sondermodellen wie der HG 4/4 (Art. 26270) die Auflagenzahlen.



► 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.

Meine mfx-Lok soll über DCC gesteuert werden. Wie stelle ich dies ein?

Digitale LGB Loks von heute besitzen einen Multiprotokoll-Decoder. Dies bedeutet, die Lok versteht das mfx-, das DCC- und das MM-Format. Aber auf welches Format reagiert eine Lok, wenn mehrere Formate von einer Multiprotokoll-Zentrale wie der CS3+ abgegeben werden? Würde sie auf alle Signale reagieren, dann würden neben dem mfx-Format auch die jeweiligen im Decoder hinterlegten DCC- und MM-Adressen blockiert werden. Um dies zu umgehen, gibt es eine Priorisierung der Formate. Sendet eine Zentrale das mfx-Signal, meldet sich die Lok über dieses Format an. Danach reagiert der Decoder nicht auf DCC- oder MM-Fahrbefehle, selbst wenn die gesendeten Adressen mit der intern eingetragenen Adresse übereinstimmen. Kommt kein mfx-Fahrbefehl beim Decoder an, überprüft er, ob ein Befehl im DCC-Format übertragen wurde. Nur wenn ein Decoder weder mfx- noch DCC-Befehle empfängt, reagiert er auf Befehle im MM-Format.

Falls eine Lok mit Multiprotokoll-Decoder über ein Signal mit minderer Priorität gesteuert werden soll, ist folgendermaßen vorzugehen. Deaktivieren Sie temporär in der Zentrale das oder die höherwertige(n) Signal(e).

Bei der CS3+ wird dies im Menü „System“ im Untermenü „CS3“ unter „Gleis“ eingestellt. Dazu werden die Haken an den Formaten entfernt, die nachfolgend nicht

gesendet werden sollen. Ist das mfx-Signal deaktiviert, wird die Lok über das DCC-Format angesprochen. In der Lokliste ist ein Eintrag für diese Lok mit der eingestellten DCC-Adresse einzurichten. Der bisherige Eintrag war ausschließlich für das mfx-Signal geeignet. Im neuen Eintrag werden die nicht gewünschten Formate ausgeschaltet. In unserem Beispiel das mfx-Signal. Danach werden in der CS3+ wieder alle Digitalformate aktiviert. Unsere Lok reagiert wunschgemäß nur auf das DCC-Format. Wichtig: Wird bei diesem Modell ein Decoder-Reset durchgeführt, dann sind wieder alle Formate im Decoder aktiv. Das Modell würde also wieder auf das mfx-Signal reagieren.

Vielseitig: Digitalloks wie die Ge 4/4 II Nr. 623 (Artikel 28446) besitzen einen Multiprotokoll-Decoder, der mfx-, DCC- und MM-Befehle versteht.



In der LGB Produktdatenbank im Internet zeigen farbige Punkte die Verfügbarkeit der Modelle an. Kann es sein, dass ein Produkt als werkseitig ausverkauft gekennzeichnet ist, obwohl es noch nicht ausgeliefert wurde?

Bevor die Frage beantwortet wird, zuerst eine Erläuterung des Farbcodes. LGB verwendet vier farbige Punkte, um den aktuellen Lieferzustand des Produkts ab Werk zu beschreiben. Aussagen zur Verfügbarkeit der Produkte im Fachhandel geben diese Farbmarkierungen jedoch nicht. Konkret haben die Punkte folgende Bedeutung. Der grüne Punkt bedeutet, das Produkt ist ab Werk verfügbar. Sollte ein Händler dieses Produkt nicht im Laden haben, kann er es bei LGB nachbestellen. Der orange Punkt signalisiert, das Produkt ist noch nicht lieferbar. Das Produkt steht also vor seiner Erstausslieferung. Der geplante Erstausslieferungstermin ist in der Lieferterminliste siehe <https://www.lgb.de/produkte/produkt-informationen/liefertermine-preise/> nachlesbar. Ein gelber Punkt bedeutet, das Produkt ist vorübergehend nicht lieferbar. Konkret heißt dies, das Produkt ist zwar aktuell nicht verfügbar, jedoch ist mindestens ein Fertigungslos geplant. Der orange Punkt sagt, wie die anderen Punkte, nichts über die Liefersituation bei den Händlern aus. Es kann also gut sein, dass das gesuchte Produkt aus einem früheren Produktionslos noch im Fachhandel erhältlich ist. Der rote Punkt zeigt an, das Produkt ist werkseitig ausverkauft. In diesem Fall kann LGB keine weiteren Bestellungen mehr zu diesem Produkt entgegennehmen. Entweder ist kein weiteres Fertigungslos geplant oder es gibt ein weiteres Fertigungslos, für das bereits so viele Händlerbestellungen vorliegen, dass LGB keine weiteren Bestellungen entgegennimmt. Deshalb ist es möglich, dass ein Produkt werkseitig bereits ausverkauft ist, obwohl es noch gar nicht ausgeliefert wurde.

Bitte beachten Sie, dass ein roter Punkt nicht bedeutet, dass dieses Produkt im Handel ausverkauft ist. Der Handel disponiert die Menge, die er als Bedarf sieht, und nicht die Menge, für die er feste Bestellungen hat. Ein Besuch im Fachhandel lohnt, da nur der Händler Ihnen sagen kann, ob er Ihr Wunschmodell besorgen kann, das in der LGB Produktdatenbank mit einem roten Punkt gekennzeichnet ist.

Schnellcheck: Farbige Punkte geben Auskunft über die Lieferbarkeit eines LGB Modells ab Werk.

NEUHEIT		Ge 6/6 II Elektrolokomotive Ge 6/6 II	● Ab Werk lieferbar
		Art.Nr. 22062 Spur G (Schmalspur) Epoche IV Art Elektrolokomotiven	1.390,00 € UVP, inkl. MwSt Details
Händlersuche		Online kaufen	
NEUHEIT		Elektrolokomotive Ge 4/4 II "RhB-Club"	● Ab Werk lieferbar
		Art.Nr. 28445 Spur G (Schmalspur) Epoche VI Art Elektrolokomotiven	999,99 € UVP, inkl. MwSt Details
Händlersuche		Online kaufen	
NEUHEIT		Ge 4/4 II Elektrolokomotive Ge 4/4 II "Glacier Express"	● Noch nicht lieferbar
		Art.Nr. 28446 Spur G (Schmalspur) Epoche VI Art Elektrolokomotiven	999,99 € UVP, inkl. MwSt Details
Händlersuche			

Lok-Einstellung

Fahren, Funktionen schalten: Mit der CS3 ist das ganz bequem umsetzbar. Dafür müssen die Lokomotiven nur in der Steuerzentrale angelegt werden. Wir zeigen, wie einfach es geht – sogar mit eigenen Lokbildern.



Lokomotiven sorgen für den großen Spielspaß. Dabei lassen sich auf digitalen Anlagen viele Loks gleichzeitig einsetzen und bieten damit größtmögliche Abwechslung. Bevor die verschiedenen Loks sich jedoch individuell steuern lassen, müssen sie an der Steuerzentrale angemeldet werden. Mit der Central Station 3 gelingt die Anmeldung ganz schnell, da sie die drei wichtigsten Protokolle – mfx, DCC und MM – gleichermaßen gut beherrscht.

Am einfachsten – nämlich automatisch – geht die Anmeldung bei Loks mit mfx-Decodern: Stopp-Taste der Central Station 3 drücken und die Lok auf die jetzt stromlose Anlage aufgleisen. Dann wiederum die Stopp-Taste drücken und die Kommunikation zwischen Lok und Zentrale beginnt selbstständig. Anschließend wird die neue Lok mit einem roten



Großer Fuhrpark: Mit der Central Station 3 lassen sich nicht nur die Digitalfunktionen einer Lok bedienen, sondern viele Lokomotiven können gleichzeitig gesteuert werden.

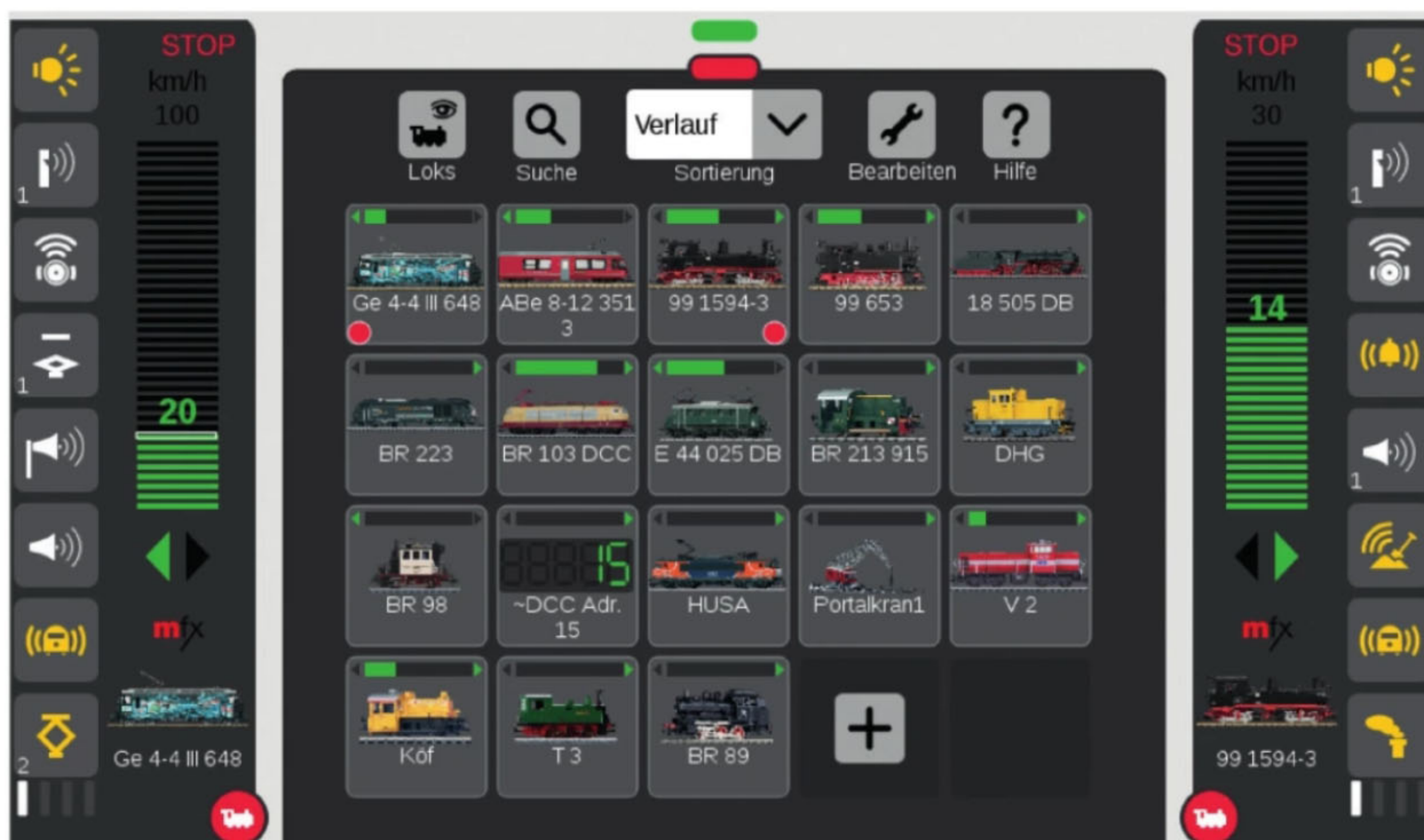
Rahmen in der Lokliste angezeigt und ist sofort einsatzbereit.

Alle der CS3 bereits bekannten Lokomotiven sind in einer Lokliste aufgeführt.

Die Liste lässt sich ganz einfach am roten Querbalken vom unteren Bildschirmrand nach oben aufziehen (siehe Bild links Mitte). Auf dem letzten Platz der Lokliste wird immer ein Pluszeichen angezeigt, mit dem sich Rollmaterial ohne den heute gängigen mfx-Decoder – manuell – hinzufügen lässt. Hier macht es kaum einen Unterschied, ob die Loks einen DCC- oder MM-Decoder besitzen. Und so einfach melden Sie zum Beispiel eine Lok mit DCC-Decoder an: Tippen Sie auf das Pluszeichen am Ende der Lokliste oder auf die Schaltfläche „Bearbeiten“ in der Kopfzeile der Lokliste und wählen Sie im folgenden Aufklappmenü den Punkt „Lok hinzufügen“.

Daraufhin erscheint ein Fenster mit den wichtigsten Lok-Einstellungen (Bild unten), das es nun auszufüllen gilt. Zuerst ist der entsprechende Decoder-Typ zu wählen, wobei das DCC-Protokoll bereits vorausgewählt ist. Dann muss in jedem Fall die korrekte Lokadresse eingegeben werden. Wird die Lokadresse rot angezeigt, ist diese bereits vergeben und sollte geändert werden.

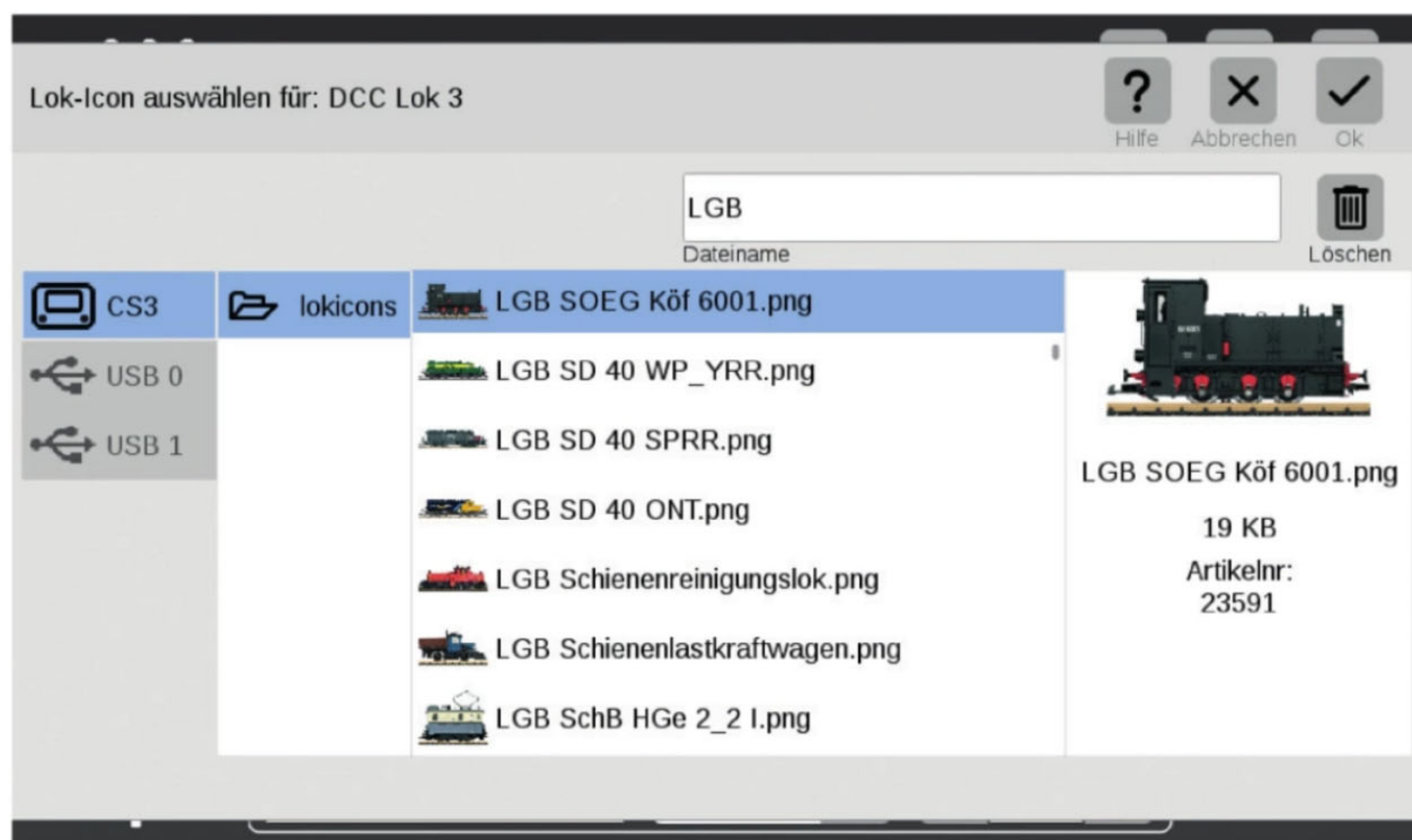
Alternativ kann die CS3 auch die im Lokdecoder eingestellte Adresse auslesen. Dazu muss die Lok jedoch auf einem eigenen Programmiergleis stehen. Dann geht man wie folgt vor: Die Lok-Einstellungen mit Antippen der „OK“-Schaltfläche verlassen und das Menü erneut über die „Bearbeiten“-Schaltfläche in der Loklisten-Kopfzeile aufrufen und dann den Punkt „Lok bearbeiten“ antippen. Neben dem Eingabefeld der Lokadresse ist nun statt „Datenbank“ die Schaltfläche „Auslesen“ zu aktivieren. Nach der Lokadresse werden die weiteren Punkte der Eingabemaske ausgefüllt. ►



Lokomotiven im Blick: Am roten Querbalken lässt sich die Lokliste nach oben aufziehen. Über das Pluszeichen am Ende können neue Lokomotiven einfach hinzugefügt werden.



