

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



WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 4/2020



Der Harzbulle

Die Brockenlok 99 236 als Jubiläumsmodell



SCHÖNSTE GARTENBAHN 2020

Unsere Sieger: tolle Anlagen, viel Fahrspaß



VORBILD ZILLERTALBAHN

Eindrucksvolle Züge in schöner Landschaft



345231 D

Die Faszination der LGB Welt. Werden Sie Clubmitglied!

Profitieren Sie von diesen Vorteilen

4 x jährlich die LGB Depesche

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

Exklusives Clubmodell

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

Jahres-Chronik

Erleben Sie die Höhepunkte des LGB Modellbahnjahres in Bewerbungsbildern 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 08-2 13

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



* abhängig von der Verfügbarkeit

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



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

Geburtstage und Geburtstagsfeiern lassen sich durch Corona nicht aufhalten – zum Glück. Die Brockenlok 99 236 der Harzer Schmalspurbahnen feierte in diesem Jahr ihren 65. Geburtstag und LGB ehrt den Jubilar mit einem Sondermodell. Den prächtigen Dampflokk-Klassiker der Baureihe 99.23, seine Geschichte und das LGB Modell (Art. 26817) stellen wir in unserer Titelseite ausführlich vor. Der Leserwettbewerb „Schönste Gartenbahn 2020“ ist unser zweites Topthema. Teilnehmer aus sechs Ländern haben diesmal ihre Bahn zur Bewertung eingesandt. Tolle Innen- und Außenanlagen waren darunter. Einen Eindruck, wie individuell und schön Gartenbahnen sein können, zeigen die Anlagen der sechs Preisträger, die wir Ihnen ausführlich präsentieren.

Weitere Themen: Wir berichten über die Herbstneuheiten 2020 mit Modellen aus der Schweiz und den USA, über neue Museumszüge aus Sachsen und Frankreich, über das Clubmodell 2021, einen RhB-Schiebewandwagen mit Kühlaggreat, und schauen uns bei den dampfenden Vorbildern im herrlichen Zillertal um. Unser Basteltipp stimmt Sie auf die Weihnachtszeit ein. Mit etwas Fantasie und einfachem Material bringen wir weihnachtliche Vorfreude auf die Bahn. Einen Spieletipp für die Weihnachtszeit haben wir auch: Der Rangierklassiker Timesaver lässt sich nämlich auch auf Spur-G-Bahnen spielen. Das sind nur einige der vielen Themen, die wir Ihnen in diesem Heft bieten. Viel Spaß beim Lesen und bleiben Sie gesund.

SILVIA RÖMPP

ANDREAS SCHUMANN

65 Jahre 99 236:
die Geburtstags-
überraschung von LGB.





6: LGB feiert den Geburtstag der 99 236 mit einem Sondermodell.



DIE BROCKENLOK FEIERT GEBURTSTAG

TOP-MODELL 6
Die Dampflokomotive 99 236 der Harzer Schmalspurbahn feiert 2020 ihren 65. Geburtstag. LGB ehrt die mächtige Brockenlok mit einem Jubiläums-Sondermodell.

MODELLE UND ANLAGEN

SCHÖNSTE GARTENBAHN 2020 14
Teilnehmer aus sechs Ländern präsentierten ihre Anlagen beim diesjährigen Wettbewerb „Schönste Gartenbahn 2020“. Wir stellen die drei Siegeranlagen der Kategorien Indoor und Outdoor vor.

NEUE MUSEUMSZÜGE 22
Zwei Museumszüge stehen vor ihrem Start: der kleine Zug der französischen Museumsbahn M.T.V. und ein sächsischer Museumszug mit der IV K als Zuglok.

VORBILD ZILLERTALBAHN 26

Die 32 Kilometer lange Zillertalbahn in Tirol bietet historischen Fahrbetrieb mit Dampfloks in schönster Umgebung. Ein nostalgischer Genuss.

KOLUMNE 30

Für Depesche-Kolumnist Frank Tümmermann ist die Gartenbahn die große Leidenschaft und eine Lebensaufgabe. Wer kann das nicht verstehen?

LGB DIGITAL 38

Das Rangierspiel „Timesaver“ ist für viele Modellbahner eine Herausforderung. Das Spiel wurde perfekt auf die LGB-Bahn angepasst.

HG 4/4 50

Zwölf Jahre dauerte die Wiederaufarbeitung der DFB-Zahnrad-Dampflokomotive HG 4/4 Nr. 704. Ein Bericht über den gewaltigen Aufwand, der sich gelohnt hat.



24 Die Zittauer Berge waren auch in diesem Jahr das Mekka für Dampfzugfans. Die 14. Historik Mobil fand statt und präsentierte sich mit richtig viel historischem Zugverkehr.



26 Im österreichischen Zillertal gibt es nicht nur eine schöne Landschaft, sondern auch historische Dampfzüge, die auf der alten Schmalspurstrecke zwischen Jenbach und Mayrhofen unterwegs sind.



60 Sachsen gilt bei den Schmalspurfans als besonders attraktiv. Das Netzwerk Dampfbahn-Route Sachsen hat daran einen gewaltigen Anteil.

TIPPS UND KNOW-HOW

BAUTIPP: WEIHNACHTSBASTELEIEN 46

Mit einfachen Mitteln lässt sich jede Bahn weihnachtlich gestalten. Karsten Speyer erklärt, wie er einen Wagen in einen Weihnachtswagen verwandelt und einen Güterwagen zum Verkaufsstand für Weihnachtsbäume macht.

NEUES ZUBEHÖR 56

Ein Bahnübergang mit Geräuschdecoder, ein Prellbock mit Federfunktion sowie ein Rauchgenerator-Set und Brandflacker-Set. Es tut sich einiges in der Zubehör-Szene.

PORTRÄT 60

Die Dampfbahnroute Sachsen ist ein Netzwerk, das alle wichtigen Schmalspurbahnen, Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen in Sachsen zusammenfasst. Ein Porträt des ambitionierten Netzwerks.



46 Mit wenig Aufwand werden Wagen und Anlage weihnachtlich – unser Bautipp.

LGB WELT

EDITORIAL	3
AKTUELL	12
HISTORIK MOBIL	24
CLUBNEWS.....	31
FOTOWETTBEWERB	35
LESERFRAGEN.....	36
NEU IM FACHHANDEL.....	42
KALENDER	49
IMPRESSUM	55
VEREINE	58
VORSCHAU	62



65 Jahre jung

Die Dampflokomotive 99 236 der Harzer Schmalspurbahnen blickt auf 65 Jahre Eisenbahngeschichte zurück. LGB ehrt die Jubilarin mit dem Sonderserien-Modell 26817.

65 Jahre sind vergangen, seitdem die Schmalspur-Dampflokomotive 99 236 an die DR in der damaligen DDR abgeliefert wurde. Und der rüstige Dampflokomotive-Klassiker ist auch heute immer noch unterwegs. Blicken wir zurück auf die interessante Geschichte dieser Baureihe und speziell dieser Lok: Bereits Anfang der 1930er-Jahre des letzten Jahrhunderts plante die DRG, die überalterten Loks auf mehreren Meterspurstrecken durch neue Schmalspurdampfloks zu

ersetzen. In Folge wurden drei Loks der 99.22-Baureihe, die 99 221 bis 99 223, abgeliefert und auf der Strecke von Eisfeld nach Schönbrunn eingesetzt. Zwei dieser Loks verschlug es im Krieg nach Norwegen in die Nähe von Trondheim, wo sie in den 1950er-Jahren verschrottet wurden. Die letzte Lok dieser Serie, die 99 222, kam in den 1960er-Jahren nach Stilllegung der Eisfelder Strecke in den Harz. Bereits zehn Jahre zuvor, Anfang der 1950er-Jahre, also nachdem die Strecken im Harz von der DR

übernommen wurden, griff man die Idee der Neubaulok wieder auf, da viele Meterspurdampfloks aus der Vorkriegszeit inzwischen völlig überaltert und in einem schlechten Zustand waren.

Bei diesen Neubauloks nahm man das Grundkonzept der zu Beginn der 1930er-Jahre gelieferten 1'E1'-Einheitsloks der DR-Baureihe 99.22 weitgehend auf und ergänzte es mit Erkenntnissen der letzten 20 Jahre. Die neuen Loks waren komplett geschweißt statt genietet. Anstelle



TEXT: ANDREAS SCHUMANN; FOTOS: KÖTZLE, ANDREAS FRANK, HEDRIK HAUSCHILD



Ausdauernd: Das Original ist seit 1974 im Harz unterwegs.

eines Barrenrahmens erhielten sie einen geschweißten Blechrahmen. Der vollständig geschweißte Kessel wurde mit einem Mischvorwärmer ausgerüstet, er ersetzte den bei der DRG üblichen Oberflächenvorwärmer. An dem voluminösen Mischvorwärmekasten oberhalb der Rauchkammer erkennt man übrigens sofort die Neubaulok. Auch die geänderten Führhaustüren sind ein markanter Hinweis auf diesen Bautyp. Während die Neubauloks über komplette Türen verfügten, hatten die

DRG-Altbauloks nur halbhohe Türen. Aufgrund der relativ kleinen Bogenradien auf den vorgesehenen Einsatzstrecken war bei den Neubauloks eine deutlich aufwendigere Fahrwerkskonstruktion vorgesehen: Die ersten sieben Loks (99 231 bis 99 237) wurden deshalb mit jeweils zwei Krauss-Helmholtz-Lenkgestellen ausgerüstet, die aus einem Laufradsatz und einem daneben liegenden Kuppelradsatz bestanden. Diese Lenkgestelle hatten sich bei vielen Loks – wie den Dampflok der Baureihen 86 ►

oder den Elektrolokbauereihen E 18 und E 19 – bestens bewährt. Auf den engen Kurvenstrecken im Harz traten jedoch erhebliche Probleme mit dem Bogenlauf auf, die einen Einsatz der Loks auf dieser Strecke zunächst verhinderten. Deshalb wurden in die Loks aus dem zweiten Baulos – 99 238 bis 99 247 – dreiachsige Lenkgestelle der Bauart Schwartzkopff-Eckhardt eingebaut, die auf den engen Kurvenradien im Harz ein wesentlich besseres Fahrverhalten zeigten. Die Loks der ersten Bauserie wurden Anfang der 1960er-Jahre entsprechend umgebaut. Bei den Neubauloks, die wie die 99 236 auf der Eisfelder Strecke im Einsatz waren, wurde der Umbau erst 1973/74 vorgenommen, also nach der Stilllegung der Strecke und vor ihrem Einsatz im Harz. Offenbar waren auf der Eisfelder Schmalspurstrecke die Probleme mit den Lenkgestellen nicht so groß wie im Harz. Um einen guten Bogenlauf zu erreichen, wurden zunächst geschwächte Spurkränze am mittleren Treibradsatz eingesetzt. Später verzichtete man darauf und baute stattdessen breitere Radreifen ein, was den Bogenlauf verbesserte. Der Blechrahmen der Neubaulok erwies sich als weitere Schwachstelle. Bereits nach kurzer Zeit traten Risse und Verformungen auf,

die zu einem hohen Aufwand beim Unterhalt führten. Die Ursache lässt sich heute nicht mehr genau nachvollziehen. Möglicherweise waren die unzureichenden festigkeitstechnischen Auslegungen dafür verantwortlich. Es kann aber auch an Materialproblemen gelegen haben, die in der damaligen DDR häufiger auftraten. Grundsätzliche Abhilfe schaffte der Einbau von neuen, konstruktiv überarbeiteten Blechrahmen und Zylindern in den Jahren zwischen 2004 und 2010, sodass die „Kinderkrankheiten“ der Neubauloks nach rund 50 Jahren endlich beseitigt waren. Auch die 99 236 bekam einen neuen Rahmen und neue Zylinder – 2008 in Meiningen. Typisch für die Neubauloks sind die in den Zylindern eingebauten Druckausgleichsschieber der Bauart Trofimoff. Ihr charakteristisches „Klacken“ kann man beim Anfahren der Lok gut hören.



Sondermodell:
Die Beschriftung erinnert an den 65. Jubiläumstag.

HSB-Dampflok 99 236, Brockenlok



Detailreich:
Der Führerstand der Brockenlok ist komplett eingerichtet, seine Türen lassen sich öffnen.

Kraftvoll:
Alle fünf Treibradsätze werden von zwei leistungsstarken Bühlermotoren angetrieben.

**65 Jahre
„99 236“
Brockenlok**

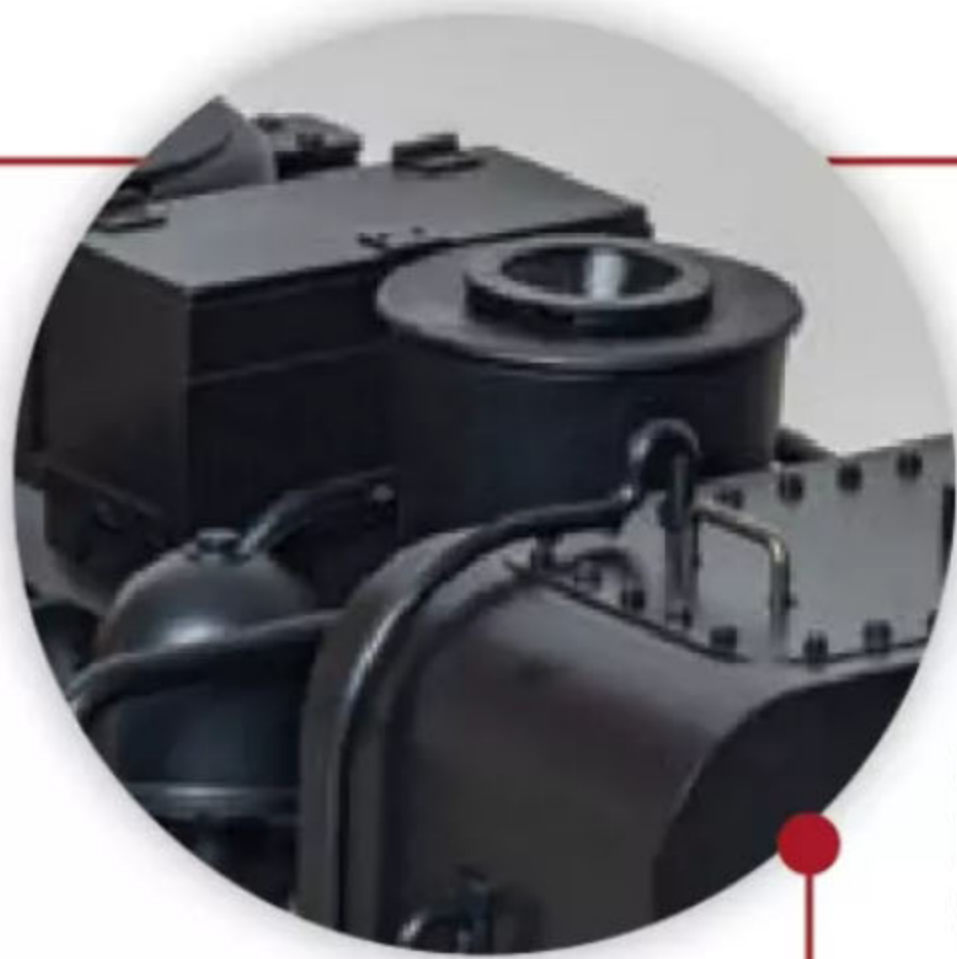


Zwischen 1970 und 1984 erhielten die Loks mehrmals neue Bau-reihennummern. Ab 1970 waren die Neubauloks mit den Bau-reihennummern 99 7231 bis 99 7247 unterwegs. Mit dem Einbau einer Ölfeuerung zwischen 1976 und 1981 gab es die nächste Änderung (neue Nummern: 99 0231 bis 99 0247) und nach dem Rückbau auf Kohlefeuerung zwischen 1982 und 1984 erfolgte die Rückbenennung. Aus der 99 236 wurde Anfang der 1970er-Jahre die 99 7236, zwischen 1978 und 1983 war sie als 99 0236-2 unterwegs und nach 1984 trug sie die Baureihennummer 99 7236-5. Die Ölfeuerung führte zu einer signifikanten Leistungssteigerung der Loks und zu einer deutlichen Arbeitserleichterung für den Heizer. Die Neubauloks mit Ölfeuerung waren die leistungsfähigsten Dampfloks, die jemals auf deutschen Schmalspurstrecken eingesetzt waren. Doch diese Zeit dauerte nicht lange. Infolge der Energiekrise in der DDR wurden die Dampfloks zwischen 1982 und 1984 wieder auf Kohlefeuerung zurückgebaut. Mit ihrer Leistung von 700 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern konnten die 60 Tonnen schweren Loks weiterhin alle Anforderungen des Zugbetriebs im Harz ►

HIGHLIGHTS

HSB-Dampfloks 99 236, Brockenlok, Art. 26817 Epoche VI

- 1 Einmalige Serie zum 65. Geburtstag in der Ausführung, wie sie heute im Einsatz ist.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 3 Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühler-Motoren treiben alle fünf Treibradsätze der Lok an.
- 4 Aktuelle mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Darunter: mit Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Führerstandsbeleuchtung und separat schaltbare Triebwerksbeleuchtung. Durch Reedschalter auslösbare Pfeife und Glocke (auch im Analogbetrieb nutzbar).
- 5 Eingebauter Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß und Zylinderdampf.
- 6 Viele angesetzte Details, u. a. komplett eingerichteter Führerstand mit Türen zum Öffnen.
- 7 Beschriftungsbogen mit Nachbildungen der Plakate anlässlich der Sonderfahrten zum 65. Geburtstag der Lok.
- 8 Länge über Puffer: 55 Zentimeter.



Realistisch:
Der Dampfausstoß der 99 236 erfolgt radsynchron.

Dampfbahn:
Die 99 236 dampft aus dem Kamin und den Zylindern.





Kraftvoll: Zwei kräftige Bühler-Motoren treiben fünf Treibradsätze der mächtigen Dampflokomotive an.



Typisch: Der Mischvorwärmkasten über der Rauchkammer ist ein markantes Erkennungszeichen der Neubaulok.



Detailliert: Die 55 Zentimeter lange Brockenlok bietet viele angesetzte Details.

erfüllen. Um den Kessel und das Triebwerk zu schonen, wurden die Loks so eingesetzt, dass sie ungefähr 600 PS leisteten. Nach der Wende im Jahre 1989 war die Zukunft der Schmalspurbahnen im Harz zunächst unsicher. Doch als im September 1991 der erste Zug nach der jahrelangen Sperrung der Strecke für den Personenverkehr nach dem Mauerbau wieder auf den Brocken fuhr, schien das Überleben der Meterspurbahnen im Harz gesichert. Jedoch hatte die DR damals größere Probleme als den Dampfbetrieb im Harz. Am 1. Februar 1993 wurden die Harzer Schmalspurbahnen – kurz HSB – gegründet, die seitdem den Fahrbetrieb am Brocken durchführen. Die HSB übernahm alle Loks und Wagen von der DR. Auch die Nummerierung der Loks übernahm die HSB, sodass „unsere“ 99 236 weiterhin unter der Betriebsnummer 99 7236-5 unterwegs war. Seit 2012 trägt die Lok wieder ihre „alte“ Betriebsnummer 99 236, so, wie es vor 1970 üblich war. Anlässlich des 65. Geburtstags der Lok präsentierte sich der Dampflokomotive-Oldie im Juni 2020 auf dem Netz der HSB bei einigen Sonderfahrten. Unter anderem ging es für die Brockenlok nach einer längeren Corona-Pause endlich wieder auf die höchste Erhebung im Harz. Mit der passenden Jubiläumsaufschrift versehen und vielen Festgästen dampfte der Jubilar zum höchstgelegenen Bahnhof für Adhäsions-Schmalspurbahnen in Deutschland.

Die 99 236 als Modell

LGB nutzte den feierlichen Anlass, um diesen schönen Lokklassiker als Sondermodell vorzustellen. Vor Ort in Wernigerode wurde die LGB Neuheit zusammen mit ihrem großen Vorbild präsentiert und sorgte bei vielen LGB Modellbahnern für Freude, da es nun er-



gänzend zur 2019 vorgestellten Altbaulok im Fotoanstrich wieder eine Neubaulok im schwarzen Normalanstrich im Sortiment von LGB gibt. Technisch entspricht der Fünfkuppler den bisher erschienenen „Harzbullen“. Die 99 236 wird von zwei leistungsstarken, kugelgelagerten Bühler-Motoren angetrieben, die auf alle fünf Treibachsen wirken. Die Treibachsen sind in einem Gelenkfahrwerk untergebracht, dadurch kann die Lok enge Radien sicher befahren. Das Modell ist mit einem mfx/DCC-Decoder der neuesten Generation ausgerüstet, der im Digitalbetrieb viele Licht- und Soundfunktionen bietet. Ein mit der Fahrtrichtung wechselndes Dreilicht-Spitzensignal, die Beleuchtung des Führerstands und die separat schaltbare Triebwerksbeleuchtung gehören beispielsweise zu ihren Lichtfunktionen. Natürlich entspricht das Fahrgeräusch des Modells dem großen Original und es ist auch im Analogbetrieb funktionsfähig, ebenso wie die durch Magneten im Gleis auslösbare Pfeife und Glocke. Durch den serienmäßig eingebauten Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß und Zylinderdampf wirkt das Modell sehr realistisch. Viele Details an dem 55 Zentimeter langen LGB Modell sind einzeln angesetzt und entsprechen dem Vorbild, die Pfeife oder die Handräder sind Beispiele hierfür. Der Führerstand hat eine komplette, feindetaillierte und vierteilige Inneneinrichtung, seine Türen lassen sich öffnen. Natürlich entsprechen die Beschriftungen der Lok dem Zustand, wie sie bei der Sonderfahrt im Juni 2020 vorhanden waren. Dazu liegt dem Modell ein Stickerbogen mit den Beschriftungen zum Jubiläum bei, die auf die Wasserkästen aufgeklebt werden können. Natürlich kann die Brockenlok auch ohne die Schilder – sozusagen im „normalen“ Einsatz – ihre Runden auf LGB Bahnen drehen, so, wie es nach der Veranstaltung in Wernigerode ihr tägliches Brot ist.

Heute bereits bestellbar

Das Modell mit der Artikelnummer 26817 ist bereits heute im Handel bestellbar. Da es sich um eine einmalige Serie handelt, sollten



Gratulation: Nicht nur das Original, sondern auch das LGB Modell zeigten sich bei den Geburtstagsfeierlichkeiten im Harz.

Sie damit nicht allzu lange warten. Ausgeliefert wird der schöne Klassiker im Frühjahr 2021. Als besonderes Schmankerl liegt jeder Lok eine Fahrkarte zur Fahrt mit der HSB auf den Brocken bei. Vielleicht ist bei dieser Fahrt die 99 236 im Einsatz – wobei auch eine der anderen HSB-Loks vor den Zug gespannt sein kann. Ganz sicher wird das schöne Dampflokmodell auf vielen LGB Anlagen zu seinem Einsatz kommen, wie beim großen Vorbild meistens vor einem Personenzug. Aber auch der Einsatz vor einem Güterzug ist denkbar. Egal vor welchem Zug, die mächtige 99 236 macht auf jeden Fall eine gute Figur und jedem Gartenbahner viel Freude.

Beeindruckend: Die 99 236 dampfte bei ihrer Jubiläumsfahrt durch das Selketal, aufgenommen kurz hinter Mägdesprung.



HERBSTNEUHEITEN 2020

Die F7 Bluebonnet



Der bekannteste Diesellok-Klassiker der USA, die F7 von EMD, war bei der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad in mehreren Farbvarianten unterwegs. Neben dem weltberühmten roten „Warbonnet“-Design mit roter Front, gelbem Santa Fe-Logo und silbernen Seitenflächen rollten zu Beginn der 1970er-Jahre für die Santa Fe Railroad auch einige A-Units und B-Units der F7 im „Yellowbonnet“- und im „Bluebonnet“-Design. Bluebonnet-Dieselloks mit der blauen Front und dem gelben Santa Fe-Logo wurden vor allem im Güterverkehr eingesetzt. Wie bei der roten Warbonnet-Variante war die Grundfarbe des aus Edelstahl gefertigten Lokkastens Silber. Zusammen mit dem kräftigen Saphirblau und dem gelben Santa Fe-Element hatte diese F7-Version ein sehr edles Aussehen. Passend zur blauen F7 A-Unit mit Führerstand gab es auch B-Units ohne Führerstand in diesem Design.

LGB hat jetzt als Herbstneuheit 2020 die Bluebonnet-Version der F7 der Santa Fe Railroad vorgestellt. Die 61 Zentimeter lange A-Unit (Art. 20585) hat ein echtverchromtes Gehäuse, das der F7 das typische Aussehen des Originals gibt. In Farb-

gebung und Beschriftung entspricht das LGB Modell dem Vorbild aus der Epoche III. Zwei leistungsstarke Bühler-Motoren treiben die Achsen in beiden Drehgestellen an. Die Diesellok ist mit einem mfx/DCC-Decoder ausgestattet, der über viele digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen verfügt. So sind beispielsweise Fernlicht und Marslight darüber schaltbar. Das Modell besitzt viele angesetzte Details, zudem lassen sich die Türen im Führerstand öffnen. Im hinteren Ende der Lok ist eine Steckdose eingebaut. Über sie wird eine Kabelverbindung zum Lautsprecher hergestellt, der in der B-Unit eingebaut ist.

Die 60 Zentimeter lange B-Unit (Art. 20587), ebenfalls im Bluebonnet-Design, ist eine weitere Herbstneuheit 2020. In der Lok ist der entsprechende Lautsprecher integriert. Er wird über ein Kabel mit dem Decoder in der A-Unit verbunden. Die B-Unit besitzt ebenfalls ein teilweise echt verchromtes Gehäuse und hat die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.



F7 A-Unit Art. 20585



F7 B-Unit Art. 20587

HERBSTNEUHEITEN 2020

RhB-Transporter

Zwei Herbstneuheiten erweitern den LGB Fuhrpark an attraktiven Güterwagen der Rhätischen Bahn. Ins Programm aufgenommen wird der zweiachsige RhB-Containerwagen (Art. 46897) aus der Epoche VI mit dem Werbeaufdruck „Spar fährt voll auf die Rhätische ab“ sowie der vierachsige Schiebewandwagen vom Bautyp Haik mit dem Werbeaufdruck der Brauerei Feldschlösschen aus Rheinfelden (Art. 48572).

Der lange Schiebewandwagen mit der Wagennummer 5167 besitzt die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Seine großen Schiebetüren lassen sich vorbildgetreu öffnen und schließen. Der 62 Zentimeter lange Wagen ist mit Metallradsätzen ausgestattet. Der zweiachsige RhB-Containerwagen Art. 46897 verfügt ebenfalls über Metallradsätze. Der aufgeladene Kühlcontainer der Handelskette Spar lässt sich abnehmen. Seine Türen können geöffnet und geschlossen werden.

RhB-Containerwagen
Art. 46897

RhB-Schiebewandwagen Art. 48572

LGB UNTERSTÜTZT WIEDERINSTANDSETZUNG DER RHAETIA

Erfolgreiche Aktion Kohlelok

Im Jahr 2019 startete die RhB die Aktion Kohlelok, um die erste Dampflok der Rätischen Bahn, die G 3/4 Rhaetia wiederherzustellen. Die historisch wichtige Lok musste aufgrund verschiedener „Altersgebrechen“ im Jahr 2014 abgestellt werden. LGB unterstützte das Projekt von Beginn an und präsentierte ein Modell der RhB-Lok Ge 4/4 II Filisur, dessen Vorbild in Graubünden mit dem Spendenaufruf „Unsere Nr. 1 braucht Kohle“ unterwegs ist. Pro verkaufter, mit Aktionsaufruf bedruckter Lok (Art. 28444) spendete LGB für die Wiederaufarbeitung der Rhaetia 50 Euro. So konnten am 11. September 2020 Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle und LGB Produktmanager Andreas Schumann in Landquart einen Scheck über 20.000 Euro an RhB-Direktor Renato Fasciati und den Leiter der Projektgruppe Rhaetia Christian Meyer überreichen. Außerdem brachten sie zum Abschluss der erfolgreichen Aktion eine Ge 4/4 II Nr. 616 Filisur zur Ausstellung in der RhB-Zentrale in Chur mit.



Spendenübergabe in Landquart: Christian Meyer (Projektgruppe Rhaetia), Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle, RhB-Chef Renato Fasciati und LGB Produktmanager Andreas Schumann (v. l. n. r.).

RESTAURANT IM ALTEN BAHNHOF

LGB Züge fahren für guten Zweck

Die Rotarier Aachen-Land hatten eine gute Idee: Sie wollten die LGB Bahn in den alten Bahnhof in Kornelimünster, einem Vorort von Aachen bringen. Das Bahngelände liegt an der Vennbahnlinie, eine ehemalige Eisenbahnstrecke von Aachen nach Luxemburg, und der Bahnhof ist heute ein Restaurant mit viel Eisenbahn-Flair. Organisiert haben das Projekt „die Bahn muss in die Bahn“ die Rotary-Mitglieder Dr. Harald Müller, ein leidenschaftlicher LGBler, sowie Norbert Zimmermann. Die Besitzerin des Restaurants Bahnhofsvision war ebenfalls von der Idee begeistert und kompetente Mitstreiter im Rotary Club Aachen-Land waren schnell gefunden. Im Gastraum der Bahnhofsvision wurde eine Rundstrecke in luftiger Höhe errichtet, auf der LGB Züge unterwegs sind. Loks und Wagen werden durch den Einwurf von einem Euro in den Münzautomaten auf die Rundstrecke geschickt und drehen dann über den Köpfen der Gäste ihre Kreise. Die Züge fahren jedoch nicht nur wegen des Showeffektes, sondern um zu helfen. Die eingenommenen Gelder fließen in die sozialen Projekte des Clubs wie etwa das therapeutische Reiten für Behinderte, Projekte zur Leseförderung, Kurse für Konfliktbewältigungen in der Grundschule und vieles mehr. Die Waggon der Züge sind mit Firmen-Logos geschmückt, die teilnehmenden Firmen unterstützen das Projekt. LGB gehört ebenfalls zu den Unterstützern. Im Herbst letzten Jahres wurde die LGB Bahn fertiggestellt, seitdem dreht sie im alten Bahnhof an der Vennbahnlinie ihre Runden.