Neue Lokomotive: In den Lok-Einstellungen werden die wichtigsten Parameter der Lokomotiven eingestellt – besonders Decoder-Typ und Lok-Adresse müssen korrekt sein.



Lokbilder-Datenbank: Am einfachsten gelingt die Suche nach dem gewünschten Bild, wenn Sie die Artikelnummer eingeben oder die genaue Bezeichnung der Lokomotive.

Wichtig dabei: Bitte immer einen eindeutigen Loknamen vergeben und das passende Loksymbol auswählen. Im Feld „Tacho“ tragen Sie die Höchstgeschwindigkeit ein, können jedoch auch das Anzeigeformat ändern. Wenn Sie den Wert „10“ eingeben, wird die Geschwindigkeit nicht in Stundenkilometern, sondern in Prozent angezeigt. Für die Anzeige der Fahrstufen ist die Anzahl der Fahrstufen einzugeben (126 bei mfx, 14 bei MM und bei DCC: 14, 28 oder 126).

Um in der CS3 ein Lokbild hinzuzufügen oder zu ändern, tippen Sie im Info-Register auf die drei Fragezeichen oder das Lokbild in der Mitte. Es erscheint ein Fenster zur Auswahl der Lok-Icons (Bild oben). Dort lässt sich das Verzeichnis auf der CS3 durchsuchen, in dem sämtliche Lokbilder gespeichert sind. Am besten suchen Sie nach der Artikelnummer, um das gewünschte Bild schnell zu finden. Alternativ lässt sich auch ein individuelles Lokbild importieren. Dazu können Sie

auf externe Medien wie einen USB-Stick zugreifen und dort eigene Lokbilder auswählen. Der bequemste Weg, Lokbilder zu betrachten und zu verwalten, führt über die Weboberfläche der CS3 (siehe Kasten). Dort befindet sich in der Menüleiste die Schaltfläche „Lokbilder“. In der Übersicht werden alle bereits auf der CS3 vorhandenen Bilder angezeigt (Bild links unten).

Zum Ergänzen weiterer Bilder klicken Sie im Menüpunkt „Lokbilder“ auf das Auswahlfeld „Hochladen“. Ihr Lokbild können Sie nun ganz bequem in das vorgesehene Feld ziehen. Alternativ klicken Sie auf das Feld, um im Dateimanager-Fenster die Bilddatei auszuwählen. Wichtig: Die Datei darf maximal 5 MB groß sein. Bildgröße oder Bildformat spielen keine Rolle.

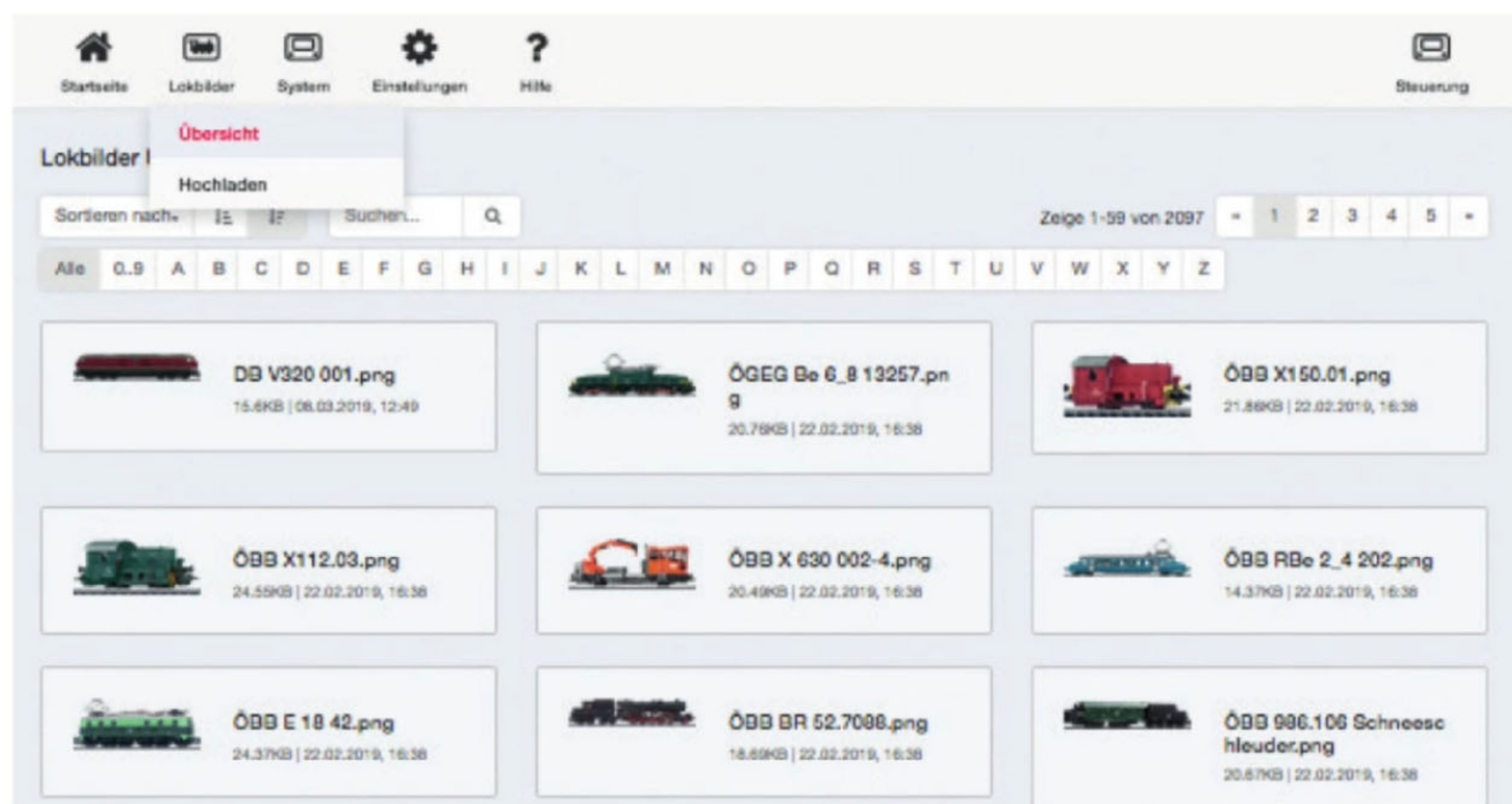
Hinweis: Mit dem Dateinamen legen Sie zugleich den späteren Bildnamen in der Datenbank fest. Je detaillierter die Bezeichnung ist, umso einfa-

CS3-Weboberfläche aufrufen

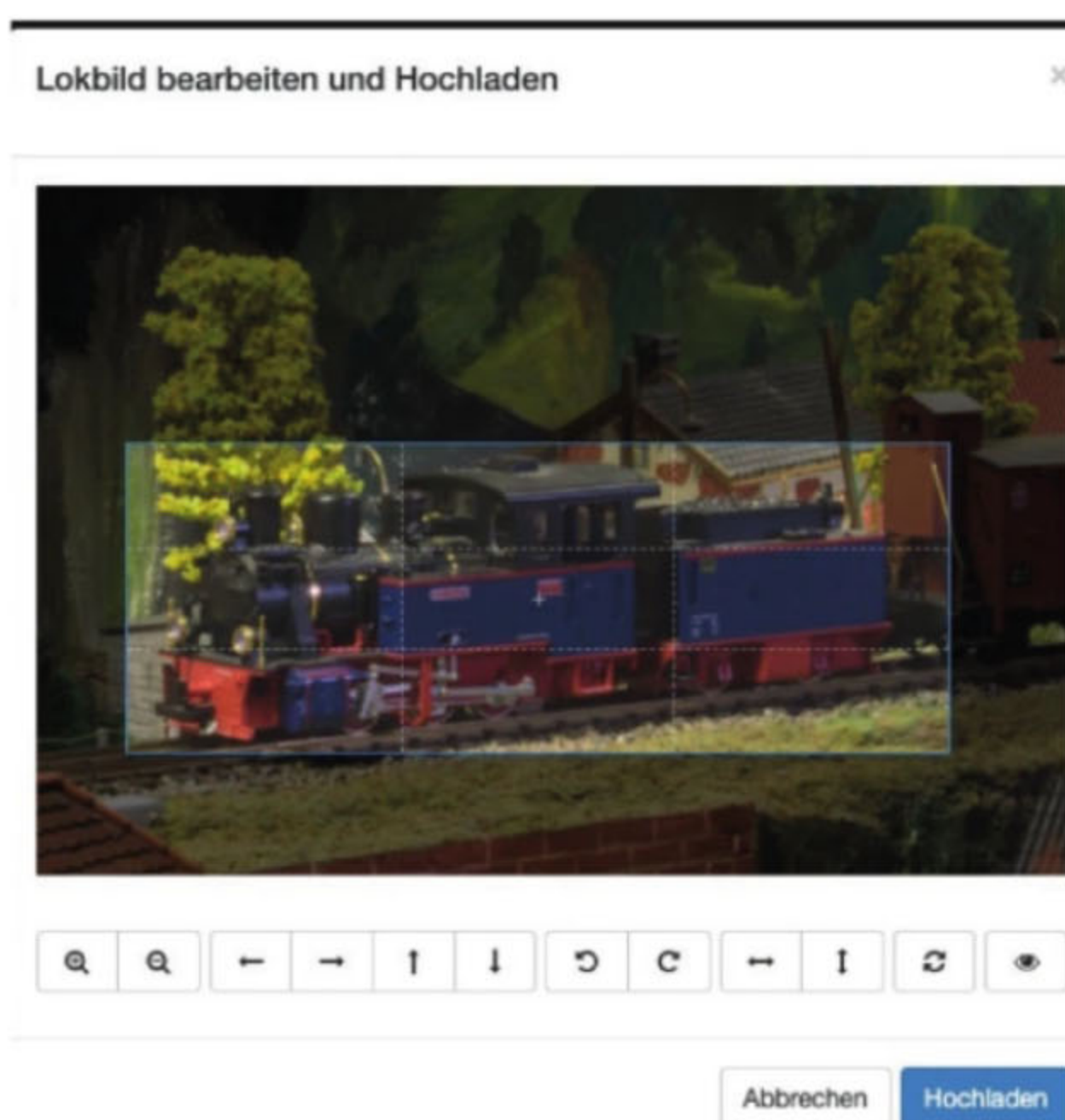
Um die Weboberfläche zu starten, müssen Sie zunächst die IP-Adresse Ihrer CS3 herausfinden. Dazu rufen Sie die CS3-Systemeinstellungen auf und öffnen dort den Abschnitt „IP“. Den Wert aus dem Feld „IP-Adresse“ (beispielsweise „192.168.0.38“) geben Sie auf einem Gerät im gleichen Netzwerk in einen Webbrowser, wie etwa Firefox, Internet Explorer, Edge, Safari oder Chrome, ein. (Weitere Details stehen in der CS3-Bedienungsanleitung.)

cher finden Sie später das Bild. Mit einem Editor können Sie das Bild noch bearbeiten und an die CS3-Vorgaben anpassen (Bild rechts unten). Platzieren Sie das Auswahlfenster direkt auf dem Bild oder über die entsprechenden Symbole darunter, um den gewünschten Bildausschnitt für die Ansicht in der CS3 zu wählen. Ganz rechts gibt es die Option „Vorschau“, mit der Sie die jüngsten Änderungen nochmals überprüfen können. Zum Abschluss klicken Sie auf „Hochladen“. Eine grüne Einblendung informiert Sie über das erfolgreiche Hochladen des Lokbildes. Dann können Sie auf der CS3 in den Lok-Einstellungen das Bild zuweisen.

Optional lassen sich weitere Lok-Konfigurationen im Reiter „Einrichten“ vornehmen (Bild Seite 41 oben). Dort können Sie das Fahrverhalten der Lok anpassen, indem Sie die Werte der Anfahr- und Bremsverzögerung oder die Minimal- und Maximalgeschwindigkeit verändern.



Alle Bilder auf einen Blick: In der CS3-Weboberfläche lassen sich die Lokbilder nach verschiedenen Kriterien sortieren und filtern.



Bildbearbeitung: Für das Hochladen gibt es einen sehr einfach bedienbaren Bildeditor.

Einrichten der Lok-Funktionen.

Spielmodus einstellen (bei mfx+-Decoder) sonst Führerstands-Ansicht auswählen.

Lokdaten auf eine Lokkarte übertragen.

Lokdecoder auf Werks-einstellung zurücksetzen.

???

Lok-Einstellungen Neue Lok

Info Einrichten Konfigurieren

Spielmodus Dampflok

Minimalgeschw. 0

Maximalgeschw. 255

Lokkarte Lok-Reset

Anfahrverz. 0

Bremsverz. 0

Lautstärke 64

Fahrstufen 28

0%

Fenster schließen.

Anfahr- und Bremsverzögerung festlegen.

Minimal- und Maximalgeschwindigkeit einstellen.

Lautstärke einstellen.

Anzahl Fahrstufen festlegen.

Wichtig: Änderungen werden sofort im Lokdecoder gespeichert. Loks mit MM- und DCC-Decoder müssen zur Bearbeitung auf dem Programmiergleis stehen.

Auch die Lautstärke der Lok stellen Sie hier ein. Unter „Spielmodus“ können Sie bei mfx+-Decodern die Realitätsnähe der Verbrauchssimulation einstellen und bei allen anderen Loks die Führerstandsansicht. Sofern sich die DCC-Lok auf dem Programmiergleis befindet, werden die geänderten Werte direkt in den Lok-Decoder geschrieben. Die „Lok-Reset“-Schaltfläche setzt die Lok auf die Werkseinstellungen zurück. Mit dem „Lokkarte“-Symbol können Sie die Daten dieser Lok auf eine Lokkarte schreiben.

Um den Funktions-Schaltflächen eine Funktion zuzuweisen, tippen Sie diese zunächst an, auch wenn sie noch als unbelegt mit einem „F“ gekennzeichnet ist. Es öffnet sich der Funktionskatalog, der eine große Auswahl an Icons bietet – aufgeteilt auf die Registerkarten „Licht“, „Ton“, „Mechanik“ und „Häufige Icons“ (Bild unten). Sobald

Sie eine Funktion auswählen, zeigt die Schaltfläche das neue Funktionssymbol. Zusätzlich können Sie festlegen, auf welche Weise die Funktion geschaltet werden soll: Wollen Sie die Aktion an- und abschalten können, wählen Sie „Schaltfunktion“. „Impulsfunktion“ aktiviert den Befehl für die Dauer des Drucks. Die „Zeitfunktion“ wird durch Aufrufen gestartet und schaltet sich nach einer definierten Zeit zwischen 0 und 100 Sekunden wieder ab. Mit der Option „Ablauffunktion“ haben Sie Zugriff auf selbst definierte Ereignisse.

Wichtig: Änderungen auf der blauen Registerkarte „Konfigurieren“ sollten nur vorgenommen werden, wenn man technisch versiert ist und auch die Auswirkungen der Änderungen überblickt.

Einfach angelegt, steht dem optimalen Einsatz der Fahrzeuge auf der Gartenbahn nichts mehr im Weg.



Einsatzbereit: Einmal eingerichtet, können die Loks individuell bedient werden.

???

Lok-Einstellungen Neue Lok

Icon / Funktion

Licht Ton Mechanik Häufige Icons

Schaltfunktion Impulsfunktion Zeitfunktion Ablauffunktion Test

Funktionssymbole: F4, Licht, Licht hinten, Licht vorne, Innenlicht, Führerstand, Licht Technik, Licht Konsole, Deckenlicht, Tisch 3, Tisch 2, Tisch 1, Party Licht, Aussenlicht, Aussen vorn, Nummernschild, Linienlicht, Triebwerk, Licht Rangier, Warnlicht.

Funktions-Katalog: Aufgeteilt auf die Registerkarten „Licht“, „Ton“, „Mechanik“ und „Häufige Icons“ stehen zahlreiche unterschiedliche Funktionssymbole zur Auswahl.

Ratgeber-Buch CS3

Großer Ratgeber
Digital steuern mit der Central Station 3
ab Software 2.0

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

TEXT: CARSTEN ROSE; FOTOS: KÖTZLE, LGB

Jetzt bei Ihrem Händler: von der MPSB Feldbahn zur Weihnachtslok

Neu im Fachhandel



MPSB-Feldbahn Diesellok Ns2f, Epoche VI, Artikel 25911

- Originalgetreue Beschriftung und Farbgebung MPSB in der Epoche VI.
- mtc21-Schnittstelle, Digital-Decoder einfach nachrüstbar.
- Zwei angetriebene Radsätze.
- Kompaktes Format: 19 Zentimeter Länge.

LGB bringt eine knuffige Feldbahnlok in der Farbgebung der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) in den Handel. In Farbgebung und Beschriftung entspricht das Modell dem Original, das heute zwischen Schwichtenberg und Uhlenhorst unterwegs ist. Beide Radsätze der kleinen Diesellok werden angetrieben. Die Lok besitzt eine mtc21-Schnittstelle, sodass sie einfach mit einem passenden Digital-Decoder (Märklin 60972 oder 60975) nachgerüstet werden kann. Eine schöne Ergänzung der Lok ist der MPSB-Personenwagen (Artikel 30402), der aus zwei zusammenkuppelbaren Wagen besteht. LGB hatte den Doppelwagen vor einigen Wochen auf den Markt gebracht.



LGB Startset Personenzug 230 V, Artikel 70307

- Komplettes Startset mit Stainz und zwei zweiachsigen Personenwagen.
- Stainz mit kugelgelagertem Bühlermotor, Soundmodul, Raucheinsatz und Spitzenlicht.
- Gleiskreis (12 R1-Gleise), Stromversorgung und Fahrregler.

Auspacken und gleich losfahren. LGB bietet mit dem LGB Startset Personenzug wieder ein günstiges Einstiegspaket für junge und jung gebliebene Gartenbahner. Der Oldtimerzug besteht aus einer Stainz-Tenderlok und zwei zweiachsigen Personenwagen. Die Stainz ist mit einem kugelgelagerten Bühlermotor, Soundmodul sowie einem Raucheinsatz ausgerüstet. Im Startset enthalten ist neben dem Rollmaterial auch ein kompletter R1-Gleiskreis, die Stromversorgung sowie ein Fahrregler.



Weihnachtslok Chloe, Epoche VI, Artikel 23132

- Zugkräftiger kugelgelagerter Motor, der beide Treibradsätze antreibt.
- Beleuchtetes Spitzensignal.
- Lokführer, der als Weihnachtsmann verkleidet ist.
- Länge: 28 Zentimeter.

Bereits vor Beginn der Weihnachtszeit bringt LGB für Fans amerikanischer Dampfloks ein passendes Weihnachtsmodell in den Handel: die Feldbahnlok „CHLOE“ in den festlichen Farben Gold, Blau und Schwarz. Das kompakte Dampflokmotiv „Santa's Chloe“ ist feindetailliert ausgeführt. Es verfügt über einen kräftigen kugelgelagerten Motor, der beide Treibradsätze antreibt, und ein beleuchtetes Spitzensignal. Eine perfekte Ergänzung der Lok ist der Weihnachtswagen „The Christmas Tram“, den LGB unter der Artikelnummer 30432 anbietet.



LGB Weihnachtswagen 2020, Artikel 36020

- Aufwendig mit weihnachtlichen Motiven bedruckt.
- Türen an der Stirnseite zum Öffnen.
- Metallradsätze.

Fans der Weihnachtswagen-Serie aufgepasst: Der Weihnachtswagen 2020 kommt jetzt in den Handel. Der mit festlichen Motiven aufwendig bedruckte Personenwagen setzt die lange Reihe an schönen LGB Weihnachtswagen der letzten Jahre fort und passt perfekt zur Stainz-Weihnachtslok (Artikel 20215). Der 30 Zentimeter lange zweiachsige Personenwagen-Klassiker rollt auf Metallradsätzen und verfügt über Türen zum Öffnen.



WEITERE NEUHEITEN

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

Artikel 20064, Coca-Cola Crew Car, Epoche III • Artikel 30432, Weihnachtswagen The Christmas Tram, Epoche VI • Artikel 32524, RhB Personenwagen 2. Klasse, Epoche III • Artikel 33552, RhB Personenwagen 2. Klasse, Epoche III • Artikel 35095, S.St.E. Personenwagen 3. Klasse, Epoche I • Artikel 35097, S.St.E. Personendoppelwagen 2./3. Klasse, Epoche I • Artikel 72307, Startset Personenzug 120 V

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

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

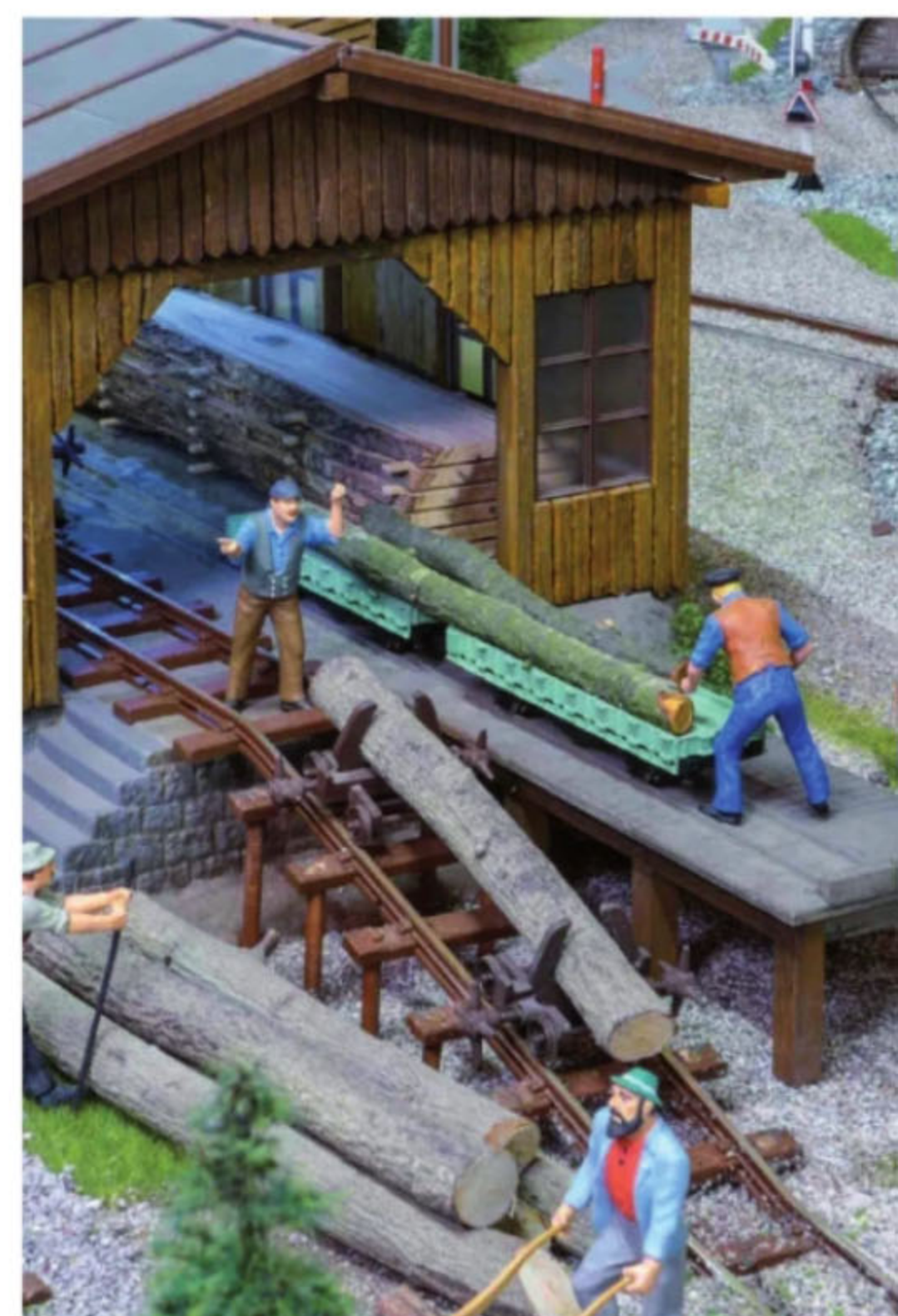
DK-5970 Ærøskøbing, „Ærøbanen“, Dieter Schumann, Tel.: +45 (0) 62 20 25 29, E-Mail: dsae@email.dk, Homepage: www.aeroebanen.dk

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

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

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

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



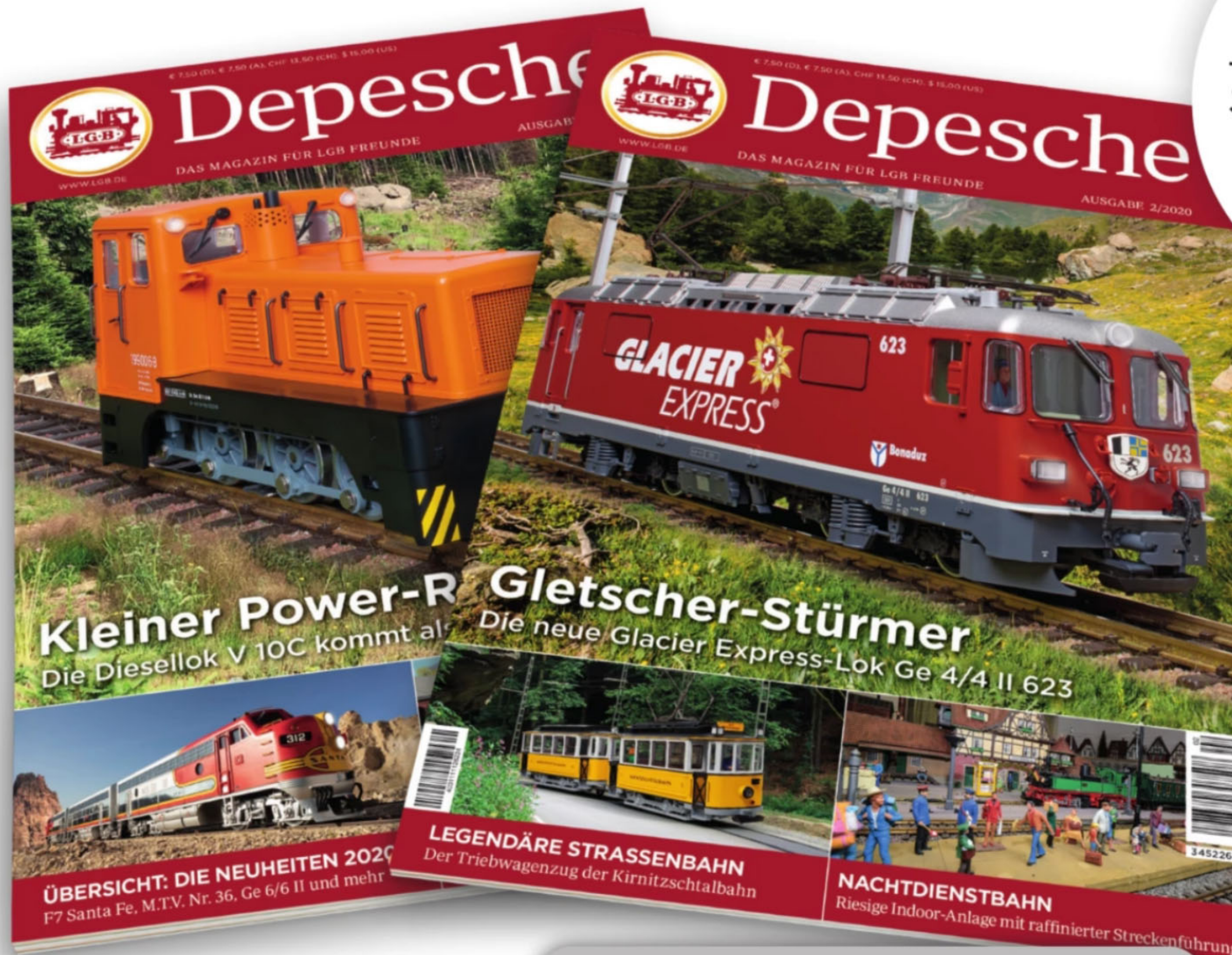
Sie möchten Ihre Adresse veröffentlichen? Schreiben Sie per Mail an club@lgb.de



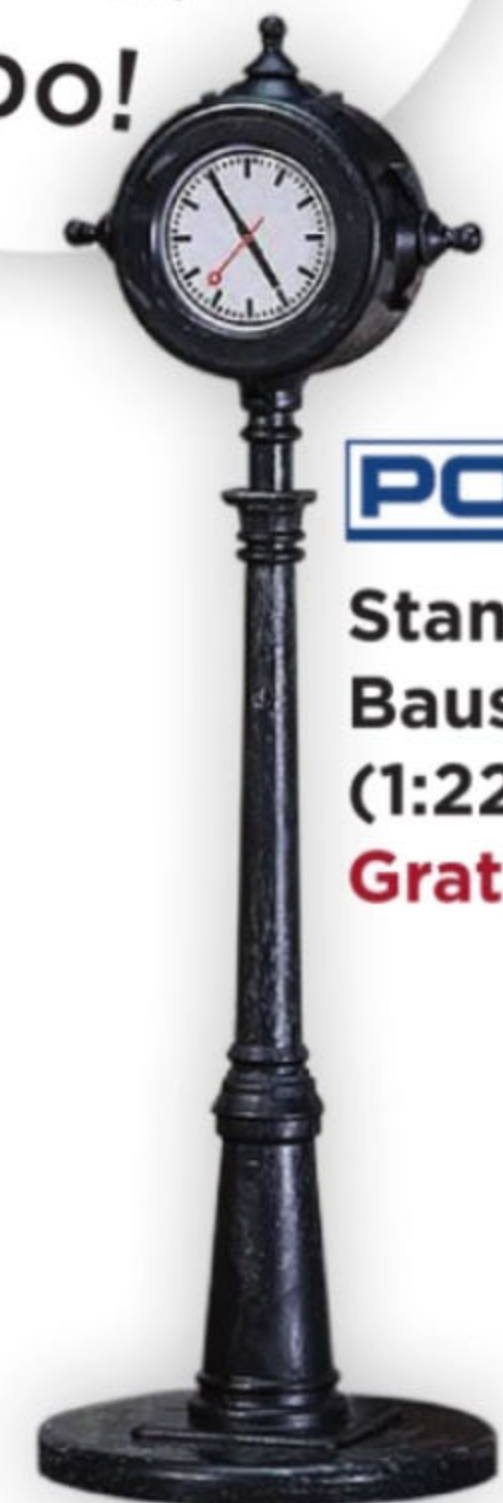
WWW.LGB.DE

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 beauftragtem Abo-Dienstleister, der 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.