Hochbahn: Die LGB Züge drehen im Gastraum in luftiger Höhe ihre Runden.



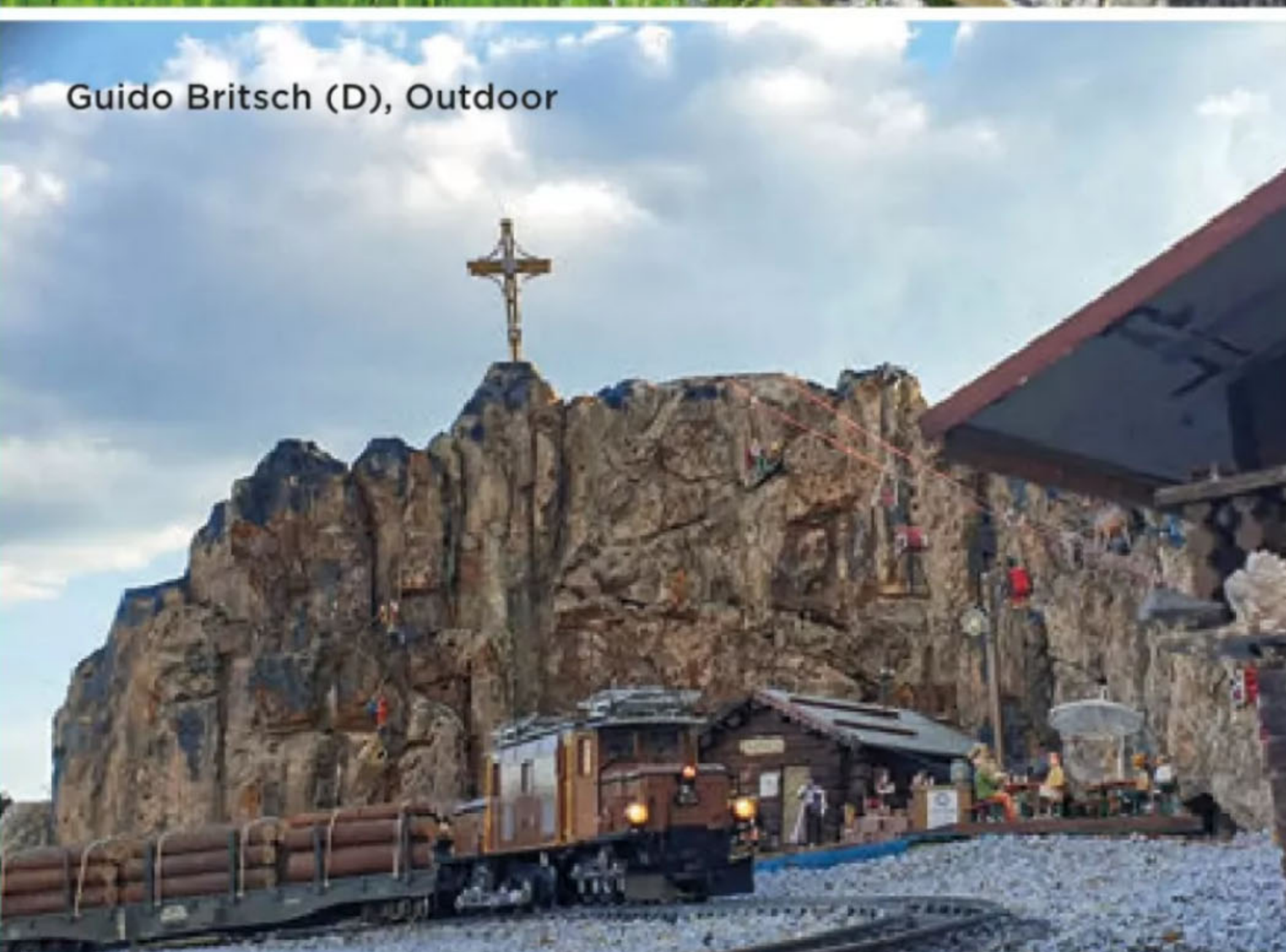
Sichtbar: In den Fahrpausen sind die Züge in der Vitrine zu bestaunen.



Benny Langer (D), Outdoor



Werner Bosshard (CH), Outdoor



Guido Britsch (D), Outdoor



Markus Buck (D), Indoor



Gordon Kay (GB), Outdoor



Nicolas Mayer (A), Outdoor



Peter Friedl (D), Indoor



Kai-Uwe Seckler (D), Outdoor



Peter Mimra (A), Outdoor

Unsere Sieger 2020

Teilnehmer aus sechs Ländern haben in diesem Jahr ihre LGB Anlagen der Depesche Jury präsentiert. Beeindruckende Gartenbahnen waren wieder dabei. Wir präsentieren Ihnen die schönsten Gartenbahnen 2020.

Die Entscheidung beim Wettbewerb die Schönste Gartenbahn 2020 ist gefallen. Sieger in der Kategorie Outdoor-Anlage ist die Gartenbahn von Gordon Kay aus Großbritannien. In der Kategorie Indoor-Anlage erhält die LGB Bahn von Joachim Borchert aus Deutschland diese Auszeichnung. Eine Gartenbahn aus der Schweiz, zwei aus Österreich und vier Anlagen aus Deutschland gehören ebenfalls zu den zehn Preisträgern des diesjährigen Gartenbahn-Wettbewerbs der LGB Depesche.

Teilnehmer aus sechs europäischen Ländern präsentierten ihre LGB Anlagen der Jury. Sie kamen aus Dänemark, Großbritannien, Niederlanden, Österreich, Schweiz und Deutschland. Wobei diesmal die Gartenbahner aus Österreich nach den deutschen Spur-G-Fans die zweitgrößte Teilnehmergruppe stellten. Das Altersspektrum der Teilnehmer war wie immer breit gefächert. Der jüngste Teilnehmer war 30 Jahre alt, der älteste 73 Jahre. Unter den Teilnehmern waren sowohl sehr erfahrene Gartenbahner, die bereits seit 50 Jahren bekennende LGBler sind, aber auch „Neu LGBler“, die erst in den letzten Jahren zur LGB Fangemeinde gestoßen sind.

So unterschiedlich wie die Teilnehmer waren auch ihre Anlagen, die von der Jury wie bei den früheren Wettbewerben in die Kategorien Outdoor- und Indoor-Anlagen aufgeteilt und bewertet wurden. Innerhalb dieser Kategorien gab es auch diesmal markante Unterschiede. Sie betreffen nicht nur die Größe der Anlagen und das Anlagenthema, sondern auch die Baudauer, die Bepflanzung sowie die Gestaltung von Gebäuden, Brücken und Tunnels. Während sich bei der größten Außenanlage 420 Meter Gleis auf einer Gartenfläche von 500 Quadratmetern ausbreiten, konzentrierten sich bei der kleinsten Outdoorbahn im Wettbewerb 24 Gleismeter auf einer Fläche von acht Quadratmetern. Eine derart kompakte Außenanlage wie die von Kai-Uwe Seckler mit viel Gleis auf acht Quadratmetern Gartenfläche hatten wir bislang noch nicht in unserem Wettbewerb Schönste Gartenbahn. Im Schnitt nutzten die teilnehmenden Outdoor-Anlagen deutlich mehr Gleis und mehr Gartenfläche. 157

Meter Gleis waren es bei einer Gartenfläche von 155 Quadratmetern.

Bei den Anlagenthemen dominierten die „Klassiker“ Schweiz, deutsche Schmalspurbahnen und Harz. Das Thema Sachsen war ebenfalls oft vertreten. Ebenfalls populär: US-Motive, auch wenn diesmal leider keine LGB Fans aus den USA an unserem Wettbewerb teilgenommen haben.

Wie unterschiedlich Gartenbahnen gestaltet werden, lässt sich sogar an den Gebäuden ablesen. Im Wettbewerb waren Gartenbahnen ohne Gebäude ebenso vertreten wie Anlagen, auf denen 70 Gebäude stehen. Große Unterschiede gab es natürlich auch bei der Baudauer, sie reicht von weniger als einem Jahr bis zu 24 Jahren. Im Schnitt bauen die Teilnehmer seit sieben Jahren an ihrer Bahn und fast alle Außenanlagen sind noch „im Bau“, was der alten Regel entspricht, „eine Gartenbahn ist eigentlich nie fertig“.

Die Indoor-Anlagen

Bei den Innenanlagen war der Anteil der vollständig ausgebauten Spur-G-Anlagen größer. Dies ist teilweise darauf zurückzuführen, dass beim diesjährigen Wettbewerb viele kleine, aber nur wenige große Indoor-Anlagen vorgestellt wurden. Die Anlagenflächen der Teilnehmer variierten zwischen 6 und 23 Quadratmetern – im Schnitt waren auf einer 13 Quadratmeter großen Indoor-Anlage 31 Meter Gleis verlegt. Auf 45 Gleismeter kommt die längste Innenanlage im diesjährigen Wettbewerb. Die Bahn von Joachim Borchert lag nicht nur bei der Gleislänge vorn, sondern auch in der Gesamtwertung aufgrund ihres raffinierten Gleislayouts und ihrer perfekten Gestaltung. Ähnlich deutlich wie bei den Outdoor-Anlagen fielen auch Unterschiede bei der Baudauer von Indoor-Anlagen aus. Während kleinere Anlagen zum Teil innerhalb eines Jahres fertiggestellt wurden, war die Bauzeit bei den größeren Anlagen deutlich länger.

Nach vielen Informationen zu den Teilnehmern und ihren Anlagen stellen wir Ihnen auf den nächsten Seiten die Anlagen der drei Erstplatzierten in den Kategorien Outdoor und Indoor beim diesjährigen Wettbewerb „Schönste Gartenbahn 2020“ vor.

PREISTRÄGER OUTDOOR 2020

Platz 1
Gewinner: Gordon Kay (GB)
Große Parkanlage mit 335 Gleismetern.
Thema: Deutsche und schweizerische Schmalspurbahnen.

Platz 2
Gewinner: Werner Bosshard (CH)
Riesige Garten- und Wiesenbahn mit 420 Gleismetern. Thema: Schweiz.

Platz 3
Gewinner: Nicolas Mayer (A)
Gartenbahn in schöner Gartenlandschaft mit 110 Gleismetern. Thema: Deutsche Schmalspurbahnen.

Platz 4
Gewinner: Peter Mimra (A)
Gartenbahn mit sieben eigenständigen Strecken und 170 Gleismetern. Thema: Europa und USA.

Platz 5
Gewinner: Guido Britsch (D)
Attraktive Neuanlage mit 80 Gleismetern. Thema: Schweiz.

PREISTRÄGER INDOOR 2020

Platz 1
Gewinner: Joachim Borchert (D)
Sehr schön gestaltete Indoor-Anlage auf 14 Quadratmetern Fläche mit raffinierter Streckenführung.
Thema: Deutsche Nebenbahn.

Platz 2
Gewinner: Markus Buck (D)
Perfekt und witzig inszenierte Kompaktanlage auf sechs Quadratmetern.
Thema: Bahnhof Jöhstadt der Pressnitzalbahn.

Platz 3
Gewinner: Jürgen Böcker (D)
Perfekt inszenierte Modulanlage.
Thema: Harzer Schmalspurbahnen, Wernigerode, Kirchstraße.

Platz 4
Gewinner: Peter Friedl (D)
Indoor-Anlage mit vielen Details auf 12 Quadratmetern Fläche. Thema: Deutsche Schmalspurbahn aus der guten alten Zeit.

Platz 5
Gewinner: Dr. Heinz-Peter Zach (A)
Ungewöhnliche Anlage auf 10 Quadratmetern Fläche mit Gleisen in Regalböden. Thema: Österreich und Schweiz.

DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN 2020 – KATEGORIE OUTDOOR

PLATZ 1: GORDON KAY, GROSSBRITANNIEN

Prachtvolle Parkbahn



Nah dran: Die Gartenbahn von Gordon Kay bietet viele schöne Details und abgegrenzte Wege für Besucher.

Die LGB Bahn von Gordon Kay ist außergewöhnlich, sehr abwechslungsreich und überaus beeindruckend: Die 240 Quadratmeter große Anlage mit deutschen und Schweizer Motiven bietet sehr viel Zugverkehr, eine raffinierte und abwechslungsreiche Bahnstrecke, viele Pflanzen, Wasserfälle, einen Bachlauf und sogar befestigte Wege für Besucher. Auf Gordon Kays Gartenbahn gibt es extra angelegte Pfade, die es den Besuchern erlauben, die detailliert gestalteten Szenen und die fahrenden Züge ganz aus der Nähe zu betrachten.

Der Zugverkehr steht nach den Vorstellungen seines Erbauers im Mittelpunkt dieser LGB Anlage. „Ich wollte eine Gartenbahn mit Schwerpunkt auf Zügen bauen und kein Modelldorf mit einer Eisenbahn“, erläutert er. Das ist auch bei der Auswahl der 21 Gebäude zu erkennen. Vor allem Bahnhöfe, Stellwerke und andere Bahngebäude sind auf dieser Anlage.

Die 330 Gleismeter lange Bahn beeindruckt mit ihrer raffinierten Streckenführung, die auf mehreren Ebenen verläuft. Zwei Hauptgleise in Form von ineinander verschachtelten Gleisovalen, die meist

parallel zueinander verlaufen und über zusätzliche Verbindungsstrecken verfügen, erlauben einen Zugverkehr mit vielen Überraschungsmomenten. In die Anlage sind zwei Zahnradstrecken integriert, deren Gleise verschachtelt verlaufen und zu zwei Bergstationen führen. Gleisstrecken auf unterschiedlichen Höhen, drei Brücken, sieben Tunneln, drei Viadukte und 23 Weichen erlauben einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb auf der volldigitalisierten Gartenanlage. Bis zu neun Züge sind gleichzeitig computer-gesteuert in unterschiedlichen Richtungen unterwegs.

Die Anlage verfügt über vier Bahnhöfe, der größte von ihnen ist fünfgleisig ausgelegt. Zwei Schattenbahnhöfe sind ebenfalls vorhanden, sie bieten genügend Platz für 14 Züge. Selbst die Zufahrt zu einem dieser Schattenbahnhöfe ist imposant: Um in den Außenbereich der Anlage zu gelangen, verlassen die Züge den Schattenbahnhof durch einen 3,50 Meter langen Tunnel auf einem der vier parallel verlaufenden Gleise.

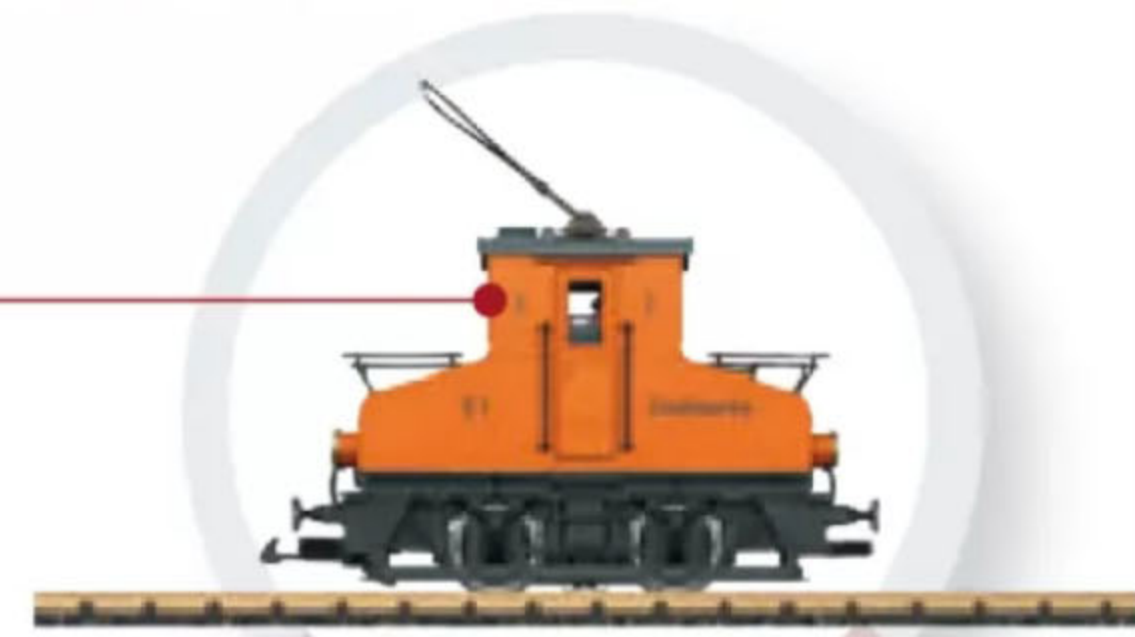
Auf der Außenanlage von Gordon Kay gibt es jedoch nicht nur die auf schwarzem Harz verlegten Gleise, sondern auch grüne Oasen, die mit Bodendeckern und

kleinen und größeren Büschen bepflanzt sind. Zwei Wasserfälle und ein zehn Meter langer Bachlauf sorgen für weitere Highlights auf der Gartenbahn, die sich dank ihres perfekten Gesamteindrucks das Prädikat „Schönste Gartenbahn 2020“ verdient hat.



DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN 2020 – KATEGORIE INDOOR
PLATZ 1: JOACHIM BORCHERT, DEUTSCHLAND

Ländliche Idylle



Gewinn:
 Elektrolokomotive
 (Art. 20301)



Indoor-Anlage der Spitzenklasse: ein Blick auf den Nebenbahnhof mit der Segmentdrehscheibe.

Die Indoor-Anlage von Joachim Borchert ist beeindruckend. Auf einer kompakten Anlagenfläche von 14 Quadratmetern hat er ein raffiniertes Gleislayout errichtet, das nicht nur Rundfahrten ermöglicht, sondern auch viele reizvolle Fahr- und Rangieroptionen bietet. Die eingleisige Rundstrecke, die an den Wänden des Raumes entlangläuft und im Bereich der Türen über herausnehmbare Brücken führt, besitzt einige von der Rundstrecke abzweigende Nebengleise.

Sie machen den Fahrbetrieb deutlich vielseitiger, da über die Nebengleise der viergleisige Hauptbahnhof, der viergleisige Güterbahnhof, der zweigleisige Nebenbahnhof und das Betriebswerk mit dem Lokschuppen angefahren werden können.

Das Thema der Anlage, eine deutsche Kleinstadt in ländlicher Umgebung in der Epoche I/II mit etwas Kleinindustrie, Holzwirtschaft und einer Schmalspurbahn, ist perfekt umgesetzt. Der Personenverkehr auf der Hauptstrecke erfolgt mit

Personenzügen. Der Nebenbahnhof wird von einem Schienenbus angefahren. Auf dem beengten Bahngelände werden die Triebfahrzeuge noch im Handbetrieb auf einer Segmentdrehscheibe umgesetzt.

Der Güterverkehr wird über den großzügig angelegten Güterbahnhof abgewickelt, der mit seinen drei Durchfahrgleisen und dem Ladegleis viel

Transportverkehr erlaubt. Dass die Anlage zurzeit in der Aufbauphase ist, ist am Güterbahnhof erkennbar. Zwar hat Joachim Borchert die Gleisanlage bereits perfekt gestaltet und den Güterschuppen in Betrieb genommen, ein Highlight ist aber noch nicht aufgebaut. Künftig wird ein Brückenkran das angelieferte Holz aus dem benachbarten Wald auf die Güterwagen verladen.

Joachim Borchert hat seine Anlage, an der er seit 2015 baut, inzwischen zu großen Teilen fertiggestellt. An den bereits fertigen Abschnitten, wie etwa dem kleinen Nebenbahnhof mit der Segmentdrehscheibe, ist deutlich sichtbar, mit welcher Detailtreue und Perfektion er seine Szenen ausarbeitet. Landschaft, Architektur, Vegetation und die vielen Details passen perfekt zueinander und ergeben wunderschöne Szenen.

Außerdem haben sie lokale Bezüge. Joachim Borchert orientiert sich bei den Gebäuden, die alle im Eigenbau entstehen, an lokalen Vorbildern. Lokale Motive zeigen auch die zur Anlage perfekt passenden Wandbilder. Selbst die realistisch und detailreich umgesetzte Vegetation auf der Anlage hat einen lokalen Bezug.

Das schöne Anlagenmotiv, die beeindruckenden Inszenierungen sowie die attraktive und abwechslungsreiche Streckenführung, die viel Spielspaß verspricht, machen die Anlage von Joachim Borchert zur Schönsten Gartenbahn 2020 im Indoor-Bereich.



DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN 2020 – KATEGORIE OUTDOOR PLATZ 2: WERNER BOSSHARD, SCHWEIZ

Wunderbare Wiesenbahn



Gewinn:
RhB Gepäckwagen
(Art. 34554)



Toll: viele Superlative und trotzdem sehr natürlich – die Gartenbahn nach Schweizer Motiven von Werner Bosshard.

Drei Personenbahnhöfe, zwei Haltestellen, ein Güterbahnhof sowie ein riesiger Schattenbahnhof mit Abstellmöglichkeiten für 24 komplette Züge – das sind einige der vielen Superlative, mit der die Gartenbahn des Schweizer Werner Bosshard aufwartet. 420 Gleismeter, 87 digital gesteuerte Weichen, viele davon mit R5-Radien, drei bis zu drei Meter lange Brücken, zwei Viadukte und vier Tunneln kennzeichnen weiterhin diese beeindruckende Anlage, die sich trotz ihrer vielen Superlative dezent in das Gartengelände einpasst. Werner Bosshard plante nämlich eine Anlage, die den 500 Quadratmeter großen Gartenbereich ausnutzt, ohne ihn zu dominieren. Dabei musste er beim Anlagenbau berücksichtigen, dass ein Teil des Gartens im Hochwasserschutzbereich liegt.

Die 420 Meter Gleis verteilen sich auf einer lang gestreckten, sehr schlanken und verschachtelten Rundstrecke, die streckenweise eingleisig, in einigen Abschnitten aber auch fünfgleisig verläuft. Zwei Wendeschlaufen, einige Abkürzungsmöglichkeiten sowie ein 16 Meter langer eingleisiger Tunnel, der kaum sichtbar unter der Rasenfläche verläuft,

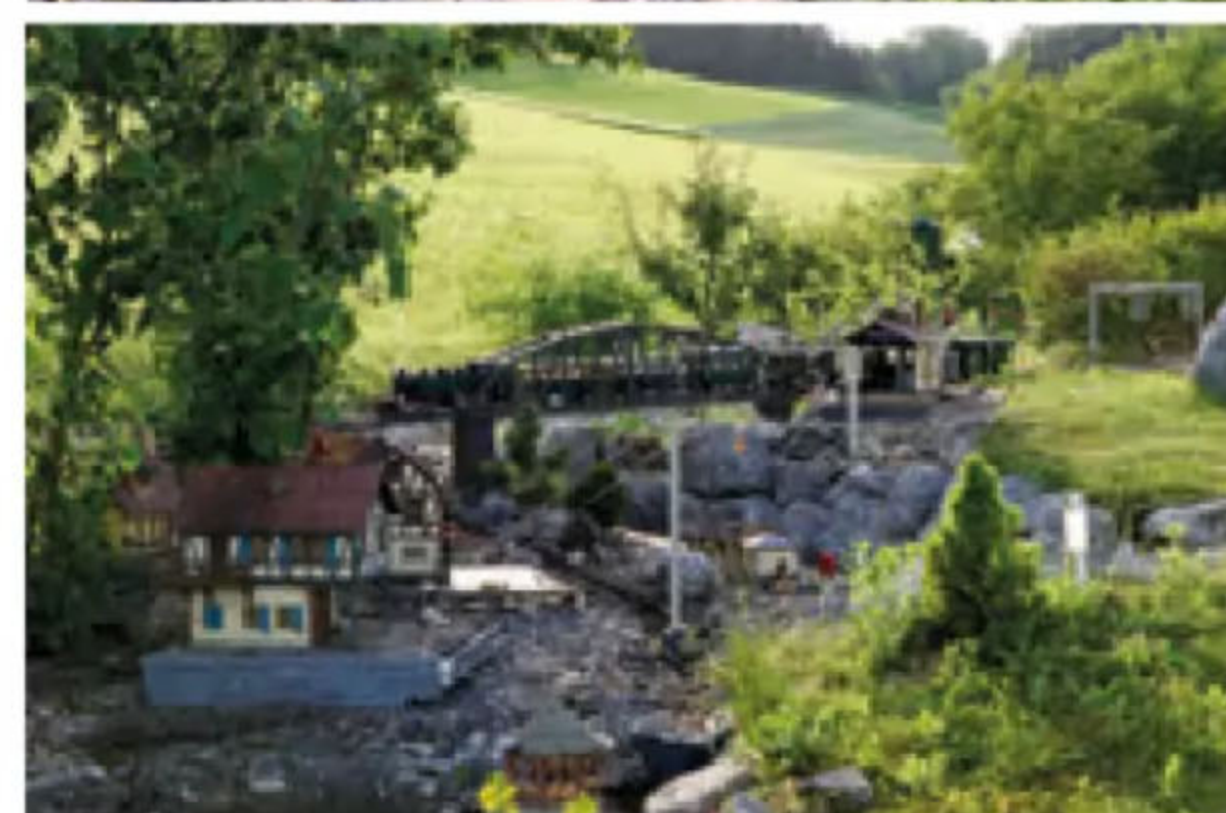
sind ebenfalls Teil der Anlage, deren Streckenführung dem Gelände angepasst wurde.

Die sehr weitläufige Außenanlage wird von einem riesigen Schattenbahnhof ergänzt. Er besitzt acht durchfahrbare Abstellgleise und dient gleichzeitig als Wendeschleife für den Fahrbetrieb auf der Außenanlage. Ein zweigleisiger Tunnel verbindet den im Gebäude liegenden Schattenbahnhof mit dem Außenbereich. Knotenpunkt des Bahnverkehrs ist der fünfgleisige Bahnhof Pleershausen, an dem sich ein Betriebswerk mit dreiständigem Lokschuppen und einer selbst gebauten Drehscheibe anschließt. Ein interessanter Fahrbetrieb mit vielen Spielmöglichkeiten ist garantiert.

Die Anlagegestaltung mit den vielen großen und kleineren Natursteinen, dem Grün von Büschen und Wiese und dem kleinen Bachlauf passen ebenso perfekt zum Anlagenmotiv Schweiz wie die Gebäude, Brücken und Tunneln auf der Anlage. Und so überrascht es kaum, dass auf dem weitläufigen Gelände eine sechs Meter lange Sesselbahn und eine Alpweide anzutreffen sind. Gebäude, Brücken und Bahnszenen sind harmo-

nisch in das Grundstück integriert, auch wenn an einigen Stellen der Anlage – wie etwa an den Bahnhöfen – ziemlich viel Bahnverkehr herrscht.

Die schöne Gartenbahn von Werner Bosshard ist eine beeindruckende Großanlage, die mit ihrer attraktiven Streckenführung viel Spielspaß bietet und sich perfekt in die Wiesenlandschaft integriert.



DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN 2020 – KATEGORIE INDOOR

PLATZ 2: MARKUS BUCK, DEUTSCHLAND

Kompaktes Kleinod



Gewinn:
RhB Gepäckwagen
(Art. 34554)



Kompakt und klasse: Markus Buck konzentrierte auf engstem Raum Spielspaß und Spur-G-Modellbau in Perfektion.

Die Indoor-Anlage von Markus Buck ist ein echter Hingucker. Die lediglich sechs Quadratmeter große Kompaktanlage ist bis in die kleinsten Details perfekt gestaltet – in nur neun Monaten Bauzeit. Für seine Anlage zum Thema sächsische Schmalspurbahnen dienten ihm die Pressnitztalbahn und der Bahnhof Jöhstadt mit dem großen Lokschuppen und der kleinen Haltestelle als Vorbild. Die Anlage wurde von Markus Buck, der sich selbst als Teppichbahner bezeichnet, zunächst als Diorama geplant und im Lauf des Anlagenbaus erweitert.

Zwar ist auf der 16 Gleismeter langen Anlage weiterhin kein Rundfahrbetrieb möglich, jedoch bietet die Bahn Spieloptionen auf engstem Raum. Ein kurzer Zug fährt ein, die Lok koppelt ab, füllt ihre Kohle- und Wasservorräte auf und rollt zum anderen Zugende, um dann mit den Wagen den Bahnhof über die kleine Eisenbahnbrücke zu verlassen. Der Rangierbetrieb an der Rollwagengrube lässt sich ebenfalls nachstellen. Auf der zwischen dem Wäldchen und dem dreistöckigen Lokschuppen viergleisig

ausgebauten Kompaktanlage kann dies realistisch nachgespielt werden. Die Weichen werden von Hand gestellt, die Loks fahren digital und die CS3 übernimmt die Steuerung.

Zum Bahnareal gehören neben dem großen Lokschuppen mit Kohlebansen, Wasserkran und Dieseltankstelle auch eine kleine Werkstatt, eine Rollwagengrube und ein Lagerhaus, ebenso eine eingleisige Eisenbahnbrücke und eine kleine Haltestelle, an der sich einige Reisende eingefunden haben. Sämtliche Teile sind bearbeitet, um „natürlich alt“ auszusehen.