Vom Traktor-Transporter zum Güterschuppen

Rollmaterial lässt sich mit einfachen Mitteln und wenig Aufwand altern. Wie es geht, zeigt Ihnen Karsten Speyer am Beispiel eines Niederbordwagens und eines gedeckten Güterwagens.

Im zweiten Teil der Alterung beschäftigen wir uns mit den Ursachen der Abnutzungsspuren, den Belastungen durch das Ladegut. Dabei machen wir uns den Umstand zunutze, dass sich einige LGB Wagen über Jahre nicht wesentlich verändert haben. So sind beispielsweise die Grundmaße der zweiachsigen Niederbordwagen, angefangen beim 4010 bis zu den neuesten Versionen, unverändert geblieben, wodurch sich unser erster Tuningvorschlag recht universell verwenden lässt. Um den Wagen durch unsere Alterung nicht zu beschädigen, fertigen wir einen neuen Ladeboden aus Holz. Diesen können wir beliebig gestalten, anschließend kann er lose eingelegt in der ganzen Wagenserie verwendet werden. Das Ladegut, zwei Traktoren im Maßstab 1:24, haben meine jugendlichen Helfer Cheyenne und Nathan aus Revell-Plastikbausätzen gebaut. Zusammenbau,

Bemalen und Beschriften haben den Kids einiges abverlangt, ihnen aber auch viel Spaß gemacht.

Wagenboden aus Umrührstäbchen

Anschließend entstand der neue Boden für den Wagen. Als Baumaterial kamen wieder einmal Umrührstäbchen von Schnellrestaurants zum Einsatz. Im ersten Arbeitsschritt werden die Innenmaße des Wagens auf ein Blatt Papier gezeichnet. Die Umrisse werden auch auf der Rückseite festgehalten. Dann wird die Bodenfläche schwarz gemalt, damit die Fugen nicht durchscheinen. Die Stäbchen werden aufgeklebt, je nach gewünschtem Alterungszustand können auch beschädigte Stäbchen verwendet werden. Die Hölzchen müssen nicht unbedingt eng zusammenliegen. Bei den Vorbildern gibt es auch Wagen, bei denen man durch den

BAUMATERIAL NIEDERBORDWAGEN

Beize
Farbe
Grafit Spray
Holzleim
Klebeband

Öl
Sand
Umrührstäbchen
Vierkantleisten

BAUMATERIAL SCHUPPEN

Farbe
Gleisschwellen
Hartschaum-
Mauerplatten

Holzleim
Schleifpapier
Sandstein



Aufkleber: Die Holzstäbchen werden auf Papier geklebt.

Wagenboden den Schotter sieht! Sobald die verklebten Stäbchen getrocknet sind, werden die Umrisslinien des Wagens auf den Hölzchen nachgezeichnet und mit der Bandsäge passend abgeschnitten. So entstehen glatte Schnittkanten. Anschließend wird der Holzboden in den Wagen eingelegt oder eingeklebt. Damit der neue Boden eben aufliegt, werden die hervorstehenden Zapfen auf dem Wagenboden abgeschliffen. Es geht aber auch ohne Abschleifen, dann steigt der Boden zu den Stirnseiten leicht an. Um die Ladefläche zu vervollständigen, werden die Seitenwände in gleicher Weise hergestellt. Anschließend wird das Holz bearbeitet, um die gewünschten Gebrauchsspuren zu erzielen.

Sand und Öl machen den Wagen schön

Leichte Verschmutzungen, Ölflecken, abgewetzte Stellen und kleine Löcher „ver-



Einleger: Der Holzboden wird verlegt.

schönern“ den neuen Holzboden. Auch die Längsseiten werden bearbeitet, damit sie, wie beim Vorbild, einiges abbekommen. Die Holzplatten selbst lassen sich durch unregelmäßiges Beizen altern. Zusätzliche Schmutzspuren entstehen durch Sand, Öl und Grafit Spray. Die Reifen, die zuerst durch Farbe und dann über die Ladefläche rollen, steuern weitere Gebrauchsspuren bei. Mit einer Minibohrmaschine und einer Schleifscheibe

werden abgewetzte Stellen hinzugefügt. Alles, was verschmutzt aussieht, macht unseren Wagen „schön“. Ziemlich neu sehen hingegen die Sicherungskeile aus, die wir aus kleinen Vierkanteleisten sägen und als Radvorleger und seitliche Festlegehölzer für unser Transportgut verwenden. Sie werden passend zum Radstand mit doppelseitigem Klebeband fixiert, dann werden mit dem Bleistift Punkte als Nagelimitation aufgemalt. Zusammen mit den Traktoren bilden sie einen interessanten Kontrast zu dem um Jahre gealterten Wagen, der selbstverständlich zusätzlich nach den Vorschlägen aus Teil 1 unserer Alterungsserie (siehe Heft 2/2020) gestaltet werden kann, damit der Zahn der Zeit weiter an ihm nagt.



Fixiert: Doppelseitiges Klebeband fixiert die Radvorleger.

ein Schicksal, das einige Güterwagen ereilt hat. Dieses Schicksal steht auch unserem Wagen bevor.

Wer einen Wagen in einen kleinen Schuppen umbauen will, schraubt zunächst das ganze Fahrgestell ab, wobei der Wagenkasten mit einem größeren Fundament ergänzt oder auf ebener Erde platziert werden kann. Wir entscheiden uns für eine weitere Variante. Dazu entfernen wir durch vorsichtiges Spreizen der Achslager die Achsen und die vier Rangierertritte. Nachdem die vier Schrauben neben den Achslagern entfernt wurden, kann der Wagenkasten abgenommen werden. Die Achslager mit den Kupplungsdeichseln lassen sich nach leichtem Druck auf die Bremsklötze nach oben herausnehmen.

Mauerplatten mit Steinpulver veredeln

Durch Zusammendrücken der Haltenasen werden die Bremsschläuche entfernt, ebenso die Bremsluftbehälter. Der übrige Wagenkasten wird wieder auf den Rahmen geschraubt. Dann wird das Wagendach mit Flickern aus Schmirgelpapier gealtert. Ein gemauerter Steinsockel wird der neue Unterbau des Schuppens. Ausgangsmaterial sind Hartschaum-Mauerplatten, die von verschiedenen Herstellern angeboten werden. Der

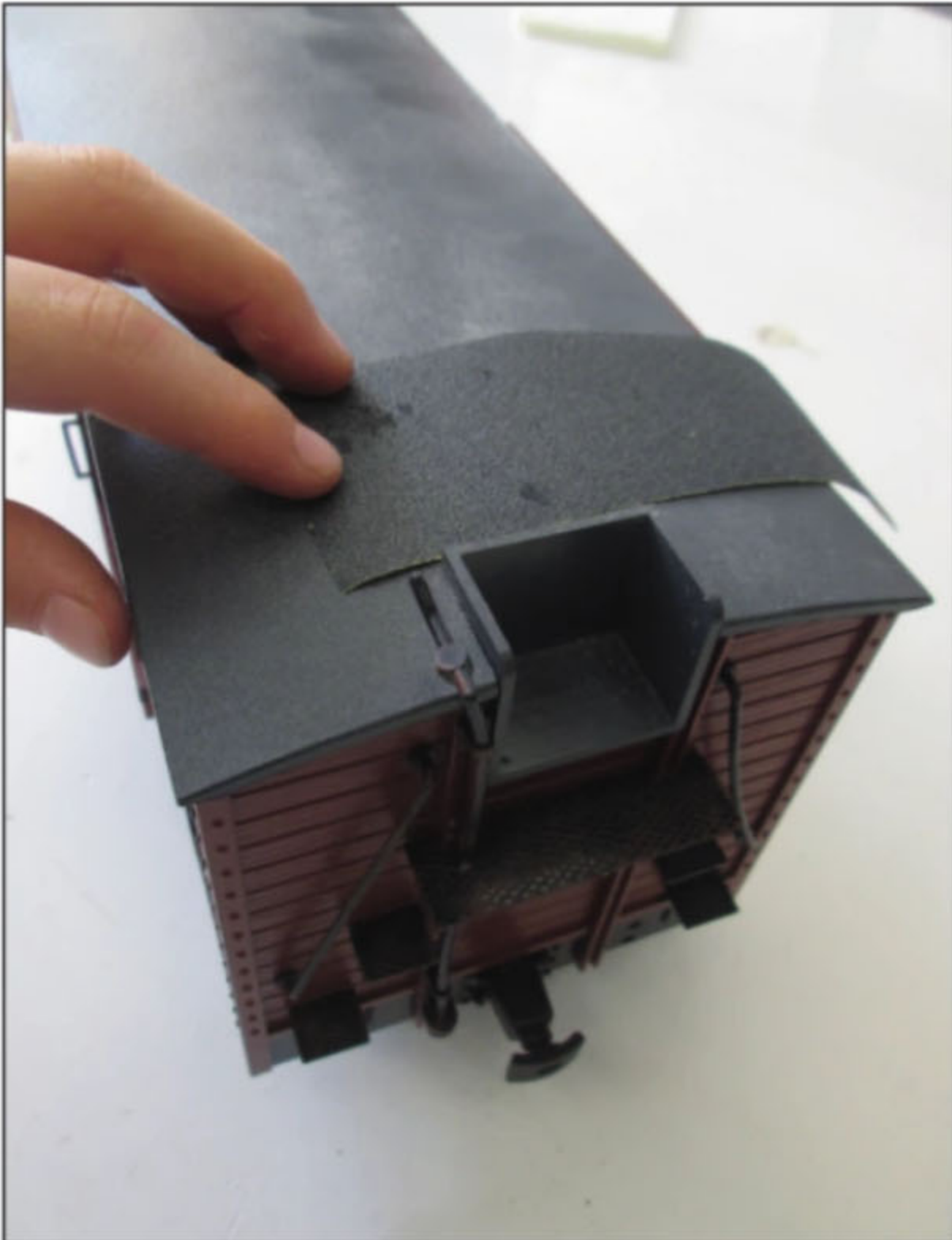


Sicherung: Festlegehölzer und Radvorleger sichern die Ladung.

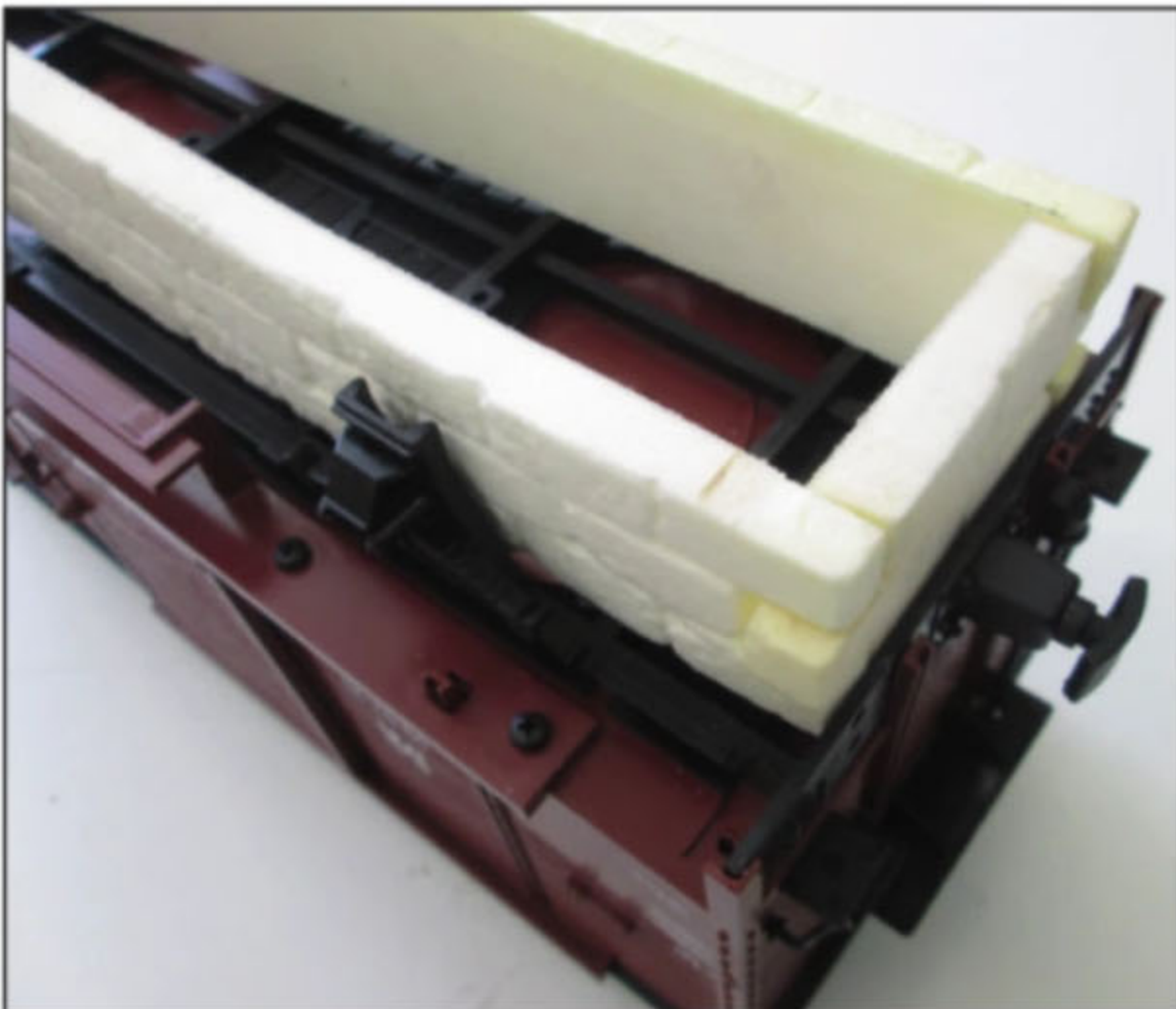
Ein Wagen wird zum Güterschuppen

Erinnern Sie sich noch an den gedeckten Güterwagen mit Bremssersitz aus dem letzten Heft? Er könnte über Jahre so im Einsatz gewesen sein. Irgendwann rollt er dann auf ein Abstellgleis und dient nur noch als „Bahnhofswagen“, der nicht mehr in Zügen laufen darf. Erfüllt er auch diesen Zweck nicht mehr, kann er noch als Lagerschuppen eingesetzt werden,

Unterbau kann alternativ aber auch aus Einzelsteinen aufgemauert oder aus Gipsteilen erstellt werden, die mithilfe von Silikonformen gegossen werden. Die Einzelteile werden mit passender Eckverzahnung entsprechend den Innenmaßen des Fahrgestells zwischen den verbliebenen Radlagern ausgeschnitten. Damit die Oberfläche des Unterbaus möglichst echt aussieht, sollte sie auch echt sein. Von einem Spaziergang ►



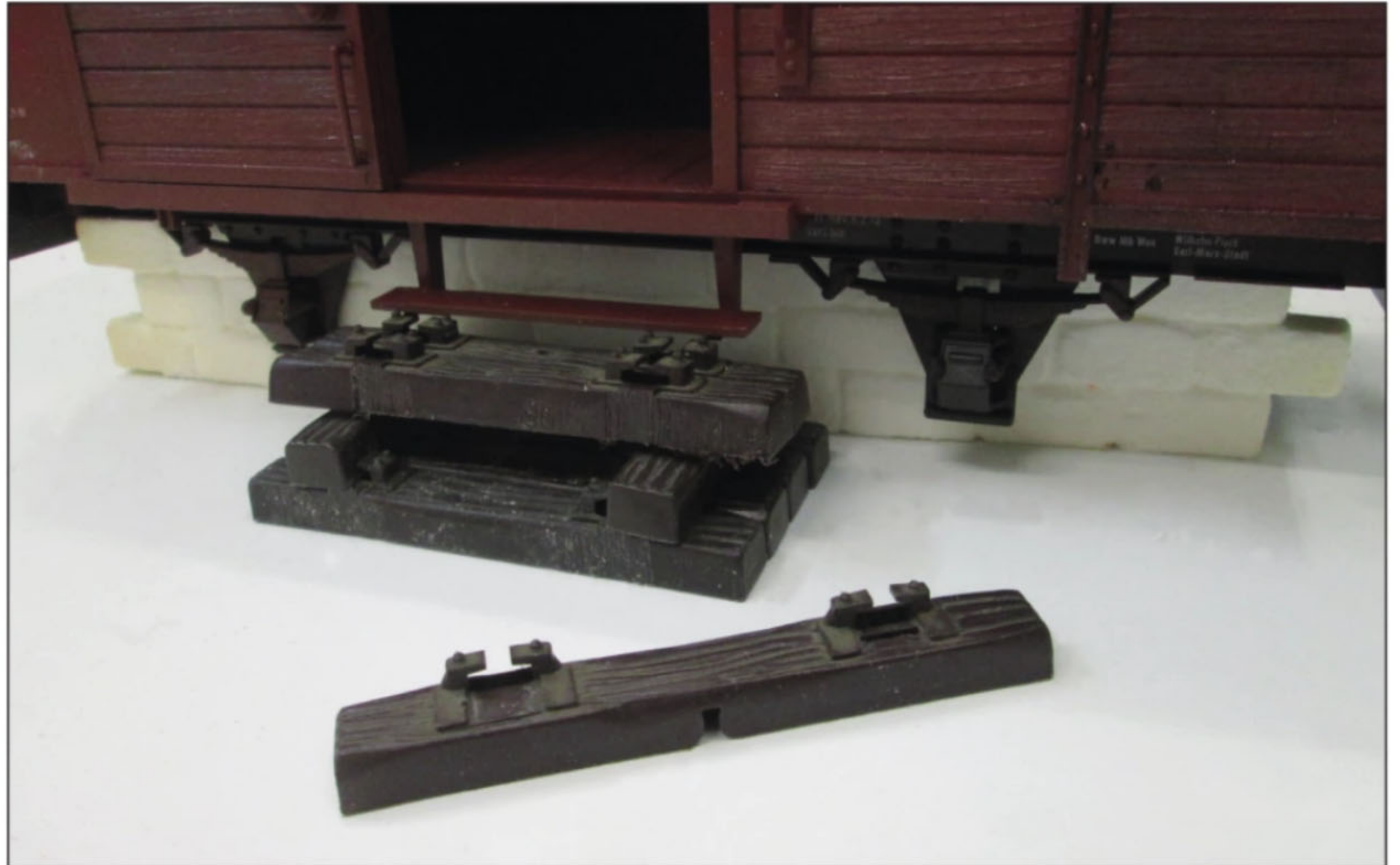
Dacharbeit: Schmirgelpapier lässt das Dach alt aussehen.



Sockelbau: Der Unterbau wird passend zum Fahrgestell gebaut.



Besanden: Steinelement und Fugen werden mit Holzleim bestrichen und mit Steinpulver bestreut.



Treppenbau: Aus ganzen und halbierten Schwellen entsteht eine kleine Treppe.

bringen wir Sandsteine mit, die zu Pulver zerrieben werden. Nach dem Ausmalen der Fugen unserer Hartschaum-Mauerplatten mit der gewünschten Farbe werden einige Steine der Mauer mit Holzleim bestrichen. Anschließend werden sie mit Steinpulver bestreut. Express-Holzleim beschleunigt das Weiterarbeiten, denn der Leim sollte angetrocknet sein, bevor der überflüssige Sand abgeschüttelt wird. Auf die gleiche Art werden anschließend weitere Steine mit einer leicht veränderten Farbe bearbeitet. Das erfordert Geduld, die allerdings durch ein beeindruckendes Ergebnis belohnt wird. Die Fugen können natürlich auch mit zerriebenem Sandsteinpulver behandelt werden, wobei die Veredelung dann mit den Fugen begonnen werden sollte. Nicht vergessen, über Eck liegende Steine sind in der gleichen Farbe zu „besanden“. Sobald alles trocken ist, kann der

Wagenkasten auf seinen Sockel gestellt werden. Da das Trittbrett etwas hoch geraten ist, bekommt es zusätzliche Stufen aus alten Schwellen. Sie stammten aus der Bastelkiste. Wir entfernen alle Verbindungsstege, halbieren eine Schwellen, verrosten die Kleisen und bauen aus den Schwellen zwei zusätzliche Stufen. Die Schwellen eignen sich auch als Sockel für den Wagenkasten. Bei der Höhe des Wagenbodens wäre es auch möglich, an einer der Längsseiten eine hölzerne Rampe zu bauen oder wie in unserem Beispiel daraus einen Kohleschuppen, eine Bude für die Rottenarbeiter oder einen kleinen Behelfsgüterschuppen für einen Bahnhof zu bauen. Wie immer gilt auch für diese Folge unserer Bautipp-Serie: Jeder darf Ideen daraus entnehmen, um seine Gartenbahn nach seinen ganz persönlichen Vorstellungen zu gestalten.



Fertig: Aus dem ausrangierten Güterwagen wurde ein kleiner Kohleschuppen.



Freut sich über die präzise Umsetzung und vorbildgerechte Ausführung der HG 4/4: LGB Produktmanager Andreas Schumann.

Modell trifft Original

Großer Bahnhof für eine außergewöhnliche Lok: Vor internationalem Publikum präsentierte LGB das aktuelle Top-Modell – die HG 4/4.

Zwei Niederdruckzylinder für den Zahnstangenantrieb, zwei Hochdruckzylinder für den Adhäsionsantrieb und ein Zahnradtriebwerk, das mit doppelter Geschwindigkeit in umgekehrter Drehrichtung zum Reibungstriebwerk arbeitet: die HG 4/4 – im Jahr 1923 gebaut – schlägt noch heute alle in den Bann, die sich mit der Lok befassen. Das gilt auch für das Modell wie bei der offiziellen Vorstellung der ersten Serienlok in Realp zu sehen war. Modell und Original – beide eine technische Meisterleistung, so die einhellige Meinung. Voller Stolz auch Produktmanager Andreas Schumann, der bei der Präsentation auf eine weitere Besonderheit verwies: Erstmals wurden im Hause Märklin vier Rauchgeneratoren in einem Modell verbaut. Ausführliche Berichte rund um die HG 4/4 finden Sie auch in der nächsten Ausgabe der Depesche.

Gäste-Begrüßung: René Treier (Märklin), Josef Hamburger (DFB).



Prächtig: Das Original bei einer Ausfahrt Richtung Tiefenbach.



Ein Augenschmaus: die Armaturen im Führerhaus der HG 4/4.





Steile Sache

Ein Gartengrundstück am Hang mit einer Steigung von 20 Prozent ist eine Herausforderung für jeden Gartenbahner. Es lädt aber auch zum Bau einer Zahnradstrecke ein. Wie das geht, zeigt Uwe Müller bei der Erweiterung seiner Anlage.

Die Gartenbahn von Uwe Müller ist den Depesche Lesern nicht ganz unbekannt. 2016 besuchten wir ihn, als er den vierten Bauabschnitt seiner Anlage gerade fertiggestellt hatte. Seine Gartenbahn, die er auf einem Areal in Hanglage mit einer natürlichen Steigung von 20 Prozent errichtete, verwendet ähnlich wie die Bergbahnen in der Schweiz Brücken, Kreisviadukte und lange Tunnel, um die Gleisstrecken sicher und ganzjährig befahrbar zu machen.

Im fünften Bauabschnitt setzt Uwe Müller erstmals ein weiteres Mittel der Schweizer Bahningenieure ein. Er verlegte Zahnstangen auf steile Streckenabschnitte. Seine 230 Gleismeter lange Bahn hatte er bislang so gestaltet, dass seine Züge an keiner Stelle Steigungen von mehr als drei Prozent befahren mussten. Jetzt wollte er auf seiner Neubaustrecke im

oberen Teil des Gartens eine zusätzliche Fahrstrecke für den Pendelverkehr von Zahnradampfzügen nach dem Vorbild der Furka-Bergstrecke errichten. Die neue Zahnradstrecke plante er als Ergänzung zur bestehenden Hauptstrecke zwischen den beiden Bahnhöfen Susch und Filisur. Der Streckenneubau sollte am unteren Bahnhof Susch beginnen und am Kopfbahnhof Filisur enden, der etwa 1,50 Höhenmeter oberhalb liegt. Dabei sollte der Streckenneubau beide Bahnhöfe auf kurzem Weg verbinden.

Als Obergrenze für die Längsneigung seiner neuen Zahnradtrasse legte Müller 12 Prozent fest, um den Zahnradloks, die mit bis zu vier Aussichtswagen unterwegs sein werden, in den Kurven eine sichere Fahrt zu ermöglichen. Wie auf den übrigen Teilen der Anlage wollte er die Kurven der neuen Zahnradstrecke mit

großzügigen Radien (Radius 5) ausstatten. Außerdem plante er eine Stahlträgerbrücke unmittelbar hinter dem Bahnhof Susch ein, um die bestehende Hauptstrecke überqueren zu können. Sie orientiert sich am Vorbild der Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Bereich der Ausfahrt aus dem Bahnhof Realp.

Zwölf Prozent Steigung

Um die benötigte Gleislänge bei einer Neigungsvorgabe von maximal 12 Prozent auf einem Areal mit einer natürlichen Steigung von 20 Prozent zu erreichen, sollte die Neubaustrecke einen Bogen um die bestehende Gleisanlage machen und entlang der Grundstücksgrenze verlaufen. Bei dieser Gleisführung kam die Neubaustrecke inklusive ihrer Anbindungen an die Bahnhöfe auf eine Gesamtlänge



Stützen als auch für die Gleistrasse. Da die Trasse an einigen Streckenabschnitten an einem Wasserlauf entlang verläuft, mussten die Grundwasserverhältnisse beim Gleisunterbau ebenfalls berücksichtigt werden. Deshalb wurden Betonfundamente vorbereitet, in die Betonpalisaden eingegossen wurden, die den Unterbau für die eigentliche Gleistrasse darstellten. Für die Gleistrasse selbst verwendete Uwe Müller Rasenkantensteine, die in den Kurvenbereichen eine Länge von 50 Zentimetern und bei geraden Strecken eine Länge von einem Meter hatten. ►



Zur Person:

Uwe Müller (61 Jahre) ist seit 2002 Gartenbahner. Der Vermessungsingenieur ist bekennender Fan der Rhätischen Bahn, die er zum Vorbild für seine eigene Gartenbahn und seinen Fuhrpark gemacht hat.

Vor allem die Ingenieursleistung der Schweizer Bergbahnen beeindruckt ihn. Vor ähnliche Herausforderungen stellt ihn seine Gartenbahn, die an einem Steilhang liegt. Uwe Müllers Gartenbahn (Status von 2016) haben wir detailliert in der Depesche Heft 3/2016 vorgestellt, seine Tipps zur Anlagenplanung erschienen in Heft 2/2016.



Vorkontrolle: Die provisorische Brücke erlaubt den Testaufbau der Neubaustrecke.

von 18 Metern und bewältigte dabei einen Höhenunterschied von 1,50 Metern. Nach der Erstellung des Streckenverlaufs mithilfe einer Planungssoftware steckte Uwe Müller die geplante Neubaustrecke ausgehend vom tiefer gelegenen Bahnhof Susch durch Holzpflocke ab. Längstrassierung und Höhenentwicklung wurden auf die Pflöcke übertragen, die als Grundlage für die Umsetzung des Streckenplans in der Örtlichkeit dienten. Um die maximale Längsneigung von zwölf Prozent einzuhalten, musste er an einigen Stellen Trassen in das bestehende Gelände eingraben und an anderen Stellen die Trasse bis zu 60 Zentimeter über das Gelände führen. Beim Aufständern von Trassen in diesen Größenbereichen ist jedoch eine stabile Unterkonstruktion besonders wichtig. In den Bereichen mit Geländeeinschnitten und bei einer trassennahen Geländeführung ist dies weitaus weniger problematisch.

Betonelemente für den Gleisunterbau

Als Gleisunterbau verwendete Müller Betonfertigelemente sowohl für die



Hochbau: Einige Teile der Schienentrasse wurden bis zu 60 Zentimeter aufgeständert.

Passt: Die maximale Steigung auf der Strecke sollte zwölf Prozent nicht übersteigen.





Feinarbeit: Die Gleise werden mit drei Millimeter feinem Basalt-Fugensplitt geschottert.