Überall auf der Anlage gibt es schöne und pfiffig gestaltete Szenen, die kleine Geschichten erzählen. Das Filmteam, das heute am Bahnhof zu Besuch ist, ist eine davon. Trotz vieler Gleise und dem großen Bahngelände bleibt die Natur nicht auf der Strecke. Laub- und Nadelbäume, Büsche, Bodendecker, aber auch schön gestaltete Felsen sind auf der Anlage zu entdecken. Neben dem Lokschuppen grasen Schafe, etwas abseits verläuft ein kleiner Fluss, über den zwei kleine Brücken führen. Die großen und kleinen Gebäude hat Markus Buck selbst gebaut,

ebenso die Brücken. Die Kompaktanlage von Markus Buck ist pfiffig und wunderschön gestaltet sowie stimmig bis in die kleinsten Details. Die Zimmeranlage mit den sehr kompakten Ausmaßen und den beeindruckenden Inszenierungen zählt zu den schönsten Indoor-Gartenbahnen des Jahres 2020.



DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN 2020 – KATEGORIE OUTDOOR PLATZ 3: NICOLAS MAYER, ÖSTERREICH

Gleise im Grünen



Harmonie im Garten: Gartenbahn und Gartenpflanzen ergänzen sich perfekt.

Sehr viel Grün und eine dezent ausgeführte Gleisanlage, die in einem eingleisigen Rundkurs um das Haus herumführt und viele schön ausgestattete Streckenabschnitte aufweist, machen den besonderen Charme der LGB Anlage von Nicolas Mayer aus. Bei der Fahrt auf der großen Rundstrecke passieren die digital gesteuerten Züge drei Bahnhöfe, vier Tunnels, einen Bogenviadukt sowie eine Stahlträgerbrücke. Zudem führt sie ein kurzer Streckenabschnitt durch das Haus.

Eine 30 Meter lange Nebenstrecke mit einem neun Meter langen Tunnel verbindet den Rundkurs mit dem vier-

gleisigen Schattenbahnhof im Keller des Hauses, wo die Züge zusammengestellt werden. Auf einer weiteren 20 Meter langen steilen Nebenstrecke sind Zahnradzüge unterwegs, wobei die Gleise auf der Hälfte der Steigungsstrecke auf massiven Felsen verlegt sind.

Zwölf Gebäude verteilen sich entlang der 110 Gleismeter langen Strecke. Der Schwerpunkt bei den Gebäuden liegt auf Bauten, die sich an den drei Bahnhöfen konzentrieren. Zu jedem Bahnhof gehören ein Güterschuppen, ein Stellwerk und meist auch ein Lokschuppen. Ausweich- und Ladegleise sind auch vorhanden, sodass die LGB Bahn von Nico-



Gewinn:
Gedeckter
Güterwagen
White Pass
(Art. 48675)

las Mayer nicht nur schöne Rundfahrten im Garten erlaubt, sondern auch viele Optionen zum Rangieren bietet.

Die gesamte Gleisanlage verteilt sich auf einem Areal von 500 Quadratmetern. Zwar ist die Bahnstrecke im Lauf der Jahre gewachsen, jedoch war es für den Erbauer sehr wichtig, dass die Anlage nie die Pflanzen dominiert und sich dezent in die Gartenlandschaft einfügt. Viel Grün, kleine und größere Büsche, blühende Bodendecker, aber auch viele Natursteine, die massiven Felsen und das natürliche Gefälle im Garten lassen die Areale um die Gleise herum sehr natürlich wirken. Eine perfekt gelungene Integration von Gleisen, Brücke, Viadukt und Tunnels in den Garten tun ein Übriges. Das harmonische Miteinander von attraktiver Gleisanlage und schön gestaltetem Garten machen die Outdoor-Anlage von Nicolas Mayer zu einer besonders attraktiven Gartenbahn.



DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN 2020 – KATEGORIE INDOOR
PLATZ 3: JÜRGEN BÖCKER, DEUTSCHLAND

Schöner Straßenzug



Gewinn:
 Gedeckter
 Güterwagen
 White Pass
 (Art. 48675)



Modular: Die Module Wernigerode, Kirchstraße von Jürgen Böcker sind ein attraktiver Teil einer riesigen Modulanlage.

LGBler Jürgen Böcker hat drei Module seiner großen Modulanlage zum Thema Harzer Schmalspurbahnen (HSB) eingereicht und die Jury damit begeistert. Die insgesamt 3,60 Meter langen Module zeigen das bekannte HSB-Motiv der Straßendurchfahrt in Wernigerode. Gestaltet wurde sie nach dem Vorbild der Kirchstraße in Wernigerode, in der die Dampfzüge der Harzer Schmalspurbahnen ähnlich wie Straßenbahnen zwischen den Häusern entlangfahren.

Der Straßenzug mit den selbst gebauten, als Halbrelief ausgeführten Häusern hinterlässt einen sehr realistischen Eindruck. Die detaillierte Gestaltung der Häuserzeilen, Vorgärten und Einfahrten laden zum genauen Hinschauen ein. Die Szenen sind schön ausgearbeitet und abwechslungsreich gestaltet. Zu den Besonderheiten der Kirchstraßen-Module gehört ein Radfahrer, der an der Straße entlangradelt. Am Ende der Straße verschwindet er in einem Busch, um nach

kurzer Pause wieder am Anfang der Straße aufzutauchen. Ein Elektromotor und eine Fahrradkette halten ihn in Bewegung.

Der Gleisverlauf auf den drei zum Wettbewerb eingereichten Modulteilern beschränkt sich vorbildgemäß auf eine gerade eingleisige Strecke. Zur Gesamtanlage gehören aber mehrgleisige Module. Die Züge werden digital gefahren und die Weichen von Hand gestellt.

Jürgen Böcker hat auf seinen standardisierten Modulen auch andere bekannte Motive der HSB festgehalten, wie etwa den Bahnhof Goetheweg, den Thumkuhlentunnel oder den Bahnhof Eisle der Talmühle. Auf seinen Modulen sind aber auch Nicht-HSB-Motive zu finden, eine Rollwagengrube, eine Rollbockverladung, eine Hubbrücke oder eine Verladestelle zur Feldbahn beispielsweise.

Die 55 Module umfassende Anlage von Jürgen Böcker ist nicht fest aufgebaut, sondern zusammengepackt untergestellt.

Sie wird bei Veranstaltungen aufgebaut. Wobei die genormte Form der Module an den Anschlussstellen seinem Erbauer die Option eröffnet, die Module unterschiedlich zusammenzusetzen.



Zugschönheiten

Zwei interessante Museumszüge aus Frankreich und Sachsen stehen vor ihrer Auslieferung: ein kleiner Museumszug der französischen Museumsbahn M.T.V. und ein Museumszug aus Sachsen, bestehend aus einer IV K und vierachsigen Personen- und einem Gepäckwagen der Epoche III.



33202

40078

20782

HIGHLIGHTS

**M.T.V. Personenwagen
1. und 2. Klasse,
Epoche VI, Art. 33202**

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 2 Komplette Inneneinrichtung.
- 3 Türen in Stirnwänden und Bühnentüren zum Öffnen.
- 4 Metallradsätze.

HIGHLIGHTS

**M.T.V. Gedeckter Güter-
wagen CdN D 370,
Epoche VI, Art. 40078**

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 2 Türen zum Öffnen.
- 3 Metallradsätze.

HIGHLIGHTS

**CdN Dampflokom. Nr. 36,
Epoche VI, Art. 20782**

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 2 Ein leistungsstarker kugellagerter Bühler-Motor treibt alle drei Radsätze an.
- 3 mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht-/Soundfunktionen.
- 4 Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb funktionsfähig.

Der kleine Museumszug aus Frankreich

Die kleine Dampflokom. Nr. 36 der französischen Museumsbahn Musée des Tramways à Vapeur (M.T.V.) mit dem Spitznamen Lulu hat eine bewegte Vergangenheit. Die Corpet-Louvet-Lok vom Typ 030T wurde 1925 in La Courneuve für die Chemins de fer des Côtes-du-Nord (CdN) gebaut. Bis 1956 fuhr sie auf den 1.000-mm-Gleisen der CdN in der Bretagne. Dann wurde sie zum Abbau der Gleise verwendet und anschließend als Denkmal auf dem Parkplatz des SNCF-Bahnhofs von Saint-Brieuc aufgestellt. 1971 entdeckte sie ein Besucher, der als Kind mit dieser Lok gefahren war. Zehn Jahre und 6.000 Arbeitsstunden dauerte die Restaurierung der kleinen Lok Nr. 36 durch die Mitglieder des französischen Eisenbahnmuseumsvereins MTVS (Musée des Tramways à Vapeur et des chemins de fer Secondaires français). 1990 wurde die CdN-Lok Nr. 36 unter Denkmalschutz gestellt, seit 1997 ist sie als Museumszug im Einsatz. Heute zieht sie den

historischen Dampfzug „Beauvaisis“ der auf der Museumsstrecke der MTVS zwischen Crèvecœur-le-Grand und Rotangy in der Region Hauts-de-France unterwegs ist. Ihren Spitznamen Lulu hat die französische Dampflokom. übrigens von einer Taube, die in der Lok nistete. Die Taube ist längst verschwunden, der Name ist geblieben. Das LGB Modell (Art. 20782) entspricht in Farbgebung und Beschriftung dem Vorbild, das heute als Museumsbahn im Einsatz ist. Die drei Radsätze der Dampflokom werden von einem kugellagerten Bühler-Motor angetrieben. Der mfx/DCC-Decoder aus der aktuellen Generation bietet viele Licht- und Soundfunktionen, wobei die Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb funktionsfähig sind. Passend zur rot-schwarzen Lok gibt es einen grünen Personenwagen 1. Klasse und 2. Klasse vom Typ AB F7 (Art. 33202) aus der gleichen Epoche. Der Wagen, dessen Vorbild ebenfalls bei der französischen

Museumsbahn eingesetzt wird, verfügt über eine komplette Inneneinrichtung und die Türen in den Stirnwänden und den Bühnen lassen sich öffnen. Neu ist auch der gedeckte Güterwagen CdN D70 (Art. 40078), dessen Vorbild heute ebenfalls im Besitz des Museums ist. Der 30 Zentimeter lange grau-schwarze Zweiachser passt perfekt zur Museumslokom und zum Personenwagen. In Farbgebung und Beschriftung entspricht er ebenfalls dem Vorbild, wie es heute bei der Museumsbahn im Einsatz ist. Die neue Zuggarnitur ist eine schöne Ergänzung zu den bislang ausgelieferten Modellen der französischen Museumsbahn wie der Dampflokom Nr. 75 (Art. 20781), dem TIV Personenwagen Klasse 2 (Art. 33201) und dem offenen Güterwagen G 5665 (Art. 40077).



33201

40077

20781

HIGHLIGHTS

IV K DampfloK 99 587, Epoche III, Art. 26845

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- 2 Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühler-Motoren treiben die vier Radsätze an.
- 3 mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht-/Soundfunktionen wie Führerstandsbeleuchtung und mit in Fahrtrichtung wechselndem Spitzenlicht.
- 4 Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb.
- 5 Rauchgenerator mit rad-synchronem Dampfausstoß.



Der Sachsen-Klassiker

Anfang der 1890er-Jahre entwickelte die Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz eine Schmalspur-DampfloK mit vier angeordneten Achsen sowie einem größeren Kessel und einer größeren Reibungsmasse als die damals eingesetzten DampfloKs I K, II K und III K. Die neun Meter lange Lok der Bauart Günther-Meyer hatte zwei Triebdrehgestelle, damit sie trotz ihrer Länge enge Kurvenradien sicher befahren konnte. Insgesamt 96 Loks dieses Typs baute die Sächsische Maschinenfabrik zwischen 1892

und 1921. Bei den Bahngesellschaften war die Schmalspurlok so beliebt, dass sie zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts auf allen Schmalspurbahnen in Sachsen unterwegs war. LGB bringt diesen populären DampfloK-Klassiker aus Sachsen in der Ausführung einer Altbau-Lok, wie sie bei der DR im Einsatz war. Farbgebung und Beschriftung entsprechen dem Vorbild in der Epoche III, wie es auf den Gleisen der Schmalspurbahn Oschatz-Mügeln-Döbeln im Einsatz war. Zwei kugelgelagerte Bühler-Motoren treiben die vier Radsätze der Lok an. Der Rauchgenerator sorgt für radsynchronen Dampfausstoß sowie Zylinderdampf. Außerdem ist die IV K mit einem mfx/DCC-Decoder ausgerüstet, der umfangreiche Sound- und Lichtfunktionen bereitstellt. Passend zur Lok gibt es zwei vierachsige Personenwagen 2. Klasse (Art. 31356 und Art. 31357) der Gattung KB 4 sowie einen vierachsigen Gepäckwagen der Bauart KD 4 (Art. 30324). Ihre Vorbilder stammen aus den Jahren 1913 und 1922. Die drei Wagen sind heute noch für die Museumsbahn der Preßnitztalbahn zwischen Steinbach und Jöhstadt unterwegs. Der grüne 48 Zentimeter lange vierachsige Gepäckwagen hat Holzwände, bauarttypische Details wie das Sprengwerk am Wagenboden und Schiebetüren, die sich öffnen lassen. In der Beschriftung und Farbgebung entspricht das Modell dem Original in der Epoche III/IV. Das gilt auch für die beiden vierachsigen DR-Personenwagen mit den Wagennummern 970-402 und 970-214. Sie verfügen über eine komplette Inneneinrichtung und über Türen zu den Plattformen, die sich öffnen lassen. Die Personenwagen 2. Klasse und 3. Klasse und der Gepäckwagen bilden zusammen mit der sächsischen IV K als Zuglok einen Sachsenzug aus der guten alten Zeit, der nicht nur bei den sächsischen Museumsbahnen, sondern auch auf jeder LGB Bahn einen guten Eindruck hinterlässt.



HIGHLIGHTS

DR-Gepäckwagen KD4, Epoche III/IV/VI, Art. 30324

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III/IV.
- 2 Viele bauarttypische Details wie Sprengwerk am Wagenboden.
- 3 Ausführung mit Holzwänden.
- 4 Schiebetüren zum Öffnen.
- 5 Metallradsätze.



HIGHLIGHTS

DR-Personenwagen 2. Klasse, Epoche III/IV/VI, Art. 31356

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III/IV.
- 2 Komplette Inneneinrichtung.
- 3 Türen lassen sich öffnen.
- 4 Metallradsätze.

HIGHLIGHTS

DR-Personenwagen 2. Klasse, Epoche III/IV/VI, Art. 31357

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III/IV.
- 2 Komplette Inneneinrichtung.
- 3 Türen lassen sich öffnen.
- 4 Metallradsätze.



31357

31356

30324

26845



Viel Dampf in den Zittauer Bergen

Vom 4. bis 6. September herrschte in der Oberlausitz Nostalgiefieber. Die 14. Historik Mobil fand statt und viele historische Züge waren zwischen Zittau, Bertsdorf, Oybin und Jonsdorf unterwegs. LGB war dabei und hatte eine interessante Überraschung mitgebracht.

Einmal im Jahr wird das Zittauer Gebirge zum Mekka für alle Dampfbahn- und Oldtimerfans. Drei Tage lang sind dann zwischen Zittau, Bertsdorf und den Kurorten Oybin und Jonsdorf alte Schmalspurloks mit ihren Wagen unterwegs und in den Städten entlang der Schmalspurgleise warten jede Menge Oldtimer mit zwei, vier und noch mehr Rädern auf die Besucher.

Auch in diesem Jahr fand dieses schöne Spektakel in der Oberlausitz statt, das Besucher aus Deutschland, Tschechien und Polen anlockt. Coronabedingt gab es bei der 14. Historik Mobil jedoch Veränderungen. Die Veranstaltung wurde vom August in den September verlegt und der Schwerpunkt auf Bahnfahrten mit historischen Zügen gelegt. Das Angebot war groß: Teilweise im Halbstundentakt waren die

Oldtimerzüge rund um Zittau unterwegs. Ein alter Sachsenzug, ein Reichsbahnzug und ein DR-Triebwagenzug standen für die kleine und großen Fahrgäste ebenso bereit wie ein Speisewagenzug und ein Aussichtswagenzug. Der führte nicht nur mehrere offene Aussichtswagen mit sich, sondern auch ein Musikband, die mit Live-musik für gute Stimmung auf den Gleisen und an den Bahnhöfen sorgte.

Anno 1910: Die historischen Güterwagen werden von der 112 Jahre alten Zittauer IV K Nr. 145 gezogen.



Vorsicht Dampfzug: Die 99 760 fährt mit dem Speisewagenzug auf Gleis 7 in den Bahnhof Bertsdorf ein.





Kopfmachen: Der Triebwagen VT 133 722 beim Umsetzen am Bertsdorfer Bahnhof. Der Beiwagen wartet am anderen Gleis.



Gefragte Motive: Am Bahnhof in Bertsdorf gab es für die Besucher überall etwas zu entdecken.

An den drei Septembertagen konnten die Besucher der Historik Mobil Schmalspurklassiker wie die sächsische IV K und sächsische VII K in Aktion aus nächster Nähe beobachten und sie ausgiebig fotografieren. Außerdem waren der achtzig Jahre alte Diesellokomotive VT 137 322 von Busch mit Beiwagen sowie die SOEG-Diesellok 199 018 (Baureihe L45H) des rumänischen Herstellers Faur auf den Gleisen der Zittauer Schmalspurbahnen unterwegs.

Ein Bahn-Highlight der diesjährigen Historik Mobil war der sächsische Güterzug anno 1910. Die fein aufgearbeiteten Güterwagen aus Sachsen, von denen einer mit einer historischen Feuerspritze beladen war, wurden von der Zittauer IV K Nr. 145 gezogen. Sie ersetzte die sächsische I K Nr. 54, die trotz mehrfacher Reparatur nicht rechtzeitig für die diesjährige Historik Mobil einsatzfähig gemacht werden konnte. Neben vielen Highlights auf den Gleisen wurde auch einiges neben den Gleisen geboten. In Jonsdorf waren am Bahnhof Oldtimer mit zwei und vier Rädern zu bestaunen und am Gemeindeamt alte Feuerwehr-Fahrzeuge. Am Bahnhof in Bertsdorf warteten der Museumsbahnhof, der Lokschuppen und eine Bühne mit viel Unterhaltung auf die Besucher. Viele Händler hatten ihre Stände aufgebaut. Von Original DDR-Softis bis zu Töpferwaren aus der Region reichte die Auswahl.

LGB war auch vor Ort und informierte die Eisenbahnfans über die neuen LGB Modelle. Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle und LGB Produktmanager Andreas Schumann waren extra von Göppingen angereist und ließen sich auf der gut besuchten Veranstaltung nicht die Chance entgehen, den interessierten Besuchern das erste Bauteil der neuen VII K vorzustellen. Die neue LGB Lok, die nach dem Vorbild einer Zittauer VII K-Dampflok gestaltet wird, soll auf der nächsten Historik Mobil offiziell vorgestellt werden. Wenn das keine schönen Aussichten für die Historik Mobil 2021 sind.

Gute Stimmung: Mit Livemusik ist das Eisenbahnfahren in Oldtimerzügen noch viel schöner.



Vielversprechende Ankündigung: Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle und LGB Produktmanager Andreas Schumann überraschten mit einem ersten Bauteil der geplanten VII K.



Beste Unterhaltung: Eisenbahnurgestein Alfred Simm sorgte auch diesmal wieder in Bertsdorf für gute Stimmung.

Großes Interesse: LGB war am Bahnhof Bertsdorf vor Ort und stand den Besuchern Rede und Antwort.



Schmalspur-Zauber im Herzen von Tirol

Auf knapp 32 Kilometern Länge steht die Zillertalbahn von Jenbach nach Mayrhofen für Schmalspur-Faszination vom Feinsten: Der historische Fahrbetrieb rund um die Dampfloks der Baureihe U ist ein nostalgischer Genuss.



Ob sanft geschwungene Wiesenlandschaften mit malerischen Almen, rund 670 Kilometer alpine Skipisten zwischen Spieljochbahn, Hochfügen, der Zillertal Arena und dem Hintertuxer Gletscherskiareal oder spektakuläre Felswände mit dem 3.509 Meter hohen Hochfeiler als Highlight: Die Bergwelten des Zillertals sind ein Eldorado für Wanderer, Wintersportler und Gipfelstürmer – hier zeigt sich Tirol von seiner schönsten Seite. Doch auch drunten im Tal reiht sich Sehenswürdigkeit an Sehenswürdigkeit: Hübsche Orte säumen das rund 40 Kilometer östlich von Innsbruck gelegene Tal, der Ziller bahnt sich sanft schlängelnd seinen Weg zwischen Zillertaler Alpen und Inntal.

Über 35 Brücken durch das Zillertal

Und mit der Zillertalbahn lockt gar eine Perle des alpenländischen Schmalspurbetriebs: Auf 31,7 Kilometern Streckenlänge und mit 35 teils denkmalgeschützten Brücken und Überführungen zeigt sich diese Verbindung vom auf 530 Metern gelegenen Jenbach hinauf nach Mayrhofen (633 Meter über Meeresspiegel) als kleine Herrlichkeit auf Schienen – und das seit inzwischen 120 Jahren. 1892 war's, als ein Komitee aus örtlichen Gemeindevorstehern und angesehenen Persönlichkeiten des Zillertals im Gasthof „Bräu“ in Zell am Ziller den Grundstein zur eisenbahnlichen Erschließung des einst sumpfigen und unwegsamen Tals im Herzen von Tirol legte. Endgültig beschlossen wurde der Bau einer Eisenbahn im April 1895, ehe vier Jahre später am 26. Dezember 1899 die „Zillerthalbahn Actiengesellschaft“ die Arbeiten für eine Linie in der „bosnischen“ Spurweite von 760 Millimetern begann. Zügig ging es voran, sodass schon am 20. Dezember 1900 der Eröffnungszug

auf feierliche Jungfernfahrt von Jenbach nach Fügen gehen und die Zillertalbahn mit anfangs zwei Lokomotiven der Baureihe U, zehn Personenwagen und 22 Güter- und Postwagen ihren vollständigen Betrieb aufnehmen konnte. Als letzte Etappe wurde schließlich am 31. Juli 1902 der schwierigste Bauabschnitt von Zell am Ziller nach Mayrhofen vollendet.

Unentbehrlich für den Güter- und Personentransport

Anfangs dominierten der Güter- und Personenverkehr. Eine bedeutende Rolle spielte die Zillertalbahn jahrzehntelang etwa für den Holztransport, für den Magnesitabbau sowie als Transportmittel für Maschinen, Baugeräte und zur Materialanlieferung – für den Bau der Kraftwerksgruppe Zemm-Ziller karrte sie zwischen 1965 und 1987 beispielsweise weit über 300.000 Tonnen Zement heran. Ein wichtiges Kapitel Eisenbahngeschichte schrieben die Zillertaler Bahner nicht zuletzt mit der Einführung des Zugfunkes, der hier ab 1971 erstmals auf österreichischen Gleisen eingesetzt wurde. Heute bildet die Zillertalbahn mit ihrer aus modernen Diesellokomotiven und Niederflur-Triebwagen bestehenden Flotte das Rückgrat des Personennahverkehrs. Bei Bedarf kann sie auch noch für den Güterverkehr eingesetzt werden – fein säuberlich gestapelt, warten die dafür nötigen Rollwagen im Depot Jenbach auf ihren nächsten Einsatz

Das Herzstück der Bahn: der historische Dampflok-Betrieb

Doch überregional bekannt und von Eisenbahnliebhabern bewundert wird sie in erster Linie für ihren historischen Dampfzug-Betrieb mit den Maschinen der Baureihe U. Diese in ►



Zum Frühstück erst mal auftanken: Lok 4 III wird vor dem Heizhaus Jenbach für den Tagesdienst hergerichtet. Ihr Wasser bezieht die imposante Veteranin über einen historischen Wasserkran aus einem Tiefbrunnen.



Zweigleisig: Zwischen Kaltenbach und Aschau (im Bild: die Wendezuggarnituren D14 (mit Steuerwagen VS6) und D16 (mit VS5) ...



... sind ebenso Plankreuzungen angelegt wie im Bahnhof Jenbach – dort passiert D16 (rechts) die Triebwagengarnitur mit VT3/VT7.

der Achsfolge C1-n2t gebaute Tendermaschine gilt als Österreichs bekannteste Schmalspur-Dampflok und als eine der meistgebauten Schmalspurmaschinen Europas. Derzeit (Stand Juli 2020) absolviert Lok Nummer 3 „Tirol“ (ein Vertreter der Reihe Uv) alle planmäßigen Fahrten, Verstärkung kommt von der bosnischen Dampflok Nummer 4^{III} sowie der in Kürze frisch revidierten Nummer 5 namens „Gerlos“, einer Dampflok der Reihe Uh. Außerdem zu genießen im Zillertal:

die U1 „Raimund“, benannt nach dem Bahngründer Raimund Rainer: Sie wacht, nach wie vor im Eigentum der ZVB AG stehend, als gut gepflegte, wenngleich nicht mehr betriebsfähige Denkmal-Lok vor dem Jenbacher Museum. Wenn sich dann bei der U2 und ihren Kolleginnen kristallklares Bergwasser in heißen Dampf und fauchende Energie verwandelt, der Duft von Kohle, Holz und Metall in die Nase steigt, sich Kolben, Zylinder und Gestänge in Bewegung setzen und das Klackern der Schienenstöße erklingt: Dann wird die goldene Gründerzeit der Eisenbahn lebendig, als die Dampfzöcher die Postkutschen ablösen – und diese markante, an ihren langen Wasserkästen und dem großen Korbelschornstein gut zu erkennende Lok erzählt stimmungsvoll vom alpenländischen Charme der k.u.k.-Ära. Dazu die grandiose Kulisse der Tiroler Alpen – und fertig ist ein ganz besonderes Reiseerlebnis auf schmaler Spur.

Jenseits des regulären Fahrbetriebs lässt sich eine komplette Zugeinheit übrigens als „Dampfzug on demand“ auch für Firmenfeste, Geburtstage, Hochzeiten oder private Feierlichkeiten buchen. Dann holt das Organisationsteam ganz besondere Wagenspezialitäten aus dem Depot – etwa einen im Stil einer Alpenstube gestalteten Buffetwagen, den herrlich rustikalen „Fasswaggon“, einen Panoramawagen im Style der „Rolling Fifties“ oder gar den prunkvollen „Kristallwaggon“, der im Glanz von 62.000 Swarovski-Kristallen funkelt.

Tradition trifft Innovation: vom Dampfantrieb zur Wasserstoff-Technik

Ist man im Normalbetrieb mit der Dampfzug-Garnitur auf der klassischen Zillertalbahn (ÖBB-Kursbuchstreckennummer: 310) unterwegs, so braucht es neunzig Minuten von Jenbach nach Mayrhofen, denn natürlich folgt diese Reise dem Motto: „je langsamer, desto schöner“. Dank einer Geschwindigkeit von maximal 35 Stundenkilometern lassen sich die zahlreichen Sehenswürdigkeiten und die Schönheit der Landschaften in aller Ruhe entdecken. Deutlich flotter ist hingegen der moderne Fuhrpark unterwegs. Mit bis zu 80 Stundenkilometern schlängeln sich die Triebwagen VT1^{II} und VT3^{II}-VT8 sowie die Diesellokomotiven D14-D16 vom Typ Gmeinder D75 BB-SE im Halbstundentakt durch das Zillertal bergauf. Und aus der Ferne grüßt schon die Zukunft: Im Dezember 2015 beschloss die Tiroler Landesregierung mit ihrem Modernisierungskonzept „Zukunft Zillertalbahn 2020+“ den Abschied vom Dieselantrieb und die vollständige Elektrifizierung des Betriebs. 2017 schließlich votierte der Aufsichtsrat der Zillertaler Verkehrsbetriebe für den Einstieg in die Brennstoffzellen-Technik – an günstigem und



Unterwegs Richtung Zukunft: Die Zillertalbahn wird stetig optimiert. Beschlossen ist etwa eine neue Trasse zwischen Aschau und Zell am Ziller – in diesem Zug wird der Halt Erlach durch die neue Station „Rohrberg“ für eine direkte Anbindung des Skigebiets „Zillertalarena“ ersetzt.

HISTORIE IM ÜBERBLICK

1860er-Jahre: Erste Überlegungen für eine Bahn als Teil einer normalspurigen Bahnverbindung von Tirol über das Zillertal und Gerlospass in den Salzburger Pinzgau.

1905: Erster Anlauf zur Elektrifizierung der Bahn unternommen. Bisher jedoch nicht realisiert.

1928: Die Zillertalbahn war die erste Schmalspurbahn Österreichs, die einen Verbrennungstriebwagen einsetzte. Dieser wurde unter starken schwedischen Einflüssen von der Traktorenfabrik Warchalowski, Eissler & Co. als BET 101 („benzinelektrischer Triebwagen“) gebaut.

Ab 1952 wird mit Nachdruck die Verdieselung der Zillertalbahn geplant. 1954 wurde der VT3^I wieder in Betrieb genommen, 1956 die erste Vershub-Diesellok angeschafft, 1961 die erste Streckendiesellok (D7^I).

1984 begann mit den Triebwagen VT3^{II} und VT4 die Modernisierung der Zillertalbahn.



Einfach bildschön: die Ankunft von Lok 4 III (Krauss Linz 1909) sowie dem Beiwagen B13 von 1900 im Bahnhof Mayrhofen.



50 Tonnen auf vier Hebeböcken: Die D14 „Penkenbahn“ macht im Bahnbetriebswerk Jenbach Station für eine planmäßige Revision.

kohlendioxidfrei produziertem Nachtstrom aus dem Kraftwerk Mayrhofen der Kraftwerksgruppe Zemm-Ziller zur Erzeugung des nötigen Wasserstoffs herrscht schließlich kein Mangel.

Der Dampfzug-Betrieb steht unter besonderem Schutz

Doch keine Bange: Der historische Dampfzugbetrieb steht selbstverständlich unter besonderem Schutz. Als Keimzelle des Unternehmens bleibt er von allen Umstellungen vollkommen unberührt. Auch künftig lässt es sich also nach Herzenslust „entschleunigen“ mit Lok 2 & Co. und das Zillertal im Geist der guten alten Dampflok-Zeit genießen. Informationen zum regulären Fahrbetrieb sowie zu den diversen Sonderfahrten findet man immer aktuell im Internet unter www.zillertalbahn.at.



Mit Volldampf Richtung Mayrhofen: Lok Nummer 5 „Gerlos“ mit Anhang nahe Kapfing. An Position 2 zu sehen: das „Cabrio“ der Zillertalbahn – dieser aus einem ehemaligen dem Güterwagen 205 erbaute Freiluftwaggon wurde kürzlich wieder in seine Heimat im Sauerland zurückverkauft.



Frank Tümmermann baut seit 20 Jahren mit seiner ganzen Familie an ihrer Gartenbahn. Rund 200 Tage im Jahr verbringt er fast jede freie Stunde damit, die Bahn auszubauen, neue Gleise zu verlegen, Gebäude zu fertigen oder sonstige bauliche Maßnahmen voranzutreiben. Mit von der Partie sind Ehefrau Kerstin, Sohn Colin und dessen Freundin Alina. Dass die Bahn jemals wirklich fertig wird, ist nicht zu befürchten. Der Spaß an der Arbeit ist zu groß.



FRANK TÜMMERMANN

Freude als Lebensaufgabe

Die Freude und Begeisterung, die sich in unserer Familie einstellt, wenn wir mal wieder einen neuen Gleisabschnitt fertiggestellt, ein Stück Landschaft oder ein neues Gebäude harmonisch in unsere Anlage integriert haben – diese Freude und Begeisterung wollen wir alle nicht missen. Sie ist es, die uns zu immer neuen Taten an unserer Gartenbahn antreibt. Sie ist es, die dafür sorgt, dass wir in den letzten 20 Jahren fast jeden Winkel unserer 500 Quadratmeter Gartenfläche ausgebaut und bestückt haben. Und sie ist es, die uns an die 200 Tage im Jahr in den Garten treibt – die Anlage erweitern.

Aber der Reihe nach: Es war im Jahr 2000. Damals haben wir unser Wohnhaus komplett umgebaut – Küche, Kinderzimmer, Wintergarten, einfach alles. Mein Sohn Colin war damals gerade vier Jahre alt geworden. Und ich hab irgendwann gedacht, wir brauchen eine Eisenbahn – für Colin und natürlich auch für mich. Abgesehen davon, dass auch meine Frau Kerstin gleich begeistert war von der Idee.

Schnell war klar, das ist nix für den Keller – zu klein, zu eng, der Bedeutung des Projekts nicht angemessen. Aber der Garten ..., der schien wie geschaffen dafür, dass wir unseren Tatendrang ausleben konnten. Nächste Überlegung: Wir wollen kein beliebiges Durcheinander, das Ganze sollte schon aus einem Guss sein. Aber welches Thema? Da kam meine Frau als Western-Fan auf die glorreiche Idee: Lass uns doch eine Westernbahn bauen.

Gesagt getan. Ich habe Bücher und Kataloge gewälzt und Western-Filme mit einem ganz anderen Auge angeschaut – mich interessierten plötzlich die Handlung, die Schurken und die Helden weniger als die Eisenbahnen, die dort durch den Wilden Westen dampften. Und natürlich das Drumherum – Bahnhöfe, Wasserspeicher, Saloons ...

Zwischendurch nahm ich Kontakt zu den LGB Freunden Niederrhein auf. Dort haben Colin und ich viele Freunde gefunden und gehören mittlerweile dem Vorstand an. Was soll ich sagen: Wir haben uns in den Bau unserer Gartenbahn regelrecht hineingesteigert. Dabei haben Colin, meine Frau und ich uns immer wieder von Neuem gegenseitig angesteckt. Und die LGB Freunde verstärkten unseren Spaß und unterstützten uns tatkräftig.

Auch wenn es von Anfang an keinen großen Plan gab – heute haben wir 650 Meter Gleise verlegt und jede Menge Pflanzen, Bauwerke, Figuren und Landschaft integriert. Die Bahn fährt um unsere Gartenhütte herum und macht wirklich etwas her. Inzwischen ist übrigens auch Alina, die Freundin von Colin, voll infiziert.

Jetzt, nach 20 Jahren, sind wir eigentlich fertig. Aber es ist wie mit jedem leidenschaftlich betriebenen Hobby: Du wirst nie fertig damit, es ist eher eine Lebensaufgabe. Klar also, dass wir schon neue Pläne haben: Colin will als Nächstes noch zwei Übergänge ändern – und ich bin sicher, uns fällt in den nächsten Jahren immer noch was ein ...



Die Westernbahn – eine Lebensaufgabe, der sich die Familie Tümmermann sehr gerne stellt.

Der Clubfilm als Download

Alle Clubmitglieder erhalten künftig ihre exklusiven LGB Jahresfilme über neue Modelle, attraktive Anlagen und besondere Ereignisse in der Eisenbahnwelt als Download. Das zweimal im Jahr erscheinende Filmpaket können die Mitglieder des LGB Clubs im geschützten Clubbereich unter www.lgb.de (Menüpunkt „Club“) herunterladen. Die Filmdatei kann auf PCs, Laptops, Tablets und Smartphones 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 jetzt in HD-Qualität zur Verfügung. Der erste downloadbare Jahresfilm steht voraussichtlich Ende November bereit. Schwerpunktthema des Clubfilms 2020-02 ist 90 Jahre Glacier Express. Weitere Themen sind: die Historik Mobil in Zittau, ein Werkstattbesuch bei Mike Lorbeer und vieles mehr. Der Bonusfilm beschäftigt sich diesmal mit dem Bahnabenteuer am Bernina.



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

Fotowettbewerb zum Clubgeschenk 2020

Haben Sie das Clubgeschenk 2020, die Streckenwärtertelefonbude mit Läutwerk, auf Ihrer LGB Anlage bereits eingesetzt? Wenn Sie Interesse haben, diese Szene anderen Clubmitgliedern zu zeigen, sollten Sie uns ein Foto Ihres Telefonhäuschens schicken. Maximal drei Fotos können Sie einsenden. Fügen Sie den Fotos bitte Name, Adresse und eine kurze Erläuterung des Bildmotivs bei und senden Sie alles per Mail an LGB-Depesche@3g-media.de



Platz 1:
Art. 33353



Platz 2:
Art. 31355



Platz 3:
Art. 48675



Am 15. November 2020 ist Einsendeschluss. Die Depesche Jury ermittelt unter den Einsendungen drei Gewinner, deren Fotos wir in der Depesche vorstellen werden. Attraktive Preise sind zu gewinnen. Der erste Preis ist ein Güterwagen der Rhätischen Bahn mit Band und Sound (Artikel 33353). Der zweite Preis ist ein Personenwagen 2. und 3. Klasse der Sächsischen Staatseisenbahn (Artikel 31355) und als dritter Preis steht ein gedeckter Güterwagen der White Pass and Yukon Railroad (Artikel 48675) bereit.

Einsendeschluss: 15. November 2020

Urkunden für Clubjubilare

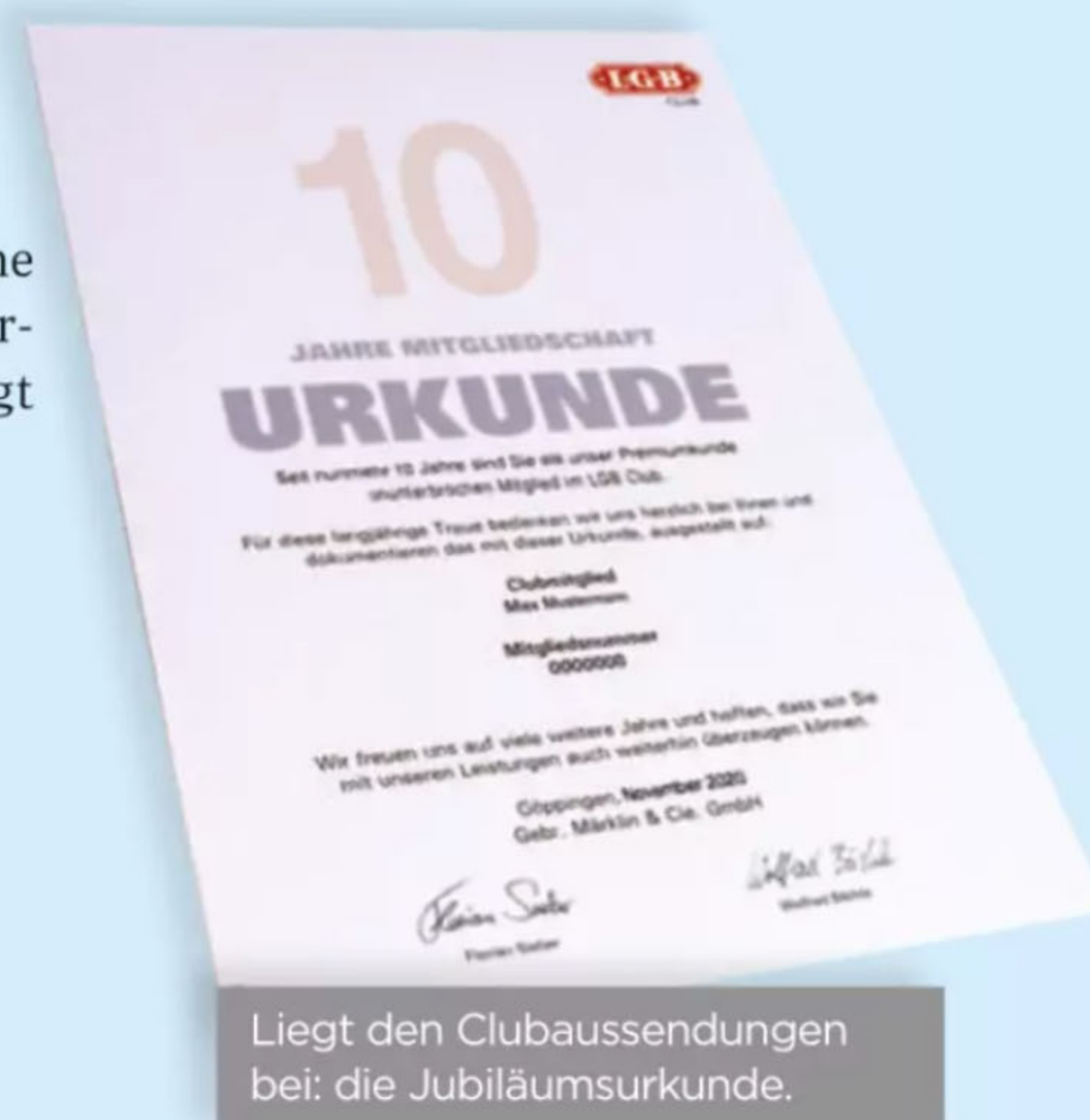
Clubmitglieder erhalten zum Jubiläum ihrer Mitgliedschaft traditionell eine personalisierte Urkunde, auf der die Jubiläumszahl ihrer Mitgliedschaft vermerkt ist: fünf oder zehn Jahre. Die Urkunde für die betreffenden Mitglieder liegt künftig der Clubaussendung bei.

Clubreisen

Die Planungen für die Clubreisen 2021 laufen auf Hochtouren. Coronabedingt gibt es zurzeit terminliche Unwägbarkeiten. In der nächsten Depesche werden wir ausführlich über die geplanten Clubreisen berichten.



Die LGB Clubreisen sind immer ein Erlebnis.



Liegt den Clubaussendungen bei: die Jubiläumsurkunde.

Exklusiv: das neue

Ausschließlich für Clubmitglieder ist der vierachsige gedeckte Schiebewandwagen 5164 der Rhätischen Bahn (Art. 48574). Das Clubmodell 2021 ist eine Sonderversion des Güterwagens Haik, der mit einem zusätzlichen Kühlaggregat ausgestattet ist.

LGB Clubmodell 2021

RhB Schiebewandwagen 5164 mit Kühlaggregat, Epoche VI, Art. 48574

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 2 Schiebewände lassen sich vorbildgetreu öffnen und schließen.
- 3 Vorbildgetreues Kühlaggregat.
- 4 Metallradsätze.
- 6 Länge: 58 Zentimeter.



Beladbar: Die großen Schiebewände lassen sich wie beim Vorbild öffnen und schließen.



Clubmodell 2021

Die gedeckten vierachsigen Schiebewandwagen des Typs Haik werden von der Rhätischen Bahn für den Transport von Lebensmitteln, Getränken und anderen Gütern auf Normpaletten eingesetzt. Die 2,06 Meter hohen Schiebewände öffnen sich auf einer Länge von mehr als sechs Metern, sodass ein schnelles Beladen mit Hubwagen und Gabelstaplern möglich ist. Das neue Clubmodell orientiert sich am RhB-Schiebewandwagen 5164, einem Güterwagen vom Typ Haikqq-uy, der zusätzlich mit einer Isolierung und Kühlung ausgestattet ist. Die von der Rhätischen Bahn 1980/81 in Betrieb genommenen Wagen eignen sich für den Transport wärmeempfindlicher Lebensmittel.

Bestellhinweis

Der Bestellschein für das Clubmodell liegt dieser Ausgabe bei. Falls er abhanden gekommen ist beziehungsweise wenn Sie neu im Club sind, können Sie gerne bei unserem Clubteam eine Nachsendung beantragen oder das Modell per Clubkarte direkt bei Ihrem Fachhändler bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass der Bestellschein nicht übertragbar ist.

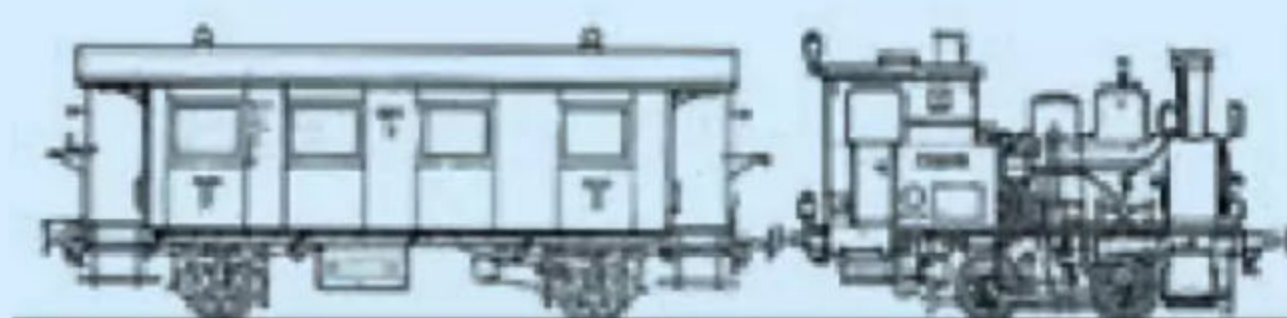
Sie sind noch kein Clubmitglied? Dann am besten gleich anmelden unter www.lgb.de/club – die Bestellunterlagen werden Ihnen per Post zugesendet.

Wichtig

Ob per Bestellcoupon oder mit Clubkarte: Bestellschluss für den Clubwagen ist der 28. Februar 2021. Lieferbeginn: voraussichtlich 4. Quartal 2021. Ein personalisiertes Echtheitszertifikat wird jedem Bezieher voraussichtlich mit der Club-Aussendung 4/2021, Anfang November 2021 zugesendet.



Cool: Die Kühlanlage im Modell des RhB-Güterwagens 5164 ist vorbildgerecht umgesetzt.



Neuer Kooperationspartner: **GES** Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V. Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart (GES)

Der Hohenzollernzug ist ein technisches Kulturdenkmal. „Er stammt von der Hohenzollerischen Landesbahn zu Anfang des 20. Jahrhunderts und besteht aus den Dampfloks 11 und 16 sowie elf Wagen, die sich heute alle im Bestand der GES befinden“, erklärt Armin Herdecker, der 1. Vorsitzende des Vereins Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart (GES). „Mit dieser historischen Dampfzuggarbitur verkehren unsere Museumszüge ‚Feuriger Elias‘ und das ‚Sofazügle‘ im Großraum Stuttgart auf landschaftlich höchst reizvollen Strecken.“ Konkret sind es die Tälesbahn zwischen Nürtingen und Neuffen sowie die Strohgaubahn, die zwischen Korntal und Weissach sowie zwischen Korntal und Weil der Stadt verkehrt. Hinzu kommen weitere Bahnlinien, die veranstaltungsbezogen befahren werden. Die Reisenden genießen die gute alte Zeit: auf Holzbänken der 3. Klasse und Wagen mit offenen Plattformen. Das Zugpersonal trägt historische Uniformen.

„Der Hohenzollernzug ist ein Ensemble, dessen Fahrzeuge alle aus Erstbesitz von der Hohenzollerischen Landesbahn durch die GES übernommen werden konnten. So erinnert er als Kulturdenkmal an die Geschichte der Hohenzollerischen Landesbahn und lässt diese lebendig erleben“, erläutert Vorstand Armin Herdecker. „Weil das Sammeln verkehrs- und technikgeschichtlich interessanter Schienenfahrzeuge und des Zubehörs für einen Verein mit Ehrenamtlichen zu einer ausufernden Tätigkeit werden kann, präsentieren wir uns heute als rollendes Museum.“

Den Regelverkehr nimmt die GES im Mai auf – Oktober ist Saisonende. Zusätzlich gibt es in der Adventszeit im Dezember Nikolausfahrten, die sich großen Zuspruchs erfreuen.

Die Verkehrstage der Museumszüge sind auf der Homepage der GES aufgeführt. Angeraten ist der Onlinekauf eines Tickets – die GES kann nämlich nur so viele Fahrgäste mitnehmen, wie es Sitzplätze gibt. Clubmitglieder erhalten gegen Vorlage der Clubkarte ein Kaffeegedeck in Form eines alkoholfreien Getränks und einer Butterbrezel. Weitere Infos: www.ges-ev.de



„Schwäbische Eisenbahn“: Der GES-Museumszug besteht aus den denkmalgeschützten Fahrzeugen der ehemaligen Hohenzollerischen Landesbahn.



Gute alte Zeit: Die 1928 von der AEG in Berlin gebaute Dampflokomotive 16 gehört zum „Hohenzollernzug“, in dem auch ein Restaurationswagen mitläuft.

Fotowettbewerb: Die schönsten Schnappschüsse der Clubreisen 2020

Bei unseren Clubreisen im Juli und September dieses Jahres in die Schweiz wurde von den Clubmitgliedern viel fotografiert. Wir wollen nun die beliebtesten Motive durch die Clubmitglieder auswählen lassen. Mit dem Fotowettbewerb öffnet sich für die Bildlieferanten und dann auch für die Wettbewerbsteilnehmer die Chance auf attraktive Gewinne. Wir bitten dazu alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der beiden Clubreisen 2020 (Berninabahn: 18. bis 22. Juli, Furkadampfbahn: 12. bis 16. September) uns maximal drei ihrer attraktivsten Motive mit Vorbildern (Auflösung: 300 dpi, Dateigröße: bis 5 MB, Formatpräferenz: JPG) per E-Mail bis zum 31. Dezember 2020 zuzusenden – und zwar an clubwettbewerb@maerklin.de mit dem Stichwort „Fotowettbewerb 2020“.

Eine Jury trifft eine Vorauswahl und die Top Ten präsentieren wir online im Clubbereich. Dann sind alle Mitglieder herzlich eingeladen, ihre Stimme abzugeben. Näheres erfahren Sie in der Ausgabe 01/2021.



Clubmitglied Peter Daum hat auf der Clubreise 2020 drei Grazien in der Schweiz fotografiert.

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.



Mit dem Decoder m83 sollen Lampen geschaltet werden. Drei Modi stehen zur Auswahl, wie unterscheiden sie sich?

Wird der Decoder m83 so umprogrammiert, dass er Dauerstrom für die Versorgung von Lampen ausgibt, stehen folgende Modi zur Auswahl: vier Adressen und vier Ausgänge, vier Adressen und acht Ausgänge sowie acht Adressen und acht Ausgänge. Im Modus vier Adressen und vier Ausgänge arbeitet jeder der vier Ausgänge als Wechselausgang. Entsprechend der zuletzt betätigten Schaltfläche ist entweder der rote oder der grüne Ausgang aktiv. Von den beiden Lampen, die an diesen Ausgängen angeschlossen sind, ist immer nur eine an. Wird lediglich eine Lampe angeschlossen, funktioniert dieser Ausgang als Ein-/Ausschalter. Beim Modus vier Adressen und acht Ausgänge werden die acht Ausgänge separat angesteuert. Wird eine der acht Tasten betätigt, ändert der jeweilige Ausgang seinen Zustand. Ist der Verbraucher eingeschaltet, wird er ausgeschaltet und umgekehrt. Dieser Modus wird gerne gewählt, wenn die Anlage manuell betätigt wird. Der Bediener sieht den Zustand der Beleuchtung und entscheidet, ob er die zugehörige Taste betätigt oder nicht. In den meisten anderen Fällen ist der Modus acht Adressen und acht Ausgänge die beste Wahl. Bei dieser Einstellung besitzt jeder der acht Decoder-Ausgänge ein eigenes Tastenpaar, um den Zustand des Ausgangs zu schalten. Mit Grün wird die Lampe eingeschaltet, mit Rot aus. Der Decoder benutzt zusätzlich zu den vier Standard-Tastenpaaren des Universaldecoders auch vier Tastenpaare des direkt nachfolgenden Universaldecoders. Dessen Tastenpaare sind dadurch belegt und können von keinem anderen Decoder benutzt werden.



Auswahl: Der Decoder m83 (Märklin 60832) bietet drei Einstelloptionen zum Schalten von Lampen.

Kann ich den Nachrüstdecoder 55029 für eine zweimotorige LGB Lok verwenden?

Die LGB Entwickler haben bei der Dimensionierung der Belastungsgrenzen für die einzelnen Verbraucher den Nachrüstdecoder 55029 geschaffen, der nicht so leicht an seine Grenzen zu bringen ist. Der Motorausgang ist beispielsweise mit 4 Ampere belastbar. Selbst zwei parallel geschaltete leistungsfähige LGB Motoren bringen ihn nicht in Verlegenheit. Außerdem besitzt der Decoder zusätzlich zu den Ausgängen für die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung sechs schaltbare Aux-Ausgänge. Die Belastungsgrenzen dieser Ausgänge unterscheiden sich. Die Lichtausgänge und die Ausgänge Aux 1 bis Aux 4 sind einzeln jeweils mit maximal 900 Milliampere belastbar. Bitte beachten Sie, dass die Funktionsausgänge Aux 1, Aux 2, Aux 3 und Aux 4 zusammen auch nur mit maximal 900 Milliampere belastet werden dürfen. Wer mehr Ausgangsstrom benötigt, greift auf die Ausgänge Aux 5 und Aux 6 zurück. Sie sind jeweils mit 1,75 Ampere belastbar. Der komplette Decoder verträgt in Summe maximal 8,4 Ampere. Bislang ist uns kein Produkt im LGB Sortiment bekannt, das an diese Grenze ansatzweise heranreicht.



Belastbar: Der Nachrüstdecoder 55029 kommt nicht so schnell an seine Grenzen.

► 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.

Was bedeutet der Punkt „Transfer an“ in der Artikelliste der CS3, wenn der Besetzmelder aufgerufen wird?

Rückmeldekontakte können bei der CS3 unterschiedlichen Gruppen zugeordnet werden. Zur Auswahl stehen: Steuerkontakte, Link s88 und CS3+. Die zugeordnete Basis lässt sich nachträglich ändern, hier kommt die Funktion „Transfer an“ ins Spiel. Ein Beispiel: Der Kontakt „Gleis 1“ war zunächst am ersten Rückmeldekontakt eines s88 AC angeschlossen, der direkt mit der CS3+ verbunden war. Nachträglich soll er dem Link s88 zugeordnet werden. Dazu wird unter „Artikelliste bearbeiten“ in der CS3 der Kontakt aufgerufen, indem links oben als Auswahlkriterium „GFP3-1“ gewählt wird. Sollten Sie in Ihrem System für den Gleisformatprozessor GFP 3 einen anderen Namen eingerichtet haben, wird dieser angezeigt. Unter „Transfer an“ wird der neue Link s88 ausgewählt, an dem der Kontakt künftig angeschlossen ist. Die Zuordnung zur neuen Basis erfolgt sofort.



Neugruppierung: Mit der Funktion „Transfer an“ wird an der CS3 (LGB 60226) die Zuordnung der Rückmeldekontakte in eine andere Gruppe vorgenommen.

Nach welchem Farbschema werden die LGB Fahrzeuge lackiert?

In den meisten Fällen nutzt LGB die RAL-Farbpalette als Basis für die Farbwahl bei LGB Fahrzeugen. Falls bei bestimmten Marken abweichende Farbvorgaben von anderen Farbpaletten-Systemen vorgeschrieben sind, werden diese verwendet. Aber Vorsicht bei der Farbbestimmung bei älteren Modellen. Die Farben unterliegen einem Alterungsprozess, wodurch es selbst bei Verwendung des identischen RAL-Farbtons zu Abweichungen kommen kann. Wer erlebt hat, wie mühsam sich ein Lackierer an den richtigen Farbton beim Ausbessern einer Autolackierung herantasten muss, kann ermessen, welcher Aufwand hinter einer fachgerechten Lackierung steht. Für Modellbahner gibt es einen Ausweg. Wer den Look von Gebrauchsspuren an Fahrzeugen mag, kann diese Technik nutzen, um solche Abweichungen zu kaschieren. Oder man trägt gleich „Ausbesserungsflecken“ auf, um mit bewussten Farbunterschieden neue Akzente zu setzen.



Farbvorgaben: Das RAL-Farbschema ist die Basis beim Lackieren von Loks und Wagen.



Am Stellpult 51755 sind drei Weichen angeschlossen. Eine Weiche schaltet in die falsche Richtung. Was kann ich machen?



Achtung: Vertauschte Kabel am Stellpult schicken die Loks aufs falsche Gleis.



Falls einer der angeschlossenen Antriebe in die falsche Richtung schaltet, sollten Sie die Anschlusskabel dieses Antriebs am Stellpult vertauschen. Dann schalten alle drei Weichen wie gewünscht in die gleiche Richtung.



Rangieren als Spiel

Seit über 50 Jahren brüten Modellbahner über dem Rangierspiel „Timesaver“ – wer verschiebt am schnellsten? Wer benötigt die wenigsten Rangierbewegungen? Wir haben das Spiel für LGB angepasst. Jan Kotzanek, Vorstandsmitglied des Arbeitskreises Modelleisenbahn Dessau, verrät, was beim Spiel zu beachten ist.

Sie haben für den Arbeitskreis Modelleisenbahn Dessau e. V. einen Timesaver realisiert. Wie funktioniert das Rangierspiel konkret?

Jan Kotzanek: Zu Beginn werden die Loks in die Umfahrung und, je nach Schwierigkeitsgrad, eine Anzahl von Wagen in die Stumpfgleise gestellt. Die Wagen sind in geeigneter Weise gekennzeichnet. Nun wird für jeden Wagen durch einen Zettel oder eine Karte mit der Wagenkennzeichnung

ein neuer Standort festgelegt – und schon kann das Spiel beginnen

Was ist denn nach Ihren Erfahrungen die größte Herausforderung beim Umsetzen des Spiels?

Kotzanek: Primär die Planung. Wenn sie sauber durchdacht ist, funktioniert das Ganze reibungslos. Umsetzen lässt sich der Timesaver theoretisch in allen gängigen Nenngrößen – von Z und N über H0 bis LGB. Je nachdem, wieviel Platz

zur Verfügung steht, sollte man die größtmögliche Spurweite anstreben, denn die Betriebssicherheit steigt mit der Nenngröße.

Wie legt man los? Was muss die Bauherrin oder der Bauherr als Erstes bedenken?

Kotzanek: Beginnen sollte man mit der Auswahl und Beschaffung des Fahrzeugmaterials, denn auf dessen Abmaßen basiert die Planung. Die Wagen müssen alle die gleiche Fahr-

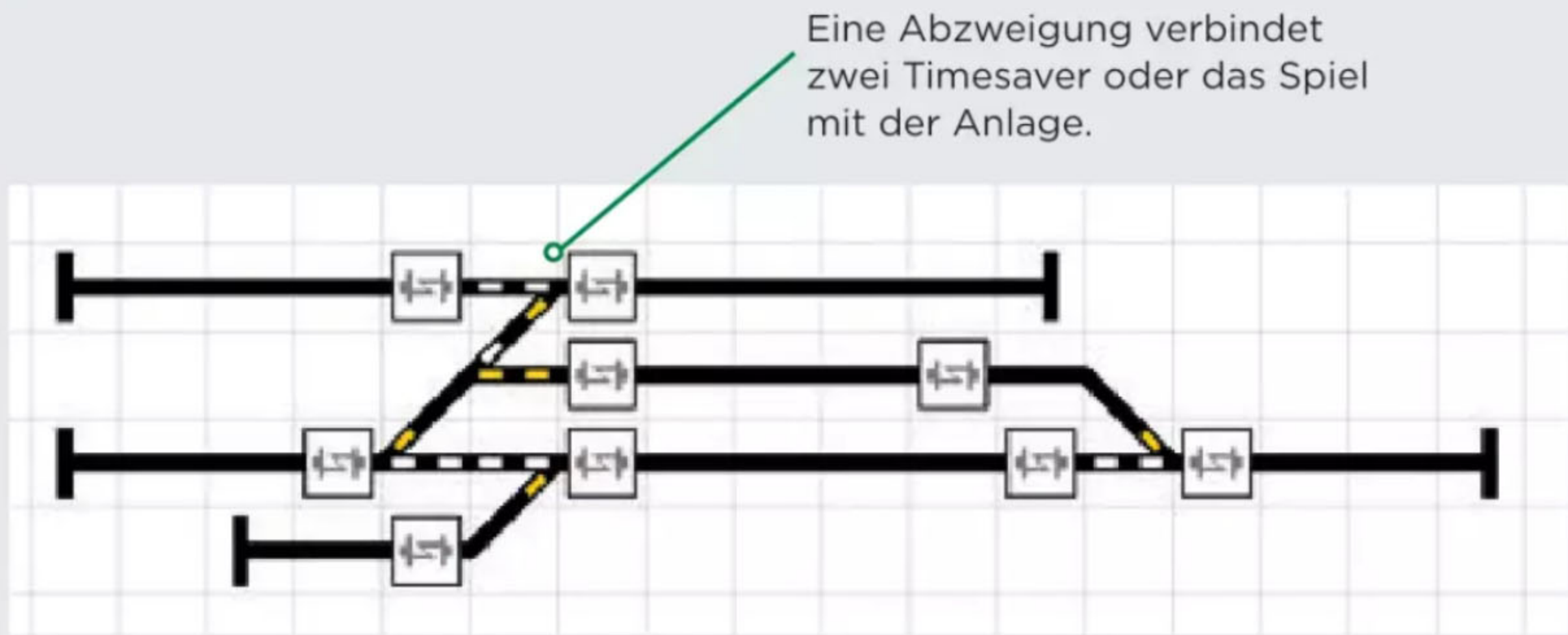
zeuglänge haben. Man kann sich auf eine Wagenbauart beschränken und diese mit Nummern versehen oder verschiedenfarbige Wagen beziehungsweise Wagen unterschiedlicher Bauart mit gleicher Fahrzeuglänge beschaffen. Da die Kupplung ständig benutzt wird, muss diese den Anforderungen entsprechen. Am besten ist eine Kupplungsbauart, bei der der Modellbahner nicht selbst Hand anlegen muss. Da der Nachwuchs sich gern am Timesaver misst, ist zu bedenken, dass die Haptik von Kindern oft noch grobmotorisch ist, was häufig zu Entgleisungen führt.