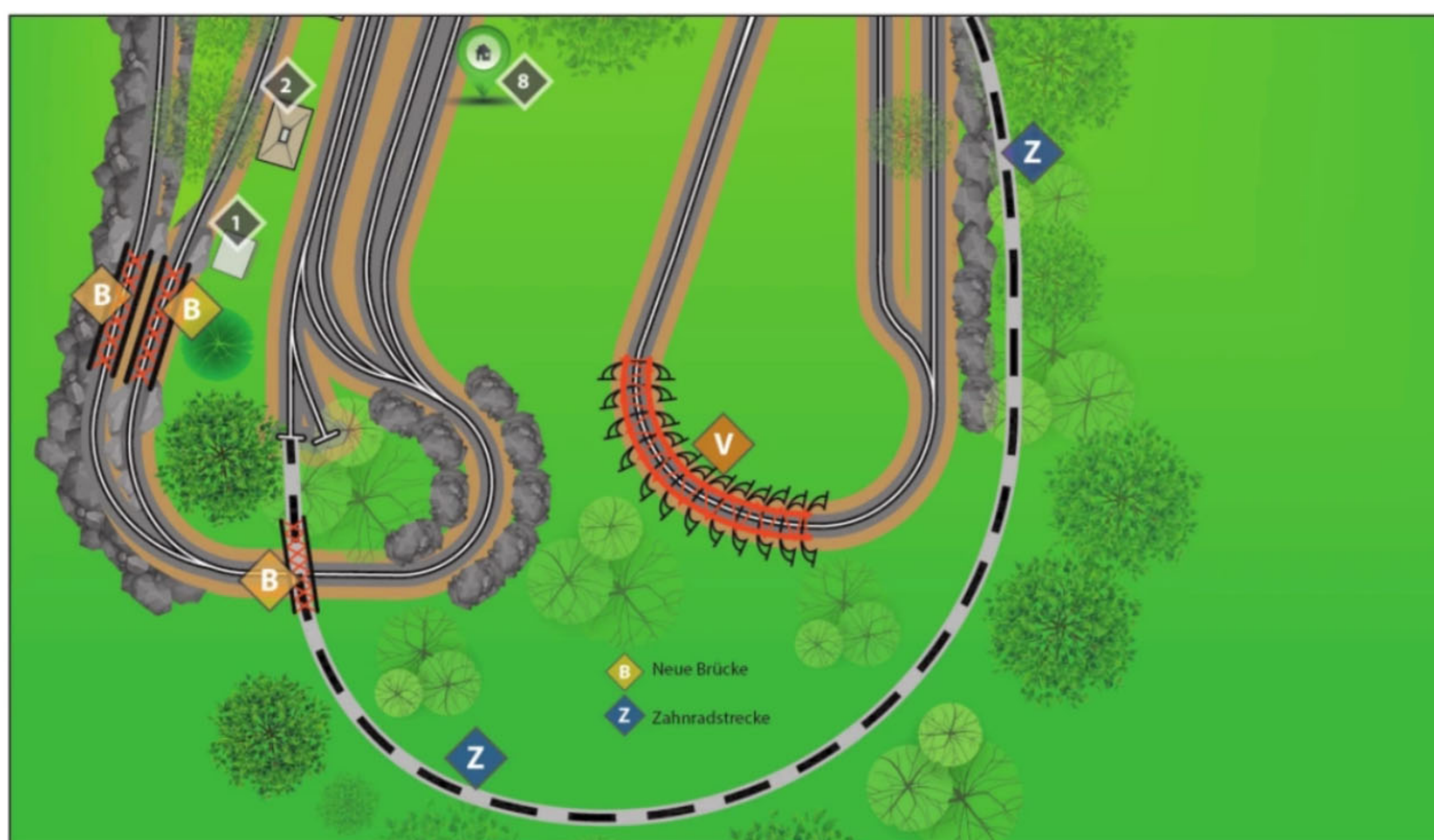


Fester Halt: Der Split wird mit Zwei-Komponenten-Leim fixiert, ein Nachschottern ist nicht nötig.

Die senkrechten Stützbauwerke und der Trassenunterbau wurden mit Klebemörtel verbunden. In den geländenahen Bereichen wurden unter der Gleisstrecke 30 Zentimeter tiefe Fundamente gegraben, in die Trassenplatten eingegossen wurden. Trotz unterschiedlicher Untergrundverhältnisse kam es durch den Einsatz von Beton und Betonfertigelementen zu einem relativ homogenen Trassenunterbau.

Einschottern der Gleise

Die Gleise wurden auf den Trassenunterbau gelegt und in ihrer Querneigung ausgerichtet. In den Kurvenbereichen verwendete Uwe Müller LGB Gleise mit Radius 5, in den geraden Trassierungsabschnitten setzte er 2,40 Meter lange Flexgleise ein. Geringe Unebenheiten des Unterbaus glich er mithilfe von Polystyrolstreifen aus. Nach ausgiebigen Probefahrten folgte das Einschottern der Gleise. Dabei verwendete der Gartenbahner Basalt-Fugensplitt mit drei Millimeter Körnung. Den Splitt schwemmte er mit einem Zwei-Komponenten-Weißleim ein, der mit 30 Prozent Wasser verdünnt war.



Direkter Weg: Die neue Zahnradstrecke verbindet die Bahnhöfe Susch und Filisur.

Um den Stromfluss sicherzustellen, wurden an den Außenseiten der Schienen Litze angebracht und verlötet. Ein Nachschottern der Gleise war übrigens nicht notwendig, da der Split durch den Zwei-Komponenten-Leim fest fixiert ist. Ein loses Einschottern der Gleise ist in steilen Bereichen von Gartenbahnen ohnehin nicht zu empfehlen, da das Schot-

termaterial bei Niederschlägen ständig ausgespült wird.

Der Zahnstangen-Einsatz

Zur Ausrüstung der Gleise mit Zahnstangen verwendete Uwe Müller Zahnstangen und Zahnstangenhalter von LGB. Die Zahnstangen werden von den



Flott gemacht: Zuerst werden die Zahnstangenhalter eingesetzt, dann die Zahnstangen verlegt.



Steighelfer: Auf der Neubaustrecke verfügen alle Gleise, die eine Neigung von mehr drei Prozent haben, über Zahnstangen.



Kabelarbeit: Nach dem Einschottern kommt die Elektrik dran. Hier wird der Vierkanal-Weichendecoder angeschlossen.



Sanfte Biegung: In den Kurven der Zahnradstrecke verlegte Uwe Müller R5-Gleise.

Zahnstangenhaltern fixiert, die vor dem Einschottern zwischen die Schwellen gesteckt werden. Letztlich rüstete Uwe Müller nur einen Teil seiner neuen Gleisstrecke mit Zahnstangen aus. Lediglich die Abschnitte mit einer Längsneigung von mehr als drei Prozent erhielten diese Steighilfen. In den flacher verlaufenden Streckenteilen verzichtete er darauf. Eine Lösung, die auch dem Vorbild entspricht. Im Bereich der Weichen verlegte er ebenfalls keine Zahnstangen, was auch nicht nötig war, da er die Weichen bei seiner Neubaustrecke bewusst in flachere Terrassenbereiche beziehungsweise in den Bereich der Bahnhöfe verlegt hatte. Also in Streckenabschnitten, wo ohnehin keine oder kaum Längsneigung vorhanden war.

Arbeiten neben den Gleisen

Nachdem die Arbeiten am Gleisbett weitgehend beendet waren, folgte die Einfassung der Gleistrassen. In den Streckenabschnitten mit einem aufgeständerten Gleisbett wurden die Trassen an einigen Stellen an den Seiten durch Natursteine verkleidet, wobei sie entweder in einer Trockenmauer ohne Mörtel oder in einer vermörtelten Mauer eingesetzt wurden. An anderen Stellen erfolgte eine Geländeanschlüpfung. Das Anschütten von Bodenmaterial an den Seiten, das Einmauern sowie das Verkleiden der hoch gelegenen Trassenbereiche unterstützten den Betonunterbau zusätzlich statisch, was die Haltbarkeit der Trasse noch weiter erhöht. Anschließend pflanzte Uwe Müller Stauden und den Buchsbaum-Ersatz Ilex, um die Zahnradstrecke und die Hauptstrecke optisch voneinander zu trennen.

Eben: Der Kopfbahnhof Filisur ist ein weiterer Streckenabschnitt ohne Zahnstangen.



Stangenfrei: Bei den Weichen verzichtete Müller auf starke Neigung und Zahnstangen.



Locker: Mit Zahnstangen-Unterstützung schaffen LGB Zahnradloks problemlos Steigungen von zwölf Prozent.



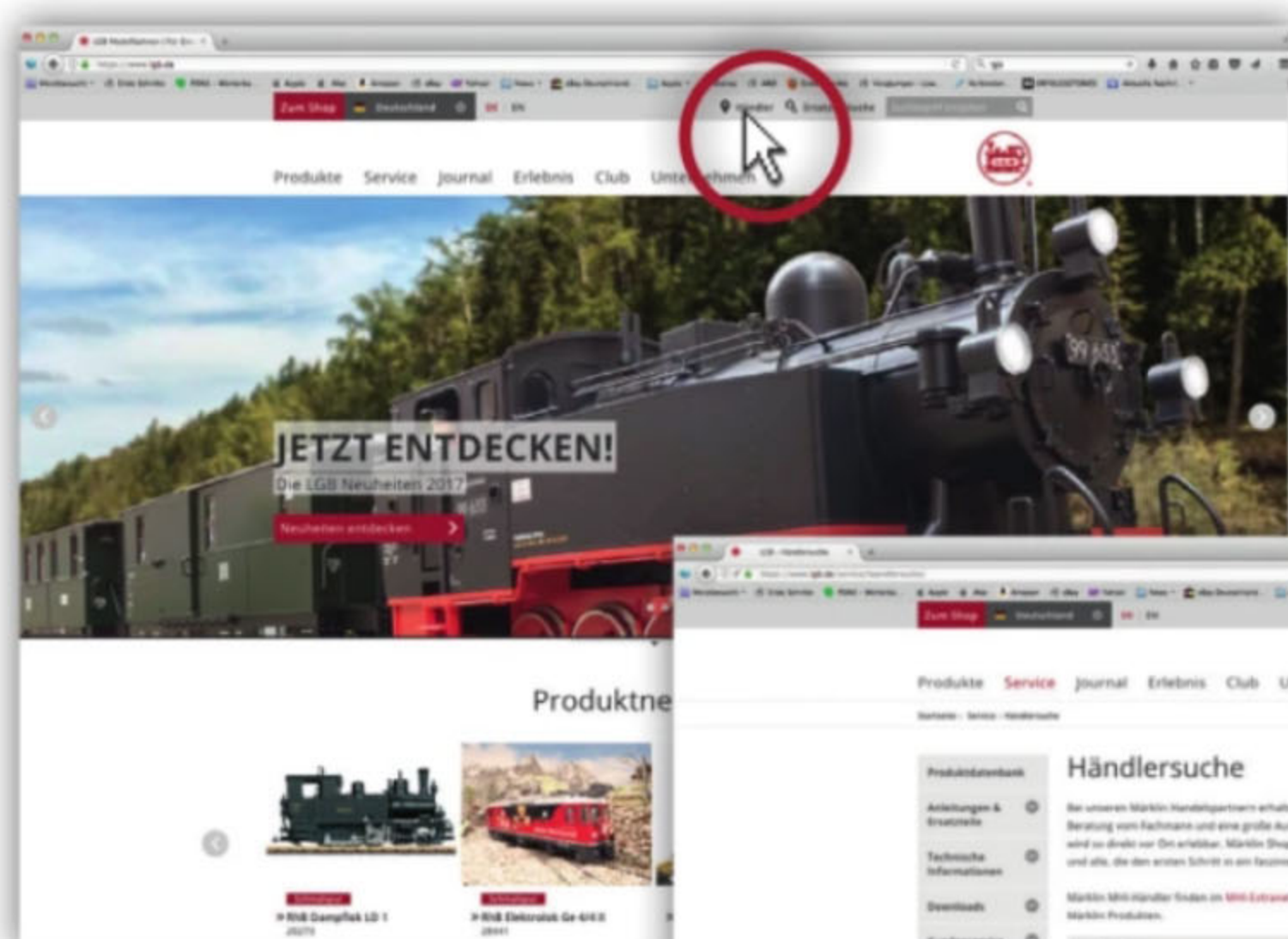
In 3 Schritten zu Ihrem Händler



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



NEUER INTERNETAUFTRITT!