Und was ist entscheidend bei der Planung?

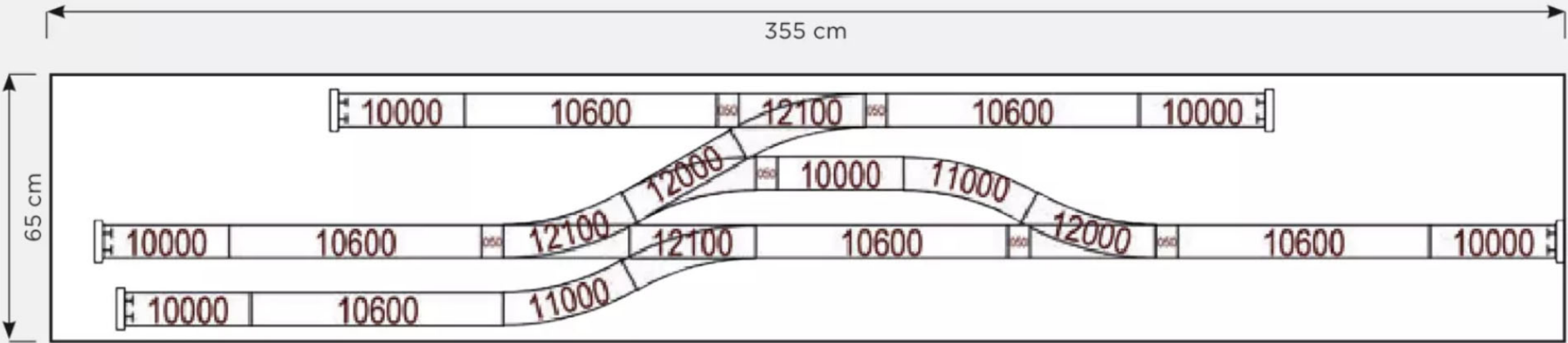
Kotzaneck: Die Gleislängen. Die Umfahrung im Zentrum ist so zu gestalten, dass dort ein Wagen locker hineinpasst – aber kein zweiter. Die Stumpfgleise müssen so bemessen sein, dass ein, zwei oder drei Wagen gerade so hineinpassen. Hat die Lokomotive eine größere ▶

Ein Knobelspiel mit der Modellbahn gegen die Zeit oder andere Spieler

Einfaches Konzept, schwierige Ausführung: Der Timesaver, den John Allen 1972 im „Model Railroader“ vorstellte, kennt nur zwei Regeln – rangiere fünf Wagen von einer Ausgangs- in eine definierte Endposition und mache das so schnell wie möglich. Weil der Gleisplan gewissen Einschränkungen unterworfen ist – es lassen sich beispielsweise nicht alle Wagen einfach in ein Stumpfgleis verschieben –, wird die Aufgabe schwierig. Der Gleisplan lässt sich als eigenständige Anlage umsetzen, kann aber auch mit einem Überfahrgleis an die große Anlage angeflanscht werden – oder an einen zweiten Timesaver für einen direkten Wettkampfmodus. Der Gleisplan lässt sich zudem in abgeänderter Form für einen Güterbahnhofs-Bereich verwenden, womit das Spiel direkt in die Anlage integriert ist.



Gleisplan LGB Gleissystem

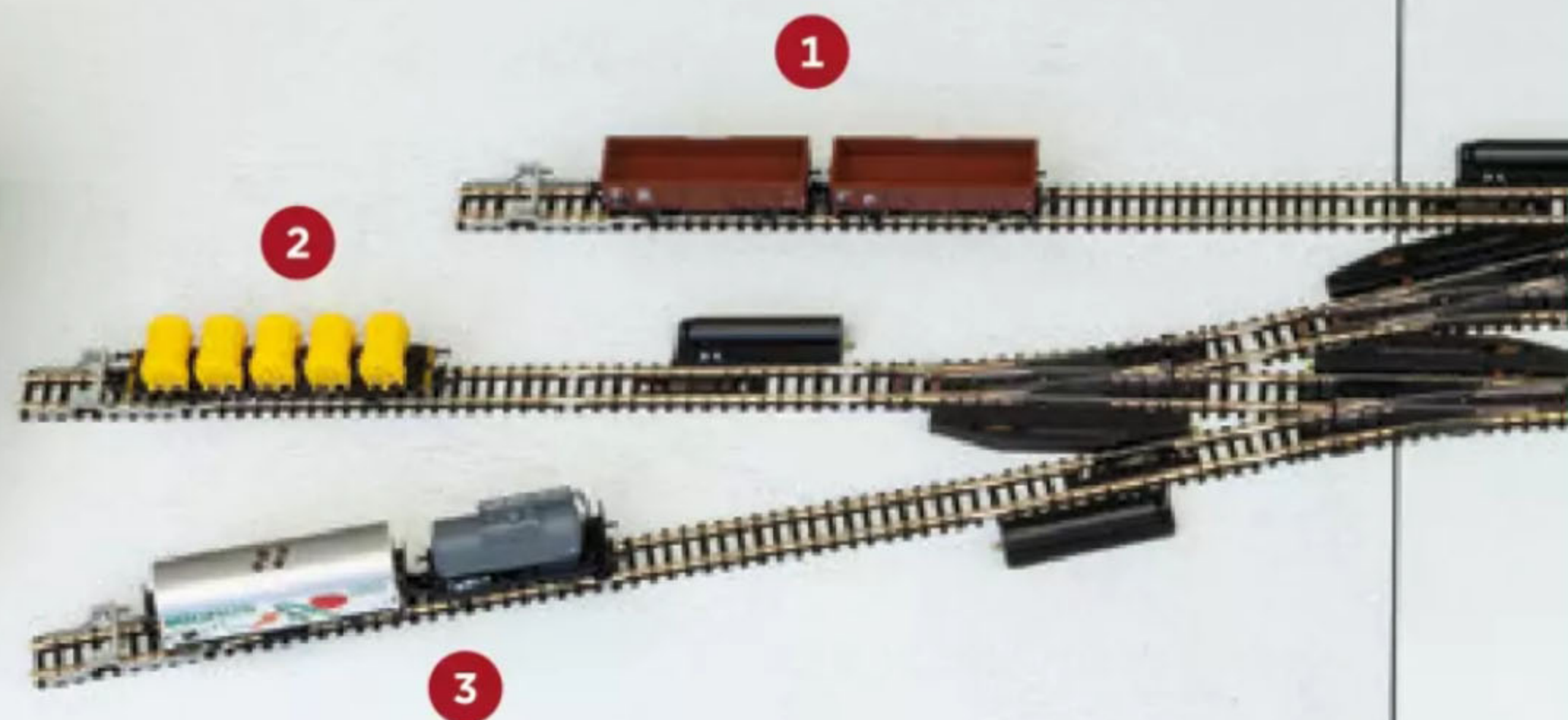


Gleisstückliste für das LGB Gleissystem

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
6 x	10000	Gleis gerade, Länge 300 mm
6 x	10600	Gleis gerade, Länge 600 mm
6 x	10050	Ausgleichgleis gerade, Länge 52 mm
5 x	10310	Prellbock mit Gleissperrsignal

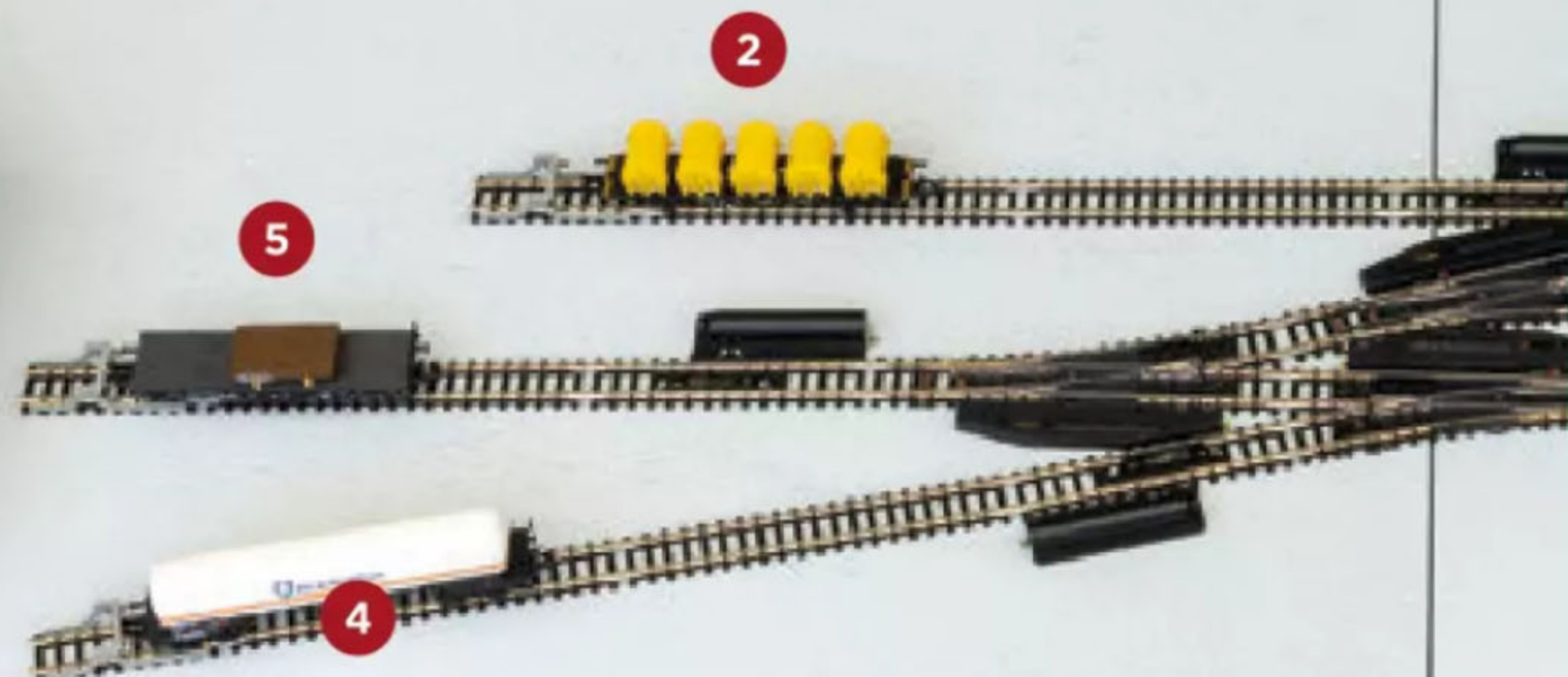
Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
2 x	11000	Gleis gebogen, Radius R1 30°
2 x	12000	Handweiche rechts, Radius R1 30°
3 x	12100	Handweiche links, Radius R1 30°
		Anschlussgarnitur und Fahrgerät

Spielstart



Rangieren ohne Zweck wird schnell langweilig. Beim Timesaver geht es deshalb um Geschwindig- und/oder Geschicklichkeit. Zu Spielbeginn werden fünf Fahrzeuge auf die Gleise gesetzt (oben) – wir haben zwei Wageneinheiten einbezogen, um das Bild bunter zu machen und um die vorgeschriebene Fahrzeuglänge zu erreichen. Als Spielziel sind neue Positionen für die

Spielende



Fahrzeuglänge als die Wagen, so muss die Längendifferenz zur Stumpfgleislänge hinzugerechnet werden. Ein Stumpfgleis mit drei Stellplätzen kann beispielsweise mit drei Wagen besetzt werden. Es müssen aber auch zwei Wagen und die Lok dort hineinpassen. Berücksichtigt man die Längendifferenz nicht, gibt es ein Problem.

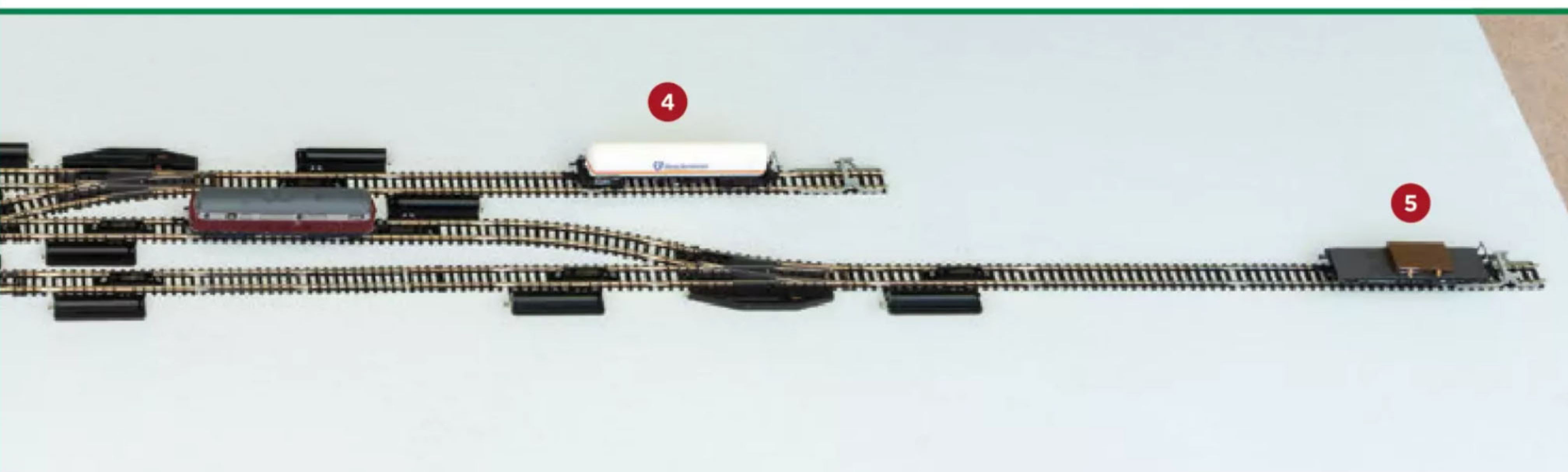
Das Spiel kann analog oder digital konzipiert werden, ganz nach Belieben. Wenn es auch für kleinere Kinder oder Modellbahnanlagen zugänglich sein soll, auf was ist zu achten?

Kotzaneck: Das Rangierspiel lässt sich, gerade für den Gebrauch durch Kinder, sehr einfach aufbauen – frei

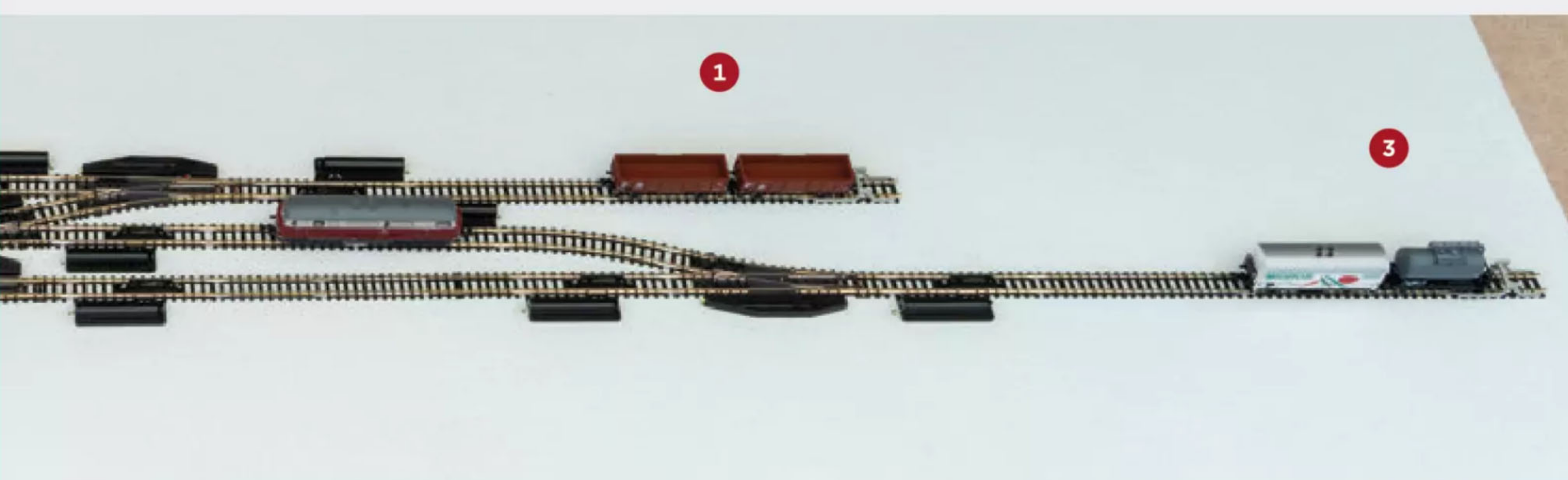
nach dem Motto: Was nicht eingebaut ist, kann auch nicht kaputtgehen. Ein Beispiel: Die Weichen werden einfach von Hand direkt an der Stellschwelle umgestellt, man benötigt also keinen Weichenantrieb. Ferner ermöglicht dieses Prinzip den Aufbau eines direkten haptischen Bezugs zum Stellvorgang – die meisten Kinder lernen die Funktion von Weichen erst beim



Rangierspaß im Bahnhof: Neben einer frei aufgebauten „Spielfläche“ lässt sich der Rangierbereich auch in einer Anlage integrieren.



Wagen definiert, die wir mit der Elektrolok befördern (unten). Die „Spielfläche“ besteht aus zwei parallel angeordneten Stumpfgleisen, die mit Kreuzungen verbunden sind – dazu gibt es eine Umfahrung und eine Abzweigung in ein kürzeres Stumpfgleis. Unsere Anlage, für die Sie Gleispläne und Stücklisten in Spur G auf den vorherigen Seiten finden, wird digital gesteuert.



Spiel kennen. Wichtig ist, dass alles aus möglichst robustem Material besteht. Das gilt vor allem für die Lokomotive. Sie sollte gute Langsamlaufeigenschaften haben und für die sichere Stromabnahme relativ schwer sein. Das erfüllen etwa Lokomotiven mit Drehgestellen. Die Steuerung der Lok sollte unbedingt die Geschwindigkeit begrenzen – Kinder neigen gern dazu, ans Maximum zu gehen. Am einfachsten gibt man eine Spannung oder digital eine Geschwindigkeit vor. Die Fahrt der Lok wird dann über einen Taster für jede Fahrtrichtung angesteuert.

Lässt sich das Spiel erschweren oder erleichtern?

Kotzanek: Der Schwierigkeitsgrad des Spiels lässt sich selbstverständlich variieren. Vom Umsetzen nur eines Wagens bis hin zur Vollbesetzung der Gleisanlage lassen sich alle Zwischenstufen realisieren. Hinzu kommt die Möglichkeit, Wagen auch von einer Seite zur anderen unter Nutzung der zentralen Umfahrung umzusetzen, was den Schwierigkeitsgrad noch einmal deutlich anhebt.

Sie haben Ihren Timesaver als tragbare Lösung gebaut. Was war dafür der Beweggrund?

Kotzanek: Unser Timesaver wurde von Anfang an transportabel geplant, da er

bei Modellbahnausstellungen zum Einsatz kommt. Hier können Kinder für eine Weile beschäftigt werden, während sich die Erwachsenen den Exponaten widmen. Natürlich lässt er sich in dieser Konstellation auch gut lagern.

Arbeitskreis Modelleisenbahn Dessau e. V.



Im Verein Arbeitskreis Modelleisenbahn Dessau haben sich engagierte Modelleisenbahner zusammengeschlossen mit dem Ziel einer öffentlichkeitswirksameren Förderung des modellbahnerischen Schaffens. Dazu baut der Arbeitskreis versiert und mit viel Engagement Anlagen, die er einem breiten Publikum präsentiert. „Das Hobby Modelleisenbahn beschäftigt mich schon seit der Kindheit“, berichtet Jan Kotzanek, der 1995 in Dessau eine Anstellung fand – und mit einigen Gleichgesinnten den Verein gründete. „Das Werkeln im eigenen Bastelraum ist zwar möglich, befriedigte mich aber nicht – erst der Austausch in einem Verein und die Präsentation des Selbsterschaffenen sind das Salz in der Suppe. Nur so kann man sich weiterentwickeln.“ Jan Kotzanek gehört heute dem Vorstand an, in dem Kai Andersch den Vorsitz führt.

Kontakt: Arbeitskreis Modelleisenbahn Dessau e. V., Askanische Straße 152, 06842 Dessau-Roßlau, E-Mail: kai.andersch@gmx.de. Auf der Homepage (ak-modelleisenbahn-dessau.jimdo.com) wird unter „Private Projekte“ auch der Timesaver von Jan Kotzanek vorgestellt.

Jetzt bei Ihrem Händler: von der DRG BR 99 bis zum RhB-Wagen
Excellence Class

Neu im Fachhandel



DRG Dampflokk BR 99, Epoche II (Art. 26816)

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche II.
- Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühler-Motoren treiben fünf Treibradsätze an.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Darunter in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Führerstandsbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung.
- Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß und Zylinderdampf.
- Limitierte Einmalserie.

Loks mit hellgrauem Anstrich und schwarzen Kontrastelementen gab es zu Beginn des 20. Jahrhunderts häufiger. Die Loks wurden bei ihrer Vorstellung mit diesem sogenannten „Fotoanstrich“ versehen, um die Einzelteile auf Fotos besser zeigen zu können. Mit zunehmend besserem Bildmaterial wurde der hellgraue Anstrich nicht mehr benötigt. Mit der DRG Dampflokk 99 221 erinnert LGB an diese Phase. Die große Tenderlokk der Baureihe BR 99.22 weist gegenüber dem bekannten Harzbulle einige Änderungen auf: etwa das Zweilicht-Spitzenlicht und den typischen Lüfteraufsatz auf dem Führerhaus. Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühler-Motoren treiben die fünf Treibradsätze an, ein aktueller mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen ist an Bord und der eingebaute Rauchgenerator sorgt für radsynchronen Dampfausstoß und Zylinderdampf.



Auslieferung
voraussichtlich im
November 2020

SOEG Barwagen Clubmodell, Epoche VI (Art. 36360)

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Komplette Inneneinrichtung.
- Türen an den Plattformen zum Öffnen.
- Metallradsätze.

Das Original fuhr von 2006 bis 2013 auf den Schmalspurgleisen zwischen Zittau, Jonsdorf und Oybin. Jetzt gibt es den weinroten Barwagen der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft SOEG für die Gartenbahn. In Farbgebung und Ausstattung entspricht er dem Vorbild. Basis war der 1930 gebaute Einheitswagen KB4 970-473 der DRG, Anfang 1980 wurde er modernisiert und später von der SOEG umgebaut. Der 58 Zentimeter lange Wagen rollt auf Metallradsätzen, hat eine komplette Inneneinrichtung und die Türen an den Plattformen lassen sich öffnen. Der Barwagen ist das LGB Clubmodell 2020, der ausschließlich von Clubmitgliedern erworben werden kann.



RhB Elektrolok Ge 4/4 II Nr. 623, Epoche VI (Art. 28446)

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühler-Motoren treiben vier Radsätze an.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb.
- Zwei motorisch angetriebene Stromabnehmer, digital schaltbar.
- Viele Details, u. a. Antennen auf dem Dach.

Die wohl bekannteste Zugmaschine des „langsamsten Schnellszugs der Welt“ ist die Elektrolok Ge 4/4 II. So überrascht es kaum, dass eine dieser RhB-Loks werbewirksam mit Schriftzug „Glacier Express“ und dem Edelweiß-Logo mit dem Schweizer Kreuz geschmückt wurde. Die Wahl fiel auf die Lok Nr. 623 „Bonaduz“, die es jetzt als LGB Modell gibt. Die Elektrolok entspricht technisch der Ge 4/4 II Nr. 617 „50 Jahre LGB“ (Art. 28443), sie verfügt über zwei kugelgelagerte Bühler-Motoren und einen mfx/DCC-Decoder der neuesten Generation, der viele Licht- und Soundfunktionen bietet. Die Stromabnehmer sind motorisch angetrieben und digital schaltbar. Außerdem bietet die Ge 4/4 II viele Details wie etwa bündige Scheiben sowie zusätzliche Antennen auf dem Dach und Rückspiegel.



Auslieferung voraussichtlich im November 2020

RhB Panoramawagen Excellence Class, Epoche VI (Art. 33670)

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Komplette vorbildgerechte Inneneinrichtung inklusive Bar.
- LED-Innenbeleuchtung mit Stromabnahme über Kugellagerradsätze.
- Türen zum Öffnen.

Im legendären Glacier Express bietet seit einigen Jahren ein besonders exquisit ausgestatteter Panoramawagen der 1. Klasse den Reisenden ein besonderes Erlebnis. Der äußerlich an seinen goldenen Streifen erkennbare Wagen „Excellence Class“ verfügt über eine Ausstattung vom Feinsten inklusive edler Lounge-Sessel mit Fensterplatz-Garantie sowie einer Bar am Wagenende. Die Besonderheiten wurden auch im Modell umgesetzt einschließlich des modifizierten Wagenendes ohne Faltenbalg. Der 68 Zentimeter lange Vierachserwagen verfügt über Türen zum Öffnen, eine LED-Innenbeleuchtung sowie eine Stromabnahme über Kugellagerradsätze.

WEITERE NEUHEITEN

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

DFB Personenwagen B2206 (Art. 30561) • DFB Personenwagen B2210 (Art. 30562) • Coca Cola Dampflokomotive Mogul (Art. 20282) • Coca Cola Personenwagen (Art. 36812) • Coca Cola Gepäckwagen (Art. 36847) • Santa Fe Observation Car, Epoche III (Art. 36568) • Santa Fe Passenger Car, Epoche III (Art. 36569) • Santa Fe Dining Car, Epoche III (Art. 36578) • Santa Fe Baggage Car, Epoche III (Art. 36579) • RhB Panoramawagen 2. Klasse, Epoche VI (Art. 33671) • RhB Schiebewandwagen, Epoche VI (Art. 48572) • RhB Schiebewandwagen, Epoche VI (Art. 48573) • Figurenset Arbeiter (Art. 53005) • Figurenset Reisende sitzend (Art. 53006) • Figurenset Touristen sitzend (Art. 53007) • Figurenset Speisewagenfiguren sitzend (Art. 53008) • Startset Baustelle 120 Volt (Art. 72503)

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



Santa Fe Diesellok F7A, Epoche III (Art. 20581)

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühler-Motoren treiben beide Drehgestelle an.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen, darunter Fernlicht und Marslight.
- Lokkasten teilweise echt verchromt.
- Limitierte Sonderversion.

Die EMD Diesellok F7 ist für viele Eisenbahnfans der US-Zugklassiker schlechthin. LGB hat die Diesellok in der berühmten Warbonnet-Farbgebung der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad mit roter Front und gelbem Frontkreuz in einer streng limitierten Version wieder aufgelegt. Die US-Lok verfügt über einen partiell echt verchromten Lokkasten, um den hochglänzenden Edelstahl des Originals möglichst vorbildgetreu wiederzugeben. Zwei kugelgelagerte leistungsstarke Bühler-Motoren übernehmen den Antrieb der 61 Zentimeter langen F7 A-Unit, die mit einem mfx/DCC-Decoder der neuesten Generation ausgestattet ist, der über mehr Licht- und Soundfunktionen verfügt als frühere F7-Modelle. Die Fahrgeräusche sind auch im Analogbetrieb funktionsfähig.



Auslieferung
voraussichtlich im
November 2020

Santa Fe Diesellok F7B, Epoche III (Art. 20582)

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- Eingebauter Lautsprecher, der von der A-Unit versorgt wird.
- Lokkasten teilweise echt verchromt.
- Limitierte Sonderversion.

Da die F7-Dieselloks relativ schwach waren, war es üblich, mehrere Loks vor einem Zug einzusetzen und sie mit einer Vielfachsteuerung zu fahren. Da es nicht notwendig war, alle F7-Loks mit einem teuren Führerstand auszurüsten, produzierte EMD neben den F7 A-Units mit Führerstand auch F7 B-Units ohne Führerstand. Das LGB Modell einer F7 B-Unit hat die klassische Farbgebung der Santa Fe in der Epoche III und passt perfekt zur F7A (Art. 20581). Die 60 Zentimeter lange B-Unit hat einen teilweise echt verchromten Lokkasten. Der eingebaute Lautsprecher wird über ein Kabel an die A-Unit angeschlossen.