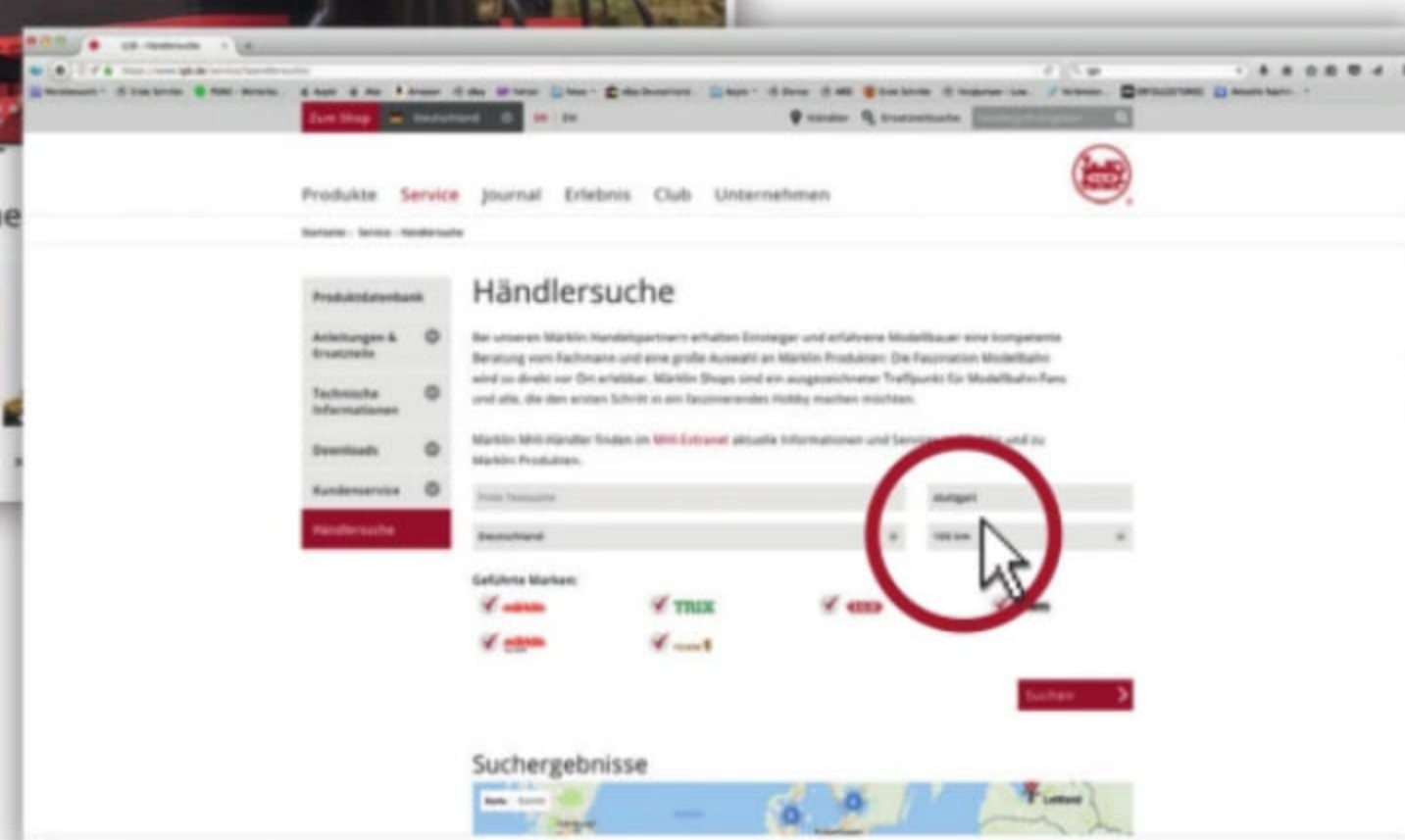


1

Startseite aufrufen

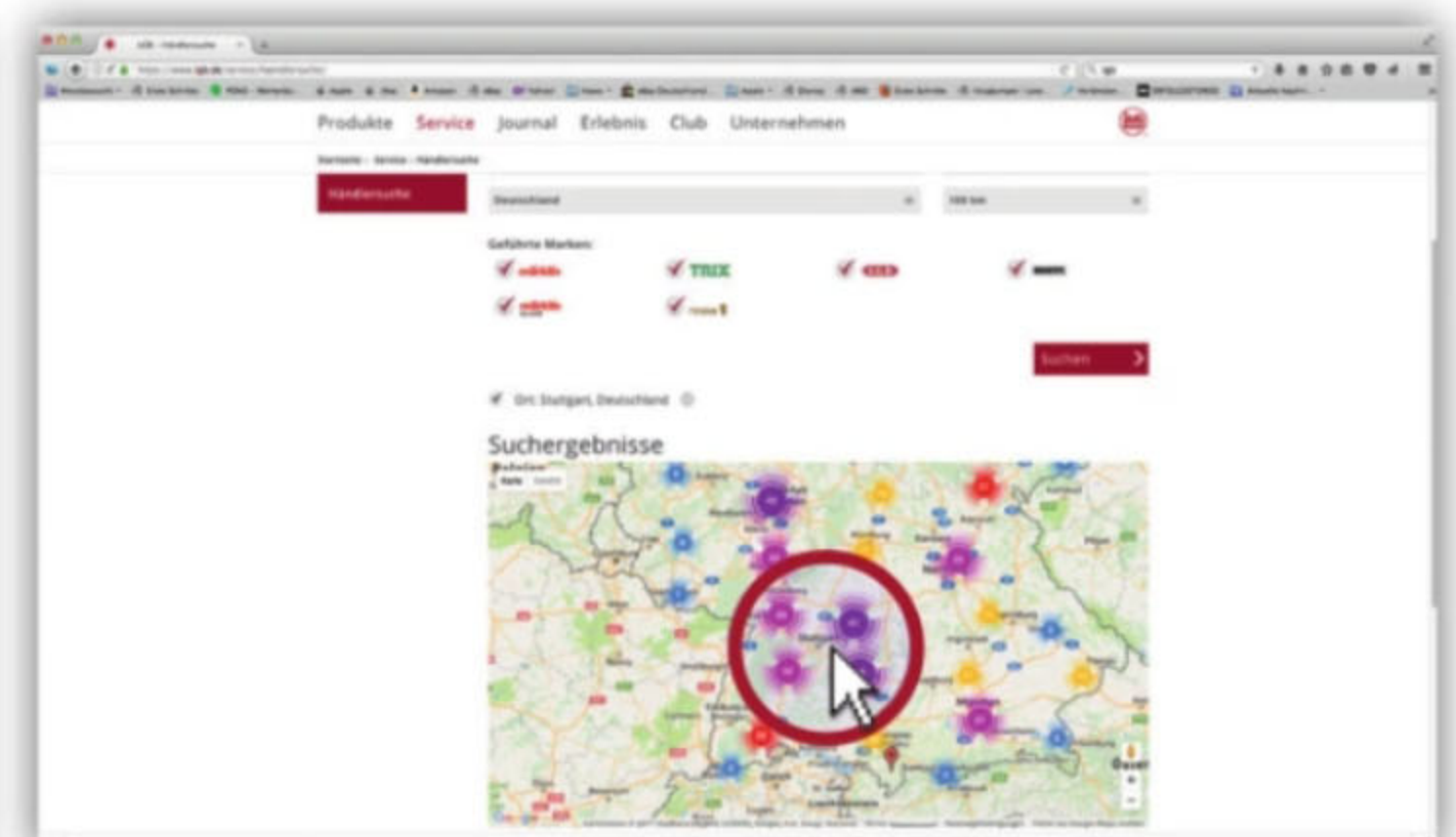
 www.lgb.de

Menüpunkt Händler anklicken



2

Postleitzahl eingeben



3

Händler auswählen und
Adresse ausdrucken

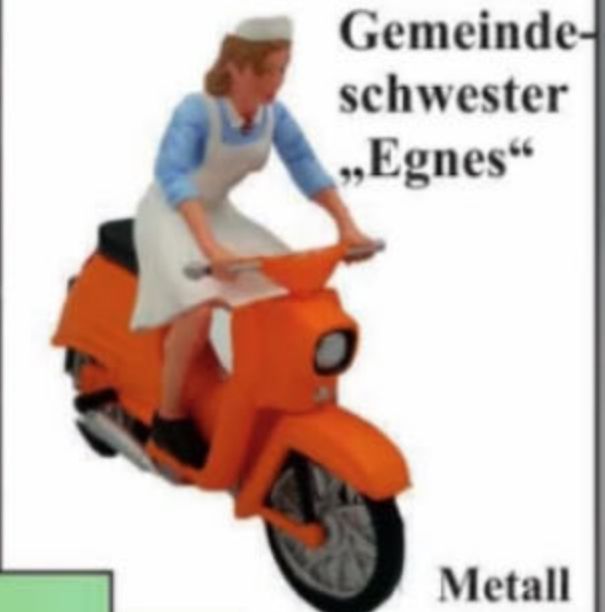


Alle Fotos Handmuster

Metall



Neuheiten 2020



Gemeinde-schwester „Egnes“

Metall



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



Metall



Metall



Metall



Ergänzungs-Set mit Rudolf

Metall

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!!!

[Zum Shop](#) [Deutschland](#) [DE](#) [EN](#)

[Händler](#) [Erneuerungen](#) [Kontakt](#)

[Produkte](#) [Service](#) [Erlebnis](#) [Club](#) [Shop](#)



SOMMER-NEUHEITEN 2020

Die Sommer-Neuheiten 2020 sind da!

[Mehr erfahren](#)

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, Sarah Dannehl, Andreas Franz,
Herbert Grab, Christof Hammer, Wolfgang Hauff,
Frank Mayer, Rochus Rademacher, Carsten Rose,
Arnulf Schäfer (leitender Redakteur), Andreas
Schumann und Karsten Speyer. V.i.S.d.P.: Peter
Waldleitner

Koordination
Silvia Römpf

Grafische Gestaltung/Layout/DTP
JatDesign José Tejada, Rottenburg

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

Fotos

Andrea Badrutt/RhB, Andreas Bahnsen, Marty
Bernard, Bernd Bourdon, Michael Buholzer, Claus
Dick, Cheyenne Ebelshäuser, Mario England,
Faller, Andreas Franz, Jens Freund, Hendrik
Hauschild, Leonhard Hartinger, Hermann3d,
Drew Jacksich, Daniel Kohler, Dietmar Kötzle,
Stefan Kühnlein, LGB, Märklin, Uwe Müller, Hans
Ulrich Oehninger, Pola, Prehm, Preiser, Rhätische
Bahn, Christian Sacher, Arnulf Schäfer, Ste-
fan Schulthess/RhB, Schuco, Karsten Speyer,
Jacqueline Unger.

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 Einzel-
heft kostet 7,50 Euro und kann über Press Up
(siehe links) bestellt werden. Änderung und
Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte
vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nach-
druck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher
Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme
in elektronische Datenbanken und Vervielfäl-
tigungen auf CD-ROM.
Die Redaktion übernimmt keine Haftung für
unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und
Illustrationen.

345228 D



www.lgb.de

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 3/2020

Fotowettbewerb „Kohlelok“ – die Siegerbilder

Im letzten Jahr hatte die LGB Depesche gemeinsam mit der Rhätischen Bahn den Fotowettbewerb „Kohlelok“ gestartet. Jetzt stellen wir die Siegerbilder vor.



Mit voller Kraft: die Kohlelok in der winterlichen Landschaft bei Klosters.

Platz 1: Hans Ulrich Oehninger, Schweiz

Er gewinnt eine Führerstandsmitfahrt von Chur nach St. Moritz mit der Rhätischen Bahn.



Platz 2: Leonhard Hartinger, Österreich

Er gewinnt das LGB Modell der Ge 4/4 II Spendenaufruf (LGB 28444).



Morgenstunde: Die Kohlelok passiert die Rheinschlucht bei Versam-Safien.

Die erste Dampflok der Rhätischen Bahn (RhB) aus dem Jahr 1889 existiert heute noch, allerdings musste die „Rhaetia“ aufgrund zahlreicher Altersgebrechen abgestellt werden, seitdem wartet sie auf ihre Restaurierung. Die Kosten: CHF 940.000. Die Elektrolok Ge 4/4 II 616 „Filisur“ der Rhätischen Bahn wirbt seit 2019 mit der Sonderlackierung „Unsere Nr. 1 braucht Kohle“ um Spenden für die Generalüberholung des Dampflokoldies „Rhaetia“.

LGB unterstützt diese Aktion und brachte ein Modell der Ge 4/4 II 616 „Filisur“ (LGB 28444) mit der Sonderlackierung Kohlelok auf den Markt. Mit je-



der verkauften „Spendenlok“ füllt LGB die Spendenkasse der Rheatia um 50 Euro auf. Gleichzeitig rief LGB alle Gartenbahnfans auf, die RhB-Spendenlok zu fotografieren und ihr schönstes Bild an die Redaktion der Depesche zu schicken. Die Teilnahme lohnte sich, denn es gab attraktive Preise zu gewinnen.

Viele Leser der Depesche folgten dem Aufruf und schickten ihre Fotos mit der Kohlelok an die Redaktion. Beeindruckende und sehr unterschiedliche Aufnahmen erreichten die Redaktion, sodass es der fünfköpfigen Jury nicht leicht fiel, unter den Einsendern die Preisträger auszuwählen.

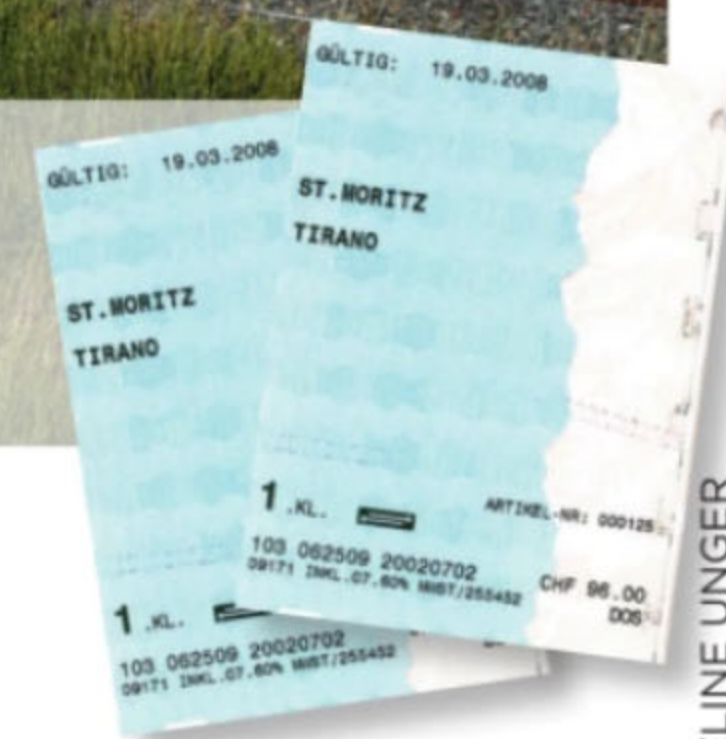
Jetzt stellen wir Ihnen die Gewinner und ihre Siegerbilder vor. Zudem möchten sich LGB und die Rhätische Bahn ganz herzlich bei allen Einsendern für ihre Teilnahme an unserem Fotowettbewerb bedanken.



Sommerliches Abendlicht: die Kohlelok auf der Höhe von La Punt-Chamuesch im malerischen Oberengadin.

Platz 3: Daniel Kohler, Schweiz

Er gewinnt zwei Tageskarten 1. Klasse für das gesamte Netz der Rhätischen Bahn.



Doppeltraktion: die Kohlelok gemeinsam mit der Elektrolok „50 Jahre LGB“ on Tour.

Platz 4: Jacqueline Unger, Schweiz

Sie gewinnt den LGB Schiebewandwagen Haik-v der RhB (LGB 48570).



Platz 5: Jens Freund, Deutschland

Er gewinnt den gedeckten RhB-Güterwagen (LGB 40082).

Überraschende Begegnung: die Kohlelok auf ihrem Weg durch die Rheinschlucht.



Neues rund um die Gartenbahn

Spannende Gebäude, reizvolle Accessoires: Mit diesen Zubehör-Neuheiten machen Spur-G-Bahner ihre Gartenbahn schick für die Sommersaison.

FALLER www.faller.de

Von Stadt bis Land, von Freizeit bis Arbeitsleben

Die Neuheiten im Pola-G-Programm von Faller bieten Bauwerke und Figuren für allerlei Gelegenheiten und Gegebenheiten. Perfekt für eine naturnahe Szene geeignet: ein Jägerhochsitz plus Futterkrippe – hier trifft sich das Wild zur Fütterung (Art. 331079). Beide Objekte folgen optisch der traditionellen Holzbauweise und sind jeweils überdacht. Ebenfalls in ländlichem Holzdesign gehalten: eine Durchfahrtscheune zur Lagerung von Getreide, Heu oder Saatgut (Art. 331724). Das Modell mit einem Fundament in Steinoptik, gegenüberliegenden Flügeltoren und einem Satteldach wird mit einer Fülle an Ausstattungszubehör ausgeliefert – und natürlich mit beweglichen Fenstern und Toren. Leben in diese Szenen bringen zwei neue Figurenensembles: Noch mitten in der Arbeit stecken zwei rustikal gekleidete Bauern (Art. 331507). Bewaffnet mit Sense und Spaten, lassen sie sich in Gärten, Feldern und Grünanlagen platzieren – oder auch im Schienenbereich, wo sie dem Wildwuchs entlang der Gleiskörper zu Leibe rücken. Schon für eine Shopping-Tour oder für einen kleinen After-Work-Stadtbummel haben sich hingegen vier Passanten fein gemacht (Art. 331504). Wohin die beiden Damen und Herren wohl unterwegs sind? Vielleicht zum historischen und schön renovierten Stadthaus in Reliefbauweise (Art. 331777): Das dreistöckige weiß getünchte Gebäude lockt mit Fachwerkelementen in den oberen Stockwerken und einem Ladengeschäft im Erdgeschoss. Ideale Ergänzung: ein etwas schmaleres, ebenfalls dreistöckiges Reliefhaus (Art. 331778), ebenfalls mit Ladengeschäft im Erdgeschoss, ockerfarbener Fassade und grünen Fensterläden und -einfassungen. Beide Gebäudehälften können platzsparend an einer Wand oder am Anlagenrand als Hintergrundmodell aufgestellt werden und lassen sich in Häuserzeilen variabel anordnen; das kleinere Haus eignet sich auch als Anlagenabschlusselement.



SCHMÜCKEN LÄNDLICHE SZENEN: DER JÄGERHOCHSITZ MIT DER FUTTERKRIPPE (ART. 331079)



IM HOLZSTIL DESIGN: DIE DURCHFABRTSSCHEUNE (ART. 331724)



FEINE DETAILS: DIE RUSTIKAL GEKLEIDETEN BAUERN (ART. 331507), PASSANTEN BEIM STADTBUMMEL (ART. 331504), STADTHAUS-RELIEF (ART. 331777)

SCHUCO www.schuco.de

Ländliche Szenen rufen nach einem vorbildgerechten Fuhrpark. Die zahlreichen Nutzfahrzeug-Modelle aus Metall von Schuco eignen sich in ihrem Maßstab 1:32 besonders für Szenen, die sich etwas weiter im Hintergrund befinden. Neu im Programm sind hier zwei ganz besondere Modelle: zum einen der Fendt-Großtraktor Favorit 626 L5, den es erstmals mit Zwillingsbereifung gibt (Art. 450711400). Ebenfalls eine Legende: der Kippanhänger HW 80 HA (Art. 450783100) vom Kombinat Fortschritt. Der Anhänger ist heute noch auf den Feldern unterwegs. Er konnte im Einsatz bis zu 8.550 Kilogramm Nutzlast transportieren und erreichte mit Aufsatzbordwänden ein Ladevolumen von elf Kubikmetern.