Santa Fe Dome Car, Epoche III (Art. 36567)

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- Innenausstattung und Innenbeleuchtung.
- Metallradsätze, zwei Kugellagerradsätze zur Stromaufnahme.

Zur F7 der Atchison Topeka & Santa Fe Railroad gehören dazu passende Streamliner-Schnellzugwagen, die für damalige Verhältnisse sehr luxuriös ausgestattet waren. Einer der imposantesten Streamliner-Wagen war der Dome Car, ein Aussichtswagen mit einer Aussichtskuppel. Das 76 Zentimeter lange LGB Modell verfügt über eine komplette Innenausstattung, Innenbeleuchtung und eine Stromabnahme über die Kugellagerradsätze.



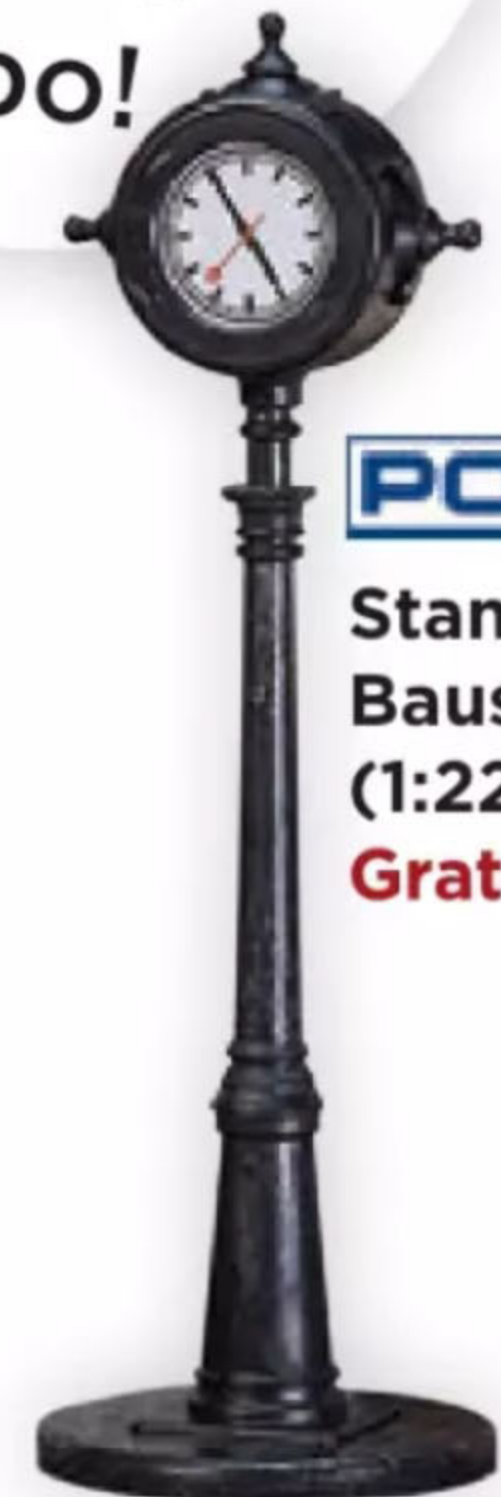
WWW.LGB.DE

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.



Oh Tannenbaum ...

Mit einfachen Materialien lässt sich die LGB Anlage weihnachtlich gestalten. Depesche Autor Karsten Speyer zeigt, wie ein Personenwagen in einen Weihnachtswagen verwandelt und ein Güterwagen zum mobilen Verkaufsstand für Weihnachtsbäume wird.

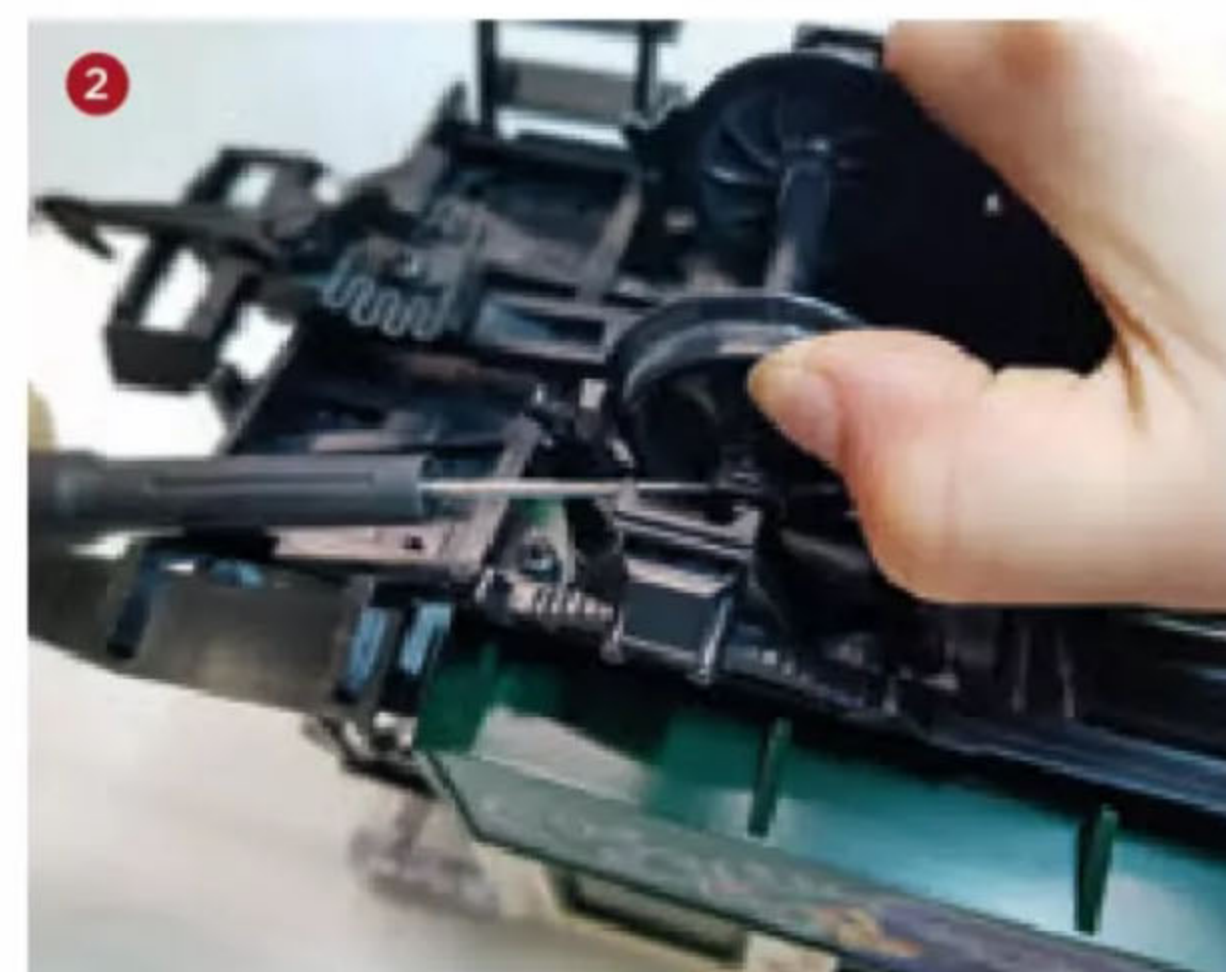
Und plötzlich ist schon wieder Weihnachten. Nichts auf der Anlage ist dekoriert und die Zeit rennt. Was tun? Diese vertrackte Situation kennen wir doch alle. Was haben wir uns nicht alles vorgenommen und jetzt lesen wir in der vierten LGB Depesche des Jahres 2020 ... also ran ans Werk. Für die erste Bastellei

Weihnachts-Grundausrüstung: ein Weihnachtsmann im Spur-G-Format und ein beleuchteter Tannenbaum.

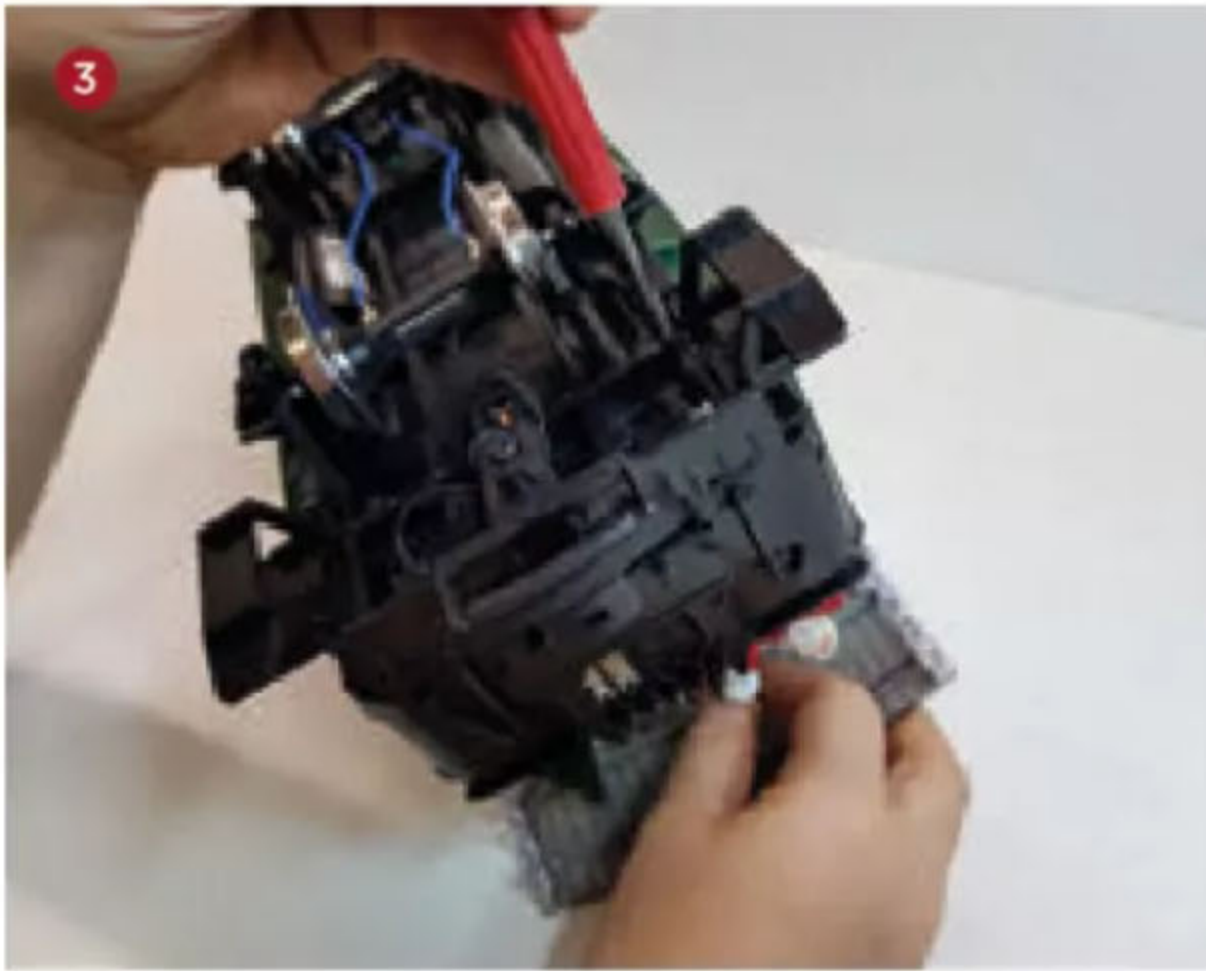


ist zunächst ein Weihnachtsmann im Spur-G-Format und ein Tannenbaum in HO-Größe zu besorgen – Letzterer natürlich beleuchtet (**Bild 1**). Das erste Motiv ist auch schnell gefunden: In der Adventszeit bieten viele Museumsbahnen Nikolaus- oder Adventsfahrten an, eine solche Szene wollen wir auf der LGB Bahn nachbilden. Benötigt wird ein schöner Personenwagen, vielleicht ein nostalgischer Zweiachser oder ein Wagen aus der LGB Weihnachtswagenserie (Art. 36020, Art. 36019, Art. 36018 oder andere). Wir reißen ihn als letzten Wagen in den Zug ein und stellen einen Weihnachtsmann sowie einen beleuchteten Baum auf die hintere Plattform. Die Baumbeleuchtung wird über das Gleis mit Strom versorgt, dafür benutzen wir zwei Kugellageradsätze mit Stromabnahme (LGB 67403). Der Achstausch ist einfach. An einer Seite den Achshalter leicht nach außen biegen, die Kunststoffachse entnehmen und auf diese Weise anschließend die Kugellagerachsen einsetzen (**Bild 2**). Um eine flackerfreie Stromaufnahme sicher-

zustellen, werden die Kugellagerachsen mit jeweils einer Litze pro Schienenseite verbunden. Dazu werden die Flachstecker an die Litze gelötet und die Anschlüsse an den Achsen über die Litze miteinander verbunden (**Bild 3**). In den Boden der offenen Bühne bohren wir zwei Löcher. Eins für die Figur, das andere für die Kabel des beleuchteten Weihnachtsbaums (**Bild 4**).



Achstausch: Die Achsen werden durch Kugellagerachsen mit Stromabnehmer ersetzt.

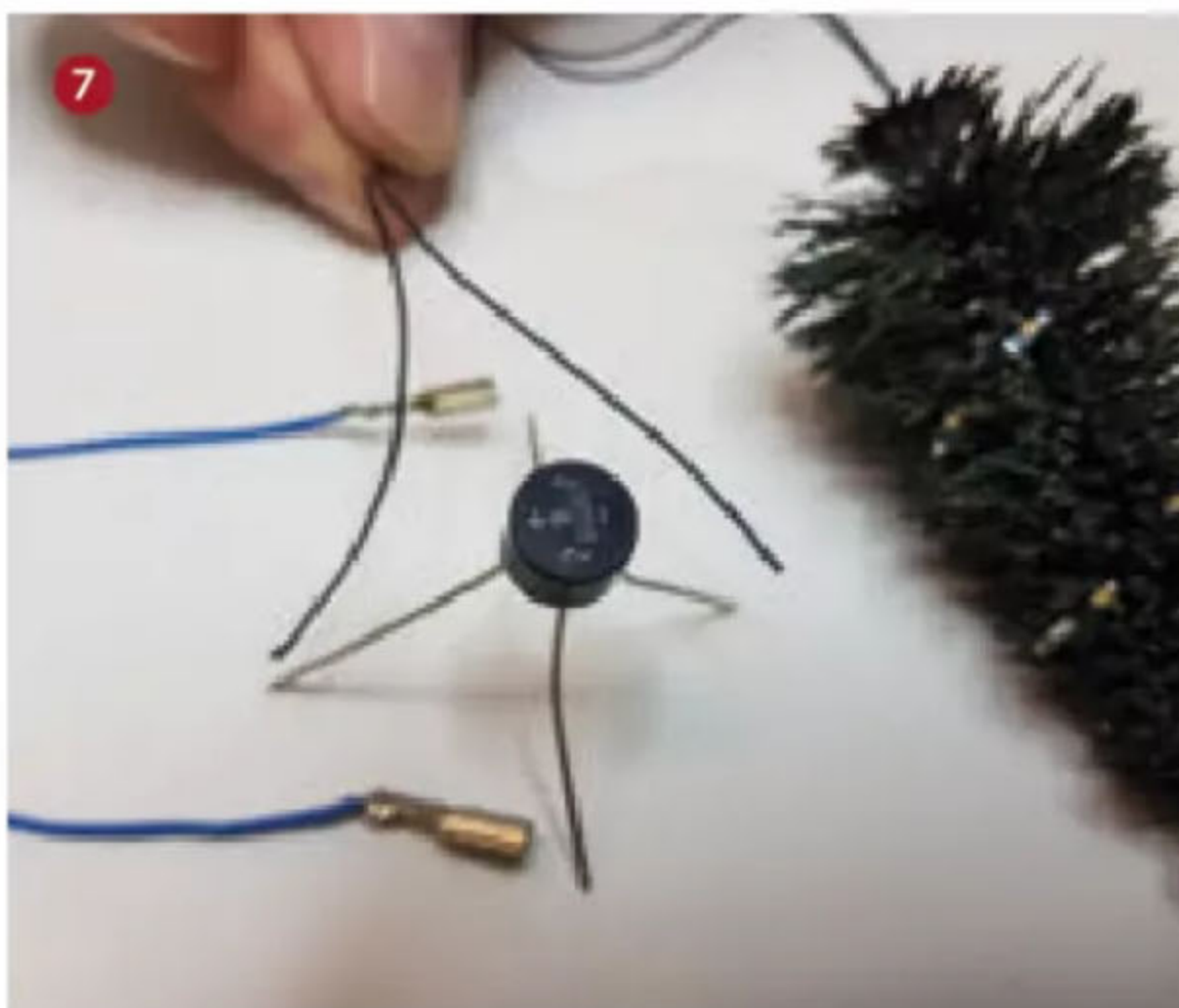


Gut versorgt: Zur flackerfreien Stromaufnahme werden die Anschlüsse der beiden Kugellagerachsen auf jeder Schienenseite mit einer Litze (hier blau) verbunden.

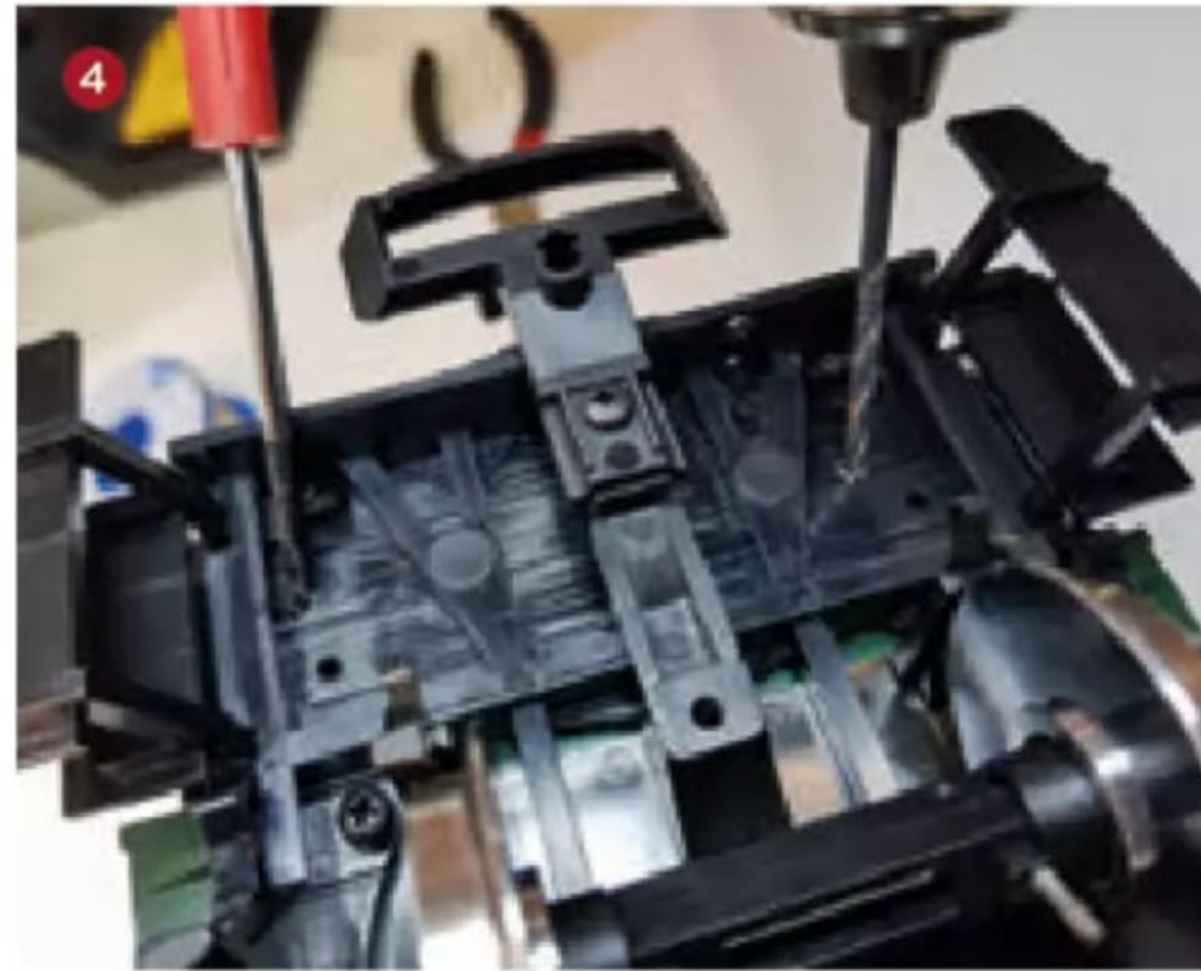
Die Zuleitung des Baums wird durch das Loch gefädelt und der Baum mit doppelseitigem Klebeband auf den Boden geklebt, falls er nicht (durch seine Größe) eingeklemmt stehen bleibt. Jetzt wird vorsichtig der Fuß der Figur angebohrt (**Bild 5**). Die dort eingeführte kleine Schraube fixiert den Weihnachtsmann auf der Bühne (**Bild 6**). Alle Analogfahrer müssen jetzt nur noch die beiden Litzen des Baumes mit den Anschlüssen der Kugellagerachsen verbinden. Dann leuchtet der Baum bei der Vorwärtsfahrt, denn die kleine Lichterkette am Baum mit den in Reihe geschalteten LEDs erwartet Gleichstrom. Digitalfahrer sollten einen Gleichrichter dazwischenschalten (**Bild 7**). Der Wechselstromanschluss wird mit den Radsätzen verbunden (blaue Leitungen) und der Plus- bzw. Minuspol mit den Anschlüssen des Baums (bitte ausprobieren, sie sind nicht beschriftet) (**Bild 8**). Die Anschlüsse werden mit Schrumpfschlauch überzogen, der Gleichrichter wird mit Kabelbinder gesichert und die Kabel werden so verlegt, dass sie sich mit dem Ausschlag der Deichsel mitbewegen können (**Bild 9**). Wer möchte, kann bei dieser Gelegenheit gleich noch eine Innenbeleuchtung einbauen.

Der Weihnachtsbaumwagen

Oh Tannenbaum, oh Tannenbaum, wo bekommen wir nur dich her? Am reizvollsten ist es, wenn der Baum per Bahn



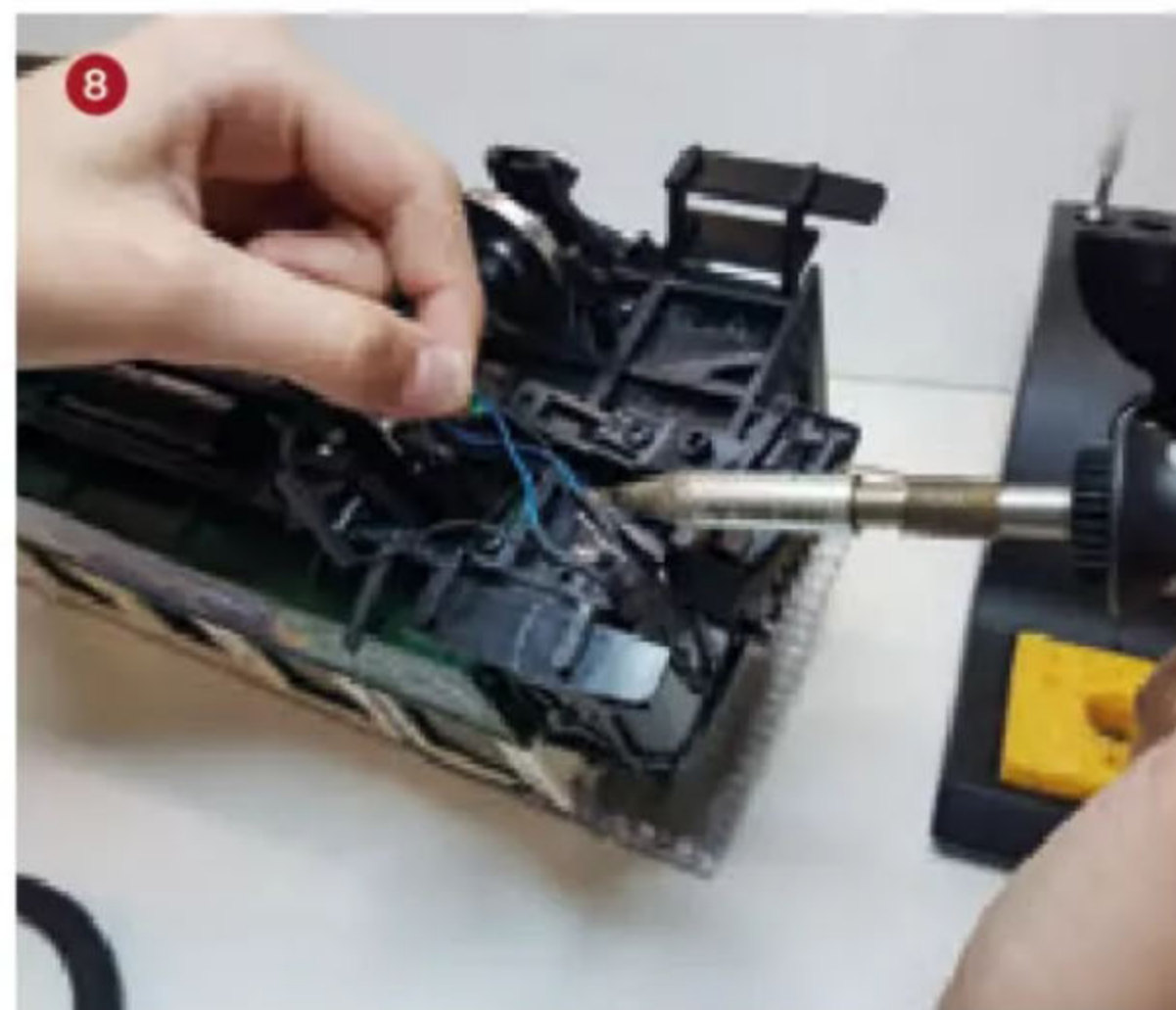
Umgewandelt: Um die Lämpchen mit Gleichstrom zu versorgen, bauen Digitalfahrer einen Gleichrichter ein.



Doppelbohrung: Die beiden Löcher im Boden der Bühne sind für die Figur und die Kabel des Weihnachtsbaums.

kommt. In früheren Zeiten war es üblich, dass in größeren Städten Weihnachtsbäume in Eisenbahnwagen angeliefert und direkt am Güterbahnhof verkauft wurden. Alte Kalenderblätter zeigen solche Szenen. Zum Transport der Bäume wurden offene Güterwagen wie etwa der LGB 40030 eingesetzt. Um den LGB Wagen zu einem Weihnachtsbaumwagen zu machen, werden die zuvor eingekauften Nadelbäume in den Formaten H0, TT und N von ihren Wurzelfüßen befreit (**Bild 10**). Die großen Exemplare werden an die Stirnwände gelegt und anschließend mit kleineren Bäumen aufgefüllt. Wird ein Teil des Wagens beladen, hinterlässt dies den Eindruck, dass alle Bäume recht groß wären und dicht an dicht stehen (**Bild 11**).

Nachdem die Kunden ihren Weihnachtsbaum ausgesucht haben, wollen sie ihn gut verpackt mit nach Hause nehmen. An den meisten Verkaufsstellen steht deshalb ein großer Trichter zum Verpacken der Nadelbäume in Transportnetze. Weiß eigentlich jemand, wie dieses Teil heißt? Nachgebaut ist es jedenfalls schnell. Dazu brauchen wir einen Haushaltstrichter und ein Stück Rohr mit einem Durchmesser, der die Zweige des Baumes beim Hindurchstecken zusammendrückt (**Bild 12**). Ob's klappt, lässt sich mit den zur Verfügung stehenden Bäumen ausprobieren. Anschließend wird der Trichter in seiner Größe optisch an Rohr und Bäume angepasst (**Bild 13**) mit dem Rohr verklebt. Anschließend wird alles mit Zinkspray lackiert. ►



Verkabelt: Die blauen Leitungen verbinden den Wechselstromanschluss mit den Radsätzen.



Angebohrt: Der Weihnachtsmann wird am Fuß angebohrt, um ihn auf der Bühne befestigen zu können.



Verschraubt: Die Figur wird mit einer Schraube auf dem Bühnenboden fixiert.



Beweglich: Die Kabel werden so verlegt, dass sie sich mit der Deichsel bewegen können.



Verkürzt: Die Nadelbäume werden von ihren Wurzelfüßen befreit.

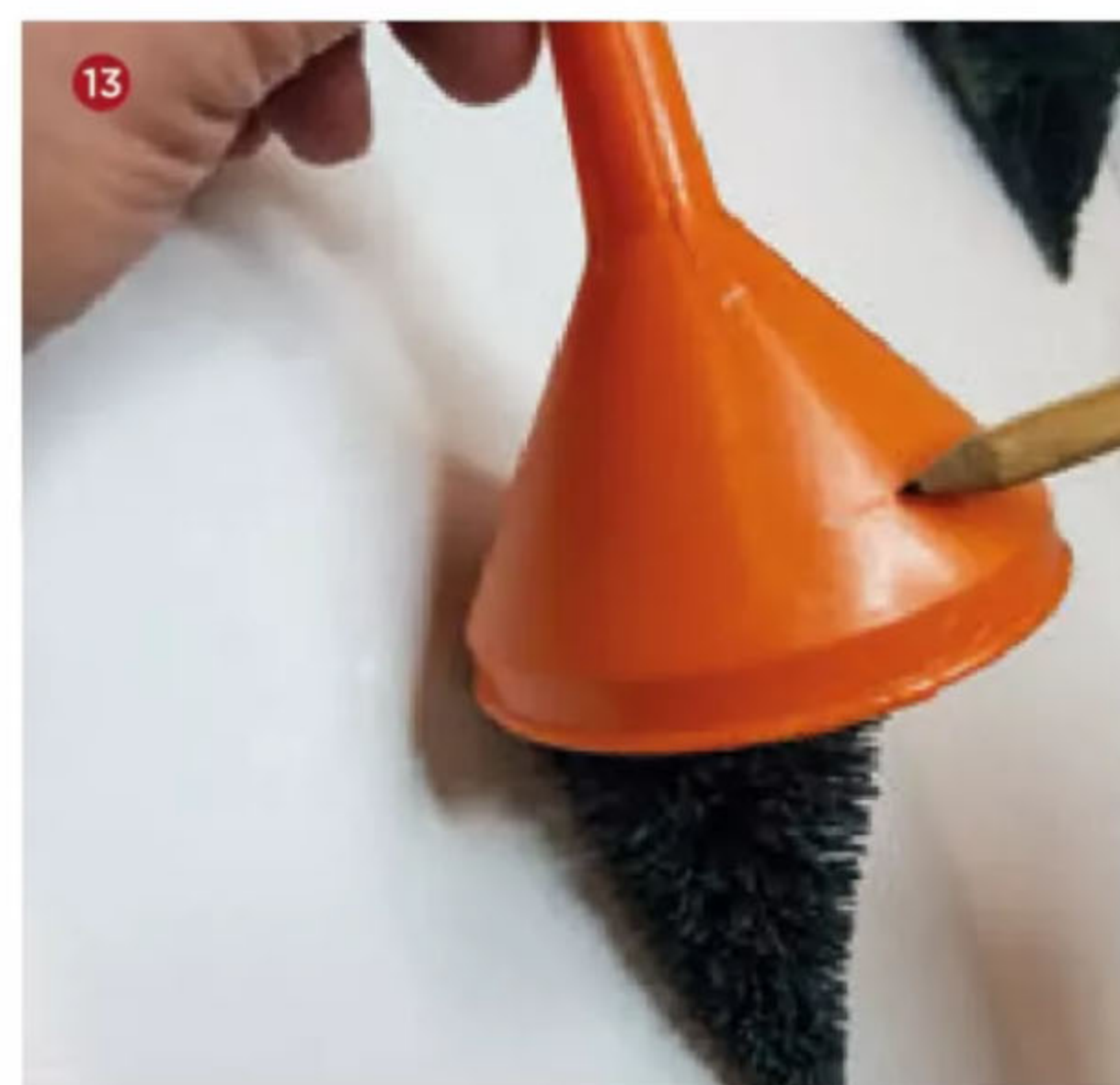
Jetzt fehlt nur noch noch ein passendes Gestell, um den Trichter aufzustellen. Er kann aus Kunststoffwinkeln, Messingdraht oder aus Holzleisten bestehen. Das Rohr muss an der gegenüberliegenden Seite des Trichters überstehen, denn dort schieben wir ein Stück Netzverband aus der Apotheke auf. Je nach Volumen der Bäume passen Bein- oder Fingerverband. Bei zahlreichen Versuchen stellte sich heraus, dass der Fingerverband schöner aussieht, weil seine Maschen weiter auseinandergezogen werden und der Baum dadurch besser zu sehen ist. Das Verpacken der Bäume ist kinderleicht: Das Netz wird über der Öffnung mit einem Stück Draht zusammengehalten. Dann wird der Baum mit dem Stamm voraus durch den Trichter gesteckt und dabei der Netzverband festgehalten (**Bild 14**). Über der Spitze des Baums wird das Netz zusammengebunden. Zum Schluss wird der eingepackte Baum vom



Aufgefüllt: Größere und kleinere Bäume werden an die Stirnwände gelegt.



Baumverpackung: Das Ausgangsmaterial für die Baumverkaufsszene.



Verkleinert: Der Trichter wird in seiner Größe an Rohr und Bäume angepasst.



Eingepackt: Der Baum wird mit dem Stamm voraus in den Trichter gesteckt.



Eingenetzt: Der Netzverband aus der Apotheke wird zum Netz für Weihnachtsbäume.



Erweiterbar: Die Verkaufsszene lässt viel Raum für individuelle Details.

WICHTIGE SPUR-G-TERMINE VON NOVEMBER 2020 BIS FEBRUAR 2021

Tolle Winter-Impressionen

Eindrucksvolle Fahrtage bringen Abwechslung – bitte informieren Sie sich direkt beim Veranstalter über eventuelle Corona-Einschränkungen.

05./06.12.

Nikolaus-Sonderzug nach Drei Annen Hohne

Genießen Sie eine winterliche Fahrt mit kindgerechter Reiseleitung durch den malerischen Harz nach Drei Annen Hohne. Auch der Nikolaus ist mit an Bord des Sonderzugs und hält für die kleinen Fahrgäste eine Überraschung bereit. Am Zielort im Hotel „Der Kräuterhof“ wird zum Kaffeetrinken und nettem Kinderprogramm geladen.



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

05./06.12.

Mit dem Traditionszug die Insel Rügen erkunden

Bekannt ist die Insel Rügen vor allem für ihre weißen Kreidefelsen im Nationalpark Jasmund, die der deutsche Maler Caspar David Friedrich schon 1818 in seinem berühmten Werk „Kreidefelsen auf Rügen“ malerisch einfing. Mit tollen Ausblickspunkten aufs Meer, Steilküsten, Stränden und Wanderwegen durch die Natur ist die Insel immer eine Reise wert. Der Rasende Roland führt Sie auf 750 mm Spurweite mit den Traditionszügen 109 und 110 durch den Südosten der Insel von Lauterbach Mole bis zum Ostseebad Göhren. Besonderes Highlight auf der Strecke: das prunkvolle Jagdschloss Granitz.

Rügensche BäderBahn (RüBB)
Rasender Roland
Bahnhofstraße 14
18581 Putbus
www.ruegensche-baederbahn.de

11.12.

Weihnachtsfahrt durch die Rheinschlucht



Zur weihnachtlichen Einstimmung nimmt Sie die Rhätische Bahn mit auf eine Reise durch den Schweizer Grand Canyon. Die Rheinschlucht mit ihren beeindruckenden Gesteinsformationen bietet sich auch als tolles Fotomotiv an – Kamera nicht vergessen. Auf der Fahrt von Chur nach Disentis werden Sie außerdem mit einem winterlichen Drei-Gänge-Menü inklusive Aperitif und Kaffee verwöhnt.

Rhätische Bahn (RhB)
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur
www.rhb.ch

24.12.

Weihnachtszug Zittauer Schmalspurbahn

Mit dem Weihnachtsmannzug der IV Zittauer Schmalspurbahn Heiligabend einläuten: Auf der etwa 45-minütigen Fahrt von Zittau nach Oybin beziehungsweise von Zittau nach Jonsdorf dürfen sich die kleinen Gäste auf eine nette Überraschung vom Weihnachtsmann freuen.



Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG)
Bahnhofstraße 41
02763 Zittau
www.zittauer-schmalspurbahn.de

31.12.

Große Bündener Silvesterrundfahrt

Zum Ende dieses ereignisreichen Jahres lockt eine Rundfahrt durch die Alpenidylle im Kanton Graubünden. Highlights der Reise in den Panorama- und nostalgischen Speisewagen sind neben der ältesten Stadt der Schweiz, Chur, auch das Engadin oder der Landwasserviadukt bei Filisur. Um Mitternacht wird in St. Moritz feierlich das neue Jahr begrüßt. Ein Fünf-Gänge-Menü inklusive Tischgetränke macht den Ausflug perfekt.



Rhätische Bahn (RhB)
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur
www.rhb.ch

14.02.2021

Großer Start in die Winterferien



Anlässlich des Beginns der Winterferien lädt die Museumsbahn Schönheide (gelegen südwestlich von Aue) zu einem Besuch und zu Fahrten mit urigen Wagen und einer sächsischen IV K zwischen Schönheide und Stützengrün-Neulehn ein.

Museumsbahn Schönheide e.V.
Am Fuchsstein 20A
08304 Schönheide
www.museumsbahn-schoenheide.de

Willkommen daheim!



In zwölfjähriger Wiederaufarbeitung verwandelten die Dampflokfreunde der Furka-Bahn die historische Meterspur-Maschine HG 4/4 704 in ein Schmuckstück der Extraklasse. Geschichte einer Sisyphusarbeit mit Happy End.

Sisyphus gilt bekanntlich als Figur der griechischen Mythologie. Aber der so einfallsreiche wie beharrliche König zu Korinth hätte auch Schweizer sein können: Wer sich in den hellenischen Bergen als tapferer Steineschlepper bewährt, der kommt auch in eidgenössischen Gipfelwelten zurecht. Und eine reizvolle Lebensaufgabe hätte den thessalischen Hünen dort ebenfalls erwartet: Planung, Konstruktion und Bau der Schweizerischen Eisenbahnen sowie Erhalt des dazugehörigen Roll-

materials. Tüchtig zu tun gehabt hätte er zum Beispiel bei der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke (DFB) – etwa als Projektleiter „Wiederaufbau der Dampflokomotiv-Baureihe HG 4/4“. Zurück in die Gegenwart: Rund zwölf Jahre haben sich mehrere Dutzend Fachkräfte der DFB sowie unzählige ehrenamtliche Mitarbeiter des assoziierten Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) abgeschuftet, um zwei Anfang der 1990er-Jahre aus ihrem vietnamesischen Exil heimgeholten Maschinen vom Typ

HG 4/4 wieder betriebsfähig zu machen – eine Leistung, die nicht nur von glühender Eisenbahnbegeisterung und großartiger ingenieurtechnischer Kompetenz kündet, sondern auch von immenser Beharrlichkeit, bewundernswerter Improvisationsfähigkeit und einem ebensolchen Teamgeist.

Ein Highlight der Schmalspur-Historie

Der Startschuss für dieses spannende Kapitel der DFB-Geschichte fiel dabei



„Wiederauf- steherung auf Basis der Original- Baupläne“

im Jahr 2004, als der Vorstand endgültig grünes Licht für die Wiederaufarbeitung dieser historischen Dampfloks mit den Loknummern 704 und 708 gab. Schließlich gehört die Baureihe HG 4/4 zu den schönsten Dampfloks-Schätzen, die die Meterspur zu bieten hat: Mit ihren vier Achsen – drei Kuppelachsen, eine Triebachse – sowie den beiden Triebzahnradern zählt diese 800 PS starke und 46 Tonnen schwere Konstruktion zu den europa- und weltweit stärksten Schmalspur-Dampflokomotiven für den

Beeindruckend: die DFB 704 auf dem Weg nach Tiefenbach kurz vor der Steffenbachbrücke mit aktiviertem Zahnradantrieb.

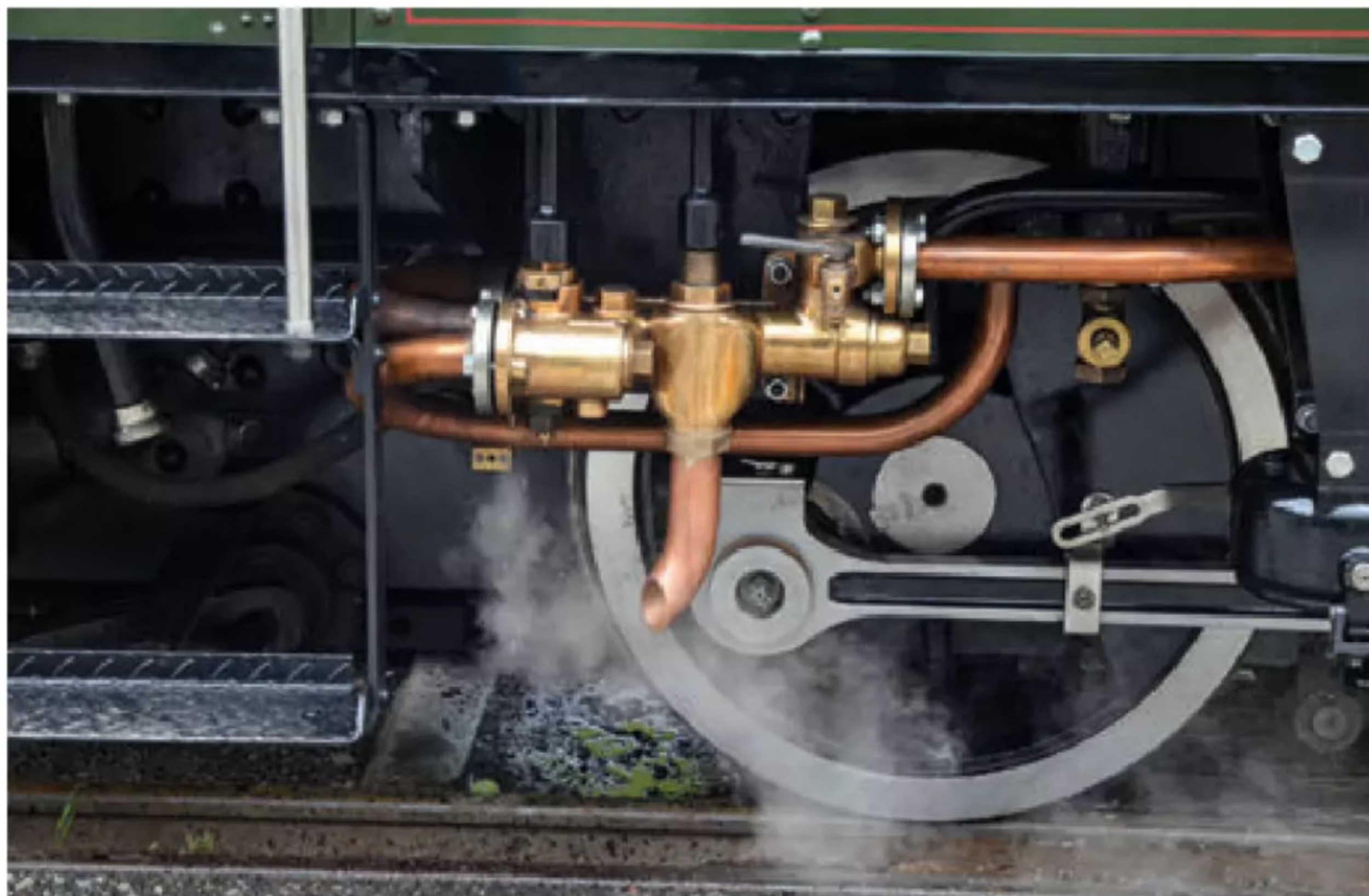
gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb und bietet mit ihrem freigelegten Triebwerk einen ganz besonders rassigen Anblick. Spannend auch die Geschichte der HG 4/4: Gefertigt wurde diese Baureihe zwischen 1923 und 1930 in nur neun Exemplaren, die allesamt nach Frankreich gingen und von dort in die damalige französische Kolonie Indochina, dem heutigen Vietnam.

Die „vietnamesischen Büffel“ kehren heim

Das Abenteuer beginnt Anfang der 1990er-Jahre mit der geglückten Heimholung der 704 und der 708; zudem wurden auch die Überreste der äußerst schwer mitgenommenen Schwesterlok 706 in die Schweiz rücküberführt. Abgestellt waren 704 und 708 zunächst an verschiedenen schweizerischen Standorten, ehe sie 2003 in der DFB-Revisionswerkstätte in Chur zusammengezogen wurden. Nach ersten Demontagearbeiten begann die eigentliche Wiederaufarbeitung dann Ende 2006/ Anfang 2007. Gearbeitet wurde anfangs an beiden Lokomotiven gleichzeitig, ehe ab 2011 die 704 in den Vordergrund rückte: Ihr gehörten zwei Drittel der Werkstattstunden. Die Schwester 708, deren Fertigstellung für den Juni 2022 geplant ist, musste sich fortan mit einem Drittel der Aufmerksamkeit begnügen.

Originalgetreue Dampfloktechnik auf neuem Stand

Die wahre Herausforderung sollte an dieser Stelle erst beginnen. Denn für den harten Einsatz auf der alpinen, bis zu 2.000 Meter hoch gelegenen Furka-Bahn von Realp im Kanton Uri nach Oberwald im Wallis sollten die beiden Veteranen einerseits mit der heute bestmöglichen Technik ausgestattet und zugleich so originalgetreu wie möglich wiederaufgearbeitet werden. Und das nicht nur aus historischen, sondern auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen: Anders als die Schwestermaschinen vom Typ HG 3/4 wurde die von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) und der Maschinenfabrik Esslingen produzierte Baureihe HG 4/4 nämlich nie in der Schweiz eingesetzt, sondern direkt ins Ausland verkauft. Umso mehr galt es, möglichst nahe an den originalen Bauplänen zu bleiben: Der Einsatz von abgeänderten Baugruppen ►



Hoher Aufwand: Gemäß den Vorschriften des schweizerischen Bundesamtes für Verkehr (BAV) musste an allen Achsen eine Rissprüfung vorgenommen werden.



Ein Kunstwerk für sich: Die zahlreichen Zuleitungen für die Kolben rechts und die Schieber (hinten und vorn) sind komplett neu und in Messing ausgeführt.



Prächtig anzusehen: die Lokschilder der HG 4/4. Von allen Schildern war nur mehr eine Originalform erhalten. Alle anderen mussten mit viel Aufwand neu gezeichnet werden.

oder umkonstruierten Komponenten hätte das erforderliche Zulassungsverfahren nochmals verkompliziert – die heute geltende Eisenbahnverordnung des schweizerischen Bundesamts für Verkehr kennt auch in solchen Fällen keine Gnade und stellt strenge Anforderungen für eine Schienenzulassung.

Die Rettung: historische Baupläne plus CAD-Technik

Blieb die Frage: Wer beherrscht heute noch eine solche, rund 90 Jahre alte Maschinenbau- und Ingenieurskunst – und auf welcher konstruktiven Basis können diese Arbeiten überhaupt durchgeführt werden? An diesem Punkt zeigte sich der Vorteil eines gut gepflegtes Firmenarchivs: Im Nachlass der SLM fanden sich tatsächlich noch sämtliche originalen Skizzen und Baupläne. Nichts wie ran an die Arbeit also? Nicht ganz, denn zwischen Einst und Jetzt liegen geradezu Lichtjahre in Sachen mechanischer Konstruktions- und Herstellungsverfahren. Damit die heutige Generation von Technikern und Ingenieuren mit den Maschinen der Moderne diese Werkteile überhaupt anfertigen konnte, mussten diese teils einhundert Jahre alten Originaldokumente also zunächst in das CAD-Format „übersetzt“ und für die Anforderungen des „Computer Aided Manufacturing“ lesbar gemacht werden. Mit den so angefertigten dreidimensionalen Grafiken – sage und schreibe 2.715 an der Zahl – arbeiteten sich die DFB-Werkstatt-Teams in Chur und Uzwil schließlich in alle nötigen Herstellungsabläufe ein und ließen unglaubliche 4.454 historische, teils vor rund einhundert Jahren entworfene Maschinenbauteile wie von Zauberhand via digital gesteuerter Computertechnik wiederauferstehen. Als höchste aller produktionstechnischen Hürden erwies sich dabei der Neubau der kupfernen Feuerbüchse im Stehkessel. Einzig zwei, drei kleine Firmen in England verstehen sich heutzutage noch auf diese quasi ausgestorbene Kunst aus der Frühphase der Dampflokhistorie, doch eine Auftragsvergabe scheiterte aus technischen und wirtschaftlichen Gründen. Aber Jakob Knöpfel ließ sich nicht entmutigen. „Wenn man vor hundert Jahren mit den damaligen Mitteln in der Lage war, diese Teile herzustellen, so muss das auch heute noch möglich sein“, befand der DFB-Werkstattchef, „und wenn die Industrie das nicht mehr machen kann oder will, dann machen wir es eben selbst!“ Gesagt, getan: Nach monatelangen Arbeiten war der DFB-eigene Kesselnachbau im Mai 2016 fertiggestellt und absolvierte

die Druckprüfung durch den Schweizerischen Verein für technische Inspektion (SVTI) mit Bravour und ohne jegliche Beanstandung. Doch nicht alles musste komplett neu gebaut werden. So waren etwa der originale Dampf- und Sanddom, die Zahnradampf- und die rechte Hochdruckdampfmaschine noch gut genug in Schuss, um für den Neustart der weitgereisten Dampfzuger wieder fit gemacht zu werden, ebenso Teile des äußeren Steuerungsgestänges, Räder, Bremszylinder, der Armaturenstock und zahlreiche Bedienungselemente und Manometer. Ach ja: Die dafür nötigen Werkzeuge und Spezialgerätschaften konstruierte und baute das Werkstatt-Team natürlich weitgehend selbst. Dank dieses akribischen Teile-Recyclings beträgt das Verhältnis zwischen restauriertem Ursprungsmaterial und neu produzierten Bauteilen bei den beiden neuen alten HG 4/4ern immerhin 50:50 – eine respektable Bilanz.

Das Projektmanagement: eine logistische Meisterleistung

Altes zu sichten und Neues zu planen, Kosten zu kalkulieren, Termine zu disponieren sowie die Arbeit von Dutzenden an freiwilligen Helfern mit dem Input der Profis aus den externen Unterstützungsfirmen zu einer stabilen Produktionskette zu verzahnen: Das war dann die Aufgabenstellung für Markus Staubli und Jakob Knöpfel. Um dieses größte und anspruchsvollste Projekt in der Geschichte der DFB-Revisionswerkstatt zu stemmen, entwarf das Duo einen ausgeklügelten Arbeitsplan, koordinierte Tausende an Werkstattstunden und konnte nach und nach immer mehr Unterstützer für die Renovierungsarbeiten gewinnen. Betrug beispielsweise die Zahl der von ehrenamtlichen Helfern geleisteten ►



Arbeitsmittel: Markus Staubli (links) und Jakob Knöpfel zeigen in Realp, welcher hohe konstruktive Aufwand notwendig war, um die 704 wieder zum Leben zu erwecken.



Touristenattraktion: Die Draisine der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke in Gletsch wird manuell betrieben und ist nicht nur mit der HG 4/4 ein Besuchermagnet.

CHRONIK – DAS COMEBACK DER HG 4/4 BEI DER FURKA-DAMPFBAHN

1990: Rückholung der Loks 704 und 708 aus Vietnam.

1998: Nachträgliche Rückholung der Überreste der 706.

Bis 2002: Stationierung der Loks an verschiedenen Standorten in der Schweiz.

Ab 2003: Stationierung der Loks in der DFB-Revisionswerkstatt Chur.

2004: Der DFB beschließt, die Loknummern 704 und 708 wieder betriebsfähig aufzubauen.

Ende 2006/Anfang 2007: Beginn der Wiederaufbauarbeiten der 704 und 708.

2011: Die Aufarbeitung konzentriert sich nun auf die 704, auf die zwei Drittel der Werkstunden entfallen. Die 708 muss sich mit einem Drittel der Arbeitsstunden begnügen.

2013: Umzug der Lokomotiven sowie der Werkstatteinrichtung von Chur nach Uzwil.

2014 bis Juni 2018: Fertigstellung der 704 und Erteilung der befristeten Betriebsbewilligung durch das schweizerische Bundesamt für Verkehr (BAV).

25. Juni 2018: Jungfernfahrt der neuen 704 mit großem Festakt.

Dezember 2018: Die HG 4/4 704 erhält die unbefristete Betriebserlaubnis für den kommerziellen Einsatz.

Juni 2020: LGB präsentiert das Spur-G-Modell der HG 4/4 vor internationalem Publikum (siehe Depesche 03/20).

Juni 2022: Geplante Wiederinbetriebnahme der Schwesterlok 708.

DFB UND VFB: SCHMALSPUR-ZAUBER AUF HOHEM NIVEAU

Der Verein Dampfbahn-Furka-Bergstrecke wird getragen von den drei Körperschaften DFB AG, VFB und der Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB). Gemeinsames Ziel sind die langfristige Sicherung der Furka-Bergstrecke und der Erhalt des historischen Rollmaterials als eisenbahnerisches Kulturgut.

Der **Verein Furka-Bergstrecke (VFB)** bildet mit seiner breiten Basis im In- und Ausland das Rückgrat dieser Aktivitäten. Organisiert in insgesamt elf landesweiten Sektionen und der überregionalen „Sektion Edelweiss“ engagieren sich rund 8.000 Eisenbahnfreunde mit Mitgliedsbeiträgen, Spenden und ihrer Arbeitskraft und leisten unter Betreuung von Fachleuten der DFB AG jährlich Tausende an freiwilligen Einsatzstunden. Eine Mitgliedschaft kann ab 60 Franken/48 Euro Jahresbeitrag erworben werden und ist mit zahlreichen Vergünstigungen verbunden – Vereinsmitglieder erhalten 20 Prozent Ermäßigung auf die Reisepreise der Furka-Bahn, vier Mal jährlich die Vereinszeitschrift „Dampf an der Furka“ sowie weitere reizvolle Angebote.

Die **Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB AG)** ist als Trägerin der Eisenbahnkonzession der Schweiz verantwortlich für Strategie, Bau, Marketing und Betrieb der Bahn und betreibt mit ihrem dafür ausgebildeten, ebenfalls freiwillig tätigen Personal die Strecke Realp–Gletsch–Oberwald.

Die gemeinnützige und steuerbefreite **Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB)** widmet sich hauptsächlich der Mittelbeschaffung und der Sponsorenakquise und finanziert damit die Investitionen der DFB AG. Dies ermöglicht die Realisierung von Anschaffungen und größeren Bauvorhaben in den Bereichen Rollmaterial und Infrastruktur.

Informationen zu allen Gremien der Furka-Bahn, den möglichen Mitgliedschaften und eine Übersicht über sämtliche Vereinsaktivitäten finden Sie unter www.dfb.ch



Bilderbuch-Motiv: Die HG 4/4 überquert mit drei Personenwagen die legendäre Steffenbachbrücke, die mit ihren drei Brückenfeldern das Seitental überspannt.



Modell trifft Vorbild: Im Juni 2020 präsentierte LGB zusammen mit der DFB das hochdetaillierte Spur-G-Modell der HG 4/4 in Realp im Kanton Uri.

Arbeiten im Jahr 2007 noch 1.200 Stunden, so waren es 2010 bereits über 6.000 und in den Jahren 2014 bis 2018 schließlich bis zu 9.000 und mehr Arbeitsstunden. Die Gesamtzahl aller Arbeitseinsätze beläuft sich übrigens auf über 54.000 Werkstattstunden sowie 14.600 Logistikstunden – dazu kommen noch Tausende nicht erfasster Stunden an Heimarbeit für Arbeitsvorbereitungen, das Anfertigen von Skizzen und Zeichnungen oder die Dokumentation dieses Projekts. Wichtige Unterstützung kam auch von diversen eidgenössischen Unternehmen: Benninger Guss und die Bühler AG in Uzwil steuerten feinmechanisches Fachwissen, Werkmaschinen, Spezialgeräte und das Know-how vieler frisch pensionierter Fachkräfte bei; Stadler Rail aus Bussnang – Hersteller von Schienen- und Zahnradbahnfahrzeugen – spendierte nicht nur ein beträchtliches Kontingent an Baumaterial, sondern stellte in seinem Werk in Winterthur auch eine komplette Halle einschließlich der nötigen Infrastruktur als Arbeitsplatz zur Verfügung. Zudem halfen die Firma Autodesk, die mehrere Arbeitsplätze für die Erstellung der nötigen CAD-Grafiken zur Verfügung stellte, sowie diverse weitere Firmen, Materiallieferanten und Sponsoren aus allen Teilen der Schweiz.

Der Lohn der Arbeit: ein Comeback in vollem Glanz

Am 25. Juni 2018 war es schließlich so weit: Die grandios aufgearbeitete 704 präsentierte sich nach rund zwölf aufregenden und arbeitsreichen Jahren als Schmalspur-Schmuckstück der Extraklasse und wurde auf ihrer Jungfernfahrt von zahlreichen Fans und Bewunderern gefeiert. Die gesamten Kosten beliefen sich letztlich auf rund fünf Millionen Schweizer Franken, von denen DFB und VFB circa vier Millionen als Eigenleistung beisteuerten: Der Troika Josef Hamburger, Markus Staubli und Jakob Knöpfel sowie unzähligen weiteren Sisyphussen aus nah und fern sei Dank.



Alle Fotos Handmuster Metall



Neuheiten 2020

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



Gemeinde-schwester „Egnes“ Metall



Metall



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 5618797
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!!!

Produkte Service Events Club Shop



HERBST-NEUHEITEN 2020

**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, Herbert Grab,
Christof Hammer, Wolfgang Hauff, Frank Mayer,
Rochus Rademacher, Carsten Rose, Arnulf
Schäfer (leitender Redakteur), Andreas
Schumann, Karsten Speyer und Frank Tümm-
ermann. V.i.S.d.P.: Peter Waldeitner

Koordination
Silvia Römpf

Grafische Gestaltung/Layout/DTP
JatDesign José Tejada, Rottenburg

Kontakt zur Redaktion:
Rotebühlstr. 51a, 70178 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
Jürgen Böcker, Joachim Borchert, Werner
Bosshard, Bernd Bourdon, Markus Buck, David
Deborre, Claus Dick, Cheyenne Ebelshäuser, Mario
England, Faller, Andreas Franz, Jens Freund,
Peter Friedl, GES, Wolfgang Hauff, Hendrik Hau-
schild, Herrmann 3D, Klaus Himmelreich, Gordon
Kay, Dietmar Kötzle, Benny Langer, LGB, Märklin,
Nicolas Mayer, Peter Mimra, Modellbau-Werkstatt
Bertram Heyn, Pinzgauer Lokalbahn, Prehm,
Rhätische Bahn, Christian Sacher, Arnulf Schäfer,
Ross Sokolowski, Kai-Uwe Seckler, Michael Sperl,
Karsten Speyer, Spielwarenmesse Nürnberg,
Thiel Funktionsmodellbau, Frank Tümmermann,
Peter Waldeitner.

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.

345231 D
Den Clubausgaben liegen der LGB Herbst-
neuheitenprospekt und der Bestellcoupon für
das Clubmodell 2021 (Art. 48574) bei.



www.lgb.de

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 4/2020

Neues rund um die Gartenbahn

Ein himmlischer Schlitten, Floriansjünger im Löscheinsatz, ein RhB-Prellbock mit Beleuchtung: Diese Neuheiten bringen Stimmung auf die Anlage.