KULT: DER FENDT-GROSSTRAKTOR UND DER KIPPANHÄNGER HW 80 DES KOMBINATS FORTSCHRITT

PREHM www.prehm-miniaturen.de

Kunstfelsen rein mineralisch

Spektakuläre Felsenlandschaften sind eine Zierde für jede Anlage und eine Verlockung für jeden Gartenbahner – wäre da nur nicht die Materialfrage. Eine interessante Alternative zu Naturstein, Bauteilen aus Beton oder Kunststoff findet sich im Programm von Prehm: Kunstfelsen, gefertigt aus einem rein mineralischen, witterungs- und frostbeständigen sowie feuerfesten Material. Der Baustoff lässt sich mit Hammer, Schneidewerkzeugen oder einer Flex problemlos bearbeiten und ermöglicht die Modellierung von natürlichen Landschaftsstrukturen. Miteinander verbunden werden die einzelnen Komponenten durch Armierungsmörtel, den speziellen Kartuschenkleber „Prehmiumflex“ oder das Verbindungssystem „DoFlex“. Auch eine Kombination mit echten Steinen, Beton oder Holz ist auf diese Weise möglich. Erhältlich in diversen für den Außenbereich geeigneten Farbvarianten von Grau über Braun bis Neutral, eignen sich diese Elemente ideal für Felslandschaften, Gebirgsbereiche, Tunnelportale oder auch als Übergangsmodule zwischen verschiedenen Anlagenbereichen. Dank ihres edlen natürlichen Looks können sie auch als Wandverkleidungen, Sockel oder Blumenkästen eingesetzt werden. Erhältlich sind die Elemente in Standardgrößen von 30 x 50, 60 x 50 und 90 x 50 Zentimetern sowie in allen durch 30 oder 50 teilbaren Maßen bis drei Meter Länge.



FLEXIBEL: DIE KUNSTFELSEN-ELEMENTE GIBT ES IN DIVERSEN GRÖSSEN

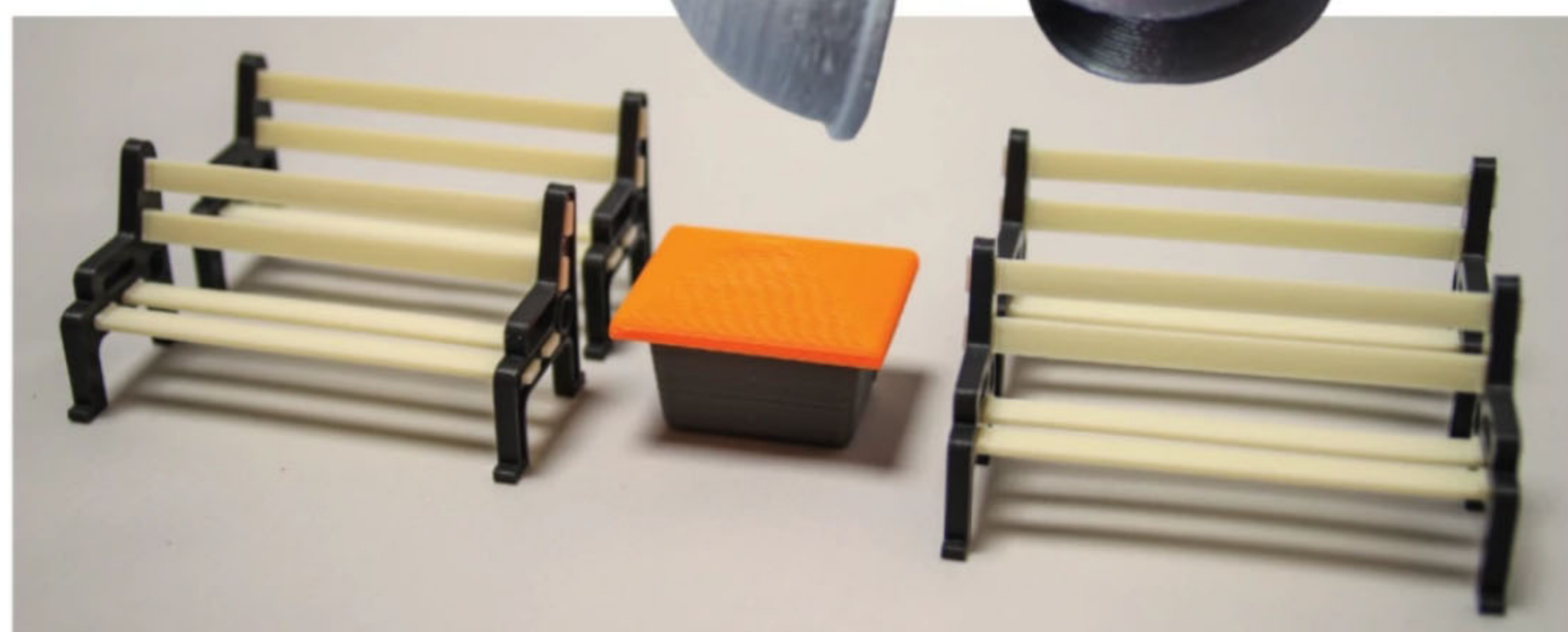


FARB-ALTERNATIVEN: BRAUN, GRAU ODER NEUTRAL STEHEN ZUR AUSWAHL

HERMANN 3D www.hermann3d.com

Gut gemischt zeigt sich auch das Neuheitensortiment von Hermann 3D. Neu im Angebot: outdoortaugliche Gartenbahn-Sitzbänke aus Kunststoff (erhältlich in den Farbvarianten Schwarz-Weiß und Schwarz-Rot und sowohl einzeln als auch im 4er-Set mit einem Streugutbehälter) sowie eine Barbecue-Station. Das Set umfasst einen Tisch mit integriertem Sonnenschirm, zwei Stühle und einen Kugelgrill, der mit einer flackernden Glut ausgestattet ist. Und auch ein Toilettenhäuschen sollte auf keiner LGB Anlage fehlen – das Hermann-Bausatzmodell ist 5,6 x 5,5 x 11,0 Zentimeter groß, in kräftigen Blau-Weiß-Tönen lackiert und besitzt eine bewegliche Türe. Alle Artikel sind selbstverständlich auch für den Betrieb im Freien geeignet und entsprechend verarbeitet.

BARBECUE-STATION:
KUGELGRILL MIT TISCH
UND SONNENSCHIRM



SOMMERIDYLLE: DIE OUTDOORTAUGLICHEN SITZBÄNKE EINZELN ODER IM VIERERSET



LEBENSNAH: EIN TOILETTENHÄUSCHEN SOLLTE AUF KEINER ANLAGE FEHLEN



Voller Energie

Die Eisenbahnfreunde Königsutter e. V. feiern in diesem Jahr ihr 50-jähriges Bestehen. In den fünf Jahrzehnten hat der Verein aus Niedersachsen viel bewegt und will es auch weiter tun.

Ein halbes Jahrhundert Eisenbahnbegeisterung. In dem Städtchen Königsutter zwischen Braunschweig und Helmstedt ist sie nach wie vor lebendig, die Freude am rollenden Material. Dort feiern die Eisenbahnfreunde dieses Jahr ihr rundes Jubiläum. Angesichts Corona mit abgespecktem Programm. Aber fest entschlossen, sich die Feierlaune nicht verderben zu lassen.

„Anfangen haben wir damals, 1970, mit H0“, erzählt Dieter Hauschild. Seit jenen Gründungstagen ist er „im Dienst“, wie er sich ausdrückt, als Vorsitzender des Vereins der Eisenbahnfreunde Königsutter. Fünf bewegte Jahrzehnte, in denen er und seine Mitstreiter im Verein das Leben in ihrer Stadt mitgeprägt haben. Schon im zweiten Jahr seines Bestehens machte der Verein durch einen Filmabend im Stadthaus auf sich

aufmerksam. „Der Film zeigte beeindruckende Bilder von der letzten Dampffahrt einer BR 78 von Lüneburg über Dannenberg nach Uelzen“, erinnert sich Dieter Hauschild. „Und das Interesse an unserem Filmabend war so groß, dass es uns darin bestärkte, weitere Veranstaltungen folgen zu lassen.“

LGB als verbindendes Element

Eine entscheidende Veränderung in der Ausrichtung des Vereins bahnte sich an, als ein Vereinsmitglied in den Folgejahren begann, sich mit LGB zu beschäftigen. „Der hat uns angesteckt und dann machte das viral die Runde.“ Mit dem Ergebnis, dass die Eisenbahnfreunde im Mai 1982 ihre Mitbürger mit einer bemerkenswerten LGB Freilandschau überraschten. Ihre Anlage hatten sie in

der Glockenkampanlage unterhalb des Kaiserdoms aufgebaut. „Der Zuspruch war enorm.“ Kein Wunder, dass die gelungene Veranstaltung dem Verein weiteren Auftrieb gab. Der Glockenkamp wurde zum festen Platz für die beliebte LGB Schau. Und die Besucher staunten von Jahr zu Jahr mehr. Zum Beispiel über den 6,6 Meter langen Nachbau einer Hamburger Elbbrücke, die sich über die Heidteichsriede, den Wasserlauf in der Glockenkampanlage, spannte.

Maßstabsgerechte Modelle eines sechsständigen Ringlokschuppens mit Wasserturm und vorbildgetreue Nachbauten der Gebäude auf dem Brocken folgten im Lauf der Jahre. Und natürlich fehlten auch Modelle des Bahnhofs Königsutter mit Güterschuppen und des Postamts der Stadt nicht. In den 1990er-Jahren wagten sich die Eisenbahnfreunde mit

Dichtes Gedränge: Die zahlreichen Schauen des Vereins sind immer gut besucht – ein Highlight dabei der drei Meter lange Viadukt.





Premiere: Zur Freude vieler Modellbahnfans wagte der Verein im Jahr 1982 erstmals eine größere Freilandschau unterhalb des Kaiserdoms in der Glockenkampanlage.



Im Jahr 2016: Beim sogenannten „Anpiff“ treffen sich die Eisenbahnfreunde bei einem Mitglied zu Hause mit Fahrbetrieb und gemütlichem Zusammensein.



Bastelarbeit: Zum 40-jährigen Jahrestag schmückten Vereinsmitglieder die Kesseltüren zweier LGB Loks mit einem Jubiläumswappen.

Voller Details: Der Güterschuppen (Bahnhof Königsutter) auf der neuen Vereinsanlage.



ihrer Anlage auch in andere Orte. Sie präsentierten sich in Helmstedt und Schöningen, in Gommern oder beim alljährlichen Burgfest in Brome. Der Verein war vital und erwies sich als festes Element im Gemeinschaftsleben von Stadt und Region.

Sehr aktives Vereinsleben

Zum Jubiläumsjahr 1995 hatte der Verein etwas ganz Besonderes organisiert: Der Preußenzug, gezogen von einer Dampflok der Braunschweiger Verkehrsfreunde, verkehrte zwischen Braunschweig und Helmstedt. „Das war eine Attraktion für uns alle, schließlich hatte der Bahnhof Königsutter schon lange keine Dampflok mehr gesehen.“ Mehr als zweieinhalbtausend Besucher zählte der Verein fünf Jahre später bei den Feierlichkeiten zum 30-Jährigen. Um von der Witterung unabhängig zu sein, bemühten sich die Eisenbahnfreunde um Räumlichkeiten, in denen sie ihre Anlage künftig zeigen konnten. Die fanden sich in der Pausenhalle der Realschule, wo sie zum 35. Geburtstag des Vereins ihre mittlerweile mehr als 100 Quadratmeter große Anlage präsentierten. Einschließlich großer Teile der Brocken-Bauwerke, des Bahnhofs Drei Annen Hohne sowie einiger Eigenbauten wie des Harzkamels BR 199 und des HSB-Triebwagen VT 187. Die Anlage wurde 2010 ergänzt durch einen drei Meter langen Viadukt und eine digitale Ablaufsteuerung.

In jenen Jahren war der Verein gezwungen, sich ein anderes Domizil zu suchen, weil das Postamt, in dem man bisher untergebracht war, nicht mehr zur Verfügung stand. 2012 fand sich schließlich ein neues Zuhause in der Alten Wassermühle. „Die neuen Räumlichkeiten und das Umfeld mit Mühlenteich, parkähnlichem Garten und dem Mühlrad sind toll. Hier fühlen wir uns sehr wohl“, freut sich Dieter Hauschild.

Hier treffen sich die 24 Vereinsmitglieder, viele davon kommen regelmäßig zu Arbeitseinsätzen und Besprechungen. Und natürlich geht es immer wieder zu gemeinsamen Ausflügen – mal zur Modellbahnanlage in der Hamburger Speicherstadt, mal zu den Harzer oder Zittauer Schmalspurbahnen, ins Erzgebirge zur Fichtelbergbahn, zur Museumsbahn Bruchhausen Vilsen oder zum Molli auf die Insel Rügen. „Besonders gern planen wir Eisenbahnerlebnisse und Besuche bei anderen Bahnfreunden wie den LGB Freunden Niederrhein ein.“ Bleibt von unserer Seite nur noch: Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum.

Geburtstagslok zum 65. Jahrestag der Brockenlok 99 236

Die Schmalspurdampflok 99 236 der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) feierte in diesem Jahr ihren 65. Geburtstag. LGB gratuliert mit einem besonderen Modell der Dampflok-Baureihe 99.22. Wir stellen Ihnen das Modell der Neubaulok „65 Jahre 99 236 Brockenlok“ (Artikel 26817) in allen Details vor, deren Vorbild auch heute noch zuverlässig und sicher ihre Fahrgäste bis auf den höchsten Berg im Harz befördert.



Anlagenwettbewerb „Schönste Gartenbahn 2020“

Die Entscheidungen beim Depesche Anlagenwettbewerb „Schönste Gartenbahn 2020“ sind gefallen. Alle Gartenbahnfans konnten sich mit Fotos ihrer Anlage und einem ausgefüllten Fragebogen beim dritten großen Anlagenwettbewerb der LGB Depesche bewerben. Unsere Jury wählte die schönsten Gartenbahnen in den Kategorien „Indoor“ und „Outdoor“ unter den Einsendungen aus. Auch diesmal waren wieder Teilnehmer aus vielen Ländern am Start. In der nächsten Depesche zeigen wir Ihnen die schönsten Gartenbahnen 2020.



Bautipp: Weihnachtsbasteleien



Weihnachten steht vor der Tür. Gartenbahn und Züge freuen sich über weihnachtliche Stimmung und die Betrachter ebenso. Karsten Speyer zeigt, wie mit einfachen und kostengünstigen Mitteln festliche Stimmung auf und neben den Gleisen entsteht. Nachbauen erwünscht!



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

Die nächste LGB Depesche erscheint Anfang November 2020





Rhätische Bahn

Ferrovia retica Viafier retica

www.rhbclub.ch

Der neue RhB Club

Werden Sie Teil der RhB-Familie!



RhB Club



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

NEU

POLAR G



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