FALLER www.faller.de

Löscheinsatz mit Happy End

Das hätte böse enden können: In einem kleinen Einfamilienhaus (Art. 331090) ist ein Brand ausgebrochen. Ergänzt man das Häuschen um ein Rauchgenerator-Set (Art. 180690) und das mit Minilichteffekten ausgestattete „Brandflackern“ (Art. 180695), entsteht eine realistische Brandszene mit dichtem Qualm und loderndem Feuer. Auf den ersten Blick hat das klassische Spitzgiebelhaus mit den roten Dachschindeln und den rustikalen Fachwerkelementen im Obergeschoss der Fassade also ordentlich was abbekommen. Weil die Feuerwehr schnell zur Stelle war, hält sich der Schaden in Grenzen – der Brand konnte auf den Dachstuhl begrenzt werden. Ans Werk gegangen sind die Floriansjünger mit einem Löschfahrzeug vom Typ Opel Blitz mit zwei Rundumkennleuchten (ohne Funktion) auf der Fahrerkabine (Art. 331614). Die Drehleiter auf dem Dach ist selbstverständlich ausziehbar, auch der Drehschemel ist beweglich. Und auch ein zweites Fahrzeug war fix zur Stelle: Die Kollegen sind in einem Opel Blitz mit Pritschenaufbau (Art. 331615) vorgefahren, der ebenfalls eine Rundumkennleuchte (ohne Funktion) auf der Fahrerkabine besitzt. Nach erfolgreichem Einsatz kehrt die Truppe dann zurück ins Feuerwehrhaus (Art. 331095), bestehend aus einer einständigen Fahrzeughalle in Natursteinoptik mit einem Schlauchturn in Holzbauweise. Die beweglichen Tore und Türen des Modells lassen sich öffnen und dank diversem Zubehör wie Werkbank, Werkzeugen, Fässern oder Sirenen entsteht ein echter Hingucker, der viel Atmosphäre auf die Bahn holt.

Von der ganzen Aufregung rein gar nichts mitbekommen hat ein paar Straßen weiter ein Pärchen, das auf einer Parkbank (Art. 331501) entspannt – so entsteht ein ruhiger Gegenpol zur turbulenten Brandszene.



REALISTISCH: DIE BRANDSZENE IM EINFAMILIENHAUS (ART. 331090)



IMPOSANT: DAS FEUERWEHRHAUS (ART. 331095) MIT HOHEM TURM



ENTSPANNT: EIN PÄRCHEN (ART. 331501). IM STRESS: DIE FLORIANJÜNGER MIT IHREM OPEL BLITZ MIT BEWEGLICHER DREHLEITER (ART. 331614) ODER ALS PRITSCHENWAGEN (ART. 331615)

HEYN www.heynmodellbau.de

Schöner Schuppen

Ein Ringlokschuppen ist ein Muss für jede Modellbahn. Neue Bauteile bietet jetzt Bertram Heyn – von Seitenteilen (Art. 06250) über Endfassaden (Art. 06251) bis hin zu Toren (Art. 06174). Ein Tor ist exakt aus einem Millimeter starkem Polystyrol gefräst und besteht aus Vorder- und Rückseite sowie einer Acrylglasscheibe als Zwischenlage – so wird eine ausreichende Steifigkeit erreicht. In der Acrylglasscheibe sind Ausnehmungen für die Anbringung von Scharnieren ausgefräst. Und mit dem Ergänzungsset (Art. 06252) lässt sich der Bau um je einen zusätzlichen Stand erweitern.



SCHMUCKE LOKGARAGE: MIT DEN NEUEN BAUTEILEN VON HEYN GELINGT EIN TOLLER RINGLOKSCHUPPEN, DER SICH GANZ NACH WUNSCH KONFIGURIEREN LÄSST

PREHM www.prehm-miniaturen.de

NICHT NUR IM WINTER EIN HERRLICHER ANBLICK: SANTA CLAUS UND SEIN RENTIER- RUDEL MIT IHREM HIMMLISCHEN SCHLITTEN. EBENFALLS ERHÄLT- LICH: DER STAR DER TRUPPE – RUDOLPH MIT DER ROTEN NASE.

Weihnachtsstimmung mit Santa Claus

Ein Rentierschlitten vom Typ „Santa Claus“? Das müsste sich doch finden lassen, dachte Siegfried Prehm, als ein Gartenbahn-Freund eines Tages nach einem solchen Gefährt fragte. Aber nicht einmal in Australien oder den USA wurde der Zubehörexperte diesbezüglich fündig. Also legte Prehm kurzerhand selbst Hand an und entwarf ein eigenes Modell: Das Vollmetall-Gespann (Art. 500800) besteht aus einem tüchtig beladenen Schlitten, einem stilecht gekleideten Santa Claus und wird von vier stattlichen Rentieren gezogen. Als Ergänzung gibt es zwei weitere Rentiere (Art. 500801) – und als Star der Truppe natürlich auch „Rudolph mit der roten Nase“ (Art. 500801A).

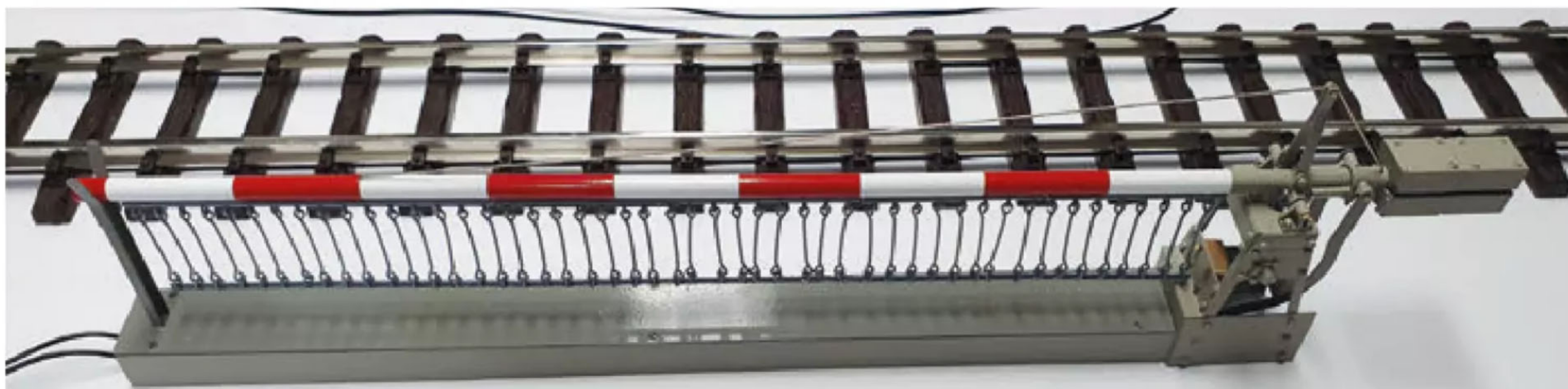
THIEL FUNKTIONSMODELLBAU www.kesselbauer-funktionsmodellbau.com

Bahnübergang „deluxe“

Wenn's mal wieder ein Bahnübergang sein soll: Beschnuppern Sie doch mal das Modell von Ralf Kesselbauer. Der Chef der im schwäbischen Murr beheimateten Firma Thiel Funktionsmodellbau präsentiert mit seinem ersten Bahnübergang ein stattliches Exemplar, das in diversen unterschiedlichen Varianten erhältlich ist: als Schlagbaum „pur“ oder als Schranke mit Gitterbehang, entweder mit Analog- oder Digitalantrieb. Die digitale Ausführung wiederum ist mit beziehungsweise ohne Geräuschdecoder zu haben. Das Messingmodell aus gefrästen Einzelteilen wird fertig montiert und lackiert geliefert und macht in jeder Position eine gute Figur. Und die rot-weißen Markierungen am Schlagbaum bestehen selbstverständlich aus einer outdoortauglichen, wetterfesten Spezialfolie.



DAS ENSEMBLE KOMMT FERTIG MONTIERT



EINDRUCKSVOLL: DER BAHNÜBERGANG VON THIEL – ERHÄLTICH MIT ODER OHNE GITTERSCHÜRZE UND WAHLWEISE MIT GERÄUSCHDECODER

3D HERRMANN www.herrmann3d.de

RhB-Prellbock mit Federfunktion

Direkt vor Ort bei der Rhätischen Bahn ließ sich Sascha Hermann für seinen zusammen mit den Kollegen von Klose Train Stop Systems entwickelten Prellbock inspirieren. Den mittels Schienenklemmen fest mit der Schiene verbundenen Prellbock gibt es als unbeleuchtetes Modell sowie als „High-End“-Version mit einem beleuchteten Gleissperrsignal sowie vorbildgetreuen Versorgungsleitungen. Neu in diesem Segment: Der Prellbock besitzt eine echte Puffer- und Federfunktion: Rollt ein Wagen oder eine Lok dagegen, federn der Gummipuffer sowie der Dämpfer ein und reduzieren zudem die Aufprallenergie des jeweiligen Rollmaterials. Beide Modelle sind wetterfest und für den Betrieb im Freien entwickelt.



VORBILDLICH: PRELLBOCK MIT LICHT UND FEDEREFFEKT

GARTENBAHNEN UND FAHRSPASS GEMEINSAM GENIESSEN

In guter Gesellschaft

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

Deutschland

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

21037 Hamburg, LGB-Freunde Norddeutschland, Jörg Reincke, E-Mail: info@lgb-norddeutschland.de, Homepage: www.lgb-norddeutschland.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

International

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

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

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

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

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

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



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

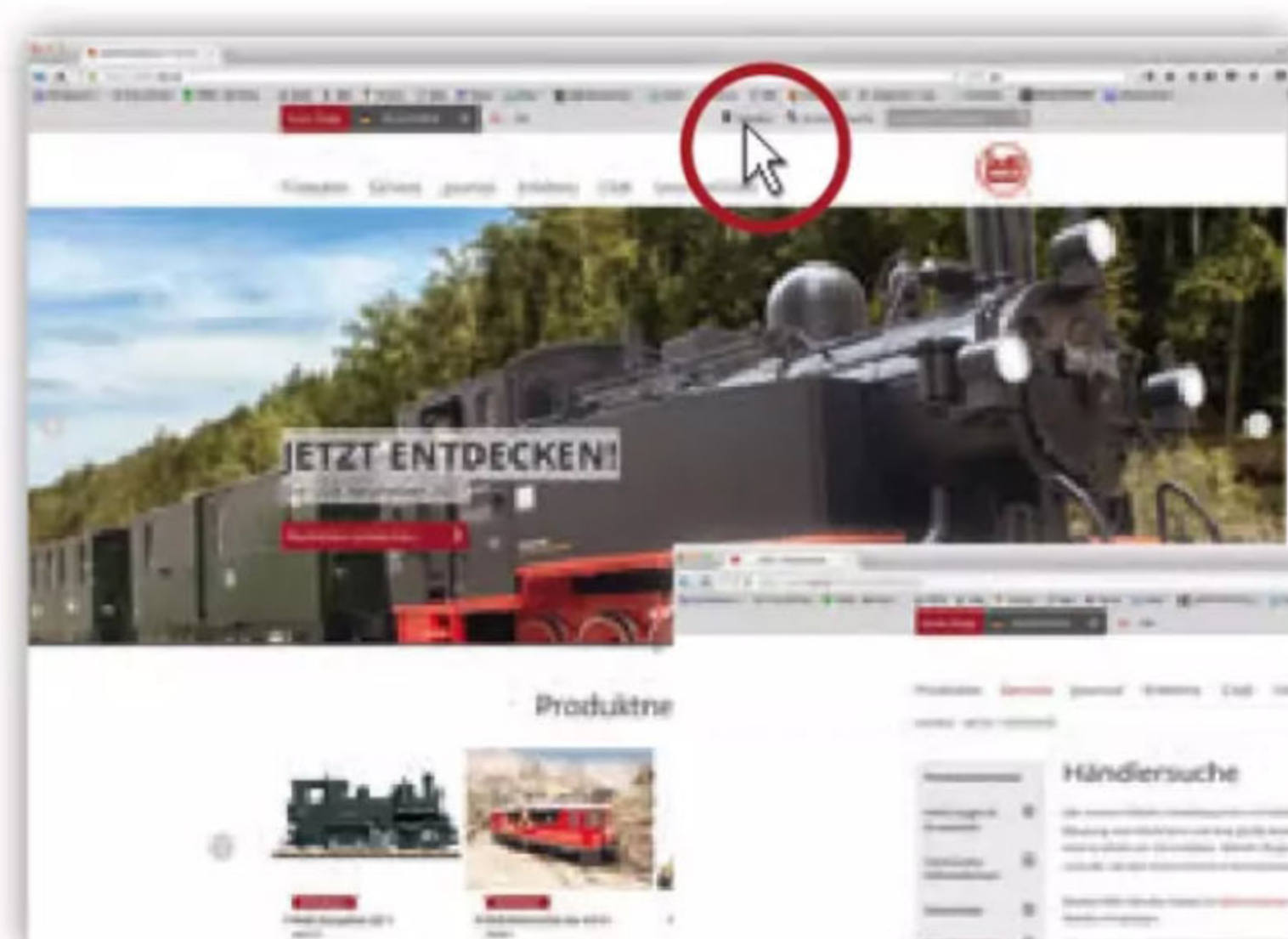
In 3 Schritten zu Ihrem Händler



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



NEUER INTERNETAUFTRITT!

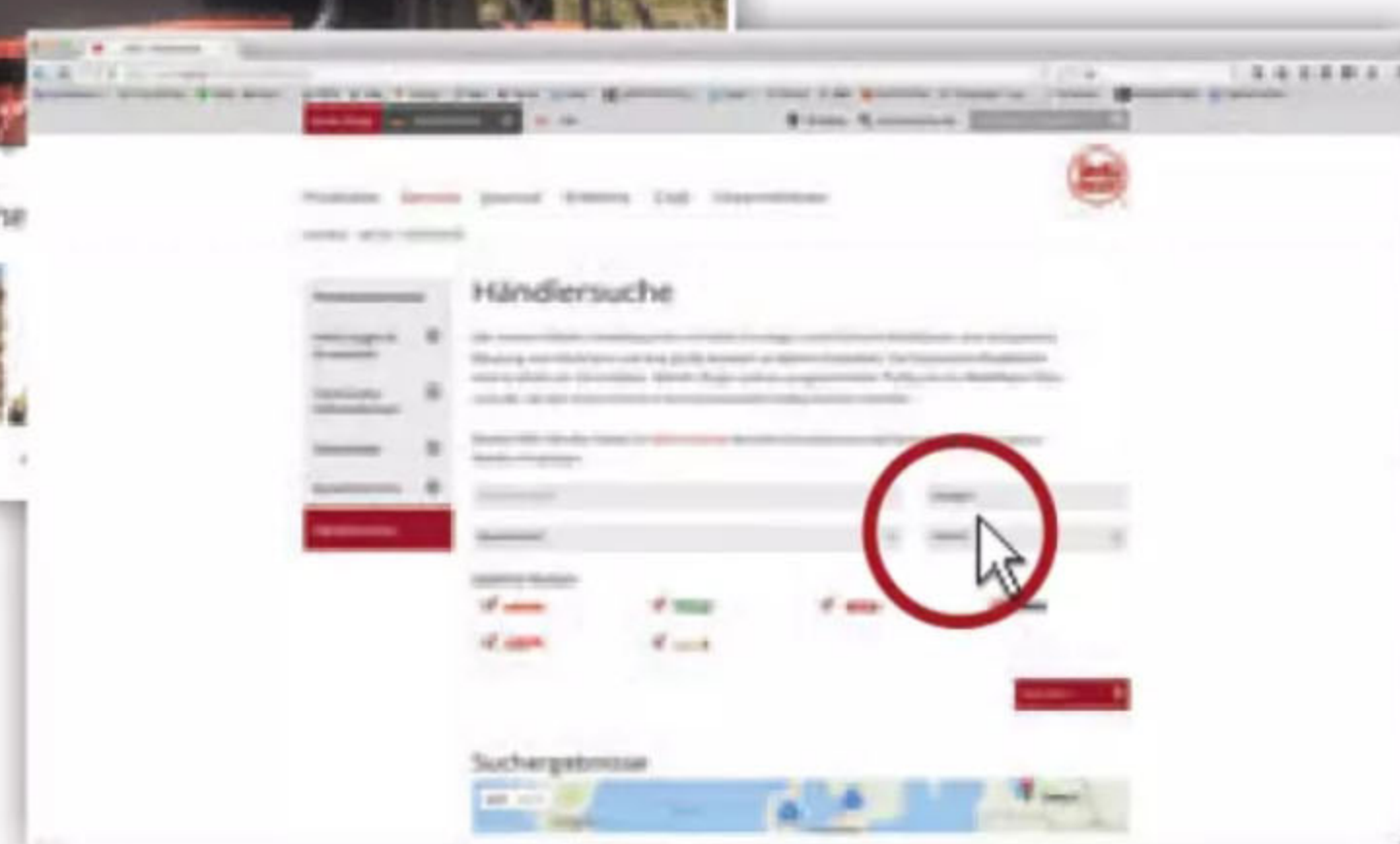


1

Startseite aufrufen

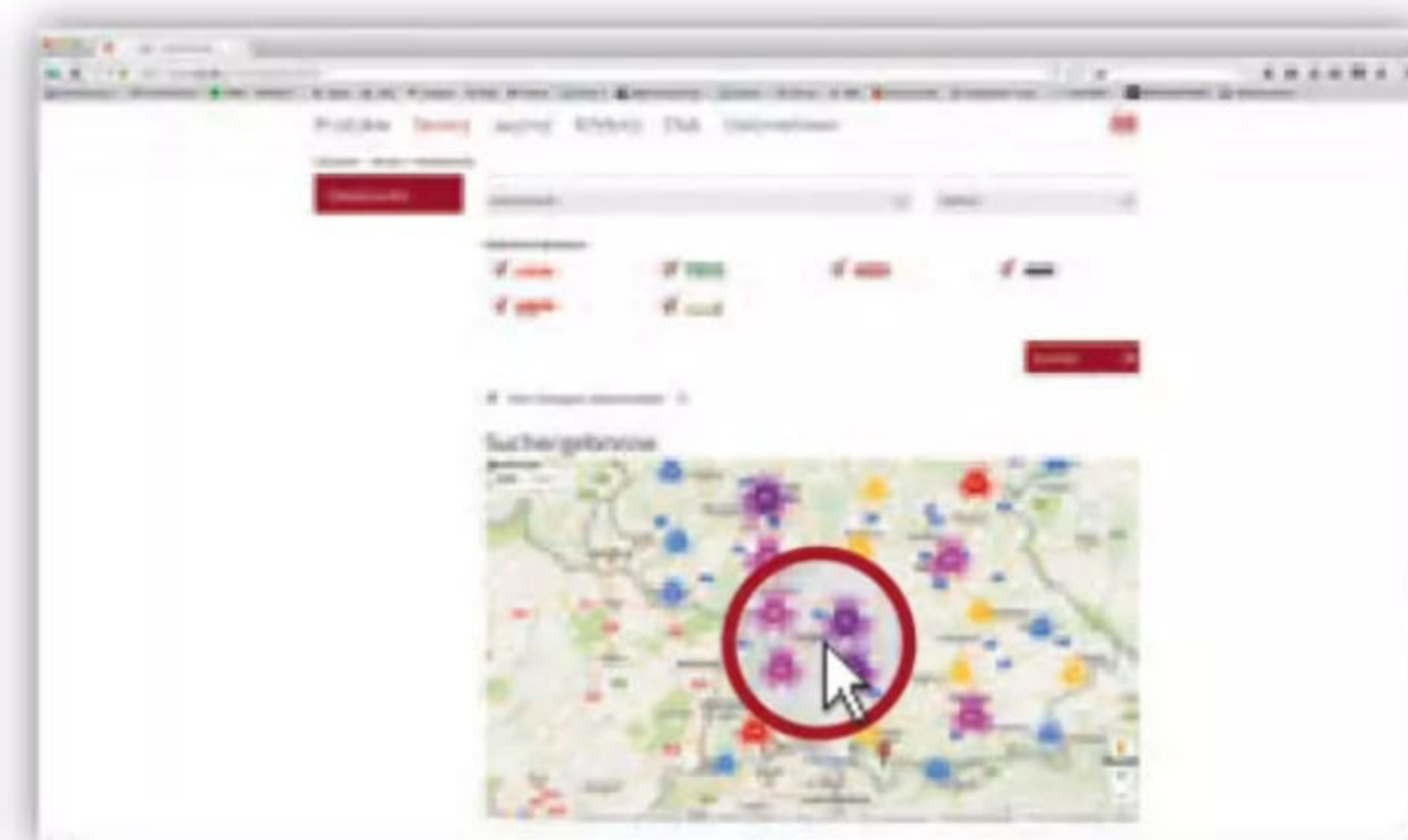
 www.lgb.de

Menüpunkt Händler anklicken



2

Postleitzahl eingeben



3

Händler auswählen und
Adresse ausdrucken



Sachsens Glanz

Die Dampfbahn-Route Sachsen fasst die wichtigsten historischen Strecken im östlichen Freistaat zusammen. Christian Sacher ist der Projektleiter des ambitionierten Netzwerks, das sich nicht nur aufs Bewahren versteht.

Je schneller, digitaler und virtueller unsere Erlebniswelt wird, desto mehr sehnen sich die Menschen nach Dingen aus vergangenen Zeiten. Nach jenen mechanischen Wunderwerken und Maschinen, die uns schon als Kind fasziniert haben. Historische Eisenbahnen mit ihren Dampfloks gehören ohne Zweifel zu diesen Schätzen der Erinnerung. Sie in die Gegenwart zu holen und ihren Zauber lebendig zu erhalten, gehört zu den großen Verdiensten der Dampfbahn-Route Sachsen. „Die Dampfbahn-Route Sachsen ist im Grunde ein Marketing-Netzwerk“, erzählt Christian Sacher. Er hält als Pro-

jektleiter zusammen mit seiner Kollegin Gerit Winkler die Fäden des Netzwerks zusammen, dem mittlerweile rund 180 Partner angehören – Vereine und Kulturstätten, Kommunen, Touristik-Unternehmen und Modellbahn-Clubs sowie Hotel- und Gastronomiebetriebe.

Ein Angebot, das seinesgleichen sucht

Sie repräsentieren ein touristisches und Nahverkehrs-Gesamtangebot, das wahrscheinlich in ganz Europa seinesgleichen sucht. Das beginnt bei fünf täglich verkehrenden Schmalspurbahnen, die Historisches und Alltägliches miteinander ver-

binden. „Vier davon fahren unter Dampf, durch die Einbindung in den regionalen Nahverkehr gibt es zum Teil noch täglichen Schülerverkehr.“ Hinzu kommen vier Museumsbahnen sowie Park- und Feldbahnen. Und unzählige Veranstaltungen und touristische Angebote rund um das Thema Eisenbahn. „Wir arbeiten unter anderem mit mehreren Eisenbahnvereinen in historischen Bahnbetriebswerken und vielen Hotel- und Gastronomiebetrieben entlang unserer Strecken zusammen.“

Rund 750 Kilometer Fahrstrecke

Sie alle sorgen dafür, dass sich der Freistaat auf rund 750 Kilometern und drumherum von seinen schönsten Seiten erfahren lässt. „Die große Dichte und Vielfalt der historischen und touristischen Eisenbahnen ist ein sächsisches Alleinstellungsmerkmal“, stellt denn auch Michael Kretschmer, Ministerpräsident des Freistaates und Schirmherr der Dampfbahn-Route in seinem Grußwort zum Jahreskatalog fest. Deshalb unterstütze die Staatsregierung deren Erhalt seit Jahren, „schließlich gehören die sächsischen Schmalspurbahnen zur industriellen Tradition unseres Freistaates“. Die Idee zur Dampfbahn-Route geht zurück auf

Bahnen der Dampfbahn-Route Sachsen (Auswahl)

Döllnitztalbahn	Erzgebirgsbahn
Parkeisenbahn Dresden	Fichtelbergbahn
Weißeritztalbahn	Parkeisenbahn Chemnitz
Kirnitzschtalbahn	Preßnitztalbahn
Lößnitzgrundbahn	Rügenschke BäderBahn
Schwarzbachbahn	Museumsbahn Schönheide
Zittauer Schmalspurbahnen	Obervogtländische Eisenbahn
Parkeisenbahn Görlitz	Wisentatalbahn
Traditionsbahn Radebeul	Parkeisenbahn Syrataal

Einen Überblick über die rund 180 Partner finden Sie unter www.dampfbahn-route.de



Voll unter Dampf: Zu den täglich dampfbetriebenen Schmalspurbahnen zählt die Fichtelbergbahn zum Kurort Oberwiesenthal, Deutschlands höchstgelegener Stadt.



Marketing vor Ort: Projektleiter Christian Sacher bei einer Veranstaltungspräsentation der Dampfbaahn-Route Sachsen – die einzelnen Partner werden umfassend vorgestellt.



Markant: Die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft betreibt neben der Trägerschaft für die Dampfbaahn-Route die täglich dampfbetriebene Zittauer Schmalspurbahn.

Dresdner Dampfloktreffen: ein jährliches Veranstaltungshighlight der Regelspurbahnen.



das Jubiläum „125 Jahre Schmalspurbahn Sachsen“ im Jahr 2006, wozu ein Netzwerk rund um die Bahnen entstand. Das theoretische Rüstzeug für die Umsetzung brachte Christian Sacher auch durch seine 2005 verfasste Diplomarbeit unter dem Titel „Tourismuswirtschaftliche Betrachtung der sächsischen Schmalspurbahnen – Situationsanalyse und Zukunftsperspektiven“ mit. „Für Eisenbahnen hab ich mich schon immer interessiert.“ Als sich der damalige Verein zur Förderung der Sächsischen Schmalspurbahnen e. V. als Initiator darüber Gedanken machte, wie sich die Schmalspurbahnen erhalten und vermarkten ließen, war schnell klar: Das geht nur, wenn man das gesamte Projekt professionell angeht. Die Folge: Im Jahr 2009 wurde die Dampfbaahn-Route Sachsen unter dem Dach der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft etabliert.

Die richtigen Akzente

Seither steigen die Besucher- und Fahrgastzahlen stetig. Das zeige, so Ministerpräsident Kretschmer, „dass die Macher die richtigen Akzente setzen, etwa durch die Verbindung mit den Modellbahnen im Land“. Und viele Vereine und Betriebe aus dem Gastgewerbe entlang der Strecke sind glücklich über das Angebot, das den Tourismus in ihrem Landstrich belebt. 2013 erhielt die Dampfbaahn-Route Sachsen den Marketing Award Leuchtturm der Tourismuswirtschaft des Ostdeutschen Sparkassenverbandes. Und 2014 folgte der Claus-Köpcke-Preis von der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen, der die Dampfbaahn-Route Sachsen als innovatives Tourismusprojekt auszeichnet.

„Der große Vorteil unseres Netzwerks ist die Schlagkraft und die Reichweite, die wir durch unseren Zusammenschluss erreichen“, stellt Christian Sacher fest. „Wir können die Interessen unserer Partner besser vertreten als jeder Einzelpartner für sich.“ Außerdem erlaube das gemeinsame Budget zum Beispiel die Teilnahme an großen Touristik-Messen wie der ITB in Berlin, der CMT in Stuttgart, der Ferien-Messe Wien oder den Reisemessen in Prag und Breslau. Derzeit entwickeln Christian Sacher und seine Mitstreiter mehrere Szenarien, um im kommenden Jahr angesichts der weiteren Corona-Entwicklung flexibel zu sein. „Unter anderem möchten wir gerne zu den Dampfloktagen nach Meiningen fahren. Und wenn irgend möglich, wollen wir im September bei den Märklin Tagen in Göppingen dabei sein.“

Neuheiten 2021

Auch wenn die Spielwarenmesse in Nürnberg erstmals nicht Ende Januar stattfindet - geplant ist eine Verlegung in den Sommer 2021 - präsentieren wir Ihnen natürlich die LGB Neuheiten des Jahres 2021. Einige echte Überraschungen sind darunter. Was Sie erwartet, wird jetzt aber noch nicht verraten – lassen Sie sich überraschen.



Top-Anlage

Die Spur-G-Anlage von Nicolas Mayer hatte die Depesche Jury bei der Leserwahl 2020 sehr beeindruckt. Jetzt präsentieren wir Ihnen die grüne Gartenbahn, die sich sehr dezent in die reichhaltige Pflanzenwelt im Garten einfügt und dennoch mit ihren Tunnels und Brücken, ihrer 20 Meter langen Zahnradstrecke und dem Rangierbetrieb an den drei Bahnhöfen Gartenbahnspaß vom Feinsten bietet.



Vorbild Pinzgauer Lokalbahn



Die Pinzgauer Lokalbahn blickt auf eine über 120 Jahre alte Geschichte zurück. Kaiser Franz Josef I. unterzeichnete 1896 eine Urkunde zum Bau und Betrieb der schmalspurigen Lokalbahn im heutigen Bundesland Salzburg, die von Zell am See über Mittersill nach Krimml führt. Heute ist der Tourismus, neben dem Transport von Schülern, Pendlern und Gütern, ein wichtiges Standbein der Bahnlinie und mit dem historischen Dampfzug gibt es auch ein attraktives touristisches Angebot.

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

**Die nächste LGB Depesche
erscheint Anfang Februar 2021**





Rhätische Bahn

Ferrovie retica Viafier retica

www.rhbclub.ch

Der neue RhB Club

Werden Sie Teil der RhB-Familie!



RhB Club

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

NEU

POLAG



Jetzt wird angebaut!

Neues für Ihren Garten!

331074
KIRCHE
ST. MICHAEL



ab sofort
1:22,5

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

Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

www.faller.de